



αρχιτέκτονες

Περιοδική έκδοση του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ / Περίοδος Γ / Τεύχος 02 / Μάιος 2013

Σελίδα 2
Σημείωμα
της σύνταξης

Σελίδα 3
Γράμμα
της Προέδρου
του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ

Σελίδα 4
Re-think
Καταγραφές – Συζήτηση

Σελίδα 17
Re-think
8 Τοποθετήσεις

Σελίδα 24
Ατζέντα

Σημείωμα της σύνταξης

Παίρνοντας τη σκυτάλη από το Τεύχος 01, στο οποίο υπογραμμίσαμε τη σημασία της συμμετοχικής διαδικασίας και δράσης στην ανίχνευση και οικειοποίηση του δημόσιου χώρου, των «κοινωνικών αγαθών», των «αστικών κενών» από συλλογικά συνειδητοποιημένες υποκειμενικότητες, συνεχίζουμε.

Στάση μας το επικοινωνιακά προβεβλημένο Re-think. Ο δημόσιος χώρος της πόλης γίνεται προϊόν, στην αγκαλιά της «ιδιωτικής» πρωτοβουλίας. Οι εμπλεκόμενοι βιάζονται να αναγνωρίσουν το ίδρυμα-ευεργέτη –σήμερα αυτό, αύριο κάποιος άλλος–, το οποίο προβάλλει μεν, αλλά κυρίως προβάλλεται διά μέσου.

Μήπως το «μέσον» καρπούται τα όποια οφέλη από τη διαδικασία σχεδιασμού και υλοποίησης ενός δημόσιου αγαθού;

Η δυναμική της προβολής προσπαθεί να αποκτήσει μεγαλύτερο έρεισμα εντός της κοινωνίας ιδιαίτερα λόγω της κρίσης. Προτάσσεται μια καλογοητισμένη εικόνα, η οποία προσπαθεί να άρει την κοινωνική δυσαρέσκεια για τον εκφυλισμό όλων των δομών που ιστορικά παράγονταν και προσφέρονταν δημόσια –έστω ημιτελώς– από την πολιτεία, ως όφειλε.

Ενώ λοιπόν το κράτος αποσύρει το δίκτυο προστασίας του από τις ευάλωτες κοινωνικά ομάδες, ταυτόχρονα χρησιμοποιεί πιλοτικά στρατηγική «gentrification», για τον κεντρικότερο και εμβληματικότερο «τόπο» της πρωτεύουσας. Με όρους εκτοπισμού, επιχειρεί την ανασυγκρότηση του μητροπολιτικού χαρακτήρα του κέντρου, που περνά μέσα από το μεγάλο κεφάλαιο.

Με στόχο να εγείρουμε μια ουσιαστική συζήτηση για τη στρατηγική της όποιας επέμβασης στην Αθήνα, ώστε να εκπληρώσει άμεσα το δικαίωμα των κατοίκων της επάνω στο σώμα της, ξεκινάμε στο Τεύχος 02 μια πρώτη ιστορική καταγραφή θέσεων και αντιθέσεων. Ταυτόχρονα δε, αναμένουμε τις απόψεις των αναγνωστών μας, συμμετέχοντας «από τα κάτω προς τα επάνω» στις διαδικασίες των εγχειρημάτων για τον δημόσιο χώρο και την πόλη.

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
Βρυσακίου 15 και Κλάδου, 105 55 Αθήνα, τηλ.: 210 3215 146, fax: 210 3215 147
e-mail: sadas-pea@tee.gr • www.sadas-pea.gr

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ

Πρόεδρος: **Μυρτώ Δεσποτίδη**, Αντιπρόεδρος: **Άγγελος Βακαλόπουλος**, Γεν. Γραμματέας: **Μιχάλης Τζάρας**, Ειδ. Γραμματέας: **Νίκος Κουρέτας**, Ταμίας: **Μαρία Φραντζή**
Μέλη: **Δαμιανός Αμπακούμκιν**, **Αφροδίτη Αυγερινού**, **Κώστας Βουρεκάς**, **Τόνια Κατερίνη**, **Βιβιάννα Μεταλληνού**, **Γιάννης Πάνου**, **Πόπη Παπαντωνίου**, **Όλγα Πάππα**, **Γιώργος Πλαστάκης**, **Πέτρος Συναδινός**

Υπεύθυνη σύμφωνα με το νόμο: **Μυρτώ Δεσποτίδη**

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ακριβή Αναγνωστάκη, **Κάρολος Γαλανός**, **Κωνσταντίνα Θεοδώρου**, **Διονύσης Καννάς**, **Νεκτάριος Κεφαλογιάννης**, **Αλέξανδρος Κλειδωνάς**, **Γεωργία Κότσαρη**, **Ειρήνη Κουφέλη**, **Παναγιώτης Κουμουδούρος**, **Έλενα Λαϊνά**, **Άννα Μελανίτου**, **Βασιλική Παναγιωτοπούλου**, **Δημήτρης Πούλιος**, **Όλγα Σημαιοφορίδου**, **Ελένη Χρηστέα**

Γραμματεία Σ.Ε.: **Στέλλα Ρίζου**
Διόρθωση κειμένων: **Άννα Πλατάκη**

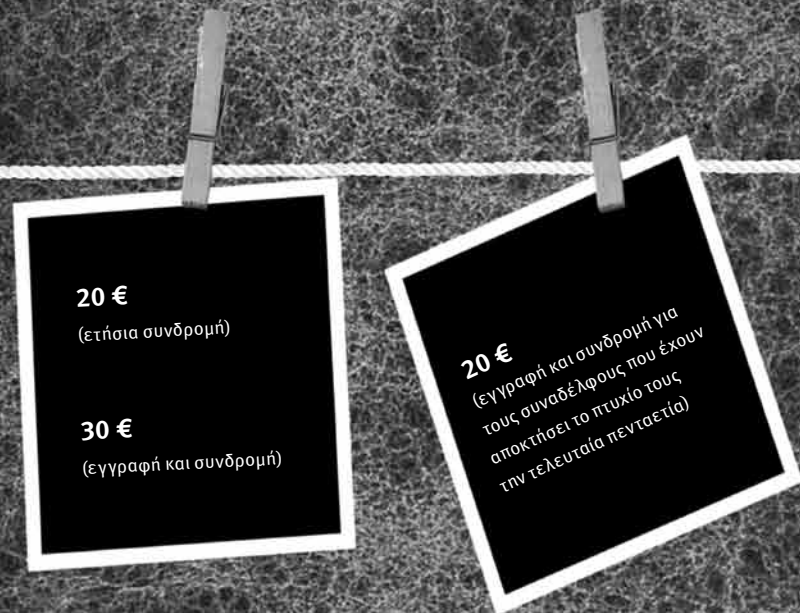
ΕΞΟΦΥΛΛΟ «Cross the road», φωτ. **Ράνια Τσιουνάρα** (www.flickr.com/photos/rtsiounara/)

“αρχιτέκτονες”

Περιοδική έκδοση του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων
Ανωτάτων Σχολών – Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων

Στηρίξτε το έντυπο “αρχιτέκτονες”

- Εγγραφείτε στο Σύλλογο
- Εξοφλήστε τις συνδρομές σας στον ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ
- Προχωρήστε σε δωρεά στον ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ



Εάν επιθυμείτε να παραλαμβάνετε το έντυπο στο χώρο σας:

- Για τα μέλη του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ 12 € για 10 τεύχη
- Για τα μη μέλη 20 € για 10 τεύχη

ΕΓΓΡΑΦΕΙΤΕ στη λίστα αποστολής άμεσα:

- Είτε με καταβολή του αντίστοιχου ποσού του/της ενδιαφερομένου/νης απευθείας στα γραφεία του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, Βρυσακίου 15, Μοναστηράκι 105 55, Αθήνα, τηλ. 210 3215146
- Είτε με κατάθεση στον τραπεζικό λογαριασμό της ΕΘΝΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ 146/480197-02 με δικαιούχο ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, και αποστολή συνημμένα του σκαναρισμένου τραπεζικού παραστατικού στο e-mail: sadas-pea@tee.gr ή με fax στο 210 3215147

ΒΡΑΔΙΕΣ ΣΤΗ ΒΡΥΣΑΚΙΟΥ

Κατά τους εαρινούς και θερινούς μήνες, στα γραφεία του συλλόγου θα πραγματοποιούνται οι «Βραδιές στη Βρυσακίου» κάθε δεύτερη Πέμπτη του μήνα.

Ο ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ προσκαλεί τα μέλη και τους φίλους του που θέλουν να περάσουν όμορφα μια βραδιά με ποτό, μουσική και κουβέντα στο χώρο μας, στην αυλή μας.

Γράμμα

της Προέδρου του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ

Πάντα υπάρχει προοπτική, και όταν υπάρχει βούληση, είναι σίγουρο ότι θα βρεθεί ο τρόπος

Είναι πια πραγματικότητα ότι ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων βρίσκεται σε δεινή θέση ως προς την οικονομική του επιβίωση, ανίκανος να καλύψει πλέον ακόμα και τις βασικές λειτουργικές του ανάγκες.

Τα αίτια της ραγδαίας αυτής επιδείνωσης είναι γνωστά. Η γενικότερη οικονομική κατάσταση της χώρας, η αδυναμία του ΤΕΕ να καλύψει το ποσό επιδότησης, η μείωση των επιχορηγήσεων λόγω κρίσης, αλλά και η αναμφισβήτητη δυσκολία, σε συνδυασμό με την απροθυμία πολλών μελών να συνεισφέρουν με την ετήσια συνδρομή τους οδήγησαν το Σύλλογο στη σημερινή οικονομική κατάσταση.

Δεν πρέπει βέβαια να αποποιούμαστε τις ευθύνες μας λησμονώντας ότι πολλές από τις διοικήσεις του Συλλόγου, στηριζόμενες στην οικονομική ενίσχυση του ΤΕΕ, διαχειρίστηκαν τα οικονομικά του υποβαθμίζοντας την επαφή, τη συνεργασία και τη στήριξη των χιλιάδων αρχιτεκτόνων της χώρας.

Παρ' όλα αυτά, σε μια περίοδο που «η κρίση θα έπρεπε να γίνει ευκαιρία» και η συλλογική αντιμετώπιση των προβλημάτων μας θα έπρεπε να είναι ο κινητήριος μοχλός, παρουσιάζεται το εξής παράδοξο. Ένα τεράστιο κενό διατύπωσης προτάσεων άμεσης αντιμετώπισης του προβλήματος και συγχρόνως μια άρνηση ανάληψης ευθυνών υλοποίησής τους (όταν αυτές διατυπωθούν), με έωλα επιχειρήματα περί παραταξιακών ή/και ιδεολογικών διαφορών.

Και είναι επίσης απορίας άξιο που σε αυτή την οριακή και εξέχουσα σημασίας για την επιβίωση του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ στιγμή οι «πολιτικοί» εξαφανίστηκαν, οι «συνδικαλιστές» αποτραβήχτηκαν, τα στελέχη του συλλόγου σιωπούν αποτραβηγμένα στις γωνιές τους, με συγκεκριμένες πάντα εξαιρέσεις, ανθρώπων που στάθηκαν διαχρονικά δίπλα στο ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, να επιβεβαιώνουν τον κανόνα.

Όμως τώρα που τα λεφτά τελείωσαν και ο κρατικοδίαιτος συνδικαλισμός πέθανε, τώρα είναι η ευκαιρία του Συλλόγου να αποδείξει την επιστημονική του διάσταση, τη συνδικαλιστική του ανεξαρτησία, και να ανακτήσει το ειδικό βάρος που του αρμόζει στην κοινωνία. Είναι η στιγμή για το Σύλλογο Αρχιτεκτόνων να παρουσιάσει τη δυναμική του, απαλλαγμένος από τη διαχείριση και τον έλεγχο των χρηματοδοτικών κέντρων και των παραταξιακών εξουσιών.

Ο Σύλλογος οφείλει να είναι παρών σε όλες τις πτυχές της δημόσιας ζωής, οφείλει να είναι πρωτοπόρος και συμμετέτοχος στις διαδικασίες και στις λειτουργίες λήψης αποφάσεων, και όχι να παραμένει κριτικός θεατής, παραθέτοντας την αντίρρησή του, χωρίς έγκαιρη κατάθεση και δημοσιοποίηση ουσιαστικών προτάσεων.

Ένας άξιος, ισότιμος συνομιλητής, που συνεργάζεται με τους υπόλοιπους επιστημονικούς φορείς, αναγνωρίζει τη δυναμική των κινήματων της πόλης, στηρίζει την ιδιωτική πρωτοβουλία, υπερασπιζόμενος τους θεσμούς, τις διαφανείς διαδικασίες και την αξιοκρατία, βασιζόμενος όμως πάντα στη δυναμική των μελών του.



Γιατί ένας σύλλογος πρέπει πρωταρχικά να βασίζεται στα μέλη του, μέλη που γνωρίζουν τα δικαιώματά τους αλλά συγχρόνως αναλαμβάνουν τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις τους. Και είναι αυτοί οι άνθρωποι που πρέπει να στηρίξουν το Σύλλογο. Οι πολίτες που νοιάζονται για την πόλη τους, οι επιστήμονες που αγωνιούν για την ανάπτυξη και το μέλλον της χώρας, οι αρχιτέκτονες που γνωρίζουν και διεκδικούν τα επαγγελματικά τους δικαιώματα. Αυτοί που σπούδασαν, και αγάπησαν την Αρχιτεκτονική για τη δημιουργία στο χρόνο, για την παρέμβαση στο χώρο, για την απάντηση στις επιθυμίες και τις ανάγκες των ανθρώπων.

Ένας επιστημονικός σύλλογος, με 90 χρόνια ιστορίας, μπορεί και πρέπει να επιβιώσει βασιζόμενος σε αυτό το δυναμικό.

Το τελευταίο διάστημα ο ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ έχει ανοίξει τις πόρτες του σε όλους εκείνους που θέλουν να προσφέρουν, έχει δώσει τη δυνατότητα σε όλους όσους θέλουν να εκφραστούν, μέσω της δουλειάς και της προσφοράς τους, χωρίς αποκλεισμούς, λογοκρισία και υποδείξεις.

Με ένα πλήθος επιτροπών, ομάδων εργασίας αλλά και εκδηλώσεων, πολλαπλών ενδιαφερόντων και προβληματισμών, προσπαθεί να ανανεωθεί και να οργανώσει τη δομή και τη λειτουργία του.

Σκοπός μας να δώσουμε μετά από πολύ καιρό ουσιαστικά κίνητρα ενασχόλησης στους νέους συναδέλφους και να αποκαταστήσουμε τη χαμένη αξιοπιστία απέναντι στους παλαιότερους, με την προσδοκία ότι οι αρχιτέκτονες της χώρας θα πλαισιώσουν ενεργά και δυναμικά το ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ τονώνοντας την επιστημονική και συνδικαλιστική προσφορά του στην κοινωνία.

Αν πραγματικά θέλουμε να αποδείξουμε τη διαφορά στην ποιότητα και το αντικείμενο της επιστήμης μας, τώρα είναι η στιγμή...

Τώρα που όλα καταρρέουν, οι αρχιτέκτονες μπορούμε να τα σχεδιάσουμε από την αρχή.

Πάντα υπάρχει προοπτική, και όταν υπάρχει βούληση, είναι σίγουρο ότι θα βρεθεί ο τρόπος.

Μυρτώ Δεσποτίδου



Καταγραφές

Μια συζήτηση μεταξύ της Συντακτικής Επιτροπής και των αρχιτεκτόνων: Η. Παπαγεωργίου, Γ. Πολύζου, Π. Τουρνικιώτη, με τη σύντομη παρουσία της Μ. Βακαλοπούλου, στα γραφεία του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ την Τρίτη 16 Απριλίου 2013

Η επίκαιρη και υπερ-προβεβλημένη υπόθεση της Πανεπιστημίου και του εγχειρήματος Re-think Athens εγείρει ερωτηματικά ως προς τις διεργασίες σύνταξης μιας πρότασης, ως προς τη σχέση μεταξύ προβαλλόμενων λύσεων, στρατηγικών στόχων και αιτημάτων της πόλης, και βέβαια ως προς το ρόλο του ιδιωτικού κεφαλαίου και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας στη διαχείριση του δημόσιου χώρου.

Στα γραφεία του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, τέσσερις αρχιτέκτονες που ανταποκρίθηκαν στην πρόσκλησή μας παρουσίασαν τις απόψεις τους και κατέθεσαν την εμπειρία τους σε μια συζήτηση με τη Σ.Ε.: Παραθέτουμε μια συνομειωμένη, λόγω χώρου, παρουσίασή της.

Β. Παναγιωτοπούλου: Στόχος της συζήτησής μας είναι να καταγραφούν στο σήμερα αντιθετικές ή παράλληλες απόψεις για την αντιμετώπιση του δημόσιου χώρου στην πόλη με παράδειγμα την «ιδιωτική» επέμβαση στη «δημόσια» Πανεπιστημίου. Σε σχέση και με τη χρονική συγκυρία, μας απασχολεί η αντιμετώπιση του δημόσιου χώρου, σήμερα, στην πόλη της κρίσης όχι μόνο ως ιστορικό διακύβευμα αλλά και ως υλικό για την όποια κριτική της τελικής εφαρμογής στο μέλλον.

Π. Τουρνικιώτης: Δεν υπάρχει καμία ιδιωτική παρέμβαση στην πόλη. Είναι μια δημόσια παρέμβαση σχεδιασμένη από την πολιτεία, από τους αρμόδιους φορείς, τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, του οποίου ήταν πρόεδρος ο Γιάννης Πολύζος, και το ΥΠΕΚΑ. Το έργο έχει σχεδιαστεί με τη συνεργασία του ΕΜΠ και έχει συναποφασιστεί από τρία υπουργεία. Το γεγονός ότι το ΥΠΕΚΑ προσέφυγε σε ένα κοινωφελές ίδρυμα για να του ζητήσει σε μια περίοδο κρίσης να αναλάβει τα έξοδα των μελετών και την οργάνωση του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού με τους όρους του Δημοσίου δεν το καθιστά ιδιωτικό έργο, ούτε ιδιωτική παρέμβαση στον δημόσιο χώρο.

Από εκεί και πέρα μπορούμε να κάνουμε κάθε δυνατή κριτική απέναντι στο γιατί το Δημόσιο προσφεύγει σ' ένα κοινωφελές ίδρυμα όπως και γιατί το Δημόσιο κάνει ένα ειδικό πλαίσιο για αυτόν το διαγωνισμό, το οποίο πάλι δεν το ορίζει ο ιδιώτης. Το κοινωφελές ίδρυμα εφαρμόζει αυτό που έχει δημοσιευθεί στο ΦΕΚ.

Α. Αναγνωστάκη: Παραμένει όμως το ζήτημα της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, όχι με την έννοια της αυθαιρεσίας αλλά με την έννοια ότι προσφέρεται ένα «δώρο».

Π.Τ.: 'Η ζητείται ένα «δώρο». Είναι άλλο ζητώ από ένα κοινωφελές ίδρυμα ένα «δώρο» και άλλο ένα κοινωφελές έρχεται και προτείνει ένα «δώρο».

Ε. Κουφέλη: Το κύριο θέμα είναι αλλού. Ποια είναι η σκοπιμότητα, ποια είναι η αναγκαιότητα σήμερα; Τώρα που έχουμε τέτοια κατάσταση, εμείς τι κάνουμε; Φυτεύουμε δεντράκια;

Γ. Πολύζος: Κατ' αρχήν είναι μια μητροπολιτική παρέμβαση που βασίζεται σε δύο στρατηγικές που θεωρήσαμε απαραίτητες για το Ρυθμιστικό της Αθήνας με στόχο το 2021.

Η Αθήνα συνεχίζει να αναπτύσσεται με βάση το Ρυθμιστικό του '85 και η τελευταία πρόταση αναθεώρησης έγινε επί υπουργίας Γ. Σουφλιά το 2009 με τις γνωστές αντιθέσεις και μετά με καθήκον του Οργανισμού Αθήνας, από το 2009 έως το 2012 που η εκτελεστική επιτροπή παραιτήθηκε, να φέρει σε πέρας μια πρόταση για ένα νέο Ρυθμιστικό βασισμένο στην παρακαταθήκη αλλά και ενδεχομένως στις εμπειρίες μη εφαρμογής ή ελλιπούς εφαρμογής του Ρυθμιστικού του '85.

Οι δύο βασικές στρατηγικές που διαφοροποιούνται ενδεχομένως σε σχέση με το παρελθόν ή εντάσσονται με μια νέα διάσταση έχουν ως εξής: Το ένα είναι ότι επανέρχεται στο προσκήνιο η έννοια της κεντρικότητας. Κεντρικότητα είναι κάτι που και παλιότερα υπήρχε μέσα στην ορολογία αλλά τώρα παίρνει μια άλλη μορφή σε αντίθεση με την πολιτική της διάχυσης. Είναι ένα από τα βασικά επίπεδα όπου συγκρούεται η οργάνωση της πόλης όχι μόνο στη χώρα μας αλλά και στον ευρωπαϊκό χώρο.

