

**Ο**λους μάς απασχολεί το πρόβλημα της ύφεσης στην οικοδομική δραστηριότητα, που προέκυψε κι αυτό από την οικονομική κρίση. Η ανέγερση νέων οικοδομών διακόπηκε, οι ήδη κατασκευασμένες δεν πωλούνται, οι υποβολές νέων αδειών έχουν περιοριστεί, κ.ο.κ. Μήπως, όμως, πέραν της κατασκευής νέων οικοδομών, το έργο των μηχανικών δεν επεκτείνε-

τος χώρος κυκλοφορίας, όταν δεν επιβαρύνουμε το δημόσιο χώρο για τις ανάγκες του πεζού (πεζοδρόμια, πλατείες, κοινόχρηστο πράσινο) δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες ούτε του 1/3 των αυτοκινήτων των κατοίκων, ακόμα και αν επιτραπεί η στάθμευση και στις δύο πλευρές της<sup>1</sup>.

Η αντιμετώπιση, προφανώς, πρέπει να ανοίξει πολλά μέτωπα. Ένα από αυτά, η στάθμευση κάτω από πλα-

των χρηστών/κατοίκων στην κατασκευή του και στην απόκτηση του οικοπέδου –χωρίς να αποκλείεται η περίπτωση της αντιπαροχής– σε συνδυασμό με την επιχορήγηση από την πολιτεία.

Με τις σημερινές συνθήκες, πιστεύουμε ότι μια ακόμη λύση πρέπει να τεθεί υπόψη αρμοδίων και κυρίως δυναμένων να διαμορφώσουν μια νέα τεχνολογία, όπως είναι το ΤΕΕ. Η λύση

## Αξιοποίηση της κρίσης στην οικοδομή και στη στάθμευση

των  
**ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ Ι. ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΥ\***,  
**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ Σ. ΡΟΔΗ\*\***,  
**ΑΛΚΗΣΙΣ Π. ΡΟΔΗ\*\*\***

τα και στις αναπλάσεις υφισταμένων. Οι τελευταίες έχουν απόλυτη ανάγκη εκσυγχρονισμού, ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις και συνθήκες διαβίωσης. Όμως, στόχος μας σε αυτό το κείμενο δεν είναι να παρουσιάσουμε συνολικά τις κατηγορίες των αναγκαίων μετασκευών, που θα καταστήσουν τις υφιστάμενες οικοδομές «αξιόμαχες»

τιές και δημόσιους χώρους, χωρίς να αποκλείεται, έχει τα γνωστά τρωτά σημεία: δαπανηρή κατασκευή, εξασφάλιση υψηλού πρασίνου, και, κυρίως, αδυναμία κάλυψης των αναγκών στάθμευσης των κατοίκων, αφού η εκμετάλλευση προσφέρεται στον κατασκευαστή που διέθεσε τα κεφάλαια υλοποίησης του έργου. Ως αποτέλεσμα, για να είναι το έργο οι-

αυτή έχει ως στόχο την ένταξη ορισμένων θέσεων στάθμευσης τροχοφόρων (αυτοκινήτων και δίκυκλων) μέσα στα υφιστάμενα ακίνητα. Σε περίπτωση που το πραγματοποιημένο ποσοστό κάλυψης το επιτρέπει, θέσεις στάθμευσης μπορούν να εξασφαλιστούν στους σκάλπτους χώρους, δημιουργώντας την κατάλληλη πρόσβαση από την οδό. Οι θέσεις αυτές μπορούν επίσης να «θάβονται» υπογείως εντός του περιγράμματος του σκάλπτου χώρου, με τη βοήθεια πλατφόρμας κατακόρυφης κίνησης, χωρίς να δημιουργούν οπτική όχληση και χωρίς να καταλαμβάνουν τον ζωτικό υπαίθριο χώρο (φωτ. 1. αναβατώριο αυτοκινήτων, σε σκάλπτο χώρο κτιρίου της Αθήνας, που οδηγεί σε υπόγειους χώρους στάθμευσης).



για μερικές ακόμα δεκαετίες. Για πολλές από τις κατηγορίες αυτές, έχει ήδη γίνει συστηματικό μελετητικό έργο (π.χ. κατευθύνσεις για τον έλεγχο της στατικής επάρκειας και την ενίσχυση, αρχιτεκτονικές διασκευές, ηλεκτρομηχανολογικός εκσυγχρονισμός, αποκατάσταση προσώψεων κλπ.) από το ΤΕΕ και από άλλους φορείς.

