



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ
SOCIÉTÉ DES ARCHITECTES HELLENES

Β Ρ Α Β Ε Ι Ο Α Κ Α Δ Η Μ Ι Α Σ Α Θ Η Ν Ω Ν
P R I X D ' A C A D E M I E D ' A T H E N E S

Η ΠΛΑΤΕΙΑ ΟΜΟΝΟΙΑΣ ΚΑΙ Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ- ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Από την δεκαετία του 60 χρονολογούνται οι πρώτες προτάσεις ειδημόνων για το μέλλον της Αθήνας και την σχέση του με την αντιμετώπιση της κυκλοφορίας λόγω και της ταχύρρυθμης μεταπολεμικής της ανάπτυξης. (Κ. Δοξιάδης, μελέτη W.Smith κλπ.). Την δεκαετία του 80 ξεκινούν οι πρώτες πεζοδρομήσεις από τον Σ. Μάνο, το 90 με το «σπάσιμο της ασφάλτου» και το τραμ της Αθήνας από τον Α. Τρίτση, μετέπειτα από την ΕΑΧΑ με αναπλάσεις και διαπλατύνσεις πεζοδρομίων και πεζοδρομήσεις. Στην συνέχεια και μέχρι σήμερα με την διενέργεια διαγωνισμών και την εκπόνηση ποικίλων ερευνητικών προγραμμάτων και μελετών προς την κατεύθυνση της σταδιακής απαλλαγής του κέντρου της πόλης από την διαμπερή υπερτοπική κυκλοφορία και της απόδοσης του στον πεζό, το ποδήλατο και το τραμ.

Είναι πλέον σαφές ότι το ΙΧ αυτοκίνητο και η σχετική νοοτροπία για την συνεχή και εμμονική χρήση του, απουσία περιορισμών (πλην του δακτυλίου στην Αθήνα ο οποίος έχει από χρόνια πάψει να αστυνομεύεται ουσιαστικά), ελέγχων και κυρώσεων, το έχει πλέον καταστήσει μαζί με την ασυδοσία των δικύκλων και την αδιανόητη ηχορρύπανση και επικινδυνότητα που προκαλούν, δυνάστες των ελληνικών πόλεων και οικισμών.

Συνεπώς η γενική στόχευση της πρωτοβουλίας του σημερινού Δήμου Αθηναίων για την αντιμετώπιση του καθοριστικού αυτού προβλήματος είναι φυσικό να δέχεται κατ'αρχήν την στήριξη των αρμοδίων επιστημόνων (Πολεοδόμων, Συγκοινωνιολόγων, Αρχιτεκτόνων, Κοινωνιολόγων και Κοινωνικών ψυχολόγων, Περιβαλλοντολόγων, Ιστορικών κλπ.) αλλά και σημαντικού μέρους των πολιτών που γνωρίζουν και έχουν ευαισθητοποιηθεί για τα προβλήματα της Αθήνας.

Ωστόσο ο τρόπος σχεδιασμού και υλοποίησης της δοκιμαστικής φάσης των συγκεκριμένων προτάσεων που φέρουν τον γενικό τίτλο «Μεγάλος Περίπατος» αλλά και η ανάπλαση της πλατείας Ομονοίας προκαλούν ένα σχετικό προβληματισμό.

Όπως είναι γνωστό , η κείμενη νομοθεσία ρητά προβλέπει για την διαμόρφωση μείζονος σημασίας δημόσιων χώρων στις Ελληνικές πόλεις την υποχρεωτική διενέργεια Αρχιτεκτονικών Διαγωνισμών.

Στην περίπτωση του «Περιπάτου», όπως και στην προηγηθείσα της πλ. Ομονοίας, υιοθετήθηκε από τον Δ. Αθηναίων με την συναίνεση των συναρμόδιων Υπουργείων μια πρωτόγνωρη λογική fast-track χωρίς την γνωστοποίηση της ταυτότητας των υπευθύνων Αρχιτεκτόνων και Πολεοδόμων και με γενική αιτιολόγηση του κατεπείγοντος των παρεμβάσεων λόγω πανδημίας! Εκ του αποτελέσματος όμως κρίνεται ότι και αυτή η αφανής συμμετοχή αρμοδίων μελετητών υπήρξε ισχνή.

Εξ' άλλου προκαλεί μεγάλη εντύπωση η ταχύτητα λήψης των σχετικών αποφάσεων για νευραλγικά θέματα μεγάλης κλίμακας και σημασίας της Αθήνας, όταν γνωρίζουμε πχ. ότι επί ένα χρόνο η ίδια Δημοτική αρχή δεν προωθεί την υλοποίηση σχετικής πρότασης της αρμόδιας υπηρεσίας της του 5/2017, ελάχιστης κλίμακας και δαπάνης σε σχέση με τον «Περίπατο». Αυτή ,με ανάλογη λογική, αποσκοπεί στην απαγόρευση της διαμπερούς υπερτοπικής κυκλοφορίας από Συγγρού και Φραντζή προς Πειραιώς και Ιερά Οδό (όπως ίσχυε πάντα στο παρελθόν) δια μέσου περιοχής αμιγούς κατοικίας του Κουκακίου, που έτυχε της έγκρισης όλων των αρμοδίων φορέων και για την οποία δημοσιεύτηκε σχετικό ΦΕΚ προ διετίας.

