



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΞΑΝΑ-ΣΚΕΨΟΥ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ» Rethink Athens Project



Διπλωματική Εργασία

Δασκαλόπουλος Χαράλαμπος

Αθήνα 2023

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΣ-ΦΙΛΗΣ ΚΟΚΚΙΝΟΣ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

Όνοματεπώνυμο φοιτητή: **Δασκαλόπουλος Χαράλαμπος**

Τίτλος Διπλωματικής Εργασίας:

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΕΑΝΑ-ΣΚΕΨΟΥ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ»
RETHINK ATHENS PROJECT**

Η διπλωματική εργασία εξετάστηκε επιτυχώς από την κάτωθι
Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή:

Τριαντάφυλλος - Φίλης Κόκκινος
Αναπληρωτής Καθηγητής
Επιβλέπων

Νικόλαος Πνευματικός
Καθηγητής
Μέλος

Σταυρούλα Δενεζάκη
Λέκτορας
Μέλος

Αύγουστος 2023, ΑΙΓΑΛΕΩ

ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος **Δασκαλόπουλος Χαράλαμπος** του Παναγιώτη, με αριθμό μητρώου 18394232, φοιτητής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής της Σχολής Μηχανικών του Τμήματος Πολιτικών Μηχανικών, δηλώνει υπεύθυνα ότι:

«Είμαι συγγραφέας της παρούσας διπλωματικής εργασίας με τίτλο *ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ «ΞΑΝΑΣΚΕΨΟΥ ΤΗΝ ΑΘΗΝΑ» (RETHINK ATHENS PROJECT)* και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών, που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του διπλώματός μου».

Ο Δηλών



Δασκαλόπουλος Χαράλαμπος

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται το Rethink Athens project, το οποίο συνιστά μια παρέμβαση για την αναμόρφωση του κέντρου της Αθήνας, έχοντας ως κύριο άξονα την οδό Πανεπιστημίου με σκοπό τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στην περιοχή και τη βελτίωση της ποιότητας των ζωής των κατοίκων αλλά και τη βέλτιστη εμπειρία των επισκεπτών της περιοχής. Το έργο περιλαμβάνει πεζοδρομήσεις, δημιουργία ποδηλατοδρόμων, αισθητική βελτίωση της περιοχής με προσθήκη πράσινου και βελτίωση της εμπειρίας μετακίνησης με τραμ ως ένα ασφαλές Μέσο Μαζικής Μεταφοράς, ακολουθώντας τις αρχές βιωσιμότητας που εφαρμόζονται και σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις με θετικά αποτελέσματα. Για την εν λόγω παρέμβαση έχει ασκηθεί και αρνητική κριτική, κατά την οποία η παρέμβαση αυτή δεν αντιμετωπίζει τη ρίζα του προβλήματος και θα μετατοπίσει το πρόβλημα σε άλλες περιοχές της Αθήνας.

Ωστόσο, τα αποτελέσματα παρόμοιων έργων που έχουν λάβει χώρα σε ευρωπαϊκές πόλεις, έδειξαν θετικές επιδράσεις στους κατοίκους, τους επισκέπτες, τους καταστηματάρχες, το φυσικό περιβάλλον και την οικονομία. Αν και σε όλες τις περιπτώσεις εκδηλώθηκαν αντιδράσεις και ανησυχίες από τους πολίτες και κυρίως από τους καταστηματάρχες που δραστηριοποιούνται στις περιοχές παρέμβασης λόγω του φόβου αποτυχίας και μείωσης της κίνησης για αγορές και ψυχαγωγία, στη συνέχεια έγιναν αποδεκτές οι αλλαγές, καθώς διαπιστώθηκαν τα θετικά τους αποτελέσματα.

Λέξεις/ φράσεις κλειδιά: Οδός Πανεπιστημίου, τραμ, Αθήνα, κυκλοφορία στην Αθήνα, αναμόρφωση κέντρου Αθήνας, πεζοδρόμηση, Rethink Athens project.

ABSTRACT

The present work deals with the Rethink Athens project, which is an intervention for the renovation of the center of Athens, focusing on Panepistimiou Street in order to reduce traffic congestion in the area and improve the quality of life of residents and best experience for area visitors. The project includes walking, creating bike lanes, aesthetically improving the area by adding greenery and improving the experience of taking the tram as a safe means of public transport, following the principles of sustainability that are applied in other European cities with positive results. The intervention in question has been criticized by local critics, who say that this intervention does not address the root of the problem and will shift the problem to other areas of Athens.

However, the results of similar projects that have taken place in European cities have shown positive effects on residents, visitors, shopkeepers, the natural environment and the economy. Although in all cases there were reactions and concerns from the citizens and especially from the shopkeepers who are active in the intervention areas due to the fear of failure and the reduction of traffic for shopping and entertainment, then the changes were accepted, as their positive results were seen.

Keywords / phrases: Panepistimiou Street, tram, Athens, traffic in Athens, remodeling of the center of Athens, pedestrianization, Rethink Athens project.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	4
Abstract	5
Πίνακας Πινάκων	7
Πίνακας Γραφημάτων	7
Πίνακας Εικόνων	7
Εισαγωγή.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	
Περιοχή Παρέμβασης.....	11
1.1 Η τοποθεσία.....	11
1.2 Οδός Πανεπιστημίου	13
1.3 Η Κυκλοφορία στην περιοχή.....	19
1.4 Το τραμ	23
1.5 Ευρωπαϊκοί κυκλοφοριακοί στόχοι.....	28
1.6 Πεζοδρομήσεις κέντρων πόλεων στην Ευρώπη	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	
Rethinking Athens project.....	41
2.1 Ιστορικό	41
2.2 Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας – παλαιότερες πεζοδρομήσεις.....	42
2.3 Αναμενόμενες θετικές και αρνητικές συνέπειες από την υλοποίηση του Rethink Athens project.....	44
2.4 Περιγραφή του Rethink Athens project.....	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	
Κριτική	61
Συμπεράσματα - Συζήτηση.....	67
Βιβλιογραφία – Δικτυογραφία.....	70

Πίνακας Πινάκων

Πίνακας 1 – Κατανομή του έργου ανά οδό	43
Πίνακας 2 – Στόχοι έργου ανά οργανωτικό επίπεδο	51

Πίνακας Γραφημάτων

Γράφημα 1 – Συχνότητα οδήγησης και πεζών (Ιανουάριος – Μάιος 2020).....	60
---	----

Πίνακας Εικόνων

Εικόνα 1 - Ευρύτερη περιοχή παρέμβασης	11
Εικόνα 2 - ΕΚΠΑ.....	14
Εικόνα 3 - Εθνική Βιβλιοθήκη (Βαλλιάνειο)	14
Εικόνα 4 – Ακαδημία Αθηνών.....	16
Εικόνα 5 - Αρσάκειο Παρθεναγωγείο	16
Εικόνα 6 - Νομισματικό Μουσείο (Κτίριο Ιλίου Μέλαθρον)	18
Εικόνα 7 - Καθολικός Καθεδρικός Ναός του Αγίου Διονυσίου του Αρεοπαγίτη.....	19
Εικόνα 8 - Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της πλατείας Συντάγματος	21
Εικόνα 9 - Τραμ στην παλιά Αθήνα	24
Εικόνα 10 - Σύγχρονο τραμ στην Αθήνα.....	25

Εικόνα 11 - Πεζοδρόμηση στο κέντρο του Όσλο.....	29
Εικόνα 12 - Πεζοδρόμηση στη Νυρεμβέργη	31
Εικόνα 13 - Τραμ στο Στρασβούργο	32
Εικόνα 14 - Τραμ στο Φράιμπουργκ	33
Εικόνα 15 - Ποδηλατόδρομος στο Φράιμπουργκ.....	34
Εικόνα 16 - Πεζοδρόμηση στο κέντρο της Κοπεγχάγης	35
Εικόνα 17 - Αναμόρφωση του κέντρου του Καγιαανί.....	36
Εικόνα 18 - Αναμόρφωση του κέντρου του Καγιαανί.....	36
Εικόνα 19 - Αναμόρφωση του κέντρου της Γάνδη	38
Εικόνα 20 - Τραμ στη Γάνδη	39
Εικόνα 21 - Κατανομή του έργου	42
Εικόνα 22 - Φύτευση πράσινου στο σχέδιο της παρέμβασης.....	53
Εικόνα 23 - Αναμόρφωση οδού Πανεπιστημίου	53
Εικόνα 24 - Αναμόρφωση περιοχής παρέμβασης.....	54
Εικόνα 25 - Φύτευση πράσινου και αποθήκευση βρόχινου νερού.....	55
Εικόνα 26 - Αναμορφωμένη περιοχή παρέμβασης.....	55
Εικόνα 27 - Σχέδιο παρέμβασης	56
Εικόνα 28 - Σχέδιο παρέμβασης	56
Εικόνα 29 - Πρώτες παρεμβάσεις στην οδό Πανεπιστημίου.....	59
Εικόνα 30 - Εναλλακτική πρόταση των Κονταργύρη και Βεντουράκη (2013).....	65
Εικόνα 31 - Εναλλακτική πρόταση των Κονταργύρη και Βεντουράκη (2013).....	65

Το Rethink Project Athens αφορά μια παρέμβαση για την αναμόρφωση του κέντρου της Αθήνας. Ειδικότερα, αφορά την πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου και τη χρήση του τραμ στην Αθήνα. Πρόκειται για μια παρέμβαση η οποία ακολουθεί τα ευρωπαϊκά πρότυπα.

Στην περιοχή του κέντρου της Αθήνας λαμβάνουν χώρα εμπορικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής. Σχετικά με την οδό Πανεπιστημίου συνιστά έναν χώρο μετακίνησης και διασταύρωσης διαφόρων μέσων μεταφοράς.

Η εν λόγω περιοχή παρουσιάζει σημαντικό ιστορικό υπόβαθρο, καθώς στην οδό Πανεπιστημίου βρίσκονται αρκετά κτίρια τα οποία έχουν ιστορική και πολιτισμική αξία. Εντούτοις, αποτελεί μια περιοχή όπου εκδηλώνονται αρκετά επεισόδια βίας και χαρακτηρίζεται από κυκλοφοριακή συμφόρηση και αυξημένη ατμοσφαιρική ρύπανση.

Αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών ακολουθούν τις ευρωπαϊκές αρχές βιωσιμότητας, προκειμένου να μειώσουν ή ακόμη και να εξαλείψουν τις επιπτώσεις της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο κέντρο τους. Οι παρεμβάσεις για την επίτευξη αυτού του σκοπού περιλαμβάνουν τη δημιουργία πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και τη βελτίωση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, ώστε να περιοριστεί η χρήση των ΙΧ. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιου είδους ευρωπαϊκών πόλεων συνιστούν το Όσλο, η Γάνδη, η Κοπεγχάγη κ.ά..

Τα αποτελέσματα αυτών των παρεμβάσεων έδειξαν θετικές συνέπειες, καθώς η μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ επέφερε μείωση της ρύπανσης και κατ' επέκταση λιγότερη φθορά στα ιστορικά κτίρια και καλύτερη ποιότητα ζωής των πολιτών.

Επίσης, οι πεζοδρομήσεις συνέβαλαν στην αυξημένη κίνηση των πολιτών για αγορές και ψυχαγωγία, επιδρώντας θετικά στην οικονομική ευημερία των πολιτών.

Η Αθήνα, ως μητροπολιτική περιοχή ακολουθεί το παράδειγμα αυτών των χωρών, προκειμένου να αποκομίσει τα ίδια οφέλη μέσω της παρέμβασης Rethink Athens, που περιλαμβάνει την αναμόρφωση της οδού Πανεπιστήμιου με πεζοδρομήσεις, ποδηλατοδρόμους και βελτιωμένες συνθήκες Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Καθιστά μια μείζονος σημασίας παρέμβαση ως μια βιώσιμη λύση. Σχετικά με τις πρώτες παρεμβάσεις του έργου πραγματοποιήθηκαν το 2020.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη του Rethink project Athens μέσω της μεθόδου της βιβλιογραφικής ανασκόπησης.

Σχετικά με τη δομή της εργασίας αποτελείται από τρία κεφάλαια. Αναλυτικότερα:

Κεφάλαιο 1. Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασία παρουσιάζεται η περιοχή της παρέμβασης. Ειδικότερα, παρουσιάζονται τα κτίρια της οδού Πανεπιστήμιου, η κυκλοφορία στην περιοχή, το τραμ, οι αρχές βιωσιμότητας της Ευρώπης και παραδείγματα ευρωπαϊκών πόλεων που εφάρμοσαν αντίστοιχες παρεμβάσεις.

Κεφάλαιο 2. Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση των αναμενόμενων επιδράσεων του έργου και παρουσιάζεται το έργο.

Κεφάλαιο 3. Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η κριτική που έχει ασκηθεί για το Rethink Athens project.

Έπονται τα συμπεράσματα και η βιβλιογραφία.

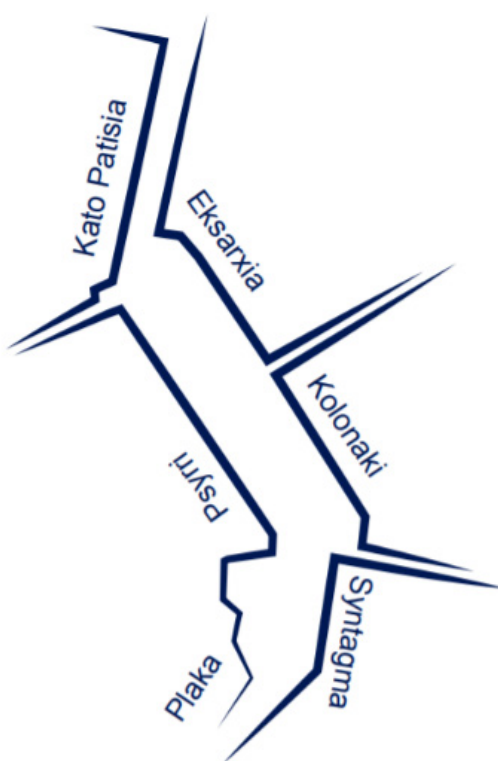
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Περιοχή Παρέμβασης

1.1 Η τοποθεσία

Σχετικά με την περιοχή παρέμβασης συνιστά μια περιοχή με έντονη δυναμική που οφείλεται στη μοναδική τοποθεσία και τα ξεχωριστά δημόσια κτίρια που βρίσκονται σε αυτήν. Επίσης, βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της Αθήνας και ειδικότερα μεταξύ ζωντανών περιοχών του κέντρου της πόλης (Rethink Athens, 2021).

Εικόνα 1 - Ευρύτερη περιοχή παρέμβασης



Πηγή:

http://www.rethinkathenscompetition.org/uploads/proposal_entries/pdf_results_2/DH17231721/RethinkAthens2-DH17231721-11.pdf

Η περιοχή διατίθεται ως επί των πλείστων για εμπορικές χρήσεις, ενώ διαθέτει και ελάχιστους χώρους αναψυχής. Σε ότι αφορά στην ευρύτερη περιοχή του Πανεπιστημίου αποτελεί έναν χώρο μετακίνησης από και προς τα γραφεία, καθώς επίσης και ένα σημείο διασταύρωσης του συστήματος δημόσιας μεταφοράς.

Αντιθέτως, οι γειτονιές που βρίσκονται στις άκρες είναι κατά κύριο λόγο κατοικημένες. Να σημειωθεί, πως παρόλο που είναι διαφορετικές μεταξύ τους, όλες χαρακτηρίζονται για τη μικρής κλίμακας χωρική εκδήλωση που προέρχεται από την καθημερινή ζωή των κατοίκων (Rethink Athens, 2021).

Επιπροσθέτως, η περιοχή χαρακτηρίζεται για το σημαντικό ιστορικό υπόβαθρο καθώς επίσης και για το γεγονός, πως διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των πρόσφατων πολιτικών κινημάτων, καθιστώντας συχνά έναν φυσικό χώρο διαμαρτυρίας όπου οι πολίτες διεκδικούν τα δικαιώματά τους

Αν και αυτή η περιοχή θα μπορούσε να αποτελεί έναν χώρο διαπραγματεύσεων, ανταλλαγών και καθημερινής πρακτικής άμεσης δημοκρατίας, κάτι τέτοιο έχει αποτύχει λόγω του μνημειακού χαρακτήρα της, της μεγάλης κλίμακας χωροταξίας και των πρακτικών που διαμόρφωσαν το αστικό τοπίο.

Ακόμη, το κύριο στοιχείο σχετικά με τη ριζική αναμόρφωση της Αθήνας είναι ο πεζόδρομος της εν λόγω περιοχής όπως και η υλοποίηση του τραμ. Πρόκειται για μια παρέμβαση μεγάλης οικονομικής και πρακτικής επένδυσης, που προσθέτει αξία στην καθημερινότητα των πολιτών (Rethink Athens, 2021).

Σχετικά με την οδό Πανεπιστημίου αποτελεί έναν ιστορικό δρόμο που εκτείνεται στην 1η δημοτική ενότητα της Αθήνας. Ειδικότερα, υπάγεται στο ρυμοτομικό πλέγμα του πολεοδομικού σχεδίου το οποίο υλοποιήθηκε βόρεια της παλαιάς πόλης και βρίσκεται περιμετρικά του ιστορικού αθηναϊκού κέντρου και ταυτόχρονα είναι παράλληλη οδός της οδού Ακαδημίας και της οδού Σταδίου. Συνιστά δρόμο μονής κατεύθυνσης από το έτος 2002, που έχει φορά από τα νότια προς τα βόρεια. Το συνολικό μήκος της οδού είναι 1,2 χιλιομέτρων και είχε έξι λωρίδες κυκλοφορίας, εκ των οποίων οι πέντε διατίθενται για την κίνηση των οχημάτων, ενώ η μία διατίθεται για αντίστροφη κυκλοφορία των μέσων μεταφοράς. Παλαιότερα ήταν ένας δρόμος διπλής κατεύθυνσης, ενώ τη δεκαετία του 1950 αναπτύχθηκαν λεωφορειακές λωρίδες, τοποθετήθηκαν φωτεινοί σηματοδότες και φωτισμός.

Επιπλέον, η κόκκινη γραμμή του Μετρό της Αθήνας περνά κάτω από την εν λόγω οδό. Ακόμη, τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ έχουν τη δυνατότητα να κινούνται προς αμφότερες κατευθύνσεις.

Σε ότι αφορά το σημείο αφετηρίας της οδού, αυτή ξεκινά από την Ομόνοια και βρίσκονται σε αυτήν ιστορικά κτίρια, όπως είναι εκείνο της Εθνικής Βιβλιοθήκης και της Ακαδημίας Αθηνών. Συνιστά έναν πολυσύχναστο δρόμο τόσο για τους επισκέπτες και τους φοιτητές της Αθήνας όσο και για τους επαγγελματίες (Rethink Athens, 2021).

Σε μια προσπάθεια να δημιουργηθεί ένας χώρος συμύκνωσης που έχει την απαραίτητη κρίσιμη μάζα για να συνθέσει έναν ισχυρό χώρο, δίνεται έμφαση σε ένα σχεδιασμό όπου η υποδομή δημιουργεί μια γραμμική παρέμβαση, έναν κορμό, που περιλαμβάνει διάφορα στοιχεία τα οποία προκαλούν ορισμένες ενέργειες που σταδιακά διαχέονται και επηρεάζουν μια ευρύτερη περιοχή ενδιαφέροντος.

Ακολουθώντας την ιδέα μιας ελάχιστης παρέμβασης που επιτρέπει μια πεπερασμένη ποσότητα υλικού, ο χώρος δεν αντιμετωπίζεται ομοιογενώς, αλλά η προσπάθεια συγκεντρώνεται σε μια καθορισμένη περιοχή. Με αυτόν τον τρόπο εισάγονται νέες ιεραρχίες δημιουργώντας ένα δυναμικό πεδίο μεταξύ περιοχών διαφορετικής πυκνότητας σε χρήση και σχεδιασμό (Rethink Athens, 2021).

1.2 Οδός Πανεπιστημίου

Στην οδό Πανεπιστημίου που συνιστά την περιοχή παρέμβασης υπάρχουν διάφορα ιστορικά και πολιτιστικά κτίρια, που καθιστούν την οδό δημοφιλή. Ακολουθεί η παρουσίαση ορισμένων σημαντικών κτιρίων.

- **Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών (ΕΚΠΑ)**

Σχετικά με το Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών αποτελείται από ένα σύνολο κτιρίων, τα οποία σχηματίζουν ένα διπλό «Τ». Επίσης, στο χώρο του Πανεπιστημίου βρίσκονται δύο ιστορικές αυλές, οι οποίες κεντρίζουν το ενδιαφέρον των πολιτών και των τουριστών. Αυτές τις αυλές κοσμεί το άγαλμα του Ρήγα Φεραίου που αποτελεί έργο του γλύπτη Ι. Κόσσου και το άγαλμα του Γρηγορίου Ε' που αποτελεί έργο του γλύπτη Λ. Φυτάλη.