Υπάρχει, παρ' όλα αυτά, μια κατηγορία μετασκευών που «έχει ξεχαστεί». Πρόκειται για την απόκτηση μέσων σε υφιστάμενα ακίνητα, χώρων στάθμευσης. Έτσι, φθάνουμε σε έναν ακόμα στόχο, την εξασφάλιση χώρων στάθμευσης «εκτός οδού». Είναι γνωστό ότι η «οδός», ο διατιθέμενος αυ-

κονομικά συμφέρον ως επένδυση, θα μπει ενοίκιο στάθμευσης τέτοιο, που εντέλει θα απευθύνεται μόνο σε εργαζομένους και επισκέπτες, αυτούς δηλαδή που θα έπρεπε ούτως ή άλλως να κινούνται κυρίως με τα Μέσα Μαζικών Μεταφορών.

Υπάρχουν, βέβαια, και άλλες δυνατότητες όπως η κατασκευή ενός πολυώροφου garage ανά οικοδομικό τετράγωνο σε τυχόν διαθέσιμο οικόπεδο. Αλλά και αυτού του τύπου το garage, αντί να δοθεί προς εκμετάλλευση στον κατασκευαστή θα έπρεπε να προορίζεται για εξυπηρέτηση των κατοίκων. Μία σχεδόν ιδανική λύση θα αποτελούσε η οικονομική συμμετοχή

Όταν, όμως, το ποσοστό κάλυψης είναι μεγάλο, η πρότασή μας είναι οι θέσεις στάθμευσης να εξασφαλιστούν μέσα στον υφιστάμενο οικοδομικό όγκο. Ήδη, διαπιστώνουμε ότι τα κενά ισόγεια –(πρώην καταστήματα κλπ.)– ιδιαίτερα σε περιοχές εκτός κέντρου, αυξάνονται λόγω της κρίσης, με ταχύ ρυθμό. Αλλά και πολλά ημιυπόγεια και υπόγεια, χαρακτηρισμένα ως «κώροι βοηθητικής χρήσης», είτε έχουν αποκτήσει παράνομα κύρια χρήση, είτε «υποαπασχολούνται». Εξάλλου, οι γκαρσονιέρες που κάποτε –ίσως και τώρα– καταλάμβαναν αυθαίρετα ακατάλληλους υπόγειους χώρους,

\* Ομότιμος καθηγητής  
Πολοδομίας ΕΜΠ

\*\* Διπλωματούχος Πολιτικός  
Μηχανικός ΕΜΠ, Κατασκευαστής

\*\*\* Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ,  
Maud Haivaki University, PID  
TuDent. Εντεταλμένη Λειτουργός  
Πανεπιστημίου Πατρών

αν θέλουμε να σεβόμαστε τον ανθρώπινο παράγοντα, πρέπει να τιςβάλουμε άμεσα στο στόχαστρο, ώστε στο μέλλον να εξαφανιστούν. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, είναι προφανές, ότι οι κατά καιρούς ρυθμίσεις «νομιμοποίησης» αυθαίρετων χρήσεων στα υπόγεια, για εισπρακτικούς λόγους, το οποίο και πάλι συζητείται -και ιδίως από το Υπουργείο Οικονομικών- θα πρέπει να σιγματοστούν και να αποκλειστούν.

Βέβαια, η είσοδος και η πρόσβαση τροχοφόρων σε χώρους διαφορετικής στάθμης από αυτήν της οδού, αποτελεί μια πρόκληση για έναν τεχνικό (πολ μηχανικό, συγκοινωνιολόγο, αρχιτέκτονα, μηχανολόγο κλπ.). Ομοίως πρόκληση αποτελεί και η εξασφάλιση των ιδίων των χώρων στάθμευσης.

Μία πιθανή λύση -πολλές φορές τη μοναδική- για μετατροπή υφιστάμενων χώρων σε garage, προσφέρουν τα αυτοματοποιημένα συστήματα στάθμευσης, συρρικνώνοντας τον απαιτούμενο όγκο πρόσβασης και στάθμευσης. Χρησιμοποιώντας αυτοματοποιημένα συστήματα, οι ράμπες και οι διάδρομοι μπορούν να αποφευ-

πιοχική της Αθήνας). Πλατφόρμες με μικρή γωνία κλίσης μειώνουν το απαιτούμενο ύψος ισογείου για ανεξάρτητες θέσεις (2,95 μ.), ενώ το ύψος ελαχιστοποιείται (2,80 μ.) και δε χρειάζεται η υποβάθμιση στο υπόγειο<sup>5</sup>, όταν οι «στοιβαγμένες» θέσεις είναι εξαρτημένες. Λύσεις, όπου το υπόγειο λειτουργεί συνδυαστικά με το χώρο, κάτω από τον ακάλυπτο, είναι επίσης εφικτές (φωτ. 4. Χρήση αυτοματοποιημένων συστημάτων στάθμευσης σε αποκατάσταση διατηρητέου κτιρίου στο Λουξεμβούργο<sup>6</sup>). Δεν πρέπει να απορρίπτεται -σε ειδικές, όμως, περιπτώσεις- και η πρόταση για χώρους στάθμευσης σε επίπεδα υψηλότερα του ισογείου (όροφοι, δώμα) ιδίως σε κτίρια για τα οποία έχει υπολογιστεί εξαρχής αυξημένο φορτίο<sup>7</sup>.

