

Οι (τουλάχιστον) δέκα λακκούβες του Μεγάλου Περιπάτου και ένα ερώτημα



THE PAPPAS
ΚΛΑΜΠΑΤΣΕΑ*

» Με δεδομένο ότι κανείς και καμία δεν μπορεί να αρνηθεί:

α. Την ανάγκη ανάκτησης δημόσιου χώρου σε κάθε γειτονιά και συνοικία των μεγάλων πόλεων, άρα και της Αθήνας.

β. Την ανάγκη για καλύτερες συνθήκες ζωής (κατοικίας, εργασίας, εκπαίδευσης, μετακίνησης / περιορισμού του Ι.Χ., ενίσχυση βιώσιμης κινητικότητας, αναψυχής, άθλησης κ.λπ.) σε κάθε περιοχή, άρα και στην Αθήνα.

γ. Την ανάγκη για μια πιο ανθρώπινη πόλη (κλίμακα, ένταση και είδος χρήσεων, ύψη κ.λπ.) και κυρίως

δ. Την ανάγκη για μια πιο δίκαιη (χωρικά, κοινωνικά, οικονομικά, πολιτισμικά, περιβαλλοντικά) πόλη, που χωρά όλους και όλες, χωρίς διακρίσεις και αποκλεισμούς

Και με αφορμή την εξαγγελία του Μεγάλου Περιπάτου, τίθενται τα ακόλουθα ερωτήματα - σκέψεις για την ουσία αλλά και τη διαδικασία του εγχειρήματος αυτού με τις έως τώρα γνωστές πληροφορίες:

1 Από ποια επιστημονική πειθαρσία προκύπτει ότι μόνο η κυκλοφορία «φτιάχνει την πόλη»;

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, οι πεζοδρομήσεις στο όνομα της δημόσιας υγείας και η παραγωγή δημόσιου χώρου στο κέντρο της Αθήνας δεν φτιάχνουν πόλη, μπορούν να συμβάλουν στην αναδιαμόρφωση της πόλης, αλλά σίγουρα δεν φτιάχνουν πόλη. Δεν μπορεί να αντιμετωπίζονται ως θεσφατο αγνοώντας το κοινωνικοοικονομικό υπόβαθρο που συνιστά την πόλη. Δεν μπορεί να εκκινούν από τα ατυχήματα που καταγράφονται στην Αττική για να καταλήξουν στις πεζοδρομήσεις του κέντρου της Αθήνας αγνοώντας όλες τις παραμέτρους χωροκοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής ανάλυσης (που δεν υπάρχουν) και μονοδιάστατα να επιλαμβάνονται την επίλυση του οριζόμενου (από ποιον) ως μείζον θέματος. Με άλλα λόγια, ποιο είναι το σχέδιο; Ο Μεγάλος Περιπάτος δεν είναι σχέδιο, είναι η συρραφή (με μη ονοματισμένο νήμα) αποσπασματικών, παλιότερων στην πλειονότητά τους σημειακών προτάσεων «αναβάθμισης» σε τμή-



ματα του κέντρου της πόλης με στόχευση που δεν κατονομάζεται.

2 Από πότε οι κυκλοφοριακές προτάσεις / αλλαγές γίνονται σε λευκό χαρτί;

Επειδή είναι γνωστό ότι οι προτάσεις κυκλοφορίας δεν μπορούν να σταθούν αυτοτελώς, δεν είναι αυθύπαρκτες, συμπληρώνουν, υποστηρίζουν μια πολεοδομική παρέμβαση στην περίπτωση υφιστάμενης λειτουργούσας πόλης, αναζητούνται εδώ η πολεοδομική παρέμβαση, ο σχεδιασμός, το όραμα / στόχος, αλλά και η διαδικασία παραγωγής του σχεδίου. Επειδή, λοιπόν, το κέντρο της Αθήνας δεν είναι λευκό χαρτί, αντιθέτως έχει πυκνές εγγραφές (κοινωνικές, πολιτισμικές, ιστορικές, οικονομικές κ.λπ.), πώς και πότε λήφθηκαν υπόψη αυτές για την κατάρτιση των εν λόγω προτάσεων; Πού και πώς μελετάται, αποτυπώνεται και αποτιμάται το υφιστάμενο υπόβαθρο της περιοχής «ενδιαφέροντος»; Με άλλα λόγια, ποιοι κατοικούν, εργάζονται, ψωνίζουν, διασκεδάζουν, αναπνέουν σήμερα στην περιοχή; Ποιες είναι οι χρήσεις γης και οι αξίες γης σήμερα; Ποιος είναι ο δημόσιος χώρος σήμερα και τι είδους, ποιων ποιοτικών χαρακτηριστικών, για ποιους; Πού είναι η καταγραφή των αναγκών όλων των προαναφερόμενων δρώ-

