

Πεζοδρομήσεις στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας

Κωνσταντίνος ΚΟΥΡΚΑΚΗΣ
Πολιτικός Μηχανικός ΕΜΠ
kone17@hotmail.com

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία με θέμα «Πεζοδρομήσεις στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας» παρουσιάζει την ανάγκη πραγματοποίησης εκτεταμένων πεζοδρομήσεων στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας με στόχο την αναβάθμισή του, καθώς και τους κινδύνους που μπορεί να προκύψουν εάν αυτές δεν συνοδεύονται παράλληλα με τη λήψη κατάλληλων μέτρων. Η δομή της εργασίας επικεντρώνεται στην παρουσίαση των ιδιαίτερων πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής, σε συνάρτηση με την προσπάθεια δημιουργίας πλέγματος πεζοδρόμων σε ένα πλαίσιο ευρύτερης ανάπλασης της περιοχής. Αξιολογούνται, παράλληλα, οι προσπάθειες που έχουν γίνει μέχρι τώρα, και προτείνονται μελλοντικές κατευθύνσεις για τη βελτίωση της υπάρχουσας κατάστασης.

ABSTRACT

The present work on the subject “Pavings in the Historical Centre of Athens” presents the need of realisation of extensive pavings in the Historical Centre of Athens aiming at its upgrade, as well as the dangers that can result if these are not accompanied in step with the reception of suitable metres. The structure of work is focused in the presentation of particular urban characteristics of region, in connection with the effort of creation of a paving network in a frame of wider reformation of region. At the same time, the efforts that have become up to now are evaluated, and are proposed future directions for the improvement of existing situation.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Για πολλούς αιώνες ο σχεδιασμός των δρόμων σε αστικό κυρίως περιβάλλον, εξυπηρέτούσε την πεζή κίνηση και την κίνηση αμαξιδίων, χωρίς να παρατηρείται σύγκρουση μεταξύ των δυο αυτών χρήσεων. Ο δρόμος αποτελούσε για τον πεζό χώρο κοινωνικών συναναστροφών και ανάπτυξης οικονομικών δραστηριοτήτων και την ίδια στιγμή επέτρεπε την κυκλοφορία αμαξιδίων. Κατά τη διάρκεια, όμως, της βιομηχανικής επανάστασης, η μηχανοκίνητη κίνηση, αν και διευκόλυνε σημαντικά την καθημερινή ζωή, κυριάρχησε στον αστικό χώρο παραγκωνίζοντας τον πεζό και επηρεάζοντας αρνητικά την ποιότητα ζωής του ανθρώπου. Προκειμένου να βελτιωθεί η κατάσταση επιβλήθηκαν σε αρκετές περιπτώσεις περιοριστικά μέτρα, αλλά σύντομα διαπιστώθηκε πως τα μέτρα αυτά δεν επαρκούσαν. Μοναδική επιλογή για την επίλυση κυκλοφοριακών προβλημάτων και βελτίωσης συνθηκών διαβίωσης φάνηκε ότι ήταν ο πλήρης διαχωρισμός πεζών και οχημάτων.



Εικόνες 1-2. Η οδός Αθηνάς του χθες και του σήμερα. Σαφής είναι πλέον ο διαχωρισμός πεζών – οχημάτων. (εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ», 2002)

Μετά το 1924, οπότε και πραγματοποιείται η πρώτη συνειδητή προσπάθεια σχεδιασμού για τους πεζούς στο Έσπεν της Γερμανίας, οι πεζοδρομήσεις υιοθετούνται και από άλλες πόλεις της Ευρώπης και της Αμερικής και σταδιακά, γίνονται ένα από τα σημαντικότερα εργαλεία των σχεδιαστών του χώρου διεθνώς. Επειδή όμως οι πεζόδρομοι λειτουργούν ως χώρος επαφής και επικοινωνίας, η δημιουργία τους συχνά συνοδεύεται από ή συμπληρώνει προγράμματα λειτουργικών και αισθητικών παρεμβάσεων της ευρύτερης περιοχής τους. Τη δεκαετία του 60' οι πεζοδρομήσεις είναι ιδιαίτερα εκτεταμένες και ξεκινούν δειλά να χρησιμοποιούνται και σε ιστορικά κέντρα πόλεων, αφού το αυτοκίνητο αδυνατεί πλέον να ενταχθεί αρμονικά στον πολεοδομικό ιστό των παραδοσιακών γειτονιών.

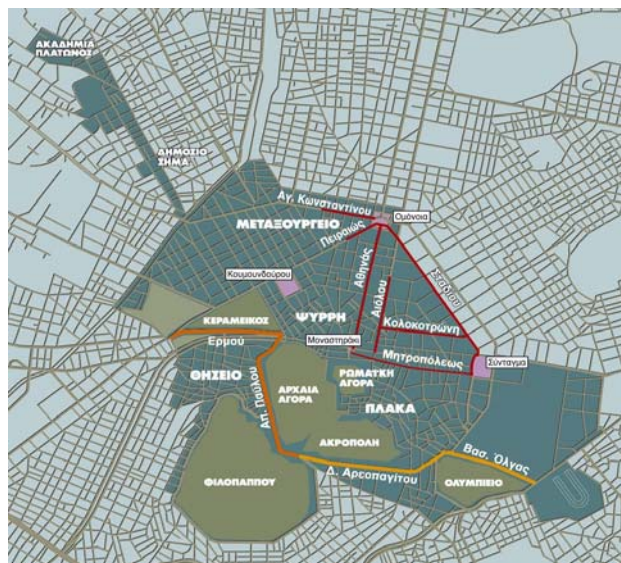
Την ίδια δεκαετία αρχίζει ουσιαστικά και η εμφάνιση των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς στις ελληνικές πόλεις, αλλά θα χρειαστούν να περάσουν αρκετά χρόνια μέχρι την πρώτη πεζοδρόμηση, το 1978 της οδού Βουκουρεστίου στην Αθήνα. Συνεχίζει η πεζοδρόμηση της περιοχής της Πλάκας, στα πλαίσια προγράμματος ανάπλασης και αξιοποίησης της περιοχής, και το παράδειγμα της Αθήνας ακολουθούν σύντομα και άλλες πόλεις. Οι πεζοδρομήσεις που πραγματοποιούνται αφορούν μεμονωμένες πεζοδρομήσεις σε περιοχές που φιλοξενούν οικονομικές δραστηριότητες ή και πεζοδρομήσεις σε ιστορικά τμήματα πόλεων, στα πλαίσια προγραμμάτων που αναβαθμίζουν το χτισμένο περιβάλλον, προστατεύουν την παραδοσιακή αρχιτεκτονική και οργανώνουν το δημόσιο χώρο.

2. ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

2.1 ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΙΚ ΚΑΙ ΘΕΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΟΛΗ

Ο Δήμος Αθηναίων χωρίζεται σε επτά διοικητικά διαμερίσματα. Το επονομαζόμενο και «Ιστορικό Κέντρο» των Αθηνών αποτελεί ουσιαστικά το πρώτο διαμέρισμα του Δήμου και τον «πυρήνα» της πρωτεύουσας. Περιλαμβάνει την Πλάκα και το λεγόμενο «Εμπορικό Τρίγωνο», τα οποία εφάπτονται σε τεράστιας σημασίας αρχαιολογικούς χώρους, όπως Αιρόπολη και Θησείο, σε κεντρικές περιοχές κατοικίας, αναψυχής και εμπορίου όπως Κολωνάκι και Ψυρρή, σε περιοχές κατοικίας και εκπαίδευσης με έντονη φοιτητική και καλλιτεχνική ζωή όπως τα Εξάρχεια, καθώς και σε άλλες ιστορικές περιοχές κατοικίας με έντονα λαϊκό χαρακτήρα και ανάγκη αναβάθμισης, όπως το Μεταξουργείο και ο Κεραμεικός.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 567Δ/79 τα όρια του Ιστορικού Κέντρου (ΙΚ) ορίζονται στο χάρτη που ακολουθεί, συμπεριλαμβανόμενης και της περιοχής των Εξαρχείων.



Εικόνα 3. Τα όρια του ΙΚ (χάρτης ΕΛΧΑ ΑΕ, 2008)

2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΟΥ ΙΚ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Ο πολεοδομικός ιστός του ΙΚ χαρακτηρίζεται από μια ιστορική συνέχεια τριών χιλιετιών. Η Αθήνα των αρχών του 20ου αιώνα ήταν σαφώς περιορισμένη σε έκταση και μόλις άρχιζε να επεκτείνεται προς τις περιοχές του Κολωναίου, της Νεάπολης και του Μεταξουργείου. Δομημένη βάσει του σχεδίου Κλεάνθη -Σάουμπερτ, όπως τροποποιήθηκε από τον Leo Von Klenze, ήταν μια πόλη που ακολουθούσε τα δυτικά πολεοδομικά πρότυπα η οποία όμως διατηρούσε τον ελληνικό της χαρακτήρα. Στο ΙΚ της Αθήνας δόθηκε ο χαρακτήρας του «**κυρίαρχου κέντρου**», που συνεπάγεται τη συγκέντρωση σε αυτό κυρίαρχων και έντονων δραστηριοτήτων.