Φυσικά πλην της αρχιτεκτονικής, στατικής, ηλεκτρομηχανολογικής διάστασης του ζητήματος, υπάρχουν ακόμα δύο εξίσου σημαντικές: Η πρώτη είναι η οικονομική και η δεύτερη η ιδιοκτησιακή.

Ός προς την πρώτη, την οικονομική, οι δυσκολίες είναι ασφαλώς γνωστές. Είναι δεδομένο ότι ο κάθε ιδιο-



νήτων βλέπουμε ότι προωθείται και ο αριθμός τους -αν μάλιστα με το καλό αρχίσει να υποχωρεί η κρίση- θα αυξηθεί τόσο, που οι λύσεις που προτείνουμε θα γίνουν ακόμα πιο ελκυστικές. Άρα ας είμαστε προετοιμασμένοι.

Όσον αφορά τη δεύτερη διάσταση, υπάρχει η δυσκολία ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς, τις τυχόν αντιδράσεις από τη γενική συνέλευση μιας πολυκατοικίας κ.ο.κ. Όμως, συχνά, διαπιστώνουμε ότι ακόμα και σήμερα εγκαθίστανται σε υπόγειους ή άλλους χώρους των οικοδομών νέες χρήσεις οκληρότατες και μάλιστα ασύμβατες με τις νόμιμες χρήσεις (όπως π.χ. οι γνωστές ως «κυβανομικού ελέγχου»). Θα μπορούσαν επομένως -προφανώς κατά νόμιμο τρόπο- να αντιμετωπιστούν οι δυσκολίες αυτές.

Με την ευκαιρία αυτή ας τονιστεί ότι για κάθε περίπτωση θα χρειαστεί τόσο η σύνταξη πλήρων μελετών στους σχετικούς τομείς, όσο και η έκδοση της οικοδομικής άδειας. Και γι' αυτούς τους λόγους θεωρήσαμε στην αρχή αυτής της εισήγησης, ότι με τα προτεινόμενα υπάρχει ελπίδα αναθέρμανσης της οικοδομής.

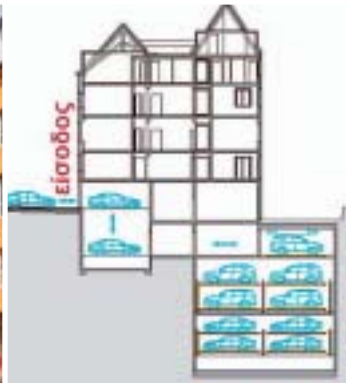
Συμπερασματικά, θα θέλαμε να προτείνουμε στο ΤΕΕ να δημιουργήσει σε πρώτη φάση μια συναφή διεπιστημονική ομάδα εργασίας που θα αξιολογήσει τα προτεινόμενα και, στην περίπτωση που διαπιστώσει ότι υπάρχουν δυνατότητες, να προτείνει τα κατάλληλα βήματα<sup>8</sup>. Και μόνον «οδηγίες» προς ενδιαφερομένους (ιδιοκτήτες, συντάκτες μελετών κ.ά.), αν εκδίδονταν από το ΤΕΕ θα ήταν κι αυτό ένα σημαντικό βήμα.

Στο παρελθόν είχαμε προτείνει και την κανονιστική ρύθμιση, δηλαδή την

υποχρεωτική ένταξη χώρων στάθμευσης και σε υφιστάμενες οικοδομές με κυμαινόμενη περίοδο χάριτος ανάλογα με τις στεγαζόμενες χρήσεις. Έτσι, με την πάροδο 15-20 χρόνων ένα κτίριο δε θα μπορεί εκ των πραγμάτων να είναι ανταγωνιστικό αν δεν υποστηρίζεται από τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις, όπως η στάθμευση και η πρόσβαση τροχοφόρων. Και αυτή η δυνατότητα θα έπρεπε να εξεταστεί από την αντίστοιχη διεπιστημονική ομάδα. Στο παρόν κείμενο, πάντως, προτείνεται η ανάληψη επιστημονικής και επιχειρηματικής δράσης εκ μέρους των καθ' ύλην αρμόδιων (μηχανικών - μελετητών, κατασκευαστών - ιδιοκτητών ακινήτων, ιδιοκτητών οχημάτων κ.ά.). Ελπίζουμε στην ανταπόκριση του ΤΕΕ και του τεχνικού κόσμου.

