

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Η Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης
για το Λόφο του Φιλοπάππου

με την υποστήριξη της

Ελληνικής Εταιρείας για την Προστασία του Περιβάλλοντος
και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς

σας προσκαλεί την **Τετάρτη 25 Ιουνίου 2003, στις 19.00**

σε **ανοιχτή συζήτηση** με θέμα

Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων:

Αναζήτηση του καταλληλότερου τρόπου πρόσβασης για
τους επισκέπτες της Ακρόπολης και οι επιπτώσεις στους
περιβάλλοντες οικιστικούς χώρους και τον λόφο του
Φιλοπάππου

Ομιλητές:

Έβη Τουλούπα, επ. Έφορος Αρχαιοτήτων
Γιώργος Βαρελίδης, Δρ. Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος-Περβαλλοντολόγος
Θάνος Βλαστός, Συγκοινωνιολόγος-Πολεοδόμος,
Επ. Καθηγητής ΕΜΠ
Νίκος Βόσκογλου, Πολ. Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος,
Εκπρόσωπος ΕΑΧΑ
Γεράσιμος Σκλαβούνος, Πολ. Μηχανικός-Πολεοδόμος

Τόπος διεξαγωγής συζήτησης: Ελληνική Εταιρεία
Τριπόδων 28
Πλάκα

Επικοινωνία

Άκης Παπασαράντης 210-9218184, 6977-799402
Στέλλα Μαριαντωνάτου 6945-535623, email: marks@ilsp.gr
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ: 210 3225245

ΠΡΟΣΚΛΗΣΗ

Η Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης
για το Λόφο του Φιλοπάππου

με την υποστήριξη της

Ελληνικής Εταιρείας για την Προστασία του Περιβάλλοντος
και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς

σάς προσκαλεί την **Τετάρτη 25 Ιουνίου 2003**, στις 19.00

σε ανοιχτή συζήτηση με θέμα

Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων:

Αναζήτηση του καταλληλότερου τρόπου πρόσβασης
για τους επισκέπτες της Ακρόπολης και οι επιπτώσεις
στους περιβάλλοντες οικιστικούς χώρους
και τον λόφο του Φιλοπάππου

Τόπος: διεξαγωγής συζήτησης: **Ελληνική Εταιρεία
Τριπόδων 28
Πλάκα**

Επικοινωνία

Άκης Παπασαράντης 210-9218184

6977-799402

Στέλλα Μαρκαντωνάτου 6945-535623

email: marks@ilsp.gr

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ: 210 3225245

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ **ΑΝΟΙΧΤΗΣ ΣΥΖΗΤΗΣΗΣ**

Τετάρτη 25 Ιουνίου 2003, στις 19.00

Θεμα: “Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων:

Αναζήτηση του καταλληλότερου τρόπου πρόσβασης για τους επισκέπτες της Ακρόπολης και οι επιπτώσεις στους περιβάλλοντες οικιστικούς χώρους και τον λόφο του Φιλοπάππου”

Ομιλητές:

Νίκος Βόσκογλου, Πολ. Μηχανικός-Συγκοινωνιολόγος,
Εκπρόσωπος ΕΑΧΑ

Άκης Παπασαράντης, Εκπρόσωπος Συντονιστικής
Επιτροπής της Λαϊκής Συνέλευσης για το Λόφο του
Φιλοπάππου

Έβη Τουλούπα, επ. Έφορος Αρχαιοτήτων

Θάνος Βλαστός, Συγκοινωνιολόγος-Πολεοδόμος,
Επ. Καθηγητής ΕΜΠ

Γεράσιμος Σκλαβούνος, Πολ. Μηχανικός-Πολεοδόμος

Γιώργος Βαρελίδης, Δρ. Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος-
Περβαλλοντολόγος

Διοργανωτής: Η Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης
για το Λόφο του Φιλοπάππου με την υποστήριξη της Ελληνικής
Εταιρείας για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της
Πολιτιστικής Κληρονομιάς

ΑΝΟΙΧΤΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ

«Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων:

Αναζήτηση του καταλληλότερου τρόπου πρόσβασης για τους επισκέπτες της Ακρόπολης και οι επιπτώσεις στους περιβάλλοντες οικιστικούς χώρους και τον λόφο του Φιλοπάππου»

Οι λόφοι του κέντρου της Αθήνας, πολύτιμες νησίδες Αττικής φύσης, και οι αρχαιολογικοί του χώροι, μοναδικής ιστορικής και καλλιτεχνικής αξίας, με τα εξαιρετικά έργα διαμόρφωσης τοπίου του Δημήτρη Πικιώνη (που πρόσφατα βραβεύτηκαν) και σε ζωντανή σχέση με τα περιβάλλοντα οικιστικά σύνολα (Πλάκα, Θησείο, Άνω Πετράλωνα, Κουκάκι, Μακρυγιάννη) αποτελούν την πολύσημη καρδιά της Αθήνας, ένα σφύζον οικιστικό, ιστορικό και πολιτισμικό σύνολο μοναδικό στον κόσμο. Στους χώρους αυτούς σήμερα, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, εκτελούνται ταχύρυθμα έργα ενοποίησης. Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, είναι συνολικά έργο μεγαλόπνοο για την Αθήνα αλλά οι λεπτομέρειες της υλοποίησής του έχουν σε αρκετές περιπτώσεις αμφισβητήσιμες συνέπειες στο περιβάλλον, στις χρήσεις γης, στο κυκλοφοριακό και τη στάθμευση και, τελικά, στην αισθητική του χώρου όπως έχει διαμορφωθεί από τον Δ. Πικιώνη.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων στον «Διόνυσο», απέναντι ακριβώς από την Ακρόπολη, έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, άσογα δεμένος με το περιβάλλον του και τα έργα του Δ. Πικιώνη. Ο χώρος μετατράπηκε πρόσφατα σε αντιαισθητικό, τσιμεντοστρωμένο χώρο αποβίβασης-επιβίβασης των τουριστών για την Ακρόπολη. Η αλλαγή του τρόπου λειτουργίας του χώρου αυτού, δηλαδή, η χρήση του από τουριστικά λεωφορεία επιβαρύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα των περιοχών Μακρυγιάννη, Κουκάκι, Πετράλωνα και αποκλείει τα ΙΧ των επισκεπτών, τα οποία πλέον σταθμεύουν ανεξέλεγκτα πάνω στους πεζόδρομους του Δ. Πικιώνη. Το κακό διογκώνεται ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο και τον, παράλληλο με αυτήν, χρόνο λειτουργίας του Ηρώδείου, το οποίο από μόνο του αποτελεί κυκλοφοριακή πληγή. Δεν φαίνεται να έχει ληφθεί υπόψιν κάποια έγκυρη μελέτη του κυκλοφοριακού προβλήματος, η οποία να έχει τύχει της ευρύτερης αποδοχής των σχετιζομένων φορέων και των κατοίκων των γύρω περιοχών. Τα αποτελέσματα, τα οποία συνοψίζονται σε ηχορύπανση, χημική ρύπανση, αδιαχώρητο στην στάθμευση, αλλαγές στις χρήσεις γης και κακοποίηση του έργου του Δ. Πικιώνη, προσβάλλουν το ίδιο το όραμα της ενοποίησης.

Σας καλούμε για να συζητήσουμε τι μπορεί να γίνει ώστε να αποκατασταθεί το έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, να προστατευθεί η αισθητική και η λειτουργία των έργων του Δ. Πικιώνη και να λυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα με τρόπο λειτουργικό τόσο για τους επισκέπτες του Βράχου όσο και για τους κατοίκους των επηρεαζομένων περιοχών. Τί είναι εφικτό να γίνει μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και τι μετά; Ποιες είναι οι οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές πτυχές της προσπάθειας αυτής; Στόχος μας είναι να διατυπώσουμε τις βασικές αρχές οι οποίες πρέπει να διέπουν κάθε προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος καθώς και να σκιαγραφήσουμε την πιθανή βέλτιστη λύση.

*Η Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης
για το Λόφο του Φιλοπάππου*

με την υποστήριξη της

*Ελληνικής Εταιρείας για την Προστασία του Περιβάλλοντος
και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς*

ΑΝΟΙΧΤΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ

«Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων:

Αναζήτηση του καταλληλότερου τρόπου πρόσβασης για τους επισκέπτες της Ακρόπολης και οι επιπτώσεις στους περιβάλλοντες οικιστικούς χώρους και τον λόφο του Φιλοπάππου»

Οι λόφοι του κέντρου της Αθήνας, πολύτιμες νησίδες Αττικής φύσης, και οι αρχαιολογικοί του χώροι, μοναδικής ιστορικής και καλλιτεχνικής αξίας, με τα εξαιρετικά έργα διαμόρφωσης τοπίου του Δημήτρη Πικιώνη (που πρόσφατα βραβεύτηκαν) και σε ζωντανή σχέση με τα περιβάλλοντα οικιστικά σύνολα (Πλάκα, Θησείο, Άνω Πετράλωνα, Κουκάκι, Μακρυγιάννη) αποτελούν την πολύσημη καρδιά της Αθήνας, ένα σφύζον οικιστικό, ιστορικό και πολιτισμικό σύνολο μοναδικό στον κόσμο. Στους χώρους αυτούς σήμερα, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, εκτελούνται ταχύρρυθμα έργα ενοποίησης. Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, είναι συνολικά έργο μεγαλόπνοο για την Αθήνα αλλά οι λεπτομέρειες της υλοποίησής του έχουν σε αρκετές περιπτώσεις αμφισβητήσιμες συνέπειες στο περιβάλλον, στις χρήσεις γης, στο κυκλοφοριακό και τη στάθμευση και, τελικά, στην αισθητική του χώρου όπως έχει διαμορφωθεί από τον Δ. Πικιώνη.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων στον «Διόνυσο», απέναντι ακριβώς από την Ακρόπολη, έργο των Βασιλείαδη-Κονταράτου, άψογα δεμένος με το περιβάλλον του και τα έργα του Δ. Πικιώνη. Ο χώρος μετατράπηκε πρόσφατα σε αντιαισθητικό, τσιμεντοστρωμένο χώρο αποβίβασης-επιβίβασης των τουριστών για την Ακρόπολη. Η αλλαγή του τρόπου λειτουργίας του χώρου αυτού, δηλαδή, η χρήση του από τουριστικά λεωφορεία επιβαρύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα των περιοχών Μακρυγιάννη, Κουκάκι, Πετράλωνα και αποκλείει τα ΙΧ των επισκεπτών, τα οποία πλέον σταθμεύουν ανεξέλεγκτα πάνω στους πεζόδρομους του Δ. Πικιώνη. Το κακό διογκώνεται ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο και τον, παράλληλο με αυτήν, χρόνο λειτουργίας του Ηρώδειου, το οποίο από μόνο του αποτελεί κυκλοφοριακή πληγή. Δεν φαίνεται να έχει ληφθεί υπόψιν κάποια έγκυρη μελέτη του κυκλοφοριακού προβλήματος, η οποία να έχει τύχει της ευρύτερης αποδοχής των σχετιζομένων φορέων και των κατοίκων των γύρω περιοχών. Τα αποτελέσματα, τα οποία συνοψίζονται σε ηχορύπανση, χημική ρύπανση, αδιαχώρητο στην στάθμευση, αλλαγές στις χρήσεις γης και κακοποίηση του έργου του Δ. Πικιώνη, προσβάλλουν το ίδιο το όραμα της ενοποίησης.

Σας καλούμε για να συζητήσουμε τι μπορεί να γίνει ώστε να αποκατασταθεί το έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, να προστατευθεί η αισθητική και η λειτουργία των έργων του Δ. Πικιώνη και να λυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα με τρόπο λειτουργικό τόσο για τους επισκέπτες του Βράχου όσο και για τους κατοίκους των επηρεαζομένων περιοχών. Τί είναι εφικτό να γίνει μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και τι μετά; Ποιες είναι οι οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές πτυχές της προσπάθειας αυτής; Στόχος μας είναι να διατυπώσουμε τις βασικές αρχές οι οποίες πρέπει να διέπουν κάθε προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος καθώς και να σκιαγραφήσουμε την πιθανή βέλτιστη λύση.

*Η Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης
για το Λόφο του Φιλοπάππου*

με την υποστήριξη της

*Ελληνικής Εταιρείας για την Προστασία του Περιβάλλοντος
και της Πολιτιστικής Κληρονομιάς*

Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων και το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας

Γεράσιμος Σκλαβούνος
Δρ. Πολεοδόμος

Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων ήταν μια ιδέα που επεξεργάστηκε ο Αντώνης Τρίτσης και οι συνεργάτες του στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας το οποίο θεσμοθετήθηκε με το Ν. 1515/1985. Στο Διάγραμμα 3 του ΡΣΑ (Κεντρική περιοχή της Αθήνας), η πρώτη παρέμβαση είναι η «ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων και χώρων πρασίνου» και αυτό τονίζεται και αναλύεται στο κείμενο του νόμου.

Πρέπει όμως να τονιστεί, και αυτό το λέω με πλήρη γνώση επειδή την περίοδο 1983 - 86 είχα την τιμή να εργασθώ ως πολεοδόμος στο τμήμα ΡΣΑ του ΥΧΟΠ, ότι η αντίληψη του Α. Τρίτση για το ΡΣΑ ήταν μια ολιστική αντίληψη, όπου κάθε παρέμβαση συνδέεται οργανικά με τις άλλες. Όταν μια παρέμβαση γίνεται μεμονωμένα χωρίς παράλληλη προώθηση των άλλων παρεμβάσεων, δημιουργούνται δυσλειτουργίες και διαταράσσεται η ισορροπία του όλου συστήματος.

Ετσι η παρέμβαση ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων συνδέεται οργανικά με την «ενίσχυση των Μ.Μ.Δ.» την «απομάκρυνση οχημάτων εγκαταστάσεων και λειτουργιών από τις περιοχές κατοικίας και προστασία τους» την «ανασυγκρότηση της γειτονιάς», την «αναβάθμιση με οργάνωση του κέντρου κάθε γειτονιάς και δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου ροής πεζών, πρασίνου, ελεύθερων χώρων».

«Ειδικότερα στην κεντρική περιοχή της Αθήνας διαμορφώνεται το οδικό δίκτυο έτσι ώστε να αποφεύγεται κατά το δυνατόν η διαμπερής διέλευση οχημάτων μέσα από τις οικιστικές ενότητες». Μόνη εφαρμογή αυτού του μέτρου έγινε στην περιοχή Νεάπολης (κυκλοφοριακή κυψέλη Νεάπολης).

Ως προς τις μεταφορές: «Μεταφορικό σύστημα ειδικά για τις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και του Πειραιά με δίκτυο ηλεκτροκίνητων μέσων» είναι αυτό που έγινε γνωστό ως «τραμ Τρίτση», το οποίο σύμφωνα με το Διάγραμμα 3 περνάει από τις πεζοδρομημένες Διονυσίου Αρειοπαγίτου και Απ. Παύλου.

Αντ'αυτών, η ΕΑΧΑ Α.Ε. και το ΥΠΕΧΩΔΕ έκαναν μια αποσπασματική ενοποίηση χωρίς τις λοιπές πρόνοιες του σχεδίου Τρίτση, παραβιάζοντας επομένως το νόμο. Τώρα δρέπουμε τους καρπούς της.

Πρώτον, χωρίς τραμ. Επομένως με μεταφορά των χιλιάδων επισκεπτών της Ακρόπολης με δεκάδες ρυπογόνα πούλμαν και στάθμευσή τους, έστω προσωρινή για αποβίβαση –επιβίβαση, στο καταστραφέν λιθόστρωτο του Διονύσου. Ενώ το τραμ με συνεχή κυκλική ροή θα μπορούσε να εξυπηρετήσει τους επισκέπτες χωρίς απαίτηση χώρων στάθμευσης και χωρίς ρύπανση. Αυτό συνδέεται με την δεύτερη επίπτωση, την όχληση στις περιοχές κατοικίας.

Δεύτερον, δεν εφαρμόστηκε κανένα πρόγραμμα προστασίας της γειτονιάς στις περιβάλλουσες περιοχές κατοικίας, ενώ υπήρχε τέτοια μελέτη που είχε αναθέσει ο Δήμος Αθηναίων στα γραφεία Γ. Ασημακόπουλου – Ερατοσθένη.

Αποτέλεσμα αυτού ήταν η αύξηση της διαμπερούς κυκλοφορίας από τα Ανω Πετράλωνα (Τριών Ιεραρχών – Δημοφώντος) λόγω εκτροπής αυτής που πριν διερχόταν από την Απ. Παύλου προς και από Κουκάκι. Και το χειρότερο, η στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων, με αναμένες τις μηχανές το

μεγαλύτερο διάστημα, στην περιοχή του θεάτρου Δώρας Στράτου, αναμένοντας τον τερματισμό της επίσκεψης στην Ακρόπολη.

Ωστόσο έχουμε ορισμένες ενστάσεις ως προς τις προτάσεις της μελέτης Γ. Ασημακόπουλου – Ερατοσθένη, ιδίως σχετικά με την πληθώρα των προβλεπόμενων νέων θέσεων στάθμευσης στην περιοχή, για την εξυπηρέτηση όχι μόνον των κατοίκων, αλλά και των επισκεπτών αρχαιολογικών χώρων, νέου Μουσείου Μακρυγιάννη, θεάτρου Ηρώδου του Αττικού, αλλά και της περιοχής Συγγρού. Θέσεις σε υπόγειους χώρους, κάτω από δρόμους και πλατείες, ακόμα και στον κήπο του Ζαπτείου (για τα πούλμαν).

Επειδή η Αθήνα είναι, τυπικά τουλάχιστον, μέλος του «Ευρωπαϊκού Δικτύου πόλεων ελεύθερων από αυτοκίνητα», θα πρέπει να υπενθυμίσουμε ορισμένες βασικές αρχές που διέπουν αυτό το Δίκτυο.

Στην διακήρυξη του του Αμστερνταμ του 1994 προβάλλει «την προώθηση των φιλικών προς το αστικό περιβάλλον τρόπων μετακίνησης, περιλαμβανομένων της δημόσιας και συλλογικής μεταφοράς, του ποδηλάτου, του περπατήματος, της ομαδικής χρησιμοποίησης του μικρού αυτοκινήτου». Ως προς την στάθμευση δεσμεύεται «να μειώσει τις θέσεις στάθμευσης στους δημόσιους χώρους, στα νέα και αναπαλαιούμενα κτίρια» κινείται δηλαδή στην εντελώς αντίθετη κατεύθυνση από ό,τι συμβαίνει σήμερα στην Αθήνα.

Στην διακήρυξή του της Κοπεγχάγης του 1996 επαναλαμβάνει την ανάγκη μείωσης του αριθμού των σταθμευμένων οχημάτων στις κεντρικές περιοχές των πόλεων.

Στην κατεύθυνση των ιδεών του Δικτύου κινήθηκε και η Ζυρίχη, όπου απαγορεύεται η κατασκευή νέων θέσεων στάθμευσης, αν δεν καταργηθούν αντίστοιχες θέσεις σε άλλο σημείο της πόλης. Στην δε Ολλανδία απαγορεύεται η κατασκευή θέσεων στάθμευσης κοντά στους σταθμούς του μετρό που εξυπηρετούν μεγάλους πόλους έλξης εργαζομένων, διότι η εξυπηρέτηση από το μετρό είναι επαρκής.

Από την άλλη μεριά στα θετικά της μελέτης καταγράφουμε την πρόταση για τους δύο σταθμούς μετεπιβίβασης των τουριστικών λεωφορείων στις οδούς Συγγρού και Ερμού και στη συνέχεια εξυπηρέτηση με τραμ. Και ως τη εξυπηρέτηση των παραστάσεων στο θέατρο Ηρώδου του Αττικού, προτείνει νυκτερινές διαδρομές τραμ και παράταση λειτουργίας του Μετρό στους σταθμούς Ακρόπολη και Φιξ μέχρι τις πρώτες πρωινές ώρες. Θυμίζουμε ότι ήδη όταν ηλεκτροκινήθηκαν τα τραμ της Αθήνας την περίοδο 1907 – 10, καθιερώθηκαν και «νυχτερινά δρομολόγια θεάτρου» για την εξυπηρέτηση του Δημοτικού και του τότε Βασιλικού Θεάτρου. Παράλληλα βέβαια δημιουργήθηκε και το Club 115, των 115 πλούσιων οικογενειών της Αθήνας, οι οποίες ορκίστηκαν ότι δεν θα ανέβουν ποτέ σε τραμ.

Σήμερα δυστυχώς, η κυρίαρχη πολιτική και πολιτιστική αντίληψη οδηγεί όλο και περισσότερους ανθρώπους να ακολουθούν αυτή την κατεύθυνση. Ας ελπίσουμε ότι η συλλογική δράση των πολιτών, η αναγκαιότητα προστασίας του περιβάλλοντος, της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ποιότητας ζωής στην πόλη, θα υπερισχύσουν και θα αποτρέψουν τέτοιες πρακτικές.

ΠΡΑΚΤΙΚΑ

της ανοιχτής συζήτησης με θέμα

Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων:
Αναζήτηση του καταλληλότερου τρόπου πρόσβασης
για τους επισκέπτες της Ακρόπολης και οι επιπτώσεις
στους περιβάλλοντες οικιστικούς χώρους
και τον λόφο του Φιλοπάππου



Οργανώθηκε από την Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης για το Λόφο του
Φιλοπάππου

με την υποστήριξη της

Ελληνικής Εταιρείας για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής
Κληρονομιάς

Τετάρτη 25 Ιουνίου 2003
Ελληνική Εταιρεία
Τριπόδων 28
Πλάκα

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	Το κείμενο της Πρόσκλησης.....	3
2	Οι Ομιλητές	4
3	Ομιλία Νίκου Βόσκογλου	5
3.1.	Το κυκλοφοριακό θέμα στις περιοχές που περιβάλλουν τον Λόφο του Φιλοπάππου.....	5
3.2.	Τα τουριστικά λεωφορεία.....	6
3.3.	Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων.....	6
4	Ομιλία Γαβριήλ Παπασαράντη.....	8
4.1	Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων.....	10
5	Ομιλία Θάνου Βλαστού.....	11
6	Ομιλία Γεράσιμου Σκλαβούνου.....	12
7	Ομιλία Γιώργου Βαρελίδη.....	14
8	Παρέμβαση Αριστείδη Ρωμανού.....	16
9	Παρέμβαση Νίκου Γιαννάκη.....	18
10	Παρέμβαση Ιωάννη Παλαιοκρασσά.....	19

1 ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ

Οι λόφοι του κέντρου της Αθήνας, πολύτιμες νησίδες Αττικής φύσης, και οι αρχαιολογικοί του χώροι, μοναδικής ιστορικής και καλλιτεχνικής αξίας, με τα εξαιρετικά έργα διαμόρφωσης τοπίου του Δημήτρη Πικιώνη (που πρόσφατα βραβεύτηκαν) και σε ζωντανή σχέση με τα περιβάλλοντα οικιστικά σύνολα (Πλάκα, Θησείο, Άνω Πετράλωνα, Κουκάκι, Μακρυγιάννη) αποτελούν την πολύσημη καρδιά της Αθήνας, ένα σφύζον οικιστικό, ιστορικό και πολιτισμικό σύνολο μοναδικό στον κόσμο. Στους χώρους αυτούς σήμερα, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, εκτελούνται ταχύρυθμα έργα ενοποίησης. Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, είναι συνολικά έργο μεγάλου όγκου για την Αθήνα αλλά οι λεπτομέρειες της υλοποίησής του έχουν σε αρκετές περιπτώσεις αμφισβητήσιμες συνέπειες στο περιβάλλον, στις χρήσεις γης, στο κυκλοφοριακό και τη στάθμευση και, τελικά, στην αισθητική του χώρου όπως έχει διαμορφωθεί από τον Δ. Πικιώνη.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων στον «Διώνυσο», απέναντι ακριβώς από την Ακρόπολη, έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, άψογα δεμένος με το περιβάλλον του και τα έργα του Δ. Πικιώνη. Ο χώρος μετατράπηκε πρόσφατα σε αντιαισθητικό, τιμμεντοστρωμένο χώρο αποβίβασης-επιβίβασης των τουριστών για την Ακρόπολη. Η αλλαγή του τρόπου λειτουργίας του χώρου αυτού, δηλαδή, η χρήση του από τουριστικά λεωφορεία επιβαρύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα των περιοχών Μακρυγιάννη, Κουκάκι, Πετράλωνα και αποκλείει τα ΙΧ των επισκεπτών, τα οποία πλέον σταθμεύουν ανεξέλεγκτα πάνω στους πεζόδρομους του Δ. Πικιώνη. Το κακό διογκώνεται ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο και τον, παράλληλο με αυτήν, χρόνο λειτουργίας του Ηρώδειου, το οποίο από μόνο του αποτελεί κυκλοφοριακή πληγή. Δεν φαίνεται να έχει ληφθεί υπόψη κάποια έγκυρη μελέτη του κυκλοφοριακού προβλήματος, η οποία να έχει τύχει της ευρύτερης αποδοχής των σχετιζόμενων φορέων και των κατοίκων των γύρω περιοχών. Τα αποτελέσματα, τα οποία συνοψίζονται σε ηχορύπανση, χημική ρύπανση, αδιαχώρητο στην στάθμευση, αλλαγές στις χρήσεις γης και κακοποίηση του έργου του Δ. Πικιώνη, προσβάλλουν το ίδιο το όραμα της ενοποίησης.

Σας καλούμε για να συζητήσουμε τι μπορεί να γίνει ώστε να αποκατασταθεί το έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, να προστατευθεί η αισθητική και η λειτουργία των έργων του Δ. Πικιώνη και να λυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα με τρόπο λειτουργικό τόσο για τους επισκέπτες του Βράχου όσο και για τους κατοίκους των επηρεαζόμενων περιοχών. Τί είναι εφικτό να γίνει μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και τι μετά; Ποιες είναι οι οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές πτυχές της προσπάθειας αυτής; Στόχος μας είναι να διατυπώσουμε τις βασικές αρχές οι οποίες πρέπει να διέπουν κάθε προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος καθώς και να σκιαγραφήσουμε την πιθανή βέλτιστη λύση.

2 ΟΙ ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Παρατίθενται τα ονόματα των ομιλητών με την σειρά που έλαβαν τον λόγο. Στο υλικό αυτό, συμπεριλαμβάνονται και τρεις παρεμβάσεις, οι οποίες θεωρήθηκαν ότι συνέβαλαν ιδιαίτερα στην συζήτηση.

ΟΜΙΛΙΕΣ

Νίκος Βόσκογλου
Συγκοινωνιολόγος, Σύμβουλος ΕΑΧΑ

Γαβριήλ Παπασαράντης
Εκπρόσωπος της Συντονιστικής Επιτροπής της Λαϊκής Συνέλευσης για το Λόφο του Φιλοπάππου

Θάνος Βλαστός
Συγκοινωνιολόγος, Επίκουρος Καθηγητής ΕΜΠ

Γεράσιμος Σκλαβούνος
Πολεοδόμος

Γιώργος Βαρελίδης
Πολεοδόμος

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Αριστείδης Ρωμανός
Πολεοδόμος

Νίκος Γιαννάκης
Βιολόγος-Περιβαλλοντολόγος

Ιωάννης Παλαιοκρασσάς
Οικονομολόγος

Τα κείμενα, τα οποία ακολουθούν, παρουσιάζουν συνοπτικά τις ομιλίες καθώς και τις απαντήσεις των ομιλητών σε καίρια ερωτήματα του κοινού. Η επιμέλεια των κειμένων έχει γίνει από τους ίδιους τους ομιλητές (εξαιρέσει των κειμένων των κ. Βλαστού και Παλαιοκρασσά.

3 ΟΜΙΛΙΑ ΝΙΚΟΥ ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ

Η ομιλία του κ. Ν. Βόσκογλου οργανώθηκε γύρω από δύο κύρια σημεία:

1. το κυκλοφοριακό στην ευρύτερη περιοχή Θησείου-Πετραλώνων-Κουκάκι-Μακρυγιάννη (Ενότητα 1.1) με έμφαση την κατάσταση στον Περιφερειακό του Φιλοπάππου
2. ειδικότερα το θέμα των τουριστικών λεωφορείων για την Ακρόπολη (Ενότητα 1.2)

Στον χρόνο των απαντήσεων, ο ομιλητής αναφέρθηκε και σε άλλα σημαντικά θέματα, τα οποία έθεσαν οι ακροατές με τις ερωτήσεις τους. Δίνεται σχετική περίληψη στην Ενότητα 1.3.

3.1. Το κυκλοφοριακό θέμα στις περιοχές που περιβάλλουν τον Λόφο του Φιλοπάππου

Οι περιοχές που περιβάλλουν τον Λόφο του Φιλοπάππου έχουν γνωρίσει σημαντικές αλλαγές στο κυκλοφοριακό καθεστώς λόγω των πεζοδρομήσεων των οδών Διονυσίου Αεροπαγίτου και Αποστόλου Παύλου. Οι πεζοδρομήσεις ήταν, μεταξύ άλλων, αναγκαίες για να προστατευτεί η Ακρόπολη από την μόλυνση. Στο πνεύμα αυτής της ανάγκης απομακρύνθηκε από το Θησείο και ο σταθμός των λεωφορείων που υπήρχε εκεί.

Οι πεζοδρομήσεις οδήγησαν στην αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στα Άνω Πετράλωνα και τον Περιφερειακό του Φιλοπάππου (εις το εξής «Περιφερειακός»). Έχουν προηγηθεί δύο σχετικές μελέτες για την κυκλοφορία στην περιοχή:

1. Α' μελέτη. «Κυκλοφοριακή Μελέτη των Παρεμβάσεων στις Οδούς Απ. Παύλου, Δ. Αρεοπαγίτου και Βας Όλγας» Εκπόνηση: Αττικό Μετρό ΑΕ. Ανάθεση: ΕΑΧΑ. Έτος: 1998. Προβλέπει ότι η κίνηση στον Περιφερειακό από 200 αυτοκίνητα την ημέρα θα φτάσει στα 1300 ύστερα από τις πεζοδρομήσεις. Δεν υπάρχει λύση, βασικό εμπόδιο η κίνηση στον κόμβο Κοΐλης και Χαμοστέρνας.
2. Β' μελέτη. «Μελέτη Εφαρμογής και Σηματοδότησης στην Περιοχή Επιρροής του Άξονα Βας Όλγας - Διον. Αρεοπαγίτου - Απ. Παύλου» Εκπόνηση: Δρόμος. Σύμβουλοι Μελετητές ΕΠΕ. Ανάθεση: ΕΑΧΑ ΑΕ Έτος: 1969. Μελετά την σηματοδότηση στους δρόμους που περιβάλλουν την περιοχή (Συγγρού, Καλλιρρόης, Πειραιώς, Χαμοστέρνας) αλλά αναγνωρίζει ως δυσεπίλυτο πρόβλημα την κίνηση στον κόμβο Κοΐλης και Χαμοστέρνας. Συμπεραίνει ότι η αύξηση του φόρτου στα Πετράλωνα και Περιφερειακό είναι αναγκαία/αναπόφευκτη.

Στις προσπάθειες για τον έλεγχο του κυκλοφοριακού φόρτου στην περιοχή και, κυρίως, στον αποκλεισμό των οχημάτων από την περιοχή του Θησείου, εντάσσεται και η διαμόρφωση του Περιφερειακού σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας στο ύψος της πολυκατοικίας Κωνσταντινίδη. Σχετικά με αυτό το θέμα, το ιστορικό έχει ως εξής: Η ΕΑΧΑ, το έτος 1999, προτείνει την διακοπή της κυκλοφορίας σε αυτό το σημείο και απευθύνεται στους αρμοδίους (η ΕΑΧΑ, δια νόμου, δεν έχει την δυνατότητα να πάρει σχετικές αποφάσεις). Η πρόταση εγκρίνεται, αλλά κατόπιν εντόνων αντιδράσεων ακυρώνεται εντός 24ωρου. Προκρίνεται η λύση του δρόμου ήπιας κυκλοφορίας. Σχετικά με αυτό το θέμα, δηλ. την διακοπή της κυκλοφορίας σε αυτό το σημείο, υπάρχουν δύο αντιμαχόμενες ομάδες κατοίκων: (ι) οι κάτοικοι του Θησείου συμφωνούν με το κλείσιμο γιατί δεν θέλουν κίνηση στον περιφερειακό (ii) οι κάτοικοι των περιοχών περί την πλατεία Βουτιέ θέλουν κίνηση στον περιφερειακό διότι αλλιώς θα επιβαρυνθούν οι περιοχές τους. Σίγουρα, κάποια επικοινωνία θα πρέπει να υπάρχει με το Θησείο. Το θέμα δεν έχει κλείσει, ο δρόμος ήπιας κυκλοφορίας είναι προσωρινή λύση, πρέπει να γίνουν μετρήσεις σχετικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο για να ληφθούν τελικές αποφάσεις.

Ισχύει, πάντως, ότι η κυκλοφορία στον Περιφερειακό δεν έχει φθάσει στον προβλεφθέντα από την Α' μελέτη φόρτο των 1100 αυτοκινήτων την ημέρα.

3.2. Τα τουριστικά λεωφορεία

Το πρόβλημα αυτό συναρτάται τόσο με τον κυκλοφοριακό φόρτο στον Περιφερειακό του Φιλοπάππου όσο και με την σημερινή διαμόρφωση του χώρου στάθμευσης του αναψυκτηρίου «Διόνυσος» (εις το εξής απλά «Διόνυσος»), έργου των αρχιτεκτόνων Βασιλειάδη και Κονταράτου.

Η περιοχή καλείται να «φιλοξενήσει» μεγάλο αριθμό τουριστικών λεωφορείων, τα οποία μεταφέρουν τουρίστες για την Ακρόπολη. Τα λεωφορεία αυτά προέρχονται από κρουαζιερόπλοια και κατά συνέπειαν, ο διαθέσιμος χρόνος τους είναι περιορισμένος. Σε περίπτωση που έχουμε ταυτόχρονη άφιξη μεγάλου αριθμού τέτοιων λεωφορείων (ένα κρουαζιερόπλοιο μπορεί να μεταφέρει τουρίστες οι οποίοι αντιστοιχούν σε 200 τέτοια λεωφορεία) το πρόβλημα οξύνεται. Το πρόβλημα συνίσταται στην εξεύρεση χώρου για την στάθμευση αυτών των οχημάτων καθώς και στην μόλυνση, ηχητική και χημική, την οποία προκαλούν. Με τις ισχύουσες συνθήκες, ο Διόνυσος χρησιμοποιείται ως σταθμός αποβίβασης-επιβίβασης, ενώ στον ενδιάμεσο χρόνο, περίπου μία ώρα και μισή, τα λεωφορεία αναζητούν χώρο στάθμευσης. Ο χώρος του Θεάτρου Δώρα Στράτου μπορεί να φιλοξενήσει 17 οχήματα, αμελητέα ποσότητα.

