



# Χώρας αειχώρας

Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης

2013

18

**ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ** - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας  
*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας  
και Περιφερειακής Ανάπτυξης*

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ

ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ

ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΓΑ

ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ

ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

#### **ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ**

Αραβαντινός Αθανάσιος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Γιαννακούρου Τζίνα	- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Παύλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δεμαθάς Ζαχαρίας	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)
Καρύδης Δημήτρης	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Κοσμόπουλος Πάνος	- Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (ΔΠΘ)
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Παύλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαλούτας Θωμάς	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Μαντουβάλου Μαρία	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Μελαχροινός Κώστας	- Queen Mary, University of London
Μοδινός Μιχάλης	- Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΔΙΠΕ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Universite de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Χαστάογλου Βίλμα	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)

---

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας

και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ

Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ

<http://www.aeihoros.gr>, e-mail: [aeihoros@prd.uth.gr](mailto:aeihoros@prd.uth.gr)

τηλ.: 24210 – 74456 fax: 24210 – 74388



Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας  
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα  
Special Issue

---

**Υποδομές και Ανάπτυξη**

*Επιμέλεια*

Παντεολέων Σκάγιαννης

Επιστημονικό Περιοδικό

---

αειχώρος

## Ανακοίνωση

Από το τεύχος 12 άλλαξε η αρίθμηση του περιοδικού αειχώρος. Καταργείται η αναφορά σε τόμο και τεύχος τόμου, και καθιερώνεται η αναφορά σε αύξοντα αριθμό τεύχους (από την αρχή της έκδοσης του περιοδικού).

---

---

Επιμέλεια έκδοσης: Άννα Σαμαρίνα — Παναγιώτης Πανταζής

Λαγού: Παναγιώτης Πανταζής

Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς — Παναγιώτης Πανταζής

Εκτύπωση: Ευαγγελία Ξουράφα

Κεντρική διάθεση: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

<b>Σκάγιαννης Π.</b>	<b>4</b>
Εισαγωγή	
<b>Σκάγιαννης Π., Καπαρός Γ.</b>	<b>12</b>
Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες	
<b>Αυδίκος Β.</b>	<b>66</b>
Υποδομές στην Ελλάδα: Μια αποτίμηση των ενισχύσεων των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης 1989-2006	
<b>Καυκαλός Γ., Πιτσιάβα Μ.</b>	<b>94</b>
Χωρικές επιπτώσεις των μεταφορών και πολιτικές προώθησης της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης	
<b>Γιαννακού Α.</b>	<b>116</b>
Μετρό και αστική μορφή στη Θεσσαλονίκη: Χαρακτηριστικά, ιδέες σχεδιασμού για την αλληλοσυνδέσή τους και κρίσιμα εμπόδια	
<b>ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ</b>	
<b>Τσέκερης Θ.</b>	<b>144</b>
Χωρική διάρθρωση και κατανομή πόρων στο ακτοπλοϊκό δίκτυο άγονων γραμμών του Αιγαίου	
<b>ΑΠΟΨΕΙΣ</b>	
RETHINK Πανεπιστημίου: Ο αντίλογος	<b>158</b>

## **RETHINK Πανεπιστημίου: Ο αντίλογος**

Την περίοδο αυτή στα πρόθυρα της έναρξης του εγχειρήματος για την "πεζοδρόμηση" της Πανεπιστημίου έχει αναθερμανθεί η συζήτηση για τη σκοπιμότητα και το ευρύτερο κοινωνικό όφελος που θα προκύψει για την πόλη, δεδομένων μάλιστα των οξυτάτων προβλημάτων που αυτή αντιμετωπίζει.

Ο δημόσιος διάλογος για το θέμα δεν έχει πάρει όμως την απαιτούμενη για τη σημασία του ζητήματος έκταση. Ο κυρίαρχος δημόσιος λόγος που συνηγορεί για την "πεζοδρόμηση" βρίσκει άνετες διεξόδους σε ειδικές εκδηλώσεις και παρουσιάσεις όπου ο αντίλογος δεν βρίσκει επί της ουσίας χώρο.

Οι Αθηναίοι έχουν "βομβαρδισθεί" από τον κυρίαρχο επίσημο πολιτικό και δημοσιογραφικό λόγο υπέρ της "πεζοδρόμησης". Για τον λόγο αυτό, και επειδή το ζήτημα της "πεζοδρόμησης" της Πανεπιστημίου είναι ένα επιστημονικά πολύ ενδιαφέρον θέμα αποφασίσαμε να κάνουμε το μικρό αυτό αφιέρωμα στον αντίλογο στην "πεζοδρόμηση" προκειμένου να δώσουμε στην επιστημονική κοινότητα των πολεοδομών-χωροτακτών και γενικά των επιστημόνων του χώρου την εικόνα της άλλης πλευράς, αυτής της αμφισβήτησης του εγχειρήματος.

Τα κείμενα που ακολουθούν παρουσιάζονται με τη χρονολογική σειρά με την οποία συνεγράφησαν (ή και μερικά από αυτά δημοσιεύθηκαν) προκειμένου να λάβει ο αναγνώστης υπόψη του και αυτή την παράμετρο. Προφανώς δεν είναι όλα τα κείμενα που έχουν συγγραφεί για το θέμα, αλλά αυτά που γνώριζε ο επιμελητής. Επομένως ζητούμε εκ των προτέρων συγγνώμη εάν έχουμε παραλείψει κάποιο σημαντικό κείμενο.

Ο επιμελητής του τεύχους και του αφιερώματος  
Καθηγητής Παντολέον Σκάγιαννης



15 ΜΑΪΟΥ 2011

## Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου και άλλες πολεοδομικές φαντασιώσεις για το κέντρο της πόλης<sup>1</sup>

**Κωστής Χατζημιχάλης**

*Ομότιμος καθηγητής, Τμήμα Γεωγραφίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο*

Η πρόθεση της κυβέρνησης να προκηρύξει διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για τη πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου και η ευρύτατη δημοσιότητα του θέματος, με εκπομπές στο ραδιόφωνο και στην τηλεόραση και με δημοσιεύσεις στις εφημερίδες, έχει καλλιεργήσει υπερβολικές προσδοκίες, ακόμη και μύθους. Ακούμε και διαβάζουμε για τη "δημιουργία μια νέας συλλογικής ταυτότητας της πόλης μας", ότι η πολεοδομική παρέμβαση στην Πανεπιστημίου θα "δώσει νέα πνοή επαναφέροντας τους κατοίκους στο κέντρο", ακόμη και για "επίλυση των κοινωνικών προβλημάτων" του κέντρου.

Δεν θα συζητήσω την προτεραιότητα του εγχειρήματος στη σημερινή δεινή οικονομική συγκυρία, σε μια πόλη που δεν έχει λύσει ακόμη το πρόβλημα των σκουπιδιών της. Δεν θα συζητήσω επίσης το κόστος των ερευνών που στηρίζουν την πρόταση και το κόστος του διεθνούς διαγωνισμού, με πιθανό αποδέκτη το αρχείο του ΥΠΕΚΑ, όπως συνέβη με τον αντίστοιχο για το αεροδρόμιο του Ελληνικού πριν εφτά χρόνια. Θέλω όμως να φωνάξω δυνατά ότι η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου είναι ένα μεγάλο πολεοδομικό λάθος, δεν απαντά σε κανένα ουσιαστικό πρόβλημα του κέντρου, ενώ αντιθέτως θα ανατρέψει την ιστορική του ταυτότητα και θα δημιουργήσει σοβαρά κυκλοφοριακά και κοινωνικά προβλήματα στις γειτονικές περιοχές και στη περίμετρο του δακτυλίου. Εξηγούμαι.

### Ένα μεγάλο πολεοδομικό λάθος

1. Η Πανεπιστημίου είναι σχεδιασμένη από το 19<sup>ο</sup> αιώνα ως ένα βασικό βουλεβάρτο-λεωφόρος της πόλης, ένας *βασικός αστικός συντελεστής με ιστορικά χαρακτηριστικά διαμπερούς διέλευσης*. Η μετατροπή του σε πεζόδρομο ανατρέπει τις ιστορικές καταβολές της λειτουργίας και του συμβολισμού της ως λεωφόρου και θα αναπαράγει το λάθος του πρόσφατου σχεδιασμού της Ομόνοιας που, από κυκλοφοριακός κόμβος-αναφορά της πόλης, έχει μετατραπεί σε μια αμήχανη, σκοτεινή διέλευση πεζών.

<sup>1</sup> Αναδημοσίευση από τα «Ενθέματα» της εφημερίδας *Αυγή*, 15/05/2011.



2. Είναι ο πιο φαρδύς δρόμος του κέντρου με επαρκέστατα πεζοδρόμια. Αντί της συνολικής πεζοδρόμησης θα μπορούσαν τα τελευταία να διευρυνθούν και να φυτευτούν, να δημιουργηθεί ποδηλατόδρομος και να επεκταθεί η γραμμή του τραμ, χωρίς να χάσει τη λειτουργία της λεωφόρου. Η παρέμβαση γίνεται εντελώς αποσπασματικά σε ένα μικρό τμήμα της πόλης, χωρίς συνολικότερο σχεδιασμό και με άγνωστες συνέπειες με το υπό μελέτη νέο ρυθμιστικό της.
3. Ο ιστορικός σχεδιασμός της λεωφόρου έχει συνοδευτεί από χρήσεις δημόσιων κτιρίων και τραπεζών στα 2/3 του μήκους, με ελάχιστη κατοικία και εμπορικές χρήσεις. Αυτό σημαίνει ότι μετά το μεσημέρι αυτός ο φαρδύς δρόμος θα είναι έρημος. Φυσικά, η ιδιωτική πρωτοβουλία μπορεί να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την επέλαση τραπεζοκαθισμάτων. Αλλά αξίζει αυτή τη χρήση η πλέον λαμπρή λεωφόρος της πόλης;
4. Τα κυκλοφορικά προβλήματα στους γειτονικούς δρόμους θα είναι πολύ σοβαρά, γιατί η κάθοδος από την Ακαδημίας θα μεταφέρει κινήσεις ανόδου και διεξόδου προς Λεωφ. Βασ. Σοφίας σε άλλους μικρότερους δρόμους. Προβλήματα θα έχουν και τα δημόσια μέσα μεταφοράς (διελεύσεις και αφετηρίες). Εκτός από τις περιγραφές της πρότασης δεν έχω δει κάποια μελέτη περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων (όπως επιβάλλεται από το νόμο) που να στηρίζει τις προτάσεις.

Υπάρχουν όμως και γενικότερα, εξίσου σοβαρά θέματα, που εγείρουν οι προτάσεις του Υπουργείου. Η πρόταση για την πεζοδρόμηση και ορισμένες από τις άλλες ιδέες για το κέντρο που έχουν δει τα φώτα της δημοσιότητας, εντάσσονται σε μια συνολικότερη αλλαγή υποδείγματος στην πολεοδομική πρακτική αλλά και στις σπουδές των αρχιτεκτόνων. Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια υποβαθμίζεται σταθερά το κοινωνικό και μεταρρυθμιστικό περιεχόμενο της πολεοδομίας και υπερτονίζεται η αρχιτεκτονική και αισθητική διάσταση. Η έμφαση δίνεται στην "ωραιότητα" της πόλης, αφήνοντας εκτός προβληματισμού τα κοινωνικά και καθημερινά λειτουργικά προβλήματα. Αντί για σχέδια μακρόπνοης συλλογικής χρησιμότητας τα σχέδια σήμερα μοιάζουν περισσότερο με πρότζεκτ-σημείες ευκαιρίας, που στοχεύουν στην αξιοποίηση των κοινών για χρήσεις λάιφ στάιλ.

### **Σίτυ Μπιούτιφουλ;**

Οι καταβολές αυτών των απόψεων και πρακτικών είναι παλιές και αναφέρονται στην ιδεολογία και τη μέθοδο του κινήματος "Σίτυ Μπιούτιφουλ" (City Beautiful) της περιόδου 1890-1930, που κυριάρχησε στις ΗΠΑ και αργότερα παγκόσμια. Το κίνημα αυτό ήταν η αντίδραση των κυρίαρχων συμφερόντων (τράπεζες, βιομηχανίες, κατασκευαστικές εταιρείες, εφημερίδες, μεγάλοι έμποροι) στις μεγάλες πόλεις, όπως το Σικάγο, το Ντένβερ, η Νέα Υόρκη, η Φιλαδέλφεια κ.ά., απέναντι στις δραματικές κοινωνικές αλλαγές στο εσωτερικό των πόλεων. Σύμφωνα με τα πρωτοσέλιδα των εφημερίδων της εποχής, η υποβάθμιση

των λαϊκών γειτονιών, η αύξηση της μετανάστευσης, η άνοδος των γεννήσεων, η εγκληματικότητα και η μείωση των αξιών γης αποτελούσαν τις βασικές παθογένειες των κέντρων και αποτελούσαν τους στόχους των αναπλάσεων. Οι προτάσεις αντιμετώπισης αυτών των προβλημάτων εστιάζονταν αποκλειστικά στην "ωραιοποίηση" της πόλης με την κατασκευή νέων εμβληματικών κτιρίων στα πρότυπα της Beaux Arts, στην εκτεταμένη μίμηση αρχαιοελληνικών μορφών και στη δημιουργία μεγάλων μνημειακών αξόνων για πεζούς και πράσινο, εκεί όπου υπήρχαν "διαβόητες για την εγκληματικότητα γειτονιές και χαμηλές αξίες γης", όπως έγραφε εφημερίδα της εποχής. Το κίνημα απέκτησε παναμερικανική και παγκόσμια εμβέλεια με την έκθεση "Κολούμπιαν Εξποζίσιον" (Columbian Exposition) το 1893 στο Σικάγο, όπου σε ένα περίπτερο παρουσιάστηκαν πρότυπα σχέδια για τα κέντρα των πόλεων και ένα σύνολο από μακέτες. Επειδή οι τελευταίες ήταν βαμμένες άσπρες, οι προτάσεις πήραν το συμβολικό όνομα "άσπρες πόλεις-άσπρα κέντρα", τονίζοντας έμμεσα αλλά emphaticά και τη φυλετική διάσταση του κινήματος.

Σε αυτές τις προτάσεις του "Σίτυ Μπιούτιφουλ" αντιπαρατέθηκε αργότερα η Σχολή του Σικάγου που έθεσε τα θεμέλια της αστικής κοινωνιολογίας και τεκμηρίωσε θεωρητικά και εμπειρικά τις κοινωνικές και οικονομικές διαστάσεις στην ανάλυση των αστικών προβλημάτων. Και αν σήμερα ασκούμε δικαίως έντονη κριτική στις θεωρίες εκείνες, αυτό δεν σημαίνει ότι πρέπει να αγνοούμε το μείζον θέμα που έθεσαν: οι πόλεις δεν είναι μόνο τα κτίρια, τα οικοδομικά τετράγωνα και οι πλατείες. Οι πόλεις είναι ζωντανά χωρο-κοινωνικά συστήματα και τα κοινωνικά τους προβλήματα δεν λύνονται μόνο με αρχιτεκτονικές και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις.

Η αλλαγή του υποδείγματος για τον σχεδιασμό της πόλης, στην οποία εντάσσεται και η Πανεπιστημίου, έχει ανατρέψει τις κατακτήσεις της προοδευτικής και ριζοσπαστικής πολεοδομίας και αστικής γεωγραφίας. Ο ιδεαλισμός των σημερινών προτάσεων που αναζητούν συνδέσεις των Εξαρχείων με το Κολωνάκι, της Τριλογίας με τον ιερό βράχο και του Αρχαιολογικού Μουσείου με το Μουσείο της Ακρόπολης, δίνει προτεραιότητα και ταυτίζεται με αυτή των επισκεπτών του. Με τους τουρίστες, Έλληνες και ξένους, με τους "flâneurs" που περιπλανιόνται έχοντας ελεύθερο χρόνο στη διάθεσή τους. Όχι όμως και με όσους και όσες κατοικούν ή εργάζονται στο κέντρο, όχι με όσους το διασχίζουν καθημερινά, αναγκασμένοι και αναγκασμένες σε πολύωρα ταξίδια για να εργαστούν.

Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου δεν αποτελεί μια κοινωνικά χρήσιμη, για το μεγάλο αριθμό των πολιτών, παρέμβαση στο κέντρο. Και είναι πιθανό να εντείνει την κοινωνική και γεωγραφική αδικία που χαρακτηρίζει τη πόλη, σπρώχνοντας υφιστάμενα προβλήματα προς άλλες περιοχές και δημιουργώντας νέα. Μια ελπίδα για τη μη πραγματοποίησή της, μικρή βέβαια, είναι ότι δεν υπάρχει δρόμος με τέτοιο όνομα για να πεζοδρομήσουν. Στη θέση της βρίσκεται εδώ και χρόνια η Λεωφόρος Ελευθερίου Βενιζέλου. Αλλά αυτό ως το κρατήσουμε μεταξύ μας.

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011

## Παρατηρήσεις σχετικά με την πρόταση για την "πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου"

### Παντελής Σκάγιαννης

Καθηγητής στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Κοσμήτορας της Πολυτεχνικής Σχολής ΠΘ.

Η ιδέα της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου τουλάχιστον εξ' όσων γνωρίζω έλκει την καταγωγή της από μια πρώτη ιδέα του Α. Τρίτση η οποία πέρασε στο ΡΣΑ του 1985 με μια απλή φράση. Έκτοτε έχει κατά καιρούς έρθει στην επικαιρότητα και πρόσφατα επανεμφανίστηκε με δύο ειδικές μελέτες που ανατέθηκαν από το ΥΠΕΚΑ στο ΕΜΠ<sup>2</sup>, ως επίσης και στο Ρυθμιστικό σχέδιο Αθηνών/Αττικής -2021 που εκπονήθηκε από τον ΟΡΣΑ.

Ένα κεντρικό μεθοδολογικό ζήτημα είναι πως η πρόταση αυτή δεν προκύπτει ως λύση σε κάποιο πρόβλημα, ως απάντηση σε ένα ερώτημα, αλλά κάτω από τη λογική της επιβεβαίωσης ή όχι της ορθότητας αυτού του παλαιότερου σχεδιασμού, δηλαδή ως διερεύνηση των επιπτώσεων ενός εγχειρήματος. Αυτό σημαίνει πως αν οι προβλεπόμενες επιπτώσεις είναι αρνητικές το εγχείρημα ακυρώνεται, ενώ εάν είναι θετικές το εγχείρημα αναλαμβάνεται, διασφαλιζόμενων εννοείται των απαραίτητων προϋποθέσεων. Αυτό βεβαίως παρέχει την ανορθολογική δυνατότητα ο καθένας να μπορεί να εισάγει την δική του αξιολογική κλίμακα σχετικά με τα "αρνητικά" και τα "θετικά".

Η ίδια η μελέτη-έρευνα Τουρνικιώτης, κ.ά., 2011, αναφέρει πως:

*... Στο ενδιάμεσο αυτού του κέντρου, που έχει απολέσει ένα μεγάλο μέρος της παλιάς συνεκτικότητάς του, η Πανεπιστημίου, ως γραμμικό τμήμα του άξονα λειτουργιών που αφορούν στο σημερινό 'δυναμικό κέντρο', δεν μπορεί να αποκοπεί για να αποτελέσει ένα πεζόδρομο αν δεν αποτελέσει ταυτόχρονα μέρος μιας πολύ ευρύτερης παρέμβασης, που θα αναφέρεται στην πολεοδομική ανασυγκρότηση όλου του κέντρου της Αθήνας (Τουρνικιώτης κ.ά., 2011: 505),*

ενώ σωστά αναγνωρίζει ότι σήμερα πλέον:

*... Επιβάλλεται συνεπώς μια ευρύτερη πολεοδομική παρέμβαση που θα συνδέει και θα διαχέει τις κεντρικότητες σε ένα είδος γραμμικής πλατείας', η οποία θα*

2 α) Καρλαύτης, κ.ά. (2010) "Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφ. Πανεπιστημίου από Δημόσιες Συγκοινωνίες" ΥΠΕΚΑ/ΕΜΠ.

β) Τουρνικιώτης κ.ά. (2011) "Μεταλλασσόμενοι Χαρακτήρες και Πολιτικές στα Κέντρα Πόλης Αθήνας και Πειραιά" ΥΠΕΚΑ/ΕΜΠ.