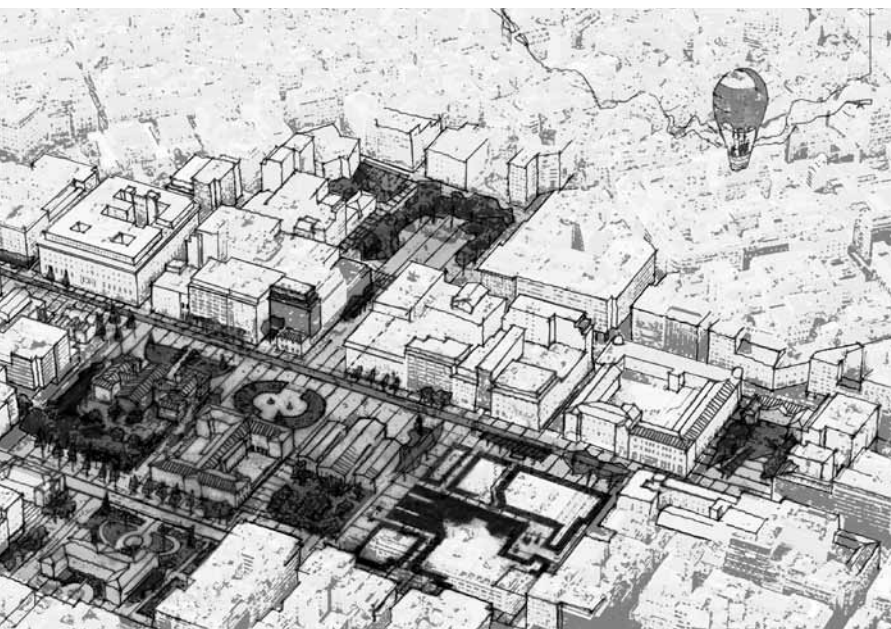
Μ. Βακαλοπούλου: Να κάνουμε τον εφιάλτη που λέγεται κέντρο της Αθήνας, και προ της κρίσης, όταν δεν είχαν κλείσει όλα, σε εφιάλταρο; Τι άλλο μπορούμε να κάνουμε ώστε εκεί που υπάρχουν ελεύθεροι χώροι και πάνε να τους «καταλήψουν», όπως έλεγε και κάποιος, να τους αρπάξουν, τι μπορεί ακόμα να γίνει ακριβώς όχι μόνο για να λειτουργεί καλά αλλά και να ανακουφίζεται το κέντρο μας;

Γ.Π.: Σαφέστατα δεν είναι η έννοια να επανέλθει η εικόνα που έχουμε της Κυψέλης. Μιλάμε για το λεκανοπέδιο στο πλαίσιο μιας ευρύτερης ανάπτυξης της Αττικής. Η Αθήνα αναπτύσσεται προς πάσα κατεύθυνση, και κυρίως στα ανατολικά. Το λεκανοπέδιο συνολικά και κυρίως οι κεντρικοί δήμοι χάνουν και την οικονομική και την πληθυσμιακή τους υπόσταση. Όταν ο Δήμος Αθηναίων έχει 18% μείωση πληθυσμού την τελευταία δεκαετία κι έχει ήδη συσσωρεύσει μια μείωση πληθυσμού 35% από τη δεκαετία του '70, πλέον έχουμε σαφέστατα φαινόμενα γκετοποίησης. Ο ρυθμός που

εμφανίστηκε το θέμα αυτό στην περίπτωση της Αθήνας είναι σε γεωμετρική πρόοδο. Είναι κάτι το οποίο δεν το είχαμε τα προηγούμενα χρόνια και πρέπει να αντιμετωπίσουμε. Εκ των πραγμάτων, σε αυτή την πολιτική έχουμε δύο κατευθύνσεις: αυτή που υπερικονομεί σήμερα είναι η διάχυση. Γύρω στο θέμα της διάχυσης αναπτύσσονται οι μεγάλοι αστικοί άξονες και περνάει όλη η κρατική πολιτική. Ξέρετε πολύ καλά ότι τα εμπορικά κέντρα στην περιφέρεια γίνονται. Η τάση είναι η Αττική Οδός να είναι ο άξονας ανάπτυξης της Αθήνας, κι όχι το λεκανοπέδιο. Πάμε δηλαδή σε μια πολιτική όπου καταναλώνεται ο χώρος. Είναι ένα μοντέλο της ακριβής αυριανής πόλης που δεν θα έχει υποδομές. Δεν θα έχει κοινωνικό εξοπλισμό. Εμείς πήραμε τη θέση ότι πρέπει η Αθήνα να πάψει να αναπτύσσεται προς πάσα κατεύθυνση και πρέπει το ιστορικό κέντρο Αθήνας και Πειραιά, στο πλαίσιο της ενίσχυσης ενός συζυγούς κέντρου, να είναι η ραχοκοκαλιά αυτής της ανάπτυξης. Αυτή τη στιγμή, αν θέλουμε να πάψουμε την οικονομική και πληθυσμιακή αιμορραγία του λεκανοπεδίου, πρέπει να περάσουμε σε μια λογική «Το κέντρο πόλης». Το κέντρο πόλης δεν σημαίνει Κυψέλη, αλλά είναι εκείνο το οποίο έρχεται σε αντιτάθμιση με μια άλλη πολιτική, που λέει ανάπτυξη προς πάσα κατεύθυνση ή δημιουργία ενός άλλου πόλου, π.χ. του πόλου του Ελληνικού.

Μια άλλη αρχή στην οποία βασίστηκε αυτή η πρόταση ήταν η πρόταση της βιώσιμης πόλης. Ή λέμε ότι θα μετακινούμαστε εντός του λεκανοπεδίου με όλη την γκάμα των μέσων μαζικής μεταφοράς και με προτεραιότητα στα μέσα σταθερής τροχιάς ή αυτή τη στιγμή παραμένουμε σε μια ασαφή πολιτική. Η ελληνική πολιτεία προχωράει και τα δύο. Μάλλον ευνοεί το ΙΧ αυτοκίνητο. Τώρα έχουμε μείωση της κίνησης αυτοκινήτων λόγω κρίσης, αλλά δεν υπάρχει μια ολοκληρωμένη πολιτική για τη βιώσιμη πόλη. Το τραμ εκ των πραγμάτων καταφέραμε κι έφτασε στο Σύνταγμα. Όταν το τραμ σταματάει στο Σύνταγμα και όχι στο Ζάππειο, όπως ήταν το ολυμπιακό τραμ, είναι μια στάση για μια επόμενη κίνηση. Άρα το τραμ, εκ των πραγμάτων, είτε με παλιές προτάσεις είτε με σύγχρονες προτάσεις, πρέπει να πάει στο κέντρο πόλης ως ένα από τα εργαλεία της βιώσιμης ανάπτυξης. Αν λοιπόν η επίγεια μετακίνηση περάσει επί της Πανεπιστημίου, εκ των πραγμάτων, μπαίνει σε συζήτηση αν η Πανεπιστημίου μπορεί να μετατραπεί σ' έναν άξονα βιώσιμης κινητικότητας, σ' έναν άξονα ροής

Η ευρύτερη παρέμβαση στην οδό Πανεπιστημίου, με εννοποίηση του δημόσιου χώρου της Τριλογίας σε συνέχεια με την Κοραή

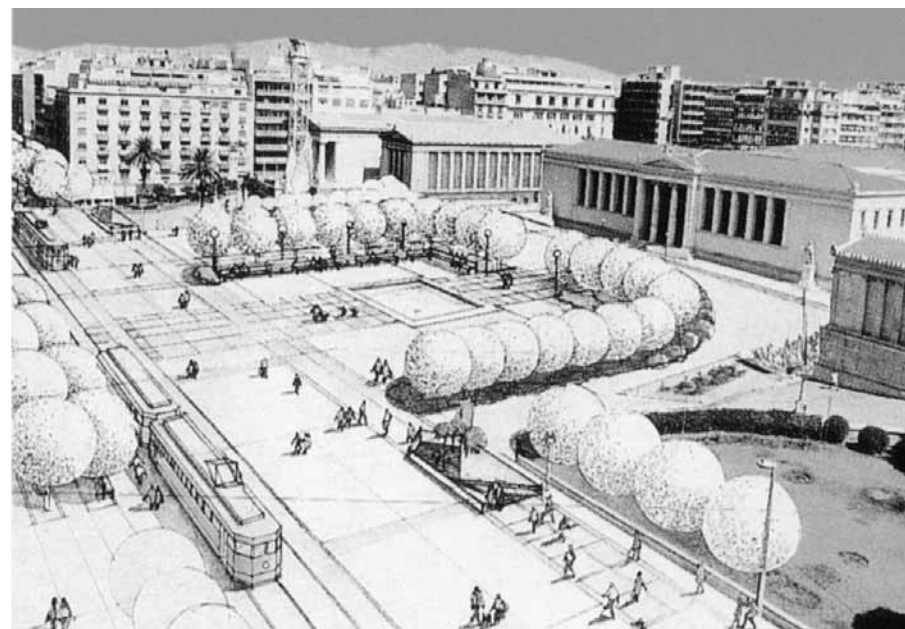


Η σημερινή πρόταση για την οδό Πανεπιστημίου και τον συνολικό δακτύλιο από την Αμαλίας στην πλατεία Ομονοίας και την οδό Πατησίων

πεζών και ποδηλάτων. Πουθενά εμείς δεν δουλέψαμε με την έννοια Πανεπιστημίου-πεζόδρομος. Η Πανεπιστημίου-πεζόδρομος ήρθε σιγά σιγά δημοσιογραφικά.

Άρα η υπόθεση Πανεπιστημίου είναι ενταγμένη σε μια ευρύτερη λογική, η οποία βέβαια με τα χρόνια άλλαξε. Το 1985, στην πρόταση Α. Τρίτσης, ήταν στην πολιτική του στραγγαλισμού της κυκλοφορίας στο κέντρο. Το 2009, στην πρόταση Γ. Σουφλιάς, η Πανεπιστημίου αναφέρεται ως ημι-πεζοδρομημένη. Σαφέστατα ήταν μια υποχώρηση σε σχέση με την προηγούμενη πρόταση, αλλά όχι εγκατάλειψη. Άρα λοιπόν, μέσα στη δικιά μας τη λογική, που υπήρχε μια πολιτική μεγάλων μητροπολιτικών παρεμβάσεων, όπως είναι αναβάθμιση του άξονα της Ιεράς Οδού, και η παλιότερη υπόθεση της σύνδεσης του περιπάτου με την Ακαδημία Πλάτωνος Κολωνού, η αναβάθμιση του άξονα της Συγγρού, που δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί τώρα όμως, και στη λογική μιας τέτοιας σειράς παρεμβάσεων μπήκε και το θέμα της μετατροπής της Πανεπιστημίου σε άξονα βιώσιμης κινητικότητας. [...]

Η πρόταση για την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου το 1983
πηγή: «Και περνούσανε τα τραμ...», 2003 (αρχείο Γ. Νάθενα)



Το κόστος είναι 80 εκατομμύρια το πρώτο κομμάτι, που είναι η διαμόρφωση του δημόσιου χώρου και τα οχήματα μεταφοράς από το Σύνταγμα προς την πλατεία Αιγύπτου. Από τα 80 εκατομμύρια τα 50-55 είναι τα οχήματα τραμ και τα 30 η διαμόρφωση του δημόσιου χώρου. Η πλατεία Αιγύπτου είναι στάση. Δεν είναι ο τελικός προορισμός. Ο τελικός προορισμός είναι τα Άνω Πατήσια. Αν σταματήσει το τραμ στην πλατεία Αιγύπτου, θα συμβεί ότι συνέβη μέχρι τώρα όταν σταματούσε στο Σύνταγμα και δεν εξυπηρετούσε παρά λίγο κόσμο. Το τραμ γενικά είναι ολυμπιακό έργο. Δεν έγινε ένα δίκτυο τραμ ενταγμένο σε μια συνολική λογική. Άρα έχουμε εδώ να ξανακερδίσουμε ενδεχομένως δημόσιο χώρο και βιώσιμη κινητικότητα. Το τραμ δεν είναι μόνο για να μεταφέρει επιβάτες. Μεταφέρει επιβάτες αλλά ταυτόχρονα αναπλάθει και τον δημόσιο χώρο. Ένα τραμ που θα κατεβαίνει μέχρι το κέντρο και θα πηγαίνει μέχρι τα Πατήσια, ή αύριο μια επόμενη γραμμή τραμ από τον σιδηροδρομικό σταθμό Λαρίσης που θα φτάνει στα νοσοκομεία Παίδων, κάτι για το οποίο δεν υπάρχει και δεν προβλέπεται να υπάρχει μια γραμμή μετρό, είναι ενταγμένο σε μια τέτοια λογική. Το να υπάρχει ενδεχομένως τραμ από την Ομόνοια, επί της Πειραιώς, ταυτόχρονα με μια λογική ανάπλασης αυτού του ιστορικού αλλά και λειτουργικού άξονα που λέγεται Πειραιώς, θα μπορούσε να ήταν μια επόμενη κίνηση. Άρα υπάρχει ένα στρατηγικό σχέδιο παρεμβάσεων σε επίπεδο Αθήνας. Όμως εκ των πραγμάτων, επειδή βλέπουμε ότι δεν υπάρχει συνέχεια στις πολιτικές αποφάσεις, όλοι κοιτάνε με επιφυλακτικότητα αν θα παραμείνει μόνο αυτό το κομμάτι. Αν παραμείνει λοιπόν μόνο το κομμάτι Σύνταγμα-Πλ. Αιγύπτου, ενδεχομένως να είναι ένα έργο μη ενταγμένο σε μια συνολική στρατηγική. Ενδεχομένως θα μπορούσα να δεχτώ με εισαγωγικά το έργο «βιτρίνα». Δηλαδή ένα έργο το οποίο έχει μόνο ένα μικρό κομμάτι λειτουργίας της πόλης και δεν πάει εκεί που οφείλει να πάει, στα Πατήσια, στην Κυψέλη, ώστε να ανασυγκροτήσει τη δημόσια συγκοινωνία. Βασική προσπάθεια ήταν πάντα ένας στόχος. Να μη μειωθεί η προσέγγιση προς το κέντρο Αθήνας των περιοχών κατοικίας που σήμερα πλήττονται. Ενώ τώρα έχουν ένα πρόβλημα μη καθόδου στο κέντρο πόλης, και γι' αυτό βλέπουμε πως έχουν νεκρώσει μεγάλες περιοχές.

Περί δημόσιου ή ιδιωτικού έργου. Τουλάχιστον για εμάς στον Οργανισμό Αθήνας σαφέστατα η όλη πολιτική ήταν ότι η Αττικό Μετρό είναι εκείνος ο οποίος κάνει την υλοποίηση του έργου, υπό την εποπτεία της εταιρείας Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων. Αυτό ήταν και ξεκάθαρα εκφρασμένο κατά την εποχή προετοιμασίας (Ιανουάριος με τέλη 2010), οπότε

καταλήξαμε να υπογραφεί ένα μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ τριών υπουργείων: Περιβάλλοντος, Μεταφορών και Πολιτισμού. [...] Μετά την αλλαγή που έγινε στο ΥΠΕΚΑ, υπήρξε η άποψη ότι η ΕΑΧΑ δεν θα αναλάβει να τρέξει το έργο αλλά ενδεχομένως αναζητείται ένας ιδιώτης επενδυτής ο οποίος θα χρηματοδοτήσει τις μελέτες. Ξέρουμε πολύ καλά ότι το Ελληνικό Δημόσιο έχει λεφτά. Έχει 400 εκατομμύρια για να συνεχιστούν οι αυτοκινητόδρομοι, έχει 80 ή 90 εκατομμύρια για να γίνει ο κόμβος Κ16 – ένας από τους περιφερειακούς κόμβους της Θεσσαλονίκης. Εκεί λεφτά βρίσκονται. Και ο κρατικός μηχανισμός έχει οργανωθεί και ξέρει να ολοκληρώνει μελέτες κυκλοφοριακές και οδικές και να τις αναθέτει. Δεν ξέρει να κάνει έργα αναβάθμισης του δημόσιου χώρου. Δεν είναι πρόβλημα της μη ικανότητας της υπηρεσίας αλλά της δυσκολίας που υπάρχει στο πολιτικό κυρίως προσωπικό να καταλάβει ότι, όταν ένα έργο έχει φτάσει σε μια προωθημένη προμελέτη και χρειάζεται μια μελέτη εφαρμογής, πληρώνεις για να την έχεις. Και το Δημόσιο δυστυχώς, και το βλέπουμε συνέχεια το ίδιο πράγμα, βλ. Φαληρικός Όρμος, βλ. μια σειρά από έργα, δεν έχει ή δεν διαθέτει τις πιστώσεις για τις μελέτες. Λοιπόν η τότε πολιτική ηγεσία αποφάσισε να προσφύγει σε έναν φορέα ιδιωτικό, δεν με ενοχλεί ο όρος, που λέγεται Ίδρυμα Ωνάση. Το Ίδρυμα Ωνάση πήρε περίπου ένα εξάμηνο για να πειστεί.

Εμένα η αρμοδιότητά μου σταματάει ως εκεί. Δηλαδή, θεωρώ ότι το έργο της Πανεπιστημίου είναι ένα έργο ενταγμένο σε μια συνολικότερη στρατηγική. Θα είναι ένα έργο μεμονωμένο αν δεν ολοκληρωθεί. Και ολοκλήρωση σημαίνει πάω Πατήσια. Το τραμ είναι μια ευκαιρία για μια σειρά δημόσιων παρεμβάσεων που ξεκινάνε από μια μητροπολιτική, από μια ισχυρή κατεύθυνση, και μετά διακτινίζονται, εισχωρούν μέσα στον αστικό ιστό. Δηλαδή πάμε Πατήσια σημαίνει αναβάθμιση της Πλ. Αμερικής, σημαίνει Πλ. Κολιάτσου, μπαίνεις στους κάθετους δρόμους. Αν όμως δεν φτάσεις να έχεις ένα μέσο σταθερής τροχιάς ισχυρό επάνω στην Πατησίων, δύσκολα μπορείς να μπεις μέσα στο εσωτερικό των περιοχών. [...] Τώρα αν η Πολιτεία θα υλοποιήσει ή όχι το έργο αυτό πράγματι για μένα είναι ένα ζητούμενο. Μια παρατήρηση που ακούω συχνά είναι ποιος θα διασφαλίσει τον δημόσιο χαρακτήρα της μη άσκησης βίας επί της Πανεπιστημίου. Ουδείς. Η πολιτεία. Τις δημόσιες παρεμβάσεις δεν ξέρουμε να τις χειριζόμαστε την επόμενη μέρα. Αυτό όμως δεν νομίζω ότι πρέπει να μας αποτρέψει από το να προχωρήσουμε. [...]

Η. Παπαγεωργίου: Κατ' αρχήν συμφωνώ πάρα πολύ με την προέκταση του τραμ, και μακάρι να φτάσει μέχρι τα Πατήσια. Το ερώτημά μου είναι γιατί

Η πλατεία Αιγύπτου το 1925

πηγή: facebook «Παλιές φωτογραφίες της Αθήνας»



Η οδός Πατησίων σήμερα, με την Ακρόπολη να διακρίνεται στο βάθος



Η συμβολή της Πανεπιστημίου με την πλατεία Ομονοίας το 1928

πηγή: facebook «Παλιές φωτογραφίες της Αθήνας»

Το τέρμα της οδού Πανεπιστημίου προς την πλατεία Ομονοίας, 2012

πηγή: αρχείο Κωνσταντίνας Θεοδώρου

έπρεπε να φτιαχτεί ένα ολόκληρο project που να λέγεται Re-think Athens, ενώ για το τραμ που θα διασχίσει τον Πειραιά και θα φτάσει στο κέντρο δεν γίνεται αντίστοιχο project που να λέγεται Re-think Piraeus.

Γ.Π.: Εκείνος που έκανε τη διαγωνιστική διαδικασία έκανε ένα αρχιτεκτονικό πόνημα. Αυτό που είναι πάνω από το αρχιτεκτονικό πόνημα είναι η σφραγίδα· αντί να είναι υπουργείο ΠΕΚΑ ή η Αττικό Μετρό, είναι Re-think Athens.

Π.Τ.: Πάντως το Re-think Athens είναι λογότυπο το οποίο έχει προταθεί από τη δική μας μεριά και περιλαμβάνεται ήδη στο ερευνητικό του ΕΜΠ. [...]

Μ.Β.: [...] Στην Ελλάδα ξήλωσαν δυο πράγματα και μετά θέλησαν να τα ξαναφτιάξουν. Το ένα ήταν το αέριο. Το άλλο ήταν τα τραμ, τα οποία ήταν σε άξονες που το εύρος τους τα επέτρεπε. Και τώρα θέλουν να τα ξαναφτιάξουν. Επέμενε σε αυτό ο Α. Τρίτσας. Και το ότι ξεκίνησαν τα τραμ έπαιξε τεράστιο ρόλο και η ευαισθησία προς το άτομό του η οποία διακατέχει κι εμένα. Νομίζω όλους μας λίγο πολύ. Λοιπόν, όπου ξηλώθηκε τραμ, και ξηλώθηκε σε πολλές πόλεις της Αγγλίας, και μετά από χρόνια το ξαναβάλανε, δημιούργησε ένα τρομακτικό χάος κυκλοφοριακό και πέτυχε να το ξαναξηλώσουν. Στο Λονδίνο, όπου το 'χω ζήσει αυτό, λειτουργούν τέλεια τα ελεύθερης τροχιάς, πούλμαν κτλ, και το ότι τα μεγάλωσαν καθ' ύψος δίνει μια τεράστια επάρκεια. [...]

Στην Αθήνα, μια φορά, πήρα από το Π. Φάληρο το τραμ και όχι από τη Γλυφάδα. Δεν θα συζητήσω για τον ίδιο το συρμό, στον οποίο ταλαιπωρείσαι έτσι και καθίσεις στα παράλληλα με την κίνηση καθίσματα, ακριβώς επειδή είναι άδειο. Δεν το παίρνουν ευχαρίστως οι άνθρωποι. Και μάλιστα από θέση όπου το πούλμαν που εξυπηρετεί μέχρι το κέντρο περνάει ανά μισή ώρα με τρία τέταρτα. Έκανε μιάμιση ώρα ως το Σύνταγμα. Τώρα πάμε για ένα γραμμικό πάρκο την ώρα που διεκδικούνται και καταλαμβάνονται όλοι οι χώροι που μπορούν να δώσουν στην Αθήνα πράσινο. Και σ' αυτό το πάρκο πάμε να περάσουμε μια σταθερή τροχιά και μάλιστα διπλή, όπου το τραμ ή θα τρέχει ή θα αλλάξει ρυθμό ή θα γίνεται το έλα να δεις και κάτσε ν' ακούσεις με τους πεζούς και μ' αυτούς που θα περπατάνε. Δεν είναι αλήθεια ότι στους πλατιούς δρόμους του κέντρου δεν κατέβαινε όλη η Αθήνα. Είχε πλατιά πεζοδρόμια και τα περπατούσαν. Τώρα δεν κατεβαίνουν. Τώρα που ερηνώθηκε το κέντρο δεν κατεβαίνουν. Δεν είναι θέσφατα αυτά, και απορρίπτουν κάτι, αλλά να τα λάβουμε σοβαρά υπόψη.