» Το μέλημα αυτού του «σχεδιασμού» είναι η εικόνα μιας άλλης πόλης. Το μέλημά του δεν φαίνεται να είναι το «περιεχόμενο» του κέντρου της πόλης, οι άνθρωποι που ζουν, εργάζονται, σπουδάζουν, κυκλοφορούν, στέκονται, αναζητούν και διεκδικούν τη δυνατότητα της συνύπαρξης, της κατοίκησης, της εργασίας, της αναψυχής, της επίσκεψης, του περιπάτου, που δεν είναι απαραίτητο να είναι μεγάλος, είναι απαραίτητο όμως, για να μπορεί να τον ακολουθήσει ο καθένας και η καθεμιά σε μια ανοιχτή πόλη, να μην έχει λακκούβες...

ντων στο σημερινό κέντρο της πόλης;

3 Ποιες μελέτες (που εκπονήθηκαν με ποιες διαγωνιστικές διαδικασίες) υποστηρίζουν την πρόταση του Μεγάλου Περιπάτου, με ποια συσχέτιση - αλληλουχία και αλληλοτροφοδότηση;

Με βάση το θεσμικό πλαίσιο, οι μελέτες δημοσίου ενδιαφέροντος οφείλουν να ακολουθούν συγκεκριμένες διαγωνιστικές διαδικασίες, ανοιχτές προκηρύξεις κ.λπ. διασφαλίζοντας ακριβώς το δημόσιο συμφέρον. Οι απευθείας αναθέσεις από τον Δήμο Αθηναίων μελετών και όχι ερευνητικών προγραμμάτων σε ΑΕΙ καθόλου δεν συνάδουν με τον ρόλο που οφείλουν να παίζουν τα τελευταία στην ελληνική κοινωνία. Ο ρόλος του πανεπιστημίου είναι και πρέπει να παραμείνει διακριτός από αυτόν του γραφείου μελετών που επιλέγεται μετά από διαγωνιστική διαδικασία.

Ποια η σύνδεση των διαφόρων μελετών και προγραμμάτων που αφορούν την περιοχή; Ποια η σχέση της κυκλοφοριακής μελέτης με το ΣΒΑΚ του δήμου; Δύο «παράλληλοι ή συγκλίνοντες δρόμοι» και πώς διαβουλευτήκαν μεταξύ τους, αλλά κυρίως με τους πολίτες και δρώντες στην περιοχή; Τι ακριβώς συμβαί-

νει με το Ειδικό Χωρικό Σχέδιο (ΕΧΣ); Υπάρχει τέτοια μελέτη υπό εκπόνηση; Εάν ναι, πότε και πώς ανατέθηκε και κυρίως γιατί; Ποιον λόγο επικαλείται για να χρησιμοποιηθεί το κατ' εξαίρεση του χωρικού δημόσιου σχεδιασμού συγκεκριμένο εργαλείο; Υπενθυμίζω ότι για τα ΕΧΣ ισχύουν (άρθρο 8, παρ. 1, Ν. 4447/2016) κατ' αρχάς:

Σε ποια από τις παραπάνω περιπτώσεις απαντά η χρήση του ΕΧΣ; Γιατί δεν προτάσσεται επιλέγεται το ορθό, λογικό και δίκαιο, η εκπόνηση του Τοπικού Χωρικού Σχεδίου (μετά τον αντιπεριβαλλοντικό Νόμο 4685/2020 Τοπικού Πολεοδομικού Σχεδίου) για όλο τον Δήμο της Αθήνας; Γιατί επιλέγεται χωρικός σχεδιασμός για τμήμα (με ερωτήματα πώς καθορίζεται, βλ. και σημείο 9) και όχι για όλο τον δήμο; Γιατί επιλέγεται ως μέθοδος η σαλαμοποίηση και η περίπτωση και όχι το «δόν» ως οφείλει; Το κέντρο δεν είναι σε γυάλα, συνδέεται και συλλειτουργεί με όλο τον δήμο αλλά και τη μητροπολιτική περιοχή και κανείς σχεδιασμός δεν πρέπει να επιλέγει να το αγνοεί και μάλιστα με τον κομψισμό του πεφωτισμένου ειδικού επιστήμονα ή ευαισθητοποιημένου για τη δημόσια υγεία τοπικού, και όχι μόνο, άρχοντα.

Σε κάθε περίπτωση, ύπαρξης ή μη ανατεθειμένου ΕΧΣ, είναι προφανές

ΘΕΜΑ



η επιλογή και χρήση του, εκ των υστέρων, νομιμοποιώντας την επερχόμενη αλλαγή των χρήσεων γης, πιθανώς και των όρων δόμησης για να «αγκαλιάσει» την αλλαγή μερικών ρυμοτομικών γραμμών που θα διευκολύνουν πεζούς και ποδηλάτες», όπως διακηρύσσουν οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ως προϋπόθεση του Μεγάλου Περιπάτου. Εάν όχι ευτελισμός του χωρικού σχεδιασμού ως επιστημονική πειθαρχία αλλά και ως κοινωνική πρακτική και πολιτική δικαιωμάτων στον χώρο της πόλης, τότε τι; Η προαναγγελθείσα αλλαγή χρήσεων και χρηστών του κέντρου της πόλης, αθόρυβα για τους πολλούς, με θορυβημένους πολλούς ειδικούς περί τον σχεδιασμό, συνομολογείται μέσω της χρήσης του εργαλείου ΕΧΣ νομιμοποιώντας την ανάπτυξη που δεν λέγεται ως τέτοια, με θολούς στόχους και αποδέκτες.

Επίσης, οι διατάξεις για την αλλαγή των χρήσεων γης στο Εμπορικό Τρίγωνο και στην περιοχή του Ψυρρή, που δεν αποσύρθηκαν τελικά (παρά τα όσα αντίθετα είπε ο ΥΠΕΝ στη συζήτηση του αντιπεριβαλλοντικού Ν. 4685/20, άρθρο 99 παρ.7 και 8), και ισχύουν σήμερα και επιτρέπουν την ξενοδοχεία παντού, γιατί δεν συζητούνται με αυτό που επιχειρείται;

4 Η πανδημία «επέβαλε» τον Μεγάλο Περίπατο;

Η επίκληση της πανδημίας για την ανάγκη αύξησης του δημόσιου χώρου στο κέντρο της πόλης ελέγχεται ως προσημαστική για τους ακόλουθους λόγους:

α. Η πανδημία δεν αφορά μόνο και κατ' αποκλειστικότητα το κέντρο της πόλης (το οποίο πώς και από ποιον καθορίζεται, βλ. και σημείο 9), ούτε μόνο τον Δήμο Αθηναίων, και επομένως η αιτούμενη αύξηση δημόσιου χώρου όφειλε να αποτελεί οριζόντια πολιτική για όλες τις πόλεις όπου καταγράφεται σημαντικό έλλειμμα. Κανείς λοιπόν δεν μπορεί να διαφωνήσει με την αναγκαιότητα αύξησης του δημόσιου χώρου και στο κέντρο της Αθήνας, αλλά όχι μόνο σε αυτό, αλλά σε κάθε συνοικία και γειτονιά της Αθήνας και των λοιπών μεγάλων αστικών κέντρων.

β. Η αύξηση των στρεμμάτων του δημόσιου χώρου δεν αρκεί από μόνη της εάν δεν συνοδεύεται από τη διασφάλιση ότι αυτός ο δημόσιος χώρος αφορά όλους, είναι προσβάσιμος από όλους και όλες, δεν είναι ο υπολειπόμενος χώρος που προκύπτει από τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, δεν θα καταληφθεί από τρα-

πεζοκαθίσματα με αφορμή την πανδημία και δεν θα προκύψει από κακόγουστα κολάζ τρισδιάστατων απεικονίσεων, αλλά από αρχιτεκτονικό σχεδιασμό μέσω ανοικτού/ών αρχιτεκτονικού/ών διαγωνισμού/ών.

