

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ – ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ
ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ –
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

Re – thinking Rethink Athens:
Μια κριτική αποτίμηση της προτεινόμενης
πεζοδρόμησης της Οδού Πανεπιστημίου και της
ταυτόχρονης δημιουργίας γραμμής Τραμ
Σύνταγμα - Πατήσια

Τσαγκίρης Ιωάννης

Επιβλέπων Καθηγητής: Σαρηγιάννης Γεώργιος

Αθήνα, 2015

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η οδός Πανεπιστημίου είναι από τους σημαντικότερους και ιστορικότερους οδικούς άξονες του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας, ο οποίος συνδέει τις δύο πιο εμβληματικές πλατείες της Αθήνας, την πλατεία Ομονοίας με την πλατεία Συντάγματος. Τα τελευταία χρόνια προωθείται η ιδέα της πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου με την ταυτόχρονη δημιουργία γραμμής Τραμ που θα ξεκινάει από το Σύνταγμα και θα καταλήγει στα Άνω Πατήσια. Η ιδέα αυτή είχε σαν αφετηρία ένα ερευνητικό πρόγραμμα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου με επιστημονικό υπεύθυνο τον κ. Τουρνικιώτη, το οποίο ερευνητικό αποτέλεσε με τη σειρά του τον προπομπό ενός διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού με την επωνυμία «Rethink Athens», και ο οποίος αφορούσε ακριβώς στην υλοποίηση της αρχικής ιδέας όπως αυτή αποτυπωνόταν στο προαναφερθέν ερευνητικό πρόγραμμα. Η προοπτική της πεζοδρόμησης της Οδού Πανεπιστημίου δημιούργησε σχεδόν άμεσα δύο αντιμαχόμενα «στρατόπεδα», με το ένα να αποτελείται από ένθερμους υποστηρικτές της εν λόγω παρέμβασης και το άλλο από σφοδρούς πολέμιους της. Οι υπερασπιστές της πρότασης εστιάζουν στην αναβάθμιση του Κέντρου μέσω της διαδικασίας αυτής ενώ όσοι στέκονται απέναντί της αναδεικνύουν μια σειρά από προβλήματα που θα επιφέρει η υλοποίησή της. Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση των ζητημάτων που θέτουν και οι μεν και οι δε, όπως και μια αποτύπωση του δημόσιου λόγου γύρω από το συγκεκριμένο ζήτημα, από την πρώτη εξαγγελία μέχρι την σημερινή αναβολή, μέσα από δηλώσεις πολιτικών και ανακοινώσεις των εμπλεκόμενων φορέων, αλλά και την εκτεταμένη αρθρογραφία σε εφημερίδες και περιοδικά, τόσο επιστημονικά, όσο και γενικότερου ενδιαφέροντος. Στη συνέχεια θα ιχνηλατηθεί και η περίπτωση της δημιουργίας της γραμμής Τραμ Σύνταγμα - Πατήσια, μια παράμετρος που, αν και περιλαμβάνεται στην πρόταση του Rethink και θα επιτελέσει σημαντικό ρόλο στην λειτουργία της πόλης, αν τελικά υλοποιηθεί, έχει μείνει εν πολλοίς έξω από τη διαφωνία περί της αναγκαιότητας ή όχι του έργου. Ακόμα θα μελετηθούν ενδεικτικά περιπτώσεις ευρωπαϊκών πόλεων που έχουν γραμμές Τραμ στο ιστορικό τους κέντρο, όπως το Άμστερνταμ, το Βερολίνο και η Κωνσταντινούπολη. Τέλος θα επιχειρηθεί να γίνει μια συνολική αποτίμηση της πρότασης και να διερευνηθούν οι πιθανές μελλοντικές επιπτώσεις είτε από την ολοκλήρωσή του είτε, αντίθετα, από την εγκατάλειψή του, μια προοπτική που δεν απέχει πολύ από την πραγματικότητα καθώς στην παρούσα συγκυρία το έργο έχει «παγώσει» από τη στιγμή που δεν έχουν εξασφαλιστεί τα απαιτούμενα κονδύλια για την υλοποίησή του.

ABSTRACT

Panepistimiou Street is one of the most significant and historical roads of the urban area of Athens, as it connects two of the most emblematic squares of the city, Omonoia Square and Syntagma Square. During the last five years, the idea of pedestrianization of this street and the creation of a tramway route from Syntagma Square to Ano Patissia is promoted. This idea derived from a survey conducted by the EMP and the professor P. Tournikiotis, which led to an international contest named “Rethink Athens”. The perspective of this intervention created almost instantly two “battling sides”, the ones that were fervently in favor of it, and the ones that were adamant against it. The supporters of the proposal focus on the upgrade of the city center that will occur if it’s created, while the opponents point out a series of problems it will bring along. The aim of this thesis is to examine the issues raised by both categories and to record the public discourse around this issue, since the first announcement to today’s deferment, through political statements, official texts and articles written in magazines and newspapers. It will also examine the proposed creation of the tramway line Syntagma –Ano patissia, a parameter that, although included in the proposal of Rethink and will perform an important role in the function of the city if finally implemented, has largely stayed out of the dispute concerning the necessity or not of the project. Furthermore, there will be a study of other European cities that have tramway lines in their historical center, such as Amsterdam, Berlin and Istanbul. Finally, there will be an attempt to make an overall assessment of the proposal and to explore the possible future effects or completion or, conversely, the abandonment of the project, a perspective that is not far from reality as in the current situation the project is "frozen" since the necessary funds for its implementation have not been ensured.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον καθηγητή κ. Γ. Σαρηγιάννη για τη βοήθεια και τις συμβουλές του, όπως και για την πληθώρα σχετικού υλικού με το οποίο με εφοδίασε καθ’ όλη τη διάρκεια συγγραφής αυτής της διπλωματικής εργασίας, αλλά και τη συμπαράστασή του σε όλα τα χρόνια σπουδών μου, τόσο σε προπτυχιακό, όσο και σε μεταπτυχιακό επίπεδο.

Ακόμα θα ήθελα να ευχαριστήσω τους καθηγητές κ. Ι. Πολύζο και κ. Π. Ψαράκη για τις πολύτιμες και εύστοχες παρατηρήσεις τους πάνω στη δουλειά αυτή, παρατηρήσεις που τη βελτίωσαν κατά πολύ σε σχέση με το αρχικά της στάδια.

Τέλος θα ήθελα να πω από καρδιάς ένα μεγάλο ευχαριστώ και στη Μ. , χωρίς τη βοήθεια της οποίας τίποτα από όλα αυτά δεν θα είχε επιτευχθεί.

Πίνακας περιεχομένων

1. Εισαγωγή.....	4
2. Ιστορική Αναδρομή.....	7
3. Η Πανεπιστημίου σήμερα	13
3.1 Τα Κτίρια.....	13
3.2 Η Κυκλοφορία.....	21
4. Το Χρονικό του Re – Think.....	35
5. Οι αντιδράσεις.....	51
6. Η παράμετρος Τραμ.....	61
6.1 Γιατί ξανά Τραμ;.....	61
6.2 Τραμ σε κέντρα άλλων πόλεων.....	70
7. Συμπεράσματα	79
8. Αναφορές	82
9. Παράρτημα.....	86

1. Εισαγωγή

Η Οδός Πανεπιστημίου είναι από τους σημαντικότερους και ιστορικότερους οδικούς άξονες του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας, ο οποίος συνδέει τις δύο πιο εμβληματικές πλατείες της Αθήνας, την πλατεία Ομονοίας με την πλατεία Συντάγματος. Αυτός ο φορτισμένος ιστορικά και σημασιολογικά άξονας έχει συνδυάσει το όνομά του με εμβληματικά κτίρια, όπως η λεγόμενη «Τριλογία» του Τσίλλερ (Πανεπιστήμιο Αθηνών – Εθνική Βιβλιοθήκη – Ακαδημία των Αθηνών), με στοές που αποτελούν κύτταρα πολιτισμού (όπως η Στοά του Βιβλίου) αλλά και κυψέλες έντονης εμπορικής δραστηριότητας, με εμπορικές χρήσεις που αποτυπώνονται από τη μια μεριά σε μερικά από τα παλιότερα και μεγαλύτερα κοσμηματοπωλεία της πόλης και μεγάλα κτίρια Τραπεζών και από την άλλη σε μοντέρνα πολυκαταστήματα ρουχισμού και υπόδησης, αλλά και με κάθε είδους διαδηλώσεις και εκφράσεις κοινωνικών αιτημάτων. Πεδίο σχεδιασμών επί χάρτου των πολεοδομικών και δημοτικών αρχών για πάνω από έναν αιώνα, η Πανεπιστημίου έχει υποστεί πολλές μεταλλάξεις στη μακροχρόνια ιστορία της, αποτελώντας όμως πάντοτε ένα βασικό άξονα κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, αλλά και ένα σημείο αναφοράς για τους Αθηναίους.

Τα τελευταία χρόνια προωθείται η ιδέα της πεζοδρόμησης της Οδού Πανεπιστημίου με την ταυτόχρονη δημιουργία γραμμής Τραμ που θα ξεκινάει από το Σύνταγμα και θα καταλήγει στα Άνω Πατήσια. Η ιδέα αυτή είχε σαν αφετηρία ένα ερευνητικό πρόγραμμα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου με επιστημονικό υπεύθυνο τον κ. Τουρνικιώτη, το οποίο ερευνητικό αποτέλεσε με τη σειρά του τον προπομπό ενός διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού με την επωνυμία «Rethink Athens», και ο οποίος αφορούσε ακριβώς στην υλοποίηση της αρχικής ιδέας όπως αυτή αποτυπωνόταν στο προαναφερθέν ερευνητικό πρόγραμμα. Ο διαγωνισμός αυτός (όχι όμως και η εκτέλεση του έργου, η οποία φυσικά θα κοστίζει πολλαπλάσια χρήματα από την μελέτη του) χρηματοδοτήθηκε από το Ίδρυμα Ωνάση και έτυχε μεγάλης προβολής από τα ΜΜΕ. Η χρηματοδότηση αυτή συνέπεσε χρονικά με την έναρξη των εργασιών για την κατασκευή του Ιδρύματος «Σταύρος Νιάρχος» στο

παραλιακό μέτωπο – όπου θα μεταστεγαστεί η Εθνική Λυρική Σκηνή, μεταξύ άλλων- κάτι που ασφαλώς δεν είναι τυχαίο, και εντάσσεται σε έναν ιδιότυπο «ανταγωνισμό» των δύο Ιδρυμάτων.

Η προοπτική της πεζοδρόμησης της Οδού Πανεπιστημίου δημιούργησε σχεδόν άμεσα δύο αντιμαχόμενα «στρατόπεδα», με το ένα να αποτελείται από ένθερμους υποστηρικτές της εν λόγω παρέμβασης και το άλλο από σφοδρούς πολέμιούς της. Οι υπερασπιστές της πρότασης εστιάζουν στην αναβάθμιση του Κέντρου μέσω της διαδικασίας αυτής ενώ όσοι στέκονται απέναντί της αναδεικνύουν μια σειρά από προβλήματα που θα επιφέρει η υλοποίησή της. Το “Rethink Athens” διαφημίστηκε από τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης, τους πολιτικούς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης αλλά και του κεντρικού πολιτικού σκηνικού και γενικά από τους διαμορφωτές της κοινής γνώμης, σαν μια κοσμοϊστορική επέμβαση που θα αλλάξει το πρόσωπο του Κέντρου, ανακόπτοντας την ταχεία πορεία παρακμής του. Η χρηματοδότηση της μελέτης μέσω διαγωνισμού από το Ίδρυμα Ωνάση συνετέλεσε σε μεγάλο βαθμό στην παγίωση της άποψης αυτής τόσο σε ακαδημαϊκούς κύκλους, όσο και στη συνείδηση του μέσου πολίτη – υποκειμένου μετά και από τον βομβαρδισμό «πληροφόρησης» γύρω από το θέμα.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η διερεύνηση των ζητημάτων που θέτουν και οι μεν και οι δε, όπως και μια αποτύπωση του δημόσιου λόγου γύρω από το συγκεκριμένο ζήτημα, από την πρώτη εξαγγελία μέχρι την σημερινή αναβολή, μέσα από δηλώσεις πολιτικών και ανακοινώσεις των εμπλεκόμενων φορέων, αλλά και την εκτεταμένη αρθρογραφία σε εφημερίδες και περιοδικά, τόσο επιστημονικά, όσο και γενικότερου ενδιαφέροντος. Στη συνέχεια θα ιχνηλατηθεί και η περίπτωση της δημιουργίας της γραμμής Τραμ Σύνταγμα - Πατήσια, μια παράμετρος που, αν και περιλαμβάνεται στην πρόταση του Rethink και θα επιτελέσει σημαντικό ρόλο στην λειτουργία της πόλης, αν τελικά υλοποιηθεί, έχει μείνει εν πολλοίς έξω από τη διαφωνία περί της αναγκαιότητας ή όχι του έργου. Ακόμα θα μελετηθούν ενδεικτικά περιπτώσεις ευρωπαϊκών πόλεων που έχουν γραμμές Τραμ στο ιστορικό τους κέντρο και θα επιχειρηθεί μια σύγκριση με την περίπτωση της Αθήνας. Τέλος θα επιχειρηθεί να γίνει μια συνολική αποτίμηση της πρότασης και να διερευνηθούν οι πιθανές μελλοντικές επιπτώσεις είτε από την ολοκλήρωσή του είτε, αντίθετα, από την εγκατάλειψή του, μια προοπτική που δεν απέχει πολύ από την πραγματικότητα καθώς στην παρούσα συγκυρία το έργο έχει

«παγώσει» από τη στιγμή που δεν έχουν εξασφαλιστεί τα απαιτούμενα κονδύλια για την υλοποίησή του.

Για την επίτευξη του σκοπού αυτού θα χρησιμοποιηθούν πηγές που μας δίνουν μια εικόνα για το πώς ήταν η οδός Πανεπιστημίου άλλοτε, τα σχέδια και οι μελέτες που κατά καιρούς έχουν προταθεί για τη διαμόρφωσή της, αλλά και διάφορα άρθρα που γράφτηκαν από πολεοδόμους, αρχιτέκτονες, συγκοινωνιολόγους ή δημοσιογράφους για το ζήτημα και δημοσιεύτηκαν στον ημερήσιο και κυριακάτικο Τύπο. Θα αναλυθεί ακόμα το χρονικό του Rethink Athens, από την πρώτη εξαγγελία του έργου μέχρι την (προσωρινή;) ματαίωση. Θα επιχειρηθεί να γίνει μια καταγραφή των απόψεων των καταστηματαρχών και των πελατών των μαγαζιών της περιοχής όσον αφορά στην πεζοδρόμηση. Θα γίνει επίσης έρευνα σε συγκοινωνιακές μελέτες που αναδεικνύουν τον κρίσιμο ρόλο που μπορεί και πρέπει να παίζει η οδός Πανεπιστημίου στην ανάληψη του μεταφορικού φορτίου της πρωτεύουσας. Ακόμα θα γίνει μια παρουσίαση των γραμμών Τραμ στα κέντρα άλλων ευρωπαϊκών πόλεων, όπως του Άμστερνταμ, του Βερολίνου και της Κωνσταντινούπολης. Τέλος θα εξαχθούν κάποια συμπεράσματα τόσο για την πεζοδρόμηση όσο και για την δρομολόγηση της γραμμής του Τραμ.

2. Ιστορική Αναδρομή

Η Οδός Πανεπιστημίου μέχρι και τα μισά του περασμένου αιώνα ήταν απλώς ένα ρέμα στους πρόποδες του Λυκαβηττού. Είχε αρχίσει όμως να ωριμάζει η ιδέα της επιχωμάτωσής του, και όταν τελικά αυτή πραγματοποιήθηκε, φυτεύτηκαν και από τις δύο πλευρές του δεντροστοιχίες από λεπτόφυλλες πιπεριές και ονομάστηκε οδός «Βουλεβαρδίου». Το όνομα αυτό προήλθε από την ελληνική απόδοση της γαλλικής λέξης «boulevard», που σημαίνει πλατύς, δενδροφυτευμένος δρόμος για περίπατο, αλλά και λεωφόρος. Το όνομα «Πανεπιστημίου» το πήρε αργότερα. Από τη μία μεριά έστεκαν (η δημιουργήθηκαν στην πορεία του χρόνου) τα κτίρια της Βιβλιοθήκης, της Ακαδημίας, του Πανεπιστημίου, του Οφθαλμιατρείου, της εκκλησίας των Καθολικών και το Μέγαρο Σλήμαν και από την άλλη τα αρχοντικά του Μελά, του Ραγκαβή, του Σερπιέρη και των Μαυρομιχάληδων. Στα σημεία που στέκονται σήμερα το Μέγαρο Μελά και το κτίριο της Αρχαιολογικής Εταιρείας υπήρχαν πριν λαχανόκηποι με μάντρες από ξερολιθιές.

Στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, στη γωνία των οδών Πανεπιστημίου και Αγγέσμου (η σημερινή Βουκουρεστίου) εγκαταστάθηκε το πρώτο εργοστάσιο παραγωγής και παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, με την επωνυμία «Γενική Εταιρεία Εργοληψιών». Για πολλά χρόνια, μέχρι και τη δεκαετία του 1930, η αρχή της οδού Πανεπιστημίου, από τη λεωφόρο Βασιλίσσης Σοφίας μέχρι τη Βουκουρεστίου, ήταν πιο γνωστή σαν «τα στενά των Δαρδανελλίων». Το όνομα αυτό οφειλόταν στη μεγάλη κίνηση που είχαν δημιουργήσει στο σημείο αυτό του δρόμου δύο αντικριστά κοσμικά κέντρα. Αργότερα προστέθηκε άλλο ένα, το «Αμπασαντέρ», στη γωνία Πανεπιστημίου και Βουκουρεστίου, το οποίο επεχείρησε να δώσει στην περιοχή μια προσποιητή ξενόφερτη αριστοκρατικότητα, προσπαθώντας να καθιερώσει το γκαρσόνι με το φράκο, τη μουσική συντροφιά του βιολοντσέλου, το απαραίτητο ακριβό και εξεζητημένο ντύσιμο του πελάτη. Στην οδό Πανεπιστημίου (και συγκεκριμένα στη γωνία με την οδό Κοραή) εμφανίστηκε ακόμα και το πρώτο καμπαρέ της Αθήνας, το «Φολί ντ' Ιβέρ» (Παπαϊωάννου 1984).

Το όνομα της οδού Πανεπιστημίου είναι συνδεδεμένο με πολλές πρωτιές ακόμα. Εδώ άνοιξε το πρώτο περίπτερο στην Αθήνα (το 1911). Στον αριθμό 64

λειτούργησε επί Κατοχής το μεγαλύτερο παράνομο καζίνο της πόλης. Τα επιβλητικά και μεγαλοπρεπή κτίρια που είχαν χτιστεί στα τέλη του 19^{ου} και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα προσέδιδαν στον δρόμο αυτό ένα κύρος και μια αίγλη που λίγοι ακόμα δρόμοι στην Αθήνα μπορούσαν να ισχυριστούν ότι κατέχουν. Η δρομολόγηση του Τραμ, που ήταν ακόμα ένας νεωτερισμός για την εποχή, ενίσχυε αυτό το κύρος και την σπουδαιότητα της οδού Πανεπιστημίου στα μάτια των Αθηναίων, καθιστώντας την από πολύ νωρίς κομβικό σημείο της πόλης και σημαντικό τοπόσημο.



Η νεοκλασική Αθήνα. Η Τριλογία, το Τραμ, κάποιοι αστοί Αθηναίοι.

Πηγή: Πίνακας του Π. Μαθιόπουλου,
συλλογή Κουτλίδη της Εθνικής Πινακοθήκης

Αλλά στην οδό Πανεπιστημίου έλαβαν χώρα από πολύ νωρίς και πολιτικές διαμαρτυρίες. Μια από τις πρώτες ήταν τα περίφημα «Σκιαδικά», όπως ονομάστηκαν τα επεισόδια μεταξύ της μαθητιώσας νεολαίας και της Χωροφυλακής, που συνέβησαν στις 10 και 11 Μαΐου του 1859. Η διαμάχη ήταν ανάμεσα σε νεολαίους που φόραγαν ψάθινα καπέλα από τη Σκύρο (τα «σκιάδια») κι όχι κατασκευασμένα στο εξωτερικό, όπως τα ψηλά άσπρα καπέλα που φορούσαν οι καθεστωτικοί, οι λεγόμενοι «Αυστριακοί». Τα σκιάδια έγιναν γρήγορα σήμα κατατεθέν της προοδευτικής νεολαίας των Αθηνών, των «Γαριβαλδινών», που έτσι εκδήλωναν την αντίθεσή τους στην απολυταρχική δυναστεία του Όθωνα. Τα επεισόδια ξεκίνησαν στο Πεδίο του Άρεως αλλά γρήγορα μεταφέρθηκαν στα Προπύλαια του Πανεπιστημίου, όπου έγινε διαδήλωση την επόμενη ημέρα. Μετά την διαδήλωση έχουμε την πρώτη στα χρονικά καταγεγραμμένη κατάληψη του Πανεπιστημίου αλλά

και την εισβολή σε αυτό του Στρατού και της Χωροφυλακής. Η εισβολή αυτή θα ξεσηκώσει θύελλα αντιδράσεων και θα είναι η αφορμή να ξεκινήσει για πρώτη φορά στη χώρα η συζήτηση περί πανεπιστημιακού ασύλου. Σε συζήτηση στη Γερουσία, ο Δ. Χρηστίδης θα αποδοκιμάσει τα αστυνομικά μέτρα της κυβέρνησης, μιλώντας για έφοδο του στρατού «κατά του ασύλου τούτου των επιστημών». «Αυτά τα σκηνώματα της παιδείας ως και εκείνα της θρησκείας εθεωρήθησαν πανταχού ιερά άσυλα, και ποτέ η ένοπλος δύναμις δεν συγχωρείται να εισβάλη εις αυτά διά να πολεμήση μάλιστα παιδάρια. Δεν ήσαν έπειτα εν τω Πανεπιστημίω, ούτε όπλα, ούτε ράβδοι, ούτε πέτραι, και ποίον λόγον είχαν τότε να διατάξωσι κατά των αθών τούτων όντων την στρατιωτικήν έφοδον;» (Λάμπας 2004: 509).

Η πρώτη λοιπόν αναφορά της οδού Πανεπιστημίου στην Ιστορία είναι για μια διαμαρτυρία που κινούνταν σε προοδευτική κατεύθυνση. Δεν μπορεί να ειπωθεί το ίδιο βέβαια και για τη δεύτερη εμφάνιση του ίδιου χώρου στα ιστορικά χρονικά, που συνέβη 42 χρόνια αργότερα. Ο χώρος μπροστά από το Πανεπιστήμιο αποτέλεσε θέατρο σφοδρών συγκρούσεων μεταξύ διαδηλωτών και Χωροφυλακής κατά τη διάρκεια των «Ευαγγελικών», το 1901. Με την ονομασία αυτή έμειναν στην Ιστορία τα αιματηρά επεισόδια που ξέσπασαν με αφορμή την απόπειρα μεταγλώττισης των Ευαγγελίων στη δημοτική γλώσσα. Για άλλη μια φορά οι διαδηλωτές κατέλαβαν το κτίριο του Πανεπιστημίου, όπου και παρέμειναν επί τρεις ημέρες, μέχρι να αποχωρήσουν στο τέλος ειρηνικά. Άμεσο αποτέλεσμα των επεισοδίων ήταν η πτώση της «τρικουπικής» κυβέρνησης Θεοτόκη.



Τα Ευαγγελικά (1901)

Πηγή: <http://www.sansimera.gr/articles/27>

Η οδός Πανεπιστημίου συνέχισε να έχει πρωτεύοντα ρόλο στις διαδηλώσεις και στις κινητοποιήσεις και στον Μεσοπόλεμο αλλά ακόμα και κατά τη διάρκεια της Κατοχής. Από τον χώρο μπροστά στο κτίριο της Τράπεζας της Ελλάδας ξεκίνησε στις 22 Ιουλίου του 1943 το συλλαλητήριο του ΕΑΜ κατά της επέκτασης της βουλγαρικής ζώνης κατοχής στην Κεντρική Μακεδονία, ως τον ποταμό Αξιό.



Διαδήλωση του ΕΑΜ κατά της επέκτασης της Βουλγαρικής Κατοχής (Ιούλιος 1943)

Πηγή: <http://tvxs.gr>

Αλλά και μεταπολεμικά, από τα «Ιουλιανά» του 1965 και τις μεγάλες διαδηλώσεις που συντάραζαν την πρωτεύουσα εκείνο το καλοκαίρι με αφορμή την σύγκρουση Γεωργίου Παπανδρέου και Βασιλιά (η δολοφονία του Σωτήρη Πέτρουλα έγινε ακριβώς αποκάτω, στην οδό Σταδίου), μέχρι τις εργατικές διεκδικήσεις κατά τη διάρκεια της Μεταπολίτευσης, τα Προπύλαια του Πανεπιστημίου αποτελούσαν χώρο διεκδίκησης και αγώνα για μια σειρά από αιτήματα, όντας η συνήθης αφετηρία διαδηλώσεων, συλλαλητηρίων, διαμαρτυριών και πορειών. Αυτό το φαινόμενο συνεχίζεται με αμείωτη ένταση ως τις μέρες μας, δίνοντας μια άλλη δυναμική στο δημόσιο χώρο της οδού Πανεπιστημίου και δημιουργώντας μια παράμετρο η οποία προφανώς δεν αφήνει ασυγκίνητους ούτε τους εμπνευστές του «Rethink Athens», αλλά ούτε (πολύ περισσότερο) και τους πολέμιούς του, όπως θα δούμε αναλυτικότερα στη συνέχεια.



Ιουλιανά 1965: Συγκέντρωση στα Προπύλαια
Πηγή: Φωτογραφικό Αρχείο ΑΣΚΙ



Διαδήλωση στα Προπύλαια τη δεκαετία του 1980
Πηγή: <http://istorikesphotografies.blogspot.gr>



Πανεκπαιδευτικό συλλαλητήριο στα Προπύλαια, 2014

Πηγή: <http://www.paraskhnio.gr>



ΜΑΤ και διαδηλωτές στα Προπύλαια, 2013

Πηγή: <http://www.iefimerida.gr>

3. Η Πανεπιστημίου σήμερα

3.1 Τα Κτίρια

Ανάμεσα στα ιστορικά κτίρια της Οδού Πανεπιστημίου δεσπόζουσα θέση κατέχει η «Τριλογία» των Τσίλλερ και Χάνσεν. Πρόκειται για τρία κτίρια που σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν από τους δύο αυτούς αρχιτέκτονες στα τέλη του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ου, και τα οποία στεγάζουν σήμερα την έδρα του Πανεπιστημίου Αθηνών, την Ακαδημία Αθηνών και την Εθνική Βιβλιοθήκη. Η Εθνική Βιβλιοθήκη ιδρύθηκε από τον Ιωάννη Καποδίστρια το 1829 και στεγάστηκε αρχικά στην Αίγινα και στη συνέχεια σε διάφορα κτίρια στην Αθήνα, όπως στο κτίσμα του Λουτρού στη Ρωμαϊκή Αγορά μέχρι την οριστική της εγκατάσταση στο ομώνυμο κτίριο της Οδού Πανεπιστημίου, λίγα χρόνια μετά την αποπεράτωση του τελευταίου, το 1906. **Η Εθνική (ή Βαλλειάνειος, από το όνομα του βασικού χρηματοδότη της, όπως θα δούμε στη συνέχεια) Βιβλιοθήκη** αποτελείται από τρία μέρη, με το βασικότερο να είναι το κεντρικό αναγνωστήριο, στο οποίο βλέπουμε τους χαρακτηριστικούς στύλους ιωνικού ρυθμού καθώς και την επιβλητική γυάλινη οροφή. Για να φτάσει κανείς σε αυτό, περνά από τους δωρικούς κίονες – αναφορές στον Ναό του Ηφαίστου στην Αρχαία Αγορά – και φυσικά την διπλή εντυπωσιακή σκάλα. Η ανάθεση για την αρχιτεκτονική μελέτη του κτιρίου στον Θ. Χάνσεν έγινε το 1884 από τον Χ. Τρικούπη. Η οικοδόμηση άρχισε το 1887 και ολοκληρώθηκε μετά από πολλές οικονομικές δυσχέρειες δεκατέσσερα χρόνια αργότερα, το 1901. Το κύριο βάρος της χρηματοδότησης ανέλαβε ο πλούσιος έμπορος σιτηρών Π. Βαλλιάνος, μόνιμος κάτοικος Ρωσίας, ο οποίος συνεισέφερε το ποσό των 2.250.000 δρχ. Η μελέτη του Χάνσεν όμως προέβλεπε ότι για την αποπεράτωση όλων των εργασιών θα απαιτούνταν ένα ποσό γύρω στα 2.800.000 δρχ., κάτι που προς στιγμή απείλησε να ματαιώσει την εκτέλεση του έργου, αφού η κυβέρνηση δεν ήταν σε θέση να διαθέσει σχεδόν τίποτα από τον κρατικό προϋπολογισμό. Τελικά το έργο ολοκληρώθηκε αφού υπήρξαν και άλλες δωρεές από την οικογένεια Βαλλιάνου αλλά και περιορισμός της γλυπτικής διακόσμησης που περιλαμβανόταν στο αρχικό σχέδιο (Παπαϊωάννου, 1984).



Η Εθνική (Βαλλιάνειος) Βιβλιοθήκη.

