



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΔΠΜΣ : ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ – ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β «ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ»

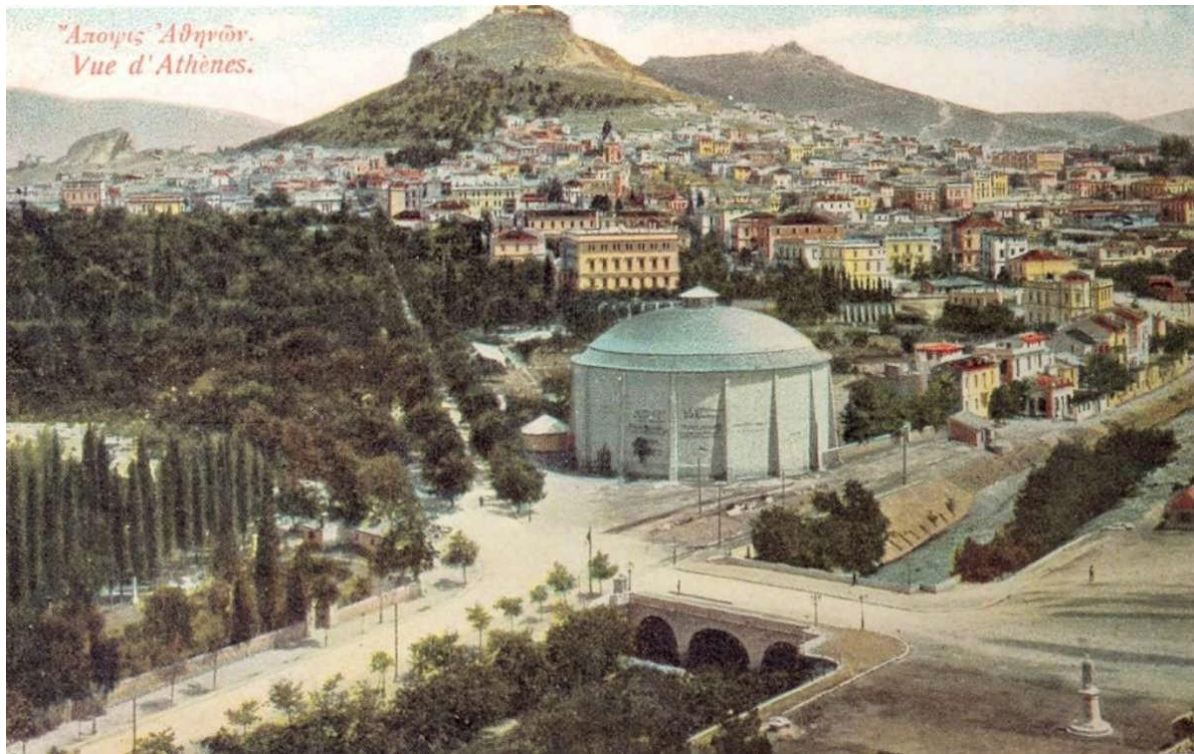
Περιβαλλοντικές συνιστώσες του σχεδιασμού και της οικιστικής ανάπτυξης

Χειμερινό εξάμηνο 2018-2019

Βαρθάλη Τζωρτζίνα

Ρέματα μέσα στον αστικό ιστό

Η περίπτωση του ποταμού Ιλισού - εστιασμός στην περιοχή γύρω από τις στήλες του Ολυμπίου Διου



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή.....	σ. 3
Κεφάλαιο 1	
1. Τα ρέματα στην πόλη	
α. Η σημασία των ρεμάτων στον αστικό ιστό.....	σ. 4
β. Η διαχείριση των ρεμάτων στην Αθήνα.....	σ. 6
2. Ισχύον θεσμικό πλαίσιο	
α. Ρέματα.....	σ. 9
β. Ιστορικό κέντρο Αθήνας.....	σ.13
γ. Εστιασμός στην περιοχή γύρω από τις στήλες του Ολυμπίου Διός.....	σ.15
Κεφάλαιο 2	
3. Η περίπτωση του Ιλισού	
α. Ιστορική εξέλιξη του Ιλισού.....	σ.17
β. Προστασία και συντήρηση του έργου υπογειοποίησης του Ιλισού.....	σ.21
γ. Περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης – έρευνα πεδίου.....	σ.24
4. Σχέδια και ιδέες για την ανάπλαση του Ιλισού.....	σ.27
Συμπεράσματα.....	σ.29
Βιβλιογραφία.....	σ.30
Παράρτημα.....	σ.31

Εισαγωγή

Η εργασία έχει ως αντικείμενο τη μελέτη της βιώσιμης διαχείρισης των ρεμάτων, και ειδικότερα του **Ιλισού**. Εστιάζει στις δυνατότητες, με τις οποίες θα μπορούσε να επανεναχθεί στον πολεοδομικό ιστό, ύστερα από την μετατροπή του σε οδικό δίκτυο.

Αρχικά στο πρώτο σκέλος της εργασίας γίνεται αναφορά στα ρέματα και στη σημασία τους για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων. Δίνεται έμφαση στα περιβαλλοντικά και λειτουργικά οφέλη που προσφέρουν. Παράλληλα, γίνεται μια ιστορική αναδρομή στον τρόπο διαχείρισης τους στην πόλη της Αθήνας, από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα. Στη συνέχεια αναλύεται ο θεσμικός λόγος κάτω από τον οποίο ορίζονται οι στρατηγικοί στόχοι για την προστασία των ρεμάτων ως φυσικά στοιχεία αλλά και το πλαίσιο διαχείρισής τους. Επιπλέον διερευνάται θεσμικά και το ιστορικό κέντρο της Αθήνας, ενώ γίνεται μεγαλύτερος εστιασμός στον χώρο του Μετσ.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται η ιστορική εξέλιξη του ποταμού Ιλισού και του εγκιβωτισμού του, καθώς και τα έργα για την προστασία και τη συντήρηση του έργου υπογειοποίησης του. Μέσα από έρευνα πεδίου αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση της γενικότερης περιοχής και εξάγονται συμπεράσματα.

Τέλος αναφέρονται παραδείγματα ανάπλασης του Ιλισού από αρχιτέκτονες.

Η ερευνητική μέθοδος που ακολουθείται είναι κυρίως η βιβλιογραφική έρευνα σχετικών θεμάτων και τα άρθρα επιστημονικών περιοδικών. Σημαντικές πηγές αποτέλεσαν χάρτες, δημοσιευμένες έρευνες, προηγούμενες εργασίες και η διαδικτυακή έρευνα. Απαραίτητη ήταν η έρευνα πεδίου, η καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης με αποτύπωση φωτογραφίες καθώς και οι συνεντεύξεις των κατοίκων της περιοχής, στους οποίους δόθηκε ένα σύντομο ερωτηματολόγιο.

Κεφάλαιο 1

1. Τα ρέματα στην πόλη

α. Η σημασία των ρεμάτων στον αστικό ιστό

Σύμφωνα με την διαβούλευση για το Σχέσιο Νόμου «Προστασία και διαχείριση των υδάτων – εναρμόνιση με την οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Οκτωβρίου 2000» ως υδατορεύματα ορίζονται :

«οι φυσικές ή διευθετημένες διαμορφώσεις της επιφάνειας του εδάφους που είναι κύριοι αποδέκτες των υδάτων της επιφανειακής απορροής και διασφαλίζουν την διόδυσή τους προς άλλους αποδέκτες σε χαμηλότερες στάθμες. Στην έννοια του υδατορεύματος δεν περιλαμβάνονται τα εγγειοβελτιωτικά έργα όπως αρδευτικές και αποστραγγιστικές τάφροι καθώς και οι πλεύσιμοι ποταμοί». Η κοίτη του ρέματος ορίζεται ως «η φυσική ή διευθετημένη διαμόρφωση του εδάφους στην οποία ρέει μόνιμα ή περιοδικά νερό του υδατορεύματος.» Όπως αναφέρει ο Herbert Dreiseitl «Το νερό είναι η υλική βάση της ανθρώπινης σχέσης με το περιβάλλον του.

Δημιουργεί συνδέσεις και επηρεάζει δραστικά τη ζεστασιά, το κλίμα, τον αέρα, το χώμα και τη βαρύτητα. Η ανάπτυξη του πρασίνου, οι καλλιέργειες, η μεταβολική αλλαγή και όλες οι ζωτικής σημασίας λειτουργίες είναι ασύλληπτες χωρίς νερό.»

Τα αστικά ρέματα προσφέρουν πολυσήμαντα οφέλη. Από τη φυσική τους ιδιότητα αποτελούν ένα αυτόνομο οικοσύστημα το οποίο προστατεύει ενάντια στις πλημμύρες των λεκανών απορροής. Το ρέμα, *ως φυσικός σχηματισμός, είναι αποδέκτης και αγωγός των νερών της βροχής, του χιονιού και των φυσικών πηγών και εξυπηρετεί την απορροή τους σε άλλους αποδέκτες μεγαλύτερης χωρητικότητας, φυσικούς ή τεχνητούς, που βρίσκονται σε χαμηλότερες στάθμες.*¹

Επιπλέον, τα αστικά ρέματα συνεισφέρουν ως βιότοποι, περιοχές δηλαδή υψηλής οικολογικής σημασίας, όπου μπορεί να αναπτυχθεί ποικίλη χλωρίδα και πανίδα, τόσο στην κοίτη όσο και στις παραρεμάτιες περιοχές, δημιουργώντας ένα δίκτυο πρασίνου. Η πρόχθια βλάστηση βοηθά στην μείωση των υψηλών θερμοκρασιών που αναπτύσσονται το καλοκαίρι, ενώ τον χειμώνα προλαμβάνει τον παγετό.

Εκτός από τα παραπάνω, στον αστικό ιστό, όπου υπάρχει έντονο το φαινόμενο της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, λειτουργούν ως φυσικοί αεραγωγοί ανανεώνοντας την ποιότητα του αέρα. Αποτελούν επομένως ένα ολόκληρο οικοσύστημα το οποίο επηρεάζει και ευνοεί το μικροκλίμα .

Σημαντική είναι και η συμβολή τους και στην ψυχοσύνθεση του κατοίκου καθώς προσφέρουν την δυνατότητα της επαφής με την φύση, δημιουργώντας ελεύθερους χώρους περιπάτου και αναψυχής, συμβάλλοντας στη γενικότερη βελτίωση του βιοτικού τους επιπέδου. Αποτελούν χώρους κοινωνικής συναναστροφής καθώς και χώρους εκτόνωσης.

¹ ΦΕΚ 9613/10.2.87

Σε υπερτοπικό επίπεδο, συνδέουν τους γειτονικούς δήμους, ενοποιούν τον δημόσιο χώρο και αναβαθμίζουν την εικόνα της πόλης. Μπορούν να λειτουργήσουν δηλαδή ως διάδρομοι συνοχής του χώρου. «Το ρέμα δημιουργεί συνδέσεις μεταξύ δύο σημείων και ταυτόχρονα τα κρατάει σε κάποια απόσταση»²

Αυτή η γραμμική ανάπτυξη μπορεί να δημιουργήσει και μια οπτική αρμονία και ισορροπία. Τα ρέματα, αποτελούν στοιχεία που άπτονται των στόχων της έννοιας της αειφορίας, με την έννοια της προστασίας και της ανάδειξης του φυσικού περιβάλλοντος, αλλά και λειτουργικά, πρόκειται για στοιχεία που λειτουργούν υπέρ της συνοχής του χώρου καθώς αποτελούν διαδρόμους που διασφαλίζουν τη συνδετικότητα και την οικολογική πληρότητα των οικοσυστημάτων τους.³ Τέλος σε οικονομικό επίπεδο συμβάλλουν στην αύξηση της αξίας της γη, στην τόνωση της επιχειρηματικότητας και της ανταγωνιστικότητας της περιοχής.

