

Η υποβάθμιση των κεντρικών περιοχών της Αθήνας έχει γίνει πλέον κοινό θέμα συζητήσεων αρμόδιων, συναρμόδιων και αναρμόδιων, εμπειρογνομόνων και ειδικών, αλλά και κάθε κατοίκου του Λεκανοπεδίου, από την Εκάλη, το Χαλάνδρι, το Κολωνάκι, τα Πατήσια και την ίδια την Ομόνοια.

Λίγο θυμούνται πλέον, ακόμη και μεταξύ των αρμόδιων, ότι, από το 1989 μέχρι το 2004, έχουν ανατεθεί με διάφορες διαδικασίες και παραληφθεί από τα διαδοχικά Δημοτικά Συμβούλια του Δήμου Αθηναίων 37 μελέτες από 25 μελετητικά σχήματα που αφορούσαν στην πολεοδομική αναβάθμιση μιας σειράς περιοχών στο σύνολο του Δήμου Αθηναίων. Από αυτές μόνον 11 τον αριθμό, όπως το Εμπορικό Τρίγωνο, τα Εξάρχεια, η Πειραιώς, το Μεταξουργείο και η περιοχή του Ψυρρή, έτυχαν θεσμοθέτησης με το πολύπλοκο ΦΕΚ του Προεδρικού Διατάγματος Χρήσεων Γης¹, ενώ οι άλλες συνωστίζονται στην αναμονή του Υπουργείου. Η θεσμοθέτησή τους θα απαι-

οδήγησε σε μια πρωτοφανή συλλογή λεπτομερών στοιχείων και κινητοποίηση ιδεών για τον οικιστικό ιστό και τις γειτονιές της, παραδόθηκε στη γραφειοκρατική αντίληψη για την παρέμβαση στο χώρο και διαβιβάστηκε από το δήμο στο τότε ΥΠΕΧΩΔΕ με αμφιλεγόμενα αποτελέσματα.

Αξιοποιήθηκε αυτό το υλικό; Ασφαλώς όχι, πλην ελάχιστων παρεμβάσεων. Αυτές οι αξιόπιστες καταγραφές της υφιστάμενης κάθε φορά κατάστασης γειτονιών της Αθήνας, που βρίσκονται στα ψηφιακά αρχεία του δήμου, θα μπορούσαν τουλάχιστον να προσφέρουν υλικό για δημιουργική εργασία των πανεπιστημιακών σχολών, εφόσον δεν κρίνονται πλέον χρήσιμες από τους σχεδιαστές της τρέχουσας πολιτικής.

Ακολούθησε μια άλλη διέξοδος για την αναβάθμιση της Αθήνας, η λαμπρή εποχή των Ολυμπιακών Αγώνων και του νέου προτύπου παρέμβασης στο χώρο της πόλης, η περίπτωση της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων, που μπορεί με βε-

συχητικοί (κενές κατοικίες, γήρανση πληθυσμού, θύλακες ερειπίων, περιθωριακές χρήσεις).

Σε συνέχεια, το κέλυφος της πόλης, που ξέρουμε ότι αλλάζει με αργές διαδικασίες, υποδέχτηκε με ταχείς ρυθμούς ένα νέο, σε αριθμό και σύνθεση, πληθυσμό και πολλές περιοχές επανακατοικήθηκαν, όπως αυτή του άξονα Πατησίων/Αχαρνών.

Αυτά ως προς τις διαπιστώσεις. Έχει πλέον ανακοινωθεί, μετά από μακρά περίοδο αδράνειας, η πολεοδομική παρέμβαση στο κέντρο της Αθήνας, με σκοπό την αντιμετώπιση της υποβάθμισης και στόχο τις περιοχές του ιστορικού κέντρου, αλλά και τον πολυπαθή άξονα των Πατησίων - Αχαρνών. Δεν υπάρχει καμία αμφιβολία ότι η παρέμβαση έχει οριοθετηθεί χωρικά το πρόβλημα. Πρόκειται, όμως, για μια παρέμβαση στο υπερτοπικό πλέγμα λειτουργιών. Καλοί και οι αποκλεισμοί του ΙΧ, καλές και οι ρυθμίσεις για τα ΜΜΜ. Πρέπει να υποθέσουμε ότι έχουν αντιμετωπιστεί και οι κυκλοφοριακές ε-

του **ΓΙΑΝΝΗ ΚΑΡΑΝΙΚΑ***

Σκέψεις ενός πολεοδόμου για την ανακοίνωση του για το σχέδιο για το κέντρο της Αθήνας

τούσε πλέον μια βασανιστική, και ίσως αναποτελεσματική, παλινδρόμηση «επικαιροποίησης», ενώ η όλη διαδικασία θα κατέληγε, και σε αυτήν την περίπτωση, σε μια μακρά αναμονή ανάλογης χρονικής διάρκειας.