Τα αρχιτεκτονικά μνημεία που σώζονται προέρχονται από διάφορες ιστορικές περιόδους, αλλά το μεγαλύτερο δομημένο σύνολο διαμορφώθηκε κατά τον 19^ο αιώνα, με την ανέγερση κτιρίων «νεοκλασικού» ρυθμού. Ιστορικά η Αθήνα δέχθηκε ισχυρές οικιστικές πιέσεις σε δύο περιόδους: αμέσως μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή, και τις δεκαετίες του '50 και του '60 με την έκρηξη της εσωτερικής μετανάστευσης. Στην πρώτη περίπτωση υπήρξε συγκροτημένη αντίδραση, στη δεύτερη όχι.

Η οργάνωση των προσφυγικών οικισμών εξαντλείται συνήθως σε πολεοδομικές χαράξεις με ταπεινά σπίτια στοιχειωδών ανέσεων αλλά όσο προχωράμε στη δεκαετία του '30, η ανέγερση κτιρίων συμπίπτει με την άνθηση της πολυκατοικίας και του Μοντέρνου Κινήματος, η οποία συνεχίζεται και μεταπολεμικά, προσδίδοντας σταδιακά στο κέντρο της Αθήνας την εικόνα που παρουσίαζε περί τα τέλη της δεκαετίας του '70. (Αραβαντινός, Α., 1997)

2.3 ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΤΟΥ ΙΚ

➤ Η Πλάκα

Η Πλάκα χωρίζεται σε τρεις ενότητες: την Κάτω Πλάκα με εμβαδό 18,5 εκτάρια, την Άνω Πλάκα με 14 εκτάρια, με ενδιάμεσο όριο την οδό Ανδριανού, καθώς και τα Αναψίτωνα. Η έκταση που συνολικά αναπλάστηκε είναι 32,5 εκτάρια και περιλαμβάνει 106 οικοδομικά τετράγωνα. Ξεκινώντας από τη βορειοανατολική πλευρά του βράχου της Ακρόπολης αναπτύσσεται ημικυκλικά γύρω από αυτόν.

Εκείνο που είχε να παρουσιάσει η Πλάκα πριν την ανάπλαση ήταν υποβαθμισμένα παραδοσιακά κτίρια, τόσο από άποψη παροχής ανέσεων στους κατοίκους τους, όσο και από άποψη αλλοιώσεων που είχαν υποστεί από τις νέες χρήσεις, όπως κέντρα διασκέδασης αποθήκες, βιοτεχνίες. Τα κτίρια αυτά καταστρέφονταν ημέρα με την ημέρα, αφού πρακτικά δεν μπορούσαν ν' αντικατασταθούν από νέα εξαιτίας των χαμηλών υψών -ο μόνος έλεγχος στο δομημένο περιβάλλον - που προβλέπονταν, αλλά και των απαλλοτριώσεων της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας. Από την άλλη πλευρά, η εισβολή των πολυκατοικιών στις παρυφές της περιοχής είχε δημιουργήσει έναν κλοιό γύρω από το βράχο της Ακρόπολης εμποδίζοντας τη θέα του και η τυχόν συνέχιση του φαινομένου θα είχε σαν άμεσο αποτέλεσμα να χαθεί η πολεοδομική συγκρότηση, η κλίμακα και ο χαρακτήρας της περιοχής. Η υποβάθμιση, όμως, αυτή συνδυαζόταν και με τις νέες χρήσεις που είχαν κυριολεκτικά εισβάλλει στην περιοχή φτάνοντας στο σημείο να έχουσαν παραμορφώσει την παραδοσιακή αυτή συνοικία της Αθήνας. Η κυκλοφορία και η στάθμευση των οχημάτων στους στενούς της δρόμους επιδεινώναν ακόμα περισσότερο την άσχημη κατάσταση. Παρ' όλα, όμως, τα προβλήματα η Πλάκα εξακολουθούσε να είναι αριστά συμπαγής και να διατηρεί τον παραδοσιακό της χαρακτήρα (57% των κτιρίων της ήταν λαϊκά και νεοκλασικά και 31% ήταν αξιόλογα). (Μπετούρα, Δ. et al., 1997)



Εικόνες 4-6. Εικόνες από την Πλάκα. Εμφανής είναι η μερική αλλοίωση του παραδοσιακού χαρακτήρα της περιοχής, καθώς και η ανάγκη να ολοκληρωθεί η πεζοδρόμησή της.

➤ Το Εμπορικό Τρίγωνο

Το Εμπορικό Τρίγωνο, συνολικής έκτασης 39.7 εκταρίων, αποτελεί την «καρδιά» του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας. Καθορίζεται από τρεις άξονες (Αθηνάς – Μητροπόλεως – Σταδίου), και εντάσσεται στο μεγάλο τρίγωνο του κέντρου (Ερμού – Σταδίου – Πειραιώς). Τις τρεις κορυφές του αποτελούν οι πλατείες Μοναστηρακίου, Συντάγματος και Ομόνοιας.

Περιτριγυρισμένο από την Ακρόπολη, το Θησείο, τον Κεραμεικό, την αρχαία Ρωμαϊκή Αγορά με ένα μεγάλο αριθμό βυζαντινών και μεταβυζαντινών μνημείων και νεοκλασικών κτιρίων, έχει έναν ιδιαίτερο πολιτιστικό και ιστορικό ρόλο και μια ξεχωριστή αρχιτεκτονική φυσιογνωμία.

Το Εμπορικό Τρίγωνο (Ε.Τ.) αποτελεί μια επιφάνεια με ιστορική αξία για την Αθήνα, καθώς κατέχει μια ενδιάμεση θέση μεταξύ των αρχαιολογικών χώρων και του σύγχρονου κέντρου της πόλης. Στο εσωτερικό και στην περίμετρό του συναντώνται βυζαντινές εκκλησίες μεγάλης αρχιτεκτονικής αξίας και νεότερα κτίρια νεοκλασικού χαρακτήρα που αποτελούν σημεία αναφοράς για την περιοχή. Οι ανοιχτοί χώροι του Ε.Τ. σχηματίζουν δίκτυα κίνησης πολύ γραφικά και χώρους στάσης – πλατείες μορφής και κλίμακας ιδιαίτερα ελκυστικής για τον επισκέπτη.

Μορφολογικά, το Εμπορικό Τρίγωνο περιλαμβάνει δύο διακριτές επιφάνειες:

1. Τη νεοκλασική του 19^{ου} αιώνα

Στο βόρειο τμήμα με όριο την Ευριπίδου, είναι εμφανής ο νεοκλασικός χαρακτήρας, καθώς όλοι οι δρόμοι ακολουθούν ευθύγραμμες χαράξεις. Στο ανατολικό και βορειοανατολικό τμήμα του Ε.Τ. η εικόνα του χώρου είναι πιο κοσμοπολίτικη – μνημειακή.

2. Την παλαιότερη – παραδοσιακή του 18^{ου} αιώνα

Το νότιο τμήμα, με όριο την Ευριπίδου, αντιστοιχεί στον παραδοσιακό ιστό, στο δίκτυο προ του 1834. Στο νοτιοδυτικό τμήμα του Ε.Τ. η εικόνα εμφανίζεται πιο απλόικη – λαϊκή.

Η παραδοσιακή μορφολογία του δικτύου συνεχίζεται και πέρα από την Ερμού (στο νότιο τμήμα του Ε.Τ.), στο Μοναστηράκι και στην Πλάκα, αποτελώντας μια σημαντικού μεγέθους επιφάνεια ενιαίου παραδοσιακού χαρακτήρα και έχοντας ως νότιο όριο την Ακρόπολη. Το δίδυμο Ερμού – Μητροπόλεως αποτελεί τη διαχωριστική γραμμή μεταξύ κατοικίας και αναψυχής. Το νότιο τμήμα συνορεύει και με το πλέγμα των ενοποιημένων αρχαιολογικών χώρων.

Ανατολικά του Εμπορικού Τριγώνου βρίσκεται το ευρύτερο κέντρο με χρήσεις εμπορίου, γραφείων και εξυπηρετήσεων. Δυτικά συναντάται η περιοχή του Ψυρρή, η οποία συνδυάζει χρήσεις αναψυχής και έντονες βιοτεχνικές χρήσεις. Η οδός Αθηνάς αποτελεί τη διχοτόμο του τριγώνου Πειραιώς – Σταδίου – Ερμού και της επιφάνειας του Ε.Τ. με την περιοχή Ψυρρή.