Για το πρόβλημα πώς γίνεται στην Αθήνα να γίνονται μεταθέσεις από τους κατάφωτους άξονες, τους δυτικούς και τους ανατολικούς, χωρίς να

ενοχλείται το κέντρο έχουν προταθεί ένα σωρό λύσεις, και καμιά δεν φτούρησε. Την κίνηση την τρομακτική ίσως στην αρχή το μετρό λίγο να τη μείωσε. Μετά, χάλασε ο κόσμος. Και τώρα που τα μισά αυτοκίνητα, ίσως και παραπάνω, ή δεν κυκλοφορούν λόγω βενζίνης ή έχουν παραδώσει πινακίδες, εγώ συχνά αντιμετωπίζω τέτοια κατάσταση στη Σταδίου και στην Πανεπιστημίου. Λοιπόν, αυτά θα λυθούν με το γραμμικό πράσινο; Και μάλιστα με διπλό τραμ που δεν θα πρέπει να τρέχει, αφού εκεί πέρα υποτίθεται θα μαζέψουμε πεζούς; Αυτά είναι προβλήματα προς συζήτηση. Γενικότερα ένα απ' τα κείμενα παρέπεμπε στο ότι όλη η κυκλοφορία ανάλογα θα ρυθμιστεί. Αυτό δεν σημαίνει τίποτα. Αυτό μελετιέται ή μαζί μ' αυτό, ή δεν μελετιέται κι αυτό. Γιατί ως τώρα δεν μπορέσαμε να ενώνουμε πολύ μεγάλους δρόμους, ακόμα και μεταφορές από εθνικές οδούς δεν μπορέσαμε να τις λύσουμε. Τελευταίο παράδειγμα το οποίο παίζει ρόλο είναι όταν γίνουν οι Ολυμπιακοί Αγώνες το '60 στη Ρώμη· έγινε μεγάλος δακτύλιος περιφερειακός, ο οποίος είχε όχι μόνο προς τα έξω αλλά και προς τα μέσα σε απόσταση την πόλη. Ήδη όσες φορές τον πήρα δεν μπορούσα να προχωρήσω. Τον έπαιρνε όλος ο κόσμος. Δηλαδή η αύξηση της κυκλοφορίας φέρνει καινούρια φόρτιση. Πάει, τελείωσε. Μπορούμε όλοι μας, όσο μπορούμε, να μειώσουμε τα ΙΧ; Απ' αυτό ξεκινάνε όλα. Δηλαδή δεν δέχομαι ότι μπορούμε να κάνουμε άλλες μεταρρυθμίσεις χωρίς καταταρχάς να δώσουμε λύση σε αυτό το πράγμα. Και βέβαια τα πρώτα που σκέφτεσαι είναι τα ΜΜΜ ελεύθερης τροχιάς και όχι σταθερής. Γιατί υπάρχει αυτή η φοβερή αντίφαση στο τραμ. Το τραμ έχει τελείως διαφορετικό ρυθμό κίνησης. Πάει, τελείωσε. [...]

Π.Τ.: Εμείς έχουμε θέσεις τις οποίες έχουμε εκφράσει πολλές φορές δημόσια. Όπως είπε προηγουμένως και ο Γιάννης Πολύζος, όλα ξεκίνησαν με μια νέα κυκλοφοριακή μελέτη. Δεν ξεκίνησαν με την πρόθεση να κάνουμε ένα γραμμικό πάρκο. Προφανώς πρώτα εξετάστηκε αν μπορεί να λειτουργήσει κυκλοφοριακά το κέντρο και στη συνέχεια προχωρήσαμε σε άλλες συγκεκριμένες επιλογές.

Α.Α.: Τίθενται εντούτοις πολλά ζητήματα. Ένα είναι η λειτουργικότητα της ίδιας της Πανεπιστημίου με μια σταθερή τροχιά να δημιουργεί ένα νέο όριο. Ένα άλλο είναι ότι δαπανώνται χρήματα για κατασκευή ενός τμήματος γραμμής τραμ που δεν προσφέρει σε αυτή τη φάση κάποια επιπλέον διευκόλυνση, ενώ την ίδια στιγμή μειώνονται λόγω κόστους τα δρομολόγια των υπόλοιπων μέσων. Επίσης το θέμα της διαχείρισης του έργου την επόμενη μέρα. Ένας καλός σχεδιασμός, όπως και μια καλή πόλη, είναι



πηγή: <http://www.citybranding.gr>



πηγή: <http://stahilogiseis.blogspot.com>



πηγή: <http://www.tovima.gr>

ακριβώς καλός όταν δεν χρειάζεται συνεχή επίβλεψη για να λειτουργεί. Όμως όλα αυτά έρχονται λίγο μετά από κάποια άλλα βασικά ερωτήματα. Το ένα είναι ο ρόλος του ιδιώτη. Όταν αποδίδεις θεσμικό ρόλο σε έναν ιδιώτη, αυτός, αν μη τι άλλο, έχει ένα επικοινωνιακό όφελος, και θα το εκμεταλλευτεί στο έπακρο.

[...]

Α.Α.: Επανερχόμαστε κάπως σε μια περίοδο ευεργετών. Θυμίζει φιλανθρωπία αυτό. Και η φιλανθρωπία πάντα είναι ύποπτη για το ότι θέλει να διατηρήσει τις σχέσεις εξουσίας. Ίσως λοιπόν όχι άδικα να θεωρείται ένα έργο πυροτέχνημα, πιθανά αποσπασματικό, με μεγάλη επικοινωνιακή δύναμη και ελάχιστο κόστος σε όλα τα επίπεδα, καθώς προκρίνοντας μια φιλική προς το περιβάλλον, τον πεζό και το ποδήλατο κατεύθυνση εξασφαλίζει τη συναίνεση, ενώ όλοι μας γνωρίζουμε πόσο πολιτική σημασία έχει η επέμβαση στην πόλη.

[...]

Π.Τ.: Η πολεοδομία είναι άσκηση πολιτικής στο χώρο. Δεν είναι κάτι άλλο. Δεν υπάρχει αμφιβολία γι' αυτό νομίζω.

Α.Α.: Ακριβώς. Κι έτσι ερχόμαστε στο δεύτερο σημαντικό ερώτημα. Τι είναι κέντρο; Τι σημαίνει ανασυγκρότηση του κέντρου;

Όταν έχεις γενικά σχέδια στα οποία αναφέρονται ο χρήστης του κέντρου, ο πεζός, πίσω από την έννοια του γενικού χρήστη όπως και πίσω από την έννοια του γενικού δημόσιου συμφέροντος κρύβονται διαφοροποιήσεις, κρύβονται αντιθέσεις. Μήπως ελλοχεύει ένας κίνδυνος σε αυτό; Αναφέρονται πολύ συχνά όροι όπως αναψυχή, περίπατος, βόλτα, ο τουρισμός. Ο Τρίτσας έλεγε για τις γειτονιές ότι στα ισόγεια πρέπει να τονωθούν οι κοινωφελείς χρήσεις. Μήπως στρεφόμαστε προς μια εμπορευματοποίηση του κέντρου; Προς ένα κέντρο προς εκμετάλλευση. Και όχι απαραίτητα μόνο τετραγωνικών με την έννοια του real estate. Εκμετάλλευση της ίδιας της εμπειρίας του κέντρου, μιας τουριστικού τύπου εμπειρίας, είτε είσαι κάτοικος αυτής της πόλης είτε είσαι επισκέπτης, όπου τελικά η πόλη λειτουργεί σαν ντεκόρ κι όπου ενδεχομένως χρειάζεσαι μια καινούρια ταυτότητα για να συμμετέχεις;

Π.Τ.: Λάβε υπόψη σου ότι, για να φτάσουμε να συζητάμε αυτά τα οποία συζητάμε, έχουν γίνει πολύ μεγάλες έρευνες και εργασίες με τους προβληματισμούς που έχεις θέσει.

[...]

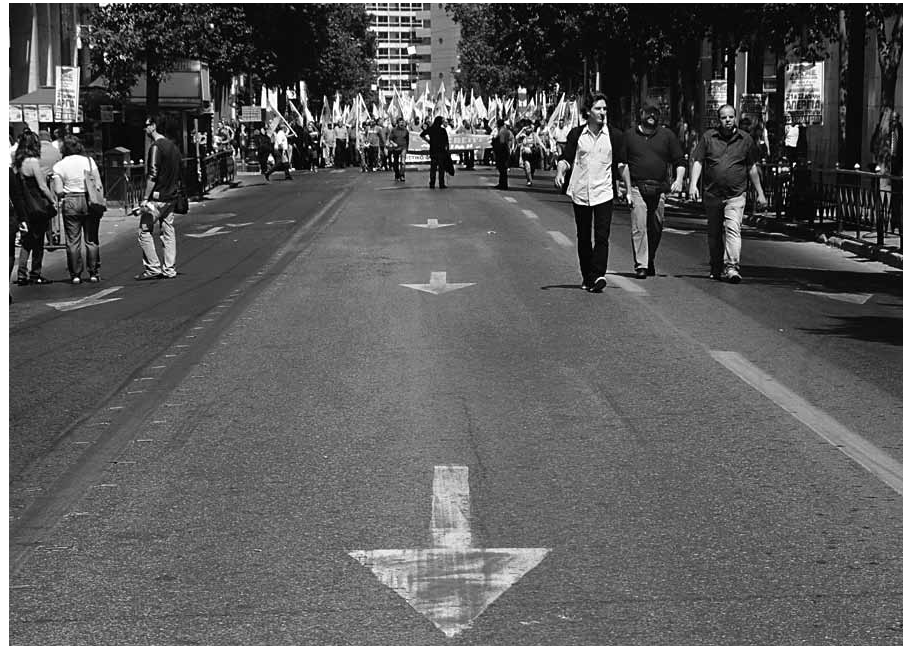
Γ.Π.: Η άποψη είναι ότι μιλάμε για ένα πολυλειτουργικό, με πολλές λειτουργίες, ζωντανό κέντρο πόλης. Η Αθήνα είχε ένα πλεονέκτημα να έχει ένα ζωντανό κέντρο ανάμειξης όλων των κοινωνικών ομάδων, με ταξικούς διαχωρισμούς αλλά όχι σε τέτοιο σημείο που υπήρχαν σε άλλες π.χ. ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Τα τελευταία χρόνια, τα κέντρα Αθήνας και Πειραιά έχουν εγκαταλειφθεί. Είμαστε αντιμέτωποι με μια ολοκληρωμένη επίθεση η οποία εκφράζεται από ουκ ολίγες πολιτικές δυνάμεις που λένε «εγκαταλείψτε το κέντρο πόλης». Αυτή η επιστροφή στην έννοια της κεντρικότητας νομίζω ότι είναι πολιτική. Η έννοια της κεντρικότητας δεν σημαίνει γυαλιστερή πολιτική. Ο κίνδυνος ελλοχεύει. Όταν πεζοδρομείς πριν είκοσι χρόνια Βαλαωρίτου και Βουκουρεστίου, πράγματι τότε υπήρχε ένας κίνδυνος μήπως αυτός ο πρώτος σταυρός δημιουργήσει υπεραξίες. Και έκανε υπεραξίες. Αναμφισβήτητα. Η Ερμού δημιούργησε υπεραξίες. Η Διονυσίου Αρεοπαγίτου. Αν πράγματι η Πανεπιστημίου δημιουργήσει υπεραξίες; Και βέβαια θα δημιουργήσει. Και ορισμένοι επενδύουν. Το ενδιαφέρον θα ήταν ποια είναι η πολιτική για να πάρει το Δημόσιο ένα μέρος της υπεραξίας πίσω, για να πολλαπλασιάσει τα έργα. Το θεσμικό πλαίσιο το έχει. [...]

Γ.Π.: Εγώ το μόνο που θα 'θελα να συμφωνήσουμε είναι το κέντρο πόλης. Έχουμε ένα φαινόμενο που είναι ευρωπαϊκά πρωτόγνωρο. Δεν υπάρχει

άλλη πόλη που με τέτοια ταχύτητα το κέντρο πόλης συνειδητά έχει εγκαταλειφθεί. Έχουμε ένα άδειο κουφάρι. Ήρθε και το πρόβλημα της οικονομικής μετανάστευσης και δημιούργησε μια εκρηκτική κατάσταση. Και οι μεν παίζουν με τα ΜΑΤ, οι δε διαχειρίζονται τη σύριγγα, και οι χρήσεις γης αλλοιώνονται. Η κατοικία αποχωρεί. Πώς ξεκινάς μια διαδικασία ανάταξης του κέντρου πόλης; Δεν φεύγουν άλλες χρήσεις. Όχι πλέον αναχώρηση άλλων υπουργείων. Ή, στο άδειο κουφάρι του Μινιόν δεν αφήνεις άδειο κουφάρι.

Π.Τ.: Είναι πολύ σύνθετα τα ερωτήματα. Ωστόσο δεν επρόκειτο για απερίσκεπτη κίνηση που έγινε χωρίς πλούσιες μελέτες. Θα σας πω λοιπόν κάποια πράγματα που έχουν εξαιρετική σημασία, ακριβώς επειδή βιώνεται η κρίση των τελευταίων δύο τριών ετών μέσα στη λογική της καταιγίδας της οικονομικής κρίσης, αλλά δεν έχει συνειδητοποιηθεί επαρκώς ότι η κρίση του κέντρου έχει απλώς οξυνθεί με αυτή την κρίση. Είναι μια βαθιά κρίση που προέρχεται από τον 20ό αιώνα και έχει πολύ συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Θα ήθελα να τα βάλω αυτά στο τραπέζι, γιατί δεν μπορούμε να κατανοήσουμε αλλιώς τι παίχτηκε από το '85 μέχρι σήμερα στο κέντρο και πώς βρεθήκαμε ήδη στο τέλος του 20ού αιώνα μπροστά σε μια «άδεια πόλη». Πρέπει όλοι να συνειδητοποιήσουμε ότι το '98 έχουν ήδη κλείσει το Άκρον Ίλιον Κρυστάλ, το Μινιόν, τα περισσότερα μεγάλα καταστήματα, και έχει «ψοφήσει» η εμπορική δυναμική του κέντρου. Από τη δεκαετία του '70 και κυρίως του '80 έχει επίσης λάβει χώρα μια μεγάλη και προϊούσα έξοδος των Αθηναίων από το κέντρο προς την περιφέρεια, η οποία έχει τονωθεί με τις πολεοδομικές ιδέες αποκέντρωσης που ήταν διεθνώς ισχυρές τότε, αλλά έχει επίσης θεσπιστεί με το Ρυθμιστικό Σχέδιο το 1985, που οργανώνει περιφερειακά κέντρα πόλης, στην Κηφισιά, στη Γλυφάδα και αλλού – τότε έγιναν το Galleria στη Γλυφάδα και το πρώτο εμπορικό κέντρο της Κηφισιάς. Το Ρυθμιστικό οργανώνει δρόμους, μερικοί από τους οποίους θα είναι ταχείας κυκλοφορίας για να οδηγήσουν γρήγορα τα αυτοκίνητα στα περιφερειακά κέντρα, αφού δεν υπάρχει ακόμα μετρό. Το Ρυθμιστικό συμβάλλει, με έναν ιστορικό εξευγενισμό, στην υψηλή προστασία της Πλάκας, του Ψυρή, του Μεταξουργείου. Αυτά δεν έγιναν από μόνα τους και επιθετικά, έγιναν με κρατική πρωτοβουλία η οποία οργάνωσε την πόλη της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων, των τουριστικών γειτονιών, της ιστορίας και του ιστορικού κέντρου –θυμηθείτε ότι δεν υπήρχε «ιστορικό κέντρο» στην Αθήνα πριν τη δεκαετία του '70– και της σωτηρίας από τη μόλυνση του περιβάλλοντος, με το δακτύλιο για τα αυτοκίνητα. Το ζήτημα ήταν τότε να πάμε στον παράδεισο της περιφέρειας, να πάμε στα προάστια και να ζήσουμε εκεί.

Αυτή η δυναμική είχε ήδη ενεργοποιηθεί σαν βόμβα από τη δεκαετία του '90 και απέδωσε πικρούς καρπούς στην αρχή του νέου αιώνα. Δεν τη βλέπαμε ακόμα τότε, γιατί τα πράγματα δεν είχαν οξυνθεί με τη γενική κρίση και με την υψηλή ανεργία, με τους μετανάστες και την ανάπτυξη άλλων παραβατικών δραστηριοτήτων, όπως τα ναρκωτικά κτλ, που βρήκαν το καλύτερο πεδίο για να εγκατασταθούν σε αυτές τις γκρίζες και εγκαταλελειμμένες ζώνες του κέντρου. Καταγράφοντας τα κενά του κέντρου και τις συνθήκες λειτουργίας τους, έχουμε εκπλαγεί από τη δυναμική της κήρυξης διατηρητέων στη δεκαετία του '90, η οποία μετρά σε εκατοντάδες ανά έτος, και από το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό, πάνω από το 80% αυτών των διατηρητέων, είναι σήμερα εγκαταλελειμμένα και καταρρέοντα κτήρια. Γιατί; Γιατί δεν υπήρξε καμία ουσιαστικά πολιτική για αυτή τη λογική εξιστορισμού και αποπαραγωγικοποίησης του κέντρου πόλης, γιατί διώχτηκε το χονδρικό εμπόριο για να γίνει το κέντρο κέντρο της διασκέδασης, της αναψυχής. Όλα αυτά δεν έγιναν λοιπόν τώρα. Έγιναν σε μια άλλη χρονική στιγμή. Και τα κτήρια τα οποία εγκαταλείφθηκαν, το Άκρον Ίλιον Κρυστάλ για παράδειγμα, κάποιος τα αγόρασε, μαζί με άλλα,



πηγή: <http://ipogio.blogspot.com>



πηγή: <http://javger.blogspot.com>



πηγή: <http://doncat.blogspot.com>



πολύ πριν να φτάσουμε εμείς να συζητάμε εδώ, περιμένοντας αυτό που έγινε σε όλες τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις, το ράλι της ανάκτησης του κέντρου μόνο με την ιδιωτική πρωτοβουλία, το οποίο μας έρχεται και θα έρθει ούτως ή άλλως. Δηλαδή τη στιγμή που η κρίση θα ωριμάσει πλήρως, η επιθετική ελεύθερη αγορά θα ανακτήσει τις αξίες στο κέντρο πόλης και θα κερδίσει από αυτό, επειδή ξέρει καλά πώς να το κάνει. Το κρίσιμο είναι αν η πολιτεία θα παρέμβει σε μια τέτοια καμπή συζητώντας με άλλους όρους και άλλα συστήματα αξιών για το τι θα είναι το μελλοντικό κέντρο αυτής της πόλης. Και να παρέμβει ακριβώς σε μια στιγμή υψηλής κρίσης χωρίς να αφήσει να κινηθούν κατά πρωτοβουλία οι δυνάμεις της ελεύθερης αγοράς, και να σχεδιάσει όρους δημόσιου χώρου με πλήρη κατανόηση των κοινωνικών αντιθέσεων, των ταξικών σχέσεων, των κοινωνικών διαφορών που χωρίζουν τις επιμέρους περιοχές αυτού του κέντρου προκειμένου να διαμορφωθούν οι συνθήκες που θα επιτρέψουν στο κέντρο να ξαναζήσει –και με τη βοήθεια του έργου της Πανεπιστημίου– με όρους οι οποίοι θα διεκδικούν «το δικαίωμα στην πόλη» για όλους, και όχι με τους όρους της αγοράς, που θα είναι ενάντια σε αυτό. Το δικαίωμα στην πόλη διεκδικεί τη συμμετοχή όλων των κοινωνικών τάξεων στις κοινωνικές και συλλογικές διαστάσεις της πόλης. Ποιότητα ζωής για την πόλη, συνύπαρξη ηλικιών, συνύπαρξη ταξικών διαφορών, συνύπαρξη πολιτισμικών διαφορών, και, πάνω απ' όλα, την κατάλληλη εκείνη στιγμή που το κέντρο της Αθήνας έχει τις συνθήκες για να το πετύχει. Γιατί πρέπει να συνειδητοποιήσουμε κάτι. Όταν έγιναν όλα αυτά τα αποκεντρωτικά σχήματα στον 20ό αιώνα, υπήρχε κατά κύριο λόγο το αυτοκίνητο ως μέσο μεταφοράς. Από την αρχή του 21ου αιώνα, και ειδικότερα από το τέλος της πρώτης δεκαετίας του, έχουμε ένα διαρκώς επεκτεινόμενο δίκτυο ταχείας μετακίνησης με το μετρό, οι γραμμές του οποίου διασταυρώνονται ανά δύο στο εμπορικό τρίγωνο του κέντρου, στο Μοναστηράκι, την Ομόνοια και το Σύνταγμα. Οι συνθήκες της καλύτερης και ταχύτερης δυνατής πρόσβασης και συνάντησης από όλο το λεκανοπέδιο με όλες τις γειτονιές της πόλης είναι τώρα ευνοϊκότερες από ποτέ μέσα σε αυτό το τρίγωνο. Οι συνθήκες είναι λοιπόν για πρώτη φορά κυκλοφοριακά ώριμες ώστε να μπορεί κανείς να περιορίσει τη διερχόμενη κυκλοφορία ενισχύοντας παράλληλα τη δημόσια συγκοινωνία που θα τροφοδοτήσει το κέντρο απ' όλες τις κοινωνικές προελεύσεις, για να μπορεί το κέντρο να είναι το σημείο συνάντησης όλων των Αθηναίων. Αυτά που εξηγώ είναι στρατηγικές προοπτικές ρύθμισης του χώρου, στις οποίες έρχεται να διασταυρωθεί η επέκταση της γραμμής του τραμ, που είναι ως τώρα παρεξηγημένη –επειδή σχεδιάστηκε με άλλους, ατελέσφορους στόχους–, η οποία θα μπορεί να επιτρέψει τη διάχυση στην επιφάνεια του εδάφους της γρήγορης και υπόγειας μετακίνησης με το μετρό. Η ραχοκοκαλιά της Πανεπιστημίου θα πάρει πάνω της τη δημόσια συγκοινωνία του τραμ, ταξί και οχήματα εξυπηρέτησης, αλλά δεν θα επιτρέψει τη διαμπερή κίνηση των ιδιωτικών αυτοκινήτων. Το ερώτημα αν έχει μελετηθεί το κυκλοφοριακό έχει μόνο μία απάντηση: όλα ξεκίνησαν από αυτό. Το αν έχουν μελετηθεί τα κοινωνικά επίσης, δεδομένου ότι στην αρχή μελετήθηκαν οι κοινωνικές προδιαγραφές του κέντρου πόλης και

οι κοινωνικές συνθήκες. Πού θα είναι το κέντρο μετά από δέκα χρόνια; Ο σχεδιασμός έχει στόχο ένα μητροπολιτικό κέντρο μεγάλης ευρωπαϊκής πρωτεύουσας που θα μπορούσε να λειτουργεί όχι ως τουριστικό κέντρο αποκλειστικά, ούτε μόνο ως ιστορικό και ως αναψυχή, ούτε μόνο ως οικονομικό και ως κέντρο της διοίκησης, αλλά ως διασταύρωση ακόμα περισσότερων δραστηριοτήτων, στις οποίες περιλαμβάνονται η κατοικία, που είναι πολύ σημαντική για τη διαρκή ζωή του κέντρου πόλης, και η δυνατότητα ανάπτυξης εμπορικών και οικονομικών δραστηριοτήτων που θα εξασφαλίσουν τη ζωντανία του κέντρου και την καλύτερη άμυνα απέναντι στις σκοτεινές δραστηριότητες όλων των ειδών. Με άλλα λόγια, τα κοινωνικά δεν αλλάζουν με απλές παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο. Αλλά μια παρέμβαση, και μάλιστα μια ισχυρή παρέμβαση, με καταλυτικό χαρακτήρα, μπορεί να αλλάξει τα στοιχεία που αφορούν το πώς φυσάει ο «άνεμος» μέσα στην πόλη, μπορεί να λειτουργήσει με τέτοιο τρόπο ώστε να κινητοποιήσει δυναμικές, κυρίως εάν παραμείνει υπό τον έλεγχο της πολιτείας σε ένα πλαίσιο ευρύτερου σχεδιασμού, όπως αυτού του Ρυθμιστικού Σχεδίου του 2021. Στην ίδια κατεύθυνση είναι και ο σχεδιασμός της Ιεράς Οδού, της Πειραιώς, της Συγγρού, η σχέση με το λιμάνι και με το Φαληρικό μέτωπο. Συζητάμε δηλαδή για μια διαφορετική δικτύωση των κεντρικών περιοχών Αθήνας και Πειραιά σε μια πόλη στην οποία θα κινείται πλέον κανείς κατά κύριο λόγο με μέσα μαζικής μεταφοράς, θα έχει καλύτερες συνθήκες κυκλοφορίας και διαβίωσης, τουλάχιστον περιβαλλοντικά και στο επίπεδο του δημόσιου χώρου, και από εκεί και πέρα φιλοδοξούμε ότι η πολιτεία μπορεί να ελέγξει δυναμικές οι οποίες έχουν να κάνουν με το ποιοι και πόσο θα κερδίσουν, με το ποιοι και πόσο θα χρησιμοποιήσουν, με το αν η πόλη θα ξεφύγει προς μια ανεπιθύμητη κατεύθυνση ή θα ελεγχθεί στο επίπεδο των χρήσεων γης. Κανείς δεν ισχυρίζεται βέβαια ότι όλα αυτά λύνονται με ένα μαγικό ραβδάκι. Συνεχίζουμε να προχωρούμε και να σχεδιάζουμε πιστεύοντας ότι, μόνο αν γίνει ένας σχεδιασμός του μέλλοντος της πόλης από τη μεριά της πολιτείας, το μέλλον της πόλης μπορεί να είναι καλύτερο και διαφορετικό. Εάν αφεθεί εντελώς μόνο του, τότε, σε όποια κατεύθυνση και αν κινηθεί, θα κινηθεί με τις δυνάμεις της ζούγκλας, της εκάστοτε ζούγκλας, που δεν είναι μίας κατεύθυνσης.

