

ΧΡΗΣΗ Η ΚΑΤΑΧΡΗΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ; (Νοέμβριος 2003)

Συγγραφέας: ΝΤΟΡΑ ΓΑΛΑΝΗ

«Ο βίος εν Ελλάδι είναι υπαίθριος» δεν είχε πει ο Περικλής Γιαννόπουλος; Εκείνος βέβαια είχε συμπληρώσει «ζούμε ευδαιμόνως οκτώ μήνας το έτος εις το υπαίθρον».

Θα ήθελα λοιπόν να σας προσκαλέσω να κάνουμε μαζί έναν περίπατο στο υπαίθρο, στους υπαίθριους δημόσιους χώρους της πόλης μας, στους χώρους της ζωής της και της ζωής μας. Έναν περίπατο, έτσι, χωρίς πρόγραμμα.

Έχοντας αντικρίσει σκηνές της καθημερινότητας όλων μας στην Αθήνα, δείγματα της πολυμορφίας του αστικού της εξοπλισμού (μιλάμε για όλο το φάσμα, από τις στάσεις των λεωφορείων, τα παγκάκια, τους χώρους διαφημιστικών πινακίδων μέχρι τα καλαθάκια των αχρήστων και τις σχάρες των δέντρων ή των υπονόμων) αλλά και της συμπεριφοράς μας, όλων ημών των κατοίκων, θα προσπαθήσω σε λίγες λέξεις να περιλάβω τις προδιαγραφές που δίνονται στους μελετητές και που αφορούν την ασφάλεια, τη λειτουργία και την αισθητική των ανοικτών δημοσίων χώρων, αυτών των ολίγων που δεν είναι οδοί κυκλοφορίας αυτοκινήτων.

Οι δημόσιοι χώροι του κέντρου της Αθήνας έχουν ακόμη -για πόσο άραγε;- ένα σημαντικό πλεονέκτημα σε σύγκριση πάντα με άλλες μεγαλουπόλεις, όσον αφορά στο αίσθημα ασφάλειας. Προσωπικά δεν έχω συναντήσει στις ελληνικές προδιαγραφές την ανάγκη καταπολέμησης του αισθήματος ανασφάλειας, ενώ ολόκληρα τεύχη εξειδικευμένων ξένων περιοδικών αφιερώνονται στο θέμα αυτό.

Οι εργοδότες και οι ομάδες μελέτης προσεγγίζουν με σεβασμό τα έργα αυτά και χρησιμοποιούν την επιτόπια και διεθνή εμπειρία στις προδιαγραφές και τις προτάσεις των έργων ανάπλασής τους στην προσπάθεια να απαλείψουν προβλήματα που έχουν ήδη εντοπιστεί και αντιμετωπιστεί. Η καθημερινή όμως πρακτική και η εφευρετικότητα των συμπολιτών μας βρίσκονται πάντα ένα βήμα πάρα πέρα όσον αφορά γενικά την κατά προορισμό χρήση των συγκεκριμένων χώρων.

Απλά -έως απλοϊκά- οι χώροι αυτοί πρέπει να είναι άνετοι και ευχάριστοι στον χρήστη, προσιτοί σε όλους (μαμάδες με καροτσάκια, άτομα με μειωμένη κινητικότητα ή όραση, ηλικιωμένους), ασφαλείς στην χρήση από τον πεζό, διαστρωμένοι με υλικά που θα τον προφυλάσσουν από το γλίστρημα ή παραπάτημα, καθαροί (διαθέτοντας όλα τα στοιχεία που θα συντελέσουν στην καθαριότητά τους, από κάδους απορριμμάτων έως τα κατάλληλα υλικά ή γεωμετρικά χαρακτηριστικά για την διέλευση οχημάτων καθαριότητας κ.λπ.).

Νομίζω πως αν όχι όλες -οι περισσότερες μελέτες που υλοποιούνται- έχουν προβλέψεις σχετικά με τα πιο πάνω, με επιφύλαξη πάντα για το καλό ή όχι αισθητικό αποτέλεσμα.