**1. Ως παράδειγμα οικοδομικού τετραγώνου της Αθήνας, θεωρήσαμε το Ο.Τ. «3911» στο Κολωνάκι, το οποίο αποτελείται από 22 πολυκατοικίες με 183, συνολικά, ιδιοκτησίες. Η περίμετρος του «3911» έχει μήκος 376,58 μέτρα και στις τέσσερις οδούς που το περικλείουν μπορούν να φιλοξενηθούν 60 αυτοκίνητα. Κατά συνέπεια, αντιστοιχεί 1 θέση στάθμευσης ανά 3 ιδιοκτησίες. Ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης μειώνεται και η αναλογία γίνεται ακόμα δυσμενέστερη, εάν λάβουμε υπόψη τις προσβάσεις σε ιδιωτικά ή μη garage, τις θέσεις που απευθύνονται στους επισκέπτες της περιοχής και τους κάδους απορριμμάτων.**

**2. Εξελεγκμένα μηχανικά συστήματα πρόσβασης και στάθμευσης τροχοφόρων πέραν των συμβατικών αναβατή-**



χθούν ενώ οι πιθανότητες ζημιάς και κλοπής μειώνονται. Η εισαγωγή τέτοιων τεχνολογικών καινοτομιών<sup>2</sup> διευρύνει τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό και διευκολύνει το στατικό υπολογισμό στην εύρεση χώρων στάθμευσης σε υπάρχοντα κτίρια (φωτ. 2. Σύστημα στάθμευσης σε ιστορικό κτίριο του 1545 στο Irltingen στη Γερμανία<sup>3</sup>). Με πρόσβαση από το ισόγειο<sup>4</sup> των κτιρίων θα μπορούσαν, παραδείγματος χάριν, να φιλοξενηθούν δύο επίπεδα στάθμευσης σε ένα μόνο επίπεδο οδήγησης (φωτ. 3. Σύστημα εξαρτημένων θέσεων στάθμευσης σε κεντρική

κτήτης τροχοφόρου πλήττεται σήμερα από την ανεξέλεγκτη κατάσταση στη στάθμευση, που κυριαρχεί στον τόπο μας. Ίσως, λοιπόν, να έχει «κάτω από το μαξιλάρι» ή σε κάποιο τραπεζικό λογαριασμό ορισμένα χρήματα, ή ίσως να θέλει να δανειστεί με κάποιο τρόπο ώστε να λύσει σε μόνιμη βάση το πρόβλημα στάθμευσης. Φυσικά, θα ήταν ιδιαίτερα ενθουσιασμένος αν είχε και κάποια επιχορήγηση. Όλα αυτά πρέπει να εξεταστούν ώστε να αντιμετωπιστεί το οικονομικό θέμα. Θα αναρωτηθεί βέβαια κανείς: Είναι η κατάλληλη εποχή σήμερα; Η αγορά αυτοκι-

συνέχεια στη σελίδα 57

## συνέχεια από τη σελίδα 24

ρων, εμφανίστηκαν για πρώτη φορά στα μέσα της δεκαετίας του '50 σε κέντρα πόλεων της Ευρώπης και της Ασίας (Γερμανία, Αυστρία, Κορέα) με μεγάλη πληθυσμιακή πυκνότητα, ως απάντηση στο πρόβλημα στάθμευσης. Εφαρμόστηκαν σε νέα ή διατηρητέα κτίρια και σύντομα τα αυτοματοποιημένα συστήματα στάθμευσης υιοθετήθηκαν από την Ιαπωνία και τις Ηνωμένες Πολιτείες και στη συνέχεια εξαπλώθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '80 σε Αυστραλία, Νοτιοανατολική Ασία, Φιλιππίνες και Σιγκαπούρη.

3. [http://www.woehr.de/projekte/index.php#iptingen\\_c543](http://www.woehr.de/projekte/index.php#iptingen_c543)

4. Προς αυτή την κατεύθυνση βοηθά και η έως τώρα εφαρμοσμένη νομοθεσία, αφού οι ΓΟΚ στην πλειοψηφία τους όριζαν μεγαλύτερα μεγέθη ύψους στο ισόγειο σε σχέση με τον τυπικό όροφο.

5. Σε μία τέτοια περίπτωση μπορεί να απαιτείται ενίσχυση της οροφής του υπογείου.