Η πρόταση αφορά την οδό Φιλοπάππου , δρόμο με πληθώρα διατηρητέων κτιρίων σε άμεση σχέση με την Διον. Αεροπαγίτου και τον λόφο Φιλοπάππου, που στηρίχτηκε από τις υπογραφές 135 κατοίκων και της οποίας το κόστος υλοποίησης αφορά την τοποθέτηση ...3-4 απαγορευτικών πινακίδων!

Επανερχόμενοι στις παραπάνω προτάσεις fast-track του Δήμου επισημαίνουμε κατ'αρχήν ότι:

1. Στην Ομόνοια (όπου το ότι ο προηγούμενος Αρχ. Διαγωνισμός του 1997 δεν έδωσε λύση οφείλεται στον τρόπο που διενεργήθηκε και τα μεθεόρτιά του και όχι ασφαλώς στον ίδιο τον θεσμό) χάθηκε μεταξύ άλλων για μια ακόμη φορά η ευκαιρία ενοποίησης της με τον άξονα των Αθηνάς-3^{ης} Σεπτεμβρίου που περιλαμβάνει και τις πλατείες Μοναστηρακίου, Κοτζιά και Βικτωρίας.

Αντίθετα η διαμόρφωση οδήγησε στην δημιουργία ενός ανοίκειου και εσωστρεφούς περάσματος διέλευσης λίγων πεζών εκατέρωθεν ενός «déjà vu» προ 60 ετών σιντριβανιού σε σμίκρυνση, ασύνδετου με την πόλη αλλά και με το πνεύμα του «Περιπάτου» που ακολούθησε μόλις μετά από ένα μήνα.

Πόρρω απέχει το τελικό αποτέλεσμα από τις απαιτήσεις διαμόρφωσης της 2^{ης} σημαντικότερης και ιστορικότερης πλατείας της πόλης ως τόπου συνάντησης και παραμονής των κατοίκων (και όχι μόνο της Αθήνας) όλων των ηλικιών όπως λειτούργησε επί 114 χρόνια (1846-1960) και ιδιαίτερα όταν η επιτυχία αυτού του στόχου αποτελεί το κύριο ζητούμενο του «Περιπάτου».

2. Στον «Μεγάλο Περίπατο» διαπιστώνεται η υλοποίηση σε κλίμακα 1:1 προκαταρκτικών ροών κυκλοφοριακού χαρακτήρα χωρίς αναγνωρίσιμη χωρική επεξεργασία και επίλυση τους σε επίπεδο Πολεοδομικού, Αστικού και Αρχιτεκτονικού σχεδιασμού και ανάλογο διάλογό τους με την πόλη.

Οι διαγραμματικές υποθετικές ροές «διακοσμούνται» με δεκάδες ζαρντινιέρες και με πολυάριθμους ξενόφερτους φοίνικες που διατάσσονται δίπλα στην υφιστάμενη υψίκορμη δενδροστοιχία βραχυχιτώνων της Μ. Βρετανίας (που χρειάζεται συμπλήρωση) και του Μ.Τ.Σ. εν μέρει, για να προσδώσουν ιδιαίτερη έμφαση. Εύλογα το αποτέλεσμα, σαν προκαταρκτικό δείγμα γραφής της όλης πρωτοβουλίας, προκάλεσε την αντίδραση των ειδικών και όχι μόνο.

Και τίθεται πλέον το ερώτημα του κατά πόσον μπορεί η αποδεκτή ως προς τον γενικό της στόχο πρωτοβουλία του Δήμου, που έχει αποτελέσει ήδη αντικείμενο πλειάδας παλαιότερων προτάσεων, να προωθηθεί με την ανάλογη υπεύθυνη και εμπειριστατωμένη θεώρηση της υλοποίησης της, αξιοποιώντας και την συσσωρευμένη εμπειρία από όλα όσα προηγήθηκαν.

Σε ότι αφορά το νομοθετικό κενό για την μη διενέργεια Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού, αυτό θα μπορούσε να αντιμετωπισθεί με την αξιοποίηση και επικαιροποίηση του 1^{ου} βραβείου του Διαγωνισμού «Αθήνα ξανά» του 2013 σαν αφετηριακή μελέτη, πλαισιωμένου από την προηγηθείσα μελέτη του Τραμ του Α.Τρίτση του 1991, εφόσον αυτό είναι σκόπιμο να επεκταθεί και προς βορρά στην Πατησίων, ως συμπληρωματικό προς το Μετρό μέσο σταθερής τροχιάς. Το σύνολο του έργου μπορεί στη συνέχεια να αντιμετωπισθεί σαν φυσική προέκταση αυτού του αρχικού πυρήνα.

