

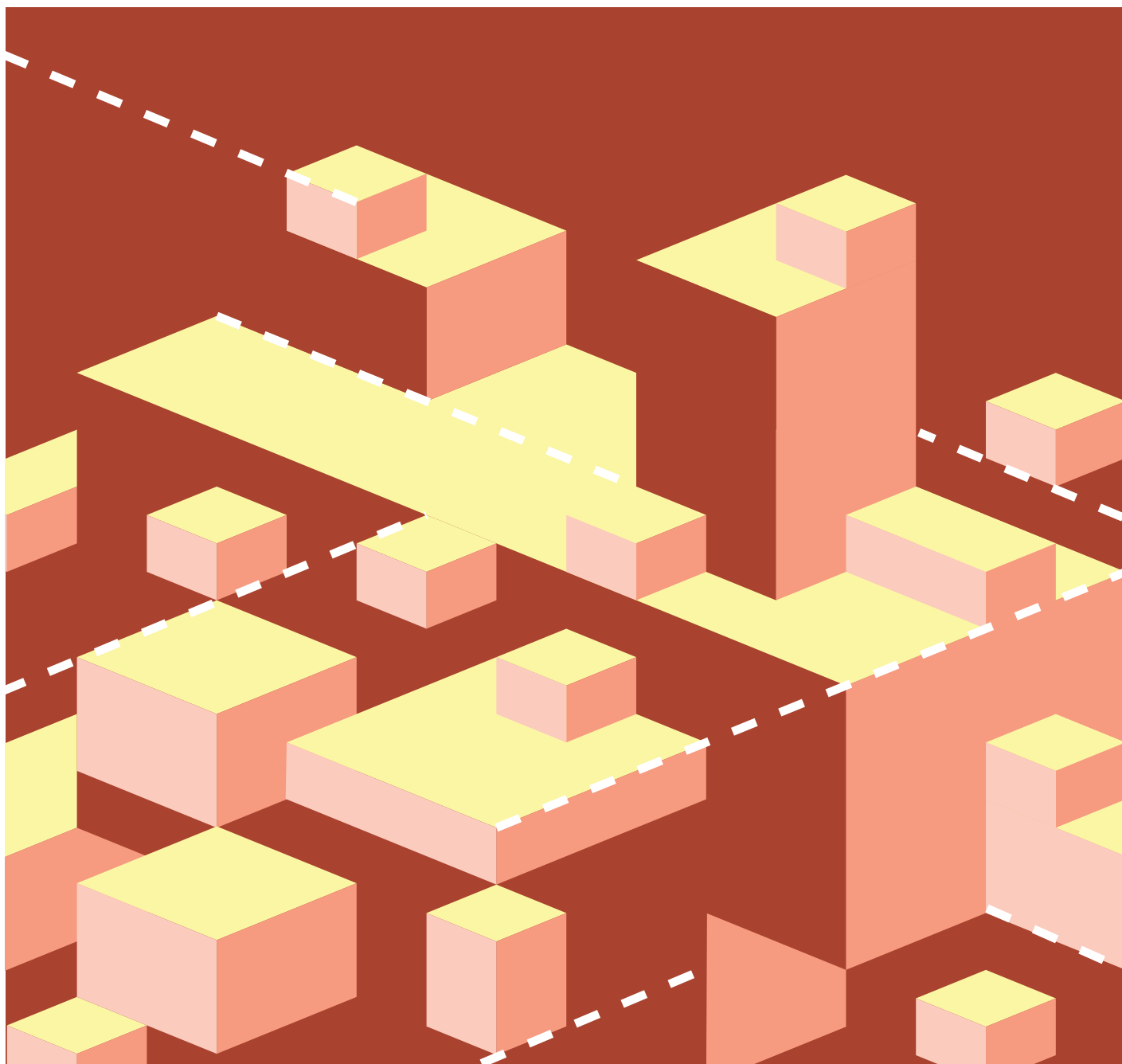


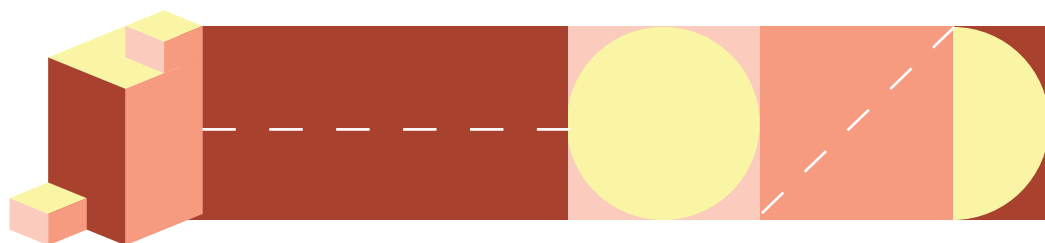
ΕΝΑ

Ίνστιτούτο
Εναλλακτικών
Πολιτικών

Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

Όλγα Μπαλαούρα,
Όλγα Μπαλαούρα, Δρ. Πολεοδομίας, αρχιτέκτονας και ερευνήτρια

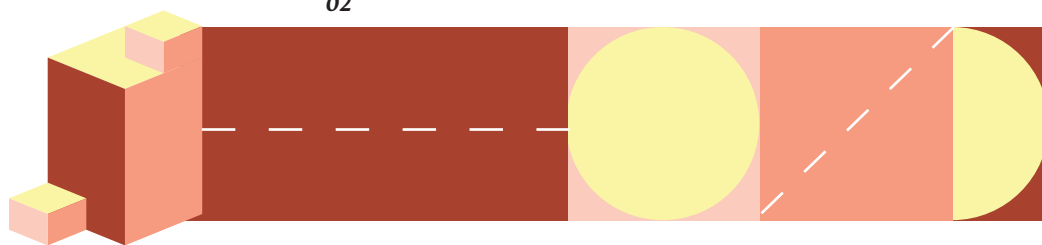




Ο ΜΕΓΑΛΟΣ ΠΕΡΙΠΑΤΟΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

Όλγα Μπαλαούρα,
Όλγα Μπαλαούρα, Δρ. Πολεοδομίας, αρχιτέκτονας και ερευνήτρια

Ιούλιος 2020



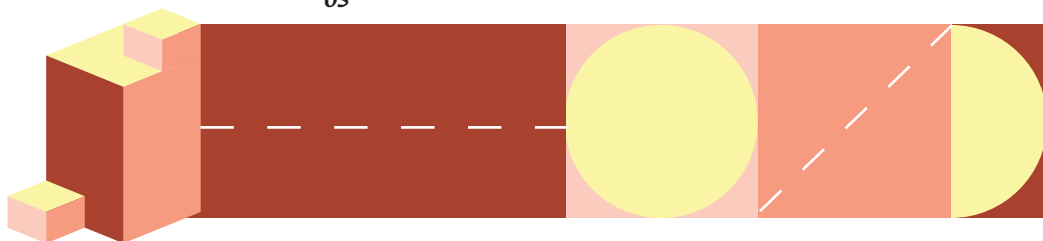
«Θα γράφω για το πώς λειτουργούν οι πόλεις στην πραγματική ζωή, γιατί αυτός είναι ο μόνος τρόπος για να μάθουμε ποιες αρχές σχεδιασμού και ποιες πρακτικές ανοικοδόμησης μπορούν να προωθήσουν την κοινωνική και οικονομική ζωντάνια στις πόλεις και ποιες πρακτικές και αρχές θα καταστρέψουν αυτά τα χαρακτηριστικά.

Οι πόλεις έχουν πολύ πιο περίπλοκες οικονομικές και κοινωνικές ανησυχίες από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Πώς μπορείτε να ξέρετε τι να δοκιμάσετε με την κυκλοφορία, μέχρι να μάθετε πώς λειτουργεί η ίδια η πόλη και τι άλλο πρέπει να κάνει με τους δρόμους της; Δεν μπορείτε» (Jane Jacobs, 1961).

Το ήθημα της αειφορίας και της βιωσιμότητας στις πόλεις, ως μείζον διακύβευμα, συμπεριλαμβανομένης και της στρατηγικής εξάλειψης του αυτοκινήτου από αυτές (no car scenario), έχει μπει στην ατζέντα της δημόσιας συζήτησης και του πολεοδομικού σχεδιασμού εδώ και πολλές δεκαετίες διεθνώς. Στη συζήτηση αυτή η επαναδιαμόρφωση και επανοηματοδότηση του δημόσιου χώρου κατέχει κεντρική θέση. Με την έξαρση της πανδημίας του Covid-19 και την «κοινωνική αποστασιοποίηση» να μπαίνει ως νέα παράμετρος, εμπλεκόμενοι από διαφορετικές πειθαρχίες σχετικές με τον αστικό χώρο αναρωτιούνται πώς θα διαμορφωθεί ή θα σχεδιαστεί ο δημόσιος χώρος μέσα και μετά από την κρίση. Στη συζήτηση αυτή η επίτευξη στόχων δημόσιας υγείας και βιωσιμότητας, ιδίως μέσω της σωματικής δραστηριότητας και της μείωσης της έκθεσης στη ρύπανση, είναι κεντρικά επιχειρήματα.