6. [http://www.woehr.de/de/projekte/luxemburg\\_p582/index.htm](http://www.woehr.de/de/projekte/luxemburg_p582/index.htm)

7. Σε υφιστάμενα κτίρια δεν είναι εφικτή η λύση αυτή ή μπορεί να εφαρμοστεί με πολύ μεγάλη δυσκολία (ειδικές ενισχύσεις, λεπτομερείς υπολογισμούς), αφού το φορτίο, σύμφωνα με τη νομοθεσία, που μπορεί να φέρει ο όροφος με χρήση κατοικίας είναι 200kg/m<sup>2</sup> και για χώρο στάθμευσης 500kg/m<sup>2</sup>, έστω και αν το πραγματικό είναι αρκετά χαμηλότερο.

8. Προφανώς θα θεθούν υπόψη της σχετικής ομάδας σχετικά ερευνητικά προγράμματα που ήδη από ετών έχουν εκπονηθεί στο ΕΜΠ (βλ. μεταξύ άλλων: Αραβαντινός, Γετίμης, Πρωτοψάλτης, Χριστοφιλόπουλος, 1987. «Ανάπλαση Προβληματικών Περιοχών Κατοικίας Υψηλών και Μέσων Πυκνοτήτων στα Αστικά Κέντρα», Θέματα Προγραμματισμού, 35, Αθήνα: Έκδόσεις ΚΕΠΕ), καθώς και οι εμπειρίες που έχουν συγκεντρωθεί από ανάλογες εφαρμογές στην Ελλάδα και περισσότερο στο εξωτερικό. Υπενθυμίζεται ακόμα ότι έχουν διεξαχθεί και σχετικά συνέδρια (βλ. Ημερίδα IMET, ΕΚΕΤΑ 2005 «Προς μία Πρακτική Αντιμετώπιση του Προβλήματος Στάθμευσης στις Αστικές Περιοχές: Τεχνολογίες και Διαδικασίες Δημιουργίας Νέων Χώρων Στάθμευσης εκτός Οδού»).

**Η** συζήτηση για την απομάκρυνση των εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων του ΕΜΠ από το συγκρότημα της Πατησίων και η εγκατάσταση σε αυτό νέων χρήσεων έχει επανληφθεί σε διάφορες συγκυρίες στο παρελθόν. Ως λόγοι έχουν αναδειχθεί είτε κίνητρα ανάλογα προς τα σημερινά (το 1973 επί δικτατορίας), ή και λειτουργικές ανάγκες της πόλης (το 1993 με ένα σχέδιο για επέκταση του Αρχαιολογικού Μουσείου).

### Μια «νέα» ιδέα με ιστορία 40 χρόνων

Αρχές δεκαετίας του '90 αναπτύσσεται, όμως, και μια σημαντική, εσωτερικά στο Ίδρυμα, συζήτηση για το θέμα αυτό, με στόχο τη χάραξη στρατηγικής για τη μελλοντική χρήση των εγκαταστάσεων του

κοινότητας. Η συζήτηση απασχολήσε όλα τα επίπεδα λειτουργίας του Ίδρυματος, η οποία κατέληξε στο σχήμα: Ναι στην επέκταση των νέων εργαστηριακών υποδομών στην Πολυτεχνειούπολη, αλλά με ταυτόχρονη αναβάθμιση του ιστορικού συγκροτήματος της Πατησίων. Ανάλογη στρατηγική υιοθετήθηκε και από το Πανεπιστήμιο Αθηνών, που δεν το εγκατέλειψε, αλλά το αναβάθμισε και χρησιμοποίησε εντατικά τις δικές του εγκαταστάσεις.

Επομένως, η «ιδέα» της μετακόμισης του ΕΜΠ δεν είναι «νέα». Απλά, αγνοεί την ιστορία και ώριμες επεξεργασίες του θέματος. Σε χρόνο εκπληκτικά σύντομο, συνέκριναν οι ηγεσίες του Υπουργείου Παιδείας και του Δήμου Αθηναίων, μεζών και ελάσων αντιπολίτευση, και το θέμα συζητήθηκε, ερήμην του Πολυτε-

χουσίου, μέσα από τα αλληπάλλληλα σκάνδαλα, διεθνή και επικώρια. Απονομιμοποίηση, που εκφράστηκε και στην ένταση των γεγονότων του Δεκεμβρίου. Ένα αναμφισβήτητο πλεονέκτημα είναι ότι η εφαρμογή της δεν απαιτεί άμεσο οικονομικό κόστος ή πολύπλοκη σκέψη και οργάνωση. Πού οδηγεί, όμως;