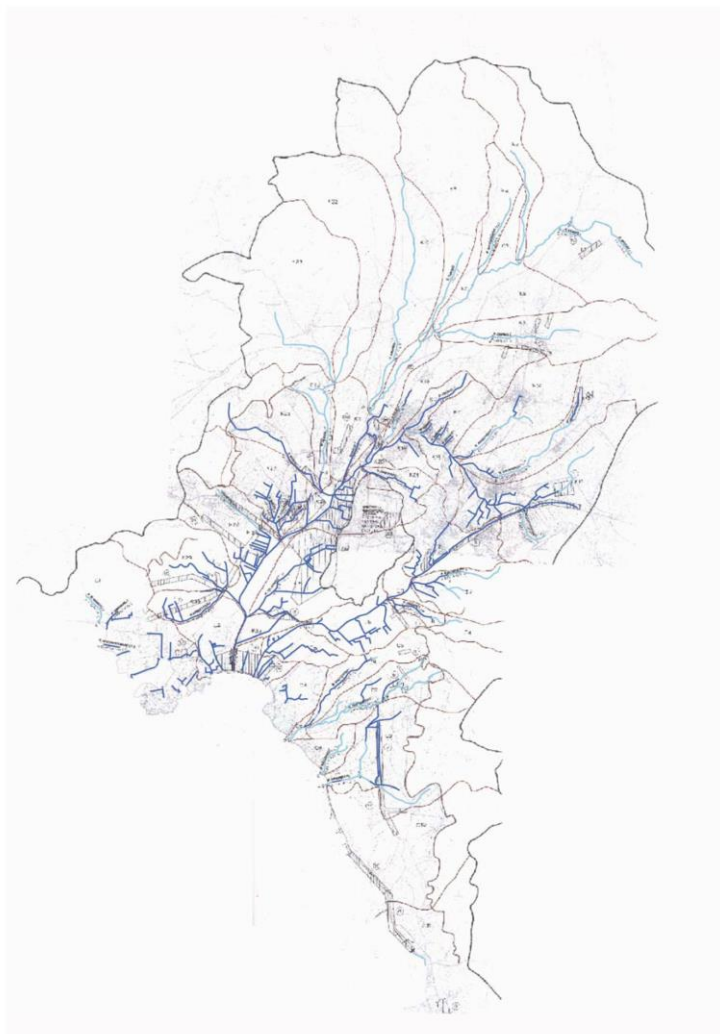


Χάρτης υδατογραφικού δικτύου Αττικής

² Herbert Dreiseitl (2007), "New Waterscapes for Singapore", Topos, 59, σ 24-30

³ Bailey, P., Fischenich, J.C. (2003), "Landscaping Considerations for Urban Stream Restoration" EMRRP Technical Notes Collection, U.S. Army Engineer Research and Development Center, Vicksburg, σ.2

β. Η διαχείριση των ρεμάτων στην Αθήνα



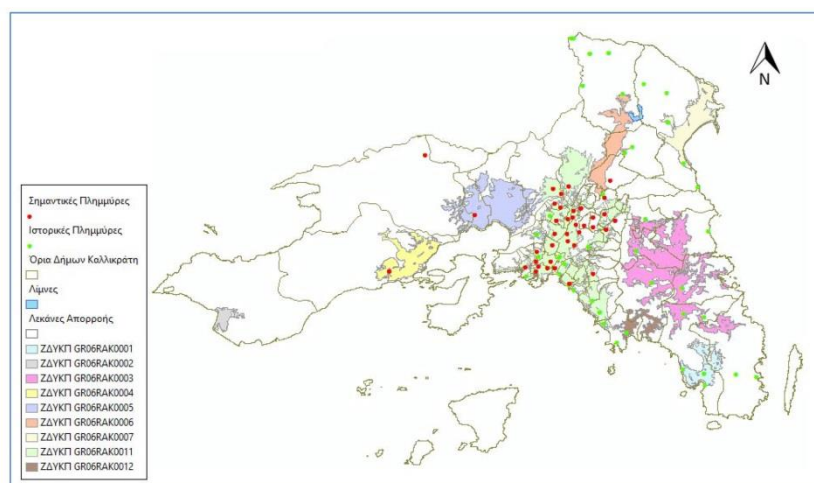
Τα ρέματα στην Αττική, Πηγή ΕΥΔΑΠ

Μέχρι τα τέλη του 19 αιώνα, το φυσικό δίκτυο απορροής των υδάτων της Αθήνας λειτουργούσε σε αρμονία με το τότε αστικό τοπίο. Από το 1923 και λόγω του φαινομένου της έντονης αστικοποίησης ξεκίνησε η μετατροπή των υδατορεμάτων σε ανοικτούς αποχετευτικούς αγωγούς. Τα έντονα προβλήματα υγιεινής που ακολούθησαν οδήγησαν στη δημιουργία υπονόμων και την επίχωση τους. Πλέον διαδεδομένη τεχνική άρχισε να γίνεται ο εγκιβωτισμός τους κυρίως, από το 1970 και μετά. Επιπλέον, η πυκνή δόμηση και η χρήση του αυτοκινήτου δημιούργησαν προβλήματα έλλειψης χρηστικού χώρου. Επομένως η μετατροπή τους σε αυτοκινητοδρόμους έδωσε λύση στα παραπάνω προβλήματα. Σαν αποτέλεσμα, η διαχείριση και ο χαρακτήρας των ρεμάτων άλλαξε. Τα ρεματα σταμάτησαν να αποτελούν πια φυσικό χώρο αλλά αστική γη με δυνατότητα δόμησης, συνεπώς εμπεριέχουν αξία. Έτσι δημιουργήθηκε η τάση ιδιωτικοποίησης των

περιοχών των ρεμάτων που κυμαίνεται από προσωρινές τοπικές διευθετήσεις των πρανών έως και δόμηση, ακόμη και μέσα στο ρέμα με αποτέλεσμα την αλλοίωση της φυσικής τους κατάστασης είτε με την καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος τους είτε με την τροποποίηση της κοίτης τους.⁴ Το οικονομικό όφελος από αυτή την απόφαση ήταν μεγάλο καθώς μειώθηκε η ανάγκη απαλλοτριώσεων για την κατασκευή του οδικού δικτύου.

Ακόμα και εάν τα κύρια ρέματα της πόλης, όπως ο Κηφισός, ο Ιλισός και ο Κυκλοβόρος, είχαν παραμείνει στην επιφάνεια, και πάλι θα ήταν πολύ δύσκολο να διατηρηθεί η φυσική υδραυλική λειτουργία του αττικού τοπίου. Καθοριστικό ρόλο σε αυτή είχε το σύνολο των πυκνών, μικρών διακλαδώσεων, που τροφοδοτούσαν με νερό τους χειμάρρους και ήταν αδύνατο να προστατευτεί. Η διατήρηση ορισμένων ανοικτών χειμάρρων δεν θα μπορούσε να αντιμετωπίσει τον περιορισμό της ποσότητας του νερού που θα κατέληγε σε αυτούς, ούτε και τα αστικά απόβλητα. Το πρόβλημα σήμερα δεν αφορά τόσο στην αντικειμενική αδυναμία της αθηναϊκής κοινωνίας του μεσοπολέμου να προστατεύσει τη φυσική λειτουργία του υδραυλικού δικτύου, όσο στις μη αναστρέψιμες επιλογές της που ουσιαστικά στερούν από τη σύγχρονη πόλη τη δυνατότητα διερεύνησης νέων δυνατοτήτων βιώσιμης ανάπτυξης.⁵ Μέσα από αυτή τη διαχρονική εξέλιξη παρατηρούμε πως σήμερα τα ανοιχτά ρέματα είναι συνήθως μικρά τμήματα μεγαλύτερων χειμάρρων που οδηγούν σε έντονα περιβαλλοντικά προβλήματα όπως αυτά των πλημμυρών.

Σε περιπτώσεις λοιπόν που τα ρέματα παρέμειναν τμηματικά ανοιχτά, η έλλειψη ουσιαστικής μέριμνας από το κράτος αλλά και από τους κατοίκους, η ελλιπή περιβαλλοντική ενημέρωση, είχαν ως αποτέλεσμα τη μετατροπή τους σε χώρους απόρριψης λυμάτων και σκουπιδιών, δυσμενείς για τη δημόσια υγεία.



Σχήμα 1: Οι εννιά (9) Ζώνες Δυνητικά Υψηλού Κινδύνου Πλημμύρας ΖΔΥΚΠ του ΥΔ Αττικής. Πηγή: ΥΠΕΚΑ-ΕΓΥ, 2012

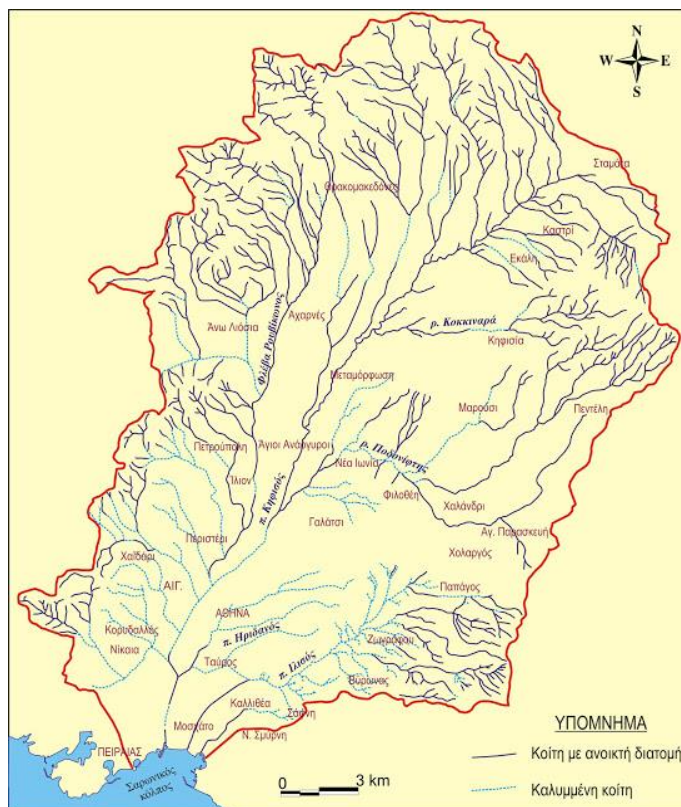
⁴ Καραλή Μ., “Παρεμβάσεις στα ρέματα. Εναλλακτικές προτάσεις Σχεδιασμού”, ΕΜΠ, Διατμηματικό Ερευνητικό Πρόγραμμα, Αθήνα 2000, σελ. 23

⁵ Π. Δραγώνας (2007), « Αστικοί χειμάρροι. Τα αθηναϊκά ρέματα ως δίκτυα ανασυγκρότησης του δημόσιου χώρου», www.monumenta.org, λήμμα αστικά ρέματα

Το κράτος τα τελευταία χρόνια, με τη βοήθεια εθελοντών, προσπαθεί σταδιακά να δημιουργήσει στους πολίτες περιβαλλοντική συνείδηση για να πετύχει ταυτόχρονα την πρόληψη και την αντιμετώπιση της καταστροφής. Όλο και περισσότερο οι πολίτες των μεγαλουπόλεων αρχίζουν να σέβονται το περιβάλλον και να λαμβάνουν ενεργά μέρος στην προστασία του. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται έχουν πια σαν κέντρο την προστασία του περιβάλλοντος γενικά και όχι μόνο το στοιχείο του νερού ή το διαβρωμένο έδαφος.