Αντιλαμβάνομαι και άλλα κρίσιμα ερωτήματα. Το τραμ θα λειτουργήσει καλά ή όχι; Μπορώ να σας φέρω για παράδειγμα τουλάχιστον δέκα πόλεις όπου το τραμ έχει αποτελέσει τον κορμό της αναζωογόνησης ολόκληρων περιοχών ή κέντρων πόλης. Προφανώς δεν μπορείς να ελέγξεις τη μετατροπή της πόλης στο σύνολό της. Η πόλη θα συνεχίσει να μεταβάλλεται με δυναμικές που δεν ελέγχονται. Σίγουρα εμείς έχουμε δουλέψει με μεγάλη κοινωνική ευαισθησία, και έχουμε δουλέψει με προοπτικές που στηρίζονται σε μεγάλες ευρωπαϊκές εμπειρίες. Ξέρουμε πολύ καλά τι σημαίνει εξευγενισμός. Ξέρουμε πώς έχουν λειτουργήσει αντίστοιχοι δρόμοι αλλού. Δεν μπορεί κανείς να εγγυηθεί ότι, επειδή τα ξέρουμε αυτά και έχουμε κάνει μια συγκεκριμένη πρόταση ή επειδή έχουμε προσπαθήσει να τη «στήσουμε» όσο καλύτερα νομίζαμε, θα

Κωνσταντίνος Βασιλείου

Προς την τεχνολογία της τέχνης
Από τη μοντέρνα στη σύγχρονη τέχνη

εκδόσεις
πλέθρον 





επιτύχει, αλλά εγώ προσωπικά εκτιμώ ότι η επιλογή του Ιδρύματος Ωνάση, τη στιγμή που έγινε και στρατηγικά όπως έγινε, έχει οδηγήσει το έργο εδώ που είναι. Αλλιώς δεν θα συζητάγαμε, γιατί θα ήταν ένα έργο κλειδωμένο σε ένα ντουλάπι.

[...]

Διονύσης Καννός: Ποια η σχέση των πεζών με το τραμ στην Πανεπιστημίου; Πώς θα κόβει; Δηλαδή μη δημιουργεί φαράγγι και κόβεται η πόλη.

Π.Τ.: Οι ευρωπαϊκές πόλεις έχουν προχωρήσει εδώ και τουλάχιστον δεκαπέντε χρόνια στην ανάπτυξη ενός ταυτόχρονου δικτύου πεζών, ποδηλάτων, τραμ, που επιτρέπει να κυκλοφορούν ακόμα και τα καρτσάκια με τα παιδιά, στο Μπορντό, στη Ζυρίχη, στο Ελσίνκι, στο Παρίσι. Το τραμ είναι ένα μέσο με το οποίο εξοικειώνεσαι αρκετά εύκολα.

[Ο Π. Τουρνικιώτης σε αυτό το σημείο προβαίνει σε μια εξαιρετικά κατατοπιστική περιγραφή τόσο της λειτουργικής δομής όσο και της τεχνολογίας της κατασκευής της ζώνης της Πανεπιστημίου, επιμένοντας και στις βιώσιμες και εξελιγμένες μεθόδους διαχείρισης των υδάτων, την οποία, λόγω περιορισμένου χώρου αλλά και της στόχευσης της συζήτησης πέρα από το ίδιο το έργο καθαυτό, δεν συμπεριλάβαμε.]

Β.Π.: Παρότι μιλήσαμε για διάχυση και για κεντρικότητα, αυτό που απασχολεί είναι η διάχυση της κεντρικότητας. Κι ενώ μιλάμε για ανασυγκρότηση του κέντρου, αναφερόμαστε στην Πανεπιστημίου. Μόνη η Πανεπιστημίου λοιπόν, ένας άξονας;

Γ.Π., Π.Τ.: Αυτή τη στιγμή αυτό προχώρησε.

[...]

Β.Π.: Ειπώθηκε επίσης ότι η κατοικία θα επανέλθει. Για ποιους; Σ' αυτή την περιοχή δεν υπάρχει κατοικία. Η πλειονότητα των ακινήτων αποτελεί ιδιοκτησία τραπεζών και εφοπλιστών. Πού θα επιστρέψει λοιπόν η κατοικία;

Π.Τ.: Το εμπορικό τρίγωνο είναι ο κατεξοχήν πυρήνας που μπορεί να ανακτήσει κατοικία. Και δεν εννοώ να επιστρέψουν κάποιοι που ζούσαν κάποτε εκεί.

[...]

Η.Π.: Επειδή λοιπόν μπήκαν πολλά ζητήματα σχετικά με την κεντρικότητα, σχετικά με τον χρήστη που μπορεί να υπάρχει στο κέντρο, αν καταλαβαίνω καλά, συζητάμε ακριβώς για το διά ταύτα του πράγματος, ενώ ο δημόσιος λόγος αναφέρεται σε κάποια ίσως λίγο πιο απλά θέματα. Μιλάνε ας πούμε για τον πεζό, για τον ποδηλάτη, για τα ΜΜΜ, μιλάνε για τη βιώσιμη κινητικότητα. Αυτό ακούγεται. Ότι θα μπορούμε να περπατάμε στην Πανεπιστημίου, ότι θα μπορούμε να κάνουμε ποδήλατο. Ευχαριστώ πολύ. Επιτρέψτε μου λοιπόν να μιλήσω με αυτή την ιδιότητα του ποδηλάτη, και μάλιστα ενός ποδηλάτη ο οποίος έχει ασχοληθεί πολλά χρόνια με τη διοργάνωση εκδηλώσεων και διαδηλώσεων για το ποδήλατο. Έχει σημασία να λέμε τα πράγματα με τ' όνομά τους και να λέμε ποιο είναι το μέσο και ποιος ο σκοπός. Ήδη εδώ έχω την εντύπωση ότι ο σκοπός ξεπερνάει το ποδήλατο και τη βιώσιμη κινητικότητα και γίνεται πάρα πολύ σαφέστερος, παρότι αυτό εμφανίζεται ως το πιο σημαντικό. Επί

πολλά χρόνια ακούω διάφορα για την πόλη, πώς πρέπει να σωθεί, αλλά ταυτόχρονα παρακολουθώ έναν δημόσιο λόγο ο οποίος μιλάει για αυτά. Για τη βιώσιμη κινητικότητα, για το ποδήλατο. Η περίπτωση του Re-think Athens επιτρέψτε μου να πω ότι είναι ένα ακόμη βήμα ενός πράγματος το οποίο υπάρχει και πιο πριν. Ποδηλατόδρομοι οι οποίοι εξαγγέλλονται από όλους τους δημάρχους, το Υπουργείο Μεταφορών, το ΥΠΕΚΑ. Συχνά είναι ο ίδιος ποδηλατόδρομος ο οποίος εξαγγέλλεται ξανά και ξανά. Αυτό το οποίο καταλαβαίνει κανείς είναι ότι όλη αυτή η συζήτηση σχετικά με το ποδήλατο και τα ΜΜΜ δίνει μια άλλη αίσθηση σ' αυτόν που μιλάει. Τον κάνει να φαίνεται λίγο πιο καλός, λίγο πιο φιλικός. Έχω λοιπόν την εντύπωση ότι το Re-think Athens ανήκει σε αυτήν ακριβώς την κατηγορία. Στην κατηγορία δηλαδή του να κάνουμε κάτι το οποίο να μας ξελασπώσει από το να ασχοληθούμε με ευρύτερα ζητήματα.

Είναι σαν να ξεπλύνουμε την απραξία μας για άλλα ζητήματα που αφορούν την πόλη. Ενώ μιλάμε για τις δημόσιες συγκοινωνίες, αυτές υποβαθμίζονται κατακόρυφα. Αν κάποιος περιμένει σε μια στάση λεωφορείου, πραγματικά εξοργίζεται με το πόσο αραιά είναι τα δρομολόγια. Εξοργίζεται με το εισιτήριο που πρέπει να πληρώσει σε μια περίοδο κρίσης. Μιλάμε για το κέντρο αλλά όμως δεν συζητάμε για το πώς μπορείς να φτάσεις στο κέντρο. Δηλαδή πώς κάποιος θα μπορέσει να περπατήσει έστω σ' ένα σταθμό του μετρό, να πάρει το μετρό και να πάει στο κέντρο. Από οποιοδήποτε σημείο της Αθήνας, είτε κεντρικότερο είτε πιο απόμακρο.

Και όλα αυτά, σε μια συγκυρία όπου πραγματικά αντιμετωπίζουμε όλοι σοβαρά οικονομικά προβλήματα. Ακούγεται η λέξη φτώχεια, φτωχοποίηση. Νομίζω ότι είναι λίγη για να περιγράψει αυτό το οποίο συμβαίνει. Όμως αυτά θέτουν ζητήματα προτεραιοτήτων σε σχέση με τα ζητήματα της πόλης. Οι ποδηλάτες διεκδικούν αλλά καταθέτουν και προτάσεις. Έτυχε κάποτε οι ποδηλάτες να κάνουν κάποιες συμμετοχικές διαδικασίες με τις μικρές τους δυνάμεις. Να καλέσουν δηλαδή και αρκετούς άλλους ποδηλάτες να τους πουν ποιες διαδρομές ακολουθούν μέσα στην πόλη. Προέκυψε λοιπόν ένας χάρτης που είναι ένα αίτημα. Αναφέρεται στους ποδηλατικούς άξονες οι οποίοι θα έπρεπε να καλύπτουν όλο το λεκανοπέδιο. Άξονες δηλαδή οι οποίοι να ενώνουν τις γειτονιές με το κέντρο και τις γειτονιές μεταξύ τους. Να μπορεί κάποιος να κινηθεί.

[Ο Η. Παπαγεωργίου επισημαίνει πάνω στο χάρτη τη δυσανάλογα μικρή κλίμακα του ποδηλατοδρόμου της Πανεπιστημίου σε σχέση με το συνολικό δίκτυο που προτάθηκε για την Αθήνα.]

Όντως είχαμε πει κι εμείς να περάσει ένας ποδηλατόδρομος μέσα από την Πανεπιστημίου. Αλλά ένας ποδηλατόδρομος ή το τραμ. Όλο το project, το Re-think Athens, όλη η διαφήμιση γύρω από αυτό αλλά και τα λεφτά για την υλοποίηση μήπως θα μπορούσαν αντίθετα να μεταφερθούν σε έργα που κάνουν λιγότερο «ταραταζόμ»; Έργα δηλαδή τα οποία είναι μια γραμμή στο πάτωμα και τα οποία μας λύνουν υπαρκτά, πραγματικά προβλήματα. Ζητήματα προτεραιοτήτων. Απευθύνομαι σε κάποιον ο οποίος θα ήθελε να πάρει το ποδήλατό του και να κυκλοφορήσει. Αυτός φοβάται. Αυτός έχει

ΔΟΜΕΣ Ετήσια συνδρομή 2013

6 τεύχη + Επετηρίδα Ελληνικής Αρχιτεκτονικής + Πανόραμα Κυπριακής Αρχιτεκτονικής
+ Εγγραφή στο domesindex.com
Αρχιτέκτονες 100 € / Φοιτητές 75 €

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ Φωτεινή Βελέντζα Τ +30 210 600 1173
www.domesarchitecture.com





πηγή: <http://antoniskiouplotis.com/athens>

ανάγκη αυτή την υποβοήθηση, αυτή την προστασία. Αυτά τα ζητήματα λείπουν από το project του Re-think Athens. Ίσως επειδή δεν μπορεί κάποιος να πει ότι θα σώσει την Αθήνα μέσα απ' αυτά, ότι θα σώσει το κέντρο της πόλης, ότι θα αλλάξει την πόλη και διάφορα άλλα μεγαλόπνοια. Μέσα στο κείμενο του διαγωνισμού λέει «αυτό το μεγαλόπνοο έργο». Μήπως θα 'πρεπε τα έργα μας να είναι λιγότερο μεγαλόπνοια και περισσότερο μακροπρόθεσμα; Μήπως θα 'πρεπε δηλαδή να σκεφτόμαστε πιο στρατηγικά, ώστε πραγματικά να βελτιώσουμε τις συνθήκες μέσα στην πόλη;

Π. Κουμουνοδούρος: [...] Σε δυο μήνες υποτίθεται θα έρθει το μετρό στο Ελληνικό, αλλά δεν έχει προβλεφθεί αυτή τη στιγμή που μιλάμε χώρος για μετεπιβίβαση λεωφορείων, πάρκινγκ και ταξί. Ποιος φταίει γι' αυτό; Η έλλειψη αυτού που λένε κάποιοι κεντρικό σχεδιασμό.

Α.Α.: Και η έλλειψη συμμετοχής επίσης. Υπάρχουν αιτήματα που δεν ακούγονται.

Π.Κ.: [...] Ποιος θα καθορίσει τις χρήσεις γης; Η ιδιοκτησία είναι δεδομένη. Θα αλλάξει; Ποιος θα επαναφέρει τις χρήσεις με τη σημερινή ιδιοκτησία των τραπεζών ή των εφοπλιστών που ειπώθηκε; Αυτό δεν είναι αναγκαίο δεδομένο; Συν τα συγκοινωνιακά. Αντί να συζητάμε για την πραγματική οικονομία, μιλάμε για την εικονική οικονομία ή για την εικονική αρχιτεκτονική σαν αφήγηση, όχι σαν πραγματική διαμόρφωση του χώρου και της ύλης. Αλλά σαν αφήγηση, ηθελημένα. Σαν σκιά της πραγματικότητας.

Γ.Π.: Καταρχάς, μην ξεχνάμε ότι αυτή η πόλη συνεχίζει να μεγαλώνει χωρίς κεντρικό σχεδιασμό. Συμμετοχικές διαδικασίες σε επίπεδο δήμων και περιφερειών γίνανε με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας. Αυτό που καταλαβαίνω από τις ερωτήσεις και από τις σκέψεις είναι τι κέντρο Αθήνας και Θεσσαλονίκης θέλουμε. Προσπαθώ και το περιγράφω. Θέλουμε ένα κέντρο πόλης πολυλειτουργικό, ζωντανό και παραγωγικό. Σημαίνει ότι ξεπερνάμε τη φάση της αντιπαροχής. Η φάση της αντιπαροχής ήταν εκείνη που επέτρεψε στην ελληνική πολιτεία να μην ασκήσει καμία πολιτική. Τώρα πλέον, αποδεικνύεται ότι χωρίς πολιτική δεν μπορείς να ελέγξεις χρήσεις γης. Όπερ σημαίνει, πρώτον, ότι για θέματα κατοικίας πρέπει να υπάρχουν κίνητρα για παραμονή της κατοικίας. Τα κίνητρα μπορεί να είναι φορολογικά, μπορεί να είναι δημοτικά τέλη, όπως γενικώς υπάρχουν σε όλο τον ευρωπαϊκό χώρο. Η κατοικία είναι η πιο ευαίσθητη πολεοδομική χρήση. Όταν φεύγει η κατοικία, πολύ δύσκολα επιστρέφει, ή επιστρέφει επιλεκτικά, βλ. Πλάκα ή άλλου. Άρα η πολιτική για την κατοικία πρέπει να είναι μια πολιτική ολοκληρωμένη και συγκεκριμένη. Γιατί η κατοικία είναι αυτή που φεύγει και δημιουργεί τα πελώρια κενά. Δεύτερον, επίσης, μια

πολιτική στα θέματα παραγωγής, το μικρό εμπόριο, τη μικρή βιοτεχνία. Να πάψει η άποψη που θέλει μια σειρά λειτουργιών να φύγουν εκτός κέντρου – είναι λάθος. Το κάναμε αυτό το λάθος, το λέω στον πληθυντικό γιατί νομίζω ότι βάλουμε πλάτη στην άποψη ή αφήσαμε αυτή την πολιτική να γίνει κυρίαρχη. [...]

Γ.Π.: Η Αθήνα αναπτύσσεται στα Σπάτα. Σου λένε έλα στο τάδε εμπορικό συγκρότημα πιο φτηνά, και σου βάζω και ένα shuttle bus από το μετρό. Άρα πώς μπορεί το εμπόριο του κέντρου να απαντήσει; [...]

Ο ίδιος ο εμπορικός κόσμος λέει πλέον «δημιουργήστε αστικά malls»... Τι σημαίνει «αστικά εμπορικά κέντρα»; Να ξαναζωντανέψουν οι δρόμοι της πόλης και το παρόδιο λιανικό εμπόριο.

[...]

Β.Π.: Μα τώρα η κρίση τα έχει καταστρέψει όλα. Τα μαγαζιά κλείνουν.

Γ.Π.: Κλείνουν λόγω κρίσης και λόγω άλλης ευκαιρίας. Η ανάπτυξη της Αθήνας είναι χωρίς κανένα σχεδιασμό, επάνω στην Αττική Οδό... και αυτά τώρα που πουλιούνται δεξιά και αριστερά της Αττικής Οδού θα ευνοήσουν ακόμη περισσότερο τη διάχυση. Άρα το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά να μαραζώνουν. Αντιστροφή αυτής της πολιτικής. Όχι πλέον άλλες αποκεντρώσεις. Όχι πλέον δημιουργία άλλων εύκολων ευκαιριών προς πάσα κατεύθυνση. Αυτό είναι ένα μοντέλο πόλης που εγκαταλείπεται πλέον σε όλο τον ευρωπαϊκό χώρο. Το αστικό συνεχές. Σήμερα είναι όλα οικοδομήσιμα. Όχι πλέον κατοικίες εκτός σχεδίου στην Αττική.

[...]

Β.Π.: Στη Νέα Σμύρνη, το τραμ πέρασε και την έκοψε στη μέση.

Γ.Π.: Το τραμ είναι ένα εργαλείο μετακίνησης. Είμαστε υπέρ ή κατά του τραμ. Πράγματι ορισμένα είναι υπέρ, μερικά τα έχει κατά, προγραμματικά. [...]

Πιστεύουμε ότι αυτή τη στιγμή, έτσι όπως είναι οργανωμένα τα δημόσια χρήματα αυτής της χώρας, τα 80 εκατ. πρέπει να πάνε σε παιδικούς σταθμούς – δεν είναι δυνατόν. Η σύγκρουση είναι μεταξύ μεγάλων οδικών έργων και μεγάλων εργολάβων και δημόσιας παρέμβασης. Εγώ καταλαβαίνω να υπάρχει μια επιφύλαξη, πράγματι, ότι πάμε τώρα πάνω στον κεντρικό δρόμο, που δεν έχει πρόβλημα, και σε αυτό τον κεντρικό δρόμο κάνουμε μια παρέμβαση που θα έχει κέρδη για μερικούς και δεν θα έχει συνέχεια, και θα μείνει εκεί. Αυτή την κριτική την καταλαβαίνω. Και κανείς δεν θα απαντήσει αν αυτό το έργο θα μείνει κολοβό στην πλ. Αιγύπτου, παρά μόνο αν υιοθετηθεί και απαιτηθεί να πολλαπλασιαστούν οι παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο. Δεν έρχεται σε σύγκρουση με άλλου είδους παρεμβάσεις. Αυτή τη στιγμή παρεμβάσεις θα κάνει ο Δήμος Αθηναίων – έχει πάρει 120 εκατ. από το ΕΣΠΑ–, ας δούμε ποιες είναι. Η πρόταση είναι αυτές οι παρεμβάσεις να συνδέονται με αυτά τα μεγάλα έργα.