Η έννοια του δημόσιου χώρου

Ο δημόσιος χώρος αποτελεί σημαντικό συστατικό του αστικού τοπίου, τον ιστό πάνω στον οποίο υφαίνεται η ίδια η πόλη. Επίσης είναι χώρος αντιπροσώπευσης, έκφρασης και εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού. Ο πολίτης διασχίζει ασταμάτητα τα σύνορα του ιδιωτικού και του δημόσιου χώρου. Από την πόρτα της πολυκατοικίας του στο δρόμο, από τον δρόμο στην είσοδο του γραφείου του. Τον δημόσιο χώρο που έχουν σχεδιάσει άλλοι για λογαριασμό του και ψάχνει να βρει σ' αυτόν το σεβασμό στις επιθυμίες του και την προσοχή στις ανάγκες του.

Η εξέλιξη της κοινωνίας μας τείνει να καταντήσει τον δημόσιο χώρο από πεδίο συνάντησης και συνύπαρξης σε πεδίο αντιπαραθέσεων. Αντιπαράθεση και σύγκρουση ανάμεσα στον πεζό και τον εποχούμενο, το ιδιωτικό και το κοινόχρηστο, τον έμπορο και τον περιπατητή, τον νέο μετανάστη και τον παλιό κάτοικο.

Με γνώμονα τις πιο πάνω διαπιστώσεις, αποτιμώντας τέτοιου είδους ολοκληρωμένα ή σε εξέλιξη έργα, με έκπληξη εντοπίζουμε αμφίδρομες και ολέθριες σχέσεις ανάμεσα στην σκοπούμενη από τον μελετητή αισθητική και λειτουργικότητα και την επιδιωκόμενη από την πολιτεία αστυνόμευση και ασφάλεια, τις εμπορικές και τις πολιτιστικές δραστηριότητες και, γενικότερα, ανάμεσα στις κατηγορίες των χρηστών και στον τρόπο χρήσης ή κατάχρησης που επιθυμούν ή επιβάλλουν στους χώρους.

Η πόλη είναι ζωντανός οργανισμός και αντιδρά ως τέτοιος. Έχει ανάγκη προσοχής, φιλίας, σεβασμού και αγάπης, αλλιώς δεν έχει λόγο ύπαρξης. Ζει για να ζούμε μαζί της. Βάζει τα καλά της, όταν είμαστε ευαίσθητοι και αντιλαμβανόμαστε τις χάρες της. Εξελισσεται γιατί και εμείς εξελισσόμαστε μαζί της. *Ο Αρης Κωνσταντινίδης έχει γράψει ότι «η αληθινή αρχιτεκτονική ζει μέσα στον χρόνο, επειδή γεννιέται και ξαναγεννιέται. Μ' άλλα λόγια δεν είναι αλλά γίνεται».*

Όποτε η πόλη ομορφαίνει, στολίζεται, αλλάζει, μας καλεί να την κοιτάξουμε και εμείς με άλλο μάτι, να καθυστερήσουμε περπατώντας και χαλαρώνοντας κοντά της. Και ποιος μπορεί να αρνηθεί ότι η εικόνα της πόλης είναι κυρίως οι δημόσιοι χώροι της; Είναι όμως απαραίτητο για να αναβαθμισθεί ο χώρος γύρω του ο κάτοικος να δώσει κάτι από τον εαυτό του, να μαγευτεί από τα σήματα που δείχνουν ότι μπαίνει η άνοιξη, να ακούσει ξανά τα πουλιά που κελαηδούν, να συμμετέχει στο γίγνεσθαι του χώρου που τον περιβάλλει, στο γίγνεσθαι της δικής του πόλης.

Αν οι δημόσιοι χώροι του άστεως είναι πλέον ένα αγαθό που γίνεται όλο και πιο

σπάνιο, τότε οι πολίτες, μεμονωμένοι ή σε ομάδες, λειτουργούν όλο και περισσότερο ως καταναλωτές. Και οδεύουμε στην υπερκατανάλωση αν όχι στην εξάντληση του αγαθού αυτού. Η ματιά μας στην πόλη δεν είναι πια η ματιά του πολίτη-συμμετέχοντα. Δεν εννοώ ότι δεν βγαίνουμε να ασπρίσουμε με ασβέστη το σοκάκι μπροστά στο σπίτι μας ούτε να το σκουπίσουμε. Επισημαίνω ότι γινόμαστε είτε απλοί παρατηρητές είτε πελάτες. Πελάτες των συναφών εμπορικών επιχειρήσεων ή και μεταφορικά, με την έννοια του αυριανού ψηφοφόρου, του Δημοτικού Αρχοντα.