Τα τελευταία χρόνια εισήχθη η έννοια της **αποκατάστασης** των ρευμάτων (renovation stream) η οποία έχει ως στόχο την επαναφορά του ρέματος στην μορφή που είχε πριν τη βύθιση ή καταστροφή του. Πρόκειται για μια διαδικασία που λόγω της δυναμικότητας των οικοσυστημάτων δεν μπορεί να ολοκληρωθεί προσεγγίζοντας κατά απόλυτη τιμή την προγενέστερη κατάσταση του ρέματος αλλά περισσότερο ως τάση δημιουργίας ενός ευνικότερου περιβάλλοντος για τη σταδιακή ανάπτυξη του οικοσυστήματος.⁶

Η πιο πρόσφατη όμως πρακτική διαχείρισης αφορά την **αποκάλυψη** τους (deculverting) η οποία πρόκειται για την επαναφορά στην επιφάνεια της γης μέρους ή ολόκληρου ρέματος που είχε εγκιβιστεί ή καλυφθεί προγενέστερα.



Πηγή : www.greekscapes.gr, 2010

⁶ Κρητσωτάκη Β. (2013), «Διευθέτηση ή ανάδειξη; Η περίπτωση του ρέματος της Εσχατίας», εργασία για το Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Β Πολεοδομία - Χωροταξία, ΕΜΠ, σελ. 8

2. Ισχύον θεσμικό πλαίσιο

α. Ρέματα

Σύμφωνα με το άρθρο 24 του Συντάγματος « Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους και δικαίωμα του καθενός. Για τη διαφύλαξή του το Κράτος έχει υποχρέωση να παίρνει ιδιαίτερα προληπτικά ή κατασταλτικά μέτρα στο πλαίσιο της αρχής της αειφορίας. »

Εστιάζοντας περισσότερο και ειδικότερα στους κανονισμούς και τη νομοθεσία περί ρεμάτων, σύμφωνα με τον Νόμο 880/1979 (άρθρο 6) εισάγεται για πρώτη φορά η έννοια της αποτύπωσης σε τοπογραφικά διαγράμματα των ρεμάτων που βρίσκονται «εντός ή εκτός ρυμοτομικού σχεδίου ή εντός οικισμών που δεν έχουν ρυμοτομικό σχέδιο» και η αναγκαιότητα καθορισμού των οριογραμμών των ρεμάτων στα παραπάνω τοπογραφικά διαγράμματα και επικύρωση με Προεδρικά Διατάγματα.⁷ Καθορίζεται επομένως η οριογραμμή και προστατεύεται το ρέμα ως δημόσιος χώρος. Σύμφωνα με τον Νόμο 1650/1986 κατατάσσονται τα έργα διευθέτησης σε κατηγορία όπου απαιτείται Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.⁸ Αλλά και από το Σύνταγμα ορίζεται πως η διευθέτηση ενός υδατορεύματος αφορά την «επέμβαση στο υδατόρευμα με την εκτέλεση των αναγκαιών έργων με σκοπό την βελτίωση των συνθηκών ροής, τη μείωση των κινδύνων από πλημμύρες και τον έλεγχο των διαβρώσεων και των αποθέσεων φερτών υλικών. Στα έργα αυτά περιλαμβάνεται και η εκτροπή του υδατορεύματος καθώς και η υποκατάστασή του με κλειστό ή ανοιχτό τεχνικό έργο στην ίδια ή διαφορετική θέση»⁹.

Στη συνέχεια σύμφωνα με τον Νόμο 2052/1992 (άρθρο 6), επισημαίνεται ξανά η ανάγκη οριοθέτησης, μέσω της διαδικασίας έκδοσης Προεδρικού Διατάγματος, των ρεμάτων, χειμάρρων και ρυάκων του Νομού Αττικής που θα προσδιορίζονταν με Απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ ως «διατηρητέου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος».¹⁰ Συνεπώς σύμφωνα με την απόφαση 9173/1642/1993 καταγράφονται 55 ρέματα στην Αττική που παρουσιάζουν περιβαλλοντικό ενδιαφέρον και πρέπει να διατηρηθούν. Στην ίδια λογική ακολούθησαν οι εξής νόμοι 1993-2000, Ε' Τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας, Ν.3010/2002, Ν. 4528/2014 οι οποίοι αναφέρουν ζητήματα οριοθέτησης, διευθέτησης και διαχείρισης των ρεμάτων, με τον τελευταίο να θέτει ως βασικό στόχο την προστασία των οικοσυστημάτων των υδατορευμάτων.

⁷ Σχέδιο Νόμου 880/1979 (ΦΕΚ 58/Α'/22-03-1979) "Περί καθορισμού ανωτάτου ορίου συντελεστού δομήσεως και ετέρων τινών διαρρυθμίσεων της πολεοδομικής νομοθεσίας"

⁸ Σχέδιο Νόμου 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α'/18-10-1986) "Για την προστασία του περιβάλλοντος"

⁹ Σύνταγμα άρθρο 24

¹⁰ Σχέδιο Νόμου 2052/1992 (ΦΕΚ 94/Α'/05-06-1992) "Μέτρα για την αντιμετώπιση του νέφους και πολεοδομικές ρυθμίσεις"

Σε ότι αφορά τη δόμηση στις περιοχές όπου υπάρχουν ρέματα, σύμφωνα με το Κτιριοδομικό Κανονισμό 1997 ρυθμίζεται η δόμηση κοντά στα ρέματα. Βάσει των διατάξεων αυτών η δόμηση απαγορεύεται απολύτως μέσα στην έκταση που περικλείεται από τις οριογραμμές του ρέματος, ενώ επιτρέπεται σε απόσταση από τις οριογραμμές (10 μ.) ή ακόμα και επί των οριογραμμών εάν έχουν εκτελεστεί έργα διευθέτησης στο ρέμα. Πέραν των ρυθμίσεων αυτών με τις διατάξεις του άρθρου αυτού καθορίζεται διαδικασία καθορισμού «προσωρινών» οριογραμμών από τις Πολεοδομικές Υπηρεσίες προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα δόμησης υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις.¹¹

Άρθρο 6

Δόμηση κοντά σε ρέματα

1. Στα ρέματα των οποίων οι οριογραμμές, έχουν καθοριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του Ν. 880/1979 (ΦΕΚ 58/Α), όπως ισχύει η ανέγερση κτιρίων, εγκαταστάσεων ή περιτοιχισμάτων και γενικά η δόμηση ρυθμίζεται ως εξής:

1.1. Απαγορεύεται απολύτως η δόμηση μέσα στην έκταση που περικλείεται από τις οριογραμμές του ρέματος.

1.2. Επιτρέπεται η δόμηση έξω από την έκταση της προηγούμενης περίπτωσης σύμφωνα με τους όρους δόμησης της περιοχής, μόνο εφόσον έχουν κατασκευαστεί τα έργα διευθέτησης του ρέματος.

Εάν δεν έχουν κατασκευαστεί τα έργα διευθέτησης του ρέματος, η δόμηση επιτρέπεται σε απόσταση τουλάχιστον 10 μ. από την οριογραμμή.

2. Στα ρέματα των οποίων οι οριογραμμές δεν έχουν ακόμα καθοριστεί σύμφωνα με τις παραπάνω διατάξεις, η δόμηση επιτρέπεται σε απόσταση από την οριογραμμή, που ορίζεται προσωρινά από την πολεοδομική υπηρεσία:

2.1. Μεγαλύτερη των 20 μ. σύμφωνα με τους όρους δόμησης της περιοχής, χωρίς άλλους πρόσθετους περιορισμούς.

2.2. Μικρότερη των 20 μ. μόνον εφόσον προηγουμένως έχουν εκτελεστεί τα τεχνικά έργα, που τυχόν απαιτούνται κάθε φορά για την ελεύθερη ροή των νερών και την ασφάλεια του κτιρίου και των λοιπών δομικών έργων, που πρόκειται να ανεγερθούν. Τα έργα αυτά πρέπει να έχουν εκτελεστεί τουλάχιστον σε όλο το πρόσωπο που έχει προς το ρέμα το υπόψη οικοπέδο.

2.2.1. Τα παραπάνω απαιτούμενα τεχνικά έργα καθορίζονται από την αρμόδια κάθε φορά υπηρεσία και σε κάθε περίπτωση δεν πρέπει να παρεμποδίζουν τη μελλοντική εκτέλεση των έργων διευθέτησης του ρέματος που τυχόν προβλέπονται σε σχετικές εγκεκριμένες μελέτες.

2.2.2. Η οικοδομική άδεια χορηγείται από την αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία, ύστερα από έγκριση των τεχνικών έργων από την αρμόδια υπηρεσία και με την προϋπόθεση ότι θα εκτελεσθούν πριν η παράλληλα με την ανέγερση του φέροντα οργανισμού του κτιρίου ή της εγκατάστασης που προβλέπεται στην άδεια αυτή.

3. Στα ρέματα που διαπιστώνεται ότι έχουν καταργηθεί, αλλά απεικονίζονται στα εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια, η δόμηση επιτρέπεται ύστερα από σχετική βεβαίωση της αρμόδιας υπηρεσίας.

Αν το ρέμα έχει αντικατασταθεί με άλλον αποδέκτη (αγωγό αποχέτευσης ή απορροής των νερών), η δόμηση επιτρέπεται μόνον εφ' όσον διαπιστωθεί κατά τον

(Συνέχεια στη σελ. Α-87)

Συνήθη όμως είναι τα φαινόμενα καταπατήσεων και αυθαίρετης δόμησης στα ρέματα. Η διαδικασία που πρέπει να κινηθεί για την κατεδάφιση αυθαίρετων κατασκευών εξαρτάται από την ύπαρξη αγωγών ομβρίων. Στην περίπτωση που έχουν κατασκευαστεί αγωγοί ομβρίων, επεμβαίνει το Τμήμα Ακίνητης Περιουσίας της ΕΥΔΑΠ. Σε αντίθετη περίπτωση πρέπει να πραγματοποιηθεί αποτύπωση από την Τοπογραφική Υπηρεσία της ΕΥΔΑΠ, η οποία αποστέλλεται στο Πολεοδομικό Γραφείο του Δήμου ή της Νομαρχίας, μετά τις ενέργειες του οποίου προχωράει η κατεδάφιση των κατασκευών και η αποκατάσταση του ρέματος.