Πηγή: <http://www.newsbeast.gr>

Άλλο ένα επιβλητικό οικοδόμημα στο ύψος αυτό της Πανεπιστημίου είναι η **Ακαδημία Αθηνών**, ή αλλιώς Συναία Ακαδημία, αφού η κατασκευή της χρηματοδοτήθηκε σε μεγάλο βαθμό από τις δωρεές του ομογενούς επιχειρηματία της Βιέννης Σίμωνος Σίνα (1810 – 1877), ο οποίος προσέφερε το ποσό των 5.000.000 δρχ. για να ξεκινήσει η κατασκευή του το 1859. Το 1863 όμως διακόπηκαν απότομα οι εργασίες καθώς ο Σίνας θύμωσε με την εκθρόνιση του Όθωνα. Τελικά η σύζυγός του Ιφιγένεια αποφάσισε, μετά τον θάνατό του, να συνεχίσει τη χρηματοδότηση, κι έτσι ολοκληρώθηκε το έργο το 1885, ενώ ήδη από το 1884 ο μεγάλος χωματόδρομος πίσω από την Ακαδημία πήρε το όνομά της. Το οικόπεδο αγοράστηκε στη λογική, για την τότε οδό Πανεπιστημίου, τιμή των 45 λεπτών ανά τετραγωνικό πήχη. Τα σχέδια ήταν και σε αυτή την περίπτωση του Θεόφιλου Χάνσεν, σε απομίμηση του κτιρίου του Βουλευτηρίου της Βιέννης, αλλά σε μικρότερη κλίμακα. Η επίβλεψη ξεκίνησε από τον ίδιο τον Χάνσεν, ο οποίος εγκαταστάθηκε στην Αθήνα για τον σκοπό αυτό, και ολοκληρώθηκε από τον Ερνέστο Τσίλλερ, όταν ο πρώτος αναγκάστηκε να επιστρέψει στη Βιέννη. Η Ακαδημία είναι φημισμένη για το μεγάλο αέτωμα της ιωνικού ρυθμού εισόδου της, αέτωμα που φέρει ανάγλυφες μυθολογικές παραστάσεις, αλλά και για τα αγάλματα της Αθηνάς, του Απόλλωνα, του Σωκράτη και του Πλάτωνα στον περίβολό της, έργα που φιλοτέχνησε ο γλύπτης Λεωνίδας Δρόσης. Ο ίδιος γλύπτης φιλοτέχνησε και το άγαλμα του χρηματοδότη Σίμονα Σίνα.

Rethinking Re-think Athens

Το εσωτερικό και ιδίως η αίθουσα τελετών κοσμείται με τοιχογραφίες που τα θέματά τους είναι από το μύθο του Προμηθέα, δημιουργός των οποίων ήταν ο ζωγράφος Criepenkell (Παπαϊωάννου, 1984). Αν και η ιδέα της ίδρυσης της Ακαδημίας υπήρχε ήδη από την Επανάσταση, καθώς μόλις το 1824 τριάντα ένα άτομα, συμπεριλαμβανομένων διαπρεπών λόγιων, πρότειναν στο Βουλευτικό σώμα τη δημιουργία ενός Ιδρύματος για το στόχο αυτό, το κτίριο μετά την αποπεράτωσή του παρέμεινε αχρησιμοποίητο για σχεδόν σαράντα χρόνια. Τελικά το 1926, η Ελληνική Κυβέρνηση εξαιτίας διπλωματικών αναγκών για εκπροσώπηση της χώρας στην Διεθνή Ακαδημαϊκή Ένωση, πείστηκε εν τέλει να την ιδρύσει. Με τη Συντακτική Απόφαση της 18 Μαρτίου 1926 ιδρύθηκε και επικυρώθηκε ως Ακαδημία των Επιστημών, των Γραμμάτων και των Καλών Τεχνών, ενώ με την ίδια απόφαση διορίστηκαν και τα πρώτα μέλη της, ανάμεσα στα οποία ήταν ο Φωκίων Νέγρης, ο Κωστής Παλαμάς και ο Γεώργιος Δροσίνης (*Δώδεκα κτίρια με ξεχωριστή ιστορία στην Πανεπιστημίου*, newsbeast.gr, 04/10/2014).



Η Ακαδημία Αθηνών (Συναία Ακαδημία)

Πηγή: <http://www.newsbeast.gr>

Το **Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών** είναι μια ομάδα κτιρίων που συμπληρώνουν – ολοκληρώνουν την Τριλογία, σχηματίζοντας ένα διπλό «Γ» με δύο ιστορικές αυλές οι οποίες κοσμούνται από εξωτερικά αγάλματα. Τα

Rethinking Re-think Athens

αγάλματα του Ρήγα Φεραίου και του Γρηγορίου του Ε' είναι έργα των γλυπτών Ι. Κόσσου και Λ. Φυτάλη αντίστοιχα, ενώ η τοιχογράφηση έγινε από τον Βαυαρό ζωγράφο Ραλ. Αργότερα τοποθετήθηκαν οι ανδριάντες του Γλάδστονα και του Αδαμάντιου Κοραή και ύστερα του Καποδίστρια. Η κατασκευή του κτιριακού συγκροτήματος άρχισε το 1840 σε σχέδια του Χάνσεν και με χρηματοδότηση από πλούσιους ομογενείς του εξωτερικού και ολοκληρώθηκε μόλις το 1888 (Παπαϊωάννου, 1984).. Σήμερα λειτουργεί ως έδρα του Πανεπιστημίου Αθηνών, στεγάζοντας την Πρυτανεία, τη Σύγκλητο, αλλά και την Αίθουσα Τελετών.



Το Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Πηγή: <http://www.newsbeast.gr>

Το **Οφθαλματρείο** είναι ακόμα ένα κτίριο επί της οδού Πανεπιστημίου σε σχέδια του Θεόφιλου Χάνσεν. Τα αρχικά σχέδια ήταν βασισμένα σε νεοκλασικό ελληνικό ρυθμό, όμως μετά από επιθυμία του Όθωνα ο Λύσα00νδρος Καυταντζόγλου που ανέλαβε την υλοποίηση του έργου άλλαξε το ρυθμό σε βυζαντινό. Ο ιδιαίτερος βυζαντινισμός του έρχεται σε πλήρη αντίθεση με τον νεοκλασικισμό της Τριλογίας. Το χτίσιμο του διήρκεσε από το 1847 έως το 1854, ενώ η τοποθέτησή του έγινε κοντά στο κτίριο του Πανεπιστημίου, για να μπορούν να κάνουν άσκηση οι φοιτητές της Ιατρικής. Αρχικά το κτίριο ήταν μονώροφο, αλλά αργότερα (το 1868) προστέθηκε άλλος ένας όροφος σε σχέδια του αρχιτέκτονα Κ. Μεταξά. Μεταγενέστερες

Rethinking Re-think Athens

προσθήκες είναι ένα υπερώο στο δώμα (1881) και το βοηθητικό κτίσμα των εξωτερικών ιατρείων (1915). Η δαπάνη της ανέγερσης, η οποία ανήλθε στο ποσό των 35.610,50 δρχ., αναλήφθηκε για άλλη μια φορά από ιδιώτες, όπως ο Γεώργιος Σίνας, ο Σίμωνας Σίνας, ο Άγγλος οφθαλμίατρος και φιλέλληνας Νέγκλερπυ και άλλοι. Σκάνδαλο για την εποχή αποτέλεσε η τιμή που πληρώθηκε για την αγορά του οικοπέδου, καθώς έφτασε στην υψηλή για την εποχή αντίτιμο των 4 δρχ. ανά τετραγωνικό πήχη. Το 1854, μετά από απόφαση του δημοτικού συμβούλιου της πρωτεύουσας, ο δρόμος ανάμεσα στο Οφθαλμιατρείο και την Ακαδημία ονομάστηκε οδός Σίνα, προς τιμή της οικογένειας των ευεργετών (Παπαϊωάννου, 1984).



Το Οφθαλμιατρείο Αθηνών
Πηγή: <http://www.newsbeast.gr>

Ακόμα ένα επιβλητικό κτίριο της οδού Πανεπιστημίου είναι το **Αρσάκειο Παρθεναγωγείο**, στη γωνία των οδών Πανεπιστημίου και Πεσμαζόγλου. Το κτίριο οικοδομήθηκε στη διάρκεια των ετών 1846-1852 για λογαριασμό της Φιλεκπαιδευτικής Εταιρείας, σε σχέδια του Λύσανδρου Καυταντζόγλου. Τη χρηματοδότηση της κατασκευής του ανέλαβε ο ομογενής επιχειρηματίας Απόστολος Αρσάκης, από όπου πήρε το και το κτίριο το όνομά του. Για την οικοδόμηση του κτιρίου, χρησιμοποιήθηκαν πέτρες από την Ακρόπολη, ενώ χαρακτηριστική είναι η κεντρική του πόρτα, διακοσμημένη με δωρικούς ημικίονες, πάνω από τους οποίους

Rethinking Re-think Athens

υπάρχει αέτωμα διακοσμημένο με την κεφαλή της θεάς Αθηνάς. Το κτίριο θεωρείται από ιστορικούς τέχνης και αρχιτέκτονες ως η αυθεντικότερη έκφραση ενός «εξελληνισμένου νεοκλασικισμού». Στην πρόσοψή του χτίστηκαν το 1936 εμπορικά καταστήματα τα οποία κατεδαφίστηκαν το 1984 στο πλαίσιο της αποκατάστασής του. Μετά το πέρας αυτών των εργασιών και μέχρι σήμερα, το κτίριο αξιοποιείται από το ελληνικό δημόσιο, καθώς εκεί στεγάζεται το Συμβούλιο της Επικρατείας.



Το Αρσάκειο παρθεναγωγείο
Πηγή: <http://www.newsbeast.gr>

Σημαντική θέση ανάμεσα στα ιστορικά κτίρια της οδού Πανεπιστημίου είναι το περίφημο **Μέγαρο Σλήμαν**, το οποίο κτίστηκε για λογαριασμό του διάσημου αρχαιολόγου και ανασκαφέα των Μυκηνών και της Τροίας από το 1879 έως το 1888 σε σχέδια του Τσίλερ. Ο τελευταίος προσπάθησε να δώσει στο εξωτερικό του μεγάρου αναγεννησιακή μορφή, ενώ στο εσωτερικό η Πομπηϊανή διακόσμηση συνυπήρχε με μωσαϊκά εμπνευσμένα από τον αρχαίο ελληνικό πολιτισμό (Παπαϊωάννου, 1984). Το κτίριο, το οποίο αποτέλεσε το πλουσιότερο για την εποχή ιδιωτικό έργο της Αθήνας, ονομάστηκε «Ιλίου Μέλαθρον» και πουλήθηκε από τους απογόνους του Σλήμαν στο ελληνικό Δημόσιο το 1927, στεγάζοντας κατά σειρά τον Άρειο Πάγο και την Εισαγγελία Εφετών. Το 1935 το κτίριο υπέστη ορισμένες μετατροπές, αφαιρέθηκαν τα αγάλματα αρχαίων θεών που υπήρχαν στο μπροστινό

Rethinking Re-think Athens

του μέρος, ενώ το 1984 περιήλθε στην δικαιοδοσία του Υπουργείου Πολιτισμού. Ένα χρόνο αργότερα πραγματοποιήθηκε μια πρώτη αποκατάστασή του, ενώ η δεύτερη ολοκληρώθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 2010. Σήμερα το κτίριο στεγάζει το Νομισματικό Μουσείο Αθηνών, διαθέτοντας και ένα καφέ στον υπέροχο κήπο του.



Το Νομισματικό Μουσείο (Ιλίου Μέλαθρον)

Πηγή: <http://www.autoclubrental.gr>

Δίπλα στο Οφθαλμιατρείο βρίσκεται και λειτουργεί ακόμα και μέχρι τις μέρες μας ο καθολικός ναός του **Αγίου Διονυσίου**. Ο Καθολικός εφημέριος της προηγούμενης εκκλησίας, στους Αέρηδες της Πλάκας, πείστηκε από τις αρχές να αγοράσει το οικοπέδο για την ανέγερση του ναού στην καινούργια τότε οδό Πανεπιστημίου, κάτι το οποίο τον δυσαρέστησε καθώς δεν ήθελε να αναερθεί η σημαντικότερη εκκλησία των Καθολικών στα «κατσάβραχα». Μετά από πιέσεις του ίδιου του Όθωνα η αγορά του οικοπέδου έγινε τελικά, αλλά σε υψηλή για την εποχή και την περιοχή τιμή, κάτι που προκάλεσε την επίπληξη του εφημερίου από τον επίσκοπο Σύρας. Η κατασκευή του άρχισε το 1854 σε σχέδια του φημισμένου Γερμανού αρχιτέκτονα Κλέντσε και έφτασε σε ένα αρκετά προχωρημένο σημείο το 1864, οπότε και εγκαινιάστηκε. Είχε μεσολαβήσει η παρέμβαση του Λύσανδρου Καντατζόγλου το 1858, ο οποίος πρότεινε μια παραλλαγή του αρχικού σχεδίου σε μικρότερες διαστάσεις και στη συνέχεια ανέλαβε και την επίβλεψη. Αν και ημιτελής,

Rethinking Re-think Athens

ο ναός λειτούργησε για πρώτη φορά το 1865 ενώ το Ιερό βήμα, τα προπύλαια και άλλα στοιχεία δεν συμπληρώθηκαν παρά την περίοδο 1875 – 1891. Οι προσθήκες συνεχίστηκαν μέχρι και τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα, ενώ το 1960 επιχειρήθηκε μια σημαντική ανακαίνιση. Ο ναός είναι μια τρίκλιτη βασιλική με επιβλητική κολονάτη πρόσοψη και δεκαέξι μονόλιθες κολόνες από πράσινο τηνιακό μάρμαρο στο εσωτερικό του (Παπαϊωάννου, 1984).



Ο Άγιος Διονύσιος των Καθολικών

Πηγή: <http://didee.gr>

3.2 Η Κυκλοφορία

Η οδός Πανεπιστημίου αποτελεί εδώ και πολλά χρόνια ένα σημαντικό οδικό άξονα που αναλαμβάνει μεγάλο μέρος της διαμπερούς διέλευσης από το κέντρο της πρωτεύουσας. Ένα από τα σημαντικότερα επιχειρήματα των πολέμιων της πεζοδρόμησης αποτελεί ακριβώς αυτή η λειτουργία που επιτελεί ο συγκεκριμένος άξονας στο κυκλοφοριακό σύστημα της πόλης. Στο ζήτημα αυτό κλήθηκε να δώσει ολοκληρωμένη απάντηση το ερευνητικό έργο με τίτλο «Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημόσιες Συγκοινωνίες» το οποίο ανατέθηκε από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής στον τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής της Σχολής Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ και το οποίο ολοκληρώθηκε σε τρία μέρη. Το πρώτο παραδοτέο του συγκεκριμένου ερευνητικού έργου ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο του 2010 και επιστημονικός υπεύθυνος ήταν ο Μ. Καρλαύτης, Αναπληρωτής Καθηγητής Ε.Μ.Π, ενώ την υπόλοιπη ερευνητική ομάδα αποτελούσαν οι Α. Σταθόπουλος, Καθηγητής Ε.Μ.Π. , Κ. Κεπατσόγλου, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος, Λ. Δημητρίου, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος, Γ. Καλαφατάς, Δρ. Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος, Ε. Παπατζίκου, Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος, Χρ. Μηλιώτη Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος, Δ. Πυριαλάκου, Πολιτικός Μηχανικός και ο Ι. Κολλιούσης, Ειδικός Εφοδιαστικής Αλυσίδας.

Όπως αναφέρεται στην εισαγωγική περίληψη αυτού του πρώτου παραδοτέου, οι εργασίες του εστίασαν στην ανασκόπηση καλών πρακτικών ως προς παρεμβάσεις αντίστοιχες με την εξεταζόμενη στο παρόν ερευνητικό έργο, στη συγκοινωνιακή θεώρηση του συστήματος μεταφορών της Αθήνας με έμφαση στο κέντρο της πόλης, στην διαμόρφωση πλαισίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας για το κέντρο της Αθήνα και τέλος στον προσδιορισμό των στόχων και των ειδικότερων σεναρίων της παρέμβασης. Επίσης, αποτυπώνεται το υφιστάμενο συγκοινωνιακό σύστημα της Αθήνας και εξάγεται το συμπέρασμα οι κυκλοφοριακές συνθήκες στην περιοχή της παρέμβασης είναι δυσμενείς με εξαίρεση την ίδια τη Λ. Πανεπιστημίου, λόγω της μεγάλης κυκλοφοριακής χωρητικότητάς της. Οι συνθήκες αυτές εμφανίζονται και σε κεντρικούς άξονες περιμετρικά της περιοχής παρέμβασης. Πέρα από τα παραπάνω, η

οδός «(...)Πανεπιστημίου εξυπηρετεί και σημαντικό αριθμό γραμμών μέσων μαζικής μεταφοράς, ενώ η οποιαδήποτε παρέμβαση σε αυτή θα πρέπει να εξετάσει και θέματα όπως οι χρήσεις γης, οι κάθετες οδοί και η κυκλοφορία ταξί.» (Καρλαύτης et al, 2010: 2).

Στη συνέχεια του κειμένου αυτού που συνοψίζει τα περιεχόμενα του ερευνητικού αναφέρεται ότι διαμορφώνονται δύο πλαίσια, ένα για την εφαρμογή πολιτικών και δράσεων βιώσιμης κινητικότητας στο κέντρο της Αθήνας κι ένα για την τροποποίηση της λειτουργίας της οδού Πανεπιστημίου προς όφελος των πεζών και των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM). Για να εξυπηρετηθεί αυτή η δεύτερη προοπτική, προτείνονται και σενάρια παρέμβασης, τα οποία προκύπτουν από την ανασκόπηση καλών πρακτικών, τη συγκοινωνιακή θεώρηση της περιοχής και τη διαβούλευση με εμπλεκόμενους φορείς στο έργο (ΟΡΣΑ, ΥΠΕΚΑ, Υπουργείο Υποδομών, ΟΑΣΑ, ΕΦΣΕ, λοιποί φορείς).

Επισημαίνεται ότι στο κέντρο της Αθήνας, παρά την ύπαρξη πυκνού δικτύου αστικών συγκοινωνιών, αλλά και τη δυνητική δυνατότητα βαδίσματος για μετακίνηση εντός αυτού (κυρίως λόγω των μικρών αποστάσεων αλλά και του ανθρωπογενούς ενδιαφέροντος που παρουσιάζουν οι δραστηριότητες στους δρόμους του), η ανεπάρκεια υποδομών για χρήση μέσων χαμηλών ταχυτήτων, αλλά κυρίως η αυξημένη χρήση ΙΧ σε συνδυασμό με την επίσης ανεπαρκή διαθεσιμότητα χώρου για κίνηση και στάθμευση, οδηγούν σε συνθήκες διαβίωσης και μετακίνησης, οι οποίες δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να χαρακτηριστούν ανεκτές. Η αυξημένη χρήση ΙΧ πάλι οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο ότι παρέχεται η δυνατότητα των ΙΧ να εισέλθουν σχετικά εύκολα στο κέντρο της πόλης ή απλά να διέλθουν από αυτό με προορισμό αντιδιαμετρικά προάστια (η περίφημη «διαμπερής διέλευση»), αφού διατίθενται για το σκοπό αυτό οδικοί άξονες πολλών λωρίδων και θεωρητικά υψηλής κυκλοφοριακής ικανότητας (Πανεπιστημίου, Σταδίου και Ακαδημίας, Βασ. Κωνσταντίνου κλπ). Η παρούσα λειτουργία των εν λόγω αξόνων αποτελεί παράγοντα προσέλκυσης ΙΧ και κατά συνέπεια έχει σημαντικό μερίδιο στην δημιουργία των προαναφερθεισών συνθηκών που επικρατούν στο κέντρο της πόλης και δεν συνάδει σε καμία περίπτωση με τις αρχές και τις προοπτικές της βιώσιμης κινητικότητας, τις οποίες επιτάσσει η σύγχρονη Ευρωπαϊκή προσέγγιση για τις μετακινήσεις στον αστικό χώρο.

Η οδός Πανεπιστημίου αποκαλείται «ο πλέον σημαντικός άξονας που θα άξιζε να δοθεί στον πεζό και στην πόλη, ελεύθερος από αυτοκίνητα» (Καρλαύτης et al, 2010α: 3) λόγω της θέσης της, της ιστορίας της, της γεωμετρικής της χάραξης, της αρχιτεκτονικής της, της πολεοδομικής της σημασίας και της σημασίας της για τη δημόσια συγκοινωνία και για το δίκτυο του Τραμ. Υπενθυμίζεται ότι ο πρώτος που είχε προτείνει την πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου, αλλά και τη διέλευση Τραμ από αυτή, ήταν ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ και πολεοδόμος Α. Τρίτσης το 1982. Ακολουθώς επιχειρείται να αποκρουστεί το αντεπιχείρημα όσων είναι κατά της πεζοδρόμησης που έχει να κάνει με με την αυξημένη συμφόρηση των προς πεζοδρόμηση δρόμων, την μείωση της διαθέσιμης χωρητικότητας για τα αυτοκίνητα και την αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο λοιπό οδικό δίκτυο, καθώς η εμπειρία σε ευρωπαϊκές πόλεις έχει δείξει ότι τα κυκλοφοριακά προβλήματα μετά την εφαρμογή της πεζοδρόμησης είναι συνήθως λιγότερο σοβαρά από ότι είχε προβλεφθεί, όπως επίσης και ότι, μετά από μια αρχική περίοδο προσαρμογής, ένα μέρος της κυκλοφορίας που είχε προηγουμένως η περιοχή συνήθως «εξαφανίζεται» («εξατμίζεται»), εξαιτίας της αλλαγής της συμπεριφοράς των οδηγών ως προς τις μετακινήσεις τους, ενώ το αστικό περιβάλλον γίνεται περισσότερο βιώσιμο (European Commission, 2004).

Η πεζοδρόμηση αποτελεί σημαντικό εργαλείο αστικού σχεδιασμού και αποσκοπεί στην ανάπτυξη συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στο κέντρο μιας πόλης. Συνήθως, ως πεζοδρόμηση νοείται η απομάκρυνση της κυκλοφορίας οχημάτων από μια οδό ώστε να αποδοθεί η οδός ελεύθερη στους χρήστες για αναψυχή, πεζή διαδρομή και άλλες μη-οχλούσες δραστηριότητες. Η σημασία της πεζοδρόμησης στις αναπτυγμένες χώρες είναι ιδιαίτερη, καθώς η αυξανόμενη χρήση και πρόσβαση οχημάτων περιορίζουν συνεχώς το μερίδιο των πεζών σε αστικούς χώρους. Άλλωστε, η πεζοδρόμηση αποτελεί ενδεικνυόμενη λύση για την αναβάθμιση του αστικού χώρου, τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης και των ατυχημάτων στον αστικό χώρο.

Ο ρόλος της πεζοδρόμησης ενός οδικού τμήματος ή δικτύου αντανakλάται στην κάθε κοινωνική ομάδα που επηρεάζεται από την εφαρμογή της, καθώς και τις σχετικές με την ομάδα αυτή δραστηριότητες. Λόγου χάρη, από τη σκοπιά του λιανικού εμπορίου, η πεζοδρόμηση μπορεί να προσελκύσει πελάτες από τις γύρω περιοχές με αποτέλεσμα την ενίσχυση του, κύκλου εργασιών των να μπορεί εύκολα

Rethinking Re-think Athens

να ενισχυθεί. Από την πλευρά πάλι του αρχιτεκτονικού πολεοδομικού σχεδιασμού, η πεζοδρόμηση μπορεί να προσφέρει μια ελκυστική εικόνα και να προσθέσει αξία και δυνατότητες αναψυχής σε μια πόλη. Για τους πολίτες, οι πεζοδρομήσεις μπορούν να συμβάλουν στη δημιουργία ιδανικών χώρων για αγορές καθώς και για κοινωνικές και πολιτιστικές δραστηριότητες.



Πεζόδρομος Graben, Βιέννη

Πηγή: Καρλαύτης et al (2010), *Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημοσιές Συγκοινωνίες, Α' Παραδοτέο*

Πάνω απ' όλα, ο ουσιαστικός ρόλος της πεζοδρόμησης είναι αυτός του διαχωρισμού μεταξύ πεζών και οχημάτων ώστε να παρέχεται ένα ποιοτικό και ασφαλές περιβάλλον για τους πεζούς. Η πεζοδρόμηση βοηθά ουσιαστικά στην επίτευξη συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας καθώς παρέχει ουσιαστικά πλεονεκτήματα ως προς την ασφαλή και απρόσκοπτη μετακίνηση πεζών. Παράλληλα, τα έργα πεζοδρόμησης έχουν παράλληλα θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις όπως η μείωση του θορύβου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, λόγω της αποθάρρυνσης ή του περιορισμού της πρόσβασης των μη απαραίτητων οχημάτων. Επιπλέον, η πεζοδρόμηση συμβάλλει στην προώθηση του περπατήματος ως τρόπου μεταφοράς, καθιστώντας το περπάτημα μια ευχάριστη εμπειρία (Καρλαύτης et al, 2010 : 21).



Η πεζοδρομημένη οδός Sogestrasse στη Βρέμη

Πηγή: Καρλαύτης et al (2010), *Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημοσιές Συγκοινωνίες, Α' Παραδοτέο*

Η μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας καταλαμβάνει έκταση 412 τετραγωνικών χιλιομέτρων, στην οποία κατοικούν 3.5 εκατομμύρια κάτοικοι και παράγονται περίπου 8 εκατομμύρια μετακινήσεις σε ημερήσια βάση. Όσο για την ιδιοκτησία ΙΧ, αυτή ανέρχεται στα 440 περίπου οχήματα ανά 1000 κατοίκους. Το συγκοινωνιακό σύστημα της Αθήνας περιλαμβάνει ένα πυκνό οδικό δίκτυο (απόρροια της αστικής δομής της πόλης), κατά βάση ακτινικής μορφής, με περιορισμένο αριθμό περιφερειακών οδικών αξόνων. Η πλειοψηφία των βασικών αξόνων της πόλης (με λίγες εξαιρέσεις), έχει κατεύθυνση προς το κέντρο της πόλης ή τις παρυφές αυτού, το δε κέντρο της πόλης περικλείεται σε μεγάλο μέρος του από αριθμό κεντρικών αρτηριών, οι οποίες σχηματίζουν περιμετρική οδό. Μικρός αριθμός κεντρικών οδικών αρτηριών του λεκανοπεδίου μπορούν να χαρακτηριστούν ως ελεύθερες λεωφόροι (Αττική Οδός, Λεωφόρος Συγγρού, Λεωφόρος Ποσειδώνος, Λεωφόρος Κηφισού – Εθνική Οδός Αθηνών Λαμίας, οδός Χαμοστέρνας), ενώ η πλειοψηφία τους είναι σηματοδοτούμενες λεωφόροι με κατά περίπτωση ύπαρξη και ανισόπεδων κόμβων (όπως πχ. στη Λεωφόρο Κηφισίας). Το λοιπό οδικό δίκτυο αποτελείται από οδούς περιορισμένου πλάτους (ειδικά στο κέντρο της πόλης), με συχνές διασταυρώσεις, πυκνή σηματοδότηση και παρόδια στάθμευση.



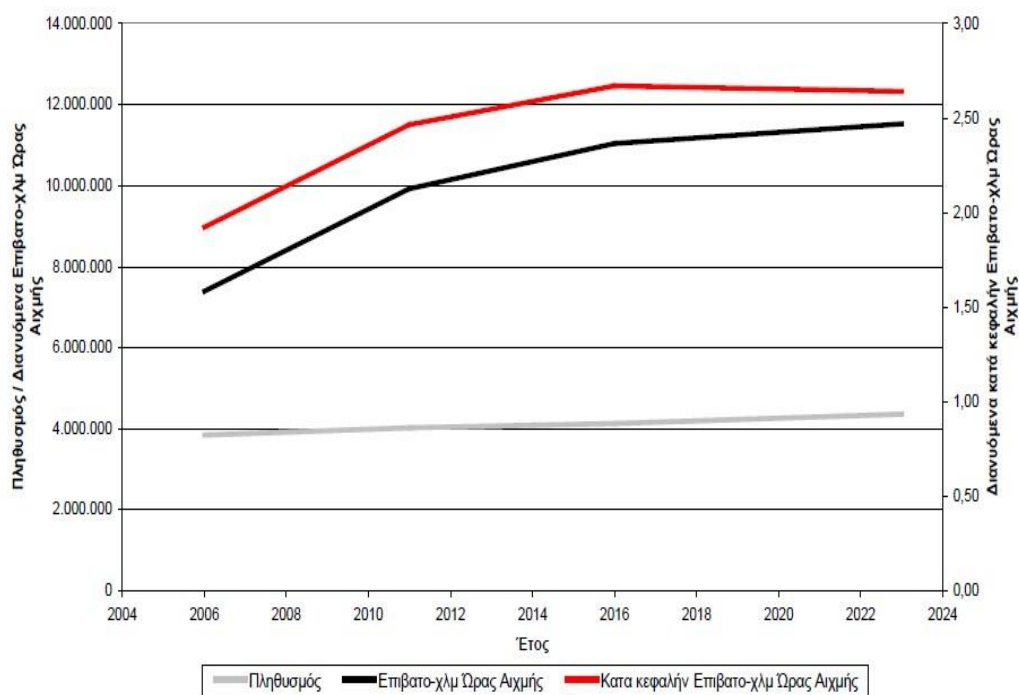
Το βασικό οδικό δίκτυο της Αθήνας

Πηγή: Καρλαύτης et al (2010), *Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημοσιές Συγκοινωνίες, Α' Παραδοτέο*

Όσο για το σύστημα αστικών συγκοινωνιών της πόλης, αυτό περιλαμβάνει τρεις γραμμές ΜΕΤΡΟ (Γραμμές 1, 2 και 3), δύο γραμμές Τραμ, μια γραμμή Προαστιακού Σιδηροδρόμου και περίπου τριακόσιες γραμμές αστικών λεωφορείων και τρόλεϊ. Οι αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας έχουν επίσης κατά βάση ακτινική μορφή, ακολουθώντας τη μορφή της πόλης και του οδικού δικτύου. Εξάιρεση αποτελεί το δίκτυο λεωφορείων, το οποίο διαθέτει και γραμμές τοπικής λειτουργίας, διασύνδεσης δήμων κλπ. Το επιβατικό σύστημα μεταφορών της Αθήνας συμπληρώνεται από περίπου 14,000 ταξί, τα οποία παρέχουν μεταφορές τύπου «πόρτα – πόρτα» με σχετικά χαμηλό κόστος και μπορούν πρακτικά να αναλάβουν υπηρεσία από οποιοδήποτε σημείο του οδικού δικτύου, δημοτικές λεωφορειακές

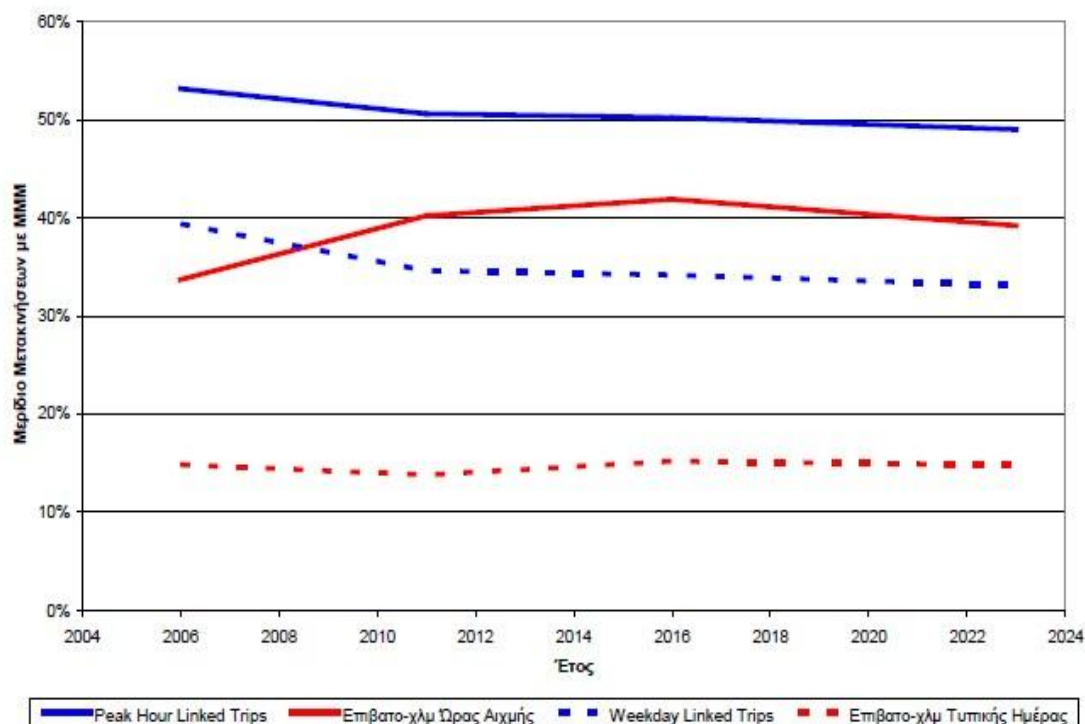
γραμμές και τοπικά δίκτυα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων στο κέντρο και στα προάστια της πόλης.