Καταλαβαίνω πως αυτή τη στιγμή η κριτική κυρίως ασκείται, και μπορεί να είναι δικαιολογημένη, επειδή ένας ιδιωτικός φορέας μπαίνει μπροστά και πράγματι προβάλλει ένα έργο. Η δύναμη προβολής του Ιδρύματος Ωνάση είναι πάρα πολύ μεγάλη, και αυτό μπορεί να δημιουργεί μια συρρίκνωση, ένα φόβο. Ότι πράγματι το Ίδρυμα Ωνάση θα έρθει και θα κυριαρχήσει πάνω σε έναν δημόσιο χώρο. Δεν μπορώ να το φανταστώ, γιατί το Ίδρυμα Ωνάση θεωρητικά την επομένη μέρα που παραδίδει τις μελέτες εξαφανίζεται. [...]

Γ.Π.: Αλλά το Ίδρυμα Ωνάση έχει τη δυνατότητα να φέρει τους πολιτικούς εκεί που δεν μπορούμε εμείς, ο δημόσιος τομέας.

[...]

Γ.Π.: Κανονικά δεν θα έπρεπε να είχε τελειώσει και η πεζοδρόμηση της Όλγας; Την Όλγας την έχουμε μελετήσει από το 2004 – δεν προχωράει. Αν δεν έκανε την Πανεπιστημίου το Ίδρυμα Ωνάση που έχει βάλει 3 εκατ. και το έκανε η ΕΑΧΑ, θα είχαμε την ίδια αντίδραση; Αλλά αυτό

είναι το πρόβλημα. Αυτό είναι ένα πρόβλημα που έχουμε εμείς πλέον που βλέπουμε να καταρρέει το δημόσιο υπόβαθρο και να εμφανίζονται διάφοροι ευεργέτες.

Β.Π.: Βλέποντας συνολικά το έργο, και υπό την ΕΑΧΑ να πραγματοποιούνται, θα υπήρχαν αντιρρήσεις, γιατί η κεντρικότητα, όπως εξαγγέλλεται, εξαντλείται στην Πανεπιστημίου. Είναι μια νησίδα που θα πρέπει να περιφρουρείται, και θα υλοποιηθεί επειδή υπάρχουν τεράστια συμφέροντα ανάπτυξης του real estate.

[...]

Π.Τ.: Εγώ λέω όχι. Προφανώς θα υπάρξει επένδυση και real estate. Λέω όχι στη νησίδα, ή τουλάχιστον εμείς που μιλάμε εδώ επιχειρούμε να μη συμβεί μόνο αυτό. Προσπαθούμε η παρέμβαση αυτή, μαζί με άλλες παρεμβάσεις που είναι ως ένα βαθμό ενεργοποιημένες να βρεθούν δικτυωμένες έτσι ώστε στο τέλος το έργο να μην είναι μόνο μια νησίδα. Φυσικά υπάρχει ο κίνδυνος να καταλήξει νησίδα. Αλλά ανάμεσα στον σοβαρό κίνδυνο να καταλήξει νησίδα, στο ενδεχόμενο να μπορέσει να γίνει επιτυχώς αυτό το ευρύτερο έργο το οποίο σχεδιάζεται και στο να μην κάνουμε τίποτα διότι δεν θα γίνει ποτέ τίποτα, εγώ προσωπικά έχω επιλέξει να μην κινηθώ στο τρίτο επίπεδο.

Α. Μελανίτου: Εγώ δεν διαφωνώ ότι έχετε ένα σχέδιο. Η παρέμβαση όμως που γίνεται στην Πανεπιστημίου νομίζω ότι δεν έχει επιλύσει πραγματικά τα ζητήματα τα οποία εσείς οι ίδιοι θέτετε. Δηλαδή της κεντρικότητας. Η Πανεπιστημίου είναι οπωσδήποτε μια κεντρική οδός, η οποία όμως και σήμερα λειτουργεί. Τα προβλήματα που έχει δεν είναι ως προς τον πεζόδρομο, γιατί με το εύρος των πέντε μέτρων που έχει αριστερά και δεξιά περπατιέται. Μπορεί να λύθηκε το ζήτημα της διευθέτησης της κίνησης. Συγκοινωνιακά δεν έχει λυθεί ακόμη. Το ότι το τραμ αντικαθιστά 30 περίπου γραμμές ΜΜΜ δεν νομίζω ότι επιλύει το ζήτημα. Από εδώ φεύγουν τα τρόλεϊ, πού πηγαίνουν τα τρόλεϊ; Τα τρόλεϊ έχουν μια οικολογική συμπεριφορά...

[...]

Α.Μ.: [...] Άρα δεν είναι για τους κατοίκους. Εδώ θα μου τη δυσκολέψουν τη ζωή παρά θα μου τη διευκολύνουν. [...]

Π.Τ.: Δείτε το σαν ζώνη μεταξύ Σταδίου και Ακαδημίας, και όχι σαν Πανεπιστημίου. Οι προβολές των υπολογιστικών μοντέλων δεν μας λένε ότι θα επιβαρυνθούν οι κυκλοφοριακές κινήσεις, για παράδειγμα βορειότερα και βορειοανατολικότερα της οδού Ακαδημίας. Πιστεύω ότι αυτή η παρέμβαση θα δημιουργήσει κάθετες κινήσεις. Θα συνδέσει το εμπορικό τρίγωνο με τις περιοχές πάνω από την Ακαδημίας και θα αποτελέσει την εστία διάχυσης προς τις ευρύτερες περιοχές του κέντρου.

Α.Μ.: Αν θέλαμε πάντως να αναπτύξουμε την κατοικία, θα έπρεπε ίσως να κάνουμε παρεμβάσεις άλλου τύπου σε αυτές τις περιοχές. Κι άλλωστε η Αθήνα αν έχει επιβιώσει από διάφορες καταστάσεις είναι γιατί έχει μια πολυκεντρικότητα.

Γ.Π.: [...] Μέσα στο λεκανοπέδιο δημιουργούνται ισχυροί πόλοι, στο Περιστερί, στην Κηφισιά, 7 πόλοι, αυτή είναι η πρόταση του Ρυθμιστικού. Άρα δεν υπάρχει μία κεντρικότητα. Εκ των πραγμάτων όμως σε κάθε πόλη υπάρχει ένα ισχυρό κέντρο. Η πρόταση είναι αυτό να μην εγκαταλειφτεί, όχι για να είναι γυαλιστερό και ως επίδειξη. Είναι το κέντρο μιας μητρόπολης. Αυτό είναι μια πολιτική που εκ των πραγμάτων οδηγεί σε μια πολιτική και για την κατοικία. Υπενθυμίζω ότι οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες ακολουθούν αυτή την πολιτική και 30% κοινωνική κατοικία. Θα μου πεις πώς θα το πετύχουμε αυτό στην Ελλάδα, που δεν έχουμε παράδοση, δεν έχουμε ΟΕΚ, δεν έχουμε φορέα υλοποίησης. Με κίνητρα. Αν θες να αναπλαστούν, να αναζωογονηθούν περιοχές των μεσαιών στρωμάτων, κάνεις τοπικές παρεμβάσεις. Αυτές προτείνω να αρθρωθούν με βάση ένα δίκτυο, ισχυρό δίκτυο ΜΜΜ. Τα τρόλεϊ υπάρχουν, δεν τα ρίχνουμε στον καιάδα. Ο ΟΑΣΑ, τα λεωφορεία, τα τρόλεϊ, οι σταθερές τροχιές είναι μία οικογένεια. Ο καθένας επιλέγει ποιο εργαλείο χρειάζεται εκεί που υπάρχει ζήτηση.

[...]

Γ.Π.: [...] Και βέβαια έχει καταρρεύσει σήμερα η δημόσια συγκοινωνία. Αλλά όλα αυτά με οδηγούν να πω όχι σήμερα στην Πανεπιστημίου; Λέμε δηλαδή όχι στη δημόσια παρέμβαση; [...]

Β.Π.: Λέμε ότι είμαστε στην πόλη της κρίσης, στην πρωτεύουσα, και παρουσιάζεται αυτό το φαραωνικό έργο, ξεκομμένο από τον τρόπο που εσείς λέτε.

[...]

Γ.Π.: [...] Μπορείς αν θες να κάνεις κριτική σε αυτή την πολιτική [μητροπολιτικό σχεδιασμό που συντονίζουν οι οργανισμοί Αθήνας και Θεσ/νίκης]. Αλλά είναι κομμάτι ενός δημόσιου σχεδιασμού.

[...]

Γ.Π.: [...] Αυτή τη στιγμή η κυρίαρχη άποψη για το κέντρο της Αθήνας είναι να μην ασκείται καμία πολιτική.

[...] Γιατί υπάρχει η πολιτική της διάχυσης. Είναι κυρίαρχη. Τρεις μεγάλες εργοληπτικές εταιρίες καθορίζουν τον πολιτικό σχεδιασμό. Από δω θα βγάλουν λεφτά; Εγώ θα έλεγα ότι η πολεοδομία οφείλει να ξέρει εδώ και χρόνια να αντιπαρέρχεται και να κάνει πολιτική κατά της υπεραξίας. Αν δεν μπορεί να την κάνει, εμένα δεν μου φτάνει για να πω όχι σ' αυτό.

Η.Π.: Ανάλογα με το μέγεθος της πολεοδομικής παρέμβασης έχεις και τα ανάλογα αποτελέσματα. Υπάρχει μια λογική σχεδιασμού η οποία δεν είναι



Το τραμ των Πετραλώνων στην Αγία Μαρίνα στο Θησείο το 1959
πηγή: «Και περνούσανε τα τραμ...», φωτ. Α. Luft, (αρχείο ΣΦΣ)



Το τραμ στο Π. Φάληρο, 2011
πηγή: <http://periplanomeno.wordpress.com>

τόσο ενός αντικειμένου το οποίο έρχεται και φοριέται πάνω στην πόλη με ανεξέλεγκτες συνέπειες. Υπάρχει μια λογική σχεδιασμού η οποία είναι πιο σταδιακή, πιο ήπια, πιο ουσιαστική κατά τη γνώμη μου. Αν ακριβώς το ζήτημα είναι η ενίσχυση των ΜΜΜ, του ποδηλάτου, τότε ίσως θα 'πρεπε να έχουμε στο μυαλό μας ένα άλλο μοντέλο.

[...]

Η.Π.: Είχα μια συζήτηση με κάποιον από τους πολύ σημαντικούς συνεργάτες του Jan Gehl, τον Jeff Risom, που είχε έρθει να δώσει διάλεξη σε μια εκδήλωση για το ποδήλατο. Τον πήγαμε λοιπόν βόλτα στην Πανεπιστημίου και του λέμε: «αυτός ο δρόμος πρόκειται να πεζοδρομηθεί». Και μας κάνει χαρακτηριστικά: «Oh, No! This is not how we do things». Και συνέχισε: «Πρέπει να σκεφτόμαστε πρώτα ποιος είναι ο σκοπός και ποιο είναι το μέσο που χρησιμοποιούμε. Ο σκοπός είναι να διώξουμε το αυτοκίνητο. Κάνουμε βήματα σιγά σιγά. Δηλαδή διώχνουμε μια γραμμή και περνάμε έναν ποδηλατόδρομο. Μετά περνάμε ένα τραμ. Δεν το ισοπεδώνουμε όλο από τη μια στιγμή στην άλλη. Και κυρίως έχουμε μια αναδραστικότητα σε σχέση με αυτό που κάνουμε».

Αναφέρω, για παράδειγμα, ότι ο Gehl ήταν υπεύθυνος για να φτιάξει 750 χλμ. ποδηλατόδρομο στη Ν. Υόρκη. Η Times Sq. έκλεισε, αλλά παρ' όλα αυτά έγιναν ποδηλατόδρομοι. Δεν έγινε ένα σημαντικό έργο κάπου για να φαίνεται, για να το λέμε. Και κυρίως αυτό έγινε πιλοτικά. Δηλαδή για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα λειτούργησαν μικρά κλεισίματα, όχι όλη η Broadway. Στη μια περίπτωση έχουμε ένα στόχο, έναν μακροχρόνιο στόχο και στην άλλη περίπτωση έχουμε κάτι το οποίο φοριέται σε μια πόλη και μετά θα δούμε τι θα γίνει.

Π.Τ.: Εμείς λέμε ότι έχει μακροχρόνιο στόχο. Λέμε ότι δουλεύουμε μαζί με εκείνους που σχεδιάζουν ποδηλατοδρόμους. [...]

Προσέξτε ότι έρχεται να «γραπωθεί» αυτή η παρέμβαση πάνω σε άλλες παρεμβάσεις οι οποίες έχουν γίνει σταδιακά μέσα στην πόλη. Είναι μέρος της δικτύωσης και του κουμπώματος έργων τα οποία γίνονται σε μια μακρύτερη διάρκεια, σε διαφορετικό χρόνο, που ούτως ή άλλως έτσι γίνονται τα έργα στην πόλη. Δεν γίνονται ποτέ όλα μαζί. Από κει και πέρα μπορώ πράγματι να δεχτώ αυτό που λέει ο Ηλίας, ότι δεν υπάρχει μια ολοκληρωμένη κατασκευή ενός συνολικού δικτύου ποδηλατοδρόμων ως κυρίαρχη πολιτική. Υπάρχει παρ' όλα αυτά ένα σχεδιασμένο δίκτυο. [...] Αντιλαμβάνομαι επίσης ότι αυτή η χώρα δεν έχει τη δυνατότητα να κινείται το ίδιο ολοκληρωμένα όσο άλλες χώρες, ή το ίδιο επιτελικά και καταλυτικά. Αλλά αν ρωτήσεις τον Jan Gehl πόσα χρόνια έκανε δουλεύοντας για να φτάσει η Κοπεγχάγη εκεί που έχει φτάσει, δεν θα σου απαντήσει ότι έγιναν όλα σε μία μέρα.

Η.Π.: Εννοείται. Αυτό ακριβώς θέλω να πω. Ότι εσείς επιδιώκετε να κάνετε κάτι σε μία μέρα.

Π.Τ.: Όχι, εμείς επιδιώξαμε φιλόδοξα να γίνουν αρκετά πράγματα και να συνδυαστούν το ένα με το άλλο, να δικτυωθούν, στη συνέχεια των επιλογών του '85. Το έργο βρίσκεται μέσα σε μια μακρά διάρκεια ωρίμανσης της πόλης, στην οποία έγινε η Διονυσίου Αρεοπαγίτου και πάει να γίνει η Όλγας... Κομμάτια κομμάτια πάνε να κουμπώσουν. Και αν λειτουργήσει μαζί η λογική της αστικής λεωφόρου Συγγρού, τότε θα αλλάξει όλη η σχέση κυκλοφορίας προς την παραλία. Αν γίνει η Πανεπιστημίου και όσα φαίνεται ότι θα γίνουν στο Φάληρο, τότε η Συγγρού θα αλλάξει χαρακτήρα. Είναι τεράστιο πρόβλημα να έχεις μέσα στην πόλη 4 χλμ. αυτοκινητόδρομο για να τρέχεις με 150 χλμ./ώρα. Αυτά διχάζουν την πόλη. Και γι' αυτό υπάρχει μια μικρή πικρία από μεριάς μου στο ότι έργα για την ποιότητα ζωής του ανθρώπου, τα οποία προφανώς μπορούν να κριθούν, αποτελούν τον κύριο στόχο της κριτικής, ενώ άλλα έργα, σαν αυτά που έλεγε ο Γ. Πολύζος προηγουμένως, για παράδειγμα οι σήραγγες,



Η πλατεία Ομονοίας το 1969

πηγή: facebook «Παλιές φωτογραφίες της Αθήνας»

περνάνε αβρόχοις ποσί. Κανείς δεν τα θεωρεί σημαντικά θέματα για να τα συζητήσει.

Θέλω επίσης να πω ότι εκεί που πραγματικά παίζει το χοντρό κεφάλαιο, το πολύ χρήμα, και όπου κρίνεται η καταστροφή της πόλης σε μεγάλη κλίμακα, όπως στη διάχυση της πόλης, κανείς δεν εμφανίζεται να αναδείξει το πρόβλημα.

Κάρολος Γαλανός: Ένα πολύ μεγάλο μέρος της συζήτησής μας νομίζω ότι έχει να κάνει με την κλίμακα. Αναφερθήκαμε στη διάσπαρτη πόλη έτσι όπως έχει οργανωθεί με τα προάστια, τις διάφορες γειτονιές και τα τοπικά κέντρα εις βάρος του κέντρου της πόλης, του μητροπολιτικού κέντρου, το οποίο ερμηνώνει και μένουν κουφάρια κτλ. Αυτή τη στιγμή το όραμα του ερευνητή είναι ο κόσμος ο οποίος βρίσκεται περιορισμένος στις γειτονιές, στα προάστια να 'ρθει και πάλι στο μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας. Ή της Αττικής;

Επομένως ένα project σαν αυτό, το οποίο ενδεχομένως σε ένα άλλο κράτος να ήταν μιας χωροτακτικής κλίμακας και όχι κλίμακας αστικού σχεδιασμού, όπως ήταν το ζητούμενο του διαγωνισμού, εδώ τα μπερδεύει και τα δύο. Ύστερα ο κάτοικος ο οποίος βρίσκεται στο Χαλάνδρι, που πλέον είναι μια πολύ ωραία γειτονιά, γιατί να θέλει να έρθει στην Αθήνα, αφού ό,τι χρειάζεται το έχει εκεί; Τι θα μου καλύψει παραπάνω να μετακινηθώ από το περιβάλλον στο οποίο έχω οργανώσει τη ζωή μου;

Π.Τ.: Κατεβαίνει στο κέντρο γιατί όλα γίνονται εκεί. Αυτή είναι η απάντηση στο γιατί θα πάει.

Κ.Γ.: Πηγαίνει. Κι αν έχει στάση του μετρό, θα πάρει και το μετρό και θα φτάσει στο Σύνταγμα. Αν όμως δεν έχει στάση μετρό, λόγω της κοινωνικής προσέγγισης, θα πάρει το αυτοκίνητό του να πάει στην Πανεπιστημίου. Σήμερα δηλαδή αυτό θα κάνει.

[...]

Κ.Γ.: Άρα όντως σαν λύση να δημιουργήσω αυτό τον άξονα όπου απαγορεύω στα αυτοκίνητα να μπου μέσα και επιτρέπω μόνο στο τραμ να κυκλοφορήσει λειτουργεί. Το θέμα είναι πάλι η κλίμακα όμως. Ότι μιλάμε για μια απόσταση από το Σύνταγμα μέχρι την Ομόνοια και την πλ. Αιγύπτου. Νομίζω ότι τελικά το πρόβλημα είναι ότι όλος ο επικοινωνιακός χαρακτήρας αυτού του έργου επικεντρώθηκε σ' αυτή την ένωση των δύο πλατειών, της λαϊκής πλατείας της Ομόνοιας και της αστικής πλατείας του Συντάγματος, ενώ σήμερα μέσα από τη συζήτηση βγήκε ότι αυτό το κομματάκι είναι μέρος ενός μεγαλύτερου στόχου της πολιτείας, και αυτό το βρίσκω ατόπημα. Ότι όλη η επικοινωνία επικεντρώθηκε στο Ίδρυμα Ωνάση και στην Πανεπιστημίου, ενώ στην ουσία αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου σχεδιασμού.



Πλατεία Ομονοίας

πηγή: <http://www.poein.gr>

Γ.Π.: Έχεις απόλυτο δίκιο. Με ποια έννοια; Διότι εκ των πραγμάτων ως τώρα τις δημόσιες παρεμβάσεις κανένας δεν τις επικοινωνεί. Όταν αρχίζουν και ενδιαφέρονται φορείς όπως είναι τα ιδρύματα αυτά, πράγματι αρχίζουν και παίζουν.

[...]

Γ.Π.: Δεν έχω πρόβλημα να ζητήσω χορηγία. Εγώ αυτό που πρέπει να ξέρω είναι ποιος ελέγχει αν αυτό ανήκει στα πλαίσια μιας δημόσιας πολιτικής.

[...]

Π.Τ.: Η ανάθεση του διαγωνισμού σε ένα έργο αποφασισμένο σε άλλες κλίμακες [της πολιτείας] οδήγησε σε δύο φαινόμενα τα οποία έχουν ενδιαφέρον και τα δύο, αλλά είναι αναμενόμενα. Το ένα είναι ότι το ζητούμενο, ο σχεδιασμός του δημόσιου χώρου μιας μεγάλης παρέμβασης που είχε αποφασιστεί και δρομολογηθεί ευρύτερα, αποφασίστηκε να σχεδιαστεί με ανοικτό διαγωνισμό. Αυτό έκανε το διαγωνισμό να μοιάζει για πολλούς με τον συνολικό σχεδιασμό, αν και ήταν μόνο ένα μικρό κομμάτι του συνολικού έργου. Το δεύτερο είναι ότι πράγματι υπήρξε μια overdose προβολής αυτής της πλευράς του έργου από εκείνον που ανέλαβε να το οργανώσει. Αυτό είναι αν θέλετε το δώρο του.

[...]

Κ.Γ.: Περί του χρήστη τον οποίο βιαστήκαμε στην αρχή και τον βγάλαμε έξω από το παιχνίδι χωρίς να είμαστε ικανοί να του δώσουμε την ταυτότητα η οποία του αρμόζει σε αυτόν το χώρο.