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του Εμπορικού Τριγώνου είναι η έντονη ανάμειξη των χρήσεων και των λειτουργιών (εμπόριο, βιοτεχνία, γραφεία, αναψυχή κ.α.), με κορύφωση την κεντρική αγορά τροφίμων στην Αθηνάς.

Στο κομμάτι της οδού Αθηνάς, Ευρυπίδου, Πραξιτέλους, Λέκκια, Ερμού, Μητροπόλεως δεν υπάρχουν καθόλου κοινωνικοπολιτικές δραστηριότητες που θα έδιναν ζωντάνια στην περιοχή καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Έτσι, ενώ κατά τις εργάσιμες ώρες εμφανίζεται μεγάλη εισροή κόσμου, κατά τις νυχτερινές ώρες ενισχύεται η εικόνα της ερήμωσης, καθιστώντας την περιοχή τόπο συγκέντρωσης περιθωριακών στοιχείων, και κατά συνέπεια μη ασφαλή. (Αραβαντινός, Α., 1997)

2.4 ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Το ιστορικό κέντρο της Αθήνας, που αποτελεί την καρδιά της πόλης, έχει υποβαθμιστεί, με συνέπεια την απομάκρυνση της κατοικίας, τη μείωση του μόνιμου πληθυσμού και την αποδυνάμωση του σε επίπεδο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό, ενισχύοντας σε πολλές περιπτώσεις την εικόνα της εγκατάλειψης. Η σημερινή εικόνα της Αθήνας οφείλεται κατά κύριο λόγο στην υπερσυγκέντρωση πληθυσμού σε αυτή, που είχε ως επακόλουθο τον απρογραμματιστό τρόπο με τον οποίο αναπτύχθηκε, καθώς και στη μετέπειτα πολιτική ατομία για την πραγματοποίηση τομών.

Μερικά μόνο από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη είναι αυτά της αυξημένης δόμησης, της υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος, της αλλοίωσης ή και εγκατάλειψης των κτιρίων, της καταστροφής του παραδοσιακού πολεοδομικού ιστού, της ανεπάρκειας κοινωνικής υποδομής, των κυκλοφοριακών δυσχερειών που εμφανίζει (προσπέλασης, στάθμευσης, διέλευσης, τροφοδοσίας), της ρύπανσης, του θορύβου, καθώς και της υπολειτουργίας πολλών επιχειρήσεων. Οι συνθήκες αυτές, όπως είναι φυσικό, απωθούν τους κατοίκους του λεκανοπεδίου, οι οποίοι αναζητούν αγορές και εξυπηρετήσεις αναψυχής στα περιφερειακά κέντρα της πόλης.

Ένα άλλο σημαντικότερο πρόβλημα στο κέντρο της Αθήνας, είναι τόσο το κυκλοφοριακό, όσο και το πρόβλημα στάθμευσης, που προκαλείται από τις οχλούσες χρήσεις γης και σε καμία περίπτωση δεν έχει επιλυθεί με την εφαρμογή των μέτρων του δακτυλίου και της ελεγχόμενης στάθμευσης. Η κυκλοφορική ροή διακόπτεται και η κίνηση των πεζών δυσχεραίνεται τόσο από τις παράνομες στάσεις και σταθμεύσεις, όσο και από την τροφοδοσία των καταστημάτων, που πραγματοποιείται χωρίς να τηρούνται τα ωράρια τροφοδοσίας. Το κόστος στάθμευσης σε garage κρίνεται πολύ υψηλό, ενώ και οι συγκοινωνίες που εξυπηρετούν την πόλη είναι ανεπαρκείς και προβληματικές.

Η οικοδομική αυθαιρεσία και τις παρανομίες στις χρήσεις γης οδήγησαν στη δημιουργία οικιστικών ασυνχειών, και αυτές με τη σειρά τους στη δημιουργία κοινωνικών ασυνχειών. Η ύπαρξη «κενών» ευνοεί την εγκατάσταση σε αυτά μειονοτικών κοινωνικών ομάδων, με χαρακτηριστικό παράδειγμα τους μετανάστες στην περιοχή του Μεταξουργείου. Επίσης, η δημιουργία μονολειτουργικών θυλάκων οι οποίοι ερημώνουν τη νύχτα ευνοούν την παρείσφρηση περιθωριακών στοιχείων στις περιοχές αυτές και ενισχύουν την αίσθηση ανασφάλειας κατοίκων και επισκεπτών.

2.5 Ο ΠΡΟΣΦΑΤΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΙΚ

Οι μελέτες του Προγράμματος Ανάπλασης άρχισαν το 1978. Προκειμένου να εφαρμοστεί το πρόγραμμα έγινε χρήση υφιστάμενων θεσμικών εργαλείων και εκδόθηκε μια σειρά Προεδρικών διαταγμάτων, από το ΦΕΚ 467Δ, 7.9.1979 που ρύθμιζε τις κινήσεις πεζών και οχημάτων, το ΦΕΚ 561Δ, 23.11.1982, το πρώτο ΠΔ καθορισμού ειδικών χρήσεων γης στην Ελλάδα για την περιοχή της Πλάκας, έως τα ΦΕΚ 875Δ, 25.9.1986 και ΦΕΚ 1329Δ,

7.10.1993, με στόχο τη αναβίωση της κατοικίας, τη δημιουργία της απαραίτητης κοινωνικής και πολιτιστικής υποδομής και την οργάνωση της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής της Πλάκας.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ στο πλαίσιο του Προγράμματος της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων στο κέντρο της Αθήνας, ξεκίνησε ένα μεγάλο Πρόγραμμα που περιλαμβάνει Έργα, Παρεμβάσεις, θεσμικές και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο Εμπορικό Τρίγωνο με στόχο την ανάδειξη της ταυτότητας, την αισθητική αναβάθμιση και τη βελτίωση της λειτουργίας του Εμπορικού Κέντρου της Πρωτεύουσας.

Τον Απρίλιο του 1995 άρχισε να πραγματοποιείται το έργο για την πεζοδρόμηση του Ε.Τ., με στόχο τη βελτίωση του μικροπεριβάλλοντος ως προς τον αέρα και τον θόρυβο και τη διαμόρφωση χώρων φιλικών προς τους πεζούς. Με Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ 704 Δ, 13.7.94) καθορίστηκαν οι χρήσεις και ορίστηκαν νέοι όροι δόμησης, οι οποίοι περιλαμβάνουν: α)Μείωση των συντελεστών δόμησης (απο 4,2 σε 3,4) β)Μείωση του ύψους των οικοδομών (από 32 μέτρα σε 21) γ)Καθορισμό ειδικών χρήσεων γης με στόχο την τόνωση της χρήσης της «κατοικίας» δ)Απομάκρυνση των χρήσεων που επιβαρύνουν την περιοχή. Απαγόρευση δημιουργίας νέων υπαίθριων χώρων στάθμευσης.

Σε ευρύτερο επίπεδο, η πεζοδρόμηση βοηθάει στην αμεσότερη σύνδεση του Εμπορικού Τριγώνου με την περιοχή της Πλάκας και του Θησείου, με σκοπό τη δημιουργία μιας μεγάλης πεζοδρομημένης επιφάνειας, η οποία θα περιβάλλεται από αρχαιολογικούς χώρους, καθιστώντας την έτσι έναν ελκυστικό χώρο στην καρδιά της πρωτεύουσας. Προς αυτή την κατεύθυνση, πρέπει να τονιστεί και η ανάγκη μελλοντικής πεζοδρόμησης της περιοχής Ψυρρή. (Βλαστός, Θ. et al., 1998)

Μετά την ολοκλήρωση των έργων των παρεμβάσεων και των θεσμικών ρυθμίσεων που έχουν προγραμματιστεί για την περιοχή, στόχος είναι η Αθήνα ως Μητροπολιτικό Κέντρο να μπορέσει να διατηρήσει την ταυτότητα του Ιστορικού της Κέντρου και παράλληλα να αποκτήσει μια Εμπορική Ζώνη σε έναν αναβαθμισμένο αισθητικά και περιβαλλοντικά χώρο, ανακτώντας παράλληλα ένα μέρος της αίγλης του παρελθόντος της.