Μπορεί να υιοθετηθεί η πολιτική απομάκρυνσης από το κέντρο της πόλης των λειτουργιών που θεωρούνται εστίες ή στόχοι της πολιτικής ζύμωσης -με όλες τις αντιπαράθεσεις και εκδηλώσεις αμφισβήτησης που καταστατικά αυτή συνεπάγεται στο πλαίσιο των δημοκρατικών καθεστώτων; Μπορεί έτσι να προωθηθεί η απομάκρυνση και των άλλων κεντρικών πανεπιστημιακών κτιρίων; Θα απομακρυνθεί η Βουλή (έχει ήδη αναφερθεί αυτό) και όσα υποου-

## «Πρέπει» να μετακομίσει και το Πολυτεχνείο από το κέντρο της Αθήνας;

Ίδρυματος στις δύο περιοχές ανάπτυξής του: την Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου και το κέντρο της πόλης. Εμπλουτίστηκε από έρευνες και συνεντεύξεις που αντιμετώπιζαν το ζήτημα της χωροθέτησης των πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων, τόσο στον ευρωπαϊκό όσο και στον ελλαδικό χώρο, μετά τη μεγάλη τάση φυγής από τις πόλεις κατά τις δεκαετίες '60 και '70. Αναδείχθηκαν ενδιαφέρουσες απόψεις, όχι μόνο για τη σημασία που έχει για την ποιότητα και οργάνωση της ακαδημαϊκής ζωής, η χωρική ένταξη των εγκαταστάσεων στον κεντρικό, συνεκτικό ιστό των πόλεων, αλλά και για τη σημασία που έχει για το χαρακτήρα και την κοινωνική πολυσυλλεκτικότητα των κεντρικών περιοχών η άμεση και καθημερινή παρουσία εκεί της ακαδημαϊκής

χνείου, στο Δημοτικό Συμβούλιο. Συνεχίζει, δε, να απασχολεί έντονα τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, κυρίως όσα θέλουν να αναδείξουν μια ευρύτερη συναίνεση σε αυτή την πρόταση.

Ποιο, όμως, είναι το περιεχόμενο της «νέας» ιδέας: Η δημιουργία ενός μουσείου που θα αποφορτίσει την περιοχή από την ένταση που δημιουργούν τα επεισόδια, με επίκεντρο τα κτίρια του ΕΜΠ. Η επικινδυνότητα της περιοχής λειτουργεί αρνητικά για την εμπορική φήμη των καταστημάτων, τελικά πλήττει τους κατοίκους των Εξαρχείων.

### Διακυβεύματα μιας επικοινωνιακής ιδέας για τη διαχείριση της κρίσης

Η «μετακόμιση» του Πολυτεχνείου αναμφισβήτητα γίνεται κατανοητή ως ανάγκη να αρθρωθεί μια θεαματική επικοινωνιακή κίνηση - απόληξη της πολιτείας σε μια φάση έντονης απονομιμοποίησης της ε-

των

**ΜΑΡΙΑΣ ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ,**  
**ΓΙΑΝΝΗ ΠΟΛΥΖΟΥ\***

γεία μένουν ακόμη στο κέντρο; Τι θα πρέπει να γίνει, ενδεχομένως αύριο, με τα κτίρια της ΓΣΕΕ ή της Λυρικής Σκηνής; Δηλαδή τις σημαντικές κεντρικές δημόσιες λειτουργίες, που κατά την πρόσφατη κρίση αποτέλεσαν επίκεντρο πολιτικής ζύμωσης με καταλήψεις και εκδηλώσεις; Το κέντρο της πόλης είναι πραγματικά ο προνομιακός τόπος έδρασης των θεσμών της εξουσίας και των δημοσίων λειτουργιών, που έτσι αποκτούν μεγαλύτερη ορατότητα, συμπλέκονται με τα άλλα επίπεδα της κοινωνικής ζωής και, καταστατικά, μπορούν να αποτελέσουν αντικείμενο αμφισβήτησης. Τι σημαίνει πολιτικά και πολιτειακά η «κάθαρση» του κέντρου από τους χώρους αυτούς;

Θα προσθέσουμε ένα ακόμη βασικό ερώτημα: Γιατί αφήνεται να συγχέεται ιδεολογικά η αμφισβήτη-

\* Αρχιτέκτονες Πολεοδόμοι, Καθηγητές ΕΜΠ  
TuDent. Εντεταλμένη Λειτουργ.  
Πανεπιστημίου Πατρών