Σε επίπεδο δημόσιας πολιτικής, ήδη πόλεις όπως το Μιλάνο, το Δουβλίνο, οι Βρυξέλλες, το Βερολίνο, η Νέα Υόρκη κ.ά προχώρησαν σε πιλοτικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις λόγω κορονοϊού. Ακολουθώντας τα παραπάνω παραδείγματα, ο Δήμος Αθηναίων ξεκίνησε την πιλοτική εφαρμογή του «Μεγάλου Περιπάτου». Το έργο περιλαμβάνει «κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οι οποίες εντάσσονται στη νέα πολιτική αναβάθμισης του Δημοσίου Χώρου στην Αθήνα», με καταρχήν δύο μείζονες κυκλοφοριακές και πολεοδομικές παρεμβάσεις. Η πρώτη αφορά στην ολοκλήρωση και ανάδειξη του Μεγάλου Περιπάτου. Η δεύτερη αφορά στις περιοχές Εμπορικό Τρίγωνο και Πλάκα, ελεύθερες από Ι.Χ.

Από τις πρώτες μέρες της πιλοτικής λειτουργίας της παρέμβασης φάνηκε η δυσλειτουργία της ρύθμισης και τα κυκλοφοριακά αδιέξοδα που δημιουργήθηκαν στο κέντρο της Αθήνας.

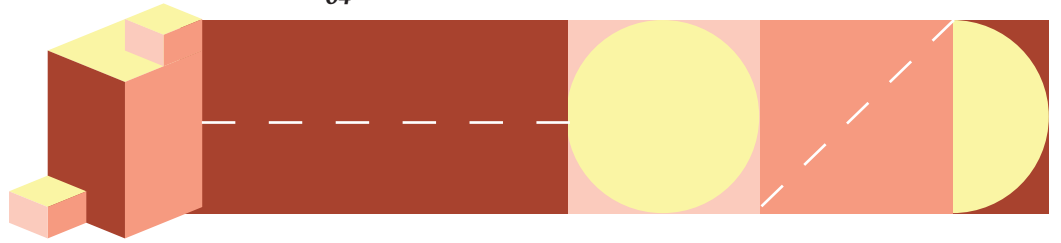


Ανεξάρτητα από την έκβαση της ρύθμισης, αν ήρθε για να μείνει ή αν -αργά ή γρήγορα- θα αποσυρθεί, ή ακόμη και την ερμηνεία που μπορεί κάποιος να δώσει στις προθέσεις της Δημοτικής Αρχής, αν δηλαδή πρόκειται για έργο που «τολμάει, όπου κανείς προηγουμένως δεν τόλμησε» ή αν επιτέλους υπήρξε «ο πρώτος Δήμαρχος που δοκίμασε κάτι “ριζοσπαστικό”, το οποίο δεν δούλεψε γιατί ο Αθηναίος δεν κάνει χωρίς Ι.Χ» κ.ά., ή αν δεν πρόκειται παρά για μια επικοινωνιακή φούσκα, που στόχο έχει την αναβάθμιση της Αθήνας και του κύρους του Δημάρχου της στο χάρτη των πόλεων που ανταποκρίνονται στις επιταγές της συγκυρίας, οι όροι με τους οποίους τέθηκε αυτή η πρόταση είναι πολλαπλώς προβληματικοί.

