

**Αθανάσιος Ι. Αραβαντινός**  
**Ομότιμος Καθηγητής Ε.Μ.Π.**

**Οι πλατείες στον αστικό χώρο -  
Προς μια πολεοδομική πολιτική ανάκτησής τους**

## **1. Προλεγόμενα**

Πολύ συχνά όταν ο αξιόλογος και αγαπητός συνάδελφος Ιωσήφ Στεφάνου αναφέρεται σε θέματα ανάλυσης και σχεδιασμού του αστικού χώρου, στα οποία τόσο συστηματικά έχει εμβαθύνει, δίνει ιδιαίτερο βάρος στο δημόσιο χώρο της πόλης, μέσα στον οποίο πρωταρχική θέση κατέχουν οι πλατείες. Κάτι τέτοιο εξάλλου βρίσκουμε και σε άλλους ερευνητές του αστικού γίγνεσθαι και ιδιαίτερα της συγκρότησης του κοινόχρηστου χώρου. Είναι χαρακτηριστικό το σύγγραμμα του Camillo Sitte, που ενώ ο τίτλος του αναφέρεται στην πολεοδομία σύμφωνα με τις καλλιτεχνικές της αρχές (Wien 1889, Αθήνα 1992), το περιεχόμενό του στο μεγαλύτερό του μέρος εστιάζεται στις πλατείες.

Τί είναι λοιπόν μία πλατεία για την πόλη και τη λειτουργία της; Για τους κατοίκους και για την κοινωνία της; Για τη φυσιογνωμία και για την ταυτότητά της; Για την αισθητική και το περιβάλλον;

Για κάθε μια από όλες αυτές τις πτυχές, αλλά και για πλήθος άλλων, θα μπορούσε κανείς, όχι απλά να γράψει ένα ξεχωριστό άρθρο, αλλά και να συντάξει μία ολόκληρη διατριβή. Από τις θεωρήσεις αυτές – ίσως με εξαίρεση κάποιες περιπτώσεις εξειδικευμένων κτιριακών συγκεντρώσεων – εξάγεται το συμπέρασμα, ότι η πλατεία είναι αναπόσπαστη και απαραίτητη συνιστώσα της πόλης. Ακόμα είναι συχνά, σε υψηλό βαθμό, έκφραση, “εκπρόσωπος” της πόλης, με τη διπλή της έννοια, δηλαδή ως συνόλου και άψυχων (κτιρίων κ.λπ.), αλλά και έμψυχων (πληθυσμού). Παράλληλα υπάρχουν και πολλοί άλλοι λόγοι, για τους οποίους οι πλατείες είναι απαραίτητες. Σε μερικούς απ’ αυτούς θα αναφερθούμε στα επόμενα.

## **2. Η πλατεία στην ιστορία**

Αν ανατρέξουμε στο παρελθόν, διαπιστώνουμε, ότι ήδη από τον προϊστορικό οικισμό, το γεωμετρικό του κέντρο, που είναι και η καρδιά του οικισμού, αποτελεί τον “πρόγονο” της μεταγενέστερης πλατείας. Φυσικά σε όλους τους χαρακτηριστικούς σταθμούς της ιστορίας της πόλης, ο ρόλος της πλατείας – της μίας πλατείας σε μικρούς οικισμούς, των περισσότερων πλατειών στους μεγαλύτερους και στις πόλεις – είναι ισχυρός και καταλυτικός για την όλη λειτουργία του κάθε οικιστικού συνόλου.

Γενικά από αιώνες η πλατεία συνδέεται, αν όχι ταυτίζεται, με το πνευματικό, διοικητικό, εκπαιδευτικό, οικονομικό προφανώς και με το κοινωνικό κέντρο δραστηριοτήτων του οικισμού. Ως χαρακτηριστικά παραδείγματα αναφέρονται η αγορά της αρχαίας ελληνικής πόλης, το ρωμαϊκό φόρουμ, όπως και η μεσαιωνική θεοκρατική πλατεία με δεσπότην στοιχείο τον Καθεδρικό ναό, γνωστή συχνά και ως πλατεία της αγοράς (Marktplatz). Ομοίως χαρακτηριστικές είναι οι αναγεννησιακές πλατείες των Δημαρχείων, οι επιβλητικές αξονικές και γεωμετρικές πλατείες των ποικίλων εποχών του απολυταρχισμού, αλλά και οι μεταγενέστερες που αναδεικνύουν τις οικονομικές “εξουσίες”, όπως είναι τα χρηματιστήρια, οι τράπεζες, οι μεγάλοι εμπορικοί οίκοι κ.λπ.. Όλες αυτές οι σηματοδοτήσεις εντοπίζονται μέχρι και στις πιο σύγχρονες πλατείες, που ως προς την έκφρασή τους, αποπνέουν τότε μοντέρνο κίνημα, τότε μεταμοντερνισμό, αλλά και συχνότερα εκλεκτικισμό. Οι δημόσιοι αυτοί χώροι, έκφραση κυρίαρχης ιδεολογίας, μιας εποχής ή και επάλληλων εποχών, σηματοδοτούν πόλεις, καθεστώτα και πολύ συχνά και πολιτισμό. Παράλληλα, όλες οι προέχουσες – για την κάθε εποχή τους, αλλά και σήμερα – λειτουργίες μαγνητίζονταν, αλλά και εξακολουθούν να μαγνητίζονται, από την ισχυρή ελκτική δύναμη της πλατείας.

Το ίδιο συμβαίνει και με τις λειτουργίες που συνδέονται με τους επισκέπτες (τουρισμός), των οποίων τα κυριότερα ενδιαφέροντα εντοπίζονται κατ’ αρχήν στην πλατεία και στον περιβάλλοντα της αστικό χώρο. Ας σκεφτούμε τις ανεπανάληπτες ιταλικές πλατείες, όπως λ.χ., την πλατεία του Αγίου Μάρκου της Βενετίας, την ακτινοβολία, καθώς και την έκφραση της ταυτότητας μίας ολόκληρης πόλης που η πλατεία εκπέμπει. Εκατομμύρια επισκεπτών που την

προσεγγίζουν κάθε χρόνο την εγγράφουν ανεξίτηλα στη μνημη τους.

Όμως, από τα μέσα του 20ου αιώνα κυρίως, λόγω της κυριαρχίας του αυτοκινήτου, αρκετές από τις λειτουργίες που προαναφέρθηκαν έχουν διασπαρεί συχνά ανοργάνωτα και τυχαία προς όλα τα σημεία του ορίζοντος. Η πόλη άρχισε να “ξεχειλώνει”, και μετατρέπεται σε “αστικοαγροτικό συνεχές” ή κατ’ άλλους σε “μετάπολη”. Πολλοί προέβλεψαν, και ακόμα και σήμερα κάποιοι ισχυρίζονται, πως οδεύουμε προς αντικοινωνικά, φυγοκεντρικά, αστικά μορφώματα, αντί της συνεκτικής πόλης. Παράλληλα, στο δημόσιο χώρο της πόλης, αντί να έχουμε συνάντηση ανθρώπων βιώνουμε ήδη από τον περασμένο αιώνα, συγκρούσεις τροχοφόρων και φυσικά διαπιστώνουμε τον θρίαμβο της απομόνωσης και του εγωκεντρισμού. Είμαστε μάρτυρες “μαχών”, μεταξύ “αντιπάλων”, που δεν θέλουν να χάσουν τα ατομικά υπερδικαιώματά τους στη χρήση του χώρου.

Ίσως η πρόβλεψη για τη “διάλυση” της συνεκτικής πόλης να μην επαληθευθεί στον βαθμό που πιστευόταν πριν από κάποιες δεκαετίες. Παρόλα αυτά, η αποδιοργάνωση της πόλης σε χώρες όπως η Ελλάδα, αποτελεί υπαρκτό κίνδυνο και τούτο οφείλεται, πέραν από λόγους γενικότερους και ανεξάρτητους της θέλησής μας (π.χ. διεθνείς συγκυρίες, παγκοσμιοποίηση, πρόσφατη οικονομική κρίση) και σε λόγους που σχετίζονται με την ανεπάρκεια του σχεδιασμού μας, καθώς και τη μη ανταπόκριση του ανθρώπινου παράγοντα (εξουσίας αλλά και πολίτη) προς τις κατευθύνσεις που τούτος χαράσσει. Αυτό ισχύει και για όλη την πόλη. Όμως, το εντοπίζουμε και στη μικρή κλίμακα, όπως στην κλίμακα της πλατείας: Ανοργάνωτη υφιστάμενη κατάσταση, αναποτελεσματικότητα σχεδιασμού, αντικοινωνική και αντιπεριβαλλοντική συμπεριφορά του ατόμου. Συνέπειες, ειδικότερα στην ελληνική πλατεία: υποβάθμιση αν όχι κατάρρευση ιδεών και έκφρασης, αλλά και της χρηστικής λειτουργίας.