Η κατασκευή του κτιρίου εκκίνησε το 1840 με τη χρηματοδότηση εύπορων ομογενών του εξωτερικού και ολοκληρώθηκε το 1888. Αρχιτέκτονας υπήρξε ο Χάνσεν. Στο χώρο του ΕΚΠΑ εδρεύει η Πρυτανεία, η Σύγκλητος όπως επίσης και Αίθουσα Τελετών (ΕΚΠΑ, 2021).

Εικόνα 2 - ΕΚΠΑ



Πηγή:

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%B8%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%BA%CE%B1%CE%B9_%CE%9A%CE%B1%CF%80%CE%BF%CE%B4%CE%B9%CF%83%CF%84%CF%81%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CF%8C_%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%AE%CE%BC%CE%B9%CE%BF_%CE%91%CE%B8%CE%B7%CE%BD%CF%8E%CE%BD

- **Εθνική Βιβλιοθήκη (Βαλλιάνειο)**

Τα θεμέλια της Εθνικής Βιβλιοθήκης τέθηκαν στις 16 Μαρτίου του έτους 1888. Πρόκειται για ένα μαρμάρινο νεοκλασικό κτίριο, που βρίσκεται στην οδό Πανεπιστημίου και χρηματοδοτήθηκε από τρεις ομογενείς και πιο συγκεκριμένα από τρία αδέρφια, τους Παναγή, Μαρίνο και Ανδρέα Βαλλιάνο. Αρχιτέκτονας του κτιρίου υπήρξε ο Δανός Βαρόνος Θεόφιλος Χάνσεν.

Η Εθνική Βιβλιοθήκη συνιστά ύψιστης σημασίας θεματοφύλακα της πνευματικής παρακαταθήκης της χώρας. Εκεί φυλάσσονται επιστημονικά και πολιτισμικά τεκμήρια που σχετίζονται με τον ελληνισμό και αναπτύσσονται είτε στην Ελλάδα είτε σε άλλα μέρη του εξωτερικού. Έως και το έτος 2017 η Εθνική Βιβλιοθήκη στεγαζόταν

στο Βαλλιάνειο κτίριο, ενώ πλέον στεγάζεται στο Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος.

Εικόνα 3 - Εθνική Βιβλιοθήκη (Βαλλιάνειο)



Πηγή:

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%B8%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE_%CE%92%CE%B9%CE%B2%CE%BB%CE%B9%CE%BF%CE%B8%CE%AE%CE%BA%CE%B7_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%BF%CF%82

- **Ακαδημία Αθηνών**

Ένα ακόμη κτίριο ιστορικής σημασίας της οδού Πανεπιστημίου είναι η Ακαδημία Αθηνών, η οποία ιδρύθηκε κατόπιν Συντακτικής Απόφασης στις 18 Μαρτίου του έτους 1926 και πρόκειται για Ακαδημία των Επιστημών, των Γραμμάτων και των Καλών Τεχνών. Η χρηματοδότηση της έγινε κατά κύριο λόγο από τον ομογενή Σίμωνα Σίνα, ενώ αρχιτέκτονας υπήρξε ο Θεόφιλος Χάνσεν.

Σχετικά με τον εξωτερικό της διάκοσμο, η Ακαδημία διαθέτει στην είσοδό της αέτωμα Ιωνικού χαρακτήρα με ανάγλυφες παραστάσεις της μυθολογίας. Σε ότι αφορά τον προαύλιο χώρο της υπάρχουν αγάλματα του Σωκράτη, του Πλάτωνα, της θεάς Αθηνάς και του Απόλλωνα, τα οποία αποτελούν έργα του γλύπτη Λ. Δρόση, προσελκύνοντας το ενδιαφέρον των διερχομένων (Ακαδημία Αθηνών, 2021).

Εικόνα 4 – Ακαδημία Αθηνών



Πηγή: <https://www.archaiologia.gr/blog/2020/07/17/%CF%88%CE%AE%CF%86%CE%B9%CF%83%CE%BC%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CF%82%CE%B1%CE%BA%CE%B1%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1%CF%82%CE%B1%CE%B8%CE%B7%CE%BD%CF%8E%CE%BD%CE%B3%CE%B9%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%BD%CE%B1/>

- **Αρσάκειο Παρθεναγωγείο**

Το Αρσάκειο Παρθεναγωγείο είναι άλλο ένα κτίριο της οδού Πανεπιστημίου και ανεγέρθηκε το χρονικό διάστημα 1846-1852 με χρηματοδότηση του ομογενούς Αρσάκη και σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Λ. Καυταντζόγλου. Η κεντρική πόρτα του κτιρίου κοσμείται με δωρικούς ημικίονες οι οποίοι διακοσμούνται με την κεφαλή της θεάς Αθηνάς. Χαρακτηριστικό του κτιρίου είναι, πως έχουν χρησιμοποιηθεί πέτρες από την Ακρόπολη για την οικοδόμησή του.

Εικόνα 5 - Αρσάκειο Παρθεναγωγείο



Πηγή: <https://www.trip2athens.com/el/city-areas/thecenter/omonoia/attraction-281/>

- **Νομισματικό Μουσείο (Κτίριο Ιλίου Μέλαθρον)**

Το εν λόγω κτίριο βρίσκεται στην οδό Πανεπιστήμιου και οικοδομήθηκε το χρονικό διάστημα μεταξύ του 1878 του 1879. Αρχιτέκτονας του κτιρίου ήταν ο Γερμανός Ερνέστο Τσίλερ και αποτελούσε την κατοικία της οικογένειας του αρχαιολόγου Ερρίκου Σλήμαν. Σχετικά με το όνομά του κτιρίου σημαίνει «μέγαρο της Τροίας» και συνυφαίνεται με την ανακάλυψη της αρχαίας πόλης από τον συγκεκριμένο αρχαιολόγο.

Πρόκειται για ένα κτίριο δύο ορόφων που διακρίνεται για την εντυπωσιακή του διακόσμηση. Σχετικά με τον πρώτο όροφο του κτιρίου λειτουργούσε κατά κύριο λόγο σαν ένας χώρος που εξυπηρετούσε την κοινωνική ζωή της οικογένειας Σλήμαν. Τον κεντρικό χώρο περιστοιχίζουν η αίθουσα των εσπερίδων που προορίζεται για δεξιώσεις, το λογοτεχνικό σαλόνι που προορίζεται για τις φιλολογικές βραδιές, η αίθουσα φιλοξενίας καθώς επίσης και η τραπεζαρία. Σχετικά με το δεύτερο όροφο βρίσκονται τόσο τα υπνοδωμάτια και τα γραφεία όσο και η βιβλιοθήκη. Σχετικά με το ισόγειο του κτιρίου, υπάρχουν βοηθητικοί χώροι, τα δωμάτια του οικιακού προσωπικού, όπως επίσης και μια αίθουσα με εκθέματα ευρημάτων των ανασκαφών στην Τροία (Νομισματικό Μουσείο, 2021).

Είναι ένα νεοκλασικό κτίριο, το οποίο περιλαμβάνει στοιχεία της ιταλικής Αναγέννησης, όπως είναι παραδείγματος χάριν οι δύο εξώστες στην πρόσοψη, οι οποίοι προσδίδουν αίσθηση ελαφρότητας και κομψότητας.

Επιπροσθέτως, το κτίριο περιλαμβάνει τεχνολογικούς νεωτερισμούς, όπως είναι παραδείγματος χάριν ο εξαερισμός μέσω αγωγών που βρίσκονται πίσω από τη διάτρητη γύψινη άκανθα της οροφής. Επίσης, περιλαμβάνει θέρμανση με φωταέριο, και πυροπροστασία με την χρήση ξύλου αποκλειστικά στις πόρτες και στα παράθυρα του κτιρίου. Το κτίριο περιλαμβάνει μεταλλικές διακοσμήσεις τόσο των εξωτερικών όσο και εσωτερικών χώρων. Ενώ, στον κήπο και την ταράτσα του κτιρίου υπάρχουν αντίγραφα αρχαίων αγαλμάτων (Νομισματικό Μουσείο, 2021).

Το έτος 1926 το εν λόγω κτίριο αγοράστηκε από το Ελληνικό Δημόσιο και με δαπάνη η οποία καλύφθηκε μέσω του κληροδοτήματος Αλεξάνδρου Σούτζου, προκειμένου να στεγαστεί εκεί το Μουσείο Καλών Τεχνών καθώς επίσης και το Νομισματικό Μουσείο. Λίγα χρόνια αργότερα και πιο συγκεκριμένα από το 1929 σε αυτό το κτίριο

στεγάστηκε το Συμβούλιο Επικρατείας (1929-1934), ο Άρειος Πάγος (1934-1980) και εν συνεχεία το Εφετείο (1981-1983).

Ενώ, το έτος 1983, από την Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου παραχωρήθηκε το κτίριο Ιλίου Μέλαθρον προς το Υπουργείο Πολιτισμού. Έπειτα από εργασίες αποκατάστασης που πραγματοποιήθηκαν στο κτίριο πλέον στεγάζεται το Νομισματικό Μουσείο (Νομισματικό Μουσείο. 2021).

Εικόνα 6 - Νομισματικό Μουσείο (Κτίριο Ιλίου Μέλαθρον)



Πηγή: <http://www.nummus.gr/%ce%b9%ce%bb%ce%af%ce%bf%cf%85-%ce%bc%ce%ad%ce%bb%ce%b1%ce%b8%cf%81%ce%bf%ce%bd/>

- **Καθολικός Καθεδρικός Ναός του Αγίου Διονυσίου του Αρεοπαγίτη**

Σχετικά με τον Καθολικό Καθεδρικό Ναό Αγίου Διονυσίου του Αρεοπαγίτη είναι άλλο ένα εντυπωσιακό κτίριο της οδού Πανεπιστημίου και συνιστά έδρα του Καθολικού Αρχιεπισκόπου Αθηνών.

Σε ότι αφορά στο ρυθμό του ναού έχει εφαρμοστεί η τρίκλιτη νεοαναγεννησιακή βασιλική και αρχιτέκτονας του κτιρίου είναι ο Γερμανός Λέο φον Κλέντσε με εντολή που έδωσε ο βασιλιάς Όθωνας.

Ενώ, κατά την υλοποίηση του έργου, τα σχέδια του κτιρίου τροποποιήθηκαν από έναν Έλληνα αρχιτέκτονα, ονόματι Λύσανδρο Καυτανζόγλου, που εργάστηκε αφιλοκερδώς.

Το οικόπεδο για την ανέγερση του ναού αγοράστηκε το 1847 με χρήματα των Καθολικών της Ελλάδας, ενώ το κτίριο οικοδομήθηκε από εράνους μεταξύ των Καθολικών του εσωτερικού και του εξωτερικού. Ο κυρίως ναός άρχισε να χτίζεται το 1853, ενώ τα εγκαίνια έγιναν στις 4 Αυγούστου 1865.

Ο εσωτερικός χώρος του ναού κοσμείται με εντυπωσιάκες τοιχογραφίες, εκ των οποίων η επιβλητικότερη είναι η «Αποθέωση του Αγίου Διονυσίου του Αρεοπαγίτη» (1890) που αποτελεί έργο του ζωγράφου Γουλιέλμου Μπιλαντσιόνι (Bilancioni).

Εικόνα 7 - Καθολικός Καθεδρικός Ναός του Αγίου Διονυσίου του Αρεοπαγίτη



Πηγή:

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CE%B8%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82_%CE%9A%CE%B1%CE%B8%CE%B5%CE%B4%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82_%CE%9D%CE%B1%CF%8C%CF%82_%CE%91%CE%B3%CE%AF%CE%B%CF%85_%CE%94%CE%B9%CE%BF%CE%BD%CF%85%CF%83%CE%AF%CE%BF%CF%85_%CE%91%CF%81%CE%B5%CE%BF%CF%80%CE%B1%CE%B3%CE%AF%CF%84%CE%B7

1.3 Η Κυκλοφορία στην περιοχή

Σχετικά με τον καταμερισμό της κυκλοφορίας εντός του δικτύου κρίνεται σημαντικό στοιχείο στο πλαίσιο του συγκοινωνιακού σχεδιασμού, δεδομένου του γεγονότος πως προβλέπει τις ροές των οχημάτων στο εκάστοτε οδικό δίκτυο και οδηγεί σε εκτιμήσεις αναφορικά με τους χρόνους διαδρομής για τη σύνδεση περιοχών. Από την οπτική του χρήστη του δικτύου, καταμερισμός της κυκλοφορίας συνιστά το αποτέ-

λεσμα που προκύπτει από την ομαδοποίηση της ατομικής συμπεριφοράς των ατόμων που μετακινούνται.

Έχουν αναπτυχθεί πολλά μοντέλα καταμερισμού της κυκλοφορίας, όπως είναι μεταξύ άλλων οι μέθοδοι βέλτιστου συστήματος. Ωστόσο, η δημοφιλέστερη και ευρέως χρησιμοποιούμενη μέθοδος είναι η μέθοδος της ισορροπίας, καθώς μέσω αυτής αντικατοπτρίζονται ρεαλιστικά οι επικρατούσες συνθήκες στο οδικό δίκτυο, απουσία κεντρικού ελέγχου από κάποιον διαχειριστή. Στο πλαίσιο αξιοποίησης της συγκεκριμένης μεθόδου λαμβάνεται υπόψη η εξάρτηση που υπάρχει για τον φόρτο κυκλοφορίας που οφείλεται στο χρόνο διαδρομής, καταλήγοντας σε αποτελέσματα σε σχέση με τη συνάφεια μεταξύ των εν λόγω μεγεθών (Καρλαύτης & συν., 2011).

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί, πως κύρια υπόθεση του μοντέλου αποτελεί πως καθένας από τους μετακινούμενους κατέχει επαρκείς πληροφορίες για τις επιλογές του αναφορικά με τη μετακίνηση εντός του δικτύου. Συνεπώς, ο μετακινούμενος έχει τη δυνατότητα να επιλέγει τη διαδρομή με σκοπό την ελαχιστοποίηση τόσο του κόστους όσο και του χρόνου της μετακίνησής του.

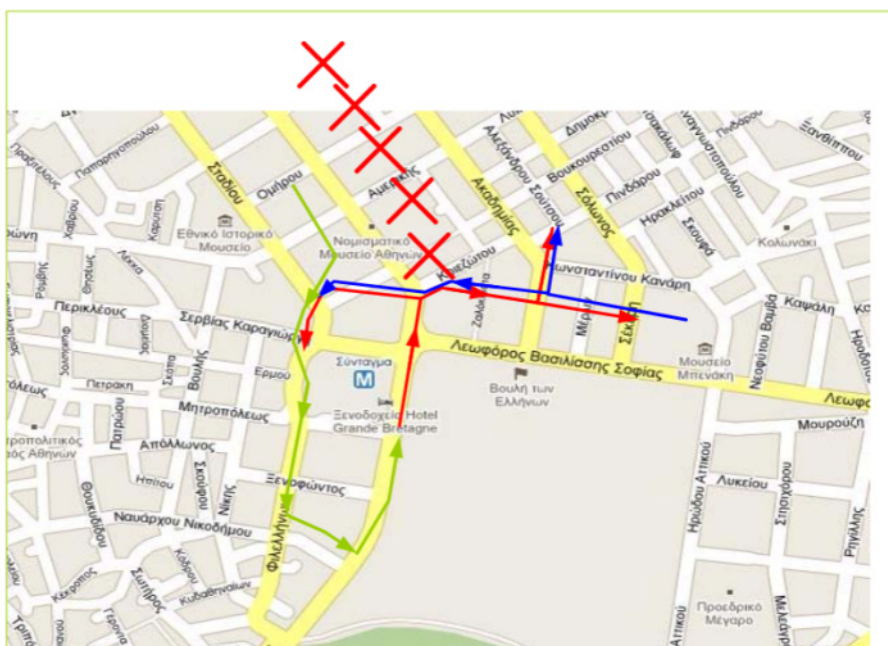
Κατά την ανάλυση ενός μεταφορικού συστήματος, εξετάζονται τόσο η προσφορά όσο και η ζήτηση των μεταφορικών δικτύων από την οπτική γωνία της υφιστάμενης ζήτησης, όπως προκύπτει μέσω της φόρτισης της κυκλοφορίας στο εκάστοτε οδικό δίκτυο. Έτσι, οι αποφάσεις που λαμβάνονται από τους διαχειριστές των οδικών υποδομών ασκούν επιρροή στις αποφάσεις των ατόμων που μετακινούνται (Καρλαύτης & συν., 2011).

Αναλυτικότερα, η ανάγκη μετακίνησης αλλά και η δραστηριότητα από την οποία προκαλείται, υλοποιούνται διότι προσφέρεται όχι μόνο η συγκεκριμένη υποδομή αλλά και η δυνατότητα εφαρμογής της δραστηριότητας. Κατά συνέπεια, όπως στην περίπτωση των επιλογών μετακίνησης των ατόμων συνυπολογίζεται το γενικευμένο κόστος μετακίνησης, το ίδιο συμβαίνει και στην περίπτωση επιλογής δραστηριοτήτων οι οποίες επηρεάζονται από το κόστος υλοποίησης της δραστηριότητας.

Βάσει του ανωτέρω μοντέλου, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που ισχύουν στην περιοχή της πλατείας Συντάγματος αποτυπώνονται στην Εικόνα 8. Πιο συγκεκριμένα, οι μετακινήσεις που λαμβάνουν χώρα από τη Λ. Βασ. Σοφίας προς την πλατεία Ομόνοιας μπορούν να εξυπηρετούνται εύκολα μέσω δεξιάς στροφή προς την οδό Ακαδημίας. Επίσης, οι κινήσεις από την Λ. Αμαλίας προς την πλατεία Ομόνοιας θα

μπορούν να γίνονται μέσω δεξιάς στροφής στην Λ. Βασ. Σοφίας αλλά και μέσω αριστερής στροφή στην Ακαδημίας. Η συγκεκριμένη παρέμβαση συνιστά απαραίτητη την υλοποίηση αναδιαμόρφωσης του κόμβου της οδού Ακαδημίας με τη Λ. Βασ. Σοφίας αλλά και την αύξηση των λωρίδων που υπάρχουν στην Λ. Βασ. Σοφίας και ειδικότερα στις λωρίδες με κατεύθυνση στο Χίλτον (Καρλαύτης & συν., 2011).

Εικόνα 8 - Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της πλατείας Συντάγματος



Πηγή: <https://docplayer.gr/3998086-Diereynisi-tis-dynatotitas-apokleistikis-hrisis-tis-leoforoy-panepistimiou-apo-dimosies-sygkoinonies.html>

Οι Καρλαύτης & συν. (2011) αναφέρουν, πως η βιώσιμη αστική κινητικότητα συνιστά κύρια συνιστώσα των προσπαθειών, των προτάσεων όπως επίσης και δράσεων οι οποίες αποσκοπούν στη βιώσιμη κοινωνική όπως επίσης και οικονομική ανάπτυξη, βάσει του διεθνούς και του Ευρωπαϊκού ορισμού. Αναλυτικότερα, η σύγχρονη Ευρωπαϊκή προσέγγιση αναφορικά με το σχεδιασμό των αστικών μεταφορικών συστημάτων δίνει έμφαση στην επιλογή τόσο των μέσων όσο και των υποδομών, που έχουν ως κύριο χαρακτηριστικό τη μαζική μετακίνηση των χρηστών του δικτύου και ταυτόχρονα τις χαμηλές ταχύτητες μέσω της πεζοπορίας και της ποδηλασίας. Έτσι δεν επιφορτίζεται στο αστικό περιβάλλον.

Καθίσταται αξιοσημείωτο το γεγονός, πως παρότι οι Ευρωπαϊκές πόλεις εξακολουθούν κατά περίπτωση να έρχονται αντιμέτωπες με διάφορα κυκλοφοριακά προ-

βλήματα, έχουν καταφέρει σε βάθος χρόνου να βελτιώσουν τις συνθήκες υπό τις οποίες πραγματοποιούνται οι μετακινήσεις στο κέντρο μεγάλων πόλεων με την αξιοποίηση δράσεων που προωθούν τη χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς και βιώσιμων τρόπων μετακίνησης.

