



Ο «Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας»

Πραξιτέλης Ν. Κουνδύλης - 26/05/2020

Έργο στην «υπηρεσία της πόλης των Αθηνών και των κατοίκων της», σύμφωνα με τον Δήμαρχό της ή έργο προς «όφελος της επιχειρηματικής κοινότητας», όπως μεταξύ άλλων αναφέρει ο Εμπορικός Σύλλογος Αθηνών σε πρόσφατη ανακοίνωσή του, με την οποία ευχαριστεί δημόσια τη δημοτική αρχή για την έγκρισή του;

Στις 9/05/2020, με αφορμή τη «...λήψη έκτακτων μέτρων για την αντιμετώπιση σοβαρού κινδύνου διασποράς του COVID-19 και με στόχο την αύξηση του χώρου για τη μετακίνηση των πεζών και των μετακινουμένων με ήπια μέσα μετακίνησης στην περιοχή του Κέντρου της Αθήνας», το Δημοτικό Συμβούλιο του Δήμου Αθηναίων εγκρίνει πρόταση της παράταξης του δημάρχου κ. Κώστα Μπακογιάννη, για την υλοποίηση του σχεδίου ο «Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας». Το σχέδιο αφορά ένα δίκτυο με διαδρομές (πεζόδρομοι, ποδηλατοδρόμοι) που θα ενώνουν τις ιστορικές γειτονιές της Πλάκας και του Εμπορικού Τριγώνου με τους αρχαιολογικούς χώρους, καθώς επίσης και τη μετατροπή των οδών Ηρώδου Αττικού, Μητροπόλεως, Ερμού και Αθηνάς σε περιοχές ελεύθερες από Ι.Χ. Οι συνολικές παρεμβάσεις που προγραμματίζονται θα δημιουργήσουν νέες λεωφορειολωρίδες μήκους 1,9 χλμ. και αναπλάσεις οδικών αξόνων μήκους 6,3 χλμ., ενώ ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 50 εκ. ευρώ.



Σταδίου



Φιλελλίνων



Πανεπιστημίου



Σύνταγμα

Για δεύτερη φορά, λοιπόν, και μέσα σε διάστημα λίγων μόλις μηνών, η δημοτική αρχή εγκρίνει και θέτει σε εφαρμογή το δεύτερο -μετά την «ανάπλαση» της πλατείας Ομονοίας-, πολύ μεγαλύτερο σε έκταση και σε προϋπολογισμό αυτή τη φορά, ΑΥΘΑΙΡΕΤΟ έργο των Αθηνών. Μένει έκθετη η δημοτική αρχή, καθότι δεν τηρούνται οι νόμιμες διαδικασίες που επιβάλλουν νέο αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, καθώς και έλεγχο και εγκρίσεις από τους ακόλουθους φορείς: Συμβούλιο πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεως (ΣΥΠΟΘΑ), Συμβούλιο Αρχιτεκτονικής της Περιφέρειας, καθώς επίσης και φορείς και υπηρεσίες του Υπουργείου Πολιτισμού.

Η μελέτη του «Μεγάλου περιπάτου» βασίστηκε, κατά τα φαινόμενα, σε μία «κατά παραγγελία» ερευνητική εργασία του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής πολιτικής του ΕΜΠ, ενώ οι αρχιτεκτονικές μελέτες που συνοδεύουν την πρόταση δεν φέρουν όνομα αρχιτέκτονα ή αρχιτεκτονικής ομάδας. Οι παραπάνω μελέτες

χαρακτηρίζονται από την προχειρότητα της εκπόνησής τους, από την ελλιπή παράθεση επιστημονικών στοιχείων/ευρημάτων για την τεκμηρίωση των προτάσεών τους, και κυρίως από την αποσπασματικότητα με την οποία αντιμετωπίζουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα των Αθηνών και την ανάγκη περισσότερου και ζωτικότερου Δημόσιου χώρου με χώρους πρασίνου, πεζοδρομήσεις, ποδηλατόδρομους κλπ. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε πως ουδεμία ουσιαστική εκτίμηση αναγκών έχει πραγματοποιηθεί για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος του συνόλου της Πρωτεύουσας και όχι μόνο του Ιστορικού Κέντρου των Αθηνών. Η μελέτη δεν απαντά στη διευρυμένη ανάγκη χώρων στάθμευσης των επισκεπτών του, ενώ ταυτόχρονα ουδεμία διαβούλευση έχει πραγματοποιηθεί με τους εμπλεκόμενους φορείς των εργαζομένων, των κατοίκων της πόλης και των επιστημονικών φορέων.