¹¹ Τόμος Α, Τεύχος 228, 1997, Άρθρο 6

Σε συνέχεια των παραπάνω, το 1981 (Ν. 1126/1981 - ΦΕΚ 32/Α/10-02-1981) υπογράφεται η Σύμβαση για την προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς καθώς και η θεσμοθέτηση του Νόμου – Πλαίσιο Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α/16-10-1986) για την προστασία του περιβάλλοντος. Ο συγκεκριμένος νόμος περιλαμβάνει ειδικό κεφάλαιο (Δ): «Προστασία φύσης και τοπίου» ο οποίος προσεγγίζει το περιβάλλον ως το σύνολο των φυσικών και ανθρωπογενών παραγόντων και επιβάλλει τον επαναχαρακτηρισμό των κηρυγμένων τοπίων και των προστατευόμενων περιοχών με βάση τη νέα διαδικασία. Στις διατάξεις του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού (ΓΟΚ - Ν.2831/2000 ΦΕΚ 140/Α/13-06-2000) είναι αξιοσημείωτη η ενιαία νομοθετική αντιμετώπιση της αρχιτεκτονικής και της φυσικής κληρονομιάς. Στον νόμο αυτό εντάσσονται στο πλαίσιο προστασίας των παραδοσιακών οικισμών και των διατηρητέων κτιρίων και το ευρύτερο φυσικό τους περιβάλλον (φυσική κληρονομιά). Ακόμη στις διατάξεις του Ν.3028/2002 (ΦΕΚ 153/Α/28-06-2002), ο οποίος αφορά την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, αντιμετωπίζονται ενιαία τα μνημεία και ο φυσικός χώρος που τα περιβάλλει. Τα εργαλεία αυτά συνυπάρχουν με τα υπάρχοντα εργαλεία της περιβαλλοντικής νομοθεσίας της αρχαιολογικής νομοθεσίας και της αρχιτεκτονικής νομοθεσίας. Το 2000 θεσμοθετούνται οι τεχνικές προδιαγραφές μελετών Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Γ.Π.Σ.) και Σχεδίων Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) όπου απαιτούμενο στοιχείο στην καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης είναι η επισήμανση τοπίων ιδιαίτερης αισθητικής – συμβολικής αξίας, τοπίων για την ανάδειξη οικισμών – τοπίων για την αναβάθμιση της εικόνας οδικών αξόνων ή άλλων στοιχείων δομημένων περιβάλλοντος και αποτελούν τομέα ανάπτυξης πρότασης για την προστασία και την ανάδειξή τους.¹²

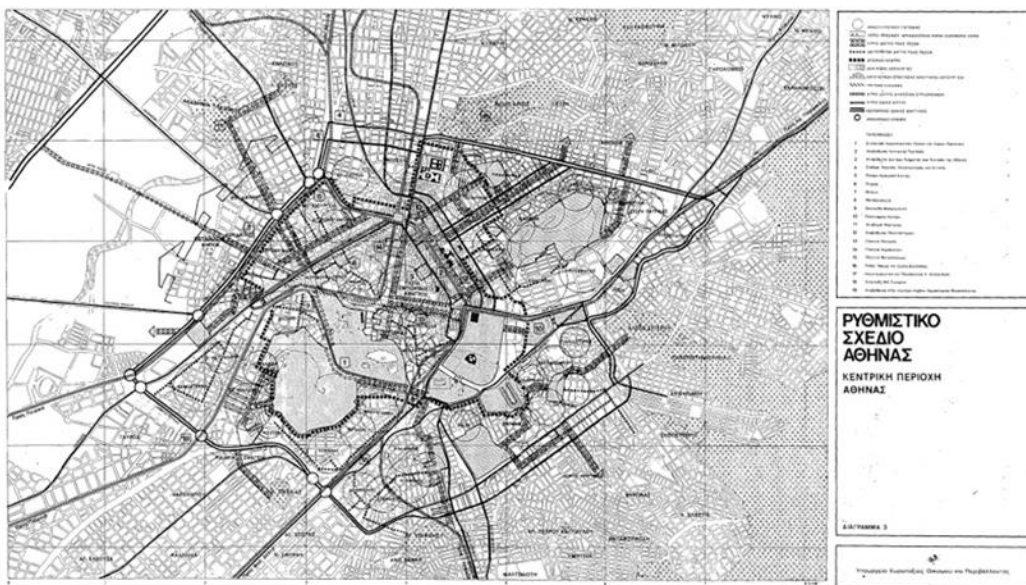
¹² Μπασσιούκα Α. (2015), «Η έννοια της προστασίας του τοπίου- Εφαρμογή στην περίπτωση του κέντρου της Αθήνας», εργασία για το Δ.Π.Μ.Σ.Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Β Πολεοδομία - Χωροταξία, ΕΜΠ,σελ. 5-7

β. Ιστορικό κέντρο Αθήνας

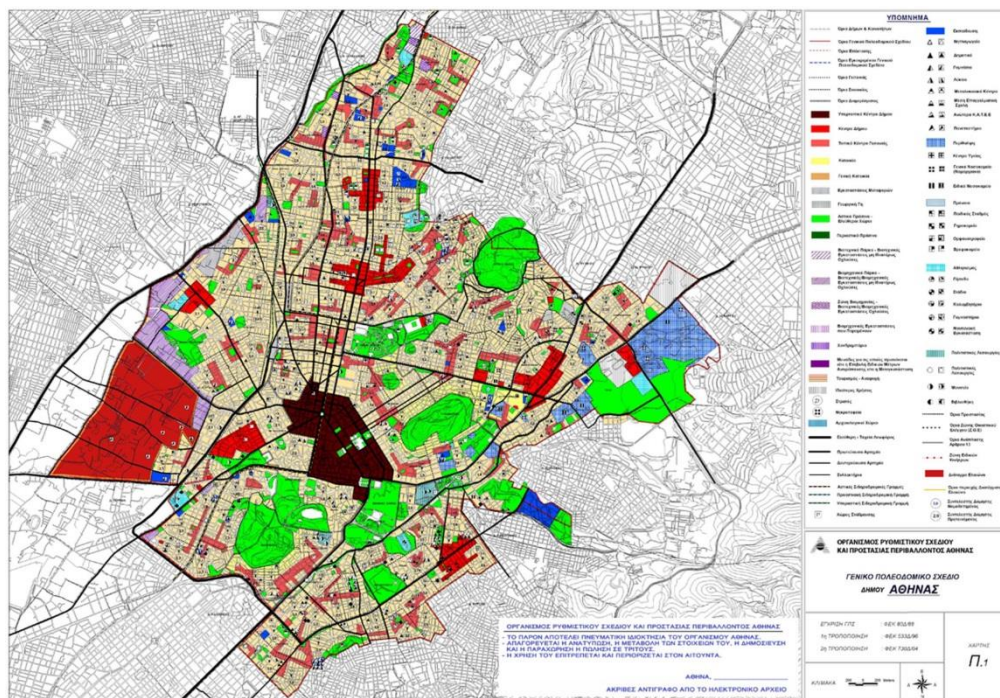
Εστιάζοντας περισσότερο στην περιοχή μελέτης και το κέντρο της Αθήνας, βασικό εργαλείο περιγραφής της κατάστασης ήταν το Ρυθμιστικού σχεδίου του 1985, βασικός στόχος του οποίου ήταν ο περιορισμός της αστικής διάχυσης και η αποσυμφόρηση του κέντρου. Πρότεινε μέτρα για την ανάπτυξη και την οργάνωση δευτερευόντων αστικών κέντρων σε οικισμούς που παρουσίαζαν αναπτυξιακές τάσεις και την ενίσχυση, εντός του λεκανοπεδίου, ενός μεγάλου αριθμού κέντρων δήμων με υπερτοπική ακτινοβολία.

Πιο συγκεκριμένα, οι προβλεπόμενες από το σχέδιο κατευθύνσεις και τα μέτρα πολιτικής για την οικιστική ανάπτυξη και πολεοδομική οργάνωση της Αθήνας περιλάμβαναν :

- την υποδιαίρεση της ευρύτερης περιοχής σε οργανικές υποενότητες ο σχεδιασμός των οποίων βασιζόταν στην ανάδειξη και ενίσχυση του ιδιαίτερου ρόλου της κάθε υποενότητας με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και κεντρικό στόχο τη διασφάλιση φυσικού αποθέματος για τη μελλοντική ανάπτυξη της Αθήνας
- την απαγόρευση των κατατμήσεων γης, τον περιορισμό των οικιστικών επεκτάσεων στις ήδη διαμορφωμένες περιοχές κατοικίας και τη διαχείριση των οικοδομικών συνεταιρισμών
- τη δημιουργία πολυκεντρικής δομής, σε επίπεδο δήμων, με βασικό στόχο την αποσυμφόρηση κυρίως του κέντρου της Αθήνας και τη διευκόλυνση ή περιορισμό των μετακινήσεων, καθώς και τη διατύπωση γενικών κατευθύνσεων για την κατανομή κεντρικών λειτουργιών και παραγωγικών δραστηριοτήτων στον χώρο.



Στη συνέχεια το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Αθήνας (ακολουθώντας τις αρχές του Ρυθμιστικού), το οποίο θεσμοθετήθηκε το 1983, και εκπονήθηκε το 1985, οριοθέτησε τις αστικές χρήσεις της πόλης, στοχεύοντας και αυτό στην πολυκεντρική δομή. Προβλέπει 7 κέντρα επιπέδου διαμερίσματος, 27 συνοικίας και 47 γειτονιάς.



Πηγή : Δήμος Αθηναίων

Σε αντίθεση με τις παραπάνω πρόθεσεις, εισήχθη το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο του 2009 το οποίο υιοθετεί την αρχή «της συμπαγούς πόλης» σύμφωνα με την οποία : «η πληθυσμιακή και οικονομική ανάπτυξη κατευθύνεται μέσα στη θεσμοθετημένη αστική γη, προωθώντας έτσι την ανάσχεση της εξαπλώσης και διάχυσης του οικιστικού ιστού στον εξωαστικό χώρο, την αξιοποίηση της πολεοδομημένης γης και τη συνετή διαχείριση και προστασία του περιβάλλοντος, των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς .»

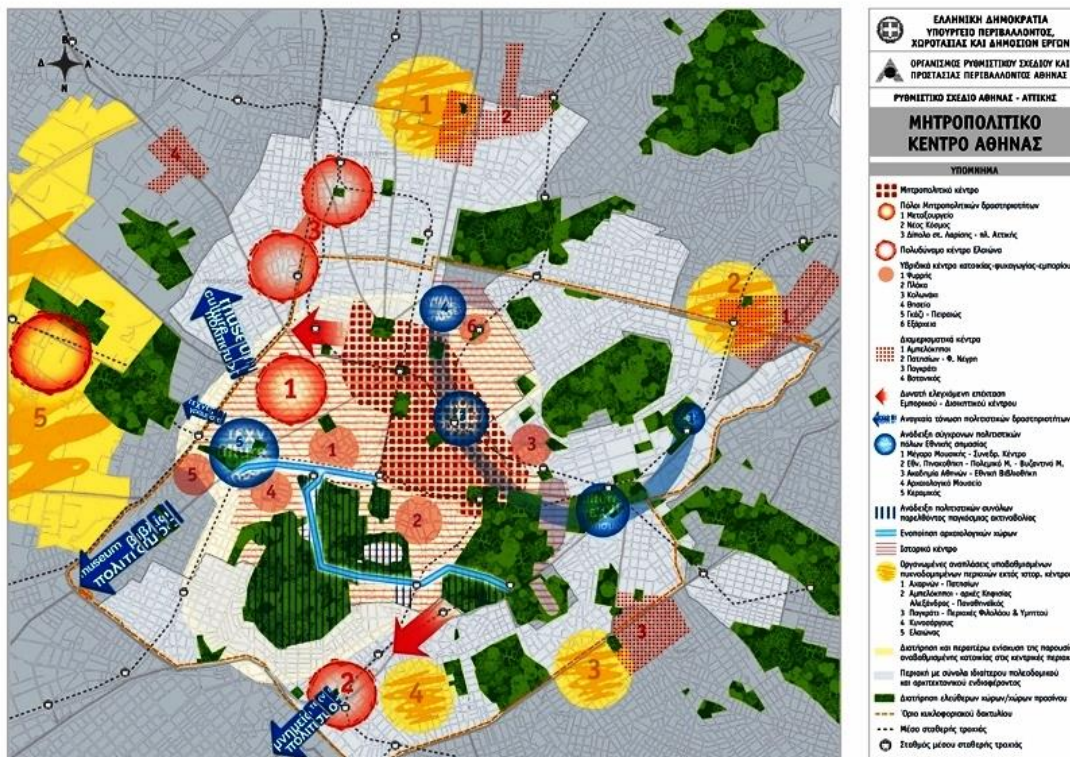
Εκτός από τα ζητήματα κατοίκησης τα Ρυθμιστικά του 1985 και του 2009 κάνουν αναφορές και για τα ζητήματα του περιβάλλοντος και την οικολογική ανασυγκρότηση της Αθήνας. Πιο συγκεκριμένα γίνεται λόγος για το «**αστικό πράσινο**» ο οποίος θεσμικά υποδηλώνει ένα κοινόχρηστο χώρο το πράσινο του οποίου έχει αστικά χαρακτηριστικά ενώ μεγάλο μέρος του χώρου είναι δυνατόν να φιλοξενεί εγκαταστάσεις διαφόρων ειδών με επίκεντρο τις χρήσεις πληρωμένης αναψυχής. Το ΡΣΑ του 2009 μάλιστα σε αρκετές περιπτώσεις φαίνεται να διευκολύνει, διαδικασίες άλωσης φυσικών και ελεύθερων χώρων από αναπτυξιακές και γενικότερα επιχειρηματικές δραστηριότητες το οποίο έρχεται σε αντίθεση με την κατεύθυνση της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος.