Παρά τις παραπάνω επιφυλάξεις για το παρόν και τις δυσοίωνες προβλέψεις για το μέλλον, σε ένα μέρος των ελληνικών πόλεων και οικισμών, ιδιαίτερα στα παραδοσιακά τμήματά τους, μέσω των πλατειών τους διατηρείται μια συνάφεια – αλλού μέτρια, αλλού ικανοποιητική και κάποτε εξέχουσα – ανάμεσα στην πόλη και στον πληθυσμό της. Ιδιαίτερα, όπου η πλατεία διατηρεί τα χαρακτηριστικά της και διαθέτει μία ποιότητα, εξακολουθεί ευτυχώς να παίζει πρωταρχικό ρόλο – ρόλο, θα λέγαμε, “σωσίβιου” αλλά και “ατμομηχανής” – για την επιβίωση και ανάπτυξη του όλου δικτύου δημοσίων χώρων της κάθε πόλης. Μάλιστα, εμφανίζονται ακόμα και εντυπωσιακά αποτελέσματα για την πολεοδομική και την όλη συγκρότηση της πόλης, συμπεριλαμβανομένης και της κοινωνικής.

### **3. Η κρίση που περνάμε**

Όμως σ’ αυτές τις εξελίξεις ήρθαν να προστεθούν ειδικότερα στην Ελλάδα και άλλες επιπτώσεις οφειλόμενες στη σημερινή συγκυρία μιάς πολυεπίπεδης κρίσης. Μία από τις επιπτώσεις αυτές είναι το γνωστό σε όλους μας κλείσιμο σημαντικού αριθμού καταστημάτων, αλλά και η διακοπή και άλλων παραγωγικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, γενικότερα στον αστικό χώρο, άρα και στα μέτωπα των πλατειών. Κάποιες επομένως κυρίαρχες εμποροοικονομικές και κοινωνικές λειτουργίες έπαψαν να ζωογονούν και να ζωογονούνται από τις πλατείες. Βέβαια, κάπου επέζησαν μερικές άλλες λειτουργίες οι περισσότερες σχετικές με την ψυχαγωγία και την εστίαση (αναψυκτήρια, καφετέριες, μπαρ, εστιατόρια, νυκτερινά κέντρα κ.ά.) και τούτο για λόγους που δεν είναι εύκολα αντιληπτοί. Μάλιστα είναι λίγο οξύμωρο σε χρόνια ανεργίας και οικονομικής κρίσης να εμφανίζονται σε έξαρση κάποιοι τομείς ψυχαγωγίας και πάντως όχι δημόσιου χώρου και μηδενικής επιβάρυνσης του πολίτη, αλλά που απαιτούν κάποιο τίμημα, από αυτόν.

Φυσικά οι μεταλλαγές στις πλατείες λόγω της κρίσης, έχουν επεκταθεί και στον ανθρώπινο παράγοντα, κάτι που είναι ακόμα πιο οδυνηρό για τις χρήσεις και για το χώρο: Ο ξένοιαστος, χαρούμενος και γενναιοδωρος “καταναλωτής”, που μπορεί να είναι μόνιμος κάτοικος ή επισκέπτης, σχεδόν εκλείπει και αντικαθίσταται από ομάδες δυστυχών και

προβληματικών ατόμων εγχωρίων ή μεταναστών, που σε μια ευνομούμενη πολιτεία θα έπρεπε να τύχουν ειδικής κοινωνικής και ανθρωπιστικής μέριμνας. Επειδή τούτη είναι αν όχι ανύπαρκτη πάντως ανεπαρκής, το νέο αυτό έμπυχο δυναμικό της πλατείας – ανάλογα με τη θέση και τα πιο εξειδικευμένα χαρακτηριστικά πλατείας και γειτονιάς – αποσυναρμολογεί περισσότερο ή λιγότερο το δημόσιο χώρο, αλλά και τις αναγκαίες λειτουργίες πάνω και γύρω απ' αυτόν. Η αίσθηση που αποκομίζεται από τον πολίτη μέσα από τις καταστάσεις αυτές, μπορεί να περιορίζεται σε μελανά από την αισθητική άποψη, σημεία ή σε θέματα καθαριότητας, κυκλοφορίας κλπ. Μπορεί όμως και να επεκτείνεται σε ανασφάλεια, φοβίες για αντικοινωνικές συμπεριφορές και τελικά σε αποστροφή από την πλατεία για μεγάλο μέρος κατοίκων ή επισκεπτών.

Η εμπάθυνση εδώ στα δυσεπίλυτα αυτά θέματα είναι αδύνατη. Εξάλλου οι καταστάσεις αυτές δεν αντιμετωπίζονται με “τεχνικές/τεχνοκρατικές” δράσεις, αλλά ελπίζουμε ότι θα βελτιώνονται με την έξοδο της χώρας από την κρίση και την αναδιοργάνωση βασικών κοινωνικοοικονομικών δομών.

#### **4. Η αστικοκοινωνική πύκνωση και η όξυνση των πολεοδομικών και γενικότερων προβλημάτων**

Ας επανέλθουμε, λοιπόν, σε καταστάσεις “ελεγχόμενες” ή τουλάχιστον δυνάμενες να αναδειχθούν από την πολεοδομική εμπάθυνση. Έτσι θέλουμε να πιστεύουμε, ότι μπορεί να προκύψουν και μερικά πρακτικά αποτελέσματα.

Όταν λοιπόν αναφερόμαστε σε μεγαλύτερες πόλεις και αστικά κέντρα, αν είχαμε μία συγκρότηση σε ευάριθμες περιορισμένης έκτασης γειτονίες, θα μας αρκούσε σε κάθε γειτονιά, η ύπαρξη μίας και μόνης πλατείας, ενδεχόμενα με το όνομα της γειτονιάς. Όμως, όταν η τέως γειτονιά έχει σήμερα διογκωθεί κατ'έκταση αλλά και καθ' ύψος, (όπως π.χ. στην Αθήνα η Κυψέλη και τόσες άλλες πυκνοκτισμένες περιοχές), τότε κάτι δεν πάει καλά ανάμεσα στο “σημαίνον” και στο “σημαινόμενο”. Η άλλοτε γειτονιά έχει “ξεχειλώσει” και προς τις τρεις διαστάσεις, έχει μετατραπεί σε άλλη κατηγορία αστικού τμήματος, π.χ., σε συνοικία ή σε δημοτικό διαμέρισμα. Τότε ο ρόλος της πλατείας και οι εξυπηρετήσεις που τούτη προσφέρει, ανταποκρίνονται σε ένα ολοένα και μικρότερο μέρος του αστικού αυτού τμήματος. Η αστική ζώνη δηλαδή που αξιοποιεί τα “δώρα” της πλατείας συρρικνώνεται κατ'έκταση. Αυτό σημαίνει, ότι η ακτινοβολία της πλατείας περιορίζεται με την απόσταση. Τούτο ισχύει εντονότερα όταν ο οικοδομικός όγκος εντατικοποιείται, πυκνώνει και διογκώνεται προς την κατεύθυνση του ύψους.

Τι επομένως πρέπει να γίνει; Απλούστατα απαιτείται “επανάληψη” της πλατείας, δηλαδή αναπαραγωγή του τύπου της πλατείας με σκεπτικό ανάλογο της αναπαραγωγής και άλλων βασικών χρήσεων, όταν πυκνώνει η γειτονιά, π.χ., των σχολίων ή των υποσταθμών της ΔΕΗ κ.ο.κ. Εξάλλου, αυτή η αναπαραγωγή που επιβάλλεται και πρέπει να προωθηθεί από την πολιτεία, προκειμένου για κοινωνικές λειτουργίες και τεχνική υποδομή, επιτυγχάνεται αφ'εαυτής, όταν πρόκειται για οικονομικού ενδιαφέροντος λειτουργίες, δηλαδή με τον νόμο της προσφοράς και της ζήτησης. Αυτό σημαίνει, ότι όταν πραγματοποιείται επαύξηση και πύκνωση πληθυσμού, κατοικιών και οικοδομικού όγκου, αναπαράγονται καταστήματα, γραφεία, χώροι ψυχαγωγίας κ.λπ. Η θέση μας λοιπόν είναι ότι απαιτείται αναπαραγωγή και πλατειών.

#### **5. Παραδείγματα προς αποφυγήν**

Η τοποθέτηση αυτή για την ενίσχυση του στοιχείου της πλατείας τεκμηριώνεται και αλλιώς. Γνωρίζουμε όλοι, ότι υπάρχουν χρήσεις, των οποίων η πιο σωστή χωροθέτηση είναι επί πλατείας. Γιατί απλούστατα οι χρήσεις αυτές, πέραν από την ανάγκη οπτικής και φυσιογνωμικής έξαρσής τους, αποτελούν κλειστούς χώρους συγκέντρωσης πληθυσμού και απαιτούν ανοικτούς χώρους εκτόνωσης. Είναι αδιανόητο κινηματοθέατρα να μην μπαίνουν επί

πλατειών, ομοίως, εκκλησίες, δημαρχεία, νομαρχίες, υπουργεία, πνευματικά κέντρα, φυσικά και εμπορικά κέντρα. Πάψαμε, δηλαδή, να πραγματοποιούμε – και εδώ αναφέρομαι κυρίως στην Ελλάδα -αυτό που μας εδίδαξαν οι προηγούμενες εποχές.