Ποιος είναι ο Μεγάλος Περίπατος;

Ο Μεγάλος Περίπατος έχει μακρά ιστορία, για πρώτη φορά όμως τόσο ελάχιστα τοποθετημένη πάνω σε θεσμικές και κοινωνικές διαδικασίες, με τον δημόσιο διάλογο, το λόγο των ειδικών και τις πολεοδομικές αναλύσεις και μελέτες να απουσιάζουν. Το έργο έχει ξεκινήσει και οι μπογιές έχουν ήδη βάψει τους δρόμους χωρίς να έχει παρουσιαστεί η στόχευση και τα χωρικά όρια της παρέμβασης. Η τελευταία στηρίζεται σε ένα σχέδιο αποσπασματικής κυκλοφοριακής μελέτης, ενώ απουσιάζουν η πολεοδομική μελέτη, ο δημόσιος διαγωνισμός και η νομότυπη συνεπακόλουθη διαδικασία παραγωγής σχεδίων και μελετών, καθώς και ο δημόσιος διάλογος. Αντ’ αυτού, οι παρεμβάσεις που υλοποιούνται προβλέπεται να ενταχθούν στο πλαίσιο ακατάλληλων θεσμικών εργαλείων (Ειδικό Χωρικό Σχέδιο), συσχετιζόμενες με ευρύτερες νομοθετικές αλλαγές που ενισχύουν την τουριστική θεματοποίηση του ιστορικού κέντρου (βλ. Περιβαλλοντικός Νόμος).

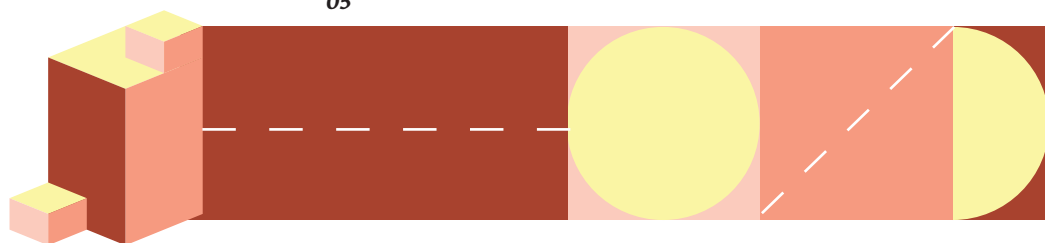
Πέραν της απουσίας ουσιαστικού διαλόγου και της μη τήρησης της προβλεπόμενης θεσμικής διαδικασίας, η παρέμβαση εγείρει πολλαπλά ερωτήματα, που δεν περιορίζονται στην πρόθεση της Δημοτικής Αρχής να εστιάσει σε ένα διακηρυκτικό city branding για την ενίσχυση του δημόσιου χώρου με όχημα την πανδημία, αλλά ανοίγει ζητήματα χωρικής κλίμακας, καθώς και κοινωνικού και αστικού περιεχομένου, που πρέπει να αναδειχθούν και να επικαιροποιηθούν. Όμως ακόμη και αν η πρόταση στηριζόταν σε απόλυτα διαφανείς προγραμματικούς στόχους και νομότυπες διαδικασίες, η πολιτική συναίνεση για την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου και τη βιωσιμότητα δεν πρέπει να αφήνει εκτός της εστίασής μας τα συμφέροντα που συγκρούονται. Με άλλα λόγια, η συζήτηση που ανοίγει είναι κατά πόσον η έννοια της βιωσιμότητας οδηγεί σε «βιωσιμότητα των προνομιούχων» ή σε «βιωσιμότητα της ένταξης» (Marcuse, 1998, Campbell, 2013).



Η μακρά ιστορία του Μεγάλου Περιπάτου

Στην Ελλάδα, από τα μέσα της δεκαετίας 1980, πρώτος ο Αντώνης Τρίτσης υλοποιεί ένα σχέδιο ανασυγκρότησης της Αθήνας και ανάδειξης του ιστορικού χαρακτήρα του κέντρου της μέσω του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΡΣΑ) του 1983 (ν.1515/1985, ΦΕΚ 18Α/1985) στο πλαίσιο της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ). Μέσω του Ρυθμιστικού ενισχύεται η κατοικία και υλοποιείται ένα ευρύ δίκτυο πεζοδρομήσεων και πλατειών, ενώ τότε σχεδιάζεται η πεζοδρόμηση των οδών Πανεπιστημίου και Ερμού και η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών χώρων. Μέσα σε ένα προοδευτικό πνεύμα παραγωγής πολεοδομικού σχεδιασμού, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, η αστική αναγέννηση, ακολουθώντας άλλα ευρωπαϊκά παραδείγματα, μπαίνει στην ατζέντα του χωρικού σχεδιασμού (Healey, 2004). Η προσπάθεια θεσμοθέτησης του Ιστορικού Κέντρου συνδυάστηκε με τη ρητορική για τη, περιβαλλοντική προστασία (Χατζημιχάλης, 1987) και τη συντονισμένη «εκσυγχρονιστική» προσπάθεια βιομηχανικής αποκέντρωσης (Λεοντίδου, 1986) κατά του «υδροκεφαλισμού» της Αθήνας. Η πρόθεση αυτή, η οποία συνοψίζεται στη φράση του Αντώνη Τρίτση «το νέφος είναι πολιτικό», περιλάμβανε μέτρα για τον «μικρό δακτύλιο», την αποθάρρυνση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. αυτοκινήτων στο κέντρο μέσω των πεζοδρομήσεων και του κυκλικού τραμ (Τάσσης, 2010), καθώς και την αποκέντρωση των οχλουσών μεταποιητικών δραστηριοτήτων, του χονδρεμπορίου κ.ά.