*βρίσκεται σε διαρκή συνάρθρωση με άλλες πλατείες και δρόμους, αναλαμβάνοντας συμπληρωματικές λειτουργίες που θα τη ζωντανεύουν σε ευρύτερη ζώνη του ημερήσιου χρόνου (Τουρνικιώτης κ.ά., 2011: 506).*

Όμως, παρά τη σωστή επιστημονική διατύπωση της επιφύλαξης, τελικά η μελέτη-έρευνα κατά κάποιον τρόπο ομολογεί πως ο στόχος είναι δεδομένος και η απόφαση προειλημμένη. Ευτυχώς τουλάχιστον αναζητούνται οι βέλτιστοι όροι υλοποίησης του εγχειρήματος.

Προς επιβεβαίωση του ανωτέρω, αναφέρεται πως:

*Με επιτελικό στόχο την πολεοδομική ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας και αφετηρία την πρόθεση υλοποίησης της θεσμικά καθορισμένης Πανεπιστημίου ως "κύριο δίκτυο ροής πεζών", επεξεργαστήκαμε ένα σύνολο στρατηγικών επιλογών που επαναπροσδιορίζουν την κυκλοφορία πεζών και οχημάτων στο κέντρο της Αθήνας, στην προοπτική της λειτουργικής του ενίσχυσης και της ποιοτικής αναβάθμισης του δημόσιου χώρου. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η ένταξη της οδού Πανεπιστημίου σε ένα ευρύτερο δακτύλιο κυκλοφορίας στο κέντρο με δημόσια συγκοινωνία και προτεραιότητα στον πεζό (Τουρνικιώτης κ.ά., 2011: 508).*

Εννοείται ότι κάτω από συνθήκες μιας προειλημμένης απόφασης η πλήρης αμφισβήτηση από τους μελετητές μεθοδολογικά δεν νοείται, άρα αναζητούνται εναγωνίως οι προϋποθέσεις και οι όροι.

Το παρόν κείμενο επιχειρεί μια εποικοδομητική κριτική στην ιδέα αυτού του εγχειρήματος. Το θέμα της Πανεπιστημίου θεωρούμε πως έχει τις παρακάτω αλληλοδιαπλεκόμενες διαστάσεις υπό τις οποίες θα πρέπει να εξετάζεται προκειμένου να γίνουν αντιληπτές οι επιπτώσεις του:

- α. πολεοδομική –αστικός σχεδιασμός– αστική εικόνα, κ.λπ.
- β. συγκοινωνιακή
- γ. κοινωνική–πολιτική
- δ. οικο-περιβαλλοντική
- ε. οικονομική–προγραμματική

Σε αναφορά με τις διαστάσεις αυτές υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες και ερωτήματα για την προοπτική της πεζοδρόμησης, για τους κάτωθι λόγους:

- A. Ο δρόμος έχει μεγάλο πλάτος και μήκος (ιδιαίτερα σοβαρό είναι το θέμα του πλάτους) με αποτέλεσμα η χωροθέτηση δραστηριοτήτων μεγαλύτερης έλξης επισκεπτών από την υπάρχουσα (δηλαδή περίπου αναγκαστικά στην κατεύθυνση αναψυχής) να μη διευκολύνεται. Οι χρήσεις αναψυχής κέντρου πόλης, απαιτούν εγγύτητα για τη δημιουργία συστάδων ομοειδών επιχειρήσεων. Αυτός είναι ο λόγος που τέτοιες συστάδες δημιουργούνται σε παραδοσιακότερα κέντρα ή σε ιστορικά κέντρα, τύπου

Πλάκας, και ο λόγος για τον οποίο δεν μπορεί η Πανεπιστημίου σε όλο το μήκος της να προσιδιάσει λ.χ. στο άνω μέρος της οδού Σκουφά.

Στην Πανεπιστημίου, ένας ειδικός αποτρεπτικός λόγος είναι οι μακρές όψεις των δημοσίων κτηρίων, τραπεζών, κ.λπ. και οι χρήσεις που στεγάζουν που δεν μπορούν (και δεν πρέπει) να αλλοιωθούν, και να αλλάξουν πράγμα που ουσιαστικά –ως προς αυτή τη διάσταση– περιορίζει τις προοπτικές στα τμήματα εκατέρωθεν της "τριλογίας", αλλά και όχι μόνο. Το καλύτερο σημείο, αυτό έναντι της τριλογίας (δηλ. εκατέρωθεν της Κοραή επί των όψεων της Πανεπιστημίου), δεν είναι εμπλουτισμο με χρήσεις τέτοιου τύπου, διότι δεν μπορούν να φιλοξενηθούν στα υπάρχοντα κτήρια. Επί πλέον, η –σωστά– προγραμματιζόμενη χωροθέτηση της διέλευσης των γραμμών του τραμ και των άλλων ΜΜΜ αναγκαστικά θα εμποδίζει την άμεση επαφή μεταξύ των δύο απέναντι πλευρών του δρόμου, ο δε ελεύθερος χώρος που θα μπορεί να προκύψει, θα καταλήξει ως χώρος τραπεζοκαθισμάτων. Αυτό βέβαια ισχύει όπου υπάρχουν κελύφη που το επιτρέπουν. Όμως σε πολλές περιπτώσεις θα παραμείνει απλώς κενός χώρος εκτός εάν δημιουργηθούν χρήσεις στο οδόστρωμα ανάμεσα στα υπάρχοντα κελύφη και τις γραμμές του τραμ. Δηλαδή μπροστά από κάθε τράπεζα η δημόσια υπηρεσία να μπει κι ένα κιόσκι. Η πιθανότητα ενδιάμεσων κατασκευών (σε δημόσιο έδαφος με υποκείμενη γραμμή μετρό) που υποχρεωτικά θα είναι ελαφρές και εφήμερες, με πιθανό χαρακτήρα αναψυχής και λιανεμπορίου, δεν θα μπορέσει εύκολα να προσαρμοστεί στα υψηλά standards του τμήματος από "τριλογία" έως Σύνταγμα, με αποτέλεσμα την επίπτωση στην κατεύθυνση της υποβάθμισης. Η τυπολογία των κτηρίων και η συμβολική σημασία του δρόμου είναι τέτοια που ό,τι χρήσεις και να μπουν επί της οδού ενέχουν κίνδυνο να την υποβαθμίσουν (συμβολικά τουλάχιστον).

Η πιθανότητα αναβάθμισης της εικόνας και της ποιότητας του χώρου στο μέρος μεταξύ της "τριλογίας" και της Ομόνοιας, ως συνέχεια των χρήσεων λιανεμπορίου, των θετικών επιπτώσεων των υπαρχουσών στοών ("Βιβλίου", κ.ά.) και της προβολής αυτών των χαρακτηριστικών στις όψεις της Πανεπιστημίου, υπάρχει, αλλά είναι πρακτικά αμφίβολη στην οικονομική συγκυρία των επομένων αρκετών χρόνων.

B. Στη διάσταση των συγκοινωνιακών ρυθμίσεων, μπορεί κανείς να παρατηρήσει τα παρακάτω:

Το πλέγμα των αστικών οδών έχει (και στην Αθήνα) δενδροειδή χαρακτήρα και διέπεται από μια ιεραρχία με τους μικρότερους δρόμους στις περιοχές κατοικίας (στις γειτονίες, π.χ. Γκύζη, Παγκράτι), που τροφοδοτούν τους λίγο μεγαλύτερους που καταλήγουν στις αστικές αρτηρίες του κέντρου.

Οι πεζοδρομήσεις που γίνονται για τους κατοίκους και τη βελτίωση των όρων διαβίωσής τους έχει περισσότερο νόημα να γίνονται σε δύο περιπτώσεις. Κατ' αρχήν (και

κατ' αρχάς) στους τόπους κατοικίας, για τη διασφάλιση της κυκλοφορίας πεζή σε γειτονιές, για την ασφάλεια από την κίνηση αυτοκινήτων, την ησυχία, κ.λπ.

Σε δεύτερο επίπεδο με στόχο την εξυπηρέτηση των πολιτών σε περιοχές λιανικού εμπορίου μέσω της δημιουργίας ενός ευχάριστου και ασφαλούς περιβάλλοντος διακίνησης μεγάλου αριθμού πολιτών που συνδυάζουν ψώνια με αναψυχή, πράγμα που βοηθά τις επιχειρήσεις. Η εκδοχή αυτή βέβαια προϋποθέτει και κατάλληλα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των πεζοδρομουμένων οδών.

Σε τρίτο επίπεδο, πεζοδρομήσεις γίνονται για λόγους κύρους και εικόνας της πόλης, και αύξησης του αστικού πρασίνου.

Ως αποτέλεσμα των πεζοδρομήσεων και σχετικών αναπλάσεων μπορεί κανείς να έχει θετικά αποτελέσματα ή αρνητικά (όπως με την ανάπλαση της Ομόνοιας).

Εάν οι κεντρικές αρτηρίες, ή οι βασικοί συλλεκτήριοι δρόμοι πεζοδρομηθούν ή αδρανοποιηθούν (μέσω εμποδίων, ή υποβάθμισης της φέρουσας ικανότητάς τους, ή σκόπιμης επιβράδυνσης της κίνησης), είναι προφανές από την ήδη υπάρχουσα εμπειρία ότι η κίνηση θα φορτίσει τις προηγούμενες βαθμίδες της οδικής ιεραρχίας και θα προκαλέσει ασφυξία στην περιφέρεια. Ήδη, και χωρίς πεζοδρόμηση κεντρικών αρτηριών, εάν δεν υπήρχε το μετρό, τα σχετικώς αναβαθμισμένα ΜΜΜ και η ρύθμιση του δακτυλίου, η κατάσταση εντός του δακτυλίου δεν θα ήταν κυκλοφορικά βιώσιμη (βλ. τις ημέρες απεργίας των ΜΜΜ).

Αυτό σημαίνει πως δεν μπορούν να παραλάβουν περισσότερη κίνηση οι κεντρικές αρτηρίες (και δρόμοι) με την αφαίρεση της μιας βασικής εξ αυτών, παρά μόνο εάν υπάρξουν πολύ μεγάλα έργα κυκλοφοριακής αναβάθμισης του συνόλου του κέντρου. Μια τέτοια αναβάθμιση δεν προϋποθέτει μόνο τη γραμμή [4] του μετρό και την επέκταση του τραμ αλλά μάλλον και τη δημιουργία επιπρόσθετων γραμμών του μετρό. Για παράδειγμα, έχει μελετηθεί γραμμή κατά μήκος (όχι υποχρεωτικά από κάτω) της Κηφισίας – Βασ. Κων/νου Συγγρού;)

Όπως η ίδια η συγκοινωνιακή μελέτη-έρευνα αναφέρει:

*... Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών αναλύσεων, μέρος της κυκλοφορίας θα διοχετευθεί περιμετρικά του κέντρου της Αθήνας και συγκεκριμένα στο δακτύλιο που σχηματίζουν οι οδοί Α. Συγγρού, Καλλιρρόης, Αρδητιού, Α. Βασιλέως Κωνσταντίνου, Α. Αλεξάνδρας, Ιουλιανού, Δεληγιάνη, Α. Κωνσταντινουπόλεως, Α. Πειραιώς-Ιερά Οδός, Χαμοστέρνας-Παναγή Τσαλδάρη.*

Οι συνθήκες κυκλοφορίας στις περιμετρικές οδούς είναι ήδη δυσμενείς, κάτι που οφείλεται αφενός στους αυξημένους φόρτους που οι οδοί αναλαμβάνουν ανά τμήματα αλλά και στα περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και στην προβληματική σηματορρύθμιση των περιμετρικών οδών. Συνεπώς, οποιαδήποτε επιπρόσθετη

μετατόπιση της κυκλοφορίας στις περιμετρικές οδούς λόγω της παρέμβασης (όπως φαίνεται και από τις κυκλοφοριακές αναλύσεις που προηγήθηκαν) θα οδηγήσει σε ακόμη μεγαλύτερη κυκλοφοριακή και περιβαλλοντική επιβάρυνση των περιμετρικών οδών.

*Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η αναβάθμιση του περιμετρικού δακτυλίου, για την ομαλότερη δυνατή διοχέτευση σημαντικού μέρους της διαμπερούς κυκλοφορίας εκτός του κέντρου της πόλης μετά την ολοκλήρωση της παρέμβασης. Ιδεατά, ένα σύνολο οδών με χαρακτηριστικά ελεύθερης λεωφόρου ή αναβαθμισμένης κεντρικής αρτηρίας με περιορισμένη σηματοδότηση θα ήταν απαραίτητο για τη ορθή λειτουργία των περιμετρικών οδών του κέντρου της Αθήνας και για την ικανοποιητική διοχέτευση της διαμπερούς και λοιπής κυκλοφορίας επί αυτών. Παρόλα αυτά, πρακτικοί και ουσιαστικοί λόγοι πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού χαρακτήρα όπως η έλλειψη χώρου για την υλοποίηση ενός τέτοιου δακτυλίου, οι παρόδιες χρήσεις γης, η ανάγκη συνέχειας της πόλης εκατέρωθεν των περιμετρικών αυτών οδών (οι οποίες διέρχονται από έντονα πυκνοδομημένες αστικές περιοχές στο μεγαλύτερο μέρος τους) και η ύπαρξη κτηρίων σημαντικής αρχιτεκτονικής αξίας κατά μήκος αυτών των αξόνων δυσχεραίνουν επί της ουσίας την κατασκευή ενός αναβαθμισμένου κυκλοφοριακά δακτυλίου περιμετρικά του κέντρου, ενώ και το αντίστοιχο κόστος για την κατασκευή του εκτιμάται ότι θα είναι ιδιαίτερα υψηλό. Παρόλα αυτά, σε κάθε περίπτωση θα απαιτηθούν βελτιώσεις κατά μήκος των περιμετρικών οδών του κέντρου, στη σηματορρύθμιση, στις στρέφουσες κινήσεις, στην απαγόρευση της στάθμευσης και στην παροχή προτεραιότητας συγκεκριμένων κινήσεων ώστε αφενός να υποβοηθούνται οι κινήσεις κατά μήκος του δακτυλίου αλλά και να αποθαρρύνεται περαιτέρω η είσοδος οχημάτων στο κέντρο της πόλης (Καρλαύτης κ.ά., 2010: 11-12).*

Κατ'εμέ, η μελέτη-έρευνα μιλάει μόνη της.

Ο χαρακτηρισμός των κινήσεων στην Πανεπιστημίου ως εν μεγάλω μέρει διαμπερών, είναι σχετικός με το πώς ακριβώς εννοούμε την πόλη και το κέντρο της. Σε μια πόλη-μητροπολιτική περιοχή των 4 εκατομμυρίων, η έννοια της διαμπερούς κίνησης δεν ισχύει παρά μόνον νοείται ως προς το κέντρο της, το δε κέντρο χρήζει ορισμού. Επειδή ακριβώς το κέντρο της Αθήνας είναι εκτεταμένο, μπορεί κανείς να υποθέσει πως ελάχιστοι είναι οι διερχόμενοι από την Πανεπιστημίου με σκοπό την διαμπερή κίνηση ως προς το κέντρο, τουλάχιστον τις ώρες αιχμής, ενώ μάλλον έχουν σκοπό τη μετάβαση προς κάποιο προορισμό εντός του ευρύτερου κέντρου.

Ως εκ τούτου, το επιχείρημα πως σταματάμε την διαμπερή κίνηση δεν ευσταθεί. Απλώς μειώνουμε κι άλλο την προσβασιμότητα στο κέντρο, οι περιφερειακοί δρόμοι φορτώνονται με υπερβολική κυκλοφορία, ελλείπει άλλων υποδομών, παράγεται μεγάλη επί πλέον κίνηση (όπως με τη ρύθμιση της Ομόνοιας), με τις αντίστοιχες

περιβαλλοντικές επιπτώσεις, και ενώ η κίνηση στην Πανεπιστημίου "εξατμίζεται", αυτή στους γύρω δρόμους βράζει. Είναι χαρακτηριστικό πως προβλέπεται μεγάλη αύξηση της κίνησης στην Αμαλίας (που επίσης προβλέπεται να πεζοδρομηθεί εν μέρει), αλλά και στην Αλεξάνδρας της οποίας η συμβολή με την Ιουλιανού προβλέπεται εξαιρετικά προβληματική. Για την ευρύτερη περιοχή πέριξ της Πανεπιστημίου, το τελικό καθαρό ισοζύγιο ρύπων, χαμένων εργατοωρών, όχλησης και εικόνας/αισθητικής θα είναι πιθανότατα αρνητικό.

Ας σημειωθεί τέλος πως το επιχείρημα της "ροής των πεζών" δεν υφίσταται καθ' ότι δεν υπάρχει καμία τέτοια πρακτική δυσκολία.

- Γ. Από κοινωνική-πολιτική άποψη, η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου έχει τις εξής πλευρές:

**Θετικές πλευρές:** κινητοποιεί τα ανακλαστικά αισιοδοξίας, ότι κάτι γίνεται και δημιουργεί κάποιες θέσεις εργασίας.

**Αρνητικές πλευρές:** δημιουργείται ένας πρακτικά αχανής χώρος που συνδέει την Ομόνοια με το Σύνταγμα, δύο πόλους αντικρουόμενων φυσιογνωμιών. Η έμφαση στις χρήσεις φεύγει από τα κτήρια και μεταφέρεται στο οδόστρωμα το οποίο θεωρείται δεδομένο ότι θα φιλοξενήσει κάποιες χρήσεις, όχι απαραίτητα συναρμολόγουσες με τις χρήσεις των κτηρίων. Με δεδομένη τη σημερινή κατάσταση, οι δυναμικότερες χρήσεις που θα καταλάβουν το δρόμο-χώρο είναι η επέκταση του παρεμπορίου, δηλαδή η Ομοιοποίηση της Πανεπιστημίου, τουλάχιστον μέχρι την "τριλογία", με τάση επέκτασης μέχρι και την Ακαδημίας. Ήδη αυτό συμβαίνει ακριβώς εκεί εμπροσθεν των Προπυλαίων.

Και πάλι με βάση τα σημερινά δεδομένα, αυτό θα σημαίνει επέκταση της παραβατικότητας που συνοδεύει τα παραπάνω προς το Σύνταγμα (στην ουσία παρέχεται υποδομή για την παραβατικότητα και μειώνεται ο ελέγξιμος χώρος). Το κυριότερο πλεονέκτημα που έχει η Πανεπιστημίου είναι η συμβολική της σημασία, που συστηματικά αποδυναμώνεται με την απομάκρυνση χρήσεων εδώ και 3 δεκαετίες. Αυτό το κεφάλαιο αντί να ενδυναμωθεί και να τεθεί στην υπηρεσία της πόλης με χρήσεις αντιστοίχου βεληνεκούς και κύρους, υπάρχει κίνδυνος να αναλωθεί στην εξυπηρέτηση χρήσεων καφενείου και χαμηλής ποιότητας λιανεμπορίου.

Σημειώνεται ότι όπως ελέχθη η δυνατότητα της οδού να παραλάβει με συνεκτικότητα χρήσεις που θα την καθιστούν ζωντανή το βράδυ λόγω των μεγεθών της είναι περιορισμένη, πράγμα που θα την καταστήσει νεκρή κατά τις νυχτερινές ώρες.

- Δ. Από οικο-περιβαλλοντική άποψη, δεν έχουμε αυτή τη στιγμή υπόψη σχετική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Σε κάθε όμως περίπτωση, μια τέτοια μελέτη θα πρέπει να περιλαμβάνει σενάρια της υλοποίησης των απαραίτητων έργων-προϋποθέσεων,



δηλαδή τα σενάρια υλοποίησης ή μη υλοποίησης διαφόρων έργων, τα οποία δεν είναι αυτονόητα βάσει της σημερινής οικονομικής συγκυρίας. Υπό συνθήκες μη υλοποίησης σημαντικών συνοδευτικών μέτρων, η πεζοδρόμηση, όπως προαναφέρθηκε θα είναι κατά πάσα πιθανότητα περιβαλλοντικά επιβλαβής λόγω της πρόσθετης κίνησης στους περιμετρικούς δρόμους.