Η δυναμική μεταβολής των μετακινήσεων όπως αποτυπώνεται σε πρόσφατη μελέτη για λογαριασμό του ΟΑΣΑ (NAMA-IBI, 2009) και φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα, δείχνει ότι οι μετακινήσεις στην πόλη θα αυξηθούν κατά 50% κατά την επόμενη δεκαετία. Αντίστοιχα, σύμφωνα με την ίδια μελέτη, η απόδοση του μεταφορικού συστήματος πρόκειται να μειωθεί, ειδικότερα σε ό, τι αφορά στη μετακίνηση με ΙΧ, αφού θα υπάρξει σημαντική αύξηση του χρόνου μετακίνησης με διαφορετικά μέσα (Καρλαύτης et al, 2010: 71).



Εκτιμώμενη εξέλιξη των μετακινήσεων στην Αθήνα
 Πηγή: NAMA-IBI (2006-2009), Γενικό Σενάριο Μεταφορών Αττικής

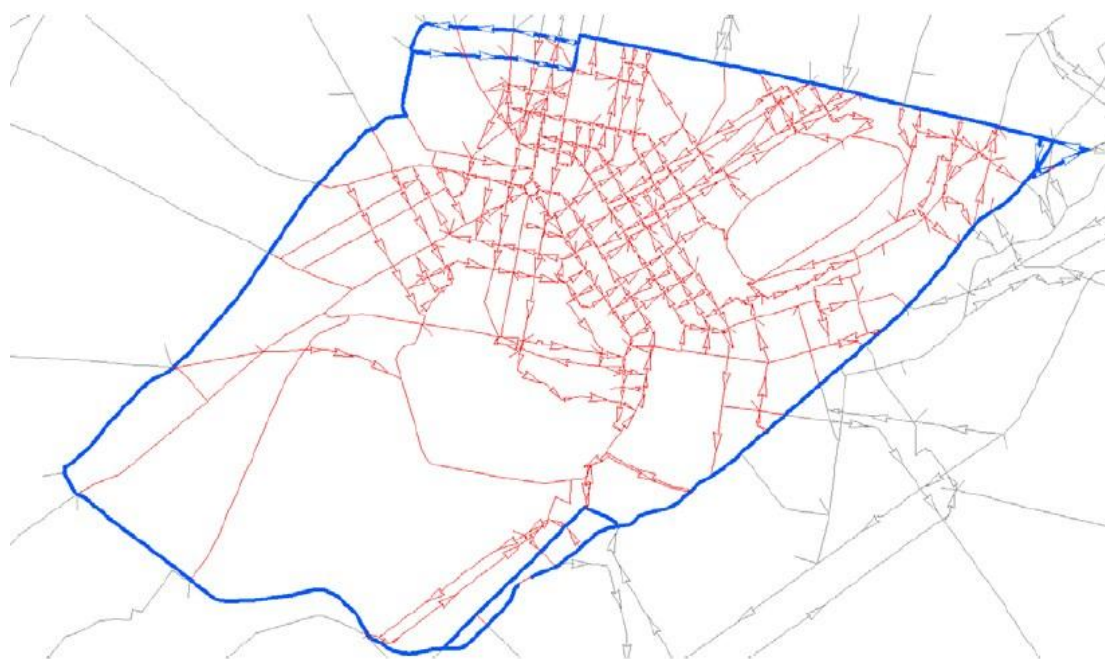
Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται το μερίδιο των αστικών συγκοινωνιών επί του συνόλου των μετακινήσεων στην Αθήνα καθώς και η εκτιμώμενη εξέλιξή του για τα προσεχή έτη:



Εξέλιξη του μεριδίου αστικών συγκοινωνιών στην Αθήνα
 Πηγή: NAMA-IBI (2006-2009), *Γενικό Σενάριο Μεταφορών Αττικής*

Συγκεκριμένα για την Πανεπιστημίου, όπως αναφέρεται στο κείμενο του ερευνητικού έργου, «αποτελεί βασικό συγκοινωνιακό σύνδεσμο της πόλης και εξυπηρετεί τόσο διαμπερείς κινήσεις όσο και κινήσεις πρόσβασης προς το κέντρο της Αθήνας, ενώ από τη λεωφόρο διέρχεται πληθώρα γραμμών ΜΜΜ. Η οδός διαθέτει πέντε λωρίδες, όχι ιδιαίτερα πυκνή σηματοδότηση και μια λωρίδα αποκλειστικής κίνησης λεωφορείων αντίθετης κατεύθυνσης σε τμήμα της. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι από τη Λ. Πανεπιστημίου διέρχονται τουλάχιστον 100,000 οχήματα κατά την τυπική καθημερινή, καθώς και 200 διελεύσεις μέσω μαζικής μεταφοράς κατά την ώρα αιχμής. Η οποιαδήποτε τροποποίηση της λειτουργίας της Λ. Πανεπιστημίου είναι σαφές ότι έχει επίπτωση τόσο στις οδούς Ακαδημίας και Σταδίου (οι οποίες εξυπηρετούν κινήσεις στην αντίθετη κατεύθυνση) όσο και στις κάθετες οδούς αλλά και στις οδούς Πειραιώς, Πατησίων, Βασιλίσσης Σοφίας και Βασιλίσσης Αμαλίας. Ακριβώς λόγω της σημασίας της Πανεπιστημίου ως κρίσιμου (με τα σημερινά δεδομένα) συγκοινωνιακού συνδέσμου, είναι πρόδηλο ότι η τροποποίηση θα έχει επίπτωση στις κυκλοφοριακές πέρα της άμεσης γειτονιάς της» (Καρλαύτης et al, 2010: 89).

Στη συνέχεια επισημαίνεται ότι πέρα από το άμεσα γειτνιάζον οδικό δίκτυο στην οδό Πανεπιστημίου, θεωρείται σίγουρο ότι θα υπάρχουν επιπτώσεις στις κεντρικές αρτηρίες περιμετρικά του κέντρου της Αθήνας (Λεωφόρος Βασιλέως Κωνσταντίνου, Λεωφόρος Βασιλίσσης Σοφίας, Λεωφόρος Αλεξάνδρας, Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως, οδός Χαμοστέρνας) αλλά και σε ακτινικές οδούς κατευθυνόμενες προς το κέντρο (πχ Ιερά οδός, Λεωφόρος Αθηνών, Λεωφόρος Πατησίων, Λεωφόρος Συγγρού), κάτι το οποίο είναι απολύτως σωστό από συγκοινωνιακής άποψης καθώς οποιαδήποτε παρέμβαση έχει ευρύτερες επιπτώσεις από το στενό χωρικό της ορίζοντα.









Περιοχή που θα επηρεαστεί συγκοινωνιακά από την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου

Πηγή: Καρλαύτης et al (2010), *Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημοσιές Συγκοινωνίες, Α' Παραδοτέο*

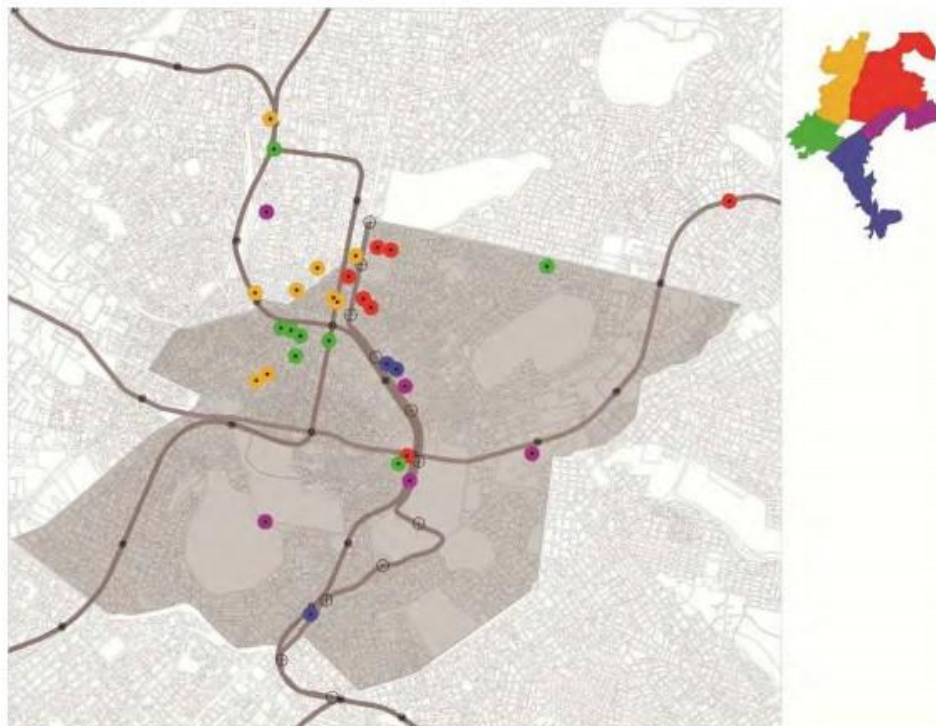
Rethinking Re-think Athens

Τόσο η οδός Πανεπιστημίου όσο και οι παράλληλες οδοί Σταδίου και Ακαδημίας εξυπηρετούν μεγάλο αριθμό μέσων μαζικής μεταφοράς, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα του ΟΑΣΑ:

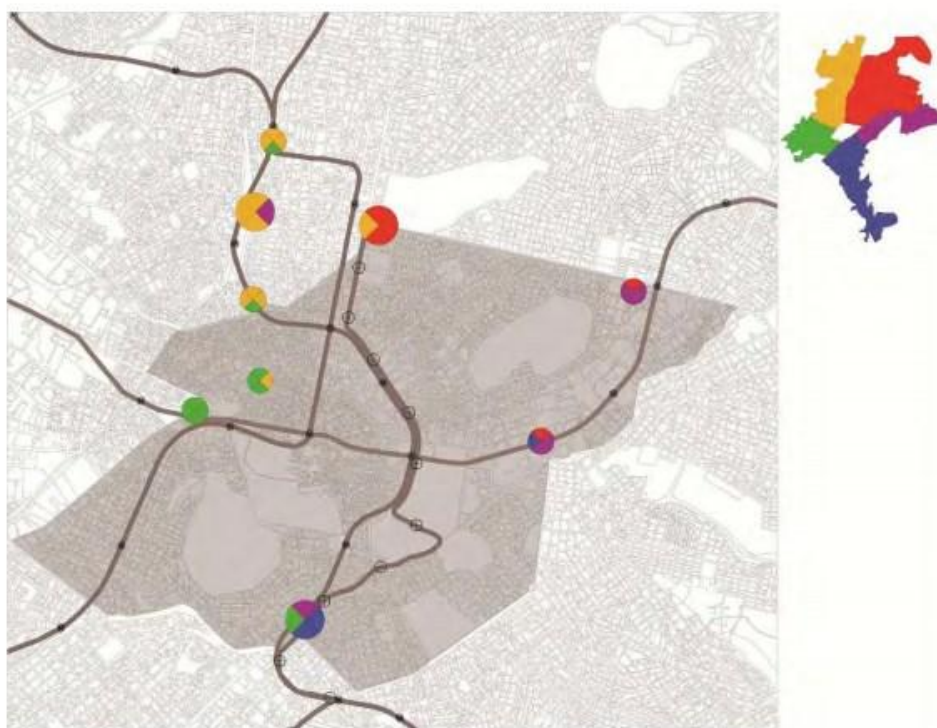
Οδός	ΕΦΣΕ	Γραμμές
Πανεπιστημίου		1, 2, 3, 4, 5, 7, 11, 12, 13, 15, 21
		022, 024, 025, 026, 027, 035, 054, 057, 106, 126, 137, 155, 206, 208, 220, 221, 227, 230, 235, 237, 500, 790, 813, 815, 856, A2, A3, A4, B2, B3, B4, E6, E22
Ακαδημίας		3, 8, 13
		022, 024, 025, 026, 027, 054, 060, 100, 203, 204, 206, 208, 220, 221, 224, 230, 235, , 237, 608, 622, 732, 815, E6, E7, A5
Σταδίου		1, 2, 4, 5, 11, 12, 15, 21
		025, 026, 027, 057, 106, 126, 134, 135, 136, 137, 155, 227, 790, 813, 856, 134, 135, 136, 137, 219, 816

Γραμμές Μέσων Μαζικής Μεταφοράς που διέρχονται
από τις οδούς Πανεπιστημίου, Ακαδημίας και Σταδίου
Πηγή: ΟΑΣΑ

Απάντηση στο ζήτημα της αναδιοργάνωσης όλων αυτών των λεωφορειακών γραμμών, η οποία θα απαιτηθεί σε περίπτωση πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου επεχείρησε να δώσει το σχέδιο διακήρυξης του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού Rethink Athens. Σε αυτό παρατίθενται δύο χάρτες, ένας που αποτυπώνει την υφιστάμενη κατάσταση τερμάτων συγκοινωνιακών γραμμών στην περιοχή μελέτης, κι ένας που προτείνει την ανασύνταξη αυτών των τερματικών σταθμών μετά την πεζοδρόμηση, σε συνεργασία με το δίκτυο σταθερής τροχιάς, στο οποίο περιλαμβάνεται η γραμμή του τραμ ως τα Πατήσια, με στόχο τη μετεπιβίβαση. Και στους δύο χάρτες που ακολουθούν, η χρωματική απόδοση χαρακτηρίζει την προέλευση των συγκοινωνιακών γραμμών:



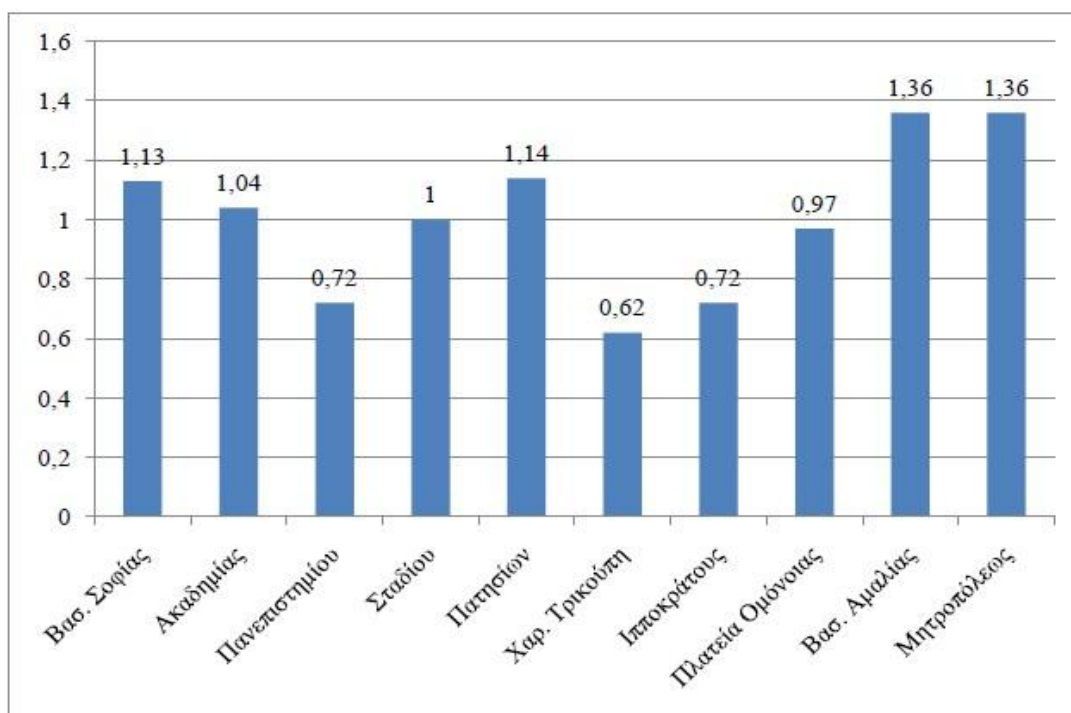
Υφιστάμενα τέρματα συγκοινωνιακών γραμμών με χρωματική απόδοση της προέλευσής τους
Πηγή: *Re-think-Athens, Η ανασυγκρότηση του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου,*
Σχέδιο διακήρυξης αρχιτεκτονικού διαγωνισμού (2011)



Ανασύνταξη τερματικών σταθμών λεωφορειακών γραμμών μετά την πεζοδρόμηση
Πηγή: *Re-think-Athens, Η ανασυγκρότηση του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου,*
Σχέδιο διακήρυξης αρχιτεκτονικού διαγωνισμού (2011)

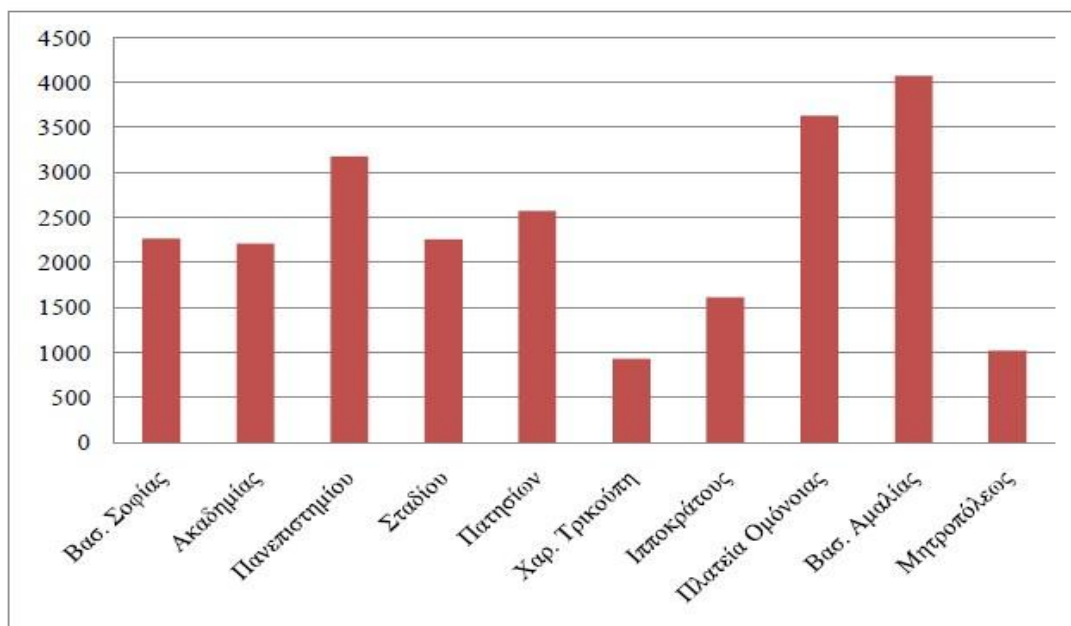
Επιπλέον, την περιοχή μελέτης εξυπηρετούν και οι τρεις γραμμές του ΜΕΤΡΟ με τους σταθμούς Ομόνοιας, Πανεπιστημίου και Συντάγματος. Επίσης, οι γραμμές του Τραμ έχουν αφετηρία – προορισμό την υπό εξέταση περιοχή και λειτουργούν επίσης ως τροφοδότες αυτής. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το σχέδιο παρέμβασης πρόκειται να επεκταθεί η γραμμή του ΤΡΑΜ επί των οδών Πανεπιστημίου και Πατησίων μέχρι τα Πατήσια.

Στα δύο παρακάτω διαγράμματα παρουσιάζονται λόγοι φόρτου – χωρητικότητας (v/c) και φόρτοι αιχμής σε διατομές κύριων οδών της άμεσης γειτονιάς της οδού Πανεπιστημίου. Σε αυτά βλέπουμε ότι, παρόλο που στους περισσότερους οδικούς άξονες του κέντρου παρουσιάζεται κορεσμός, αυτό δεν συμβαίνει στην Πανεπιστημίου, παρά τον υψηλό φόρτο που έχει. Αυτό οφείλεται στην υψηλή χωρητικότητά της, καθώς έχει δύο λωρίδες παραπάνω από τις υπόλοιπες εξεταζόμενες οδούς.



Λόγοι φόρτου – χωρητικότητας στην άμεση γειτονιά της περιοχής της οδού Πανεπιστημίου κατά την αιχμή

Πηγή: Καρλαύτης et al (2010), *Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημοσιές Συγκοινωνίες, Α' Παραδοτέο*



Φόρτοι αιχμής στην άμεση γειτονιά της περιοχής της Λ. Πανεπιστημίου
 Πηγή: Καρλαύτης et al (2010), *Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημοσιές Συγκοινωνίες, Α' Παραδοτέο*

Εκτός από αυτά τα γενικά στοιχεία γύρω από τη γενική εικόνα των συνθηκών κυκλοφορίας και μετακινήσεων στην οδό Πανεπιστημίου, υπάρχουν και «επιμέρους εξειδικευμένα θέματα τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την αναδιαμόρφωση της λειτουργίας της Λ. Πανεπιστημίου. Συγκεκριμένα:

1. Υπάρχει ουσιαστική κυκλοφοριακή ασυνέχεια της οδού Σταδίου επί της Πλατείας Συντάγματος και της οδού Ακαδημίας, τόσο στην περιοχή της Ομονοίας όσο και στην περιοχή της Πλατείας Συντάγματος. Και στις δύο περιπτώσεις, η κυκλοφορία καταλήγει σε ισόπεδες διασταυρώσεις.
2. Υπάρχουν κάθετες οδοί οι οποίες δεν είναι σε περασιά (πχ Χαριλάου Τρικούπη – Αρσάκη, Ιπποκράτους – Πεσμαζόγλου), ενώ οι λοιπές κάθετες οδοί (που δεν έχουν πεζοδρομηθεί ήδη) έχουν περιορισμένο πλάτος διατομής.
3. Υφίστανται χρήσεις γης κατά μήκος της Λ. Πανεπιστημίου, οι οποίες απαιτούν φορτοεκφόρτωση και πρόσβαση με ΙΧ ή και ταξί (χώροι ψυχαγωγίας, ξενοδοχεία, καταστήματα κλπ).
4. Υπάρχει σημαντική διέλευση ταξί κατά μήκος της Λ. Πανεπιστημίου.

5. Στις κάθετες οδούς της Α. Πανεπιστημίου λειτουργούν κλειστοί χώροι στάθμευσης εκτός της οδού.» (Καρλαύτης et al, 2010α: 94).

Αυτή είναι σε γενικές γραμμές η σημερινή συγκοινωνιακή κατάσταση στην οδό Πανεπιστημίου. Τα σημαντικότερα στοιχεία που την απαρτίζουν είναι, κατά τη γνώμη μας, οι υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι που την διακρίνουν – οι οποίοι, όμως, αναλαμβάνονται με ευκολία στην παρούσα κατάσταση λόγω της ύπαρξης πολλών λωρίδων κυκλοφορίας – και η πληθώρα γραμμών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς που τη χρησιμοποιούν, για τα οποία πρέπει να υπάρξει κατάλληλη πρόβλεψη σε περίπτωση πεζοδρόμησης. Τα ζητήματα των αντιδρομήσεων και των λοιπών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων μπορούν να δώσουν λύσεις σε όποια συγκοινωνιακά θέματα ανακύψουν. Το ουσιαστικό (και βαθιά πολιτικό) ζήτημα είναι, για άλλη μια φορά, αν θέλουμε την «πόλη για το αυτοκίνητο», όπως υποστήριζαν μεταπολεμικά οι αμερικάνοι συγκοινωνιολόγοι, ή την «πόλη για τον άνθρωπο», όπως τους αντέτειναν πεισματικά οι ευρωπαίοι (και κυρίως αυτοί της Ανατολικής Ευρώπης) συνάδελφοί τους.

4. Το Χρονικό του Re – Think

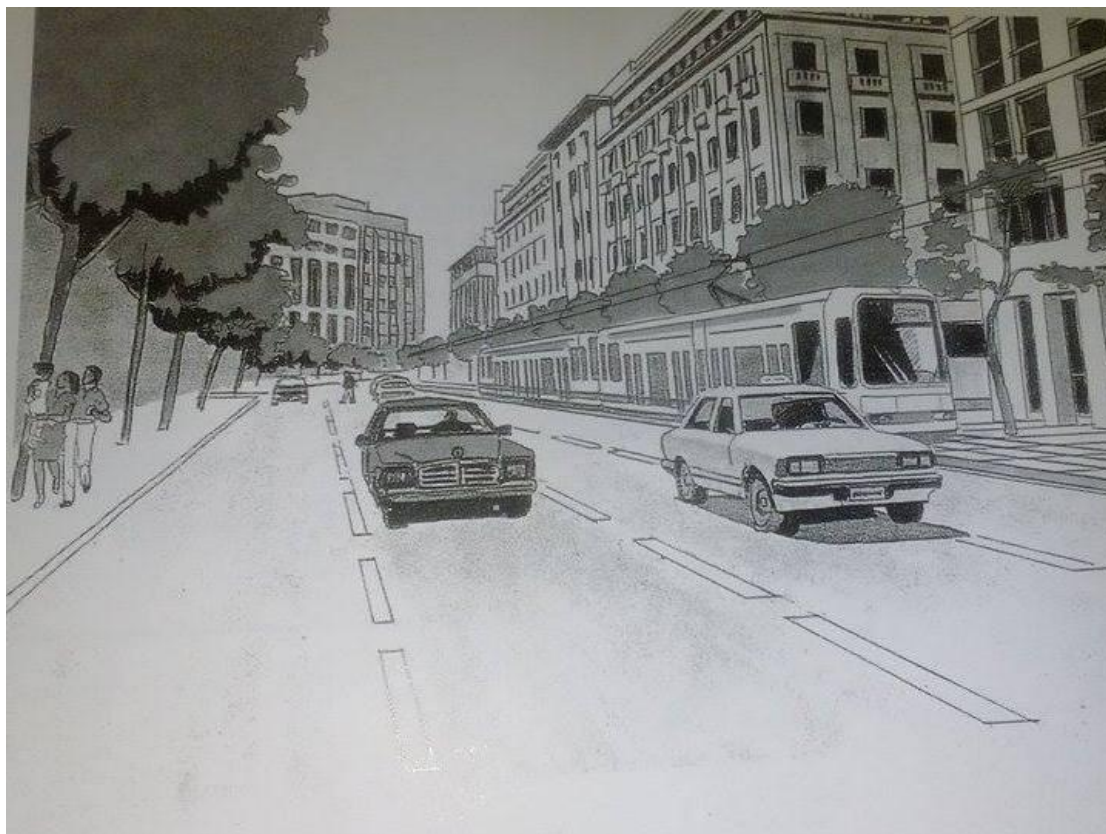
Η ιδέα της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου έχει πίσω της μια ιστορία τριανταπέντε ετών. Ο πρώτος που προσπάθησε να την εντάξει στο δημόσιο διάλογο ήταν ο Α. Τρίτσης στις αρχές της δεκαετίας του '80., όταν εφαρμόστηκαν εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και προτάθηκε η δημιουργία Συνδυασμένων Μεταφορών σύγχρονου τροχιόδρομου, ελαφρού μετρό, μετρό και προαστιακού σιδηρόδρομου (Κοντοσόπουλος, Ορφανουδάκης, 2001). Ο δήμαρχος Αθηναίων, βλέποντας ότι πολλές πόλεις ανά τον κόσμο είχαν στραφεί και πάλι στον τροχιόδρομο που είχε γίνει πλέον ένα αθόρυβο, οικολογικό και φιλικό μέσο μετακίνησης, κατάλαβε ότι το μέλλον ανήκει στα μέσα σταθερής τροχιάς. Δυστυχώς έφυγε από τη ζωή το 1993 πριν προλάβει να υλοποιήσει τα σχέδια του, που περιελάμβαναν την επαναλειτουργία του Τραμ στις παλιές του διαδρομές. Στην τελευταία του μάλιστα τηλεοπτική εμφάνιση και σε συνέντευξη που παραχώρησε στη Λιάνα Καννέλη, τον Φεβρουάριο του 1992 αναφέρθηκε με αρκετή δόση ειλικρίνειας στα ειρωνικά σχόλια που άκουγε την περίοδο εκείνη για το Τραμ, τα λεγόμενα «τρενάκια του Τρίτση». Το πλάνο του για την πρωτεύουσα δεν περιοριζόταν μόνο στην εισαγωγή του Τραμ αλλά αποτελούσε ένα ολοκληρωμένο σχέδιο για την λειτουργία της πόλης που είχε σαν κύριους άξονες την απομάκρυνση των αστικών λεωφορείων από το κέντρο και μετακίνηση σε αυτό με κυκλική διαδρομή. Η πρόταση προέβλεπε ακόμα ένα ευρύ δίκτυο πεζοδρομήσεων με σημαντικότερη αυτή της οδού Πανεπιστημίου αλλά και της Διονυσίου Αεροπαγίτου, με αυτή την δεύτερη παρέμβαση να ολοκληρώνεται τελικά λίγο πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες , το 2004, ενώ η συζήτηση για την τύχη της Πανεπιστημίου συνεχίζεται μέχρι τις μέρες μας (Τσαγκίρης, 2012).