Στην Αθήνα υφίστανται πλήθος παραδειγμάτων προς αποφυγήν: Το θέατρο Ολύμπια της Λυρικής Σκηνής στην οδό Ακαδημίας, βρίσκεται σε μια πολυκατοικία της οποίας η οικοδομική γραμμή ταυτίζεται με τη ρυμοτομική της οδού. Το ίδιο συμβαίνει και με το - σχετικώς- νέο Δημαρχιακό κατάστημα της Αθήνας στην οδό Λιοσίων. Αλλά και το Μέγαρο Μουσικής στην Λ. Βασιλίσσης Σοφίας, εκτός από το υποχρεωτικό προκήπιο δεν διαθέτει “πλατεία Μεγάρου Μουσικής”, αλλά ούτε η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών στην Λ. Συγγρού ή το Χρηματιστήριο στη Λ. Αθηνών κλπ. Αντί λοιπόν των πλατειών, διαπιστώνουμε να χωροθετούνται πλήθος σημαντικών λειτουργιών ακόμα και Υπουργείων, πάνω σε υπερτοπικούς άξονες, όπως π.χ., στις λεωφόρους Κηφισίας, Μεσογείων, Μαραθώνος, Συγγρού, Αθηνών κ.λπ., με οδυνηρά αποτελέσματα και γι’αυτούς τούτους τους άξονες που χάνουν τον συνδετήριο υπερτοπικό τους ρόλο, αλλά και για τα παραδοσιακά κέντρα και τις πλατείες τους που απογυμνώνονται από σημαντικές λειτουργίες.

## **6. Συμβολή στην αναζήτηση μεθόδου προσέγγισης**

Είναι σαφές ότι η πλατεία είναι ένα σχετικά μικρό, αλλά καταλυτικό συστατικό των άψυχων στοιχείων της πόλης. Παράλληλα, επειδή αποτελεί σημείο προσέγγισης και πόλο έλξης, χαρακτηρίζεται γενικά από μεγάλη πυκνότητα λειτουργιών και πολύ συχνά από αυξημένη συγκέντρωση του ανθρώπινου παράγοντα. Πως μπορεί επομένως ο “σχεδιαστής” αλλά και ο “διαχειριστής” της πόλης να εκτιμήσουν ικανοποιητικά τις ανάγκες της πόλης σε πλατείες;

Η απάντηση δεν μπορεί να δοθεί ούτε μονολεκτικά, αλλά ούτε και με έναν αλάνθαστο μαθηματικό τύπο. Όμως μπορούμε χρησιμοποιώντας καθιερωμένα πρότυπα ως προς τους αναγκαίους δημόσιους χώρους , σε συνάρτηση με τον πληθυσμό, να καταλήξουμε σε κάποιες τάξεις μεγεθών.

Ας θεωρήσουμε δηλαδή, ότι ο δημόσιος κοινόχρηστος χώρος συμπεριλαμβανομένου και του αστικού πρασίνου (αλλά μη συμπεριλαμβανομένου του οδικού χώρου των τροχοφόρων), δεν μπορεί να υπολείπεται των 10 μ<sup>2</sup> κατά άτομο, ενώ η ιδανική τιμή του ως γνωστόν φτάνει τα 20 μ<sup>2</sup> κατ’άτομο (βλ. Α. Αραβαντινού και Π. Κοσμάκη, 1988, Κεφ. 4, σελ. 137-167).).

Όμως τη μερίδα του λέοντος πρέπει να λάβει το δημόσιο πράσινο και πάντως ελεύθεροι χώροι με ελάχιστες “σκληρές επιφάνειες” δηλαδή κυρίως με βλάστηση χαμηλή ή υψηλή και κυρίως με χωμάτινα δάπεδα. Αντίθετα οι πλατείες μαζί με τα πεζοδρόμια και μέρος των αμιγών πεζοδρομίων είναι απαραίτητο να έχουν ικανοποιητικές “σκληρές” επιφάνειες.

Αν υποθέσουμε λοιπόν, ότι σε μια πόλη μέσου μεγέθους είναι επιθυμητό να εξασφαλισθούν 15 μ<sup>2</sup> κατά κεφαλή ελευθέρων χώρων, θα μπορούσαμε να δεχθούμε, ότι τα 10 μ<sup>2</sup> κατ’άτομο διατίθεται για πράσινο και τα υπόλοιπα 5 μ<sup>2</sup> για “σκληρές” επιφάνειες όπως οι πλατείες και τα πεζοδρόμια. Βέβαια, και εδώ μπορεί κανείς να υποστηρίξει, ότι αν έχουμε ικανοποιητικού πλάτους πεζοδρόμια, οι πλατείες θα μπορούσαν να είναι λιγότερες ή μικρότερες. Όμως το πεζοδρόμιο δεν υποκαθιστά τη πλατεία και για τούτο κατά τη γνώμη μας, δεν μπορούν οι επιφάνειες των πλατειών μιας πόλης να είναι μικρότερες από τη σχέση: 3μ<sup>2</sup> πλατείας κατά κεφαλήν.

Ας αναφέρουμε εδώ ένα παράδειγμα:

Ας επιλέξουμε μία πόλη μέσου μεγέθους της τάξης των 100.000 κατοίκων και ας κάνουμε εδώ δυο παραδοχές ως προς τη πληθυσμιακή πυκνότητα. Σύμφωνα με τη πρώτη

παραδοχή παρουσιάζεται στην πόλη αυτή μια μέση μικτή πυκνότητα 100 ατόμων ανά εκτάριο (ha). Απ' αυτό εξάγεται ότι η συνολική έκταση της πόλης είναι 1.000 ha. Με αναλογία 3 μ<sup>2</sup> πλατειών ανά κάτοικο προκύπτει, ότι είναι σκόπιμο να έχουμε συνολικά 300.000 μ<sup>2</sup> (ή 300 στρέμματα ή 30 ha) πλατειών. Με μέσο μέγεθος πλατείας 3 στρεμ. (δηλαδή διαστάσεων περίπου 50X60μ.) προκύπτει ένας αριθμός 100 πλατειών κατά μέσον όρο αυτού του μεγέθους. Αν βέβαια το μέσο μέγεθος είναι διπλάσιο δηλ. 6 στρέμματα (διαστάσεις π.χ. 60X100 μ.), τότε οι απαιτούμενες πλατείες μπορεί να είναι 50. Όμως αντιλαμβάνεται κανείς, ότι η απόσταση μεταξύ τους θα είναι αυξημένη. Γεγονός είναι πάντως, ότι στην κατανομή των χρήσεων γης μέσα στα όρια της πόλης οι πλατείες στην περίπτωση αυτή καταλαμβάνουν ποσοστό 3,0%.

Ας δούμε όμως τί θα προκύψει με μια δεύτερη παραδοχή, όταν π.χ. η πληθυσμιακή πυκνότητα είναι διπλάσια της προηγούμενης, δηλαδή η μέση μικτή τιμή της φθάνει τα 200 άτομα ανά ha.

Αυτό βέβαια σημαίνει, ότι η έκταση της πόλης είναι η μισή από την προκύπτουσα στην προηγούμενη περίπτωση. Όμως και πάλι, επειδή ο πληθυσμός είναι ο ίδιος (100.000 κάτοικοι), παραμένουν ίδιες οι ανάγκες σε κοινωνικό εξοπλισμό, άρα και σε ελεύθερους χώρους μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται οι πλατείες.

Θα χρειασθούν δηλαδή και εδώ 300 στρέμματα πλατειών. Τότε όμως στην κατανομή των χρήσεων γης στη πόλη οι πλατείες θα διεκδικούν ένα ποσοστό γύρω στο 6,0%.

Καταλήγουμε – και πρέπει αυτό να τονισθεί ιδιαίτερα – ότι όσο μεγαλύτερη είναι η πληθυσμιακή πυκνότητα μιας πόλης ή ενός οικισμού ή, προκειμένου για αστικό κέντρο, μιας συνοικίας του, τόσο περισσότερες πλατείες χρειάζονται συγκριτικά με τις υπόλοιπες χρήσεις. Και τούτο γιατί τα μεγέθη γενικότερα των δημοσίων χώρων όπως και του πρασίνου, αλλά και των κοινωνικών λειτουργιών (π.χ. ενός σχολείου), δεν συναρτώνται με την έκταση του χώρου αναφοράς, αλλά με το πληθυσμό του.

Δηλαδή και γενικότερα: όσο μεγαλώνει η πληθυσμιακή πυκνότητα ενός αστικού χώρου, τόσο αυξάνονται οι ανάγκες σε όλες τις μορφές κοινωνικών λειτουργιών και εξυπηρετήσεων άρα και δημοσίων χώρων.

Μ' αυτό το σκεπτικό μπορούμε να δεχθούμε, ότι σε περιοχές πολύ μικρών πυκνοτήτων οι σχετικές ανάγκες θα είναι μικρότερες. Για παράδειγμα σε ένα χμ<sup>2</sup> περιοχής κατοικιών στην Εκάλη οι ανάγκες σε απαραίτητους δημόσιους και κοινωνικούς χώρους είναι υποπολλαπλάσιες από τις ανάγκες σε 1 χμ<sup>2</sup> περιοχής κατοικιών στη Κυψέλη.