Εντούτοις, στην περίπτωση των πόλεων στην Ελλάδα δεν ισχύει κάτι τέτοιο σε πρακτικό επίπεδο, παρόλο που έχουν γίνει επενδύσεις σε μεταφορικές υποδομές κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών. Στην πραγματικότητα, οι χρόνοι μετακίνησης είναι ιδιαίτερα αυξημένοι στις ελληνικές πόλεις καθώς υπάρχει κυκλοφοριακός κορεσμός, έχοντας επιπτώσεις όχι μόνο σε ατομικό επίπεδο αλλά και σε συλλογικό, καθώς υποβαθμίζεται τόσο το ανθρωπογενές όσο και το φυσικό περιβάλλον, επιδρώντας αρνητικά στη ζωή των ανθρώπων.

Σχετικά με το κέντρο της Αθήνας μπορεί να θεωρηθεί ως το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα, καθώς αν και διατίθεται πυκνό δίκτυο αστικών συγκοινωνιών, όπως επίσης και η δυνατότητα πεζοπορίας, δεν αξιοποιούνται. Αυτό μπορεί να οφείλεται στην ανεπάρκεια υποδομών, οδηγώντας σε χαμηλού επιπέδου συνθήκες διαβίωσης των πολιτών και σε έλλειψη χώρων στάθμευσης.

Ακόμη, η ιδιαίτερα μεγάλη χρήση ΙΧ είναι αποτέλεσμα της δυνατότητας που υπάρχει να εισέλθουν με σχετική ευκολία στο κέντρο της Αθήνας, η να περάσουν από αυτό για να μεταβούν σε άλλες περιοχές της πόλης. Αυτό οφείλεται και στο γεγονός πως υπάρχουν οδικοί άξονες με πολλές λωρίδες και συνεπώς σημαντική κυκλοφοριακή ικανότητα. Τέτοιοι άξονες είναι η οδός Πανεπιστημίου, η οδός Σταδίου και η οδός Ακαδημίας. Η συγκεκριμένη δυνατότητά τους προάγει την προσέλκυση ΙΧ, επιφέροντας τις προαναφερθείσες συνέπειες. Μάλιστα, αυτή η λειτουργία δεν ακολουθεί τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, όπως ορίζονται από τη σύγχρονη Ευρωπαϊκή προσέγγιση.

Επιπλέον, οι Καρλαύτης & συν. (2011) προτείνουν την αναδιοργάνωση των μετακινήσεων των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Αναλυτικότερα, υποστηρίζουν πως σημαντική προϋπόθεση καθιστά η ταυτόχρονη αξιοποίηση του διαδρόμου της Λ. Πανεπιστημίου τόσο από τρόλεϊ όσο και από τραμ. Στο σενάριο που εξετάζουν, περιλαμβάνεται η αναδιοργάνωση των γραμμών τρόλεϊ που προβλέπει τη μεταφορά στην οδό Πανεπιστημίου των γραμμών ανόδου της οδού Ακαδημίας.

Σήμερα, η ελληνική πρωτεύουσα διαθέτει εύρος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Το Μετρό συνιστά ένα από τα δημοφιλέστερα μέσα, το οποίο έχει μήκος 59,7 χλμ. Και 40 Σταθμούς, εξυπηρετώντας σε καθημερινή βάση 938.000 επιβάτες κατά προσέγγιση. Το μετρό καλύπτει μεγάλες αποστάσεις σε ελάχιστο χρόνο. (Αττικό Μετρό, 2021).

Επίσης, διατίθεται και σημαντικός αριθμός τα οποία κινούνται είτε με πετρέλαιο είτε με φυσικό αέριο, για την εξυπηρέτηση των πολιτών. Είναι αξιοσημείωτο, πως παρατηρείται βελτίωση των συγκοινωνιών της Αθήνας, φέροντας αρκετά οφέλη τόσο για τους κατοίκους όσο και για το περιβάλλον της πόλης. Επίσης, ένα δημοφιλές μέσο στην Αθήνα είναι το τραμ, το οποίο αναλύεται παρακάτω ως βασικό στοιχείο της αναμόρφωσης του κέντρου της Αθήνας (Αττικό Μετρό, 2021).

1.4 Το τραμ

Στην Αθήνα εμφανίστηκαν για πρώτη φορά τα τραμ το έτος 1882. Τότε τα οχήματα έσυραν τρία άλογα και ήταν ελαφρά, το χειμώνα ήταν κλειστά και διέθεταν 16 θέσεις, ενώ το καλοκαίρι ήταν ανοιχτά και διέθεταν 20 θέσεις, κάνοντας συχνές στάσεις στην πόλη. Οι εν λόγω γραμμές συνέδεαν το κέντρο της πόλης με τα προάστια της, που ήταν τότε τα Πατήσια, οι Αμπελόκηποι, η Πλατεία Ομονοίας και το Γκάζι. Ενώ, μερικές δεκαετίες αργότερα και πιο συγκεκριμένα το 1902, το τότε TRAM εξυπηρετούσε διαδρομές στις οδούς Ιπποκράτους, Μητροπόλεως καθώς επίσης και Αχαρνών.

Το έτος 1887 άρχισε να λειτουργεί το ατμήλατο τραμ του Φαλήρου το οποίο είχε ως αφετηρία την Ακαδημία Αθηνών, περνώντας από τη λεωφόρο Πανεπιστημίου, τη λεωφόρο Αμαλίας και τη λεωφόρο Θησέως, καταλήγοντας στο Φάληρο μέσω της παραλιακής οδού.

Το έτος 1908 κυκλοφόρησαν για πρώτη φορά τα ηλεκτρικά τραμ στην Αθήνα, ενώ τα επόμενα δύο χρόνια το δίκτυο κατείχε 257 οχήματα και πιο συγκεκριμένα 150 κινητήρια οχήματα και 107 ρυμουλκούμενα.

Αναφορικά με τα βαγόνια καθίσταντο βελγικής κατασκευής, που ήταν κλειστά, είχαν ηλεκτροφωτισμό και διέθεταν ιδιαίτερα αναπαυτικά καθίσματα. Σχετικά με την χωρητικότητα τους προβλεπόταν να εξυπηρετούν 16 θέσεις καθημένων όπως επίσης και 14 όρθιους χρήστες.

Εικόνα 9 - Τραμ στην παλιά Αθήνα



Πηγή: <https://www.tanea.gr/2019/10/30/people/ta-ilektrika-tram-ekanan-tin-emfanisi-tous-stin-athina-to-1908/>

Εν συνεχεία, το έτος 1939 πωλήθηκε σημαντικός αριθμός ρυμουλκούμενων τραμ βελγικής κατασκευής και τα χρησιμοποιούμενα τροchioδρομικά τραμ ανακαινίζονται και αποκτούν βαθύ πράσινο χρώμα. Ένα χρόνο αργότερα, παραλαμβάνονται 60 σύγχρονα οχήματα μεγάλου όγκου, που είχαν κίτρινο χρώμα και κατασκευάστηκαν από την ιταλική κοινοπραξία OM/CGE/Breda η οποία έδρευε στο Μιλάνο.

Ενώ, μετά το ιστορικό «Όχι» της 28ης Οκτωβρίου 1940 τα τραμ της Αθήνας επιστρατεύθηκαν προκειμένου να χρησιμοποιηθούν στον πόλεμο που είχε ξεσπάσει. Ωστόσο, έπειτα από την Κατοχή καταργήθηκαν ορισμένες γραμμές του τραμ, όπως η γραμμή Πατησίων - Αμπελοκήπων και η γραμμή Κυψέλης - Παγκρατίου.

Ακολούθως, τον Οκτωβρίου του 1960 τα τραμ της Αθήνας καταργήθηκαν, εξαιρουμένης της γραμμής του Περάματος, το οποίο καταργήθηκε αργότερα και πιο συγκεκριμένα στις 4 Απριλίου του έτους 1977.

Εντούτοις, 44 έτη αργότερα, το τραμ επαναλειτούργησε στην Αθήνα και αυτή τη φορά περισσότερο προηγμένο τεχνολογικά, τον Ιουλίου του έτους 2004, συμπίπτοντας με τους Ολυμπιακούς Αγώνες που διεξήχθησαν στην ελληνική πρωτεύουσα.

Πλέον, το δίκτυο τραμ διαθέτει 48 στάσεις. Ειδικότερα, οι τρεις στάσεις βρίσκονται στο «ΣΥΝΤΑΓΜΑ», το «ΣΕΦ» και το «ΑΣΚΛΗΠΕΙΟ ΒΟΥΛΑΣ» και καθίστανται τερματικές. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί, πως σε 16 στάσεις οι αποβάθρες

καθίστανται κεντρικές, ενώ σε 30 στάσεις οι αποβάθρες καθίστανται πλευρικές. Τέλος, στην τερματική στάση «ΣΕΦ» και την τερματική στάση «ΑΣΚΛΗΠΕΙΟ ΒΟΥΛΑΣ» διατίθενται δύο κεντρικές αποβάθρες.

Εικόνα 10 - Σύγχρονο τραμ στην Αθήνα



Πηγή: [https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%93%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%AE_4_\(%CE%A4%CF%81%CE%B1%CE%BC_%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1%CF%82\)](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%93%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%AE_4_(%CE%A4%CF%81%CE%B1%CE%BC_%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1%CF%82))

Όλες οι στάσεις διαθέτουν τόσο στέγαστρα όσο και καθίσματα για να εξυπηρετούνται οι επιβάτες κατά τη διάρκεια της αναμονής τους. Επίσης, διατίθεται οπτικό αλλά και ηχητικό σύστημα με σκοπό την πληροφόρηση των επιβατών, εκδοτικά μηχανήματα όπως επίσης και πλαίσια προβολής πληροφοριακού υλικού. Επιπροσθέτως, οι επιβάτες ενημερώνονται μέσω ηχητικού συστήματος για τυχόν αλλαγές στο πρόγραμμα των δρομολογίων.

Διατίθεται τηλέφωνο επείγουσας κλήσης και με την αγγλική ένδειξη emergency phone, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης ώστε να επικοινωνήσει κανείς με το Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας. Αξίζει να σημειωθεί, πως σε κάθε στάση και σε μεγάλο αριθμό διασταυρώσεων υπάρχει σύστημα κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης, που αποσκοπεί τόσο στην ασφάλεια των επιβατών όσο και την πρόληψη κακόβουλων ενεργειών που απειλούν την ακεραιότητα των περιουσιακών στοιχείων της εταιρίας.

Σχετικά με τις διοικητικές αλλά και τις λειτουργικές υπηρεσίες βρίσκονται στο Ελληνικό και ειδικότερα στο χώρο του παλιού αεροδρομίου. Σε αυτόν το χώρο στεγάζονται οι κτιριακές εγκαταστάσεις που διαθέτει η εταιρεία, όπως είναι τα γραφεία της, το Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας, καθώς και ο χώρος στάθμευσης των

οχημάτων. Σχετικά με το σχεδιασμό των οχημάτων, τον ανέλαβε η εταιρία Ansalado Breda η οποία συνεργάστηκε με το δημοφιλή σχεδιαστή Sergio Pininfarina. Αναφορικά με τον τύπο των οχημάτων, έχει την ονομασία SIRIO και πρόκειται για ένα σχέδιο το οποίο χρονολογείται το 1997.

Έχουν μεταφορική ικανότητα 56 επιβατών και διαθέτουν ειδικές θέσεις για επιβάτες με ειδικές ανάγκες. Ακόμη, υπάρχει χωρητικότητα 200 όρθιων ατόμων. Επιπροσθέτως, διατίθεται θέρμανση, κλιματισμός, καθώς επίσης και εξαερισμός. Πλέον, η εταιρία διαθέτει 35 οχήματα τραμ, τα οποία εξυπηρετούν πολλές περιοχές.

Αναφορικά με την κατασκευή του τραμ πραγματοποιήθηκε με τη χρήση και εφαρμογή των σύγχρονων διεθνών προδιαγραφών αλλά και προτύπων, φέροντας τα παρακάτω αποτελέσματα:

- Επίτευξη ασφαλών διασταυρώσεων μεταξύ του τραμ και άλλων οχημάτων, οι οποίες ελέγχονται μέσω φωτεινών σηματοδοτών.
- Οι πεζοί να κινούνται με οριοθετημένες και ευδιάκριτες διαβάσεις.
- Διασφάλιση της πρόσβασης των επιβατών στις στάσεις με τη χρήση ειδικών ραμπών, καθώς επίσης και στο όχημα.
- Διασφάλιση επαρκούς αριθμού εγκαταστάσεων, όπως παραδείγματος χάριν κιγκλιδώματα αλλά και κράσπεδα οριοθέτησης, προκειμένου να αποφεύγονται κινήσεις των χρηστών, οι οποίες που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε ατύχημα.

Στο πλαίσιο της λειτουργίας του συγκεκριμένου Μέσου Μαζικής Μεταφοράς, έχουν αξιοποιηθεί ιδιαίτερα σύγχρονα τεχνικά μέσα, συμπεριλαμβανομένου του κλειστού κυκλώματος τηλεόρασης όπως επίσης και εξειδικευμένων συστημάτων επιτήρησης του χώρου και συναγερμός.

Το σύγχρονο τραμ της Αθήνας αποτελεί ένα Μέσο Μαζικής Μεταφοράς το οποίο είναι κατασκευασμένο με τέτοιο τρόπο, ώστε να εισέρχεται στον αστικό ιστό και να συνδέει της γειτονιές της πόλης, παρέχοντας άμεση και ασφαλή μετακίνηση των χρηστών. Εντούτοις, για να είναι εφικτή η συνεπής λειτουργία του τραμ είναι αναγκαίο να διατίθενται και κατάλληλες υποδομές. Προβλήματα που παρατηρούνται είναι η απουσία προτεραιότητας σε διασταυρώσεις όπως επίσης και η ύπαρξη φωτεινής σηματοδότησης σε σημεία που δεν είναι απαραίτητο, οδηγώντας σε καθυστερήσεις σε ότι αφορά στη λειτουργία του.

Η εταιρεία ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. όπου ανήκει το τραμ προέβη σε αναβάθμιση του «Πράσινου Κύματος», προκειμένου να επιλυθούν τα ανωτέρω προβλήματα. Ειδικότερα, αναβάθμισε το σύστημα αυτόματης παραχώρησης προτεραιότητας στο τραμ τόσο σε κεντρικούς κόμβους όσο και σε διασταυρώσεις της Αθήνας.

Ακόμη, η ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. προέβη σε μετρήσεις ταχύτητας αλλά και αναμονής σε κεντρικές διασταυρώσεις, από όπου περνά το τραμ. Επιπροσθέτως, επαναπρογραμματίστηκε το σύστημα αυτόματης προτεραιότητας σε ότι αφορά στους φωτεινούς σηματοδότες. Οι εν λόγω παρεμβάσεις έφεραν άμεσα θετικά αποτελέσματα, περιορίζοντας τους χρόνους πραγματοποίησης διαδρομών του τραμ.

Είναι μείζονος σημασίας να αναφερθεί, πως η μείωση του χρόνου πραγματοποίησης των διαδρομών που κάνει το τραμ έχει θετική επίδραση στην ικανοποίηση των χρηστών, ενισχύοντας τον αριθμό των επιβατών που το επιλέγουν. Στα πλεονεκτήματά του μπορεί να προστεθεί και η δυνατότητα μεταφοράς ποδηλάτων αλλά και το εκτεταμένο ωράριο λειτουργίας του.

Ακόμη, η αξιοπιστία του τραμ έχει αυξηθεί από τον ακριβή προσδιορισμό των διαθέσιμων θέσεων κάθε δρομολογίου, ώστε να αυξηθούν τα δρομολόγια για τους προορισμούς που έχουν μεγαλύτερη ζήτηση από το επιβατικό κοινό.

Η εταιρεία ΣΤΑ.ΣΥ. Α.Ε. έχει ως βασική της προτεραιότητα την ασφαλή μεταφορά των επιβατών αλλά και των υπόλοιπων χρηστών του οδικού δικτύου της Αθήνας, όπως είναι οι πεζοί και οι αυτοκινητιστές. Οι μετακινήσεις στους δρόμους της Αθήνας γίνονται ασφαλέστερες με την εξοικείωση των πολιτών σχετικά με την απόλυτη προτεραιότητα του τραμ (ΣΤΑΣΥ, 2021).

Η εταιρεία Τ.Ρ.Α.Μ. ιδρύθηκε το έτος 2001 και αποτελεί θυγατρική της εταιρείας Αττικό Μετρό και καθίσταται υπεύθυνη σε ότι αφορά στη λειτουργία αλλά και την εκμετάλλευση των τριών γραμμών του Τραμ της ελληνικής πρωτεύουσας. Η εν λόγω εταιρεία ασχολείται τόσο με το σχεδιασμό όσο και με τη λειτουργία του σύγχρονου δικτύου τραμ, καλύπτοντας τις παρακάτω διαδρομές (ΣΤΑΣΥ, 2021).

- Γραμμή Σύνταγμα - Σεφ (Αριστοτέλης)
- Γραμμή Σύνταγμα - Ασκληπιείο Βούλας (Θουκυδίδης)
- Γραμμή Σεφ - Ασκληπιείο Βούλας (Πλάτωνας)

1.5 Ευρωπαϊκοί κυκλοφοριακοί στόχοι

Συμφώνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, σε ορισμένες πόλεις της Ευρώπης όπου υπάρχει αρκετός χώρος μπορεί να καταστεί εφικτή η προώθηση τρόπων μεταφοράς χωρίς αυτοκίνητα με τη δημιουργία πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και την ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, χωρίς να επηρεάζεται το μέγεθος του οδικού διαθέσιμου χώρου για τα ΙΧ. Μπορεί επίσης να είναι δυνατή η εξέταση αυτών των επιλογών όπου η κυκλοφοριακή συμφόρηση δεν είναι σοβαρή και δεν θα επηρεάσει πολύ τις ροές κυκλοφορίας ακόμη και κατά τις ώρες αιχμής.

Ωστόσο, η κύρια πρόκληση για τις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις είναι να βρουν τρόπους χρήση της υπάρχουσας οδικής χωρητικότητας πιο αποτελεσματικά. Αναγνωρίζεται ότι αυτό μπορεί να απαιτεί μεγαλύτερη προτεραιότητα σε πιο βιώσιμες μορφές μεταφορές - δημόσιες συγκοινωνίες, πεζοί και ποδηλάτες.

Υποστηρίζεται, πως η μεγαλύτερη πρόκληση παρουσιάζεται σε πόλεις και σε περιοχές πόλεων όπου υπάρχει κορεσμός στους δρόμους, ιδίως κατά τις ώρες αιχμής. Σε αυτές τις περιπτώσεις ο μόνος τρόπος παροχής περισσότερου χώρου για πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς είναι για μειωθεί ο αριθμός των ΙΧ στο δίκτυο.

Οι ανησυχίες του κοινού αφορούν κατά κύριο λόγο τα σενάρια για κυκλοφοριακό χάος και τις αρνητικές οικονομικές συνέπειες. Οι δημιουργικές λύσεις διαχείρισης κυκλοφορίας φαίνεται να είναι αποτελεσματικές σε τέτοιες περιπτώσεις (European Commission, 2021).

1.6 Πεζοδρομήσεις κέντρων πόλεων στην Ευρώπη

- Μεγάλος περίπατος του Όσλο

Ο τομέας των μεταφορών αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο μερίδιο εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στο Όσλο. Πιο συγκεκριμένα, το 2012 αποτελούσε το 63% των συνολικών εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, εκ των οποίων οι κύριες πηγές εκπομπών ήταν τα ΙΧ. Είναι αξιοσημείωτο, πως στο Όσλο προβλέπεται να αυξηθεί σημαντικά ο αριθμός των κατοίκων κατά τα επόμενα 20 χρόνια. Εάν αυτή η αύξηση του πληθυσμού δεν αποσυνδεθεί από την αύξηση των ιδιωτικών οχημάτων, θα οδηγήσει σε αύξηση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Οι εν λόγω εκπομπές αναμένεται να αυξηθούν κατά 15% έως το 2030 και ο μόνος τρόπος για να αποφευχθεί αυτό ήταν η

εφαρμογή πιο βιώσιμων μέτρων για τον τομέα των μεταφορών (Rydningen et al., 2017).

Υπό αυτό το πλαίσιο, τον Ιανουάριο του 2015, ο δήμος του Όσλο παρουσίασε ένα σχέδιο για το κλίμα και την ενέργεια, που τέθηκε σε εφαρμογή τον Ιούνιο του 2016 με στόχο της μείωση των εκπομπών κατά 50% μέχρι το 2030, σε σχέση με τα επίπεδα του 1991.