γ. Η ΚΥΑ που εκδόθηκε πριν από λίγες ημέρες έρχεται να επιβεβαιώσει τη θολή και ασαφή κατεύθυνση της ποιότητας και χρήσης του επαυξημένου δημόσιου χώρου με όρους του προσωρινού που θα δοκιμαστεί για να γίνει μόνιμο.

5 Σε ποια διαβούλευση βασίζονται οι επιλεγόμενες πιλοτικές εφαρμογές των προσωρινών μέτρων που θα δοκιμαστούν για να γίνουν μόνιμα;

Οι διαδικασίες στον σχεδιασμό είναι καθοριστικές για τον χαρακτήρα του ίδιου του σχεδίου, της συνεινέσεως και της εφαρμοσιμότητάς του εντέλει. Ποιες διαδικασίες δημοσιοποίησης, ενημέρωσης και συμμετοχής των εμπλεκόμενων κοινωνικών και επαγγελματικών ομάδων αλλά και επιστημόνων, συλλογικότητας κ.λπ. ακολουθήθηκαν ώστε από τις προτάσεις μιας κυκλοφοριακής μελέτης να φτάσουμε στην πιλοτική εφαρμογή για τρεις έως έξι μήνες ώστε να εκκινήσει ο Μεγάλος Περίπατος; Ο σχεδιασμός είναι διαδικασία, δεν είναι απόφαση κλεισίματος ενός ή πολλών δρόμων, δεν είναι μια ΚΥΑ που επικαλείται την πανδημία, δεν είναι μια ΠΝΠ που κυρώνεται στη Βουλή. Αυτή η διαδικασία οφείλει να είναι δημοκρατική και διαφανής. Κι αυτό δεν έγινε.

6 Από πότε ο δημόσιος χώρος ετεροκαθορίζεται και σχεδιάζεται από κυκλοφοριακή μελέτη;

Η ετεροβαρής συνθήκη της κυκλοφοριακής μελέτης που εκπονείται προ πανδημίας και η συνθήκη της μετά πανδημίας εποχής με νέους όρους τήρησης αποστάσεων

▶ Το κέντρο δεν είναι σε γυάλα. Συνδέεται και συλλειτουργεί με όλο τον δήμο αλλά και τη μητροπολιτική περιοχή και κανείς σχεδιασμός δεν πρέπει να επιλέγει να το αγνοεί αυτό και μάλιστα με τον κομψισμό του πεφωτισμένου ειδικού επιστήμονα ή ευαισθητοποιημένου για τη δημόσια υγεία τοπικού, και όχι μόνο, άρχοντα

▶ Ο Μεγάλος Περίπατος δεν είναι σχέδιο, είναι η συρραφή (με μη ονοματισμένο νήμα) αποσπασματικών, παλιότερων στην πλειονότητά τους σημειακών προτάσεων «αναβάθμισης» σε τμήματα του κέντρου της πόλης με στόχευση που δεν κατονομάζεται

και στον δημόσιο χώρο επικαλείται ότι ανέδειξε την αναγκαιότητα και την κρισιμότητα του μεγέθους του δημόσιου χώρου. Σε καμία περίπτωση αυτό δεν νομιμοποιεί το εγχείρημα του καθορισμού και «σχεδιασμού» του δημόσιου χώρου ως το «υπόλοιπο της ρύθμισης της κυκλοφορίας».

7 Πώς διασφαλίζεται η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας που δεν είναι στην αρμοδιότητα του δήμου;

Βασική προϋπόθεση επιτυχίας του εγχειρήματος (προσωρινού που θα γίνει μόνιμο και γύρω του θα εμφανθεί ο Μεγάλος Περίπατος) είναι η ενίσχυση της δημόσιας αστικής συγκοινωνίας, αρμοδιότητα της κυβέρνησης νεοφιλελεύθερης κοπής που δεν φαίνεται να συνάδει με την ατζέντα και τις πολιτικές της.