Ε. Από οικονομική και προγραμματική άποψη, η ίδια η μελέτη-έρευνα (Καρλαύτης, κ.ά., 2010), προβλέπει πως:

*... Λαμβάνοντας υπόψη τους χρόνους προκήρυξης και ανάθεσης των μελετών σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία, θα απαιτηθούν 30 μήνες για την ολοκλήρωση των μελετών, το δε κόστος τους εκτιμάται στα 8.200.000€ ..., ενώ το κόστος της υλοποίησης των έργων προβλέπεται στα 136.000.000€ (Καρλαύτης κ.ά., 2010: 15-16),*

δηλαδή αρχικώς προεκτιμώμενο σύνολο 144.200.000€. Το ποσό αυτό περιλαμβάνει την κατασκευή της επέκτασης του τραμ **μόνο** μέχρι την Πλατεία Αιγύπτου, και όχι μέχρι τα Πατήσια όπως επιβάλλεται από τη λογική (και την πρακτική του ουδενός μονιμότερου του προσωρινού). Επιπροσθέτως, ενώ η μελέτη-έρευνα αναγνωρίζει πως:

*... ένα σύνολο οδών με χαρακτηριστικά ελεύθερης λεωφόρου ή αναβαθμισμένης κεντρικής αρτηρίας με περιορισμένη σηματοδότηση θα ήταν απαραίτητο για τη ορθή λειτουργία των περιμετρικών οδών του κέντρου της Αθήνας και για την ικανοποιητική διοχέτευση της διαμπερούς και λοιπής κυκλοφορίας επί αυτών (Καρλαύτης κ.ά., 2010: 11-12),*

συμβιβάζεται με:

*... βελτιώσεις κατά μήκος των περιμετρικών οδών του κέντρου, στη σηματοδότηση, στις στρέφουσες κινήσεις, στην απαγόρευση της στάθμευσης και στην παροχή προτεραιότητας συγκεκριμένων κινήσεων (Καρλαύτης κ.ά., 2010: 11-12).*

Είναι εύλογο λοιπόν να υποθέσει κανείς πως τα 144,2 εκ. αντιστοιχούν στις απλές βελτιωτικές ρυθμίσεις (και στο τραμ φυσικά), και όχι στις πραγματικά απαιτούμενες ρυθμίσεις. Δεν μπορεί βέβαια κανείς να εξάγει ασφαλές συμπέρασμα ως προς το τελικό κόστος, δεδομένου ότι οι δεν είναι γνωστό εάν οι εκπτώσεις των εργολάβων θα είναι μεγαλύτερες ή όχι από τις τυχόν νόμιμες υπερβάσεις.

Είναι επίσης προφανές πως κατά τη διάρκεια της κατασκευής που θα διαρκέσει αρκετά, θα διαταραχθεί σοβαρά η αγοραστική κίνηση επί της οδού.

Διερωτάται συνεπώς κανείς εάν στη σημερινή συγκυρία είναι σκόπιμη αυτή η δαπάνη σε αυτό το σημείο της πόλης και όχι κάποια άλλη με αντίστοιχο προϋπολογισμό που να είναι παραγωγικότερη, να αποφέρει περισσότερες θέσεις εργασίας,

και να είναι επωφελέστερη για τους χειμαζόμενους κατοίκους περιοχών με υψηλή συγκέντρωση φαινομένων αστικής προβληματικότητας.

### **Συμπέρασμα – Πρόταση**

Συνολικά, το εγχείρημα της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου είναι μια θέση, μια απάντηση σε ένα αδιευκρίνιστο ερώτημα. Δεν είναι σαφές τι ακριβώς έρχεται να εξυπηρετήσει και ως εκ τούτου είναι δυσχερής οποιαδήποτε αξιολόγησή της. Σημαντικά ερωτήματα παραμένουν αδιευκρίνιστα και για τις 5 θεματικές κατηγορίες αξιολόγησης που προαναφέραμε.

Σε κάθε περίπτωση αποτελεί ένα πρωθύστερο ζήτημα, καθ' ότι η επιτυχία της εξαρτάται από σειρά άλλων πολύ σοβαρότερων και αναγκαϊότερων για την πρωτεύουσα έργων. Πρωτίστως, όσον αφορά τις συγκοινωνιακές παρεμβάσεις, η κατασκευή της γραμμής [4] του μετρό και οι προγραμματιζόμενες από το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών επεκτάσεις του τραμ στην περιοχή του κέντρου οφείλουν να προηγηθούν, προκειμένου να επανεκτιμηθεί η κατάσταση.

Ο χρόνος μέχρι την αποπεράτωση των έργων αυτών, θα είναι χρήσιμος και ωφέλιμος διότι στη φάση εξόδου από την κρίση: (α) θα φανούν οι μεταβολές του πληθυσμού της Αθήνας (αυξομείωση πληθυσμού και μεταναστευτικές κινήσεις τόσο των Ελλήνων όσο και των αλλοδαπών), (β) θα διαπιστωθούν οι γεωγραφικές μετακινήσεις των κοινωνικών στρωμάτων και μερίδων του πληθυσμού, (γ) θα διευκρινιστεί η οικονομική προοπτική της χώρας και της Αθήνας ειδικότερα. Με τα δεδομένα αυτά μπορεί να επανεκτιμηθεί η αναγκαιότητα της μεγάλης αυτής δαπάνης, εφόσον έρχεται να απαντήσει πειστικά σε κάποιο ορατό πρόβλημα της Πρωτεύουσας. Η οδός Πανεπιστημίου αποτελεί ένα από τα λίγα εναπομείναντα κεφάλαια που έχει το κέντρο της πόλης στη διάθεσή του. Η εκμετάλλευση αυτού του συμβολικού κατά κύριο λόγο κεφαλαίου, με (η χωρίς) σημαντική δημόσια δαπάνη, επιβάλλεται να λειτουργήσει πολλαπλασιαστικά και να κατευθυνθεί προς την επίτευξη προσδιορισμένων στόχων και προς αντιμετώπιση σαφώς καθορισμένων προβλημάτων.

Σε κάθε περίπτωση, ακόμη και από σήμερα, στην Πανεπιστημίου πρέπει άμεσα να κατασκευαστεί η επέκταση της γραμμής του τραμ, άξονας διέλευσης οδικών ΜΜΜ και ταξί, ως και διασφάλιση πράσινης ζώνης, χωρίς να αφαιρεθεί η δυνατότητα χρήσης του υπόλοιπου οδοστρώματος από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα. Θα ήταν επίσης πολύ χρήσιμο για την ενίσχυση της κεντρικότητας που είναι και –σωστός– στόχος του ΡΣΑ να ενισχυθεί η Πανεπιστημίου με τη μεταφορά σημαντικών δημόσιων ή άλλων συμβολικής και ουσιαστικής αξίας χρήσεων.

ΙΟΥΝΙΟΣ 2013

## Φιλοκαλούμεν γαρ μετά πολυτελείας Κριτική στην πεζοδρόμηση της Λεωφόρου Πανεπιστήμιου<sup>3</sup>

### Αριστείδης Ρωμανός

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος, τ. διδάσκων Architectural Association, Λονδίνο, & τ. Διευθυντής Μελετών και Ερευνών ΔΕΠΟΣ

### "Ανάγκη η Δημιουργία Δημόσιου Χώρου - δεν Αρκεί ο Εξωραϊσμός του Υπάρχοντος"

Η Αθήνα περνά κρίση, που δεν πηγάζει από τη γενικότερη οικονομική και πολιτική κρίση της χώρας, ούτε και περιορίζεται στα άθλια φαινόμενα της σημερινής έντονης απαξίωσης του κέντρου της πόλης. Η κρίση της Αθήνας έχει βαθιές και παληές ρίζες. Η πόλη μαστιζείται από σοβαρά προβλήματα πολεοδομικής οργάνωσης και περιβάλλοντος που αντιμετωπίζονται με ημίμετρα και ως εκ τούτου σωρεύονται επί πολλές δεκαετίες στην ουσία άλυτα.

Τα συχνότερα καταγραφόμενα προβλήματα της πόλης αναφέρονται στο νέφος, στις δυσλειτουργίες του κυκλοφοριακού, στην ανισοβαρή σχέση μεταξύ ΙΧ και μαζικών μέσων συγκοινωνίας, στα ελλιπή δίκτυα τεχνικής υποδομής με κύριο το άλυτο πρόβλημα της συγκομιδής, ανακύκλωσης και διάθεσης των απορριμμάτων, στην έλλειψη πρασίνου, στον ανεπαρκή κοινωνικό εξοπλισμό, στη γενική υποβάθμιση του περιβάλλοντος, στις οχλήσεις λόγω ασυμβατότητας χρήσεων γης (όπως τα υψηλά επίπεδα θορύβων σε περιοχές κατοικίας από κέντρα αναψυχής), στην παντοειδή κατάληψη και εγκατάλειψη του δημόσιου χώρου, στην επέκταση της εκτός σχεδίου δόμησης στην περιφέρεια της πόλης και στην καταστροφή της 'πράσινης γης'. Πρόσφατα ο κατάλογος των προβλημάτων έχει διευρυνθεί, ειδικά στις κεντρικές περιοχές της πόλης, με τη ραγδαία αύξηση εκδηλώσεων βίας, παραβατικότητας και εγκληματικότητας και με επακόλουθα την ανασφάλεια, την ανατροπή της ομαλής λειτουργίας και τη διασάλευση της έννομης τάξης. Οι προτεραιό-

<sup>3</sup> Απόσπασμα από: Αριστείδης Ρωμανός, 'Το Ελληνικό και η αναβίωση του Κέντρου', εκδ. ΠΟΤΑΜΟΣ, Αθήνα 2011, κεφάλαιο 2. Στο βιβλίο δημοσιεύεται μια μελέτη χρηματοδότησης της δημιουργίας πάρκων γειτονιάς στην υποβαθμισμένη Αθήνα από μέρος των εσόδων αξιοποίησης του Ελληνικού και αναπτύσσεται ο τρόπος με τον οποίο αυτή η πρόταση μπορεί να πραγματοποιηθεί.

τητες που οι πολίτες δίνουν στα προβλήματα της πόλης γίνονται φανερές από δημοσκοπήσεις, όπως αυτή της οποίας αναδημοσιεύονται ορισμένα βασικά ευρήματα<sup>4</sup>.

Η έλλειψη δημόσιου χώρου στην Αθήνα, ιδιαίτερα στο κέντρο, αποτελεί κυρίαρχο παραγωγικό αίτιο πολλών άλλων ελλείψεων και δυσλειτουργιών που χαρακτηρίζονται προβλήματα. Επί πλέον και αυτός ο λιγοστός διαθέσιμος δημόσιος χώρος τείνει όλο και περισσότερο να γίνεται αντικείμενο έντονου ανταγωνισμού για την κατάληψη, τη χρήση και τη νομή του. Είναι χαρακτηριστικά τα προβλήματα που προκαλούνται για τη διαχείριση και εκμετάλλευση της παραλιακής ζώνης μεταξύ Δήμων, ιδιωτικών συμφερόντων και κρατικών ιδιοκτητών, τύπου ΕΤΑ. Ο δημόσιος χώρος υφίσταται σήμερα σημαντικές πιέσεις και αρνητικές επιρροές στη χρήση του. Οι σχετικές τάσεις, που είναι διεθνείς, συμπυκνώνονται στα παρακάτω φαινόμενα:

1. Η εμπορευματική χρήση υπερισχύει της κοινωνικής (βλέπε την τύχη των πεζοδρομίων σε πολλούς εμπορικούς δρόμους της πόλης με την έκθεση εμπορευμάτων στο πεζοδρόμιο).
2. Η εμπορευματική παραγωγή κοινόχρηστου χώρου υπερτερεί της δημόσιας (βλέπε τους κοινόχρηστους χώρους στα εμπορικά malls).
3. Η αγριότερη, η ισχυρότερη και η θορυβωδέστερη χρήση εκδιώκει την ηρεμότερη, την ησυχότερη και την ηπιότερη (βλέπε την τύχη των πεζοδρομούμενων οδών, όπου το αυτοκίνητο διώχνει τον πεζό αντιφάσκοντας με τον στόχο του έργου).
4. Η λειτουργία του ιδιωτικού χώρου ρυπαίνει τον δημόσιο (βλέπε από το άδειασμα του σταχτοδοχείου του αυτοκινήτου στην άσφαλτο μέχρι την επιβάρυνση της πόλης με το θερμικό φορτίο, που χρησιμοποιείται για τον δροσισμό του κτηρίου το καλοκαίρι).
5. Ο ελεγχόμενος δημόσιος χώρος αντικαθιστά τον αφύλακτο.
6. Ο χώρος ο επισκέψιμος αντί αντιτίμου αντικαθιστά τον δωρεάν επισκέψιμο χώρο (βλέπε τη σταδιακή εξαφάνιση της μικρής αμμουδιάς και την αντικατάστασή της από την οργανωμένη λουτρική εγκατάσταση).
7. Ο χώρος που είναι προσβάσιμος όλο το 24ωρο, αντικαθίσταται από τον χώρο που είναι επισκέψιμος ορισμένες μόνο ώρες.

Η έλλειψη πρασίνου και ελεύθερου χώρου, δημόσιου χώρου εκτόνωσης, αναψυχής και στέγασης κοινωφελών υπηρεσιών, αποτελεί σημαντικό λειτουργικό πρόβλημα του κέντρου γενικότερα. Συνιστά όμως, λόγω της ανισοκατανομής του, και καίριο κοινωνικό πρόβλημα. Είναι άτοπο (αρκετές φορές και πολυδάπανο) να προσπαθούμε να λύσουμε

<sup>4</sup> πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της εφημερίδας *Καθημερινή* από την εταιρεία Public Issue την 14-15/04/2011.

τα κοινωνικά ζητήματα με πολεοδομικές μηδαμινότητες του τύπου ΠΓΠ (πεζοδρομήσεις, γλάστρες, παγκάκια). Η τάση στη χώρα μας, ιδιαίτερα έντονη στην Αθήνα ήδη από τις δεκαετίες του '80 και του '90 αλλά και στην παρούσα περίοδο, είναι να επιλέγεται η εύκολη λύση: τα κοινωνικά προβλήματα της πόλης παραμένουν άλυτα επί γενής ολόκληρες και γίνεται συνειδητή επιλογή παρεμβάσεων που δεν απαντούν στο καίριο πρόβλημα, αλλά επιδιώκουν άλλους στόχους. Στην καλύτερη περίπτωση καμουφλάρουν το κοινωνικό πρόβλημα ή το μεταφέρουν λίγο παρακάτω.

Και όμως, παραβλέποντας την παραπάνω αλήθεια και την αναγκαιότητα της ανάληψης σχετικής δράσης για τα ζωτικά ζητήματα της πόλης και αναποδογυρίζοντας τις προτεραιότητες, επιδιδώμαστε σε φιλοκαλή έργα όπως η πεζοδρόμηση της λεωφόρου Βασιλίσσης Όλγας και της οδού Πανεπιστημίου. Ειδικά για την τελευταία υποστηρίζεται [από τους καθηγητές του ΕΜΠ που συνέταξαν τη σχετική μελέτη ότι:

"εντάσσεται στην ευρύτερη στρατηγική αποφόρτισης του κέντρου από το αυτοκίνητο. Η στρατηγική αποσκοπεί στη συγκράτηση των αυτοκινήτων στις πύλες του κέντρου και στην αποφασιστική ενίσχυση του ρόλου της δημόσιας συγκοινωνίας για τη διείσδυση των επισκεπτών στο εσωτερικό του. Η εμβέλεια των παρεμβάσεων ξεπερνά κατά πολύ την Πανεπιστημίου. Η σημερινή λειτουργία των κεντρικών οδικών αξόνων θα πρέπει να αναθεωρηθεί, ώστε να καταστεί αποτρεπτική προς τη χρήση ΙΧ και φιλική προς βιώσιμους τρόπους και μέσα μετακίνησης, προστατεύοντας και ενισχύοντας παράλληλα τις εμπορικές, οικονομικές και λοιπές δραστηριότητες του κέντρου της Αθήνας."<sup>5</sup>

Ακούγεται ίσως ωραίο, αλλά προβληματίζει η ιδεοληψία των στόχων και η ανύπαρκτη σχέση τους με τις συγκεκριμένες επεμβάσεις. Ιδιαίτερα ο ισχυρισμός περί προστασίας και ενίσχυσης των εμπορικών, οικονομικών και λοιπών δραστηριοτήτων του κέντρου αντιστρέφει τη λογική. Η έλλειψη διέλευσης ΙΧ τις βραδυνές ώρες μάλλον αυξάνει τους κινδύνους για τις παρόδιες εγκαταστάσεις και το αίσθημα ανασφάλειας των τολμηρών πεζών που θα δυσκολεύονται να διακρίνουν πού τελειώνει το Γεράνι και πού αρχίζει το 'βουλεβάρτο'.

Σημειώνεται λοιπόν έντονη ασυνέπεια μεταξύ των διαπιστώσεων της κατάστασης του Κέντρου της Αθήνας και των εξαγγελιών του ΥΠΕΚΑ για τις σχεδιαζόμενες δράσεις στην Αθήνα (εξαγγελίες "Αθήνα Αττική 2014" και νεότερες, όπως η προαναφερόμενη πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου). Πρόκειται για προκλητικά έργα που παραβλέπουν οικονομικές δυνατότητες, αγνοούν κοινωνικές ανισότητες, ανατρέπουν οφθαλμοφανείς προτεραιότητες και επιδεινώνουν πιθανώς τη λειτουργία της πόλης, με άλλα λόγια έργα πολυτελή, περιττά και ενδεχομένως βλαβερά. Ευτυχώς, απέναντι στο ναρκισσισμό των

<sup>5</sup> Αθήνα Αττική 2014, ΥΠΕΚΑ, (εξαγγελία πολεοδομικής χωροταξικής πολιτικής) Ιούνιος 2010, σελ.16

επαγγελλομένων την πεζοδρόμηση των αρτηριών, ακούγονται και μερικές προσγειωμένες, επικριτικές φωνές που τοποθετούν τα πράγματα σε ευρύτερη βάση<sup>6</sup>.

Τέτοια έργα θα απαλύνουν την κατάσταση που όλοι παρομοιάζουν με καζάνι που βράζει; Τι έργα πρέπει να προτάξουμε για την Αθήνα; Ποια προγράμματα έργων έπρεπε να έχουν προτεραιότητα, ποια θα είχαν μεγαλύτερη κοινωνική νομιμοποίηση, ποια θα έπρεπε λογικά να στηρίζουν οι οικολογικές οργανώσεις και οι Δήμαρχοι του Λεκανοπεδίου;

Το πολεοδομικό πρόβλημα του κέντρου της Αθήνας είναι πρόβλημα που αντιμετωπίζει η μεγάλη μάζα των κατοίκων της, ο μέσος πολίτης, κι ακόμα περισσότερο τα λιγότερο προνομιούχα στρώματα, οι περιθωριακοί, οι μετανάστες. Είναι σοβαρό πρόβλημα καθημερινότητας και μόνο με πνοή, μεγάλες αποφάσεις και μακροχρόνια προοπτική για ριζικές επεμβάσεις αντιμετωπίζεται.

Καλές οι εξωραϊστικές αναπλάσεις, καλές και οι αδάπανες επεμβάσεις που περιέργως αγνοούνται και δεν υλοποιούνται (όπως κυνηγητό των κατόχων οχημάτων, δικύκλων και τετράτροχων, που κυκλοφορούν και παρκάρουν στα πεζοδρόμια, κυνηγητό των καταστηματαρχών που καταλαμβάνουν μεπραμάτειες τους χώρους των πεζών, κυνηγητό των νυχτερινών κέντρων που παραβιάζουν τους όρους λειτουργίας ως προς ωράρια και ένταση θορύβων). Αλλά δεν αρκούν. Υπάρχει ανάγκη γενικής βελτίωσης των συνθηκών ζωής στις κεντρικές περιοχές. Μόνον μια ριζική προσπάθεια **γενικής ανόδου της ποιότητας των συνθηκών ζωής των κατοίκων** της πόλης θα επιφέρει τη σημαντική κοινωνική και οικονομική ανόρθωση και αναβίωση της πόλης. Μόνον τότε θα ακολουθήσουν αβίαστα, χωρίς πρόσθετα έργα και επικοινωνιακή προσπάθεια, η καθιέρωσή της Αθήνας ως τουριστικού και πολιτισμικού προορισμού και ως συμφέροντος πόλου ιδιωτικών επενδύσεων, ελληνικών και ξένων, καθώς και η άνοδός της στην κλίμακα της ελκυστικότητας των πρωτευουσών του κόσμου.