Γίνονται προσπάθειες εκ μέρους της ΕΑΧΑ, και σε συνεννόηση με τους άμεσα εμπλεκόμενους, να χρησιμοποιηθεί ως χώρος στάθμευσης το ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ στο Φαληρικό Δέλτα. Σε αυτήν την περίπτωση, τα λεωφορεία θα ακολουθούν την εξής διαδρομή: Λεωφόρος Συγγρού, Ροβέρτου Γκάλι, Διόνυσος, Πετμεζά, Συγγρού, Τροκαντερό, Καλλιφρός, Βούρβαχη, Χατζηχρήστου, Ροβέρτου Γκάλι, Διόνυσος, Πετμεζά, Συγγρού, Πειραιάς. Οι μέσοι χρόνοι αποβίβασης και επιβίβασης έχουν μετρηθεί σε 7 λεπτά και 14-15 λεπτά αντίστοιχα.

Σχετικά με το χώρο στάθμευσης του Διόνυσου, αυτός είναι ιδιωτικός μέχρι το 2007 (εκχωρήθηκε στο αναψυκτήριο Διόνυσος από τον ΕΟΤ) και ανήκει στον εκάστοτε ιδιοκτήτη του αναψυκτηρίου.

3.3. Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων

❖ *Αρμοδιότητες Δήμων, ΥΠΕΧΩΔΕ σχετικά με τους δρόμους*

Δεν υπάρχει απόφαση που να αναθέτει τις ευθύνες για το βασικό οδικό δίκτυο. Οι εθνικές οδοί εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του ΥΠΕΧΩΔΕ ενώ τα υπόλοιπα φαίνεται να εμπίπτουν στις αρμοδιότητες των δήμων.

❖ *Η πρόσβαση στα Πετράλωνα από την οδό Πειραιώς*

Εξόχως προβληματική, ανοιχτό θέμα.

❖ *Κόμβος Κοίλης και Χαμοστέρας.*

Δεν υιοθετήθηκε η λύση να κατασκευαστεί ανισόπεδος κόμβος στο σημείο αυτό. Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει καλλίτερη γνώση του θέματος.

❖ *Θα μπορούσε, βάσει του ΚΟΚ, να σταματήσει η διέλευση βαρέων οχημάτων και λεωφορείων από τον Περιφερειακό?*

Όχι, ο ΚΟΚ δεν αποκλείει τίποτε, ούτε την κυκλοφορία διπλής κατεύθυνσης.

- ❖ *Γιατί δεν μονοδρομήθηκαν οι λεωφόροι Συγγρού και Καλλιρρόης (συναρτάται με το θέμα των τουριστικών λεωφορείων)?*

Δύο λόγοι: (ι) η μονοδρόμηση απαιτούσε ανισόπεδο κόμβο στην συμβολή Καλλιρρόης, Βουλιαγμένης και Αρδηττού (ιι) οι Ολυμπιακοί Αγώνες απαιτούν, για λόγους ασφαλείας, την ύπαρξη των δύο διόδων διπλής κατεύθυνσης

- ❖ *Στάθμευση στην ευρύτερη περιοχή / στον Μακρυγιάννη*

Ο ΔΑ έχει αναθέσει μελέτη στην εταιρεία Ερατοσθένης, όμως αυτή αργεί. Η διαχείριση της στάθμευσης στον Μακρυγιάννη είναι θέμα που πρέπει να επιλύσει ο ΔΑ αφιερώνοντας ανθρωποδύναμη, το γραφείο στην οδό Κυρήστου δεν επαρκεί.

- ❖ *Χώρος στάθμευσης Διονύσου: Θα αποκατασταθεί στην αρχική του μορφή? Θα χρησιμοποιηθεί ένα ελαφρό τραμ για την μεταφορά των τουριστών? Γιατί το αναψυκτήριο «Διόνυσος» έφυγε από την κεντρική μελέτη για την Ενοποίηση (?) και μεταφέρθηκε στην μελέτη για τους Λόφους?*

Όσο μπορεί να γνωρίζει ο ομιλητής, δεν τίθεται θέμα αποκατάστασης του χώρου. Το τραμ όνειρο πολλών αλλά η Πολιτεία διατίθεται αρνητικά, ίσως λόγω κόστους. Ο ομιλητής δηλώνει πρόθυμος να υπερασπιστεί την λύση τραμ. Δεν εδόθη απάντηση στο τελευταίο σκέλος του ερωτήματος.

- ❖ *Ο ορισμός του πεζοδρόμου*

Για να ορισθεί ένας δρόμος ως πεζόδρομος χρειάζεται αλλαγή του διατάγματος περί χρήσεων γής. Τα πλακόστρωτα του Πικιώνη δεν είναι πεζόδρομοι με αυτήν την έννοια ενώ οι πεζοδρομήσεις της ΕΑΧΑ είναι.

- ❖ *Υπάρχουν περιβαλλοντικές μελέτες για όλη την περιοχή σχετικές με το νέο κυκλοφοριακό καθεστώς (μετά τις πεζοδρομήσεις)?*

Υπάρχουν μία ή δύο, αλλά δεν διατίθενται εύκολα.

4 ΟΜΙΛΙΑ ΓΑΒΡΙΗΛ ΠΑΠΑΣΑΡΑΝΤΗ

Ο ομιλητής απαρίθμησε τα προβλήματα που έχει προκαλέσει η Ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων στην περιοχή των λόφων Φιλοπάππου (Μουσείου, Πνύκας, Νυμφών) και εστάθηκε ιδιαίτερα στις συνέπειες της μετατροπής του χώρου στάθμευσης στον «Διόνυσο» σε σταθμό αποβίβασης-επιβίβασης τουριστών. Οι απαντήσεις στα ερωτήματα που έθεσαν οι ακροατές δίνονται στην Ενότητα 4.1.

Στο λόφο του Φιλοπάππου και στο πλαίσιο της Ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων, εκτελείται αυτή την στιγμή ένας αριθμός έργων, τα οποία είναι αλληλένδετα και που, σχεδόν στο σύνολό τους, έχουν προκαλέσει την αντίδρασή μας. Το ότι κάνουμε αυτήν την συζήτηση ειδικά για τον χώρο στάθμευσης στον «Διόνυσο» οφείλεται περισσότερο στην συγκυρία, καθώς τα προβλήματα που δημιουργεί αυτός ο χώρος είναι σε έξαρση αυτή τη στιγμή που η προσέλευση των τουριστών είναι αυξημένη. Γι' αυτό θα κάνω μια σύντομη αναφορά στα άλλα θέματα και κατόπιν θα έρθω στο προκείμενο:

1. Η περίφραξη του λόφου του Φιλοπάππου (μήκος 3.5 χιλιόμετρα) θα αλλάξει δραστικά την χρήση του λόφου αλλοιώνοντας τον χαρακτήρα του σαν ελεύθερου χώρου, ασχέτως αν τελικά θα επιβληθεί εισιτήριο ή όχι, πράγμα που, έτσι και αλλιώς, είναι αδιευκρίνιστο αυτήν τη στιγμή. Πάντως, η διαπίστωση ότι η περίφραξη αλλάζει την χρήση του χώρου γίνεται και στην ΜΠΕ που εκπονήθηκε για λογαριασμό της ΕΑΧΑ Α.Ε. και προτείνει να μην γίνει η περίφραξη.
2. Η έκθεση γλυπτικής, η οποία κατασκευάζεται, και το θέατρο χιλίων θέσεων, το οποίο έχει εγκριθεί αλλά προς το παρόν δεν εκτελείται, τοποθετούνται στην νότια πλευρά του λόφου. Είναι βαριές, μη αναστρέψιμες επεμβάσεις μέσα στο τοπίο και τον βιότοπο του λόφου. Σαν πρόφαση χρησιμοποιείται το νόθο επιχείρημα ότι είναι έργα κοινωφελή, τα οποία θα ανεβάσουν το πολιτιστικό επίπεδο. Όμως, αυτό το επιχείρημα δεν νομιμοποιεί κανέναν να εισβάλλει στους τελευταίους ελεύθερους χώρους, να χτίζει μη αναστρέψιμες κατασκευές, να αλλάζει το τοπίο και να κερδοσκοπεί μέσα σε κοινόχρηστους χώρους. Έχει γίνει γνωστό ότι η εκμετάλλευση αυτών των δύο έργων, τα οποία συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά 75%, θα αναληφθεί από ιδιώτες επιχειρηματίες. Επιπλέον, η λειτουργία τους θα επιβαρύνει το κυκλοφοριακό και την στάθμευση στη γειτνιάζουσα περιοχή αμιγούς κατοικίας.
3. Η διάνοιξη δρόμων στο Λόφο Νυμφών, οι οποίοι αυτήν την στιγμή επιτρέπουν την διαμπερή κίνηση από τον Μακρυγιάννη στα Πετράλωνα μέσα από το δάσος. Επιπλέον, η κατασκευή τσιμεντόστρωτου δρόμου σε συνέχεια των λιθόστρωτων του Πικιώνη από τον Λόφο Νυμφών έως την Πνύκα.
4. Η καταπάτηση που γίνεται δίπλα στο Αναπαυτήριο του Πικιώνη στον Λουμπαρδιάρη από την επιχείρηση η οποία το εκμεταλλεύεται μετά το πέρασμα της περιουσίας του ΕΟΤ στην ΕΤΑ ΑΕ. **Αντίθετα, το έργο το οποίο προβλεπόταν στην ΜΠΕ για επαναφορά του Αναπαυτηρίου στην αρχική του μορφή και λειτουργία, όπως την είχε καθορίσει ο Δημήτρης Πικιώνης, δεν εκτελείται.** Αυτή η καταπάτηση αγνοείται προκλητικά από τους αρχαιολόγους, οι οποίοι, μάλιστα, υποστηρίζουν την ιδέα της περίφραξης, ανάμεσα στα άλλα, με το επιχείρημα της προστασίας από καταπατήσεις.
5. Οι αυθαίρετες επεκτάσεις του εστιατορίου «Διόνυσο», το οποίο σταδιακά κατασκευάζει αποθηκευτικούς χώρους επάνω στο παλαιό λιθόστρωτο των Βασιλειάδη-Κονταράτου.

Ας έρθουμε τώρα στο προκείμενο. Ο χώρος στάθμευσης στον Διόνυσο είναι ένα θέμα κλειδί διότι έχει άμεσες επιπτώσεις

1. στα λιθόστρωτα του Πικιώνη
2. στην στάθμευση και την κυκλοφορία σε όλη την περιοχή από του Μακρυγιάννη έως τα Άνω Πετράλωνα
3. κατ' επέκτασιν, έχει αρνητικές επιπτώσεις μακροχρόνια στην ποιότητα ζωής, τις χρήσεις γης και ίσως και τις αντικειμενικές αξίες

Οι διαπιστώσεις που γίνονται στην συνολική μελέτη που εκπονήθηκε από την Ερατοσθένης ΕΠΕ για λογαριασμό του Δήμου Αθηναίων (πρόκειται για μελέτη αναβάθμισης των περιοχών Μακρυγιάννη, Κουκακίου, Φιλοπάππου, Άνω Πετράλωνων, σε συνάρτηση με την Ενοποίηση των Αρχαιολογικών χώρων) είναι οι εξής:

1. Καταστράφηκε ο λιθόστρωτος χώρος στάθμευσης του Διονύσου, έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, και μετατράπηκε σε ένα τσιμεντοστρωμένο σταθμό αποβίβασης-επιβίβασης τουριστών χωρητικότητας 16 λεωφορείων. Με αυτόν τον τρόπο στερήθηκε η περιοχή 150 θέσεις στάθμευσης ΙΧ, τα οποία πλέον σταθμεύουν πάνω στα λιθόστρωτα του Πικιώνη.
2. Η λειτουργία του ως σταθμού αποβίβασης-επιβίβασης έχει αρνητικές επιπτώσεις σε όλη την περιοχή διότι τα λεωφορεία εισέρχονται και ελίσσονται στους στενούς δρόμους των κατοικημένων περιοχών γύρω από τον Περιφερειακό του Φιλοπάππου. Τελικά, σταθμεύουν στα Άνω Πετράλωνα, πάνω στον Περιφερειακό, έχοντας αναμμένες τις μηχανές επί δίωρο για τα κλιματιστικά, και προκαλούν τεράστια επιβάρυνση με τους ρύπους και τον θόρυβο που εκπέμπουν.

Η ταμπέλα που αναρτήθηκε για ανάπλαση του χώρου στάθμευσης στον «Διόνυσο» έδωσε το έναυσμα για αυτήν την συζήτηση, διότι δείχνει ότι αυτή η κακή και πρόχειρη λύση της χρήσης του χώρου στάθμευσης στον «Διόνυσο», δεν θα διορθωθεί στο μέλλον, αλλά θα παγιωθεί, μονιμοποιώντας όλες τις προαναφερθείσες αρνητικές επιπτώσεις. Δυστυχώς, η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών χώρων έγινε με τρόπο μειωτικό, αποσπασματικό, με έργα ασύνδετα μεταξύ τους αισθητικά και χρηστικά και, κυρίως, δεν εφαρμόστηκε στα πλαίσιά της καμία συνολική μελέτη αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών επιπτώσεων.

Επιδιώξή μας μέσα απ' αυτήν την συζήτηση είναι να μορφοποιήσουμε την διάχυτη δυσaréσκεια του κόσμου γύρω από τα προαναφερθέντα προβλήματα. Η συμβολή των ειδικών επιστημόνων που αποτελούν το πάνελ σήμερα, αλλά και αυτών που βρίσκονται ανάμεσα στους ακροατές, έγκειται ακριβώς στο να αποκτήσουμε καλλίτερη εικόνα των τεχνικών προβλημάτων, να αντλήσουμε πληροφορίες έγκυρες και να διερευνήσουμε τις δυνατότητες που υπάρχουν για λύσεις μερικές ή συνολικές. Ελπίζουμε, λοιπόν, ότι η διαδικασία της σημερινής συζήτησης θα συμβάλει στην καλλίτερη πληροφόρηση των πολιτών-περιοίκων. Έχοντας αυτό ως δεδομένο, ελπίζουμε ότι οι ενέργειές μας θα μπορούν να είναι πιο ρεαλιστικές και αποτελεσματικές.

Από την ίδρυση της ΕΑΧΑ, η Ενοποίηση είχε χαρακτηριστεί ως η μεγαλύτερη πολεοδομική παρέμβαση στην ιστορία της Αθήνας και ήταν συναρτημένη με το Ρυθμιστικό Σχέδιο. Περιλάμβανε, δηλαδή, ένα πλήρες πακέτο λύσεων για τις παράπλευρες επιπτώσεις αλλά και για την εν γένει αναβάθμιση των περιοχών που περιβάλλουν την Ενοποίηση. Κι όλα αυτά, σε συνεργασία κράτους και Δήμου Αθηναίων. Αντίθετα, η υλοποίηση της Ενοποίησης, που πραγματοποιούν τα ΥΠΠΟ/ΥΠΕΧΩΔΕ μέσω της ΕΑΧΑ ΑΕ σήμερα, είναι κατά πολύ υποδεέστερη των αρχικών σχεδίων, τελείως αποσπασματική και με κακές έως ακατανόητες προτεραιότητες στα υλοποιούμενα έργα.

4.1 Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων

❖ *Γιατί δεν αναφερόσαστε στις επιπτώσεις της Ενοποίησης σε άλλες περιοχές*
Ασφαλώς η Ενοποίηση επηρεάζει όλες τις γύρω περιοχές μέχρι να κλείσει ο κύκλος γύρω από τους λόφους Φιλοπάππου. Όμως, εμείς, με τις συνθήκες κάτω από τις οποίες δημιουργηθήκαμε, εκπροσωπούμε τις περιοχές από Μακρυγιάννη ως Άνω Πετράλωνα και λίγο το Θησείο. Στις άλλες περιοχές υπάρχουν σύλλογοι που ασχολούνται με αυτά τα θέματα, έχουμε επαφές, αλλά δεν μπορούμε να μιλήσουμε εξ ονόματός τους.

❖ *Γιατί δεν αναφερόσαστε στις καταπατήσεις δίπλα στην Αγ. Σωτήρα*
Ό,τι συμβαίνει είναι κατάσταση πολλών ετών, δεν είναι σε εξέλιξη και δεν γνωρίζουμε τι θα αποφασιστεί από τα δικαστήρια. Εν πάσει περιπτώσει, δεν μας πέφτει λόγος -- αντίθετα η κατάσταση στον Λουμπαρδιάρη αφορά ιδιαίτερα και εμάς και όλους τους Αθηναίους.

❖ *Σε ποιόν ανήκουν αυτοί οι χώροι*
Όλοι αυτοί οι χώροι είναι δημόσιοι. Τρεις από αυτούς διαχειριζόταν ο ΕΟΤ (και τώρα η ΕΤΑ ΑΕ) ενώ τους υπόλοιπους διαχειρίζεται το ΥΠΠΟ.

❖ *Γιατί δεν μεταφέρθηκε το Θέατρο της Δώρας Στράτου στον χώρο του θεάτρου Μπαστιά.*
Το θέατρο Μπαστιά ήταν υπό κατεδάφιση για να γίνει ανασκαφή του χώρου.

❖ *Τρόποι πρόσβασης στο σχεδιαζόμενο θέατρο*
Φυσικά, θα ανοιχθούν δρόμοι για αυτοκίνητα μέσα στο δάσος.

❖ *Πώς θα διέρχονται τα πούλμαν*
Αυτό είναι βασικό ερώτημα και περιμένουμε να απαντηθεί στην συζήτηση που ακολουθεί.

5 ΟΜΙΛΙΑ ΘΑΝΟΥ ΒΛΑΣΤΟΥ

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στο κυκλοφοριακό και στον Λόφο του Φιλοπάππου.

Τα προβλήματα στην περιοχή περί τον Φιλοπάππου, κυκλοφοριακά και άλλα, αφ' ενός αφορούν όλην την Αθήνα, αφ' ετέρου συναντιούνται σε όλην την πόλη.

Βασικός αίτιος είναι το αυτοκίνητο. Το πρόβλημα έχει τόσο διογκωθεί που δεν φαίνεται λύση, είναι αδιέξοδο.

Ο Λόφος του Φιλοπάππου πρέπει να είναι ανοικτός στους επισκέπτες, χωρίς δρόμους και αυτοκίνητα, ενταγμένος σε μια Αθήνα όαση.

6 ΟΜΙΛΙΑ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΣΚΛΑΒΟΥΝΟΥ

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και ειδικότερα στο Διάγραμμα 3 το οποίο αναφερόταν στα περί Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων καθώς και το κυκλοφοριακό και οικιστικό θέμα στην ευρύτερη περιοχή. Επιπλέον, αναφέρθηκε σε σχετικές μελέτες που εκπονήθηκαν με εντολή του Δήμου Αθηναίων. Ο ομιλητής σχολίασε ορισμένα σημεία των μελετών που αφορούν στην στάθμευση και το κυκλοφοριακό και μετέφερε την διεθνή εμπειρία σε αντίστοιχα θέματα.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων είναι σχέδιο που επεξεργάστηκε ο Α. Τρίτσης ως μέρος του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας. Το τελευταίο έγινε νόμος το 1985. Το Διάγραμμα 3 του Ρυθμιστικού Σχεδίου αφορά στην Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων. Ο ομιλητής, κατά την περίοδο 1983-1985, είχε εργαστεί ως πολεοδόμος με την ομάδα που εκπόνησε το Ρυθμιστικό Σχέδιο.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων είχε αντιμετωπισθεί ως παρέμβαση σε οργανική σχέση με τις άλλες παρεμβάσεις στην πόλη, τις οποίες προέβλεπε το Ρυθμιστικό Σχέδιο, και όχι απομονωμένη. Όταν μία παρέμβαση απομονώνεται από το οργανικό σύνολο στο οποίο ανήκει, διαταράσσεται η ισορροπία του όλου συστήματος.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο προέβλεπε:

- ο Ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς
- ο Απομάκρυνση των οχημάτων χρήσεων από τις περιοχές κατοικίας
- ο Ανασυγκρότηση των γειτονιών (πχ. η γειτονιά των Πετραλώνων)
- ο Αναβάθμιση των κέντρων γειτονιάς και δημιουργία δικτύου ροής πεζών
- ο Διαμόρφωση του οδικού δικτύου με τρόπο ώστε να αποφεύγεται η διαμπερής κυκλοφορία μέσα από τις οικιστικές ενότητες (αυτό το μέτρο εφαρμόστηκε σε δύο γειτονίες μόνον: Πλάκα και Νεάπολη-Λυκαβηττός)

Το Διάγραμμα 3 του Ρυθμιστικού Σχεδίου προέβλεπε τραμ για την Αθήνα και τον Πειραιά, το οποίο θα πέρναγε μέσα από τις πεζοδρομημένες Διονυσίου Αεροπαγίτου και Αποστόλου Παύλου.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ και η ΕΑΧΑ εφάρμοσαν αποσπασματικά το Ρυθμιστικό Σχέδιο, δηλ. έγιναν μόνο οι πεζοδρομήσεις των Διονυσίου Αεροπαγίτου και Αποστόλου Παύλου και η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων, και τώρα δρέπουμε τους καρπούς:

1. Δεν έγινε το τραμ, η ύπαρξη του οποίου σημαίνει όχι λεωφορεία και λιγότερη ρύπανση.
2. Δεν εφαρμόστηκε κανένα πρόγραμμα προστασίας των γειτονιών γύρω από τους αρχαιολογικούς χώρους. Υπάρχει σχετική μελέτη, την οποία ανέθεσε ο Δήμος Αθηναίων στο γραφείο Ερατοσθένης (στην οποία επανέρχεται ο ομιλητής λεπτομερέστερα στην συνέχεια της ομιλίας του). Σαν συνέπεια, έχουμε βαριά διαμπερή κυκλοφορία στα Πετράλωνα και το Κουκάκι.
3. Στάθμευση τουριστικών λεωφορείων στον χώρο στάθμευσης της Δώρας Στράτου και διέλευσή τους από τον Περιφερειακό του Φιλοπάππου.

Ο ομιλητής διατύπωσε ορισμένες ενστάσεις για το περιεχόμενο της μελέτης Ερατοσθένη οι οποίες αφορούν τις λύσεις που προτείνονται για τις θέσεις στάθμευσης. Η πρόθεση της μελέτης είναι οι θέσεις στάθμευσης να καλύψουν τους κατοίκους της περιοχής, τους επισκέπτες των Αρχαιολογικών Χώρων και τους θεατές του Ηρώδείου. Προτείνει η μελέτη να υποσκαφθούν

πλατείες και δρόμοι καθώς και θέσεις στάθμευσης στον χώρο του Ζαπείου --- το τελευταίο, μάλιστα, το έχουν υιοθετήσει τόσο η Κυβέρνηση όσο και η κυρία Μπακογιάννη στο πρόγραμμά της.

Η Επιτροπή για τους Ελεύθερους Χώρους της Αθήνας (μέλος της οποίας είναι και ο ομιλητής) είναι κατηγορηματικά αντίθετη με αυτήν την λύση.

Σημαντικό για το θέμα αυτό είναι το γεγονός ότι, τυπικά τουλάχιστον, η Αθήνα είναι πόλη μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Πόλεων Ελευθέρων από τα Αυτοκίνητα. Μεταξύ των θέσεων του Δικτύου σύμφωνα με την Διακήρυξη του Αμστερντάμ, 1994 είναι τα εξής σημεία:

- ο Προώθηση και υιοθέτηση τρόπων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον: ποδήλατο, περπάτημα, δημόσιες συγκοινωνίες
- ο Στάθμευση: ελάττωση θέσεων στάθμευσης ιδίως κοντά σε παλαιά/αναπαλαιωμένα κτίρια

Η Διακήρυξη κινείται αντίθετα από ότι η μελέτη του Ερατοσθένη και η Αθήνα γενικότερα καθώς είναι γνωστό ότι νέες θέσεις στάθμευσης προσελκύουν δεκαπλάσια αυτοκίνητα. Ακολουθώντας τις αρχές του Δικτύου, για παράδειγμα:

- ο στην Ζυρίχη, νέες θέσεις στάθμευσης δημιουργούνται μόνο άμα καταργηθούν παλαιότερες
- ο στην Ολλανδία, απαγορεύεται η δημιουργία θέσεων στάθμευσης κοντά σε μεγάλους σταθμούς του METRO

Στα θετικά της μελέτης Ερατοσθένη, ο ομιλητής συμπεριλαμβάνει:

1. Ότι προτείνονται δύο σταθμοί μετεπιβίβασης για τα τουριστικά λεωφορεία, στις οδούς Συγγρού και Ερμού
2. Ότι προτείνεται να γίνεται η εξυπηρέτηση του Ηρωδείου με τραμ
3. Ότι προτείνεται η παράταση της λειτουργίας του METRO μετά τις 12.00 το βράδυ όπως συμβαίνει σε άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις

Ο ομιλητής υπενθύμισε ότι, το 1907, οπότε έγινε και η ηλεκτροδότηση των τραμ για να εξυπηρετούνται τα θέατρα Αθήνας και Πειραιά, εκατόν δεκαπέντε οικογένειες ορκίστηκαν ότι ποτέ δεν θα ανεβούν σε αυτό το μέσο συγκοινωνίας. Σχολίασε δε, ότι σήμερα πολύ περισσότεροι συμπολίτες τους Αθηναίοι φαίνεται να συμμερίζονται αυτήν την άποψη.

Συνδέοντας την ομιλία του με τα προηθέντα, ο ομιλητής συνοψίζοντας υπογραμμίζει το γεγονός ότι η ΕΑΧΑ δεν έχει αποφασιστικές αρμοδιότητες και ότι το κυκλοφοριακό, οι πεζοδρομήσεις και η στάθμευση στην πόλη των Αθηνών είναι προβλήματα εξ' ορισμού. Στην συνέχεια, επικεντρώθηκε στο θέμα της περιφράξης των Αρχαιολογικών χώρων γενικότερα και του Λόφου του Φιλοπάππου ειδικότερα.

Κανείς θα πρέπει να έχει κατά νουν το ερώτημα: όταν γίνεται μια πεζοδρόμηση, μια παρέμβαση, η οποία αλλάζει τις υπάρχουσες ισορροπίες, τί αντιστάθμισμα δίνεται στους κατοίκους για αυτήν την αλλαγή? Όταν διοχετεύεται η κίνηση σε σημεία άλλα από αυτά του παρελθόντος, τί αντιστάθμισμα δίνεται για αυτήν την επιβάρυνση? Πώς, τελικά, γίνεται καλλίτερη η ποιότητα ζωής? Ως απάντηση σε αυτά τα ερωτήματα, μπαίνουν πόρτες στους παραδοσιακά δημόσιους χώρους, πόρτες οι οποίες μάλλον μπαίνουν για να κλείνουν, ίσως για κάποιες ώρες, ίσως έναντι εισιτηρίου.

Πώς, λοιπόν, τονώνεται η κατοικία, πάντα σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο, ενώ δεν αναβαθμίζονται οι δημόσιοι χώροι? Πώς επιτυγχάνεται η αναβάθμιση και αύξηση των δημοσίων χώρων, πάντα σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο? Με το κλείσιμό τους? Πρέπει να τονιστεί εδώ ότι η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την Αναβάθμιση των Λόφων Φιλοπάππου προτείνει άνοιγμα του αρχαιολογικού χώρου των Λόφων. Και πρέπει να τονιστεί ότι η Περιβαλλοντική Μελέτη έχει δεσμευτικό και θεσμικό χαρακτήρα, δεν αποτελεί ευχολόγιο.

Ποιος ο λόγος της Ενοποίησης? Για ποια Ενοποίηση μιλάμε? Ενοποίηση απομονωμένων θυλάκων? Ενοποίηση διαδρομών ανάμεσα σε περιφραγμένα αρχαιολογικά τμήματα? Αυτό έρχεται σε αντίθεση με κάθε έννοια ανάδειξης αρχαιολογικών χώρων και ένταξής τους στο δημόσιο πεδίο της πόλης.

Ενώ προσπαθούμε να αυξήσουμε τους δημόσιους χώρους και να εντάξουμε σε αυτούς τους πολίτες της Αθήνας, έχουμε εδώ μια πρωτοφανή πρόταση συνολικής αναβάθμισης της πόλης όπου περιφράσσονται όλοι οι σημαντικοί δημόσιοι χώροι που βρίσκονται στο Κέντρο. Αυτή η τακτική έρχεται σε αντίθεση με την Διεθνή Χάρτα για την Προστασία των Ιστορικών Πόλεων, η οποία με τον όρο «προστασία των ιστορικών πόλεων» λέει ότι «εννοούνται τα αναγκαία μέτρα για την προστασία, διατήρηση και αποκατάστασή τους όπως επίσης για την ανάδειξη και προσαρμογή τους στη σύγχρονη ζωή».

Τί σημαίνει, τελικά, περίφραξη σε επίπεδο συμβολικό, σημειολογικό και αντιληπτικό? Σημαίνει απομόνωση. Τί σημαίνει απομόνωση? Τί σηματοδοτεί η απομόνωση? Σηματοδοτεί, σε κοινωνικό επίπεδο, μια εκστατική, δεισιδαιμονική αντιμετώπιση του πολιτιστικά υπέρτερου, εδώ της αρχαιότητας, από το πολιτιστικά κατώτερο, που εδώ είναι η σύγχρονη Ελλάδα. Εμποδίζει, δηλαδή, την βιωματική σχέση κοινωνίας-αρχαιοτήτων και την μετατρέπει σε δεισιδαιμονική έκσταση θεμελιωμένη σε μία άγνοια. Η απομόνωση είναι ουσιαστικά η αδυναμία συνδιαλλαγής με το παρελθόν – συνδιαλλαγής της σύγχρονης Ελληνικής κοινωνίας με το παρελθόν της -- και προδίδει την πολιτιστική στέρηση αυτής της κοινωνίας. Είναι αυτή η εικόνα που θέλουμε να έχουμε για τους εαυτούς μας? Η πόλη είναι ενιαία, πρέπει να είναι ενιαία. Πρέπει να συνδιαλέγεται με το πολιτιστικό της παρελθόν και να διεισδύει σε αυτό. Είναι αδιανόητο να μην γίνεται κάτι τέτοιο. Στην Αθήνα, όμως, δεν γίνεται.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων υποτίθεται ότι θα πέρναγε μέσα στον σχεδιασμό, την δομή, την διάρθρωση της πόλης αυτήν την παράμετρο, υποτίθεται ότι θα την αναδείκνυε. Είναι

άλλωστε χαρακτηριστικό και του έργου του Δ. Πικιώνη, του πνεύματος του Δ. Πικιώνη. Ο Δ. Πικιώνης χρησιμοποιεί προγενέστερο δομικό υλικό, χρησιμοποιεί προγενέστερα πρότυπα που ξεκινάν από την αρχαιότητα, περνάν από το Βυζάντιο, φθάνουν στην παραδοσιακή αρχιτεκτονική, τα συνθέτει, γιατί είναι ένας μοναδικός συνθέτης, και τα εισάγει στον κρηγμένο αρχαιολογικό χώρο. Συνδιαλέγεται με την αρχαιότητα παράγοντας μια σύγχρονη αρχιτεκτονική.

Σε τελική ανάλυση, αυτό το οποίο έχουμε είναι μια διάσπαση της ιστορικής συνέχειας της πόλης. Την ιστορική συνέχεια, που υποτίθεται ότι προσπαθούμε να την αναδείξουμε, τελικά την διασπάμε μέσα από την οργάνωση απομονωμένων θυλάκων που τους έχουμε για να πηγαίνουν οι πεζοί και να παρατηρούν εκστατικοί και να θαυμάζουν από μακριά το πεδίο της αρχαιότητας. Ο αρχαιολογικός χώρος, δηλαδή, υποβαθμίζεται και απομακρύνεται από το πεδίο της σύγχρονης κοινωνικής ζωής στο πεδίο της επιστημονικής αναζήτησης κάποιων ειδικών (αρχιτεκτόνων, αρχαιολόγων κλπ). Δημιουργείται, τελικά, μια άλλη αρχαία πόλη έξω από την σύγχρονη πόλη και ξένη προς αυτήν.

Ποιός είναι ο στόχος --- και το θέμα έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον --- ενός έργου, ενός ΥΠ.ΠΟ., ενός ΥΠΕΧΩΔΕ? Η ευαισθητοποίηση του πολίτη. Η παιδεία μας είναι ο στόχος.

Να πω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: τα διατηρητέα κτίρια. Πόσες διαμαρτυρίες, πόσες ενστάσεις δεν έχουν γίνει για αυτά. Πόσοι φορείς, ιδιώτες, επιστήμονες, γενικά οι τοπικές κοινωνίες, διαμαρτύρονται για τα διατηρητέα κτίρια, τα οποία καταρρέουν, δεν προστατεύονται επαρκώς, δεν χρησιμοποιούνται καταλλήλως. Σκεφτείτε παράλληλα πόσες ελάχιστες διαμαρτυρίες υπάρχουν από την κοινωνία μας για κάστρα που πέφτουνε, για εκκλησιάκια βυζαντινά που καταστρέφονται από τους παπάδες που τα λειτουργούν ή πέφτουνε απλά, για αρχαιότητες που επίσης καταστρέφονται. Ο λόγος που η κοινωνία μας ασχολείται με το λιγότερο σημαντικό και όχι το ουσιώδες είναι ότι το κτίριο το βλέπουμε, το κτίριο βρίσκεται μέσα στην πόλη μας, στην διαδρομή μας. Τον αρχαιολογικό χώρο έχει καθιερωθεί, και από ό,τι βλέπω επιχειρείται αυτό να συνεχιστεί, να μην τον βλέπουμε, να βρίσκεται στο πεδίο των ειδικών, στο πεδίο του θαυμασμού του πολίτη για τον χώρο και για τους ειδικούς. Το αποτέλεσμα θα είναι να μην προχωρήσει ποτέ η ευαισθητοποίηση του πολίτη για το θέμα των αρχαιοτήτων. Αυτό, φυσικά, είναι οξύμωρο. Χάνουμε τον στόχο μας που είναι η ευαισθητοποίηση του πολίτη. Το ΥΠΠΟ αυτόν τον στόχο πρέπει να έχει. Μόνον άμα ευαισθητοποιηθεί ο πολίτης θα υπάρχουν οι πολιτικές σχέσεις για να δοθούν περισσότερα χρήματα, για να προωθηθεί και μια πολιτιστική πολιτική καλλίτερη. Πρόκειται για κοντόφθαλμη οπτική, είτε είναι του ΥΠΠΟ είτε είναι οποιουδήποτε άλλου.

Έχουμε να κάνουμε με μια πολιτική που έχει σχέση με το μνημείο. Το μνημείο είναι στοιχείο του παρελθόντος που έχει εγγραφεί στην εθνική συλλογική μας μνήμη. Πώς θα το περάσουμε στην συλλογική μας μνήμη αν δεν το δούμε, δεν το βιώσουμε, δεν γίνει μέρος της καθημερινότητάς μας, αν δεν περάσει μέσα στην αστική μας ζωή?

8 ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗ ΡΩΜΑΝΟΥ

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στην ανάγκη ενός γενικότερου πλαισίου στο οποίο θα έπρεπε να εντάσσονται και τα έργα της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων και το οποίο θα προστατεύει τα δικαιώματα των κατοίκων των σχετιζομένων περιοχών. Τέλος, πρότεινε συγκεκριμένη λύση για το θέμα της πρόσβασης της Ακρόπολης από τους τουρίστες.