8 Σε ποια περίπτωση πολεοδομικής παρέμβασης (αναβάθμισης / εξωραϊσμού / εξυγιάνσης / εξευγενισμού) παγκοσμίως οι αξίες γης παρέμειναν ίδιες χωρίς εφαρμογή ειδικού σχετικού θεσμικού πλαισίου που δεν υπάρχει έως σήμερα στη χώρα;

Όσο δεν απαντάται τι κέντρο πόλης προωθεί ο δήμος και πώς αυτό υλοποιείται μέσω του Μεγάλου Περιπάτου, εύλογα αναρωτιέται κανείς πώς θα τιθασευτούν οι επερχόμενες αλλαγές στις αξίες γης συνοδές των αλλαγών χρήσεων, οικονομικών δραστηριοτήτων, ομάδων κατοίκων, επαγγελματιών και επισκεπτών του νέου κέντρου. Η απάντηση «θα μελετηθούν» δεν επαρκεί με δεδομένη τη διεθνή και ελληνική εμπειρία και βιβλιογραφία για να προτείνονται και να εφαρμόζονται πιλοτικά μέτρα προσωρινά που ήδη σκιαγραφούν την πρόθεση και προαναγγέλλουν τις αλλαγές που έρχονται χωρίς θεσμικό οπλοστάσιο περιορισμού των συνεπειών.

9 Πώς ορίστηκαν το κέντρο και η ευρύτερη περιοχή των επιπτώσεων των κυκλοφοριακών αλλαγών;

Ο τρόπος ορισμού της περιοχής αναφοράς μιας μελέτης (όταν αυτή δεν συμπίπτει με διοικητικά συνήθως όρια) θα πρέπει για λόγους μεθοδολογικής πληρότητας να καταγράφεται. Αυτό δεν απαντάται προς το παρόν από κανέναν. Ούτε επιστημονικά, ούτε διοικητικά. Κι επειδή το κέντρο, για να είναι κέντρο, πρέπει να έχει και μια περιφέρεια, η οποία συγκροτείται από τις υπόλοιπες γειτονίες της Αθήνας, έχουν πολύ μεγάλη σημασία τόσο τα κριτήρια του ορισμού της περιοχής αναφοράς του Μεγάλου Περιπάτου, όσο και της ευρύτερης περιοχής όπου μελετήθηκαν οι επιπτώσεις από τις προτεινόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις ώστε να μην λειτουργούν ως οι πίσω αυλές του «υγιούς» κέντρου.

10 Για ποιους γίνονται τελικά οι προσωρινές (μέχρι να γίνουν μόνιμες) κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και ο Μεγάλος Περίπατος;

Τα συμπεράσματα δικά σας. Τα εννέα προηγούμενα σημεία επιχείρησαν συνοπτικά να συμβάλουν στην απάντηση.

Και το ερώτημα: Αυτός είναι προσημαστικός, αδιαφανής και αυταρχικός ως επιβαλλόμενος από τα πάνω σχεδιασμός ή όχι;

Το μέλημα αυτού του «σχεδιασμού» είναι η εικόνα μιας άλλης πόλης. Το μέλημα του δεν φαίνεται να είναι το «περιεχόμενο» του κέντρου της πόλης, οι άνθρωποι που ζουν, εργάζονται, σπουδάζουν, κυκλοφορούν, στέκονται, αναζητούν και διεκδικούν τη δυνατότητα της συνύπαρξης, της κατόικησης, της εργασίας, της αναψυχής, της επίσκεψης, του περιπάτου, που δεν είναι απαραίτητο να είναι μεγάλος, είναι απαραίτητο όμως για να μπορούν να τον ακολουθήσουν ο καθένας και η καθεμία σε μια ανοιχτή πόλη... να μην έχει λακκούβες.

Είμαι βέβαιη ότι η δική μας «Ανοικτή Πόλη» θα διεκδικήσει την απάντηση στα παραπάνω ερωτήματα πριν την περπατησιά του Μεγάλου Περιπάτου, προωθώντας σταθερά το αίτημα για αύξηση και ποιοτική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου σε κάθε γειτονιά της Αθήνας.

** Η Ρένα Κλαμπασέα είναι πρώην γγ. Χωρικού Σχεδιασμού και Αστικού Περιβάλλοντος του υπουργείου Περιβάλλοντος και Ενέργειας, αναπληρώτρια καθηγήτρια της Αρχιτεκτονικής σχολής του ΕΜΠ*