Η πολεοδομική επιχείρηση αναζωογόνησης της πόλης απαιτεί έργα ριζικού εκσυγχρονισμού των δομημένων με πολυκατοικίες κεντρικών ζωνών, δηλαδή ουσιαστικές αναπλάσεις των εν λόγω περιοχών και όχι τις καταχρηστικά καλούμενες αναπλάσεις τύπου ΠΓΠ (πεζόδρομοι-γλάστρες-παγκάκια), αυτές που στην ουσία καμουφλάρουν τις δυσμενείς συνθήκες διαβίωσης της μεγάλης πλειονότητας των κατοίκων της Πρωτεύουσας. Η ριζική βελτίωση των πολεοδομικών συνθηκών της υπάρχουσας πόλης αποτελεί μια αντικειμενική ανάγκη, την οποία η κοινωνία, το σώμα των πολεοδόμων, το σώμα των πολιτικών, η κοινή γνώμη, όλοι γνωρίζουμε, αλλά αποσιωπούμε. Κι αν κραυγάζουμε ενίοτε για τις συνθήκες ζωής στις γειτονιές της Αθήνας, το κάνουμε ως κριτική και ως γκρίνια.

6 Harry Gugger, Καθηγητής Civil and Environmental Engineering (ENAC) στο Ομοσπονδιακό Πολυτεχνείο Λωζάννης: "Όταν μια πόλη έχει να αντιμετωπίσει τόσα προβλήματα, το να πεζοδρομήσεις ένα μεγάλο δρόμο, να φτεύσεις δέκα δένδρα είναι η εύκολη λύση, το τυπικό πολιτικό ένστικτο". Συνέντευξη στο Δ. Ρηγόπουλο, Καθημερινή, 5/12/2010.

Σημασία έχει να πιστέψουμε ότι το πρόβλημα είναι μεγάλο και απαιτεί μεγάλες λύσεις, όχι αντιπυρετικά.

Και όχι –κυρίως αυτό– συνέχιση της μεταμοντέρνας συζήτησης για την εικόνα της Αθήνας. Είναι ενδεικτικό της επιφανειακής αντιμετώπισης της κατάστασης το πόσο συχνά η "εικόνα της πόλης" χρησιμοποιείται σε επιστημονικά, δημοσιογραφικά ή πολιτικά κείμενα την τελευταία πενταετία, όποτε γίνεται λόγος για την ανάγκη βελτίωσης της πόλης. Δες και κάθε υγιής προβληματισμός γύρω από τη λειτουργική και κοινωνική διάσταση της πολεοδομίας εξέλιπε και όσοι συμμετέχουν στο δημόσιο διάλογο μιλούν για την αισθητική και την εικόνα της πόλης. Αυτός ο κυριολεκτικά ευτελής στόχος απέμεινε άραγε μόνο στη φαρέτρα του ευρωπαϊκού κινήματος υπέρ της βιώσιμης πόλης και της αειφόρου οικιστικής ανάπτυξης; Αυτό που άλλοτε λέγαμε "έργα βιτρίνας";

2 ΙΟΥΛΙΟΥ 2013

## Για την Πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου

*Ο Σπύρος Καβουνίδης και η Ράνια Κλουτσινιώτη ανέλαβαν την πρωτοβουλία να συγκεντρώσουν περιορισμένο αριθμό, αλλά χαρακτηριστικό δείγμα, υπογραφών, με στόχο την αναστροφή του πανηγυρικού κλίματος και την αποτροπή έναρξης των όποιων εργασιών, οι οποίες έχουν ανακοινωθεί για τον Σεπτέμβρη 2013, πριν να έχουν απαντηθεί κρίσιμα ερωτήματα και να έχουν διασφαλιστεί οι απαιτούμενες προϋποθέσεις για την ανακοινωθείσα πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου κ.λπ.*

### **ΑΝΟΙΧΤΗ ΕΠΙΣΤΟΛΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ**

Αναγγέλθηκε η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου που θα βασίζεται σε μελέτη που χρηματοδοτεί το ίδρυμα Ωνάση. Η κατασκευή προβλέπεται να χρηματοδοτηθεί (προϋπολογισμός μέχρι σήμερα περί τα 92 εκ. ευρώ) από το κράτος μέσω των κονδυλίων του ΕΣΠΑ.

Είναι οπωσδήποτε πρωτότυπο η πρωτοβουλία να λαμβάνεται και οι μελέτες για ένα δημόσιο έργο να εκπονούνται από ιδιωτικό φορέα, βάσει μάλιστα, επίσης πρωτότυπου -και πάντως παράτυπου- ιδιωτικού διαγωνισμού.

Όμως η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου -και τα όποια συνοδά έργα- δεν είναι απλώς ένα δημόσιο έργο. Είναι έργο κλίμακας, για το οποίο δεν έχει καν εξεταστεί εάν η πραγματοποίησή του θα διευκολύνει την επανακατοίκηση του ιστορικού κέντρου ή θα οδηγήσει στην περαιτέρω ερήμωση του. Δεν έχει εξ' άλλου αποφασιστεί νομίμως η προτεραιότητα της υλοποίησής του υπό το πρίσμα των σημερινών συνθηκών λειτουργίας της Αθήνας, της πραγματικής υποβάθμισης του ιστορικού πυρήνα της, αλλά και της παρούσας οικονομικής συγκυρίας.

Πρόκειται για μείζον έργο που θα επηρεάσει τη μορφή και τη ζωή της πρωτεύουσας για τις επόμενες δεκαετίες και δεν έχει καμία σχέση με προηγούμενες πεζοδρομήσεις (π.χ. Δ. Αρεοπαγίτου, Βουκουρεστίου, Ερμού κ.λπ., τις οποίες υποστηρίξαμε και έχουν ομορφύνει την πόλη).. Τέτοια έργα που απαιτούν μείζονες αποφάσεις οφείλουν να ακολουθούν τα θεσμοθετημένα στάδια των μελετών και της διαβούλευσης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η απόφαση ελήφθη ιδιωτικώς και στο παρά πέντε εκπονούνται κάποιες κουτσουρεμένες μελέτες –χρήσεων γης, κυκλοφοριακές, περιβαλλοντικών επιπτώσεων– με απ' ευθείας αναθέσεις για να υποστηρίξουν εκ των υστέρων την ειλημμένη απόφαση.



Τα ερωτήματα που τίθενται είναι πολλά, όπως το εάν έχουν εκπονηθεί: (1) μελέτη σκοπιμότητας, (2) ολοκληρωμένες κυκλοφοριακές μελέτες -και βάσει ποίων στοιχείων- που να προβλέπουν τι θα γίνει με το σημερινό φόρτο των μετακινήσεων και ποια τα συμπεράσματά τους, (3) μελέτη για τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις αυτής της πεζοδρόμησης (συμπεριλαμβανομένης της μόλυνσης της ατμόσφαιρας) και της συνεπακόλουθης διοχέτευσης, έστω μέρους, της κυκλοφορίας σε άλλες οδούς και ποιες, (4) μελέτες για τις κοινωνικές επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση και (5) μελέτη επιπτώσεων στις άμεσα γειτονικές και στις γενικότερα επηρεαζόμενες περιοχές της Αθήνας.

Είναι σαφές ότι η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου απαιτεί την εκπόνηση όλων των παραπάνω μελετών, καθώς και την πραγματοποίηση διάφορων προηγούμενων έργων και δράσεων που θα αμβλύνουν τις επιπτώσεις και που αποτελούν προαπαιτούμενα για την επιτυχία του εγχειρήματος. Ποια είναι αυτά, θα χρηματοδοτηθούν και αυτά από το ΕΣΠΑ, έχει προγραμματιστεί η υλοποίησή τους, πότε θα γίνουν, και αν γίνουν θα είναι πριν από τον αποκλεισμό της κυκλοφορίας οχημάτων στην Πανεπιστημίου;

Επειδή πιστεύουμε ότι προωθείται "στην τούρλα του Σαββάτου" το πιο δραστικό έργο για τη ζωή και τελικά την ύπαρξη της Αθήνας χωρίς να εξεταστούν διεξοδικά οι επιπτώσεις του, χωρίς να υπάρχει η βεβαιότητα της συντονισμένης και συνεχούς συνεργασίας όλων των φορέων που τυχόν εμπλέκονται (Υπουργεία, Δήμοι, Αστυνομία κ.λπ.) θεωρούμε ότι το έργο δεν πρέπει να προωθηθεί, πρέπει να προηγηθεί έγκυρη και λεπτομερής μελέτη και σε βάθος διαβούλευση και μόνον τότε, αν τα αποτελέσματα είναι θετικά να προχωρήσει η υλοποίησή του.

Σήμερα, με τις υπάρχουσες συνθήκες, είναι ορατός ο κίνδυνος, αν όχι η βεβαιότητα, ότι η υλοποίηση του έργου θα σημαίνει την οριστική καταστροφή της Αθήνας. Και εμείς που υπογράφουμε την Αθήνα την αγαπάμε, την πονάμε και θέλουμε να γίνει η πόλη που θα αντιστοιχεί στην αγάπη μας. Για λόγους βιωματικών και όχι δημοσίων σχέσεων.

1. Αρβανίτη Κρόκου Λέτη, Αρχιτέκτων
2. Βαίου Ντίνα, Αρχιτέκτων Πολεοδόμος, Καθηγήτρια ΕΜΠ
3. Γαλανάκη Ρέα, Λογοτέχνης, π. Δημοτική Σύμβουλος Αθηναίων
4. Γουσέτης Διονύσης, Πολιτικός Μηχανικός – Συγγραφέας
5. Γρηγοριάδης Βασίλης, Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος
6. Δημητριάδης Νίκος, Αρχιτέκτων Μηχανικός
7. Ευθυμιάδης Ηλίας, Περιβαλλοντολόγος, π. Υφυπουργός ΠΕΧΩΔΕ
8. Ιωαννίδης Γιάννης, Καθηγητής Οικονομικών, Tufts University
9. Καβουνίδης Σπύρος, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός - Εδαφομηχανικός
10. Καβουριάρης Μάκης, Πανεπιστημιακός

11. Καραμανής Μιχάλης, Καθηγητής Πανεπιστημίου Βοστώνης
12. Καραβία Μαρία, Δημοσιογράφος – Συγγραφέας
13. Κλουτσινώτη Ράνια, Αρχιτέκτων Πολεοδόμος – Χωροτάκτης
14. Κύρτσας Αλέξανδρος, Κοινωνιολόγος, Καθηγητής Πανεπιστημίου Αθηνών
15. Κωστίκας Μάκης, Αρχιτέκτων
16. Λεμπέση Κάτια, Εκδότρια
17. Λουκόπουλος Δημήτρης, Αρχιτέκτων Πολεοδόμος, Διδάσκων ΕΑΠ
18. Μαδεμοχωρίτης Γιώργος, Αρχιτέκτων, Πρόεδρος Συλλόγου Αρχιτεκτόνων - Τμήμα Αττικής
19. Μάνος Στέφανος, π. Υπουργός Χωροταξίας
20. Μομφεράτος Γιώργος, Χρηματοοικονομικός Σύμβουλος
21. Μπαμπούσης Μανώλης, Καθηγητής ΑΣΚΤ, π. Αντιπρύτανης
22. Ντουνιάς Γιώργος, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός – Εδαφομηχανικός
23. Οικονόμου Δημήτρης, Αρχιτέκτων Πολεοδόμος - Χωροτάκτης, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ Πανεπιστημίου Θεσσαλίας
24. Παπαζώη Ελισάβετ, Πολιτικός Μηχανικός, π. Υπουργός Πολιτισμού, π. Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ
25. Παρασκευόπουλος Παναγιώτης, Αρχιτέκτων, Πρόεδρος Επιτροπής Κατοίκων Πλάκας
26. Ρογκάν Άδελκης, π. Καθηγητής ΕΜΠ/ΑΣΠΜ
27. Ρωμανός Αριστείδης, Αρχιτέκτων Πολεοδόμος – Χωροτάκτης
28. Σαμουήλ Ζακ, Δημοσιογράφος - Μουσικός Παραγωγός
29. Φαράκλας Νικόλας, Αρχαιολόγος, Ομ. Καθηγητής Πανεπιστημίου Κρήτης
30. Φιλίνη Άννα, Αρχιτέκτων, Ζωγράφος, Δημοτική Σύμβουλος Αθηναίων
31. Φιλιππίδης Δημήτρης, Αρχιτέκτων Πολεοδόμος, Ομ. Καθηγητής ΕΜΠ
32. Χατζημιχάλης Κωστής, Αρχιτέκτων Πολεοδόμος, Καθηγητής Χωροταξίας,
33. Ψυχογιός Δημήτρης, Δημοσιογράφος

16 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 2013

## Αξιολόγηση της ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την Πανεπιστημίου<sup>7</sup>

**Σπύρος Ν. Πολλάλης\* και συνεργάτες\*\***

\* Καθηγητής Design, Technology and Management Harvard University, Μέλος της Εκτελεστικής Επιτροπής του Οργανισμού Αθήνας

\*\* Αρχιτέκτονες Πολεοδόμοι Δημοσθένης Λάμπας, Ελεωνόρα Μαρίνου, Γιάννης Ορφανός και Βασιλική Σαγιά

Η παρούσα ανάλυση της πρότασης για την πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου, αναγνωρίζει την επιτακτική ανάγκη αναδιαμόρφωσης και εκσυγχρονισμού της Αθήνας καθώς και τη σημαντική προσπάθεια ένταξης μίας αναβαθμισμένης Πανεπιστημίου προς αυτή την κατεύθυνση. Αφορμή της σύνταξης του παρόντος εγγράφου αποτελεί ο προβληματισμός για την πληρότητα της πρότασης πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου αναφορικά με την ένταξή του στις δυσμενείς κοινωνικό-οικονομικές συνθήκες του Κέντρου, τις συγκοινωνιακές αλλαγές που θα επιφέρει μία τέτοια παρέμβαση, τη βιωσιμότητα του ίδιου του έργου και τέλος τις διαχειριστικές και οργανωτικές διαδικασίες που απαιτούνται κατά τα στάδια προετοιμασίας, εφαρμογής και λειτουργίας-ανάπτυξης ενός τέτοιου εγχειρήματος.

Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου, σαν πολεοδομική παρέμβαση και σχεδιαστική πρόταση, όπως έχει διαμορφωθεί μετά τον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό Rethink Athens, έχει θετικά σημεία και σίγουρα δίνει μια προοπτική για την αναβάθμιση της περιοχής μελέτης. Επιδεικνύει μια σαφή δέσμευση της πολιτείας προς ένα φιλικό προς τους πεζούς κέντρο ενώ το αναβαθμίζει αισθητικά, αυξάνει τους χώρους πρασίνου και αναδεικνύει την πολιτιστική κληρονομιά. Αποτελεί ωστόσο μια μεγάλη σε έκταση παρέμβαση που δεν αντιμετωπίζει συνολικά τα πολύ επιτακτικά προβλήματα της πόλης ούτε αποτελεί τμήμα ενός ενδελεχώς μελετημένου ευρύτερου σχεδίου για την αντιμετώπιση τους. Η ανάλυση και αξιολόγηση της ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την Πανεπιστημίου, τόσο σε γενικό επίπεδο όσο και μέσα από τη μεθοδολογία του προγράμματος για βιώσιμες αστικές υποδομές Zofnass/Envision του Πανεπιστημίου Harvard, ανέδειξε μια σειρά ζητημάτων που χρήζουν επιπλέον διερεύνησης.

<sup>7</sup> Το παρόν κείμενο προέρχεται από εκτενέστερη μελέτη του Καθηγητή Σ. Πολλάλη και των συνεργατών του. Η ευθύνη της σύνταξης και παρουσίασης ανήκει αποκλειστικά στο Εργαστήριο Υποδομών, Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του ΤΜΧΠΠΑ, ΠΘ το οποίο είναι και υπεύθυνο για τυχόν λάθη.

Μέσα στην υπάρχουσα οικονομική και κοινωνική κρίση, τα βασικά ερωτήματα παραμένουν:

- είναι η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου επένδυση με οικονομικούς πολλαπλασιαστές ή είναι άλλη μια μορφή κατανάλωσης; Πως οι μέχρι στιγμής διαδικασίες το τεκμηριώνουν;
- ποιος έχει την ευθύνη για την υποσχόμενη κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη που θα καθορίσει την τελική επιτυχία του έργου;
- ποιοι θα είναι οι χρήστες της περιοχής πεζοδρόμησης;
- τι επιπτώσεις θα έχει στις περιοχές που γειτνιάζουν στην περιοχή πεζοδρόμησης;
- Οι προβληματισμοί επικεντρώνονται:
- στην σημερινή έλλειψη δραστηριότητας στο κέντρο, ικανής να "ζωντανέψει" τους νέους χώρους,
- στις διαχειριστικές και οικονομικές δυσκολίες συντήρησης και φύλαξης του χώρου,
- στον κυκλοφοριακό και κατ' επέκταση περιβαλλοντικό, κοινωνικό και οικονομικό αντίκτυπο σε ολόκληρο το Λεκανοπέδιο,
- στην κυκλοφοριακή απομόνωση του κέντρου και των κατοίκων του,
- σε επιμέρους σχεδιαστικές λεπτομέρειες που θα πρέπει να προβλεφθούν για την καλύτερη ενσωμάτωση των αρχών της αειφορίας

### **Αξιολόγηση του έργου με το Zofnass/ Envision σαν αστική υποδομή στα πλαίσια της αειφόρου ανάπτυξης**

#### ***Το έργο σε επίπεδο πόλης ως συγκοινωνιακή υποδομή***

Από το 2008, το Πρόγραμμα Zofnass/Envision στο Harvard University, Graduate School of Design αναπτύσσει εργαλεία και μεθοδολογίες για την εφαρμογή και αξιολόγηση των αρχών της αειφορίας στο σχεδιασμό, κατασκευή και λειτουργία των αστικών υποδομών. Η βασική του αρχή είναι "να γίνει το σωστό έργο, όχι να γίνει το έργο σωστά".

Η προσέγγιση του σχεδιασμού των συγκοινωνιακών υποδομών σε κλίμακα πόλης γίνεται μέσα από τέσσερα οργανωτικά επίπεδα. Για βιώσιμες υποδομές, στόχος είναι να προσδιοριστούν οι ανάγκες της κάθε πόλης, να επιλεγθούν οι καταλληλότερες παρεμβάσεις/λύσεις και στη συνέχεια να εξασφαλιστεί η σωστή υλοποίησή τους.

Τα επίπεδα Οργάνωσης Σχεδιασμού της Συγκοινωνιακής Υποδομής κατά Zofnass/Envision είναι:

1. Μετακινήσεις (αριθμός, μήκος, συχνότητα, χρονική κατανομή)
2. Μέσα Μεταφοράς (επιλογή και υποστήριξη Μέσων, modal split)

3. Δίκτυα - διαδρομές (ανάπτυξη, χωροθέτηση, αποδοτικότητα, υποστήριξη)
4. Κόμβοι - μεγάλοι σταθμοί μέσω σταθερής τροχιάς, χώροι στάθμευσης, λιμάνια, αεροδρόμια (επιρροή, χωροθέτηση, υποστήριξη)

Ενώ στο κάθε επίπεδο ορίζονται πέντε βασικές κατηγορίες κριτηρίων για Βιώσιμες Αστικές Υποδομές κατά Envision/ Zofnass:

1. Ποιότητα Ζωής (κατά την διάρκεια του έργου και σαν αποτέλεσμα της παρέμβασης)
2. Διαχείριση Έργου (με σκοπό την μακροβιότητα και αειφορία)
3. Διαχείριση Φυσικών Πόρων (στην σύλληψη, εκτέλεση και λειτουργία)
4. Φυσικός Κόσμος (στην σύλληψη, εκτέλεση και λειτουργία)
5. Κλιματική Αλλαγή (στην σύλληψη, εκτέλεση και λειτουργία)

Ένας άλλος βασικός και κοινός στόχος σε επίπεδο πόλης είναι η λειτουργία σε συνέργεια με άλλες υποδομές. Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται πολύ συνοπτικά οι βασικοί στόχοι που θα πρέπει να έχει ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός της πόλης ανά οργανωτικό επίπεδο. Κάθε μεγάλο έργο θα πρέπει να ελέγχει τη συνεισφορά του και τον συσχετισμό του με αυτούς τους στόχους. Έτσι ο διαχωρισμός σε επίπεδα δεν έχει σκοπό να απομονώσει τις διαφορετικές πλευρές του σχεδιασμού, αλλά αντίθετα να εξασφαλίσει πως λαμβάνονται όλες συνολικά υπόψη.