Δεν πρέπει, όμως, να ξεχαστεί ότι σε εκείνη τη χρονική περίοδο, παρά τις συνήθεις αδυναμίες των πολεοδομικών μας πραγμάτων, εκτελέστηκε αρκετά συντονισμένα μια συστηματική πολεοδομική αναγνώριση των οικιστικών περιοχών του Δήμου, που τροφοδότησε τις ψηφιακές βάσεις δεδομένων με στοιχεία για κάθε γειτονιά της Αθήνας, ενώ διατυπώθηκαν προτάσεις που ξεπερνούσαν το στενό πλαίσιο ενός ΦΕΚ πολεοδομικού κανονισμού χρήσεων γης. Έγιναν, δηλαδή, γνωστά όλα τα στοιχεία που ήταν δυνατόν να συγκεντρωθούν από το δημόσιο χώρο.

Έκτοτε, η συντονισμένη αυτή προσπάθεια παρέμβασης στην πόλη, που

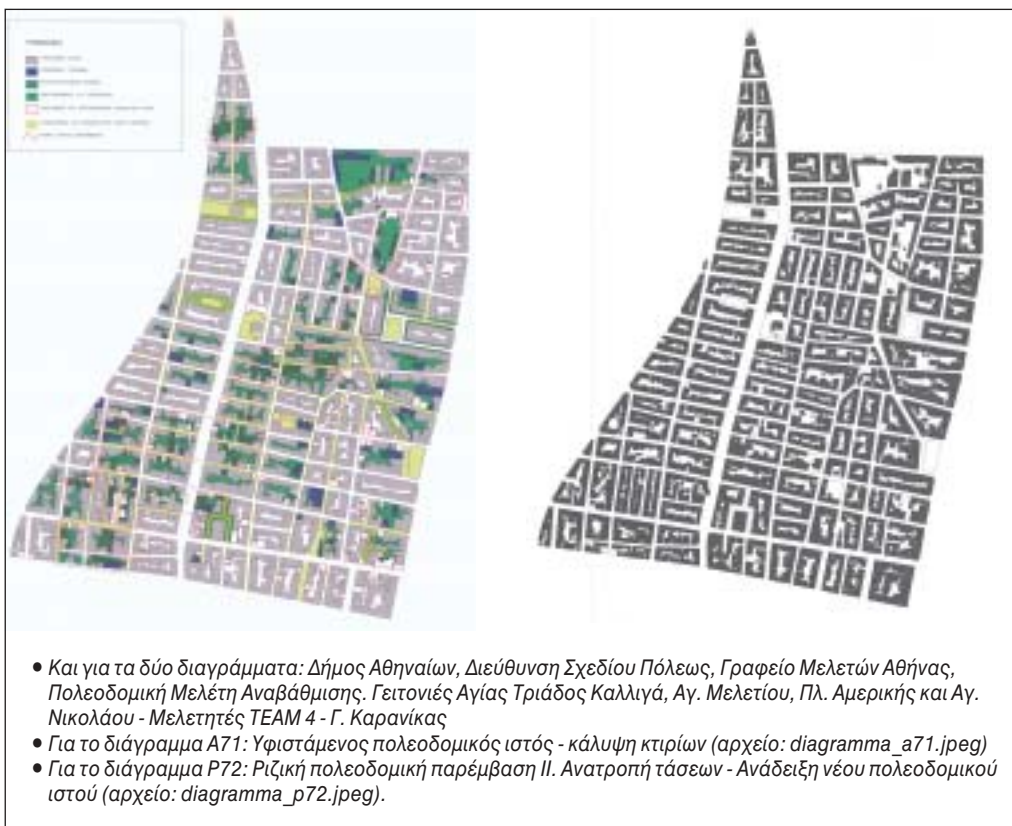
βαιότητα να θεωρηθεί ως επιτυχημένο παράδειγμα τόσο από πρακτική άποψη, όσο και ως προς τη δημιουργία ενός φορέα που διαθέτει γνώση και αποτελεσματικότητα στον τομέα της αντιμετώπισης της πολεοδομικής υποβάθμισης, τουλάχιστον όσον αφορά το δημόσιο χώρο².