Π.Τ.: Το μητροπολιτικό κέντρο είναι ένα πεδίο όπου δυνάμει συναντώνται σε όλες τις μεγάλες πόλεις, στο Λονδίνο, στη Βαρκελώνη, στο Παρίσι, όλοι οι πιθανοί χρήστες. Συμβαίνουν τα πάντα. Από τον άστεγο μέχρι τον πλούσιο, όλοι μπορούν να κυκλοφορήσουν σε αυτό το κέντρο. Η Αθήνα δεν θα γίνει εύκολα, στην επόμενη δεκαετία, η πόλη με το μετρό του Παρισιού ή του Λονδίνου. Παρ' όλα αυτά, αν λέγαμε πριν δώδεκα χρόνια ότι θα υπάρχει ένα μετρό που θα σε πηγαίνει από την Ανθούπολη ή το Ελληνικό, από την Κάντζα ή τον Πειραιά, από το Αιγάλεω και το Χαϊδάρη ή την Κηφισιά στο κέντρο αυτής της πόλης, ανάμεσα στην Ομόνοια και το Σύνταγμα, που απέχουν δέκα λεπτά με τα πόδια, θα μας λέγατε «είστε παλαβοί, δεν πρόκειται να συμβεί ποτέ». Ε λοιπόν αυτό έχει συμβεί, και μόνο αυτές τις γειτονιές αν βάλετε κάτω αυτή τη στιγμή, μαζεύεται στο κέντρο μια κοινωνική διαστρωμάτωση που ξεπερνάει τη φαντασία. Εμείς θέλουμε να κρατήσουμε την πόλη μέσα στο λεκανοπέδιο όσο μπορούμε περισσότερο, θέλουμε να μην ξεφύγει άλλο προς τα έξω, και θεωρούμε ότι αυτή η παρέμβαση μπορεί να λειτουργήσει κυριολεκτικά ως το αντίθετο της έκρηξης που έβγαλε την πόλη στην περιφέρεια, ως implosion, ως αντίστροφη έκρηξη, που θα ισχυροποιήσει το κέντρο. Αυτό έχει πράγματι

λειτουργήσει σε άλλες μεγάλες πόλεις και το έχουμε πάρει ως ιστορικό παράδειγμα. Τις περισσότερες φορές έχει λειτουργήσει με την καλύτερη κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση και κυρίως με τα γρήγορα και μαζικά μέσα μεταφοράς. Τα παραδείγματα είναι πολύ γνωστά. Το κέντρο του Παρισιού τινάχτηκε προς τα πάνω επειδή δύο γραμμές γρήγορου τρένου ήρθαν και διασταυρώθηκαν στις Halles και ύστερα διακτινώθηκαν περιφερειακά με το μετρό. Το Marais αναποδογύρισε, σε τριάντα χρόνια βέβαια, και έγινε μια άλλη γειτονιά. Μια τέτοια ανατροπή θέλει τριάντα χρόνια και μπορεί να είναι και αρνητική και θετική. Το τελικό αποτέλεσμα είναι δηλαδή προφανές ότι έχει θετικά και αρνητικά στοιχεία. Μπορεί το Marais να έχει το μουσείο Picasso, αλλά έχουν φύγει χιλιάδες βιοτέχνες. Είναι πολύ σύνθετα αυτά τα πράγματα.

Π.Κ.: Αυτό το λέγαμε στη Ν. Υόρκη το '70 urban removal.

Π.Τ.: Ναι, και στο Παρίσι αυτό έγινε χοντροκομμένα. [...]

Εγώ όμως λέω ότι η έκρηξη του κέντρου μας θα γίνει ούτως ή άλλως, είτε γίνει το έργο είτε όχι.

Κ.Γ.: Αυτό είναι αστική εξέλιξη. Υπάρχουν όμως κάποιες πετυχημένες επεμβάσεις στον αστικό ιστό πόλεων και υπάρχουν και κάποιες οι οποίες δεν ήταν και τόσο πετυχημένες.

Όταν ο πρόεδρος του ιδρύματος στον κατάλογο λέει ότι στόχος του έργου είναι να αναδυθεί η αισιοδοξία και συναισθήματα ώστε οι πολίτες, και βάζω εγώ χρήστες της πόλης, θα έρθουν στο σημείο να κάνουν πιο ειρηνική και δημιουργική την ανακατάληψη της Αθήνας, εγώ θα ήθελα να το καταλάβω αυτό. Και η αλήθεια είναι έτσι όπως το εξηγήσατε σήμερα το κατάλαβα. Αλλά έτσι όπως έρχεται τμηματικά και σημειακά σαν μια επέμβαση...

Π.Τ.: Η απάντηση είναι ότι ο καθένας έχει την ευθύνη αυτών που λέει, αποβλέπει κάθε φορά σε άλλο κοινό και ίσως έχει άλλους στόχους. Αλλά αυτός είναι ένας τρόπος για να γίνουν κάποια σημαντικά πράγματα που αλλιώς δεν θα μπορούσαν να γίνουν.

Ο Ηλίας Παπαγεωργίου είναι αρχιτέκτων. Ο Γιάννης Πολύζος είναι αρχιτέκτων-πολεοδόμος, καθηγητής ΕΜΠ και τ. πρόεδρος του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. Ο Παναγιώτης Τουρνηκιάτης είναι αρχιτέκτων, καθηγητής ΕΜΠ και επιστημονικός υπεύθυνος του ερευνητικού προγράμματος «Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας και Πειραιά». Η Μπέτυ Βακαλοπούλου είναι δρ αρχιτέκτων-πολεοδόμος.

Το φωτογραφικό υλικό των καταγραφών και των τοποθετήσεων –όπου δεν αναφέρονται πηγές– είναι από το τεύχος τεκμηρίωσης του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού «Re-Think-Athens – Η ανασυγκρότηση του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου».

Η οδός Πανεπιστημίου στο ύψος της Πεζμαζόγλου, 2012

πηγή: αρχείο Κωνσταντίνας Θεοδώρου



GUTENBERG ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ

Παναγιώτης Πάγκαλος

Η ΣΗΜΑΣΙΑ
ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ
ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ
ΤΟΥ ALDO ROSSI

ΕΚΔΟΣΕΙΣ GUTENBERG

Κυριακή Τσουκαλά

Παιδική αστική
εντοπία

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΑΙ
ΝΟΗΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ
ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

*Le caractère
apparaît
sans cesse
à l'homme
en temps.*

Παναγιώτης Πάγκαλος

Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ GUTENBERG

Pierre Pellegrino

Το Νόημα του Χώρου
Η Εποχή και ο Τόπος

ΒΙΒΛΙΟ Ι

ΤΡΑΠΕΖΙΤΣ - ΓΙΟΥΡΤΣ ΛΕΒΑΝΤΣ

Μετάφραση-Επιμέλεια
Κυριακή Τσουκαλά



Gutenberg

ΕΚΔΟΣΕΙΣ · ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΟ

Διδότου 37, Αθήνα, Τ.Κ. 106 80, ΤΗΛ.: 36 42 003, www.dardanosnet.gr

8 Τοποθετήσεις

Μετά τις «καταγραφές» και με αφετηρία τη στρατηγική της επέμβασης καθώς και τους προβληματισμούς που αποτυπώθηκαν στη συνάντηση, η Σ.Ε. απευθύνθηκε σε συναδέλφους των οποίων η άποψη –παρότι καταστατικά συνέχει τον «δημόσιο» λόγο για το χώρο και την πόλη– δεν έχει ευρέως δημοσιοποιηθεί, ζητώντας τους σύντομες τοποθετήσεις. Με το παρακάτω σημείωμα, θέτοντας το γενικό πλαίσιο της οπτικής της, τους ζητήθηκε να εντοπίσουν το ή τα σημεία στα οποία θα τους ενδιέφερε να εστιάσουν:

Αεροφωτογραφία του κέντρου της Αθήνας το 1934
πηγή: facebook «Παλιές φωτογραφίες της Αθήνας»



Με αφορμή την επέμβαση που έχει δρομολογηθεί για την Πανεπιστημίου υπό τον γενικό τίτλο Re-think Athens και με απώτερο σκοπό την ανασυγκρότηση του κέντρου, τις διαδικασίες που ακολουθήθηκαν και τις επικοινωνιακές διαστάσεις που έχει λάβει το συγκεκριμένο εγχείρημα, θεωρούμε ότι επανέρχονται, ή τουλάχιστον φαίνονται να επανέρχονται στην επιφάνεια καίρια ζητήματα σχετικά με την πόλη, την πολεοδομία και το μέλλον της Αθήνας.

Στην Αθήνα που αποδιαρθρώνεται χωροταξικά και κοινωνικά εμφανίζεται ως επιταγή η ανάκτηση μιας συμπαγούς κεντρικότητας, ενώ την ίδια στιγμή εμφανίζονται ή αναζητούνται πολλαπλές κεντρικότητες στην περιφέρειά της ή κατά μήκος των μεγάλων αυτοκινητόδρομων της. Κάθε κίνηση γίνεται στο όνομα του δημόσιου συμφέροντος, της ανάπτυξης, της βιωσιμότητας και της καλύτερης εξυπηρέτησης του γενικού χρήστη αλλά και στο όνομα της τόνωσης του μητροπολιτικού χαρακτήρα της πόλης. Και παρότι ολοένα πολίτες και κάτοικοι διεκδικούν μέρος στην πόλη τους, και δη στον δημόσιο χώρο, οι παραπάνω έννοιες μοιάζουν να ορίζονται κεντρικά και συχνά αμφίσημα ή κατά περίπτωση. Στο τέλος αυτής της διαδικασίας αναζητούνται χορηγοί και καλούνται αρχιτέκτονες να μορφοποιήσουν ή/και να επικοινωνήσουν τις προειλημμένες αποφάσεις.

Αυτή είναι μία ανάγνωση των πραγμάτων, και ίσως όχι η ορθότερη. Όμως η επιτακτική ανάγκη ανασυγκρότησης της Αθήνας είναι πραγματική. Περνάει αυτή η ανασυγκρότηση από το κέντρο της Αθήνας, και τι είδους κέντρο είναι αυτό; Ποιους αφορά και ποιος την ορίζει; Μπορεί η πολεοδομία, ως άσκηση πολιτικής στο χώρο, και με τα εργαλεία που διαθέτει, να αποκαταστήσει τη λειτουργία της Αθήνας καταρχάς ως πόλης; Ποιους και τι χρειάζεται να συμπεριλάβει στις προτάσεις της για το παρόν και στα σχέδιά της για το μέλλον;

Η πολιτική Re-think για την Αθήνα

Πολιτικές που, εδώ και καιρό, επικεντρώνονται σε εντυπωσιακές πολεοδομικές παρεμβάσεις συνήθως σηματοδοτούν τη μετάβαση από την πόλη δικαίωμα του πολίτη στην πόλη προϊόν για τον κάτοικο ή τον επισκέπτη καταναλωτή. Σηματοδοτούν τη μετάβαση από αστικές πολιτικές προνοιακού χαρακτήρα σε πολιτικές παραγωγής ή ανάδειξης των χαρακτηριστικών εκείνων της πόλης που μπορούν να υποστηρίξουν επικερδείς δραστηριότητες σε διάφορους τομείς μέσα από ποικίλα επιχειρηματικά σχήματα.

Στην Ελλάδα, όπου ο προνοιακός χαρακτήρας του καπιταλισμού υπήρξε πάντα υπολειμματικός, η μετάβαση αυτή ήταν μάλλον δυσδιάκριτη. Κατά το μεγαλύτερο μέρος της μεταπολεμικής περιόδου, η συγκρότηση του κοινωνικού και του δομημένου χώρου της πόλης υπήρξε αποτέλεσμα εκτεταμένου *laissez-faire*, με αποσπασματικές παρεμβάσεις επικεντρωμένες στην αρχιτεκτονική μορφή και τις πολιτισμικές της αναφορές. Έτσι, παρεμβάσεις όπως η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου δεν μοιάζουν έξω από τα καθιερωμένα.

Η απουσία σύνδεσης της επιχειρούμενης παρέμβασης με κοινωνικούς και οικονομικούς στόχους δεν απέχει, άλλωστε, και από το πρότυπο οργάνωσης των Ολυμπιακών του 2004. Οι Αγώνες οργανώθηκαν ως εθνικός αυτοσκοπός, χωρίς στρατηγικές για το μέλλον της πόλης και χωρίς αξιολογημένες επιμέρους επιλογές ως προς το πρακτικό κοινωνικό και οικονομικό αποτέλεσμά τους. Οι μαζικές ολυμπιακές επενδύσεις δημιούργησαν μια αισιόδοξη κινητικότητα όσον αφορά την πόλη και, ιδιαίτερα, το κέντρο της, η οποία γρήγορα εξανεμίστηκε, καθώς την

απουσία προγραμματισμού συμπλήρωσε η απουσία οποιασδήποτε συνέχειας.

Ομοίωτες με τους Ολυμπιακούς παρουσιάζει και η προσπάθεια νομιμοποίησης των εγχειρημάτων με την εμπλοκή διακεκριμένων πολιτιστικών και επιχειρηματικών θεσμών και την ανάμειξη γνωστών εγχώριων και διεθνών ονομάτων. Βεβαίως, οι στέγες του Καλατράβα δεν αναδεικνύουν κυρίως αυτά που στεγάζουν, αλλά την πολιτική βούληση αυτών που τις αγοράζουν να προωθήσουν τις πόλεις τους ως καταναλωτικά προϊόντα, χρησιμοποιώντας τα σινιέ τοπόσημα της επιχειρηματικής πόλης. Το περιεχόμενο, που αφορά κυρίως τον κάτοικο και το δικαίωμά του στην πόλη, καθίσταται δευτερεύον και, συχνά, εμπόδιο στην επικοινωνιακή στρατηγική της παρέμβασης. Έτσι, η πρόσκληση του, κατά τα άλλα, πολύ σημαντικού διανοητή Ρίτσαρντ Σένετ να παρουσιάσει στη Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών παλαιότερη εργασία του για την πορώδη υφή που πρέπει να έχουν τα όποια σύνορα και όρια μέσα στην πόλη άφησε την εντύπωση (ίσως και στον ίδιο) ότι η Πανεπιστημίου είναι κάτι σαν κλειστός αυτοκινητόδρομος που κόβει την πόλη στα δύο, όπως οι αυτοκινητόδρομοι που πολεμούσε η Τζέιν Τζάκομπς τη δεκαετία του 1960.

Θα έλεγε κανείς ότι η κρίση, με τη σωρεία των προβλημάτων που έχει επιφέρει, θα είχε καταστήσει αυταπόδεικτη την ανάγκη να συνδέεται η οποιαδήποτε παρέμβαση-επένδυση στην πόλη με τα προβλήματα αυτά. Το ότι αυτό δεν έχει συμβεί δείχνει απλώς ότι τα νεοφιλελεύθερα οράματα για επιχειρηματικές και ανταγωνιζόμενες πόλεις εξακολουθούν να είναι ευρέως αποδεκτά ως λύσεις για δεινά που έχουν επισωρεύσει ή/και οξύνει ευρύτερες πολιτικές ανάλογης ιδεολογικής κατεύθυνσης. Για μια ακόμη φορά, η διέξοδος είναι πολιτική και όχι τεχνική, αν και η συγκεκριμένη παρέμβαση θέτει και σημαντικά τεχνικά ερωτηματικά.

Θωμάς Μαλούτας

*Αρχιτέκτων Γεωγράφος, Καθηγητής Κοινωνικής Γεωγραφίας,
Τμήμα Γεωγραφίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο,
Διευθυντής Εθνικού Κέντρου Κοινωνικών Ερευνών (ΕΚΚΕ)*

Ανάπλαση κέντρου Αθήνας, ναι ή όχι;

Για κάθε ανάπλαση, πρέπει να γνωρίζουμε «για τίνος όφελος» γίνεται ο κάθε σχεδιασμός και εφαρμογή. Έχουμε έτσι δύο ακραίες θέσεις:

- Στην Πανεπιστημίου, με πυρήνα της την «τριλογία», είναι συγκεντρωμένες οι διοικήσεις των περισσότερων τραπεζών, πολυκαταστήματα, πολυτελή καταστήματα, ξενοδοχεία και δημόσιες υπηρεσίες, αλλά και κινηματογράφοι, θέατρα, βιβλιοπωλεία κ.ά. Σίγουρα η Πανεπιστημίου δεν είναι Καισαριανή Αγία Βαρβάρα.

Ποιους λοιπόν εξυπηρετεί μια τέτοια αναβάθμιση; Ποιο τμήμα της αθηναϊκής κοινωνίας χρησιμοποιεί την Πανεπιστημίου, ώστε να του δοθεί αναπλασμένη επί το καλύτερο η περιοχή; Η άμεση γειτνίαση του επάνω τμήματός της με την Πλατεία Συντάγματος, την οδό Βουκουρεστίου και το Κολωνακί θα έδινε το μέτρο μιας απάντησης. Παράλληλα, η αγορά αστικής γης εργάζεται συγκεκριμένα: αποκτά την κυριότητα υποβαθμισμένων περιοχών, στη συνέχεια οδηγεί το κράτος στη δαπάνη μεγάλων κονδυλίων για αναβάθμιση και τέλος, ως ιδιοκτήτης, καρπούται την υπεραξία τους (όπως έγινε στην Πλάκα, στο Ψυρή, στο Μεταξουργείο) και λέγονται πολλά για επενδύσεις στην περιοχή.

Το πιθανότερο συμπέρασμα στο οποίο θα καταλήγαμε εύκολα είναι ότι η αναβάθμιση του «επίσημου κέντρου» της Αθήνας εξυπηρετεί τα υψηλά στρώματα της αστικής τάξης στην Αθήνα, και από κει και πέρα ο καθένας, ανάλογα με τις ιδεολογικές του αντιλήψεις, θα έλεγε ναι ή όχι.

- Από την άλλη μεριά, η Πανεπιστημίου δεν είναι και Πατριάρχου Ιωακείμ του Κολωνακίου, ούτε οδός Γιασεμιών, Κρίνων και Υακίνθων στην Εκάλη,



Η Εθνική Βιβλιοθήκη, το Πανεπιστήμιο και η Ακαδημία (περ. 1912-1950)
φωτ. Περικλής Παπαχατζιδάκης © Φωτογραφικό Αρχείο Μουσείου Μπενάκη



πηγή: <http://www.ethnos.gr>

στο Παλιό Ψυχικό ή στη Φιλοθέη. Αποτελεί έναν από τους κεντρικούς αθηναϊκούς δρόμους, αφετηρία, στάση και τέρμα πολλών γραμμών λεωφορείων, τρόλεϊ και μετρό, και πέρασμα δεκάδων χιλιάδων κατοίκων του Λεκανοπεδίου κάθε κοινωνικής τάξης, για εργασία, αγορές, αναψυχή. Στο κάτω κάτω και οι πολιτικές συγκεντρώσεις στα Προπύλαια δεν γίνονται μόνο λόγω της δυναμικής ύπαρξης του πανεπιστημιακού ασύλου, αλλά διότι αποτελεί κεντρικό χώρο διέλευσης και παρουσίας πολιτών, και μάλιστα στην πλειοψηφία τους πολιτικοποιημένων – ανάλογα, και βέβαια η διαδρομή Σύνταγμα-Ομόνοια είναι και μεταβαλλόμενη ταξικά, από αστικό ως προλεταριακό χώρο.

Σε καπιταλιστικές πόλεις του εξωτερικού, για λόγους που έχουμε αναλύσει σε άλλα άρθρα μας, τα κέντρα τους είναι αναβαθμισμένα εδώ και δεκαετίες, απαλλαγμένα από το άγος των ΙΧ, με μαζικά μέσα σταθερής τροχιάς, επιφανειακά τραμ, άφθονο πράσινο σε πολλαπλές δενδροστοιχίες και πάρκα, και βέβαια με κάθε είδους χρήση, δημόσιων κτηρίων, καταστημάτων κάθε επιπέδου, χώρων αναψυχής κ.ά. Ανεξάρτητα αν εξοπλίστηκαν ως χώροι της άρχουσας τάξης του 19ου αιώνα, σήμερα χρησιμοποιούνται από τους κατοίκους τους ανεξάρτητα από κοινωνική τάξη. Δεν ξεχνάμε βέβαια ότι και στις πόλεις αυτές υπάρχουν ταξικοί διαχωρισμοί και ταξικά γκέτο, αλλά τουλάχιστον για μεγάλες μάζες πληθυσμού που δεν ανήκουν αποκλειστικά στην άρχουσα τάξη τα κέντρα τους χρησιμοποιούνται εντατικά.

Θα αρνηθούμε την αναβάθμιση του κέντρου μια πόλης επειδή εξυπηρετεί και την άρχουσα τάξη της, ξεχνώντας την καθημερινή του χρήση από μεγάλες μάζες πληθυσμού οι οποίες στο κάτω κάτω δικαιούνται ένα καλύτερο περιβάλλον μέχρι την ανατροπή του καπιταλισμού, στο σύστημα που το αναβαθμισμένο περιβάλλον θα αποτελεί κανόνα και για τις εργατικές συνοικίες;

(Ως προς τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά θέματα που συνεπάγεται η ανάπτυξη, έχω κάποιες αντιρρήσεις ως προς τις επικρίσεις που έχουν διατυπωθεί, αλλά ο χώρος δεν μου επιτρέπει αυτή τη φορά περισσότερη ανάλυση· π.χ. πιστεύω ότι η μερική πεζοδρόμηση-τραμ δεν συνεπάγονται μεταφορά της κίνησης σε διπλανούς δρόμους αλλά μείωση των ΙΧ σε όφελος των ΜΜΜ.)

Γεώργιος Μ. Σαργιάννης

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος, Ομότιμος καθηγητής ΕΜΠ

Αθήνα 2009. Όνειρο θερινής νυκτός

Η συστημική κρίση «χτυπάει» τη χώρα μας.

Ο πολιτικός κόσμος συνειδητοποιεί ότι «λεφτά δεν υπάρχουν» και ότι νοοτροπίες του παρελθόντος οδηγούν σε αδιέξοδο.

Το ΥΠΕΚΑ δρομολογεί ένα μακροπρόθεσμο οργανωμένο σχέδιο για την αντιμετώπιση των χρόνιων προβλημάτων (που αναμφισβήτητα θα γιγαντωθούν λόγω κρίσης) τα οποία προκύπτουν από τη συνεχιζόμενη ανισορροπία ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος και την έλλειψη συγκροτημένης πολιτικής για την αρχιτεκτονική και την πολεοδομία.

Οργανώνει κατά προτεραιότητα τον χωροταξικό σχεδιασμό.

Ο ΟΡΣΑ με το ΕΜΠ εκπονούν ερευνητικό πρόγραμμα για την ανάλυση των δεδομένων εκείνων τα οποία θα διαμορφώσουν την πλατφόρμα για τη δημόσια συζήτηση που θα ακολουθήσει, μεταξύ υπουργείων και επιστημονικών φορέων, για τη χάραξη ενιαίας στρατηγικής στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής.

Γίνεται αντιληπτό ότι η δυναμική της πόλης είναι τέτοια, που δεν τίθεται θέμα επιλογής ανάμεσα σε μια πολιτική κεντρικότητας ή διάχυσης, αλλά πρέπει να βρεθούν τα στρατηγικά εργαλεία που, αναλόγως της χρονικοοικονομικής περιστασης, θα χρησιμοποιηθούν για την αντιμετώπιση του εκάστοτε προβλήματος.

Οι φορείς διαχέουν την πληροφόρηση/προβληματισμό μέσω διαδικτύου στα ενεργά μέλη τους.

