

Το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας και οι «περιπέτειές» του (Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης, Ομότιμος Καθηγητής Ε.Μ.Πολυτεχνείου)

/ [Πεμπτούσια· Ορθοδοξία-Πολιτισμός-Επιστήμες](#)



[Προηγούμενη δημοσίευση: <http://www.pemptousia.gr/?p=28356>]

Η βενιζελική μεταρρύθμιση αναγκάστηκε να ασχοληθεί με το σχέδιο της Αθήνας, μετά την έλευση στην Ελλάδα των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής και την Αθήνα να διπλασιάζεται, και το 1924 έχουμε το γνωστό «Σχέδιο της Επιτροπής Καλλιγιά». **(εικ.12)**. Μετά το Σχέδιο Καλλιγιά, το επόμενο ήταν το Σχέδιο της Πολεοδομικής Επιτροπής του θνησιγενούς Υπουργείου Διοικήσεως Πρωτευούσης με επικεφαλής τον Πάτροκλο Καραντινό. Το σχέδιο αυτό **(εικ.13)**, σε δακτυλογραφημένο/χειρόγραφο τεύχος έβλεπε μόνο αναλυτικά την τότε κατάσταση **(εικ. 14)** και αφορούσε κυρίως ανάλυση της τότε υφιστάμενης κατάστασης και κάποιες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με την μορφή των διανοίξεων. Μην ξεχνάμε ότι η «Διοίκηση Πρωτευούσης» ιδρύθηκε με συμβουλές του Martin Wagner τον οποίο προσκάλεσε ο τότε Δήμαρχος Κ. Κοτζιάς, ο Wagner εγκατέλειψε την ναζιστική Γερμανία και εργαζόταν ως διευθυντής της Πολεοδομικής Υπηρεσίας της Κωνσταντινούπολης και ήταν ο εμπνευστής των τερατωδών διανοίξεων στην Πόλη, ακόμη και μέσα στο ιστορικό κέντρο, που τις υλοποίησε ο Αντναν Μεντερές το 1960.



Το σχέδιο της Επιτροπής Καλλιγιά, 1924. Πηγή:
Λεύκωμα του ΥΔΕ, οπ.παρ. Ο Βενιζελικός
εκσυγχρονισμός στα τελευταία του βήματα, μετά
από αυτό την πολεοδομία την πήραν στα χέρια
τους οι επιχειρηματίες της αστικής γης (νόμος
περί οριζοντίου ιδιοκτησίας και ΓΟΚ του 1929).
Το σχέδιο καταργήθηκε από την δικτατορία του
Πάγκαλου έπειτα από κινητοποιήσεις
μικροϊδιοκτητών που θιγόταν από την επέκταση
της Γ.Σεπτεμβρίου.



Διανοίξεις της πρότασης Καραντινού (Διοικήσεως Πρωτεύουσας)
το 1940.

Διανοίξεις της Ανωτάτης Πολεοδομικής
Επιτροπής, σχέδιο του Π.Καραντινού 1940 πηγή
: «Εισήγησις προς το Ανώτατον Πολεοδομικόν
Συμβούλιον, Αθήναι 1940. (δακτυλογραφημένο
τεύχος). Προσπάθειες ενός αρχιτέκτονα να
σχεδιάσει πολεοδομία, χωρίς ενιαία αντίληψη του
χώρου και με εμμονή σε μικρολεπτομέρειες αλλά
και σε διεθνή εργαλεία της εποχής, όπως οι
διανοίξεις.



Μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο, εμφανίζονται τα πρώτα ολοκληρωμένα σχέδια από δύο πηγές, τον Δήμο Αθηναίων και το Υφυπουργείο Ανοικοδομήσεως: του Κώστα Μπίρη (Διευθυντής της Πολεοδομικής Υπηρεσίας του Δήμου Αθηναίων) **(εικ. 15)** και του Κωνσταντίνου Δοξιάδη (Υφυπουργός Ανοικοδομήσεως) **(εικ. 16)** σχεδόν ταυτόχρονα σε έναν αγώνα δρόμου ανάληψης αρμοδιοτήτων (1946-7). Ο Κ. Μπίρης πρότεινε και σχέδια γενικότερα όπως το «σχέδιο Μεγαρίς» **(εικ. 17 και 18)**. Το 1959 ξεσπά αρκετός σάλος από τις προτάσεις του ΥΔΕ για διανοίξεις στο κέντρο των Αθηνών, οι διανοίξεις ήταν κοινή πρακτική όπως είδαμε από τον Μεσοπόλεμο, αλλά ευτυχώς οι υψηλές τιμές γης μας έσωσαν από αυτές. **(εικ. 19.20.21)**