Το 2050, οι άμεσες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου του Όσλο αναμένεται να είναι μηδενικές με την πρόταση του δημοτικού συμβουλίου, που προτείνει διάφορα μέτρα για διάφορους τομείς. Σχετικά με τον τομέα των μεταφορών, τα πιο σημαντικά μέτρα είναι να διασφαλιστεί μετάβαση από μεμονωμένες μεταφορές αυτοκινήτων στις δημόσιες συγκοινωνίες, η αυξημένη ποδηλασία και το περπάτημα, οι πράσινες μεταφορές εμπορευμάτων, και η σταδιακή κατάργηση των ορυκτών καυσίμων (Rydningen et al., 2017).

Εικόνα 11 - Πεζοδρόμηση στο κέντρο του Όσλο



Πηγή: <https://www.thestar.com.my/lifestyle/living/2021/01/09/oslo-reaps-benefits-of-its-nearly-car-free-city-centre>

Αναφορικά με την πεζοδρόμηση, εφαρμόστηκε για πρώτη φορά στο Όσλο και ειδικότερα στο ιστορικό του κέντρο, τη δεκαετία του 1970. Την ίδια περίοδο έγιναν σημαντικές επενδύσεις και σε Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Εντούτοις, όπως προαναφέρθηκε το έτος 2015 τέθηκαν τα θεμέλια για το ριζικό μετασχηματισμό, καθώς απαγορεύθηκε η χρήση των ΙΧ στο κέντρο της νορβηγικής πρωτεύουσας. Η εν λόγω δράση

προκάλεσε έντονη ανησυχία και αντιδράσεις στις επιχειρήσεις της περιοχής παρέμβασης λόγω του φόβου απώλειας πελατών και της εκδήλωσης προβλημάτων παράδοσης εμπορευμάτων. Ακόμη, αποφασίστηκε η άρση όλων των θέσεων στάθμευσης που υπάρχουν στο κέντρο του Όσλο και η ανάπτυξη δημοσίων γκαράζ περιφερειακά του κέντρου. Ταυτόχρονα, προστέθηκαν επιπλέον γραμμές τραμ αλλά και μετρό και αυξήθηκαν τα δρομολόγια. Επιπλέον, αναβαθμίστηκε το δίκτυο ποδηλατοδρομίας στην περιοχή παρέμβασης και αγοράστηκαν ηλεκτρικά ποδήλατα από το δήμο (Rydningen et al., 2017).

Μάλιστα, κατά τη διάρκεια του έτους 2019, τα ηλεκτρικά ποδήλατα χρησιμοποιήθηκαν προς αντικατάσταση των φορτηγών παράδοσης στο κέντρο του Όσλο και έτσι το συγκεκριμένο έτος εξαφανίστηκαν πλήρως τα αυτοκίνητα από το ιστορικό κέντρο του Όσλο. Ωστόσο, εξαιρέσεις συνιστούν τα ασθενοφόρα και τα ταξί.

Η ανταπόκριση των πολιτών ήταν σημαντική στο εγχείρημα και το ιστορικό κέντρο της πόλης δεν ερήμωσε. Αντιθέτως, αποτελεί πόλο έλξης πολλών επισκεπτών οι οποίοι καταφτάνουν είτε πεζοί είτε με τη χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, έχοντας θετική επίδραση και στις ιδιόκτητες επιχειρήσεις.

- Νυρεμβέργη

Ένα άλλο παράδειγμα ευρωπαϊκής πόλης που εφαρμόζει βιώσιμες πρακτικές στον τομέα των μεταφορών είναι η Νυρεμβέργη, η οποία βρίσκεται στη Γερμανία και έχει περίπου 500.000 κατοίκους με βάση την απογραφή του 2007. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 το κέντρο της Νυρεμβέργης παρουσίαζε αυξανόμενο πρόβλημα με την ρύπανση που προκαλείται λόγω της κυκλοφορίας ΙΧ, έχοντας ως συνέπεια την αποσύνθεση ιστορικών κτιρίων και την εκδήλωση ανησυχιών για την υγεία των πολιτών.

Υπό αυτό το πλαίσιο, το έτος 1972, το δίκτυο πεζών επεκτάθηκε σε μεγάλα τμήματα της εμπορικής περιοχής της πόλης, η οποία χωρίστηκε σε πέντε περιοχές όπου δε γίνεται χρήση αυτοκινήτων αλλά είναι εύκολη η μετακίνηση. Παρόλο που εκδηλώθηκαν ανησυχίες από τους ιδιοκτήτες καταστημάτων για πιθανή μείωση της επισκεψιμότητας, το ποσοστό των αγοραστών αυξήθηκε, λόγω της ανάπτυξης ενός νέου υπόγειου σιδηρόδρομου και χώρου στάθμευσης για τους προμηθευτές. Επιπροσθέτως, ο 9 χιλιομέτρων πεζόδρομος βελτίωσε την εσωτερική προσβασιμότητα.

Σε σχετική έρευνας τους οι Rydningen et al. (2017), διαπίστωσαν πως μερικοί από τους δρόμους στην πόλη προορίζονταν αποκλειστικά για πεζούς και πως δεν επιτρέπεται η είσοδος ούτε σε ποδηλάτες, παρά μόνο σε ορισμένα ταξί.

Ακόμη, διαπιστώθηκε πως στην πόλη υπάρχουν σηματοδοτημένες ποδηλατικές διαδρομές, όπου τα όρια ταχύτητας ήταν χαμηλά, ώστε να γίνεται χρήση του δρόμου και από ποδηλάτες και από αυτοκινητιστές. Σχετικά με την παράδοση εμπορευμάτων επιτρέπεται μόνο έως τις 10:30 π.μ..

Εικόνα 12 - Πεζοδρόμηση στη Νυρεμβέργη



Πηγή: <https://pixy.org/32507/>

Η απαλοιφή των αυτοκινήτων από τους δρόμους, φαίνεται να ενίσχυσε την απήχηση των πολιτιστικών δρώμενων και κάθε χρόνο διεξάγεται ένα φεστιβάλ όπου λαμβάνουν χώρα πολλές συναυλίες στον πεζόδρομο.

- Στρασβούργο

Το Στρασβούργο είναι μια πόλη στη Γαλλία και έχει 274.390 κατοίκους βάσει των στοιχείων του έτους 2014. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 η εν λόγω πόλη είχε αυξανόμενα προβλήματα που σχετίζονται με την κυκλοφορία, όπως είναι η αυξημένη κίνηση στους δρόμους, η ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση και τα υψηλά επίπεδα ατυχημάτων. Εν συνεχεία, κατά τις αρχές της δεκαετίας του 1990, λήφθηκε η απόφαση να γίνουν προσπάθειες με σκοπό τον περιορισμό του αριθμού των ΙΧ στην

πόλη. Εντός αυτού του πλαισίου, αναβαθμίστηκαν οι δημόσιες συγκοινωνίες και επεκτάθηκε η πεζοδρόμηση του κέντρου της πόλης.

Επίσης, εισήχθησαν τέλη στάθμευσης, στους ποδηλάτες αλλά και στους πεζούς δόθηκε δωρεάν πρόσβαση σε όλες τις περιοχές της πόλης. Σχετικά με τους ιδιοκτήτες καταστημάτων που δραστηριοποιούνται στο κέντρο της πόλης ήταν αντίθετοι σε αυτή την αλλαγή, καθώς υπήρχε ο φόβος για μείωση των πελατών εξαιτίας της προσβασιμότητας οχημάτων.

Εικόνα 13 - Τραμ στο Στρασβούργο



Πηγή: <https://voyage10.com/how-save-money-strasbourg-travel-passes-and-city-pass>

Το αποτέλεσμα των αλλαγών στην πόλη έδειξε, πως έπειτα από κάποιο διάστημα εφαρμογής άλλαξε και η συμπεριφορά των αυτοκινητιστών. Το διευρυμένο σύστημα δημόσιων μεταφορών οδήγησε σε σημαντική μετάβαση από το ΙΧ στις δημόσιες συγκοινωνίες και ταυτόχρονα αυξήθηκε ο αριθμός των ποδηλατών. Μάλιστα, σταδιακά οι μεγάλες ομάδες αντίστασης τάχθηκαν υπέρ του σχεδίου, βλέποντας πως η παρέμβαση δεν έφερε αρνητικές συνέπειες στα καταστήματα.

Στο πλαίσιο της μελέτης τους οι Rydningen et al. (2017), διαπίστωσαν πως νωρίς το πρωί κινούνται πολλά οχήματα στους δρόμους, εκ των οποίων τα περισσότερα συνιστούν οχήματα διανομής αγαθών. Επίσης, παρατηρήθηκε πως η διανομή αγαθών γίνεται και με εναλλακτικές μεθόδους. Επιπλέον το κέντρο της εν λόγω πόλης διαθέτει καλό σύστημα δημόσιων μεταφορών και τα τραμ τα οποία διέρχονται από

διάφορα σημεία της πόλης, οδηγούν σε πεζοδρομημένες ζώνες. Μάλιστα τα τραμ και οι σταθμοί τραμ φάνηκε να είναι σχεδιασμένα βάσει παγκόσμιων προτύπων.

Αναφορικά με τους στενούς, ιστορικούς δρόμους του κέντρου, όπου δεν είναι εφικτή ή καθίσταται δύσκολή η κυκλοφορία οχημάτων, αναπτύχθηκαν ποδηλατόδρομοι. Ακόμη, η πόλη είχε καλή σήμανση με χάρτες για τις ζώνες των πεζών. Τέλος, υπάρχουν πολλά γκαράζ στάθμευσης μέσα στην παλιά πόλη και συνδέονται με τους πεζόδρομους.

- Φράμπουργκ

Το Φράμπουργκ είναι μια πόλη στη Γερμανία που έχει περίπου 220.000 κατοίκους. Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 η πόλη αντιμετώπισε αυξανόμενα προβλήματα με την ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από την κυκλοφορία, οδηγώντας στην αυξανόμενη δέσμευση μεταξύ των κατοίκων να περιορίσουν την κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1975 αποφασίστηκε να παύσει η κυκλοφορία των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης.

Εικόνα 14 - Τραμ στο Φράμπουργκ



Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Trams_in_Freiburg_im_Breisgau

Να σημειωθεί, πως ήδη οι γραμμές του τραμ και οι πεζόδρομοι ήταν σημαντικά αναπτυγμένα. Η κυκλοφορία των οχημάτων μεταφέρθηκε σε περιφερειακούς δρόμους έξω από το κέντρο της πόλης και δημιουργήθηκαν θέσεις στάθμευσης με σύνδεση με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Έπειτα, το 1989 ο δήμος αποφάσισε την εφαρμογή ενός σχεδίου για περαιτέρω μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Τα κύρια

στοιχεία του σχεδίου ήταν η επένδυση σε πάρκα, σε λωρίδες για δημόσιες συγκοινωνίες μόνο, σηματοδότηση και αύξηση του δικτύου πεζοδρόμων (Rydningen et al., 2017).

Το Φράμπουργκ μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένα καθιερωμένο σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών. Τα περισσότερα τραμ ήταν καθολικά σχεδιασμένα, οι πεζοί μπορούν να χρησιμοποιούν ξεχωριστές διαδρομές από εκείνες των ποδηλατιστών. Επίσης, τα λεωφορεία έχουν στάσεις δίπλα στο τραμ, ενώ στις άκρες των σταθμών του τραμ υπάρχουν θέσεις στάθμευσης για μετακινήσεις.

Εικόνα 15 - Ποδηλατόδρομος στο Φράμπουργκ



Πηγή: <http://cyclingchristchurch.co.nz/2015/08/23/freiburg-cycling-and-sustainability/>

Η εν λόγω πόλη διαθέτει ένα καλά ανεπτυγμένο σύστημα πεζών και ποδηλατιστών, με μεγάλους δρόμους και σταθερή ροή ποδηλατών και πεζών. Μάλιστα, ορισμένοι δρόμοι διατίθενται αποκλειστικά ως ποδηλατόδρομοι και δεν έχουν πρόσβαση οι πεζοί.

Το Φράμπουργκ θεωρείται ως οικολογική πόλη, καθώς έχει θεσπίσει φιλικές προς το περιβάλλον πολιτικές από τη δεκαετία του 1970. Στη δεκαετία του 1960/70, οι κάτοικοι διαπίστωσαν ότι η πόλη έπρεπε να λάβει μέτρα για τη μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων λόγω περιβαλλοντικών παραμέτρων. Εκτός από τα παραπάνω, τα αυτοκίνητα δεν είναι πλέον τόσο ρυπογόνα όσο ήταν στο παρελθόν και υπάρχουν ηλεκτρικά και υβριδικά αυτοκίνητα (Rydningen et al., 2017).

- Κοπεγχάγη

Μέχρι το 1962, όλοι οι δρόμοι στο μεσαιωνικό κέντρο της Κοπεγχάγης ήταν γεμάτοι με αυτοκίνητα και όλα τα τετράγωνα χρησιμοποιήθηκαν ως χώροι στάθμευσης ΙΧ. Καθώς η κυκλοφορία των αυτοκινήτων αυξήθηκε, οι συνθήκες για τους πεζούς χρήστες επιδεινώθηκαν. Στις 17 Νοεμβρίου 1962, ο κεντρικός δρόμος της Κοπεγχάγης, ο Strøget πεζοδρομήθηκε (European Commission, 2021).

Εικόνα 16 - Πεζοδρόμηση στο κέντρο της Κοπεγχάγης



Πηγή: <https://www.gettyimages.com/photos/copenhagen-street>

Η εν λόγω αλλαγή υπήρξε αντικείμενο έντονης συζήτησης και δεν ήταν λίγοι εκείνοι που εκδήλωσαν ανησυχίες για τις συνέπειες της. Βέβαια, παρόλο που ο σκεπτικισμός ήταν υψηλός, το νέο περιβάλλον χωρίς αυτοκίνητα αποδείχθηκε εξαιρετικά δημοφιλές στους κατοίκους της πόλης, σηματοδοτώντας την αρχή ενός σταδιακού μετασχηματισμού που συνεχίστηκε μέχρι τη σύγχρονη εποχή, όπου η Κοπεγχάγη έχει ένα ζωντανό κέντρο πόλης και προσελκύει επισκέπτες όλο το χρόνο. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός, πως η Κοπεγχάγη διαθέτει περίπου 96.000 m² χώρου χωρίς αυτοκίνητα.

Ενώ τα επίπεδα κυκλοφορίας των πεζών παρέμειναν σε μεγάλο βαθμό αμετάβλητα σε σχέση με τις προηγούμενες δεκαετίες, οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τη διακοπή και τη διαμονή είναι σχεδόν τέσσερις φορές αυξημένες σε σχέση το 1968. Επίσης, λαμβάνουν χώρα αρκετά υπαίθρια κοινωνικά και πολιτιστικά δρώμενα (European Commission, 2021).

- Kajaani

Το Kajaani αποτελεί μια πόλη της Φινλανδίας η οποία βρίσκεται 570 χλμ. βόρεια του Ελσίνκι. Πρόκειται για μια πόλη που χρονολογείται από τον 17ο αιώνα και συνιστά πολιτιστικό, βιομηχανικό, διοικητικό αλλά και εμπορικό κέντρο της περιοχής. Η παρέμβαση που συνέβη στην περιοχή περιλάμβανε το κλείσιμο της κεντρικής πλατείας και ένα τμήμα της κεντρικής οδού στο Kajaani στην κυκλοφορία ως μέρος μιας ολοκληρωμένης ανταπόκρισης στην κυκλοφοριακή συμφόρηση και την αστική παρακαμή. Πριν την υλοποίησή της, 13.000 οχήματα την ημέρα διέσχιζαν την κεντρική πλατεία, ενώ πλέον δεν υπάρχει κυκλοφορία αυτοκινήτων. Η κυκλοφοριακή ροή σε δρόμους οι οποίοι συνορεύουν με την πλατεία αυξήθηκε σημαντικά, σε αντίθεση με άλλους δρόμους όπου δεν υπήρξε καμία αλλαγή (European Commission, 2021).

Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 το κέντρο της πόλης βρισκόταν σε παρακαμή λόγω των εξής παραγόντων:

- Την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την ηχορύπανση.
- Τον ανταγωνισμό από υπεραγορές.
- Τη μετανάστευση πληθυσμού από την πόλη.

Υπό αυτό το πλαίσιο εκκίνησε μια στρατηγική για την αναγέννηση του κέντρου της πόλης το 1996 από τις τοπικές αρχές, στο πλαίσιο εθνικής πρωτοβουλίας «Καλύτερα κέντρα πόλεων» που χρηματοδοτείται από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Υπουργείο Μεταφορών και Υπουργείο Εμπορίου.

Εικόνα 17 - Αναμόρφωση του κέντρου του Kajaani



Πηγή: https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf

Σημαντικό στοιχείο της στρατηγικής υπήρξε η πεζοδρόμηση ενός τμήματος του κορεσμένου κεντρικού δικτύου και της κεντρικής πλατείας, που εφαρμόστηκε το 1998. Ο

αποκλεισμός της κυκλοφορίας αυτοκινήτων από την κεντρική πλατεία υπήρξε αντικείμενο έντονης συζήτησης για πάνω από 20 χρόνια.

Με την παρέμβαση, η περιοχή έχει αναβαθμιστεί και πλέον ολόκληρη η περιοχή είναι πλακόστρωτη, έχουν φυτευτεί δέντρα και τοποθετήθηκαν παγκάκια, φωτισμός και σιντριβάνι. Επίσης, συμπεριλήφθηκε η ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιακών υπηρεσιών και αναπτύχθηκαν νέοι ποδηλατόδρομοι στο κέντρο της πόλης (European Commission, 2021).

Εικόνα 18 - Αναμόρφωση του κέντρου του Kajaani



<http://ultima0thule.blogspot.com/2014/03/kajaani-finland-town-and-castle-up.html>

Η παρέμβαση έφερε θετικά αποτέλεσμα σε ότι αφορά στις ροές κυκλοφορίας της πόλης. Πιο συγκεκριμένα, αν και στην αρχή η κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή του έργου αυξήθηκε, αυτό δεν κράτησε για αρκετό καιρό, καθώς ένα μέρος της κίνησης εξαλείφθηκε. Επιπλέον, αυξήθηκε η κίνηση στους πεζοδρόμους στο κέντρο της πόλης.

Ακόμη, οι κάτοικοι της περιοχής δήλωσαν στο πλαίσιο δημοσκόπησης, πως μετά την παρέμβαση το κέντρο είναι ομορφότερο, ασφαλέστερο και πιο άνετο. Περίπου το ήμισυ του αριθμού των λιανεμπόρων δήλωσε πως έχει βελτιωθεί η απόδοση της επιχείρησής τους (European Commission, 2021).

- Γάνδη

Μια άλλη πόλη της Ευρώπης, που προέβη σε τέτοιου είδους παρέμβαση, υπήρξε η Γάνδη, που το 1997 εφάρμοσε το σχέδιο κινητικότητας στο κέντρο της πόλης με στόχο την αντιμετώπιση των προβλημάτων υπερβολικής κυκλοφορίας αυτοκινήτων στους δρόμους αλλά και τις πλατείες. Ειδικότερα, το σχέδιο περιελάμβανε το κλείσιμο του κέντρου της πόλης σε όλους μέσω της κυκλοφορίας, καθώς και μια σειρά από στρατηγικές διαχείρισης της κυκλοφορίας για την παροχή ουσιαστικής πρόσβασης και βελτιωμένες δημόσιες συγκοινωνίες, ποδηλασία και πεζοπορία.

Αναφορικά με την πόλη παρουσιάζει μια περίπλοκη δομή η οποία αντικατοπτρίζει μια μακρά ιστορία, που ξεκινά από τον Μεσαίωνα, καθώς τότε αποτελούσε τη δεύτερη πιο σημαντική πόλη στη βόρεια Ευρώπη. Κατά τη δεκαετία του 1980, το κέντρο της πόλης υπέστη τις επιπτώσεις της αύξησης της κυκλοφορίας αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένης της συμφόρησης, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου. Μάλιστα, η ατμοσφαιρική ρύπανση έφερε αρνητικές επιπτώσεις στα ιστορικά κτίρια και τα μνημεία που βρίσκονται στο κέντρο της. Ακόμη, την εν λόγω χρονική περίοδο οι δημόσιες συγκοινωνίες, οι ποδηλάτες και οι πεζοί δεν ήταν σε προτεραιότητα (European Commission, 2021).

Εικόνα 19 - Αναμόρφωση του κέντρου της Γάνδη



Πηγή: <https://www.eltis.org/discover/news/gents-city-centre-set-become-car-free-belgium>

Οι προβλέψεις για τα ανωτέρω δεν ήταν ελπιδοφόρες και διαπιστώθηκε η ανάγκη δράσης για αλλαγή. Έτσι το πρώτο βήμα προς αυτή την κατεύθυνση έγινε το 1993 με την υιοθέτηση μιας ποδηλατικής στρατηγικής που περιλαμβάνει μια σειρά μέτρων για τη βελτίωση της ποδηλατικής υποδομής της πόλης.