Πρόταση για την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου το 1983

Πηγή: *Re-think-Athens, Η ανασυγκρότηση του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου, Σχέδιο διακήρυξης αρχιτεκτονικού διαγωνισμού (2011)*

Στα μέσα της δεκαετίας του 1990 υπήρξε μια κινητοποίηση του Δήμου Αθηναίων προς την κατεύθυνση της δρομολόγησης Τραμ στην Πανεπιστημίου. Αυτή η πρόταση περιεχόταν άλλωστε τόσο σε μελέτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου το 1984 (με ομάδα μελέτης τους Γ. Αργυράκο, Κ. Μπίστη και Κ. Πετράκη), όσο και σε δύο μελέτες που έγιναν για λογαριασμό του Δήμου Αθηναίων, το 1994 από τις εταιρείες Semaly - Trends - Bechte και το 1991 από τις Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος ΕΠΕ και Denco Σύμβουλοι Μηχανικοί. Στη μελέτη του 1994 μάλιστα προβλέπεται η δημιουργία γραμμής Άνω Πατήσια – Φαληρικό Δέλτα κατά μήκος των αξόνων Πατησίων, Πανεπιστημίου και Συγγρού (ακολουθώντας εν μέρει και τη σημερινή προτεινόμενη χάραξη), αλλά και κυκλικής γραμμής γύρω από το Ιστορικό Κέντρο, ενώ και στις δύο άλλες μελέτες υπάρχουν παρόμοιες χαράξεις.



Προμελέτη διαβάσεως Τραμ από την οδό Πανεπιστημίου
στη μελέτη των Semaly – Trends – Bechte (1994)

Πηγή: Κοντοσόπουλος, Ορφανουδάκης (2001), *Το Τραμ, Χθες και σήμερα*

Όσον αφορά στη σύγχρονη εποχή και στο Rethink Athens, η εξέλιξη της διαδικασίας του διαγωνισμού περιγράφεται λεπτομερειακά στην επίσημη ιστοσελίδα του και πιο συγκεκριμένα σε ένα κείμενο με τίτλο «Ιστορικό εξέλιξης των διαδικασιών για το έργο της πολεοδομικής ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας», το οποίο αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα στις 21 Μαρτίου του 2013. Το κείμενο αυτό αρχίζει με την επισήμανση ότι η σκέψη για μετατροπή της Πανεπιστημίου σε πεζόδρομο υπήρξε πριν από το 1985 και ότι ως παρέμβαση περιλαμβάνεται τόσο στις κατευθύνσεις του ισχύοντος Ρυθμιστικού Σχεδίου για την Αθήνα του 1985 (Άρθρο 3 Ν.1515/85) όσο και στις προτάσεις του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου. Η ανασυγκρότηση του Κέντρου με άξονα την οδό Πανεπιστημίου άρχισε να εξετάζεται σοβαρά και συστηματικά από το τέλος του 2009 ήδη, με κοινή πρωτοβουλία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ) και του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου (ΟΡΣΑ) στο πλαίσιο του Προγράμματος «ΑΘΗΝΑ- ΑΤΤΙΚΗ 2014».

Στη συνέχεια αναφέρεται ότι «Η δημοσιοποίηση για την παρέμβαση υπήρξε έκτοτε διαρκής και η προετοιμασία της εντατική και πολύπλευρη. Η πρόταση για “μετατροπή της Πανεπιστημίου σε άξονα δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περιπάτου” αναγγέλθηκε επίσημα από το Υπουργείο στην δημόσια παρουσίαση του Προγράμματος “ΑΘΗΝΑ-ΑΤΤΙΚΗ 2014” τον Ιούνιο του 2010 και περιλαμβάνεται στους στόχους του τεύχους που εκδόθηκε. Η οδός Πανεπιστημίου “έκλεισε” έκτοτε δύο φορές στην κυκλοφορία, για να μελετηθούν οι συνθήκες και να δημιουργηθεί η συνείδηση του επερχόμενου έργου.» Βλέπουμε εδώ καθαρά τη σπουδή του συντάκτη του κειμένου να παρουσιάσει τις δύο φορές που απαγορεύτηκε η κίνηση οχημάτων στην οδό Πανεπιστημίου σαν κάτι αφενός ρηξικέλευθο και αφετέρου ενδεικτικό των πραγματικών συνθηκών που θα ισχύσουν στην περιοχή αν τελικά γίνει η πεζοδρόμηση, κάτι που είναι αδύνατο χωρίς να ληφθούν υπόψη οι ώρες, οι ημέρες και η χρονική διάρκεια αυτής της απαγόρευσης.

Κατόπιν πληροφορούμαστε ότι «το εγχείρημα είναι εφικτό, το έργο είναι κατασκευαστικά εύκολο και μαζί με την παρέμβαση αυτή προβλέπεται να αντιμετωπιστούν όλες οι συνέπειες και επιδράσεις της στην πόλη. Έχει κερδίσει την ευρεία υποστήριξη της Κυβέρνησης και των περισσότερων πολιτικών κομμάτων και προβλέπεται να ενταχθεί εντός τους έτους 2013 σε χρηματοδότηση από Συγχρηματοδοτούμενα Ευρωπαϊκά Προγράμματα ως μια ολοκληρωμένη στρατηγική παρέμβαση στην πόλη. Από το εκτιμώμενο κόστος κατασκευής ένα μικρό μέρος αφορά στο έργο της επιφανειακής ανάπλασης, ενώ το υπόλοιπο αποτελεί δαπάνη για εγκατάσταση σημαντικής κυκλοφοριακής υποδομής σε επίπεδο πόλης.» Μετά ακολουθούν τα στάδια τα οποία ακολούθησε η αρχική πρόταση μέχρι και την ημερομηνία συγγραφής του συγκεκριμένου κειμένου:

- Τον Φεβρουάριο του 2010 ενημερώθηκε το (τότε ονομαζόμενο) Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, το οποίο «συμφώνησε εξ’ αρχής, θεωρώντας σημαντικό και στρατηγικό τον χαρακτήρα της ανάπλασης». Αμέσως μετά ενημερώθηκε και ο δήμαρχος της Αθήνας Γ. Καμίνης, που έδειξε σημαντικό και θετικό ενδιαφέρον .
- Τον Μάιο του 2010 «για την αναγνώριση όλων των θεμάτων που αφορούν στην παρέμβαση τόσο σε επίπεδο πόλης όσο και κυκλοφορίας, ανατέθηκε από το ΥΠΕΚΑ στο ΕΜΠ η εκπόνηση του ερευνητικού προγράμματος

“Διερεύνηση της δυνατότητας αποκλειστικής χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από τη δημόσια συγκοινωνία - τον πεζό και τον ποδηλάτη”, μετά από Προγραμματική Σύμβαση ύψους 286.000 ευρώ με χρηματοδότηση από το ΕΤΕΡΠΣ (σήμερα Πράσινο Ταμείο) και επιστημονικό υπεύθυνο τον καθηγητή κ. Ματθαίο Καρλαύτη. Η εργασία αυτή ολοκληρώθηκε με προτεραιότητα και τα αποτελέσματά της επιβεβαίωσαν την δυνατότητα υλοποίησης του εγχειρήματος.»

- Τον Αύγουστο του 2010 ακολούθησε μια δεύτερη Προγραμματική Σύμβαση εκπόνησης ερευνητικού προγράμματος με το ΕΜΠ ύψους 196.000 ευρώ, η οποία αποσκοπούσε στη «διερεύνηση και αξιολόγηση της υφιστάμενης προβληματικής κατάστασης στα κέντρα Αθήνας-Πειραιά», επίσης με χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο. Το πρόγραμμα αυτό με θέμα «Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνα και Πειραιά» και επιστημονικό υπεύθυνο τον καθηγητή Π. Τουρνικιώτη, «απετέλεσε τη βάση και προσδιόρισε το πλαίσιο για τον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό. Πρόκειται για ένα από τα πληρέστερα και πλουσιότερα πονήματα του είδους του και αποτελεί πολύτιμη σύγχρονη καταγραφή των πολλών θεμάτων του κεντρικού μητροπολιτικού χώρου.» Τα συμπεράσματα του ερευνητικού αυτού προγράμματος όντως χρησιμοποιήθηκαν σαν πυλώνες του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού που διεξήχθη στη συνέχεια υπό την αιγίδα του ιδρύματος Ωνάση.
- Στη συνέχεια περιγράφεται η συμμετοχή της Α.Ε. «Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων και Αναπλάσεις» (ΕΑΧΑ) στο όλο εγχείρημα, καθώς η τελευταία «στήριξε την πρόταση με πολλούς τρόπους και λόγω της τεχνογνωσίας της συμμετείχε στις συσκέψεις προετοιμασίας, προετοίμασε το συμβολικό «κλείσιμο» της Πανεπιστημίου 2 φορές στο πλαίσιο ευαισθητοποίησης για το επερχόμενο εγχείρημα, συμμετείχε στην προεργασία για την αναγνώριση των σχετικών κυκλοφοριακών θεμάτων, κατέγραψε και συγκέντρωσε τα υπάρχοντα τοπογραφικά υπόβαθρα στην ζώνη μελέτης, ώστε να διαπιστωθούν οι περιοχές για τις οποίες απαιτείται επικαιροποίηση των στοιχείων τους ή σύνταξη νέων τοπογραφικών.». Για αυτούς τους λόγους ανατέθηκε στην ΕΑΧΑ η ευθύνη οργάνωσης του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για το έργο.

- Επισημαίνεται ότι η πρόταση για την πεζοδρόμηση «στηρίζεται σε συνολική κυκλοφοριακή και πολεοδομική διερεύνηση του ΟΡΣΑ (Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας του Περιβάλλοντος Αθήνας), σε συνεργασία του και μετά από εντατική σειρά συνεδριάσεων με τους εμπλεκόμενους φορείς ΔΜΕΟ, ΕΑΧΑ, ΟΑΣΑ, ΗΛΠΑΠ, ΤΡΑΜ. Στο τέλος του 2010, ο Πρόεδρός του, καθηγητής ΕΜΠ Γ. Πολύζος, παρέδωσε στην Υπουργό ΠΕΚΑ, Τ. Μπιρμπίλη, το πλαίσιο της παρέμβασης σε σχέση με το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, καθώς και τα βασικά στοιχεία της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής οργάνωσης για τον “Έπαναπροσδιορισμό του Κέντρου της πόλης με άξονα την Πανεπιστημίου”.» Εδώ παρατηρείται η εμπλοκή όλων των πολεοδομικών και συγκοινωνιακών φορέων που προφανώς είναι απαραίτητη για τους σκοπούς της πραγματοποίησης ενός τόσο σημαντικού έργου. Στο εν λόγω κείμενο αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι «Η Πανεπιστημίου θα ενταχθεί σε ένα πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό δακτύλιο που θα συνδέσει περιοχές κατοικίας με τον περίπατο των αρχαιολογικών χώρων με τα μεγάλα αρχαιολογικά μουσεία της πόλης και τα ισχυρά πεδία της σύγχρονης πολιτιστικής και εμπορικής δραστηριότητας. Η παρέμβαση αυτή εντάσσεται στη συνέχεια του μεγάλου προγράμματος της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων και της πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου, που είναι θεσμικά προγραμματισμένη από το Ρυθμιστικό του 1985» (ΟΡΣΑ, 2010α). Είναι φανερό εδώ η προσπάθεια του ΟΡΣΑ να πιάσει το νήμα της πεζοδρόμησης από το σημείο που αυτή, σαν ιδέα έστω, είχε αρχίσει να αναπτύσσεται κατά τη δεκαετία του 1980, όπως είδαμε προηγουμένως. Επίσης στο κείμενο αυτό γίνεται αναφορά στην πεζοδρόμηση, εκτός της Πανεπιστημίου, και μέρους της Βασιλίσσης Αμαλίας και της Πατησίων, στη δρομολόγηση του τραμ και στην αντιστροφή της φοράς κυκλοφορίας στις Ακαδημίας και Αγίου Κωνσταντίνου. Τέλος, υπενθυμίζεται ότι την ευθύνη για το γενικό συντονισμό του έργου θα την έχει η Αττικό Μετρό, την ευθύνη για τον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό η ΕΑΧΑ, και ότι «η συνολική κυκλοφοριακή και πολεοδομική διερεύνηση υποστηρίζεται από δύο Ερευνητικά Προγράμματα που ανέθεσε το ΥΠΕΚΑ στο ΕΜΠ, με τίτλους: «Διερεύνηση της δυνατότητας αποκλειστικής χρήσης της Πανεπιστημίου για Δημόσιες Συγκοινωνίες» και «Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα

πόλης Αθήνας και Πειραιά», με Επιστημονικούς Υπεύθυνους τους καθηγητές Ματθαίο Καρλαύτη και Παναγιώτη Τουρνικιώτη.» (ΟΡΣΑ, 2010α)

- Σε ένα άλλο κείμενο του ΟΡΣΑ που εκδόθηκε κι αυτό, όπως και το προηγούμενο, τον Δεκέμβριο του 2010 και τιτλοφορείται «*Μνημόνιο της συνεργασίας συναρμόδιων φορέων για την πολεοδομική ανασυγκρότηση στο κέντρο της Αθήνας*», επισημαίνεται ότι η γραμμή του Τραμ θα φτάσει μέχρι τα Άνω Πατήσια (ΟΡΣΑ, 2010β), αντικαθιστώντας μεγάλο μέρος από τις σημερινές γραμμές τρόλεϊ, και παρατίθενται μια σειρά από πολεοδομικοί – συγκοινωνιακοί λόγοι που υποστηρίζουν την επέκταση αυτή εξ’ αρχής (και όχι σε μεταγενέστερο χρονικό στάδιο). Ανάμεσα σε αυτούς είναι:
 - Η βελτίωση της μεταφορικής εξυπηρέτησης του άξονα της Πατησίων, ο οποίος διέρχεται από πυκνοδομημένες περιοχές, χαμηλών και μεσαίων εισοδημάτων και φιλοξενεί στα μέτωπα και σε μια σημαντική ζώνη εκατέρωθεν μεγάλο αριθμό εμπορικών χρήσεων.
 - Αναβάθμιση της εξυπηρέτησης των πυκνοκατοικημένων περιοχών Πατησίων και Κυψέλης μέσω του συγκοινωνιακού εξοπλισμού τους με ένα μέσο σταθερής τροχιάς.
 - Κυκλοφοριακή ελάφρυνση της Πατησίων με την εγκατάσταση του Τραμ, κατά το ότι αυτή συνεπάγεται de facto τη μείωση κυκλοφορίας ΙΧ και ταξί, καθώς και την απομάκρυνση της παράνομης παρόδιας στάθμευσης.
 - Οικολογική αναβάθμιση του περιβαλλοντικά υποβαθμισμένου άξονα της Πατησίων μέσω της δραστηκής μείωσης των ρύπων (ΙΧ, Λεωφορείων και ταξί), αλλά και αισθητική αναβάθμιση του ίδιου άξονα.
 - Λειτουργική διασύνδεση του δικτύου Μετρό με το δίκτυο του Τραμ με τη δημιουργία ενός νέου σταθμού μετεπιβίβασης στην περιοχή των Άνω Πατησίων.
 - Δημιουργία προϋποθέσεων περαιτέρω επέκτασης της γραμμής στο μεσοπρόθεσμο μέλλον κατά μήκος άλλων αξόνων της περιοχής (πχ οδός Γαλατσίου).

Τέλος, γίνεται αναφορά και στο κόστος κατασκευής της γραμμής Τραμ, το οποίο υπολογίζεται ότι θα ανέλθει στο ποσό των 185 εκατομμυρίων ευρώ, τα οποία επιμερίζονται σε 75 εκατ. κόστος οχημάτων, 90 εκατ. κόστος

κατασκευής και 20 εκατ. κόστος κατασκευής νέου τερματικού σταθμού (ΟΡΣΑ, 2010β).

- Ακολουθεί μια αρκετά λεπτομερής περιγραφή της διαδικασίας που ακολουθήθηκε στις αλληπάλλληλες συσκέψεις που έγιναν για το θέμα καθώς και αναλυτικός κατάλογος των συμμετεχόντων στην επιτροπή που ανέλαβε να ασχοληθεί με αυτό: «(...)δημιουργήθηκε Επιτροπή που πραγματοποιούσε τακτικές συσκέψεις, στις οποίες όταν απαιτείτο (sic) μετείχαν οι Υπουργοί Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΜΕΔΙ) και Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΠΕΚΑ). Στην Επιτροπή συμμετείχαν σύμβουλοι των Υπουργών ΥΜΕΔΙ και ΠΕΚΑ, ο Πρόεδρος και η Αντιπρόεδρος του ΟΡΣΑ, η Γενική Γραμματέας Χωροταξίας & Αστικού Περιβάλλοντος ΥΠΕΚΑ, η Διευθύντρια της Διεύθυνσης Ειδικών Έργων Αναβάθμισης Περιοχών (ΔΕΕΑΠ) του ΥΠΕΚΑ, ο προϊστάμενος της Διεύθυνσης Ειδικής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος, η Πρόεδρος και ο Διευθυντής της ΕΑΧΑ ΑΕ, το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων με τους δύο Γενικούς Γραμματείς και τους αρμόδιους Διευθυντές, ο Πρόεδρος και Διευθυντής Μελετών της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ΑΕ, ο Πρόεδρος και ο Διευθυντής του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αττικής (ΟΑΣΑ), η αρμόδια Αντιδήμαρχος του Δήμου Αθηναίων. καθώς και εκπρόσωπος του Δημάρχου, η Αντιπεριφερειάρχης και ο Γενικός Διευθυντής Έργων εκ μέρους της Περιφέρειας Αττικής και ειδικός επιστήμονας κυκλοφοριολόγος».
- Η επιτροπή αυτή επεχείρησε να αφογκραστεί και την τοπική κοινωνία και να έχει άμεση αλληλεπίδραση με την τοπική Αυτοδιοίκηση καθώς «συναντήθηκε με εκπροσώπους των εμπόρων, επιχειρήσεων και ξενοδόχων που λειτουργούν στο κέντρο της πόλης, για ενημέρωσή τους και καταγραφή των απόψεών τους. Ακολούθησε αναλυτική παρουσίαση του προβλεπόμενου έργου και των διαπιστώσεων από τις συναντήσεις, στον Δήμαρχο Αθηναίων Γ. Καμίνη.»
- Πολύ σημαντικό ήταν το αμέσως επόμενο βήμα, η υπογραφή δηλαδή στις 4 Μαρτίου 2011 Μνημονίου Συνεργασίας από τους Υπουργούς Περιβάλλοντος, Υποδομών και Πολιτισμού όπως και από όλους τους συναρμόδιους φορείς, δηλαδή τους ΟΡΣΑ, ΕΑΧΑ ΑΕ, ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, ΟΑΣΑ.
- Αμέσως μετά, τον Απρίλιο του 2011 έχουμε μια πολύ σημαντική εξέλιξη στην υπόθεση του Rethink Athens αφού έχουμε την εμπλοκή του Ιδρύματος Ωνάση

στην υπόθεση. Συγκεκριμένα, όπως πληροφορούμαστε από το ίδιο πάντα ενημερωτικό κείμενο: «Τον Απρίλιο του 2011, η Υπουργός ΠΕΚΑ, Τ. Μπιρμπίλη, απηύθυνε αίτημα προς τον Πρόεδρο του Κοινοφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης (ΚΙΑΣΩ), Α. Παπαδημητρίου, να αναλάβει το Ίδρυμα τις δαπάνες του διαγωνισμού και των απαιτούμενων μελετών για το έργο, ο οποίος στις 26 Μαΐου την ενημέρωσε επίσημα για την απόφαση του Δ.Σ. του ΚΙΑΣΩ να χρηματοδοτήσει τον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό και τις απαιτούμενες μελέτες, ώστε να καταστεί δυνατό να ενταχθεί το συντομότερο το έργο σε κοινοτική χρηματοδότηση. Το Ίδρυμα Ωνάση υιοθέτησε την όλη προσπάθεια, αναλαμβάνοντας τη διεξαγωγή του Ευρωπαϊκού αρχιτεκτονικού διαγωνισμού και κατόπιν τις αρχιτεκτονικές μελέτες, την προβολή του έργου στην Ελλάδα και διεθνώς καθώς και τις τοπογραφικές μελέτες, τις μελέτες TRAM του έργου, τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τη συνδρομή της Αττικό Μετρό -που ανέλαβε το project management του έργου- στην εκπόνηση της κυκλοφοριακής μελέτης με την χρηματοδότηση της αμοιβής ενός εξωτερικού συνεργάτη-μελετητή.»

- Στη συνέχεια είχαμε τη νομοθετική κατοχύρωση αυτής της σύμπραξης, καθώς «με πρόταση του ΥΠΕΚΑ, στον Νόμο 4014/2011 με το Άρθρο 29 προστίθεται μετά το άρθρο 2 του Ν.3316/2005 το Άρθρο 2Α , που προβλέπει τη δυνατότητα έγκρισης της εκπόνησης μελετών για έργα του δημοσίου με δαπάνη φυσικών ή νομικών προσώπων και σκοπό τη δωρεά τους στο Ελληνικό Δημόσιο, οι όροι, οι διαδικασίες, τα όργανα της έγκρισης κλπ.»
- Από αυτό το σημείο οι εξελίξεις επιταχύνθηκαν: «Στις 11 Μαΐου 2012 δημοσιεύτηκε η απαιτούμενη Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) - Αρ. ΦΕΚ 1648 - , η οποία συντάχθηκε με βάση τον παραπάνω Νόμο, για την έγκριση της εκπόνησης μελετών για το Πρόγραμμα «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕ ΑΞΟΝΑ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ», στην οποία οι Υπουργοί ΠΕΚΑ, Γ. Παπακωνσταντίνου και ΠΥΜΕΔΙ, Μ. Βορίδης, και ο Αναπληρωτής Υπουργός ΠΕΚΑ, Ν. Σηφουνάκης ορίζουν όλα τα σχετικά με το διαγωνισμό θέματα, τις μελέτες που θα ακολουθήσουν την πρόταση που θα επιλεγεί, την εποπτεία των μελετών από τους αρμόδιους Γενικούς Γραμματείς των δύο Υπουργείων, τη συγκρότηση Επιτροπής Επίβλεψης και Έγκρισης, τη σύνθεσή της με στελέχη των Υπουργείων και

των αρμόδιων φορέων ΕΑΧΑ ΑΕ και Αττικό Μετρό ΑΕ κ.ά. Στην ΚΥΑ, μεταξύ των υποχρεωτικών μελετών για την αδειοδότηση του έργου, περιλαμβάνονται, όπως προαναφέρθηκε, οι αρχιτεκτονικές μελέτες, οι τοπογραφικές μελέτες, οι μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, οι μελέτες για το ΤΡΑΜ και οι κυκλοφοριακές-συγκοινωνιακές μελέτες, για τις οποίες το Ίδρυμα Ωνάση συνδράμει την Αττικό Μετρό που τις εκπονεί μέσω χρηματοδότησης αμοιβής ενός εξωτερικού συνεργάτη-μελετητή.»

- Τέσσερις ημέρες μετά, στις 16 Μαΐου 2012, «ανακοινώθηκε η υπογραφή Συμφώνου Συνεργασίας για το Πρόγραμμα «RETHINK ATHENS, ΞΑΝΑΣΚΕΨΟΥ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ» μεταξύ του Ιδρύματος Ωνάση και των συναρμόδιων Υπουργείων Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής και Μεταφορών, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων και το Αττικό Μετρό καθώς και Μνημόνιο Συνεργασίας με την Περιφέρεια Αττικής και το Δήμο Αθηναίων, ο οποίος προβλέπεται να συμμετέχει με εκπρόσωπο στην κριτική επιτροπή του διαγωνισμού, για την υλοποίηση των μελετών του προγράμματος «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕ ΑΞΟΝΑ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ».



Φωτογραφικό ανάπτυγμα των όψεων της Πανεπιστημίου στην πρωτεύουσα περιοχή
Πηγή: *Re-think-Athens, Η ανασυγκρότηση του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου,*
Σχέδιο διακήρυξης αρχιτεκτονικού διαγωνισμού (2011)

- Στις 21 Μαΐου του 2012, «έγινε στη “Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών” του Ιδρύματος Ωνάση η Προκήρυξη του ανοιχτού Ευρωπαϊκού Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού, παρουσία του Πρωθυπουργού Λ. Παπαδήμου, των συναρμόδιων και άλλων Υπουργών, του αρχηγού της Νέας Δημοκρατίας, του Δημάρχου Αθηναίων, του Περιφερειάρχη Αττικής, εκπροσώπων κομμάτων, φορέων, Συλλόγων, Επιμελητηρίων, ειδικών επιστημόνων και του Τύπου.» Παρατηρεί κανείς μια ομοψυχία της τότε κυβέρνησης συνεργασίας ΠΑΣΟΚ – ΝΔ στην προσπάθεια προώθησης του έργου και μια πρωτόγνωρη για τα πολιτικά δεδομένα της χώρας σύμπνοια, κάτι που δείχνει ότι η όλη παρέμβαση αποτελεί κεντρική επιλογή του αστικού πολιτικού δυναμικού.
- «Τα στοιχεία της Προκήρυξης του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού καθορίστηκαν από την Κοινή Υπουργική Απόφαση (Αρ. ΦΕΚ 1648), λαμβάνοντας υπόψη την Υπουργική Απόφαση 26804 του ΥΠΕΚΑ περί αρχιτεκτονικών διαγωνισμών όπως αυτή τροποποιήθηκε (ΦΕΚ 1494/4- 05-2012). Το κείμενο της Προκήρυξης βασίστηκε εν μέρει σε αρχικό σχέδιο προκήρυξης διαγωνισμού ιδεών που συνέταξε η ΕΑΧΑ ΑΕ και προσαρμόστηκε από την ομάδα τεχνικών και επιστημονικών συμβούλων του Ιδρύματος Ωνάση ώστε να συμπεριλάβει ζητήματα που αναγνωρίστηκαν από τα ερευνητικά προγράμματα και τις αρμόδιες Υπηρεσίες και φορείς για το έργο.» Σε αυτό το σημείο πλέον το Ίδρυμα Ωνάση αποκτά όλο και πιο βαρύνοντα ρόλο στην όλη υπόθεση, φτάνοντας στο σημείο να «προσαρμόσει» και την αρχική προκήρυξη που συνέταξε η ΕΑΧΑ.
- «Η συγκρότηση των κριτικών επιτροπών έγινε με βάση τις διατάξεις της ως άνω ΚΥΑ και τις γενικές διατάξεις της ΥΑ 26804 του ΥΠΕΚΑ περί αρχιτεκτονικών διαγωνισμών όπως αυτή τροποποιήθηκε (ΦΕΚ 1494/4-05-2012).»
- «Α΄ Στάδιο Διαγωνισμού Ιδεών. Η έναρξή του ανακοινώθηκε στις 21 Μαΐου 2012 και η διαδικασία αξιολόγησης και προεπιλογής των 9 προτάσεων από τις 71 που υπεβλήθησαν συνολικά, ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο 2012.» Τα μέλη της επιτροπής «συμφώνησαν παμψηφεί να περάσουν στο δεύτερο και τελικό στάδιο εννέα (9) προτάσεις -αντί για τις τρεις (3) έως οκτώ (8) όπως αρχικά προβλεπόταν και τούτο διότι μια επιπλέον πρόταση – πέραν των 8 - ισοψήφησε με τις προηγούμενες, σύμφωνα με τους όρους της προκήρυξης.