Το ΥΠΕΚΑ, σε αγαστή συνεργασία με αλλά υπουργεία, χωρίς ανάγκη υπογραφής μνημονίων συνεργασίας(!), οργανώνει Διεθνείς Αρχιτεκτονικούς Διαγωνισμούς Αστικού Σχεδιασμού (ΔΑΔΑΣ) στις περιοχές που έχει υποδείξει ο υπερκείμενος σχεδιασμός, οι αναλύσεις του ΟΡΣΑ και ο δημόσιος διάλογος, αφού τα αξιόλογα δημόσια έργα, κλίμακας μεγαλύτερης αυτής της γειτονιάς, γίνονται πια με αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς.

Δεν γίνονται απευθείας αναθέσεις σε «αστέρες» της αρχιτεκτονικής (που παρεμπιπτόντως απέκτησαν τη φήμη τους υλοποιώντας αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς που είχαν κερδίσει σε νεαρή ηλικία), έχουν κλείσει οι δημοτικές επιχειρήσεις, έχουν σταματήσει να βαφτίζονται ερευνητικά προγράμματα οι μελέτες του δημόσιου χώρου, έχει κοπεί η χρηματοδότηση ΜΚΟ για δημόσια έργα.

Οι ΔΑΔΑΣ είναι ανοικτοί και προκλήρυσονται βάσει του ήδη ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, το σχέδιο νόμου του οποίου έχει επεξεργαστεί το ΥΠΕΚΑ από κοινού με ΤΕΕ και ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ (είναι σύμφωνο με τις γενικές αρχές της ACE και της UIA που έχουν συνεισφέρει αφιλοκερδώς στην προσπάθεια αυτή), έχει κατατεθεί στην αρμόδια επιτροπή της Βουλής για θέματα Αρχιτεκτονικής και Πολεοδομίας και έχει ψηφιστεί ως

νόμος, μην επιτρέποντας την κατά το δοκούν τροποποίησή του με ΚΥΑ.

Οι κριτικές επιτροπές, με πλειοψηφία αρχιτεκτόνων, συστήνονται με αδιάβλητες κληρώσεις, είναι αμειβόμενες, τα πρακτικά των συνεδριάσεων δημοσιοποιούνται και εκτίθενται σε δημόσιο διάλογο μαζί με τα βραβευθέντα και μη έργα.

Στον ΔΑΔΑΣ για την Πανεπιστημίου, το ΥΠΕΚΑ, ως όφειλε, καλεί τους διαγωνιζόμενους να απαντήσουν στο αίτημα για σύνδεση πλ. Συντάγματος και πλ. Ομονοίας. Κατατίθενται πληθώρα διεπιστημονικών προτάσεων, που δεν περιορίζονται σε πλακοστρώσεις ενός πεζοδρόμου, αλλά αντιμετωπίζουν την παρέμβαση συνολικά (αρχιτεκτονικά και κυκλοφοριακά), χωρίς προκαθορισμένες δεσμεύσεις και μέσα από το πρίσμα μιας γενικότερης παρέμβασης για την ανασυγκρότηση του κέντρου της πόλης. Εμφανίζονται προτάσεις ανάπτυξης του δικτύου υφιστάμενων στοών, διαπλάτυνσης πεζοδρομίων για διευκόλυνση ροής πεζών και ποδηλάτων χωρίς την κατάργηση της κίνησης τροχοφόρων, προτάσεις υπέργειες, ενοποίησης φυτεμένων δωμαίων, υπόγειες, με πορείες ανάμεσα στα αρχαία, και συνδυασμοί αυτών, προτάσεις με υπόγειους χώρους στάθμευσης που διευκολύνουν την προσέγγιση των ΙΧ πλησίον του προτεινόμενου πεζοδρόμου, ισοσκελίζοντας το βασικό συγκριτικό πλεονέκτημα των mall, και άλλες τόσες, που βάσει αυτών ξαναοιγεί η συζήτηση πριν αυτή οδηγήσει σε τελικές αποφάσεις.

Γίνεται κατανοητό ότι, όποια σχεδιαστική παρέμβαση κι αν τελικά προκριθεί, πρέπει να υλοποιηθεί την κατάλληλη στιγμή! Έχουν περάσει ανεπιστρεπτή εποχές που πολεοδομούσαμε με χάρακες σε λευκό χαρτί. Μια βεβαιωμένη υλοποίηση ανακόλουθη των τάσεων και της δυναμικής της πόλης, που δεν συνάδει με οικονομική ανάπτυξη και χρήσεις που την υποστηρίζουν, μπορεί εύκολα να έχει αντίθετα αποτελέσματα και να οδηγήσει μάλλον σε γρήγορη υποβάθμιση του κέντρου της πόλης παρά στην ανασυγκρότησή του.

Σε εποχές οικονομικά χαλεπές, η ιδέα του τραμ εγκαταλείπεται. Μια βόλτα των διαγωνιζόμενων σε Ν. Σμύρνη, Π. Φάληρο και Γλυφάδα δίνει άπλετο χρόνο ακόμη και στους πιο ρομαντικούς να συνειδητοποιήσουν ότι τα μέσα σταθερής τροχιάς σε ήδη διαμορφωμένο αστικό ιστό είναι ιδιαίτερα προβληματικά. Αποφασίζεται να αποδεσμευτούν τα -80 εκατ. (που προορίζονταν για έργα επέκτασής του) και με συνετή διαχείριση να προχωρήσουν αναπλάσεις σε -160 περιοχές σύμφωνα με το πρόγραμμα αρχιτεκτονικών διαγωνισμών 4x4 της ΕΑΧΑ. Τα αστικά αυτά κύτταρα θα αναβαθμίσουν και θα τονώσουν πραγματικά την κατοικία και το εμπόριο,

DESIGN + CONSTRUCTION



Επικοινωνήστε μαζί μας

Λουτρού 18, Αχαρναι

☎ 2102818283

@ aboutstores@aboutstores.gr

www.aboutstores.gr

ΕΠΙΠΛΩΣΕΙΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

- ➔ Εφαρμογή Σχεδιασμού
- ➔ Κατασκευή Επίπλωσης
- ➔ Παραγωγή Εξαρτημάτων

Ηλεκτρονικό Κατάστημα

QuickEquip.gr

by aboutSTORES

που από καιρό έχουν αρχίσει να φεύγουν από το κέντρο (ενίοτε με τη βοήθεια του πολεοδομικού σχεδιασμού, βλ. περίπτωση Ψυρή). Η εφαρμογή πλήθους προτάσεων αστικού σχεδιασμού, σε συνδυασμό με τα κίνητρα του άρθρ. 10 του Οικοδομικού Κανονισμού (που έχουν εφαρμογή μόνο στις περιπτώσεις αυτές, μετά τον εξορθολογισμό της νομοθεσίας) δημιουργούν κατάλογο φακέλων με «ώριμα» προς υλοποίηση έργα. Στις περιπτώσεις που τη χρηματοδότηση των διαγωνισμών, των μελετών είτε της υλοποίησης των έργων δεν δύναται να καλύψει το Δημόσιο, το νεοουσταθέν φόρουμ για αρχιτεκτονικές πολιτικές, αντλώντας πείρα από τις διεθνείς οργανώσεις στις οποίες ενεργά συμμετέχει, απευθύνεται σε ιδιώτες- χορηγούς οι οποίοι, πλην του ελέγχου για τη διασφάλιση της ορθής κατανομής της χορηγίας τους, δεν εμπλέκονται στις υπόλοιπες διαδικασίες. Η κρίση μετατρέπεται σε ευκαιρία. Η πολιτεία αρχίζει να εμπιστεύεται το επιστημονικό της δυναμικό. Η συζήτηση με αφορμή τις επεμβάσεις αυτές αρχίζει να αποκτά νόημα και ουσία.

Δαμιανός Αμπακούμιν

Αρχιτέκτων, Μέλος Δ.Σ. ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ

Μια ετεροχρονισμένη ιδέα χωρίς το δημοκρατικό της πλαίσιο

Έχουμε μπροστά μας την πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου, ένα μεγάλης εμβέλειας δημόσιο έργο. Τριάντα χρόνια μετά την πρώτη διακήρυξή της, η εμβληματική αυτή ανάπλαση θα μπορούσε να είναι μια υπερώριμη κίνηση για την Αθήνα. Έρχεται σε μια στιγμή που συνειδητοποιούμε όλο και περισσότερο την ανάγκη έξωσης των ιδιωτικών οχημάτων από το ιστορικό κέντρο. Ως λογική συνέχεια των προηγούμενων κεντρικών έργων δημόσιου

Μεταξουργείο

πηγή: flickr.com, φωτ. Οδυσσέας Γαληνός Παπαρούνης



χώρου – του εμπορικού τριγώνου, των πεζοδρόμων της Αιόλου, της Ερμού, των Διονυσίου Αρεοπαγίτου και Αποστόλου Παύλου, των (επιτυχημένων και κάποιων αποτυχημένων) έργων των πλατειών.

Στη δημόσια συζήτηση το κύριο αντεπιχείρημα είναι: Γιατί εκεί και όχι αλλού, γιατί μεταξύ Ομονοίας και Συντάγματος και όχι στην περιφέρεια, που μαστίζεται από την κρίση, στις συνοικίες των οποίων ο δημόσιος χώρος καταρρέει από την έλλειψη χρηματοδοτήσεων; Ας είμαστε τίμιοι στο διάλογο. Κάθε πρωτεύουσα του κόσμου, κάθε πόλη, σε συνθήκες ανάπτυξης ή ύφεσης και υπό όποιο καθεστώς, ξεκινάει τη φροντίδα του δημόσιου χώρου αρχίζοντας από τις κεντρικές της περιοχές. Αυτό μπορεί να σημαίνει πολλά διαφορετικά πράγματα και προθέσεις, όπως ανάδειξη του κέντρου ως χώρου στέγασης και έκφρασης της εξουσίας, σπέκουλα με τις αξίες γης, δημιουργία πόλου προσέλκυσης (τουριστών στη δική μας περίπτωση) αλλά και ανάδειξης και βελτίωσης του κέντρου ως τόπου πυκνής χρήσης, του πιο κοινού εξ όλων τόπου για το σύνολο του πληθυσμού της πόλης, ως περιοχής όπου εντοπίζεται η κοινή αστική ταυτότητα των κατοίκων και η οποία λειτουργεί με τα χαρακτηριστικά ενοποιητικού στοιχείου για τις πολλές διαφορετικές τοπικότητες και αστικότητες μιας μητρόπολης.

Βλέπουμε εδώ πως στο κέντρο συγκλίνουν εύκολα διαφορετικές προθέσεις και πολιτικές επιλογές, για τούτο ίσως ένα τέτοιο έργο είναι προορισμένο να πετύχει. Αυτό όμως δεν συμβαίνει αλλού. Ουδεμία σύγκλιση δεν πρόκειται να υπάρξει για την αναβάθμιση των φτωχών υποβαθμισμένων περιοχών, ουδεμία πρόνοια για παράλληλη ανάπτυξη ενός τόξου αναπλάσεων που θα συνοδεύσει τα έργα του κέντρου και θα αναζωογονήσει δυτικές και ανατολικές συνοικίες. Σε κάποιες δε περιπτώσεις τα πράγματα είναι ακόμη χειρότερα. Στον Ελαιώνα και στο Μεταξουργείο, στη Δραπετσώνα και στο Νέο Φάληρο, στο Ελληνικό, οι προθέσεις και οι πολιτικές είναι αποκλίνουσες. Εκεί, η αγορά και το φιλικό προς αυτήν πολιτικό δυναμικό δρομολογούν τις κινήσεις κερδοσκοπίας εις βάρος της δημόσιας γης, των χώρων που θα μπορούσαν να τονώσουν την έλλειψη δημόσιων αστικών υποδομών και πρασίνου. Οι τοπικές κοινωνίες αγνοούνται, η αυτοδιοίκηση καλείται να υπηρετήσει τον έναν εκ των κοινωνικών «εταίρων» –την αγορά– και οι πολιτικές αποφάσεις δρομολογούν το τελείως αντίθετο από ό,τι δρομολογείται στο κέντρο της Αθήνας. Εις βάρος του δημόσιου χώρου και του αστικού περιβάλλοντος. Ετούτη ακριβώς η δραματική αντίθεση είναι που διαφοροποιεί τη σημερινή ιδέα της πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου από τη συνεκτική ιδέα που συντάχθηκε πριν από τριάντα χρόνια. Μια συνολική ανάπλαση των τοπικών κέντρων όλου του Λεκανοπεδίου, όπου η μεγάλη πεζοδρόμηση θα αποτελούσε την κορωνίδα ενός ενιαίου δημοκρατικού σχεδίου για την πρωτεύουσα – και όχι την εξαίρεση.

Νίκος Μπελαβίλας

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος, Επίκουρος Καθηγητής ΕΜΠ

Και μετά την Ομόνοια;

Από την εποχή που ο Αντώνης Τρίτσης, πριν από 30 περίπου χρόνια, έφερε για πρώτη φορά σε συζήτηση το θέμα της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου μέχρι σήμερα πολλά έχουν αλλάξει στην πρωτεύουσα. Μεταξύ άλλων, έχει ωριμάσει, έστω με καθυστέρηση, η ιδέα ενός αναβαθμισμένου δημόσιου χώρου. Καταθέτω ορισμένες σκέψεις, με αφορμή τις πρόσφατες σχετικές συζητήσεις και τις (επ)αναφορές στο θέμα. Οι δύο πλατείες, Συντάγματος και Ομονοίας, παίζουν καθοριστικό ρόλο στο χαρακτήρα της Πανεπιστημίου, αυτού του «ποταμού», όπως χαρακτήριζε τη λεωφόρο ο Γ. Ιωάννου στις αρχές της δεκαετίας του '80. Ωστόσο, η σημασία αυτού του άξονα δεν καθορίζεται μόνον από το τμήμα ανάμεσα

στις δύο πλατείες – δεν πρόκειται για άξονα που αγκυρώνεται στους δύο δημόσιους χώρους, με αρχή και τέλος. Οι εκείθεν της πλατείας Ομονοίας συνέχειες της Πανεπιστημίου είναι, ίσως, λιγότερο «προφανείς» από ό,τι οι αντίστοιχες γύρω και πέραν της πλατείας Συντάγματος – γι' αυτό θα αναφερθώ εδώ στις πρώτες.

Όσον αφορά τις πέρα από την πλατεία Ομονοίας διαδρομές, θα ήταν μυωπικό να παραβλέψει κανείς τις εξαιρετικές ευκαιρίες που εμφανίζονται σε αυτές τις περιοχές σε ενδεχόμενη πολεοδομική παρέμβαση, ίσως με αφορμή την Πανεπιστημίου. Η οδός Αγίου Κωνσταντίνου δεν αποτελεί μόνον τη φυσική προέκταση της Πανεπιστημίου πέρα από τον δημόσιο χώρο της πλατείας Ομονοίας. Είναι ο δρόμος που φιλοξενεί και το ακτινοβόλο κτήριο του Εθνικού Θεάτρου και την «εκρηκτική» κλασική μορφολογία του Αγίου Κωνσταντίνου – και τα δύο ισχυρά τοπόσημα που διευρύνουν και επεκτείνουν το ύψος του 19ου αιώνα που εισήγαγε το βουλευτήριο μπροστά από την τριλογία Hansen. Υπάρχει όμως και συνέχεια. Μετά την πλατεία Καραϊσκάκη, και με άνετο άξονα επικοινωνίας την οδό Δηλιγιάννη, το εμβληματικό κτήριο του παλιού Σταθμού Πελοποννήσου, σημαντικό δείγμα γραφής (και αυτό) του Ε. Τσίλερ, σε άριστη κατάσταση, περιμένει κάποιον νέο πολιτιστικό ρόλο. Απομονωμένο σήμερα, και κρυμμένο, μπορεί να προσδιορίσει ξανά τη θέση του στη βάση μιας ιστορικής και πολεοδομικής συνέχειας.

Αυτά αφορούν την προς δυσμάς πορεία του ορμητικού «ποταμού». Υπάρχει και η προς βορράν κατεύθυνση. Χωρίς να χρειάζεται να ανατρέξουμε στο αρχικό σχέδιο της Αθήνας του 1834 και τις σχεδιαστικές του υποδείξεις όσον αφορά την οδό Αιόλου και την προς βορράν επέκτασή της, τα βιώματα της καθημερινής ζωής, σήμερα, υποδεικνύουν μια αμεσότητα σύνδεσης της Πανεπιστημίου με το Πολυτεχνείο (το νεοκλασικό κεντρικό συγκρότημα του οποίου πρόσφατα αποκαταστάθηκε υποδειγματικά) και το Αρχαιολογικό Μουσείο. Όσο και αν φαίνεται αλλόκοτο, το μεν Πολυτεχνείο κατά καιρούς ορισμένοι το έχουν επιβουλευτεί, το δε Μουσείο μοιάζει να ζει μια μοναχική ζωή, σαν να μην είναι ένας κόμβος μιας τεράστιας σε έκταση και σημασία πολιτιστικής συνέχειας.

Υποθέτω ότι, όταν οι προηγούμενες συλλογιστικές, που τείνουν να ισχυροποιήσουν την έννοια του δημόσιου χώρου, ενσωματώνονται σε σχεδιαστικές χειρονομίες (τμήμα των οποίων, και μόνον, μπορεί να είναι η πεζοδρόμηση ενός άξονα κυκλοφορίας), η πρωτεύουσα ωφελείται ως προς δύο κομβικές σημασίες ζητήματα. Το ένα είναι η ισχυροποίηση της πολιτιστικής διάστασης ενός σημαντικού τμήματος του κεντρικού δημόσιου χώρου της Αθήνας και το άλλο είναι η σχετική υπέρβαση που επιχειρείται στον ανεπιθύμητο κοινωνικό διαχωρισμό ανατολικής/δυτικής Αθήνας, με την άρση «ορίων», «στεγανών» περιοχών, και α-συνεχειών.

Δημήτρης Ν. Καρύδης

Αρχιτέκτων Πολεοδόμος, Καθηγητής ΕΜΠ

Ή για να θέσουμε διαφορετικά τα ερωτήματα: Έχουν οι αρχιτέκτονες ρόλο στη δημιουργία του παρόντος και του μέλλοντος της Αθήνας;

Εμπειρικά παρατηρούμε ότι στην Ελλάδα των τελευταίων 50 ετών το μέλλον δεν σχεδιάζεται. Συντίθεται χαοτικά από συνιστώσες ατομικές και ομαδικές, οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και γεωγραφικές, ποτέ όμως συνειδητά στοχευόμενες από ολόκληρη την κοινωνία. Σε μια τέτοια πραγματικότητα η πολεοδομία μπορεί να εργαστεί μόνο στις παρυφές, βελτιώνοντας μικροπτυχώσεις της πραγματικότητας και όχι τη βασική δομή. Η ευκαιριακή αντιμετώπιση των πραγμάτων διαθέτει και θεωρητική βάση στην αποσύνθεση. Σε μια τόσο γλιστερή πραγματικότητα, χωρίς κουμπιά ελέγχου, αποτελεί ίσως και τη μόνη προφανή στρατηγική. Σε άλλες εποχές ο ρόλος του αρχιτέκτονα έχει υπάρξει και διαφορετικός.



Ο Σταθμός Πελοποννήσου, έργο του Ερνέστου Τσίλερ

πηγή: <http://athensville.blogspot.com>

Οραματιστής του απώτερου μέλλοντος, έχει δώσει σώμα και μορφή σε μεγάλες ιδέες. Έχει βοηθήσει με αυτό τον τρόπο στην ευθυγράμμιση θελήσεων και πράξεων. Ο νεοκλασικισμός, ο μοντερνισμός ήταν πολιτικά κινήματα, και όχι μόνο αισθητικές προτάσεις. Η αισθητική υπήρξε ηθική και πολιτική στάση. Πριν από 15 χρόνια η ανάγκη για μεγάλα οράματα για το μέλλον έμοιαζε ξεπερασμένη. Σήμερα είναι εμφανής. Τα βαθιά προβλήματα των πολιτικών και οικονομικών μοντέλων, το επερχόμενο σημείο καμπής του κλίματος, η καταστροφική μόλυνση του πλανήτη, οι νέοι φονταμενταλισμοί, η αμφισβήτηση της δημοκρατίας, όλα αυτά τα τεράστια πανανθρώπινα θέματα ζητούν κάτι παραπάνω από παθητική παρακολούθηση. Δεν λέει οι κοινωνίες να μην έχουν συλλογικούς στόχους, ούτε οι στόχοι αυτοί να καθορίζονται υποσυνείδητα από μηχανισμούς έξω από το σώμα των πολιτών.

Με τα μεγάλα αυτά προβλήματα οι πολεοδομικές και αρχιτεκτονικές προτάσεις για την Αθήνα δεν έχουν αρχίσει να ασχολούνται σοβαρά. Οι προτάσεις κινούνται ακόμα στη λογική της κατανάλωσης, της προσφοράς ακόμα πιο ευχάριστων εμπειριών ελεύθερου χρόνου. Οι λίγες εξαιρέσεις είναι προς το παρόν δυσδιάκριτες, μεμονωμένες πράξεις σε έρημα τοπία. Κι όμως, ακριβώς αυτή η ανάδειξη των μεγάλων προβλημάτων και οι προτάσεις για την αντιμετώπισή τους είναι που θα καταστήσουν ουσιαστικό το ρόλο της αρχιτεκτονικής.

Ευκαιριακές καθημερινότητες λοιπόν ή μεγάλα οράματα; Αναγκαίος είναι ο συνδυασμός και των δυο στρατηγικών. Συνεχίζουμε να παλεύουμε τις μικρές καθημερινές πραγματικότητες. Πολλές μικροβελτιώσεις μπορούν να έχουν μεγάλο συλλογικό αποτέλεσμα, και τα μαθήματα των μικρών μαχών είναι πολλές φορές καίρια. Και επανερχόμαστε στο ρόλο των οραματιστών του απώτερου μέλλοντος. Για να το πετύχουμε, θα πρέπει να επανακαθορίσουμε την ατομική μας στάση έναντι των συλλογικοτήτων, ξεπερνώντας τους αταβισμούς φατρίας και σιναφιού που χαρακτηρίζουν την κοινωνία μας. Ή χρησιμοποιώντας ακριβώς αυτά τα χαρακτηριστικά με θετικό τρόπο, πράγμα που θα πρέπει να οραματιστούν μυαλά πολύ πιο ανοιχτά και εφευρετικά.