Οι επιμέρους κυκλοφοριακές δράσεις της Ανασυγκρότησης του Κέντρου της Αθήνας εντάσσονται, ως έργα, περισσότερο στα δίκτυα (δρόμοι, γραμμή τραμ κ.λπ.). Ωστόσο λόγω της έκτασης και σημασίας του Έργου είναι απαραίτητο να συνδυαστεί με στόχους από τις υπόλοιπες κατηγορίες και να πλαισιωθεί με τις ανάλογες δράσεις.

Έτσι στο επίπεδο των **Μετακινήσεων** βλέπουμε ότι θα πρέπει να προβλεφθούν δράσεις ουσιαστικής μείωσης των διαμπερών μετακινήσεων στο Κέντρο, όχι απλή μετατόπισή τους, καθώς και δράσεις χειρισμού της κυκλοφορίας στις ώρες αιχμής. Συγχρόνως η διοχέτευση της κίνησης σε περιμετρικές οδούς θα αυξήσει το μήκος κάποιων διαδρομών αντίθετα από το γενικό στόχο.

Στο επίπεδο των **Μέσων Μεταφοράς**, στον στόχο "Αύξηση συνδεσιμότητας σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο" τίθεται το θέμα του αντίκτυπου της απομάκρυνσης μιας εναλλακτικής για την μετακίνηση στην πόλη (από, προς και διαμέσου του κέντρου με αυτοκίνητο) και κατά πόσο δημιουργούνται άλλες. Οι άμεσα προβλεπόμενες προσθήκες περιλαμβάνουν την επέκταση των δικτύων των πεζών και του τραμ, τα οποία όμως εξυπηρετούν κυρίως τοπικές μετακινήσεις και μικρό μέρος υπερτοπικών. Αν τα συνοδευτικά μέτρα και οι εναλλακτικές δεν λειτουργήσουν, τότε η προσβασιμότητα από και προς κάποιες περιοχές θα περιοριστεί. Σε αυτό θα προστεθεί και η επιβάρυνση περιμετρικών οδών με σημαντική αύξηση συμφόρησης και χρόνων μετακίνησης. Το κέντρο μπορεί έτσι να μετατραπεί σε εμπόδιο των ροών της πόλης, ενώ οι εκπομπές ρύπων στην περιφέρειά του να

αυξηθούν, οδηγώντας σε επιβάρυνση των περιβαλλοντικών συνθηκών και της ποιότητας ζωής κατοίκων και επισκεπτών. Συγχρόνως, και οι ίδιοι οι κάτοικοι του κέντρου θα βρεθούν απομονωμένοι. Η υποβάθμιση των περιοχών περιμετρικά του ιστορικού κέντρου πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη σε κάθε προσπάθεια αναβάθμισης του τελευταίου. Καθώς δεν έχουν τον ίδιο δυναμισμό λόγω ιστορίας και συγκέντρωσης χρήσεων υπερτοπικού χαρακτήρα, είναι πιο επιρρεπείς στα φαινόμενα υποβάθμισης πυκνοκατοικημένων περιοχών. Συγχρόνως η επιρροή τους στον εσωτερικό πυρήνα του κέντρου είναι σημαντική. Πρέπει λοιπόν να ληφθούν υπόψη οι κυκλοφοριακές ανάγκες των γύρω περιοχών και υποστηρικτικές δράσεις με νέες εναλλακτικές να αποτελέσουν προϋπόθεση για την υλοποίηση της πεζοδρόμησης του Κέντρου.

Η αξιολόγηση του Έργου σαν τμήμα **Δικτύου** περιέχει επίσης μερικά σημεία στα οποία πρέπει να δοθεί έμφαση λόγω επιπτώσεων σε μεγαλύτερη κλίμακα. Το πρώτο έχει και πάλι να κάνει με την "Αύξηση συνδεσιμότητας και εναλλακτικών διαδρομών". Η αλλαγή της λειτουργίας των οδικών αξόνων του κέντρου πρέπει να συνδυαστεί με την ανάπτυξη εναλλακτικών δικτύων που θα καλύπτουν υπερτοπικές ανάγκες, όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο. Στα νέα αυτά δίκτυα μπορούν να περιλαμβάνονται η επέκταση του τραμ μέχρι τα Άνω Πατήσια και η Γραμμή 4 του Μετρό. Αντίστοιχα, το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας και η ποιότητα ζωής μπορεί να βελτιωθούν στην άμεση περιοχή της μελέτης, αλλά να επιδεινωθούν στην περιφέρειά της λόγω αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου και άρα της ανθρωπογενούς θερμότητας που παγιδεύεται στον αστικό ιστό .

Τέλος σε σχέση με το επίπεδο των **Κόμβων** πρέπει να ληφθεί υπόψη κυρίως ο πρώτος στόχος "Εξασφάλιση διαθεσιμότητας κόμβων και επιρροής τους". Αν η προτεινόμενη παρέμβαση δημιουργήσει νέους κόμβους, όπως για παράδειγμα το τέρμα του τραμ και η μετεπιβίβαση σε άλλα μέσα στην πλατεία Αιγύπτου, τότε πρέπει να διερευνηθεί η επίλυσή τους. Εξίσου σημαντική είναι η εξασφάλιση άλλων υποστηρικτικών υποδομών όπως χώροι μετεπιβίβασης με δυνατότητα στάθμευσης στην περίμετρο της περιοχής επέμβασης.

Συνοψίζοντας, από την άποψη των συγκοινωνιακών υποδομών το έργο πρέπει να συνδεθεί καλύτερα με τους μακροπρόθεσμους στόχους του συστήματος όχι μόνο για το ιστορικό κέντρο αλλά και για τις περιοχές γύρω από αυτό. Η ανασυγκρότηση του ιστορικού κέντρου εις βάρος των γειτονικών περιοχών δεν είναι βιώσιμη επιλογή. Συγχρόνως η δημιουργία νέων δικτύων και κόμβων κυκλοφορίας και η αναβάθμιση υφιστάμενων πρέπει να αποτελέσει προϋπόθεση για την υλοποίηση του έργου.

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΣΤΟΧΟΙ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Μείωση αριθμού μετακινήσεων</li> <li>Μείωση μήκους μετακινήσεων</li> <li>Έλεγχος χρονικής κατανομής μετακινήσεων</li> </ul>	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΡΓΟΥ
ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εξασφάλιση συνδεσιμότητας της πόλης σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο</li> <li>Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης</li> <li>Μείωση αέριων ρύπων</li> </ul>	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΡΓΟΥ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ
ΔΙΚΤΥΑ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Αύξηση συνδεσιμότητας και εναλλακτικών διαδρομών</li> <li>Ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στη ζωή των κατοίκων/επισκεπτών</li> <li>Καταπολέμηση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας</li> <li>Υποστήριξη φυσικών διεργασιών (ο κύκλος του νερού κ.λπ.)</li> <li>Ελαχιστοποίηση των φυσικών πόρων που θα καταναλωθούν κατά την κατασκευή και λειτουργία του Έργου</li> <li>Συνέργεια με δίκτυα άλλων υποδομών</li> </ul>	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΡΓΟΥ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ ΦΥΣΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ
ΚΟΜΒΟΙ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Εξασφάλιση διαθεσιμότητας κόμβων και επιρροής τους</li> <li>Ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στη ζωή των κατοίκων/επισκεπτών</li> <li>Καταπολέμηση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας</li> <li>Υποστήριξη φυσικών διεργασιών (ο κύκλος του νερού κ.λπ.)</li> <li>Ελαχιστοποίηση των φυσικών πόρων που θα καταναλωθούν κατά την κατασκευή και λειτουργία του Έργου</li> <li>Συνέργεια με δίκτυα άλλων υποδομών</li> </ul>	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΡΓΟΥ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ ΦΥΣΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ

## Προκαταρκτική αξιολόγηση της μελέτης Α' Βραβείου ως έργο διαμόρφωσης τοπίου

### Πλαίσιο για την προκαταρκτική αξιολόγηση της μελέτης

Εξετάζοντας την πρόταση του Α' Βραβείου και την επίδρασή της στην άμεση περιοχή μελέτης σύμφωνα με τις αυτές τις κατηγορίες, τονίζονται τα πολλαπλά θετικά σημεία αλλά και κάποια που χρειάζονται επιπλέον διερεύνηση και ανάπτυξη.

Η **Ποιότητα Ζωής** αφορά την ενίσχυση της υγείας, της οικονομικής ανάπτυξης, της συλλογικής μνήμης και γενικότερα της κοινωνικής ευημερίας των κοινοτήτων που επηρεάζονται από αυτό. Οι στόχοι της πρότασης καλύπτουν τα περισσότερα από αυτά τα στοιχεία. Με τη διακοπή της κυκλοφορίας τα επίπεδα θορύβου και τα τροχαία ατυχήματα θα μειωθούν. Η κυκλοφορία πεζών και ΑΜΕΑ θα διευκολυνθεί ενώ θα δημιουργηθούν χώροι αναψυχής. Συγχρόνως θα αναβαθμιστεί ο δημόσιος χώρος και θα αναδειχτούν μνημεία και άλλα στοιχεία πολιτιστικής κληρονομιάς. Παραμένει ωστόσο το θέμα της ασφάλειας του χώρου σε συνδυασμό με την μακροπρόθεσμη οικονομική αναζωογόνηση της περιοχής. Οι σημερινές χρήσεις σε αρκετά τμήματα της ανάπλασης δεν εξασφαλίζουν την 24ωρη κίνηση

που είναι απαραίτητη για να είναι ο χώρος ασφαλής και φιλόξενος. Αν τελικά δεν γίνει εφικτή η απαραίτητη συγκέντρωση επισκεπτών τότε η περιοχή θα ερημώσει φέρνοντας ακριβώς τα αντίθετα αποτελέσματα από τα αναμενόμενα. Θα πρέπει λοιπόν να αναπτυχθεί σχέδιο, βασισμένο και σε οικονομοτεχνικά στοιχεία, για τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων που θα τροφοδοτήσουν την παρέμβαση, ώστε αυτή με τη σειρά της να λειτουργήσει ως "πυκνωτής". Τα μέτρα αυτά πρέπει να καθοριστούν πριν την υλοποίηση του έργου, να εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση που πιθανόν να χρειαστεί αλλά και να οριστεί ο φορέας που θα αναλάβει την υλοποίησή τους. Οι χρήσεις που αναφέρονται στην πρόταση όπως επανάχρηση κενών κτιρίων για προσωρινή στέγαση φοιτητών και καλλιτεχνών πιθανόν να μην αρκούν για το μέγεθος της περιοχής. Ακόμα όμως και σε αυτή την περίπτωση η επίδρασή τους πρέπει να υποστηριχτεί με μελέτες και να οριστεί ακριβώς το θεσμικό και οικονομικό πλαίσιο υλοποίησης.

Η **Διαχείριση Έργου** εστιάζει στην προώθηση συνεργασίας και συναίνεσης ανάμεσα σε όλους όσους συμμετέχουν και επηρεάζονται από το έργο, στην ανάδειξη συνεργιών, αλλά και στη δημιουργία πλάνου για τη μακροπρόθεσμη διαχείριση. Μέχρι στιγμής σε διαβουλεύσεις για το σχεδιασμό του έργου έχουν συμμετάσχει οι σημαντικότεροι φορείς αλλά και το κοινό (μελέτη Καρλαύτη). Έμφαση όμως πρέπει να δοθεί, από τη φάση του σχεδιασμού κιόλας, στην εξασφάλιση της ομαλής λειτουργίας του έργου μετά την κατασκευή του. Οι υπεύθυνοι φορείς φύλαξης και συντήρησης πρέπει να οριστούν και να εξασφαλιστούν τα αντίστοιχα κονδύλια. Η ασφάλεια και συντήρηση είναι κεντρικής σημασίας για τους δημόσιους χώρους και τυχόν προβλήματα μπορούν γρήγορα να οδηγήσουν στην απαξίωση τους.

Η **Διαχείριση Φυσικών Πόρων** περιλαμβάνει τη βέλτιστη αξιοποίηση και χρήση υλικών, απορριμμάτων, νερού, ενέργειας κ.λπ. Σε αυτόν τον τομέα η πρόταση του Άβραβειου περιέχει πλήθος θετικών στοιχείων όπως η εξοικονόμηση ενέργειας στο φωτισμό, η εξοικονόμηση νερού για άρδευση και η ενσωμάτωση κάδων απορριμμάτων. Ένα σημείο το οποίο θα μπορούσε να εξεταστεί περισσότερο κατά την οριστική μελέτη είναι η επεξεργασία, αξιοποίηση και τελική διάθεση των προϊόντων που θα προκύψουν από την αποξήλωση των υφιστάμενων κατασκευών, εγκαταστάσεων και δαπέδων, αλλά και ο αντίκτυπος στην περιοχές προέλευσης των νέων υλικών, ειδικά των μαρμάρινων πλακών.

Η κατηγορία **Φυσικός Κόσμος** στοχεύει στην προστασία και ενίσχυση των οικολογικών συστημάτων και των φυσικών λειτουργιών όπως η προστασία του εδάφους και του υδρολογικού κύκλου. Καθώς η παρέμβαση γίνεται σε πυκνά δομημένο αστικό περιβάλλον, δεν τίθεται θέμα προστασίας οικοσυστημάτων και περιαστικού πρασίνου. Η πρόταση όμως συνεισφέρει στην διατήρηση και διαχείριση φυσικών διεργασιών διατηρώντας τα υφιστάμενα δέντρα, αυξάνοντας τις περιοχές πρασίνου και άρα την εξατμισοδια-



πνοή φυτών, προσθέτοντας χωμάτινες επιφάνειες, φροντίζοντας για τη δυνατότητα των δαπέδων να απορροφούν και να αποθηκεύουν βρόχινο νερό και τέλος προστατεύοντας από τη ρύπανση με ξεχωριστή συλλογή των ομβρίων από τις γραμμές του τραμ.

### **Προκαταρκτική αξιολόγηση της μελέτης**

Στην παρούσα ενότητα ο σχεδιασμός του Α' Βραβείου για την Πανεπιστημίου αποτιμάται μέσω του συστήματος αξιολόγησης Zofnass/Envision για επιμέρους έργα ως έργο διαμόρφωσης τοπίου. Ο στόχος της προκαταρκτικής αποτίμησης είναι να προσδιορίσει σε ποιο βαθμό η μελέτη έχει εντάξει βασικές πτυχές της βιωσιμότητας και κατόπιν να επισημάνει τις θετικές επιδράσεις, τις ανεπάρκειες, και τέλος τα ασαφή σημεία που απαιτούν περαιτέρω διερεύνηση. Τα αποτελέσματα μπορούν να αξιοποιηθούν ως ένας οδικός χάρτης για τη σημαντική βελτίωση του έργου ως προς τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Η πλήρης αποτίμηση της βιωσιμότητας του έργου της Πανεπιστημίου θα απαιτούσε μία συγκεκριμένη διαδικασία με πολλαπλά βήματα που εμπλέκουν ενεργά όλους τους συμμετέχοντες στο έργο (ομάδα έργου, εμπλεκόμενοι φορείς, ιδιοκτήτες, πιστοποιημένοι επαγγελματίες Zofnass/Envision, εγγραφή του έργου στο φορέα ISI). Ωστόσο, η παρούσα γνωμοδότηση ενσωματώνει τις βασικές αρχές και κριτήρια της μεθοδολογίας του Zofnass/Envision με μια προκαταρκτική αξιολόγηση βάσει του "Envision™ Checklist".

Το εργαλείο "Envision™ Checklist" βοηθάει τους χρήστες να εξοικειωθούν με τις πτυχές της βιώσιμης ανάπτυξης στο σχεδιασμό ενός έργου υποδομής. Χρησιμοποιείται ως μία αυτόνομη πλατφόρμα αξιολόγησης για τη γρήγορη σύγκριση εναλλακτικών στο έργο, αλλά μπορεί να προετοιμάσει για μία περαιτέρω πιο λεπτομερή αξιολόγηση μέσω του "Envision™ Sustainable Infrastructure Rating System".

Το έργο της Πανεπιστημίου αξιολογείται με 55 κριτήρια βιωσιμότητας του συστήματος Zofnass/Envision, τα οποία είναι καταναμημένα στις πέντε βασικές κατηγορίες που αναφέραμε: Ποιότητα Ζωής, Διαχείριση Έργου, Διαχείριση πόρων, Φυσικός κόσμος, Κλιματική αλλαγή. Το σχετικό ερωτηματολόγιο έχει συμπληρωθεί από πιστοποιημένο από την ISI επαγγελματία ENV SP (Envision Sustainability Professional), και στηρίζεται στην παρεχόμενη πληροφορία από τις δημοσιεύσεις των δημόσιων φορέων, του οργανισμού RethinkAthens, και την παραδοτέα τεχνική έκθεση της Αρχιτεκτονικής Μελέτης στην Αττικό Μετρό (19/04/13).

Τα δυνατά αποτελέσματα για κάθε κριτήριο διακρίνονται στα θετικά σημεία (Yes) της μελέτης και στα αρνητικά σημεία (No) της μελέτης, τα οποία πρέπει να αναθεωρηθούν από την πλευρά των φορέων του έργου, προκειμένου να αυξηθεί το επίπεδο βιωσιμότητας του έργου. Ένα επιπλέον σημαντικό κομμάτι της αξιολόγησης είναι ο εντοπισμός σημείων, χρήσιμων για το έργο, για τα οποία όμως διατίθεται ελλιπής πληροφορία και επομένως δε

μπορούν να αξιολογηθούν (N/A). Δεν λαμβάνονται υπόψη στην αξιολόγηση όσα κριτήρια δεν είναι εφαρμόσιμα στην περίπτωση του έργου της Πανεπιστημίου.

**Σχήμα 1.** Αξιολόγηση σε τρεις διαστάσεις βιωσιμότητας



Τα γενικά αποτελέσματα για το σύνολο των σημείων της προκαταρκτικής αξιολόγησης είναι ως εξής: τα θετικά σημεία καταλαμβάνουν το 27%, τα αρνητικά σημεία το 46%, τα σημεία όπου απαιτείται περαιτέρω πληροφορία είναι το 27%. Η αναλογία των αποτελεσμάτων υποδεικνύει πως υπάρχει σημαντικό περιθώριο αύξησης των θετικών σημείων και κατ' επέκταση περιθώριο βελτίωσης για το έργο, εάν ακολουθηθούν τα κατάλληλα βήματα.

Η παράθεση και συσχέτιση των θετικών στοιχείων ανά κατηγορία καταδεικνύει τις προτεραιότητες και τις ελλείψεις που χαρακτηρίζουν το έργο. Έτσι, διαπιστώνεται πως το έργο της Πανεπιστημίου επιδιώκει να φέρει μια σημαντική αναβάθμιση στην Ποιότητα Ζωής (Yes: 46%, No: 12%, NA: 42%) των χρηστών της, ενώ αντιμετωπίζει ικανοποιητικά τον Φυσικό Κόσμο (Yes: 11%, No: 0%, NA: 89%). Αντίθετα, στις κατηγορίες Διαχείριση Έργου (Yes: 16%, No: 47%, NA: 37%), Διαχείριση πόρων (Yes: 16%, No: 78%, NA: 6%), και Κλιματική αλλαγή (Yes: 20%, No: 70%, NA: 10%) διακρίνεται έντονη υστέρηση ως προς τη βιωσιμότητα του έργου, το οποίο αναδεικνύει αυτόματα τους κατά προτεραιότητα τομείς δράσης και επέμβασης από την πλευρά της ομάδας του έργου.

Ακολουθεί η αναλυτική παράθεση των αποτελεσμάτων της αξιολόγησης σε κάθε μία από τις πέντε βασικές κατηγορίες κριτηρίων:

### **Ποιότητα Ζωής**

Η επίδοση στην κατηγορία "Ποιότητα Ζωής" για την επέμβαση στην Πανεπιστημίου είναι πολύ καλή. Τα θετικά σημεία επικρατούν των αρνητικών σε σημαντικό βαθμό (Yes: 46%, No: 12%), ενώ τα μη σημεία με μη διαθέσιμη πληροφορία (42%).