Ακόμα και με όρους αστικής διαχείρισης, έχουμε παραδείγματα διαφορετικής «γραφής» σε άλλες Πρωτεύουσες και μεγαλופόλεις του εξωτερικού. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της κακόφημης και επί σειρά ετών υποβαθμισμένης περιοχής Barri Xino -κινέζικη γειτονιά-, γνωστή και ως Raval, στη Βαρκελώνη. Ήδη από τη δεκαετία του '90 άρχισε ο σχεδιασμός ανάπλασης αυτής της συνοικίας, με βασικούς επενδυτές δημόσιους φορείς όπως είναι ο Δήμος της Βαρκελώνης, η αυτόνομη Κυβέρνηση της Καταλονίας (Generalitat de Catalunya), καθώς επίσης και η κεντρική Κυβέρνηση της Ισπανίας. Βασικούς άξονες σχεδιασμού αποτέλεσαν η διατήρηση του ντόπιου καθώς και του ξένου μόνιμου πληθυσμού, και όχι η βίαιη μετατόπιση των αρχικών κατοίκων, όπως επίσης και των μικρών επαγγελματο-βιοτεχνών (gentrification), η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσής τους, η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς της περιοχής, η ουσιαστική πολιτιστική της αναβάθμιση. Έτσι, μέσα από μία σειρά ανοιχτών και αδιάβλητων αρχιτεκτονικών διαγωνισμών, παρήχθησαν δημόσια κτίρια -Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (MACBA), Κέντρο Σύγχρονου Πολιτισμού (CCCB)-, καθώς και ελεύθεροι, κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου -Rambla de Raval-, υψηλής και επώνυμης αρχιτεκτονικής γραφής, ενώ παράλληλα αναβαθμίστηκε η ποιότητα διαβίωσης των κατοίκων με βοηθητικά συνοδά έργα υποδομών, όπως υπογειοποίηση τμημάτων οδικών αξόνων, υπόγειους χώρους στάθμευσης, δημιουργία σταθμών μετρό κλπ.



Πεζόδρομος της Rambla de Raval, γενική άποψη



Πεζόδρομος Rambla de Raval



Υπαίθριο γλυπτό του Fernando Botero στον πεζόδρομο της Rambla de Raval



Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης έργο του διεθνούς φήμης αρχιτέκτονα Richard Meier με δημόσια πλατεία ανοιχτή στους κατοίκους της πόλης και όχι σε εμπορικές δραστηριότητες



Κέντρο Σύγχρονου Πολιτισμού της Βαρκελώνης, έργο των αρχιτεκτόνων και Καθηγητών στην Αρχιτεκτονική Σχολή της Βαρκελώνης Viaplana-Piñón



Το αίθριο του Κέντρου Σύγχρονου Πολιτισμού ανοιχτό σε πολιτιστικές εκδηλώσεις για τους κατοίκους της πόλης

Δημόσια πλατεία μπροστά από το Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (MACBA), που φιλοξενεί ποικίλες ανθρώπινες δραστηριότητες όπως το skateboard. Δείτε σχετικό βίντεο [ΕΔΩ](#)

Στην περίπτωση της Αθήνας η κατάσταση είναι διαφορετική. Η καθόλου τυχαία ανυπόγραφη «αρχιτεκτονική μελέτη» που συνοδεύει την πρόταση «Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας» της «ομάδας Μπακογιάννη», πέραν της προχειρότητάς της, παραπέμπει περισσότερο σε «παραγγελία εργολάβου», παρά σε επιπέδου και με αξιώσεις πόνημα σύγχρονου Αστικού Σχεδιασμού για μια ιστορική Ευρωπαϊκή Πρωτεύουσα όπως η Αθήνα. Όχι μόνο δεν δημιουργεί «μία από τις πιο όμορφες διαδρομές αστικού τοπίου στην Ευρώπη», αλλά αντίθετα προσβάλλει την αρχιτεκτονική κοινότητα της χώρας και τους κατοίκους των Αθηνών με την αμφίβολη ποιότητά της, υποβιβάζοντας περαιτέρω την αισθητική της Πρωτεύουσας, παρά τα όσα αντίθετα η δημοτική αρχή ισχυρίζεται, στο όνομα φαρδύτερων πεζοδρομίων με λευκές ζαρντινιέρες, πλαστικά κόκκινα κολωνάκια και αδιάφορες δαπεδοστρώσεις, αλλά και με ποδηλατόδρομους αυτή τη φορά, για τους οποίους δεν γνωρίζουμε ούτε από πού ξεκινούν, ούτε πού καταλήγουν. Ερωτηματικά επίσης δημιουργούνται ως προς το κατά πόσο τα φαρδύτερα πεζοδρόμια και οι πεζοδρομήσεις σημαντικών οδών εξυπηρετούν τις ουσιαστικές