Τέλος και πιο πρόσφατα, εισάγεται Ρυθμιστικό Σχέδιο του 2021 του οποίου οι στρατηγικοί στόχοι εντάσσονται στο πλαίσιο της εθνικής και ευρωπαϊκής αναπτυξιακής και χωρικής πολιτικής. Σε αυτό το πλαίσιο οι στρατηγικοί στόχοι του ΡΣΑ προσδιορίζονται, για τη χρονική περίοδο 2011-2021 σε τρεις ενότητες συμπληρωματικών στρατηγικών στόχων.

- α) Ισορροπη οικονομική ανάπτυξη και η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, η αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης σε όλους τους τομείς δραστηριοτήτων.
- β) Η βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, η εξοικονόμηση πόρων, η αποτελεσματική προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς και η προσαρμογή στην κλιματική αλλαγή.
- γ) Η βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους, η εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη, ως βασικών προϋποθέσεων για τη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή.

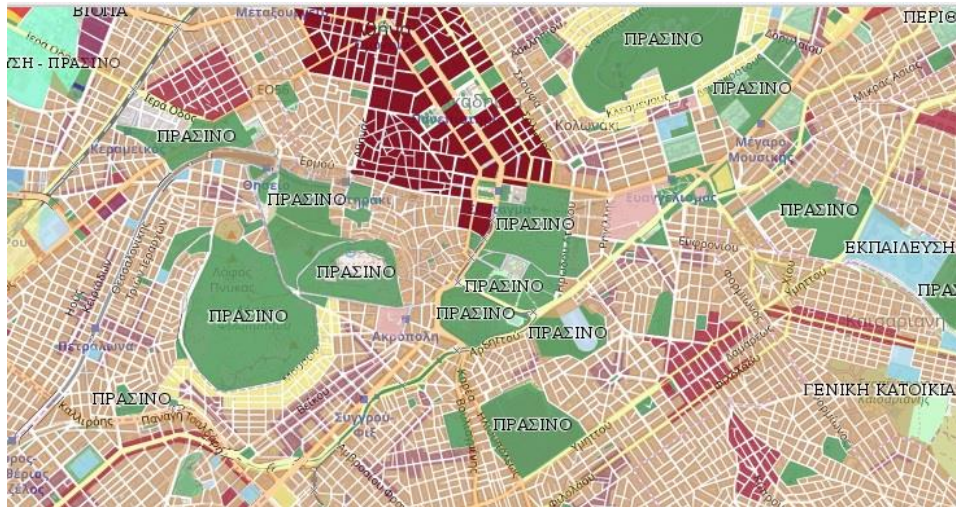
γ. Εστιασμός στην περιοχή γύρω από τις στήλες του Ολυμπίου Διός

Όπως παρουσιάζεται στο ΓΠΣ και στο ΡΣΑ, ο χώρος γύρω από τις στήλες του Ολυμπίου Διου χαρακτηρίζεται ως χώρος πρασίνου καθώς επίσης ανοίκει στο ιστορικό κέντρο.



Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Πηγή : ΥΠΕΧΩΔΕ ΟΡΣΑ, Αύγουστος 2009

Στο ίδιο κλίμα, στον χάρτη με τις χρήσεις γης του ΥΠΕΚΑ, η περιοχή χαρακτηρίζεται επίσης ως «πράσινο».



Πηγή : msa.ypeka.gr

Η περιοχή συνορεύει με μεγάλους οδικούς άξονες και πιο συγκεκριμένα την λεωφόρο Συγγρού, την Βασιλίσσης Αμαλίας και την Βασιλέως Κωνσταντίνου, ενώ αποτελεί τμήμα του ιστορικού κέντρου της Αθήνας με κύρια χρήση την κατοικία.

Κεφάλαιο 2

3. Η περίπτωση του Ιλισού

α. Ιστορική εξέλιξη του Ιλισού

Ο Ιλισός, ή Ιλισσός, Ειλισσός και σε επιγραφές του 5ου αιώνα π.Χ. Ηιλισός, είναι ο ένας από τους δύο ποταμούς της Αθήνας που πηγάζει από τις βορειοδυτικές πλαγιές του Υμηττού και διερχόμενος νοτιοανατολικά μέσα από το λεκανοπέδιο της Αττικής καταλήγει στο Φαληρικό όρμο. Κυλούσε κατά μήκος και εξωτερικά των τειχών της Αθήνας.

Στις παρυφές του Αρδηττού, δεξιά του σταδίου και δίπλα στον Ιλισσό, υπήρχε ναός αφιερωμένος στον Πάνα, τον Αχελώ και τις Νύμφες, ενώ αργότερα, κατά τη ρωμαϊκή εποχή, κατασκευάστηκε μπροστά ακριβώς από το στάδιο γέφυρα που ένωνε τις δύο όχθες του ποταμού.



Ρωμαϊκή γέφυρα στον Ιλισό εμπρός από το Στάδιο (Stuart-Revett 1751-1753)

Πηγή: Κώστας Η. Μπίρης, Αι Αθήναι, Αθήνα: Μέλισσα, 1966

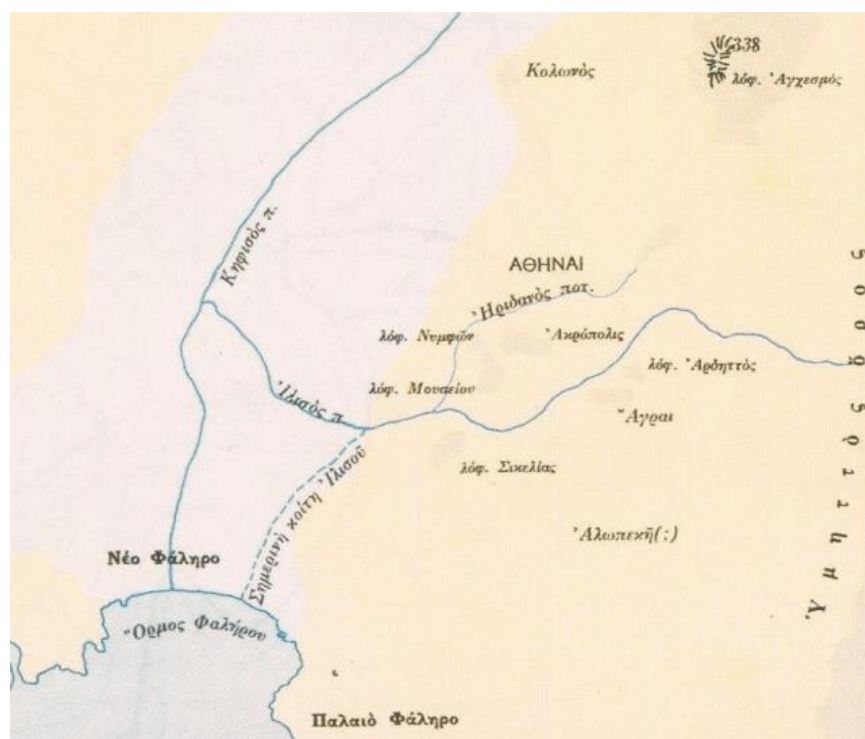
Η κοίτη του άλλοτε ιερού ποταμού ξεκίνησε να καλύπτεται επί Μεταξά στα τέλη της δεκαετίας του '30, από το ύψος της παλαιάς Σχολής Χωροφυλακής μέχρι την άλλοτε γέφυρα του Σταδίου, για να δημιουργηθεί η σημερινή λεωφόρος Μιχαλακοπούλου, που παραχωρεί τη θέση της πίσω από το Χίλτον στην Βασιλέως Κωνσταντίνου μέχρι περίπου το Παναθηναϊκό Στάδιο. Από εκεί μέχρι της συμβολή της Βασιλέως Κωνσταντίνου με τη Βουλιαγμένης υπάρχει μικρό τμήμα ακάλυπτης κοίτης, παράλληλα με τη Βασ. Κωνσταντίνου προς την πλευρά του Ολυμπίου, το οποίο έχει χαρακτηριστεί αρχαιολογικός χώρος.¹³

¹³ www.greeklanguage.gr, λήμμα Ιλισός



Πηγή : Ψηφιακό αρχείο της ΕΡΤ, 1937

Στη συνέχεια την κοίτη του ποταμού ακολουθεί η οδός Καλλιρρόης. Οι εργασίες επικάλυψης του Ιλισού ολοκληρώθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 1960. Από την αρχαιότητα και μέχρι τον 20ό αιώνα ο Ιλισός δεν εξέβαλε στη θάλασσα, αλλά ήταν παραπόταμος του Κηφισού, με τον οποίο συνέβαλε βόρεια του σημερινού Μοσχάτου. Κατά τη διάρκεια των έργων κάλυψης το ποτάμι εξετράπη και δημιουργήθηκε νέα κοίτη, κάτω από την Λεωφόρο Παναγή Τσαλδάρη στα όρια των Δήμων Μοσχάτου και Καλλιθέας, η οποία εκβάλλει στο μέσο του Φαληρικού όρμου.



«Η αποφασισθείσα απλή διευθέτησις του Ιλισσού δεν επρόκειτο ν' απαλλάξη τας Αθήνας από την φοβεράν εκείνην εστίαν δυσοσμίας και νοσηρότητος, αφού εις την ασκεπή κοίτην του θα εξηκολουθήσουν να εκβάλλουν αι υπόνομοι ολοκλήρου της ανατολικής πλευράς της πόλεως. Η κυβέρνησις Μεταξά, λοιπόν, ικανοποιούσα γενικήν απαίτησιν της καλύψεως του, ενέκρινε προς τούτο την χορήγησιν υπό της Εθνικής Τραπέζης εις την Διοίκησιν Πρωτευούσης δανείου 40.000.000 δραχμών, δια την αντιμετώπισιν των επί πλέον απαιτηθησομένων δαπανών. Κατέστη ούτω δυνατή η σωληνωτή παροχέτευσις του, από μεν του Σχολείου Χωροφυλακής μέχρι της οδού Παπαδιαμαντοπούλου με απλούν αγωγόν και, από του σημείου εκείνου μέχρι του Σταδίου με δίδυμον. Υπ' αυτήν την μορφήν το έργον αφεώρα, βεβαίως, μόνον την συλλογήν και αποχέτευσιν των ομβρίων νερών. Συγχρόνως εμελετήθησαν και κατεσκευάσθησαν εκατέρωθεν αυτού υπόνομοι ακαθάρτων δια την εξυπηρέτησιν εκείνης της πλευράς της πόλεως.»¹⁴

¹⁴ Κώστα Η. Μπίρη (1966), Αι Αθήναι, Αθήνα: Μέλισσα, σ. 326.