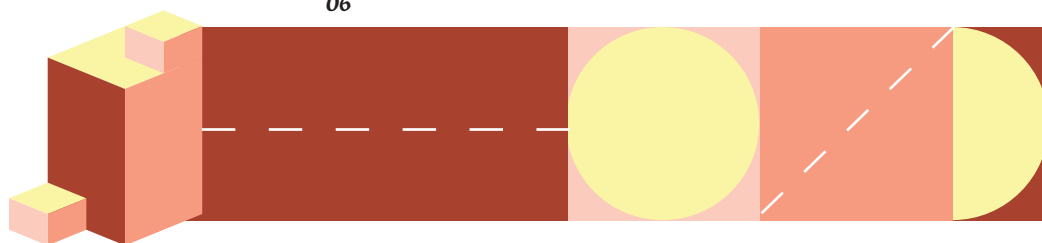
Πλήθος παρεμβάσεων του «οράματος Τρίτση» για την αστική αναγέννηση της Αθήνας εφαρμόζεται μια δεκαετία αργότερα, στα τέλη της δεκαετίας του 1990 μέχρι και τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, με στόχο την αξιοποίηση της «συμβολικής οικονομίας» (Zukin, 1995) της πρωτεύουσας. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες αποτέλεσαν διεθνές γεγονός-ορόσημο, με τους «θεσμικούς αρχιτέκτονες» της περιόδου να προχωρούν στην ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης της Αθήνας σε ένα ταχέως μεταβαλλόμενο πλαίσιο τοπικών, εθνικών και παγκόσμιων ανταγωνιστικών συνθηκών (Swyngedouw et al, 2002) που επέβαλλαν η παγκοσμιοποίηση και η «νεοφιλελεύθερη πόλη» (Sassen, 1991). Το πιο εμβληματικό έργο της περιόδου για το κέντρο της Αθήνας, το οποίο προσέδωσε πραγματικό δημόσιο χώρο στην πόλη, ήταν η δημιουργία του Μεγάλου Περιπάτου, του «υπαίθριου Μουσείου» γύρω από την Ακρόπολη, υπό την Εταιρεία Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας (ΕΑΧΑ). Την ίδια περίοδο υλοποιείται ο επανασχεδιασμός των κεντρικών πλατειών Συντάγματος, Ομόνοιας, Μοναστηρακίου, Ελευθερίας.



Σε επίπεδο κανονιστικού σχεδιασμού, από τη δεκαετία του 1980 μέχρι τη δεκαετία του 2000 εκπονείται μια σειρά από σχέδια που εξειδικεύουν τις κατευθύνσεις του ΡΣΑ για το κέντρο (Τριάντης, 2017). Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) του Δήμου Αθηναίων του 1988 (ΥΑ 255/45/1988, ΦΕΚ 80Δ/1988, με τροποποιήσεις) και τα Προεδρικά Διατάγματα (ΠΔ) καθορισμού χρήσεων γης για γειτονίες του κέντρου (Εμπορικό Τρίγωνο, Ψυρρή/ Ομόνοια, Μεταξουργείο, οδός Πειραιώς) επιχείρησαν -και σε μεγάλο βαθμό πέτυχαν- την εκδίωξη πλήθους επαγγελματικών δραστηριοτήτων (μεταποίηση, χονδρεμπόριο, περιορισμοί στη χωροθέτηση γραφείων και εμπορίου).

Οι αλλαγές στις χρήσεις γης, οι δημόσιες αναπλάσεις και οι γενικότερες τάσεις προώθησης του τουριστικού χαρακτήρα του κέντρου οδήγησαν σε αύξηση των τιμών γης και ενθάρρυναν την κερδοσκοπία» με τη φράση «Εν μέρει οι προθέσεις του σχεδιασμού με τις αλλαγές στις χρήσεις γης, οι δημόσιες αναπλάσεις και οι γενικότερες τάσεις προώθησης του τουριστικού χαρακτήρα του κέντρου, με την απουσία παράλληλων μέτρων κοινωνικού σχεδιασμού (Maloutas et al.), οδήγησαν σε αύξηση των τιμών γης και ενθάρρυναν την κερδοσκοπία.

Την περίοδο της κρίσης, με όχημα τη βιώσιμη κινητικότητα και την ανάδειξη του δημόσιου χώρου της πόλης, το όραμα του Μεγάλου Περιπάτου επανέρχεται με την πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου (Rethink Athens), έργο το οποίο τελικά δεν προχώρησε. Τα τελευταία χρόνια αυτό που παρατηρείται σε μεγάλο τμήμα του ιστορικού κέντρου και του εμπορικού τριγώνου είναι μεταλλαγές που προέκυψαν από την αυτορρύθμιση της κτηματαγοράς, με την ανάπτυξη σχημάτων προσωρινής μίσθωσης, που είχε ως αποτέλεσμα τη ζήτηση τουριστικού προϊόντος στο κέντρο, με ντόπια και κυρίως ξένα κτηματομεσιτικά κεφάλαια (μέσω της golden visa) να επενδύονται στη νέα αναδυόμενη τουριστική αγορά της Αθήνας.