Αν είχαμε επιχειρήσει σε 1 χμ<sup>2</sup> στην Εκάλη και σε 1 χμ<sup>2</sup> στην Κυψέλη να εξασφαλίσουμε τις ίδιες κοινωνικές διευκολύνσεις (πλατείες, σχολεία κλπ.), τότε θα πρόκειται ή για μεγάλη σπατάλη στην περίπτωση της Εκάλης, είτε για τεράστιο έλλειμμα στην περίπτωση της Κυψέλης ή και για τα δύο αν ακολουθούσαμε μια μέση οδό, που και για τις δυο περιπτώσεις δεν θα ήταν η ενδεδειγμένη.

Βέβαια, όλα τα επιθυμητά μεγέθη είναι εύκολο να εφαρμοσθούν σε νέες πόλεις ή σε νέες γειτονιές. Αντίθετα σε υφιστάμενες πόλεις οι ιδανικές συνθήκες μπορούν να τεθούν σαν όραμα, αλλά η εφαρμογή τους είναι αν όχι απραγματοποίητη, τουλάχιστον τίθεται σε μακροχρόνιους ορίζοντες.

Αυτό που πρέπει να τονίσουμε για υφιστάμενες πόλεις είναι να γίνουν σε κάθε πόλη στα πλαίσια προφανώς ενός βελτιωμένου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) τα σωστά βήματα έως τις τελικές προτάσεις. Πριν απ' αυτές όμως και στα πλαίσια των αναλύσεων και αξιολογήσεων θα πρέπει να εξετασθεί σε βάθος το αντικείμενο που εδώ μας απασχολεί, δηλαδή αυτές τούτες οι πλατείες. Συγκεκριμένα με τη βοήθεια κάποιων μεθόδων όπως η

παραπάνω μπορεί να εκτιμηθεί το “έλλειμμα” εάν υφίσταται, αλλά και τα λοιπά πολεοδομικά, κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά και λοιπά δεδομένα, στα οποία η εμπάθυνση θα μας βοηθήσει σε λύσεις (Πίνακας 1).

<b>Πίνακας 1: ΠΡΟΕΧΟΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΚΑΘΕ ΠΛΑΤΕΙΑΣ</b>
• Θέση στη πόλη
• Ιστορία και Παράδοση
• Προέχων χαρακτήρας και ρόλος (κεντρική πλατεία πόλης ή χωριού, πλατεία γειτονιάς)
• Εμβαδόν – Διαστάσεις – Σχήμα – Επίπεδα – Κλίσεις
• Προσβάσεις και κινήσεις παντός τύπου – Στάθμευση – Στάσεις ΜΜΜ
• Κτήρια (κατάσταση/χαρακτήρας/ύψη)
• Προέχουσες Χρήσεις των κτηρίων της πλατείας (ισογείου/ορόφων)
• Τα φυσικά στοιχεία επί της πλατείας: χλωρίδα/ πανίδα/ νερό/ αέρας/ ήλιος/ “θόρυβοι” φύσης
• Δάπεδα πλατείας: Μορφή, Υλικά
• Μόνιμος εξοπλισμός (λειτουργικός/καλλιτεχνικός): Φωτισμός, “επίπλωση”, μνημεία, χώροι υγιεινής, συστήματα καθαριότητας,
• Έκτακτος εξοπλισμός (λειτουργικός/καλλιτεχνικός)
• Προέχουσες (μόνιμες/περιοδικές/έκτακτες) χρήσεις υπαίθριου χώρου (λαϊκή αγορά, χριστουγεννιάτικα πανηγύρια, καλλιτεχνικές εκδηλώσεις, κοινωνικές και πολιτικές συγκεντρώσεις)
• Πλατεία και ανθρώπινος παράγων (εργαζόμενοι, συναλλασσόμενοι, κάτοικοι, λοιποί χρήστες/επισκέπτες-τουρίστες. Ειδικές κατηγορίες: Παιδιά, άτομα με ειδικές ανάγκες)

## **7. Η συνέργεια “πλήρους” και “κενού” στην πλατεία αλλά και η συνέχεια του “κενού” στη πόλη**

Πέρα όμως από τα παντός τύπου δεδομένα, καθώς και τις ποσοτικές παραμέτρους, προφανώς τα ποιοτικά χαρακτηριστικά και η έκφραση της κάθε πλατείας είναι το κύριο ζητούμενο. Και τούτο είναι συνάρτηση της πολεοδομικής σύνθεσης κάθε νέας πλατείας ή της ανασύνθεσης μιας υφισταμένης.

Εδώ θα θέλαμε να τονίσουμε μόνο την ανάγκη για συνέργεια του “πλήρους” και του “κενού”. Μια συστηματική συμβολή για τη σημασία και συμπληρωματικότητα του πλήρους και του κενού στον αστικό χώρο μας προσφέρει σε αρκετά έργα του ο Ι. Στεφάνου (βλ. μεταξύ άλλων Ι. και Ι. Στεφάνου, 2004, σελ. 516-517). Γενικά το “κενό” όχι μόνο αναδεικνύει το “πλήρες”, όπως π.χ. ένα κτηριακό έργο, αλλά ειδικότερα στην πλατεία προσφέρεται στον ανθρώπινο παράγοντα προς κάλυψη όλων των αναγκών ελεύθερου χώρου που προαναφέρθηκαν. Ο Camillo Sitte (1889), ορθά ισχυριζόταν ότι στην πλατεία το κενό δεν περιβάλλει το πλήρες, αλλά αντίθετα το πλήρες πρέπει να περιβάλλει το κενό. Είναι χαρακτηριστικό ότι στο έργο του περιλαμβάνεται ολόκληρο κεφάλαιο με τίτλο «Η διατήρηση του μέσου χώρου ελεύθερου» [C. Sitte (1889-1992), Κεφ. II, σελ. 27-39]. Ο ίδιος σε ένα επόμενο κεφάλαιο με τίτλο «Η περικύλιση των πλατειών» συνεχίζει την εμπάθυνση στο θέμα, παρουσιάζοντας και παραδείγματα από Ιταλικές κυρίως πλατείες του μεσαίωνα και μεταγενέστερες. Η θέση αυτή υποστηρίζεται και από άλλους. Αποτέλεσμα είναι ότι οι κλειστής μορφής ή κατ’άλλους «Ιταλικού τύπου» πλατείες, αποτελούν τον κανόνα. Το πλήρες δηλαδή, πρέπει σε ένα βαθμό να οριοθετήσει το κενό, ώστε από το “χαοτικό κενό” να προκύψει η

σαφούς περιγράμματος πλατεία.

Αντίθετα στο μοντέρνο κίνημα, αλλά και προγενέστερα ανά το κόσμο, συναντάμε “ανοικτού τύπου” πλατείες, φυσικά με άλλα χαρακτηριστικά και άλλα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα.

Όμως στον “Ιταλικό τύπο” - ο οποίος εμφανίζεται περισσότερο και στα μεγάλα αστικά κέντρα της Ελλάδας - πρέπει να προσεχτούν μερικά στοιχεία, ώστε να αποφευχθεί η απομόνωση της κάθε πλατείας από τις γειτονικές πλατείες και γενικότερα τους ελεύθερους χώρους.

Από τα παραπάνω εξάγεται, ότι οι αποστάσεις των πλατειών μεταξύ τους – ιδίως σε πυκνοδομημένες περιοχές – δεν πρέπει να είναι μεγάλες. Μπορεί βέβαια να είναι και ελάχιστες, αρκεί η σύνδεσή τους να είναι ευρηματική.

Απ’την άλλη μεριά μπορεί να υπάρχει ή και να συνιστάται ένας συνδετήριος “λαιμός” μεταξύ δύο γειτονικών πλατειών. Ο “λαιμός” αυτός καλό είναι να χαρακτηρίζεται από περιορισμένο μήκος και ικανό πλάτος, να έχει δηλαδή τα στοιχεία μιας “μικροπλατείας”/riazetta. Εάν όμως το μήκος του ελεύθερου αυτού χώρου είναι μεγάλο, ενώ το πλάτος του περιορισμένο, τότε πλέον μεταβαίνουμε στη συνήθη μορφή ενός συνδετήριου δρόμου. Και αυτή η περίπτωση βέβαια δεν είναι απορριπτέα, αρκεί ο δρόμος αυτός να είναι ένας ελκυστικός, κατά προτίμηση, εμπορικός πεζόδρομος (όπως π.χ. η οδός Πανδρόσου στην Αθήνα μεταξύ των πλατειών Μητροπόλεως και Μοναστηρακίου). Φυσικά σ’αυτές τις περιπτώσεις παραμένουν τα μειονεκτήματα της πυκνής δόμησης και η αδυναμία εξασφάλισης ικανών “οδών διαφυγής” σε περίπτωση εκτάκτων γεγονότων (πρβλ. Κεφ. 12).