ση και οι πράξεις πολιτικής εξέγερσης με την ανομία και την εγκληματικότητα, κάτω από τον όρο «βία»; Μήπως αυτή η «σύγχυση» αποτελεί ένα σημαντικό, επικοινωνιακό επίσης, μέσο απαξίωσης της πολιτικής δράσης, σε μια φάση έντονης απονομομοίησης της κυβέρνησης; Ισχυριζόμαστε ότι αυτήν ακριβώς τη σύγχυση εξυπηρετούν λόγοι και πολιτικές που ανάγουν τα πανεπιστήμια σε «μαγνήτες» ή «πυκνωτές» των επεισοδίων «βίας» στο κέντρο, ενώ τέτοια επεισόδια αφθονούν και στις άλλες περιοχές, εντός και εκτός κέντρου. Ισχυριζόμαστε, ακόμη, ότι μια ανάλυση χωρίς τα φίλτρα προκαταλήψεων ή σκοπιμοτήτων, μπορεί να οδηγήσει σε ακριβώς αντίστροφα συμπεράσματα. Εξηγούμε αμέσως:

Όπως ξέρουμε, μέσα στο κέντρο υπάρχουν περιοχές όπου «ελεγχόμενα» συγκεντρώνονται οι χρήσεις που συνδέονται με τα ναρκωτικά. Μια τέτοια περιοχή είναι η περιοχή της Πλατείας Θεάτρου, όπου η «κωροθέτηση» της διακίνησης ναρκωτικών προστέθηκε στις εμπορικές χρήσεις που είχαν εγκατασταθεί από μετανάστες, σηματοδοτώντας ένα φαύλο κύκλο υποβάθμισης, η οποία οδήγησε σε μια διάχυτη αίσθηση «άβιατου» στο κέντρο. Ήδη, της αποδίδεται ο χαρακτηρισμός του «γκέτο» και αποτελεί αντικείμενο διάχυτων ρατσιστικών αντιδράσεων. Μια σύγκριση με την περίπτωση των Εξαρχείων είναι αποκαλυπτική: Εκεί, σε άμεση γειτνίαση με το Πολυτεχνείο, έχει επίσης «κωροθετηθεί» μια ανάλογη πιάτσα ναρκωτικών. Η παρουσία, όμως, της ακαδημαϊκής κοινότητας έχει αποτρέψει την γκετοποίηση της περιοχής, ενώ η «κωροθέτησή» της συνεπάγεται σημαντικά προβλήματα για την καθημερινή λειτουργία, τόσο του Πολυτεχνείου όσο και της Σχολής Καλών Τεχνών. Ισχυριζόμαστε, έτσι, ότι σε ένα πρώτο επίπεδο, και σε αντίθεση με τους δηλωμένους στόχους της «ιδέας», η απομάκρυνση των εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων χωρίς μια άλλη ολοκληρωμένη πολιτική, θα αυξήσει την «επικινδυνότητά» της, και τελικά αυτή θα μειώσει έτι περαιτέρω την εμπορική της έλξη. Αντίστοιχα, ισχυριζόμαστε ότι και η «βία» που αναπτύσσεται όταν οι διαδηλώσεις μεταβάλ-



λονται σε μάχες στο κέντρο της Αθήνας, ωθείται συχνά σκόπιμα και περιορίζεται στο Πολυτεχνείο, μειώνοντας τις επιπτώσεις και την «επικινδυνότητα» των άλλων περιοχών του κέντρου. Συμπέρασμα: Η «ιδέα» της απομάκρυνσης του Πολυτεχνείου από το κέντρο δεν εξυπηρετεί τους δηλωμένους στόχους της άμεσης αστυνομικής προστασίας της περιοχής.

### Η «ανεπαίσθητη» (;) διάβρωση της κεντρικότητας στην Αθήνα και το Πολυτεχνείο

Πέρα, όμως, από τους προβαλλόμενους άμεσους στόχους αστυνομικής προστασίας, σε ποιο ευρύτερο πλαίσιο δομής και οργάνωσης της πόλης εντάσσεται η «ιδέα» για μετακόμιση του Πολυτεχνείου από το κέντρο και πώς μπορούν να αποτιμηθούν οι ευρύτερες επιπτώσεις μιας τέτοιας πολιτικής;

Ξέρουμε ότι η Αθήνα βρίσκεται από τη δεκαετία του '90 σε φάση σαρωτικών μεταλλαγών. Ένας σημαντικός παράγοντας γι' αυτές, είναι τα μεγάλα κυκλοφοριακά έργα που, κυριολεκτικά, αλλάζουν τη δομή της γεωγραφίας της Αττικής, βάζοντας στην αγορά ακινήτων νέες περιοχές. Σύμφωνα με το κυρίαρχο νεοφιλελεύθερο πρότυπο ανάπτυξης των πόλεων, η μεγάλη διεύρυνση της αγοράς γης συντονίστηκε με τη δραστηριοποίηση μεγάλων εταιρειών που επικε-

ντρώθηκαν στην κατασκευή νέου τύπου κτιριακών εγκαταστάσεων. Έτσι, μέσα από τη νέα δυναμική του χρηματιστηρίου και του real estate, αναπτύχθηκαν πολύ μεγάλα κτιριακά συγκροτήματα εμπορίου, ψυχαγωγίας, γραφείων, τα οποία λειτουργούν χωρίς συνέχεια με το συνεκτικό αστικό ιστό και, φυσικά, ανταγωνίζονται το κέντρο της πόλης.