Σήμερα, το 2011, αντιμετωπίζουμε πλέον για μία ακόμη φορά μια ανάγκη παρέμβασης στην πόλη με το ερώτημα ποιος είναι μάλλον ο πιο κατάλληλος μάγος ή «εξορκιστής» της ακραίας πλέον υποβάθμισης -ο αρχιτέκτονας, ο πολεοδόμος, ο αρχιτέκτων - πολεοδόμος, ο manager της πόλης, ο αστυνόμος, ο ΟΡΣΑ ή μήπως και ο ίδιος ο κάτοικος; Το μάθημα από τις «αρχαίες» όπως φαίνεται μελέτες της δεκαετίας του '90 ήταν ότι, για πολλές περιοχές του κέντρου και των κεντρικών περιοχών της Αθήνας, οι δείκτες υποβάθμισης ή εγκατάλειψης είχαν ήδη διαπιστωθεί ανη-

πιπτώσεις, αλλά και το θέμα της διαχείρισης του πολεοδομημένου χώρου, που αναλύεται σε ζητήματα καθημερινότητας, όπως η συντήρηση (βλ. Πλατεία Ομονοίας) και προφανώς η ασφάλεια (πεζού ή ποδηλάτη), καθώς και το, σημαντικότερο ίσως, πρόβλημα, που συνιστά η μετακίνηση του κοινωνικά «απαράδεκτου» πληθυσμού και των συναφών δραστηριοτήτων σε άλλες περιοχές της πόλης.

Οι δύο χώροι στους οποίους επιχειρεί να παρέμβει το σχέδιο (Κέντρο/Πανεπιστημίου - Άξονας Πατησίων - Αχαρνών) παρουσιάζουν μια απλή ή αυτονόητη διαφορά, με σημαντικές επιπτώσεις ως προς την επιτυχία της εφαρμογής. Από τους δύο αυτούς χώρους, ο πρώτος, ο επίσημος χώρος του κέντρου (Πανεπιστημίου, Τριλογία Ιστορικών Κτιρίων, Σύνταγμα, Ομόνοια), αναφέρεται σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, δηλαδή σε

* Αρχιτέκτων - Πολεοδόμος



• Και για τα δύο διαγράμματα: Δήμος Αθηναίων, Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως, Γραφείο Μελετών Αθήνας, Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης. Γειτονιές Αγίας Τριάδος Καλλιγιά, Αγ. Μελετίου, Πλ. Αμερικής και Αγ. Νικολάου - Μελετητές TEAM 4 - Γ. Καρανίκας
 • Για το διάγραμμα A71: Υφιστάμενος πολεοδομικός ιστός - κάλυψη κτιρίων (αρχείο: *diagramma_a71.jpeg*)
 • Για το διάγραμμα P72: Ριζική πολεοδομική παρέμβαση II. Ανατροπή τάσεων - Ανάδειξη νέου πολεοδομικού ιστού (αρχείο: *diagramma_p72.jpeg*).

Ξεδικεύει με μέτρα και να εφαρμόζει αυτά τα μέτρα, ώστε να γίνονται απολύτως ορατά και ενταγμένα στο αστικό περιβάλλον, όπως και τα εφήμερα της περιόδου των Ολυμπιακών Αγώνων.

Ας ρωτήσουμε και τους κατοίκους!

Υ.Γ. Για όσους μπορεί να θεωρήσουν το σχόλιο αυτό αρνητικό για την προσπάθεια του ΟΡΣΑ, θα πρέπει να πω ότι αυτό οφείλεται στην αναγκαστικά συντηρημένη ανάπτυξη των απόψεων που επιχειρεί να διατυπώσει και προδήλως στην αντικειμενική έλλειψη δυνατότητας από μέρους μου να εμβαθύνω στα δεδομένα και να το υποστηρίξω ισχυρότερα.

Αναφορές - Βιβλιογραφία

- Οικονόμου Δ., Γετίμης Π. κ.ά. (2001), «Ο Διεθνής Ρόλος της Αθήνας», «Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας», Βόλος.
- Ρηγόπουλος Δ. (17.12.2010)

Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ)

τόπους μητροπολιτικής σημασίας εθνικού ενδιαφέροντος, με λίγα λόγια απευθύνεται σε πολλούς επισκέπτες και λιγότερους κατοίκους.

Αντίθετα, ο άξονας Πατησίων - Αχαρνών αναφέρεται σε περιοχές κατεξοχήν κατοικίας, που από την αρχική ανάπτυξη του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, ίσως και από τις δεκαετίες του '20 και του '30, σταδιακά υποβάλλονται σε διαδοχικές διαδικασίες υποβάθμισης, την τελευταία και ταχύτερη των οποίων παρατηρήσαμε την τελευταία περίοδο.

Εκεί η υποβάθμιση δεν εντοπίζεται τόσο στους συγκοινωνιακούς άξονες, αλλά περισσότερο στα κελύφη των κυρίων και στην κατάσταση των οικοδομικών τετραγώνων των γειτονιών που βρίσκονται μεταξύ των αξόνων και κυρίως στο νέο πληθυσμό κατοίκησης. Σ' αυτούς τους θύλακες θα πρέπει να αναφερθεί έ-

στω συμπληρωματικά η πολεοδομική πολιτική που αφορά την πρωτοβουλία του ΟΡΣΑ.

Δεν μπορούμε σε αυτό το σκεπτικό να μην αναγνωρίσουμε ορισμένα στοιχεία που παραπέμπουν στο πολυσυζητημένο ιστορικό παράδειγμα και στη συζήτηση για την ιστορική πλέον παρέμβαση του Hausmann στο Παρίσι του 1852 - 1870, εάν τα προγράμματα μείνουν μόνο εκεί.