Ξοδεύονται πολλά εκατομμύρια ευρώ, ώστε να αποκτήσει η πόλη χώρους ανοικτούς και φιλικούς στον μη εποχούμενο πολίτη. Ακόμη και αν δεν είμαι το κατάλληλο πρόσωπο -λόγω συναισθηματικής εμπλοκής- να σταθώ κριτικά απέναντι στις πολυάριθμες αιτήσεις για χρήση του φερόμενου ως ωραιότερου δρόμου της Αθήνας αν όχι του κόσμου, ανακαλώ στη μνήμη σας την πρόσφατη έκθεση βιβλίου στη Διονυσίου Αρεοπαγίτου, που χαρακτηρίστηκε από άλλους «τσιγγαναρειό» και από άλλους «παραγκούπολη κάτω από την Ακρόπολη».

Από τη δική μου εμπειρία μπορώ να σας αναφέρω ότι δεν θυμάμαι πια τις χρήσεις για τις οποίες έχει ζητηθεί ή και έχει δοθεί ο Υπερτοπικός αυτός Πόλος Αναψυχής, ο Αρχαιολογικός Περίπατος των Αθηναίων: ποδηλατοδρομίες, εκδηλώσεις για την πόλη χωρίς αυτοκίνητο, έκθεση του χορηγού των Ολυμπιακών Αγώνων με εργαστήρια ζωγραφικής για παιδιά, έναρξη του Ράλλυ Ακρόπολης, φεστιβάλ νεολαίων, ημέρα της Ευρώπης, SpecialOlympics, ημέρα του τυφλού, συναυλίες... Νομίζω ότι και λίγα είπαν οι δημοσιογράφοι που ασχολήθηκαν με το θέμα. Είναι όμως ευτύχημα που μέσα από το σχετικό θόρυβο προέκυψε και ένας υγιής προβληματισμός στο πλαίσιο της χρήσης και όχι της κατάχρησης των δημοσίων χώρων.

Είναι επιτρεπτό να επενδύονται δισεκατομμύρια ευρώ με στόχο την ανάπλαση και τη βελτίωση της εικόνας της πόλης και να απαιτούνται συγχρόνως τεράστια κονδύλια για τη συντήρηση ή την ανακατασκευή μετά από σύντομη αλλά αυθαίρετη ή μη συμβατή χρήση (μοτοσικλέτες, αυτοκίνητα, μαζικοί φορείς κ.λπ.); Δίνουμε καθημερινά μάχες για την προστασία του ιδιωτικού μας χώρου, η παιδεία μας όμως δεν μας κάνει να λειτουργούμε ουσιαστικά, συμμετέχοντας στο δημόσιο χώρο. Δεν τον νοιώθουμε δικό μας. Δεν λυπόμαστε το χρήμα, τον κόπο, τις διαδικασίες, τα ξενύχτια για να παραδοθεί στην κοινή χρήση ένας τέτοιος χώρος.

Θεσμικό Πλαίσιο

Ξεπερνώντας το σοκ της φθοράς υλικών ακριβών και εξαίρετα τοποθετημένων, τίθεται ένα άλλο ερώτημα ευρύτερο. Μέχρι ποιου βαθμού ένα χώρο που προδιαγράφηκε, μελετήθηκε και υλοποιήθηκε ως περίπατος είναι δυνατόν να τον διαθέτει κανείς σε λειτουργίες που απαγορεύουν εντελώς ή εμποδίζουν σε μεγάλο βαθμό τη δυνατότητα περιπάτου; Προκειμένου να ψηλαφίσουμε τα όρια μεταξύ

χρήσης και κατάχρησης των Δημόσιων Υπαίθριων Χώρων (Δ.Υ.Χ.), και αφού οι όροι δεν είναι μόνον πολεοδομικοί αλλά πρωταρχικά νομικοί, θα προσπαθήσουμε να δούμε πως η ισχύουσα νομοθεσία αντιμετωπίζει τους χώρους αυτούς.