3. ΤΟ ΕΓΧΕΙΡΗΜΑ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΤΟΥ ΙΚ

3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

➤ *Στόχοι σχεδιασμού-μεθοδολογία* (Ρεμούνδου, Α., 2001)

Η πεζοδρόμηση οδών που χρησιμοποιούνταν για την κυκλοφορία των οχημάτων, αποσκοπεί στους εξής παρακάτω στόχους

- α. προστασία και άνετη διακίνηση των πεζών,
- β. τόνωση ειδικών χρήσεων γης ή λειτουργιών που υποβαθμίζονταν,
- γ. τόνωση του λειτουργικού συσχετισμού μεταξύ συναφών στοιχείων κοινωνικού και πολιτιστικού εξοπλισμού (π.χ. διασύνδεση ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου στο κέντρο της πόλης),
- δ. διαμόρφωση υπαίθριων κοινόχρηστων ελεύθερων χώρων που δημιουργούν συνθήκες για καλύτερη ανθρώπινη επαφή και επικοινωνία,
- ε. ανάπλαση τοπική ή ευρύτερη με απομάκρυνση της κυκλοφορίας, μείωση του θορύβου, αισθητική βελτίωση του περιβάλλοντος, μείωση της ατμοσφαιρικής μόλυνσης κτλ.

➤ *Οργάνωση μελέτης / κατασκευής* (Ρεμούνδου, Α., 2001)

Πριν τη διατύπωση προτάσεων διαμόρφωσης του εκάστοτε χώρου, προχωρούν οι παρακάτω εργασίες:

1. αναλυτική καταγραφή χρήσεων (κυρίως ισογείου, αλλά και ορόφου)
2. σύνταξη αναλυτικών τοπογραφικών σχεδίων και αποτύπωσης των χώρων (κλ. 1:100),
3. καταγραφή όλων των διερχόμενων δικτύων Οργανισμών Κοινής Ωφέλειας (Ο.Κ.Ω.), όπως ΟΤΕ, ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ, ΔΕΦΑ κτλ.,
4. αναλυτική φωτογράφιση της υπάρχουσας κατάστασης,
5. σύνταξη μελετών απορροής ομβρίων για όλη την περιοχή, που εγκρίνονταν στη συνέχεια από την ΕΥΔΑΠ,
6. σύνταξη μελετών οργάνωσης τροφοδοσίας και κυκλοφορίας κατά τη διάρκεια του έργου αλλά και μετά το πέρας της πεζοδρόμησης.

Όλα τα προαναφερθέντα στοιχεία θεωρούνταν απολύτως απαραίτητα για την ορθή και τεχνικά άρτια διατύπωση κάθε πρότασης διαμόρφωσης. Στην περίπτωση του Εμπορικού Κέντρου και της Πλάκας διανεμήθηκαν επίσης ενημερωτικά φυλλάδια με σχεδιαγράμματα των νέων ρυθμίσεων και ερωτηματολόγια τόσο στους κατοίκους όσο και στους χρήστες-εμπόρους των περιοχών του Κέντρου (Ερμού, Αγ. Μάρκου, Καλαμιώτου κτλ.). Στις τελευταίες μάλιστα περιοχές συγκεντρώθηκαν τα στοιχεία από τους μελετητές προσωπικά «πόρτα-πόρτα». Έτσι, από την επεξεργασία των ερωτηματολογίων προέκυψε, το 1979, 74% ΝΑΙ στην πεζοδρόμηση της Ερμού και 17% ΟΧΙ, 64% ΝΑΙ στις πεζοδρομήσεις του Παλιού Εμπορικού Κέντρου και 26% ΟΧΙ. (Ο λόγος που τότε δεν προχώρησε σε πεζοδρόμηση η οδός Ερμού (1979/80) οφείλονταν στις αντιρρήσεις του Υπουργείου Συγκοινωνιών και του Δήμου Αθηναίων, που προτιμούσε κατ'αρχήν την πεζοδρόμηση «πιο λαϊκών εμπορικών ζωνών του Κέντρου»).

➤ *Υλικά επιστρώσεων & στοιχεία εξοπλισμού* (Ρεμούνδου, Α., 2001)

Στον πεζόδρομο της οδού Βουκουρεστίου, λόγω της πίεσης να ολοκληρωθεί ένα έργο σε τόσο νευραλγικό σημείο της πόλης, που έπρεπε να πείσει άμεσα για τα θετικά οφέλη της πεζοδρόμησης και δεδομένης της πενίας σε αντίστοιχα υλικά στην τότε ελληνική αγορά (1977), επελέχθηκε ατυχώς η ορθογωνισμένη πλάκα Καρύστου, υλικό όχι γνωστό στο αστικό τοπίο. Πλευρικά στις στοές, χρησιμοποιήθηκε ραβδωτό σκυρόδεμα για να παραλαμβάνει τα φρεάτια των Ο.Κ.Ω. Οι σκυροδετήσεις αυτές ενώ ήταν ιδιαίτερα επιτυχείς, εκ των υστέρων γέμισαν «μπαλώματα», διότι με τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις, διευθετήσεις των Ο.Κ.Ω., δεν μπορούσε να επιτευχθεί το ίδιο αισθητικό αποτέλεσμα. Αξιοποιώντας την παραπάνω εμπειρία στις μελέτες πεζοδρομήσεων του Παλιού Εμπορικού Κέντρου (1979-1980) ύστερα από συνεχή διερεύνηση της αγοράς, επιλέχθηκαν τα συμπαγή τούβλα τύπου κλινκερ διαστάσεων 0,05x0,10x0,20 m, τα οποία διέθεταν τις απαραίτητες αντοχές, μικρή απορροφητικότητα και προσιδίαζαν στο ύψος των μνημείων που θα πλακίσωναν (Καπνικαρέα, Αγ. Θεόδωροι, Καρύτση, Αγ. Ειρήνη κτλ.). Στη διαμόρφωση της Πλατείας Μητροπόλεως, η οποία ολοκληρώθηκε σε χρόνο ρεκόρ για τα ελληνικά δεδομένα (μόνον 6 μήνες) και κατά τρόπο άρτιο, επιλέχθηκαν σιαρπιτσαριστοί κυβόλιθοι (10x10x10 cm) και μαρμάρινες πλάκες. Μία πολυσυζητημένη για την ολισθηρότητά της δαπεδόστρωση, εξαιρετικού όμως αισθητικού αποτελέσματος. Στους πεζόδρομους της Πλάκας, ως βασικό υλικό δαπεδόστρωσης, επιλέχθηκαν ορθογωνισμένες μαρμάρινες πλάκες, με αντίστοιχες μαρμάρινες σχάρες απορροής ομβρίων, που αργότερα αντικαταστάθηκαν από αντίστοιχες χυτοσιδηρές. Στους πεζόδρομους του Μοναστηρακίου και του Γιουσουρούμ (οδός Ηφαίστου), σχεδιάστηκε ειδικός τιμεντοκυβόλιθος, ευμεγέθους, που προσιδιάζει στις χρήσεις και την ατμόσφαιρα της περιοχής. Επιτυχημένο όμως παράδειγμα χρήσης «ξεπλυμένου» σκυροδέματος αποτελεί η διαμόρφωση της Πλατείας Κλαυθ-

μόνος (1980/81) που δεν αντιμετώπιζε τα γνωστά προβλήματα με αγωγούς των Ο.Κ.Ω. Στη σύνταξη των πιο πάνω μελετών κυριάρχησε επίσης μια λογική επανάχρησης και αξιοποίησης υλικών της υφιστάμενης κατάστασης, όπως παλιών μαρμαρίνων πλακών, μαρμαρίνων κρασπέδων κτλ. που επαναχρησιμοποιήθηκαν είτε ορίζοντας τους λάκκους των δένδρων, είτε πλαισιώνοντας πανό με επίστρωση μαρμαρών. Τέλος, στην επιλογή των υπόλοιπων στοιχείων εξοπλισμού (όπως φωτιστικά, καλάθια αχρήστων, καθιστικά, πινακίδες πληροφόρησης κτλ.) δεν κατέστη δυνατό να αποφευχθεί η πολυποικιλία λόγω της τμηματικής κατασκευής των πεζοδρομίων σε διάφορες χρονικές περιόδους.

3.2 ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΙΚ. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ

Μέχρι το Σεπτέμβριο του 1978, οι πιο γνωστές πεζοδρομήσεις στην Ελλάδα ήταν εκείνες των οδών Τσοίτσα και Γρηγορίου ΕΑ στην Αθήνα και της οδού Δ. Γούναρη στη Θεσσαλονίκη. Οι δρόμοι αυτοί είχαν μικρή αρχικά κυκλοφορία, δεν ήταν εμπορικοί και η θέση τους, ή η ανακάλυψη αρχαιολογικών ευρημάτων στην περίπτωση της Δ. Γούναρη, έκανε την πεζοποίησή τους μια αρκετά εύκολη και λογική συνέπεια των παραπάνω παραγόντων.

