

Αθήνα, 6 Σεπτεμβρίου 2022

Αρ. Πρωτ.: 14

Προς: Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας
Διεύθυνση Περιβαλλοντικής Αδειοδότησης
sec.dipa@prv.ypeka.gr,
Λεωφόρος Αλεξάνδρας 11, ΤΚ 114 73, Αθήνα

Κοιν.: 1) Υπουργείο Οικονομικών
Υπουργός Οικονομικών κ. Χρήστος Σταϊκούρας,
e-mail: ministeroffice@minfin.gr
2) Ελληνική Εταιρεία Περιβάλλοντος και Πολιτισμού (ΕΛΛΕΤ)
κα Μάρω Ευαγγελίδου, Πρόεδρος Συμβουλίου Θεσμικού Πλαισίου ΕΛΛΕΤ
3) Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ)
κα Σοφία Αυγερινού, Πρόεδρος ΣΕΠΟΧ

ΘΕΜΑ: Τοποθέτηση ΣΕΜΠΧΠΑ επί της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Ε.Π.Σ.) για τη δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου με την επωνυμία "Ανδρέας Λεντάκης" στο ακίνητο της ΠΥΡΚΑΛ, εντός της Δ.Ε. Υμηττού του Δήμου Δάφνης – Υμηττού.

Αξιότιμες Κυρίες / Κύριοι,

Στις 04/08/2022 τέθηκε σε διαβούλευση η **Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ)** του Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΕΠΣ) για τη δημιουργία Κυβερνητικού Πάρκου με την επωνυμία "Ανδρέας Λεντάκης" στο ακίνητο της ΠΥΡΚΑΛ. Στο πληροφοριακό υλικό που έχει αναρτηθεί στη σελίδα του Υπουργείου Οικονομικών περιλαμβάνονται επίσης τόσο το τεύχος του ΕΠΣ όσο και οι συνοδές μελέτες του και τα σχετικά παραρτήματα.

I. ΕΠΙ ΤΗΣ ΑΡΧΗΣ

Ο ΣΕΜΠΧΠΑ έχει και στο παρελθόν επισημάνει τα βασικά σημεία προβληματισμού τα οποία παραμένουν επίκαιρα και είναι:

1. Η δημιουργία του πάρκου διοίκησης στην ΠΥΡΚΑΛ αποτελεί μια **μείζονος σημασίας πολεοδομική παρέμβαση μητροπολιτικής εμβέλειας**, που έχει τον χαρακτήρα "**διπλής παρέμβασης**" αφού θα επηρεάσει τόσο την ευρύτερη περιοχή Δάφνης -Υμηττού (περιοχή υποδοχής) όσο και το κέντρο της Αθήνας, από όπου θα απομακρυνθούν τα επιμέρους κτίρια Υπουργείων (επιπλέον, μια τρίτη διάσταση αφορά το θέμα της μετεγκατάστασης του ίδιου του εργοστασίου στο Λαύριο).

2. Ενώ έχει διατυπωθεί η στόχευση της παρέμβασης για την περιοχή υποδοχής των χρήσεων, **δεν έχει διατυπωθεί με επιστημονική σαφήνεια**, παρά μόνο σε επίπεδο ιδεών, η **πολεοδομική στόχευση για το αθηναϊκό κέντρο**, το οποίο οδηγείται σε ουσιώδη μεταβολή της πολεοδομικής

του ταυτότητας, χωρίς να διαφαίνονται επί του παρόντος τα επόμενα βήματα πολεοδομικού σχεδιασμού μιας ενδεχόμενης προοπτικής αναβάθμισης.

Επισημαίνεται περαιτέρω ότι όσον αφορά τις **πιθανές επιπτώσεις στο κέντρο της Αθήνας**, αυτές είναι αναγκαίο να αποτελέσουν αντικείμενο ξεχωριστής μελέτης. Αντίστοιχα είναι αναγκαίο να καθοριστούν η στρατηγική και τα αναγκαία μέτρα πολιτικής για την αξιοποίηση των κενών κτιριακών κελυφών που θα προκύψουν, με γνώμονα την **ισόρροπη μίξη των χρήσεων και λειτουργιών** που αυτό φιλοξενεί καθώς και των **οικονομικών δραστηριοτήτων** που συγκεντρώνει. Κατά τη διαδικασία αυτή θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, η εξέταση της δυνατότητας ενεργειακής αναβάθμισης των κτιρίων, κλπ. ώστε να μην οδηγηθούμε σε πρακτικές απλού εξωραϊσμού της πόλης και στον «εξευγενισμό» (*gentrification*) του κέντρου.