Ο Αστικός Κώδικας ορίζει στο άρθρο 967: «Πράγματα κοινής χρήσης (κοινόχρηστα) είναι ιδίως τα νερά με ελεύθερη και αέναη ροή, οι δρόμοι, οι πλατείες, οι γιαλοί, τα λιμάνια και οι όρμοι, οι όχθες πλεύσιμων ποταμών, οι μεγάλες λίμνες και οι όχθες τους», και στο άρθρο 968: «Τα κοινόχρηστα πράγματα, εφόσον δεν ανήκουν σε δήμο ή κοινότητα ή ο νόμος δεν ορίζει διαφορετικά, ανήκουν στο δημόσιο». Με τη διάταξη της παραγρ. 2 του άρθρου 242 του ΓΟΚ, εξάλλου, η έννοια των κοινόχρηστων χώρων εξειδικεύεται «στους κάθε είδους δρόμους, πλατείες, άλση και γενικά τους προοριζόμενους για κοινή χρήση ελεύθερους χώρους που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο του οικισμού ή έχουν τεθεί σε κοινή χρήση με οποιοδήποτε νόμιμο τρόπο».

Με τις ανωτέρω διατάξεις αφενός προσδιορίζονται τα κοινόχρηστα πράγματα, μεταξύ των οποίων είναι και αυτά που εμείς οι πολεοδόμοι θεωρούμε ως Δ.Υ.Χ, δηλαδή οι δρόμοι σε όλες τους τις παραλλαγές, οι πλατείες και τα άλση, αφετέρου δε καθορίζεται το ιδιοκτησιακό τους καθεστώς.

Στο σημείο αυτό τίθεται το ερώτημα, αν το δικαίωμα κυριότητας των δήμων και του δημοσίου είναι απόλυτο και αποκλειστικό, δηλαδή αν οι φορείς του δικαιώματος δικαιούνται να διαθέτουν όπως θέλουν τα κοινόχρηστα πράγματα που τους ανήκουν αποκλείοντας τρίτους. Κατά την άποψή μας την απάντηση στο ερώτημα δίδει τόσο το άρθρο 970 που ορίζει ότι: «Σε κοινόχρηστα πράγματα μπορούν να αποκτηθούν με παραχώρηση της αρχής κατά τους όρους του νόμου ιδιαίτερα ιδιωτικά δικαιώματα εφόσον με τα δικαιώματα αυτά εξυπηρετείται ή δεν αναιρείται η κοινή χρήση» όσο και η άνω διάταξη του ΓΟΚ με την χρήση των όρων «προοριζόμενοι για κοινή χρήση ελεύθεροι χώροι».

Αναδύεται συνεπώς το αμφίπλευρο κριτήριο ή -αν θέλετε- το όριο της νόμιμης παραχώρησης της χρήσης των Δ.Υ.Χ. ως κοινοχρήστων πραγμάτων από τους ιδιοκτήτες-φορείς από τη μια πλευρά και της χρήσης τους από ιδιώτες ή από ομάδες ιδιωτών από την άλλη που δεν είναι άλλο από αυτό της εξυπηρέτησης ή μη αναίρεσης της κοινής χρήσης τους και μάλιστα της κατά προορισμό χρήσης τους. Όμως, ο περιορισμός αυτός δεν είναι ο μοναδικός που τίθεται από τις πιο πάνω διατάξεις που θεωρούνται δημοσίας τάξεως. Σύμφωνα με το άρθρο 281 του Αστικού Κώδικα, που επίσης είναι διάταξη δημοσίας τάξεως: «Η άσκηση του δικαιώματος απαγορεύεται αν υπερβαίνει προφανώς τα όρια που επιβάλλουν η καλή πίστη ή τα χρηστά ήθη ή ο κοινωνικός ή οικονομικός σκοπός του δικαιώματος».

Με δεδομένο λοιπόν ότι η χρήση των κοινοχρήστων πραγμάτων Δ.Υ.Χ. αποτελεί

δικαίωμα για τον πολίτη και τις διάφορες ομάδες πολιτών, η νομοθεσία όχι μόνο οριοθετεί το δικαίωμα αυτό αλλά επί πλέον απαγορεύει ρητά και την κατάχρησή του.

Προβληματισμοί από τη λειτουργία του δημόσιου χώρου στην πράξη

Τίθεται λοιπόν εδώ καίρια το ερώτημα αν όλα όσα οι πολίτες συμφώνησαν και μετουσίωσαν σε νομικές διατάξεις τηρούνται πράγματι, τόσο από τους φορείς-ιδιοκτήτες όσο και από τους δικαιούχους-χρήστες-πολίτες.