Ο πρώτος καθαρά εμπορικός πεζόδρομος στο κέντρο αστικής περιοχής ήταν της οδού Βουκουρεστίου στην Αθήνα. Η πεζοδρόμηση αυτή προχώρησε μέσα στο πλαίσιο ενός πολύ φιλόδοξου προγράμματος για την αναβάθμιση και ανάπλαση των κοινόχρηστων χώρων της Αθήνας, ρηξικέλευθου για τον ελληνικό χώρο, από την τότε Γενική Διεύθυνση Οικισμού του Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Τότε, για πρώτη φορά εισήχθη στην καθημερινή διάλεκτο η έννοια «Ποιότητα Ζωής», μέσω ενός καλά οργανωμένου Προγράμματος Δράσης για «Παιδότοπους» και «Πεζόδρομους», με συγκρότηση αντίστοιχων ομάδων Εργασίας. Η έννοια «Παιδότοπος» αφορούσε δρόμο κυκλοφορίας, στον οποίο απαγορευόταν με ειδική ρύθμιση μερικώς ή ολικώς η κυκλοφορία των τροχοφόρων και ο οποίος μετατρεπόταν σε χώρο παιχνιδιού με αντίστοιχη διαμόρφωση. Και ενώ η αποδοχή του Προγράμματος των Παιδότοπων, κυρίως σε περιοχές κατοικίας, ήταν βασικά και αρχικά θετική, η «πεζοποίηση» των εμπορικών δρόμων, στο Εμπορικό Κέντρο της Αθήνας, είχε βρει σθεναρή αντίδραση κυρίως από τους καταστηματάρχες, αλλά και από φορείς του Δημοσίου (Υπ. Συγκοινωνιών τότε). Φυσικά σήμερα που έχει δημιουργηθεί το γνωστό status quo και η αποδοχή των μέτρων είναι ευρύτερη, τα δε θετικά αποτελέσματα της πεζοδρόμησης είναι ευρέως αντιληπτά, μία τέτοια αρνητική άποψη ηχεί εξωπραγματική, οι δε καταστηματάρχες είναι θετικοί, διότι αντίθετα απ'ότι πίστευαν και διατύπωναν, η αγοραστική τους κίνηση αυξήθηκε θεαματικά. Ο Δημ. Φιλιππίδης, στο βιβλίο του για την «Ελληνική πόλη», γράφει ότι «Με τον καιρό η Βουκουρεστίου απέκτησε διαστάσεις συμβόλου: από τη μιά μεριά ως σύμβολο κυβερνητικής σύγχυσης γύρω από τις σκιοπιμότητες και προτεραιότητες παρέμβασης και από την άλλη ως δείγμα γραφής μιας πολιτικής βούλησης που εξωραΐζει με στόχο την εξυπηρέτηση των κατοίκων της πόλης».

Η ήδη πλούσια και θετική εμπειρία χωρών του εξωτερικού, στη δεκαετία του 1970, υποστήριζε το εγχείρημα, το οποίο προχώρησε ως εξής : Στη Γενική Δ/ση Οικισμού του Υ.Δ.Ε. δημιουργήθηκε Ειδική Υπηρεσία Ανάπλασης Ελεύθερων Κοινόχρηστων Χώρων Αστικών Περιοχών (ΕΥΔΕ-ΑΕΚΧΑΠ), που είχε ως μόνιμο έργο της την προώθηση μέτρων για τη βελτίωση της λειτουργικότητας και την ανάπλαση ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, μέρος των οποίων είναι οι πεζοδρομήσεις - με χρηματοδότηση των Έργων κυρίως από το Ειδικό Ταμείο Ε.Τ.Ε.Ρ.Π.Σ. Η συγκεκριμένη υπηρεσία προώθησε τη σύνταξη «Μελέτης Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων στο Κέντρο της Αθήνας», μέσω της οποίας μελετήθηκαν οι άξονες ροής πεζών στο κέντρο της πόλης και ορίστηκαν πορείες που είχαν ως στόχο την ενοποίηση των χώρων πρασίνου, ελεύθερων και αρχαιολογικών χώρων μέσω αντίστοιχων παρεμβάσεων, πεζοδρομήσεων κτλ. Οι προτάσεις αυτές εντάχθηκαν αργότερα και αναπτύχθηκαν μέσα στις κατευθυντήριες γραμμές του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (1983/85) για το κέντρο της πρωτεύουσας. Αρχικά προωθήθηκαν σε μελέτη ή υλοποίηση:

- η πεζοδρόμηση του Σταυρού Βουκουρεστίου/Βαλαωρίτου (1977/78),
- οι πεζοδρομήσεις στην Πλάκα (ΑΑ Φάση, 1978/80),
- η πεζοδρόμηση της Ερμού και των παρόδων της (1979/80), που δεν υλοποιήθηκε τότε λόγω ανώριμων για την εποχή συνθηκών,
- οι διαμορφώσεις των πλατειών Αγ. Γεωργίου Καρύτση, Αγ. Θεοδώρων, Πλατείας Κλαυθμώνος, Αγ. Ειρήνης (1980/81),
- οι πεζοδρομήσεις στο Παλιό Εμπορικό Κέντρο της Πόλης (Αγ. Μάρκου, Καλαμιώτου, Ευαγγελιστρίας κτλ.) (1983-85),
- η διαμόρφωση και πεζοδρόμηση της Πλατείας Μητροπόλεως, ως συνδετικού κρίκου μεταξύ των πεζοδρόμων του Παλιού Εμπορικού Κέντρου και της Πλάκας
- οι πεζοδρομήσεις σε άλλες παλιές συνοικίες του κέντρου όπως Θησείο, Μεταξουργείο, Ψυρρή (1985/90) ΑΑ Φάση.

Στη συνέχεια, και ύστερα από την αναβάθμιση των αρμοδιοτήτων των Ο.Τ.Α. μετά το 1981, οργανώθηκε τμήμα στο Δήμο της Αθήνας (Δ/ση Οδοποιίας) που ανέλαβε την υλοποίηση -με συνεργεία αυτεπιστασίας- των πεζοδρομήσεων στις νευραλγικές Εμπορικές Ζώνες του Κέντρου (Μελέτη/Επίβλεψη: ΥΠΕΧΩΔΕ, Δ/ση Κατασκευής Έργων, Επιστάσια/Υλοποίηση: ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΣ, 1983-85). Έτσι, ο δρόμος είχε πλέον ανοίξει για παρεμβάσεις στον κοινόχρηστο χώρο από τον αρμόδιο για τη σύνταξη μελετών και υλοποίησής τους φορέα, που ήταν ο Δήμος της Αθήνας, ένα σικηνικό όμως που δεν τηρήθηκε στο σύνολό του, δεδομένου ότι οι αρμόδιες Υπηρεσίες του Δήμου Αθήνας περιορίστηκαν αργότερα σε πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις εκτός Ιστορικού Κέντρου, μια και οι αρμοδιότητες για μελέτες και αποφάσεις/υλοποιήσεις παρεμβάσεων στο Ιστορικό Κέντρο παρέμειναν στο ΥΠΕΧΩΔΕ (υλοποίηση ΒΑ, ΓΑ Φάσης Πεζοδρόμησης Πλάκας, Ψυρρή, Ερμού και τέλος Διον. Αρσοπαγίτου, 1992-2000).

Επανερχόμενοι όμως στη δεκαετία του 1970 και έχοντας υπόψη την τωρινή υφιστάμενη διάθεση για κριτική των έργων και επιλογών (υλικά κτλ.) εκείνης της εποχής θα πρέπει να σημειώσουμε τα εξής :

- Οι παρεμβάσεις άρχισαν τότε να σχεδιάζονται μέσα στο πλαίσιο μιας αγοράς οικοδομικών υλικών, ολοσχερώς ανέτοιμης να ανταποκριθεί στις αντίστοιχες απαιτήσεις των έργων.

- Δεν υπήρχαν υλικά δαπεδόστρωσης με τις κατάλληλες αντοχές, ελεγμένες από τους αρμόδιους φορείς και στην ποσότητα των απαιτήσεων που προέκυψαν (π.χ. το πλέγμα πεζοδρόμων και πλατειών του Εμπορικού Κέντρου ανέρχονταν σε 15.000 m², η Ερμού με τις παρόδους της σε 11.000 m²), ικανά να τροφοδοτούν διαχρονικά και σταθερά τη νέα αγορά, σε ταχείς ρυθμούς.

- Επίσης, η ελληνική αγορά παρουσιάζοταν φτωχή σε στοιχεία εξοπλισμού του κοινόχρηστου χώρου όπως: κάδους απορριμμάτων, ζαρντινιέρες, πάγκους-καθιστικά, φωτιστικούς ιστούς, υπαίθριες βιτρίνες έκθεσης προϊόντων, πινακίδες ενημέρωσης κοινού, τηλεφωνικούς θαλάμους, σιαάδες-στέγαστρα κτλ.