Εν συνεχεία, τέθηκε σε εφαρμογή το σχέδιο κινητικότητας για το κέντρο της Γάνδης το 1997 με κύριο στόχο τη δημιουργία μιας βιώσιμης πόλης στην οποία δίνεται προσοχή σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και προτεραιότητα στους πεζούς, τους ποδηλάτες και τις δημόσιες συγκοινωνίες.

Βάσει του συγκεκριμένου σχεδίου προβλέπονται τα εξής (European Commission, 2021):

- Η εξάλειψη των ΙΧ από το κέντρο της πόλης μέσω μεγάλης πεζοδρομημένης ζώνης, όπου οι πεζοί, οι ποδηλάτες καθώς και οι δημόσιες συγκοινωνίες έχουν περισσότερο χώρο.
- Μια διαδρομή στάθμευσης γύρω από το κέντρο της Γάνδης, προκειμένου να διασφαλιστεί η καλύτερη πρόσβαση προς κάθε προορισμό του κέντρου.
- Η ελκυστικότητα του κέντρου της πόλης τόσο για τους κατοίκους της όσο και για τους επισκέπτες μέσω τα αναβάθμισης των δρόμων και των πλατειών.

Εικόνα 20 - Τραμ στη Γάνδη



Πηγή: https://en.wikipedia.org/wiki/Trams_in_Ghent

Τα αποτελέσματα της εφαρμογής του σχεδίου δείχνουν πως βελτιώθηκε η κυκλοφοριακή ροή στην πόλη και σημειώθηκε αύξηση στη χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Ακόμη, οι υπηρεσίες των τραμ και των λεωφορείων βελτιώθηκαν και η μετακίνηση με αυτά έγινε ταχύτερη και περισσότερο αξιόπιστη. Τέλος, σημειώθηκε αύξηση στη χρήση ποδηλάτων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Rethinking Athens Project

2.1 Ιστορικό

Ήδη από το έτος 1985 αναπτύχθηκε η σκέψη ώστε να μετατραπεί η οδός Πανεπιστημίου σε πεζόδρομο. Μάλιστα σαν παρέμβαση συγκαταλέγεται στις κατευθύνσεις που υπάγονται στο ισχύον Ρυθμιστικού Σχεδίου για την Αθήνα του 1985 (Άρθρο 3 Ν.1515/85) όπως επίσης και σε εκείνες του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου. Αναφορικά με την ανασυγκρότηση του Κέντρου της Αθήνας που έχει ως άξονα την οδό Πανεπιστημίου εκκίνησε να εξετάζεται συστηματικά από το έτος 2009 ήδη. Αυτό έγινε με κοινή πρωτοβουλία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ) και του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου (ΟΡΣΑ) εντός του πλαισίου του Προγράμματος “ΑΘΗΝΑ-ΑΤΤΙΚΗ 2014” (Rethink Athens.org).

Από τη δημοσιοποίηση της εν λόγω παρέμβασης, υπήρξε εντατική προετοιμασία. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί πως η πρόταση για να γίνει η “μετατροπή της Πανεπιστημίου σε άξονα δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περιπάτου” ανακοινώθηκε επισήμως από το Υπουργείο στο πλαίσιο της δημόσιας παρουσίασης του Προγράμματος με τίτλο “ΑΘΗΝΑ-ΑΤΤΙΚΗ 2014”, που έλαβε χώρα τον Ιούνιο του έτους 2010. Από τότε, η κυκλοφορία στην οδό Πανεπιστημίου έκλεισε δύο φορές τόσο για να μελετηθούν οι συνθήκες του έργου που πρόκειται να υλοποιηθεί όσο και να αναπτυχθεί η συνείδησή του.

Σχετικά με την παρέμβαση αλλά και το πλαίσιο της εφαρμογής της είναι βασισμένα στην προαπαιτούμενη σταθερή και ενδεδειγμένη μελέτη τόσο των περιβαλλοντικών και οικονομικών συνθηκών όσο και των κοινωνικών και πολιτιστικών συνθηκών σε επιστημονικό, σε τεχνικό και σε θεσμικό επίπεδο.

Το εν λόγω εγχείρημα καθίσταται εφικτό ως προς την εφαρμογή του, δεδομένου του γεγονότος πως το έργο δεν είναι δύσκολο κατασκευαστικά και υποστηρίχθηκε από την Ελληνική Κυβέρνηση και την πλειοψηφία των πολιτικών κομμάτων, ενώ προβλέφθηκε Συγχρηματοδότηση από Ευρωπαϊκά Προγράμματα.

Ακόμη, η συγκεκριμένη πρόταση βρήκε αμέσως σύμφωνο το συναρμόδιο Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων, θεωρώντας ύψιστης σημασίας την ανάπλαση του κέντρου της Αθήνας. Επίσης, και ο τότε Δήμαρχος της πόλης, Γ. Καμίνης εκδήλωσε θετικό ενδιαφέρον προς το έργο.

2.2 Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας – παλαιότερες πεζοδρομήσεις

Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας συγκαταλέγεται στις μεγαλύτερες αστικές παρεμβάσεις που έχουν λάβει χώρα στην πόλη και οι πρώτες παρεμβάσεις άρχισαν να γίνονται το 2000. Μέσω του συγκεκριμένου έργου η ελληνική πρωτεύουσα αναδεικνύει τον πολιτιστικό της πλούτο ο οποίος επί δεκαετίες βρίσκεται κρυμμένος υπό τους γκρίζους δρόμους και το μεγαλύτερο μέρος που καλύπτεται από τσιμέντο. Αναλυτικότερα, η παρέμβαση αυτή περιλαμβάνει αναπλάσεις, πεζοδρομήσεις, δημιουργία ποδηλατοδρόμων και ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών. Το έργο εκτείνεται σε 6.8 χιλιόμετρα, τα οποία κατανέμονται ως εξής (Εικόνα 21) (Δήμος Αθηναίων, 2021).

Εικόνα 21 - Κατανομή του έργου

	Νέες λεωφορειολωρίδες μήκους 1,9 χλμ		Νέος ποδηλατόδρομος σε Πανεπιστημίου
	45% αύξηση της ταχύτητας κίνησης των λεωφορείων/τρόλεϊ σε Πανεπιστημίου και Ακαδημίας		Απόδοση σχεδόν 50.000 m² Δημόσιου χώρου
	Ανάπλαση σε οδικά τμήματα μήκους 6,3 χλμ		Άμεση έναρξη έργου - Ιούνιος 2020
	18,6% μείωση επιβατωρών λεωφορείων και τρόλεϊ επί της Πανεπιστημίου και Ακαδημίας		Συνολικός προϋπολογισμός Έργου 50.000.000€
	Αύξηση μετακινήσεων με ΜΜΜ εντός 6μήνου (εκτίμηση 7,5%)		Συνολική διάρκεια έργου 4 χρόνια / ολοκλήρωση μεγαλύτερου μέρους έως το 2022

Πηγή: <http://greenagenda.gr/wp-content/uploads/2020/05/%CE%9F-%CE%9C%CE%B5%CE%B3%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CF%82-%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%AF%CF%80%CE%B1%CF%84%CE%BF%CF%82-2.pdf>

Όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα, η ανωτέρω έκταση κατανέμεται ως εξής ανά περιοχή παρέμβασης. Σχετικά με την οδό πανεπιστημίου η παρέμβαση λαμβάνει χώρα σε 1.000 m..

Πίνακας 1 – Κατανομή του έργου ανά οδό

ΑΓ. ΑΣΩΜΑΤΩΝ 230	ΑΠΟΣΤΟΛΟΥ ΠΑΥΛΟΥ 700
ΔΙΟΝ. ΑΡΕΟΠΑΓΙΤΟΥ 850	ΒΑΣ. ΑΜΑΛΙΑΣ 210
ΒΑΣ. ΟΛΓΑΣ 500	ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 130
ΗΡΩΔΟΥ ΑΤΤΙΚΟΥ 650	ΒΑΣ. ΣΟΦΙΑΣ 450
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 1.000	ΑΘΗΝΑΣ 800
ΕΡΜΟΥ 450	28ΗΣ ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ 850

Έπονται έργα ανάπλασης, που είχαν ως κύριο χαρακτηριστικό την πεζοδρόμηση κεντριών περιοχών της πόλης. Ειδικότερα (Βαρελίδου, 2015):

- Πεζοδρόμηση της περιοχής της Πλάκας. Πρόκειται για μια κεντρική περιοχή της Αθήνας, η οποία διαθέτει σημαντική αρχιτεκτονική κληρονομιά, η οποία ήταν υποβαθμισμένη πριν από την υλοποίηση της ανάπλασης. Η απόφαση για την πραγματοποίησης ανάπλασης της Πλάκας έγινε κατά τη δεκαετία του 1970 όπου άρχισαν οι πρώτες μελέτες. Την εν λόγω περίοδο η Αθήνα αντιμετώπισε περιβαλλοντικά προβλήματα, εξαιτίας της αυξημένης ανοικοδόμησης αλλά και της χρήσης του αυτοκινήτου.

Τα αποτελέσματα έδειξαν, πως παρόλο που η περιοχή της Πλάκας αναβαθμίστηκε σε μια φημισμένη τουριστική περιοχή και αναδείχθηκαν τα κτίρια της, ο κοινωνικός της ιστός καθώς επίσης και οι περιβαλλοντικές συνθήκες δεν φάνηκε να αναβαθμίστηκαν εξίσου (Μπετούρα et al., 1997)

- Πεζοδρόμηση της περιοχής του Ψυρρή. Πρόκειται, επίσης, για μια κεντρική περιοχή της πόλης η οποία παρουσιάζει αξιοσημείωτη οικονομική δραστηριότητα και ειδικότερα του δευτερογενούς τομέα. Το έτος 1991 εκκίνησε η μελέτη για την ανάπλαση, η οποία ανατέθηκε από το Δήμο Αθηναίων στον Δ. Σταματογιαννόπουλου.

Παρόλο που επρόκειτο για μια περιοχή όπου έδρευαν πολλές βιοτεχνίες, έπειτα από την ανάπλαση της περιοχής πολλές έκλεισαν και αντικαταστά-

θηκαν από επιχειρήσεις η αναψυχής και πολιτισμού, όπως μπαρ και θέατρα, έχοντας αρνητικές συνέπειες στη ζωή των κατοίκων της περιοχής.

- Πεζοδρόμηση της Διονυσίου Αρεοπαγίτου και της Αποστόλου Παύλου. Πρόκειται για δύο δρόμους οι οποίοι βρίσκονται στους πρόποδες της Ακρόπολης και κατά συνέπεια παρουσιάζουν τουριστικό ενδιαφέρον και κυκλοφοριακό φόρτο. Το έτος 1997 μέσω του ΦΕΚ 909/Β/15.10.1997 ελήφθη η απόφαση για ανάπλαση της περιοχής με πρωτοβουλία των Υπουργείων ΥΠΕΧΩΔΕ και Πολιτισμού. Η μελέτη περιλάμβανε την ανάπτυξη ενός υπερτοπικού χώρου αναψυχής εντός του πλαισίου ενός αρχαιολογικού πάρκου στο κέντρο της Αθήνας, την ανάπτυξη νέων πλατειών και την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων της περιοχής και τη διαμόρφωση περιβάλλοντος περιπάτου.

2.3 Αναμενόμενες θετικές και αρνητικές συνέπειες από την υλοποίηση του Rethink Athens project

Σχετικά με την περιοχή της Πανεπιστημίου, συνοπτικά πραγματοποιούνται τα παρακάτω (Δήμος Αθηναίων, 2021):

- Πεζοδρόμηση των τριών εκ των έξι λωρίδων κυκλοφορίας και αναβάθμισή του δρόμου.
- Ενίσχυση του φάρδους των πεζοδρομίων, διάθεση δύο λωρίδων για την κυκλοφορία ΙΧ και μια λωρίδας για λεωφορεία.
- Δημιουργία ποδηλατόδρομου στην οδό Πανεπιστημίου.
- Ανάδειξη της «Τριλογίας» Εθνική Βιβλιοθήκη – Πανεπιστήμιο – Ακαδημία Αθηνών.
- Βελτίωση της οδού Πατησίων και ειδικότερα στο τμήμα Ομόνοια – Πλατεία Αιγύπτου με σκοπό την ενοποίηση μεταξύ του Μεγάλου Περιπάτου και του Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου.
- Μέσω της εν λόγω ανάπλασης θα δοθούν 7.000 m² στο Δημόσιο χώρο.

Ακολουθούν τα πλεονεκτήματα της παρέμβασης ανά κατηγορία πολίτη (Δήμος Αθηναίων, 2021):

Κάτοικοι της περιοχής

- Βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του κέντρου μέσω της διάθεσης περισσότερου καθαρού Δημόσιου χώρου.
- Ενίσχυση της αξίας των ακινήτων της περιοχής.
- Αισθητική βελτίωση της περιοχής με τη μείωση των ΙΧ και κατ' επέκταση επίτευξη περισσότερης ασφάλειας.
- Μείωση του αριθμού των τροχαίων ατυχημάτων στην περιοχή.
- Περισσότερες ευκαιρίες σωματικής δραστηριότητας, με ποδήλατο ή περπάτημα.
- Διαμόρφωση φιλικότερων δρόμων για τα κατοικίδια ζώα.
- Προάγεται η διευκόλυνση της τήρησης των μέτρων για την προστασία από την εξάπλωση του Covid-19.
- Διευκολύνεται η πρόσβαση των ΑμεΑ

Εργαζόμενοι

- Ενίσχυση της προσέλκυσης νέων επενδύσεων και άνοιγμα νέων θέσεων εργασίας.
- Ενίσχυση της ασφάλειας με τη μείωση των ατυχημάτων.
- Ενίσχυση της καθαριότητας της πόλης, καθιστώντας τις μετακινήσεις πιο εύκολες.
- Η περιοχή γίνεται πιο ελκυστική και τα άτομα μπορούν να συνδυάσουν την εργασία τους με την ψυχαγωγία.

Καταστηματάρχες

- Αύξηση του κύκλου εργασιών με την επίσκεψη περισσότερων ανθρώπων.
- Αναγέννηση του εμπορικού κέντρου
- Ενίσχυση της αξίας των τοπικών επιχειρήσεων
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας του αστικού περιβάλλοντος, μέσω της αύξησης της ασφάλειας και της καθαριότητας.

Επισκέπτες

- Η περιοχή θα παρέχει μια μοναδική εμπειρία για τους επισκέπτες.
- Η πραγματοποίηση δραστηριοτήτων αγορών και ψυχαγωγίας.
- Η επίτευξη ευκολότερης και ασφαλέστερης πρόσβασης.
- Δυνατότητα περιήγησης στην πόλη χωρίς τη χρήση αυτοκινήτου.
- Πρόσβαση επισκεπτών με ειδικές ανάγκες.

Οικογένειες – Παιδιά

- Δυνατότητα ευκολότερης μετακίνησης.
- Πραγματοποίηση ασφαλέστερου περιβάλλοντος για βόλτες των γονέων με καρότσια.
- Διάθεση περισσότερου Δημόσιου χώρου τόσο για παιχνίδι όσο και για βόλτες.
- Ανάπτυξη ευκαιριών για την πραγματοποίηση εκπαιδευτικών περιπάτων.

Οι λόγοι υλοποίησης του έργου χωρίζονται στις παρακάτω κατηγορίες (Σκαγιάννης, 2011):

1. Τόσο το πλάτος όσο και το μήκος του δρόμους στην οδό Πανεπιστημίου είναι μεγάλο, έχοντας ως συνέπεια τη μη διευκόλυνση των επισκεπτών της περιοχής που συνιστά πόλο έλξης. Είναι αξιοσημείωτο, πως οι χρήσεις αναψυχής της εν λόγω περιοχής καθιστούν αναγκαία την εγγύτητα της μέσω της ανάπτυξης ομοειδών επιχειρήσεων. Μάλιστα, σε παραδοσιακά κέντρα πόλεων αυτό παρατηρείται συχνά για την επίτευξη αυτού του στόχου. Αναφορικά με την οδό Πανεπιστημίου ιδιαίτερα αποτρεπτικός λόγος καθίστανται οι μακρές όψεις των κτιρίων και δεν πρέπει να αλλοιωθούν με τις χρήσεις τους.

Ακόμη, η ορθά προγραμματιζόμενη χωροθέτηση σχετικά με τη διέλευση τόσο του τραμ όσο και των υπολοίπων MMM, που δυσκολεύει την άμεση επαφή ανάμεσα στις δύο πλευρές του δρόμου.

Υπό αυτό το πλαίσιο, η πιθανότητα ανάπτυξης ενδιάμεσων κατασκευών, οι οποίες υποχρεωτικά θα πρέπει να είναι εφήμερες, έχοντας χαρακτήρα αναψυχής είτε λιανεμπορίου, δε θα ήταν εφικτό να προσαρμοστεί στο χαρακτήρα της

περιοχής. Ειδικότερα, λόγω της συμβολικής αξίας των κτιρίων της οδού, υπάρχει ο κίνδυνος υποβάθμισής τους.

2. Σχετικά με τη διάσταση που αφορά τις συγκοινωνιακές ρυθμίσεις παρατηρείται πως το πλέγμα των αστικών οδών διαθέτει δενδροειδή χαρακτήρα και περιβάλλεται από μικρότερους δρόμους, οι οποίοι τροφοδοτούν τους μεγαλύτερους δρόμους, καταλήγοντας σε μεγάλες αρτηρίες του κέντρου της πόλης.

Αναφορικά με τις πεζοδρομήσεις, οι οποίες λαμβάνουν χώρα με σκοπό τη βελτίωση της ζωής των κατοίκων της περιοχής είναι σημαντικό να πραγματοποιούνται με σκοπό τη διασφάλιση της κυκλοφορίας των πεζών σε γειτονιές, την κίνηση των οχημάτων και την ησυχία. Ακόμη, η πεζοδρόμηση αποσκοπεί στην εξυπηρέτηση των ατόμων σε περιοχές λιανικού εμπορίου, αναπτύσσοντας ένα ασφαλές και συνάμα ευχάριστο περιβάλλον, για την αναψυχή και τις αγορές των πολιτών, βοηθώντας και τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στη περιοχή.

Επιπροσθέτως, μέσω των πεζοδρομήσεων μεταβάλλεται και βελτιώνεται η εικόνα των πόλης και αυξάνεται το αστικό πράσινο. Ωστόσο, πέρα από τα θετικά αποτελέσματα, υπάρχουν και αρνητικές συνέπειες. Ειδικότερα, μπορεί να επιβραδυνθεί η κίνηση στο κέντρο της πόλης.

Όπως αναφέρει ο Σκαγιάννης (2011, 166) σε σχετική μελέτη τους:

«Σύμφωνα με τα αποτελέσματα των κυκλοφοριακών αναλύσεων, μέρος της κυκλοφορίας θα διοχετευθεί περιμετρικά του κέντρου της Αθήνας και συγκεκριμένα στο δακτύλιο που σχηματίζουν οι οδοί Λ. Συγγρού, Καλλιρρόης, Αρδηττού, Λ. Βασιλέως Κωνσταντίνου, Λ. Αλεξάνδρας, Ιουλιανού, Δεληγιάννη, Λ. Κωνσταντινουπόλεως, Λ. Πειραιώς–Ιερά Οδός, Χαμοστέρνας–Παναγή Τσαλδάρη.

Οι συνθήκες κυκλοφορίας στις περιμετρικές οδούς είναι ήδη δυσμενείς, κάτι που οφείλεται αφενός στους αυξημένους φόρτους που οι οδοί αναλαμβάνουν ανά τμήματα αλλά και στα περιορισμένα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και στην προβληματική σηματορρύθμιση των περιμετρικών οδών. Συνεπώς, οποιαδήποτε επιπρόσθετη μετατόπιση της κυκλοφορίας στις περιμετρικές οδούς λόγω της παρέμβασης (όπως φαίνεται και από τις κυκλοφοριακές αναλύσεις που προηγήθηκαν) θα οδηγήσει σε ακόμη μεγαλύτερη κυκλοφοριακή και περιβαλλοντική επιβάρυνση των περιμετρικών οδών.