## **8. Πού πρέπει να σκοπεύσουμε**

Μετά απ’όλα αυτά, ποιοι πρέπει να είναι οι στόχοι μας;

Καταρχήν, μία πρώτη ενέργεια αποτελεί, σε κάθε συγκεκριμένη περίπτωση πόλης, η διερεύνηση και ανάδειξη των σχετικών με τις πλατείες προβλημάτων και αναγκών. Θέλουμε να πιστεύουμε, ότι τα προαναφερθέντα μπορούν να υποβοηθήσουν προς την κατεύθυνση αυτή. Πέρα από αυτό, ας διατυπώσουμε εδώ δύο κυρίως στόχους. Ο πρώτος στόχος είναι να βελτιώσουμε τις υπάρχουσες πλατείες. Ο δεύτερος είναι να συμβάλλουμε στη γένεση νέων πλατειών.

Ως προς τον πρώτο στόχο, είναι γνωστό ότι απαιτείται η αναβάθμιση και η μεγαλύτερη αξιοποίηση από τον πληθυσμό των υπάρχουσών πλατειών. Σ’αυτόν τον τομέα έχουν γίνει πολλές προσπάθειες και έχουν συνταχθεί μελέτες – με ή χωρίς διαγωνισμούς – άλλες με επιτυχία και άλλες με αποτυχία ή με αμφιλεγόμενα αποτελέσματα. Θα μπορούσαμε στο υπόλοιπο του άρθρου να ασχοληθούμε με αυτό που πετύχαμε και με αυτό που δεν κατορθώσαμε και για ποιούς λόγους.

Γιατί, λ.χ., στην Ομόνοια δεν καταφέραμε να συνδέσουμε την “κάτω πλατεία” (δηλ. την υπερσυμφορημένη με πληθυσμό, αφώτιστη από ήλιο υπόγεια “πλατεία” του μετρό, που είναι το πρώτο επίπεδο κάτω από το έδαφος), με την κυρίως πλατεία στο επίπεδο του εδάφους; Γιατί έγινε ένας διαγωνισμός στις αρχές του 2000, αλλά και επιχειρήθηκαν μεταγενέστερες “βελτιώσεις”, μόνο για το επίπεδο του εδάφους και αφού είχαν διαχωρισθεί τα δύο επίπεδα; Μάλιστα, ούτε μία συνδετήρια τρύπα δεν κατορθώθηκε να αφηθεί ανάμεσά τους, ενώ οι θέσεις των κλιμάκων είναι στριμωγμένες μόνο στην περίμετρο της πλατείας. Είναι μάλιστα έτσι προσανατολισμένες, που όταν ανεβαίνεις με τις κλίμακες βλέπεις μπροστά σου τους τοίχους των περιμετρικών κτιρίων ή τις εισόδους κάποιων πολυκαταστημάτων που, κατά προνομιακό τρόπο, σε “καλούν” να τα επισκεφθείς και όχι να απολαύσεις το δημόσιο χώρο. Έτσι έπρεπε να είναι οι είσοδοι μιας πλατείας; Ας μην ξεχνάμε ότι οι κλίμακες του μετρό είναι οι βασικότερες



πύλες εισόδου προς την πλατεία για εκατοντάδες χιλιάδες άτομα καθημερινά.

Αλλά ούτε και το πρώτο βραβείο του πρόσφατου διαγωνισμού στα πλαίσια του προγράμματος “Re-think Athens” (βλ. Ίδρυμα Ωνάση, 2013), προτείνει τη σύνδεση και δυο επαλλήλων πλατειών Ομονοίας. Ευτυχώς που ορισμένοι εκ των διαγωνισθέντων επεσήμαναν αυτή την ανάγκη. Ας ελπίσουμε ότι θα προσεχθεί το σημείο αυτό, σε περίπτωση προώθησης του έργου.

### **9. Να γεννηθούν νέες πλατείες!**

Ας αφήσουμε όμως τη συζήτηση για τις υφιστάμενες πλατείες, για να δώσουμε έμφαση στην ανάγκη να γεννηθούν – δηλαδή να δημιουργηθούν ακόμα και εκ του μηδενός – και άλλες πλατείες, ώστε να καλυφθεί το κενό που προαναφέραμε. Υπάρχουν και στον τόπο μας μία σειρά από πολεοδομικά εργαλεία, ενισχυμένα με θεσμούς που μας υποβοηθούν να κάνουμε κάτι τέτοιο.

Ο δημόσιος τομέας (κράτος-δήμος), έχει στα χέρια του το όπλο της αναγκαστικής απαλλοτρίωσης. Όμως το πολιτικοκοινωνικό σύστημα στο οποίο ζούμε προστατεύει την ατομική ακίνητη ιδιοκτησία και ως εκ τούτου απαιτούνται χρήματα για να χρησιμοποιηθεί το εργαλείο της απαλλοτρίωσης.

Με άλλους θεσμούς, το Δημόσιο δεν υφίσταται οικονομική επιβάρυνση. Για παράδειγμα, ο θεσμός της μεταφοράς του συντελεστού δόμησης (που επιχειρείται να ενεργοποιηθεί εκ νέου) επιτρέπει να μεταφέρονται σε άλλες θέσεις τα δικαιώματα των ιδιοκτητών των ακινήτων, που πρέπει να μετατραπούν σε πλατεία.

Αλλά η μεταφορά δικαιωμάτων ιδιοκτητών σε άλλες θέσεις, εξασφαλίζεται και με διαφορετικές διαδικασίες. Υπενθυμίζεται χαρακτηριστικά η συζήτηση που άρχισε να γίνεται μετά τη διακοπή λειτουργίας του αεροδρομίου του Ελληνικού. Μεταξύ άλλων διατυπώθηκε από τον τ. Υπουργό Στέφανο Μάνο η άποψη για την εξασφάλιση δεκάδων πλατειών σε πυκνοδομημένες περιοχές της Αθήνας, με αντάλλαγμα την οικοδόμηση μέρους του χώρου του παλαιού αεροδρομίου. Προς την αυτή κατεύθυνση κινείται και η πρόταση του Α. Ρωμανού, ο οποίος προχώρησε και σε οικονομοτεχνική προσέγγιση της με περιοχή «υποδοχής» του προκύπτοντος ελεύθερου χώρου στα Κάτω Πατήσια (Α. Ρωμανός 2010, σελ. 50-73).

Άλλο πολεοδομικό εργαλείο είναι η πράξη αυτοαποζημίωσης (γνωστή ως “εικοσάμετρα λωρίδα”). Με τη διάταξη αυτή επιβαρύνονται οι ιδιοκτήτες των ακινήτων, που αποκτούν πρόσωπο πάνω στη νέα πλατεία.

Υπάρχουν ακόμα και θεσμοί που επιτρέπουν στους ΟΤΑ να επιβάλλουν τέλη στους ιδιοκτήτες όλων των ακινήτων της πόλης τους, προκειμένου να καταβληθούν οι αποζημιώσεις απαλλοτρίωσης.

Φυσικά υφίστανται και οι διατάξεις που προβλέπουν εισφορές σε γη των ιδιοκτησιών, καθώς και η νομοθεσία περί αστικού αναδασμού. Όμως αυτοί οι θεσμοί είναι εφαρμόσιμοι κυρίως σε νέες περιοχές και όχι σε περιοχές που βρίσκονται ήδη εντός σχεδίου (βλ. και Α. Αραβαντινός/Π. Κοσμάκη 1988, σελ. 161-169 και Κ. Λαλένης 2004, σελ. 276-282).

Ακόμα, η μετατροπή μέρους, ή του συνόλου, των λωρίδων κυκλοφορίας που βρίσκονται μέσα στις πλατείες σε χώρους πεζών, αποτελεί κάποια διέξοδο.

Μια ευρηματική λύση προς αυτή την κατεύθυνση διατυπώνει ο Α. Βεζύρογλου. Πρόκειται για τη δημιουργία ενός “δακτυλίου” για τα τροχοφόρα, αλλά εκτός πλατείας και κατά το δυνατό στις πρώτες παράλληλες οδούς πίσω απ’την πλατεία. Έτσι οι πλατείες μπορούν να πεζοδρομηθούν σχεδόν στο σύνολο του χώρου τους (Α. Βεζύρογλου, 2011, σελ. 88-143).

Τέλος, μια εξελιγμένη, αλλά ασφαλώς και πιο δαπανηρή, λύση είναι, όταν το οδικό

δίκτυο τροχοφόρων ενταχθεί σε μια άλλη στάθμη, δηλαδή υπογειοποιηθεί ή ημιυπογειοποιηθεί, οπότε πάνω από αυτό μπορεί να γεννηθεί μία νέα πλατεία. Βέβαια, υπάρχει και η λύση η πλατεία και οι χώροι των πεζών, να είναι απόλυτα υπερυψωμένη, ενώ οι κινήσεις των τροχοφόρων να παραμείνουν επί του εδάφους.