Κατ'αυτόν τον τρόπο, οι μελετητές ήταν αναγκασμένοι να σχεδιάζουν από πινακίδες ενημέρωσης μέχρι κάδους απορριμμάτων, που θα κατασκευάζονταν όμως στο πλαίσιο «εργολαβίας του δημοσίου», με όλες τις γνωστές δυσκολίες κατά την υλοποίηση. Αντίθετα, την ίδια εποχή σε αντίστοιχα έργα του εξωτερικού οι μελετητές είχαν τη δυνατότητα να επιλέγουν στοιχεία εξοπλισμού πόλης, άρτια σχεδιασμένα και βιομηχανικά κατασκευασμένα, σε μεγάλη δε ποικιλία όπως εμφανιζόταν και σε γνωστές διεθνείς εκθέσεις, όπως η PUBLIC DESIGN στη Φρανκφούρτη

Όλα τα παραπάνω, θα πρέπει λοιπόν να συνεκτιμώνται πριν διατυπωθεί οποιαδήποτε κριτική στις παρεμβάσεις -την πρώτη δεκαετία- που υλοποιήθηκαν. Επίσης θα πρέπει να υπο-

γραμμιστεί ότι η υπάρχουσα έως τότε ελληνική εμπειρία στο σχεδιασμό των κοινόχρηστων χώρων ήταν μάλλον μικρή. Έτσι οι απαιτήσεις για:

- λιτότητα στο σχεδιασμό των πεζοδρομήσεων,
- άνετη διακίνηση των πεζών χωρίς εμπόδια (πολλά καθιστικά, ζαρντινιέρες και άλλα σταθερά στοιχεία),
- άνετη διακίνηση σε ελεύθερη ζώνη οχημάτων ΑΑ ανάγκης (πυροσβεστικά, απορριμματοφόρα, ασθενοφόρα κτλ.),
- διατήρηση οπτικών αξόνων προς αξιόλογα σημεία αναφοράς και προσανατολισμού της πόλης,

αποτελούσαν κατευθύνσεις που δεν ακολουθήθηκαν στο σύνολό τους στις αρχικές διαμορφώσεις (πεζόδρομος Βουκουρεστίου, πεζόδρομος Αιόλου αργότερα), αφορούσαν όμως αποκτηθείσα εμπειρία που καθόρισε το σχεδιασμό μεταγενέστερων παρεμβάσεων (πεζοδρόμηση Ευαγγελιστρίας 1985, πεζοδρόμηση Ερμού 1997/98).

Ολοκληρώνοντας την περιγραφή του ιστορικού των πεζοδρομήσεων στο Κέντρο της Αθήνας, θα πρέπει να αναφερθεί ότι, μέσα στην τελευταία δεκαετία, προχώρησε σε υλοποίηση -ύστερα από 15ετείς συζητήσεις- η πεζοδρόμηση του άξονα της Ερμού από την οδό Αιόλου μέχρι το Σύνταγμα. Αν και στην εν λόγω μελέτη, ύστερα από παρεμβάσεις, άλλαξαν ορισμένα υλικά και λεπτομέρειες στις δαπεδοστρώσεις και τις επί μέρους διαμορφώσεις, ευτυχώς τελικά αξιοποιήθηκε όλη η συγκεντρωθείσα εμπειρία των τελευταίων 20 ετών, για λιτότητα στο σχεδιασμό και προσεκτική επιλογή στοιχείων εξοπλισμού, καθώς και η ανάγκη για την ανάδειξη της τρίτης διάστασης του πεζόδρομου, δηλαδή τις παρεμβάσεις αποκατάστασης αξιόλογων κτιρίων, με αντίστοιχη ανάδειξη και φωτισμό τους κατά τις βραδινές ώρες. (Ρεμούνδου, Α., 2001)



Εικόνες 7-8. Ερμού, ο εμπορικότερος πεζόδρομος της Αθήνας. Εμφανή είναι τα προβλήματα σήμερα λόγω αυθαιρεσιών στα ωράρια τροφοδοσίας των καταστημάτων.

3.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ-ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Οι πεζοδρομήσεις αποτελούν μια δημοφιλή ιδέα, που προβάλλεται από διάφορες πλευρές, δημοτικούς άρχοντες, αρχιτέκτονες και άλλους, ως λύση για πολλές περιοχές των παλαιότερων τομέων των πόλεων. Ωστόσο, αποτελούν ένα «νόμισμα» με δύο πλευρές. Η εκρηκτική άνοδος της χρήσης του αυτοκινήτου, η φυγή των μόνιμων κατοίκων από τους ορόφους των πολυκατοικιών και η βαθμιαία υποβάθμιση των κτιρίων, που συχνά αποτελούν αρχιτεκτονήματα με ενδιαφέρον και τελούν υπό προστασία, είναι προβλήματα γνώριμα όσο και δυσεπίλυτα, που κινδυνεύουν να επιδεινωθούν εάν υιοθετηθούν βιαστικές ή «φανατικές» στρατηγικές.

Ο μόνιμος κίνδυνος που ελλοχεύει, όταν αποφασίζεται να πεζοδρομηθεί ένας εμπορικός δρόμος του κέντρου, είναι η λιγότερο ή περισσότερο άμεση κατάληψή του, εκτός από σταθμευμένα αυτοκίνητα και μηχανάκια, με τραπέζια και καρέκλες από εστιατόρια, μπαρ, καφενεία

και σουβλατζιδικα. Κάθε είδους «φαγάδια» και χώροι αναψυχής ξεφυτρώνουν ραγδαία και συνδυάζονται εύκολα με μικροκαταστήματα τουριστικών ειδών, εκδιώκοντας συγχρόνως τις πιο «κλασικές» χρήσεις του κέντρου, που είναι σίγουρα λιγότερο αποδοτικές σε ό,τι αφορά τις προσόδους των κτιρίων (εμπορικά καταστήματα, τοπικές και υπερτοπικές εξυπηρετήσεις και κατοικίες). Η γενική έλλειψη καθαριότητας, το λιγιστό πράσινο, καθώς και ο θόρυβος από ορισμένα νυχτερινά κέντρα διασκέδασης, επιτείνουν το πρόβλημα.



Εικόνα 9. Άναρχη εικόνα στον πεζόδρομο (Αρχαία Αγορά).

Συγχρόνως, η σύνθεση του πληθυσμού αρχίζει να διαφοροποιείται. Το ποσοστό των μόνιμων κατοίκων και εργαζόμενων υποχωρεί έναντι πιο προσωρινών ομάδων, περαστικών και επισκεπτών και νέα προβλήματα ασφάλειας, υγιεινής και ποικίλων οχλήσεων προστίθενται στα ήδη γνωστά. Εάν λοιπόν προβλήματα άμεσα συναρτημένα με το αυτοκίνητο, όπως η κατάληψη του δημόσιου χώρου, η έλλειψη καθαριότητας, η ηχητική όχληση και ο εκνευρισμός, που απωθούν πεζούς και πελάτες, δημιούργησαν μια αρχική συναίνεση απέναντι στο μέτρο της πεζοδρόμησης, σύντομα διαπιστώνεται η βαθμιαία αλλαγή του χαρακτήρα της περιοχής με την εκδίωξη των κατοίκων και των μικρών εμπορικών και άλλων επιχειρήσεων, τόσο ζωτικών για το χαρακτήρα αλλά και την καθημερινή λειτουργία της πόλης, προς όφελος των χρήσεων αναψυχής.

Στην περιοχή της Πλάκας, για παράδειγμα, δε λήφθηκαν μέτρα για την αντιμετώπιση των αναπόφευκτων πιέσεων, μέσω της αγοράς γης, στους παλαιούς κατοίκους. Η ελεύθερη αγορά από την πλευρά της, βοηθούμενη και από την αναβάθμιση της περιοχής διαμόρφωσε υψηλές τιμές γης σε όλη την έκταση της υπό ανάπλαση περιοχής, με τις υψηλότερες να διαμορφώνονται κατά μήκος των πεζοδρόμων. Αυτό είχε ως συνέπεια τον εκτοπισμό του παλαιότερου πληθυσμού από άτομα υψηλότερων εισοδημάτων, και τη διαφοροποίηση του κοινωνικού χαρακτήρα της περιοχής. Μεταβολές, επίσης, παρατηρήθηκαν και στη δομή του εμπορίου και της ψυχαγωγίας, με άμεσο αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση των μικρών μονάδων έναντι μεγαλύτερων ίδιες ή διαφορετικής χρήσης. (Μπετούρα, Δ. et al., 1997)

Δεν αρκεί όμως η απόφαση να δημιουργηθούν πεζοδρόμοι στο Κέντρο της Αθήνας. Προκύπτουν παράλληλα ερωτήματα που αφορούν την επιλογή του δρόμου καθώς και τη χρησιμότητα ή όχι του έργου. Η παρέμβαση της πεζοδρόμησης δεν επαρκεί από μόνη της ώστε να επιτευχθεί το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα. Πρέπει να συντελεστεί σειρά παρεμβάσεων, σημαντική παράμετρο των οποίων αποτελούν οι **κυκλοφοριακές ρυθμίσεις**. Είναι αναγκαία η **δημιουργία πλέγματος πεζοδρόμων**, με στόχο την επαύξηση της συνοχής του κοινόχρηστου χώρου, ο οποίος παρουσιάζεται κατακερματισμένος από το οδικό δίκτυο και τις έντονες κυκλοφοριακές φορτίσεις, καθώς και ο αυστηρός **έλεγχος των χρήσεων γης**. Στην περιοχή του Κεραμικού και των Εξαρχείων, για παράδειγμα, έχουν πραγματοποιηθεί εκτεταμένες πεζοδρομήσεις, χωρίς ωστόσο την ύπαρξη κάποιου ενιαίου «δικτύου».