Από κει και πέρα οι τίτλοι δημοσιευμάτων, όπως «Πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου»³ ή «Το Κέντρο επιστρέφει», ίσως βοηθούν στη συμβολική σηματοδότηση μιας πολιτικής για το κέντρο της Αθήνας, ωστόσο δεν αρκούν. Η συζήτηση υπέρ ή κατά της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου κυρίως αποπροσανατολίζει από το μείζον θέμα: Πόσο βοηθάει η «ανάπλαση» του δημόσιου χώρου με τα εφόδια του αρχιτέ-

κτονα - πολεοδόμου στη λύση του μέγιστου προβλήματος της υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος; Μέχρι την Κοραή και το Αρσάκειο ίσως, οι επεμβάσεις στο δημόσιο χώρο έχουν τη δυνατότητα να λειτουργήσουν. Στην Ομόνοια, όμως, τα πράγματα είναι σκούρα -εδώ δεν είναι η φιλική οδός Αρεοπαγίτου, εδώ πλέον είναι Βαλκάνια και άλλοι τόποι δύσκολοι και πολεοδομικά!!

Η πολιτική για το χώρο οφείλει να ενσωματώνει όλα αυτά, αλλά και να ε-

«Νέα Πανεπιστημίου, νέα Αθήνα. Ένα μεγαλόπνοο σχέδιο για την ανασυγκρότηση της πόλης δίνει προτεραιότητα στους πεζούς, στο τραμ, στο ποδήλατο», εφημερίδα «Καθημερινή».

- Τουρνικιώτης Π. (17.12.2010) «Το κέντρο επιστρέφει», εφημερίδα «Καθημερινή».
- ΥΧΟΠ (1983) «Ρυθμιστικό '83. - Η Αθήνα και πάλι Αθήνα - Προτάσεις για την ανασυγκρότηση της Πρωτεύουσας».

1. Όχι παραδόξως οι περισσότερες θεσμοθετημένες εκπονήθηκαν με αυτεπιστασία του ΥΠΕΧΩΔΕ, το δε Εμπορικό Τρίγωνο ήταν αποτέλεσμα ερευνητικού έργου του ΕΜΠ.
 2. Έδειξε αυτή η προσπάθεια ότι η παρέμβαση των Ολυμπιακών Αγώνων παραπέμπει συμβολικά στο γνωστό παραμύθι των παιδικών μας χρόνων της Σταχτοπούτας. Η Αθήνα δεν ξαναβρήκε το βασιλόπουλο και η πολεοδομική παρέμβαση ξαναμεινε αίολη.
 3. Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου αναφέρεται σε «αφοριστική» πρόταση του Αντώνη Τρίτση την οποία με μεγάλη επιφύλαξη θα μπορούσαμε σήμερα να του την αποδώσουμε, εάν ήταν ακόμη ανάμεσά μας.

Η περίπτωση του χιονοδρομικού κέντρου στα

Είναι ουτοπικό να σχεδιάζουμε αναπτυξιακά έργα εν μέσω κρίσης;

Η μελέτη «Τεχνικοοικονομική και περιβαλλοντική ανάλυση λειτουργίας χιονοδρομικού κέντρου στα Τζουμέρκα» αποδεικνύει ότι μικρής κλίμακας έργα μπορούν να υλοποιηθούν από τους νέους «καλλικρατικούς δήμους» και να είναι βιώσιμα.

Το παγωμένο θερμόμετρο του υδραργύρου, δυστυχώς βρίσκεται σε απόλυτη αναλογία με το πάγωμα των οικοδομικών και κατ' επέκταση αναπτυξιακών δραστηριοτήτων στην Ελλάδα τους τελευταίους μήνες και σε πλήρη συμφωνία με την παγωμένη ψυχολογία των μηχανικών της χώρας μας. Το να συζητείται η υλοποίηση αναπτυξιακών έργων την ώρα που απολύονται χιλιάδες άνθρωποι, όταν δρομολογούνται σαρωτικές αλλαγές με το «άνοιγμα» των επαγγελματιών και ειδικά όταν η χώρα ακόμα «απειλείται» από τον εφιάλτη της οικονομικής κατάρρευσης, για τους περισσότερους είναι μάλλον πολυτέλεια. Για πόσο όμως ακόμη θα διαρκέσουν οι «αναπτυξιακοί επικηδείοι»; Μετά τον κομμουνισμό, το σοσιαλισμό και τα υπόλοιπα κινήματα που αναπτύχθηκαν στη σύγχρονη ιστορία, στην Ελλάδα του σήμερα το κίνημα που γνωρίζει την καθολική αποδοχή είναι ο πεσιμισμός! Μήπως είναι καιρός για αλλαγή;