Σχετικά με την ένταξη των έργων της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων σε ένα ευρύτερο σχέδιο για την πόλη, υπάρχουν δύο επιχειρήματα.:

1. Το *επιχείρημα του προέδρου της ΕΑΧΑ*: Αν δεν προχωρήσουμε στην εφαρμογή του έργου και ασχοληθούμε με το γενικό πλαίσιο, τότε δεν θα κάνουμε τίποτε, γιατί τα ζητήματα έχουν τέτοιο βάθος και έκταση που επενεργούν σε όλο το ιστορικό κέντρο, δηλ. το κέντρο της Αθήνας
2. *Αντεπιχείρημα*: Αν δεν υπάρχει Επιτελικό Σχέδιο, στο οποίο να εντάσσεται η Ενοποίηση, αν δηλαδή η ΕΑΧΑ ασχολείται μόνο με τις εργολαβίες των πεζοδρομήσεων και τίποτε άλλο, τότε ποιος θα ασχοληθεί με τα παράπλευρα προβλήματα που επιδεινώνονται από την παρέμβαση της ίδιας της ΕΑΧΑ; Ένας τέτοιος φορέας πρέπει να είναι σε θέση να παίρνει πρωτοβουλίες για δράση και ρύθμιση γενικότερων πολεοδομικών ζητημάτων.

Δεν προϋπήρχε λοιπόν ευρύτερο σχέδιο για την αντιμετώπιση σε όλο το βάθος και την έκταση των κυκλοφοριακών, συγκοινωνιακών και οικονομικών προβλημάτων καθώς και των προβλημάτων που άπτονται των χρήσεων γης --παράδειγμα περιοχή Θησείου-- και των πεζοδρομήσεων στις εν λόγω περιοχές. Και ακριβώς γι' αυτό, είχαμε προτείνει τότε στον πρόεδρο της ΕΑΧΑ να εκπονηθεί μια μελέτη, την οποία ονομάσαμε «Μελέτη – Πλαίσιο». Η πρόταση είχε γίνει αποδεκτή και κάλυπτε τα ακόλουθα θέματα:

1. Πολεοδομικό ζήτημα / χρήσεις γης: Τι πρέπει να γίνει για να προστατευτεί τόσο το έργο της Ενοποίησης όσο και οι γειτνιάζουσες περιοχές κατοικίας; Επειδή στην Αθήνα οι αρχαίοι χώροι και οι περιοχές κατοικίας συνυπάρχουν, δεν είναι περιοχές οριοθετημένες η μία από την άλλη, πρέπει να ληφθούν υπόψη σοβαρά οι συνθήκες ζωής των κατοίκων των περιοχών που συνυπάρχουν με τους αρχαίους χώρους. Δεν είναι δυνατόν να λέγεται ότι τα έργα της Ενοποίησης ανήκουν στην πόλη ή στο έθνος και συνεπώς η λειτουργία των περιοχών κατοικίας να μπαίνει σε δεύτερη μοίρα. Για να επιζήσει η κατοικία στις κεντρικές περιοχές πρέπει να της παρασχεθούν οι καθημερινές υπηρεσίες που έχει ανάγκη και να προστατευθεί από τον κίνδυνο των πεζοδρομήσεων (να μη γίνει ένα απέραντο πάρκιγκ ή ένα απέραντο σουβλατζίδικο μετά μουσικής, βλέπε Θησείο).
2. Στόχος του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας του 1985 ήταν να διατηρηθεί η κατοικία στο κέντρο της πόλης. Αυτό σημαίνει ότι αναγνωρίζονται στους κατοίκους των σχετικών περιοχών όλα τα δικαιώματα πρόσβασης σε υπηρεσίες και όλες οι ευκολίες της καθημερινής ζωής, που έχουν οι κάτοικοι των άλλων περιοχών. Επομένως, το πώς θα κρατηθεί η προσβασιμότητα στην κατοικία στο ίδιο επίπεδο ποιότητας (με τις άλλες περιοχές εκτός κέντρου) είναι ζητούμενο και θα πρέπει η Ενοποίηση να δίνει μια πολεοδομική απάντηση σ' αυτό το ζήτημα. Αν η σχετική κυκλοφοριακή μελέτη δεν ολοκληρώθηκε, θα πρέπει έστω και εκ των υστέρων να ολοκληρωθεί.
3. Η Μελέτη-Πλαίσιο περιείχε πρόταση για το πρόβλημα της μεταφοράς των τουριστών στην Ακρόπολη. Συνιστώσες του προβλήματος:
 - οι τουρίστες είναι άνθρωποι μεγάλης ηλικίας κατά μέσον όρον
 - έχουν λίγο χρόνο στην διάθεσή τους

- πρέπει να ξεκινούν από σημείο που απέχει κάποια λογική απόσταση από την Ακρόπολη
- υπάρχουν ανηφόρες στην περιοχή
- θερμοκρασιακές συνθήκες δύσκολες.

Άρα η προσέγγιση των τουριστών στους αρχαιολογικούς χώρους με όχημα (μέχρι κάποιου σημείου εγγύτητας), είναι πρακτική ανάγκη και όχι ιδεολογική θέση. Η προσέγγιση αυτή μπορεί να γίνει είτε με τα ίδια τα τουριστικά λεωφορεία (συνήθως των 50 θέσεων), τα οποία εκτελούν τις υπόλοιπες τουριστικές μετακινήσεις είτε με άλλα, κατάλληλα για τους αρχαιολογικούς χώρους, οχήματα. Η Μελέτη-Πλαίσιο ξεκίνησε εύλογα με τη δεύτερη εναλλακτική. Προτάθηκε να σταματούν τα πούλμαν σε επιλεγμένα οικοπέδα, σε μια ακτίνα μεγαλύτερη, και το τουριστικό πλήθος να μεταβιβάζεται σε ένα ενδιάμεσο δημόσιο μέσο μεταφοράς, το οποίο θα προσεγγίζει τα σημεία του αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Χαρακτηριστικά του μέσου αυτού είναι:

- μη ρυπογόνο
- μικρότερο από τα πούλμαν
- πιο ευέλικτο
- ευρισκόμενο σε συνεχή κυκλοφορία

Η συνεχής κυκλοφορία είναι ουσιώδης λεπτομέρεια.

Η υλοποίηση αυτής της ιδέας αποθαρρύνθηκε από τα τουριστικά γραφεία και τα γραφεία των ιδιοκτητών των τουριστικών λεωφορείων. Το επιχείρημά τους βασίστηκε στη δυσκολία διαχείρισης των επιβατών των τουριστικών λεωφορείων και στην καθυστέρηση της επί- και απο-βίβασης. Πόσο μάλλον όταν μεσολαβήσει ένα δεύτερο όχημα.

Ως παράδειγμα προς μίμηση, ο ομιλητής έφερε την πόλη της Ρώμης, όπου με την ευκαιρία των εορταστικών εκδηλώσεων για το έτος 2000, οργανώθηκε ένα σύστημα μεταφοράς του τουριστικού πλήθους που ονομάζεται «Γραμμή J», και έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Ορισμός δύο Ζωνών, της πρώτης με ακτίνα 22 km και της δεύτερης, η οποία εμπεριέχεται στην πρώτη, με ακτίνα 7,5 km.
- Τα τουριστικά πούλμαν σταματούν στην πρώτη ζώνη σε ευρύχωρους δημόσιους χώρους στάθμευσης που βρίσκονται πάνω σε βασικούς κυκλοφοριακούς άξονες.
- Στη δεύτερη ζώνη, συνδέοντας τους χώρους στάθμευσης των πούλμαν με τους αρχαιολογικούς χώρους, κυκλοφορούν μόνο τα λεωφορεία της Γραμμής J, κλιματιζόμενα και με ενδοσυνεννόηση, ώστε να μπορούν οι ξεναγοί/επικεφαλής των τουριστικών ομάδων να προγραμματίζουν την επίσκεψή τους.
- Το σύστημα λειτουργεί με αυστηρότατα πρόστιμα στα πούλμαν που παραβιάζουν την είσοδο στη ζώνη 2 και με ειδικές άδειες για τη διευκόλυνση της τουριστικής κίνησης (π.χ. τα πούλμαν παίρνουν ειδική άδεια για τη μεταφορά των τουριστών με τις αποσκευές τους προς και από τα ξενοδοχεία).
- Το σύστημα μπορούν να το χρησιμοποιήσουν και οι κάτοικοι, αλλά επειδή είναι ακριβό το εισιτήριο και δεν τους συμφέρει, χρησιμοποιείται κατά κανόνα από τους τουρίστες.
- Η εκμετάλλευση της Γραμμής J ανατέθηκε με διαγωνισμό σε Κοινοπραξία στην οποία συμμετείχαν οι ιδιοκτήτες των τουριστικών λεωφορείων της Ρώμης.

9 ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΝΙΚΟΥ ΓΙΑΝΝΑΚΗ

Ο ομιλητής έστρεψε την προσοχή του ακροατηρίου στο γεγονός της ύπαρξης αξιολογής πανίδας στον Λόφο του Φιλοπάππου (αρκετά είδη προστατεύονται και περιλαμβάνονται στα παραρτήματα II & III της Διεθνούς Σύμβασης της Βέρνης για τη διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης, Νόμος 1335/1983, στα παραρτήματα II και IV της Οδηγίας 92/43 ΕΟΚ, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, ΚΥΑ 33318/3028/1998 και στο Παράρτημα I της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ για την προστασία των άγριων πουλιών). Αναφέρθηκε επίσης στις αρνητικές επιπτώσεις που πιθανόν να έχουν στην άγρια ζωή του λόφου τα έργα ανάπτυξης που εκτελούνται εκεί στο πλαίσιο της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων.

Ο λόφος του Φιλοπάππου λειτουργεί στις μέρες μας ως αστικό πάρκο και ως χώρος αρχαιολογικού ενδιαφέροντος και πολιτιστικών εκδηλώσεων για τους κατοίκους και επισκέπτες της Αθήνας και περιβάλλεται από δρόμους μέτριας ως μεγάλης κυκλοφορίας και από πυκνοδομημένες περιοχές. Παρόλα αυτά ο λόφος φιλοξενεί μια αξιολογική πανίδα, και ιδιαίτερα ορνιθοπανίδα, τόσο σε ποικιλία όσο και σε μέγεθος των πληθυσμών.

Κατά την εργασία πεδίου, που έγινε στο πλαίσιο της εκπόνησης της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τα έργα «Συνολική Ανάδειξη Αρχαιολογικού Χώρου Φιλοπάππου»¹, εντοπίστηκαν περιοχές που έχουν σημασία για τη διατήρηση της πανίδας του Λόφου καθώς και μια τάση προτίμησης των επί μέρους βιοτόπων από τα διάφορα είδη, πληροφορία που θα έπρεπε να ληφθεί σοβαρά υπόψη κατά την εκτέλεση των έργων ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου.

Σημειώνεται ιδιαίτερα η παρουσία στο λόφο δύο και ενός αυστηρά προστατευόμενων ειδών ερπετών και θηλαστικών αντίστοιχα (Παράρτημα II της Διεθνούς Σύμβασης της Βέρνης για τη διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης, Νόμος 1335/1983) καθώς και τουλάχιστον τεσσάρων αυστηρά προστατευόμενων ειδών πουλιών (Παράρτημα I Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ για την προστασία των άγριων πουλιών).

Ως σημαντική περιοχή για τα πουλιά και άλλες ομάδες ζώων, χαρακτηρίστηκε μια ζώνη στο κέντρο περίπου του λόφου, που τουλάχιστον μέχρι την περίοδο των αυτοψιών, δεχόταν τις λιγότερες ανθρώπινες πιέσεις (πλαγιά πίσω από το θέατρο της Δώρας Στράτου και περιοχή Κοΰλης). Στη ζώνη αυτή παρατηρήθηκαν οι μεγαλύτεροι πληθυσμοί ερπετών και λεπιδοπτερών. Ειδικά πάντως σε ότι αφορά στα πουλιά, ακόμα και οι θαμνότοποι και τα δασάκια που βρίσκονται έξω από τα όρια της χαρακτηριζόμενης ως σημαντικής περιοχής είναι επίσης αξιόλογες ζώνες για την παραμονή, τη διατροφή και το φώλιασμα αρκετών από τα είδη που καταγράφηκαν.

Πίνακες που παρουσιάζουν με λεπτομέρεια τα είδη της πανίδας αλλά και της χλωρίδας του λόφου του Φιλοπάππου μπορεί να βρει κανείς στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων της Συνολικής Ανάδειξης Αρχαιολογικού Χώρου Φιλοπάππου. Συνολικά καταγράφηκε η παρουσία 4 ειδών πεταλούδων, 6 ειδών ερπετών, 3 ειδών θηλαστικών και 94 είδη πουλιών.

¹ Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε., Συνολική Ανάδειξη Αρχαιολογικού Χώρου Φιλοπάππου, Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Μελετητής: Νίκος Γιαννάκης. Επιβλέποντες ΕΑΧΑ ΑΕ: Μάρω Παπαδοπούλου, Γιώργος Μαϊστράλης, Νέστορας Μαυρόπουλος. Αθήνα, Οκτώβριος 2001

10 ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΙΩΑΝΝΗ ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΣΑ

Ο συντονιστής της συζήτησης, αφού επανέλαβε την διευκρίνιση του κ. Καρρά ότι Ελληνική Εταιρεία λειτουργεί ως φιλόξενος οικοδεσπότης αλλά δεν έχει θέσεις επί του θέματος, χωρίς αυτό να αποκλείει ότι πρόκειται να αποκτήσει στο άμεσο μέλλον, συνόψισε τα θέματα που αναφέρθηκαν στις εισηγήσεις ως εξής:

1. Ποια η επαφή του πολίτη και ποια η σχέση του με τον αρχαιολογικό χώρο?
2. Μπορούμε να ζήσουμε μαζί με το αυτοκίνητο? Ο σύγχρονος Έλληνας τρέφει ιδιαίτερη αγάπη για το αυτοκίνητο, το οποίο, όμως, έχει αποδειχθεί αδηφάγο όσον αφορά τους δημόσιους χώρους. Οι πόλεις δεν αντέχουν το αυτοκίνητο, δεν είναι φτιαγμένες για αυτό, κυρίως πόλεις σαν την Αθήνα.
3. Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων εφάρμοσε ένα μέρος των προτάσεων. Τί πρέπει να γίνει βραχυπρόθεσμα και τί μακροπρόθεσμα ώστε να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα (κυκλοφοριακό, χρήσεις γης, σχέση κατοίκων με αρχαιολογικούς/δημόσιους χώρους)? Τα πράγματα δείχνουν προς το χειρότερο και το Μουσείο της Ακρόπολης θα επιβαρύνει περισσότερο την περιοχή.
4. Η περιοχή ανήκει στους κατοίκους ή είναι μια περιοχή για ευρύτερη χρήση?



Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης για το
Λόφο του Φιλοπάππου

<http://filopappou.cc.ece.ntua.gr/>

ΠΡΑΚΤΙΚΑ

της ανοιχτής συζήτησης με θέμα

Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων:

Αναζήτηση του καταλληλότερου τρόπου πρόσβασης
για τους επισκέπτες της Ακρόπολης και οι επιπτώσεις
στους περιβάλλοντες οικιστικούς χώρους
και τον λόφο του Φιλοπάππου



Οργανώθηκε από την Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης για το Λόφο του
Φιλοπάππου

με την υποστήριξη της

Ελληνικής Εταιρείας για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής
Κληρονομιάς

Τετάρτη 25 Ιουνίου 2003
Ελληνική Εταιρεία
Τριπόδων 28
Πλάκα

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	Το κείμενο της Πρόσκλησης.....	3
2	Οι Ομιλητές	4
3	Ομιλία Νίκου Βόσκογλου	5
3.1.	Το κυκλοφοριακό θέμα στις περιοχές που περιβάλλουν τον Λόφο του Φιλοπάππου	5
3.2.	Τα τουριστικά λεωφορεία.....	6
3.3.	Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων.....	6
4	Ομιλία Γαβριήλ Παπασαράντη.....	8
4.1	Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων.....	10
5	Ομιλία Θάνου Βλαστού.....	11
6	Ομιλία Γεράσιμου Σκλαβούνου.....	12
7	Ομιλία Γιώργου Βαρελίδη.....	14
8	Παρέμβαση Αριστείδη Ρωμανού.....	16
9	Παρέμβαση Νίκου Γιαννάκη.....	18
10	Παρέμβαση Ιωάννη Παλαιοκρασσά	19

1 ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ

Οι λόφοι του κέντρου της Αθήνας, πολύτιμες νησίδες Αττικής φύσης, και οι αρχαιολογικοί του χώροι, μοναδικής ιστορικής και καλλιτεχνικής αξίας, με τα εξαιρετικά έργα διαμόρφωσης τοπίου του Δημήτρη Πικιώνη (που πρόσφατα βραβεύτηκαν) και σε ζωντανή σχέση με τα περιβάλλοντα οικιστικά σύνολα (Πλάκα, Θησείο, Άνω Πετράλωνα, Κουκάκι, Μακρυγιάννη) αποτελούν την πολύσημη καρδιά της Αθήνας, ένα σφύζον οικιστικό, ιστορικό και πολιτισμικό σύνολο μοναδικό στον κόσμο. Στους χώρους αυτούς σήμερα, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, εκτελούνται ταχύρυθμα έργα ενοποίησης. Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, είναι συνολικά έργο μεγαλόπνοο για την Αθήνα αλλά οι λεπτομέρειες της υλοποίησής του έχουν σε αρκετές περιπτώσεις αμφισβητήσιμες συνέπειες στο περιβάλλον, στις χρήσεις γης, στο κυκλοφοριακό και τη στάθμευση και, τελικά, στην αισθητική του χώρου όπως έχει διαμορφωθεί από τον Δ. Πικιώνη.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων στον «Διόνυσο», απέναντι ακριβώς από την Ακρόπολη, έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, άψογα δεμένος με το περιβάλλον του και τα έργα του Δ. Πικιώνη. Ο χώρος μετατράπηκε πρόσφατα σε αντιαισθητικό, τσιμεντοστρωμένο χώρο αποβίβασης-επιβίβασης των τουριστών για την Ακρόπολη. Η αλλαγή του τρόπου λειτουργίας του χώρου αυτού, δηλαδή, η χρήση του από τουριστικά λεωφορεία επιβαρύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα των περιοχών Μακρυγιάννη, Κουκάκι, Πετράλωνα και αποκλείει τα ΙΧ των επισκεπτών, τα οποία πλέον σταθμεύουν ανεξέλεγκτα πάνω στους πεζόδρομους του Δ. Πικιώνη. Το κακό διογκώνεται ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο και τον, παράλληλο με αυτήν, χρόνο λειτουργίας του Ηρωδείου, το οποίο από μόνο του αποτελεί κυκλοφοριακή πληγή. Δεν φαίνεται να έχει ληφθεί υπόψη κάποια έγκυρη μελέτη του κυκλοφοριακού προβλήματος, η οποία να έχει τύχει της ευρύτερης αποδοχής των σχετιζομένων φορέων και των κατοίκων των γύρω περιοχών. Τα αποτελέσματα, τα οποία συνοψίζονται σε ηχορύπανση, χημική ρύπανση, αδιαχώρητο στην στάθμευση, αλλαγές στις χρήσεις γης και κακοποίηση του έργου του Δ. Πικιώνη, προσβάλλουν το ίδιο το όραμα της ενοποίησης.

Σας καλούμε για να συζητήσουμε τι μπορεί να γίνει ώστε να αποκατασταθεί το έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, να προστατευθεί η αισθητική και η λειτουργία των έργων του Δ. Πικιώνη και να λυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα με τρόπο λειτουργικό τόσο για τους επισκέπτες του Βράχου όσο και για τους κατοίκους των επηρεαζομένων περιοχών. Τί είναι εφικτό να γίνει μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και τι μετά; Ποιες είναι οι οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές πτυχές της προσπάθειας αυτής; Στόχος μας είναι να διατυπώσουμε τις βασικές αρχές οι οποίες πρέπει να διέπουν κάθε προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος καθώς και να σκιαγραφήσουμε την πιθανή βέλτιστη λύση.

2 ΟΙ ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Παρατίθενται τα ονόματα των ομιλητών με την σειρά που έλαβαν τον λόγο. Στο υλικό αυτό, συμπεριλαμβάνονται και τρεις παρεμβάσεις, οι οποίες θεωρήθηκαν ότι συνέβαλαν ιδιαίτερα στην συζήτηση.

ΟΜΙΛΙΕΣ

Νίκος Βόσκογλου

Συγκοινωνιολόγος, Σύμβουλος ΕΑΧΑ

Γαβριήλ Παπασαράντης

Εκπρόσωπος της Συντονιστικής Επιτροπής της Λαϊκής Συνέλευσης για το Λόφο του Φιλοπάππου

Θάνος Βλαστός

Συγκοινωνιολόγος, Επίκουρος Καθηγητής ΕΜΠ

Γεράσιμος Σκλαβούνος

Πολεοδόμος

Γιώργος Βαρελίδης

Πολεοδόμος

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Αριστείδης Ρωμανός

Πολεοδόμος

Νίκος Γιαννάκης

Βιολόγος-Περιβαλλοντολόγος

Ιωάννης Παλαιοκρασσάς

Οικονομολόγος

Τα κείμενα, τα οποία ακολουθούν, παρουσιάζουν συνοπτικά τις ομιλίες καθώς και τις απαντήσεις των ομιλητών σε καίρια ερωτήματα του κοινού. Η επιμέλεια των κειμένων έχει γίνει από τους ίδιους τους ομιλητές (εξαιρέσει των κειμένων των κ. Βλαστού και Παλαιοκρασσά.

3 ΟΜΙΛΙΑ ΝΙΚΟΥ ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ

Η ομιλία του κ. Ν. Βόσκογλου οργανώθηκε γύρω από δύο κύρια σημεία:

1. το κυκλοφοριακό στην ευρύτερη περιοχή Θησείου-Πετραλώνων-Κουκάκι-Μακρυγιάννη (Ενότητα 1.1) με έμφαση την κατάσταση στον Περιφερειακό του Φιλοπάππου
2. ειδικότερα το θέμα των τουριστικών λεωφορειών για την Ακρόπολη (Ενότητα 1.2)

Στον χρόνο των απαντήσεων, ο ομιλητής αναφέρθηκε και σε άλλα σημαντικά θέματα, τα οποία έθεσαν οι ακροατές με τις ερωτήσεις τους. Δίνεται σχετική περίληψη στην Ενότητα 1.3.

3.1. Το κυκλοφοριακό θέμα στις περιοχές που περιβάλλουν τον Λόφο του Φιλοπάππου

Οι περιοχές που περιβάλλουν τον Λόφο του Φιλοπάππου έχουν γνωρίσει σημαντικές αλλαγές στο κυκλοφοριακό καθεστώς λόγω των πεζοδρομήσεων των οδών Διονυσίου Αεροπαγίτου και Αποστόλου Παύλου. Οι πεζοδρομήσεις ήταν, μεταξύ άλλων, αναγκαίες για να προστατευτεί η Ακρόπολη από την μόλυνση. Στο πνεύμα αυτής της ανάγκης απομακρύνθηκε από το Θησείο και ο σταθμός των λεωφορείων που υπήρχε εκεί.

Οι πεζοδρομήσεις οδήγησαν στην αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στα Άνω Πετράλωνα και τον Περιφερειακό του Φιλοπάππου (εις το εξής «Περιφερειακός»). Έχουν προηγηθεί δύο σχετικές μελέτες για την κυκλοφορία στην περιοχή:

1. Α' μελέτη. «Κυκλοφοριακή Μελέτη των Παρεμβάσεων στις Οδούς Απ. Παύλου, Δ. Αεροπαγίτου και Βαζ. Όλγας» Εκπόνηση: Αττικό Μετρό ΑΕ. Ανάθεση: ΕΑΧΑ. Έτος: 1998. Προβλέπει ότι η κίνηση στον Περιφερειακό από 200 αυτοκίνητα την ημέρα θα φτάσει στα 1300 ύστερα από τις πεζοδρομήσεις. Δεν υπάρχει λύση, βασικό εμπόδιο η κίνηση στον κόμβο Κοΐλης και Χαμοστέρνας.
2. Β' μελέτη. «Μελέτη Εφαρμογής και Σηματοδότησης στην Περιοχή Επιρροής του Άξονα Βαζ. Όλγας – Διον. Αεροπαγίτου – Απ. Παύλου» Εκπόνηση: Δρόμος. Σύμβουλοι Μελετητές ΕΠΕ. Ανάθεση: ΕΑΧΑ ΑΕ Έτος: 1969. Μελετά την σηματοδότηση στους δρόμους που περιβάλλουν την περιοχή (Συγγρού, Καλλιρρόης, Πειραιώς, Χαμοστέρνας) αλλά αναγνωρίζει ως δυσεπίλυτο πρόβλημα την κίνηση στον κόμβο Κοΐλης και Χαμοστέρνας. Συμπεραίνει ότι η αύξηση του φόρτου στα Πετράλωνα και Περιφερειακό είναι αναγκαία/αναπόφευκτη.

Στις προσπάθειες για τον έλεγχο του κυκλοφοριακού φόρτου στην περιοχή και, κυρίως, στον αποκλεισμό των οχημάτων από την περιοχή του Θησείου, εντάσσεται και η διαμόρφωση του Περιφερειακού σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας στο ύψος της πολυκατοικίας Κωνσταντινίδη. Σχετικά με αυτό το θέμα, το ιστορικό έχει ως εξής: Η ΕΑΧΑ, το έτος 1999, προτείνει την διακοπή της κυκλοφορίας σε αυτό το σημείο και απευθύνεται στους αρμοδίους (η ΕΑΧΑ, δια νόμου, δεν έχει την δυνατότητα να πάρει σχετικές αποφάσεις). Η πρόταση εγκρίνεται, αλλά κατόπιν εντόνων αντιδράσεων ακυρώνεται εντός 24ωρου. Προκρίνεται η λύση του δρόμου ηπίας κυκλοφορίας. Σχετικά με αυτό το θέμα, δηλ. την διακοπή της κυκλοφορίας σε αυτό το σημείο, υπάρχουν δύο αντιμαχόμενες ομάδες κατοίκων: (ι) οι κάτοικοι του Θησείου συμφωνούν με το κλείσιμο γιατί δεν θέλουν κίνηση στον περιφερειακό (ii) οι κάτοικοι των περιοχών περί την πλατεία Βουτιέ θέλουν κίνηση στον περιφερειακό διότι αλλιώς θα επιβαρυνθούν οι περιοχές τους. Σίγουρα, κάποια επικοινωνία θα πρέπει να υπάρχει με το Θησείο. Το θέμα δεν έχει κλείσει, ο δρόμος ήπιας κυκλοφορίας είναι προσωρινή λύση, πρέπει να γίνουν μετρήσεις σχετικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο για να ληφθούν τελικές αποφάσεις.

Ισχύει, πάντως, ότι η κυκλοφορία στον Περιφερειακό δεν έχει φθάσει στον προβλεφθέντα από την Α' μελέτη φόρτο των 1100 αυτοκινήτων την ημέρα.

3.2. Τα τουριστικά λεωφορεία

Το πρόβλημα αυτό συναρτάται τόσο με τον κυκλοφοριακό φόρτο στον Περιφερειακό του Φιλοπάππου όσο και με την σημερινή διαμόρφωση του χώρου στάθμευσης του αναψυκτηρίου «Διόνυσος» (εις το εξής απλά «Διόνυσος»), έργου των αρχιτεκτόνων Βασιλειάδη και Κονταράτου.

Η περιοχή καλείται να «φιλοξενήσει» μεγάλο αριθμό τουριστικών λεωφορείων, τα οποία μεταφέρουν τουρίστες για την Ακρόπολη. Τα λεωφορεία αυτά προέρχονται από κρουαζιερόπλοια και κατά συνέπεια, ο διαθέσιμος χρόνος τους είναι περιορισμένος. Σε περίπτωση που έχουμε ταυτόχρονη άφιξη μεγάλου αριθμού τέτοιων λεωφορείων (ένα κρουαζιερόπλοιο μπορεί να μεταφέρει τουρίστες οι οποίοι αντιστοιχούν σε 200 τέτοια λεωφορεία) το πρόβλημα οξύνεται. Το πρόβλημα συνίσταται στην εξεύρεση χώρου για την στάθμευση αυτών των οχημάτων καθώς και στην μόλυνση, ηχητική και χημική, την οποία προκαλούν. Με τις ισχύουσες συνθήκες, ο Διόνυσος χρησιμοποιείται ως σταθμός αποβίβασης-επιβίβασης, ενώ στον ενδιάμεσο χρόνο, περίπου μία ώρα και μισή, τα λεωφορεία αναζητούν χώρο στάθμευσης. Ο χώρος του Θεάτρου Δώρα Στράτου μπορεί να φιλοξενήσει 17 οχήματα, αμελητέα ποσότητα.

Γίνονται προσπάθειες εκ μέρους της ΕΑΧΑ, και σε συνεννόηση με τους άμεσα εμπλεκόμενους, να χρησιμοποιηθεί ως χώρος στάθμευσης το ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ στο Φαληρικό Δέλτα. Σε αυτήν την περίπτωση, τα λεωφορεία θα ακολουθούν την εξής διαδρομή: Λεωφόρος Συγγρού, Ροβέρτου Γκάλι, Διόνυσος, Πετμεζά, Συγγρού, Τροκαντερό, Καλλιφώς, Βούρβαχη, Χατζηχρήστου, Ροβέρτου Γκάλι, Διόνυσος, Πετμεζά, Συγγρού, Πειραιάς. Οι μέσοι χρόνοι αποβίβασης και επιβίβασης έχουν μετρηθεί σε 7 λεπτά και 14-15 λεπτά αντίστοιχα.

Σχετικά με το χώρο στάθμευσης του Διόνυσου, αυτός είναι ιδιωτικός μέχρι το 2007 (εκχωρήθηκε στο αναψυκτήριο Διόνυσος από τον ΕΟΤ) και ανήκει στον εκάστοτε ιδιοκτήτη του αναψυκτηρίου.

3.3. Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων

❖ *Αρμοδιότητες Δήμων, ΥΠΕΧΩΔΕ σχετικά με τους δρόμους*

Δεν υπάρχει απόφαση που να αναθέτει τις ευθύνες για το βασικό οδικό δίκτυο. Οι εθνικές οδοί εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του ΥΠΕΧΩΔΕ ενώ τα υπόλοιπα φαίνεται να εμπίπτουν στις αρμοδιότητες των δήμων.

❖ *Η πρόσβαση στα Πετράλωνα από την οδό Πειραιώς*

Εξόχως προβληματική, ανοιχτό θέμα.

❖ *Κόμβος Κοίλης και Χαμοστέρνας.*

Δεν υιοθετήθηκε η λύση να κατασκευαστεί ανισόπεδος κόμβος στο σημείο αυτό. Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει καλλίτερη γνώση του θέματος.

❖ *Θα μπορούσε, βάσει του ΚΟΚ, να σταματήσει η διέλευση βαρέων οχημάτων και λεωφορείων από τον Περιφερειακό?*

Όχι, ο ΚΟΚ δεν αποκλείει τίποτε, ούτε την κυκλοφορία διπλής κατεύθυνσης.

- ❖ *Γιατί δεν μονοδρομήθηκαν οι λεωφόροι Συγγρού και Καλλιρρόης (συναρτάται με το θέμα των τουριστικών λεωφορείων)?*

Δύο λόγοι: (ι) η μονοδρόμηση απαιτούσε ανισόπεδο κόμβο στην συμβολή Καλλιρρόης, Βουλιαγμένης και Αρδηττού (ιι) οι Ολυμπιακοί Αγώνες απαιτούν, για λόγους ασφαλείας, την ύπαρξη των δύο διόδων διπλής κατεύθυνσης

- ❖ *Στάθμευση στην ευρύτερη περιοχή / στον Μακρυγιάννη*

Ο ΔΑ έχει αναθέσει μελέτη στην εταιρεία Ερατοσθένης, όμως αυτή αργεί. Η διαχείριση της στάθμευσης στον Μακρυγιάννη είναι θέμα που πρέπει να επιλύσει ο ΔΑ αφιερώνοντας ανθρωποδύναμη, το γραφείο στην οδό Κυρήστου δεν επαρκεί.

- ❖ *Χώρος στάθμευσης Διονύσου: Θα αποκατασταθεί στην αρχική του μορφή? Θα χρησιμοποιηθεί ένα ελαφρό τραμ για την μεταφορά των τουριστών? Γιατί το αναψυκτήριο «Διόνυσος» έφυγε από την κεντρική μελέτη για την Ενοποίηση (?) και μεταφέρθηκε στην μελέτη για τους Λόφους?*

Όσο μπορεί να γνωρίζει ο ομιλητής, δεν τίθεται θέμα αποκατάστασης του χώρου. Το τραμ όνειρο πολλών αλλά η Πολιτεία διατίθεται αρνητικά, ίσως λόγω κόστους. Ο ομιλητής δηλώνει πρόθυμος να υπερασπιστεί την λύση τραμ. Δεν εδόθη απάντηση στο τελευταίο σκέλος του ερωτήματος.

- ❖ *Ο ορισμός του πεζοδρόμου*

Για να ορισθεί ένας δρόμος ως πεζόδρομος χρειάζεται αλλαγή του διατάγματος περί χρήσεων γής. Τα πλακόστρωτα του Πικιώνη δεν είναι πεζόδρομοι με αυτήν την έννοια ενώ οι πεζοδρομήσεις της ΕΑΧΑ είναι.

- ❖ *Υπάρχουν περιβαλλοντικές μελέτες για όλη την περιοχή σχετικές με το νέο κυκλοφοριακό καθεστώς (μετά τις πεζοδρομήσεις)?*

Υπάρχουν μία ή δύο, αλλά δεν διατίθενται εύκολα.

4 ΟΜΙΛΙΑ ΓΑΒΡΙΗΛ ΠΑΠΑΣΑΡΑΝΤΗ

Ο ομιλητής απαρίθμησε τα προβλήματα που έχει προκαλέσει η Ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων στην περιοχή των λόφων Φιλοπάππου (Μουσείου, Πνύκας, Νυμφών) και εστάθηκε ιδιαίτερα στις συνέπειες της μετατροπής του χώρου στάθμευσης στον «Διόνυσο» σε σταθμό αποβίβασης-επιβίβασης τουριστών. Οι απαντήσεις στα ερωτήματα που έθεσαν οι ακροατές δίνονται στην Ενότητα 4.1.