3. Το αποτέλεσμα του πολεοδομικού σχεδιασμού έχει εν πολλοίς οριστεί εκ των προτέρων, αφού οι κανονιστικές διατάξεις που θα προέκυπταν από μια ολοκληρωμένη πολεοδομική μελέτη της ευρύτερης περιοχής, μέσω της τήρησης των διαδικασιών εκπόνησης και έγκρισης Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου (Ε.Π.Σ.), έχουν προκαθοριστεί από το Νόμο 4864/2021, άρθρο 92. **Δε διαφαίνεται να έχει προηγηθεί μια πολεοδομική αξιολόγηση της συμβατότητας και εφικτότητας των μέγιστων συντελεστών και χρήσεων** που ρυθμίστηκαν μέσω της τροπολογίας του άρθρου 92 για την περιοχή υποδοχής λόγω μεγέθους του εγχειρήματος.

II. ΕΠΙ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Σχετικά με την υπό διαβούλευση ΣΜΠΕ, ο ΣΕΜΠΧΠΑ θα ήθελε να επισημάνει τα εξής:

1. Στο κεφάλαιο "**Χωροταξικός σχεδιασμός - Πολεοδομική Συμβατότητα**" της ΣΜΠΕ, αναφέρεται ότι: "**Η Λύση Ε2 υιοθετεί τις κατευθύνσεις της πρόσφατης τροποποίησης του ΓΠΣ ΔΕ Υμηττού (Ν.4864/2021, άρθρο 92)**. Παράλληλα υλοποιείται και η κατεύθυνση της αρχικής έγκρισης του ΓΠΣ από το έτος 1990, για απομάκρυνση της λειτουργίας του εργοστασίου από τον αστικό ιστό, (σελ 160)".

Όπως ήδη αναφέρθηκε, η τροπολογία του άρθρου 92 τροποποίησε το ΓΠΣ του Δήμου Υμηττού (ΦΕΚ 1061 Δ/1996) σε ότι αφορά στις χρήσεις που προβλέπονται για την έκταση της ΠΥΡΚΑΛ. Συνοπτικά, προβλέπει τον επιμερισμό της έκτασης σε 50% για χρήση Ελεύθερων χώρων - Αστικού Πρασίνου και σε 50% για χρήση πολεοδομικού κέντρου. Σημειωτέο πως στο ΓΠΣ του 1996, προβλεπόταν σε όλη την έκταση της ΠΥΡΚΑΛ η "**δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων, πολιτιστικών χρήσεων, χρήσεων πρασίνου, δημοτικής αγοράς και κέντρου υγείας**". **Το σημείο αυτό, είναι εν γένει προβληματικό αφού η εν λόγω τροπολογία ήρθε να προκαταβάλλει το αποτέλεσμα του σχεδιασμού.**

2. Όσον αφορά τον χώρο υποδοχής στο ακίνητο της ΠΥΡΚΑΛ, κρίσιμος παράγοντας για την επιτυχία του εγχειρήματος είναι η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του κυβερνητικού πάρκου. Επισημαίνεται ότι λόγω της φύσης των εγκαταστάσεων, η μετακίνηση αναμένεται μαζική και χρονικά συγκεντρωμένη σε ώρες αιχμής και μάλιστα σε μια περιοχή όπου οι συγκοινωνιακές και κυκλοφοριακές συνδέσεις δεν έχουν σχεδιαστεί για τέτοιους όγκους. Εκτιμούμε ότι παραμένει εξαιρετικά σημαντικό θέμα η διευθέτηση του ζητήματος των μετακινήσεων και της εξυπηρέτησης των νέων μεγαλύτερων κυκλοφοριακών φόρτων και αριθμού μετακινούμενων (*commuters*).