* *Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός (ΑΠΘ), MSc «Περιβάλλον & Ανάπτυξη των Ορεινών Περιοχών» ΕΜΠ (e-mail: mpougias@yahoo.gr)*

Η μελέτη που εκπονήθηκε από τον **Μπούγια Ι. Πέτρο**, ως διπλωματική εργασία με επιβλεπόμενα τον καθηγητή της Σχολής Μεταλλειολόγων Μηχανικών, **Δημήτρη Καλιαμπάκο**, είναι ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα σχεδιασμού ανάπτυξης σε οικονομικά χαλεπούς καιρούς. Το σημαντικό είναι πως ο σχεδιασμός της ανάπτυξης όταν δεν υπάρχουν απεριορίστοι οικονομικοί πόροι θα πρέπει να στραφεί σε έργα μικρής κλίμακας σχετικά χαμηλού προϋπολογισμού, για τα οποία υπάρχει ήδη μια στοιχειώδης υποδομή.

Με οδηγό τα παραπάνω και με βασικό κριτήριο να είναι «περιβαλλοντικά φιλικό» το έργο χιονοδρομικού κέντρου μικρής κλίμακας που θα λειτουργεί και τους θερινούς μήνες ως εναλλακτικό πάρκο δραστηριοτήτων, επιλέχθηκε η θέση «Λιβάδι» στο Σταυρό Θεοδώριανων, στο Δήμο Κεντρικών Τζουμέρκων της περιφέρειας Ηπείρου, όπου ήδη λειτουργεί τα τελευταία 2 χρόνια ένα χειμερινό πάρκο δραστηριοτήτων. Η θέση επιλέγεται με βάση τα εξής κριτήρια:

- Σύμφωνα με το ΣΧΟΟΑΠ δεν απαγορεύεται η δημιουργία χιονοδρομικού κέντρου στην εν λόγω περιοχή.

- Με προϋπάρχουσα μελέτη οι παράμετροι κρίνονται πολύ ικανοποιητικοί τόσο για την άσκηση, όσο και για τη διάρκεια της σεζόν χιονοδρομίας στην εν λόγω περιοχή.

- Η υπάρχουσα υποδομή (το baby lift και το σαλέ) μειώνουν

του **ΜΠΟΥΓΙΑ Ι. ΠΕΤΡΟΥ***

το κόστος της προτεινόμενης επένδυσης και έχουν δημιουργήσει ήδη μια τάση επισκεψιμότητας για χιονοδρομία στην περιοχή.

- Το γεγονός ότι οι τίτλοι ιδιοκτησίας της γης όπου προτείνεται να υλοποιηθεί η επένδυση βρίσκονται εξολοκλήρου στην κοινότητα Θεοδώριανων καθιστά ευκολότερη την επιτάχυνση των διαδικασιών και την αποφυγή «σκοπέλων» ιδιωτικών συμφερόντων.

- Η φυσική πραγματικότητα της εν λόγω γεωγραφικής θέσης επιτρέπει την κατασκευή του χιονοδρομικού κέντρου με τη μικρότερη (σχεδόν μηδαμινή) περιβαλλοντική επιβάρυνση. Πρόκειται για ένα φιλικό περιβαλλοντικά χιονοδρομικό κέντρο, αφού πρόκειται να υλοποιηθεί χωρίς να κοπεί ούτε ένα δέντρο! Επίσης, το σημείο αυτό δεν αποτελεί πέρασμα για ζώα ώστε η κατασκευή να επιφέρει ενδεχόμενη οικολογική ανισορροπία.

- Η προτεινόμενη γεωγραφική θέση χωροθέτησης που, αν συνδεθεί με τους οδικούς άξονες της Εγνατίας και Ιονίας οδού, δίνει τη μελλοντική δυνατότητα να αποτελέσει το χιονοδρομικό κέντρο πόλο έλξης για ένα μεγάλο πληθυσμιακό τμήμα του βορειοδυτικού χώρου της Ελλάδας.

Κάποιες χρήσιμες παρατηρήσεις για το προτεινόμενο έργο:

- Οι επισκέπτες με την είσο-

δό τους θα έχουν τη δυνατότητα να σταθμεύσουν τα αυτοκίνητά τους σε χώρο στάθμευσης 3.000 τ.μ.

- Περιμετρικά της συνολικής έκτασης προτείνεται η διάνοιξη χωμάτινου δρόμου πλάτους 8 μ., που θα παρέχει τη δυνατότητα διέλευσης οχημάτων για την ασφάλεια του χιονοδρομικού.

- Σε μικρή απόσταση από το ήδη υφιστάμενο σαλέ προτείνεται η δημιουργία ενός νέου βιοκλιματικού σαλέ 300 τ.μ., με σκοπό να διαχωριστούν οι χρήσεις τους.