Στο λόφο του Φιλοπάππου και στο πλαίσιο της Ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων, εκτελείται αυτή την στιγμή ένας αριθμός έργων, τα οποία είναι αλληλένδετα και που, σχεδόν στο σύνολό τους, έχουν προκαλέσει την αντίδρασή μας. Το ότι κάνουμε αυτήν την συζήτηση ειδικά για τον χώρο στάθμευσης στον «Διόνυσο» οφείλεται περισσότερο στην συγκυρία, καθώς τα προβλήματα που δημιουργεί αυτός ο χώρος είναι σε έξαρση αυτή τη στιγμή που η προσέλευση των τουριστών είναι αυξημένη. Γι' αυτό θα κάνω μια σύντομη αναφορά στα άλλα θέματα και κατόπιν θα έρθω στο προκείμενο:

1. Η περίφραξη του λόφου του Φιλοπάππου (μήκος 3.5 χιλιόμετρα) θα αλλάξει δραστικά την χρήση του λόφου αλλοιώνοντας τον χαρακτήρα του σαν ελεύθερου χώρου, ασχέτως αν τελικά θα επιβληθεί εισιτήριο ή όχι, πράγμα που, έτσι και αλλιώς, είναι αδιευκρίνιστο αυτήν τη στιγμή. Πάντως, η διαπίστωση ότι η περίφραξη αλλάζει την χρήση του χώρου γίνεται και στην ΜΠΕ που εκπονήθηκε για λογαριασμό της ΕΑΧΑ Α.Ε. και προτείνει να μην γίνει η περίφραξη.
2. Η έκθεση γλυπτικής, η οποία κατασκευάζεται, και το θέατρο χιλίων θέσεων, το οποίο έχει εγκριθεί αλλά προς το παρόν δεν εκτελείται, τοποθετούνται στην νότια πλευρά του λόφου. Είναι βαριές, μη αναστρέψιμες επεμβάσεις μέσα στο τοπίο και τον βιότοπο του λόφου. Σαν πρόφαση χρησιμοποιείται το νόθο επιχείρημα ότι είναι έργα κοινωφελή, τα οποία θα ανεβάσουν το πολιτιστικό επίπεδο. Όμως, αυτό το επιχείρημα δεν νομιμοποιεί κανέναν να εισβάλλει στους τελευταίους ελεύθερους χώρους, να χτίζει μη αναστρέψιμες κατασκευές, να αλλάζει το τοπίο και να κερδοσκοπεί μέσα σε κοινόχρηστους χώρους. Έχει γίνει γνωστό ότι η εκμετάλλευση αυτών των δύο έργων, τα οποία συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά 75%, θα αναληφθεί από ιδιώτες επιχειρηματίες. Επιπλέον, η λειτουργία τους θα επιβαρύνει το κυκλοφοριακό και την στάθμευση στη γειτονιά/ουσα περιοχή αμιγούς κατοικίας.
3. Η διάνοιξη δρόμων στο Λόφο Νυμφών, οι οποίοι αυτήν τη στιγμή επιτρέπουν την διαμπερή κίνηση από τον Μακρυγιάννη στα Πετράλωνα μέσα από το δάσος. Επιπλέον, η κατασκευή τσιμεντόστρωτου δρόμου σε συνέχεια των λιθόστρωτων του Πικιώνη από τον Λόφο Νυμφών έως την Πνύκα.
4. Η καταπάτηση που γίνεται δίπλα στο Αναπαυτήριο του Πικιώνη στον Λουμπαρδιάρη από την επιχείρηση η οποία το εκμεταλλεύεται μετά το πέρας της περιουσίας του ΕΟΤ στην ΕΤΑ ΑΕ. **Αντίθετα, το έργο το οποίο προβλεπόταν στην ΜΠΕ για επαναφορά του Αναπαυτηρίου στην αρχική του μορφή και λειτουργία, όπως την είχε καθορίσει ο Δημήτρης Πικιώνης, δεν εκτελείται.** Αυτή η καταπάτηση αγνοείται προκλητικά από τους αρχαιολόγους, οι οποίοι, μάλιστα, υποστηρίζουν την ιδέα της περίφραξης, ανάμεσα στα άλλα, με το επιχείρημα της προστασίας από καταπατήσεις.
5. Οι αυθαίρετες επεκτάσεις του εστιατορίου «Διόνυσο», το οποίο σταδιακά κατασκευάζει αποθηκευτικούς χώρους επάνω στο παλαιό λιθόστρωτο των Βασιλειάδη-Κονταράτου.

Ας έρθουμε τώρα στο προκείμενο. Ο χώρος στάθμευσης στον Διόνυσο είναι ένα θέμα κλειδί διότι έχει άμεσες επιπτώσεις

1. στα λιθόστρωτα του Πικιώνη
2. στην στάθμευση και την κυκλοφορία σε όλη την περιοχή από του Μακρυγιάννη έως τα Άνω Πετράλωνα
3. κατ' επέκτασιν, έχει αρνητικές επιπτώσεις μακροχρόνια στην ποιότητα ζωής, τις χρήσεις γης και ίσως και τις αντικειμενικές αξίες

Οι διαπιστώσεις που γίνονται στην συνολική μελέτη που εκπονήθηκε από την Ερατοσθένης ΕΠΕ για λογαριασμό του Δήμου Αθηναίων (πρόκειται για μελέτη αναβάθμισης των περιοχών Μακρυγιάννη, Κουκακίου, Φιλοπάππου, Άνω Πετράλωνων, σε συνάρτηση με την Ενοποίηση των Αρχαιολογικών χώρων) είναι οι εξής:

1. Καταστράφηκε ο λιθόστρωτος χώρος στάθμευσης του Διονύσου, έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, και μετατράπηκε σε ένα τιμεντοστρωμένο σταθμό αποβίβασης-επιβίβασης τουριστών χωρητικότητας 16 λεωφορείων. Με αυτόν τον τρόπο στερήθηκε η περιοχή 150 θέσεις στάθμευσης ΙΧ, τα οποία πλέον σταθμεύουν πάνω στα λιθόστρωτα του Πικιώνη.
2. Η λειτουργία του ως σταθμού αποβίβασης-επιβίβασης έχει αρνητικές επιπτώσεις σε όλη την περιοχή διότι τα λεωφορεία εισέρχονται και ελίσσονται στους στενούς δρόμους των κατοικημένων περιοχών γύρω από τον Περιφερειακό του Φιλοπάππου. Τελικά, σταθμεύουν στα Άνω Πετράλωνα, πάνω στον Περιφερειακό, έχοντας αναμμένες τις μηχανές επί δίωρο για τα κλιματιστικά, και προκαλούν τεράστια επιβάρυνση με τους ρύπους και τον θόρυβο που εκπέμπουν.

Η ταμπέλα που αναρτήθηκε για ανάπλαση του χώρου στάθμευσης στον «Διόνυσο» έδωσε το έναυσμα για αυτήν την συζήτηση, διότι δείχνει ότι αυτή η κακή και πρόχειρη λύση της χρήσης του χώρου στάθμευσης στον «Διόνυσο», δεν θα διορθωθεί στο μέλλον, αλλά θα παγιωθεί, μονιμοποιώντας όλες τις προαναφερθείσες αρνητικές επιπτώσεις. Δυστυχώς, η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών χώρων έγινε με τρόπο μειωτικό, αποσπασματικό, με έργα ασύνδετα μεταξύ τους αισθητικά και χρηστικά και, κυρίως, δεν εφαρμόστηκε στα πλαίσιά της καμία συνολική μελέτη αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών επιπτώσεων.

Επιδιώξή μας μέσα απ' αυτήν την συζήτηση είναι να μορφοποιήσουμε την διάχυτη δυσaréσκεια του κόσμου γύρω από τα προαναφερθέντα προβλήματα. Η συμβολή των ειδικών επιστημόνων που αποτελούν το πάνελ σήμερα, αλλά και αυτών που βρίσκονται ανάμεσα στους ακροατές, έγκειται ακριβώς στο να αποκτήσουμε καλλίτερη εικόνα των τεχνικών προβλημάτων, να αντλήσουμε πληροφορίες έγκυρες και να διερευνήσουμε τις δυνατότητες που υπάρχουν για λύσεις μερικές ή συνολικές. Ελπίζουμε, λοιπόν, ότι η διαδικασία της σημερινής συζήτησης θα συμβάλει στην καλλίτερη πληροφόρηση των πολιτών-περιοίκων. Έχοντας αυτό ως δεδομένο, ελπίζουμε ότι οι ενέργειές μας θα μπορούν να είναι πιο ρεαλιστικές και αποτελεσματικές.

Από την ίδρυση της ΕΑΧΑ, η Ενοποίηση είχε χαρακτηριστεί ως η μεγαλύτερη πολεοδομική παρέμβαση στην ιστορία της Αθήνας και ήταν συναρτημένη με το Ρυθμιστικό Σχέδιο. Περιλάμβανε, δηλαδή, ένα πλήρες πακέτο λύσεων για τις παράπλευρες επιπτώσεις αλλά και για την εν γένει αναβάθμιση των περιοχών που περιβάλλουν την Ενοποίηση. Κι όλα αυτά, σε συνεργασία κράτους και Δήμου Αθηναίων. Αντίθετα, η υλοποίηση της Ενοποίησης, που πραγματοποιούν τα ΥΠΠΟ/ΥΠΕΧΩΔΕ μέσω της ΕΑΧΑ ΑΕ σήμερα, είναι κατά πολύ υποδεέστερη των αρχικών σχεδίων, τελείως αποσπασματική και με κακές έως ακατανόητες προτεραιότητες στα υλοποιούμενα έργα.

4.1 Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων

- ❖ *Γιατί δεν αναφερόσαστε στις επιπτώσεις της Ενοποίησης σε άλλες περιοχές*

5 ΟΜΙΛΙΑ ΘΑΝΟΥ ΒΛΑΣΤΟΥ

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στο κυκλοφοριακό και στον Λόφο του Φιλοπάππου.

Τα προβλήματα στην περιοχή περί τον Φιλοπάππου, κυκλοφοριακά και άλλα, αφ' ενός αφορούν όλην την Αθήνα, αφ' ετέρου συναντιούνται σε όλην την πόλη.

Βασικός αίτιος είναι το αυτοκίνητο. Το πρόβλημα έχει τόσο διογκωθεί που δεν φαίνεται λύση, είναι αδιέξοδο.

Ο Λόφος του Φιλοπάππου πρέπει να είναι ανοικτός στους επισκέπτες, χωρίς δρόμους και αυτοκίνητα, ενταγμένος σε μια Αθήνα όαση.

Ασφαλώς η Ενοποίηση επηρεάζει όλες τις γύρω περιοχές μέχρι να κλείσει ο κύκλος γύρω από τους λόφους Φιλοπάππου. Όμως, εμείς, με τις συνθήκες κάτω από τις οποίες δημιουργηθήκαμε, εκπροσωπούμε τις περιοχές από Μακρυγιάννη ως Άνω Πετράλωνα και λίγο το Θησείο. Στις άλλες περιοχές υπάρχουν σύλλογοι που ασχολούνται με αυτά τα θέματα, έχουμε επαφές, αλλά δεν μπορούμε να μιλήσουμε εξ ονόματός τους.

❖ *Γιατί δεν αναφερόσαστε στις καταπατήσεις δίπλα στην Αγ. Σωτήρα*
Ό,τι συμβαίνει είναι κατάσταση πολλών ετών, δεν είναι σε εξέλιξη και δεν γνωρίζουμε τι θα αποφασιστεί από τα δικαστήρια. Εν πάσει περιπτώσει, δεν μας πέφτει λόγος -- αντίθετα η κατάσταση στον Λουμπαρδιάρη αφορά ιδιαίτερα και εμάς και όλους τους Αθηναίους.

❖ *Σε ποιόν ανήκουν αυτοί οι χώροι*
Όλοι αυτοί οι χώροι είναι δημόσιοι. Τρεις από αυτούς διαχειριζόταν ο ΕΟΤ (και τώρα η ΕΤΑ ΑΕ) ενώ τους υπόλοιπους διαχειρίζεται το ΥΠΠΟ.

❖ *Γιατί δεν μεταφέρθηκε το Θέατρο της Δώρας Στράτου στον χώρο του θεάτρου Μπασιτιά.*
Το θέατρο Μπασιτιά ήταν υπό κατεδάφιση για να γίνει ανασκαφή του χώρου.

❖ *Τρόποι πρόσβασης στο σχεδιαζόμενο θέατρο*
Φυσικά, θα ανοιχθούν δρόμοι για αυτοκίνητα μέσα στο δάσος.

❖ *Πώς θα διέρχονται τα πούλμαν*
Αυτό είναι βασικό ερώτημα και περιμένουμε να απαντηθεί στην συζήτηση που ακολουθεί.

πλατείες και δρόμοι καθώς και θέσεις στάθμευσης στον χώρο του Ζαπείου --- το τελευταίο, μάλιστα, το έχουν υιοθετήσει τόσο η Κυβέρνηση όσο και η κυρία Μπακογιάννη στο πρόγραμμά της.

Η Επιτροπή για τους Ελεύθερους Χώρους της Αθήνας (μέλος της οποίας είναι και ο ομιλητής) είναι κατηγορηματικά αντίθετη με αυτήν την λύση.

Σημαντικό για το θέμα αυτό είναι το γεγονός ότι, τυπικά τουλάχιστον, η Αθήνα είναι πόλη μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Πόλεων Ελευθέρων από τα Αυτοκίνητα. Μεταξύ των θέσεων του Δικτύου σύμφωνα με την Διακήρυξη του Αμστερντάμ, 1994 είναι τα εξής σημεία:

- ο Προώθηση και υιοθέτηση τρόπων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον: ποδήλατο, περπάτημα, δημόσιες συγκοινωνίες
- ο Στάθμευση: ελάττωση θέσεων στάθμευσης ιδίως κοντά σε παλαιά/αναπαλαιωμένα κτίρια

Η Διακήρυξη κινείται αντίθετα από ότι η μελέτη του Ερατοσθένη και η Αθήνα γενικότερα καθώς είναι γνωστό ότι νέες θέσεις στάθμευσης προσελκύουν δεκαπλάσια αυτοκίνητα. Ακολουθώντας τις αρχές του Δικτύου, για παράδειγμα:

- ο στην Ζυρίχη, νέες θέσεις στάθμευσης δημιουργούνται μόνο άμα καταργηθούν παλαιότερες
- ο στην Ολλανδία, απαγορεύεται η δημιουργία θέσεων στάθμευσης κοντά σε μεγάλους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ

Στα θετικά της μελέτης Ερατοσθένη, ο ομιλητής συμπεριλαμβάνει:

1. Ότι προτείνονται δύο σταθμοί μετεπιβίβασης για τα τουριστικά λεωφορεία, στις οδούς Συγγρού και Ερμού
2. Ότι προτείνεται να γίνεται η εξυπηρέτηση του Ηρωδείου με τραμ
3. Ότι προτείνεται η παράταση της λειτουργίας του ΜΕΤΡΟ μετά τις 12.00 το βράδυ όπως συμβαίνει σε άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις

Ο ομιλητής υπενθύμισε ότι, το 1907, οπότε έγινε και η ηλεκτροδότηση των τραμ για να εξυπηρετούνται τα θέατρα Αθήνας και Πειραιά, εκατόν δεκαπέντε οικογένειες ορκίστηκαν ότι ποτέ δεν θα ανεβούν σε αυτό το μέσο συγκοινωνίας. Σχολίασε δε, ότι σήμερα πολύ περισσότεροι συμπολίτες τους Αθηναίοι φαίνεται να συμμερίζονται αυτήν την άποψη.

6 ΟΜΙΛΙΑ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΣΚΛΑΒΟΥΝΟΥ

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και ειδικότερα στο Διάγραμμα 3 το οποίο αναφερόταν στα περί Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων καθώς και το κυκλοφοριακό και οικιστικό θέμα στην ευρύτερη περιοχή. Επιπλέον, αναφέρθηκε σε σχετικές μελέτες που εκπονήθηκαν με εντολή του Δήμου Αθηναίων. Ο ομιλητής σχολίασε ορισμένα σημεία των μελετών που αφορούν στην στάθμευση και το κυκλοφοριακό και μετέφερε την διεθνή εμπειρία σε αντίστοιχα θέματα.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων είναι σχέδιο που επεξεργάστηκε ο Α. Τρίτσης ως μέρος του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας. Το τελευταίο έγινε νόμος το 1985. Το Διάγραμμα 3 του Ρυθμιστικού Σχεδίου αφορά στην Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων. Ο ομιλητής, κατά την περίοδο 1983-1985, είχε εργαστεί ως πολεοδόμος με την ομάδα που εκπόνησε το Ρυθμιστικό Σχέδιο.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων είχε αντιμετωπισθεί ως παρέμβαση σε οργανική σχέση με τις άλλες παρεμβάσεις στην πόλη, τις οποίες προέβλεπε το Ρυθμιστικό Σχέδιο, και όχι απομονωμένη. Όταν μία παρέμβαση απομονώνεται από το οργανικό σύνολο στο οποίο ανήκει, διαταράσσεται η ισορροπία του όλου συστήματος.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο προέβλεπε:

- ο Ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς
- ο Απομάκρυνση των οχημάτων χρήσεων από τις περιοχές κατοικίας
- ο Ανασυγκρότηση των γειτονιών (πχ. η γειτονιά των Πετραλώνων)
- ο Αναβάθμιση των κέντρων γειτονιάς και δημιουργία δικτύου ροής πεζών
- ο Διαμόρφωση του οδικού δικτύου με τρόπο ώστε να αποφεύγεται η διαμπερής κυκλοφορία μέσα από τις οικιστικές ενότητες (αυτό το μέτρο εφαρμόστηκε σε δύο γειτονιές μόνον: Πλάκα και Νεάπολη-Λυκαβηττός)

Το Διάγραμμα 3 του Ρυθμιστικού Σχεδίου προέβλεπε τραμ για την Αθήνα και τον Πειραιά, το οποίο θα πέραγε μέσα από τις πεζοδρομημένες Διονυσίου Αεροπαγίτου και Αποστόλου Παύλου.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ και η ΕΑΧΑ εφάρμοσαν αποσπασματικά το Ρυθμιστικό Σχέδιο, δηλ. έγιναν μόνο οι πεζοδρομήσεις των Διονυσίου Αεροπαγίτου και Αποστόλου Παύλου και η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων, και τώρα δρέπουμε τους καρπούς:

1. Δεν έγινε το τραμ, η ύπαρξη του οποίου σημαίνει όχι λεωφορεία και λιγότερη ρύπανση.
2. Δεν εφαρμόστηκε κανένα πρόγραμμα προστασίας των γειτονιών γύρω από τους αρχαιολογικούς χώρους. Υπάρχει σχετική μελέτη, την οποία ανέθεσε ο Δήμος Αθηναίων στο γραφείο Ερατοσθένης (στην οποία επανέρχεται ο ομιλητής λεπτομερέστερα στην συνέχεια της ομιλίας του). Σαν συνέπεια, έχουμε βαριά διαμπερή κυκλοφορία στα Πετράλωνα και το Κουκάκι.
3. Στάθμευση τουριστικών λεωφορείων στον χώρο στάθμευσης της Δώρας Στράτου και διέλευσή τους από τον Περιφερειακό του Φιλοπάππου.

Ο ομιλητής διατύπωσε ορισμένες ενστάσεις για το περιεχόμενο της μελέτης Ερατοσθένη οι οποίες αφορούν τις λύσεις που προτείνονται για τις θέσεις στάθμευσης. Η πρόθεση της μελέτης είναι οι θέσεις στάθμευσης να καλύψουν τους κατοίκους της περιοχής, τους επισκέπτες των Αρχαιολογικών Χώρων και τους θεατές του Ηρώδείου. Προτείνει η μελέτη να υποσκαφθούν

άλλωστε χαρακτηριστικό και του έργου του Δ. Πικιώνη, του πνεύματος του Δ. Πικιώνη. Ο Δ. Πικιώνης χρησιμοποιεί προγενέστερο δομικό υλικό, χρησιμοποιεί προγενέστερα πρότυπα που ξεκινάν από την αρχαιότητα, περνάν από το Βυζάντιο, φθάνουν στην παραδοσιακή αρχιτεκτονική, τα συνθέτει, γιατί είναι ένας μοναδικός συνθέτης, και τα εισάγει στον κρηγμένο αρχαιολογικό χώρο. Συνδιαλέγεται με την αρχαιότητα παράγοντας μια σύγχρονη αρχιτεκτονική.

Σε τελική ανάλυση, αυτό το οποίο έχουμε είναι μια διάσπαση της ιστορικής συνέχειας της πόλης. Την ιστορική συνέχεια, που υποτίθεται ότι προσπαθούμε να την αναδείξουμε, τελικά την διασπάμε μέσα από την οργάνωση απομονωμένων θυλάκων που τους έχουμε για να πηγαίνουν οι πεζοί και να παρατηρούν εκστατικοί και να θαυμάζουν από μακριά το πεδίο της αρχαιότητας. Ο αρχαιολογικός χώρος, δηλαδή, υποβαθμίζεται και απομακρύνεται από το πεδίο της σύγχρονης κοινωνικής ζωής στο πεδίο της επιστημονικής αναζήτησης κάποιων ειδικών (αρχιτεκτόνων, αρχαιολόγων κλπ). Δημιουργείται, τελικά, μια άλλη αρχαία πόλη έξω από την σύγχρονη πόλη και ξένη προς αυτήν.

Ποιός είναι ο στόχος --- και το θέμα έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον --- ενός έργου, ενός ΥΠ.ΠΟ., ενός ΥΠΕΧΩΔΕ? Η ευαισθητοποίηση του πολίτη. Η παιδεία μας είναι ο στόχος.

Να πω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: τα διατηρητέα κτίρια. Πόσες διαμαρτυρίες, πόσες ενστάσεις δεν έχουν γίνει για αυτά. Πόσοι φορείς, ιδιώτες, επιστήμονες, γενικά οι τοπικές κοινωνίες, διαμαρτύρονται για τα διατηρητέα κτίρια, τα οποία καταρρέουν, δεν προστατεύονται επαρκώς, δεν χρησιμοποιούνται καταλλήλως. Σκεφτείτε παράλληλα πόσες ελάχιστες διαμαρτυρίες υπάρχουν από την κοινωνία μας για κάστρα που πέφτουνε, για εκκλησιάκια βυζαντινά που καταστρέφονται από τους παπάδες που τα λειτουργούν ή πέφτουνε απλά, για αρχαιότητες που επίσης καταστρέφονται. Ο λόγος που η κοινωνία μας ασχολείται με το λιγότερο σημαντικό και όχι το ουσιώδες είναι ότι το κτίριο το βλέπουμε, το κτίριο βρίσκεται μέσα στην πόλη μας, στην διαδρομή μας. Τον αρχαιολογικό χώρο έχει καθιερωθεί, και από ό,τι βλέπω επιχειρείται αυτό να συνεχιστεί, να μην τον βλέπουμε, να βρίσκεται στο πεδίο των ειδικών, στο πεδίο του θαυμασμού του πολίτη για τον χώρο και για τους ειδικούς. Το αποτέλεσμα θα είναι να μην προχωρήσει ποτέ η ευαισθητοποίηση του πολίτη για το θέμα των αρχαιοτήτων. Αυτό, φυσικά, είναι οξύμωρο. Χάνουμε τον στόχο μας που είναι η ευαισθητοποίηση του πολίτη. Το ΥΠΠΟ αυτόν τον στόχο πρέπει να έχει. Μόνον άμα ευαισθητοποιηθεί ο πολίτης θα υπάρχουν οι πολιτικές σχέσεις για να δοθούν περισσότερα χρήματα, για να προωθηθεί και μια πολιτιστική πολιτική καλλίτερη. Πρόκειται για κοντόφθαλμη οπτική, είτε είναι του ΥΠΠΟ είτε είναι οποιουδήποτε άλλου.

Έχουμε να κάνουμε με μια πολιτική που έχει σχέση με το μνημείο. Το μνημείο είναι στοιχείο του παρελθόντος που έχει εγγραφεί στην εθνική συλλογική μας μνήμη. Πώς θα το περάσουμε στην συλλογική μας μνήμη αν δεν το δούμε, δεν το βιώσουμε, δεν γίνει μέρος της καθημερινότητάς μας, αν δεν περάσει μέσα στην αστική μας ζωή?

Συνδέοντας την ομιλία του με τα προηθέντα, ο ομιλητής συνοψίζοντας υπογραμμίζει το γεγονός ότι η ΕΑΧΑ δεν έχει αποφασιστικές αρμοδιότητες και ότι το κυκλοφοριακό, οι πεζοδρομήσεις και η στάθμευση στην πόλη των Αθηνών είναι προβλήματα εξ' ορισμού. Στην συνέχεια, επικεντρώθηκε στο θέμα της περιφράξης των Αρχαιολογικών χώρων γενικότερα και του Λόφου του Φιλοπάππου ειδικότερα.

Κανείς θα πρέπει να έχει κατά νουν το ερώτημα: όταν γίνεται μια πεζοδρόμηση, μια παρέμβαση, η οποία αλλάζει τις υπάρχουσες ισορροπίες, τί αντιστάθμισμα δίνεται στους κατοίκους για αυτήν την αλλαγή? Όταν διοχετεύεται η κίνηση σε σημεία άλλα από αυτά του παρελθόντος, τί αντιστάθμισμα δίνεται για αυτήν την επιβάρυνση? Πώς, τελικά, γίνεται καλλίτερη η ποιότητα ζωής? Ως απάντηση σε αυτά τα ερωτήματα, μπαίνουν πόρτες στους παραδοσιακά δημόσιους χώρους, πόρτες οι οποίες μάλλον μπαίνουν για να κλείνουν, ίσως για κάποιες ώρες, ίσως έναντι εισιτηρίου.

Πώς, λοιπόν, τονώνεται η κατοικία, πάντα σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο, ενώ δεν αναβαθμίζονται οι δημόσιοι χώροι? Πώς επιτυγχάνεται η αναβάθμιση και αύξηση των δημοσίων χώρων, πάντα σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο? Με το κλείσιμό τους? Πρέπει να τονιστεί εδώ ότι η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την Αναβάθμιση των Λόφων Φιλοπάππου προτείνει άνοιγμα του αρχαιολογικού χώρου των Λόφων. Και πρέπει να τονιστεί ότι η Περιβαλλοντική Μελέτη έχει δεσμευτικό και θεσμικό χαρακτήρα, δεν αποτελεί ευχολόγιο.

Ποιος ο λόγος της Ενοποίησης? Για ποια Ενοποίηση μιλάμε? Ενοποίηση απομονωμένων θυλάκων? Ενοποίηση διαδρομών ανάμεσα σε περιφραγμένα αρχαιολογικά τμήματα? Αυτό έρχεται σε αντίθεση με κάθε έννοια ανάδειξης αρχαιολογικών χώρων και ένταξής τους στο δημόσιο πεδίο της πόλης.

Ενώ προσπαθούμε να αυξήσουμε τους δημόσιους χώρους και να εντάξουμε σε αυτούς τους πολίτες της Αθήνας, έχουμε εδώ μια πρωτοφανή πρόταση συνολικής αναβάθμισης της πόλης όπου περιφράσσονται όλοι οι σημαντικοί δημόσιοι χώροι που βρίσκονται στο Κέντρο. Αυτή η τακτική έρχεται σε αντίθεση με την Διεθνή Χάρτα για την Προστασία των Ιστορικών Πόλεων, η οποία με τον όρο «προστασία των ιστορικών πόλεων» λέει ότι «εννοούνται τα αναγκαία μέτρα για την προστασία, διατήρηση και αποκατάστασή τους όπως επίσης για την ανάδειξη και προσαρμογή τους στη σύγχρονη ζωή».

Τί σημαίνει, τελικά, περίφραξη σε επίπεδο συμβολικό, σημειολογικό και αντύληπτικό? Σημαίνει απομόνωση. Τί σημαίνει απομόνωση? Τί σηματοδοτεί η απομόνωση? Σηματοδοτεί, σε κοινωνικό επίπεδο, μια εκστατική, δεισιδαιμονική αντιμετώπιση του πολιτιστικά υπέρτερου, εδώ της αρχαιότητας, από το πολιτιστικά κατώτερο, που εδώ είναι η σύγχρονη Ελλάδα. Εμποδίζει, δηλαδή, την βιωματική σχέση κοινωνίας-αρχαιοτήτων και την μετατρέπει σε δεισιδαιμονική έκσταση θεμελιωμένη σε μία άγνοια. Η απομόνωση είναι ουσιαστικά η αδυναμία συνδιαλλαγής με το παρελθόν – συνδιαλλαγής της σύγχρονης Ελληνικής κοινωνίας με το παρελθόν της -- και προδίδει την πολιτιστική στέρηση αυτής της κοινωνίας. Είναι αυτή η εικόνα που θέλουμε να έχουμε για τους εαυτούς μας? Η πόλη είναι ενιαία, πρέπει να είναι ενιαία. Πρέπει να συνδιαλέγεται με το πολιτιστικό της παρελθόν και να διεισδύει σε αυτό. Είναι αδιανόητο να μην γίνεται κάτι τέτοιο. Στην Αθήνα, όμως, δεν γίνεται.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων υποτίθεται ότι θα πέρναγε μέσα στον σχεδιασμό, την δομή, την διάρθρωση της πόλης αυτήν την παράμετρο, υποτίθεται ότι θα την αναδείκνυε. Είναι

- πρέπει να ξεκινούν από σημείο που απέχει κάποια λογική απόσταση από την Ακρόπολη
- υπάρχουν ανηφόρες στην περιοχή
- θερμοκρασιακές συνθήκες δύσκολες.

Άρα η προσέγγιση των τουριστών στους αρχαιολογικούς χώρους με όχημα (μέχρι κάποιου σημείου εγγύτητας), είναι πρακτική ανάγκη και όχι ιδεολογική θέση. Η προσέγγιση αυτή μπορεί να γίνει είτε με τα ίδια τα τουριστικά λεωφορεία (συνήθως των 50 θέσεων), τα οποία εκτελούν τις υπόλοιπες τουριστικές μετακινήσεις είτε με άλλα, κατάλληλα για τους αρχαιολογικούς χώρους, οχήματα. Η Μελέτη-Πλαίσιο ξεκίνησε εύλογα με τη δεύτερη εναλλακτική. Προτάθηκε να σταματούν τα πούλμαν σε επιλεγμένα οικόπεδα, σε μια ακτίνα μεγαλύτερη, και το τουριστικό πλήθος να μεταβιβάζεται σε ένα ενδιάμεσο δημόσιο μέσο μεταφοράς, το οποίο θα προσεγγίζει τα σημεία του αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Χαρακτηριστικά του μέσου αυτού είναι:

- μη ρυπογόνο
- μικρότερο από τα πούλμαν
- πιο ευέλικτο
- ευρισκόμενο σε συνεχή κυκλοφορία

Η συνεχής κυκλοφορία είναι ουσιώδης λεπτομέρεια.

Η υλοποίηση αυτής της ιδέας αποθαρρύνθηκε από τα τουριστικά γραφεία και τα γραφεία των ιδιοκτητών των τουριστικών λεωφορείων. Το επιχείρημά τους βασίστηκε στη δυσκολία διαχείρισης των επιβατών των τουριστικών λεωφορείων και στην καθυστέρηση της επί- και απο-βίβασης. Πόσο μάλλον όταν μεσολαβήσει ένα δεύτερο όχημα.

Ως παράδειγμα προς μίμηση, ο ομιλητής έφερε την πόλη της Ρώμης, όπου με την ευκαιρία των εορταστικών εκδηλώσεων για το έτος 2000, οργανώθηκε ένα σύστημα μεταφοράς του τουριστικού πλήθους που ονομάζεται «Γραμμή J», και έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Ορισμός δύο Ζωνών, της πρώτης με ακτίνα 22 km και της δεύτερης, η οποία εμπεριέχεται στην πρώτη, με ακτίνα 7,5 km.
- Τα τουριστικά πούλμαν σταματούν στην πρώτη ζώνη σε ευρύχωρους δημόσιους χώρους στάθμευσης που βρίσκονται πάνω σε βασικούς κυκλοφοριακούς άξονες.
- Στη δεύτερη ζώνη, συνδέοντας τους χώρους στάθμευσης των πούλμαν με τους αρχαιολογικούς χώρους, κυκλοφορούν μόνο τα λεωφορεία της Γραμμής J, κλιματιζόμενα και με ενδοσυνεννόηση, ώστε να μπορούν οι ξεναγοί/επικεφαλής των τουριστικών ομάδων να προγραμματίζουν την επίσκεψή τους.
- Το σύστημα λειτουργεί με αυστηρότατα πρόστιμα στα πούλμαν που παραβιάζουν την είσοδο στη ζώνη 2 και με ειδικές άδειες για τη διευκόλυνση της τουριστικής κίνησης (π.χ. τα πούλμαν παίρνουν ειδική άδεια για τη μεταφορά των τουριστών με τις αποσκευές τους προς και από τα ξενοδοχεία).
- Το σύστημα μπορούν να το χρησιμοποιήσουν και οι κάτοικοι, αλλά επειδή είναι ακριβό το εισιτήριο και δεν τους συμφέρει, χρησιμοποιείται κατά κανόνα από τους τουρίστες.
- Η εκμετάλλευση της Γραμμής J ανατέθηκε με διαγωνισμό σε Κοινοπραξία στην οποία συμμετείχαν οι ιδιοκτήτες των τουριστικών λεωφορείων της Ρώμης.

8 ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗ ΡΩΜΑΝΟΥ

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στην ανάγκη ενός γενικότερου πλαισίου στο οποίο θα έπρεπε να εντάσσονται και τα έργα της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων και το οποίο θα προστατεύει τα δικαιώματα των κατοίκων των σχετιζομένων περιοχών. Τέλος, πρότεινε συγκεκριμένη λύση για το θέμα της πρόσβασης της Ακρόπολης από τους τουρίστες.

Σχετικά με την ένταξη των έργων της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων σε ένα ευρύτερο σχέδιο για την πόλη, υπάρχουν δύο επιχειρήματα.:

1. *Το επιχείρημα του προέδρου της ΕΑΧΑ:* Αν δεν προχωρήσουμε στην εφαρμογή του έργου και ασχοληθούμε με το γενικό πλαίσιο, τότε δεν θα κάνουμε τίποτε, γιατί τα ζητήματα έχουν τέτοιο βάθος και έκταση που επενεργούν σε όλο το ιστορικό κέντρο, δηλ. το κέντρο της Αθήνας
2. *Αντεπιχείρημα:* Αν δεν υπάρχει Επιτελικό Σχέδιο, στο οποίο να εντάσσεται η Ενοποίηση, αν δηλαδή η ΕΑΧΑ ασχολείται μόνο με τις εργολαβίες των πεζοδρομήσεων και τίποτε άλλο, τότε ποιος θα ασχοληθεί με τα παράπλευρα προβλήματα που επιδεινώνονται από την παρέμβαση της ίδιας της ΕΑΧΑ; Ένας τέτοιος φορέας πρέπει να είναι σε θέση να παίρνει πρωτοβουλίες για δράση και ρύθμιση γενικότερων πολεοδομικών ζητημάτων.