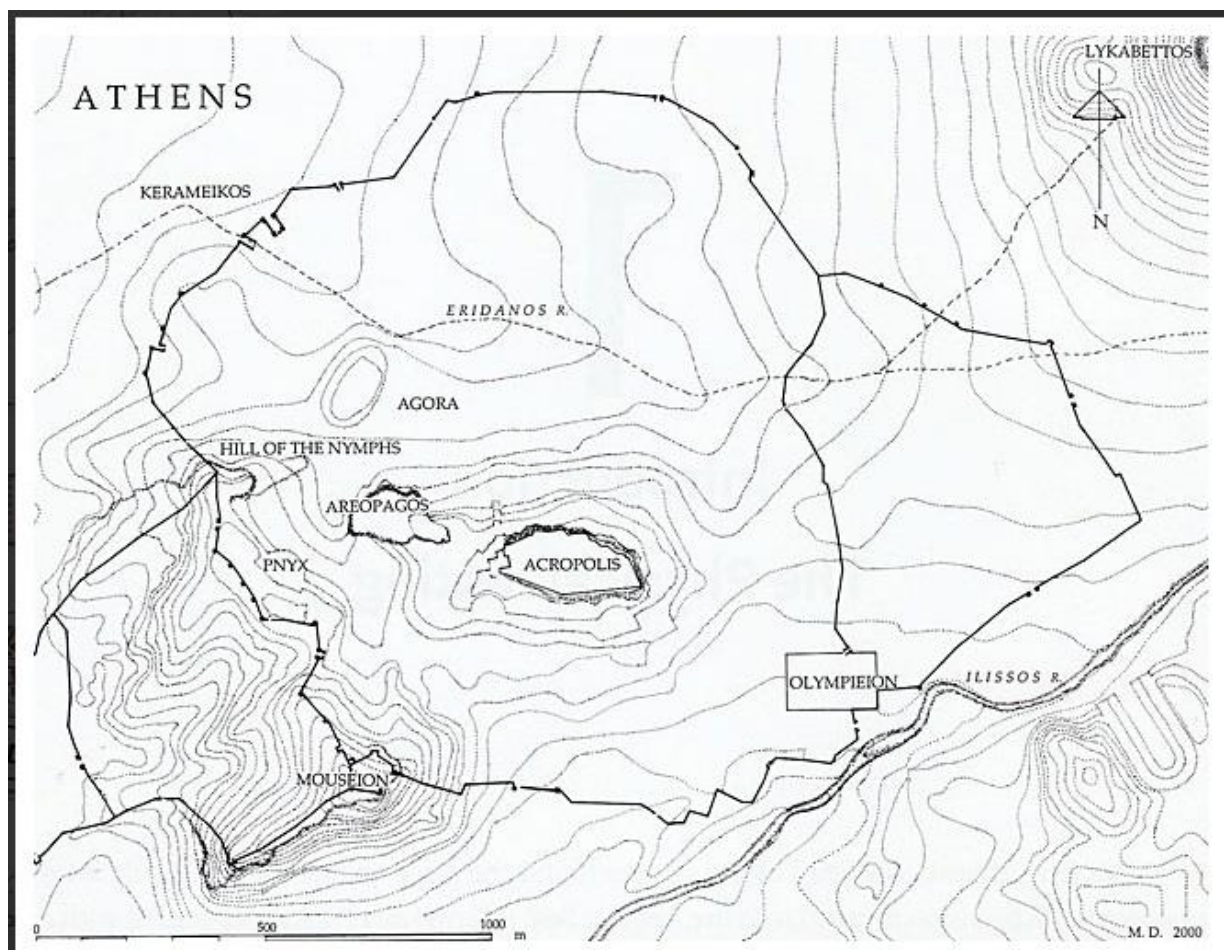
Εντός των ορίων του Δήμου Καλλιθέας η διευθετημένη κοίτη του Ιλισού είχε κατασκευαστεί με ανοικτή διατομή. Τα τέλη της δεκαετίας του 1980, πραγματοποιήθηκε έργο υπογειοποίησης, σε συνέχεια του υπογειοποιημένου τμήματος του ποταμού Ιλισού που βρίσκεται εντός των ορίων του Δήμου Αθηναίων, έως την οδό Φορνέζη από όπου και συνεχίζει με ανοικτή διατομή έως την εκβολή στη θάλασσα.

Τμήμα Α:

Ανάπτυξη της εκτροπής Χαμοστέρνας – Καλλιρόης – Παναθηναϊκό στάδιο - (υποτμήμα όπου πάνω του λειτουργεί το τραμ) - Βασιλέως Κωνσταντίνου - Χίλτον – Μιχαλακοπούλου – Σχολή Χωροφυλακής και κλάδοι προς Ζωγράφου και προς Καισαριανή (υποτμήμα που λειτουργούν δρόμοι βαριάς κυκλοφορίας)

Τμήμα Β:

Κατάντη της εκτροπής Χαμοστέρνας – Παναγή Τσαλδάρη – Σταθμός Ταύρου Καλλιθέας – μέχρι ανοικτό τμήμα- εκβολή στη θάλασσα



Πηγή : «Πολεοδομική εξέλιξις των Αθηνών», Ι.Τραυλός, εκδ. Καπόν, Αθήνα 2005

β. Προστασία και συντήρηση του έργου υπογειοποίησης του Ιλισού

Μετά την κάλυψη του ποταμού Ιλισού, δεν υπήρξε ιδιαίτερη μέριμνα για την συντήρηση του έργου. Η αρμοδιότητα συντήρησης - αστυνόμευσης - καθαρισμού άνηκε πριν το 2010 στο τότε στο Υπουργείο Δημοσίων Έργων, μετέπειτα στην ΕΥΔΑΠ, και με την ψήφιση του ν. 3852/2010-ΚΑΛΛΙΚΡΑΤΗΣ, ανήκει στην Περιφέρεια.

Στις 11.05.2018 κατέρρευσε ένα υπαίθριο πάρκινγκ έναντι του ΗΣΑΠ Ταύρου στην Καλλιθέα κάτω από το οποίο διέρχεται ο ποταμός.

Κατάρρευση της πλάκας επικάλυψης στον χώρο στάθμευσης του μετρό, στάση ΤΑΥΡΟΣ, 11-5-2018



Πηγή : ΕΡΤ, webtv, 2018

Ο αγωγός που καλύπτει τον Ιλισό βρισκόταν σε άθλια κατάσταση με αποτέλεσμα κάθε ημέρα που περνά να υπάρχει ο κίνδυνος άλλης μια καθίζησης. Τα σοβαρά προβλήματα διάβρωσης έφεραν στο προσκήνιο εγκατάλειψη του έργου και τη μη συντήρηση του πάνω από εξήντα χρόνια.¹⁵

Έτσι, ξεκίνησε η διαδικασία ελέγχου από κλιμάκιο της Περιφέρειας Αττικής σε συνεργασία με το υπουργείο Υποδομών και την ΕΥΔΑΠ, όπου και εντοπίστηκαν σοβαρά προβλήματα στην υπόγεια κοίτη του ποταμού που ξεκινούν από τη σχολή της αστυνομίας επί της Λεωφόρου Μεσογείων έως τις εκβολές του ποταμού στο Φάληρο.

Σύμφωνα με το αρχείο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών το 2018, βρέθηκαν σε αποθήκη αμαξοστασίου, μέσα σε κούτες στοιβαγμένα, αρχεία και αναφορές, που αναδείκνυαν το πρόβλημα της έλλειψης σωστής συντήρησης του έργου, από την εποχή μελέτης του Μετρό και του ΤΡΑΜ.

Στις Τεχνικές Εκθέσεις προς την Αττικό Μετρό, Χρονόπουλος Π.Μ ΕΜΠ, με ημερομηνίες 12-05-98 και 16- 07-98, γίνεται αναφορά για ενδείξεις, ανεπαρκούς ή πλημμελούς θεμελίωσης, του τοίχου αντιστηρίξεως στη κοίτην του Ιλισού στην

¹⁵ www.lifo.gr, 20.10.2018

περιοχή Καλλιρόης – Συγγρού, και σε αρκετές θέσεις φθορά υλικών (σκυροδέματος και οπλισμών) και δυσλειτουργία αρμών. Στην Τεχνική Έκθεση της SST την 04-06-2002, Νικολαΐδης Πέτρος Μ.Μ, μετά από προφορικό αίτημα της κοινοπραξίας κατασκευής του ΤΡΑΜ, διενεργήθηκε αυτοψία στην υπόγεια κοίτη του Ιλισού, από Λ. Βουλιαγμένης έως την οδό Φραντζή, καταγράφοντας έντονα σημάδια διάβρωσης σκυροδέματος και οπλισμού, και ασυνέχεια στα τοιχία αντιστήριξης.

Επίσης, στις τεχνικές εκθέσεις του Εργαστηρίου Αντισεισμικής Τεχνολογίας του ΕΜΠ, με ημερομηνίες 04 & 22 – 01-2002, κατά τη διάρκεια κατασκευής του Τραμ, μετά από εντολή της κοινοπραξίας κατασκευής, ελέγχθηκε μόνο η πλάκα επικάλυψης της κοίτης του Ιλισού, κάτωθεν των γραμμών του Τραμ, αλλά όχι τα τοιχία αντιστήριξης, πάνω στα οποία εδράζει η πλάκα. Ουδεμία ύπαρξη αναφοράς ή μελέτης βρέθηκε στα αρχεία των εμπλεκόμενων Υπηρεσιών για τη συντήρηση της υπόγειας κοίτης του Ιλισού. Οι ανάγκες «ταχείας ολοκλήρωσης» και αυτού του έργου ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων, είναι ένα άλλο τρανό παράδειγμα του πως εκτελούνταν τα έργα στο παρελθόν Προγραμματική συμφωνία μεταξύ Περιφέρειας Αττικής και ΕΥΔΑΠ με χρηματοδότηση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για την εκπόνηση μελέτης για τη συντήρηση και αποκατάσταση των φθορών στην υπόγεια κοίτη του Ιλισού.