Τα οφέλη παρουσιάζονται ισοκατανεμημένα και στις τρεις υποκατηγορίες, στον Σκοπό του έργου, στην Κοινότητα, και στο Ευ ζην. Η μελέτη φαίνεται να δίδει έμφαση στη θετική επίδραση της Πανεπιστημίου στους χρήστες της ως προς την παροχή ενός προσεγγισμένου δημόσιου χώρου, με καλή προσβασιμότητα στη μικροκλίμακα του έργου, και με σεβασμό στην προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Οι αδυναμίες είναι λίγες και κυρίως εντοπίζονται στην "Ελαχιστοποίηση της φωτορύπανσης", όπου χρειάζεται η αποφυγή του εκθαμβωτικού φωτισμού και του φωτισμού με κατεύθυνση προς τον ουρανό, προκειμένου να μην καταναλώνεται άσκοπη ενέργεια, να μειωθεί ο ενοχλητικός φωτισμός με εκτυφλωτική λάμψη και κυρίως η υποβάθμιση του νυχτερινού αστικού ουρανού.

Τα σημεία αξιολόγησης για τα οποία δεν υπάρχει επαρκής διαθέσιμη πληροφορία εντοπίζονται κυρίως σε στοιχεία που έχουν να κάνουν με τη συνεισφορά του έργου στη βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη. Οι εμπλεκόμενοι στο έργο φορείς πρέπει να ενσωματώσουν στη μελέτη δεδομένα που θα βλέπουν την Πανεπιστημίου σαν όχημα βελτίωσης της εργασιακής τεχνογνωσίας, της τοπικής ανταγωνιστικότητας και παραγωγικότητας. Συγκεκριμένα, η ανάγκη για περαιτέρω πληροφόρηση, μέριμνα και γραπτή τεκμηρίωση εντοπίζεται στα ακόλουθα σημεία:

- Υποστήριξη της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης.
- Ανάπτυξη δεξιοτήτων και ικανοτήτων σε τοπικό επίπεδο.
- Εξασφάλιση της δημόσιας υγείας και της ασφάλειας κατά την κατασκευή.
- Ελαχιστοποίηση ήχων και δονήσεων κατά την κατασκευή.
- Βελτίωση προσβασιμότητας, μέτρων ασφάλειας και σήμανση καθοδήγησης.

### **Διαχείριση Έργου**

Η επίδοση στην κατηγορία "Διαχείριση Έργου" σίγουρα δεν είναι καλή για την επέμβαση στην Πανεπιστημίου. Τα αρνητικά σημεία επικρατούν των θετικών (Yes: 16%, No: 47%), ενώ τα μη σημεία με μη διαθέσιμη πληροφορία αποτελούν το 37%.

Τα θετικά στοιχεία είναι διάσπαρτα κατανεμημένα στις υποκατηγορίες της "Διαχείρισης Έργου". Κυρίως εντοπίζονται στη δέσμευση των εμπλεκόμενων φορέων (δημόσιοι φορείς, χορηγός, μελετητές αρχιτέκτονες) για τον κεντρικό ρόλο της βιωσιμότητας στην υλοποίηση του έργου.

Οι ελλείψεις παρατηρούνται και στις τρεις υποκατηγορίες της "Διαχείρισης Έργου", στη Συνεργασία, στη Διαχείριση, και στον Προγραμματισμό/Σχεδιασμό. Φαίνεται να

απουσιάζει ένα σύστημα διαχείρισης για τη βέλτιστη αξιοποίηση του έργου, τόσο κατά την κατασκευή, αλλά και κατά τη λειτουργία του έργου. Οι επικεφαλής του έργου πρέπει να εντάξουν οργανικά στη μελέτη τα μέσα για το βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο σχεδιασμό, το συντονισμό των φορέων, την παρακολούθηση και συντήρηση του έργου. Συγκεκριμένα προτείνεται η επίλυση των παρακάτω σημείων:

- Εγκαθίδρυση ενός βιώσιμου συστήματος διαχείρισης.
- Ενθάρρυνση συνεργασίας και ομαδικού πνεύματος.
- Μέριμνα για την ανάμειξη όλων των εμπλεκόμενων φορέων.
- Επιδίωξη ευκαιριών για συνέργειες τύπου "by-product".
- Σχεδιασμός για μακροχρόνια παρακολούθηση και συντήρηση.

Τα σημεία αξιολόγησης για τα οποία δεν υπάρχει επαρκής διαθέσιμη πληροφορία εντοπίζονται σε στοιχεία που έχουν να κάνουν με το σχεδιασμό και προγραμματισμό του έργου. Η ανάγκη για περαιτέρω πληροφόρηση, μέριμνα και γραπτή τεκμηρίωση εντοπίζεται στα ακόλουθα σημεία:

- Αντιμετώπιση των αντικρουόμενων κανονισμών και γενικών σχεδιασμών
- Επέκταση του επωφελούς κύκλου ζωής του έργου

#### **Διαχείριση Πόρων**

Η επίδοση στην κατηγορία "Διαχείριση πόρων" είναι αρνητική για την επέμβαση στην Πανεπιστημίου. Τα αρνητικά σημεία επικρατούν των θετικών σε μεγάλο βαθμό (Yes: 16%, No: 78%). Τα σημεία με μη διαθέσιμη πληροφορία είναι 6%.

Τα θετικά στοιχεία είναι λίγα και αφορούν στην υποκατηγορία "Νερό", όπου διαπιστώνεται μια ανεπτυγμένη μέριμνα από την πλευρά της ομάδας του έργου. Η διαχείριση ύδατος και τα σχετικά ενεργά και παθητικά συστήματα διαχείρισής συνεισφέρουν στη βιώσιμη διαχείριση των πόρων.

Οι κρίσιμες ελλείψεις παρατηρούνται κυρίως στις υποκατηγορίες Υλικά, και Ενέργεια. Το περιθώριο για τη βελτίωση της βιωσιμότητας στους τομείς αυτούς είναι μεγάλη. Η διαχείριση των Υλικών ως ενεργό μέσον συνεισφοράς στο αποτύπωμα βιωσιμότητας του έργου είναι επιβεβλημένη στις μέρες μας. Παρόμοια, πρέπει να γίνει κατανοητό πως οφέλη για την ενέργεια μπορούν προέλθουν από την κατάλληλη αντιμετώπιση οποιουδήποτε έργου με την ανάλογη βέβαια ολιστική και σφαιρική αντίληψη. Συγκεκριμένα προτείνεται η διαχείριση των παρακάτω σημείων:

- Μείωση της ενσωματωμένης ενέργειας των υλικών.
- Υποστήριξη βιώσιμων πρακτικών προμήθειας υλικών.
- Χρησιμοποίηση ανακυκλώσιμων υλικών.
- Χρησιμοποίηση τοπικών υλικών.
- Εκτροπή απορριμμάτων από τις χωματερές.

- Μείωση των εκσκαμμένων υλικών που μεταφέρονται εκτός περιοχής έργου
- Χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.
- Προμήθεια συστημάτων παρακολούθησης ενέργειας.

Ανάγκη για περαιτέρω πληροφόρηση, μέριμνα και γραπτή τεκμηρίωση εντοπίζεται στην ύπαρξη συστημάτων παρακολούθησης του νερού.

#### **Φυσικός κόσμος**

Η επίδοση στην κατηγορία "Φυσικός κόσμος" είναι καλή για την επέμβαση στην Πανεπιστημίου, αν και ο αποκλειστικά αστικός χαρακτήρας του εν λόγω έργου δεν αφορά την πλειονότητα των κριτηρίων. Συγκεκριμένα, τα θετικά σημεία επικρατούν (Yes: 11%, No: 0%), ενώ τα σημεία με μη διαθέσιμη πληροφορία καταλαμβάνουν το 89%.

Λόγω της χαμηλής εφαρμοσιμότητας των σημείων αξιολόγησης, τα θετικά στοιχεία αφορούν μόνο τα εξής ζητήματα:

Πρώτον, τη μέριμνα για τη διαχείριση των όμβριων υδάτων όπως προβλέπεται λεπτομερώς στη μελέτη από την ομάδα του έργου, και δεύτερον, την ποιοτική αποκατάσταση του εδάφους με το πέρας των εργασιών.

Τα σημεία αξιολόγησης για τα οποία δεν υπάρχει επαρκής διαθέσιμη πληροφορία εντοπίζονται στην υποκατηγορία "Γη και Νερό" σε στοιχεία που έχουν να κάνουν με την αποφυγή της έμμεσης μόλυνσης και επιβάρυνσης του περιβάλλοντος μέσω παραμέτρων του έργου. Η ανάγκη για περαιτέρω πληροφόρηση, μέριμνα και γραπτή τεκμηρίωση εντοπίζεται στα ακόλουθα σημεία:

- Μείωση των συνεπειών από τη χρήση παρασιτοκτόνων και λιπασμάτων
- Αποφυγή της μόλυνσης των επιφανειακών και υπόγειων υδάτων

#### **Κλιματική αλλαγή**

Η επίδοση στην κατηγορία "Κλιματική Αλλαγή" είναι αρνητική για την επέμβαση στην Πανεπιστημίου. Τα αρνητικά σημεία επικρατούν αρκετά έναντι των θετικών (Yes: 20%, No: 70%). Τα σημεία με μη διαθέσιμη πληροφορία στο εν λόγω έργο είναι 10%.

Τα θετικά στοιχεία είναι λίγα και αφορούν μόνο τα εξής ζητήματα: στη συμβολή του έργου στη μείωση των εκπομπών ουσιών που μολύνουν τον αέρα, και στην ιδιαίτερη μέριμνα που δίνεται από τους μελετητές για τη διαχείριση των συνεπειών από τις θερμικές νησίδες.

Οι ελλείψεις παρουσιάζονται κυρίως στην υποκατηγορία "Προσαρμοστικότητα" και δευτερευόντως στην υποκατηγορία "Εκπομπές". Τα αρνητικά στοιχεία σχετίζονται με την ικανότητα του έργου να ανταποκριθεί προληπτικά στην επιβάρυνση από φυσικά φαινόμενα, είτε είναι προβλέψιμα ή απρόβλεπτα, βραχυπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα. Συγκεκριμένα προτείνεται η εξέταση των παρακάτω σημείων:

- Η εκτίμηση/αξιολόγηση της κλιματικής απειλής.

- Η αποφυγή παγίδων και αδυναμιών μακροπρόθεσμου κόστους και ρίσκου.
- Προετοιμασία για μακροπρόθεσμη προσαρμοστικότητα στο κλίμα.
- Προετοιμασία για βραχυπρόθεσμες καταστροφές.

Δεν εντοπίζεται επαρκής διαθέσιμη πληροφορία ως προς την ποσοτική εκτίμηση της ενδεχόμενης μείωσης των εκπομπών ρύπων που επιφέρεται κατά τον κύκλο ζωής του έργου.

## Κατευθύνσεις

Η ανάλυση και αξιολόγηση της ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την Πανεπιστημίου, τόσο σε γενικό επίπεδο όσο και μέσα από τις μεθοδολογίες του Zofnass/Envision, ανέδειξε μια σειρά ζητημάτων που χρήζουν επιπλέον διερεύνησης. Αυτά αφορούν εξίσου τις στρατηγικές κατευθύνσεις του έργου και τις λεπτομέρειες της αρχιτεκτονικής μελέτης, την κλίμακα του Λεκανοπεδίου και την άμεση περιοχή του έργου. Συνοψίζοντας θα μπορούσαμε να πούμε ότι η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου, τόσο σαν πολεοδομική παρέμβαση όσο και σαν σχεδιαστική πρόταση, έχει θετικά σημεία και σίγουρα δίνει μια προοπτική για την αναβάθμιση της περιοχής μελέτης. Αποτελεί ωστόσο μια μεγάλη σε έκταση παρέμβαση που δεν αντιμετωπίζει τα συνολικά και πολύ επιτακτικά προβλήματα της πόλης ούτε αποτελεί τμήμα ενός ενδεδειγμένα μελετημένου ευρύτερου σχεδίου για την αντιμετώπιση τους.

Αφετηρία του έργου αποτέλεσε το όραμα για το κέντρο της Αθήνας, όπως διαμορφώθηκε κατά τη δεκαετία του '80. Ο τότε σχεδιασμός περιέλαβε πολλές διαχρονικές ανάγκες, όπως η δημιουργία ενός κέντρου που θα αξιοποιεί στο μέγιστο την πολιτιστική κληρονομιά του. Ωστόσο τα δεδομένα σήμερα έχουν αλλάξει ριζικά. Το κέντρο της πόλης έχει ήδη υποβαθμιστεί ενώ συνεχίζει να δέχεται τις συνέπειες της εθνικής οικονομικής κατάστασης, από τις διαδηλώσεις των πολιτών μέχρι την εγκατάλειψη των κτιρίων. Οι συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί από αυτή τη συγκυρία δεν μπορούν να αγνοηθούν σε ένα πολεοδομικό έργο τέτοιας κλίμακας. Άλλες πόλεις χρειάζονται ανοιχτούς δημόσιους χώρους για να διοχετευθεί η ζωντάνια και οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στο εσωτερικό τους. Στην Αθήνα πρέπει όχι μόνο να δημιουργήσουμε δημόσιο χώρο αλλά, σαν προϋπόθεση, να αντιστρέψουμε το κλίμα παρακαμής και απαξίωσης, να αποκτήσουμε και πάλι τη ζωτικότητα που θα γεμίσει το δημόσιο χώρο και θα τον κάνει ασφαλή και φιλόξενο. Πριν την υλοποίηση της παρέμβασης θα πρέπει να αναπτυχθεί σχέδιο συνολικής αναζωογόνησης του Κέντρου ώστε να εξασφαλιστούν οι χρήστες των νέων πεζοδρομημένων αξόνων. Να οριστούν στόχοι για την επιστροφή των κατοίκων και την προσέλκυση επιχειρηματικής δραστηριότητας και ποιοτικού τουρισμού σε συνδυασμό με τις πολιτιστικές χρήσεις που κυρίως προτείνονται τώρα. Το σχέδιο θα πρέπει να εξετάζει διαφορετικά σενάρια, να

παρουσιάζει συγκεκριμένες δράσεις όπως αλλαγές στις χρήσεις γης, παροχή οικονομικών κινήτρων κ.λπ. και να τεκμηριώνεται οικονομικά και νομικά.

Η οικονομική παράμετρος όμως είναι κρίσιμη και από τη διαχειριστική πλευρά. Το οικονομικό μοντέλο για τη φάση της λειτουργίας πρέπει να εξεταστεί από τώρα για κάθε εμπλεκόμενο φορέα, υπολογίζοντας πρόσθετα έξοδα που θα προκύψουν όπως συντήρηση και φύλαξη και πιθανά έσοδα. Απαραίτητη προϋπόθεση είναι οι υποχρεώσεις που θα προκύψουν για τη λειτουργία του χώρου να κατανεμηθούν ορθολογικά σε φορείς με την αντίστοιχη διαχειριστική ικανότητα.

Από κυκλοφοριακή άποψη, είναι γνωστό πως οι συνέπειες του έργου, όπως προτείνεται σήμερα, θα γίνουν αισθητές σε όλο το Λεκανοπέδιο. Η συμφόρηση θα επιδεινωθεί, το ίδιο και οι ατμοσφαιρικοί ρύποι, επιβαρύνοντας την υγεία εκατομμυρίων ανθρώπων. Δεν περιορίζεται όμως μόνο η προσβασιμότητα όσων κινούνται προς το κέντρο αλλά και όσων ζουν σε αυτό. Η επέμβαση θα δυσχεράνει κι άλλο τη ζωή αυτών που θέλει να προσελκύσει, των κατοίκων του κέντρου οι οποίοι θα βρεθούν αποκομμένοι από την υπόλοιπη πόλη και το εθνικό οδικό δίκτυο. Η Γραμμή 4 του Μετρό, που θα μπορούσε να βελτιώσει ουσιαστικά τις συνθήκες, θα χρειαστεί τουλάχιστον μια δεκαετία για να παραδοθεί εφόσον βρεθεί χρηματοδότηση. Άρα η σημερινή πρόταση πρέπει τουλάχιστον να συνοδευτεί από συγκεκριμένο σχέδιο αναβάθμισης των κύριων περιμετρικών αξόνων του κέντρου με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και χρονοδιάγραμμα. Συγχρόνως κρίνεται απολύτως απαραίτητο να διερευνηθούν μέσω Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων οι περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες σε όλη την Αθήνα και όχι μόνο στην άμεση περιοχή.

Μία άλλη προσέγγιση θα ήταν να κρατηθούν όλες οι βασικές αρχές και οι συμβολισμοί του αρχικού οράματος περιορίζοντας όμως την έκταση της επέμβασης και τις αναμενόμενες αρνητικές συνέπειες. Συγκεκριμένα η πεζοδρόμηση θα μπορούσε να φτάσει μόνο μέχρι την Τριλογία, ενώνοντας τα σημαντικότερα από τα κτίρια και τις χρήσεις πολιτισμού της οδού Πανεπιστημίου, να επιτρέπεται ήπια κίνηση αυτοκινήτων, ή να επιτρέπεται μόνο τις ώρες της ημέρας που η κίνηση θα είναι αισθητά περιορισμένη. Η προσέγγιση αυτή θα μπορούσε να λειτουργήσει ακόμα και ως δοκιμαστική πρώτη φάση της σημερινής πρότασης. Θα επέτρεπε μια σταδιακή μετάβαση στην νέα κατάσταση, τόσο για τους κατοίκους και επισκέπτες όσο και για τους φορείς που θα έχουν την ευθύνη του χώρου. Θα δινόταν έτσι ο χρόνος να δοκιμαστούν οι υποθέσεις του σχεδιασμού, να γίνουν βελτιώσεις στις επόμενες φάσεις, ή ακόμα και να ανακληθεί το έργο χωρίς πρόσθετο κόστος ή δημιουργία μεγαλύτερων προβλημάτων.

**Δημήτρης Κονταργύρης και Ανδρέας Βεντουράκης**

*Αρχιτέκτονες Μηχανικοί*

Είναι αναμενόμενο και συνάμα επιθυμητό σε περιπτώσεις σημαντικών αστικών παρεμβάσεων, όπως αυτή του *Re-think Athens*, να καταγράφονται ποικίλες αντιδράσεις και να εκφράζονται διαφορετικές απόψεις. Παρακολουθώντας με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τον ευρύ διάλογο που έχει ανοίξει το τελευταίο διάστημα για τον θετικό ή αρνητικό αντίκτυπο της ενδεχόμενης πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου, και ορμώμενοι από τις όποιες προσωπικές μας επιφυλάξεις για το εν λόγω εγχείρημα, επιθυμούμε να συμμετάσχουμε στον δημόσιο διάλογο που έχει ξεκινήσει, για να υποστηρίξουμε τα ισχυρά πλεονεκτήματα της πεζοδρόμησης του άξονα Σταδίου-Φιλελλήνων έναντι της Πανεπιστημίου.

**Επιλογή του Άξονα της Σταδίου**

Η ιδέα της πεζοδρόμησης της Σταδίου-Φιλελλήνων ξεκινάει από τη διαπίστωση ότι η ανάπλαση της Πανεπιστημίου θα υφίσταται τον ασφυκτικό εναγκαλισμό δύο υπερφορτωμένων κυκλοφοριακών διαύλων (Ακαδημίας και Σταδίου) που θα την πλαισιώνουν και θα την "απομονώνουν" από τον πολεοδομικό περίγυρο της (βλ. Σχήμα 1α).