Επιπλέον, επέλεξαν τη μία (1) ουτοπική πρόταση, η οποία θα ανακοινωθεί και θα παρουσιαστεί με την ολοκλήρωση του διαγωνισμού. Κάθε μία από τις εννέα προτάσεις θα λάβει το χρηματικό έπαθλο των 25.000 ευρώ, ενώ η ουτοπική- οραματική πρόταση θα λάβει το ποσό των 10.000 ευρώ (υπενθυμίζεται πως η συγκεκριμένη πρόταση δεν προκρίνεται στο επόμενο στάδιο). Τα μέλη της κριτικής επιτροπής του πρώτου σταδίου, εξέφρασαν την ικανοποίησή τους για τις προτάσεις που μελέτησαν και για τη δυναμική που μπορούν να προσδώσουν στο κέντρο της Αθήνας, με κριτήρια αναπτυξιακά, περιβαλλοντικά, αστικά και κοινωνικά.» Εκτός από αυτές τις εννέα προτάσεις, η κριτική επιτροπή αποφάσισε επίσης να γίνει εξαγορά τριών ακόμα προτάσεων, έναντι του ποσού των 5.000 ευρώ εκάστης με το σκεπτικό ότι «αναπτύσσονται σε αυτές ενδιαφέροντες προβληματισμοί, που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν κατά την εξέλιξη του έργου.» Η πληθώρα των προτάσεων που πέρασαν στον δεύτερο γύρο αποδεικνύει το υψηλό επίπεδο των συμμετοχών, ή ίσως μια προσπάθεια της επιτροπής να ενισχύσει αυτή την εικόνα. Τα μέλη της επιτροπής αυτής ήταν ο **Anthony Vidler** (πρόεδρος της επιτροπής), Πρύτανης και καθηγητής στο Cooper Union School of Architecture στη Νέα Υόρκη, ιστορικός και κριτικός σύγχρονης αρχιτεκτονικής, ο **Eran Ben-Joseph**, καθηγητής Αρχιτεκτονικής Τοπίου και επικεφαλής του Τμήματος Αστικού Σχεδιασμού του Ενιαίου Προγράμματος Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Πόλεων του Τεχνολογικού Ινστιτούτου της Μασαχουσέτης (MIT), ο **Alfredo Brillembourg**, επισκέπτης καθηγητής στη Μεταπτυχιακή Σχολή Αρχιτεκτονικής και Πολεοδομίας του Πανεπιστημίου Columbia, συνιδρυτής του Εργαστηρίου Αστικού Μοντέλου Βιώσιμης Διαβίωσης του ίδιου Πανεπιστημίου, ο **Γιάννης Ευμολπίδης**, πολεοδόμος, ειδικός σύμβουλος του Δημάρχου Αθηναίων, η **Μαριάννα Μόσχου**, γενική γραμματέας του Διοικητικού Συμβουλίου του Ιδρύματος Ωνάση, ο **Κωνσταντίνος Μωραΐτης**, αναπληρωτής καθηγητής της Σχολής Αρχιτεκτονικής του ΕΜΠ, ο **Richard Plunz**, διευθυντής του Προγράμματος Αστικού Σχεδιασμού και καθηγητής στη Μεταπτυχιακή Σχολή Αρχιτεκτονικής, Πολεοδομίας και Συντήρησης του Πανεπιστημίου Columbia, ο **Charles Waldheim**, καθηγητής και πρόεδρος του Τμήματος Αρχιτεκτονικής Τοπίου της Μεταπτυχιακής Σχολής Design του

Πανεπιστημίου Χάρβαρντ και η **Βάνα Ξένου**, καθηγήτρια στην έδρα Ζωγραφικής στη Σχολή Αρχιτεκτονικής του ΕΜΠ.

- Στη συνέχεια ακολούθησε το Στάδιο Διαγωνισμού Προσχεδίων. Η έναρξή του ανακοινώθηκε τον Οκτώβριο του 2012 και ολοκληρώθηκε τον Φεβρουάριο του 2013 με την τελική αξιολόγηση των 9 προεπιλεγμένων προτάσεων από την ορισμένη διεθνή επιτροπή, που απένειμε τα βραβεία. Τα τακτικά μέλη της δεύτερης αυτής επιτροπής ήταν ο **Σ. Αμούργης**, ομότιμος καθηγητής και τέως πρύτανης του College of Environmental Design, California State Polytechnic University, ο **J. Busquets**, καθηγητής στην έδρα Martin Bucksbaum in Practice of Urban Planning and Design, Graduate School of Design στο Πανεπιστήμιο Harvard, ο **Γ. Καμίνης**, τότε δήμαρχος Αθηναίων, ο **Γ. Λάμπας**, καθηγητής στο Εργαστήρι Γλυπτικής στην Ανωτάτη Σχολή Καλών Τεχνών, ο **Γ. Πανέτσος**, καθηγητής Αρχιτεκτονικής και Αστικού Σχεδιασμού στο Πανεπιστήμιο Πατρών, ο Δρ. **Α. Παπαδημητρίου**, πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση, ο (πρόεδρος της επιτροπής) **P. Schmal**, διευθυντής στο Deutsches Architekturmuseum (DAM) (Μουσείο Αρχιτεκτονικής Φρανκφούρτης), η **Y.Masson Janussi**, επιθεωρήτρια του Γαλλικού Υπουργείου Πολιτισμού και Επικοινωνίας και ο **M. Jardini**, διευθυντής στο Canadian Centre for Architecture (Καναδικό Κέντρο Αρχιτεκτονικής).
- Στις 27 Φεβρουαρίου 2013, το Ίδρυμα Ωνάση ανακοίνωσε τα αποτελέσματα του Ευρωπαϊκού Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού για την ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας Rethink Athens / Ξανά-Σκέψου την Αθήνα στην Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών του Ιδρύματος Ωνάση. Το πρώτο βραβείο απέσπασε η πρόταση «One Step Beyond, phase 2 – Rethink Athens, towards a new city Centre», πρόταση που κατατέθηκε από μια διεθνή σύμπραξη γραφείων μελετών με κορμό την Ολλανδική εταιρεία OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN BV. Όπως αναφέρει η Καθημερινή στις 27 Φεβρουαρίου 2013, «το Ολλανδικό γραφείο OKRA είναι από τα σημαντικότερα διεθνώς γραφεία που ειδικεύονται στο σχεδιασμό του δημόσιου αστικού χώρου. Το OKRA έχει έδρα την Ουτρέχτη, ιδρύθηκε το 1994 και διευθύνεται από τους Martin Knuijt Wim Voogt και Boudewijn Almekinders. Τα πιο πρόσφατα σχέδιά τους περιλαμβάνουν το κέντρο της Βασιλείας στην Ελβετία, το λεγόμενο □ τρίτο κέντρο□ του Λονδίνου στο

Croydon, το μητροπολιτικό κέντρο της Κοπεγχάγης, το προγραμματικό σχέδιο για το μελλοντικό κέντρο του Ρότερνταμ, τους Cutty Sark Gardens στο Λονδίνο, και τον χώρο της Φλαμανδικής έκθεσης στη Γάνδη. Με στόχο τον ενδιάμεσο χώρο της αρχιτεκτονικής, της πολεοδομίας και του αστικού τοπίου, τα σχέδιά τους συνδυάζουν την οραματική με τη στρατηγική προσέγγιση για να δημιουργήσουν περιβάλλοντα με χαρακτήρα, κλίμακα, ατμόσφαιρα και λειτουργία που μπορούν να δώσουν ταυτότητα στο χώρο της κοινωνικής συνύπαρξης».



Πανεπιστημίου και Τριλογία.

Πηγή: *One Step Beyond, phase 2 – Rethink Athens, towards a new city Centre*

- Από τις 27 Φεβρουαρίου 2013 έως και τις 10 Μαρτίου 2013, παρουσιάστηκαν όλες οι προτάσεις που κατατέθηκαν στον διαγωνισμό από το ξεκίνημά του, στον εκθεσιακό χώρο της Στέγης Γραμμάτων & Τεχνών του Ιδρύματος Ωνάση, ενώ από τις 14 Μαρτίου 2013 έως και τις 26 Μαρτίου 2013 η Έκθεση παρουσιάστηκε στο χώρο πολλαπλών χρήσεων του σταθμού του Μετρό «Σύνταγμα», ώστε να εξοικειωθεί όλο το αθηναϊκό κοινό με την νικήτρια πρόταση. Πάνω από 100.000 αθηναίοι επισκέφθηκαν τις δύο εκθέσεις, γεγονός που καταδεικνύει το ενδιαφέρον του κόσμου.

- Σε συνέχεια του διαγωνισμού και με στόχο την καλλιέργεια ενδιαφέροντος στο ευρύ κοινό των θεμάτων που διέπουν το σχεδιασμό του δημόσιου χώρου, το Ίδρυμα Ωνάση διοργάνωσε στη Στέγη Γραμμάτων & Τεχνών και στο πλαίσιο της σειράς συζητήσεων «Λέξεις & Σκέψεις», δύο εκδηλώσεις (στις 15 Οκτωβρίου 2012 με τίτλο: «Η Παγκόσμια Πόλη Σήμερα» και στις 5 Μαρτίου 2013 με τίτλο: «Νέα έργα σε παλιές πόλεις: ο επαναπροσδιορισμός του αστικού χώρου» με σημαντικές διαλέξεις των A. Vidler, R. Plunz, V. M. Carlow και A. Brillembourg.
- Το Rethink Athens συνέχισε την ενημερωτική του εκστρατεία συμμετέχοντας σε διάφορες εκδηλώσεις, όπως για παράδειγμα στο 5^ο Athens Bike Festival, τον Σεπτέμβριο του 2014, όπου παρευρέθηκαν και μίλησαν εκπρόσωποι των αρχιτεκτονικών γραφείων που κέρδισαν το πρώτο βραβείο.
- Στα τέλη Νοέμβρη του 2014 ζητήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να απενταχτούν από το Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ) τόσο το Rethink Athens όσο και τα έργα στο παραλιακό μέτωπο. Η επίσημη αιτιολογία ήταν ότι «οι Βρυξέλλες θεωρούν ότι, σε περίοδο έλλειψης πόρων, δεν είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθούν «διακοσμητικά έργα», την ώρα που εκκρεμεί η ολοκλήρωση των διευρωπαϊκών δικτύων της χώρας, αλλά και άλλων έργων προτεραιότητας» («*Ταφόπλακα σε Φάληρο και Πανεπιστημίου*», Βήμα, 23/11/2014). Πηγές μάλιστα αναφέρουν ότι «πληροφορίες θέλουν τους κοινοτικούς να θεωρούν την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου με επέκταση του τραμ έργο «τουριστικό» και «περιττό», καθώς η χάραξη του τροχιοδρόμου συμπίπτει με τη γραμμή του μετρό» (ό.π.). Ο προϋπολογισμός της ανάπλασης της Πανεπιστημίου κυμαίνεται περίπου στα 110 εκατ. ευρώ. Η χρηματοδότηση σχεδιαζόταν να προέλθει κατά 65 εκατ. ευρώ από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα και κατά 45 εκατ. ευρώ από το ΠΕΠ Αττικής.
- Ακολούθησαν ανακοινώσεις τόσο από το Ίδρυμα Ωνάση όσο και από τα συναρμόδια Υπουργεία που εξέφραζαν το μεν πρώτο την απογοήτευσή του, τα δε δεύτερα την πίστη τους ότι τελικά η χρηματοδότηση θα επιτευχθεί σε μελλοντικό χρόνο.
- Τον Ιούνιο του 2015 η ολομέλεια του Συμβουλίου της Επικρατείας (ΣτΕ) με την υπ' αριθμόν 2152/2015 απόφασή της, έκανε δεκτή την προσφυγή του τέως προέδρου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος Ιωάννη Αλαβάνου και

ακόμα 55 πολιτών, που στρέφονταν κατά του έργου. Η Ολομέλεια έκρινε παράνομη την απόφαση (12.2.2014) του υπουργού Περιβάλλοντος, με την οποία εγκρίθηκαν οι περιβαλλοντικοί όροι για «την ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου». Η απόφαση κρίθηκε παράνομη καθώς, σύμφωνα με το σκεπτικό της απόφασης, «πέραν του ότι εκδίδεται υπό μορφή έγκρισης περιβαλλοντικών όρων έργου, ενώ αποτελεί πρωτίστως πρόγραμμα ή σχέδιο», ο σχεδιασμός της είναι μερικά αντίθετος με τον ισχύοντα κατά την έκδοση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (ν.1515/85) και με το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αθηναίων, το οποίο εγκρίθηκε το 1988 (*Οριστικό «όχι» ΣτΕ στην ανάπλαση της Πανεπιστημίου*, Καθημερινή, 06/06/2015).

Με αυτή την απόφαση του ΣτΕ έκλεισε ένας μεγάλος κύκλος που άνοιξε, όπως είδαμε, το 2010 με τις πρώτες κινήσεις των συναρμόδιων Υπουργείων και του Ιδρύματος Ωνάση προς την πραγματοποίηση της πολεοδομικής παρέμβασης στην οδό Πανεπιστημίου. Από τον Ιούνιο του 2015 μέχρι και σήμερα (Οκτώβριος 2015), δεν έχει υπάρξει κάποια άλλη εξέλιξη στο ζήτημα και το θέμα έχει παραπεμφθεί στις ελληνικές καλένδες. Το κώλυμα με τη μη έγκριση των περιβαλλοντικών όρων θα μπορούσε να αρθεί με την κατάθεση καινούργιων, αλλά αν δεν λυθεί με κάποιο τρόπο το πρόβλημα της χρηματοδότησης του έργου, αυτό δεν πρόκειται να ξεκινήσει, τουλάχιστον στο άμεσο μέλλον.

5. Οι αντιδράσεις

Από την πρώτη στιγμή που έγινε γνωστή η πρόθεση του ΥΠΕΚΑ να προωθήσει την πολεοδομική επέμβαση στην οδό Πανεπιστημίου, οι αντιδράσεις σε αυτή ήταν έντονες και ανάμικτες, με την έννοια ότι υπήρχαν και φανατικοί υποστηρικτές του σχεδίου αλλά και ορκισμένοι πολέμοί του. Ο δημόσιος διάλογος για το θέμα φούντωσε με άρθρα σε περιοδικά και εφημερίδες, αναρτήσεις στο διαδίκτυο, εκδηλώσεις και συζητήσεις, ενώ εντύπωση προκαλεί ότι το ενδιαφέρον του κοινού παρέμεινε αμείωτο (ή τουλάχιστον αναζωπυρωνόταν συχνά) καθ' όλη τη διάρκεια προετοιμασίας του έργου, μέχρι και την προσωρινή(;) ματαίωση των εξελίξεων λόγω της απένταξης από το ΣΕΣ τον Δεκέμβριο του 2014 αλλά και την αρνητική γνωμοδότηση του ΣτΕ για την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων τον Ιούνιο του 2015.

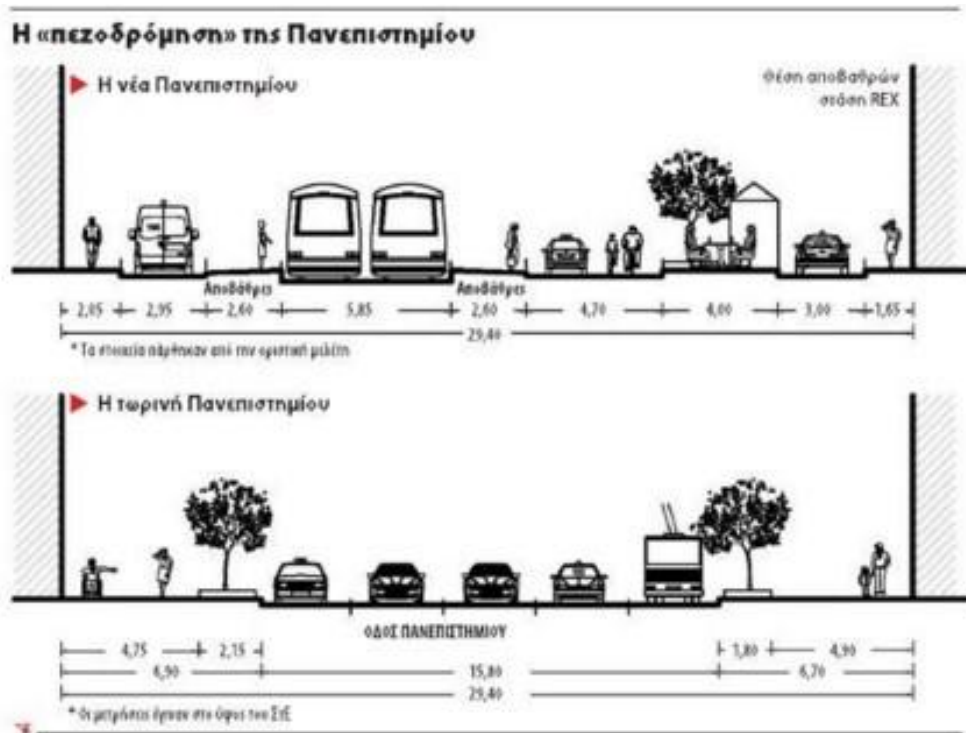
Αυτό που θα μπορούσε να σχολιάσει κανείς με μια πρώτη ματιά είναι ότι το σύνολο των ιδιωτικών τηλεοπτικών σταθμών είχαν εξ αρχής μια πολύ θετική στάση απέναντι στο εγχείρημα, αποθεώνοντας συχνά την «ομοφωνία και ομοψυχία» των (μέχρι τότε) κυβερνητικών κομμάτων ΠΑΣΟΚ και ΝΔ πάνω στο ζήτημα. Επίσης τονιζόταν με κάθε ευκαιρία το αναβαθμισμένο brand name που αποκτούσε η Αθήνα, όπως και η «αναβάθμιση του κέντρου» μέσω αυτής της πολεοδομικής παρέμβασης, η οποία παρουσιαζόταν περίπου ως πανάκεια για όλα τα προβλήματα που αντιμετώπιζει το τελευταίο. Στο ίδιο μήκος κύματος κινούνταν και οι περισσότερες εφημερίδες, με την αξιοσημείωτη εξαίρεση μερικών, όπως η Εφημερίδα των Συντακτών, η Ελευθεροτυπία και η Αυγή, οι οποίες παρουσίαζαν συχνά και την αντίθετη άποψη. Από την άλλη μεριά, αυτό που ήταν εξαιρετικά ενδιαφέρον στο «στρατόπεδο» των διαφωνούντων με την πεζοδρόμηση, ήταν ότι σε αυτό στοιχίζονταν (όχι κατ' επιλογή τους αλλά λόγω συγκυρίας) από νεοφιλελεύθεροι υποστηρικτές της χρήσης του ΙΧ μέχρι φωνές όπως αυτές από το αυτοδιαχειριζόμενο στέκι Αρχιτεκτονικής και άλλες από μια ευρύτερη αριστερή σκοπιά, οι οποίες επιχειρούσαν να θέσουν το ζήτημα σε ένα ευρύτερο πολιτικό πλαίσιο, κάτι το οποίο πέτυχαν σε μεγάλο βαθμό κατά τη γνώμη μας.

Το σημαντικότερο στοιχείο όλης αυτής της δημόσιας διαφωνίας ήταν ακριβώς ότι ήταν δημόσια, ευρεία και ενέπλεξε με τον άλλο τρόπο μεγάλα κομμάτια του ευρύτερου κοινού, είτε αυτοί ήταν κάτοικοι της περιοχής, χρήστες της οδού Πανεπιστημίου, μαγαζάτορες ή/ και πελάτες των καταστημάτων της περιοχής, ακόμα και κάτοικοι άλλων περιοχών σε όλη την επικράτεια. Είναι ίσως η πρώτη φορά που μια πολεοδομική παρέμβαση συζητήθηκε τόσο έντονα και για τόσο πολύ καιρό στη χώρα, κι αν εξαιρέσει κανείς μερικές ακραία νεοφιλελεύθερες απόψεις που όμνυαν στην «πρόοδο» με κάθε τρόπο και κόστος και χωρίς σοβαρή ανάλυση των δεδομένων, το επίπεδο του διαλόγου και των επιχειρημάτων, και από τις δύο πλευρές ήταν αρκετά υψηλό.

Τα επιχειρήματα αυτών που ήταν αντίθετοι στην πεζοδρόμηση μπορούν να συνοψιστούν σε τρεις μεγάλες υποομάδες:

- Σε αυτούς που ήταν αντίθετοι για κυκλοφοριακούς/ συγκοινωνιακούς λόγους.
- Σε αυτούς που θεωρούσαν την πεζοδρόμηση «έργο βιτρίνας» και περιττό.
- Σε αυτούς που διαφωνούσαν από θέση αρχής, με άλλα λόγια με έντονη ιδεολογική σκοπιά.

Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν συγκοινωνιολόγοι πολιτικοί μηχανικοί και αρκετοί αρχιτέκτονες οι οποίοι με εκτεταμένη αρθογραφία στον ημερήσιο και στον κυριακάτικο Τύπο αλλά και στο ίντερνετ, υποστήριξαν ότι οι σημερινοί φόρτοι της οδού Πανεπιστημίου δεν μπορούν να αναληφθούν από τις παρακείμενες οδούς μετά την τυχόν πεζοδρόμηση της πρώτης, ενώ παράλληλα αρκετοί από αυτούς στρέφονταν και κατά του Τραμ. Μάλιστα τρεις από αυτούς (οι Ν. Μιχαλόπουλος, Χ. Ησαΐας και Λ. Σλάβης), οι οποίοι ήταν και ανάμεσα στους 55 που προσέφυγαν στο ΣτΕ με αίτημα την ακύρωση του έργου φτάνουν στο σημείο να χαρακτηρίσουν σε άρθρο τους στην Ελευθεροτυπία την «νέα Πανεπιστημίου (...) τραμόδρομο (τροχιόδρομο) και όχι πεζόδρομο» (*Λιγότερο πράσινη και πιο ακριβή η «Νέα Πανεπιστημίου»*, Ελευθεροτυπία, 13/09/2014). Στο ίδιο άρθρο παρατίθεται και ένα σχήμα με δύο διατομές της οδού Πανεπιστημίου, πριν και μετά την προτεινόμενη πεζοδρόμηση, σε μια προσπάθεια των συντακτών του να αποδείξουν ότι μετά την πεζοδρόμηση, ο διαθέσιμος χώρος για τους πεζούς, θα είναι μικρότερος από ότι σήμερα...



Διατομές της Πανεπιστημίου πριν και μετά την πεζοδρόμηση

Πηγή: *Λιγότερο πράσινη και πιο ακριβή η «Νέα Πανεπιστημίου»*, 2014

Στο ίδιο μήκος κύματος κινούνται δύο αρχιτέκτονες – πολεοδόμοι που με άρθρο τους στην Καθημερινή τον Απρίλιο του 2013 επιτίθενται στους επιστημονικούς υπεύθυνους του ερευνητικού προγράμματος «Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημόσιες Συγκοινωνίες» (τα κύρια συμπεράσματα του οποίου αναλύσαμε στο κεφάλαιο 3.2) Α, Σταθόπουλο και Μ. Καρλαύτη, γράφοντας χαρακτηριστικά: «Όταν ξεκίνησαν οι καθηγητές την έρευνά τους, η Πανεπιστημίου πράγματι ήταν δυσάρεστα φορτισμένη με ρεύμα κυκλοφορίας κυρίως διερχόμενης, που έκοβε στα δύο το κέντρο. Από τότε όμως ο κυκλοφοριακός φόρτος έχει μειωθεί αισθητά λόγω της κρίσης. Τα ταξί παραμένουν ακινητοποιημένα στις αυθαίρετες πιάτσες τους, τα Ι.Χ. μειώθηκαν δραματικά και τα δίκτυα διανομής μειώθηκαν λόγω της αντίστοιχης μείωσης της κατανάλωσης. Παρ' όλ' αυτά η Πανεπιστημίου εξακολουθεί να αποτελεί την κύρια σύνδεση μεταξύ ΝΑ και ΒΔ Αθήνας. Πριν γίνει παρέμβαση στον κεντρικότερο άξονα της πόλης, φροντίζουμε να υπάρχει ο κατάλληλος μικρός δακτύλιος που θα διοχετεύει την κυκλοφορία διέλευσης. Αυτό δεν σημαίνει κλείνω τον δρόμο και

δημιουργώ χάος στην υπόλοιπη πόλη.» (*Ψευδαισθήσεις περί την Πανεπιστημίου*, Καθημερινή, 28/04/2013)

Οι δύο συντάκτες του προηγούμενου άρθρου έγραψαν ένα ακόμα το οποίο δημοσιεύτηκε την ίδια ημέρα στην Καθημερινή, στο οποίο αρχικά επισημαίνουν τις διαφορές Φρανκφούρτης – Αθήνας. Αυτή η επισήμανση γίνεται γιατί, όπως αναφέρουν, «σε παλαιότερη δημοσίευση για το ίδιο θέμα στην «Κ» είχε εμφανιστεί ως επιτυχές παράδειγμα στο εξωτερικό η αντίστοιχη ανάπλαση δημιουργίας πάρκου σε κεντρικό οδικό άξονα της Φρανκφούρτης». Στη συνέχεια επιτίθενται ξανά στους δύο καθηγητές του ΕΜΠ: «Υπάρχουν όμως και θετικά στοιχεία από τη λύση που επιβάλλουν οι καθηγητές. Όχι για την πόλη και το κέντρο της αλλά (α) για τις εταιρείες κατασκευής και προμήθειας των τραμ και κυρίως (β) για τη γνωστή σε όλους μας Siemens, η οποία αναγκαστικά θα πρέπει να ξαναμελετήσει και να προσαρμόσει το σύστημα σηματοδότησης του συνόλου, σχεδόν, της πόλης και θα χρειαστεί προμήθεια περίπου 520 νέων σηματοδοτών.» (*Άλλο η Φρανκφούρτη και άλλο η Αθήνα*, Καθημερινή, 28/04/2013).

Σε απάντηση όλων των παραπάνω αιτιάσεων, οι Α. Σταθόπουλος και Μ. Καρλαύτης, δημοσίευσαν κι αυτοί ένα άρθρο στην ίδια εφημερίδα (στην Καθημερινή) στις 19/05/2013, όπου αρχικά παρουσιάζουν τα εννέα εναλλακτικά σενάρια που εξετάστηκαν σε σχέση με τις κυκλοφοριακές παρεμβάσεις με άξονα την οδό Πανεπιστημίου και στη συνέχεια παρουσιάζουν τις βασικές προϋποθέσεις για την επιτυχία του εγχειρήματος, οι οποίες είναι:

- Σταδιακή υλοποίηση της αλλαγής λειτουργίας της Πανεπιστημίου.
- Αναβάθμιση, επέκταση και προνομιακή (λειτουργικά) μεταχείριση των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Ουσιαστικός έλεγχος και σημαντικός περιορισμός των δυνατοτήτων στάθμευσης.
- Επανασχεδιασμός και αναβάθμιση της λειτουργίας δακτυλίων περιμετρικών οδών του κέντρου της πόλης.
- Εκστρατεία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης του κοινού.

Κλείνοντας αυτό το άρθρο-απάντηση στους δύο αρχιτέκτονες – πολεοδόμους, οι δύο καθηγητές του ΕΜΠ απαντούν (με μεγάλη πειστικότητα είναι η αλήθεια και στον υπαινιγμό περί Siemens: «Τέλος, ένα σχόλιο για το περιπαικτικό «Υπάρχουν όμως και θετικά στοιχεία από τη λύση που επιβάλλουν οι καθηγητές. Όχι για την πόλη αλλά για τις εταιρείες □ (β) για τη γνωστή σε όλους Siemens, η οποία αναγκαστικά θα πρέπει να ξαναμελετήσει και να προσαρμόσει το σύστημα σηματοδότησης του συνόλου σχεδόν της πόλης και θα χρειαστεί προμήθεια περίπου 520 νέων σηματοδοτών». Η σηματοδότηση δεν παρέχεται μέσω μεταλλικών κουτιών. □ Αντίθετα, επιτυγχάνεται με τον προγραμματισμό (ή επαναπρογραμματισμό) των τοπικών ρυθμιστών (local controllers) που συνήθως αντιστοιχεί ένας ανά κόμβο. Υπεύθυνο για αυτό είναι το τμήμα Φωτεινής Σηματοδότησης της Δ/σης Οδικών Έργων της Περιφέρειας Αττικής. Το τμήμα αναλαμβάνει το ίδιο τις τροποποιήσεις ή αναθέτει σε συμβούλους μηχανικούς με διαγωνιστικές διαδικασίες τον επανασχεδιασμό. Η υλοποίηση στο επίπεδο του ρυθμιστή (και μόνο) γίνεται από την εταιρεία που παρέχει τη συντήρηση (ναι, είναι η Siemens A.E. για ένα τμήμα αυτών) με συμφωνημένες τιμές μονάδος που προβλέπει η σύμβαση. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν εύκολα να πληροφορηθούν τις πραγματικές τιμές κόστους. Τέλος, δεν απαιτείται επαναπρογραμματισμός για το σύνολο της πόλης (αλίμονο), αλλά για έναν περιορισμένο αριθμό ρυθμιστών.» (Τα σενάρια για τη «νέα» Πανεπιστημίου, Καθημερινή, 19/05/2013).