ανάγκες των πεζών επισκεπτών, των εργαζομένων και των κατοίκων του Κέντρου, και όχι τις «ανάγκες» των επιχειρηματιών εστίασης, των ξενοδόχων κλπ. για όσο το δυνατόν περισσότερο υπαίθριο/δημόσιο χώρο, για να μπορούν να βγάλουν τραπεζάκια «έξω», που και μετά το πέρας της πανδημίας το πιθανότερο είναι πως θα παραμείνουν, τηρώντας προσωρινά τις αναγκαίες αποστάσεις ασφαλείας, μετατρέποντας το Κέντρο της Αθήνας σε ένα τεράστιο υπαίθριο καφέ ή/και τουριστικό θέρετρο. Διακρίνουμε πάλι κάτι καθόλου καινούριο, τόσο στην περίπτωση της Ελλάδας όσο και αλλού: **την ιδιωτικοποίηση του σχεδιασμού του δημόσιου χώρου της πόλης**. Ένας δημόσιος φορέας (Δήμος Αθηναίων) αποφασίζει, σχεδιάζει και υλοποιεί την πλήρη ανατροπή της μορφής της πόλης βάσει των αναγκών του «επιχειρηματικού κόσμου», προκλητικά αδιαφορώντας, όχι μόνο για τις ανάγκες των εργαζομένων και των κατοίκων της, αλλά και για τη συνολική αισθητική εικόνα μίας ιστορικής Ευρωπαϊκής Πρωτεύουσας όπως η Αθήνα, μετατρέποντάς την σε ένα κακής ποιότητας τουριστικό «προϊόν». Σε αυτό το πλαίσιο κινείται, και αυτούς τους σκοπούς υπηρετεί η επικείμενη «ανάπλαση». Με αυτούς τους όρους είναι μάλλον εύκολο να προδιαγράψει κανείς την πορεία του «έργου». Νέες γενναϊόδωρες «χορηγίες» επιχειρηματιών που έχουν συμφέροντα στην περιοχή (βλ. πρόσφατη «ανάπλαση» της Πλατείας Ομονοίας), καθώς και νέες αναθέσεις σε ημέτερους «μεγαλοεργολάβους» σε καθεστώς αδιαφάνειας, προσφιλείς πρακτικές τόσο της σημερινής όσο και των προηγούμενων Κυβερνήσεων, εγγυώνται την αποπεράτωσή του.

Όλα λοιπόν τα παραπάνω προκαλούν έντονες αμφιβολίες ως προς το εάν και κατά πόσο ο «Μεγάλος περίπατος της Αθήνας» αποτελεί στην πραγματικότητα έργο στην «υπηρεσία της πόλης των Αθηνών και των κατοίκων της», κατά τα λεγόμενα του Δημάρχου της, ή έργο προς «όφελος της επιχειρηματικής κοινότητας», όπως κυνικά ομολογεί ο Εμπορικός Σύλλογος Αθηνών.

Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε πως η επίκληση της πανδημίας για την υλοποίηση του εν λόγω σχεδίου είναι προσχηματική, **ώστε η εκτέλεσή του να μεθοδευτεί σκοπίμως εσπευσμένα, με όρους παντελούς έλλειψης διαφάνειας (transparency), λογοδοσίας (accountability) και διαβούλευσης με τους εμπλεκόμενους φορείς των εργαζομένων και των κατοίκων του Κέντρου, καθώς και των επιστημονικών φορέων, πέραν του Εμπορικού Συλλόγου Αθηνών**. Η διαδικασία fast track με την οποία αυτό δρομολογείται, ταυτόχρονα με την παράλληλη απαξίωση των αρμόδιων υπηρεσιών δήμου και πολεοδομίας, από τη μία, καθώς και η επικείμενη -νέα αλλά αναμενόμενη- οικονομική κρίση, η οποία αναπόδραστα θα πλήξει και τους μεγάλους κατασκευαστικούς ομίλους, καθώς επίσης και το επενδυτικό κεφάλαιο ανάπτυξης γης και ακινήτων (Real Estate) πέραν των λοιπών επιχειρήσεων του Κέντρου των Αθηνών, από την άλλη, μας οδηγούν στη συναγωγή ασφαλών συμπερασμάτων ως προς τις πραγματικές προθέσεις της δημοτικής αρχής και ως προς τα συμφέροντα που μια τέτοια απόφαση πραγματικά υπηρετεί.

*Ο **Πραξιτέλης Ν. Κουδύλης** είναι αρχιτέκτονας. Ζει και εργάζεται στην Αθήνα. Έχει πραγματοποιήσει σπουδές σε Μεταπτυχιακό και Διδακτορικό επίπεδο στην Αρχιτεκτονική Σχολή του Πολυτεχνείου της Βαρκελώνης (ETSAB). Το αρχιτεκτονικό του έργο έχει επανειλημμένα αποσπάσει ελληνικές και διεθνείς βραβεύσεις, ενώ έχει δημοσιευθεί και εκτεθεί εκτενώς τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.