Σε γενικές γραμμές προτείνονται μεταξύ άλλων και οι ακόλουθες γενικές κατευθύνσεις για την όλη παρέμβαση:

1. Η θέσπιση κινήτρων για την προστασία και την επαναφορά της κατοικίας, που σήμερα έχει επικίνδυνα συρρικνωθεί, σε ολόκληρο το Ιστορικό Τρίγωνο Κλεάνθη και γενικά την διασφάλιση της χρονικής και χωρικής πολυλειτουργικότητάς του (έμποριο, διοίκηση, υπηρεσίες, αναψυχή κλπ.), όπως και των γειτονικών του συνοικιών (Κολωνάκι, Νεάπολη, Εξάρχεια, Γεράνι, Μεταξουργείο, Γκάζι κλπ.)
2. Ο έλεγχος της επέκτασης των τουριστικών εγκαταστάσεων στην ίδια περιοχή προς αποφυγή της βαθμιαίας διαμόρφωσης ενός μονολειτουργικού χαρακτήρα «τουριστικού χωριού» στην καρδιά της πόλης με καθορισμό της σχετικής φέρουσας ικανότητάς του.
3. Η επέκταση του δικτύου Τράμ προς Βορρά και η σύνδεση των κεντρικών ποδηλατοδρόμων με το ευρύτερο προβλεπόμενο δίκτυο του ΣΒΑΚ.
4. Η παράλληλη και ταχύρυθμη προώθηση της νέας γραμμής 4 του Μετρό, που στο κεντρικό τμήμα της αναπτύσσεται κατά μήκος της οδού Ακαδημίας, προς περαιτέρω μείωση της χρήσης του Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης.
5. Η αντιστοίχιση των προτεινομένων οδεύσεων πεζών και ποδηλάτων με τις αντίστοιχες προβλεπόμενες ροές τοπικών και υπερτοπικών χρηστών ανά ώρα και κατεύθυνση κατά την διάρκεια του 24ωρου και την αποφυγή δημιουργίας ασαφών πλεονασμάτων, ιδιαίτερα στις περιοχές που στερούνται κατοικίας (Β.Ολγας, Β. Αμαλίας κλπ.)

6. Η ανάδειξη των σημαντικών κτιρίων-τοπόσημων της περιοχής με ανάλογο σχεδιασμό της παρέμβασης όπως η Μ. Βρετανία, το ΜΤΣ, η Τράπεζα Ελλάδος, η τριλογία Χάνσεν, το Ρέξ κλπ.

7. Η διασφάλιση του βιοκλιματικού και αειφορικού χαρακτήρα της ανάπλασης ως προτύπου για όσες ακολουθήσουν στην συνέχεια.

8. Η ένταξη οργανικών και λειτουργικών φυτεύσεων με έμφαση στην Αττική χλωρίδα με ανάλογη κηποτεχνική μελέτη για την διασφάλιση της άρρηκτης σχέσης της με την όλη διαμόρφωση σε συνδυασμό και με την παρουσία του νερού.

9. Η αποφυγή της υπερεκτίμησης των προβλεπομένων ροών πεζών που θα οδηγούσε στην επακόλουθη κατάληψη των διατιθεμένων διαδρομών και επιφανειών από τραπεζοκαθίσματα και σχετικές θορυβώδεις ή μη χρήσεις κατά μήκος της ανάπλασης, όπως πάγια συμβαίνει στην χώρα μας. (βλ. Δ. Αρεοπαγίτου, Μακρυγιάννη, Πλάκα, παραλιακό μέτωπο κλπ.) Το αποτέλεσμα θα είναι η καφενοποίηση και της ιστορικότερης περιοχής του κέντρου. Οι χρήσεις αυτές πρέπει να περιοριστούν στα ισόγεια των παρόδιων κτιρίων σαν πρόσθετο κίνητρο για το ζωντάνεμα της περιοχής.

10. Γενικότερα όμως και καταληκτικά, επισημαίνεται ότι η πρόταση πρέπει εγκαίρως να τεθεί υπόψη όλων των συναρμόδιων συλλογικών φορέων (ΤΕΕ, ΣΑΔΑΣ, ΣΕΠΟΧ, ΕΑ, ΕΑΕ, ΣΕΣ κλπ.) προκειμένου να υπάρξει η απαραίτητη ταχύρρυθμη μεν αλλά πολυφωνική και συμπληρωματική συμβολή και σύμφωνη γνώμη τους μέσα από μια ανοικτή διαβούλευση. Αυτή θα συμβάλλει καθοριστικά στην διαμόρφωση της τελικής μορφής της παρέμβασης, που θα καθορίσει για τις επόμενες δεκαετίες τον χαρακτήρα και τις προτεραιότητες της πόλης για μια νέα και διαφορετική Αθήνα αφιερωμένη στους πολίτες της, όλων των ηλικιακών και εισοδηματικών κατηγοριών.

Αθήνα 27/7/2020

Για το Δ.Σ. της ΕΑΕ



Ο Πρόεδρος Α.Δ. Τριποδάκης