- Ακριβώς μπροστά από το προτεινόμενο σαλέ προτείνεται η δημιουργία χειμερινού παιδικού πάρκου συνολικής έκτασης 800 τ.μ., ώστε να έχουν ανοικτό οπτικό πεδίο οι γονείς των παιδιών.

- Κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών προτείνεται η μεταφορά αλόγων, για να δίνεται η δυνατότητα στους επισκέπτες να κάνουν μαθήματα ιππασίας, και η εγκατάσταση τείχους αναρρίχησης.

- Ο προτεινόμενος χώρος για πίστα χιονοδρομίας είναι 5.000 τ.μ. Το ανάγλυφο στην περιοχή χωροθέτησης δίνει τη δυνατότητα για επέκταση των πιστών του χιονοδρομικού σε μεγαλύτερα ύψη και πλάτη.

- Θα χρειαστεί να στηθούν 6-8 πυλώνες για τη δημιουργία του lift.

- Απαραίτητη κρίνεται η κατασκευή ράμπας 10x8m σύνδεσης της πίστας με το διερχόμενο αγροτικό δρόμο.

Καταρτώντας ένα business plan-cash flow για την επένδυση

Τζουμέρκα

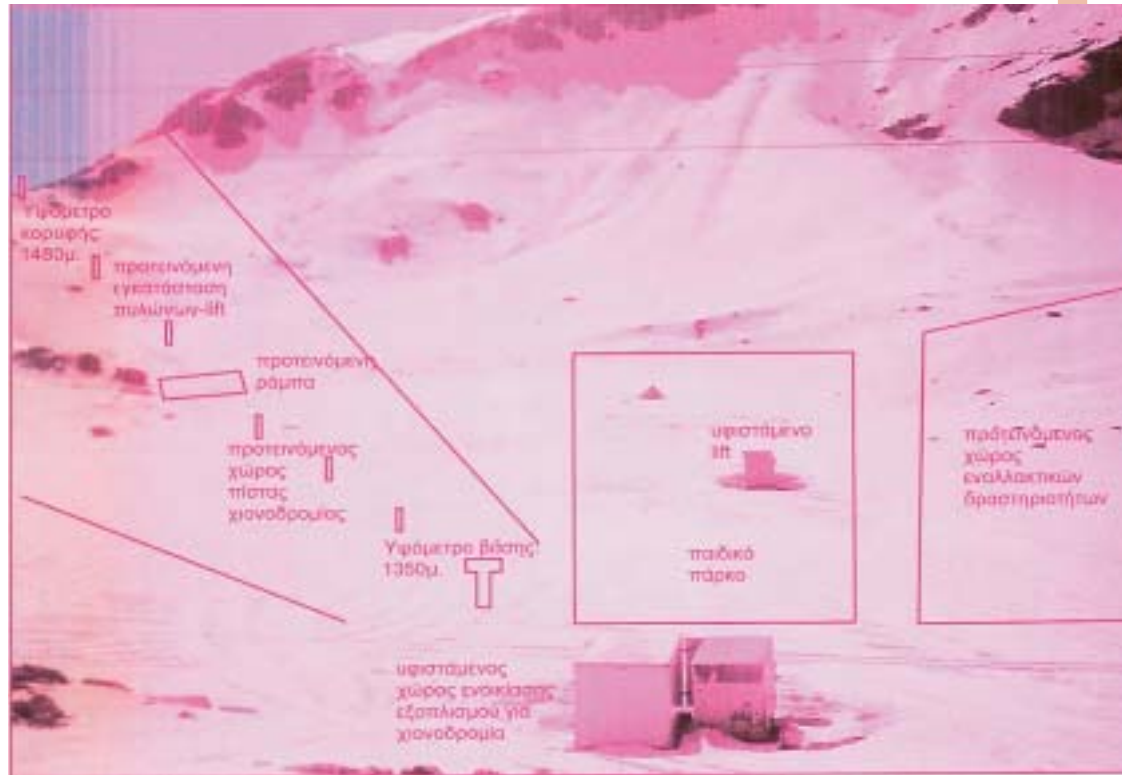
για περίοδο μελέτης 15 ετών, καταλήγουμε στο ότι το προτεινόμενο χιονοδρομικό, με δεδομένες τις αρχικές παραδοχές και με περιθώριο μιας απόκλισης της τάξης του 15%, είναι οικονομικά βιώσιμο. Χρησιμοποιώντας τα δύο συνθετέτερα κριτήρια που χρησιμοποιούνται για την αξιολόγηση επενδυτικών σχεδίων:

- το κριτήριο της Καθαρής Παρούσας Αξίας (Net Present Value - NPV) και

- το κριτήριο της Εσωτερικής Απόδοσης επί του Κεφαλαίου (Internal Rate of Return - IRR)

η επένδυση προκύπτει κερδοφόρα με ποσοστό 90%.

Αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι είναι ένα αναπτυξιακό έργο μικρής κλίμακας με χαμηλό προϋπολογισμό κόστους υλοποίησης. Με δεδομένη και την οικονομική κρίση που πλήττει την Ελλάδα, είναι από τα λίγα, ίσως, αναπτυξιακά έργα που θα μπορούσαν άμεσα να



Άποψη Χιονοδρομικού Κέντρου από τη βάση

δρομολογηθούν προς υλοποίηση. Αν κατά τη διάρκεια της δεκαπενταετίας που μελετήσαμε επιτευχθεί η οδική σύνδεση του χιονοδρομικού κέντρου με τους άξονες της Εγνατίας ή της Ιόνιας οδού, η επένδυση θα είναι αποδοτικότερη και πολύ περισσότερο προσοδοφόρα. Συμπερασματικά προκύπτει ότι ί-

σως τα μόνα έργα που μπορούν να υλοποιηθούν στη δυσκολότερη κοινωνικοοικονομική περίοδο που διανύει η σύγχρονη Ελλάδα, είναι έργα στα οποία υπάρχει ήδη «η μαγιά» για να υλοποιηθούν οι περαιτέρω «ζυμώσεις». Τα «φαραωνικά» μεγαλεπήβολα έργα, αναγκαστικά, θα δώσουν τη θέση τους σε μι-

κρότερης κλίμακας, εφικτά προς υλοποίηση έργα. Άλλωστε μην ξεχνάμε ότι: Αυτοί που έχουν ξεκάθαρους και καταγραμμένους στόχους, κατορθώνουν πολύ περισσότερα, σε σύντομο χρονικό διάστημα, από αυτούς που δεν έχουν στόχους. (Bryan Tracy, Καναδός συγγραφέας, 1944).

Άποψη της περιοχής χωροθέτησης του χιονοδρομικού



Σκέψεις για μια ριζική ανάπλαση της Αθήνας, με στόχο μια πόλη αυτάρκη

του **ΓΙΩΡΓΟΥ ΞΕΝΟΥ***

Εδώ και πολλά χρόνια, Ευρώπη και Αμερική προβληματίζονται πάνω στο θέμα της αυτάρκους κατοικίας και της αυτάρκους πόλης και δεκάδες αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί γίνονται στην κατεύθυνση αυτή.

Και ενώ στην Αμερική κίτζεται ήδη ο πρώτος ουρανοξύστης - φάρμα, στην Ισπανία έχουν γίνει διεθνείς αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί, με θέμα «Self Sufficient Housing» και «Self Sufficient City», με εκατοντάδες συμμετοχές και από την τελευταία γωνιά του πλανήτη, εμείς όχι μόνο συνεχίζουμε να χτίζουμε με το «καθεστώς» της αντιπαροχής, αλλά και όταν προκηρύξαμε το 2008 ένα διαγωνισμό -έστω απλά για πράσινα δώματα- είχαμε την τεράστια επιτυχία των 8 (οκτώ) συμμετοχών!!!!

Τελικά, εξακολουθούμε να ζούμε σ' αυτό που διαμορφώσαμε στη μεταπολεμική μας αναπτυξιακή πορεία της αντιπαροχής, μια πόλη αντισυμβατική, απρόσωπη και απάνθρωπη, που επιπλέον την παραδώσαμε στο αυτοκίνητο, στρώνοντάς του μάλιστα χρυσό χαλί, αφού κλείσαμε ποταμούς, παραπόταμους, ακόμη και ρέματα. (Τον

Κηφισό, όμως, τον αφήσαμε ανοικτό, για να ρίχνουμε τα λύματα της περιοχής!)

Εμείς, λοιπόν, δεν μπορούμε να εκπονήσουμε ένα πρόγραμμα αναμόρφωσης της Αθήνας, ώστε να αποκτήσει τους απαραίτητους ελεύθερους δημόσιους χώρους, που σήμερα είναι ένα αγαθό όχι απλά εν ανεπαρκεία, αλλά, κυριολεκτικά, υπό εξαφάνιση, να αναβαθμιστεί η αισθητική του δομημένου χώρου, αλλά και να της προσδώσουμε οικολογική και ενεργειακή αυτονομία;

Η προσωπική μου γνώμη είναι ότι μπορούμε, αλλά μόνο αν:

Α. Προχωρήσουμε σε μια συνολική και ριζική ανάπλαση και εμπλουτισμό του ελεύθερου δημόσιου χώρου με ένα πρόγραμμα μακράς πνοής. Όχι δηλαδή, με περιστασιακές - σημειακές παρεμβάσεις, που δε λύνουν ουσιαστικά τα τοπικά προβλήματα, αφού απλά τα μεταφέρουν παρακάτω, με αποτέλεσμα να δημιουργούμε αναβαθμισμένες νησίδες (με «αναβαθμισμένες» και τις αξίες των ακινήτων βεβαίως!!), μέσα σε ένα περιβάλλον γενικής παρακμής.