Ως εκ τούτου, είναι αναγκαία η αναβάθμιση του περιμετρικού δακτυλίου, για την ομαλότερη δυνατή διοχέτευση σημαντικού μέρους της διαμπερούς κυκλοφορίας εκτός του κέντρου της πόλης μετά την ολοκλήρωση της παρέμβασης. Ιδεατά, ένα σύνολο οδών με χαρακτηριστικά ελεύθερης λεωφόρου ή αναβαθμισμένης κεντρικής αρτηρίας με περιορισμένη σηματοδότηση θα ήταν απαραίτητο για τη ορθή λειτουργία των περιμετρικών οδών του κέντρου της Αθήνας και για την ικανοποιητική διοχέτευση της διαμπερούς και λοιπής κυκλοφορίας επί αυτών. Παρόλα αυτά, πρακτικοί και ουσιαστικοί λόγοι πολεοδομικού και αρχιτεκτονικού χαρακτήρα όπως η έλλειψη χώρου για την υλοποίηση ενός τέτοιου δακτυλίου, οι παρόδιες χρήσεις γης, η ανάγκη συνέχειας της πόλης εκατέρωθεν των περιμετρικών αυτών οδών (οι οποίες διέρχονται από έντονα πυκνοδομημένες αστικές περιοχές στο μεγαλύτερο μέρος τους) και η ύπαρξη κτηρίων σημαντικής αρχιτεκτονικής αξίας κατά μήκος αυτών των αξόνων δυσχεραίνουν επί της ουσίας την κατασκευή ενός αναβαθμισμένου κυκλοφοριακά δακτυλίου περιμετρικά του κέντρου, ενώ και το αντίστοιχο κόστος για την κατασκευή του εκτιμάται ότι θα είναι ιδιαίτερα υψηλό. Παρόλα αυτά, σε κάθε περίπτωση θα απαιτηθούν βελτιώσεις κατά μήκος των περιμετρικών οδών του κέντρου, στη σηματορρύθμιση, στις στρέφουσες κινήσεις, στην απαγόρευση της στάθμευσης και στην παροχή προτεραιότητας συγκεκριμένων κινήσεων ώστε αφενός να υποβοηθούνται οι κινήσεις κατά μήκος του δακτυλίου αλλά και να αποθαρρύνεται περαιτέρω η είσοδος οχημάτων στο κέντρο της πόλης».

3. Σχετικά με την κοινωνικοπολιτική διάσταση της πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου παρουσιάζει θετικές αλλά και αρνητικές πλευρές. Ειδικότερα, σε ότι αφορά στις θετικές πλευρές, αυτό το έργο προάγει την ανάπτυξη νέων θέσεων εργασίας.

Σε ότι αφορά στις αρνητικές πλευρές, η εστίαση στις χρήσεις απομακρύνεται από τα κτίρια της περιοχής και μετατοπίζεται στο οδόστρωμα, έχοντας ως συνέπεια την πιθανή ανάπτυξη παρεμπορίου και της παραβατικότητας όπως συμβαίνει σε κοντινές περιοχές με χαρακτηριστικό παράδειγμα την Ομόνοια.

Επίσης, το μεγαλύτερο πλεονέκτημα της περιοχής καθίσταται η συμβολική σημασία των κτιρίων που βρίσκονται σε αυτήν. Με αυτή την παρέμβαση αποδυναμώνεται η εν λόγω σημασία για να αντικατασταθεί από επιχειρήσεις εστίασης και μικρο- λιανεμπορίου.

4. Σχετικά με την οικονομική καθώς επίσης και την προγραμματική διάσταση, ο Σκαγιάννης (2011, 169) αναφέρει τα εξής:

«Λαμβάνοντας υπόψη τους χρόνους προκήρυξης και ανάθεσης των μελετών σύμφωνα με την υφιστάμενη νομοθεσία, θα απαιτηθούν 30 μήνες για την ολοκλήρωση των μελετών, το δε κόστος τους εκτιμάται στα 8.200.000€ ..., ενώ το κόστος της υλοποίησης των έργων προβλέπεται στα 136.000.000€».

Συνεπώς, το αρχικό εκτιμώμενο κόστος ήταν συνολικά 144.200.000€. Στο εν λόγω ποσό συγκαταλέγεται η ανάπτυξη της επέκτασης του τραμ έως την Πλατεία Αιγύπτου. Ακόμη, η ίδια μελέτη αναφέρει πως:

«ένα σύνολο οδών με χαρακτηριστικά ελεύθερης λεωφόρου ή αναβαθμισμένης κεντρικής αρτηρίας με περιορισμένη σηματοδότηση θα ήταν απαραίτητο για τη ορθή λειτουργία των περιμετρικών οδών του κέντρου της Αθήνας και για την ικανοποιητική διοχέτευση της διαμπερούς και λοιπής κυκλοφορίας επί αυτών» (Σκαγιάννης, 2011, 169),

Τέλος, συμπληρώνουν, πως οι βελτιώσεις στις περιμετρικές οδούς του κέντρου της πόλης, στη ρύθμιση μέσω σημάτων, στην απαγόρευση στάθμευσης αλλά και στην παροχή προτεραιότητας αποτελούν βασικά σημεία του έργου.

Έπονται, οι σχετικές τάσεις, οι οποίες καθίστανται διεθνείς και παρατηρούνται στα εξής φαινόμενα (Ρωμανός, 2013):

- Η εμπορευματική αξιοποίηση υπερτερεί σε σχέση με την κοινωνική αξιοποίηση.
- Η εμπορευματική αξιοποίηση κοινόχρηστου χώρου υπερισχύει σε σχέση με τη δημόσια με χαρακτηριστικό παράδειγμα τους κοινόχρηστους χώρους που υπάρχουν στα εμπορικά κέντρα.
- Η πιο ισχυρή χρήση εκδιώκει την πιο ήπια χρήση, όπως στην περίπτωση πεζοδρόμων όπου γίνεται χρήση του από αυτοκίνητα, εν αντιθέσει με τον στόχο τους.
- Ο δημόσιος χώρος μπορεί να ρυπαίνεται με τη λειτουργία του ιδιωτικού χώρου, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την επιβάρυνση λόγω του θερμικού φορτίου.
- Ο αφύλακτος δημόσιος χώρος αντικαθίσταται από τον ελεγχόμενο.

- Ο δωρεάν επισκέψιμος χώρος αντικαθίσταται από τον επισκέψιμο χώρο με πληρωμή.
- Ο χώρος ο οποίος καθίσταται επισκέψιμος μόνο κάποιες ώρες του εικοσιτετραώρου αντικαθιστά τον προσβάσιμο για όλο το 24ωρο χώρο.

Τόσο η έλλειψη πρασίνου όσο και η απουσία ελεύθερου χώρου, όπως επίσης και δημόσιου χώρου αναψυχής αλλά και στέγασης κοινωφελών υπηρεσιών καθιστά μεγάλο λειτουργικό ζήτημα του κέντρου της Αθήνας. Ακόμη, εξαιτίας της ανισοκατανομής του αποτελεί ταυτόχρονα και κοινωνικό πρόβλημα. Εντούτοις, δεν αποτελεί στοχευμένη λύση να προσπαθεί κανείς να επιλύσει κοινωνικά ζητήματα μέσω πολεοδομικών έργων.

Ωστόσο, στην Ελλάδα παρατηρείται η τάση τη δεκαετία του 1980 και τη δεκαετία του 1990 να εφαρμόζεται η ευκολότερη λύση, αντί της αποτελεσματικότερης. Εντός αυτού του πλαισίου, τα κοινωνικά προβλήματα δεν έχουν επιλυθεί για δεκαετίες, καθώς γίνονται έργα τα οποία δεν αποσκοπούν στην επίλυση των βασικών προβλημάτων, αλλά επιδιώκουν την επίτευξη άλλων στόχων (Ρωμανός, 2013).

Συχνό φαινόμενο φαίνεται να αποτελεί και το καμουφλάρισμα του κοινωνικού προβλήματος, όπου θεωρείται πως περιλαμβάνεται και η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου. Σύμφωνα με τον Ρωμανό (2013), η στρατηγική αποφόρτισης του κέντρου της Αθήνας από Ι.Χ., αποσκοπεί στην ενίσχυση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας με μια βιώσιμη λύση για το περιβάλλον, προστατεύοντας ταυτόχρονα τις οικονομικές δραστηριότητες της περιοχής.

Οι Πολλάλης και συν. (2013) αναφέρουν πως οι σκοποί εκπόνησης του έργου χωρίζονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Επίπεδο μετακινήσεων. Σχετικά με το επίπεδο των μετακινήσεων είναι αναγκαίο να λάβουν χώρα δράσεις που οδηγούν στην σημαντική μείωση των διαμπερών μετακινήσεων στο αθηναϊκό κέντρο αλλά και δράσεις διαχείρισης της κυκλοφορίας κατά τις ώρες αιχμής της ημέρας.
- Επίπεδο μέσων μεταφοράς. Σχετικά με το επίπεδο των μέσων μεταφοράς στόχος είναι να αυξηθεί η συνδεσιμότητα τόσο σε τοπικό όσο και σε υπερτοπικό επίπεδο και τίθεται το ζήτημα του αντίκτυπου μιας εναλλακτικής λύσης για την επίτευξη της μετακίνησης στην Αθήνα.

- Επίπεδο δικτύου. Σχετικά με το επίπεδο του δικτύου αποσκοπεί στην ενίσχυση της συνδεσιμότητας και την αύξηση των εναλλακτικών διαδρομών. Πιο συγκεκριμένα, η αλλαγή σε ότι αφορά στη λειτουργία των οδικών αξόνων του κέντρου της Αθήνας είναι απαραίτητο να γίνει σε συνδυασμό με την δημιουργία εναλλακτικών δικτύων τα οποία θα καλύπτουν τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής. Υπό αυτό το πλαίσιο αποσκοπείται η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων στην άμεση περιοχή εφαρμογής του έργου. Ωστόσο, υπάρχει ο κίνδυνος να χειροτερέψει η ποιότητα ζωής στην περιφέρεια εξαιτίας της αυξημένου κυκλοφοριακού φορτίου και κατ' επέκταση της αύξησης της θερμότητας.
- Επίπεδο κόμβων. Σχετικά με το επίπεδο των κόμβων ως στόχος έχει τεθεί η εξασφάλιση της διαθεσιμότητας κόμβων αλλά και της επιρροής τους. Ακόμη, το έργο έχει σκοπό την εξασφάλιση επιπλέον υποδομών υποστηρικτικού χαρακτήρα, όπως είναι παραδείγματος χάριν οι χώροι μετεπιβίβασης που παρέχουν τη δυνατότητα στάθμευσης περιμετρικά της περιοχής.

Πίνακας 2 – Στόχοι έργου ανά οργανωτικό επίπεδο

ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ	ΣΤΟΧΟΙ	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΚΡΙΤΗΡΙΩΝ
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ	<ul style="list-style-type: none"> • Μείωση αριθμού μετακινήσεων • Μείωση μήκους μετακινήσεων • Έλεγχος χρονικής κατανομής μετακινήσεων 	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΡΓΟΥ
ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	<ul style="list-style-type: none"> • Εξασφάλιση συνδεσιμότητας της πόλης σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο • Μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης • Μείωση αέριων ρύπων 	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΡΓΟΥ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ
ΔΙΚΤΥΑ	<ul style="list-style-type: none"> • Αύξηση συνδεσιμότητας και εναλλακτικών διαδρομών • Ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στη ζωή των κατοίκων/ επισκεπτών • Καταπολέμηση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας • Υποστήριξη φυσικών διεργασιών (ο κύκλος του νερού κ.λπ.) • Ελαχιστοποίηση των φυσικών πόρων που θα καταναλωθούν κατά την κατασκευή και λειτουργία του Έργου • Συνέργεια με δίκτυα άλλων υποδομών 	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΡΓΟΥ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ ΦΥΣΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ
ΚΟΜΒΟΙ	<ul style="list-style-type: none"> • Εξασφάλιση διαθεσιμότητας κόμβων και επιρροής τους • Ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στη ζωή των κατοίκων/ επισκεπτών • Καταπολέμηση του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας • Υποστήριξη φυσικών διεργασιών (ο κύκλος του νερού κ.λπ.) • Ελαχιστοποίηση των φυσικών πόρων που θα καταναλωθούν κατά την κατασκευή και λειτουργία του Έργου • Συνέργεια με δίκτυα άλλων υποδομών 	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΕΡΓΟΥ ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ ΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ ΦΥΣΙΚΟΣ ΚΟΣΜΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΦΥΣΙΚΩΝ ΠΟΡΩΝ ΣΥΝΕΡΓΕΙΕΣ

Πηγή: <https://docplayer.gr/32542457-Aeihoros-keimena-poleodomias-horotaxias-kai-anaptyxis.html>

2.4 Περιγραφή του Rethink Athens Project

Προκειμένου να αναγνωριστούν όλα τα ζητήματα τα οποία συνυφαίνονται με την παρέμβαση σε επίπεδο πόλης αλλά και σε επίπεδο κυκλοφορίας, το Μάιο του έτους 2010, έγινε ανάθεση από το ΥΠΕΚΑ προς το ΕΜΠ της υλοποίησης ερευνητικού προγράμματος με τίτλο “Διερεύνηση της δυνατότητας αποκλειστικής χρήσης της Λεωφ. Πανεπιστημίου από τη δημόσια συγκοινωνία - τον πεζό και τον ποδηλάτη”, έπειτα από Προγραμματική Σύμβαση που ανήλθε στα 286.000 ευρώ από χρηματοδότηση του ΕΤΕΡΠΣ (σήμερα Πράσινο Ταμείο), θέτοντας ως επιστημονικό υπεύθυνο τον καθηγητή Μ. Καρλαύτη. Η συγκεκριμένη εργασία περατώθηκε με προτεραιότητα, ενώ τα αποτελέσματά της εργασίας επιβεβαίωσαν πως υπάρχει δυνατότητα εφαρμογής του εν λόγω εγχειρήματος (Rethink Athens.org).

Λίγους μήνες αργότερα και πιο συγκεκριμένα τον Αύγουστο του έτους 2010 υλοποιήθηκε η δεύτερη Προγραμματική Σύμβαση εφαρμογής του ερευνητικού προγράμματος με το ΕΜΠ, αγγίζοντας τα 196.000 ευρώ, με σκοπό τόσο τη διερεύνηση όσο και την αξιολόγηση της ισχύουσας προβληματικής κατάστασης στο κέντρο της Αθήνας. Ακόμη, στη χρηματοδότηση συνέβαλε και το Πράσινο Ταμείο.

Επίσης, είναι σημαντικό να γίνει αναφορά στο πρόγραμμα «Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνα και Πειραιά», έχοντας ως επιστημονικό υπεύθυνο τον καθηγητή Π. Τουρνηκιώτη, ο οποίος προσδιόρισε το πλαίσιο για τον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό. Πρόκειται για ένα από τα πληρέστερα και πλουσιότερα πονήματα του είδους του και αποτελεί πολύτιμη σύγχρονη καταγραφή πολλών θεμάτων του κεντρικού μητροπολιτικού χώρου (Rethink Athens.org).

Το αρχιτεκτονικό γραφείο OKRA σε συνεργασία με το Mixst urbanism και το Wageningen University, έπειτα από σχετικό διαγωνισμό ανέλαβαν το έργο Rethink Athens που αφορά την αναμόρφωση του κέντρου της Αθήνας σε ένα σύγχρονο μητροπολιτικό κέντρο. Το εν λόγω έργο αναμένεται να συμβάλει σημαντικά στην αλλαγή της Αθήνας και να βελτιώσει το περιβάλλον της πόλης, ενεργοποιώντας την περιοχή οικονομικά. Επίσης, η ομάδα υποστηρίχθηκε και από τους Έλληνες Αρχιτέκτονες του Studio 75 και του Werner Sobek Green Technologies.

Εικόνα 22 - Φύτευση πράσινου στο σχέδιο της παρέμβασης



Πηγή: <https://www.archdaily.com/338001/re-think-athens-winning-proposal-okra>

Κατά τη φάση εκτέλεσης υπάρχει μια διεθνής και ελληνική συνεργασία, όπου οι Έλληνες αρχιτέκτονες από το Studio75 και οι Έλληνες μηχανικοί θα συμμετάσχουν στην πρόοδο της επιτυχημένης συμμετοχής του διαγωνισμού σε ένα εγκεκριμένο σχέδιο που μπορεί να υλοποιηθεί μέσω ευρωπαϊκής χρηματοδότησης.

Εικόνα 23 - Αναμόρφωση οδού Πανεπιστημίου

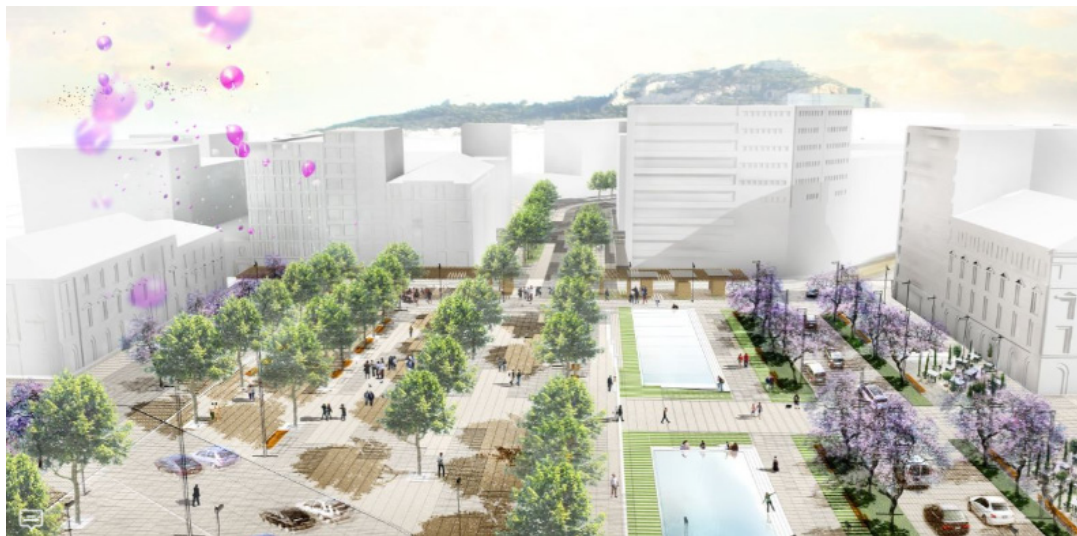


Πηγή: <https://www.archdaily.com/338001/re-think-athens-winning-proposal-okra>

Στόχος του έργου είναι η ανάπτυξη πεζόδρομου, μειώνοντας την κίνηση των αυτοκινήτων μέσω της αξιοποίησης του τραμ, σε αυτήν την περιοχή και να μετατραπεί σε

μα ζωντανή, πράσινη και προσβάσιμη κεντρική περιοχή. Για να επιτευχθεί αυτό δόθηκε έμφαση σε σύγχρονες ιδέες σχετικά με τον έλεγχο του κλίματος, τη μείωση της κίνησης των οχημάτων αλλά και τον προγραμματισμό του δημόσιου χώρου και τη σύνδεση της περιοχής με τις παρακείμενες περιοχές και λειτουργώντας ως καταλύτης για ολόκληρη την πόλη. Επιπροσθέτως, βασικός στόχος του έργου είναι να επιτευχθεί η μείωση της θερμότητας της δημόσιας σφαίρας, η οποία έχει αποτελέσει σημαντικό ζήτημα προς επίλυση σε ευρωπαϊκές πόλεις.

Εικόνα 24 - Αναμόρφωση περιοχής παρέμβασης



Πηγή: <https://www.archdaily.com/338001/re-think-athens-winning-proposal-okra>

Βάσει του σχεδιασμού το έργο εστιάζει στη διαμόρφωση του κέντρου της πόλης σ' ένα πράσινο δίκτυο και η οδός πανεπιστημίου θα αποτελεί την κεντρική πράσινη σπονδυλική στήλη, παρέχοντας σκιά και καταφύγιο. Μια πράσινη στρατηγική για την Αθήνα συνδυάζεται με μια στρατηγική για τα ύδατα, καθώς μια καλή κατάσταση φύτευσης είναι ζωτικής σημασίας για να συμβάλει στη μείωση της θερμότητας. Η σύλληψη του νερού της βροχής σε υπόγειες λεκάνες, πάνω σε στέγες ή αλλού βοηθά στη διατήρηση του νερού στην περιοχή.

Το πράσινο πλαίσιο θα αντιμετωπιστεί ως ένα συνεκτικό δίκτυο δημόσιου κόσμου προς όλες τις κατευθύνσεις και θα συνδέει τις γειτονικές περιοχές, έχοντας το αποκορύφωμα του στην οδό Πανεπιστημίου. Η αποκατάσταση των διασταυρούμενων δρόμων δημιουργεί συνέχεια στην εμπειρία περιπάτου.