Η παραπάνω ανταλλαγή άρθρων αποτελεί ένα ενδεικτικό παράδειγμα της έντασης και της έκτασης που είχε πάρει το θέμα στο δημόσιο λόγο, αλλά και τους κινδύνους ανεπανόρθωτης έκθεσης που διέτρεχαν όσοι προσπαθούσαν να βρουν επιχειρήματα για να στηρίξουν μια θέση που είχαν a priori. Πολύ πιο νηφάλια και σοβαρή ήταν η παρέμβαση του καθηγητή Γεωγραφίας Κ. Χατζημιχάλη, ο οποίος σε άρθρο του στο περιοδικό «Αρχιτέκτονες» προσπαθεί και αυτός να ανασκευάσει τα επιχειρήματα των δύο συναδέλφων του καθηγητών του ΕΜΠ αλλά με τελείως διαφορετικό τρόπο και ήθος: «Το άρθρο των Μ. Καρλαύτη και Α. Σταθόπουλου στην *Καθημερινή* 19/5/13, το οποίο υποστηρίζει από κυκλοφοριακή άποψη τις μελέτες, μπερδεύει περισσότερο τα πράγματα. Για τα διάφορα σενάρια αποκλεισμού της διαμπερούς διέλευσης στην Πανεπιστημίου που παραθέτει, γράφει: «... εφόσον διατηρηθούν τα (υπάρχοντα) χαρακτηριστικά των μετακινήσεων και μεταφορικών υποδομών στην πόλη ... οι επιπτώσεις από οποιαδήποτε τοπική παρέμβαση και αν

προκριθεί θα δυσχεράνουν την κυκλοφορία τόσο στο κέντρο της Αθήνας όσο και στον περιμετρικό δακτύλιο (αυξήσεις χρόνου διαδρομής άνω του 50% και μείωση μέσης ταχύτητας έως και 20%)». Αλλά αυτό δεν φωνάζουμε και μεις από την πρώτη μέρα; Ποιος, πότε και πώς θα αλλάξει τα γενικότερα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας στην πόλη για να «δουλέψει» ο τοπικός αποκλεισμός της διαμπερούς κίνησης στην Πανεπιστημίου; Και ποιος μας διαβεβαιώνει ότι το τραμ θα πάει μέχρι τα Πατήσια για να μη μείνει «έργο βιτρίνα», όπως λέει ο Γ. Πολύζος στη συζήτηση στο Σύλλογο; Η αχίλλειος πτέρνα της πρότασης είναι ακριβώς αυτή: η εξάρτησή της από προϋποθέσεις ευρύτερων προγραμματισμών τούς οποίους δεν ελέγχει. Αυτό είναι ένα διαχρονικό πρόβλημα του ελληνικού προγραμματισμού/σχεδιασμού: για τη μη επιτυχή υλοποίηση φταίνε πάντα οι «άλλοι», ποτέ τα σχέδια που κάνουμε. Και βέβαια δεν έχω καταλάβει πώς δικαιολογούν οι συνάδελφοι τη λειτουργία δυο ακριβών σταθερών μέσων μεταφοράς το ένα πάνω από το άλλο, πώς θα στριμωχτούν δυο γραμμές τραμ στα στενά σημεία της Πατησίων, γιατί απαξιώνουν τα τρόλεϊ (που κατασκευάζονται στη Θεσσαλονίκη και δεν είναι ακριβές εισαγωγές τραμ) και τι κάνουν με τις δεκάδες γραμμές των λεωφορείων που διέρχονται ή έχουν αφετηρίες γύρω από την Πανεπιστημίου. Τα λαϊκά αυτά μέσα μεταφοράς εξυπηρετούν χιλιάδες εργαζομένους και επισκέπτες του κέντρου ή άλλους/ες που αλλάζουν δυο και τρεις συγκοινωνίες για να πάνε στις δουλειές τους, όσοι/όσες βέβαια έχουν ακόμη δουλειά. Δεν έχω δει καμιά μελέτη περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων που θίγει παρόμοια θέματα.» (*Οι φαντασιώσεις για τη «νέα κεντρικότητα»*, περ. Αρχιτέκτονες, 01/07/2013).

Η δεύτερη μεγάλη κατηγορία επικρίσεων, που αλληλεπιδρά προφανώς διαλεκτικά τόσο με την πρώτη (τα συγκοινωνιακά ζητήματα), όσο και – σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό μάλιστα – με την τρίτη (το γενικότερο πολιτικό αφήγημα που «κρύβεται» πίσω από, και κινεί, την επιδιωκόμενη παρέμβαση), είναι αυτή που σχετίζεται με την κατηγοριοποίηση του έργου ως «έργο-βιτρίνα». Υπάρχουν πολλά άρθρα που κινούνται σε αυτή την κατεύθυνση, προερχόμενα πάντως από διαφορετικές ιδεολογικές αφετηρίες. Η κοινή συνισταμένη τους είναι ότι η πεζοδρόμηση θα απαιτήσει μεγάλα κεφάλαια τα οποία θα μπορούσαν και θα έπρεπε να κατευθυνθούν αλλού, σε μικρότερες αλλά περισσότερες παρεμβάσεις. Το πρόβλημα σε αυτή την κριτική είναι ότι δεν εξειδικεύουν αυτές τις παρεμβάσεις και όταν το κάνουν, πολλές φορές φαίνεται σαν να επιλέγουν τυχαία κάποιες περιοχές

χωρίς να έχει προηγηθεί ανάλυση και τεκμηρίωση. Αξιοσημείωτη εξαίρεση σε αυτό το φαινόμενο αποτελεί ένα άρθρο της Κ. Θεοδώρου στην ιστοσελίδα City Issue τον Απρίλιο του 2014, με το οποίο προτείνει συγκεκριμένα την πεζοδρόμηση της οδού Αθηνάς και της υπόλοιπης Ερμού καθώς: «Μοιάζει σχεδόν ανέκδοτο, να ψάχνουμε τι θα πεζοδρομήσουμε αντί της Πανεπιστημίου -παράδειγμα η ημερίδα για την οδό Σταδίου-, φαίνεται να έχουμε παρασυρθεί όλοι απ' αυτή την παγίδα του διαγωνισμού, ανασκαλεύοντας το ερώτημα της “σωστής πεζοδρόμησης” ενώ το ερώτημα είναι η ανασυγκρότηση του κέντρου. Αυτό όμως ας το ξεχάσουμε, απαιτεί μια πολύ πιο σύνθετη αντιμετώπιση. Η επέμβαση στην Πανεπιστημίου, όπως και καμιά πεζοδρόμηση ενός δρόμου, δεν απαντά στην ανάγκη της ανασυγκρότησης του κέντρου, αλλά στην ψυχολογική ανάγκη για μια αναβάθμιση που να “δείχνει και να φαίνεται” στον χώρο που περπατάμε κάθε μέρα. Αυτή την ψυχολογική ανάγκη θα μπορούσε να καλύψει και η πρόταση για πεζοδρόμηση των δυο συγκεκριμένων δρόμων, καλύπτοντας όμως επιπλέον και μια πραγματική, πρακτική ανάγκη που θα νιώσει όποιος περπατήσει στριμωγμένος, σπρωγμένος και με δυσκολία τις ώρες που είναι ανοιχτά τα μαγαζιά. Αν για λίγο σταματούσε η ροή των αυτοκινήτων αυθορμήτως η ροή των καλαθιών και των πάγκων θα ξεχύνονταν στο δρόμο. Σε οποιαδήποτε ώρα της ημέρας η οδός Αθηνάς έχει περισσότερους τουρίστες από την Πανεπιστημίου- για να μη συγκρίνουμε με την οδό Ερμού που γίνεται ήδη το αδιαχώρητο. Εξάλλου η κατάργηση της Αθηνάς ως κυκλοφορία αυτοκινήτων είναι δευτερεύουσα σε σχέση με την Πανεπιστημίου.» (*Rethink Athens - Ένα καθαρό ναι ή όχι και ένα πιθανό ίσως*, 04/04/2014).

Μια σειρά από άλλα άρθρα, αλλά και εκδηλώσεις προέτρεπαν στην πεζοδρόμηση της ... Σταδίου αντί για την Πανεπιστημίου. Κατά τη γνώμη μας, αυτές οι κριτικές έχαναν τον στόχο, καθώς η κριτική έπρεπε να ασκηθεί στο συγκεκριμένο έργο με τους όρους που αυτό επιχειρήθηκε να πραγματοποιηθεί, και όχι απλά να προταθεί η πεζοδρόμηση του παραπλήσιου οδικού άξονα. Αυτή η κατηγορία κριτικής, η επισήμανση δηλαδή των πολιτικών που οδήγησαν στο Rethink Athens και η προσπάθεια αποδόμησης τους, αποτελεί την πιο σοβαρή και εμπειριστατωμένη από όλες τις προαναφερθείσες κατηγορίες. Ιδιαίτερα δραστήριο προς αυτή την κατεύθυνση υπήρξε το αυτοδιαχειριζόμενο στέκι της Αρχιτεκτονικής Αθηνών, το οποίο εξέδωσε δύο μπροσούρες και διοργάνωσε μια σειρά από εκδηλώσεις γύρω από το ζήτημα. Σε μια από αυτές αναφέρεται, πολύ εύστοχα, ότι «Μπορεί η δημόσια

ρητορική της περιόδου της ευημερίας να εξόρισε την εργασία στο περιθώριο, μπορεί να την έκανε ‘δουλειά’. Όμως η κοινωνική και οικονομική πραγματικότητα της κρίσης ξαναέφερε τη λέξη ανεργία στο προσκήνιο. Και καθώς η κατανάλωση φθίνει όλο και περισσότερο λόγω κρίσης, οι υποσχέσεις για περισσότερη ‘απόλαυση της πόλης’ μοιάζουν, μάλλον, ψυχοφάρμακα πολυτελείας...» (*Ο αρχιτεκτονικός διαγωνισμός re-think Athens και η ιδεολογική/συμβολική σημασία του αθηναϊκού κέντρου*, μπροσούρα από το αυτοδιαχειριζόμενο στέκι αρχιτεκτονικής). Ενώ σε μια άλλη μπροσούρα επισημαίνεται ότι «η πρόταση του Rethink Athens έλαβε υπόψη της στο σχεδιασμό τη βαριά σημασία που φέρει η οδός Πανεπιστημίου, τόσο από πλευράς αγώνων των εξεγερμένων κομματιών της κοινωνίας και του νοήματος που προσέδωσαν σε αυτή, όσο και από το ότι αποτελεί μια οδό που φαινομενικά αντικατοπτρίζει την «διαίτερη» ταυτότητα της Αθήνας προς τα έξω (...) Το Rethink ανέλαβε να επανεγγράψει τη μνήμη, διαγράφοντας όσα κομμάτια της φανερώνουν τις ταξικές συγκρούσεις και αμφισβητούν την ενιαία ταυτότητα της πόλης και της κουλτούρας της, και προσπαθώντας να δημιουργήσει για αυτήν μια αδιαίρετη, αστική σκοπιά με εθνικά χαρακτηριστικά.» (*Το κέντρο είναι πόλεμος – μια κριτική αποτίμηση της διαχείρισης του αθηναϊκού κέντρου εν μέσω κρίσης*, μπροσούρα από το αυτοδιαχειριζόμενο στέκι αρχιτεκτονικής).

Στο ίδιο πνεύμα, αλλά θέτοντας ακόμα πιο έντονα το κοινωνικό ζήτημα, η αρχιτέκτονας Δ. Σιατίτσα από την ομάδα πολεοδομών Encounter Athens δημοσίευσε τον Μάρτιο του 2011 στο site της ομάδας ένα άρθρο στο οποίο, αφού ανέλυε τις παραμέτρους του έργου (που τότε ακόμα βρισκόταν στα σπάργανα), ανέφερε ότι «Η κοινωνική παράμετρος μοιάζει και πάλι να εξαφανίζεται υπό το βάρος των τεχνοκρατικών προσεγγίσεων, ως μια παράμετρος που είναι αρμοδιότητα «άλλων». Η τόσο επείγουσα ανάγκη να εκφραστούν από τους ειδικούς απόψεις που θα προωθούν τη συνύπαρξη και την αναγνώριση του «άλλου» ως συστατικού στοιχείου της κοινωνίας, απουσιάζει παντελώς, μετατρέποντας εν τέλει την πολεοδομική πράξη σε σύμμαχο των ακραίων απόψεων που καλλιεργούνται όλο και πιο έντονα και σε συνένοχο στην όξυνση των σχέσεων μεταξύ των ομάδων που κατοικούν το κέντρο και την πόλη. Η ένταση των φαινομένων που αντιμετωπίζει η Αθήνα είναι όντως πρωτοφανής στην Ιστορία της πόλης και πιθανά έξω από τις εμπειρίες των κατοίκων της. Η ανάγκη στοχευμένων κοινωνικών πολιτικών και δημόσιων παρεμβάσεων μοιάζει πλέον αναπόδραστη μιας και η κατάσταση δεν φαίνεται να ρυθμίζεται από μόνη της, και το ερώτημα είναι τί

χαρακτήρα θα έχουν αυτές. Θα είναι πολιτικές που θα χρειάζονται ως σύμμαχο την καταστολή για την εφαρμογή τους ή θα έχουν ως προτεραιότητα μια στρατηγική στήριξης των ευάλωτων ομάδων, αντιμετώπισης της αυξανόμενης φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού, καλλιέργειας μιας κουλτούρας συμβίωσης και αλληλεγγύης; Στην πρώτη περίπτωση οι συνέπειες θα είναι ακραίες ιδιαίτερα για τις μειονεκτούσες ομάδες και την όξυνση των σχέσεων μεταξύ επιμέρους ομάδων κατοίκων της πόλης, αλλά και για την ηθική και συμβολική ακεραιότητα της ίδιας της κοινωνίας.» (Για την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου, <https://encounterathens.wordpress.com>, 01/03/2011).

Μακράν η πιο εμπεριστατωμένη και ολοκληρωμένη θεώρηση του ζητήματος (η οποία μας βρίσκει απόλυτα σύμφωνους) ανήκει στον αρχιτέκτονα Κ. Βουρεκά, ο οποίος με ένα άρθρο του που δημοσιεύτηκε αρχικά στον ιστότοπο «το Περιοδικό για τη διατάραξη της κοινής ησυχίας» τον Απρίλιο του 2014 (και το οποίο άρθρο αναδημοσιεύτηκε από πολλά άλλα sites), το αντιμετώπισε σφαιρικά. Αφού λοιπόν κάνει μια σύντομη παρουσίαση του έργου αναγνωρίζει ότι «η προσπάθεια απομάκρυνσης των αυτοκινήτων από το κέντρο και η διοχέτευση της διαμπερούς κυκλοφορίας στις λεωφόρους του Δακτυλίου που συμπεριλαμβάνεται στο σχέδιο, βοηθά στη σημαντική επέκταση και βελτίωση των δημόσιων χώρων του κέντρου. Επίσης, είναι γεγονός ότι η δρομολόγηση του τραμ στην Πανεπιστημίου δίνει τη δυνατότητα η γραμμή να φτάσει μέχρι τα Πατήσια, με τις συνεπαγόμενες δυνατότητες βελτίωσης του δημόσιου χώρου σε κάποιες από τις πιο ταλαιπωρημένες συνοικίες του κέντρου. Όμως, η απόπειρα αντικατάστασης του Ι.Χ. αυτοκινήτου με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, η οποία είναι απαραίτητη για να λειτουργήσει το σχέδιο, δεν συμβαδίζει με το μνημονιακό πρόγραμμα περικοπής προσωπικού και δρομολογίων.» (Rethink Athens - Η κρίση του κέντρου και η επιστροφή στην εποχή των «ευεργετών», <http://www.toperiodiko.gr>, 28/04/2014). Στη συνέχεια αυτού του κειμένου αναφέρονται οι κατά καιρούς διατυπωμένες ενστάσεις για το έργο (κυκλοφοριακά ζητήματα, «ερήμωση της Πανεπιστημίου τη νύχτα», παρομοίωση με διαδικασίες εξευγενισμού - gentrification - στο εξωτερικό), οι οποίες απαντώνται μία προς μία με ιδιαίτερα πειστικό τρόπο: τα προβλήματα της κυκλοφορίας είναι πρωτίστως πολιτικό και όχι τεχνικό θέμα, η Πανεπιστημίου σήμερα δεν έχει καθόλου κατοικίες και με την πεζοδρόμηση μάλλον θα αυξηθεί η κίνηση πεζών τα βράδια σε σχέση με τη σημερινή κατάσταση και όσον αφορά στον εξευγενισμό «εδώ, η

περίπτωση είναι αρκετά διαφορετική από τα τυπικά υποδείγματα του εξωτερικού. Στην Πανεπιστημίου δεν υπάρχουν κάτοικοι για να εκδιωχθούν, η πολύ μεγάλη κατάκτηση των ιδιοκτησιών σε πολλά από τα παρακείμενα οικοδομικά τετράγωνα εμποδίζει τις γρήγορες και μεγάλες αλλαγές και η εγκατάσταση εμπορικών κέντρων στο κέντρο αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό των προαστιακών και εξωαστικών περιοχών. Τέλος, το γενικότερο περιβάλλον της οικονομικής κρίσης, αποτελεί ακόμα σοβαρότερη ανασταλτική παράμετρο για τέτοιου τύπου εγχειρήματα. Η μείωση της κατανάλωσης, σε συνδυασμό με τις δυσκολίες δανεισμού των επιχειρήσεων και την πολιτική αστάθεια, αποτρέπουν τις επενδύσεις ακόμα και με το σκανδαλωδώς ευνοϊκό σημερινό νομοθετικό πλαίσιο. Συνεπώς στη σημερινή ρευστή κατάσταση δεν μπορούμε να προεξοφλήσουμε ούτε την πλήρη αποτυχία, ούτε την επιτυχία του προγράμματος, έστω και με τους δικούς του όρους.» (ό.π.)

Το σημαντικότερο ζήτημα που εκτίθεται σε αυτό το κείμενο είναι η επισήμανση της τάσης απόσυρσης του δημόσιου τομέα από τον σχεδιασμό του χώρου και η παράδοση αυτής της διεργασίας στα χέρια ιδιωτών, κάτι που επιχειρήθηκε όχι μόνο στην Πανεπιστημίου με το Ίδρυμα Ωνάση αλλά και στο Φάληρο με το Ίδρυμα Νιάρχου. Όπως πολύ σωστά σημειώνει ο συγγραφέας του: «Η διαφαινόμενη επιστροφή στην εποχή των «εθνικών ευεργετών», όπου τα χρήματα του Ανδρέα Συγγρού άνοιγαν τη λεωφόρο Συγγρού, οι αδερφοί Ζάππα έφτιαχναν το Ζάππειο κ.ά., δεν είναι τόσο αθώα, καθώς στο γεγονός ότι το δημόσιο σχεδιάζει τις μεγάλες παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο, ενυπάρχει – έστω και πολλαπλά διαμεσολαβημένη – η δυνατότητα δημοκρατικής συμμετοχής στην παραγωγή του ή έστω διατύπωσης κινηματικών διεκδικήσεων και αιτημάτων.» (ό.π.). Το εξαιρετικό αυτό κείμενο κλείνει με την διαπίστωση ότι οι διαδηλώσεις είναι αναπόσπαστο στοιχείο του κέντρου και πιο συγκεκριμένα της ίδιας της οδού Πανεπιστημίου, καθώς και την υπενθύμιση ότι «διάφορα πρόσφατα διεθνή παραδείγματα, από το Occupy Wall Street στη Νέα Υόρκη, μέχρι τους indignados στην Πλάθα ντελ Σολ της Μαδρίτης και τους διαδηλωτές της πλατείας Ταχρίρ του Καΐρου, δείχνουν ότι τα κινήματα αμφισβήτησης εκδηλώνονται κατεξοχήν στους δημόσιους χώρους του κέντρου των πόλεων» (ό.π.).

6. Η παράμετρος Τραμ

6.1 Γιατί ξανά Τραμ;

Το Τραμ στην Ελλάδα έχει σημαντική ιστορία. Τα πρώτα οχήματα έκαναν την εμφάνισή τους στους δρόμους της πρωτεύουσας το 1882, και ήταν κλειστά το χειμώνα με 16 θέσεις και ανοιχτά το καλοκαίρι με 20, ενώ έλκονταν από άλογα. Αυτές οι πρώτες γραμμές συνέδεσαν το κέντρο της Αθήνας με τα τότε προάστια, δηλαδή τα Πατήσια, τους Αμπελόκηπους και την Κολοκυνθού, καθώς και την πλατεία Ομονοίας με το Σύνταγμα και το Γκάζι. Το ατμήλατο τραμ του Φαλήρου ξεκίνησε να λειτουργεί το 1887. Με αφετηρία μπροστά στην Ακαδημία Αθηνών, διέσχισε τις λεωφόρους Πανεπιστημίου, Αμαλίας, και Θησέως, έφτανε στις Τζιτζιφιές, κι από εκεί, μέσω της παραλιακής λεωφόρου, κατέληγε στο Φάληρο. Στις 30 Οκτωβρίου του 1908 κυκλοφόρησαν τα πρώτα ηλεκτρικά Τραμ, τα οποία επρόκειτο να αντικαταστήσουν σταδιακά τα ιππήλατα. Τα επόμενα δύο χρόνια, το δίκτυο του Τραμ απέκτησε 257 οχήματα – 150 κινητήρια και 107 ρυμουλκούμενα – μαζί με τα παλιά, που επαναχρησιμοποιήθηκαν ως ρυμουλκούμενα. Τον Οκτώβριο του 1940 οι τροχιόδρομοι της Αθήνας συμμετέχουν στην επιστράτευση. Είναι κλασικές οι εικόνες των υπερφορτωμένων Τραμ με τους ενθουσιώδεις επίστρατους που έσπευδαν να παρουσιαστούν και να φύγουν για το μέτωπο. Κατά τα Δεκεμβριανά του 1944 αρκετά τραμ είχαν ακινητοποιηθεί στους δρόμους, ενώ πολλά από αυτά χρησιμοποιήθηκαν ως οδοφράγματα. Η τελευταία γραμμή Τραμ στη χώρα, πριν την επαναφορά του το 2004, ήταν αυτή του Πειραιά - Περάματος. Το τελευταίο δρομολόγιο σε αυτή τη γραμμή έγινε τον Απρίλιο του 1977, όταν το τραμ, «προερχόμενο από το Πέραμα και κατευθυνόμενο στον Πειραιά και στολισμένο με λουλούδια και πανό, έφτασε στην πλατεία Λουδοβίκου του Πειραιά, έξω από το σταθμό του Ηλεκτρικού. Οι επιβάτες κατεβαίνουν. Ο οδηγός χτυπάει για τελευταία φορά το καμπανάκι (...) Εκείνη τη στιγμή γράφτηκε ο επίλογος της πρώτης περιόδου του ελληνικού τραμ.» (ιστοσελίδα της ΣΤΑΣΥ Α.Ε., <http://www.stasy.gr>).



Το τελευταίο δρομολόγιο του Τραμ της γραμμής Πειραιάς – Πέραμα, 1977

Πηγή: *Αφιέρωμα στην Ιστορία του Σιδηροδρόμου*, Ελευθεροτυπία, 3/7/1999

Είχε προηγηθεί βέβαια η φθίνουσα πορεία των Τραμ της Αθήνας μετά την Κατοχή, με αποκορύφωμα αυτής της διαδικασίας να αποτελεί το θεαματικό ξήλωμα των σιδηροτροχιών στον κόμβο των Χαντείων, από συνεργεία του Υπουργείου Δημόσιων Έργων, τις πρώτες πρωινές ώρες της 16^{ης} Νοεμβρίου 1953, και τον επακόλουθο παροπλισμό των γραμμών Πατησίων – Αμπελοκήπων και Κυψέλης – Παγκρατίου. Υπουργός την εποχή εκείνη ήταν ο Κωνσταντίνος Καραμανλής, ο οποίος ενήργησε τελείως αυτόνομα και πραξικοπηματικά, καθώς η αποξήλωση έγινε χωρίς να ληφθεί η απαιτούμενη έγκριση του Δημοτικού Συμβουλίου του Δήμου Αθηναίων και χωρίς να εγκριθούν οι αποφάσεις του Υπουργού από τις υπηρεσίες του ίδιου του Υπουργείου. Βέβαια η κίνηση αυτή του Κωνσταντίνου Καραμανλή δεν ήταν ξεκομμένη από το πνεύμα της πολιτικής που άσκησε κατά το διάστημα που ήταν αρμόδιος υπουργός, καθώς επί των ημερών του κατασκευάστηκαν όλοι οι μεγάλοι υπεραστικοί οδικοί άξονες και κανένας σιδηροδρομικός (αν και για τους τελευταίους υπήρχαν πολλές προτάσεις από αρμόδιους φορείς) και προτάθηκαν πολλές διανοίξεις οδικών αρτηριών μέσα στον αστικό ιστό της πρωτεύουσας, οι οποίες ευτυχώς δεν πραγματοποιήθηκαν (Σαρηγιάννης, 2000). Μάλιστα, ο Ιταλός δημοσιογράφος Στέφανο Τέρα, ο οποίος ήταν αυτόπτης μάρτυρας της επιχείρησης ξηλώματος των σιδηροτροχιών του Τραμ εκείνη τη σημαδιακή νύχτα του 1953 αναφέρει ότι ο Καραμανλής δήλωσε: «Στην Ελλάδα, ένας οικογενειάρχης, ο οποίος

Rethinking Re-think Athens

κατορθώνει μέσα σε μία νύχτα να στήσει τέσσερις τοίχους και μία στέγη, δημιουργεί τετελεσμένο γεγονός και δεν διατρέχει κίνδυνο να του το γκρεμίσουν εκείνη τη στιγμή. Κάτι τέτοιο έκαμα και εγώ. Και με τον τρόπο αυτό όλοι οι δικηγόροι της Αθήνας δεν θα μπορέσουν να ξαναποθετήσουν αυτή τη σιδηροτροχιά» (Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 2003).



Έργα στην Πανεπιστημίου μετά το ξήλωμα της γραμμής του Τραμ
Πηγή: <http://www.mixanitouxronou.gr>

Από όλη αυτή την πορεία απαξίωσης και τελικά κατάργησης του Τραμ ωφελημένοι βγήκαν οι λεωφορειούχοι και οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτων οι οποίοι ενοχλούνταν από το «αργό, δυσκίνητο και θορυβώδες τραμ». Το βασικό επιχείρημα των πολέμιων του Τραμ ήταν ότι το μέσο εμπόδιζε την κυκλοφορία, έκανε θόρυβο και δεν μπορούσε να εξυπηρετήσει μεγάλους αριθμούς επιβατών. Στην Ελλάδα, αντικαταστάθηκαν από τα τρόλεϊ, τα οποία ήταν «ευέλικτα, καθαρά και αθόρυβα». Βέβαια, οι συγκοινωνιολόγοι από τότε γνώριζαν ότι η μεταφορική ικανότητα του τρόλεϊ είναι ίση με αυτή του λεωφορείου, δηλαδή 3 έως 4 φορές χαμηλότερη από αυτή του Τραμ, όπως επίσης ότι ακόμη και τα τότε νέα τραμ ήταν αθόρυβα (Σαρηγιάννης, 2000). Εξήντα χρόνια μετά, το Τραμ επιστρέφει θριαμβευτικά, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και σε πολλές πόλεις ανά την υφήλιο, οι οποίες, αφού το

κατάργησαν τις δεκαετίες του 1960 και του 1970, το επαναφέρουν τώρα. Στους τρεις παρακάτω πίνακες απεικονίζεται γλαφυρά η συγκεκριμένη τάση.