Στο **Κεφάλαιο 4.2 Αρχές Χωρικής Ανάπτυξης Ακινήτου** της ΣΜΠΕ (σελ. 4.18, 90-91), στο σημείο για "την επέμβαση στα μεταφορικά δίκτυα με έμφαση στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας", αναφέρεται πως:

- Ενισχύεται η δημόσια συγκοινωνία, κυρίως με την προσαρμογή των λειτουργικών χαρακτηριστικών της γραμμής 2 του μετρό.
- Ενισχύονται οι υπάρχουσες ή προστίθενται νέες λεωφορειακές γραμμές.
- Κατασκευάζεται η γραμμή 5 του μετρό, σε άμεση σύνδεση με το ακίνητο.
- Ενισχύονται οι μετακινήσεις με ήπια μέσα με την προώθηση του ήδη εγκεκριμένου μητροπολιτικού δικτύου ποδηλατοδρόμων.
- Βελτιώνονται δραστικά οι συνθήκες πρόσβασης πεζών με κατασκευές πεζοδρομίων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων και διαβάσεων.
- Ελέγχεται και αποθαρρύνεται η χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων με τον περιορισμό του αριθμού των προσφερόμενων θέσεων στάθμευσης στην περίμετρο του ακινήτου.
- Περιορίζεται η όχληση από τους μεγάλους οδικούς άξονες με την κυκλοφοριακή υποβάθμιση τμήματος της οδού Ηλιουπόλεως σε επαφή με το ακίνητο.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η επιβατική κίνηση σχεδόν θα διπλασιαστεί σε σχέση με τα σημερινά δεδομένα, με βάση τις μετρήσεις που παρατίθενται στην κυκλοφοριακή μελέτη, ότι αυτή η επιβατική κίνηση αναμένεται χρονικά συγκεντρωμένη σε ώρες αιχμής, καθώς και **ότι η κατασκευή της νέας γραμμής 5 του μετρό δεν είναι εφικτό να υλοποιηθεί σύντομα**, είναι προφανές ότι **τα υπόλοιπα μέτρα θα πρέπει να δρομολογηθούν άμεσα**, προκειμένου να υπάρξει επαρκής συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση των εργαζομένων και επισκεπτών. Σε άλλη περίπτωση θα δημιουργηθεί σημαντική επιβάρυνση των κατοίκων και των επιβατών. Θυμίζουμε δε την περίπτωση του εγχειρήματος στο ΚΕΡΑΝΗΣ, όπου η μετεγκατάσταση δεν έγινε κυρίως γιατί ήταν δύσκολη η συγκοινωνιακή πρόσβαση.

Επισημαίνεται ότι στο κεφάλαιο 5.3.2 και στον Πίνακα 5.3.2 "Συγκριτική Αξιολόγηση Εναλλακτικών Λύσεων", στη σελ.157 (επιπτώσεις στον αέρα, κλίμα, ακουστικό περιβάλλον), αναφέρεται ότι: **"Στην Ε2, από τη μετεγκατάσταση των Υπουργείων στο εξεταζόμενο ακίνητο δεν αναμένεται αξιόλογη αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου και των πιέσεων των υφιστάμενων χώρων στάθμευσης στην περιοχή...**", διότι η περιοχή εξυπηρετείται από το σταθμό μετρό Δάφνη και προβλέπεται η κατασκευή υπόγειας σήραγγας πεζών για την άμεση σύνδεση μετρό και ΠΥΡΚΑΛ. Το σημείο αυτό εκτιμάται ότι χρήζει επανεξέτασης, αφού η αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στην περιοχή, μπορεί να θεωρηθεί ως δεδομένη. Όπως καταγράφεται και στην κυκλοφοριακή μελέτη που συνοδεύει το ΕΠΣ: **"Η μετεγκατάσταση των Υπουργείων και λοιπών υπηρεσιών στο σχεδιαζόμενο Κυβερνητικό Πάρκο... θα δημιουργήσει μία ζήτηση για μετακινήσεις των 14.000 απασχολούμενων σε αυτά, με το 33% από αυτές να πραγματοποιούνται κατά την ώρα πρωινής αιχμής (σελ. 100)"**.

Επίσης επισημαίνεται πως από τα προτεινόμενα μέτρα, κρίσιμα για την επιτυχία του εγχειρήματος είναι η εφαρμογή ελεγχόμενης στάθμευσης, η προσαρμογή των λειτουργικών παραμέτρων της δημόσιας συγκοινωνίας και οι αναπλάσεις οδών και πεζοδρομίων με προσθήκη ποδηλατοδρόμων (σελ. 101, Κυκλοφοριακής μελέτης).

3. Στη σελ.158 της ΣΜΠΕ, **"Υλικά περιουσιακά στοιχεία"**, ορθώς κατά τη γνώμη μας εκτιμάται πως θα αυξηθούν οι αξίες γης των γειτονικών οικοπέδων, στοιχείο θετικό βεβαίως για τους ιδιοκτήτες γης αλλά όχι για τους μισθωτές, που δημιουργεί προβληματισμό για τις τιμές που θα προκύψουν

σε σχέση με την προσφορά στέγασης. Για τα θέματα αυτά θα έπρεπε να γίνεται ειδική μεία καθώς μπορεί να μεταβάλλουν το προφίλ των κατοίκων της περιοχής που δεν έχουν ιδιοκτησία.