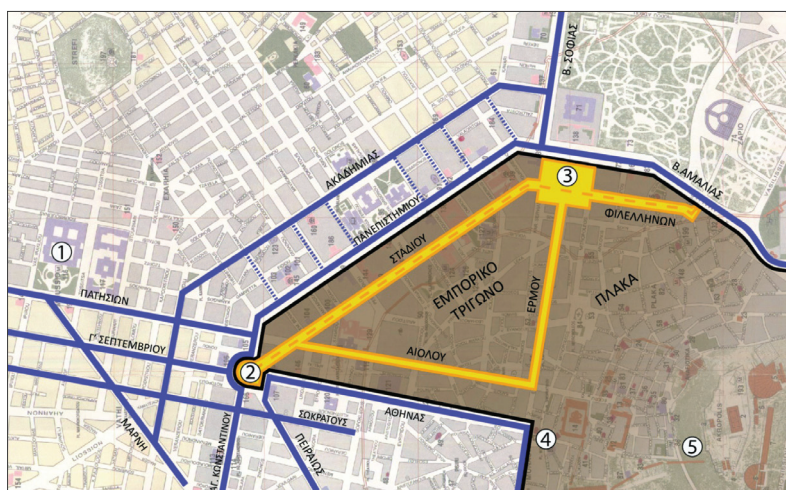
Αντίθετα ο προτεινόμενος πεζόδρομος της Σταδίου (και κατ'επέκταση της Φιλελλήνων) έχει το ισχυρό πλεονέκτημα να εφάπτεται και να επικοινωνεί άμεσα και απρόσκοπτα με το Εμπορικό Κέντρο της Αθήνας και με τη Πλάκα –τις πιο δραστήριες περιοχές εμπορίου, αναψυχής και τουρισμού στο κέντρο της πόλης– με αποτέλεσμα την αμοιβαία "μετάγχιση ενέργειας" μεταξύ τους (βλ. Σχήμα 1β). Αυτός είναι, άλλωστε, ένας βασικός παράγων που συνέβαλε στο παρελθόν –ήδη από το 19<sup>ο</sup> αιώνα– στην ανάδειξη της Σταδίου σε κορυφαίο "εμπορικό βουλευβάρτο" της Αθήνας και που μπορεί να συμβάλει και σήμερα στην διαδικασία του μετασχηματισμού μιας πεζοδρομημένης Σταδίου σε ζώνη μεικτών δραστηριοτήτων εμπορίου και αναψυχής, μιας διαδικασίας που βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε εξέλιξη σε όλο το Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας.



**Σχήμα 1.** Περιοχή άμεσης επιρροής\* του πεζοδρομημένου άξονα  
**1α.** Περιοχή άμεσης επιρροής της πεζοδρομημένης Πανεπιστημίου



**1β.** Περιοχή άμεσης επιρροής των πεζοδρομημένων Σταδίου και Φιλελλήνων



- |   |  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: blue;">■</span> Βασικό κυκλοφοριακό δίκτυο (οχήματα και MMM)</li> <li><span style="color: blue;">■</span> Εγκάρσιες συνδέσεις Ακαδημίας με Πανεπιστημίου ή Σταδίου (οχήματα και MMM)</li> <li><span style="color: orange;">■</span> Προτεινόμενος Άξονας Πεζοδρόμησης</li> <li><span style="color: yellow;">■</span> Βασικοί πεζοδρομημένοι άξονες και πλατείες</li> <li><span style="color: brown;">■</span> “Περιοχή Άμεσης Επιρροής”</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>① Αρχαιολογικό Μουσείο</li> <li>② Πλατεία Ομόνοιας</li> <li>③ Πλατεία Συντάγματος</li> <li>④ Πλατεία Μοναστηρακίου</li> <li>⑤ Ακρόπολη</li> </ul> |
|---|--|

\* Με τον όρο “Περιοχή Άμεσης Επιρροής” νοείται η περιοχή απρόσκοπτης κίνησης πεζών από και προς τον πεζοδρομημένο άξονα χωρίς διασταύρωση με καμία σημαντική κυκλοφοριακή αρτηρία.

**Σχήμα 2.** Πλαισίωση του εμπορικού τριγώνου και ενοποίηση κύριων πλατειών και πεζοδρόμων

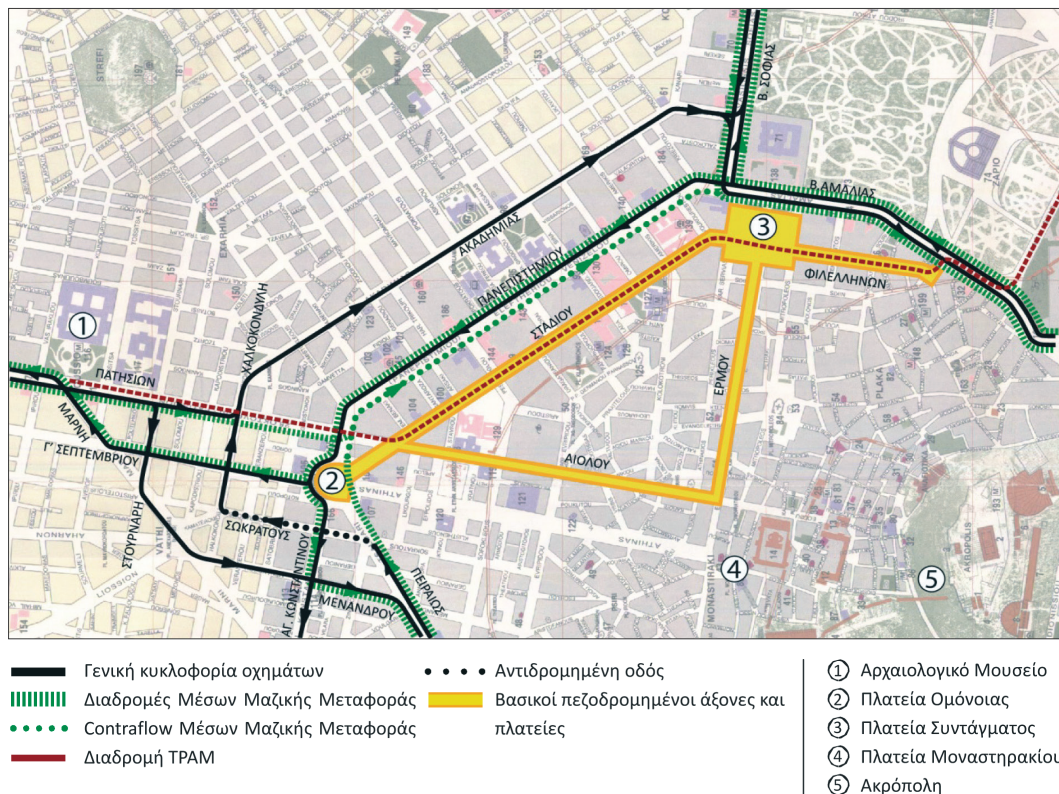


- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background-color: yellow; margin-right: 5px;"></span> Βασικοί πεζοδρομημένοι άξονες και πλατείες</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; border-bottom: 1px dashed blue; margin-right: 5px;"></span> Διασταυρώσεις της πεζοδρομημένης Σταδίου-Φιλελλήνων με σημαντικές πλατείες και πεζοδρόμους</li> <li><span style="display: inline-block; width: 15px; height: 10px; background: repeating-linear-gradient(45deg, transparent, transparent 2px, black 2px, black 4px); margin-right: 5px;"></span> Ζώνη του Εμπορικού Τριγώνου εντός της τριγωνικής περιπατητικής διαδρομής "Σταδίου - Ερμού - Αιόλου"</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>① Πλατεία Συντάγματος</li> <li>② Πλατεία Ομόνοιας</li> <li>③ Πλατεία Κλαυθμώνος</li> <li>④ Πλατεία Μοναστηρακίου</li> </ul> |
|--|--|

\* Με την ενοποίηση αυτή εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη πρόσβαση των πεζών που κυκλοφορούν στο ιστορικό κέντρο στους τρεις κεντρικούς σταθμούς Σύνταγμα, Πανεπιστήμιο, Ομόνοια και αντίστροφα.

Επί πλέον, με την πεζοδρόμηση του άξονα Σταδίου-Φιλελλήνων επιτυγχάνεται η άμεση σύνδεση της Πλατείας και του Μετρό Συντάγματος με τον πεζόδρομο της Ερμού, χωρίς να μεσολαβεί –όπως σήμερα– το "ποτάμι" των 7 κυκλοφοριακών λωρίδων, της Ομόνοιας με την Αιόλου, αλλά και της Πλατείας Κοραή (Σταθμός Μετρό Πανεπιστήμιο) με την πλατεία Κλαυθμώνος. Αυτό έχει σαν συνέπεια τη διαμόρφωση μίας συνεχούς τριγωνικής περιπατητικής διαδρομής "Σταδίου-Ερμού-Αιόλου" συνολικού μήκους 2.300μ. που θα πλαισιώνει το Εμπορικό Τρίγωνο (βλ. Σχήμα 2).

**Σχήμα 3.** Πεζοδρομηση του άξονα Σταδίου–Φιλελλίνων. Συνολική κυκλοφοριακή ρύθμιση της περιοχής



### Σύντομη Περιγραφή της πρότασης (Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις τελικής φάσης)

Στο Σχήμα 3 απεικονίζονται οι προτάσεις της παρέμβασης που σε γενικές γραμμές είναι οι εξής:

- α. Πεζοδρομείται η Σταδίου από την Ομόνοια μέχρι και το Σύνταγμα και η Φιλελλίνων από το Σύνταγμα μέχρι την λεωφόρο Αμαλίας. (Η κυκλοφορία της Σταδίου εκτρέπεται στην Ακαδημίας και της Φιλελλίνων στην Αμαλίας).
- β. Η οδός Πανεπιστημίου θα εξυπηρετεί την κυκλοφοριακή ροή καθόδου (προς Ομόνοια) όπως και σήμερα.
- γ. Η οδός Ακαδημίας θα εξυπηρετεί την ροή ανόδου (προς Σύνταγμα) όπως και σήμερα.

- δ. Οι γραμμές του TRAM –σε περίπτωση επέκτασης του– θα εκτραπούν στη Φιλελλήνων και μετά θα προχωρήσουν στην Σταδίου και –εν συνέχεια– στην Πατησίων. Θα κινηθούν δηλαδή σε έναν κυκλοφοριακό δίαυλο πλάτους 20μ. (Αντίστοιχο παράδειγμα η Bahnhofstrasse στη Ζυρίχη με πλάτος 22μ. και Τραμ.)
- ε. Οι διαδρομές των μέσων μαζικής μεταφοράς (MMM) που διατρέχουν σήμερα την Σταδίου και την Ακαδημίας θα μεταφερθούν όλες στην Πανεπιστημίου σε λεωφορειολωρίδα Contra - flow (από την Ομόνοια μέχρι την Β. Σοφίας)

Αξίζει να σημειωθεί, πως οι ανωτέρω παρεμβάσεις μπορούν να υλοποιηθούν και τμηματικά σε δύο φάσεις, η πρώτη εκ των οποίων προβλέπει την πεζοδρόμηση μόνο της Σταδίου, από Αιόλου μέχρι Σύνταγμα, (χωρίς να αλλοιωθεί καμία διαδρομή MMM) και τη σύνδεση του πεζόδρομου της Σταδίου με τους πεζόδρομους της Ερμού και της Αιόλου.

### Πλεονεκτήματα της πρότασης

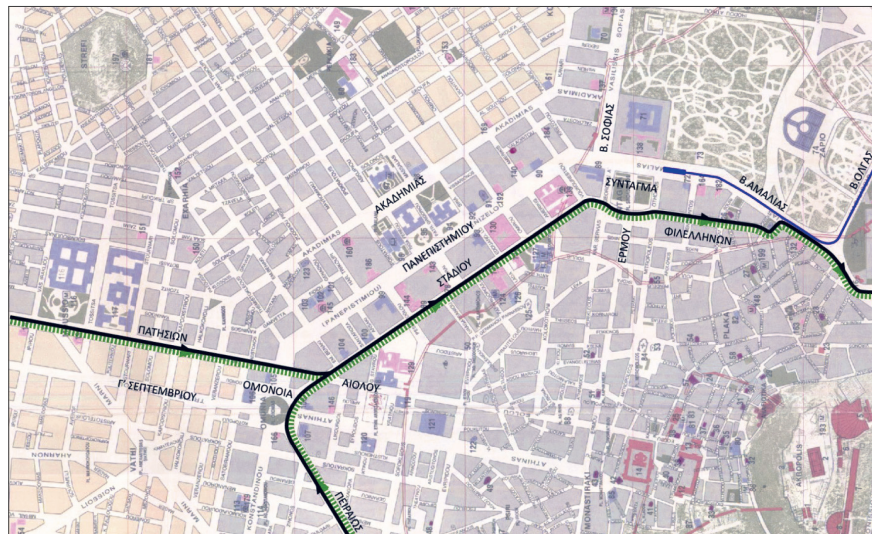
Η πρόταση πεζοδρόμησης του άξονα Σταδίου–Φιλελλήνων παρουσιάζει τα εξής συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι της πρότασης πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου.

- α. Η συνεχής επαφή του άξονα Σταδίου–Φιλελλήνων με το Εμπορικό Τρίγωνο και την Πλάκα καθώς και η διαμόρφωση της τριγωνικής περιπατητικής διαδρομής "Σταδίου–Ερμού–Αιόλου" εξασφαλίζουν μία εκτεταμένη "ενδοχώρα" για τους πεζούς, η οποία μαζί με το Σύνταγμα και την Ομόνοια, θα εντάσσεται στο πυκνότερο (υφιστάμενο) δίκτυο πεζοδρομήσεων της πόλης. Αντιθέτως η πεζοδρομημένη Πανεπιστημίου θα απομονώνεται από τον ευρύτερο πολεοδομικό περίγυρο της από τις υπερφορτωμένες κυκλοφοριακά οδούς Ακαδημίας και Σταδίου που θα την πλαισιώνουν ασφυκτικά.
- β. Η εφαρμογή της προτεινόμενης παρέμβασης δεν προϋποθέτει καμία αλλαγή στις ισχύουσες ως σήμερα ρυθμίσεις του κυκλοφοριακού ιστού της πόλης<sup>8</sup>, σε αντίθεση με τη πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου, που αναστατώνει κυριολεκτικά την κυκλοφορία στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου της Αθήνας και αυξάνει σημαντικά το ρίσκο για την επιτυχία του εγχειρήματος<sup>9</sup>. Επιπλέον, η βασική κυκλοφοριακή ζώνη τροχοφόρων, που περιλαμβάνει την Ακαδημίας και τη Πανεπιστημίου, θα βρίσκεται εκτός της περιοχής παρέμβασης και θα λειτουργεί ανεξάρτητα από τη πεζοδρόμηση της Σταδίου.

<sup>8</sup> Μοναδική εξαίρεση αποτελεί η αλλαγή της κυκλοφοριακής ροής της οδού Σωκράτους, στο τμήμα από Πειραιώς μέχρι Χαλκοκονδύλη




<sup>9</sup> Αλλάζει η κατεύθυνση της κυκλοφοριακής ροής σε 8 δρόμους του κέντρου (σε συνολικό μήκος 3.500μ.) με επακόλουθο την μετατόπιση εκατοντάδων φωτεινών σηματοδοτών κ.λπ.)



**Σχήμα 4.** Δυνατότητα δοκιμαστικής πεζοδρόμησης της οδού Σταδίου  
**4α.** Κυκλοφορία της Οδού Σταδίου – Υφιστάμενη κατάσταση



**4β.** Δυνατότητα δοκιμαστικής πεζοδρόμησης της Σταδίου από Αιόλου μέχρι Σύνταγμα



-  Γενική κυκλοφορία οχημάτων
-  Διαδρομές Μέσων Μαζικής Μεταφοράς
-  Εκτροπή στην Ακαδημία

-  Σ1, Σ2 Σημεία εκτροπής κυκλοφορίας
-  Περιοχή δοκιμαστικής εφαρμογής

- ① Αρχαιολογικό Μουσείο
- ② Πλατεία Ομόνοιας
- ③ Πλατεία Συντάγματος

- γ. Η διατήρηση ανέπαφων των ισχυουσών σήμερα κυκλοφοριακών ρυθμίσεων του Κέντρου παρέχουν την δυνατότητα δοκιμαστικής εφαρμογής της πεζοδρόμησης της Σταδίου (βλ. Πίνακα 4), δυνατότητα ανύπαρκτη στην πρόταση της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου. Η δοκιμαστική πεζοδρόμηση είναι εξαιρετικά σημαντική, όχι μόνο σαν εργαλείο για τον εντοπισμό των κυκλοφοριακών επιπτώσεων της πεζοδρόμησης αλλά –κυρίως– σαν καταλύτης για την προοδευτική "ενεργοποίηση" της λειτουργίας του πεζόδρομου, δηλαδή για την προσέλκυση και ανάπτυξη των επιθυμητών νέων δραστηριοτήτων στον πεζόδρομο, μέσω ενός προγράμματος καθημερινής επαναλαμβανόμενης πεζοδρόμησης, το οποίο μπορεί με ουσιαστικά μηδενικό προϋπολογισμό ΝΑ ΞΕΚΙΝΗΣΕΙ ΑΜΕΣΩΣ.

Ως εκ τούτου η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου δεν μπορεί πλέον να αποτελεί την μοναδική, αδιαμφισβήτητη επιλογή στην αναζήτηση της λύσης για την διαμόρφωση του κορυφαίου κεντρικού πεζόδρομου της Αθήνας. Μένει πάντως –ούτως ή άλλως– η ανάγκη να διερευνηθεί σε βάθος και να εκτιμηθεί σε ποιο βαθμό η παρέμβαση αυτή (είτε στη Σταδίου είτε στην Πανεπιστημίου) θα είναι καθοριστική ή όχι για την επιτυχία της γενικότερης προσπάθειας αναβάθμισης του δοκιμαζόμενου σήμερα κέντρου της πόλης.

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2013

## Σημείωμα για μια όψιμη κοινωνικο-οικονομική ατζέντα της παρέμβασης στην Πανεπιστημίου<sup>10</sup>

**Νίκος Σουλιώτης**

*Δρ. Αστικός Κοινωνιολόγος, Ερευνητής στο Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών*

1. Η παρέμβαση στην Πανεπιστημίου εμφανίζεται ως ο άξονας μιας ευρύτερης "ανασυγκρότησης" του κέντρου της Αθήνας με στόχο την αντιστροφή της σημερινής του υποβάθμισης. Το περιεχόμενο και η λογική του έργου αποτυπώνονται στη μελέτη της ομάδας Τουρνικιώτη του ΕΜΠ (βλ. κυρίως Τουρνικιώτης, 2012), στις ανακοινώσεις της κυβέρνησης και στην ανακοίνωση των αποτελεσμάτων του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού που οργάνωσε και χρηματοδότησε το ίδρυμα Ωνάση<sup>11</sup>. Η παρέμβαση στην Πανεπιστημίου είναι φιλόδοξη, η υλοποίηση της αναμένεται να έχει θεαματικά αποτελέσματα και ιδωμένη καθαυτή δύσκολα μπορεί να αμφισβητηθεί ως προς τις ευεργετικές της συνέπειες στο αστικό περιβάλλον. Στο σημείωμα αυτό θα επιχειρήσω μια σύντομη αποτίμησή της με τρία κριτήρια: την κοινωνικο-οικονομική της ατζέντα ειδικά σε σχέση με τις σημερινές ανάγκες της πόλης, τη γεωγραφική της στόχευση και τη συσχέτισή της με την υπάρχουσα εμπειρία παρόμοιων έργων στο ιστορικό κέντρο.
2. Διαβάζοντας τις εκθέσεις του ερευνητικού προγράμματος της ομάδας Τουρνικιώτη διαπιστώνει κανείς ότι συνδέουν την ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας –η οποία θα υλοποιηθεί μεταξύ άλλων μέσω της παρέμβασης στην Πανεπιστημίου– με ένα μεγάλο εύρος κοινωνικών, οικονομικών και θεσμικών προτάσεων και στόχων. Οι στόχοι περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων τη διατήρηση της πολυλειτουργικότητας του κέντρου, την προσέλκυση δραστηριοτήτων αιχμής, την ενίσχυση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, τη διατήρηση της κοινωνικής και εθνοτικής ποικιλομορφίας, την αναζωογόνηση των δημόσιων χώρων κ.λπ. Οι θεσμικές προτάσεις περιλαμβάνουν φορολογικές απαλλαγές για μετασκευές ακινήτων, την ένταξη των μικροϊδιοκτησιών σε ευρύτερα σχήματα διαχείρισης, τρόπους αναδιανομής των υπεραξιών

<sup>10</sup> Το σημείωμα αυτό έχει αντλήσει ιδέες από παλιότερες συζητήσεις μου με τον Δημήτρη Εμμανουήλ, τον οποίο ευχαριστώ θερμά.