Δεν προϋπήρχε λοιπόν ευρύτερο σχέδιο για την αντιμετώπιση σε όλο το βάθος και την έκταση των κυκλοφοριακών, συγκοινωνιακών και οικονομικών προβλημάτων καθώς και των προβλημάτων που άπτονται των χρήσεων γης --παράδειγμα περιοχή Θησείου-- και των πεζοδρομήσεων στις εν λόγω περιοχές. Και ακριβώς γι' αυτό, είχαμε προτείνει τότε στον πρόεδρο της ΕΑΧΑ να εκπονηθεί μια μελέτη, την οποία ονομάσαμε «Μελέτη – Πλαίσιο». Η πρόταση είχε γίνει αποδεκτή και κάλυπτε τα ακόλουθα θέματα:

1. *Πολεοδομικό ζήτημα / χρήσεις γης:* Τι πρέπει να γίνει για να προστατευτεί τόσο το έργο της Ενοποίησης όσο και οι γειτνιάζουσες περιοχές κατοικίας; Επειδή στην Αθήνα οι αρχαίοι χώροι και οι περιοχές κατοικίας συνυπάρχουν, δεν είναι περιοχές οριοθετημένες η μία από την άλλη, πρέπει να ληφθούν υπόψη σοβαρά οι συνθήκες ζωής των κατοίκων των περιοχών που συνυπάρχουν με τους αρχαίους χώρους. Δεν είναι δυνατόν να λέγεται ότι τα έργα της Ενοποίησης ανήκουν στην πόλη ή στο έθνος και συνεπώς η λειτουργία των περιοχών κατοικίας να μπαίνει σε δεύτερη μοίρα. Για να επιζήσει η κατοικία στις κεντρικές περιοχές πρέπει να της παρασχεθούν οι καθημερινές υπηρεσίες που έχει ανάγκη και να προστατευθεί από τον κίνδυνο των πεζοδρομήσεων (να μη γίνει ένα απέραντο πάρκιγκ ή ένα απέραντο σουβλατζίδικο μετά μουσικής, βλέπε Θησείο).
2. *Στόχος του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας του 1985* ήταν να διατηρηθεί η κατοικία στο κέντρο της πόλης. Αυτό σημαίνει ότι αναγνωρίζονται στους κατοίκους των σχετικών περιοχών όλα τα δικαιώματα πρόσβασης σε υπηρεσίες και όλες οι ευκολίες της καθημερινής ζωής, που έχουν οι κάτοικοι των άλλων περιοχών. Επομένως, το πώς θα κρατηθεί η προσβασιμότητα στην κατοικία στο ίδιο επίπεδο ποιότητας (με τις άλλες περιοχές εκτός κέντρου) είναι ζητούμενο και θα πρέπει η Ενοποίηση να δίνει μια πολεοδομική απάντηση σ' αυτό το ζήτημα. Αν η σχετική κυκλοφοριακή μελέτη δεν ολοκληρώθηκε, θα πρέπει έστω και εκ των υστέρων να ολοκληρωθεί.
3. *Η Μελέτη-Πλαίσιο περιείχε πρόταση για το πρόβλημα της μεταφοράς των τουριστών στην Ακρόπολη.* Συνιστώσες του προβλήματος:
 - οι τουρίστες είναι άνθρωποι μεγάλης ηλικίας κατά μέσον όρον
 - έχουν λίγο χρόνο στην διάθεσή τους

10 ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΙΩΑΝΝΗ ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΣΑ

Ο συντονιστής της συζήτησης, αφού επανέλαβε την διευκρίνιση του κ. Καρρά ότι Ελληνική Εταιρεία λειτουργεί ως φιλόξενος οικοδεσπότης αλλά δεν έχει θέσεις επί του θέματος, χωρίς αυτό να αποκλείει ότι πρόκειται να αποκτήσει στο άμεσο μέλλον, συνόψισε τα θέματα που αναφέρθηκαν στις εισηγήσεις ως εξής:

1. Ποια η επαφή του πολίτη και ποια η σχέση του με τον αρχαιολογικό χώρο?
2. Μπορούμε να ζήσουμε μαζί με το αυτοκίνητο? Ο σύγχρονος Έλληνας τρέφει ιδιαίτερη αγάπη για το αυτοκίνητο, το οποίο, όμως, έχει αποδειχθεί αδηφάγο όσον αφορά τους δημόσιους χώρους. Οι πόλεις δεν αντέχουν το αυτοκίνητο, δεν είναι φτιαγμένες για αυτό, κυρίως πόλεις σαν την Αθήνα.
3. Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων εφάρμοσε ένα μέρος των προτάσεων. Τί πρέπει να γίνει βραχυπρόθεσμα και τί μακροπρόθεσμα ώστε να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα (κυκλοφοριακό, χρήσεις γης, σχέση κατοίκων με αρχαιολογικούς/δημόσιους χώρους)? Τα πράγματα δείχνουν προς το χειρότερο και το Μουσείο της Ακρόπολης θα επιβαρύνει περισσότερο την περιοχή.
4. Η περιοχή ανήκει στους κατοίκους ή είναι μια περιοχή για ευρύτερη χρήση?

9 ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΝΙΚΟΥ ΓΙΑΝΝΑΚΗ

Ο ομιλητής έστρεψε την προσοχή του ακροατηρίου στο γεγονός της ύπαρξης αξιολογής πανίδας στον Λόφο του Φιλοπάππου (αρκετά είδη προστατεύονται και περιλαμβάνονται στα παραρτήματα II & III της Διεθνούς Σύμβασης της Βέρνης για τη διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης, Νόμος 1335/1983, στα παραρτήματα II και IV της Οδηγίας 92/43 ΕΟΚ, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, ΚΥΑ 33318/3028/1998 και στο Παράρτημα I της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ για την προστασία των άγριων πουλιών). Αναφέρθηκε επίσης στις αρνητικές επιπτώσεις που πιθανόν να έχουν στην άγρια ζωή του λόφου τα έργα ανάπτυξης που εκτελούνται εκεί στο πλαίσιο της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων.

Ο λόφος του Φιλοπάππου λειτουργεί στις μέρες μας ως αστικό πάρκο και ως χώρος αρχαιολογικού ενδιαφέροντος και πολιτιστικών εκδηλώσεων για τους κατοίκους και επισκέπτες της Αθήνας και περιβάλλεται από δρόμους μέτριας ως μεγάλης κυκλοφορίας και από πυκνοδομημένες περιοχές. Παρόλα αυτά ο λόφος φιλοξενεί μια αξιολογική πανίδα, και ιδιαίτερα ορνιθοπανίδα, τόσο σε ποικιλία όσο και σε μέγεθος των πληθυσμών.

Κατά την εργασία πεδίου, που έγινε στο πλαίσιο της εκπόνησης της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τα έργα «Συνολική Ανάδειξη Αρχαιολογικού Χώρου Φιλοπάππου»¹, εντοπίστηκαν περιοχές που έχουν σημασία για τη διατήρηση της πανίδας του Λόφου καθώς και μια τάση προτίμησης των επί μέρους βιοτόπων από τα διάφορα είδη, πληροφορία που θα έπρεπε να ληφθεί σοβαρά υπόψη κατά την εκτέλεση των έργων ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου.

Σημειώνεται ιδιαίτερα η παρουσία στο λόφο δύο και ενός αυστηρά προστατευόμενων ειδών ερπετών και θηλαστικών αντίστοιχα (Παράρτημα II της Διεθνούς Σύμβασης της Βέρνης για τη διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης, Νόμος 1335/1983) καθώς και τουλάχιστον τεσσάρων αυστηρά προστατευόμενων ειδών πουλιών (Παράρτημα I Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ για την προστασία των άγριων πουλιών).

Ως σημαντική περιοχή για τα πουλιά και άλλες ομάδες ζώων, χαρακτηρίστηκε μια ζώνη στο κέντρο περίπου του λόφου, που τουλάχιστον μέχρι την περίοδο των αυτοψιών, δεχόταν τις λιγότερες ανθρώπινες πιέσεις (πλαγιά πίσω από το θέατρο της Δώρας Στράτου και περιοχή Κοΐλης). Στη ζώνη αυτή παρατηρήθηκαν οι μεγαλύτεροι πληθυσμοί ερπετών και λεπιδοπτερών. Ειδικά πάντως σε ότι αφορά στα πουλιά, ακόμα και οι θαμνότοποι και τα δασάκια που βρίσκονται έξω από τα όρια της χαρακτηριζόμενης ως σημαντικής περιοχής είναι επίσης αξιολογικές ζώνες για την παραμονή, τη διατροφή και το φώλιασμα αρκετών από τα είδη που καταγράφηκαν.

Πίνακες που παρουσιάζουν με λεπτομέρεια τα είδη της πανίδας αλλά και της χλωρίδας του λόφου του Φιλοπάππου μπορεί να βρει κανείς στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων της Συνολικής Ανάδειξης Αρχαιολογικού Χώρου Φιλοπάππου. Συνολικά καταγράφηκε η παρουσία 4 ειδών πεταλούδων, 6 ειδών ερπετών, 3 ειδών θηλαστικών και 94 είδη πουλιών.

¹ Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε., Συνολική Ανάδειξη Αρχαιολογικού Χώρου Φιλοπάππου, Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Μελετητής: Νίκος Γιαννάκης. Επιβλέποντες ΕΑΧΑ ΑΕ: Μάρω Παπαδοπούλου, Γιώργος Μαϊστράλης, Νέστορας Μαυρόπουλος. Αθήνα, Οκτώβριος 2001

1 ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ

Οι λόφοι του κέντρου της Αθήνας, πολύτιμες νησίδες Αττικής φύσης, και οι αρχαιολογικοί του χώροι, μοναδικής ιστορικής και καλλιτεχνικής αξίας, με τα εξαιρετικά έργα διαμόρφωσης τοπίου του Δημήτρη Πικιώνη (που πρόσφατα βραβεύτηκαν) και σε ζωντανή σχέση με τα περιβάλλοντα οικιστικά σύνολα (Πλάκα, Θησείο, Άνω Πετράλωνα, Κουκάκι, Μακρυγιάννη) αποτελούν την πολύσημη καρδιά της Αθήνας, ένα σφύζον οικιστικό, ιστορικό και πολιτισμικό σύνολο μοναδικό στον κόσμο. Στους χώρους αυτούς σήμερα, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, εκτελούνται ταχύρυθμα έργα ενοποίησης. Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, είναι συνολικά έργο μεγαλόπνοο για την Αθήνα αλλά οι λεπτομέρειες της υλοποίησής του έχουν σε αρκετές περιπτώσεις αμφισβητήσιμες συνέπειες στο περιβάλλον, στις χρήσεις γης, στο κυκλοφοριακό και τη στάθμευση και, τελικά, στην αισθητική του χώρου όπως έχει διαμορφωθεί από τον Δ. Πικιώνη.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων στον «Διόνυσο», απέναντι ακριβώς από την Ακρόπολη, έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, άψογα δεμένος με το περιβάλλον του και τα έργα του Δ. Πικιώνη. Ο χώρος μετατράπηκε πρόσφατα σε αντιαισθητικό, τσιμεντοστρωμένο χώρο αποβίβασης-επιβίβασης των τουριστών για την Ακρόπολη. Η αλλαγή του τρόπου λειτουργίας του χώρου αυτού, δηλαδή, η χρήση του από τουριστικά λεωφορεία επιβαρύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα των περιοχών Μακρυγιάννη, Κουκάκι, Πετράλωνα και αποκλείει τα ΙΧ των επισκεπτών, τα οποία πλέον σταθμεύουν ανεξέλεγκτα πάνω στους πεζόδρομους του Δ. Πικιώνη. Το κακό διογκώνεται ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο και τον, παράλληλο με αυτήν, χρόνο λειτουργίας του Ηρώδειου, το οποίο από μόνο του αποτελεί κυκλοφοριακή πληγή. Δεν φαίνεται να έχει ληφθεί υπόψη κάποια έγκυρη μελέτη του κυκλοφοριακού προβλήματος, η οποία να έχει τύχει της ευρύτερης αποδοχής των σχετιζομένων φορέων και των κατοίκων των γύρω περιοχών. Τα αποτελέσματα, τα οποία συνοψίζονται σε ηχορύπανση, χημική ρύπανση, αδιαχώρητο στην στάθμευση, αλλαγές στις χρήσεις γης και κακοποίηση του έργου του Δ. Πικιώνη, προσβάλλουν το ίδιο το όραμα της ενοποίησης.

Σας καλούμε για να συζητήσουμε τι μπορεί να γίνει ώστε να αποκατασταθεί το έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, να προστατευθεί η αισθητική και η λειτουργία των έργων του Δ. Πικιώνη και να λυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα με τρόπο λειτουργικό τόσο για τους επισκέπτες του Βράχου όσο και για τους κατοίκους των επηρεαζομένων περιοχών. Τί είναι εφικτό να γίνει μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και τι μετά; Ποιες είναι οι οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές πτυχές της προσπάθειας αυτής; Στόχος μας είναι να διατυπώσουμε τις βασικές αρχές οι οποίες πρέπει να διέπουν κάθε προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος καθώς και να σκιαγραφήσουμε την πιθανή βέλτιστη λύση.



Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης για το
Λόφο του Φιλοπάππου

<http://filopappou.cc.ece.ntua.gr/>

ΠΡΑΚΤΙΚΑ

της ανοιχτής συζήτησης με θέμα

Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων:

Αναζήτηση του καταλληλότερου τρόπου πρόσβασης
για τους επισκέπτες της Ακρόπολης και οι επιπτώσεις
στους περιβάλλοντες οικιστικούς χώρους
και τον λόφο του Φιλοπάππου



Οργανώθηκε από την Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης για το Λόφο του
Φιλοπάππου

με την υποστήριξη της

Ελληνικής Εταιρείας για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής
Κληρονομιάς

Τετάρτη 25 Ιουνίου 2003
Ελληνική Εταιρεία
Τριπόδων 28
Πλάκα

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	Το κείμενο της Πρόσκλησης.....	3
2	Οι Ομιλητές.....	4
3	Ομιλία Νίκου Βόσκογλου.....	5
3.1.	Το κυκλοφοριακό θέμα στις περιοχές που περιβάλλουν τον Λόφο του Φιλοπάππου.....	5
3.2.	Τα τουριστικά λεωφορεία.....	6
3.3.	Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων.....	6
4	Ομιλία Γαβριήλ Παπασαράντη.....	8
4.1	Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων.....	10
5	Ομιλία Θάνου Βλαστού.....	11
6	Ομιλία Γεράσιμου Σκλαβούνου.....	12
7	Ομιλία Γιώργου Βαρελίδη.....	14
8	Παρέμβαση Αριστείδη Ρωμανού.....	16
9	Παρέμβαση Νίκου Γιαννάκη.....	18
10	Παρέμβαση Ιωάννη Παλαιοκρασσά.....	19

1 ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ

Οι λόφοι του κέντρου της Αθήνας, πολύτιμες νησίδες Αττικής φύσης, και οι αρχαιολογικοί του χώροι, μοναδικής ιστορικής και καλλιτεχνικής αξίας, με τα εξαιρετικά έργα διαμόρφωσης τοπίου του Δημήτρη Πικιώνη (που πρόσφατα βραβεύτηκαν) και σε ζωντανή σχέση με τα περιβάλλοντα οικιστικά σύνολα (Πλάκα, Θησείο, Άνω Πετράλωνα, Κουκάκι, Μακρυγιάννη) αποτελούν την πολύσημη καρδιά της Αθήνας, ένα σφύζον οικιστικό, ιστορικό και πολιτισμικό σύνολο μοναδικό στον κόσμο. Στους χώρους αυτούς σήμερα, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, εκτελούνται ταχύρυθμα έργα ενοποίησης. Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, είναι συνολικά έργο μεγαλόπνοο για την Αθήνα αλλά οι λεπτομέρειες της υλοποίησής του έχουν σε αρκετές περιπτώσεις αμφισβητήσιμες συνέπειες στο περιβάλλον, στις χρήσεις γης, στο κυκλοφοριακό και τη στάθμευση και, τελικά, στην αισθητική του χώρου όπως έχει διαμορφωθεί από τον Δ. Πικιώνη.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων στον «Διόνυσο», απέναντι ακριβώς από την Ακρόπολη, έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, άψογα δεμένος με το περιβάλλον του και τα έργα του Δ. Πικιώνη. Ο χώρος μετατράπηκε πρόσφατα σε αντιαισθητικό, τσιμεντοστρωμένο χώρο αποβίβασης-επιβίβασης των τουριστών για την Ακρόπολη. Η αλλαγή του τρόπου λειτουργίας του χώρου αυτού, δηλαδή, η χρήση του από τουριστικά λεωφορεία επιβαρύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα των περιοχών Μακρυγιάννη, Κουκάκι, Πετράλωνα και αποκλείει τα ΙΧ των επισκεπτών, τα οποία πλέον σταθμεύουν ανεξέλεγκτα πάνω στους πεζόδρομους του Δ. Πικιώνη. Το κακό διογκώνεται ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο και τον, παράλληλο με αυτήν, χρόνο λειτουργίας του Ηρώδειου, το οποίο από μόνο του αποτελεί κυκλοφοριακή πληγή. Δεν φαίνεται να έχει ληφθεί υπόψη κάποια έγκυρη μελέτη του κυκλοφοριακού προβλήματος, η οποία να έχει τύχει της ευρύτερης αποδοχής των σχετιζομένων φορέων και των κατοίκων των γύρω περιοχών. Τα αποτελέσματα, τα οποία συνοψίζονται σε ηχορύπανση, χημική ρύπανση, αδιαχώρητο στην στάθμευση, αλλαγές στις χρήσεις γης και κακοποίηση του έργου του Δ. Πικιώνη, προσβάλλουν το ίδιο το όραμα της ενοποίησης.

Σας καλούμε για να συζητήσουμε τι μπορεί να γίνει ώστε να αποκατασταθεί το έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, να προστατευθεί η αισθητική και η λειτουργία των έργων του Δ. Πικιώνη και να λυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα με τρόπο λειτουργικό τόσο για τους επισκέπτες του Βράχου όσο και για τους κατοίκους των επηρεαζομένων περιοχών. Τί είναι εφικτό να γίνει μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και τι μετά; Ποιες είναι οι οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές πτυχές της προσπάθειας αυτής; Στόχος μας είναι να διατυπώσουμε τις βασικές αρχές οι οποίες πρέπει να διέπουν κάθε προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος καθώς και να σκιαγραφήσουμε την πιθανή βέλτιστη λύση.

2 ΟΙ ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Παρατίθενται τα ονόματα των ομιλητών με την σειρά που έλαβαν τον λόγο. Στο υλικό αυτό, συμπεριλαμβάνονται και τρεις παρεμβάσεις, οι οποίες θεωρήθηκαν ότι συνέβαλαν ιδιαίτερα στην συζήτηση.

ΟΜΙΛΙΕΣ

Νίκος Βόσκογλου
Συγκοινωνιολόγος, Σύμβουλος ΕΑΧΑ

Γαβριήλ Παπασαράντης
Εκπρόσωπος της Συντονιστικής Επιτροπής της Λαϊκής Συνέλευσης για το Λόφο του Φιλοπάππου

Θάνος Βλαστός
Συγκοινωνιολόγος, Επίκουρος Καθηγητής ΕΜΠ

Γεράσιμος Σκλαβούνος
Πολυεodόμος

Γιώργος Βαρελίδης
Πολυεodόμος

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Αριστείδης Ρωμανός
Πολυεodόμος

Νίκος Γιαννάκης
Βιολόγος-Περιβαλλοντολόγος

Ιωάννης Παλαιοκρασάς
Οικονομολόγος

Τα κείμενα, τα οποία ακολουθούν, παρουσιάζουν συνοπτικά τις ομιλίες καθώς και τις απαντήσεις των ομιλητών σε καίρια ερωτήματα του κοινού. Η επιμέλεια των κειμένων έχει γίνει από τους ίδιους τους ομιλητές (εξαιρέσει των κειμένων των κ. Βλαστού και Παλαιοκρασά.

3 ΟΜΙΛΙΑ ΝΙΚΟΥ ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ

Η ομιλία του κ. Ν. Βόσκογλου οργανώθηκε γύρω από δύο κύρια σημεία:

1. το κυκλοφοριακό στην ευρύτερη περιοχή Θησείου-Πετραλώνων-Κουκάκι-Μακρυγιάννη (Ενότητα 1.1) με έμφαση την κατάσταση στον Περιφερειακό του Φιλοπάππου
2. ειδικότερα το θέμα των τουριστικών λεωφορείων για την Ακρόπολη (Ενότητα 1.2)

Στον χρόνο των απαντήσεων, ο ομιλητής αναφέρθηκε και σε άλλα σημαντικά θέματα, τα οποία έθεσαν οι ακροατές με τις ερωτήσεις τους. Δίνεται σχετική περίληψη στην Ενότητα 1.3.

3.1. Το κυκλοφοριακό θέμα στις περιοχές που περιβάλλουν τον Λόφο του Φιλοπάππου

Οι περιοχές που περιβάλλουν τον Λόφο του Φιλοπάππου έχουν γνωρίσει σημαντικές αλλαγές στο κυκλοφοριακό καθεστώς λόγω των πεζοδρομήσεων των οδών Διονυσίου Αεροπαγίτου και Αποστόλου Παύλου. Οι πεζοδρομήσεις ήταν, μεταξύ άλλων, αναγκαίες για να προστατευτεί η Ακρόπολη από την μόλυνση. Στο πνεύμα αυτής της ανάγκης απομακρύνθηκε από το Θησείο και ο σταθμός των λεωφορείων που υπήρχε εκεί.

Οι πεζοδρομήσεις οδήγησαν στην αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στα Άνω Πετράλωνα και τον Περιφερειακό του Φιλοπάππου (εις το εξής «Περιφερειακός»). Έχουν προηγηθεί δύο σχετικές μελέτες για την κυκλοφορία στην περιοχή:

1. Α' μελέτη. «Κυκλοφοριακή Μελέτη των Παρεμβάσεων στις Οδούς Απ. Παύλου, Δ. Αεροπαγίτου και Βας. Όλγας» Εκπόνηση: Αττικό Μετρό ΑΕ. Ανάθεση: ΕΑΧΑ. Έτος: 1998. Προβλέπει ότι η κίνηση στον Περιφερειακό από 200 αυτοκίνητα την ημέρα θα φτάσει στα 1300 ύστερα από τις πεζοδρομήσεις. Δεν υπάρχει λύση, βασικό εμπόδιο η κίνηση στον κόμβο Κοίλης και Χαμοστέρνας.
2. Β' μελέτη. «Μελέτη Εφαρμογής και Σηματοδότησης στην Περιοχή Επιρροής του Άξονα Βας. Όλγας – Διον. Αεροπαγίτου – Απ. Παύλου» Εκπόνηση: Δρόμος. Σύμβουλοι Μελετητές ΕΠΕ. Ανάθεση: ΕΑΧΑ ΑΕ Έτος: 1969. Μελετά την σηματοδότηση στους δρόμους που περιβάλλουν την περιοχή (Συγγρού, Καλλιρρόης, Πειραιώς, Χαμοστέρνας) αλλά αναγνωρίζει ως δυσεπίλυτο πρόβλημα την κίνηση στον κόμβο Κοίλης και Χαμοστέρνας. Συμπεραίνει ότι η αύξηση του φόρτου στα Πετράλωνα και Περιφερειακό είναι αναγκαία/αναπόφευκτη.

Στις προσπάθειες για τον έλεγχο του κυκλοφοριακού φόρτου στην περιοχή και, κυρίως, στον αποκλεισμό των οχημάτων από την περιοχή του Θησείου, εντάσσεται και η διαμόρφωση του Περιφερειακού σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας στο ύψος της πολυκατοικίας Κωνσταντινίδη. Σχετικά με αυτό το θέμα, το ιστορικό έχει ως εξής: Η ΕΑΧΑ, το έτος 1999, προτείνει την διακοπή της κυκλοφορίας σε αυτό το σημείο και απευθύνεται στους αρμοδίους (η ΕΑΧΑ, δια νόμου, δεν έχει την δυνατότητα να πάρει σχετικές αποφάσεις). Η πρόταση εγκρίνεται, αλλά κατόπιν εντόνων αντιδράσεων ακυρώνεται εντός 24ωρου. Προκρίνεται η λύση του δρόμου ήπιας κυκλοφορίας. Σχετικά με αυτό το θέμα, δηλ. την διακοπή της κυκλοφορίας σε αυτό το σημείο, υπάρχουν δύο αντιμαχόμενες ομάδες κατοίκων: (ι) οι κάτοικοι του Θησείου συμφωνούν με το κλείσιμο γιατί δεν θέλουν κίνηση στον περιφερειακό (ii) οι κάτοικοι των περιοχών περί την πλατεία Βουτιέ θέλουν κίνηση στον περιφερειακό διότι αλλιώς θα επιβαρυνθούν οι περιοχές τους. Σίγουρα, κάποια επικοινωνία θα πρέπει να υπάρχει με το Θησείο. Το θέμα δεν έχει κλείσει, ο δρόμος ήπιας κυκλοφορίας είναι προσωρινή λύση, πρέπει να γίνουν μετρήσεις σχετικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο για να ληφθούν τελικές αποφάσεις.

Ισχύει, πάντως, ότι η κυκλοφορία στον Περιφερειακό δεν έχει φθάσει στον προβλεφθέντα από την Α' μελέτη φόρτο των 1100 αυτοκινήτων την ημέρα.

3.2. Τα τουριστικά λεωφορεία

Το πρόβλημα αυτό συναρτάται τόσο με τον κυκλοφοριακό φόρτο στον Περιφερειακό του Φιλοπάππου όσο και με την σημερινή διαμόρφωση του χώρου στάθμευσης του αναψυκτηρίου «Διόνυσος» (εις το εξής απλά «Διόνυσος»), έργου των αρχιτεκτόνων Βασιλειάδη και Κονταράτου.

Η περιοχή καλείται να «φιλοξενήσει» μεγάλο αριθμό τουριστικών λεωφορείων, τα οποία μεταφέρουν τουρίστες για την Ακρόπολη. Τα λεωφορεία αυτά προέρχονται από κρουαζιερόπλοια και κατά συνέπεια, ο διαθέσιμος χρόνος τους είναι περιορισμένος. Σε περίπτωση που έχουμε ταυτόχρονη άφιξη μεγάλου αριθμού τέτοιων λεωφορείων (ένα κρουαζιερόπλοιο μπορεί να μεταφέρει τουρίστες οι οποίοι αντιστοιχούν σε 200 τέτοια λεωφορεία) το πρόβλημα οξύνεται. Το πρόβλημα συνίσταται στην εξεύρεση χώρου για την στάθμευση αυτών των οχημάτων καθώς και στην μόλυνση, ηχητική και χημική, την οποία προκαλούν. Με τις ισχύουσες συνθήκες, ο Διόνυσος χρησιμοποιείται ως σταθμός αποβίβασης-επιβίβασης, ενώ στον ενδιαμέσο χρόνο, περίπου μία ώρα και μισή, τα λεωφορεία αναζητούν χώρο στάθμευσης. Ο χώρος του Θεάτρου Δώρα Στράτου μπορεί να φιλοξενήσει 17 οχήματα, αμελητέα ποσότητα.

Γίνονται προσπάθειες εκ μέρους της ΕΑΧΑ, και σε συνεννόηση με τους άμεσα εμπλεκόμενους, να χρησιμοποιηθεί ως χώρος στάθμευσης το ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ στο Φαληρικό Δέλτα. Σε αυτήν την περίπτωση, τα λεωφορεία θα ακολουθούν την εξής διαδρομή: Λεωφόρος Συγγρού, Ροβέρτου Γκάλι, Διόνυσος, Πετμεζά, Συγγρού, Τροκαντερό, Καλλιφός, Βούρβαχη, Χατζηχρήστου, Ροβέρτου Γκάλι, Διόνυσος, Πετμεζά, Συγγρού, Πειραιάς. Οι μέσοι χρόνοι αποβίβασης και επιβίβασης έχουν μετρηθεί σε 7 λεπτά και 14-15 λεπτά αντίστοιχα.

Σχετικά με το χώρο στάθμευσης του Διόνυσου, αυτός είναι ιδιωτικός μέχρι το 2007 (εκχωρήθηκε στο αναψυκτήριο Διόνυσος από τον ΕΟΤ) και ανήκει στον εκάστοτε ιδιοκτήτη του αναψυκτηρίου.

3.3. Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων

❖ *Αρμοδιότητες Δήμων, ΥΠΕΧΩΔΕ σχετικά με τους δρόμους*

Δεν υπάρχει απόφαση που να αναθέτει τις ευθύνες για το βασικό οδικό δίκτυο. Οι εθνικές οδοί εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του ΥΠΕΧΩΔΕ ενώ τα υπόλοιπα φαίνεται να εμπίπτουν στις αρμοδιότητες των δήμων.

❖ *Η πρόσβαση στα Πετράλωνα από την οδό Πειραιώς*

Εξόχως προβληματική, ανοιχτό θέμα.

❖ *Κόμβος Κοίλης και Χαμοστέρνας.*

Δεν υιοθετήθηκε η λύση να κατασκευαστεί ανισόπεδος κόμβος στο σημείο αυτό. Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει καλλίτερη γνώση του θέματος.

❖ *Θα μπορούσε, βάσει του ΚΟΚ, να σταματήσει η διέλευση βαρέων οχημάτων και λεωφορείων από τον Περιφερειακό?*

Όχι, ο ΚΟΚ δεν αποκλείει τίποτε, ούτε την κυκλοφορία διπλής κατεύθυνσης.

- ❖ *Γιατί δεν μονοδρομήθηκαν οι λεωφόροι Συγγρού και Καλλιρρόης (συναρτάται με το θέμα των τουριστικών λεωφορείων)?*

Δύο λόγοι: (ι) η μονοδρομηση απαιτούσε ανισόπεδο κόμβο στην συμβολή Καλλιρρόης, Βουλιαγμένης και Αρδηττού (ιι) οι Ολυμπιακοί Αγώνες απαιτούν, για λόγους ασφαλείας, την ύπαρξη των δύο διόδων διπλής κατεύθυνσης

- ❖ *Στάθμευση στην ευρύτερη περιοχή / στον Μακρυγιάννη*

Ο ΔΑ έχει αναθέσει μελέτη στην εταιρεία Ερατοσθένης, όμως αυτή αργεί. Η διαχείριση της στάθμευσης στον Μακρυγιάννη είναι θέμα που πρέπει να επιλύσει ο ΔΑ αφιερώνοντας ανθρωποδύναμη, το γραφείο στην οδό Κυρήστου δεν επαρκεί.

- ❖ *Χώρος στάθμευσης Διονύσου: Θα αποκατασταθεί στην αρχική του μορφή? Θα χρησιμοποιηθεί ένα ελαφρό τραμ για την μεταφορά των τουριστών? Γιατί το αναψυκτήριο «Διόνυσος» έφυγε από την κεντρική μελέτη για την Ενοποίηση (?) και μεταφέρθηκε στην μελέτη για τους Λόφους?*

Όσο μπορεί να γνωρίζει ο ομιλητής, δεν τίθεται θέμα αποκατάστασης του χώρου. Το τραμ όνειρο πολλών αλλά η Πολιτεία διατίθεται αρνητικά, ίσως λόγω κόστους. Ο ομιλητής δηλώνει πρόθυμος να υπερασπιστεί την λύση τραμ. Δεν εδόθη απάντηση στο τελευταίο σκέλος του ερωτήματος.

- ❖ *Ο ορισμός του πεζοδρόμου*

Για να ορισθεί ένας δρόμος ως πεζόδρομος χρειάζεται αλλαγή του διατάγματος περί χρήσεων γής. Τα πλακόστρωτα του Πικιώνη δεν είναι πεζόδρομοι με αυτήν την έννοια ενώ οι πεζοδρομήσεις της ΕΑΧΑ είναι.

- ❖ *Υπάρχουν περιβαλλοντικές μελέτες για όλη την περιοχή σχετικές με το νέο κυκλοφοριακό καθεστώς (μετά τις πεζοδρομήσεις)?*

Υπάρχουν μία ή δύο, αλλά δεν διατίθενται εύκολα.

Ας έρθουμε τώρα στο προκείμενο. Ο χώρος στάθμευσης στον Διόνυσο είναι ένα θέμα κλειδί διότι έχει άμεσες επιπτώσεις

1. στα λιθόστρωτα του Πικιώνη
2. στην στάθμευση και την κυκλοφορία σε όλη την περιοχή από του Μακρυγιάννη έως τα Άνω Πετράλωνα
3. κατ' επέκτασιν, έχει αρνητικές επιπτώσεις μακροχρόνια στην ποιότητα ζωής, τις χρήσεις γης και ίσως και τις αντικειμενικές αξίες

Οι διαπιστώσεις που γίνονται στην συνολική μελέτη που εκπονήθηκε από την Ερατοσθένης ΕΠΕ για λογαριασμό του Δήμου Αθηναίων (πρόκειται για μελέτη αναβάθμισης των περιοχών Μακρυγιάννη, Κουκακίου, Φιλοπάππου, Άνω Πετράλωνων, σε συνάρτηση με την Ενοποίηση των Αρχαιολογικών χώρων) είναι οι εξής:

1. Καταστράφηκε ο λιθόστρωτος χώρος στάθμευσης του Διονύσου, έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, και μετατράπηκε σε ένα τσιμεντοστρωμένο σταθμό αποβίβασης-επιβίβασης τουριστών χωρητικότητας 16 λεωφορείων. Με αυτόν τον τρόπο στερήθηκε η περιοχή 150 θέσεις στάθμευσης ΙΧ, τα οποία πλέον σταθμεύουν πάνω στα λιθόστρωτα του Πικιώνη.
2. Η λειτουργία του ως σταθμού αποβίβασης-επιβίβασης έχει αρνητικές επιπτώσεις σε όλη την περιοχή διότι τα λεωφορεία εισέρχονται και ελίσσονται στους στενούς δρόμους των κατοικημένων περιοχών γύρω από τον Περιφερειακό του Φιλοπάππου. Τελικά, σταθμεύουν στα Άνω Πετράλωνα, πάνω στον Περιφερειακό, έχοντας αναμμένες τις μηχανές επί δίωρο για τα κλιματιστικά, και προκαλούν τεράστια επιβάρυνση με τους ρύπους και τον θόρυβο που εκπέμπουν.

Η ταμπέλα που αναρτήθηκε για ανάπλαση του χώρου στάθμευσης στον «Διόνυσο» έδωσε το έναυσμα για αυτήν την συζήτηση, διότι δείχνει ότι αυτή η κακή και πρόχειρη λύση της χρήσης του χώρου στάθμευσης στον «Διόνυσο», δεν θα διορθωθεί στο μέλλον, αλλά θα παγιωθεί, μονιμοποιώντας όλες τις προαναφερθείσες αρνητικές επιπτώσεις. Δυστυχώς, η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών χώρων έγινε με τρόπο μειωτικό, αποσπασματικό, με έργα ασύνδετα μεταξύ τους αισθητικά και χρηστικά και, κυρίως, δεν εφαρμόστηκε στα πλαίσιά της καμία συνολική μελέτη αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών επιπτώσεων.

Επιδιώξή μας μέσα απ' αυτήν την συζήτηση είναι να μορφοποιήσουμε την διάχυτη δυσaréσκεια του κόσμου γύρω από τα προαναφερθέντα προβλήματα. Η συμβολή των ειδικών επιστημόνων που αποτελούν το πάνελ σήμερα, αλλά και αυτών που βρίσκονται ανάμεσα στους ακροατές, έγκειται ακριβώς στο να αποκτήσουμε καλλίτερη εικόνα των τεχνικών προβλημάτων, να αντλήσουμε πληροφορίες έγκυρες και να διερευνήσουμε τις δυνατότητες που υπάρχουν για λύσεις μερικές ή συνολικές. Ελπίζουμε, λοιπόν, ότι η διαδικασία της σημερινής συζήτησης θα συμβάλει στην καλλίτερη πληροφόρηση των πολιτών-περιοίκων. Έχοντας αυτό ως δεδομένο, ελπίζουμε ότι οι ενέργειές μας θα μπορούν να είναι πιο ρεαλιστικές και αποτελεσματικές.