ΕΤΟΣ ΚΑΤΑΡΓΗΣΕΩΣ ΤΩΝ TRAM
(σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις)

Λονδίνο	1952	Μάντσεστερ	1949	Μπίρμιγχαμ	1953
Γλασκώβη	1962	Λήντς	1957	Γένοβα	1966
Αθήνα	1960	Πειραιάς	1977	Θεσσαλονίκη	1957
Ναμύρ	1957	Μόνς	1972	Στοκχόλμη	1967*
Μονακό	1932	Σιδνεϋ	1961	Πεκίνο	1966
Τιέν-Τσίν	1972 (:)	Σιγκαπούρη	1927	Σαϊγκόν	1953
Μουκδεν	1958	Χαρμπίν	1987	Βηρυτός	1965
Τζακάρτα	1968	Βομβάη	1964	Μαδράς	1953
Καράτσι	1972	Σουραμπάγια	1968	Δελχί	1962
Μπρίστολ	1941	Υόρκ	1939	Φλωρεντία	1958
Παρίσι	1938	Αβινιόν	1932	Ρέιμς	1939
Μονπελιέ	1949	Νίκαια (Γαλλίας)	1953	Ορλεάνη	1938
Αμιένη	1940	Γκρενόμπλ	1952	Στρασβούργο	1960
Τουλούζη	1957	Νάντη	1958	Χάβρη	1951
Δουγκέρκη	1952	Βαλανσιέν	1966	Τουλών	1955
Λυών	1957	Κλερμόν Φεράν	1956	Σενταΐ (Ιαπωνία)	1976

*Διατήρησε δυο προαστιακές γραμμές

Έτος καταργήσεως των Τραμ σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις
Πηγή: Κοντοσόπουλος, Ορφανουδάκης (2001), *Το Τραμ, Χθες και σήμερα*

ΕΤΟΣ ΕΠΑΝΑΦΟΡΑΣ ΤΩΝ TRAM
(σε διάφορες πόλεις)

Παρίσι (extra muros)	1992, 1997	Νάντη	1985	Γκρενόμπλ	1987
Ρουέν	1994	Στρασβούργο	1994	Ικόνιο	1992
Λονδίνο (η γραμμή Docklands Light Railway)	1987	Μπίρμιγχαμ	1999	Κρόυντον	1999
		Μάντσεστερ	1992	Σέφηλντ	1994
		Λα Κορούνια	1997	Σαν Ντιέγκο (ΗΠΑ)	1981
Νιούκαστλ	1980	Βαλένθια	1994	Πορτλαντ (ΗΠΑ)	1986

Έτος επαναφοράς του Τραμ σε διάφορες ευρωπαϊκές πόλεις
Πηγή: Κοντοσόπουλος, Ορφανουδάκης (2001), *Το Τραμ, Χθες και σήμερα*

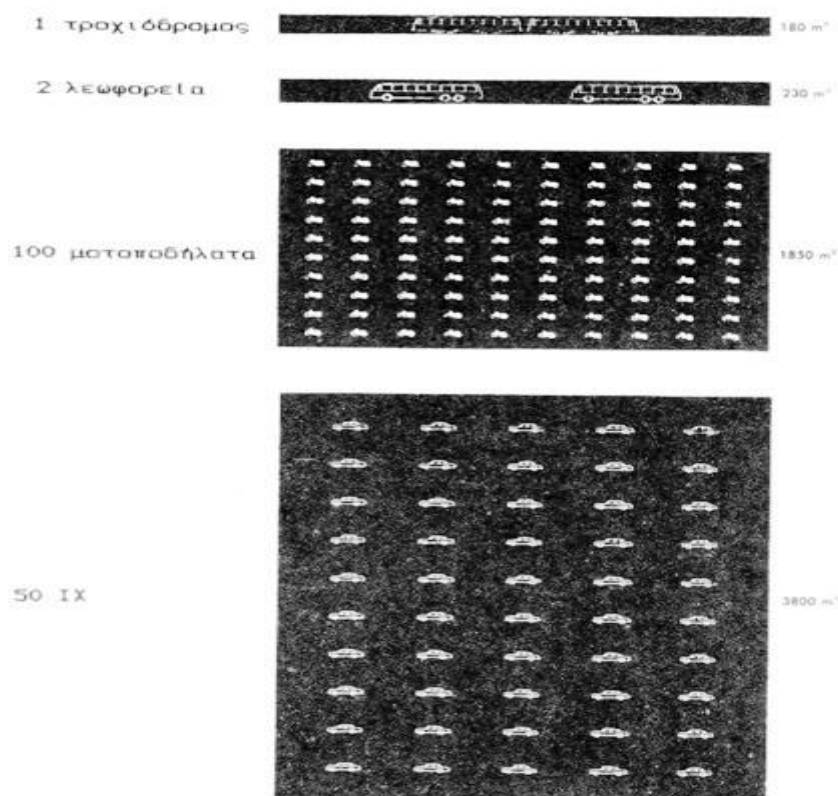
**ΠΟΛΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΟΥΝ
TRAM ΠΡΟΣΕΧΩΣ**

Γαλλία	Λυών γραμμές 2	Αγγλία	Νότινγκαμ	Ιρλανδία	Δουβλίνο
	Μπορντώ γραμμές 3 (αρχές του 2003)		Μπρίστολ		(το έτος 2002)
	Βαλανσιέν		Πόρτσμουθ	Ισπανία	Μπιλμπάο
	Μυλούζη	Ιταλία	Γλασκώβη		(το έτος 2001)
	Νίκαια (το έτος 2005)		Μεσσίνη		
	Τουλών		Παλέρμο γραμμές 3		
		Νορβηγία	Μπέργκεν		
		Δανία	Κοπεγχάγη		

Πόλεις που πρόκειται να αποκτήσουν Τραμ
Πηγή: Κοντοσόπουλος, Ορφανουδάκης (2001), *Το Τραμ, Χθες και σήμερα*

Τα πλεονεκτήματα του σύγχρονου Τραμ είναι πολλά και σημαντικά. Ανάμεσα σε αυτά ξεχωρίζουν ότι το μέσο αυτό είναι:

- **Οικονομικό:** Σε σχέση με τα άλλα ΜΜΜ, το σύγχρονο ηλεκτρικό Τραμ καταναλώνει την λιγότερη ενέργεια ανά επιβάτη και ανά χιλιόμετρο, ενώ το κόστος κατασκευής του σε σχέση με αυτό του Μετρό ανέρχεται στο 1:4 ή 1:5, επομένως ακόμα και σε κατευθύνσεις στην πόλη με υψηλή μεταφορική ανάγκη, συμφέρει να έχουμε τρεις γραμμές Τραμ αντί μίας Μετρό. Το κόστος μεταφοράς είναι ως προς τα μεν λεωφορεία 1:2, τα δε τρόλεϊ 1:2,32. Τέλος, ο χρόνος ζωής του τροχαίου υλικού είναι στο Τραμ πάνω από σαράντα έτη, ενώ στο λεωφορείο και στο τρόλεϊ δώδεκα (Δούλος, Τσαγκίρης, 2008).
- **Πρακτικό:** Το Τραμ έχει μεταφορική ικανότητα 12.000 επιβατών ανά ώρα, λωρίδα και κατεύθυνση, το λεωφορείο και το τρόλεϊ 3.500 ενώ το ΙΧ 800. Χρησιμοποιεί δε για κάθε μεταφερόμενο επιβάτη 1,2 τετραγωνικά μέτρα οδοστρώματος, το τρόλεϊ 1,6, το λεωφορείο 1,9 και το Ι.Χ. από 23,7 ως 40,0 ανάλογα με την πληρότητα. Το δάπεδό του είναι τοποθετημένο στη στάθμη του πεζοδρομίου και οι πόρτες του είναι φαρδιές, ώστε να είναι η πρόσβαση εύκολη και χωρίς κινδύνους για όλες τις κατηγορίες χρηστών του μέσου και κυρίως για άτομα με ειδικές ανάγκες, για τις εγκύους, για τα παιδιά σε καροτσάκια και για τους ηλικιωμένους.
- **Αθόρυβο:** Ο εκπεμπόμενος θόρυβος είναι της τάξης των 66 -70 db, ενώ για το λεωφορείο το αντίστοιχο νούμερο φτάνει στα 80 db. Στα σημερινά Τραμ η υποδομή, η οποία είναι η κύρια αιτία πρόκλησης θορύβου, ενισχύεται με πλαστικό τάπητα testudo sylomer και η γραμμή εγκιβωτίζεται σε αντικραδασμικό υλικό astix. Έτσι έχουμε τη λεγόμενη «εύκαμπτη έδραση», η οποία μειώνει ακόμα περισσότερο τον θόρυβο.
- **Γρήγορο:** Όταν δίνεται προτεραιότητα στα φωτοσήματα («πράσινο κύμα»), η εμπορική ταχύτητα του Τραμ είναι κατά πολύ ανώτερη από αυτή του λεωφορείου ή του τρόλεϊ. Η ταχύτητα αυτή μεγαλώνει ακόμα περισσότερο όταν το Τραμ χωροθετείται σε εντελώς αποκλειστικό διάδρομο (στην περίπτωση αυτή μπορεί να φτάσει μέχρι και τα 25χλμ/ώρα).



Κατάληψη οδοστρώματος για μεταφορά 100 επιβατών με τραμ, λεωφορεία, μοτοποδήλατα και ΙΧ.

Σαρηγιάννης (2014), *Οι μεταφορές στην πόλη*, Σημειώσεις για το μάθημα «Μεταφορικά συστήματα πόλεων», ΔΠΜΣ Πολεοδομία – Χωροταξία.

- **Οικολογικό:** Το Τραμ δεν εκπέμπει καυσαέριο, λαστιχόσκονη και δεν ρυπαίνει το περιβάλλον. Έχει παρατηρηθεί μείωση των ρύπων από όπου διέρχεται κατά 6 – 7% . (Δούλος, Τσαγκίρης 2008).
- **Ελκυστικό:** Το σύγχρονο Τραμ είναι ελκυστικό και συμβάλλει στην αισθητική αστική αναβάθμιση και στην ανάδειξη του ιστορικού και πολιτιστικού χαρακτήρα της κάθε πόλης, χωρίς «να ενοχλεί τα μνημεία και τα μνημειακά σύνολα της κάθε εποχής» (Κοντοσόπουλος, Ορφανουδάκης, 2001).
- **Ασφαλές:** Το Τραμ έχει χαμηλότερο λόγο ατυχημάτων τόσο ως προς το λεωφορείο (1:2,77) όσο και, προφανώς, ως προς το ΙΧ. (1:58). Το γεγονός ότι είναι μέσο σταθερής τροχιάς συντελεί στην ελαχιστοποίηση των επικίνδυνων καταστάσεων που δημιουργεί κατά το πέρασμα του, όπως και την όχληση που αυτό προκαλεί στην υπόλοιπη κυκλοφορία.

Rethinking Re-think Athens

Το Τραμ της Αθήνας σήμερα διαθέτει τρεις γραμμές που συνδέουν το κέντρο της Αθήνας, μέσω της Νέας Σμύρνης, με τον Πειραιά και την Γλυφάδα, καθώς και την Γλυφάδα και τον Πειραιά μεταξύ τους. Οι τρεις γραμμές έχουν αντίστοιχα μήκη, περίπου 16 χιλιόμετρα, εξυπηρετώντας στάσεις ανά 500 μέτρα περίπου. Το δίκτυο των γραμμών τους για το μεγαλύτερο τμήμα του είναι διαχωρισμένο από την υπόλοιπη κυκλοφορία. Το δίκτυο των Τραμ συμπληρώνει τα μέσα σταθερής τροχιάς και προσφέρει σύνδεση των Νοτίων Προαστίων με το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά.



Δίκτυο Τραμ Αθήνας
Πηγή: Τραμ

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται και άλλα χρήσιμα στοιχεία για τις τρεις γραμμές Τραμ, όπως το μήκος γραμμής ανά κατεύθυνση (σε χιλιόμετρα), ο αριθμός στάσεων ανά κατεύθυνση και η μέση απόσταση μεταξύ στάσεων (σε μέτρα):

Κωδικός γραμμής	Ονομασία γραμμής	Μήκος γραμμής ανά κατεύθυνση (χλμ)	Αριθμός στάσεων ανά κατεύθυνση	Μέση απόσταση μεταξύ στάσεων (μέτρα)
T1	Σύνταγμα – Ν. Φάληρο	15.155	28	524
T2	Σύνταγμα – Γλυφάδα	17.940	36	495
T3	Ν. Φάληρο – Γλυφάδα	15.970	29	532

Βασικά χαρακτηριστικά γραμμών Τραμ
Πηγή: Τραμ

Ακολουθεί ένας πίνακας που προέρχεται και αυτός από τη μελέτη για λογαριασμό του ΟΑΣΑ (NAMA-IBI, 2009) και παρουσιάζει τις ελάχιστες και τις μέγιστες, καθώς και τις μέσες ταχύτητες όλων των ΜΜΜ, καταρρίπτοντας το μύθο του «αργού Τραμ». Αντίθετα βλέπουμε ότι τα Μέσα με τη χαμηλότερη μέση ταχύτητα είναι τα τρόλεϊ και τα λεωφορεία, γεγονός που αποδεικνύει τη χαμηλή απόδοσή τους στις υφιστάμενες κυκλοφοριακές συνθήκες της Αθήνας.

Κατηγορία ΜΜΜ	Ταχύτητα (χλμ/ώρα)		
	Ελάχιστη	Μέση	Μέγιστη
Τρόλλεϋ	10.5	13.1	16.9
Θερμικά Λεωφορεία: Κορμός	12.0	15.3	20.6
Θερμικά Λεωφορεία: Express	22.4	26.5	33.0
Θερμικά Λεωφορεία: Τοπική	14.6	18.3	23.7
Θερμικά Λεωφορεία: Άλλες γραμμές	10.0	12.7	17.0
Τραμ	18.1	20.6	24.2
Μετρό/ Ηλεκτρικός σιδηρόδρομος	34.1	34.1	34.1

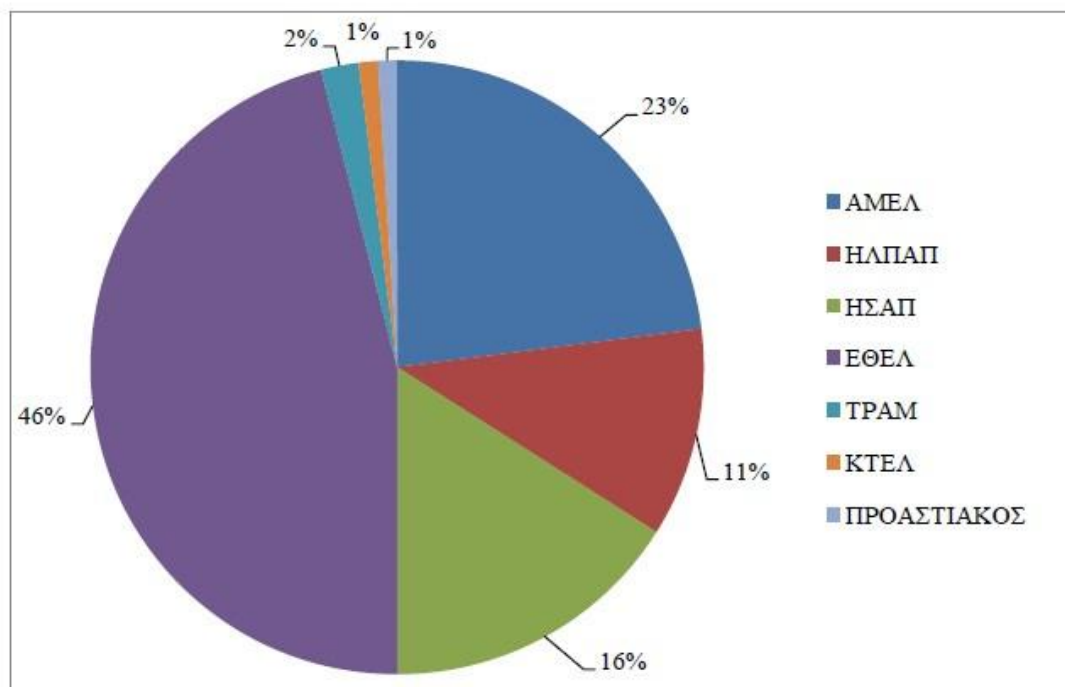
Συγκεντρωτικά στοιχεία ταχυτήτων ανά κατηγορία γραμμής ΜΜΜ
Πηγή: NAMA-IBI (2006-2009), Γενικό Σενάριο Μεταφορών Αττικής

Ο επόμενος πίνακας παρουσιάζει την επιβατική κίνηση ανά μέσο μεταφοράς για τα έτη 2002-2006. Σε αυτόν παρατηρείται οριακή αύξηση της επιβατικής κίνησης για όλα τα ΜΜΜ για την διάρκεια 2002-2006 πλην των θερμικών λεωφορείων τα οποία παρουσίασαν μείωση επιβατικής κίνησης, κατά τα έτη 2005 και 2006, κατά 1.5% και 6% αντίστοιχα.

ΕΦΣΕ	2002	2003	2004	2005	2006
ΕΘΕΛ	369,933,621	379,348,411	369,588,509	362,259,370	356,856,672
ΗΛΠΑΠ	80,214,651	81,062,020	80,220,069	78,401,285	81,035,329
ΗΣΑΠ	108,735,879	104,657,710	113,276,878	116,824,065	124,726,800
ΑΜΕΛ	132,381,800	149,480,909	163,997,739	166,767,085	178,755,428
ΤΡΑΜ	0	0	3,284,000	8,327,155	15,769,608
ΚΤΕΛ					6,424,637
Προαστιακός	0	0	600,000	2,905,457	4,088,411

Ετήσια Επιβατική Κίνηση ανά μέσο μεταφοράς 2002 – 2006
 Πηγή: NAMA-IBI (2006-2009), *Γενικό Σενάριο Μεταφορών Αττικής*

Τα νούμερα αυτά για το έτος 2006 αποτυπώνονται ποσοστιαία στο παρακάτω διάγραμμα (Καρλαύτης et al, 2010: 84):



Κατανομή Επιβατικής Κίνησης ανά μέσο μεταφοράς (2006)
 Πηγή: Καρλαύτης et al (2010), *Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημοσιές Συγκοινωνίες, Α' Παραδοτέο*

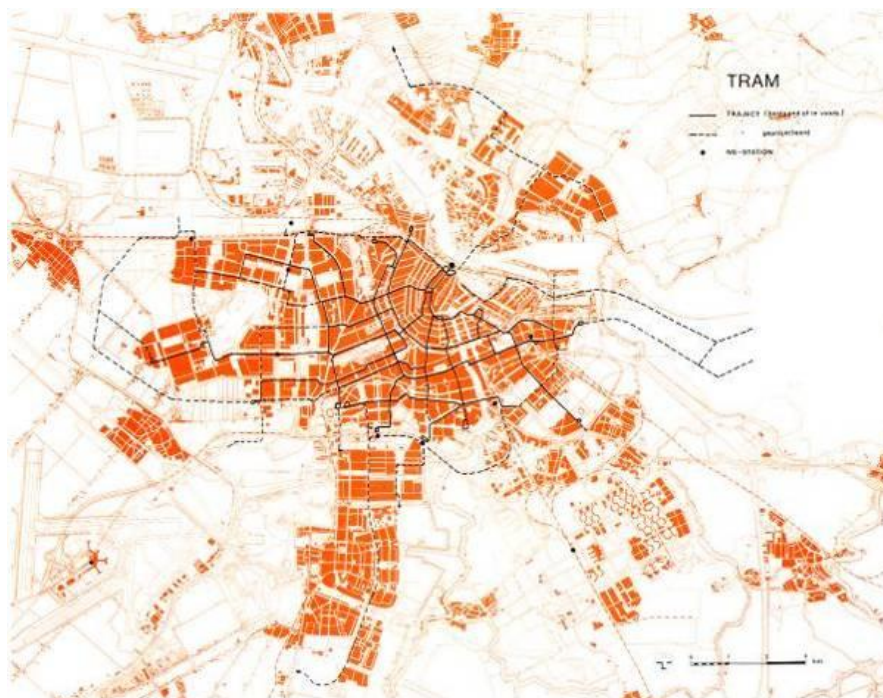
6.2 Τραμ σε κέντρα άλλων πόλεων

Όπως είδαμε και παραπάνω, πολλές πόλεις ανά τον κόσμο έχουν δίκτυα Τραμ, είτε σε μια αδιάλειπτη χρονική συνέχεια και λειτουργία από την περίοδο της κατασκευής τους, είτε καινούργια. Ανάμεσα τους ξεχωρίζουν ασφαλώς τα δίκτυα Τραμ του Άμστερνταμ, του Βερολίνου και της Κωνσταντινούπολης.

Στο **Άμστερνταμ**, από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα, όπως και στις άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, το μεταφορικό σύστημα αρχίζει να αντιμετωπίζεται οργανωμένα και κυρίως μέσα από τους Δήμους. Έτσι το 1900 ο Δήμος εξαγοράζει τις ως τότε ιδιωτικές εταιρείες μεταφορών διαφόρων μέσων (λεωφορείων, τραμ, πλοιαρίων) και ιδρύεται η Δημοτική επιχείρηση των τραμ (Gemeentetram Amsterdam, GTA). Το 1908 δρομολογούνται τα πρώτα λεωφορεία, και το 1916 ολοκληρώνεται η ηλεκτροκίνηση των τραμ (ενώ στην Αθήνα η διαδικασία αυτή είχε ολοκληρωθεί ήδη από το 1910) ενώ το πρώτο μετρό λειτουργεί από το 1977 και το πρώτο «ελαφρύ μετρό» (light rail) από το 1990. Σήμερα το Άμστερνταμ έχει σε λειτουργία 4 γραμμές μετρό (οι οποίες συμπληρώνονται και επεκτείνονται), 1 γραμμή Light Rail, 16 γραμμές τραμ και 4 γραμμές πλοιαρίων-πορθμείων. Είναι αξιοσημείωτο ότι παρά την πληθώρα Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, το Τραμ εξακολουθεί να κατέχει σημαντική θέση στο συγκοινωνιακό σύστημα. Οι γραμμές του τραμ έχουν συνολικό μήκος 80 χιλιόμετρα, ενώ κυκλοφορούν 220.000 αυτοκίνητα και 550.000 ποδήλατα. Οι ποδηλατόδρομοι στο Άμστερνταμ σχηματίζουν ένα πολύ πυκνό δίκτυο συνολικού μήκους 400 χιλιομέτρων και ικανοποιούν περίπου το 38% των μετακινήσεων στην πόλη. Τέλος, οι επεκτάσεις γίνονται όπως και σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις σε περιφερειακά κέντρα, τα οποία πρώτα ή τουλάχιστον ταυτόχρονα εξοπλίζονται με συγκοινωνιακές υποδομές κυρίως μετρό μια και οι αποστάσεις είναι πια μεγάλες (Σαρηγιάννης, 2012α). Στο ιστορικό κέντρο της πόλης το δίκτυο Τραμ είναι πολύ πυκνό και καλύπτει πλήρως χωρικά την περιοχή.



Λεπτομέρεια του συνολικού δικτύου , με κόκκινο τα τραμ (κέντρο),
με μπλε τα λεωφορεία (περιφέρεια) με διακεκομμένη το μετρό και τα τρέινα
Πηγή: Σαρηγιάννης (2012α), *Το μεταφορικό σύστημα του Άμστερνταμ*



Το πυκνό δίκτυο των τραμ στο ιστορικό κέντρο του Άμστερνταμ
Πηγή: Σαρηγιάννης (2012α), *Το μεταφορικό σύστημα του Άμστερνταμ*



Τραμ, λεωφορεία, και ΙΧ καθώς και ιπήλατη άμαξα, διαμορφωμένος με σήμανση ποδηλατόδρομος, χώροι στάθμευσης και άνετα πεζοδρόμια, στο ιστορικό κέντρο του Άμστερνταμ.

Πηγή: Σαρηγιάννης (2012α), *Το μεταφορικό σύστημα του Άμστερνταμ*

Rethinking Re-think Athens

Στο **Βερολίνο**, το 1865 λειτουργεί το πρώτο τραμ από την πύλη του Βραδεμβούργου μέχρι την τότε γειτονική πόλη και τόπο κατοικίας των ευγενών, το Charlottenburg. Το μεταφορικό σύστημα συμπληρώθηκε από το 1896 ως το 1902 με δίκτυο τραμ και δίκτυο λεωφορείων, οπότε και ηλεκτροδοτήθηκαν τα τραμ. Οι γραμμές του τραμ, των λεωφορείων και του "U" (του σιδηρόδρομου) ήταν στην ιδιοκτησία του Δήμου.



Φωτογραφία της Alexanderplatz στο Μεσοπόλεμο. Διακρίνεται το διερχόμενο Τραμ.
Πηγή: Σαρηγιάννης (2012β), *Το Βερολίνο και το μεταφορικό του σύστημα*

Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, το Βερολίνο από το 1945 έως το 1989 ήταν διαιρεμένο σε δύο πόλεις, το Ανατολικό ως πρωτεύουσα της Γερμανικής Λαοκρατικής Δημοκρατίας και το Δυτικό ως αυτόνομο διαμέρισμα της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της (Δυτικής) Γερμανίας. Το ανατολικό Βερολίνο, το αποτελούσε το ιστορικό του κέντρο και οι βορειοανατολικές, ανατολικές και νοτιοανατολικές συνοικίες του ενώ το Δυτικό οι δυτικές συνοικίες. Μια βασική ιδιομορφία αυτής της διαίρεσης ήταν ότι το Δυτικό ήταν μια πόλη χωρίς κέντρο, μόνο από προάστια και συνοικίες και μάλιστα κυρίως εκείνες όπου διέμεναν πριν την

Rethinking Re-think Athens

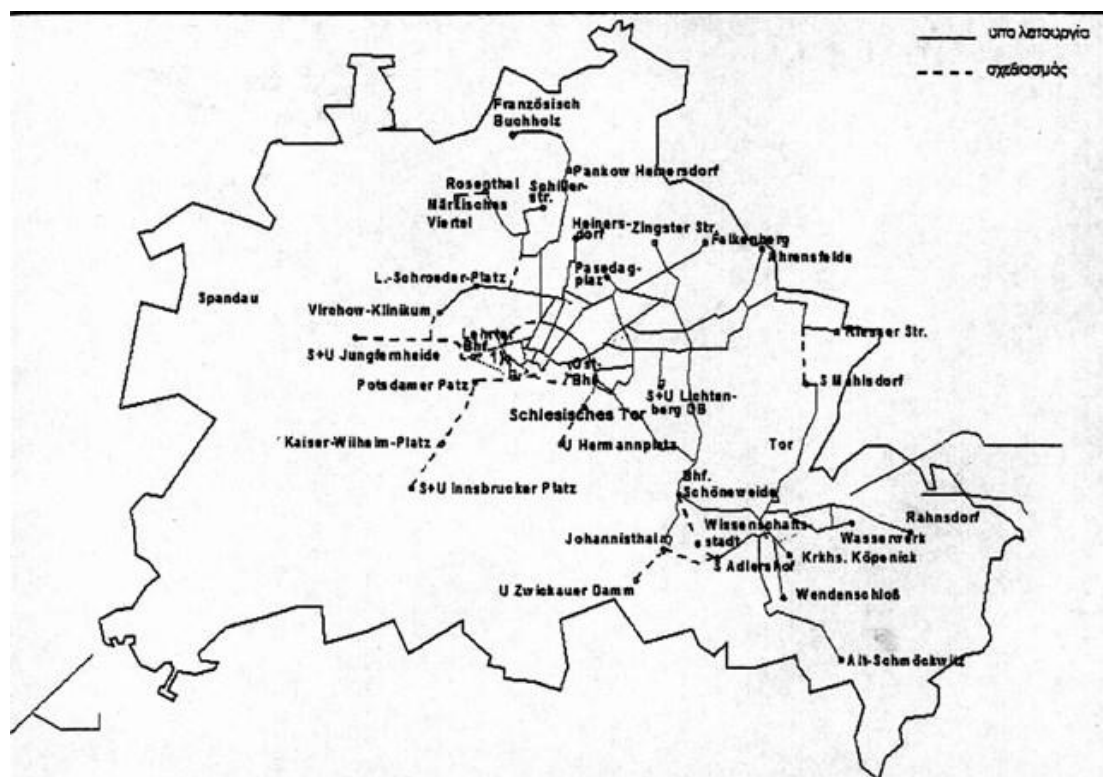
διαίρεση τα ανώτερα οικονομικά στρώματα των βερολινέζων. Το δίκτυο των τραμ κόπηκε στα δύο και αυτό και τα λεωφορεία αναγκάστηκαν να αναπροσάρμοσαν τα δρομολογία τους. Πολύ σύντομα εκφράστηκε και στο μεταφορικό σύστημα η ιδεολογική διαφορά των δύο κρατών, με το ανατολικό να θέτει σε προτεραιότητα τις μαζικές μετακινήσεις, διατηρώντας και επεκτείνοντας το δίκτυο τραμ, και το δυτικό να δίνει προτεραιότητα στις μετακινήσεις με ΙΧ, όπως άλλωστε και όλα τα κράτη της Δυτικής Ευρώπης και της Αμερικής, κατασκευάζοντας σειρά νέων οδικών αρτηριών και καταργώντας σταδιακά το τραμ.



Τραμ στο Ανατολικό Βερολίνο, 1980

Πηγή: Σαρηγιάννης (2012β), *Το Βερολίνο και το μεταφορικό του σύστημα*

Μετά την επανένωση της πόλης με την πτώση του Τείχους το 1989, είχαμε μερική τουλάχιστον επαναφορά του τραμ, έτσι ώστε να συμπληρώνονται κάποιες γραμμές. Το τραμ σήμερα καλύπτει το ανατολικό τμήμα της πόλης και το ιστορικό κέντρο της σε πυκνή κάλυψη στον χώρο, έχει 28 γραμμές με μήκος σιδηροτροχιών 187,7 χιλιομέτρων και μήκος γραμμών 370,4 χιλιομέτρων, έχει 600 οχήματα και πραγματοποιεί 375 στάσεις με μέση ταχύτητα 19,6 χιλ. την ώρα, ενώ η μέση απόσταση των στάσεων είναι 460 μέτρα. Σήμερα επεκτείνεται σε τρεις μικρές γραμμές στο δυτικό και δύο στο ανατολικό τμήμα της πόλης κυρίως για να ολοκληρωθούν ορισμένες συνδέσεις βασικά με σταθμούς των αστικών σιδηροδρόμων. Ακόμα, ο προσανατολισμός του Ανατολικού Βερολίνου στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και ειδικότερα στα σταθερής τροχιάς, δίνει σήμερα στο συνολικό Βερολίνο έναν μικρό δείκτη ιδιοκτησίας ιδιωτικών αυτοκινήτων, έτσι έχουμε 47% των νοικοκυριών είναι χωρίς αυτοκίνητο, τα 43% με ένα όχημα, το 9% με δύο και το 1% με 3 ΙΧ ανά νοικοκυριό, δείκτες πολύ διαφορετικοί από τις περιοχές που αποτελούσαν πριν την Δυτική Γερμανία. (Σαρηγιάννης, 2012β).



Σημερινό δίκτυο Τραμ στο Βερολίνο

Πηγή: Σαρηγιάννης (2012β), *Το Βερολίνο και το μεταφορικό του σύστημα*

Στην **Κωνσταντινούπολη**, κατασκευάστηκαν γραμμές Τραμ για πρώτη φορά το 1869. Το μέσο ήταν αρχικά ιπήλατο και η ηλεκτροδότησή του έγινε το 1914, περίπου την ίδια εποχή που συνέβη το ίδιο και στην υπόλοιπη Ευρώπη, αν και στην περίπτωση της Τουρκίας επιτάχυνε αυτή την εξέλιξη και η επίταξη το 2012 όλων των άλογων φορτίου για να καλύψουν πολεμικές ανάγκες. Το δίκτυο ήταν αρκετά πυκνό και εξυπηρετούσε το μεγαλύτερο μέρος της Πόλης και του Γαλατά. Είχε τρεις βασικές διαδρομές στην Πόλη και δύο στο Πέραν. Στην Πόλη μία διαδρομή από το Τοπ Καπί στο μέσον του θεοδοσιανού τείχους και μία από το Επταπύργιο, οι οποίες συναντιούνταν στο Ακ Σεράϊ και συνέχιζαν μέχρι το τέμενος του Βαγιαζήτ, όπου συνέβαλε και η τρίτη γραμμή από το Φατίχ. Όλες μαζί, συνεχίζουν στο Σουλτάν Αχμέτ, και μετά κατευθύνονται ως το Εμινονύ, και περνάν απέναντι στον Γαλατά. Από εκεί, μια διαδρομή κατευθύνεται στο Ταξίμ και διακλαδίζεται μετά το Χαρμπιγιέ σε τρεις κατευθύνσεις, προς τα Ταταύλα, το Τσισλή και τον στρατώνα Μάτσκε, ενώ η άλλη φθάνει παραλιακά πέρα από το Ορτάκιοϊ στο Μπεμπέκ. Έτσι, από το Μπαγιαζήτ ως το Εμινονύ διέρχονται πέντε γραμμές ενώ από το Γαλατά ως το Χαρμπιγιέ άλλες πέντε (Σαρηγιάννης, 2012γ).