Ο μεγάλος κίνδυνος είναι να αγνοηθεί ο βασικός σκοπός του χώρου, αυτός για τον οποίο δημιουργήθηκε. Το στοίχημα είναι το πάρκο να παραμείνει χώρος ανάπαυσης-χαλάρωσης, ο Περίπατος να παραμείνει χώρος για πεζούς-περιπατητές. Ο Δημόσιος Χώρος είναι από μόνος του ένα σταυροδρόμι, ένας τόπος συνάντησης και ανταλλαγής, ένα μουσείο, ένα σχολείο, ένα καθιστικό... Εκεί «χαλκεύεται» ο πολίτης. Ο δημόσιος χώρος δεν είναι αντικείμενο τέχνης, είναι τόπος ζωής, συμμετοχής, τόπος συνύπαρξης και όχι εκμετάλλευσης. Γι' αυτό απαιτεί μεγάλη σοβαρότητα και σεμνότητα στις παρεμβάσεις, λίγο όνειρο και πολύ εμπειρία και γνώση της καθημερινής πραγματικότητας.

Είναι βέβαιο ότι η πόλη δεν είναι μια απλή εγκεφαλική μείξη υπηρεσιών και λειτουργιών, διαθέτει ή δεν διαθέτει τη δική της γοητεία, αυτό το κάτι απροσδιόριστο, που ξεπερνά τα λογικά επιχειρήματα. Είναι προφανές ότι όλες οι «Νέες Πόλεις» (με την πολεοδομική έννοια του όρου: New Towns/VillesNouvelles) διαθέτουν πολλούς, οργανωμένους, καθαρούς και ενδεχομένως αισθητικά άρτιους ελεύθερους χώρους, χώρους που θα ζήλευαν ακόμη και οι πιο πράσινες πρωτεύουσες κι όμως δεν καταφέρνουν να τραβήξουν τον κόσμο τους με την κρυφή γοητεία που ασκεί μια γειτονιά πλασμένη σιγά-σιγά και σίγουρα με άπειρες πολεοδομικές ατέλειες. Στην Αθήνα όμως ποιος προλαβαίνει να ασχοληθεί με την αισθητική όταν περπατάει με το κεφάλι κάτω προσπαθώντας να διακρίνει ένα μικρό πέρασμα ανάμεσα στο παράνομα παρκαρισμένο αυτοκίνητο ή την μοτοσικλέτα που τοποθετείται κάθετα ώστε να χωρέσει ανάμεσα σε δύο εμπόδια και τηνπραμάτεια του μικροπωλητή;

Ένα πολύ σοβαρό θέμα είναι η υπερβολική πύκνωση που συντελείται σταδιακά όσον αφορά αντικείμενα αστικού εξοπλισμού κάθε προέλευσης και σχεδίου (συχνά σηματοδοτούν και την χρονική περίοδο ή τον αντίστοιχο Δημοτικό Αρχοντα). Οι πινακίδες και τα άλλα αντικείμενα που καταλαμβάνουν τους χώρους αυτούς αυξάνονται με ρυθμούς απρόβλεπτους. Υπάρχουν διασταυρώσεις που σε διαδρομή 50μ. υπάρχουν 5-6 διαφορετικές πινακίδες (αν δεν είναι η μια ακριβώς μπροστά στην άλλη!).

Όσον αφορά την ποιότητα ζωής και την άνεση του περιπατητή καθώς και την αναγνωσιμότητα/δυνατότητα αντίληψης τόσων διαφορετικών σημάτων, ο δημόσιος

χώρος είναι σαφώς «κορεσμένος». Κορεσμένος από στύλους (τρόλεϊ, φωτισμού οδών, φωτισμού πεζοδρομίων, ρυθμιστικών πινακίδων), από αντικείμενα και ταμπέλες (ακόμη και αυτές που αναφέρουν απλώς το όνομα της επιχείρησης, αποδεκτά και νόμιμα), απόπραμάτειες μικροπωλητών ή τραπεζοκαθίσματα. Αυτή η σύγχυση σε ακραίες περιπτώσεις δίνει ένα αίσθημα ανασφάλειας, αλλά σε κάθε περίπτωση αυτή η τυχαία και ετερόκλητη παράθεση στοιχείων δίνει εικόνα ακαταστασίας ή και χάους. Η αίσθηση του νομοταγούς πολίτη (αυτού του δειλού που δεν παραβιάζει τους κανόνες) είναι ότι ο δημόσιος χώρος βρίσκεται στο έλεος κάθε καταπατητή. Θα αποτελέσει κάποτε η τοποθέτηση πινακίδων (κυκλοφοριακών, ρυθμιστικών, πληροφοριακών κ.λπ.) σε όλο το φάσμα του άστεως αντικείμενο ενιαίας μελέτης (έναν στύλος και όχι ένα μικρό δάσος από στύλους); Θα καταφέρουμε να αντιληφθούν οι φορείς που διαχειρίζονται τους κοινόχρηστους χώρους την ανάγκη διαμόρφωσης κοινής αντίληψης, ώστε κάθε πόλη ή ενότητα πόλης να χαρακτηρίζεται από ένα ενιαίο επιλεγμένο και διαχρονικό λεξιλόγιο αντικειμένων αστικού εξοπλισμού (βλ. ιστούς φωτισμού, καθιστικά, στάσεις λεωφορείων, καλάθια απορριμμάτων κ.λπ.).