Θωμάς Δοξιάδης

Αρχιτέκτων, Αρχιτέκτων Τοπίου

«Οι άλλοι»

Το αθηναϊκό μοντέλο διαβίωσης του ελληνικού μεταπολεμικού «κερδοσκοπισμού», του μεταμοντέρνου αστικού φιλολογικού σχεδιασμού και α(να)συγκρότησης, και του βίαιου και ναρκισσιστικού «απο-δομισμού» που σήμερα ζούμε, επιτέλους, κατέληξε! Σαπίζει λίγο λίγο ως μισοντυμένο

κορμί, παρατημένο, άθαπτο, αδιάφορο στους περαστικούς της πόλης. Είναι το κλέος, το δέος και η ντροπή που φέρνει το μεγαλείο της αθηναϊκής δημοκρατίας, όπως μορφοποιήθηκε με αφόρητα συγκλονιστικό λόγο στην αρχιτεκτονική του Ναού της Παρθένου (Αθηνάς), αυτό που, άλλοτε ως ένοχο μυστικό, γυμνό σώμα που για δεκαετίες κρατούμε φυλακισμένο, ή άλλοτε ως λάγνο πτώμα που εθιστικά μάθαμε να κρυφοκοιτάζουμε από την κλειδαρότρυπα της ιστορίας, με αβάσταχτη συνέπεια και διάρκεια αιωρείται πάνω από τα κεφάλια μας και ως εκτυφλωτικό ρυθμικό σιωπητήριο μας εγκαλεί για όσα δεν μάθαμε, για όσα δεν πράξαμε και κυρίως για όσα δεν συζητήσαμε.

Από την εποχή που οι επαναστάτες της ελληνικής υπαίθρου, μαζί με τους ξενόφερτους νεοκλασικούς οραματιστές, έκτισαν το κέντρο-ιδεολόγημα του νεοελληνικού κράτους γύρω από τον ιστορικό «βράχο», ποτέ άλλοτε οι κάτοικοι αυτού του τόπου δεν θέλησαν να οραματιστούν ξανά το κέντρο τους. Ούτε τώρα το θέλουν.

Γιατί; Εάν η πόλη προϋποθέτει πολίτευμα και το πολίτευμα προϋποθέτει πολίτες, ποιοι είναι πολίτες Αθηναίοι σήμερα, πού συγκεντρώνονται, σε τι πιστεύουν, τι γλώσσα μιλάνε και ποιος τους ακούει;

Εάν στο χωροχρόνο του εθνικο-κρατικού 19ου αι. το ιδεολόγημα της πρωτεύουσας πόλης ήταν το απαραίτητο συστατικό για το νεοσύστατο κράτος, σήμερα, στο πλανητικό αδιέξοδο τοπίο, όπου περιστρεφόμενες ομάδες εφήμερων συμφερόντων σπινάρουν ως σίφουνες δώθε και κείθε τέμνοντας η μια την άλλη, την ίδια στιγμή, η ορατή πραγματικότητα αποχωρίζεται την τρίτη της διάσταση, και ο χωροχρόνος τη πόλη τεμαχίζεται και πολτοποιείται για να διοχετευτεί ως τροφή στο νέο «διαδικτυακό» φαγοπότι.

Η σωματική εμπειρία μεταμορφώνεται σε αυτο-ικανοποιούμενη προφητεία, και τα μοντέλα διαβίωσης πακετάρουν σε προϊόντα με ονομασία προέλευσης και αποκλειστικά δικαιώματα: Λονδίνο – Νέα Υόρκη ως παγκόσμια χρηματοπιστωτικά κέντρα, Σαν Φρανσίσκο – Βοστώνη ως κοιτίδες τεχνολογίας και τράπεζες γνώσης, Σίδνεϊ – Βανκούβερ ως πρότυπα ποιότητας διαβίωσης, Σιγκαπούρη – Σαγκάη ως πύλες για τις νέες τεράστιες αγορές, Κωνσταντινούπολη – Σάο Πάολο – Καλκούτα ως νεανικές διψασμένες και ρωμαλέες μεγα-πόλεις.

Και τώρα, εδώ, σε αυτή την πόλη, εμείς οι «πολίτες» της, αλλά όχι όλοι, ούτε οι μισοί, μερικοί, κάποιοι «άλλοι», κάθε φορά «οι άλλοι», πάντα διαφορετικοί και πάντα διαφοροποιούμενοι, μονάρχες και τύραννοι της μοναξιάς μας, θα αποφασίσουμε για όλους τους «άλλους», αλλά όχι για εμάς!

Ας ξεκινήσουμε λοιπόν αυτή τη συζήτηση με ένα μικρό, ταπεινό, θεμελιώδες και γενεσιουργό βήμα: οι «άλλοι» είμαστε «εμείς»!

Μιλτιάδης Κατσαρός
Αρχιτέκτων, Λέκτορας ΕΜΠ

re-Think

Σε όλους τους αστικούς πολιτισμούς η Πόλη είναι η πρώτη και αναπόφευκτη αναφορά για την αρχιτεκτονική πράξη. Η Πόλη είναι η πιο ολοκληρωμένη ενσάρκωση της παράδοσης και γι' αυτόν το λόγο αποτελεί το έσχατο πλαίσιο αναφοράς και θεμελίωσης για κάθε αρχιτεκτονικό νόημα.

Η Πόλη της Αθήνας, ως κυρίαρχη αναφορά, μπορεί ακόμα, παρ' όλους τους συνεχείς τραυματισμούς της, να στοιχειοθετεί ένα επίπεδο ανάγνωσης που αποκαλύπτει το διαχρονικό της πρόσωπο εμφανίζοντας ταυτόχρονα έστω και με δυσκολία την ιστορική της συνέχεια.

Ένας αρχιτεκτονικός διαγωνισμός όπως το Re-think Athens που έχει ένα τόσο φιλόδοξο σχέδιο, την ανασυγκρότηση δηλαδή του κέντρου της Αθήνας, θα έπρεπε να αναζητά στρατηγικές που έχουν στόχο έναν νέο τρόπο ανάγνωσης του τοπίου της Πόλης που βιώνουμε καθημερινά. Θα

έπρεπε στη διακήρυξή του να προτείνει ένα τέτοιο πλαίσιο, όπου κάθε διαγωνιζόμενος θα μπορούσε να διερευνήσει τη δεδομένη πραγματικότητα της Αθήνας με σκοπό να ανακαλύψει σ' αυτήν εκείνες τις πρωταρχικές αξίες που μετασχηματίζονται στο χρόνο, για να υποστηρίξει έναν συνεπή και πλούσιο σε φαντασία, ριζοσπαστικό επαναπροσδιορισμό του χαρακτήρα του ιστορικού κέντρου μιας σύγχρονης μητρόπολης. Αντίθετα, το ζητούμενο εστιασθηκε σε μια προσπάθεια αναζήτησης μέσω «κάποιων ελκυστικών εικόνων» ενός προτύπου που θα μπορούσε να λειτουργήσει ως άλλοθι σε μια διαδικασία στείρας σχεδιαστικής απεικόνισης με στόχο τον εξωραϊσμό του κέντρου της Αθήνας.

«Ο πιο συμβολικός άξονας της πρωτεύουσας του ελληνικού κράτους αποπολιτικοποιείται και κατακερματίζεται σε χώρους “πρασίνου” με στόχο την εξουδετέρωσή του», τόνισε πρόσφατα πολύ εύστοχα ο συνάδελφος Γ. Αίσωπος.

Κρίνοντας από τη μελέτη που βραβεύθηκε, εύκολα θ' αναρωτηθούμε αν μπορεί ποτέ μια τέτοια απεικόνιση να είναι προϋπόθεση για δημιουργία ή έρχεται εκ των υστέρων ως μηχανισμός αποτύπωσης μιας «σκηνογραφικής» επιθυμίας. Μια «όμορφη» εικόνα της Πόλης θα 'λεγα πως «κατευνάζει» ή και υπνωτίζει ακόμα, μια και η συνοχή της υπαινίσσεται δυστυχώς και τη συνοχή της Πόλης. Πόσο αλήθεια είναι όμως αυτό, όταν με το πέρασμα του χρόνου οι Πόλεις εμφανίζουν μεταλλάξεις στις πολιτιστικές τους δομές, που μοιραία τις παραμορφώνουν έτσι, ώστε η παραδοσιακή τους δομή και εικόνα να είναι με δυσκολία αναγνωρίσιμη; Όσο λοιπόν συμπαγής και να εμφανίζεται μια εικόνα, εύκολα διαπιστώνουμε ότι αυτή δεν ταυτίζεται με τη ζωή της Πόλης την οποία απεικονίζει. Πόσο αληθινή είναι λοιπόν αυτή η Πόλη της οποίας κάποια εικόνα μπορεί να «τέρπει» είναι όμως έξω από τον πραγματικό της χρόνο; Η συζήτηση που βρίσκεται σε εξέλιξη για το μέλλον της Αθήνας, έστω και με αφορμή τα αποτελέσματα του διαγωνισμού και την έκθεση των σχεδίων των μελετητών που συμμετείχαν σε αυτόν, πρέπει να ξεκινήσει από το καθοριστικής πια σημασίας ερώτημα: Ποιος διαμορφώνει τον πολιτισμό που παράγεται;

Από την ώρα που η «πολιτιστική παραγωγή» βρίσκεται στα χέρια «διαφόρων φορέων», που, όσο και καλές προθέσεις να έχουν, το αποτέλεσμα δεν θα είναι τίποτα περισσότερο από ένα «προϊόν» το οποίο ανταποκρίνεται σε πολιτικές που έχουν στόχο να προσφέρουν, πάντα με τη βοήθεια των ΜΜΕ, εικόνες που τέρπουν το κοινό αίσθημα. Πράσινο και πεζόδρομοι είναι μια συνταγή που για πολλά χρόνια έχει αντικαταστήσει κάθε προβληματισμό για το μέλλον των Πόλεών μας. Βέβαια για αυτή την κατάσταση (σημάδι των καιρών;) υπάρχουν ευθύνες που βαραίνουν όλους μας. Ούτε η πολιτεία (Υπουργείο Πολιτισμού), ούτε οι πανεπιστημιακές σχολές, ούτε βέβαια και ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων κατάφεραν να υπερασπιστούν τον πνευματικό ρόλο, που δικαιωματικά τους ανήκει, όσον αφορά την προσπάθεια επαναπροσδιορισμού ενός σύγχρονου οράματος για τις Πόλεις μας. Στην περίπτωση μας, μια επιστημονική και ταυτόχρονα ποιητική ενόραση της αστικής τοπογραφίας της Αθήνας.

Μετά τα πολεοδομικά σχέδια του 1833 και 1834, στη νεότερη ιστορία της τρεις φορές η Αθήνα έχασε την ευκαιρία να οργανωθεί σωστά, γιατί μάλλον «ξανα-σκέφτηκε». Το 1922, με τον επαναπατρισμό των προσφύγων από τη Μ. Ασία, την περίοδο αμέσως μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο και βέβαια το 2004 με τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Τώρα πάλι «ξανα-σκέφτηκε». Την επόμενη φορά (ελπίζω να υπάρξει τέτοια) καλό θα ήταν να μην ξανα-σκεφτούμε, απλώς να σκεφτούμε.

Αθανάσιος Σπανομαρίδης
*Αρχιτέκτων, Επίκουρος Καθηγητής,
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Πανεπιστήμιο Πατρών*

www.civiltech.gr

Civiltech

η ορατή διαφορά στην εξειδίκευση

Άδεια Δόμησης

Αμοιβές
Έντυπα Δόμησης
Ιδ. Συμφωνητικά

**Διάγραμμα Δόμησης
Τοπογραφικό**

Νέος
Οικοδομικός
Κανονισμός

Civiltech

BUILDING
Studio

Αυθαίρετη Δόμηση

**Energy Building
Energy Certificate**

Η οικογένεια εφαρμογών **Building** αποτελεί τη μοναδική ολοκληρωμένη πρόταση που καλύπτει όλο το φάσμα της δόμησης και της ενέργειας. Με ενοποιημένες και αλληλοσυμπληρούμενες διαδικασίες, η οικογένεια εφαρμογών **Building** σας παρέχει τη δυνατότητα παρακολούθησης της ταυτότητας του κτηρίου:

- Κοινή διαχείριση της κτηριακής πληροφορίας σε όλες τις εφαρμογές
- Ηλεκτρονική αρχειοθέτηση εγγράφων και σχεδίων σε επίπεδο μελέτης και φακέλου έργου.
- Διαχείριση των εγκρίσεων που δικαιολογούν τη νομιμότητα ή τη δυνατότητα διατήρησής κάθε υφιστάμενου κτίσματος.
- Διασύνδεση με τα δημοφιλέστερα αρχιτεκτονικά προγράμματα της αγοράς (AutoCAD, ArchiCAD, Τέκτων, CADware κλπ), για άντληση της κτηριακής πληροφορίας.



Civiltech A.E.

Αθήνα: Λεωφ. Μεσογείων 452, 153 42 Αγ. Παρασκευή Τηλ.: 210 6003034, Fax: 210 6000731

Θεσ/νίκη: Αδριανουπόλεως 1 & Μητρ. Κυδωνιών, 551 33 Καλαμαριά, Τηλ.: 2310 428781

www.civiltech.gr, e-mail: info@civiltech.gr

ΕΚΔΗΛΩΣΗ

► Υπάρχουν προοπτικές στην άσκηση του επαγγέλματος του μηχανικού; Η περίπτωση των Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

Στην εκδήλωση θα συζητηθούν θέματα όπως:

- Ποιο θα είναι το αντικείμενο απασχόλησης μετά από 10 χρόνια και πώς θα προετοιμαστούμε γι' αυτό;
- Η Ελλάδα δεν θα βγει από την κρίση αν δεν αλλάξει πολιτικές, αν δεν αξιοποιήσει το επιστημονικό της δυναμικό.

Και άλλα σημαντικά θέματα.

Διοργάνωση: Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, ΙΕΚΕΜΤΕΕ

(6 Ιουνίου 2013, 6 μ.μ., Νίκης 4, 1ος όροφος, Αίθουσα Εκδηλώσεων ΤΕΕ)

ΕΡΓΑΣΤΗΡΙΟ

► 6ο Εργαστήριο-Σεμινάριο του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ στον Ξενώνα Στάμου Στούρνα

Το 6ο εργαστήριο-σεμινάριο διοργανώνει ο ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ με πρωτοβουλία της επιτροπής για τη φιλική προς το περιβάλλον αρχιτεκτονική με τίτλο: «Κατανόηση παραδοσιακών μορφών και πρακτικών δόμησης από βιοκλιματική άποψη. Ανίχνευση εναλλακτικών μεθόδων αποκατάστασης και τεχνολογιών δόμησης». Η θεματολογία του εργαστηρίου-σεμιναρίου αφορά τα προβλήματα αποκατάστασης συντήρησης που παρουσιάζουν τα παραδοσιακά κτήρια, με συγκεκριμένο αντικείμενο αναφοράς το παραδοσιακό κτήριο του Ξενώνα Στάμου Στούρνα, το οποίο και θα φιλοξενήσει το εργαστήριο-σεμινάριο.

(31 Μαΐου - 8 Ιουνίου 2013, Ξενώνας Στάμου Στούρνα, Άλλη Μεριά Πηλίου)

ΦΕΣΤΙΒΑΛ

► p_public – Δημόσιος χώρος σε εξέλιξη

Η ομάδα p_public, υπό την αιγίδα του Συλλόγου Αρχιτεκτόνων Χανίων, διοργανώνει και φέτος, για 4η συνεχή χρονιά, το φεστιβάλ p_public.

Ο βασικός κορμός του αποτελείται από ένα διήμερο δημόσιων συζητήσεων και παρουσιάσεων, από νέους επιστήμονες, καλλιτέχνες και δημιουργικές ομάδες της Ελλάδας και του εξωτερικού.

Παράλληλα, μια σειρά γεγονότων και εικαστικών εγκαταστάσεων στην πόλη των Χανίων φιλοδοξούν να αλλάξουν προσωρινά ή και, γιατί όχι, μόνιμα το αστικό και φυσικό τοπίο της πόλης.

(7 - 9 Ιουνίου 2013, Χανιά)

ΕΚΘΕΣΕΙΣ

► 7η Πανελλήνια Έκθεση Αρχιτεκτονικού Έργου στην Πάτρα

Ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Νομού Αχαΐας (ΣΑΝΑ) διοργανώνει την 7η Πανελλήνια Έκθεση Αρχιτεκτονικού Έργου με τίτλο «το ΚΕΝΟ». Παρουσιάζονται 39 επιλεγμένα έργα από 128 συμμετοχές ιδιωτών αρχιτεκτόνων και τη συμμετοχή των έξι Πανεπιστημιακών Σχολών Αρχιτεκτονικής.

Στο πλαίσιο της έκθεσης, θα πραγματοποιηθεί ομιλία του Peter Eisenman στις 22 Ιουνίου 2013 στο Αρχαίο Ρωμαϊκό Ωδείο Πατρών και στις 23 Ιουνίου 2013 θα οργανωθεί στρογγυλή τράπεζα με θέμα: «Εικόνες vs λέξεων» με τη συμμετοχή των: Cynthia Davidson, Βάνας Τεντοκάλη, Γεωργίου Πανέτσου, Ζήση Κοτιώνη και Ηλία Κωνσταντόπουλου.

(Διάρκεια 14 Ιουνίου - 7 Ιουλίου 2013, Χώρος πολιτισμού «Αγορά Αργύρη», Αγίου Ανδρέου 12, Πάτρα)

► Urban Survivors

Ένα φωτογραφικό ταξίδι στο «περιθώριο των σύγχρονων πόλεων» από τους Γιατρούς Χωρίς Σύνορα. Στη φωτογραφική έκθεση παρουσιάζονται στιγμιότυπα από τις παραγκουπόλεις του Πορτ-ο-Πρενς, της Ντάκα, του Καράτσι, του Ναϊρόμπι και του Γιοχάνεσμπουργκ.

Επίσης, στην έκθεση περιλαμβάνονται δυο νέες «γειτονιές» στις παραγκουπόλεις της Γουατεμάλα Σίτι και της Τεγουσιγάλα, ξεδιπλώνοντας την καθημερινότητα των «Urban Survivors», των ανθρώπων που επιβιώνουν στις υποβαθμισμένες γειτονιές, τα προβλήματα με τα οποία έρχονται αντιμέτωποι και το έργο των Γιατρών Χωρίς Σύνορα σε αυτές τις αστικές ζώνες.

Διοργάνωση: Γιατροί Χωρίς Σύνορα, ΔΕΑ

(Διάρκεια 13 Μαΐου - 30 Αυγούστου 2013, Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών)

ΣΥΜΠΟΣΙΟ

► Προσβασιμότητα των δημόσιων χώρων

Το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων και το Ελληνικό Τμήμα της UIA (Διεθνής Ένωση Αρχιτεκτόνων) οργανώνουν συμπόσιο με θέμα «Προσβασιμότητα των δημόσιων χώρων» με αφορμή την παρουσίαση του προγράμματος «Εκπαιδευτικά εργαλεία για προσβάσιμες πόλεις».

(12 Ιουνίου 2013, 6 μ.μ., Νίκης 4, 1ος όροφος, Αίθουσα Εκδηλώσεων ΤΕΕ)

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΑΜΕ

► 13.04.2013 _στρογγυλό τραπέζι: «Οικονομική κρίση και παραγωγή της σύγχρονης αρχιτεκτονικής»

Γιώργος Μαδεμοχωρίτης: αρχιτέκτονας, πρόεδρος Τμήματος Αττικής-ΣΑΔΑΣ – Όλγα Αγκούτογλου: οικονομολόγος, μεσίτης αστικών συμβάσεων – Βασίλης Αστεριάδης: εκτιμήσεις, σύμβουλος επενδύσεων
Η κρίση στην οικοδομική δραστηριότητα παίρνει όλο και μεγαλύτερες διαστάσεις. Κάθε μήνα τα στατιστικά στοιχεία καταγραφούν την αυξανόμενη πτώση της, με την ταυτόχρονη συνεχή πτώση τόσο των πράξεων αγοροπωλησίας όσο και των αντίστοιχων μισθωτικών. Η αρχιτεκτονική προσθέτει αξία στο κτήριο, την οποία όμως οι υποψήφιοι επενδυτές-αγοραστής, ενώ είναι σε θέση να απαιτήσουν και να αναγνωρίσουν ως κριτήριο για την όποια επιλογή τους, δεν φαίνονται διατεθειμένοι να επιβραβεύσουν καταβάλλοντας το αντίστοιχο οικονομικό κόστος. Οι επιλογές έχουν γίνει από καιρό. Το ζητούμενο είναι ποιο θα είναι το νέο Τοπίο μέσα στο οποίο θα παράγει η Αρχιτεκτονική, σε ποιο χώρο θα δημιουργεί ο αρχιτέκτονας, με τι δεδομένα, με ποιες απαιτήσεις και με ποιες προδιαγραφές.

► 27.04.2013 _στρογγυλό τραπέζι: «Ποιότητες διαβίωσης και σύγχρονο αστικό περιβάλλον»

Νίκος Φιντικιάκης: αρχιτέκτων, μέλος του Κεντρικού Συμβουλίου της UIA – Χριστίνα Μαραθού: κοινωνική ανθρωπολόγος – Κωνσταντίνα Θεοδώρου: αρχιτέκτων, σεναριογράφος – Γιατροί του Κόσμου

Η Ομόνοια φωτισμένη τη νύκτα «ένα κουβάρι δυνατοτήτων», η ενοποιητική διαδικασία διαβίωσης των ενοίκων μιας πολυπολιτισμικής πολυκατοικίας στο Μεταξουργείο μέσα από την παρασκευή του φαγητού τους, η αποτύπωση της κοινωνίας κυριολεκτικά στο δρόμο μέσα από την ανθρωπιστική δράση των Γιατρών του Κόσμου και η πραγματικότητα στη διεθνή σκηνή ως δίπολο εκμετάλλευσης εργατών-μηχανών στο Ντουμπάι στον αντίποδα οικολογικών δειγμάτων αρχιτεκτονικών εφαρμογών που προσβλέπουν στην κοινωνία της εξισορρόπησης των δυνάμεων. Οι συμμετέχοντες, με τις εισηγήσεις τους, συνέθεσαν έναν «ανοικτό πίνακα θέασης» για το διακύβευμα της διαβίωσης στη σημερινή πόλη.

Τα στρογγυλά τραπέζια έγιναν στα πλαίσια της 1ης Έκθεσης Αρχιτεκτονικού Έργου στην Αττική