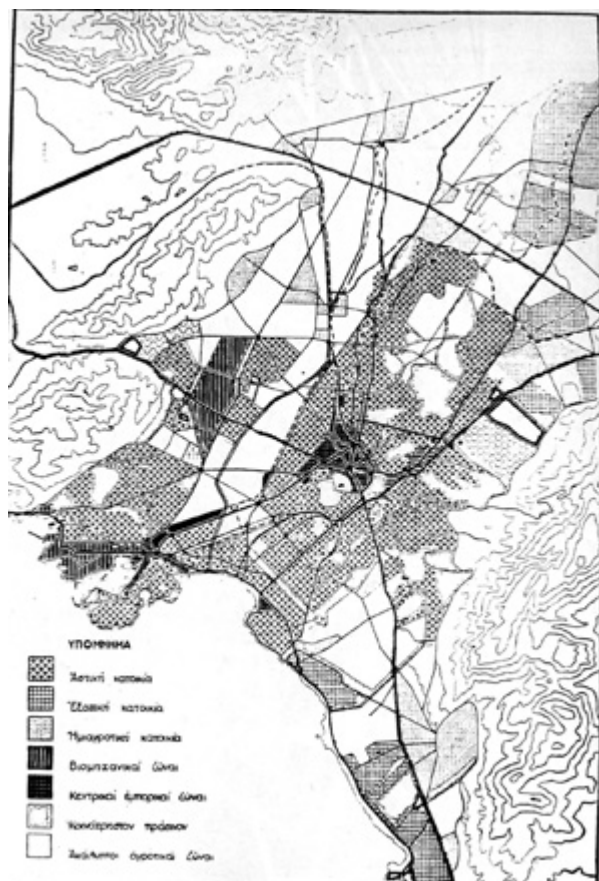


5. Η πρόταση του Κ. Μπίρη το 1946.

Βασικά ασχολείται με τις διανοίξεις των οδών του κέντρου, αλλά ήδη η πολεοδομική υπηρεσία του Δήμου έχει απογγυμνωθεί από τις αρμοδιότητές της επάνω στο γενικό σχέδιο των Αθηνών.

Πηγή: Υπ. Δημ. Εργων, Λεόκωστος «Ρυθμιστικών Σχεδίων Αθηνών», Αθήνα, χ.χ.

Σχέδιο για την Αθήνα του Κ.Μπίρη, 1945. Πηγή : Κ.Μπίρης, Αι Αθήνα,...οπ.παρ. Ο Κώστας Μπίρης, ως Διευθυντής της Πολεοδομικής Υπηρεσίας του Δήμου, ασχολήθηκε κατ' αρχήν με το κέντρο των Αθηνών



Σχέδιο Υφυπουργείου Ανοικοδομήσεως,
Κ.Δοξιάδης 1947. Πηγή: Λεύκωμα του ΥΔΕ,
οπ.παρ. Από τα πρώτα μεταπολεμικά σχέδια
ολικής θεώρησης του λεκανοπεδίου, πολλές από
τις προτάσεις του εφαρμόστηκαν μετά 40 έτη
(Αττική οδός κ.α)



Σχέδιο Μεγαρίδος του Κ.Μπίρη (1945-1960).
Πηγή : Κ.Μπίρης «Αι Αθήναι» , Αθήναι 1960. Στα
ίχνη του Λελούδα, αλλά και με προσπάθεια
χωροθέτησης γενικών χρήσεων (αεροδρόμιο,
σιδηρόδρομος)



Σχέδιο Μεγαρίδος του κ.Μπίρη, λεπτομέρεια.
 Πηγή: Κ. Μπίρης, οπ.παρ. Διακρίνεται ο νέος
 οικισμός της «Μεγαρίδος» αποκλειστικά για
 δημοσίου υπαλλήλους



Διανοίξεις του ΥΔΕ 1959. εμπορικό κέντρο, πηγή
 : Τεχνικά Χρονικά, Γεν.Εκδ. 179-180/1959.
 Πολεοδομικές πρακτικές του Μεσοπολέμου
 (Martin Wagner για την Κωνσταντινούπολη το
 1938). Διανοίξεις για τις διανοίξεις, πολλές δεν
 έχουν ούτε λογική καν.



Διανοίξεις, πρόταση ΥΔΕ 1959, πηγή: Τεχνικά Χρονικά, οπ.παρ. Οι διανοίξεις ήταν η μόνη λύση στο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό εκείνη την εποχή.



Διανοίξεις πρόταση Κ. Μπίρη 1959, πηγή : Τεχνικά Χρονικά , σπ.παρ. Ομοίως ως άνω!

[Συνεχίζεται]