Τραμ στην Κωνσταντινούπολη πριν τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο
Πηγή: Σαρηγιάννης (2012γ), *Το μεταφορικό σύστημα της Κωνσταντινούπολης*

Η Πόλη των αρχών του 20^{ου} αιώνα είχε λοιπόν ένα πυκνό και λειτουργικό δίκτυο τραμ. Δυστυχώς όμως μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο αυτό το δίκτυο έπεσε θύμα των πολιτικών που ακολουθήθηκαν σε όλη σχεδόν τη (Δυτική) Ευρώπη και επέτασαν τη διάνοιξη οδικών αξόνων στον αστικό ιστό και την κατάργηση των γραμμών τραμ. Αυτό συνέβη και στο Τραμ της Κωνσταντινούπολης, το οποίο διαλύθηκε εκτός από το τραμ της Ιστικλάλ Τζαντεσί που αρχικά διατηρήθηκε για τουριστικούς λόγους, σήμερα όμως εξυπηρετεί άνετα την εμπορική κίνηση στον δρόμο αυτόν. Τα τελευταία χρόνια, οι πολεοδομικές αρχές της Πόλης, σε αντιστοιχία και πάλι με τις πανευρωπαϊκές τάσεις στο συγκεκριμένο τομέα, κατανόησαν το σφάλμα της κατάργησης του τραμ και το επανεγκαθιστούν σε συγκεκριμένες διαδρομές. Η επαναλειτουργία του τραμ αυτή γίνεται βέβαια σήμερα με τελείως διαφορετικούς όρους σε σχέση με το προπολεμικό, καθώς πρόκειται για γρήγορα και μεγάλης χωρητικότητας οχήματα τα οποία κινούνται συνήθως σε αποκλειστικό διάδρομο με σημαντική ταχύτητα και μάλιστα οι πλατφόρμες των στάσεων είναι σε επίπεδα συρμού τραίνου ή μετρό. Έτσι κάλλιστα θα μπορούσε με το νέο τραμ της Πόλης να θεωρηθεί ως ελαφρύ μετρό. Σήμερα λειτουργεί μία γραμμή που συνδέει το Μπελπά έξω από τα θεοδοσιανά τείχη, την πύλη του Τοπ Καπύ και στην συνέχεια διασχίζει το ιστορικό κέντρο, διέρχεται από το Ακ Σαράϊ, το τζαμί του Σουλτάν Αχμέτ και καταλήγει στο Σίρκετζί και το Εμινονύ ενώ κατασκευάζονται και προγραμματίζονται ακόμη και άλλες γραμμές επέκτασης. Παράλληλα, όπως αναφέραμε, λειτουργεί ακόμα το παλιό τραμ στην Ιστικλάλ Τζαντεσί, τον βασικό εμπορικό πεζόδρομο του Πέραν με δύο βαγόνια σε μονή γραμμή με διασταύρωση στην μέση της διαδρομής. Έχει χαμηλή ταχύτητα και εξυπηρετεί την εσωτερική κίνηση του πεζοδρόμου συνδέοντας παράλληλα το Καρακιοϊ με την πλατεία Ταξίμ (Σαρηγιάννης, 2012γ). Συμπερασματικά, θα λέγαμε ότι η Κωνσταντινούπολη των πολλών συγκοινωνιακών προβλημάτων, προσπαθεί να τα αντιμετωπίσει εκτός από την κατασκευή φαραωνικών έργων (όπως οι νέες γέφυρες στο Βόσπορο) και διαμέσου της δρομολόγησης τραμ, αναγνωρίζοντας το λάθος της κατάργησής των γραμμών που τη διέτρεχαν προπολεμικά.



Τραμ στην Ιστικλάλ Τζαντεσί, Κωνσταντινούπολη

Πηγή: Σαρηγιάννης (2012γ), *Το μεταφορικό σύστημα της Κωνσταντινούπολης*



Το σύγχρονο Τραμ στην Κωνσταντινούπολη

Πηγή: Σαρηγιάννης (2012γ), *Το μεταφορικό σύστημα της Κωνσταντινούπολης*

7. Συμπεράσματα

Το Rethink Athens επηρέασε βαθύτατα τον τρόπο που βλέπουμε τα πράγματα, ακόμα και χωρίς να έχει προχωρήσει πέρα από το στάδιο ανάθεσης της μελέτης του. Και αυτό γιατί αποτελεί το πρώτο παράδειγμα πολεοδομικής παρέμβασης στη χώρα το οποίο συζητήθηκε τόσο διεξοδικά και από τόσο πολύ κόσμο. Οι ενστάσεις που μπορεί να διατυπώσει κανείς είναι πολλές, από το ότι ο διαγωνισμός διοργανώθηκε από έναν ιδιωτικό φορέα ο οποίος δεν θα συνεισέφερε βέβαια οικονομικά στην κατά πολύ πιο ακριβή φάση της κατασκευής, μέχρι το ότι σε περιόδους κρίσης αποτελούσε μια «περιττή πολυτέλεια», και έχουν όλες λογική βάση. Όπως επίσης και ότι αποτελούσε ένα «έργο – βιτρίνα», το οποίο θα στερούσε πολύτιμα κονδύλια από άλλες, πιο επείγουσες, πολεοδομικές και μη, ανάγκες.

Αυτό όμως που πρέπει να κρατάμε πάντα στο μυαλό μας είναι ότι ο σχεδιασμός μπορεί μόνο να μετακινήσει χωρικά τα διάφορα προβλήματα και όχι να τα λύσει. Η λύση αυτή επαφίεται στις γενικότερες πολιτικές κατευθύνσεις των εκάστοτε κρατούντων οι οποίοι, ασφουκτιώντας στα στενά πλαίσια των μνημονιακών πολιτικών που εφαρμόζονται τα τελευταία χρόνια στη χώρα, έχουν ακόμα μικρότερα περιθώρια ελιγμών προς όφελος των πλατιών λαϊκών στρωμάτων, ακόμα κι αν υποθέσουμε ότι είχαν τέτοια διάθεση εξ' αρχής. Στα πλαίσια αυτής της ολομέτωπης επίθεσης των νεοφιλελεύθερων πολιτικών, η πεζοδρόμηση ή όχι της Πανεπιστημίου αναγορεύτηκε σε μείζον επίδικο, ενώ άλλα θέματα, όπως η παραχώρηση ενός παραλιακού φιλέτου στο Ίδρυμα Νιάρχου ή το συνεχιζόμενο έγκλημα στο Ελληνικό έμειναν μακριά από τα φώτα της δημοσιότητας.

Οι προπτυχιακές σπουδές μου (συγκοινωνιολόγος πολιτικός μηχανικός) με «υποχρεώνουν» να βλέπω το όλο ζήτημα σε στενή συνάφεια και συνάρτηση με το Τραμ, το οποίο θεωρώ ότι, αν δρομολογηθεί κάτω από κατάλληλες συνθήκες λειτουργίας και με σωστή, πυκνή χάραξη στο κέντρο της πόλης μπορεί να λύσει πολλά από τα συγκοινωνιακά προβλήματα της Αθήνας. Οι πολέμιοι του Rethink είτε άφηναν αυτή την παράμετρο τελείως έξω από τη ρητορική τους, είτε κατέφευγαν σε απαρχαιωμένα επιχειρήματα κατά του Τραμ μιας άλλης εποχής και όχι του σύγχρονου, οικονομικού και οικολογικού μέσου που είναι αυτό σήμερα.

Μετατρέπονταν έτσι, άθελα τους οι περισσότεροι, σε απολογητές της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου, θέση καθαρά ατομικιστική και νεοφιλελεύθερη και η οποία ερχόταν σε αντίθεση με την υπόλοιπη πολιτική τους στόχευση. Είδαμε και παραπάνω ότι, διαχρονικά, θέση υπέρ του αυτοκινήτου έπαιρναν τα πιο αντιδραστικά και συντηρητικά στοιχεία της εκάστοτε κοινωνίας, οι πολιτικοί που είχαν διαπλεκόμενες σχέσεις με το λόμπυ των εταιρειών πετρελαίου και των αυτοκινητοβιομηχανιών, αυτοί που, σε τελική ανάλυση είχαν (και έχουν) τη δυνατότητα να αγοράσουν και να συντηρήσουν ένα αυτοκίνητο. Η θέση μας υπέρ των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς πρέπει (αν υπάρχει εξαρχής φυσικά!) να είναι αταλάντευτη και να μην προσαρμόζεται ανάλογα με την περίπτωση. Το γεγονός ότι η διαδικασία που ακολουθήθηκε στην περίπτωση του Rethink δεν ήταν η ιδεατή (κάθε άλλο), δεν μειώνει την ίδια την αξία των παρεμβάσεων, τόσο της πεζοδρόμησης όσο και του Τραμ, οι οποίες ήταν γενικά προς τη σωστή κατεύθυνση.

Σε αυτό το σύνθετο ζήτημα λοιπόν, το οποίο δεν σηκώνει εύκολες και ανέξοδες απαντήσεις, οφείλουμε να σταθμίσουμε τα υπέρ και τα κατά με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη νηφαλιότητα. Είναι λογικό η στάση του Ιδρύματος Ωνάση και η προώθηση του έργου με κάθε τρόπο από τα καθεστωτικά Μέσα ενημέρωσης να ξύπνησε τα αντανακλαστικά εκείνου του κομματιού του πληθυσμού που αντιστέκεται με αξιοπρέπεια στη λαίλαπα των τελευταίων ετών. Από την άλλη, η δρομολόγηση του Τραμ θα παρείχε εύκολη και γρήγορη πρόσβαση σε αυτό το τουριστικό και αποστειρωμένο Κέντρο που κάποιοι οραματίζονται, στα πλατιά λαϊκά στρώματα (ανάμεσα τους και πολλοί μετανάστες) που κατοικούν στην Κυψέλη και τα Πατήσια. Δύο πολυπληθείς περιοχές χαμηλών σχετικά εισοδημάτων, γεγονός που δεν είναι άσχετο φυσικά με την αντιμετώπιση που τους επιφυλάσσει μέχρι σήμερα ο μεταφορικός σχεδιασμός, αγνοώντας τις πανηγυρικά.

Αλλά ακόμα και αν οι συνθήκες διοργάνωσης του διαγωνισμού και κατασκευής του έργου ήταν οι ιδανικές, η πεζοδρόμηση μόνο της Πανεπιστημίου και η δρομολόγηση μόνο μιας ακόμα γραμμής Τραμ δεν θα αποτελούσε ένα αρκετό θαρραλέο βήμα προς την κατεύθυνση της εκδίωξης των ΙΧ από το κέντρο της πόλης και της προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας, της μετακίνησης με τα πόδια, το ποδήλατο και τα ΜΜΜ. Από αυτή την άποψη, οι υποστηρικτές του Rethink που κινούνταν από τέτοια κι όχι άλλα, πιο ταπεινα ελατήρια, έπεσαν στην ίδια παγίδα που έπεσαν και οι πολέμιοί του: Να υπερασπίζονται με κάθε κόστος μια παρέμβαση που

ναι μεν ήταν προς τη σωστή κατεύθυνση, αλλά που δεν ήταν σε καμία περίπτωση αρκετή.

Αυτή τη στιγμή, η προτεινόμενη πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου με την παράλληλη δρομολόγηση γραμμής Τραμ Σύνταγμα – Πατήσια, η οποία δίχασε βαθιά τόσο τον επιστημονικό κόσμο όσο και τους Αθηναίους (και όχι μόνο) πολίτες, έχει αναβληθεί επ' άοριστον λόγω της έλλειψης χρηματοδότησης και της απόφασης του ΣτΕ που έκρινε άκυρη την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων του έργου. Αυτή η απροσδιόριστη χρονικά αναβολή όμως, ακόμα και αν μετατραπεί σε οριστική ματαίωση τελικά, δεν μειώνει στο ελάχιστο την αξία που είχαν όλες οι υποστηρικτικές μελέτες, ο έντονος και βαθύς δημόσιος διάλογος και η επαναφορά στο προσκήνιο της καθημερινότητας τόσο του Τραμ σαν ένα σύγχρονο μέσο μαζικής μεταφοράς του 21^{ου} αιώνα, όσο και της Πολεοδομίας σαν ένα αντικείμενο ζωντανό, το οποίο επηρεάζει (και άρα αφορά) όλους μας. Και αυτή είναι η μεγαλύτερη παρακαταθήκη που αφήνει πίσω της αυτή η πενταετία ενασχόλησης με το Rethink Athens, γεγονός εξίσου σημαντικό, κατά μία έννοια, ακόμα και με αυτή την ίδια την υλοποίησή του ή όχι.

8. Αναφορές

- Κοντοσόπουλος Μ., Ορφανουδάκης Δ. (2001), *Το Τραμ, Χθες και σήμερα*, Πειραιάς, Ιδιωτική Έκδοση
- Λάμπας Κ. (2004), *Πανεπιστήμιο και φοιτητές στην Ελλάδα κατά τον 19^ο αιώνα*, Αθήνα, Ιστορικό Αρχείο Ελληνικής Νεολαίας (Γενική Γραμματεία Νέας Γενιάς)
- Παπαϊωάννου Θ. (1984), *Ενθύμιον Αθηνών – Η Αθήνα, ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*, Αθήνα, Γνώση
- Σαρηγιάννης Γ. (2000), *Αθήνα 1830-2000: Εξέλιξη-πολεοδομία- μεταφορές*, Αθήνα, Συμμετρία
- European Commission, DG Environment. (2004) *Reclaiming city streets for people Chaos or quality of life?*, Brussels.
- *One Step Beyond, phase 2 – Rethink Athens, towards a new city Centre*, πρόταση στον διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό «Rethink Athens», πρώτο βραβείο επιτροπής, 2013.

Ερευνητικά Προγράμματα – Μελέτες

- Επιτροπή Εμπειρογνομόνων ΥΜΕ για το Τραμ (2004), *Ολοκληρωμένο δίκτυο Τραμ στο πολεοδομικό συγκρότημα Αθηνών*, Αθήνα, Ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ.
- Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος ΕΠΕ και Denco Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ (1991), *Σύστημα Τραμ για την Ιστορική Αθήνα*, Δήμος Αθηναίων.
- Καρλαύτης Μ. et al (2010), *Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημοσιές Συγκοινωνίες (Α' Παραδοτέο)*, Αθήνα, ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ.
- Καρλαύτης Μ. et al (2011), *Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημοσιές Συγκοινωνίες (Γ' Παραδοτέο)*, Αθήνα, ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ.

Rethinking Re-think Athens

- ΟΡΣΑ (2010α), *Η πολεοδομική ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την Πανεπιστημίου*
- ΟΡΣΑ (2010β), *Μνημόνιο της συνεργασίας συναρμόδιων φορέων για την πολεοδομική ανασυγκρότηση στο κέντρο της Αθήνας*
- Τουρνικιώτης Π. et al (2011), *Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας και Πειραιά*, Αθήνα, ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ, ΥΠΕΚΑ.
- ΝΑΜΑ-ΙΒΙ (2006-2009), *Γενικό Σενάριο Μεταφορών Αττικής. Τεχνικές Εκθέσεις Φάσεων Α-Γ*, Αθήνα.
- *Re-think-Athens, Η ανασυγκρότηση του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου, Σχέδιο διακήρυξης αρχιτεκτονικού διαγωνισμού* (2011)
- Semaly – Trends – Bechtel (1994), *Σύστημα Τραμ της Αθήνας*, Δήμος Αθηναίων.

Άρθρα

- *Άλλο η Φρανκφούρτη και άλλο η Αθήνα*, Καθημερινή, 28/04/2013
- *Ανακοινώθηκε ο νικητής του «Rethink Athens» για την ανασυγκρότηση του έργου*, Καθημερινή, 27/02/2013.
- *Αφιέρωμα Στην Ιστορία Τού Σιδηροδρόμου*, Ελευθεροτυπία, 03/07/1999
- *Για την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου*, άρθρο της Δ. Σιατίτσα στην ιστοσελίδα <https://encounterathens.wordpress.com>, 01/03/2011
- *Δώδεκα κτίρια με ξεχωριστή ιστορία στην Πανεπιστημίου*, ιστοσελίδα <http://www.newsbeast.gr>, 04/10/2014
- *Λιγότερο πράσινη και πιο ακριβή η «Νέα Πανεπιστημίου»*, Ελευθεροτυπία, 13/09/2014.
- *Ο Καραμανλής και το τραμ το τελευταίο*, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία, 22/06/2003
- *Οι φαντασιώσεις για τη «νέα κεντρικότητα»*, άρθρο του Κ. Χατζημιχάλη στο περιοδικό «Αρχιτέκτονες», τεύχος 4, 01/07/2013

Rethinking Re-think Athens

- Οριστικό «όχι» ΣτΕ στην ανάπλαση της Πανεπιστημίου, Καθημερινή, 06/06/2015
- Τα σενάρια για τη «νέα» Πανεπιστημίου, άρθρο των Α. Σταθόπουλου και Μ. Καρλαύτη στην Καθημερινή, 19/05/2013
- Το κέντρο είναι πόλεμος – μια κριτική αποτίμηση της διαχείρισης του αθηναϊκού κέντρου εν μέσω κρίσης, μπροσούρα από το αυτοδιαχειριζόμενο στέκι Αρχιτεκτονικής Αθήνας.
- «Ταφόπλακα» σε Φάληρο και Πανεπιστημίου, Βήμα, 23/11/2014
- Ψευδαισθήσεις περί την Πανεπιστημίου, Καθημερινή, 28/04/2013
- Rethink Athens - Ένα καθαρό ναι ή όχι και ένα πιθανό ίσως, άρθρο της Κ. Θεοδώρου στην ιστοσελίδα <https://cityissue0.wordpress.com>, 04/04/2014
- Rethink Athens - Η κρίση του κέντρου και η επιστροφή στην εποχή των «ευεργετών», άρθρο του Κ. Βουρεκά στο <http://www.toperiodiko.gr>, 28/04/2014
- Re-think Athens και η ιδεολογική/ συμβολική σημασία του αθηναϊκού κέντρου, μπροσούρα από το αυτοδιαχειριζόμενο στέκι Αρχιτεκτονικής Αθήνας.

Διαδικτυακοί Τόποι

- Ανακοίνωση αποτελεσμάτων του Ευρωπαϊκού Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού «Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου Rethink Athens / Ξανα-Σκέψου την Αθήνα», κείμενο που αναρτήθηκε στην ιστοσελίδα <http://www.rethinkathenscompetition.org>
- Αποτελέσματα συνεδρίασης κριτικής επιτροπής για το πρώτο στάδιο του Rethink Athens, κείμενο στην ιστοσελίδα <http://www.rethinkathens.org>
- Ιστορικό εξέλιξης των διαδικασιών για το έργο της πολεοδομικής ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας, κείμενο που αναρτήθηκε στις 21 Μαρτίου 2013 στην ιστοσελίδα <http://www.rethinkathens.org>
- Ιστοσελίδα του ΟΡΣΑ, <http://www.organismosathinas.gr>
- Ιστοσελίδα της ΣΤΑΣΥ. Α.Ε <http://www.stasy.gr>

Rethinking Re-think Athens

- *Τελικός κατάλογος της επιτροπής Β' Σταδίου του Ευρωπαϊκού Αρχιτεκτονικού διαγωνισμού «ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕ ΑΞΟΝΑ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ»*, κείμενο που αναρτήθηκε στις 11 Ιανουαρίου 2013 στην ιστοσελίδα <http://www.rethinkathenscompetition.org>
- *Nothing to Re-think – Το κέντρο είναι πόλεμος*, ιστοσελίδα αφιερωμένη στο θέμα από το αυτοδιαχειριζόμενο στέκι Αρχιτεκτονικής Αθήνας, <https://nothingtorethink.wordpress.com>

Εκπαιδευτικό Υλικό

- Δούλος Ο. , Τσαγκίρης Ι. (2008), *Γραμμή Τραμ: Σύνταγμα – Παγκράτι, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές επιπτώσεις*, διπλωματική εργασία, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ, Αθήνα.
- Σαρηγιάννης Γ. (2012α), *Το μεταφορικό σύστημα του Άμστερνταμ*, Σημειώσεις για το μάθημα «Μεταφορικά συστήματα πόλεων», ΔΠΜΣ Πολεοδομία – Χωροταξία.
- Σαρηγιάννης Γ. (2012β), *Το Βερολίνο και το μεταφορικό του σύστημα*, Σημειώσεις για το μάθημα «Μεταφορικά συστήματα πόλεων», ΔΠΜΣ Πολεοδομία – Χωροταξία.
- Σαρηγιάννης Γ. (2012γ), *Το μεταφορικό σύστημα της Κωνσταντινούπολης* , Σημειώσεις για το μάθημα «Μεταφορικά συστήματα πόλεων - Εφαρμογές», ΔΠΜΣ Πολεοδομία – Χωροταξία.
- Σαρηγιάννης Γ. (2014), *Οι μεταφορές στην πόλη*, Σημειώσεις για το μάθημα «Μεταφορικά συστήματα πόλεων», ΔΠΜΣ Πολεοδομία – Χωροταξία.
- Τσαγκίρης Γ. (2012), *Αντιδράσεις της κοινής γνώμης για την επαναλειτουργία του Τραμ στην Αθήνα*, εργασία στο μάθημα «Μεταφορικά Συστήματα Πόλεων» του μεταπτυχιακού προγράμματος Πολεοδομία – Χωροταξία.

9. Παράρτημα



Φωτογραφία 1: Λάντο (ιπήλατη άμαξα) στην Πανεπιστημίου το 1937
Πηγή: <http://to-paliatzidiko.blogspot.gr/2012/06/1850-1920.html>



Λεωφόρος Αμαλίας (1940)

Τραμ διερχόμενο από τη Λεωφόρο Αμαλίας



Προπολεμική Πανεπιστημίου με Τραμ
Πηγή: <http://www.mixanitouxronou.gr>



Το ίδιο σημείο της Πανεπιστημίου σήμερα
Πηγή: *Re-think-Athens, Η ανασυγκρότηση του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου, Σχέδιο διακήρυξης αρχιτεκτονικού διαγωνισμού* (2011)



Τα Χαυτεία (Πανεπιστημίου –Αιόλου), 1955

Πηγή: <http://www.mixanitouxronou.gr>

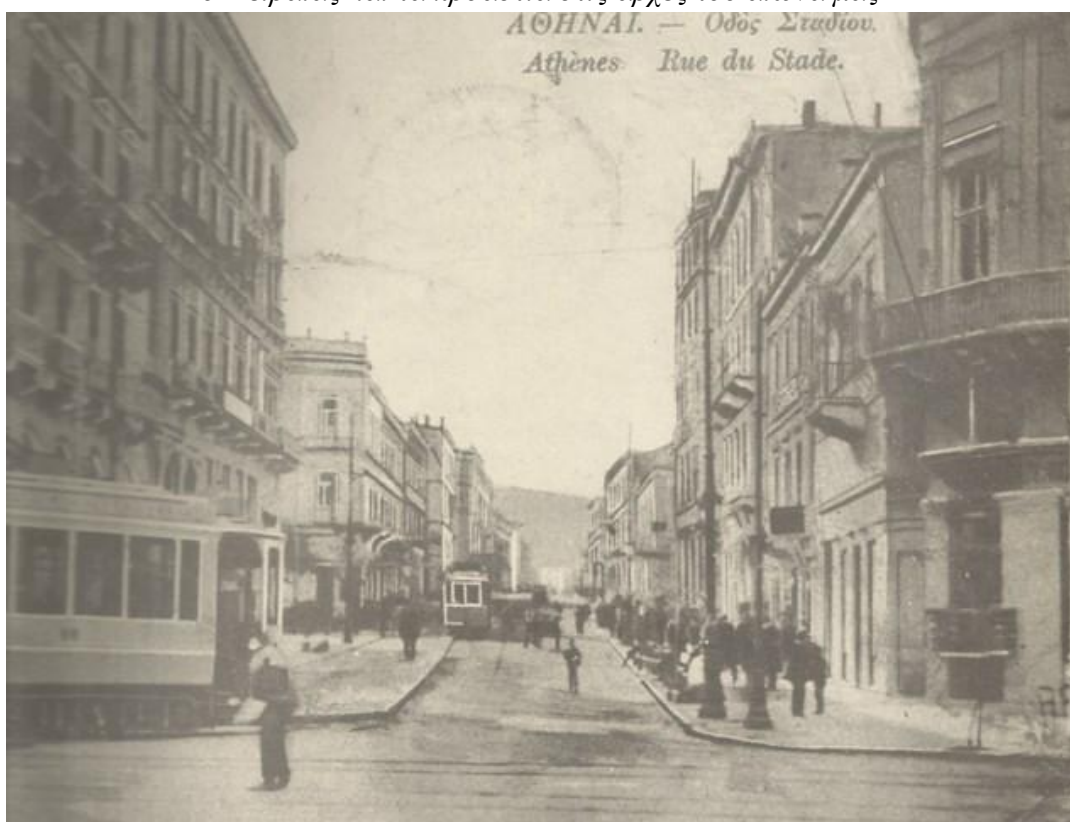


Η Πανεπιστημίου το 1912

Πηγή: <http://www.mixanitouxronou.gr>



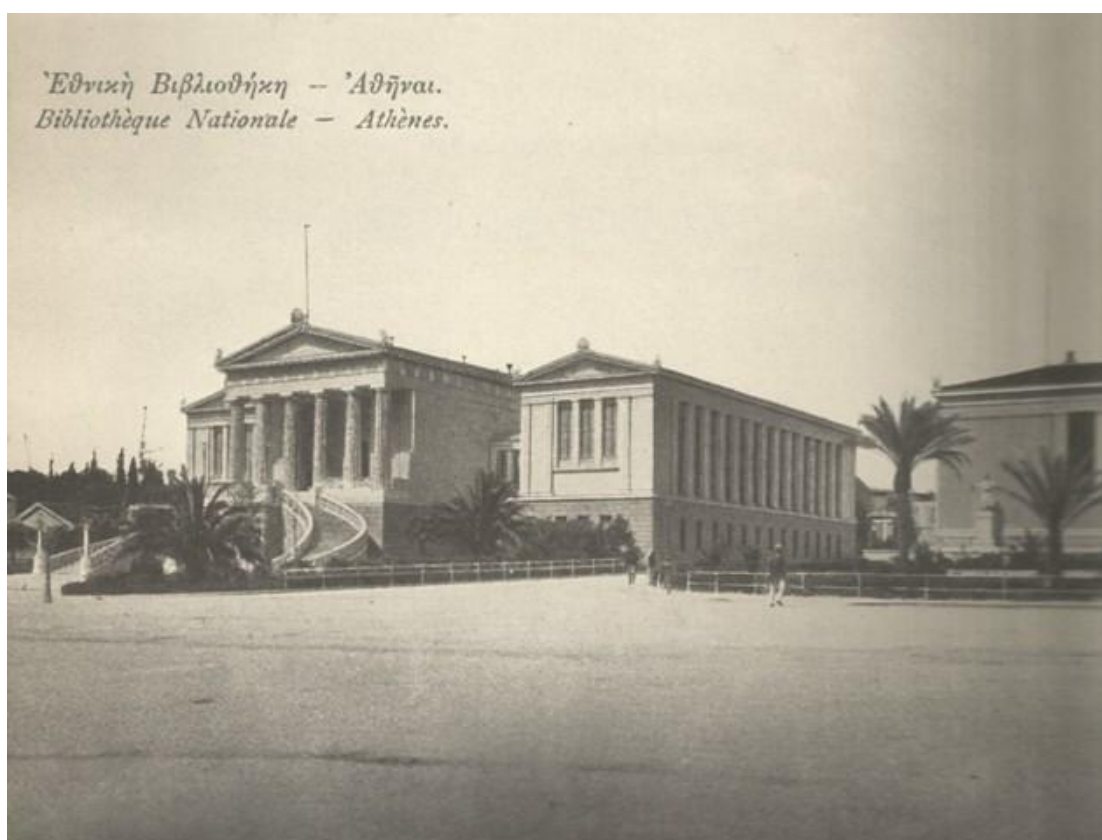
Το μέγαρο Σλήμαν (νυν Νομισματικό Μουσείο)
Πηγή: Παπαϊωάννου (1984), *Ενθύμιον Αθηνών – Η Αθήνα,
ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*



Τραμ στα Χαυτεία στρίβει επί της οδού Σταδίου
Πηγή: Παπαϊωάννου (1984), *Ενθύμιον Αθηνών – Η Αθήνα,
ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*



Η οδός Κοραή από τη συμβολή της με την οδό Σταδίου, 1900
Πηγή: Παπαϊωάννου (1984), *Ενθύμιον Αθηνών – Η Αθήνα,
ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*



Η Εθνική Βιβλιοθήκη
Πηγή: Παπαϊωάννου (1984), *Ενθύμιον Αθηνών – Η Αθήνα,
Ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*



Η Εθνική Βιβλιοθήκη

Πηγή: Παπαϊωάννου (1984), *Ενθύμιον Αθηνών – Η Αθήνα, Ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*



Το κτίριο της Ακαδημίας. Μπροστά της η Πανεπιστημίου, χωματόδρομος και έρημη

Πηγή: Παπαϊωάννου (1984), *Ενθύμιον Αθηνών – Η Αθήνα, ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*



Το κτίριο της Ακαδημίας
Πηγή: Παπαϊωάννου (1984), *Ενθύμιον Αθηνών – Η Αθήνα,
ο Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*



Ο Άγιος Διονύσιος (καθολική εκκλησία) στην Πανεπιστημίου
Πηγή: Παπαϊωάννου (1984), *Ενθύμιον Αθηνών – Η Αθήνα,
Πειραιάς και τα προάστια στις αρχές του αιώνα μας*



Το τέρμα του Τραμ στα Πατήσια

Πηγή: <http://www.stasy.gr>



Το Τραμ διερχόμενο μπροστά από την Πύλη του Αδριανού

Πηγή: <http://www.stasy.gr>



Πρόταση για την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου το 1983
Πηγή: *Re-think-Athens, Η ανασυγκρότηση του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου,*
Σχέδιο διακήρυξης αρχιτεκτονικού διαγωνισμού (2011)



Η οδός Πανεπιστημίου το 1968
Πηγή: bill-files.blogspot.gr



Σύγχρονα Τραμ στο σημερινό Άμστερνταμ
Πηγή: <http://www.iamsterdam.com>



Hauptstrasse, Eisenstadt

Πηγή: Καρλαύτης et al (2010), *Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημοσιές Συγκοινωνίες (Α' Παραδοτέο)*



Η πεζοδρομημένη Hohe Strasse στην Κολωνία

Πηγή: Καρλαύτης et al (2010), *Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από Δημοσιές Συγκοινωνίες (Α' Παραδοτέο)*