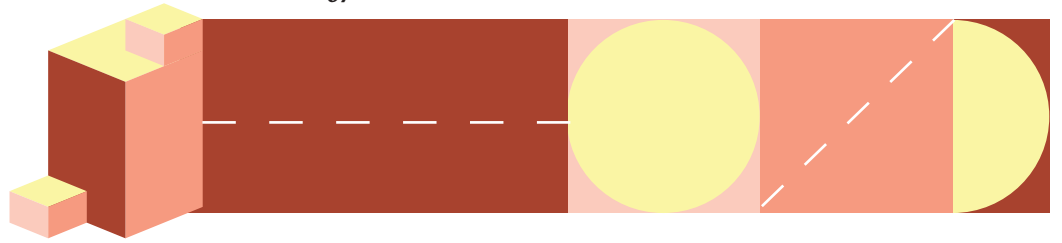
Ζητήματα χωρικής κλίμακας και περιεχομένου

Σήμερα ο Μεγάλος Περίπατος προτείνει παρεμβάσεις για την ανάδειξη του δημόσιου χώρου κυρίως μέσω πεζοδρομήσεων σε κεντρικά σημεία της πόλης. Είναι όμως όλοι οι χώροι της πόλης ίδιοι; Αντιστοιχούν σε κάθε χώρο κοινά εργαλεία και παρεμβάσεις;

Όλοι οι χώροι ποικίλλουν (Massey, 1995) και δεν είναι όλοι ίδιοι. Είναι διαφορετική η πεζοδρόμηση της Βασιλίσσης Όλγας, μιας αρτηρίας που μεσολαβεί μέσω δύο μεγάλων χώρων πρασίνου, διαφορετική η αντιμετώπιση της οδού Πανεπιστημίου και ακόμη πιο σύνθετη αυτή της οδού Αθηνάς, της Ερμού και των δρόμων του εμπορικού τριγώνου.

Τα αποτελέσματα των πεζοδρομήσεων, ειδικά σε χώρους τουριστικού ενδιαφέροντος και κεντρικότητας, είναι πλέον παγκοσμίως γνωστά και δοκιμασμένα. Εκείνοι που είναι πιο ευάλωτοι στην αναδιάρθρωση των αγορών αστικών ακινήτων πλήττονται πρώτοι και πιο σκληρά. Μια πεζοδρόμηση, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, ισοδυναμεί με αυτόματη αύξηση της γαιοπροσόδου, ήδη από την εξαγγελία της, και συχνά οδηγεί στη μετατροπή δρόμων διέλευσης εμπορευμάτων και αυτοκινήτων σε εμπορευματοποιημένες νησίδες από τραπεζοκαθίσματα.

Μια τέτοια προοπτική συνάδει με την υπάρχουσα τουριστική «προσφορά» της Αθήνας και την κατεύθυνση της σημερινής διοίκησης του Δήμου για μετατροπή της πόλης σε τουριστικό προορισμό. Ωστόσο, στρατηγικές που υπαγορεύονται αποκλειστικά από τον τουρισμό και την αγορά φαίνεται σπάνια να ευνοούν τα συμφέροντα των κατοίκων μιας περιοχής, καθώς μια εξευγενισμένη εκδοχή της ταυτότητας μιας πόλης προτιμάται από την ασταθή πραγματικότητα των πολιτιστικών τρόπων ζωής των πολιτών (Porter, 2013).



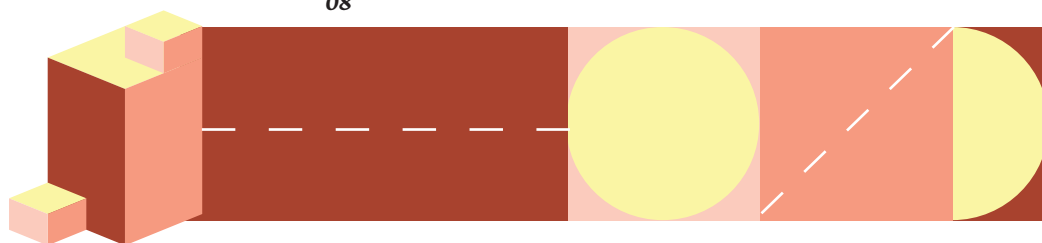
Υπάρχει «αρχετυπικός» δημόσιος χώρος;

Οι αρετές του δημόσιου χώρου ανιχνεύονται σε χώρους που είναι ανοιχτοί, πολυσύχναστοι, ποικίλοι, ελλειπείς, άτακτοι και ελαφρώς ρυθμισμένοι (Jacobs, 1961, Sennet, 2006, Amin 2008), στην ιδιαιτερότητα του κτισμένου περιβάλλοντος, καθώς και της κοινωνικής και χωρικής τους πραγματικότητας, στα πρότυπα ιδιοκτησίας κ.ά. Οι ποιότητες του Εμπορικού Τριγώνου δεν ανιχνεύονται στο μεγάλο πεζοδρομημένο του τμήμα αλλά στην αστική υπεραξία που έχει, λόγω των παραπάνω χαρακτηριστικών. Οι ποιότητες της οδού Αθηνάς και της Ερμού εντοπίζονται στην ποικιλομορφία των χρήσεων και χρηστών της και στην κυκλοφορία καθ' όλη τη διάρκεια της μέρας και της νύχτας που προσφέρει ασφάλεια αλλά και τουριστική κίνηση, ακριβώς για τους παραπάνω λόγους.