#### **10. Ο «σύγχρονος πολιτιστικός πυρήνας» στο αθηναϊκό κέντρο.**

Ο συντάκτης του παρόντος με τους συναδέλφους Θ. Βλαστό, Δ. Κονταργύρη και Κ. Σερράο, μελέτησαν με δική τους πρωτοβουλία, στα μέσα της περασμένης δεκαετίας, τη δημιουργία δυο νέων πλατειών συνδεδεμένων με ένα σύστημα πεζοδρόμων στο κέντρο της Αθήνας και ειδικότερα στη γνωστή ως Αθηναϊκή Τριλογία (Ακαδημία, Πανεπιστήμιο, Βιβλιοθήκη). Συγκεκριμένα, η ενιαία πλατεία εμπρός από τα τρία σημαντικότερα νεοκλασικά κτίρια θα αποτελείται από τη συνένωση των τριών προαυλίων τους με απόλυτο σεβασμό στα διατηρητέα στοιχεία τους, θα επαυξηθεί με την πεζοδρόμηση της οδού Ρήγα Φεραίου και τον περιορισμό των λωρίδων κυκλοφορίας της οδού Πανεπιστημίου. Η δεύτερη προτεινόμενη πλατεία, πίσω από την Τριλογία και μπροστά από το Πνευματικό Κέντρο του Δήμου, θα προκύψει με μερικό ή ολικό υποβιβασμό της οδού Ακαδημίας σε αυτή την περιοχή. Ας σημειωθεί, ότι η γραμμή 4 του μετρό που θα κατασκευασθεί κάτω από την οδό Ακαδημίας και ο σχετικός σταθμός ανταπόκρισης στην υπόψη θέση, υποβοηθούν μια τέτοια λύση (Α. Αραβαντινός, 2007, σελ. 593-596).

Η μετατροπή ενός δημόσιου χώρου ενός επιπέδου, σε δημόσιο χώρο δύο επιπέδων, δεν είναι κάτι καινούργιο. Και στην Αθήνα η πλατεία Πρωτομαγιάς στο Πεδίο του Άρεως αλλά και το πλήθος των υπογειοποιήσεων τμημάτων αρτηριών λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων (π.χ. Λεωφόρος Κηφισίας), αποδεικνύουν ότι υπάρχει η σχετική τεχνογνωσία. Όμως, στις τελευταίες περιπτώσεις δυστυχώς τα έργα έγιναν, όχι για να αποκτήσουμε από πάνω ένα δημόσιο χώρο, αλλά για να επαυξήσουμε τις ταχύτητες των οχημάτων, ιδιαίτερα κατά τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Εξαίρεση αποτελεί η υπερυψωμένη πεζογέφυρα/πλατεία, γνωστή ως Εσπλανάδα, στο Δέλτα του Φαλήρου, που σχεδιάστηκε ως ένας χώρος μαζικής διέλευσης των πεζών προς τις ολυμπιακές εγκαταστάσεις της ακτής. Όμως, η Εσπλανάδα, έγινε σε περιοχή που σε καθημερινή βάση, δηλαδή πλην των Ολυμπιακών, δεν έχουμε μέχρι σήμερα πεζούς. Η ολοκλήρωση του Πολιτιστικού Κέντρου “Σταύρος Νιάρχος” κοντά στη θέση αυτή θα βελτιώσει προφανώς και τη λειτουργικότητα της Εσπλανάδας.

Ας επανέλθουμε όμως στο σύγχρονο πολιτιστικό πυρήνα, που θέλουμε να ενισχύσουμε στο κέντρο της Αθήνας. Τούτος διαθέτει και τη σωστή θέση και την πληθυσμιακή πυκνότητα στον δημόσιο χώρο και στις σχετικές λειτουργίες. Έτσι, όχι απλά στηρίζει μία τέτοια ανάγκη, αλλά θα έλεγα απαιτεί τη δημιουργία των πλατειών αυτών. Συμπληρώνω ότι η Αθήνα δεν πρέπει να διαθέτει μόνο ένα ιστορικό / αρχαιολογικό πυρήνα. Ως προς αυτόν, ως γνωστόν, βρισκόμαστε σε καλό δρόμο (μουσείο Ακρόπολης, μεγάλος περίπατος, συνέχισης αναστήλωσης μνημείων , αποκατάσταση διατηρητέων κλπ).

Τούτο όμως δεν αρκεί. Η Αθήνα παράγει και σύγχρονο πολιτισμό και αυτός πρέπει να εκφραστεί και στην πόλη. Γενικά, σε κάθε πόλη η κυρία έκφραση του πολιτισμού της απαιτεί τη δημιουργία συνεκτικών πολιτιστικών κέντρων σε μία δυναμική και συγκεντρωμένη παρουσία των συναφών εγκαταστάσεων. Όταν συντάξαμε την πρόταση αυτή φτάσαμε στο συμπέρασμα, ότι το κυριότερο, το αντιπροσωπευτικότερο και προφανώς το κεντρικότερο -στον χώρο-σύγχρονο πολιτιστικό κέντρο, είναι η Αθηναϊκή Τριλογία και το σύνολο των πολιτιστικών κτιρίων της περιοχής αυτής. Για τούτο τονίσαμε την ανάγκη να αναδειχθεί και πολεοδομικά ο σύγχρονος πολιτισμός στο κέντρο της Πρωτεύουσας. Οι νέες πλατείες που προτείναμε, πιστεύαμε ότι με την υλοποίηση τους θα συμβάλλουν προς την κατεύθυνση αυτή.

## **11. Θα εξελιχθεί η οδός Πανεπιστημίου σε μια νέα “πλατεία”;**

Όλες οι παραπάνω παλαιότερες σκέψεις μας για την Αθηναϊκή Τριλογία, σήμερα που γράφονται αυτές οι γραμμές (2013) μπαίνουν σε μια νέα βάση. Αυτό οφείλεται στην επαναφορά - και από το συντασσόμενο νέο ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας και από σχετικά ερευνητικά προγράμματα ΕΜΠ κ.α. - της παλαιάς ιδέας του Αντώνη Τρίτση (ΥΧΟΠ-1983) για τη πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου σε συνδυασμό με γραμμή τράμ. Προς αυτή τη κατεύθυνση συντονίστηκε και η πρωτοβουλία “Re-Think Athens” του Ιδρύματος Αλ. Ωνάση, μέρος της οποίας ήταν η προκήρυξη σχετικού αρχιτεκτονικού διαγωνισμού. Τούτος, ως γνωστό, έχει ολοκληρωθεί με απονομή σχετικών βραβείων. Όμως η συνέχιση της πρωτοβουλίας τώρα που γράφονται αυτές οι γραμμές (καλοκαίρι 2013), δεν μπορεί να προβλεφθεί.

Προφανώς η πρόθεση είναι αγαθή. Σε μια κρίσιμη χρονική περίοδο κατά την οποία το ιστορικό και ευρύτερο κέντρο της πρωτεύουσας έχει κατακόρυφα υποβαθμισθεί λόγω των γνωστών οικονομικοκοινωνικών συγκυριών, είναι ανάγκη να υπάρξει κάποια δυναμική ώθηση για την ανάκτησή του.

Οι πεζοδρομήσεις των κεντρικότερων από τις ευρείες λεωφόρους των πυρήνων των πόλεων δεν είναι κάτι καινούργιο. Ο υπογράφων ήταν από τους υπέρμαχους μιας τέτοιας πολιτικής εδώ και μισό αιώνα. Βέβαια πεζόδρομοι είχαν ήδη δημιουργηθεί αμέσως μετά τον Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο σε πόλεις με μεγάλες καταστροφές, όπως λ.χ. το Rotterdam, το Coventry κ.ά. Παράλληλα πεζοδρομήσεις είχαν σε ακόμα μεγαλύτερο βαθμό εμφανιστεί σχεδόν σε όλες τις νέες πόλεις (New Towns) της Βρετανίας και άλλων χωρών καθώς και σε πλήθος αμιγώς εμπορικών κεντρικών οδών περιορισμένου πλάτους (Α. Aravantinos, 1963). Το ερώτημα που τότε άρχισε να τίθεται ήταν, κατά πόσο ήταν δυνατό να πεζοδρομηθούν και πλατιές λεωφόροι στη καρδιά υφιστάμενων πόλεων. Ο στόχος δηλαδή ήταν να αποκτήσουν τα κέντρα ένα γραμμικό κοινωνικό χώρο που θα κάλυπτε τις ανάγκες σε πλατείες, αν ήταν ανύπαρκτες ή θα τις συμπλήρωνε και θα τις συνέδεε μεταξύ τους εάν υπήρχαν.

Ήδη το 1958-60 ο υπογράφων με ανάθεση έργου από τη Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού του Δήμου Αννόβερου (Γερμανίας), είχε διατυπώσει την πρώτη πρόταση για την πεζοδρόμηση των διασταυρούμενων στη θέση Krörke κεντρικών αρτηριών Bahnhofstrasse/Georgstrasse. Η πρόταση μάλιστα περιλάμβανε την απομάκρυνση όλων των τροχοφόρων (πλην εκτάκτου ανάγκης και τροφοδοσίας με συγκεκριμένο ωράριο), αλλά και τη παραμονή των γραμμών του τραμ (Α. Aravantinos, 1960). Η συζήτηση εκείνη την εποχή και η αντίδραση εμπόρων, αλλά κυρίως συγκοινωνιολόγων έβαλε τη μελέτη για μια περίπου δεκαετία στο αρχείο. Εν τω μεταξύ όμως σε άλλες γερμανικές πόλεις, όπως στο Μόναχο λόγω των Ολυμπιακών του 1972, στη Στουτγάρδη και φυσικά και σε άλλες χώρες, εφαρμόστηκαν παρόμοια προγράμματα. Έτσι και στο Αννόβερο επανήλθαν στην πρότασή μας με ορισμένες βέβαια τροποποιήσεις, μεταξύ των οποίων και η υπογειοποίηση του τραμ μέσα στο κέντρο.