Εικόνα 10. Η επικίνδυνη για τους πεζούς στροφή από Ασωμάτων προς Ερμού. Προβλήματα λόγω έλλειψης πλέγματος πεζοδρόμων.

Χαρακτηριστικό είναι και το παράδειγμα του Εμπορικού Τριγώνου, όπου τα προβλήματα που προέκυψαν συνοψίζονται στα εξής: (Βλαστός, Θ. et al., 1998)

- Στη μερική ασάφεια εφαρμογής του μέτρου. Πεζοδρομήθηκαν δρόμοι μικροί, χωρίς ποιοτική αξία. Οι πιο σημαντική από συγκοινωνιακής πλευράς δρόμοι (πλην τμήματος της Ερμού) παρέμειναν ανοιχτοί για το αυτοκίνητο, με αποτέλεσμα να αναλάβουν ακόμα μεγαλύτερους κυκλοφοριακούς φόρτους, δεδομένου ότι χονδρεμπόριο και βιοτεχνίες δεν απομακρύνθηκαν. Έτσι, δε δόθηκε στο σύνολό της η εικόνα της ελεύθερης από αυτοκίνητα επιφάνειας.

- Στην καθυστέρηση κατασκευής των πεζοδρόμων και στη χρονική σειρά των έργων. Το ιδανικό θα ήταν να ανακατασκευαστούν τα οδοστρώματα με πλακόστρωση και κυβόλιθους στο σύνολό τους. Η απουσία του τυπικού εξοπλισμού στους πεζοδρόμους κάνει το περιβάλλον των δρόμων φτωχό και αφιλόξενο, ενισχύοντας το αισθητικό πρόβλημα.

- Στην καθυστέρηση της απομάκρυνσης των μη συμβατικών χρήσεων. Η απομάκρυνση του χονδρεμπορίου και των βιοτεχνιών είναι προϋπόθεση για την επιτυχία του μέτρου. Πρέπει να γίνει αυστηρός προγραμματισμός ώστε να προετοιμαστούν οι χώροι για τη μεταγκατάσταση των μετακινούμενων επιχειρήσεων, καθώς και την οικονομική βοήθεια αυτών.

Το σημαντικότερο ίσως, αλλά και δυσκολότερο πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί είναι αυτό της στάθμευσης, καθώς η πεζοδρόμηση αφαιρεί ένα σημαντικό αριθμό θέσεων στάθμευσης παρά το κράσπεδο. Σοβαρές πιέσεις από την άναρχη στάθμευση καταγράφηκαν στην Πλάκα, κάτι που δείχνει τους κινδύνους που διατρέχουν οι παρεμβάσεις ανάπλασης, εάν δε συνοδεύονται από αυστηρή αστυνόμευση. Στο σημείο αυτό τίθεται και το θέμα της υψηλότερης τιμολόγησης στους σταθμούς. Βέβαια, στόχος είναι η αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ και η ενθάρρυνση της μετακίνησης με τις Δημόσιες Συγκοινωνίες, αλλά το ζήτημα της αναξιοπιστίας των αστικών συγκοινωνιών είναι τεράστιο και δεν αφορά την παρούσα εργασία.

Είναι αναμφίβολο ότι το πρόβλημα της συντριπτικής παρουσίας των αυτοκινήτων σε κάθε σημείο της πρωτεύουσας δεν μπορεί πλέον να αγνοηθεί και η προσπέλασή τους στο κέντρο επιβάλλεται να περιοριστεί ουσιαστικά με ποικίλους τρόπους μεταξύ των οποίων και με εκτεταμένες πεζοδρομήσεις. Από την άλλη μεριά, η τυποποιημένη αντιμετώπιση, την οποία υιοθετούν οι αρμόδιοι φορείς χωρίς κανένα συνοδευτικό μέτρο πολεοδομικού ελέγχου, αλλοιώνει τις λειτουργίες της περιοχής και συσσωρεύει προβλήματα στους κάθε λογής χρήστες του αστικού χώρου.

4. ΣΚΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου βοήθησε στην αμεσότερη άρθρωσή του με το Μοναστηράκι και την Πλάκα. Προκύπτει, έτσι, μια μεγάλη επιφάνεια που, εφόσον περι-

λαμβάνει και τους αρχαιολογικούς χώρους, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό πόλο έλξης. Η επιφάνεια αυτή έχει ως φυσική συνέχεια και την περιοχή του Ψυρρή, η οποία επίσης πρέπει να πεζοδρομηθεί. Εκεί έχουν αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια χρήσεις αναψυχής που, παρά το γεγονός ότι εκδίωξαν χρήσεις που λειτουργούσαν και καθόριζαν το χαρακτήρα της περιοχής, (δεν προβλέφθηκε προστασία των χρήσεων), παρέχουν ζωντανία στο ιστορικό κέντρο τις νυχτερινές ώρες. Από κυκλοφοριακής πλευράς, το οδικό δίκτυο του Ε.Τ. και της Πλάκας δεν εξυπηρετεί μεγάλους και διαμπερείς μετακινήσεις, επομένως η πεζοδρόμηση του Ψυρρή θα μπορούσε να επιτευχθεί εφ'όσον δοθούν λύσεις στα ζητήματα λειτουργίας και τροφοδοσίας των επιχειρήσεων σε αυτό.



Εικόνα 11. Οδικός χάρτης της Αθήνας (οι πεζόδρομοι απεικονίζονται με σιέλ χρώμα). Χαρακτηριστική είναι η απουσία «δικτύου» πεζοδρόμων μεταξύ των διαφόρων περιοχών του ΙΚ

Η οδός Αθηνάς δε θα έπρεπε να εξυπηρετεί μεγάλους μετακινήσεις, όπως συμβαίνει σήμερα. Προσφέρει θαυμάσια προοπτική προς την Ακρόπολη και χάρη στο ειδικό εμπόριο και τον μεγάλο αριθμό πεζών που συγκεντρώνει, θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό άξονα σύνδεσης των Αρχαιολογικών Χώρων με το Εμπορικό Τρίγωνο και την Πλατεία Ομονοίας. Η οδός Πανεπιστημίου, επίσης, είναι ένας σημαντικός άξονας που συμπίπτει με το μέτωπο επαφής του Ε.Τ. με το σύγχρονο κέντρο της πόλης. Πρόκειται για ένα δρόμο πολύ όμορφο, με μεγάλο πλάτος, ωραία κτίρια, που συνδέει δύο μεγάλες-σημαντικές πλατείες της Αθήνας (Ομόνοια - Σύνταγμα). Τα οχήματα θα μπορούσαν να χρησιμοποιούν τις οδούς Ακαδημίας και Σταδίου, εφόσον η μία ει των δύο γινόταν κάθοδος.

Με την πεζοδρόμηση του τμήματος της Ερμού από την Πλατεία Μοναστηραχίου μέχρι την Πλατεία Αγ. Ασωμάτων θα ολοκληρωνόταν το πλέγμα των πεζοδρόμων, προς μια σύνδεση του Κεραμικού με την Πλατεία Σύνταγματος. Η πεζοδρόμηση των οδών Διονυσίου

Αρεοπαγίτου και Απ. Παύλου μπορεί να αποτελέσει τον συνδετικό ιστό για πολλούς από τους πλέον σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους της πόλης, προς τη δημιουργία ενός ενιαίου «Αρχαιολογικού Πάρκου». Συνδέει το Ολυμπίο, την Ακρόπολη, το Διονυσιακό θέατρο, το Ηρώδειο, το λόφο Φιλοπάππου, την Πνύκα, το λόφο των Νυμφών, την Αρχαία Αγορά και τον Κεραμεικό, καθώς και το Νέο Μουσείο Ακρόπολης. Το αρνητικό, πως πεζοδρομώντας την Αρεοπαγίτου και την Αποστόλου Παύλου δημιουργείται μια τεράστια περιοχή στην οποία δεν μπαίνουν τροχοφόρα. Έτσι η περιοχή αυτή μόλις πέσει ο ήλιος νεκρώνει. Είναι πιθανό να γίνει εστία αντικοινωνικών στοιχείων. Ίσως θα πρέπει να γίνουν ήπιοι χώροι αναψυχής, αλλά με αυστηρότατο έλεγχο και ισχυρή αστυνόμευση.