Η Αθήνα -και ειδικά το κέντρο της- χαρακτηρίζεται από κοινωνική μίξη και μίξη λειτουργιών. Χαρακτηριστικό στοιχείο της μεγάλης πιάτσας του Εμπορικού Τριγώνου σήμερα αποτελεί η καταγραφή της έντονης παρουσίας παραγωγικών λειτουργιών και δικτύων με τοπικές και περιφερειακές αγορές, κυρίως της δυτικής Αθήνας, όπως αποτυπώνεται σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης¹. Παρά την εκθετική αύξηση των χρήσεων τουρισμού και αναψυχής των τελευταίων δεκαετιών, την κρίση της κατοικίας και όλες αυτές τις διαδικασίες που αποδυνάμωσαν τον κλάδο του εμπορίου και της μεταποίησης, το κέντρο αποτελεί πεδίο μιας χωροθετημένης πολλαπλότητας, της ύπαρξης πολλών χρήσεων, ετεροτήτων και αναγκών σε έναν κοινό φυσικό χώρο με πολλές διαβαθμίσεις.

Καθώς οι μηχανισμοί γαιοπροσόδου λειτουργούν αμείλικτα (Μαντουβάλου, 1996), παρεμβάσεις που εκκινούν από τάσεις «ρομαντικοποίησης» ή φετιχοποίησης του δημόσιου χώρου δημιουργούν αποκλεισμούς, γιατί δεν λαμβάνουν υπόψη το χώρο ως προϊόν κοινωνικών σχέσεων, που είναι πιθανότατα αντικρουόμενες και άνισες. Τέτοιες χειρονομίες δεν ενεργοποιούν μόνο τις αλλαγές στις χρήσεις γης -π.χ. αλλαγή χρήσεων λιανικού εμπορίου σε καφετέριες ή boutique ξενοδοχεία- αλλά και την αναδιάρθρωση της ίδιας της χρήσης από μικρή σε μεγάλη - π.χ. υφασματάδικα σε Zara Home.

¹ Μπαλαούρα, Ο., «Η γεωγραφία της μεταποιητικής δραστηριότητας στην Αθήνα», διδακτορική διατριβή (2018), ΙΥΑΥ.



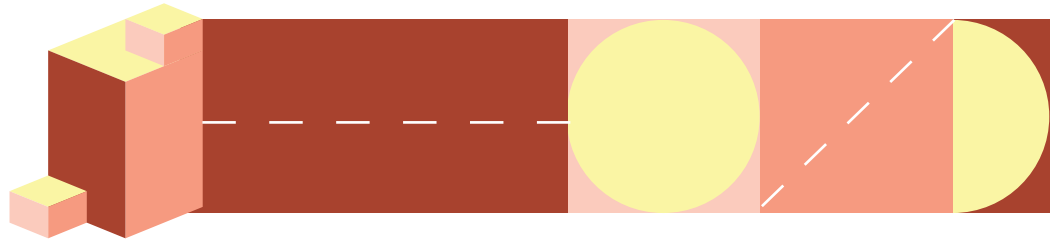
Η κρίση του κορονοϊού ήρθε να οξύνει τις αντιθέσεις και τις ανισότητες που είχε ήδη δημιουργήσει προηγουμένως η οικονομική κρίση. Σε έρευνα που διενήργησε ο Εμπορικός Σύλλογος Αθηνών² για επιχειρήσεις του κέντρου της Αθήνας τον Μάιο του 2020 μετά το lockdown, σε περιοχές που εντάσσονται κυρίως στα όρια του Εμπορικού Τριγώνου, αποτυπώνεται πτώση του τζίρου στο 46,6%. Στις απαντήσεις της παραπάνω έρευνας το 55,4% των καταστηματαρχών δήλωσε ότι σημαντικότερος παράγοντας για την επιβίωση των καταστημάτων είναι η επέκταση της μείωσης του ενοικίου κατά 40% έως το τέλος του έτους. Σε αυτά τα συμφραζόμενα το μέλλον των επιχειρήσεων που πασχίζουν σήμερα να επιβιώσουν θα γίνει ακόμα πιο επισφαλές με μια ενδεχόμενη αύξηση των τιμών ενοικίων και γης στην περιοχή.

Αρκεί ένα γενικό αίτημα για τη «βιωσιμότητα»;

Ας υποθέσουμε ότι το έργο του Μεγάλου Περιπάτου είχε ξεκάθαρες και διαφανείς προθέσεις. Ας υποθέσουμε, επίσης, ότι στηριζόταν σε όλες τις θεσμικές προϋποθέσεις και το σχεδιασμό που απαιτείται για μια τόσο μεγάλη παρέμβαση, τόσο σε κλίμακα όσο και σε δαπάνη. Μπορεί από μόνο του το αίτημα για βιώσιμη κινητικότητα να αποτελεί προγραμματικό στόχο ή πρέπει να συμπεριληφθεί ως μία από τις παραμέτρους σε ένα συνολικότερο σχέδιο αναβάθμισης του κέντρου; Ακόμη παραπάνω, αν «βιωσιμότητα» δεν σημαίνει μόνο την ικανότητα μιας παρέμβασης να διαμορφώνει ένα επιθυμητό αστικό πρόγραμμα αλλά και να συσχετίζεται με άλλους, επίσης επιθυμητούς στόχους, όπως η κοινωνική δικαιοσύνη, τότε πρέπει να περιλαμβάνει προϋποθέσεις για την κοινωνική βιωσιμότητα.

Συχνά η προώθηση της «βιωσιμότητας» ενθαρρύνει απλώς τη διατήρηση ενός αδικαιολόγητου status quo, που υποστηρίζει ότι όλοι έχουν κοινά συμφέροντα στην «αειφόρο αστική ανάπτυξη» (Marcuse, 1998) και τη βιώσιμη κινητικότητα, ενώ πρακτικά καλύπτει πραγματικές συγκρούσεις συμφερόντων, γιατί απλώς η κινητικότητα του ενός μπορεί να σημαίνει αποκλεισμό στην προσβασιμότητα και την ένταξη κάποιου άλλου. Η πρόσβαση ενός ποδηλάτη στο κέντρο μπορεί να σημαίνει δυσκολία μετακίνησης μιας εργαζόμενης που χρησιμοποιεί τις δημόσιες συγκοινωνίες, για την αναβάθμιση των οποίων δεν υπάρχει πρόβλεψη.