<sup>11</sup> Η παρουσίαση των αποτελεσμάτων είναι διαθέσιμη στο <http://www.rethinkathenscompetition.org/#HomeBanner> (τελευταία πρόσβαση στις 18/11/2013).

και συγκράτησης της κερδοσκοπίας κ.λπ. Από αυτή την άποψη το ερευνητικό πρόγραμμα αποτελεί μια πολύ χρήσιμη δεξαμενή ιδεών, οι οποίες είναι γενικά ρεαλιστικές και αντλούν γόνιμα από τη σύγχρονη τοπική και διεθνή εμπειρία.

Το κυριότερο όμως πρόβλημα είναι ότι αυτή η κοινωνικο-οικονομική και θεσμική ατζέντα δεν λειτουργεί παρά παράλληλα, ως *συμπλήρωμα* των πολεοδομικών παρεμβάσεων. Για να επικεντρωθούμε στο έργο της Πανεπιστημίου, τα μέσα και οι άμεσες στοχεύσεις του είναι περιβαλλοντικού, συγκοινωνιακού και αρχιτεκτονικού χαρακτήρα<sup>12</sup>. Όπως ειπώθηκε στην παρουσίαση της νικήτριας πρότασης του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού, ο στόχος είναι η δημιουργία μιας περιοχής προσβάσιμης, βιώσιμης και δραστήριας (*accessible, resilient, vibrant*), με τους τελευταίους δύο όρους να αναφέρονται, αντίστοιχα, στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και κλίματος και στις καθημερινές και εφήμερες πολιτιστικές χρήσεις του δημοσίου χώρου. Ο σχεδιασμός του έργου δεν εμπλέκει άμεσα κάποιες οικονομικές δραστηριότητες και κοινωνικές ομάδες και δεν αποσκοπεί σε συγκεκριμένες παρεμβάσεις στον παραγωγικό και κοινωνικό ιστό της πόλης. Όπως θα δούμε το χαρακτηριστικό αυτό έχει ορισμένες σημαντικές συνέπειες.

Για να γίνει περισσότερο κατανοητό το ζήτημα, είναι χρήσιμο να ανατρέξουμε στο πρόσφατο παρελθόν και στις προηγούμενες παρεμβάσεις στο κέντρο της Αθήνας, τις οποίες κυρίως έφερε σε πέρας η ΕΑΧΑ. Οι παρεμβάσεις αυτές έδιναν επίσης έμφαση στον φυσικό σχεδιασμό και στην ανάδειξη της μνημειακότητας της πόλης, με εξαιρετικά αποτελέσματα στην ποιότητα του αστικού τοπίου και περιβάλλοντος. Είχαν, επίσης, μια ρητή οικονομική ατζέντα (τουρισμός) και μια άρρητη (άνοδος των αξιών των ακινήτων και ενίσχυση της ιδιωτικής κατανάλωσης, η οποία προωθούνταν εν μέρει υπό τον όρο της "ποιότητας ζωής"). Ένα, ασφαλώς, ερώτημα είναι το κατά πόσο αυτό το μείγμα οικονομικών δραστηριοτήτων ήταν βιώσιμο, κάτι που στη συνέχεια αποδείχθηκε ότι δεν ήταν. Ένα δεύτερο ερώτημα είναι ο τρόπος με τον οποίο προωθήθηκε η προαναφερόμενη οικονομική ατζέντα: η ΕΑΧΑ, σαν φορέας εφαρμογής της δημόσιας πολιτικής, υλοποίησε πολεοδομικές παρεμβάσεις οι οποίες θα ωφελούσαν ένα πλέγμα οικονομικών δραστηριοτήτων μέσα από τις *δευτερογενείς* τους συνέπειες. Ο ίδιος ο σχεδιασμός δεν ενέπλεκε με κανέναν άμεσο τρόπο οικονομικές δραστηριότητες και κοινωνικές ομάδες. Αυτή η λογική αστικής παρέμβασης περιόρισε τη δημόσια πολιτική σε ένα λίγο-πολύ διαχειρίσιμο "πρακτικό" αντικείμενο (πεζοδρομήσεις, αναπλάσεις πλατειών κ.λπ.), ενώ τα υπόλοιπα ανέλαβε, σε ένα ιδιότυπο *laissez-faire*, μια ιδιωτική οικονομία σε μεγέθυνση φέρνοντας μεγα-

<sup>12</sup> Για μια –ανελέητη– κριτική του υπερτονισμού της αρχιτεκτονικής και αισθητικής διάστασης στην παρέμβαση στην Πανεπιστημίου βλ. Χατζημιχάλης, 2013: 339-342.



λύτερες και μικρότερες επενδύσεις στο ιστορικό κέντρο. Η βελτίωση των περιοχών ήταν σε αρκετές περιπτώσεις περιορισμένη (ειδικά σε περιοχές όπως η Ομόνοια και η Κουμουνδούρου) και η διαδικασία είχε συχνά κερδοσκοπικό χαρακτήρα (οι φήμες για παρέμβαση σε μια περιοχή ωθούσαν σε αγορές ακινήτων εν όψει της ανόδου των τιμών, τις πεζοδρομήσεις ακολουθούσε επέκταση των τραπεζοκαθισμάτων των καταστημάτων αναψυχής κ.λπ.<sup>13</sup>). Γενικά, όμως, σε μια χώρα που η κρατική ικανότητα για εφαρμογή δημόσιων πολιτικών είναι πολύ περιορισμένη<sup>14</sup>, μπορούμε να πούμε ότι οι παρεμβάσεις στο ιστορικό κέντρο λειτούργησαν.

Αυτό, ωστόσο, δεν σημαίνει ότι πρέπει να κλείσουμε στα μάτια μπροστά σε μια πραγματικότητα. Η σημερινή κατάσταση του κέντρου της Αθήνας δεν οφείλεται μόνο στην κρίση (αν και αυτή είναι το κύριο αίτιο), αλλά μπορεί να υποθέσει κανείς βάσιμα ότι είναι ταυτόχρονα το αποτέλεσμα της αδυναμίας των παλαιότερων πολιτικών να αντιμετωπίσουν την "καρδιά" των προβλημάτων. Έχει ιδιαίτερη σημασία να αναρωτηθούμε πάνω σε αυτό το ζήτημα, διότι *σήμερα μιλάμε για ραγδαία υποβάθμιση του ιστορικού κέντρου ενώ έχουν προηγηθεί, ειδικά από τα τέλη της δεκαετίας του 90 και ως τα πρώτα χρόνια μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, σημαντικότερες παρεμβάσεις στο ιστορικό κέντρο* (πρόγραμμα ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων, ανάπλαση ιστορικών γειτονιών, κατασκευή του νέου Μουσείου της Ακρόπολης). Η χρήση λοιπόν των ίδιων εργαλείων αστικής παρέμβασης δεν μπορεί να συνεχιστεί αβίαστα σαν να είναι αυταπόδεικτη η αποτελεσματικότητά τους, το αντίθετο.

3. Οι καιροί άλλαξαν και η παλαιότερη οικονομική και κοινωνική ατζέντα των αστικών παρεμβάσεων στο κέντρο της Αθήνας εκ των πραγμάτων δεν μπορεί να μείνει η ίδια. Ο τουρισμός παραμένει σημαντικότατος κλάδος, αλλά η ιδιωτική κατανάλωση και η αγορά ακινήτων έχουν καταρρεύσει και οι εντάσεις γύρω από την παρουσία των μεταναστών έχουν αυξηθεί. Λογικά οι κοινωνικο-οικονομικές στοχεύσεις θα έπρεπε να αλλάξουν.

Αυτό δεν φαίνεται να συμβαίνει. Στο επίκεντρο εξακολουθούν να είναι ο τουρισμός, το εμπόριο και η αναψυχή. Αν όμως λάβουμε υπόψη την ύφεση, την ανεργία και τις κοινωνικές εντάσεις, μια μείζων παρέμβαση στην Αθήνα θα έπρεπε, εκτός από τη βελτίωση του αστικού χώρου, να συμβάλλει ταυτόχρονα στην παραγωγική και κοινωνική ανασυγκρότηση της πόλης, στοχεύοντας σε συγκεκριμένους οικονομικούς κλάδους και κοινωνικές κατηγορίες. Αυτό θα σήμαινε επίσης αλλαγή της γεωγραφικής στόχευσης της παρέμβασης, με στροφή, πιθανότατα, στο δυτικό μέρος του Δήμου Αθηναίων των ευρύτερων ζωνών υποβάθμισης, όπου θα μπορούσε σχε-

<sup>13</sup> Σε ό,τι αφορά στην κερδοσκοπία στις δραστηριότητες αναψυχής, βλ. Σουλιώτης, 2013.

<sup>14</sup> Για την χαμηλή κρατική ικανότητα χάραξης και εφαρμογής αστικών πολιτικών βλ. Souliotis κ.ά., (υπό έκδοση).

διαστεί η χωροθέτηση σύγχρονων παραγωγικών, πολιτιστικών και τεχνολογικών δραστηριοτήτων. Οπωσδήποτε η υλοποίηση της μείζονος αστικής παρέμβασης των επόμενων ετών στην Πανεπιστημίου σημαίνει ότι, εφόσον τουλάχιστον προχωρήσει το έργο, οι όποιοι διαθέσιμοι πόροι θα κατευθυνθούν κατά κύριο λόγο στο προνομιούχο και όχι το "πάσχον" κομμάτι της πόλης.

Η επικέντρωση όμως σε εργαλεία φυσικού σχεδιασμού έχει και μια ακόμη, λιγότερο φανερή συνέπεια: παρά τις προφανείς αντίθετες προθέσεις της μελετητικής ομάδας του ΕΜΠ, είναι εύκολο, κατά την πολιτική και κοινωνική του πρόσληψη, το έργο να αποσυνδεθεί πλήρως από τον κοινωνικό και οικονομικό σχεδιασμό. Αν οι κοινωνικοί, οικονομικοί και θεσμικοί στόχοι είναι απλώς συμπληρωματικοί στην πολεοδομική παρέμβαση τι πιο απλό από το να υλοποιηθεί μόνο η τελευταία και οι πρώτοι (και δυσκολότεροι) να παραπεμφθούν στις καλές και καλές; Αποσυνδεμένη από κοινωνικο-οικονομικούς στόχους, η παρέμβαση στην Πανεπιστημίου διατηρεί την ισχύ και τη θελκτικότητά της χάρη σε μια απλή ιδέα που δύσκολα μπορεί να αρνηθεί κανείς: οι πεζοί και το πράσινο είναι καλύτεροι από τα αυτοκίνητα και το τσιμέντο.

4. Τα πράγματα όμως έχουν πάρει ήδη την τροπή τους: οι αστικές παρεμβάσεις στην Αθήνα έχουν μια μορφή τα τελευταία 15-20 χρόνια η οποία έχει τη σχετική της αποτελεσματικότητά, είναι γενικά αποδεκτή και, παρά την κατάρρευση των συμφραζόμενων που τη δημιούργησαν, έχει ακόμη τη δύναμη της αδράνειάς της. Αν πρόκειται να γίνει μια μείζον παρέμβαση στο κέντρο της Αθήνας τα επόμενα χρόνια, αυτή θα έχει να κάνει με το έργο της Πανεπιστημίου.

Από αυτή την άποψη, είναι ευτύχημα ότι ο σχεδιασμός του έργου είναι σε εξέλιξη και, θεωρητικά, οι τροποποιήσεις είναι ακόμη δυνατές. Την περίοδο αυτή το ίδρυμα Ωνάση έχει αναθέσει σε ομάδα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας μελέτη για το θεσμικό πλαίσιο και σε ομάδα από το Πολυτεχνείο της Ζυρίχης μελέτη για τις κοινωνικές όψεις του έργου<sup>15</sup>.

Ποια θα μπορούσε όμως να είναι η κοινωνική και οικονομική ατζέντα με την οποία θα συνδέονταν, έστω όψιμα, η "ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την Πανεπιστημίου"; Η απάντηση είναι επί της αρχής πολιτική. Αν κάποια κοινωνικο-οικονομική αναπλαισίωση του έργου δεν συμβεί, τότε οι στοχεύσεις θα περιοριστούν στην ενίσχυση του τουρισμού και στην αναζωογόνηση του δημόσιου χώρου μέσα από εφήμερες πολιτιστικές δράσεις. Ακόμη χειρότερα, από την πλευρά της κυβέρνησης (και όχι των μελετητών), οι στοχεύσεις αυτές θα συνεχίσουν να λειτουρ-

<sup>15</sup> Η δεύτερη αυτή μελέτη, η οποία ανατέθηκε με τον τίτλο "Reactivate Athens" στην ομάδα του Alfredo Billembourg από το Πολυτεχνείο της Ζυρίχης, παρουσιάστηκε δημόσια στις 18/11/2013 (Τράτσα, 2013).

γούν ως η άλλη όψη των αστυνομικών επιχειρήσεων εκδίωξης των μεταναστών από το κέντρο σε μια προσπάθεια γενικού εξωραϊσμού.

Κατά την προσωπική μου άποψη, οι αστικές παρεμβάσεις στο κέντρο της πόλης θα πρέπει να αναλάβουν ενεργητικά τον ρόλο τους, στο μέτρο που τους αναλογεί, ως εργαλείων κοινωνικής και οικονομικής ανασυγκρότησης. Η θέση αυτή έχει ορισμένες προφανείς συνέπειες. Πρώτα-πρώτα, η παρέμβαση στην Πανεπιστημίου δεν μπορεί να είναι μονάχα μια υπόθεση της κεντρικής κυβέρνησης. Οπωσδήποτε πρέπει να συνδεθεί με τον στρατηγικό αναπτυξιακό σχεδιασμό του Δήμου, ο οποίος περιλαμβάνει την ενίσχυση της νέων τεχνολογιών και των λεγόμενων "δημιουργικών" δραστηριοτήτων, καθώς και την ίδρυση αντίστοιχων θερμοκοιτίδων. Οι δύο σχεδιασμοί πρέπει να συνδεθούν, ώστε μέρος της υπεραξίας που θα δημιουργήσει η ανασυγκρότηση του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου να κατευθυνθεί σε δραστηριότητες που θεωρούμε σημαντικές για το μέλλον της κοινωνίας και της οικονομίας της Αθήνας.

Ακόμη παραπέρα όμως η κοινωνική και οικονομική ατζέντα των παρεμβάσεων στο κέντρο θα πρέπει να συμπεριλάβει μια θαρραλέα επιλογή ενός περιορισμένου αριθμού προτεραιοτήτων σχετικά με την οικονομική ανάπτυξη και την κοινωνική συνοχή των οποίων το κύριο χαρακτηριστικό θα είναι η στήριξη των ήδη *υφιστάμενων προσπαθειών που κάνουν οι άνθρωποι της πόλης εν μέσω κρίσης*. Παρά και ενάντια στις τεράστιες δυσκολίες της ύφεσης και των περιοριστικών πολιτικών, οι κάτοικοι και οι επιχειρηματίες της πόλης αναλαμβάνουν πρωτοβουλίες αυτοοργάνωσης, δημιουργούν τοπικές κινήσεις, προωθούν μορφές αλληλεγγύης, πειραματίζονται με μορφές νεανικής, συνεργατικής και κοινωνικής επιχειρηματικότητας. Όλες αυτές οι δραστηριότητες δεν έχουν το ίδιο ιδεολογικό πρόσημο, ούτε τις ίδιες προοπτικές επιβίωσης και αποτελεσματικότητας. Όμως θα είναι ένδειξη πραγματικού –και ρεαλιστικού– φιλολαϊκού πολιτικού προσανατολισμού για μια δημοτική ή περιφερειακή αρχή να τις αντιμετωπίσει ως το *κύριο δυναμικό που διαθέτει αυτή τη στιγμή η πόλη*, σε αντίθεση με τις όποιες δογματικές φαντασιώσεις για μια "ανταγωνιστική" Αθήνα που θα λειτουργήσει ως επίκεντρο μιας ριζικά "εξωστρεφούς" εθνικής οικονομίας βασισμένη στις ξένες επενδύσεις. Στην κατεύθυνση αυτή οι δημοτικές και περιφερειακές αρχές και, γιατί όχι, η κεντρική κυβέρνηση θα επιχειρούσαν να συνδέσουν τα διάφορα ζητήματα που άπτονται των παρεμβάσεων στο κέντρο με την "από τα κάτω" δραστηριότητα των κατοίκων και των επιχειρηματιών της πόλης: η επανάχρηση των κενών κτηρίων, η αναδιανομή των αξιών, η χρήση των δημόσιων χώρων, τα φορολογικά κίνητρα για μετασκευές κ.λπ. θα μπορούσαν να προωθηθούν στοχευμένα στην ενίσχυση υπάρχουσών πρωτοβουλιών και δραστηριοτήτων. Ταυ-

τόχρονα, όμως, κάτι τέτοιο θα προϋπέθετε ότι οι φορείς αυτοί θα αναγνωρίζονταν ως ακηδεμόνευτοι συνομιλητές της τοπικής και κεντρικής εξουσίας, πιθανώς μέσα από σχήματα δικτύωσής τους που θα τους έδιναν το απαραίτητο πολιτικό βάρος. Θα προϋπέθετε όμως, ακόμη περισσότερο, την ανάκτηση της αμοιβαίας εμπιστοσύνης μεταξύ της πολιτικής τάξης και των πολιτών.

### **Αναφορές**

- Σουλιώτης Ν. (2013) "Συμβολική οικονομία στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας: αποτίμηση και προοπτικές για μια νέα αστική πολιτική", στο: Μαλούτας Θ., Κανδύλης Γ., Πέτρου Μ., Σουλιώτης Ν. (επ.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα: ΕΚΚΕ και τμήμα Γεωγραφίας Χαροκόπειου Πανεπιστημίου, 91-117.
- Τουρνικιώτης Π. (επιστ. υπευθ.) (2012) "Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας και Πειραιά", Ερευνητικό πρόγραμμα, Γ` Φάση, Αθήνα: Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Τράτσα Μ. (2013) "Αναζητούνται ιδέες για το "φρεσκάρισμα" της Αθήνας", *Το Βήμα*, 18/11/2013. (Διαθέσιμο στο: <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=540384>. Τελευταία πρόσβαση: 19/11/2013).
- Χατζημιχάλης Κ. (2013) "Ο διεθνής ρόλος της Αθήνας, το έλλειμμα σχεδιασμού για το δημόσιο συμφέρον και στο κέντρο της πόλης", στο Μαλούτας Θ., Κανδύλης Γ., Πέτρου Μ., Σουλιώτης Ν. (επ.), *Το κέντρο της Αθήνας ως πολιτικό διακύβευμα*, Αθήνα: ΕΚΚΕ και τμήμα Γεωγραφίας Χαροκόπειου Πανεπιστημίου, 329-346.
- Souliotis N., Sayas I., Maloutas Th. (υπό έκδοση) "Mega-projects, neoliberalization and state capacities: assessing the medium-term impact of the 2004 Olympic Games on Athenian urban policies", *Environment and Planning C*.



# αιχώρος

ΤΕΥΧΟΣ 18 | ΕΤΟΣ 2013  
ISSUE | YEAR

- 4 **Σκάγιαννης Π.**  
Εισαγωγή
- 12 **Σκάγιαννης Π., Καπαρός Γ.**  
Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες
- 66 **Αυδίκος Β.**  
Υποδομές στην Ελλάδα:  
Μια αποτίμηση των ενισχύσεων των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης 1989-2006
- 94 **Καυκαλός Γ., Πιτσιάβα Μ.**  
Χωρικές επιπτώσεις των μεταφορών και πολιτικές προώθησης της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης
- 116 **Γιαννακού Α.**  
Μετρό και αστική μορφή στη Θεσσαλονίκη:  
Χαρακτηριστικά, ιδέες σχεδιασμού για την αλληλοσυνδέσή τους και κρίσιμα εμπόδια
- ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**
- 144 **Τσέκερης Θ.**  
Χωρική διάρθρωση και κατανομή πόρων στο ακτοπλοϊκό δίκτυο άγονων γραμμών του Αιγαίου
- ΑΠΟΨΕΙΣ**
- 158 **RETHINK Πανεπιστημίου: Ο αντίλογος**

ISSN

—  
1109-5008

Webpage

—  
<http://www.aeihoros.gr>