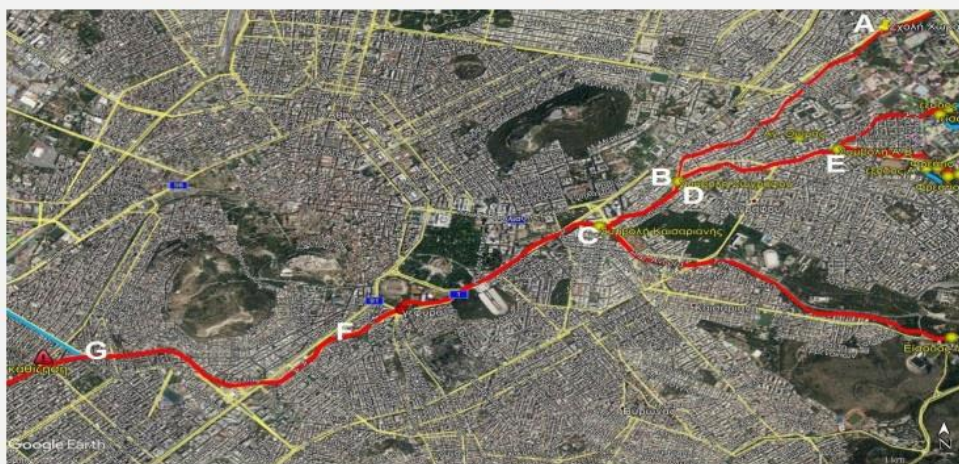
Με εντολή του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών η ΕΥΔΑΠ προχώρησε σε διενέργεια επιθεώρησης της υπόγειας κοίτης του Ιλισού όπου και κατέγραψε τα εξής φαινόμενα:

- Ενανθράκωση του σκυροδέματος, με συνέπεια την αποκάλυψη και διάβρωση των ράβδων του κύριου και δευτερεύοντος οπλισμού
- Φθορές στην επίστρωση της κοίτης (νεροφαγώματα), ικανές να προκαλούν ακανόνιστη ροή του νερού με συνέπεια την αποδυνάμωση της θεμελίωσης των φέροντων δόκιμων στοιχείων υποστύλωσης της πλάκας κάλυψης, η οποία φέρει κατά θέσεις μεγάλα κινητά φορτία.
- Πάσης φύσεως φθορές στα πλευρικά λιθόχτιστα τοιχία που θα μπορούσαν να προκαλέσουν την υποχώρησή τους.
- Ύπαρξη τεχνικών έργων συμβολής κλάδων ή αλλαγών διατομής.¹⁶

¹⁶ Αρχείο www.yme.gr, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών



Έργα συντήρησης υπόγειας κοίτης του Ιλισού Τμήματα επιθεώρησης υπογείων κλάδων Ιλισού



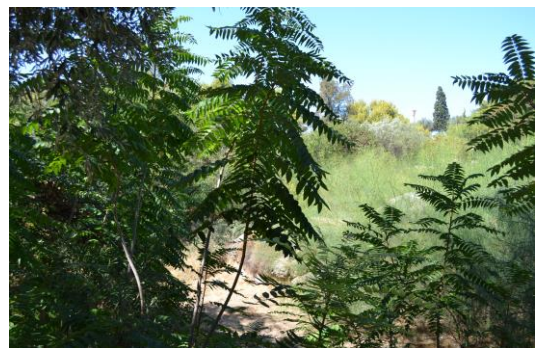
Πηγή : www.yme.gr

Μετά το παραπάνω γεγονός έγινε προγραμματική συμφωνία μεταξύ Περιφέρειας Αττικής και ΕΥΔΑΠ με χρηματοδότηση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, για την εκπόνηση μελέτης για τη συντήρηση και την αποκατάσταση των φθωρών στην υπόγεια κοίτη του Ιλισού. Προτεραιότητα θα δοθεί στην αποκατάσταση των τμημάτων τμήματα άνωθεν των οποίων διέρχεται δίκτυο οδικής κυκλοφορίας και η γραμμή του Τραμ.

«Το συνολικό θεσμικό πλαίσιο παραγωγής, λειτουργίας και συντήρησης υποδομών είναι κατά τη γνώμη μου ένα εθνικό θέμα. Είναι ένα θέμα που δείχνει ότι πρέπει και οι πολίτες της χώρας και οι δημόσιες υπηρεσίες και οι ιδιωτικές εταιρείες να αποκτήσουν μια παιδεία ότι δεν κάνουμε ένα τεχνικό έργο μικρό ή μεγάλο και το εγκαταλείπουμε, αλλά αυτό το έργο το συντηρούμε και το λειτουργούν αυτοί που πρέπει να το λειτουργήσουν. Δυστυχώς αυτή την παιδεία και αυτές τις συνήθειες στη χώρα μας δεν τις έχουμε» σχολίασε στο πλαίσιο κοινής συνέντευξης τύπου με την Περιφερειάρχη Αττικής, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρ. Σπίρτζης.

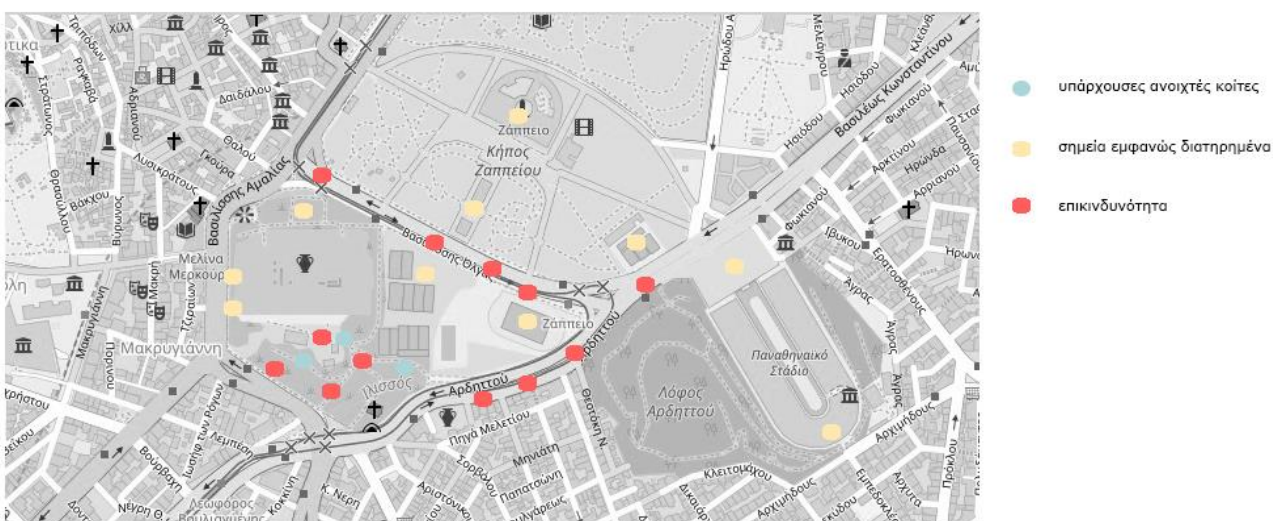
γ.Περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης – έρευνα πεδίου

Σήμερα μετά από επιτόπια έρευνα γύρω από την περιοχή η κατάσταση είναι η εξής :



Μετά από προσωπική επιτόπια έρευνα, παρατηρήθηκε πως το τμήμα γύρω από τις στήλες του Ολυμπίου Διός βρίσκεται εμφανώς σε κακή κατάσταση, ενώ σε αυτή βρίσκονται ανοιχτές κοίτες του ποταμού. Οι μικροί χείμαρροι που σχηματίζονται χωρίς κανένα χωρικό σχεδιασμό, να μην δημιουργούν ένα οικοσύστημα απαραίτητο για έναν πυκνό αστικό ιστό, η έλλειψη όμως κατάλληλης μέριμνας έχει οδηγήσει στη μετατροπή των κοιτών σε χώρο εναπόθεσης απορριμμάτων και μπαζών.

Ακόμη, η βλάστηση είναι κατά τόπους αρκετά πυκνή, χωρίς να υπάρχει πρόβλεψη για τους πεζούς ή για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής. Πρόκειται ουσιαστικά για ένα «πάρκο» αρχαιολογικού χώρου αποκομένο από το υπόλοιπο ιστορικό κέντρο με τα πολύ σκληρά όρια της Αρδητού και της Βασιλίσσης Αμαλίας, το οποίο παραμένει ανεκμετάλλευτο και εγκαταλειμμένο. Οι μοναδικοί χώροι στους οποίους παρατηρείται κάποιου είδους μέριμνα είναι το μνημείο των στήλων του Ολυμπίου Διός, η Πύλη του Ανδριανού και η εκκλησία της Αγίας Φωτεινής. Στην περιοχή συγκαταλέγεται και ο ναός της Αγροτέρας Αρτέμιδος, εξίσου εγκαταλειμμένος και αποκομένος.

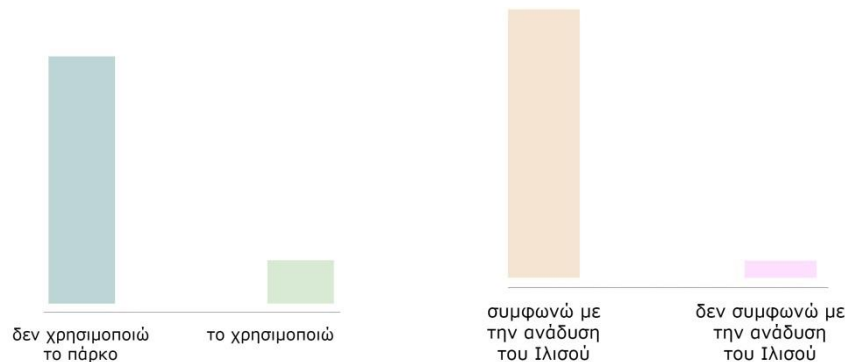


ίδια επεξεργασία

Συνέντευξη των κατοίκων της περιοχής

Καθότι δεν υπάρχει επίσημη διαβούλευση για το θέμα της ανάδυσσης του Ιλισού στον θεσμικό – επιστημονικό λόγο, ή τον τύπο, για να κατανοήσω καλύτερα την στάση των κατοίκων της περιοχής και τον βαθμό που εκείνοι θεωρούν ότι μπορεί να επηρεαστεί η καθημερινότητα τους από την πιθανή ανάδυσση, συντάξα ένα ερωτηματολόγιο. Το δείγμα είναι πολύ μικρό και επομένως δεν μας επιτρέπει την εξαγωγή γνήσιων συμπερασμάτων. Παρόλα αυτά μπορεί να κατανοήσει κανείς καλύτερα την αίσθηση που επικρατεί για το συγκριμένο θέμα.

Τα συμπεράσματα που προέκυψαν ήταν τα εξής :



Οι ερωτηθέντες ηλικίας 24-53 απάντησαν πως δεν χρησιμοποιούν τον χώρο του πάρκου, καθότι θεωρούν ότι αξιοποιείται αποκλειστικά από τους χρήστες του Εθνικού Αθηνών και από τουρίστες που βλέπουν παρά μόνο τα αξιοθέατα. Κανένας από τους ερωτηθέντες δεν γνωρίζει την ύπαρξη του ναού της Αγροτέρας Αρτεμιδας ενώ οι περισσότεροι συμφώνησαν ότι η ανάδυσση του Ιλισού κάτω από σοβαρό σχεδιασμό μπορεί να αποφέρει μόνο πλεονεκτήματα στην περιοχή.