4. Σημαντικά θέματα αναδεικνύονται στα **Κεφάλαια 6.10.4 & 6.10.5** για τις **αναλύσεις δειγμάτων εδάφους**, με την αναφορά πως *"... ενδεχομένως θα υπάρξει ανάγκη αποκατάστασης, απομάκρυνσης ή περιορισμού των εδαφικών υλικών σε κάποιες περιοχές ανάλογα με τον σχεδιασμό της προβλεπόμενης ανάπτυξης (σελ. 250)"*. Συνεπώς, είναι αναγκαίο να εντοπιστούν οι προβληματικές περιοχές και να αποκατασταθούν, ώστε να διαφυλαχθεί η ασφάλεια και υγεία των εργαζομένων και επισκεπτών της περιοχής.

5. Όσον αφορά τα **διεθνή παραδείγματα** που παρουσιάζονται στο **Παράρτημα 4**, είναι σαφές πως η δημιουργία κυβερνητικών πάρκων είναι μια διαδεδομένη πρακτική διεθνώς. Σε κάθε περίπτωση όμως, στα παραδείγματα **δεν αναλύονται οι προϋποθέσεις και οι λόγοι που τα κατέστησαν επιτυχημένα ή όχι**. Στις σύγχρονες μητροπόλεις ανάλογες παρεμβάσεις οδηγούνται από ένα όραμα και ένα αφήγημα πολεοδομικό, κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό. Για παράδειγμα, η παρέμβαση στο Βερολίνο αφορά στην κατασκευή νέων χώρων διοίκησης, εντός του κέντρου, μετά την μεταφορά της πρωτεύουσας της Γερμανίας από τη Βόννη στο Βερολίνο. Η παρέμβαση αυτή ήταν **μέρος ενός μεγαλύτερου οράματος που ενσωματώνει τον ισχυρό συμβολισμό της ένωσης ανατολής και δύσης. Αποτέλεσε σύμβολο κοινωνικής συνοχής και σηματοδότησε την απαρχή μιας νέας εποχής**. Επίσης στο Βερολίνο υλοποιήθηκαν ταυτόχρονα όλες οι απαραίτητες συγκοινωνιακές υποδομές, γεγονός που αποτελεί κρίσιμη προϋπόθεση για την επιτυχία του εγχειρήματος.

Κλείνοντας, ο ΣΕΜΠΧΠΑ θα ήθελε να επισημάνει εκ νέου ότι πριν από κάθε επιμέρους προσπάθεια τοπικής ρύθμισης του χώρου, δηλαδή στην προκειμένη περίπτωση του αθηναϊκού κέντρου ή της περιοχής υποδοχής μεμονωμένα, θα έπρεπε να υπάρχει ένα **συνολικότερο όραμα, στόχευση και στρατηγική από τα οποία να εκκινεί η εκάστοτε παρέμβαση, ώστε αυτή να έχει αποτέλεσμα κατά πολύ σημαντικότερο της αναστάτωσης που προκαλεί**. Η διαδικασία αυτή θα έπρεπε επίσης να είναι **εξαρχής ανοικτή στον δημόσιο διάλογο**, με συμμετοχή όλων των επιστημονικών φορέων, οργανώσεων και πολιτών, γεγονός που προϋποθέτει επαρκή χρόνο και στοχευμένη πληροφόρηση.

Τέλος επισημαίνεται ότι τέτοιου μεγέθους εγχειρήματα, απαιτούν ικανότητες **συντονισμού και διαχείρισης** που υπερβαίνουν τις συνήθεις πρακτικές της δημόσιας διοίκησης και **συγκέντρωση** κάποιων **αρμοδιοτήτων**. Είναι επομένως κρίσιμο να καθοριστεί ο φορέας που θα αναλάβει το όλο εγχείρημα και από την σκοπιά της πολεοδομικής αναβάθμισης και από την πλευρά της οικονομικής ανάπτυξης.

Με εκτίμηση,

Εκ μέρους του Δ.Σ.,

Η Πρόεδρος

Ο Γεν. Γραμματέας

Αιμιλία Αλεξανδροπούλου

Νικόλαος Κουκούλας