Εικόνα 25 - Φύτευση πράσινου και αποθήκευση βρόχινου νερού



Πηγή: : <https://www.archdaily.com/338001/re-think-athens-winning-proposal-okra>

Ακόμη, ο σχεδιασμός έχει τους εξής χαρακτηριστικούς χώρους:

- Η Πλατεία Ομονοίας και η Πλατεία Δικαιοσύνης γίνονται πράσινες αστικές πλατείες, με εξέχοντα καταπράσινα στοιχεία.
- Στη μέση της οδού Πανεπιστημίου να υπάρχει ένα πράσινο σύνολο που συνδέει το πανεπιστήμιο με ένα αστικό πάρκο.

Εικόνα 26 - Αναμορφωμένη περιοχή παρέμβασης



Πηγή: <https://www.archdaily.com/338001/re-think-athens-winning-proposal-okra>

Υπό αυτό το πλαίσιο, η οδός Πανεπιστημίου μεταβάλλεται από «δρόμο» σε «λεωφόρο», με διαδραστικό διακοσμητικό φως κατά τις νυχτερινές ώρες.

Εικόνα 27 - Σχέδιο παρέμβασης



Πηγή: <https://www.archdaily.com/338001/re-think-athens-winning-proposal-okra>

Εικόνα 28 - Σχέδιο παρέμβασης



Πηγή: <https://www.archdaily.com/338001/re-think-athens-winning-proposal-okra>

Η λεπτομέρεια του έργου είναι πολύ προσεκτική για να μετατρέψει την οδό Πανεπιστημίου και τα περίχωρά σε χώρο υπογραφής και φιλόξενο χώρο για όλους. Είναι σημαντικό να εφαρμοστούν πράσινοι δημόσιοι χώροι που συνδέονται με το αστικό δίκτυο της δημόσιας σφαίρας, να διατηρηθεί και να βελτιωθεί αυτός ο χώρος εντός της πόλης, αποτελώντας πολύτιμο αγαθό.

Σχετικά με τους κυκλοφοριακούς στόχους του έργου, εστιάζει στην κυκλοφοριακή μείωση μέσω της αποφόρτισης του κέντρου της Αθήνας από τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης και συνάμα την επίτευξη της βέλτιστης εξυπηρέτησης από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και τη διευκόλυνση των πεζών της οδού Πανεπιστημίου και των τριγύρω δρόμων. Υπό αυτό το πλαίσιο ενθαρρύνθηκαν οι διαμπερείς μετακινήσεις, αποφεύγοντας το κέντρο της πόλης, αποφεύγουν την κεντρική περιοχή της Αθήνας.

Το έργο αποσκοπεί στα παρακάτω σε ότι αφορά την τελική κυκλοφοριακή ρύθμιση:

- Στη διαμόρφωση της οδού Πανεπιστημίου έως την πλατεία Ομονοίας καθώς επίσης και την Πατησίων ώστε να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τους πεζούς και τους ποδηλάτες και να γίνεται επίγεια χρήση από συγκεκριμένα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.
- Στην αλλαγή κατεύθυνσης κυκλοφορίας των οχημάτων στον οδικό άξονα Χαλκοκονδύλη- Ακαδημίας.
- Στην αλλαγή οδικής κατεύθυνσης της οδού Μάρνη, έχοντας ως μοναδική κατεύθυνση την πλ. Καραϊσκάκη. Επίσης, διαμορφώνεται σε δρόμο διπλής κατεύθυνσης το τμήμα που βρίσκεται μεταξύ της 3ης Σεπτεμβρίου της και Πατησίων.
- Στην επέκταση της πλατείας Ομονοίας, καταργώντας το οδικό τμήμα που συνδέει την Πανεπιστημίου και την 3ης Σεπτεμβρίου.
- Στην αλλαγή κατεύθυνσης κυκλοφορίας οχημάτων της οδού Αγ. Κωνσταντίνου τόσο από 3ης Σεπτεμβρίου έως την πλ. Καραϊσκάκη, όσο και από τη Σωκράτους στο τμήμα που βρίσκεται ανάμεσα στην Αγ. Κωνσταντίνου και την Πειραιώς.
- Στην κατάργηση της λεωφορειολωρίδας η οποία είναι αντίθετης ροής στην οδό Βασ. Αμαλίας και στη μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας που βρίσκονται στον συγκεκριμένο άξονα από τη Φιλελλήνων έως τη Βασ. Σοφίας.

- Στην κατάργηση της κατεύθυνσης που υπάρχει από τη Βασ. Σοφίας προς την οδό Πανεπιστημίου στο τμήμα από την Ακαδημίας έως την Πανεπιστημίου.

Σε ότι αφορά το τραμ, αποτελεί ένα μέσο εξυπηρέτησης των πολιτών και χρησιμοποιείται σε πολλά σύγχρονα κέντρα. Στην Αθήνα το τραμ θα κινείται από το Σύνταγμα μέχρι το Αρχαιολογικό Μουσείο και βρίσκεται σε πλήρη συνέχεια με το δίκτυο των πεζών. Επίσης, διαθέτει εξελιγμένη αντικραδαστική προστασία, απουσία εναέριας εγκατάστασης ηλεκτροδότησης, απελευθερώνοντας το αστικό τοπίο από άποψη οπτική. Αναφορικά με το μήκος της γραμμής που κάνει το δρομολόγιο από το Σύνταγμα μέχρι την πλατεία Αιγύπτου πρόκειται να ανέρχεται στα 2,2 χλμ., περιλαμβάνοντας κατ' ελάχιστο 4 καινούργιες στάσεις. Ενώ, στο μέλλον αναμένεται η γραμμή να φτάνει και μέχρι τα Άνω Πατήσια. Αξίζει να σημειωθεί, πως οι μελέτες για την εν λόγω επέκταση χρηματοδοτούνται απ' το ίδρυμα Ωνάση.

Προκειμένου να καταστεί ευκολότερη η πρόσβαση στο κέντρο της πόλης, προβλέπεται να λειτουργήσουν δύο βρόγχοι κυκλοφορίας/αναστροφής προς χρήση από τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης καθώς επίσης και για τα αστικά λεωφορεία και τρόλεϊ τα οποία κατευθύνονται από Εδουάρδου Λω-Σίνα και κάθοδο από την οδό Ομήρου.

Υπό αυτό το πλαίσιο, τα δρομολόγια του τραμ που ξεκινούν προελεύσεις από βόρεια, δυτικά και ανατολικά δεν επηρεάζονται σημαντικά. Ωστόσο, επηρεάζονται δρομολόγια τα οποία εξυπηρετούνται μέσω της οδού Πατησίων καθώς επίσης και δρομολόγια από νότια μέσω των οδών Συγγρού-Αμαλίας.

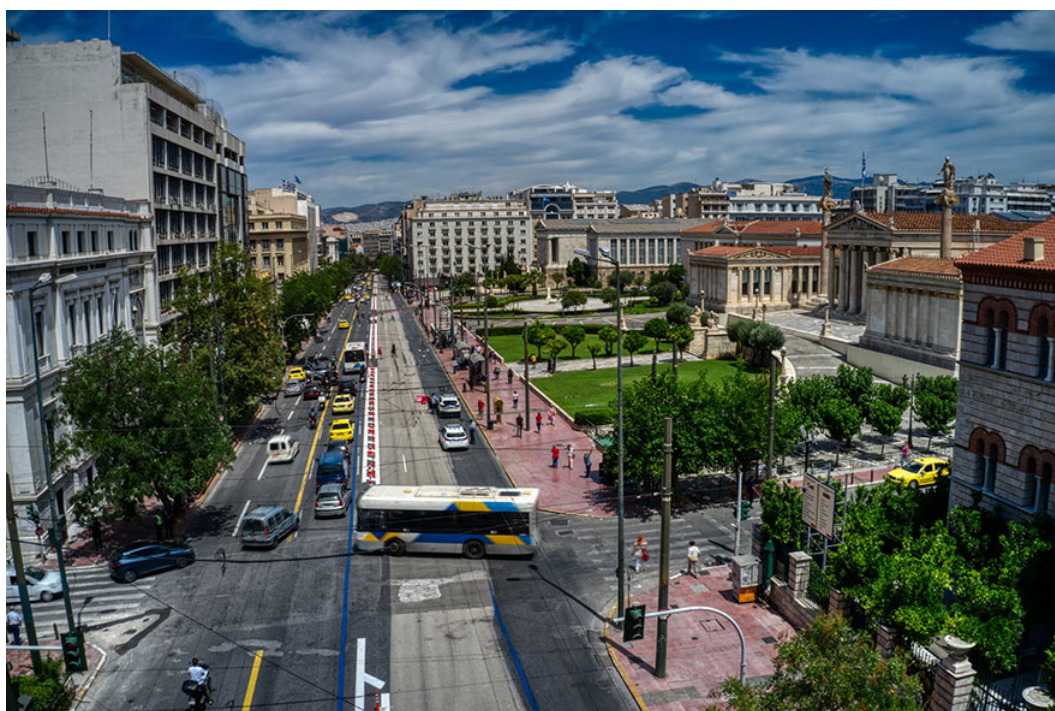
Σχετικά με τον αστικό χώρο της οδού Πανεπιστημίου έχει ως χαρακτηριστικό σημείο της τη μικτή χρήση, και από αυτήν διέρχεται το τραμ το οποίο ξεκινά από την Αμαλίας και φτάνει μέχρι την οδό Πατησίων. Επιπλέον, περιλαμβάνει ειδικές διαδρομές ταξί με σκοπό την εξυπηρέτηση ξενοδοχείων αλλά και επισκεπτών. Ταυτόχρονα διαθέτει διάδρομο εξυπηρέτησης τουριστικών λεωφορείων όπως επίσης και άλλων οχημάτων τροφοδοσίας. Η οδός Πανεπιστημίου διαθέτει ποδηλατόδρομο, ο οποίος υπάγεται στο αντίστοιχο μητροπολιτικό δίκτυο.

Σε ότι αφορά το κόστος του συγκεκριμένου έργου, όπως ανέφερε σε σχετική συνέντευξη του ο Γενικός Γραμματέας Δημοσίων Έργων, Στράτος Σιμόπουλος στο Αθηναϊκό-Μακεδονικό Πρακτορείο Ειδήσεων, αγγίζει τα 105 εκατ. Ευρώ με χρηματο-

δότηση τόσο από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη (ΕΠΠΕΡΑΑ) όσο και από το ΠΕΠ Αττικής.

Από τις προαναφερθείσες παρεμβάσεις, οι πρώτες έλαβαν χώρα στις 14 Ιουνίου του έτους 2020. Ειδικότερα, μειώθηκαν οι λωρίδες κυκλοφορίας και κατά συνέπεια περιορίστηκε ο διαθέσιμος χώρος για την κίνηση των αυτοκινήτων. Αυτό είχε ως συνέπεια την πρόκληση μπουτιλιαρίσματος και την εκδήλωση παραπόνων από τους οδηγούς των ΙΧ. Σε σχετικό μήνυμα του ο δήμαρχος της πόλης Κ. Μπακογιάννης αναφέρει χαρακτηριστικά «εδώ και περίπου 35 χρόνια το συζητάμε, ήρθε η ώρα να το κάνουμε [...]κάθε αρχή είναι δύσκολη, αλλά ποιος θα μπορούσε σήμερα να φανταστεί αλλιώς τη Δ. Αρεοπαγίτου, την Απ. Παύλου ή την Ερμού;», ζητώντας από τους πολίτες κατανόηση και υπομονή.

Εικόνα 29 - Πρώτες παρεμβάσεις στην οδό Πανεπιστημίου



Πηγή: https://www.athensvoice.gr/greece/655842_megalos-peripatos-tis-athinas-i-panepistimiou-aposila-se-7-eikones

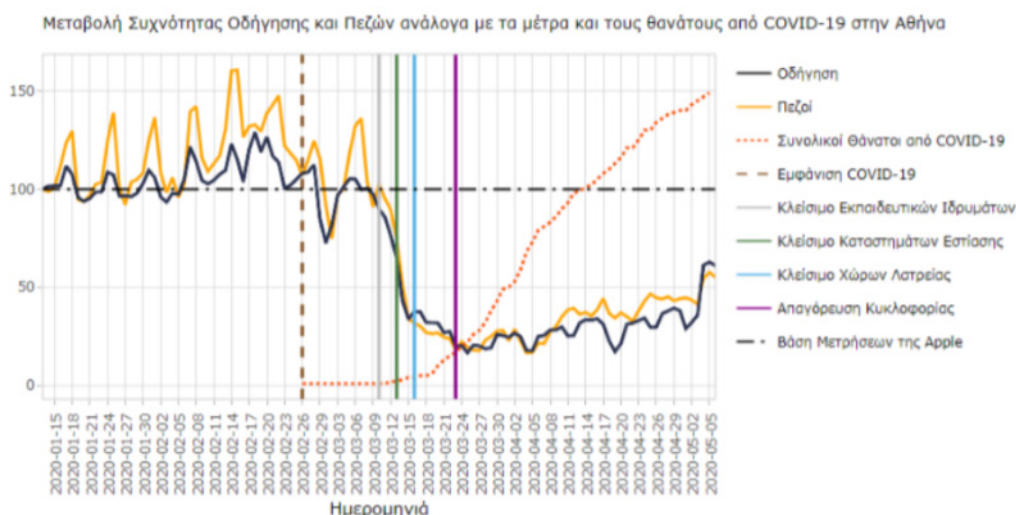
Την τρέχουσα περίοδο της υγειονομικής κρίσης παρατηρήθηκαν τα παρακάτω (Δήμος Αθηναίων, 2021):

- Σημειώθηκε σημαντική μείωση της ζήτησης μετακινήσεων.

- Από το Δήμο Αθηναίων έχει εκδηλωθεί ένα προχωρημένο επίπεδο ωριμότητας μέσω επεμβάσεων στην κινητικότητα εντός του κέντρου της πόλης.
- Η αποφόρτιση του κυκλοφοριακού δικτύου από τα ΙΧ μπορεί να αποτελέσει μια ευκαιρία ώστε να γίνουν πιλοτικές επεμβάσεις.

Είναι αξιοσημείωτο πως παρατηρήθηκε μείωση κατά 46.26% σε ότι αφορά στη συχνότητα οδήγησης καθώς επίσης και μείωση κατά 42.54% της συχνότητας πεζών το μήνα Μάρτιο του 2020 συγκριτικά με το Φεβρουάριο. Τα αντίστοιχα ποσά για το μήνα Απρίλιο σε σχέση με το Φεβρουάριο είναι ακόμη πιο υψηλά, παρουσιάζοντας μείωση 72.18% και 72.18% (Γράφημα 1).

Γράφημα 1 – Συχνότητα οδήγησης και πεζών (Ιανουάριος – Μάιος 2020)



Πηγή: <http://megalosperipatos.cityofathens.gr/files/meleti.pdf>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Κριτική

Σύμφωνα με τον Dalakoglou (2014) οι έμποροι που δραστηριοποιούνται στο κέντρο της Αθήνας διαμαρτύρονται για τις διαδηλώσεις που πραγματοποιούνται στην περιοχή καθώς έχουν συμβάλει στην εμπορική αποτυχία των επιχειρήσεων τους. Επίσης, η κρίση του 2008 που οδήγησε σε αύξηση των διαδηλώσεων συνέβαλε στη δυσaréσκεια των εμπόρων, οι οποίοι βλέπουν την κίνηση της αγοράς να περιορίζεται λόγω των επεισοδίων και του αποκλεισμού των δρόμων του κέντρου της Αθήνας. Ο ίδιος θεωρεί, πως το κέντρο της πόλης, σε αντίθεση με όσα πιστεύουν οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων του «Rethink Athens», δεν ευνοεί εμπορικές δραστηριότητες.

Επιπροσθέτως, το ακαδημαϊκό άσυλο θεωρείται πως είναι ένας από τους κύριους λόγους για τους οποίους η οδός Πανεπιστημίου έχει αναδειχθεί ως μέρος πραγματοποίησης πορειών διαμαρτυρίας και τα κτίρια του πανεπιστημίου αποτελούν, συχνά, μέρος διαφυγής διαδηλωτών.

Σύμφωνα με τον Σκαγιάννη (2011), ο χαρακτηρισμός που προσδίδεται στην οδό Πανεπιστημίου ως διαμπερές μέρος καθίσταται σχετικός, βάσει του πως εννοεί κανείς την πόλη καθώς επίσης και το κέντρο αυτής. Παραδείγματος χάριν, σε μια πόλη-μητροπολιτική περιοχή που έχει 4 εκατομμύρια κατοίκους, η διαμπερής κίνηση δεν υφίσταται ως έννοια γενικότερα, παρά μόνον αναφορικά με το κέντρο της πόλης.

Δεδομένου το γεγονός, πως το κέντρο της ελληνικής πρωτεύουσας καθίσταται εκτεταμένο, μπορεί κανείς να υποθέσει πως ελάχιστοι είναι οι διερχόμενοι από την Πανεπιστημίου με σκοπό την διαμπερή κίνηση μέχρι το κέντρο, κυρίως τις ώρες αιχμής της ημέρας, αλλά περισσότερο οι μετακινήσεις τους αποσκοπούν στη μετάβαση σε κάποια περιοχή του ευρύτερου κέντρου της Αθήνας.

Συνεπώς, το επιχείρημα πως παύει η διαμπερής κίνηση δεν υφίσταται κατά τον ίδιο. Τονίζει, πως περιορίζεται περισσότερο η προσβασιμότητα στο κέντρο της Αθήνας και οι περιφερειακοί δρόμοι της πόλης επιφορτίζονται περισσότερο, φορτώνονται με υπερβολική κυκλοφορία, ελλείπει άλλων υποδομών, φέροντας αντίστοιχες περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Επίσης, αναμένεται σημαντική αύξηση της κίνησης στην οδό Αμαλίας και στην Αλεξάνδρας. Αναφορικά με την ευρύτερη περιοχή της οδού Πανεπιστημίου, το πιθανότερο είναι να αυξηθούν οι ρύποι και να υπάρξει μια αρνητική αισθητική στην περιοχή. Ακόμη, σημειώνει πως δεν υφίσταται πρόβλημα ροής των πεζών στην Πανεπιστημίου, ως αιτία υλοποίησης του έργου. Κατά τον ίδιο η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου δεν καθίσταται κοινωνικά χρήσιμη παρέμβαση για την πλειοψηφία των πολιτών, τονίζοντας πως ενδέχεται να αυξήσει τόσο την κοινωνική όσο και τη γεωγραφική αδικία στην Αθήνα.

Επιπροσθέτως, στην κριτική του αναφέρει χαρακτηριστικά ως προς το οικονομικό κόστος (Σκαγιάννης, 2011, 169): «Είναι εύλογο λοιπόν να υποθέσει κανείς πως τα 144,2 εκ. αντιστοιχούν στις απλές βελτιωτικές ρυθμίσεις (και στο τραμ φυσικά), και όχι στις πραγματικά απαιτούμενες ρυθμίσεις. Δεν μπορεί βέβαια κανείς να εξάγει ασφαλές συμπέρασμα ως προς το τελικό κόστος, δεδομένου ότι οι δεν είναι γνωστό εάν οι εκπτώσεις των εργολάβων θα είναι μεγαλύτερες ή όχι από τις τυχόν νόμιμες υπερβάσεις. Είναι επίσης προφανές πως κατά τη διάρκεια της κατασκευής που θα διαρκέσει αρκετά, θα διαταραχθεί σοβαρά η αγοραστική κίνηση επί της οδού» Μάλιστα, θεωρεί πως αυτή η δαπάνη καθίσταται σκόπιμη προκειμένου να αποφέρει θέσεις εργασίας σε πολίτες της περιοχής, έχοντας οικονομικά και κοινωνικά οφέλη.

Ο Ρωμανός (2013) αναφέρει πως η πολεοδομική επιχείρηση για την αναζωογόνηση της Αθήνας καθιστά αναγκαίο τον ριζικό εκσυγχρονισμό με ουσιαστικές αναπλάσεις και όχι επιφανειακές παρεμβάσεις, όπως είναι η πεζοδρόμηση, η τοποθέτηση γλαστρών, οι οποίες καμουφλάρουν τις άσχημες συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων της Αθήνας.

Ο ίδιος αναφέρει χαρακτηριστικά στην κριτική του *«Λες και κάθε υγιής προβληματισμός γύρω από τη λειτουργική και κοινωνική διάσταση της πολεοδομίας εξέλιπε και όσοι συμμετέχουν στο δημόσιο διάλογο μιλούν για την αισθητική και την εικόνα της πόλης. Αυτός ο κυριολεκτικά ευτελής στόχος απέμεινε άραγε μόνο στη φαρέτρα του*

ευρωπαϊκού κινήματος υπέρ της βιώσιμης πόλης και της αειφόρου οικιστικής ανάπτυξης; Αυτό που άλλοτε λέγαμε “έργα βιτρίνας”» (Ρωμανός, 2013, 175).