Εικόνα 11. Η Διονυσίου Αρεοπαγίτου, τμήμα του "μεγάλου περιπάτου".

Το σημερινό σύστημα κατασκευασμένων και προβλεπόμενων πεζοδρόμων προτείνεται να συμπληρωθεί, ώστε να αποκτήσει συνοχή και συνέχεια, όχι μόνο λειτουργική αλλά και αντιληπτική, επιτρέποντας στον πεζό να διασχίσει ολόκληρη την περιοχή του Ιστορικού Κέντρου. Βασικά σημεία έλξης ροών πεζών είναι οι περιοχές συγκέντρωσης χώρων αναψυχής, οι εμπορικές λειτουργίες και οι πολιτιστικοί χώροι. Οι πεζόδρομοι πρέπει να εξυπηρετούν το σύνολο των παραπάνω κατηγοριών ροών, διαχέοντάς τις μεταξύ των αρχαιολογικών χώρων, του Ε.Τ., του Ψυρρή και της Πλάκας.

Επίσης, διαπιστώνεται μια «πανσπερμία» υλικών σε ένα πλέγμα πεζοδρόμων και πλατειών που βρίσκονται πολύ κοντά μεταξύ τους και θα πρέπει τουλάχιστον να παρουσιάζουν ενιαία εικόνα. Αυτό οφείλεται στις διαφορετικές χρονικές περιόδους της σύνταξης των μελετών, στην παρουσία διαφορετικών μελετητών, που ο καθένας ήθελε να αφήσει την προσωπική γραφή του στον κοινόχρηστο χώρο, σε διαφορετικούς φορείς υλοποίησης (Δήμος, ΔΕΠΟΣ, ΥΠΕΧΩΔΕ), καθώς και στον παρεμβατισμό ιθυνόντων της πολιτικής εξουσίας, που μπορούν και επηρεάζουν τα κέντρα λήψης αποφάσεων.

Για παράδειγμα, στο πλέγμα των πεζοδρόμων του Παλιού Εμπορικού Κέντρου (Αγ. Μάρκου, Ευαγγελίστριας, Κλειτίου, Μιλτιάδου κτλ.), το υλικό δαπεδόστρωσης άλλαξε την τελευταία στιγμή από συμπαγές τούβλο κλίνικερ (που θα δημιουργούσε ενιαία εικόνα με τους ήδη διαμορφωμένους ναούς Αγ. Θεοδώρων, Καρύτση, Αγ. Ειρήνης) σε τσιμεντοκυβόλιθο γκρι και κόκκινο. Το θέμα επιλογής υλικών θα πρέπει λοιπόν στις μελλοντικές περιπτώσεις να τυγχάνει ίσως νομικής θέσπισης, τουλάχιστο για κάποιες ενιαίες ζώνες κοινόχρηστων χώρων, όπως επίσης απαραίτητη θεωρείται και η σύσταση και λειτουργία Φορέα Συντήρησης των πεζοδρόμων ώστε να αποφεύγονται τα φαινόμενα εγκατάλειψης και κατάρρευσης μετά την παράδοση του έργου από τους κατασκευαστές. Εκτός από τα υλικά δαπεδόστρωσης, σημαντικό ρόλο για τη δημιουργία ενιαίας εικόνας και αίσθησης παίζουν τα στοιχεία εξοπλισμού του κοινόχρηστου χώρου. Φιλόδοξα, ο Δήμος της Αθήνας είχε προχωρήσει σε αρχιτεκτονικό διαγωνισμό για τον εξοπλισμό της πόλης. Μία πρωτοβουλία που δυστυχώς δε συνεχίστηκε. (Ρεμούνδου, Α., 2001)

Τέλος, απαραίτητα μέτρα αποτελούν ο φωτισμός των μνημείων, προς ενίσχυση του δικτύου ιστορικής μνήμης και κατά τις βραδινές ώρες, καθώς και η επιλογή κατάλληλης φύτευ-

σης, ώστε να τονιστούν σημεία και κατευθύνσεις και να ενισχυθεί η εικόνα του φυσικού τοπίου στην περιοχή.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο Δήμος Αθηναίων είναι έτοιμος για δεύτερη φορά να επιχειρήσει το πείραμα το οποίο πριν από 13 χρόνια απέτυχε παταγωδώς από το ΥΠΕΧΩΔΕ, αποσιελώντας για το αυτοκίνητο Εμπορικό Τρίγωνο και Πλάκα. Να σημειωθεί ότι στο πείραμα του 1995 το ΥΠΕΧΩΔΕ ξόδεψε περί τα 3 δισ. δραχμές για τις «περίφημες» αυτοβυθιζόμενες ηλεκτρονικές μπάρες, την ενημέρωση και το σύστημα διαχείρισης του όλου εγχειρήματος. Σήμερα καμία ηλεκτρονική μπάρα και στα 36 σημεία που είχαν τοποθετηθεί δεν λειτουργεί. Πολλές μάλιστα έχουν ξηλωθεί λόγω των έργων οδοποιίας που έγιναν στην περιοχή. Το κλείσιμο του Εμπορικού Κέντρου και της Πλάκας θα περιλαμβάνει την περιοχή που περικλείεται από τους δρόμους Σταδίου, Φιλελλήνων, Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Μοναστηράκι, Αθηνάς, Ομόνοια. Ο στόχος του δήμου είναι η περιοχή να γίνει ένα μεγάλος πεζόδρομος μέσα από τον οποίο θα στηριχθούν η κατοικία και η ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων της πρωτεύουσας.

Στόχος του έργου δεν είναι μια απλή πεζοδρόμηση αλλά η δημιουργία ενός υπερτοπικού πόλου αναψυχής. Δημιουργούνται και αναπλάθονται κοινόχρηστοι και ελεύθεροι χώροι που αποδίδονται με νέα μορφή στο κοινό. Οι διαμορφώσεις που προτείνονται αποσκοπούν στο να επιλύσουν τα προβλήματα που έχουν συσσωρευτεί στην περιοχή από τις αποσπασματικές και ετερογενείς παρεμβάσεις ενός και πλέον αιώνα. Απώτερος στόχος είναι να αναβαθμιστεί λειτουργικά και αισθητικά το φυσικό και τεχνητό περιβάλλον και περιοχή του Ιστορικού Κέντρου να ενισχύσει τη «συρραφή» του κατακερματισμένου ιστορικού τοπίου. Ιδιαίτερη σημασία έχει και η αμεσότητα ανάμεσα στις εμπορικές λειτουργίες του Εμπορικού Τριγώνου, στις λειτουργίες αναψυχής Πλάκας και Ψυρρή και στον περίπατο στο χώρο και το χρόνο που προσφέρει η περιοχή των ενοποιημένων αρχαιολογικών χώρων, ώστε να μην παρατηρηθεί το φαινόμενο της ερήμωσης της τελευταίας.

Η συγκρότηση ενός γραφείου παρακολούθησης και ελέγχου θεωρείται ουσιαστικός συντελεστής για την επιτυχία της επέμβασης. Το μέτρο αυτό αποδεικνύεται απαραίτητο, όπως εξ άλλου φάνηκε στην πράξη και στην Ελλάδα. Απαραίτητο, γιατί αλλιώς οι συνήθειες που έχουν αναπτυχθεί, οδηγούν σε μια σοβαρή παραβίαση των κανόνων, με αποτέλεσμα να ακυρώνονται ουσιαστικά όλες οι επιδιώξεις που οδήγησαν στην πεζοδρόμηση.

ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- Αραβαντινός Α. (1998), *Πολοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα
- Βλαστός Θ., Αραβαντινός Α., Γιώτης Α., Γκόλιας Ι., Φραντζεσκιάκης Ι. (1998), *Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου – Ένα μεγάλο ξεκίνημα για το κέντρο της Αθήνας*, ΕΜΠ
- Μπετούρα Δ., Λούκισσας Φ., Οικονόμου Δ. (1997), *Επιπτώσεις από την Πεζοδρόμηση της Πλάκας*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ
- Ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ (1988), *Στοιχεία διαμόρφωσης ελεύθερων χώρων*, ΥΠΕΧΩΔΕ
- Ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ (2002), *Αισθητική αναβάθμιση του Ιστορικού Κέντρου των Αθηνών*, ΥΠΕΧΩΔΕ
- Ρεμόνδου – Τριανταφύλλη Α. (2001), *Ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας*, Περιοδικό ΚΤΙΡΙΟ, τεύχος 124, σελ. 35