Η έντονη και χωρίς σχεδιασμό αυτή διάχυση των κεντρικών χρήσεων συνοδεύτηκε και από τη σταδιακή απομάκρυνση πολλών υπουργείων, με εμβληματικότερη εκείνη του Υπουργείου Παιδείας, σε οικόπεδο στα «μετόπισθεν» του εμπορικού συγκροτήματος «The Mall». Αυτή η πρακτική απομάκρυνσης της Δημόσιας Διοίκησης ανταποκρίνεται σε μια πολιτική «εξυγίανσης» του κέντρου από όποιες λειτουργίες αποτελούν εστίες πολιτικής ζύμωσης. Από την άποψη αυτή, μπορεί να θεωρηθεί ως πρόδρομος της «ιδέας» για τη μετακόμιση (και) του Πολυτεχνείου.

Ίσως, δεν είναι τυχαίο, ότι φέτος, μετά το ξέσπασμα της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, για πρώτη φορά επισημαίνεται και κρίση στο ιστορικό κέντρο, με μεγάλη πτώση του τζίρου των μικρών και μεσαίων καταστημάτων. Αποδόθηκε και στα γεγονότα του Δεκεμβρίου. Τα στοιχεία, όμως, δείχνουν ότι δε σημειώθηκε συνολικά μεγάλη πτώση του εμπορικού τζίρου, αλλά αναδιανομή του υπέρ των περιφε-

ρειακών μεγάλων εμπορικών συγκροτημάτων. Βλέπουμε, δηλαδή, ότι οι μικρομεσαίες εμπορικές επιχειρήσεις του κέντρου, για πρώτη φορά, υπέστησαν τόσο έντονα τις συνέπειες της διάβρωσης της κεντρικότητάς του. Έτσι, οι μεταλλαγές στη δομή της πόλης άγγιξαν και τις κοινωνικές σχέσεις και ιδιαίτερα τα μεσαία στρώματα.

Σε αυτήν τη σημερινή δημόσια συζήτηση, που θεωρούμε ότι εκ των πραγμάτων θα διευρυνθεί, θα θέλαμε να επαναλάβουμε μια συνοπτική θέση που διατυπώθηκε στο πλαίσιο των συζητήσεων για το μέλλον του ιστορικού συγκροτήματος της Πατησίων: «Το κέντρο είναι, πραγματικά και συμβολικά, μια πολυλειτουργική περιοχή της πόλης, ανοικτή σε οργανικές σχέσεις με το μεγαλύτερο δυνατό φάσμα κοινωνικών ομάδων, τόπος όπου εγγράφονται τα συνεκτικά στοιχεία της κοινωνίας. Το πανεπιστήμιο, θεσμός που κατεξοχήν εκφράζει την πολιτιστική συνοχή της κοινωνίας [...] έχει μια προνομιακή σχέση με το κέντρο της πόλης».

Ας μας επιτραπεί να επενθυμίσουμε ότι το Πολυτεχνείο, όπως προκύπτει από την ιστορία του και την παρουσία του στα ευρύτερα πολιτικά γεγονότα, έχει αναλάβει αυτόν τον προνομιακό ρόλο σε σχέση με το κέντρο της πόλης. Ως θεσμός, αλλά και θέση στο κέντρο, ανέδειξε μια ιδιαίτερη δύναμη γέννησης πολιτικών γεγονότων με την ένταση του ριζικά καινούριου, ανανεώνοντας τους συμβολισμούς που έχουν εγγραφεί στην ταυτότητα του χώρου.

Αναμφισβήτητο, το υψηλό επίπεδο των σπουδών του έχει ιδιαίτερα ευνοήσει το δυναμισμό και την άνδυση της ταυτότητάς του. Και αν σήμερα η ταυτότητά του τείνει -ή ωθείται- να χρωματίζεται από επεισόδια «βίας», ως συνειδητοποιήσουμε ότι, στην πραγματικότητα, η παρουσία του συνιστά «αντίσωμα» στην ανομία που «έχει κωροθετηθεί» στην περιοχή και συμβάλλει στη διατήρηση, όχι μόνο της ιστορικής μνήμης, αλλά και της «κεντρικότητας» του κέντρου. Είθε η «ιδέα» της μετακόμισής του να συμβάλει στο άνοιγμα της αναγκαίας συζήτησης για το μέλλον του κέντρου της πόλης ως χώρου ανεκτικότητας και δημοκρατίας. ■