Από την ίδρυση της ΕΑΧΑ, η Ενοποίηση είχε χαρακτηριστεί ως η μεγαλύτερη πολεοδομική παρέμβαση στην ιστορία της Αθήνας και ήταν συναρτημένη με το Ρυθμιστικό Σχέδιο. Περιλάμβανε, δηλαδή, ένα πλήρες πακέτο λύσεων για τις παράπλευρες επιπτώσεις αλλά και για την εν γένει αναβάθμιση των περιοχών που περιβάλλουν την Ενοποίηση. Κι όλα αυτά, σε συνεργασία κράτους και Δήμου Αθηναίων. Αντίθετα, η υλοποίηση της Ενοποίησης, που πραγματοποιούν τα ΥΠΠΟ/ΥΠΕΧΩΔΕ μέσω της ΕΑΧΑ ΑΕ σήμερα, είναι κατά πολύ υποδεέστερη των αρχικών σχεδίων, τελείως αποσπασματική και με κακές έως ακατανόητες προτεραιότητες στα υλοποιούμενα έργα.

4 ΟΜΙΛΙΑ ΓΑΒΡΙΗΛ ΠΑΠΑΣΑΡΑΝΤΗ

Ο ομιλητής απαρίθμησε τα προβλήματα που έχει προκαλέσει η Ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων στην περιοχή των λόφων Φιλοπάππου (Μουσείου, Πνύκας, Νυμφών) και εστάθηκε ιδιαίτερα στις συνέπειες της μετατροπής του χώρου στάθμευσης στον «Διόνυσο» σε σταθμό αποβίβασης-επιβίβασης τουριστών. Οι απαντήσεις στα ερωτήματα που έθεσαν οι ακροατές δίνονται στην Ενότητα 4.1.

Στο λόφο του Φιλοπάππου και στο πλαίσιο της Ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων, εκτελείται αυτή την στιγμή ένας αριθμός έργων, τα οποία είναι αλληλένδετα και που, σχεδόν στο σύνολό τους, έχουν προκαλέσει την αντίδρασή μας. Το ότι κάνουμε αυτήν την συζήτηση ειδικά για τον χώρο στάθμευσης στον «Διόνυσο» οφείλεται περισσότερο στην συγκυρία, καθώς τα προβλήματα που δημιουργεί αυτός ο χώρος είναι σε έξαρση αυτή τη στιγμή που η προσέλευση των τουριστών είναι αυξημένη. Γι' αυτό θα κάνω μια σύντομη αναφορά στα άλλα θέματα και κατόπιν θα έρθω στο προκείμενο:

1. Η περίφραξη του λόφου του Φιλοπάππου (μήκος 3.5 χιλιόμετρα) θα αλλάξει δραστικά την χρήση του λόφου αλλοιώνοντας τον χαρακτήρα του σαν ελεύθερου χώρου, ασχέτως αν τελικά θα επιβληθεί εισιτήριο ή όχι, πράγμα που, έτσι και αλλιώς, είναι αδιευκρίνιστο αυτήν τη στιγμή. Πάντως, η διαπίστωση ότι η περίφραξη αλλάζει την χρήση του χώρου γίνεται και στην ΜΠΕ που εκπονήθηκε για λογαριασμό της ΕΑΧΑ Α.Ε. και προτείνει να μην γίνει η περίφραξη.
2. Η έκθεση γλυπτικής, η οποία κατασκευάζεται, και το θέατρο χιλίων θέσεων, το οποίο έχει εγκριθεί αλλά προς το παρόν δεν εκτελείται, τοποθετούνται στην νότια πλευρά του λόφου. Είναι βαριές, μη αναστρέψιμες επεμβάσεις μέσα στο τοπίο και τον βιότοπο του λόφου. Σαν πρόφαση χρησιμοποιείται το νόθο επιχείρημα ότι είναι έργα κοινωφελή, τα οποία θα ανεβάσουν το πολιτιστικό επίπεδο. Όμως, αυτό το επιχείρημα δεν νομιμοποιεί κανέναν να εισβάλλει στους τελευταίους ελεύθερους χώρους, να χτίζει μη αναστρέψιμες κατασκευές, να αλλάζει το τοπίο και να κερδοσκοπεί μέσα σε κοινόχρηστους χώρους. Έχει γίνει γνωστό ότι η εκμετάλλευση αυτών των δύο έργων, τα οποία συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά 75%, θα αναληφθεί από ιδιώτες επιχειρηματίες. Επιπλέον, η λειτουργία τους θα επιβαρύνει το κυκλοφοριακό και την στάθμευση στη γειτνιάζουσα περιοχή αμιγούς κατοικίας.
3. Η διάνοιξη δρόμων στο Λόφο Νυμφών, οι οποίοι αυτήν τη στιγμή επιτρέπουν την διαμπερή κίνηση από τον Μακρυγιάννη στα Πετράλωνα μέσα από το δάσος. Επιπλέον, η κατασκευή τσιμεντόστρωτου δρόμου σε συνέχεια των λιθόστρωτων του Πικιώνη από τον Λόφο Νυμφών έως την Πνύκα.
4. Η καταπάτηση που γίνεται δίπλα στο Αναπαυτήριο του Πικιώνη στον Λουμπαρδιάρη από την επιχείρηση η οποία το εκμεταλλεύεται μετά το πέρας της περιουσίας του ΕΟΤ στην ΕΤΑ ΑΕ. **Αντίθετα, το έργο το οποίο προβλεπόταν στην ΜΠΕ για επαναφορά του Αναπαυτηρίου στην αρχική του μορφή και λειτουργία, όπως την είχε καθορίσει ο Δημήτρης Πικιώνης, δεν εκτελείται.** Αυτή η καταπάτηση αγνοείται προκλητικά από τους αρχαιολόγους, οι οποίοι, μάλιστα, υποστηρίζουν την ιδέα της περίφραξης, ανάμεσα στα άλλα, με το επιχείρημα της προστασίας από καταπατήσεις.
5. Οι αυθαίρετες επεκτάσεις του εστιατορίου «Διόνυσος», το οποίο σταδιακά κατασκευάζει αποθηκευτικούς χώρους επάνω στο παλαιό λιθόστρωτο των Βασιλειάδη-Κονταράτου.

5 ΟΜΙΛΙΑ ΘΑΝΟΥ ΒΛΑΣΤΟΥ

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στο κυκλοφοριακό και στον Λόφο του Φιλοπάππου.

Τα προβλήματα στην περιοχή περί τον Φιλοπάππου, κυκλοφοριακά και άλλα, αφ' ενός αφορούν όλην την Αθήνα, αφ' ετέρου συναντιούνται σε όλην την πόλη.

Βασικός αίτιος είναι το αυτοκίνητο. Το πρόβλημα έχει τόσο διογκωθεί που δεν φαίνεται λύση, είναι αδιέξοδο.

Ο Λόφος του Φιλοπάππου πρέπει να είναι ανοικτός στους επισκέπτες, χωρίς δρόμους και αυτοκίνητα, ενταγμένος σε μια Αθήνα όαση.

4.1 Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων

❖ *Γιατί δεν αναφερόσαστε στις επιπτώσεις της Ενοποίησης σε άλλες περιοχές*
Ασφαλώς η Ενοποίηση επηρεάζει όλες τις γύρω περιοχές μέχρι να κλείσει ο κύκλος γύρω από τους λόφους Φιλοπάππου. Όμως, εμείς, με τις συνθήκες κάτω από τις οποίες δημιουργηθήκαμε, εκπροσωπούμε τις περιοχές από Μακρυγιάννη ως Άνω Πετράλωνα και λίγο το Θησείο. Στις άλλες περιοχές υπάρχουν σύλλογοι που ασχολούνται με αυτά τα θέματα, έχουμε επαφές, αλλά δεν μπορούμε να μιλήσουμε εξ ονόματός τους.

❖ *Γιατί δεν αναφερόσαστε στις καταπατήσεις δίπλα στην Αγ. Σωτήρα*
Ό,τι συμβαίνει είναι κατάσταση πολλών ετών, δεν είναι σε εξέλιξη και δεν γνωρίζουμε τι θα αποφασιστεί από τα δικαστήρια. Εν πάσει περιπτώσει, δεν μας πέφτει λόγος -- αντίθετα η κατάσταση στον Λουμπαρδιάρη αφορά ιδιαίτερα και εμάς και όλους τους Αθηναίους.

❖ *Σε ποιόν ανήκουν αυτοί οι χώροι*
Όλοι αυτοί οι χώροι είναι δημόσιοι. Τρεις από αυτούς διαχειριζόταν ο ΕΟΤ (και τώρα η ΕΤΑ ΑΕ) ενώ τους υπόλοιπους διαχειρίζεται το ΥΠΠΟ.

❖ *Γιατί δεν μεταφέρθηκε το Θέατρο της Δώρας Στράτου στον χώρο του θεάτρου Μπαστιά.*
Το θέατρο Μπαστιά ήταν υπό κατεδάφιση για να γίνει ανασκαφή του χώρου.

❖ *Τρόποι πρόσβασης στο σχεδιαζόμενο θέατρο*
Φυσικά, θα ανοιχθούν δρόμοι για αυτοκίνητα μέσα στο δάσος.

❖ *Πώς θα διέρχονται τα πούλμαν*
Αυτό είναι βασικό ερώτημα και περιμένουμε να απαντηθεί στην συζήτηση που ακολουθεί.

6 ΟΜΙΛΙΑ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΣΚΛΑΒΟΥΝΟΥ

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και ειδικότερα στο Διάγραμμα 3 το οποίο αναφερόταν στα περί Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων καθώς και το κυκλοφοριακό και οικιστικό θέμα στην ευρύτερη περιοχή. Επιπλέον, αναφέρθηκε σε σχετικές μελέτες που εκπονήθηκαν με εντολή του Δήμου Αθηναίων. Ο ομιλητής σχολίασε ορισμένα σημεία των μελετών που αφορούν στην στάθμευση και το κυκλοφοριακό και μετέφερε την διεθνή εμπειρία σε αντίστοιχα θέματα.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων είναι σχέδιο που επεξεργάστηκε ο Α. Τρίτσης ως μέρος του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας. Το τελευταίο έγινε νόμος το 1985. Το Διάγραμμα 3 του Ρυθμιστικού Σχεδίου αφορά στην Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων. Ο ομιλητής, κατά την περίοδο 1983-1985, είχε εργαστεί ως πολεοδόμος με την ομάδα που εκπόνησε το Ρυθμιστικό Σχέδιο.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων είχε αντιμετωπισθεί ως παρέμβαση σε οργανική σχέση με τις άλλες παρεμβάσεις στην πόλη, τις οποίες προέβλεπε το Ρυθμιστικό Σχέδιο, και όχι απομονωμένη. Όταν μία παρέμβαση απομονώνεται από το οργανικό σύνολο στο οποίο ανήκει, διαταράσσεται η ισορροπία του όλου συστήματος.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο προέβλεπε:

- ο Ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς
- ο Απομάκρυνση των οχημάτων χρήσεων από τις περιοχές κατοικίας
- ο Ανασυγκρότηση των γειτονιών (πχ. η γειτονιά των Πετραλώνων)
- ο Αναβάθμιση των κέντρων γειτονιάς και δημιουργία δικτύου ροής πεζών
- ο Διαμόρφωση του οδικού δικτύου με τρόπο ώστε να αποφεύγεται η διαμπερής κυκλοφορία μέσα από τις οικιστικές ενότητες (αυτό το μέτρο εφαρμόστηκε σε δύο γειτονιές μόνον: Πλάκα και Νεάπολη-Λυκαβηττός)

Το Διάγραμμα 3 του Ρυθμιστικού Σχεδίου προέβλεπε τραμ για την Αθήνα και τον Πειραιά, το οποίο θα πέρναγε μέσα από τις πεζοδρομημένες Διονυσίου Αεροπαγίτου και Αποστόλου Παύλου.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ και η ΕΑΧΑ εφάρμοσαν αποσπασματικά το Ρυθμιστικό Σχέδιο, δηλ. έγιναν μόνο οι πεζοδρομήσεις των Διονυσίου Αεροπαγίτου και Αποστόλου Παύλου και η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων, και τώρα δρέπουμε τους καρπούς:

1. Δεν έγινε το τραμ, η ύπαρξη του οποίου σημαίνει όχι λεωφορεία και λιγότερη ρύπανση.
2. Δεν εφαρμόστηκε κανένα πρόγραμμα προστασίας των γειτονιών γύρω από τους αρχαιολογικούς χώρους. Υπάρχει σχετική μελέτη, την οποία ανέθεσε ο Δήμος Αθηναίων στο γραφείο Ερατοσθένης (στην οποία επανέρχεται ο ομιλητής λεπτομερέστερα στην συνέχεια της ομιλίας του). Σαν συνέπεια, έχουμε βαριά διαμπερή κυκλοφορία στα Πετράλωνα και το Κουκάκι.
3. Στάθμευση τουριστικών λεωφορείων στον χώρο στάθμευσης της Δώρας Στράτου και διέλευσή τους από τον Περιφερειακό του Φιλοπάππου.

Ο ομιλητής διατύπωσε ορισμένες ενστάσεις για το περιεχόμενο της μελέτης Ερατοσθένη οι οποίες αφορούν τις λύσεις που προτείνονται για τις θέσεις στάθμευσης. Η πρόθεση της μελέτης είναι οι θέσεις στάθμευσης να καλύψουν τους κατοίκους της περιοχής, τους επισκέπτες των Αρχαιολογικών Χώρων και τους θεατές του Ηρώδειου. Προτείνει η μελέτη να υποσκαφθούν

πλατείες και δρόμοι καθώς και θέσεις στάθμευσης στον χώρο του Ζαπείου --- το τελευταίο, μάλιστα, το έχουν υιοθετήσει τόσο η Κυβέρνηση όσο και η κυρία Μπακογιάννη στο πρόγραμμά της.

Η Επιτροπή για τους Ελεύθερους Χώρους της Αθήνας (μέλος της οποίας είναι και ο ομιλητής) είναι κατηγορηματικά αντίθετη με αυτήν την λύση.

Σημαντικό για το θέμα αυτό είναι το γεγονός ότι, τυπικά τουλάχιστον, η Αθήνα είναι πόλη μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Πόλεων Ελευθέρων από τα Αυτοκίνητα. Μεταξύ των θέσεων του Δικτύου σύμφωνα με την Διακήρυξη του Αμστερντάμ, 1994 είναι τα εξής σημεία:

- ο Προώθηση και υιοθέτηση τρόπων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον: ποδήλατο, περπάτημα, δημόσιες συγκοινωνίες
- ο Στάθμευση: ελάττωση θέσεων στάθμευσης ιδίως κοντά σε παλαιά/αναπαλαιωμένα κτίρια

Η Διακήρυξη κινείται αντίθετα από ότι η μελέτη του Ερατοσθένη και η Αθήνα γενικότερα καθώς είναι γνωστό ότι νέες θέσεις στάθμευσης προσελκύουν δεκαπλάσια αυτοκίνητα. Ακολουθώντας τις αρχές του Δικτύου, για παράδειγμα:

- ο στην Ζυρίχη, νέες θέσεις στάθμευσης δημιουργούνται μόνο άμα καταργηθούν παλαιότερες
- ο στην Ολλανδία, απαγορεύεται η δημιουργία θέσεων στάθμευσης κοντά σε μεγάλους σταθμούς του METRO

Στα θετικά της μελέτης Ερατοσθένη, ο ομιλητής συμπεριλαμβάνει:

1. Ότι προτείνονται δύο σταθμοί μετεπιβίβασης για τα τουριστικά λεωφορεία, στις οδούς Συγγρού και Ερμού
2. Ότι προτείνεται να γίνεται η εξυπηρέτηση του Ηρωδείου με τραμ
3. Ότι προτείνεται η παράταση της λειτουργίας του METRO μετά τις 12.00 το βράδυ όπως συμβαίνει σε άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις

Ο ομιλητής υπενθύμισε ότι, το 1907, οπότε έγινε και η ηλεκτροδότηση των τραμ για να εξυπηρετούνται τα θέατρα Αθήνας και Πειραιά, εκατόν δεκαπέντε οικογένειες ορκίστηκαν ότι ποτέ δεν θα ανεβούν σε αυτό το μέσο συγκοινωνίας. Σχολίασε δε, ότι σήμερα πολύ περισσότεροι συμπολίτες τους Αθηναίοι φαίνεται να συμμερίζονται αυτήν την άποψη.

Συνδέοντας την ομιλία του με τα προρηθέντα, ο ομιλητής συνοψίζει υπογραμμίζοντας το γεγονός ότι η ΕΑΧΑ δεν έχει αποφασιστικές αρμοδιότητες και ότι το κυκλοφοριακό, οι πεζοδρομήσεις και η στάθμευση στην πόλη των Αθηνών είναι προβλήματα εξ ορισμού. Στην συνέχεια, επικεντρώθηκε στο θέμα της περιφράξης των Αρχαιολογικών χώρων γενικότερα και του Λόφου του Φιλοπάππου ειδικότερα.

Κανείς θα πρέπει να έχει κατά νουν το ερώτημα: όταν γίνεται μια πεζοδρόμηση, μια παρέμβαση, η οποία αλλάζει τις υπάρχουσες ισορροπίες, τί αντιστάθμισμα δίνεται στους κατοίκους για αυτήν την αλλαγή? Όταν διοχετεύεται η κίνηση σε σημεία άλλα από αυτά του παρελθόντος, τί αντιστάθμισμα δίνεται για αυτήν την επιβάρυνση? Πώς, τελικά, γίνεται καλλίτερη η ποιότητα ζωής? Ως απάντηση σε αυτά τα ερωτήματα, μπαίνουν πόρτες στους παραδοσιακά δημόσιους χώρους, πόρτες οι οποίες μάλλον μπαίνουν για να κλείνουν, ίσως για κάποιες ώρες, ίσως έναντι εισιτηρίου.

Πώς, λοιπόν, τονώνεται η κατοικία, πάντα σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο, ενώ δεν αναβαθμίζονται οι δημόσιοι χώροι? Πώς επιτυγχάνεται η αναβάθμιση και αύξηση των δημοσίων χώρων, πάντα σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο? Με το κλείσιμό τους? Πρέπει να τονιστεί εδώ ότι η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την Αναβάθμιση των Λόφων Φιλοπάππου προτείνει άνοιγμα του αρχαιολογικού χώρου των Λόφων. Και πρέπει να τονιστεί ότι η Περιβαλλοντική Μελέτη έχει δεσμευτικό και θεσμικό χαρακτήρα, δεν αποτελεί ευχολόγιο.

Ποιος ο λόγος της Ενοποίησης? Για ποια Ενοποίηση μιλάμε? Ενοποίηση απομονωμένων θυλάκων? Ενοποίηση διαδρομών ανάμεσα σε περιφραγμένα αρχαιολογικά τμήματα? Αυτό έρχεται σε αντίθεση με κάθε έννοια ανάδειξης αρχαιολογικών χώρων και ένταξής τους στο δημόσιο πεδίο της πόλης.

Ενώ προσπαθούμε να αυξήσουμε τους δημόσιους χώρους και να εντάξουμε σε αυτούς τους πολίτες της Αθήνας, έχουμε εδώ μια πρωτοφανή πρόταση συνολικής αναβάθμισης της πόλης όπου περιφράσσονται όλοι οι σημαντικοί δημόσιοι χώροι που βρίσκονται στο Κέντρο. Αυτή η τακτική έρχεται σε αντίθεση με την Διεθνή Χάρτα για την Προστασία των Ιστορικών Πόλεων, η οποία με τον όρο «προστασία των ιστορικών πόλεων» λέει ότι «εννοούνται τα αναγκαία μέτρα για την προστασία, διατήρηση και αποκατάστασή τους όπως επίσης για την ανάδειξη και προσαρμογή τους στη σύγχρονη ζωή».

Τί σημαίνει, τελικά, περίφραξη σε επίπεδο συμβολικό, σημειολογικό και αντιληπτικό? Σημαίνει απομόνωση. Τί σημαίνει απομόνωση? Τί σηματοδοτεί η απομόνωση? Σηματοδοτεί, σε κοινωνικό επίπεδο, μια εκστατική, δεισιδαιμονική αντιμετώπιση του πολιτιστικά υπέρτερου, εδώ της αρχαιότητας, από το πολιτιστικά κατώτερο, που εδώ είναι η σύγχρονη Ελλάδα. Εμποδίζει, δηλαδή, την βιωματική σχέση κοινωνίας-αρχαιοτήτων και την μετατρέπει σε δεισιδαιμονική έκσταση θεμελιωμένη σε μία άγνοια. Η απομόνωση είναι ουσιαστικά η αδυναμία συνδιαλλαγής με το παρελθόν – συνδιαλλαγής της σύγχρονης Ελληνικής κοινωνίας με το παρελθόν της -- και προδίδει την πολιτιστική στέρηση αυτής της κοινωνίας. Είναι αυτή η εικόνα που θέλουμε να έχουμε για τους εαυτούς μας? Η πόλη είναι ενιαία, πρέπει να είναι ενιαία. Πρέπει να συνδιαλέγεται με το πολιτιστικό της παρελθόν και να διεισδύει σε αυτό. Είναι αδιανόητο να μην γίνεται κάτι τέτοιο. Στην Αθήνα, όμως, δεν γίνεται.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων υποτίθεται ότι θα πέρναγε μέσα στον σχεδιασμό, την δομή, την διάρθρωση της πόλης αυτήν την παράμετρο, υποτίθεται ότι θα την αναδείκνυε. Είναι

άλλωστε χαρακτηριστικό και του έργου του Δ. Πικιώνη, του πνεύματος του Δ. Πικιώνη. Ο Δ. Πικιώνης χρησιμοποιεί προγενέστερο δομικό υλικό, χρησιμοποιεί προγενέστερα πρότυπα που ξεκινάν από την αρχαιότητα, περνάν από το Βυζάντιο, φθάνουν στην παραδοσιακή αρχιτεκτονική, τα συνθέτει, γιατί είναι ένας μοναδικός συνθέτης, και τα εισάγει στον κρηγμένο αρχαιολογικό χώρο. Συνδιαλέγεται με την αρχαιότητα παράγοντας μια σύγχρονη αρχιτεκτονική.

Σε τελική ανάλυση, αυτό το οποίο έχουμε είναι μια διάσπαση της ιστορικής συνέχειας της πόλης. Την ιστορική συνέχεια, που υποτίθεται ότι προσπαθούμε να την αναδείξουμε, τελικά την διασπάμε μέσα από την οργάνωση απομονωμένων θυλάκων που τους έχουμε για να πηγαίνουν οι πεζοί και να παρατηρούν εκστατικοί και να θαυμάζουν από μακριά το πεδίο της αρχαιότητας. Ο αρχαιολογικός χώρος, δηλαδή, υποβαθμίζεται και απομακρύνεται από το πεδίο της σύγχρονης κοινωνικής ζωής στο πεδίο της επιστημονικής αναζήτησης κάποιων ειδικών (αρχιτεκτόνων, αρχαιολόγων κλπ). Δημιουργείται, τελικά, μια άλλη αρχαία πόλη έξω από την σύγχρονη πόλη και ξένη προς αυτήν.

Ποιός είναι ο στόχος --- και το θέμα έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον --- ενός έργου, ενός ΥΠ.ΠΟ., ενός ΥΠΕΧΩΔΕ? Η ευαισθητοποίηση του πολίτη. Η παιδεία μας είναι ο στόχος.

Να πω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: τα διατηρητέα κτίρια. Πόσες διαμαρτυρίες, πόσες ενστάσεις δεν έχουν γίνει για αυτά. Πόσοι φορείς, ιδιώτες, επιστήμονες, γενικά οι τοπικές κοινωνίες, διαμαρτύρονται για τα διατηρητέα κτίρια, τα οποία καταρρέουν, δεν προστατεύονται επαρκώς, δεν χρησιμοποιούνται καταλλήλως. Σκεφτείτε παράλληλα πόσες ελάχιστες διαμαρτυρίες υπάρχουν από την κοινωνία μας για κάστρα που πέφτουνε, για εκκλησιάκια βυζαντινά που καταστρέφονται από τους παπάδες που τα λειτουργούν ή πέφτουνε απλά, για αρχαιότητες που επίσης καταστρέφονται. Ο λόγος που η κοινωνία μας ασχολείται με το λιγότερο σημαντικό και όχι το ουσιαστικό είναι ότι το κτίριο το βλέπουμε, το κτίριο βρίσκεται μέσα στην πόλη μας, στην διαδρομή μας. Τον αρχαιολογικό χώρο έχει καθιερωθεί, και από ό,τι βλέπω επιχειρείται αυτό να συνεχιστεί, να μην τον βλέπουμε, να βρίσκεται στο πεδίο των ειδικών, στο πεδίο του θαυμασμού του πολίτη για τον χώρο και για τους ειδικούς. Το αποτέλεσμα θα είναι να μην προχωρήσει ποτέ η ευαισθητοποίηση του πολίτη για το θέμα των αρχαιοτήτων. Αυτό, φυσικά, είναι οξύμωρο. Χάνουμε τον στόχο μας που είναι η ευαισθητοποίηση του πολίτη. Το ΥΠΠΟ αυτόν τον στόχο πρέπει να έχει. Μόνον άμα ευαισθητοποιηθεί ο πολίτης θα υπάρχουν οι πολιτικές σχέσεις για να δοθούν περισσότερα χρήματα, για να προωθηθεί και μια πολιτιστική πολιτική καλλίτερη. Πρόκειται για κοντόφθαλμη οπτική, είτε είναι του ΥΠΠΟ είτε είναι οποιουδήποτε άλλου.

Έχουμε να κάνουμε με μια πολιτική που έχει σχέση με το μνημείο. Το μνημείο είναι στοιχείο του παρελθόντος που έχει εγγραφεί στην εθνική συλλογική μας μνήμη. Πώς θα το περάσουμε στην συλλογική μας μνήμη αν δεν το δούμε, δεν το βιώσουμε, δεν γίνει μέρος της καθημερινότητάς μας, αν δεν περάσει μέσα στην αστική μας ζωή?

8 ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗ ΡΩΜΑΝΟΥ

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στην ανάγκη ενός γενικότερου πλαισίου στο οποίο θα έπρεπε να εντάσσονται και τα έργα της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων και το οποίο θα προστατεύει τα δικαιώματα των κατοίκων των σχετιζομένων περιοχών. Τέλος, πρότεινε συγκεκριμένη λύση για το θέμα της πρόσβασης της Ακρόπολης από τους τουρίστες.

Σχετικά με την ένταξη των έργων της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων σε ένα ευρύτερο σχέδιο για την πόλη, υπάρχουν δύο επιχειρήματα..:

1. *Το επιχείρημα του προέδρου της ΕΑΧΑ:* Αν δεν προχωρήσουμε στην εφαρμογή του έργου και ασχοληθούμε με το γενικό πλαίσιο, τότε δεν θα κάνουμε τίποτε, γιατί τα ζητήματα έχουν τέτοιο βάθος και έκταση που επενεργούν σε όλο το ιστορικό κέντρο, δηλ. το κέντρο της Αθήνας
2. *Αντεπιχείρημα:* Αν δεν υπάρχει Επιτελικό Σχέδιο, στο οποίο να εντάσσεται η Ενοποίηση, αν δηλαδή η ΕΑΧΑ ασχολείται μόνο με τις εργαλαβίες των πεζοδρομήσεων και τίποτε άλλο, τότε ποιος θα ασχοληθεί με τα παράπλευρα προβλήματα που επιδεινώνονται από την παρέμβαση της ίδιας της ΕΑΧΑ; Ένας τέτοιος φορέας πρέπει να είναι σε θέση να παίρνει πρωτοβουλίες για δράση και ρύθμιση γενικότερων πολεοδομικών ζητημάτων.

Δεν προϋπήρχε λοιπόν ευρύτερο σχέδιο για την αντιμετώπιση σε όλο το βάθος και την έκταση των κυκλοφοριακών, συγκοινωνιακών και οικονομικών προβλημάτων καθώς και των προβλημάτων που άπτονται των χρήσεων γης --παράδειγμα περιοχή Θησείου-- και των πεζοδρομήσεων στις εν λόγω περιοχές. Και ακριβώς γι' αυτό, είχαμε προτείνει τότε στον πρόεδρο της ΕΑΧΑ να εκπονηθεί μια μελέτη, την οποία ονομάσαμε «Μελέτη – Πλαίσιο». Η πρόταση είχε γίνει αποδεκτή και κάλυπτε τα ακόλουθα θέματα:

1. *Πολεοδομικό ζήτημα / χρήσεις γης:* Τι πρέπει να γίνει για να προστατευτεί τόσο το έργο της Ενοποίησης όσο και οι γειτνιάζουσες περιοχές κατοικίας; Επειδή στην Αθήνα οι αρχαίοι χώροι και οι περιοχές κατοικίας συνυπάρχουν, δεν είναι περιοχές οριοθετημένες ή μία από την άλλη, πρέπει να ληφθούν υπόψη σοβαρά οι συνθήκες ζωής των κατοίκων των περιοχών που συνυπάρχουν με τους αρχαίους χώρους. Δεν είναι δυνατόν να λέγεται ότι τα έργα της Ενοποίησης ανήκουν στην πόλη ή στο έθνος και συνεπώς η λειτουργία των περιοχών κατοικίας να μπαίνει σε δεύτερη μοίρα. Για να επιζήσει η κατοικία στις κεντρικές περιοχές πρέπει να της παρασχεθούν οι καθημερινές υπηρεσίες που έχει ανάγκη και να προστατευθεί από τον κίνδυνο των πεζοδρομήσεων (να μη γίνει ένα απέραντο πάρκιγκ ή ένα απέραντο σουβλατζίδικο μετά μουσικής, βλέπε Θησείο).
2. *Στόχος του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας του 1985* ήταν να διατηρηθεί η κατοικία στο κέντρο της πόλης. Αυτό σημαίνει ότι αναγνωρίζονται στους κατοίκους των σχετικών περιοχών όλα τα δικαιώματα πρόσβασης σε υπηρεσίες και όλες οι ευκολίες της καθημερινής ζωής, που έχουν οι κάτοικοι των άλλων περιοχών. Επομένως, το πώς θα κρατηθεί η προσβασιμότητα στην κατοικία στο ίδιο επίπεδο ποιότητας (με τις άλλες περιοχές εκτός κέντρου) είναι ζητούμενο και θα πρέπει η Ενοποίηση να δίνει μια πολεοδομική απάντηση σ' αυτό το ζήτημα. Αν η σχετική κυκλοφοριακή μελέτη δεν ολοκληρώθηκε, θα πρέπει έστω και εκ των υστέρων να ολοκληρωθεί.
3. *Η Μελέτη-Πλαίσιο περιείχε πρόταση για το πρόβλημα της μεταφοράς των τουριστών στην Ακρόπολη. Συνιστώσες του προβλήματος:*
 - ο οι τουρίστες είναι άνθρωποι μεγάλης ηλικίας κατά μέσον όρον
 - ο έχουν λίγο χρόνο στην διάθεσή τους

- πρέπει να ξεκινούν από σημείο που απέχει κάποια λογική απόσταση από την Ακρόπολη
- υπάρχουν ανηφόρες στην περιοχή
- θερμοκρασιακές συνθήκες δύσκολες.

Άρα η προσέγγιση των τουριστών στους αρχαιολογικούς χώρους με όχημα (μέχρι κάποιου σημείου εγγύτητας), είναι πρακτική ανάγκη και όχι ιδεολογική θέση. Η προσέγγιση αυτή μπορεί να γίνει είτε με τα ίδια τα τουριστικά λεωφορεία (συνήθως των 50 θέσεων), τα οποία εκτελούν τις υπόλοιπες τουριστικές μετακινήσεις είτε με άλλα, κατάλληλα για τους αρχαιολογικούς χώρους, οχήματα. Η Μελέτη-Πλαίσιο ξεκίνησε εύλογα με τη δεύτερη εναλλακτική. Προτάθηκε να σταματούν τα πούλμαν σε επιλεγμένα οικόπεδα, σε μια ακτίνα μεγαλύτερη, και το τουριστικό πλήθος να μεταβιβάζεται σε ένα ενδιάμεσο δημόσιο μέσο μεταφοράς, το οποίο θα προσεγγίζει τα σημεία του αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Χαρακτηριστικά του μέσου αυτού είναι:

- μη ρυπογόνο
- μικρότερο από τα πούλμαν
- πιο ευέλικτο
- ευρισκόμενο σε συνεχή κυκλοφορία

Η συνεχής κυκλοφορία είναι ουσιώδης λεπτομέρεια.

Η υλοποίηση αυτής της ιδέας αποθαρρύνθηκε από τα τουριστικά γραφεία και τα γραφεία των ιδιοκτητών των τουριστικών λεωφορείων. Το επιχείρημά τους βασίστηκε στη δυσκολία διαχείρισης των επιβατών των τουριστικών λεωφορείων και στην καθυστέρηση της επί- και απο-βίβασης. Πόσο μάλλον όταν μεσολαβήσει ένα δεύτερο όχημα.

Ως παράδειγμα προς μίμηση, ο ομιλητής έφερε την πόλη της Ρώμης, όπου με την ευκαιρία των εορταστικών εκδηλώσεων για το έτος 2000, οργανώθηκε ένα σύστημα μεταφοράς του τουριστικού πλήθους που ονομάζεται «Γραμμή J», και έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Ορισμός δύο Ζωνών, της πρώτης με ακτίνα 22 km και της δεύτερης, η οποία εμπεριέχεται στην πρώτη, με ακτίνα 7,5 km.
- Τα τουριστικά πούλμαν σταματούν στην πρώτη ζώνη σε ευρύχωρους δημόσιους χώρους στάθμευσης που βρίσκονται πάνω σε βασικούς κυκλοφοριακούς άξονες.
- Στη δεύτερη ζώνη, συνδέοντας τους χώρους στάθμευσης των πούλμαν με τους αρχαιολογικούς χώρους, κυκλοφορούν μόνο τα λεωφορεία της Γραμμής J, κλιματιζόμενα και με ενδοσυνεννόηση, ώστε να μπορούν οι ξεναγοί/επικεφαλής των τουριστικών ομάδων να προγραμματίζουν την επίσκεψή τους.
- Το σύστημα λειτουργεί με αυστηρότατα πρόστιμα στα πούλμαν που παραβιάζουν την είσοδο στη ζώνη 2 και με ειδικές άδειες για τη διευκόλυνση της τουριστικής κίνησης (π.χ. τα πούλμαν παίρνουν ειδική άδεια για τη μεταφορά των τουριστών με τις αποσκευές τους προς και από τα ξενοδοχεία).
- Το σύστημα μπορούν να το χρησιμοποιήσουν και οι κάτοικοι, αλλά επειδή είναι ακριβό το εισιτήριο και δεν τους συμφέρει, χρησιμοποιείται κατά κανόνα από τους τουρίστες.
- Η εκμετάλλευση της Γραμμής J ανατέθηκε με διαγωνισμό σε Κοινοπραξία στην οποία συμμετείχαν οι ιδιοκτήτες των τουριστικών λεωφορείων της Ρώμης.

Ο ομιλητής έστρεψε την προσοχή του ακροατηρίου στο γεγονός της ύπαρξης αξιόλογης πανίδας στον Λόφο του Φιλοπάππου (αρκετά είδη προστατεύονται και περιλαμβάνονται στα παραρτήματα II & III της Διεθνούς Σύμβασης της Βέρνης για τη διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης, Νόμος 1335/1983, στα παραρτήματα II και IV της Οδηγίας 92/43 ΕΟΚ, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, ΚΥΑ 33318/3028/1998 και στο Παράρτημα I της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ για την προστασία των άγριων πουλιών). Αναφέρθηκε επίσης στις αρνητικές επιπτώσεις που πιθανόν να έχουν στην άγρια ζωή του λόφου τα έργα ανάπτυξης που εκτελούνται εκεί στο πλαίσιο της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων.