¹ Έρευνα του Ε.Σ.Α για την επαναλειτουργία των καταστημάτων, Μάιος 2020.

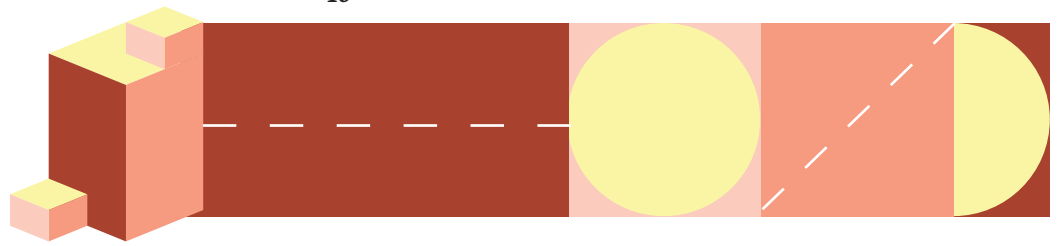


Η αύξηση της τιμής ενοικίου για κάποιον ιδιοκτήτη του κέντρου σημαίνει εκτοπισμό για τον ενοικιαστή που δεν μπορεί να ανταποκριθεί στο κόστος. Άνιση ανάπτυξη και επένδυση σε ένα σημείο μπορεί να σημαίνει αστική και περιβαλλοντική υποβάθμιση κάπου αλλού. Μια διαμόρφωση πεζοδρόμου μπροστά στο εστιατόριο του ενός σημαίνει δυσκολία μεταφοράς για τα εμπορεύματα και την εργασία της επιχείρησης κάποιου άλλου. Μετατροπή ενός χώρου σε τουριστικό προϊόν για κάποιον σημαίνει τη μεταφορά ενός εργαστηρίου κάποιου αλλού, αν όχι το οριστικό του κλείσιμο.

Η βιωσιμότητα της αξίας χρήσης της πόλης

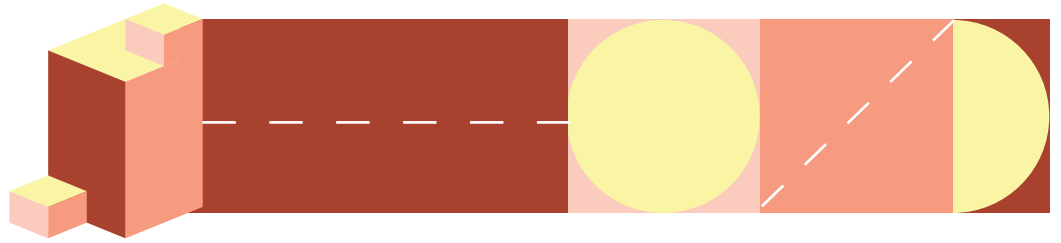
Στην Ελλάδα μάθαμε πως, με την απουσία ενεργητικής ρύθμισης και παράλληλης κοινωνικής πολιτικής που να συνεπικουρεί το σχεδιασμό, τα αποτελέσματα τέτοιων παρεμβάσεων τα αποφασίζει τελικά η αγορά, με ανεξέλεγκτες επιπτώσεις στο χώρο και τον ίδιο το σχεδιασμό. Μάθαμε όμως και πως, με το να αφήνουμε τους χώρους στην τύχη τους, αργά ή γρήγορα η υποτίμησή τους θα δημιουργήσει ευκαιρίες για απρόβλεπτες κερδοσκοπικές επενδύσεις στο μέλλον.

Καθώς η ανταλλακτική αξία του χώρου συνήθως εκτιμάται περισσότερο από την ίδια την αξία της χρήσης, χρειάζονται παρεμβάσεις που να ρυθμίζουν κοινωνικά το χώρο και να δίνουν έμφαση στην αξία της λειτουργίας του. Η βιωσιμότητα της μίξης και της πολυλειτουργικότητας της Αθήνας δεν είναι μόνο στοίχημα για την ενίσχυση της τοπικής ιδιαιτερότητας ως εμπορεύσιμο προϊόν ή ως πολιτισμική αναπαράσταση· είναι στοίχημα για μια πόλη που θέλει να είναι παραγωγική. Αυτό απαιτεί μέτρα ενεργητικής δημόσιας πολιτικής που θα απαντούν στις τοπικές ιδιαιτερότητες και οικονομικές σχέσεις που αναπτύσσονται στο κέντρο, με την προστασία του εμπορίου και των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Απαιτεί όμως και ρύθμιση των τιμών και αξιών γης για αυτούς που κατοικούν στις περιοχές αυτές. Στα ζητούμενα είναι η έμφαση στην αξία της κατοικίας ως κοινωνικό αγαθό που προστατεύεται, η συντήρηση του κτιριακού αποθέματος, η προσβασιμότητα μέσω ενός αναβαθμισμένου ποιοτικά και σε πλήθος δικτύου Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και η αναβάθμιση του αστικού (φωτισμός, πεζοδρόμια, παγκάκια) και κοινωνικού (σχολεία, δημοτικές υπηρεσίες, πρωτοβάθμια φροντίδα υγείας) εξοπλισμού με έργα που θα εξυπηρετούν τη λειτουργία του δημόσιου χώρου για την καθημερινότητα των πολιτών.