Β. Ξεκινήσουμε ένα πρόγραμμα

παρεμβάσεων στο δομημένο περιβάλλον (ως «κτιστό απόθεμα» τείνει να το καθιερώσει η οικονομικίστικη αντίληψη της Αρχιτεκτονικής), με στόχο την αισθητική και λειτουργική του βελτίωση, ώστε μαζί με τον αναμορφωμένο ελεύθερο χώρο, να αποκαλύψουν μια ΝΕΑ ΠΟΛΗ που να αξίζει στους πολίτες της. Η εποχή, άλλωστε, που θα αρχίσουμε να κάνουμε οργανωμένη δόμηση, κατεδαφίζοντας ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα είναι μάλλον πολύ μακριά, εκτός εάν φροντίσουμε να κατεβούν και τα υπόλοιπα 5.000.000 των Ελλήνων στο λεκανοπέδιο.

Καταθέτω, λοιπόν, τη δική μου πρόταση στο κεφάλαιο Α, όπως αυτή διατυπώνεται στο ενδεικτικό παράδειγμα μιας τυχαίας περιοχής της Αθήνας και που πρώτο στόχο έχει την αναβίωση της γειτονιάς (του βασικού κύτταρου της πόλης και της κοινωνίας), την κοινωνική ενσωμάτωση και την επανασύνδεση του κοινωνικού ιστού. Δεύτερο στόχο, έχει τη δημιουργία νέων πλατειών και τον εξοπλισμό τους, καθώς και αυτών που ήδη υπάρχουν, με στοιχεία, που να αποτελέσουν πλουτοπαραγωγικές πηγές

* Αρχιτέκτονας





κοινωνικά, οικολογικά, ενεργειακά

που θα δώσουν την ευκαιρία στην κοινότητα της γειτονιάς να τις αξιοποιήσει, μέσα από συλλογικές, αυτοδιαχειριστικές διαδικασίες, ώστε να αποκτήσει οικολογική και ενεργειακή αυτάρκεια.

Η σκέψη είναι απλή: Διαχωρισμός των λειτουργιών της πόλης με:

- Ένα δίκτυο για την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, ο κόνανος του οποίου, οριοθετεί και αναδεικνύει τις γειτονιές, αυτονομώντας τις σαν κυψέλες ζωής, όπου οι κάτοικοι θα διαχειρίζονται καταρχήν την καθημερινότητά τους, μέσα από διαδικασίες άμεσης δημοκρατίας. Κάτι, δηλαδή, σαν «γειτονιές - κράτη» (κατά το πόλεις - κράτη).

- Ένα δίκτυο πεζοδρόμων για την κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων, που διασχίζοντας όλη την Αθήνα θα συνδέονται με τοπίοσημα, αρχαιολογικούς χώρους κλπ., ενώ παράλληλα θα συνδέουν και τις γειτονιές μεταξύ τους. Έτσι, η Αθήνα θα μεταμορφωθεί σ' ένα απέραντο «οικολογικό - ενεργειακό - αρχαιολογικό πάρκο».

Ο συνδυασμός αυτών των δύο δικτύων προσφέρει ένα σύστημα κόμβων - πλατειών εκεί που αυτά διασταυ-

ρώνονται, οι οποίες δημιουργούνται με τη βύθιση του αυτοκινητόδρομου και την ελαφρά υπερύψωση του σταυρού της διασταύρωσης. Οι πλατείες αυτές, πέρα από τον εξοπλισμό που αναφέραμε για τη γενικότερη αυτάρκεια της γειτονιάς, θα αποτελέσουν τις «αυλές» τους, τους «πυρήνες» τους, εκεί όπου θα παράγεται πλέον η ζωή, συλλογικά, δημιουργικά, χτίζοντας ξανά σιγά σιγά τον πολιτισμό που μας αξίζει, μια και θα έχουν εξασφαλιστεί, σε μεγάλο βαθμό, οι άλλες θεμελιώδεις ανάγκες του ανθρώπου, δηλαδή αυτή της διαβίωσης και αυτή της ασφάλειας (χάρis στην ενδυνάμωση της κοινωνικής συνοχής).

Για πληρέστερη και αναλυτικότερη περιγραφή της πρότασης και για τα δύο κεφάλαια Α και Β, με προϋπολογισμό, πηγές χρηματοδότησης, τρόπο υλοποίησής της, επιπτώσεις στην οικονομία της χώρας (χιλιάδες θέσεις εργασίας κατά τη διάρκεια των έργων, αλλά και μόνιμες θέσεις μετά την αποπεράτωση τους) κλπ., θα δημοσιευτεί το πλήρες κείμενο σε ένα από τα επόμενα τεύχη της επιστημονικής (ηλεκτρονικής) έκδοσης του ΤΕΕ και του περιοδικού του ΣΑΔΑΣ.