Μια άλλη ενδιαφέρουσα περίπτωση είναι η λεγόμενη 16<sup>th</sup> mall street στο Denver των ΗΠΑ. Εκεί το οδικό δίκτυο του κέντρου χαρακτηρίζεται όπως στις περισσότερες των αμερικανικών πόλεων, από το γνωστό μας ιπποδάμειο σύστημα. Ο κεντρικός άξονας Β.Ν η 16η οδός μήκους περίπου 1 μιλίου με μια συντονισμένη δημοτική και ιδιωτική πρωτοβουλία, πεζοδρομήθηκε, μετατράπηκε δηλαδή σε μια “γραμμική πλατεία”. Σε αυτήν κινούνται πλέον δωρεάν για το κοινό μόνο λεωφορεία χαμηλού δαπέδου (αγοράστηκαν μεταχειρισμένα από Γερμανικά αεροδρόμια) και είχαν τέρματα το Βόρειο και το Νότιο Άκρο της τέως λεωφόρου. Ακριβώς στα δυο αυτά τέρματα υφίστανται αφετηρίες όλων των αστικών και περιαστικών λεωφορείων.

Όμως σε όλες τις παραπάνω περιπτώσεις και σε πλήθος άλλων, η οδική υποδομή είναι ικανή να δεχτεί την πεζοδρόμηση μιας ή περισσότερων κεντρικών αρτηριών. Στις

περισσότερες περιπτώσεις υφίσταται ένας περιορισμένης διαμέτρου δακτύλιος. Σε άλλες, όπως στο Denver, το όλο ιπποδάμειο σύστημα οδών με μονόδρομους παραλαμβάνει χωρίς προβλήματα τις κινήσεις που άλλοτε διοχετεύονταν στην 16η οδό.

Στην περίπτωση της οδού Πανεπιστημίου της Αθήνας, το κυκλοφοριακό πρόβλημα δεν επιλύεται τόσο εύκολα. Δεν θα επιμείνουμε όμως σ' αυτό. Υπάρχουν άλλα σοβαρότερα. Για παράδειγμα η Πανεπιστημίου δεν είναι όπως π.χ. η Ερμού ή η Σταδίου, ένας αμιγώς εμπορικός δρόμος. Υπάρχουν εμβληματικές χρήσεις που δεν προσφέρουν ελκυστικές λειτουργίες με φωτεινές "βιτρίνες" στον περιπατητή. Για παράδειγμα τα κτήρια της Αθηναϊκής Τριλογίας, της Καθολικής Εκκλησίας, του Οφθαλμιατρείου, του Μεγάρου Σλίμαν, αλλά και τα εκτεταμένων προσόψεων κτήρια της Τράπεζας της Ελλάδος και του Αρσακείου, ούτε μπορούν, ούτε και πρέπει να αλλάξουν χρήση αλλά και τρόπο "επικοινωνίας" με το κοινό κατά τη διάρκεια του 24ώρου. Σε άλλες θέσεις βέβαια και ιδίως στο τμήμα παρά την Ομόνοια το εμπόριο κυριαρχεί. Όμως και εκεί – όπως και σε όλο το Κέντρο – το εμπόριο έχει πληγεί από την συνεχιζόμενη κρίση. Τα υφιστάμενα καταστήματα και οι λοιπές χρήσεις δεν διαθέτουν την "ακτινοβολία" του παρελθόντος. Παράλληλα είναι γνωστή λόγω της κρίσης η μερική ερημοποίηση του Κέντρου, αλλά και οι κίνδυνοι περαιτέρω κατάληψης του από μη ελέγξιμες κοινωνικές ομάδες. Έτσι, η εικόνα και η ζωντάνια μιας πεζοδρομημένης Πανεπιστημίου τουλάχιστον για τις βραδυνές και νυκτερινές ώρες, δεν μπορούμε μετά βεβαιότητας να πούμε, ότι θα είναι καλύτερη από τη σημερινή. Μάλιστα, ο δρόμος αυτός είναι και σήμερα από τους λίγους, με πεζοδρόμια ικανού πλάτους, που καλύπτουν δηλαδή και με το παραπάνω τις ανάγκες ακόμα και στις ώρες αιχμής.

Το όραμα λοιπόν της γραμμικής πλατείας πεζών για την Πανεπιστημίου εμφανίζει κάποια κενά. Βέβαια τα μεγαλύτερα συνδέονται με την έλλειψη πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού συνόλου. Αλλά και η σημερινή συγκυρία δύσκολα πείθει, ότι ένα τέτοιο έργο πρέπει να τεθεί σε πρώτη προτεραιότητα.

Πρέπει πάντως να ομολογήσουμε, ότι και μόνο ο διάλογος πάνω στο θέμα αποτελεί ένα θετικό στοιχείο. Παράλληλα, η επέκταση του τραμ επί της Πανεπιστημίου θεωρούμε, ότι υποβοηθά σημαντικά την αναβάθμιση του Κέντρου και την εξασφάλιση καλύτερων συνδέσεων περιφέρειας και Κέντρου για το ευρύ κοινό. Εξάλλου το τραμ – σε αντίθεση λ.χ. με το μετρό – είναι σε θέση να έχει και νυκτερινά δρομολόγια, κάτι που κρατάει τη ζωντάνια σχεδόν όλο το 24ωρο.

## **12. Ασφάλεια σε έκτακτες περιστάσεις**

Αλλά,ας επανέλθουμε στην ανάγκη προσαύξησης σε αριθμό και σε μέγεθος των πλατειών, εκεί κυρίως που υπάρχει έλλειμμα. Και το έλλειμμα αυτό αυτό εμφανίζεται ιδιαίτερα στις περιοχές μεγάλου οικοδομικού όγκου και δυσανάλογα μικρού πλάτους οδών.

Πέρα από τους λόγους που αναφέραμε στα προηγούμενα, υπάρχουν και αρκετοί άλλοι λόγοι που επιβάλλουν τον πολλαπλασιασμό των πλατειών. Ας προσθέσουμε μόνο έναν, που όμως είναι σοβαρότατος: Πρόκειται για την ανάγκη θωράκισης της πόλης από καταστροφικά φαινόμενα, όπως είναι – ιδιαίτερα για την Ελλάδα – οι σεισμοί. Θυμάμαι τη σύσταση που μετά φορτικότητα μας έκαναν ξένοι ειδικοί, όταν επισκέφθηκαν την Αθήνα, στα πλαίσια ενός διεθνούς συνεδρίου αντισεισμικής προστασίας, λίγους μήνες μετά τους σεισμούς των Αλκουονίδων το 1981. Υποστηρίχθηκε λοιπόν χαρακτηριστικά και ο υπογράφων το συγκεκριμένοποίησε με ένα σκαρίφημά του δημοσιευμένου στα Πρακτικά, (Α.Αραβαντινός, 1984), ότι σε κάθε ενότητα π.χ. εννέα οικοδομικών τετραγώνων το ένα, το κεντρικό, θα έπρεπε να κατεδαφιστεί και να μετατραπεί σε πλατεία. Έτσι, θα δημιουργηθεί ένα δίκτυο υπαίθριων χώρων, απαραίτητων σε περίπτωση καταστροφών, ως χώρων καταφυγής και βέβαια και οδών διαφυγής, ("γραμμές ζωής"). Φυσικά το δίκτυο αυτό διευκολύνει σημαντικά και τα συνεργεία διάσωσης σε κάθε καταστροφικό (φυσικό ή μη) φαινόμενο, όπως πυρκαγιές, ατυχήματα κλπ.

### **13. Επίλογος: Ανάγκη για δράση**

Είναι προφανές, ότι το θέμα των πλατειών, τόσο στις υφιστάμενες πόλεις, όσο και σε νέες και επεκτάσεις, είναι σημαντικό και επίκαιρο. Χρειάζεται όμως πέρα των θεωριών και των λόγων να αναληφθούν δράσεις. Και οι δράσεις μπορούν και πρέπει να επεκταθούν σε πολλούς τομείς. Ας μας επιτραπεί να αναφέρουμε κάποιους.

**(1)** Ο πρώτος τομέας σχετίζεται με ενεργοποίηση, αλλά και βελτίωση κανονιστικών ρυθμίσεων. Πρέπει στα εγκεκριμένα ή εγκρινόμενα σχέδια (γενικά πολεοδομικά σχέδια, πολεοδομικές μελέτες, ρυμοτομικά κ.λπ.) να γίνουν οι αναγκαίες τροποποιήσεις, που να προβλέπουν νέες πλατείες, επέκταση υπαρχουσών, διασφάλιση άλλων δημόσιων χώρων, ρεμάτων, ακτών κ.λπ. Ακόμα είναι σκόπιμο να συμβάλουν και στη προώθηση της δημιουργίας ιδιωτικών “πλατειών”, π.χ. με τα διαγράμματα κάλυψης, στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων προς ενοποίηση των ακαλύπτων, κάτι που προβλέπεται από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο.