Ο αντίκτυπος των αστικών παρεμβάσεων στην αύξηση των τιμών της γης, ακόμη και υπό το πρίσμα των καλύτερων προθέσεων, είναι πλέον οικουμενικός. Η απάντηση σε αυτά τα ζητήματα είναι σύνθετη και απαιτεί την κινητοποίηση όχι μόνο των μηχανισμών σχεδιασμού και της διοίκησης αλλά και την εμπλοκή των υποκειμένων που ζουν και δρουν σε περιοχές που επιδέχονται τέτοιου είδους αναπλάσεις. Η πολιτική για το κέντρο της Αθήνας χρειάζεται μια γενναία δημόσια δημοκρατική διαβούλευση και την εμπλοκή της κοινωνίας στην αντιμετώπιση της κρίσης και στην αναδιαμόρφωση του χώρου. Σε αυτό το πλαίσιο η καταγραφή των πρόσφατων μεταλλαγών του κέντρου είναι επείγουσα, όπως επείγουσα είναι και η επικαιροποίηση του θεσμικού εργαλείου που θα εστιάσει στα κρίσιμα σημεία ενδιαφέροντος μιας τέτοιας πολιτικής.

Υπό αυτές τις προϋποθέσεις, ίσως ο σχεδιασμός της βιωσιμότητας διατηρεί τον όρο σχετικό και χωρίς αποκλεισμούς, ενώ αναγνωρίζει τον επείγοντα ρόλο του αστικού σχεδιασμού. Εξαρτάται όμως από ποια μεριά το βλέπει κανείς.



Αναφορές

Ash, A., 2008, Collective culture and urban public space, *City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action*, 12:1, 5-24, DOI: 10.1080/13604810801933495

Campbell, S. D., 2013, Sustainable Development and Social Justice: Conflict-ing Urgencies and the Search for Common Ground in Urban and Regional Planning, *Michigan Journal of Sustainability*, 1: 75-91, <http://dx.doi.org/10.3998/mjs.12333712.0001.007>

Hadjimichalis, C., 1987, Uneven Development and Regionalism: State, Territory and Class in Southern Europe, *Croom Helm*

Healey, P., 2004, The Treatment of Space and Place in the new Strategic Spatial Planning in Europe, *International Journal of urban and Regional Research*, 28 (1): 45-67, doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00502.x

Jacobs, J., 1961, The death and life of great American cities, *Random House*

Maloutas T., Souliotis N., Alexandri G., Kandyliis G., M. Petrou, 2013, Assessment of Urban Policies in Athens, Greece, *EKKE*

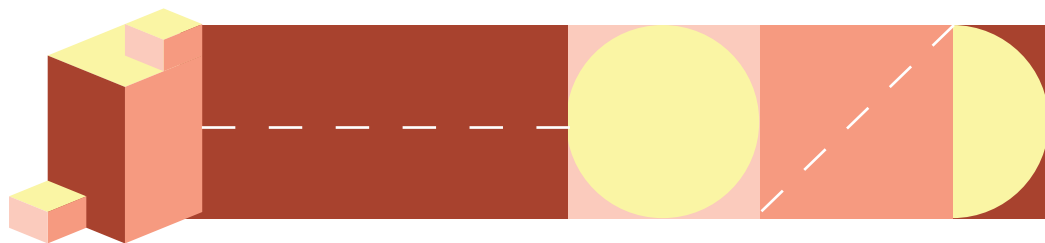
Marcuse, Peter. 1998. "Sustainability is not enough." *Environment and Urbanization* 10 (2): 103- 111. <http://dx.doi.org/10.1177/095624789801000201>

Massey, D., 2005, For Space, *Sage*

Porter, L., Shaw, K. (eds), 2009, Whose Urban Renaissance? *An International Comparison of Urban Regeneration Strategies*, *Routledge*

Sennett, R., 2006, 'The open city', in *Urban Age*. London: Cities Programme, *London School of Economics and Political Science*

Swyngedouw, E., Moulaert, F., Rodriguez, A., 2002, Neoliberal urbanization in Europe: large-scale urban development projects and the new urban policy. *Antipode*, 34 (3): 542-577, doi: 10.1111/1467-8330.00254



Zukin, S., 1995, *The cultures of cities*, Oxford, *Blackwell*

Ε.Σ.Α (Εμπορικός Σύλλογος Αθηνών) για την επαναλειτουργία των καταστημάτων,
Έρευνα - Μάιος 2020

Λεοντίδου, Λ., 1986, Αναζητώντας τη χαμένη εργασία: η κοινωνιολογία των πόλεων στη μεταπολεμική Ελλάδα, *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 60 (60): 72-109, /doi.org/10.12681/grsr.905

Μαντουβάλου, Μ., 1996, Κρίση του κέντρου πόλης; Το κέντρο της πόλης και η Χάρτα της Αθήνας, Εισήγηση στο εθνικό προσυνέδριο που διοργάνωσε ο Δήμος Αθηναίων: Προς τη Νέα Χάρτα της Αθήνας: Από την «οργανική πόλη» στην πόλη των πολιτών

Μπαλαούρα, Ο., 2018, Η γεωγραφία της μεταποιητικής δραστηριότητας στην Αθήνα. Περιφερειακή ανάλυση και εμπειρική έρευνα σε τοπικά παραγωγικά συστήματα την περίοδο της κρίσης, Διδακτορική Διατριβή, *IUAV*

Τάσσης, Χ., 2010, Η Ελλάδα τη δεκαετία του '80. Κοινωνικό, πολιτικό και πολιτισμικό λεξικό, *Το πέρασμα*

Τριάντης, Λ., 2017, Το θεσμικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού για Κέντρο της Αθήνας: Όψεις του στρατηγικού και του κανονιστικού σχεδιασμού, *Athens Social Atlas*



ΕΝΑ

Ινστιτούτο
Εναλλακτικών
Πολιτικών

ΕΝΑ Ινστιτούτο
Εναλλακτικών Πολιτικών
Ζαλοκώστα 8, 106 71 Αθήνα,
+30 210 364 7912

info@enainstitute.org
www.enainstitute.org