Ο λόφος του Φιλοπάππου λειτουργεί στις μέρες μας ως αστικό πάρκο και ως χώρος αρχαιολογικού ενδιαφέροντος και πολιτιστικών εκδηλώσεων για τους κατοίκους και επισκέπτες της Αθήνας και περιβάλλεται από δρόμους μέτριας ως μεγάλης κυκλοφορίας και από πυκνοδομημένες περιοχές. Παρόλα αυτά ο λόφος φιλοξενεί μια αξιόλογη πανίδα, και ιδιαίτερα ορνιθοπανίδα, τόσο σε ποικιλία όσο και σε μέγεθος των πληθυσμών.

Κατά την εργασία πεδίου, που έγινε στο πλαίσιο της εκπόνησης της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τα έργα «Συνολική Ανάδειξη Αρχαιολογικού Χώρου Φιλοπάππου»¹, εντοπίστηκαν περιοχές που έχουν σημασία για τη διατήρηση της πανίδας του Λόφου καθώς και μια τάση προτίμησης των επί μέρους βιοτόπων από τα διάφορα είδη, πληροφορία που θα έπρεπε να ληφθεί σοβαρά υπόψη κατά την εκτέλεση των έργων ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου.

Σημειώνεται ιδιαίτερα η παρουσία στο λόφο δύο και ενός αυστηρά προστατευόμενων ειδών ερπετών και θηλαστικών αντίστοιχα (Παράρτημα II της Διεθνούς Σύμβασης της Βέρνης για τη διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης, Νόμος 1335/1983) καθώς και τουλάχιστον τεσσάρων αυστηρά προστατευόμενων ειδών πουλιών (Παράρτημα I Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ για την προστασία των άγριων πουλιών).

Ως σημαντική περιοχή για τα πουλιά και άλλες ομάδες ζώων, χαρακτηρίστηκε μια ζώνη στο κέντρο περίπου του λόφου, που τουλάχιστον μέχρι την περίοδο των αυτοψιών, δεχόταν τις λιγότερες ανθρώπινες πιέσεις (πλαγιά πίσω από το θέατρο της Δώρας Στράτου και περιοχή Κοιλής). Στη ζώνη αυτή παρατηρήθηκαν οι μεγαλύτεροι πληθυσμοί ερπετών και λεπιδοπτερών. Ειδικά πάντως σε ό,τι αφορά στα πουλιά, ακόμα και οι θαμνότοποι και τα δασάκια που βρίσκονται έξω από τα όρια της χαρακτηριζόμενης ως σημαντικής περιοχής είναι επίσης αξιόλογες ζώνες για την παραμονή, τη διατροφή και το φώλιασμα αρκετών από τα είδη που καταγράφηκαν.

Πίνακες που παρουσιάζουν με λεπτομέρεια τα είδη της πανίδας αλλά και της χλωρίδας του λόφου του Φιλοπάππου μπορεί να βρει κανείς στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων της Συνολικής Ανάδειξης Αρχαιολογικού Χώρου Φιλοπάππου. Συνολικά καταγράφηκε η παρουσία 4 ειδών πεταλούδων, 6 ειδών ερπετών, 3 ειδών θηλαστικών και 94 είδη πουλιών.

¹ Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε., Συνολική Ανάδειξη Αρχαιολογικού Χώρου Φιλοπάππου, Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Μελετητής: Νίκος Γιαννάκης. Επιβλέποντες ΕΑΧΑ ΑΕ: Μάρω Παπαδοπούλου, Γιώργος Μαϊστράλης, Νέστορας Μαυρόπουλος. Αθήνα, Οκτώβριος 2001

10 ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΙΩΑΝΝΗ ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΣΑ

Ο συντονιστής της συζήτησης, αφού επανέλαβε την διευκρίνιση του κ. Καρρά ότι Ελληνική Εταιρεία λειτουργεί ως φιλόξενος οικοδεσπότης αλλά δεν έχει θέσεις επί του θέματος, χωρίς αυτό να αποκλείει ότι πρόκειται να αποκτήσει στο άμεσο μέλλον, συνόψισε τα θέματα που αναφέρθηκαν στις εισηγήσεις ως εξής:

1. Ποια η επαφή του πολίτη και ποια η σχέση του με τον αρχαιολογικό χώρο?
2. Μπορούμε να ζήσουμε μαζί με το αυτοκίνητο? Ο σύγχρονος Έλληνας τρέφει ιδιαίτερη αγάπη για το αυτοκίνητο, το οποίο, όμως, έχει αποδειχθεί αδηφάγο όσον αφορά τους δημόσιους χώρους. Οι πόλεις δεν αντέχουν το αυτοκίνητο, δεν είναι φτιαγμένες για αυτό, κυρίως πόλεις σαν την Αθήνα.
3. Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων εφάρμοσε ένα μέρος των προτάσεων. Τί πρέπει να γίνει βραχυπρόθεσμα και τί μακροπρόθεσμα ώστε να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα (κυκλοφοριακό, χρήσεις γης, σχέση κατοίκων με αρχαιολογικούς/δημόσιους χώρους)? Τα πράγματα δείχνουν προς το χειρότερο και το Μουσείο της Ακρόπολης θα επιβαρύνει περισσότερο την περιοχή.
4. Η περιοχή ανήκει στους κατοίκους ή είναι μια περιοχή για ευρύτερη χρήση?



Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης για το
Λόφο του Φιλοπάππου

<http://filopappou.cc.ece.ntua.gr/>

ΠΡΑΚΤΙΚΑ

της ανοιχτής συζήτησης με θέμα

Ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων:

Αναζήτηση του καταλληλότερου τρόπου πρόσβασης
για τους επισκέπτες της Ακρόπολης και οι επιπτώσεις
στους περιβάλλοντες οικιστικούς χώρους
και τον λόφο του Φιλοπάππου



Οργανώθηκε από την Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης για το Λόφο του
Φιλοπάππου

με την υποστήριξη της

Ελληνικής Εταιρείας για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής
Κληρονομιάς

Τετάρτη 25 Ιουνίου 2003
Ελληνική Εταιρεία
Τριπόδων 28
Πλάκα

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1	Το κείμενο της Πρόσκλησης.....	3
2	Οι Ομιλητές.....	4
3	Ομιλία Νίκου Βόσκογλου.....	5
3.1.	Το κυκλοφοριακό θέμα στις περιοχές που περιβάλλουν τον Λόφο του Φιλοπάππου.....	5
3.2.	Τα τουριστικά λεωφορεία.....	6
3.3.	Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων.....	6
4	Ομιλία Γαβριήλ Παπασαράντη.....	8
4.1	Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων.....	10
5	Ομιλία Θάνου Βλαστού.....	11
6	Ομιλία Γεράσιμου Σκλαβούνου.....	12
7	Ομιλία Γιώργου Βαρελίδη.....	14
8	Παρέμβαση Αριστείδη Ρωμανού.....	16
9	Παρέμβαση Νίκου Γιαννάκη.....	18
10	Παρέμβαση Ιωάννη Παλαιοκρασσά.....	19

1 ΤΟ ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΠΡΟΣΚΛΗΣΗΣ

Οι λόφοι του κέντρου της Αθήνας, πολύτιμες νησίδες Αττικής φύσης, και οι αρχαιολογικοί του χώροι, μοναδικής ιστορικής και καλλιτεχνικής αξίας, με τα εξαιρετικά έργα διαμόρφωσης τοπίου του Δημήτρη Πικιώνη (που πρόσφατα βραβεύτηκαν) και σε ζωντανή σχέση με τα περιβάλλοντα οικιστικά σύνολα (Πλάκα, Θησείο, Άνω Πετράλωνα, Κουκάκι, Μακρυγιάννη) αποτελούν την πολύσημη καρδιά της Αθήνας, ένα σφύζον οικιστικό, ιστορικό και πολιτισμικό σύνολο μοναδικό στον κόσμο. Στους χώρους αυτούς σήμερα, εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, εκτελούνται ταχύρυθμα έργα ενοποίησης. Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, είναι συνολικά έργο μεγαλόπνοο για την Αθήνα αλλά οι λεπτομέρειες της υλοποίησής του έχουν σε αρκετές περιπτώσεις αμφισβητήσιμες συνέπειες στο περιβάλλον, στις χρήσεις γης, στο κυκλοφοριακό και τη στάθμευση και, τελικά, στην αισθητική του χώρου όπως έχει διαμορφωθεί από τον Δ. Πικιώνη.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα, ο χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων στον «Διόνυσο», απέναντι ακριβώς από την Ακρόπολη, έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, άψογα δεμένος με το περιβάλλον του και τα έργα του Δ. Πικιώνη. Ο χώρος μετατράπηκε πρόσφατα σε αντιαισθητικό, τσιμεντοστρωμένο χώρο αποβίβασης-επιβίβασης των τουριστών για την Ακρόπολη. Η αλλαγή του τρόπου λειτουργίας του χώρου αυτού, δηλαδή, η χρήση του από τουριστικά λεωφορεία επιβαρύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα των περιοχών Μακρυγιάννη, Κουκάκι, Πετράλωνα και αποκλείει τα ΙΧ των επισκεπτών, τα οποία πλέον σταθμεύουν ανεξέλεγκτα πάνω στους πεζόδρομους του Δ. Πικιώνη. Το κακό διογκώνεται ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο και τον, παράλληλο με αυτήν, χρόνο λειτουργίας του Ηρώδειου, το οποίο από μόνο του αποτελεί κυκλοφοριακή πληγή. Δεν φαίνεται να έχει ληφθεί υπόψη κάποια έγκυρη μελέτη του κυκλοφοριακού προβλήματος, η οποία να έχει τύχει της ευρύτερης αποδοχής των σχετιζομένων φορέων και των κατοίκων των γύρω περιοχών. Τα αποτελέσματα, τα οποία συνοψίζονται σε ηχορύπανση, χημική ρύπανση, αδιαχώρητο στην στάθμευση, αλλαγές στις χρήσεις γης και κακοποίηση του έργου του Δ. Πικιώνη, προσβάλλουν το ίδιο το όραμα της ενοποίησης.

Σας καλούμε για να συζητήσουμε τι μπορεί να γίνει ώστε να αποκατασταθεί το έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, να προστατευθεί η αισθητική και η λειτουργία των έργων του Δ. Πικιώνη και να λυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα με τρόπο λειτουργικό τόσο για τους επισκέπτες του Βράχου όσο και για τους κατοίκους των επηρεαζομένων περιοχών. Τί είναι εφικτό να γίνει μέχρι τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 και τι μετά; Ποιες είναι οι οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές πτυχές της προσπάθειας αυτής; Στόχος μας είναι να διατυπώσουμε τις βασικές αρχές οι οποίες πρέπει να διέπουν κάθε προσπάθεια επίλυσης του προβλήματος καθώς και να σκιαγραφήσουμε την πιθανή βέλτιστη λύση.

2 ΟΙ ΟΜΙΛΗΤΕΣ

Παρατίθενται τα ονόματα των ομιλητών με την σειρά που έλαβαν τον λόγο. Στο υλικό αυτό, συμπεριλαμβάνονται και τρεις παρεμβάσεις, οι οποίες θεωρήθηκαν ότι συνέβαλαν ιδιαίτερα στην συζήτηση.

ΟΜΙΛΙΕΣ

Νίκος Βόσκογλου
Συγκοινωνιολόγος, Σύμβουλος ΕΑΧΑ

Γαβριήλ Παπασαράντης
Εκπρόσωπος της Συντονιστικής Επιτροπής της Λαϊκής Συνέλευσης για το Λόφο του Φιλοπάππου

Θάνος Βλαστός
Συγκοινωνιολόγος, Επίκουρος Καθηγητής ΕΜΠ

Γεράσιμος Σκλαβούνος
Πολεοδόμος

Γιώργος Βαρελίδης
Πολεοδόμος

ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Αριστείδης Ρωμανός
Πολεοδόμος

Νίκος Γιαννάκης
Βιολόγος-Περιβαλλοντολόγος

Ιωάννης Παλαιοκρασάς
Οικονομολόγος

Τα κείμενα, τα οποία ακολουθούν, παρουσιάζουν συνοπτικά τις ομιλίες καθώς και τις απαντήσεις των ομιλητών σε καίρια ερωτήματα του κοινού. Η επιμέλεια των κειμένων έχει γίνει από τους ίδιους τους ομιλητές (εξαιρέσει των κειμένων των κ. Βλαστού και Παλαιοκρασά.

3 ΟΜΙΛΙΑ ΝΙΚΟΥ ΒΟΣΚΟΓΛΟΥ

Η ομιλία του κ. Ν. Βόσκογλου οργανώθηκε γύρω από δύο κύρια σημεία:

1. το κυκλοφοριακό στην ευρύτερη περιοχή Θησείου-Πετραλώνων-Κουκάκι-Μακρυγιάννη (Ενότητα 1.1) με έμφαση την κατάσταση στον Περιφερειακό του Φιλοπάππου
2. ειδικότερα το θέμα των τουριστικών λεωφορείων για την Ακρόπολη (Ενότητα 1.2)

Στον χρόνο των απαντήσεων, ο ομιλητής αναφέρθηκε και σε άλλα σημαντικά θέματα, τα οποία έθεσαν οι ακροατές με τις ερωτήσεις τους. Δίνεται σχετική περίληψη στην Ενότητα 1.3.

3.1. Το κυκλοφοριακό θέμα στις περιοχές που περιβάλλουν τον Λόφο του Φιλοπάππου

Οι περιοχές που περιβάλλουν τον Λόφο του Φιλοπάππου έχουν γνωρίσει σημαντικές αλλαγές στο κυκλοφοριακό καθεστώς λόγω των πεζοδρομήσεων των οδών Διονυσίου Αεροπαγίτου και Αποστόλου Παύλου. Οι πεζοδρομήσεις ήταν, μεταξύ άλλων, αναγκαίες για να προστατευτεί η Ακρόπολη από την μόλυνση. Στο πνεύμα αυτής της ανάγκης απομακρύνθηκε από το Θησείο και ο σταθμός των λεωφορείων που υπήρχε εκεί.

Οι πεζοδρομήσεις οδήγησαν στην αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στα Άνω Πετράλωνα και τον Περιφερειακό του Φιλοπάππου (εις το εξής «Περιφερειακός»). Έχουν προηγηθεί δύο σχετικές μελέτες για την κυκλοφορία στην περιοχή:

1. Α' μελέτη. «Κυκλοφοριακή Μελέτη των Παρεμβάσεων στις Οδούς Απ. Παύλου, Δ. Αεροπαγίτου και Βασιλ. Όλγας» Εκπόνηση: Αττικό Μετρό ΑΕ. Ανάθεση: ΕΑΧΑ. Έτος: 1998. Προβλέπει ότι η κίνηση στον Περιφερειακό από 200 αυτοκίνητα την ημέρα θα φτάσει στα 1300 ύστερα από τις πεζοδρομήσεις. Δεν υπάρχει λύση, βασικό εμπόδιο η κίνηση στον κόμβο Κοίλης και Χαμοστέρνας.
2. Β' μελέτη. «Μελέτη Εφαρμογής και Σηματοδότησης στην Περιοχή Επιρροής του Άξονα Βασιλ. Όλγας – Διον. Αεροπαγίτου – Απ. Παύλου» Εκπόνηση: Δρόμος. Σύμβουλοι Μελετητές ΕΠΕ. Ανάθεση: ΕΑΧΑ ΑΕ Έτος: 1969. Μελετά την σηματοδότηση στους δρόμους που περιβάλλουν την περιοχή (Συγγρού, Καλλιρρόης, Πειραιώς, Χαμοστέρνας) αλλά αναγνωρίζει ως δυσεπίλυτο πρόβλημα την κίνηση στον κόμβο Κοίλης και Χαμοστέρνας. Συμπεραίνει ότι η αύξηση του φόρτου στα Πετράλωνα και Περιφερειακό είναι αναγκαία/αναπόφευκτη.

Στις προσπάθειες για τον έλεγχο του κυκλοφοριακού φόρτου στην περιοχή και, κυρίως, στον αποκλεισμό των οχημάτων από την περιοχή του Θησείου, εντάσσεται και η διαμόρφωση του Περιφερειακού σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας στο ύψος της πολυκατοικίας Κωνσταντινίδη. Σχετικά με αυτό το θέμα, το ιστορικό έχει ως εξής: Η ΕΑΧΑ, το έτος 1999, προτείνει την διακοπή της κυκλοφορίας σε αυτό το σημείο και απευθύνεται στους αρμοδίους (η ΕΑΧΑ, δια νόμου, δεν έχει την δυνατότητα να πάρει σχετικές αποφάσεις). Η πρόταση εγκρίνεται, αλλά κατόπιν εντόνων αντιδράσεων ακυρώνεται εντός 24ωρου. Προκρίνεται η λύση του δρόμου ήπιας κυκλοφορίας. Σχετικά με αυτό το θέμα, δηλ. την διακοπή της κυκλοφορίας σε αυτό το σημείο, υπάρχουν δύο αντιμαχόμενες ομάδες κατοίκων: (i) οι κάτοικοι του Θησείου συμφωνούν με το κλείσιμο γιατί δεν θέλουν κίνηση στον περιφερειακό (ii) οι κάτοικοι των περιοχών περί την πλατεία Βουτιέ θέλουν κίνηση στον περιφερειακό διότι αλλιώς θα επιβαρυνθούν οι περιοχές τους. Σίγουρα, κάποια επικοινωνία θα πρέπει να υπάρχει με το Θησείο. Το θέμα δεν έχει κλείσει, ο δρόμος ήπιας κυκλοφορίας είναι προσωρινή λύση, πρέπει να γίνουν μετρήσεις σχετικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο για να ληφθούν τελικές αποφάσεις.

Ισχύει, πάντως, ότι η κυκλοφορία στον Περιφερειακό δεν έχει φθάσει στον προβλεφθέντα από την Α' μελέτη φόρτο των 1100 αυτοκινήτων την ημέρα.

3.2. Τα τουριστικά λεωφορεία

Το πρόβλημα αυτό συναρτάται τόσο με τον κυκλοφοριακό φόρτο στον Περιφερειακό του Φιλοπάππου όσο και με την σημερινή διαμόρφωση του χώρου στάθμευσης του αναψυκτηρίου «Διόνυσος» (εις το εξής απλά «Διόνυσος»), έργου των αρχιτεκτόνων Βασυλειάδη και Κονταράτου.

Η περιοχή καλείται να «φιλοξενήσει» μεγάλο αριθμό τουριστικών λεωφορείων, τα οποία μεταφέρουν τουρίστες για την Ακρόπολη. Τα λεωφορεία αυτά προέρχονται από κρουαζιερόπλοια και κατά συνέπεια, ο διαθέσιμος χρόνος τους είναι περιορισμένος. Σε περίπτωση που έχουμε ταυτόχρονη άφιξη μεγάλου αριθμού τέτοιων λεωφορείων (ένα κρουαζιερόπλοιο μπορεί να μεταφέρει τουρίστες οι οποίοι αντιστοιχούν σε 200 τέτοια λεωφορεία) το πρόβλημα οξύνεται. Το πρόβλημα συνίσταται στην εξεύρεση χώρου για την στάθμευση αυτών των οχημάτων καθώς και στην μόλυνση, ηχητική και χημική, την οποία προκαλούν. Με τις ισχύουσες συνθήκες, ο Διόνυσος χρησιμοποιείται ως σταθμός αποβίβασης-επιβίβασης, ενώ στον ενδιάμεσο χρόνο, περίπου μία ώρα και μισή, τα λεωφορεία αναζητούν χώρο στάθμευσης. Ο χώρος του Θεάτρου Δώρα Στράτου μπορεί να φιλοξενήσει 17 οχήματα, αμελητέα ποσότητα.

Γίνονται προσπάθειες εκ μέρους της ΕΑΧΑ, και σε συνεννόηση με τους άμεσα εμπλεκόμενους, να χρησιμοποιηθεί ως χώρος στάθμευσης το ΤΡΟΚΑΝΤΕΡΟ στο Φαληρικό Δέλτα. Σε αυτήν την περίπτωση, τα λεωφορεία θα ακολουθούν την εξής διαδρομή: Λεωφόρος Συγγρού, Ροβέρτου Γκάλι, Διόνυσος, Πετμεζά, Συγγρού, Τροκαντερό, Καλλιρόης, Βούρβαχη, Χατζηχρήστου, Ροβέρτου Γκάλι, Διόνυσος, Πετμεζά, Συγγρού, Πειραιάς. Οι μέσοι χρόνοι αποβίβασης και επιβίβασης έχουν μετρηθεί σε 7 λεπτά και 14-15 λεπτά αντίστοιχα.

Σχετικά με το χώρο στάθμευσης του Διόνυσου, αυτός είναι ιδιωτικός μέχρι το 2007 (εκχωρήθηκε στο αναψυκτήριο Διόνυσος από τον ΕΟΤ) και ανήκει στον εκάστοτε ιδιοκτήτη του αναψυκτηρίου.

3.3. Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων

❖ *Αρμοδιότητες Δήμων, ΥΠΕΧΩΔΕ σχετικά με τους δρόμους*

Δεν υπάρχει απόφαση που να αναθέτει τις ευθύνες για το βασικό οδικό δίκτυο. Οι εθνικές οδοί εμπίπτουν στις αρμοδιότητες του ΥΠΕΧΩΔΕ ενώ τα υπόλοιπα φαίνεται να εμπίπτουν στις αρμοδιότητες των δήμων.

❖ *Η πρόσβαση στα Πετράλωνα από την οδό Πειραιώς*

Εξόχως προβληματική, ανοιχτό θέμα.

❖ *Κόμβος Κοίλης και Χαμοστέρας.*

Δεν υιοθετήθηκε η λύση να κατασκευαστεί ανισόπεδος κόμβος στο σημείο αυτό. Το ΥΠΕΧΩΔΕ έχει καλλίτερη γνώση του θέματος.

❖ *Θα μπορούσε, βάσει του ΚΟΚ, να σταματήσει η διέλευση βαρέων οχημάτων και λεωφορείων από τον Περιφερειακό?*

Όχι, ο ΚΟΚ δεν αποκλείει τίποτε, ούτε την κυκλοφορία διπλής κατεύθυνσης.

- ❖ *Γιατί δεν μονοδρομήθηκαν οι λεωφόροι Σύνγγρου και Καλλιρρόης (συναρτάται με το θέμα των τουριστικών λεωφορείων)?*

Δύο λόγοι: (ι) η μονοδρόμηση απαιτούσε ανισόπεδο κόμβο στην συμβολή Καλλιρρόης, Βουλιαγμένης και Αρδητιού (ιι) οι Ολυμπιακοί Αγώνες απαιτούν, για λόγους ασφαλείας, την ύπαρξη των δύο διόδων διπλής κατεύθυνσης

- ❖ *Στάθμευση στην ευρύτερη περιοχή / στον Μακρυγιάννη*

Ο ΔΑ έχει αναθέσει μελέτη στην εταιρεία Ερατοσθένης, όμως αυτή αργεί. Η διαχείριση της στάθμευσης στον Μακρυγιάννη είναι θέμα που πρέπει να επιλύσει ο ΔΑ αφιερώνοντας ανθρωποδύναμη, το γραφείο στην οδό Κυρήστου δεν επαρκεί.

- ❖ *Χώρος στάθμευσης Διονύσου: Θα αποκατασταθεί στην αρχική του μορφή? Θα χρησιμοποιηθεί ένα ελαφρό τραμ για την μεταφορά των τουριστών? Γιατί το αναψυκτήριο «Διόνυσος» έφυγε από την κεντρική μελέτη για την Ενοποίηση (?) και μεταφέρθηκε στην μελέτη για τους Λόφους?*

Όσο μπορεί να γνωρίζει ο ομιλητής, δεν τίθεται θέμα αποκατάστασης του χώρου. Το τραμ όνειρο πολλών αλλά η Πολιτεία διατίθεται αρνητικά, ίσως λόγω κόστους. Ο ομιλητής δηλώνει πρόθυμος να υπερασπιστεί την λύση τραμ. Δεν εδόθη απάντηση στο τελευταίο σκέλος του ερωτήματος.

- ❖ *Ο ορισμός του πεζοδρόμου*

Για να ορισθεί ένας δρόμος ως πεζόδρομος χρειάζεται αλλαγή του διατάγματος περί χρήσεων γής. Τα πλακόστρωτα του Πικιώνη δεν είναι πεζόδρομοι με αυτήν την έννοια ενώ οι πεζοδρομήσεις της ΕΑΧΑ είναι.

- ❖ *Υπάρχουν περιβαλλοντικές μελέτες για όλη την περιοχή σχετικές με το νέο κυκλοφοριακό καθεστώς (μετά τις πεζοδρομήσεις)?*

Υπάρχουν μία ή δύο, αλλά δεν διατίθενται εύκολα.

4 ΟΜΙΛΙΑ ΓΑΒΡΙΗΛ ΠΑΠΑΣΑΡΑΝΤΗ

Ο ομιλητής απαρίθμησε τα προβλήματα που έχει προκαλέσει η Ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων στην περιοχή των λόφων Φιλοπάππου (Μουσείου, Πνύκας, Νυμφών) και εστάθηκε ιδιαίτερα στις συνέπειες της μετατροπής του χώρου στάθμευσης στον «Διόνυσο» σε σταθμό αποβίβασης-επιβίβασης τουριστών. Οι απαντήσεις στα ερωτήματα που έθεσαν οι ακροατές δίνονται στην Ενότητα 4.1.

Στο λόφο του Φιλοπάππου και στο πλαίσιο της Ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων, εκτελείται αυτή την στιγμή ένας αριθμός έργων, τα οποία είναι αλληλένδετα και που, σχεδόν στο σύνολό τους, έχουν προκαλέσει την αντίδρασή μας. Το ότι κάνουμε αυτήν την συζήτηση ειδικά για τον χώρο στάθμευσης στον «Διόνυσο» οφείλεται περισσότερο στην συγκυρία, καθώς τα προβλήματα που δημιουργεί αυτός ο χώρος είναι σε έξαρση αυτή τη στιγμή που η προσέλευση των τουριστών είναι αυξημένη. Γι' αυτό θα κάνω μια σύντομη αναφορά στα άλλα θέματα και κατόπιν θα έρθω στο προκείμενο:

1. Η περίφραξη του λόφου του Φιλοπάππου (μήκος 3.5 χιλιόμετρα) θα αλλάξει δραστικά την χρήση του λόφου αλλοιώνοντας τον χαρακτήρα του σαν ελεύθερου χώρου, ασχέτως αν τελικά θα επιβληθεί εισιτήριο ή όχι, πράγμα που, έτσι και αλλιώς, είναι αδιευκρίνιστο αυτήν τη στιγμή. Πάντως, η διαπίστωση ότι η περίφραξη αλλάζει την χρήση του χώρου γίνεται και στην ΜΠΕ που εκπονήθηκε για λογαριασμό της ΕΑΧΑ Α.Ε. και προτείνει να μην γίνει η περίφραξη.
2. Η έκθεση γλυπτικής, η οποία κατασκευάζεται, και το θέατρο χιλίων θέσεων, το οποίο έχει εγκριθεί αλλά προς το παρόν δεν εκτελείται, τοποθετούνται στην νότια πλευρά του λόφου. Είναι βαριές, μη αναστρέψιμες επεμβάσεις μέσα στο τοπίο και τον βιότοπο του λόφου. Σαν πρόφαση χρησιμοποιείται το νόθο επιχείρημα ότι είναι έργα κοινωφελή, τα οποία θα ανεβάσουν το πολιτιστικό επίπεδο. Όμως, αυτό το επιχείρημα δεν νομιμοποιεί κανέναν να εισβάλει στους τελευταίους ελεύθερους χώρους, να χτίζει μη αναστρέψιμες κατασκευές, να αλλάζει το τοπίο και να κερδοσκοπεί μέσα σε κοινόχρηστους χώρους. Έχει γίνει γνωστό ότι η εκμετάλλευση αυτών των δύο έργων, τα οποία συγχρηματοδοτούνται από την Ευρωπαϊκή Ένωση κατά 75%, θα αναληφθεί από ιδιώτες επιχειρηματίες. Επιπλέον, η λειτουργία τους θα επιβαρύνει το κυκλοφοριακό και την στάθμευση στη γειτονιάζουσα περιοχή αμιγούς κατοικίας.
3. Η διάνοιξη δρόμων στο Λόφο Νυμφών, οι οποίοι αυτήν την στιγμή επιτρέπουν την διαμπερή κίνηση από τον Μακρυγιάννη στα Πετράλωνα μέσα από το δάσος. Επιπλέον, η κατασκευή τσιμεντόστρωτου δρόμου σε συνέχεια των λιθόστρωτων του Πικιώνη από τον Λόφο Νυμφών έως την Πνύκα.
4. Η καταπάτηση που γίνεται δίπλα στο Αναπαυτήριο του Πικιώνη στον Λουμπαρδιάρη από την επιχείρηση η οποία το εκμεταλλεύεται μετά το πέρας της περιουσίας του ΕΟΤ στην ΕΤΑ ΑΕ. Αντίθετα, το έργο το οποίο προβλεπόταν στην ΜΠΕ για επαναφορά του Αναπαυτηρίου στην αρχική του μορφή και λειτουργία, όπως την είχε καθορίσει ο Δημήτρης Πικιώνης, δεν εκτελείται. Αυτή η καταπάτηση αγνοείται προκλητικά από τους αρχαιολόγους, οι οποίοι, μάλιστα, υποστηρίζουν την ιδέα της περίφραξης, ανάμεσα στα άλλα, με το επιχείρημα της προστασίας από καταπατήσεις.
5. Οι αυθαίρετες επεκτάσεις του εστιατορίου «Διόνυσο», το οποίο σταδιακά κατασκευάζει αποθηκευτικούς χώρους επάνω στο παλαιό λιθόστρωτο των Βασιλειάδη-Κονταράτου.

Ας έρθουμε τώρα στο προκείμενο. Ο χώρος στάθμευσης στον Διόνυσο είναι ένα θέμα κλειδί διότι έχει άμεσες επιπτώσεις

1. στα λιθόστρωτα του Πικιώνη
2. στην στάθμευση και την κυκλοφορία σε όλη την περιοχή από του Μακρυγιάννη έως τα Άνω Πετράλωνα
3. κατ' επέκτασιν, έχει αρνητικές επιπτώσεις μακροχρόνια στην ποιότητα ζωής, τις χρήσεις γης και ίσως και τις αντικειμενικές αξίες

Οι διαπιστώσεις που γίνονται στην συνολική μελέτη που εκπονήθηκε από την Ερατοσθένης ΕΠΕ για λογαριασμό του Δήμου Αθηναίων (πρόκειται για μελέτη αναβάθμισης των περιοχών Μακρυγιάννη, Κουκακίου, Φιλοπάππου, Άνω Πετράλων, σε συνάρτηση με την Ενοποίηση των Αρχαιολογικών χώρων) είναι οι εξής:

1. Καταστράφηκε ο λιθόστρωτος χώρος στάθμευσης του Διονύσου, έργο των Βασιλειάδη-Κονταράτου, και μετατράπηκε σε ένα τσιμεντοστρωμένο σταθμό αποβίβασης-επιβίβασης τουριστών χωρητικότητας 16 λεωφορείων. Με αυτόν τον τρόπο στερήθηκε η περιοχή 150 θέσεις στάθμευσης ΙΧ, τα οποία πλέον σταθμεύουν πάνω στα λιθόστρωτα του Πικιώνη.
2. Η λειτουργία του ως σταθμού αποβίβασης-επιβίβασης έχει αρνητικές επιπτώσεις σε όλη την περιοχή διότι τα λεωφορεία εισέρχονται και ελίσσονται στους στενούς δρόμους των κατοικημένων περιοχών γύρω από τον Περιφερειακό του Φιλοπάππου. Τελικά, σταθμεύουν στα Άνω Πετράλωνα, πάνω στον Περιφερειακό, έχοντας αναμμένες τις μηχανές επί δίωρο για τα κλιματιστικά, και προκαλούν τεράστια επιβάρυνση με τους ρύπους και τον θόρυβο που εκπέμπουν.

Η ταμπέλα που αναρτήθηκε για ανάπλαση του χώρου στάθμευσης στον «Διόνυσο» έδωσε το έναυσμα για αυτήν την συζήτηση, διότι δείχνει ότι αυτή η κακή και πρόχειρη λύση της χρήσης του χώρου στάθμευσης στον «Διόνυσο», δεν θα διορθωθεί στο μέλλον, αλλά θα παγιωθεί, μονιμοποιώντας όλες τις προαναφερθείσες αρνητικές επιπτώσεις. Δυστυχώς, η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών χώρων έγινε με τρόπο μειωτικό, αποσπασματικό, με έργα ασύνδετα μεταξύ τους αισθητικά και χρηστικά και, κυρίως, δεν εφαρμόστηκε στα πλαίσιά της καμία συνολική μελέτη αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών επιπτώσεων.

Επιδιώξή μας μέσα απ' αυτήν την συζήτηση είναι να μορφοποιήσουμε την διάχυτη δυσaréσκεια του κόσμου γύρω από τα προαναφερθέντα προβλήματα. Η συμβολή των ειδικών επιστημόνων που αποτελούν το πάνελ σήμερα, αλλά και αυτών που βρίσκονται ανάμεσα στους ακροατές, έγκειται ακριβώς στο να αποκτήσουμε καλλίτερη εικόνα των τεχνικών προβλημάτων, να αντλήσουμε πληροφορίες έγκυρες και να διερευνήσουμε τις δυνατότητες που υπάρχουν για λύσεις μερικές ή συνολικές. Ελπίζουμε, λοιπόν, ότι η διαδικασία της σημερινής συζήτησης θα συμβάλει στην καλλίτερη πληροφόρηση των πολιτών-περιοίκων. Έχοντας αυτό ως δεδομένο, ελπίζουμε ότι οι ενέργειές μας θα μπορούν να είναι πιο ρεαλιστικές και αποτελεσματικές.

Από την ίδρυση της ΕΑΧΑ, η Ενοποίηση είχε χαρακτηριστεί ως η μεγαλύτερη πολεοδομική παρέμβαση στην ιστορία της Αθήνας και ήταν συναρτημένη με το Ρυθμιστικό Σχέδιο. Περιλάμβανε, δηλαδή, ένα πλήρες πακέτο λύσεων για τις παράπλευρες επιπτώσεις αλλά και για την εν γένει αναβάθμιση των περιοχών που περιβάλλουν την Ενοποίηση. Κι όλα αυτά, σε συνεργασία κράτους και Δήμου Αθηναίων. Αντίθετα, η υλοποίηση της Ενοποίησης, που πραγματοποιούν τα ΥΠΠΟ/ΥΠΕΧΩΔΕ μέσω της ΕΑΧΑ ΑΕ σήμερα, είναι κατά πολύ υποδεέστερη των αρχικών σχεδίων, τελείως αποσπασματική και με κακές έως ακατανόητες προτεραιότητες στα υλοποιούμενα έργα.