Καταλήγει στο συμπέρασμα, πως πρέπει να υπάρξει μια γενική βελτίωση σε ότι αφορά στις συνθήκες ζωής των κατοίκων στο κέντρο της πόλης, καθώς η ανάγκη είναι κατά κύριο λόγο κοινωνική και οικονομική και όχι αισθητική. Μια τέτοια αναμόρφωση μπορεί να φέρει θετική επίδραση στην ελκυστικότητα της Αθήνας προς Έλληνες και ξένους επενδυτές.

Βάσει της κριτικής των Πολλάλης και συν. (2013), από κυκλοφοριακής άποψης, οι συνέπειες του εν λόγω έργου, θα επηρεάσουν όλο το Λεκανοπέδιο Αττικής. Οι ίδιοι υποστηρίζουν, πως η συμφόρηση θα αυξηθεί, όπως επίσης θα σημειωθεί αύξηση και στους ατμοσφαιρικούς ρύπους έχοντας αρνητική επίδραση στην υγεία των πολιτών. Τονίζουν, πως η επίδραση δεν περιορίζεται αποκλειστικά σε όσα άτομα που μετακινούνται από και προς το κέντρο της πόλης. Αντιθέτως, επηρεάζονται και όσα άτομα ζουν στο κέντρο.

Εκτός των περιβαλλοντικών επιπτώσεων του έργου, είναι σημαντικό να δοθεί έμφαση και στη μελέτη των κοινωνικών καθώς επίσης και των οικονομικών επιπτώσεων σε ολόκληρη της Αθήνα. Στην εν λόγω κριτική αναφέρεται χαρακτηριστικά πως « [...] η πεζοδρόμηση θα μπορούσε να φτάσει μόνο μέχρι την Τριλογία, ενώνοντας τα σημαντικότερα από τα κτίρια και τις χρήσεις πολιτισμού της οδού Πανεπιστημίου, να επιτρέπεται ήπια κίνηση αυτοκινήτων, ή να επιτρέπεται μόνο τις ώρες της ημέρας που η κίνηση θα είναι αισθητά περιορισμένη» (Πολλάλης και συν., 2013, 191).

Η συγκεκριμένη προσέγγιση είναι πιθανό να λειτουργούσε ακόμα και δοκιμαστικά για να γίνει σταδιακά η μετάβαση όχι μόνο για τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής παρέμβασης, αλλά και τους επισκέπτες. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα υπήρχε ο απαιτούμενος χρόνος προκειμένου να γίνει δοκιμή των υποθέσεων του σχεδιασμού και να κριθεί αναγκαίο να πραγματοποιηθούν βελτιώσεις στη συνέχεια.

Ο Σουλιώτης (2013) σημειώνει στην κριτική του, πως στην παρουσίαση της πρότασης της παρέμβασης έγινε αναφορά στην ανάπτυξη μιας περιοχής που θα χαρακτηρίζεται για την προσβασιμότητα και τη βιωσιμότητά της, ενώ ταυτόχρονα θα είναι και δραστήρια. Ωστόσο, στο σχεδιασμό δεν συγκαταλέγονται οικονομικές δραστηριότητες αλλά ούτε και κοινωνικές ομάδες και δεν περιλαμβάνει παρεμβάσεις ούτε στον παραγωγικό ούτε και στον κοινωνικό ιστό της Αθήνας.

Αναφερόμενος στις συγκεκριμένες παρεμβάσεις σημειώνει, πως θα εστίαζαν όχι μόνο στον φυσικό σχεδιασμό αλλά και στην ανάδειξη της μνημειακότητας της Αθήνας, φέροντας θετικές επιδράσεις στην ποιότητα τόσο του αστικού τοπίου όσο και περιβάλλοντος. Εντούτοις, ο σχεδιασμός αυτός καθαυτός δεν περιλάμβανε με άμεσο τρόπο ούτε οικονομικές δραστηριότητες ούτε και κοινωνικές ομάδες.

Η Βαρελίδου (2015) στο πλαίσιο σχετικής μελέτης, εξετάζει τα αποτελέσματα παλαιότερων αναπλάσεων της Αθήνας, ώστε να εκτιμήσει τα αποτελέσματα που μπορεί να φέρει η ανάπλαση της οδού Πανεπιστημίου. Η ίδια παρατήρησε, πως επικρατεί μια τάση μετατροπής του κέντρου σε «διασκεδαστήριο» που έχει ως συνέπεια την ηχορύπανση, καθώς επίσης και περιβαλλοντικά αλλά και κυκλοφοριακά προβλήματα. Επιπροσθέτως, η ίδια παρατηρεί πως η αυξημένη αναψυχή επιδρά αρνητικά στις παραγωγικές δραστηριότητες, όπως στην περίπτωση της ανάπλασης της περιοχής του Ψυρρή, τονίζοντας πως πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη τα ανωτέρω στην περίπτωση του Rethink Athens project, ώστε να μην υπάρξει αρνητική επίδραση στα χαμηλά κοινωνικά στρώματα και να μην επιδεινωθεί η κατάσταση στην περιοχή παρέμβασης, παραμένοντας άλυτα τα προβλήματα που υπάρχουν.

Οι Κονταργύρης και Βεντουράκης (2013) προέβησαν σε μια εναλλακτική πρόταση ως καλύτερη από την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου. Ειδικότερα, αναφέρουν πως η πεζοδρόμηση Σταδίου–Φιλελλήνων έχει περισσότερα πλεονεκτήματα, τα οποία είναι τα εξής:

- Η επαφή μεταξύ του άξονα Σταδίου–Φιλελλήνων και του Εμπορικού Τριγώνου και την Πλάκα όπως επίσης και η διαμόρφωση της περιπατητικής διαδρομής “Σταδίου–Ερμού–Αιόλου” προάγουν την εξασφάλιση μίας εκτεταμένης περιοχής για τους πεζούς. Η εν λόγω περιοχή συνδυαστικά με την περιοχή του Συντάγματος και την περιοχή της Ομόνοιας, θα υπάγεται στο πυκνότερο δίκτυο πεζοδρομήσεων της Αθήνας. Αντιθέτως η πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου θα οδηγήσει σε απομόνωση από τον ευρύτερο πολεοδομικό δίκτυο και την υπερφόρτωση της οδού Ακαδημίας και της οδού Σταδίου.
- Η υλοποίηση της προτεινόμενης παρέμβασης δεν καθιστά αναγκαία την πραγματοποίηση κάποιας επιπλέον αλλαγής κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Αντιθέτως, η πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου φέρει αλλαγές και προκαλεί αναστάτωση στην κυκλοφορία ολόκληρου του κέντρου της Αθήνας. Ακόμη, αυτή η

εναλλακτική πρόταση φέρει το πλεονέκτημα πως η κύρια κυκλοφοριακή ζώνη τροχοφόρων, στην οποία συγκαταλέγεται τόσο η Ακαδημία όσο και η Πανεπιστημίου, δεν θα εντάσσεται στην περιοχή του έργου και θα λειτουργεί κανονικά.

Εικόνα 30 - Εναλλακτική πρόταση των Κονταργύρη και Βεντουράκη (2013)



Πηγή: <https://docplayer.gr/32542457-Aeihoros-keimena-poleodomias-horotaxias-kai-anaptyxis.html>

Εικόνα 31 - Εναλλακτική πρόταση των Κονταργύρη και Βεντουράκη (2013)



Πηγή: <https://docplayer.gr/32542457-Aeihoros-keimena-poleodomias-horotaxias-kai-anaptyxis.html>

- Η συνέχιση της ισχύος των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων του Κέντρου παρέχει τη δυνατότητα εφαρμογής μιας δοκιμαστικής παρέμβασης πεζοδρόμησης της οδού

Σταδίου. Κάτι τέτοιο είναι ανέφικτο στην περίπτωση της πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου. Μάλιστα, οι ίδιοι τονίζουν τη σπουδαιότητα της δοκιμαστικής πεζοδρόμησης σαν εργαλείο με σκοπό τη διερεύνηση των κυκλοφοριακών επιπτώσεων που μπορεί να φέρει και να λειτουργήσει καταλυτικά στην προοδευτική εφαρμογή και λειτουργία της. Αναλυτικότερα, μπορεί να συμβάλει στην προσέλκυση αλλά και ανάπτυξη των επιθυμητών δραστηριοτήτων στην περιοχή παρέμβασης με μικρό προϋπολογισμό.

Βάσει της κριτικής τους, η πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου δεν συνιστά τη μόνη λύση πεζοδρόμησης του κέντρου της πρωτεύουσας και θα πρέπει να μελετηθεί και η προαναφερθείσα περίπτωση πεζοδρόμησης.

Συμπεράσματα – Συζήτηση

Η ανωτέρω ανάλυση που υλοποιήθηκε στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας αφορά τη μελέτη της παρέμβασης Rethinking Project Athens. Πρόκειται για ένα πρόσφατο έργο το οποίο αφορά την αναμόρφωση του κέντρου της Αθήνας, ώστε να συμβαδίζει με τις Ευρωπαϊκές αρχές βιωσιμότητας.

Στην αρχή της εργασίας παρουσιάζεται η περιοχή της παρέμβασης καθώς επίσης και η κυκλοφορία στην περιοχή. Η παρέμβαση αφορά κατά κύριο λόγο την οδό Πανεπιστημίου. Πρόκειται για μια οδό με πολλά ιστορικά και πολιτιστικά κτίρια, όπως είναι το ΕΚΠΑ και η Εθνική Βιβλιοθήκη, προσελκύοντας το ενδιαφέρον πολλών επισκεπτών και φοιτητών.

Σχετικά με την κυκλοφορία στην οδό Πανεπιστημίου μπορεί να χαρακτηριστεί ως κεντρική οδό της πόλης, από όπου περνούν πολλά ΙΧ καθημερινά και Μέσα Μαζικής Μεταφοράς με αποτέλεσμα να υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση στους δρόμους και αυξημένη ρύπανση στην ατμόσφαιρα και ηχορύπανση, επιδρώντας αρνητικά τόσο στη ζωή των κατοίκων της περιοχής όσο και στα ιστορικά κτίρια της πανεπιστημίου.

Σύμφωνα με τις αρχές βιωσιμότητας της Ευρώπης, πολλές χώρες για να μειώσουν τις ανωτέρω συνέπειες, κατά κύριο λόγο στο κέντρο τους και να αποκομίσουν οι πολίτες τα βέλτιστα αποτελέσματα έχουν προβεί σε παρεμβάσεις. Πιο συγκεκριμένα, οι εν λόγω παρεμβάσεις αφορούν πεζοδρομήσεις των κέντρων μεγάλων πόλεων με σκοπό τη μείωση της κυκλοφορίας ΙΧ και την αύξηση της μετακίνησης των πολιτών με ποδήλατα και ως πεζοί. Ακόμη, οι παρεμβάσεις αφορούν ενίσχυση των μετακινήσεων με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη χρήση του τραμ ως ένα ασφαλές μέσο μαζικής μετακίνησης. Τέτοια παραδείγματα πόλεων στην Ευρώπη αποτελούν μεταξύ άλλων το Όσλο, η Νυρεμβέργη, η Γάνδη και η Κοπεγχάγη.

Παρόλο που δεν ήταν λίγοι εκείνοι οι οποίοι εναντιώθηκαν αρχικά σε αυτές τις παρεμβάσεις, φοβούμενοι πως θα μειωθεί η κινητικότητα, έχοντας οικονομικές συνέπειες για τις επιχειρήσεις, τα αποτελέσματα αυτών των παρεμβάσεων έδειξαν πως είχαν θετικές συνέπειες. Ειδικότερα, αυξήθηκε η κίνηση στα κέντρα των πόλεων, αυξήθηκε η κίνηση των πεζών και των ποδηλατών, μειώθηκε η ρύπανση και αυξήθηκε η κίνηση στα τοπικά καταστήματα.

Η Ελλάδα ακολουθώντας τα παραδείγματα αυτών των χωρών, προβαίνει σε αντίστοιχη παρέμβαση στο κέντρο της Αθήνας, δημιουργώντας τα Μεγάλο Περίπατο που αφορά την πεζοδρόμηση πολλών οδών του κέντρου. Αναφορικά με το Rethink project Athens αφορά την αναμόρφωση της οδού Πανεπιστημίου και το έργο ανατέθηκε για το σχεδιασμό του έπειτα από διαγωνισμό στην εταιρεία OKRA, η οποία συνεργάστηκε με Έλληνες αρχιτέκτονες. Πρόκειται για μια σημαντική παρέμβαση που περιλαμβάνει τη δημιουργία πεζοδρόμου, ποδηλατοδρόμου, τη φύτευση δέντρων, την αποθήκευση του νερού της βροχής για τη μετέπειτα αξιοποίησή του ως βιώσιμη λύση. Οι πρώτες παρεμβάσεις έλαβαν χώρα κατά το έτος 2020 και περιλαμβάνουν την πεζοδρόμηση μερικών λωρίδων της Πανεπιστημίου.

Σχετικά με το τραμ, διαθέτει αρκετούς σταθμούς σε διάφορες περιοχές της Αθήνας. Επίσης, σχετική έρευνα έδειξε πως μειώθηκε η συχνότητα οδήγησης στην Αθήνα και αυξήθηκε η συχνότητα μετακίνησης των πεζών.

Η παρέμβαση οδήγησε σε αντιδράσεις των κατοίκων της Αθήνας, όπως συνέβη και στην περίπτωση των υπολοίπων ευρωπαϊκών πόλεων. Ωστόσο, τα αποτελέσματα του έργου θα φανούν σε βάθος χρόνου και αφότου ολοκληρωθεί η παρέμβαση που έχει σχεδιαστεί.

Η παρέμβαση έχει δεχθεί αρκετές αρνητικές κριτικές. Οι εν λόγω κριτικές θεωρούν πως το έργο δεν εστιάζει στη ρίζα του προβλήματος και συνιστά μια επιφανειακή παρέμβαση, η οποία θα επιφέρει αρνητικές συνέπειες στην κυκλοφορία του κέντρου, υποστηρίζοντας πως θα επιφορτιστούν αρκετά άλλοι δρόμοι της Αθήνας και πως θα ήταν περισσότερο επωφελές να εφαρμοστεί η παρέμβαση σε άλλους δρόμους της πόλης.

Εντούτοις, μελετώντας τα αποτελέσματα αντίστοιχων έργων σε άλλες πόλεις της Ευρώπης, θα μπορούσε να υποθέσει κανείς πως παρόμοια αποτελέσματα αναμένεται να έχει και το υπό ανάλυση έργο.

Μάλιστα, τα αναμενόμενα αποτελέσματα ενδέχεται να είναι επωφελή για τους κατοίκους της περιοχής, τους εργαζομένους, τα ΑμεΑ, τους καταστηματάρχες της περιοχής, τα παιδιά και τα κατοικίδια. Οι εφαρμογή των αρχών βιωσιμότητας αναμένεται να οδηγήσει σε περιορισμό των ρύπων στην περιοχή, σε καλύτερη ποιότητα ζωής των κατοίκων κάθε ηλικιακής και πληθυσμιακής ομάδας.

Συνεπώς, θα μπορούσαν αντίστοιχες παρεμβάσεις να εφαρμοστούν και σε άλλες μητροπολιτικές περιοχές της Ελλάδας. Παραδείγματος χάριν, θα μπορούσε να εφαρμοστεί αντίστοιχη παρέμβαση και στο κέντρο της Θεσσαλονίκης, η οποία αντιμετωπίζει, επίσης, προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής και αποτελεί μια πόλη με αρκετά ιστορικά και πολιτιστικά κτίρια στο κέντρο της, τα οποία προσελκύουν το ενδιαφέρον των επισκεπτών.

Ακόμη, η Θεσσαλονίκη δεν διαθέτει κάποιο άλλο Μέσο Μαζικής Μεταφοράς, εκτός από τα αστικά λεωφορεία. Συνεπώς, η δημιουργία τραμ θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά στην ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης και τη μείωση της κυκλοφορίας των ΙΧ.

Βιβλιογραφία – Δικτυογραφία

Ελληνόγλωσση

Ακαδημία Αθηνών (2021). *Ακαδημία Αθηνών*. Διαθέσιμο στο:

<http://www.academyofathens.gr/> [Ανακτήθηκε στις 17 Μαρτίου 2021]

Αττικό Μετρό (2021). *Μέσα Μαζικής Μεταφοράς*. Διαθέσιμο στο:

https://www.ametro.gr/?page_id=10 [Ανακτήθηκε στις 24 Μαρτίου 2021]

Βαρελίδου, Ε. (2015). *Ποιόν θα ωφελούσε η ανάπλαση της Πανεπιστημίου;*

Συμπεράσματα από την επισκόπηση ελληνικών παραδειγμάτων αναπλάσεων. ΕΜΠ.

Δήμος Αθηναίων (2021). *Μεγάλος Περίπατος*. Διαθέσιμο στο:

<http://greenagenda.gr/wp-content/uploads/2020/05/%CE%9F-%CE%9C%CE%B5%CE%B3%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CF%82-%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%AF%CF%80%CE%B1%CF%84%CE%BF%CF%82-2.pdf> [Ανακτήθηκε στις 17 Μαρτίου 2021]

ΕΚΠΑ (2021). *Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών*. Διαθέσιμο στο:

<https://www.uoa.gr/> [Ανακτήθηκε στις 11 Μαρτίου 2021]

Καρλαύτης, Μ., Σταθόπουλος, Α., Κεραπτισόγλου, Κ., Δημητρίου, Λ., Καλαφατάς, Γ., Παπατζίκου, Ε., Μηλιώτη, Χ. & Πυριαλάκου, Δ. (2011). *Διερεύνηση της Δυνατότητας Αποκλειστικής Χρήσης της Λεωφ. Πανεπιστημίου από Δημόσιες Συγκοινωνίες*. ΥΠΕΚΑ/ΕΜΠ

Κονταργύρης, Δ., & Βεντουράκης, Α. (2013). "RETHINK" με άξονα τη σταδίου. *Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ*, 18, 192-198.

Νομισματικό Μουσείο (2021). *Ιλίου Μέλαιθρον*. Διαθέσιμο στο: <http://www.nummus.gr/%ce%b9%ce%bb%ce%af%ce%bf%cf%85-%ce%bc%ce%ad%ce%bb%ce%b1%ce%b8%cf%81%ce%bf%ce%bd/> [Ανακτήθηκε στις 13 Μαρτίου 2021]

Πολλάλης, Ν.Α., Λάππας, Δ., Μαρίνου, Ε., Ορφανός, Γ., & Σαγιά, Β. (2013). Αξιολόγηση της ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας με άξονα την πανεπιστημίου. *Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ*, 18, 179-191.

Ρωμανός, Α. (2013). Φιλοκαλούμεν γαρ μετά πολυτελείας κριτική στην πεζοδρόμηση της Λεωφόρου πανεπιστημίου. *Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ*, 18, 171-175.

Σκαγιάννης, Π. (2011). Παρατηρήσεις σχετικά με την πρόταση για την "πεζοδρόμηση της πανεπιστημίου". *Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ*, 18, 163-170.

ΣΤΑΣΥ (2021). *TPAM*. Διαθέσιμο στο: <http://www.stasy.gr/index.php?id=343> [Ανακτήθηκε στις 4 Απριλίου 2021]

Ξενογλώσση

Dalakoglou, D. (2014). *Rethink(ing) Athens: an ethnographic view from the centre of the city*. Available at:

https://www.researchgate.net/publication/280947520_Rethinking_Athens_an_ethnographic_view_from_the_centre_of_the_city [Ανακτήθηκε στις 11 Απριλίου 2021]

European Commission (2021). *Reclaiming city streets for people Chaos or quality of life?*. Available at: https://ec.europa.eu/environment/pubs/pdf/streets_people.pdf

[Ανακτήθηκε στις 9 Μαρτίου 2021]

Rethink Athens (2021). *RETHINK ATHENS: TOWARDS A NEW CITY CENTER*. Available at:

http://www.rethinkathenscompetition.org/uploads/proposal_entries/pdf_results_2/DH17231721/RethinkAthens2-DH17231721-11.pdf [Ανακτήθηκε στις 12 Μαρτίου 2021]

Rydningen, U., Hounes, C.R., & Kolltveit, W.L. (2017). OSLO 2019: A CAR-FREE CITY CENTRE. *WIT Transactions on Ecology and The Environment*, 226, 1-15. doi:10.2495/SDP170011

Ιστότοποι

<http://www.rethinkathens.org/gre/project> [Ανακτήθηκε στις 23 Μαρτίου 2021]

<https://www.youtube.com/watch?v=GOxZGTSlpz4&t=2s> [Ανακτήθηκε στις 30 Απριλίου 2021]