Urban Lab

Δημήτρης Ρηγόπουλος



Δεν πρόλαβα τον Ιλισό «ξεσκίασται», όταν διέσχιζε τη μιση Αθήνα μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '50, στη θέση της σημερινής Μιχαλακοπούλου, της Βασιλέως Κωνσταντίνου και της Καλλιρρόης / τον θυμάμαι πολύ καλά ο πατέρας μου και πάντα τρελαινόμηναι να βάζω κάτω γονεές, συγγενείς, σχετικούς και άσχετους να μου λένε πώς ήταν αυτή ή η άλλη γειτονιά το '50 και το '60 / ο πατέρας μου μεγάλωσε στο Νέο Κόσμο και η μητέρα μου στο Κουκάκι και πάντα σπάζω χοντρή πλάκα γιατί οι Κουκακιώτες φιλοσόφησαν τους Νεοκοσμίτες / κι η μάνα μου συνήθιζε να αστεϊεύεται με τις ταξικές διαφορές που τους χώριζαν / μου θυμίζει τον ελαφρό νομισμο των παιδιών από το Παλιό Φάληρο προς τους Νεοσυμνιάτες και το δικό μας οσοδοσισμό με τους καλλιθέατες / χαζομάρες της εφηβείας / και τώρα κάθονται μπροστά σε ένα μεγάλο κουτί παπουτσιών με παλιές οικογενειακές φωτογραφίες και δεν

χρηταίνω να βλέπω δικούς μου ανθρώπους ή εντελώς αγνώστους, προγόνους ή παλιούς φίλους των γονιών μου, με φόντο μια ασπρόμαυρη, σχεδόν ψεύτικη Αθήνα / μου φαίνεται πάντα παράξενο να ανακαλύπτω οικείες φηγορίες δίπλα σε κτίρια ή στέκια για τα οποία έπυχε να διαβάσω κάπου, κάποτε / σαν να μην μπορώ να πιστέψω ότι όλοι αυτοί οι άνθρωποι, όλα αυτά τα μέρη υπήρξαν και πριν από μένα / τέτοιος απόθνημος εγωκεντρισμός / κι επιστρέφουμε στην παλιά ιστορία / γιατί αγαπάμε τις πόλεις μας τόσο πολύ άνευ όρων / γιατί με περνάει να κακολογούν την Αθήνα / εγώ μπορώ να την κακολογήσω όσο θέλω / αλλά μόνο μεταξύ μας / αλλάζω θέμα / είμαι στο Σύνταγμα και μου ραγίζει η καρδιά με το κόκκινο διάδροφο λεωφορείου που κάνει γύρους στην Αθήνα σχεδόν πάντα άδειο / είναι τόσο όμορφο, τόσο κόκκινο και τόσο έρημο / τα όρομολόγια πρέπει να άρχισαν στις αρχές δεκεμβρίου / έτσι έπεσαν πάνω στα

γεγονότα που ακολούθησαν τη δολοφονία του Αλέξη Γρηγορόπουλου / όχι ότι τους χειμάνες η Αθήνα έπηξε από τους ξένους τουρίστες, αλλά αυτό το φετίχ δεν πρέπει να έχει ματαγίνη / άκουσα για ξενοδοχείο με 400 άτομα προσωπικό και μόνο πέντε δωμάτια να έχουν κόσμο / αν δεν έρθουν και τα καθη-εργαζόμενα γκρουπ με Ιταλικά και Γαλλικά, δα' τα να πάνε / κι αφού σ'ας μαύρισα την καρδιά, μερικές καλές ειδήσεις / «αδειάζει» το δημαρχείο της πλατείας Καστά από τις δημοτικές υπηρεσίες και οι αίθουσες που θα απελευθερωθούν πρόκειται να υποδεχθούν το φωτογραφικό αρχείο του δήμου / και το νεοκλασικό μέγαρο που στεγάζει σήμερα τη Δημοτική Πινακοθήκη, η οποία οσοσούμω μετακομίζει στο Μεταξουργείο, θα στεγάζει το Δημοτικό Μουσείο της πόλης

(www.nyxspace.com/urbanlab)

5. Σχέδια και ιδέες για την ανάπτυξη του Ιλισού

α. Πρόταση αρχιτεκτονικού γραφείου deltArCHI :

“Ο Ιλισός αποτελεί μια αφορμή για ένα σενάριο που μπορεί να προσφέρει στην πόλη νέες δυνατότητες. Η κατάδυση στον Ιλισό: Αντιμετωπίζουμε το δίκτυο ρεμάτων του Ιλισού ως ένα μέσο σύνδεσης των κατακερματισμένων δημόσιων χώρων και των υπολειμμάτων φυσικού τοπίου. Μέσα στην ανοικτή κοίτη του Ιλισού διαμορφώνονται νέοι χώροι κίνησης πεζών σε διαφορετικές στάθμες. Δημιουργείται ένα μεγάλο δίκτυο σύνδεσης του Υμηττού με το νέο πάρκο στο Γουδί, την Πολυτεχνειούπολη, τα μικρά πάρκα των Ιλισίων, τον Εθνικό Κήπο, τον Αρδηττό και το Φιξ. Η κυκλοφορία των οχημάτων περιορίζεται στο ελάχιστο. Όπου αυτό δεν είναι εφικτό ο αυτοκινητόδρομος υπογειοποιείται. Δίπλα από την κοίτη διέρχεται μια νέα γραμμή του τραμ. Η ανάπτυξη του Ιλισού: Αντιμετωπίζουμε τον Ιλισό ως ένα ανοικτό δίκτυο συγκέντρωσης, απορροής και καθαρισμού των βρόχινων υδάτων. Η στάθμη του δικτύου μεταβάλλεται έντονα κατά τη διάρκεια του χρόνου. Κατά μήκος της κοίτης αναπτύσσεται ένα δίκτυο πλατωμάτων, κήπων και δημόσιων δωματίων. Το καλοκαίρι το δίκτυο είναι «στεγνό» και φιλοξενεί εφήμερες δραστηριότητες. Κατά τους χειμερινούς μήνες η στάθμη των υδάτων ανεβαίνει, οι δυνατότητες της κυκλοφορίας περιορίζονται και κάποιες στιγμές χάνονται τελείως. Η πόλη αποκτά ξανά κυκλική αντίληψη του χρόνου. Η συζήτηση για τον καιρό λαμβάνει διαφορετικό νόημα.”



β. Διπλωματική εργασία Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ 2015, Μουντανέα Κυριακή, «Εκεί που άλλοτε κυλούσε ο Ιλισός»

«Η εργασία ασχολείται με την ανάδειξη του αρχαίου ποταμού Ιλισού στη σύγχρονη Αθήνα, αναζητώντας συμβολικούς αλλά και πραγματικούς τρόπους επαναφοράς του σε όλο του το μήκος. Στόχος είναι η υπενθύμιση της παρουσίας του Ιλισού αλλά και των υπόλοιπων «θαμμένων» ρεμάτων της Αττικής και η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση της πόλης, με μακροχρόνιες προοπτικές καθολικής ανάδειξης και ένταξης των ρεμάτων στον αστικό ιστό»¹⁷



ΤΟΜΕΙ



ΚΑΤΟΨΗ ΤΕΛΙΚΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ



ΚΑΤΟΨΗ

¹⁷ www.greekarchitects.gr

Συμπεράσματα

Στο πλαίσιο της έντονης ανάπτυξης και εξάπλωσης των πόλεων η ύπαρξη ειδικής μέριμνας για το περιβάλλον κρίνεται απαραίτητη. Οι επιπτώσεις της μη προστασίας των στοιχείων αυτών είναι ανυπολόγιστες ενώ η δυνατότητα για την εκ των υστέρων προστασία ή ανάκτηση τους είναι αρκετά περιορισμένη.

Η προστασία των ρεμάτων θα έπρεπε να υπάρχει σε όλα τα επίπεδα σχεδιασμού, από τα χωροταξικά σχέδια ως και τα ρυμοτομικά. Χαρακτηριστικές ελλείψεις ως προς τα περιβαλλοντικά ζητήματα εμφανίζονται σε πολλά ΓΠΣ με άμεσο αποτέλεσμα τα ρυμοτομικά σχέδια είτε να παρακάμπτουν τα κρίσιμα περιβαλλοντικά στοιχεία που απαιτούν προστασία είτε η προστασία αυτή να είναι περιορισμένη.

Οι ανθρωπογενείς επεμβάσεις μεταβάλλουν τη φυσική κατάσταση των ρεμάτων, με αποτέλεσμα τη μείωση της χλωρίδας και πανίδας και με αλλοιώσεις στις κοίτες τους. Καθίσταται επομένως αναγκαία η ολοκληρωμένη οικολογική διαχείριση των ρεμάτων και των παραρεμάτων ζωνών και η επανένταξή τους στο δίκτυο του αστικού ιστού. Γίνεται πλέον προσπάθεια τα ρέματα να μην καλύπτονται, αλλά να αναπλάθονται ώστε να διατηρείται η οικολογική ισορροπία της περιοχής. Σε ολόκληρη την έκταση ενός ρέματος και σε θέσεις επιλεγμένες προτείνεται η δημιουργία πόλων έλξης, δραστηριοτήτων αναψυχής, για τους επισκέπτες όπως πεζόδρομοι με σαφώς οριοθετημένη πορεία, γέφυρες, ράμπες, σκαλοπάτια, παιδικές κατασκευές και η πρόσβαση στους χώρους αυτούς να διασφαλίζεται χωρίς κινδύνους. Προϋπόθεση για την επίτευξη των ανωτέρω και ειδικότερα της ανάδυση του Ιλισού, αποτελεί η αλλαγή του νομικού πλαισίου καταπάτησης των ρεμάτων και η ένταξη στα σχέδια πόλεως.

Τέλος, εκτός από τα παραπάνω, η πιθανή ανάδυση του Ιλισού μπορεί να συμβάλει στη γενικότερη αποκατάσταση και την εξέλιξη του δημόσιου χώρου της πόλης, αφού κατά μήκος του θα δημιουργηθεί ένα νέο δίκτυο κίνησης πεζών και ποδηλάτων από τον Υμηττό μέχρι και το Φάλητο, ενώ θα αποκατασταθεί και η σύνδεση απομονομένων τοπίων όπως το Γουδί και ο Εθνικός κήπος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βιβλία

1. Herbert Dreiseitl (2007), "New Waterscapes for Singapore", Topos, 59
2. Bailey, P., Fischenich, J.C. (2003), "Landscaping Considerations for Urban Stream Restoration" EMRRP Technical Notes Collection , U.S. Army Engineer Research and Development Center, Vicksburg
3. Κώστα Η. Μπίρη (1966), Αι Αθήναι, Αθήνα: Μέλισσα

Ερευνητικές εργασίες- άρθρα- ομιλίες

1. Καραλή Μ., "Παρεμβάσεις στα ρέματα. Εναλλακτικές προτάσεις Σχεδιασμού", ΕΜΠ, Διατμηματικό Ερευνητικό Πρόγραμμα, Αθήνα 2000
2. Κρητσωτάκη Β. (2013), «Διευθέτηση ή ανάδειξη; Η περίπτωση του ρέματος της Εσχατίας», εργασία για το Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Β Πολεοδομία - Χωροταξία, ΕΜΠ
3. Μπασσιούκα Α. (2015), «Η έννοια της προστασίας του τοπίου- Εφαρμογή στην περίπτωση του κέντρου της Αθήνας», εργασία για το Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Β Πολεοδομία - Χωροταξία, ΕΜΠ

Διαδίκτυο

1. www.monumenta.org
2. www.metalntua.gr www.greekscapes.gr
3. msa.ypeka.gr
4. www.greeklanguage.gr
5. www.lifo.gr
6. www.yme.gr
7. www.greekarchitects.gr
8. www.geodata.gov.gr

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Ποια είναι η σχέση σας με την περιοχή	μόνιμος κάτοικος	<input type="checkbox"/>
	δουλεύω στην περιοχή	<input type="checkbox"/>
	τουρίστας	<input type="checkbox"/>

Με ποιά τρόπο χρησιμοποιείτε την περιοχή	αναψυχή	<input type="checkbox"/>
	αθλητικές δραστηριότητες	<input type="checkbox"/>
	δεν την χρησιμοποιώ	<input type="checkbox"/>

Τι γνώμη λεχετε για την ανάδυση του Ιλισού	συμφωνώ	<input type="checkbox"/>
	διαφωνώ	<input type="checkbox"/>
	δεν με ενδιαφέρει	<input type="checkbox"/>

Θωρείτε σημαντικά τα έργα για την προστασία του Ιλισού και των αρχαιολογικών χώρων στην περιοχή	συμφωνώ	<input type="checkbox"/>
	διαφωνώ	<input type="checkbox"/>
	δεν με ενδιαφέρει	<input type="checkbox"/>

Θεωρείτε πως η κατάργηση της Βασιλέως Κωνσταντίνου από το οδικό δίκτυο θα αποφέρει μόνο προβλήματα στην κυκλοφορία	συμφωνώ	<input type="checkbox"/>
	διαφωνώ	<input type="checkbox"/>
	δεν με ενδιαφέρει	<input type="checkbox"/>