4.1 Από την διαδικασία των ερωτήσεων και απαντήσεων

❖ *Γιατί δεν αναφερόσαστε στις επιπτώσεις της Ενοποίησης σε άλλες περιοχές*

Ασφαλώς η Ενοποίηση επηρεάζει όλες τις γύρω περιοχές μέχρι να κλείσει ο κύκλος γύρω από τους λόφους Φιλοπάππου. Όμως, εμείς, με τις συνθήκες κάτω από τις οποίες δημιουργηθήκαμε, εκπροσωπούμε τις περιοχές από Μακρυγιάννη ως Άνω Πετράλωνα και λίγο το Θησείο. Στις άλλες περιοχές υπάρχουν σύλλογοι που ασχολούνται με αυτά τα θέματα, έχουμε επαφές, αλλά δεν μπορούμε να μιλήσουμε εξ ονόματός τους.

❖ *Γιατί δεν αναφερόσαστε στις καταπατήσεις δίπλα στην Αγ. Σωτήρα*

Ό,τι συμβαίνει είναι κατάσταση πολλών ετών, δεν είναι σε εξέλιξη και δεν γνωρίζουμε τι θα αποφασιστεί από τα δικαστήρια. Εν πάσει περιπτώσει, δεν μας πέφτει λόγος -- αντίθετα η κατάσταση στον Λουμπαρδιάρη αφορά ιδιαίτερα και εμάς και όλους τους Αθηναίους.

❖ *Σε ποιόν ανήκουν αυτοί οι χώροι*

Όλοι αυτοί οι χώροι είναι δημόσιοι. Τρεις από αυτούς διαχειριζόταν ο ΕΟΤ (και τώρα η ΕΤΑ ΑΕ) ενώ τους υπόλοιπους διαχειρίζεται το ΥΠΠΟ.

❖ *Γιατί δεν μεταφέρθηκε το Θέατρο της Δώρας Στράτου στον χώρο του θεάτρου Μπαστιά.*

Το θέατρο Μπαστιά ήταν υπό κατεδάφιση για να γίνει ανασκαφή του χώρου.

❖ *Τρόποι πρόσβασης στο σχεδιαζόμενο θέατρο*

Φυσικά, θα ανοιχθούν δρόμοι για αυτοκίνητα μέσα στο δάσος.

❖ *Πώς θα διέρχονται τα πούλμαν*

Αυτό είναι βασικό ερώτημα και περιμένουμε να απαντηθεί στην συζήτηση που ακολουθεί.

5 ΟΜΙΛΙΑ ΘΑΝΟΥ ΒΛΑΣΤΟΥ

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στο κυκλοφοριακό και στον Λόφο του Φιλοπάππου.

Τα προβλήματα στην περιοχή περί τον Φιλοπάππου, κυκλοφοριακά και άλλα, αφ' ενός αφορούν όλην την Αθήνα, αφ' ετέρου συναντιούνται σε όλην την πόλη.

Βασικός αίτιος είναι το αυτοκίνητο. Το πρόβλημα έχει τόσο διογκωθεί που δεν φαίνεται λύση, είναι αδιέξοδο.

Ο Λόφος του Φιλοπάππου πρέπει να είναι ανοικτός στους επισκέπτες, χωρίς δρόμους και αυτοκίνητα, ενταγμένος σε μια Αθήνα όαση.

6 ΟΜΙΛΙΑ ΓΕΡΑΣΙΜΟΥ ΣΚΛΑΒΟΥΝΟΥ

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και ειδικότερα στο Διάγραμμα 3 το οποίο αναφερόταν στα περί Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων καθώς και το κυκλοφοριακό και οικιστικό θέμα στην ευρύτερη περιοχή. Επιπλέον, αναφέρθηκε σε σχετικές μελέτες που εκπονήθηκαν με εντολή του Δήμου Αθηναίων. Ο ομιλητής σχολίασε ορισμένα σημεία των μελετών που αφορούν στην στάθμευση και το κυκλοφοριακό και μετέφερε την διεθνή εμπειρία σε αντίστοιχα θέματα.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων είναι σχέδιο που επεξεργάστηκε ο Α. Τρίτσης ως μέρος του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας. Το τελευταίο έγινε νόμος το 1985. Το Διάγραμμα 3 του Ρυθμιστικού Σχεδίου αφορά στην Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων. Ο ομιλητής, κατά την περίοδο 1983-1985, είχε εργαστεί ως πολεοδόμος με την ομάδα που εκπόνησε το Ρυθμιστικό Σχέδιο.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων είχε αντιμετωπισθεί ως παρέμβαση σε οργανική σχέση με τις άλλες παρεμβάσεις στην πόλη, τις οποίες προέβλεπε το Ρυθμιστικό Σχέδιο, και όχι απομονωμένη. Όταν μία παρέμβαση απομονώνεται από το οργανικό σύνολο στο οποίο ανήκει, διαταράσσεται η ισορροπία του όλου συστήματος.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο προέβλεπε:

- Ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς
- Απομάκρυνση των οχημάτων χρήσεων από τις περιοχές κατοικίας
- Ανασυγκρότηση των γειτονιών (πχ. η γειτονιά των Πετραλώνων)
- Αναβάθμιση των κέντρων γειτονιάς και δημιουργία δικτύου ροής πεζών
- Διαμόρφωση του οδικού δικτύου με τρόπο ώστε να αποφεύγεται η διαμπερής κυκλοφορία μέσα από τις οικιστικές ενότητες (αυτό το μέτρο εφαρμόστηκε σε δύο γειτονιές μόνον: Πλάκα και Νεάπολη-Λυκαβηττός)

Το Διάγραμμα 3 του Ρυθμιστικού Σχεδίου προέβλεπε τραμ για την Αθήνα και τον Πειραιά, το οποίο θα πέραγε μέσα από τις πεζοδρομημένες Διονυσίου Αεροπαγίτου και Αποστόλου Παύλου.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ και η ΕΑΧΑ εφάρμοσαν αποσπασματικά το Ρυθμιστικό Σχέδιο, δηλ. έγιναν μόνο οι πεζοδρομήσεις των Διονυσίου Αεροπαγίτου και Αποστόλου Παύλου και η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων, και τώρα δρέπουμε τους καρπούς:

1. Δεν έγινε το τραμ, η ύπαρξη του οποίου σημαίνει όχι λεωφορεία και λιγότερη ρύπανση.
2. Δεν εφαρμόστηκε κανένα πρόγραμμα προστασίας των γειτονιών γύρω από τους αρχαιολογικούς χώρους. Υπάρχει σχετική μελέτη, την οποία ανέθεσε ο Δήμος Αθηναίων στο γραφείο Ερατοσθένης (στην οποία επανέρχεται ο ομιλητής λεπτομερέστερα στην συνέχεια της ομιλίας του). Σαν συνέπεια, έχουμε βαριά διαμπερή κυκλοφορία στα Πετράλωνα και το Κουκάκι.
3. Στάθμευση τουριστικών λεωφορείων στον χώρο στάθμευσης της Δώρας Στράτου και διέλευσή τους από τον Περιφερειακό του Φιλοπάππου.

Ο ομιλητής διατύπωσε ορισμένες ενστάσεις για το περιεχόμενο της μελέτης Ερατοσθένη οι οποίες αφορούν τις λύσεις που προτείνονται για τις θέσεις στάθμευσης. Η πρόθεση της μελέτης είναι οι θέσεις στάθμευσης να καλύψουν τους κατοίκους της περιοχής, τους επισκέπτες των Αρχαιολογικών Χώρων και τους θεατές του Ηρώδειου. Προτείνει η μελέτη να υποσκαφθούν

πλατείες και δρόμοι καθώς και θέσεις στάθμευσης στον χώρο του Ζαπείου --- το τελευταίο, μάλιστα, το έχουν υιοθετήσει τόσο η Κυβέρνηση όσο και η κυρία Μπακογιάννη στο πρόγραμμά της.

Η Επιτροπή για τους Ελεύθερους Χώρους της Αθήνας (μέλος της οποίας είναι και ο ομιλητής) είναι κατηγορηματικά αντίθετη με αυτήν την λύση.

Σημαντικό για το θέμα αυτό είναι το γεγονός ότι, τυπικά τουλάχιστον, η Αθήνα είναι πόλη μέλος του Ευρωπαϊκού Δικτύου Πόλεων Ελευθέρων από τα Αυτοκίνητα. Μεταξύ των θέσεων του Δικτύου σύμφωνα με την Διακήρυξη του Αμστερντάμ, 1994 είναι τα εξής σημεία:

- ο Προώθηση και υιοθέτηση τρόπων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον: ποδήλατο, περπάτημα, δημόσιες συγκοινωνίες
- ο Στάθμευση: ελάττωση θέσεων στάθμευσης ιδίως κοντά σε παλαιά/αναπαλαιωμένα κτίρια

Η Διακήρυξη κινείται αντίθετα από ότι η μελέτη του Ερατοσθένη και η Αθήνα γενικότερα καθώς είναι γνωστό ότι νέες θέσεις στάθμευσης προσελκύουν δεκαπλάσια αυτοκίνητα. Ακολουθώντας τις αρχές του Δικτύου, για παράδειγμα:

- ο στην Ζυρίχη, νέες θέσεις στάθμευσης δημιουργούνται μόνο άμα καταργηθούν παλαιότερες
- ο στην Ολλανδία, απαγορεύεται η δημιουργία θέσεων στάθμευσης κοντά σε μεγάλους σταθμούς του ΜΕΤΡΟ

Στα θετικά της μελέτης Ερατοσθένη, ο ομιλητής συμπεριλαμβάνει:

1. Ότι προτείνονται δύο σταθμοί μετεπιβίβασης για τα τουριστικά λεωφορεία, στις οδούς Συγγρού και Ερμού
2. Ότι προτείνεται να γίνεται η εξυπηρέτηση του Ηρώδειου με τραμ
3. Ότι προτείνεται η παράταση της λειτουργίας του ΜΕΤΡΟ μετά τις 12.00 το βράδυ όπως συμβαίνει σε άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις

Ο ομιλητής υπενθύμισε ότι, το 1907, οπότε έγινε και η ηλεκτροδότηση των τραμ για να εξυπηρετούνται τα θέατρα Αθήνας και Πειραιά, εκατόν δεκαπέντε οικογένειες ορκίστηκαν ότι ποτέ δεν θα ανεβούν σε αυτό το μέσο συγκοινωνίας. Σχολίασε δε, ότι σήμερα πολύ περισσότεροι συμπολίτες τους Αθηναίοι φαίνεται να συμμερίζονται αυτήν την άποψη.

Συνδέοντας την ομιλία του με τα προηθέντα, ο ομιλητής συνοψίζοντας υπογραμμίζει το γεγονός ότι η ΕΑΧΑ δεν έχει αποφασιστικές αρμοδιότητες και ότι το κυκλοφοριακό, οι πεζοδρομήσεις και η στάθμευση στην πόλη των Αθηνών είναι προβλήματα εξ' ορισμού. Στην συνέχεια, επικεντρώθηκε στο θέμα της περιφράξης των Αρχαιολογικών χώρων γενικότερα και του Λόφου του Φιλοπάππου ειδικότερα.

Κανείς θα πρέπει να έχει κατά νουν το ερώτημα: όταν γίνεται μια πεζοδρόμηση, μια παρέμβαση, η οποία αλλάζει τις υπάρχουσες ισορροπίες, τί αντιστάθμισμα δίνεται στους κατοίκους για αυτήν την αλλαγή? Όταν διοχετεύεται η κίνηση σε σημεία άλλα από αυτά του παρελθόντος, τί αντιστάθμισμα δίνεται για αυτήν την επιβάρυνση? Πώς, τελικά, γίνεται καλλίτερη η ποιότητα ζωής? Ως απάντηση σε αυτά τα ερωτήματα, μπαίνουν πόρτες στους παραδοσιακά δημόσιους χώρους, πόρτες οι οποίες μάλλον μπαίνουν για να κλείνουν, ίσως για κάποιες ώρες, ίσως έναντι εισιτηρίου.

Πώς, λοιπόν, τονώνεται η κατοικία, πάντα σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο, ενώ δεν αναβαθμίζονται οι δημόσιοι χώροι? Πώς επιτυγχάνεται η αναβάθμιση και αύξηση των δημοσίων χώρων, πάντα σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο? Με το κλείσμά τους? Πρέπει να τονιστεί εδώ ότι η Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την Αναβάθμιση των Λόφων Φιλοπάππου προτείνει άνοιγμα του αρχαιολογικού χώρου των Λόφων. Και πρέπει να τονιστεί ότι η Περιβαλλοντική Μελέτη έχει δεσμευτικό και θεσμικό χαρακτήρα, δεν αποτελεί ευχολόγιο.

Ποιος ο λόγος της Ενοποίησης? Για ποια Ενοποίηση μιλάμε? Ενοποίηση απομονωμένων θυλάκων? Ενοποίηση διαδρομών ανάμεσα σε περιφραγμένα αρχαιολογικά τμήματα? Αυτό έρχεται σε αντίθεση με κάθε έννοια ανάδειξης αρχαιολογικών χώρων και ένταξής τους στο δημόσιο πεδίο της πόλης.

Ενώ προσπαθούμε να αυξήσουμε τους δημόσιους χώρους και να εντάξουμε σε αυτούς τους πολίτες της Αθήνας, έχουμε εδώ μια πρωτοφανή πρόταση συνολικής αναβάθμισης της πόλης όπου περιφράσσονται όλοι οι σημαντικοί δημόσιοι χώροι που βρίσκονται στο Κέντρο. Αυτή η τακτική έρχεται σε αντίθεση με την Διεθνή Χάρτα για την Προστασία των Ιστορικών Πόλεων, η οποία με τον όρο «προστασία των ιστορικών πόλεων» λέει ότι «εννοούνται τα αναγκαία μέτρα για την προστασία, διατήρηση και αποκατάστασή τους όπως επίσης για την ανάδειξη και προσαρμογή τους στη σύγχρονη ζωή».

Τί σημαίνει, τελικά, περίφραξη σε επίπεδο συμβολικό, σημειολογικό και αντλήπτικό? Σημαίνει απομόνωση. Τί σημαίνει απομόνωση? Τί σηματοδοτεί η απομόνωση? Σηματοδοτεί, σε κοινωνικό επίπεδο, μια εκστατική, δεισδαιμονική αντιμετώπιση του πολιτιστικά υπέρτερου, εδώ της αρχαιότητας, από το πολιτιστικά κατώτερο, που εδώ είναι η σύγχρονη Ελλάδα. Εμποδίζει, δηλαδή, την βιωματική σχέση κοινωνίας-αρχαιοτήτων και την μετατρέπει σε δεισδαιμονική έκσταση θεμελιωμένη σε μία άγνοια. Η απομόνωση είναι ουσιαστικά η αδυναμία συνδιαλλαγής με το παρελθόν – συνδιαλλαγής της σύγχρονης Ελληνικής κοινωνίας με το παρελθόν της -- και προδίδει την πολιτιστική στέρηση αυτής της κοινωνίας. Είναι αυτή η εικόνα που θέλουμε να έχουμε για τους εαυτούς μας? Η πόλη είναι ενιαία, πρέπει να είναι ενιαία. Πρέπει να συνδιαλέγεται με το πολιτιστικό της παρελθόν και να διεισδύει σε αυτό. Είναι αδιανόητο να μην γίνεται κάτι τέτοιο. Στην Αθήνα, όμως, δεν γίνεται.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων υποτίθεται ότι θα πέρναγε μέσα στον σχεδιασμό, την δομή, την διάρθρωση της πόλης αυτήν την παράμετρο, υποτίθεται ότι θα την αναδείκνυε. Είναι

άλλωστε χαρακτηριστικό και του έργου του Δ. Πικιώνη, του πνεύματος του Δ. Πικιώνη. Ο Δ. Πικιώνης χρησιμοποιεί προγενέστερο δομικό υλικό, χρησιμοποιεί προγενέστερα πρότυπα που ξεκινάν από την αρχαιότητα, περνάν από το Βυζάντιο, φθάνουν στην παραδοσιακή αρχιτεκτονική, τα συνθέτει, γιατί είναι ένας μοναδικός συνθέτης, και τα εισάγει στον κρηγμένο αρχαιολογικό χώρο. Συνδιαλέγεται με την αρχαιότητα παράγοντας μια σύγχρονη αρχιτεκτονική.

Σε τελική ανάλυση, αυτό το οποίο έχουμε είναι μια διάσπαση της ιστορικής συνέχειας της πόλης. Την ιστορική συνέχεια, που υποτίθεται ότι προσπαθούμε να την αναδείξουμε, τελικά την διασπάμε μέσα από την οργάνωση απομονωμένων θυλάκων που τους έχουμε για να πηγαίνουν οι πεζοί και να παρατηρούν εκστατικοί και να θαυμάζουν από μακριά το πεδίο της αρχαιότητας. Ο αρχαιολογικός χώρος, δηλαδή, υποβαθμίζεται και απομακρύνεται από το πεδίο της σύγχρονης κοινωνικής ζωής στο πεδίο της επιστημονικής αναζήτησης κάποιων ειδικών (αρχιτεκτόνων, αρχαιολόγων κλπ). Δημιουργείται, τελικά, μια άλλη αρχαία πόλη έξω από την σύγχρονη πόλη και ξένη προς αυτήν.

Ποιός είναι ο στόχος --- και το θέμα έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον --- ενός έργου, ενός ΥΠ.ΠΟ., ενός ΥΠΕΧΩΔΕ? Η ευαισθητοποίηση του πολίτη. Η παιδεία μας είναι ο στόχος.

Να πω ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: τα διατηρητέα κτίρια. Πόσες διαμαρτυρίες, πόσες ενστάσεις δεν έχουν γίνει για αυτά. Πόσοι φορείς, ιδιώτες, επιστήμονες, γενικά οι τοπικές κοινωνίες, διαμαρτύρονται για τα διατηρητέα κτίρια, τα οποία καταρρέουν, δεν προστατεύονται επαρκώς, δεν χρησιμοποιούνται καταλλήλως. Σκεφτείτε παράλληλα πόσες ελάχιστες διαμαρτυρίες υπάρχουν από την κοινωνία μας για κάστρα που πέφτουνε, για εκκλησιάκια βυζαντινά που καταστρέφονται από τους παπάδες που τα λειτουργούν ή πέφτουνε απλά, για αρχαιότητες που επίσης καταστρέφονται. Ο λόγος που η κοινωνία μας ασχολείται με το λιγότερο σημαντικό και όχι το ουσιαστικό είναι ότι το κτίριο το βλέπουμε, το κτίριο βρίσκεται μέσα στην πόλη μας, στην διαδρομή μας. Τον αρχαιολογικό χώρο έχει καθιερωθεί, και από ό,τι βλέπω επιχειρείται αυτό να συνεχιστεί, να μην τον βλέπουμε, να βρίσκεται στο πεδίο των ειδικών, στο πεδίο του θαυμασμού του πολίτη για τον χώρο και για τους ειδικούς. Το αποτέλεσμα θα είναι να μην προχωρήσει ποτέ η ευαισθητοποίηση του πολίτη για το θέμα των αρχαιοτήτων. Αυτό, φυσικά, είναι οξύμωρο. Χάνουμε τον στόχο μας που είναι η ευαισθητοποίηση του πολίτη. Το ΥΠΠΟ αυτόν τον στόχο πρέπει να έχει. Μόνον άμα ευαισθητοποιηθεί ο πολίτης θα υπάρχουν οι πολιτικές σχέσεις για να δοθούν περισσότερα χρήματα, για να προωθηθεί και μια πολιτιστική πολιτική καλλίτερη. Πρόκειται για κοντόφθαλμη οπτική, είτε είναι του ΥΠΠΟ είτε είναι οποιουδήποτε άλλου.

Έχουμε να κάνουμε με μια πολιτική που έχει σχέση με το μνημείο. Το μνημείο είναι στοιχείο του παρελθόντος που έχει εγγραφεί στην εθνική συλλογική μας μνήμη. Πώς θα το περάσουμε στην συλλογική μας μνήμη αν δεν το δούμε, δεν το βιώσουμε, δεν γίνει μέρος της καθημερινότητάς μας, αν δεν περάσει μέσα στην αστική μας ζωή?

8 ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΑΡΙΣΤΕΙΔΗ ΡΩΜΑΝΟΥ

Ο ομιλητής αναφέρθηκε στην ανάγκη ενός γενικότερου πλαισίου στο οποίο θα έπρεπε να εντάσσονται και τα έργα της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων και το οποίο θα προστατεύει τα δικαιώματα των κατοίκων των σχετιζομένων περιοχών. Τέλος, πρότεινε συγκεκριμένη λύση για το θέμα της πρόσβασης της Ακρόπολης από τους τουρίστες.

Σχετικά με την ένταξη των έργων της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων σε ένα ευρύτερο σχέδιο για την πόλη, υπάρχουν δύο επιχειρήματα..:

1. *Το επιχείρημα του προέδρου της ΕΑΧΑ:* Αν δεν προχωρήσουμε στην εφαρμογή του έργου και ασχοληθούμε με το γενικό πλαίσιο, τότε δεν θα κάνουμε τίποτε, γιατί τα ζητήματα έχουν τέτοιο βάθος και έκταση που επενεργούν σε όλο το ιστορικό κέντρο, δηλ. το κέντρο της Αθήνας
2. *Αντεπιχείρημα:* Αν δεν υπάρχει Επιτελικό Σχέδιο, στο οποίο να εντάσσεται η Ενοποίηση, αν δηλαδή η ΕΑΧΑ ασχολείται μόνο με τις εργολαβίες των πεζοδρομήσεων και τίποτε άλλο, τότε ποιος θα ασχοληθεί με τα παράπλευρα προβλήματα που επιδεινώνονται από την παρέμβαση της ίδιας της ΕΑΧΑ; Ένας τέτοιος φορέας πρέπει να είναι σε θέση να παίρνει πρωτοβουλίες για δράση και ρύθμιση γενικότερων πολεοδομικών ζητημάτων.

Δεν προϋπήρχε λοιπόν ευρύτερο σχέδιο για την αντιμετώπιση σε όλο το βάθος και την έκταση των κυκλοφοριακών, συγκοινωνιακών και οικονομικών προβλημάτων καθώς και των προβλημάτων που άπτονται των χρήσεων γης --παράδειγμα περιοχή Θησείου-- και των πεζοδρομήσεων στις εν λόγω περιοχές. Και ακριβώς γι' αυτό, είχαμε προτείνει τότε στον πρόεδρο της ΕΑΧΑ να εκπονηθεί μια μελέτη, την οποία ονομάσαμε «Μελέτη – Πλαίσιο». Η πρόταση είχε γίνει αποδεκτή και κάλυπτε τα ακόλουθα θέματα:

1. *Πολεοδομικό ζήτημα / χρήσεις γης:* Τι πρέπει να γίνει για να προστατευτεί τόσο το έργο της Ενοποίησης όσο και οι γειτνιάζουσες περιοχές κατοικίας; Επειδή στην Αθήνα οι αρχαίοι χώροι και οι περιοχές κατοικίας συνυπάρχουν, δεν είναι περιοχές οριοθετημένες η μία από την άλλη, πρέπει να ληφθούν υπόψη σοβαρά οι συνθήκες ζωής των κατοίκων των περιοχών που συνυπάρχουν με τους αρχαίους χώρους. Δεν είναι δυνατόν να λέγεται ότι τα έργα της Ενοποίησης ανήκουν στην πόλη ή στο έθνος και συνεπώς η λειτουργία των περιοχών κατοικίας να μπαίνει σε δεύτερη μοίρα. Για να επιζήσει η κατοικία στις κεντρικές περιοχές πρέπει να της παρασχεθούν οι καθημερινές υπηρεσίες που έχει ανάγκη και να προστατευθεί από τον κίνδυνο των πεζοδρομήσεων (να μη γίνει ένα απέραντο πάρκιγκ ή ένα απέραντο σουβλατζίδικο μετά μουσικής, βλέπε Θησείο).
2. *Στόχος του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας του 1985* ήταν να διατηρηθεί η κατοικία στο κέντρο της πόλης. Αυτό σημαίνει ότι αναγνωρίζονται στους κατοίκους των σχετικών περιοχών όλα τα δικαιώματα πρόσβασης σε υπηρεσίες και όλες οι ευκολίες της καθημερινής ζωής, που έχουν οι κάτοικοι των άλλων περιοχών. Επομένως, το πώς θα κρατηθεί η προσβασιμότητα στην κατοικία στο ίδιο επίπεδο ποιότητας (με τις άλλες περιοχές εκτός κέντρου) είναι ζητούμενο και θα πρέπει η Ενοποίηση να δίνει μια πολεοδομική απάντηση σ' αυτό το ζήτημα. Αν η σχετική κυκλοφοριακή μελέτη δεν ολοκληρώθηκε, θα πρέπει έστω και εκ των υστέρων να ολοκληρωθεί.
3. *Η Μελέτη-Πλαίσιο περιείχε πρόταση για το πρόβλημα της μεταφοράς των τουριστών στην Ακρόπολη.* Συνιστώσες του προβλήματος:
 - οι τουρίστες είναι άνθρωποι μεγάλης ηλικίας κατά μέσον όρον
 - έχουν λίγο χρόνο στην διάθεσή τους

- πρέπει να ξεκινούν από σημείο που απέχει κάποια λογική απόσταση από την Ακρόπολη
- υπάρχουν ανηφόρες στην περιοχή
- θερμοκρασιακές συνθήκες δύσκολες.

Άρα η προσέγγιση των τουριστών στους αρχαιολογικούς χώρους με όχημα (μέχρι κάποιου σημείου εγγύτητας), είναι πρακτική ανάγκη και όχι ιδεολογική θέση. Η προσέγγιση αυτή μπορεί να γίνει είτε με τα ίδια τα τουριστικά λεωφορεία (συνήθως των 50 θέσεων), τα οποία εκτελούν τις υπόλοιπες τουριστικές μετακινήσεις είτε με άλλα, κατάλληλα για τους αρχαιολογικούς χώρους, οχήματα. Η Μελέτη-Πλαίσιο ξεκίνησε εύλογα με τη δεύτερη εναλλακτική. Προτάθηκε να σταματούν τα πούλμαν σε επιλεγμένα οικόπεδα, σε μια ακτίνα μεγαλύτερη, και το τουριστικό πλήθος να μεταβιβάζεται σε ένα ενδιάμεσο δημόσιο μέσο μεταφοράς, το οποίο θα προσεγγίζει τα σημεία του αρχαιολογικού ενδιαφέροντος. Χαρακτηριστικά του μέσου αυτού είναι:

- μη ρυπογόνο
- μικρότερο από τα πούλμαν
- πιο ευέλικτο
- ευρισκόμενο σε συνεχή κυκλοφορία

Η συνεχής κυκλοφορία είναι ουσιώδης λεπτομέρεια.

Η υλοποίηση αυτής της ιδέας αποθαρρύνθηκε από τα τουριστικά γραφεία και τα γραφεία των ιδιοκτητών των τουριστικών λεωφορείων. Το επιχείρημά τους βασίστηκε στη δυσκολία διαχείρισης των επιβατών των τουριστικών λεωφορείων και στην καθυστέρηση της επί- και απο-βίβασης. Πόσο μάλλον όταν μεσολαβήσει ένα δεύτερο όχημα.

Ως παράδειγμα προς μίμηση, ο ομιλητής έφερε την πόλη της Ρώμης, όπου με την ευκαιρία των εορταστικών εκδηλώσεων για το έτος 2000, οργανώθηκε ένα σύστημα μεταφοράς του τουριστικού πλήθους που ονομάζεται «Γραμμή J», και έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

- Ορισμός δύο Ζωνών, της πρώτης με ακτίνα 22 km και της δεύτερης, η οποία εμπεριέχεται στην πρώτη, με ακτίνα 7,5 km.
- Τα τουριστικά πούλμαν σταματούν στην πρώτη ζώνη σε ευρύχωρους δημόσιους χώρους στάθμευσης που βρίσκονται πάνω σε βασικούς κυκλοφοριακούς άξονες.
- Στη δεύτερη ζώνη, συνδέοντας τους χώρους στάθμευσης των πούλμαν με τους αρχαιολογικούς χώρους, κυκλοφορούν μόνο τα λεωφορεία της Γραμμής J, κλιματιζόμενα και με ενδοσυνεννόηση, ώστε να μπορούν οι ξεναγοί/επικεφαλής των τουριστικών ομάδων να προγραμματίζουν την επίσκεψή τους.
- Το σύστημα λειτουργεί με αυστηρότατα πρόστιμα στα πούλμαν που παραβιάζουν την είσοδο στη ζώνη 2 και με ειδικές άδειες για τη διευκόλυνση της τουριστικής κίνησης (π.χ. τα πούλμαν παίρνουν ειδική άδεια για τη μεταφορά των τουριστών με τις αποσκευές τους προς και από τα ξενοδοχεία).
- Το σύστημα μπορούν να το χρησιμοποιήσουν και οι κάτοικοι, αλλά επειδή είναι ακριβό το εισιτήριο και δεν τους συμφέρει, χρησιμοποιείται κατά κανόνα από τους τουρίστες.
- Η εκμετάλλευση της Γραμμής J ανατέθηκε με διαγωνισμό σε Κοινοπραξία στην οποία συμμετείχαν οι ιδιοκτήτες των τουριστικών λεωφορείων της Ρώμης.

Ο ομιλητής έστρεψε την προσοχή του ακροατηρίου στο γεγονός της ύπαρξης αξιόλογης πανίδας στον Λόφο του Φιλοπάππου (αρκετά είδη προστατεύονται και περιλαμβάνονται στα παραρτήματα II & III της Διεθνούς Σύμβασης της Βέρνης για τη διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης, Νόμος 1335/1983, στα παραρτήματα II και IV της Οδηγίας 92/43 ΕΟΚ, για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας, ΚΥΑ 33318/3028/1998 και στο Παράρτημα I της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ για την προστασία των άγριων πουλιών). Αναφέρθηκε επίσης στις αρνητικές επιπτώσεις που πιθανόν να έχουν στην άγρια ζωή του λόφου τα έργα ανάπτυξης που εκτελούνται εκεί στο πλαίσιο της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων.

Ο λόφος του Φιλοπάππου λειτουργεί στις μέρες μας ως αστικό πάρκο και ως χώρος αρχαιολογικού ενδιαφέροντος και πολιτιστικών εκδηλώσεων για τους κατοίκους και επισκέπτες της Αθήνας και περιβάλλεται από δρόμους μέτριας ως μεγάλης κυκλοφορίας και από πυκνοδομημένες περιοχές. Παρόλα αυτά ο λόφος φιλοξενεί μια αξιόλογη πανίδα, και ιδιαίτερα ορνιθοπανίδα, τόσο σε ποικιλία όσο και σε μέγεθος των πληθυσμών.

Κατά την εργασία πεδίου, που έγινε στο πλαίσιο της εκπόνησης της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για τα έργα «Συνολική Ανάδειξη Αρχαιολογικού Χώρου Φιλοπάππου»¹, εντοπίστηκαν περιοχές που έχουν σημασία για τη διατήρηση της πανίδας του Λόφου καθώς και μια τάση προτίμησης των επί μέρους βιοτόπων από τα διάφορα είδη, πληροφορία που θα έπρεπε να ληφθεί σοβαρά υπόψη κατά την εκτέλεση των έργων ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου.

Σημειώνεται ιδιαίτερα η παρουσία στο λόφο δύο και ενός αυστηρά προστατευόμενων ειδών ερπετών και θηλαστικών αντίστοιχα (Παράρτημα II της Διεθνούς Σύμβασης της Βέρνης για τη διατήρηση της άγριας ζωής και του φυσικού περιβάλλοντος της Ευρώπης, Νόμος 1335/1983) καθώς και τουλάχιστον τεσσάρων αυστηρά προστατευόμενων ειδών πουλιών (Παράρτημα I Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ για την προστασία των άγριων πουλιών).

Ως σημαντική περιοχή για τα πουλιά και άλλες ομάδες ζώων, χαρακτηρίστηκε μια ζώνη στο κέντρο περίπου του λόφου, που τουλάχιστον μέχρι την περίοδο των αυτοψιών, δεχόταν τις λιγότερες ανθρώπινες πιέσεις (πλαγιά πίσω από το θέατρο της Δώρας Στράτου και περιοχή Κοίλης). Στη ζώνη αυτή παρατηρήθηκαν οι μεγαλύτεροι πληθυσμοί ερπετών και λεπιδοπτερών. Ειδικά πάντως σε ότι αφορά στα πουλιά, ακόμα και οι θαμνότοποι και τα δασάκια που βρίσκονται έξω από τα όρια της χαρακτηριζόμενης ως σημαντικής περιοχής είναι επίσης αξιόλογες ζώνες για την παραμονή, τη διατροφή και το φώλιασμα αρκετών από τα είδη που καταγράφηκαν.

Πίνακες που παρουσιάζουν με λεπτομέρεια τα είδη της πανίδας αλλά και της χλωρίδας του λόφου του Φιλοπάππου μπορεί να βρει κανείς στη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων της Συνολικής Ανάδειξης Αρχαιολογικού Χώρου Φιλοπάππου. Συνολικά καταγράφηκε η παρουσία 4 ειδών πεταλούδων, 6 ειδών ερπετών, 3 ειδών θηλαστικών και 94 είδη πουλιών.

¹ Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε. , Συνολική Ανάδειξη Αρχαιολογικού Χώρου Φιλοπάππου, Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Μελετητής: Νίκος Γιαννάκης. Επιβλέποντες ΕΑΧΑ ΑΕ: Μάρω Παπαδοπούλου, Γιώργος Μαϊστράλης, Νέστορας Μαυρόπουλος. Αθήνα, Οκτώβριος 2001

10 ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΙΩΑΝΝΗ ΠΑΛΑΙΟΚΡΑΣΣΑ

Ο συντονιστής της συζήτησης, αφού επανέλαβε την διευκρίνιση του κ. Καρρά ότι Ελληνική Εταιρεία λειτουργεί ως φιλόξενος οικοδεσπότης αλλά δεν έχει θέσεις επί του θέματος, χωρίς αυτό να αποκλείει ότι πρόκειται να αποκτήσει στο άμεσο μέλλον, συνόψισε τα θέματα που αναφέρθηκαν στις εισηγήσεις ως εξής:

1. Ποια η επαφή του πολίτη και ποια η σχέση του με τον αρχαιολογικό χώρο?
2. Μπορούμε να ζήσουμε μαζί με το αυτοκίνητο? Ο σύγχρονος Έλληνας τρέφει ιδιαίτερη αγάπη για το αυτοκίνητο, το οποίο, όμως, έχει αποδειχθεί αδηφάγο όσον αφορά τους δημόσιους χώρους. Οι πόλεις δεν αντέχουν το αυτοκίνητο, δεν είναι φτιαγμένες για αυτό, κυρίως πόλεις σαν την Αθήνα.
3. Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων εφάρμοσε ένα μέρος των προτάσεων. Τί πρέπει να γίνει βραχυπρόθεσμα και τί μακροπρόθεσμα ώστε να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα (κυκλοφοριακό, χρήσεις γης, σχέση κατοίκων με αρχαιολογικούς/δημόσιους χώρους)? Τα πράγματα δείχνουν προς το χειρότερο και το Μουσείο της Ακρόπολης θα επιβαρύνει περισσότερο την περιοχή.
4. Η περιοχή ανήκει στους κατοίκους ή είναι μια περιοχή για ευρύτερη χρήση?



Συντονιστική Επιτροπή της Λαϊκής Συνέλευσης για το
Λόφο του Φιλοπάππου

<http://filopappou.cc.ece.ntua.gr/>