**(2)** Ένας επόμενος τομέας αποτελείται από παρεμβάσεις πολιτείας ή δήμων προς δημιουργία νέων πλατειών και γενικότερα επαύξηση του δημόσιου χώρου. Υπάρχει ήδη επιτυχής εμπειρία στα πλαίσια της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων, εκ μέρους της ΕΑΧΑ Α.Ε. Ας αποτολμήσουμε κάτι ανάλογο και αλλού. Ακόμα ας επιχειρήσουμε να εξελίξουμε και να θέσουμε σε τροχιά σχεδιασμού και υλοποίησης προτάσεις, όπως αυτές που παρουσιάσαμε πιο πάνω σχετικά με νέες πλατείες.

**(3)** Ο τρίτος τομέας σχετίζεται με την ολοκλήρωση της οργάνωσης και την ορθή διαχείριση του δημόσιου χώρου, άρα και των πλατειών. Τα έργα και η διαμόρφωση του χώρου δεν πρέπει να μένουν ημιτελή, αλλά είναι ανάγκη να περατούνται έγκαιρα, καθώς και να συντηρούνται σωστά. Οι φορείς διαχείρισης των χώρων αυτών πρέπει να διακρίνονται από υπευθυνότητα και συνέχεια άσκησης του συγκεκριμένου αντικειμένου. Πολλές φορές ομάδες πολιτών κατορθώνουν με δική τους πρωτοβουλία ένα αποτέλεσμα. Όμως η κόπωση και η μη συμπαράσταση εκ μέρους της πολιτείας αναιρούν συχνά το αποτέλεσμα.

**(4)** Τέλος, ο τέταρτος τομέας έχει χαρακτήρα επικοινωνιακό, ενημέρωσης, πειθούς. Πρέπει ιδιαίτερα οι δημοτικοί άρχοντες να διαμορφώνουν προγράμματα με όραμα. Αλλά χρειάζεται και οι δημότες να αυξήσουν τις απαιτήσεις τους για ποιότητα ζωής και να αντιληφθούν, ότι οι τυχόν ατομικές θυσίες και η χαλιναγωγή της ατομικιστικής νοοτροπίας, θα αποβεί τελικά ωφέλιμη και για τους ίδιους και τον περίγυρο τους και κυρίως για τα παιδιά τους και τις επόμενες γενεές.

Όμως, πέρα από τα παραπάνω, αλλά και προϋπόθεσή τους, αποτελεί η αρτιότητα και η πληρότητα του μελετητικού σκέλους σε όλες του τις πτυχές, όπως η πολεοδομική, κυκλοφοριακή, αρχιτεκτονική, κηποτεχνική, περιβαλλοντική, ακόμα τα έργα υποδομής όπως ο φωτισμός κλπ. Θα πρέπει άλλη μια φορά να τονίσουμε ότι η έμπνευση, η «σχεδίαση» και η ολοκλήρωση του μελετητικού έργου, πρέπει να φέρουν τη σφραγίδα άξιων μελετητών κι αυτό βέβαια ισχύει, όχι μόνο για μια πλατεία, αλλά και για το συνθετικό έργο μορφοποίησης κάθε τόπου. Όπως μάλιστα τονίζουν οι Ι. και Ι. Στεφάνου: *«Σχεδιάζω ένα τόπο σημαίνει κάνω «προσωπικό» το απρόσωπο, σημαίνει δίνω μορφή στο «ά-μορφο», σημαίνει, ότι μέσω της ικανότητάς μου να πλάθω, δίνω το «νόημα» ενός νέου, ενός άλλου περιγράμματος, ενός νέου περιεχομένου σε έναν τόπο»* (Ι. και Ι. Στεφάνου, 1999, σελ. 251).

## Πηγές

- **Aravantinos A. (1960)**, Untersuchung über das innersädtische Geschäftszentrum Hannover. Im Auftrag der Bauverwaltung Hannover.
- **Aravantinos A. (1963)**, Grosstädtische Einkaufszentren Vulkan Verlag, Essen.
- **Aravantinos A. (1984)**, “Interaction between Urban Planning and Earthquake – Proof Design” . Περιλαμβάνεται στα Πρακτικά: *UNDRO Proceeding of the Seminar on Earthquake Preparedness*, UNDRO/United Nations, Geneva.
- **Αραβαντινός Αθ. και Κοσμάκη Π., (1988)**, *Υπαιθριοί χώροι στην πόλη*. Έκδοση ΕΜΠ.
- **Αραβαντινός Αθ. (2006)**, “Η πλατεία στην πόλη και ο ρόλος της” - Περιοδικό Οικοτόπια, τεύχος 38, Ιουλ-Σεπτ. 2006, Αθήνα.
- **Αραβαντινός Αθ. (2007)**, *Πολοδομικός Σχεδιασμός-Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
- **Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης/Μουσείο Μπενάκη (2009)**, *Πλατείες της Ευρώπης-Πλατείες για την Ευρώπη* (Κατάλογος Έκθεσης), Εκδόσεις Ζήτη, Θεσσαλονίκη.
- **Αραβαντινός Αθ. (2012)**, «Ανάγκη ανασχεδιασμού των υπαιθρίων χώρων στη πόλη». Πρακτικά επιστημονικού συμποσίου εις μνήμην Π. Κοσμάκη: «Φύση και αστικές δυναμικές – Σχεδιάζοντας με τη φύση στη πόλη» ΕΜΠ-Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Αθήνα.
- **Βεζύρογλου Αντώνης (2012)**, *Η ανάκτηση του δημόσιου χώρου*. Έκδοση Παπασωτηρίου, Αθήνα.
- **Benthues Anne, Ahrens Uwe και Maas Winfried (2006)**, *100 Ομορφότερες πλατείες του Κόσμου* – Εκδόσεις Καρακότσογλου, Αθήνα.
- **Gosling D. & Maitland B. (1984)**, *Concepts of Urban Design*. Academy Editions/St. Martin’s Press, London/N. York.
- **Ενοποίηση Αρχαιολογικών χώρων Αθήνας Α.Ε. (2004)**, *Η αισθητική των πόλεων και η πολιτική των παρεμβάσεων*. Πρακτικά επιστημονικού συνεδρίου, Αθήνα 13-14/10/2003 – Έκδοση ΕΑΧΑ Α.Ε., Αθήνα.
- **Holden Robert (1996)**, *International Landscape Design*. Laurence King Publ., London.
- **Ίδρυμα Ωνάση (2013)**, *Rethink Athens. Ευρωπαϊκός αρχιτεκτονικός διαγωνισμός για την ανασυγκρότηση του Κέντρου της Αθήνας. Έκθεση Αποτελεσμάτων*, Έκδοση Ίδρυμα Ωνάση, Αθήνα.
- **Λαλένης Κ. (2004)**, “Η εξασφάλιση δημοσίου χώρου στις ελληνικές πόλεις. Νομοθετικές ρυθμίσεις και εφαρμογές”. Περιλαμβάνεται στο: ΕΜΠ, Πανεπ. Θεσσαλίας, ΣΕΠΟΧ, *Πόλη και Χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα* (τιμητ. Τόμος για Αθ. Αραβαντινό), Αθήνα.
- **Magnus Dieter (1988)**, *Kunst & Natur Landschaften*, Herausgeber Goethe Institut Munchen u. Deutsche UNESCO Commission-Bonn.
- **Ρωμανός Α. (2011)**, *Το Ελληνικό και η αναβίωση του Κέντρου – Ένα ζήτημα πολεοδομικής ισονομίας*. Εκδόσεις Ποταμός, Αθήνα.
- **Sitte Camillo (1889, 1965, 1992)**, *Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen*, Wien. Επανεκδόση 1965. Μετάφραση Κ. Σερράος (1992), *Η πολεοδομία*

σύμφωνα με τις καλλιτεχνικές της αρχές, Έκδοση Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας ΕΜΠ, Αθήνα.

- **Στεφάνου Ιουλία και Στεφάνου Ιωσήφ (1999)**, *Περιγραφή της εικόνας της πόλης*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα.
- **Στεφάνου Ιουλία και Στεφάνου Ιωσήφ (2004)**, “Η εικόνα, γνώση της φυσιογνωμίας ενός τόπου”. Περιλαμβάνεται στο: ΕΜΠ, Πανεπ. Θεσσαλίας, ΣΕΠΟΧ, Πόλη και Χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα (Τιμητικός Τόμος για Αθ. Αραβαντινό), Αθήνα.
- **Τομπάζης Αλ. (2005)**, *Αλέξανδρος Ν. Τομπάζης*, Έκδοση LIBRO, Αθήνα.
- **ΥΧΟΠ (1983)**, *Ρυθμιστικό '83 – Η Αθήνα και πάλι Αθήνα – Προτάσεις για την ανασυγκρότηση της πρωτεύουσας*. Αθήνα, Ιούλιος 1983.
- **Favole Paolo (1995)**, *Plätze der Gegenwart*, Campus Verlag, Frankfurt/New York.