Στο σχέδιο ανάπλασης των ChampsElysees -αν μπορούμε να κάνουμε παραλληλισμό με τα δικά μας πεζοδρόμια- γίνεται προσπάθεια σοβαρής μείωσης των στοιχείων αστικού εξοπλισμού και τοποθέτησής του στον άξονα των δένδρων, ώστε να μην προκαλεί το βλέμμα το δάσος αυτών των στύλων ή στυλίσκων. Γεγονός το οποίο πετύχαμε και στην Δ. Αρεοπαγίτου με τους ιστούς των φωτιστικών που χάθηκαν στην σειρά των δένδρων αντί να προβάλλουν σαν ένα δεύτερο δάσος.

Οι προδιαγραφές για την απομάκρυνση των αυτοκινήτων συχνά οδηγούν σε μικρά δάση από εμπόδια (bollards) που τοποθετημένα σε στενά πεζοδρόμια δεν βοηθούν βέβαια ούτε την αισθητική ούτε την άνεση του πεζού. Εμπόδια-κάγκελα και άλλες κατασκευές για την αποφυγή της στάθμευσης συναντώνται κατά κόρον σε όλες τις Ευρωπαϊκές και όχι μόνο πόλεις. Εμπόδια που με την αισθητική τους αυτή καθ' εαυτή καθορίζουν σε σημαντικό βαθμό την αισθητική του χώρου που τοποθετούνται. Έχω την αίσθηση ότι είναι λίγοι αυτοί που δεν έχουν προσέξει τα ανοξείδωτα κολωνάκια της οδού Κολοκοτρώνη ή που δεν αμφισβητούν τις γνωστές «μπάλες» ή ακόμα και την ασφάλεια για μικρά παιδιά των σουβλερών κατασκευών που υπάρχουν μπροστά στο Παναθηναϊκό Στάδιο.

Είναι προφανές ότι δεν υπάρχει μαγική λύση. Ιδιαίτερα στους στενούς δρόμους και στα στενά πεζοδρόμια. Είναι το σημάδι ότι είμαστε σε αδυναμία να επιβάλλουμε τον σεβασμό κανόνων απλών και θεσμοθετημένων με καλή πρόθεση. Επιπλέον δείχνουν μια πολιτισμική συμπεριφορά όπου κυρίαρχος είναι πάντα το αυτοκίνητο. Οι πεζοί, ωστόσο, πρέπει να είναι οι δικαιούχοι χρήσης του χώρου που τους έχει αφιερωθεί. Ο δημόσιος χώρος είναι εξαιρετικά ευαίσθητος. Κάποια χρονική στιγμή εισήχθη ένα νέο στοιχείο -το αυτοκίνητο εν προκειμένω- χωρίς ιδιαίτερη προετοιμασία. Κάποτε διάβασα ότι ένας εθνολόγος θα μπορούσε να παρομοιώσει την αναστάτωση της πόλης

από το αυτοκίνητο με την δημιουργία ενός αεροδρομίου σ' ένα παρθένο δάσος. Η είσοδος αυτού του εργαλείου ελευθερίας και περιορισμού προκάλεσε στις πόλεις μας μια ανισορροπία με ανυπολόγιστες συνέπειες που συνεχίζεται και στις ημέρες μας.

Είναι επίσης αποδεδειγμένο ότι η Τροχαία δεν μπορεί ή δεν προλαβαίνει να αντιμετωπίσει κατασταλτικά τις μηχανές που βρίσκονται παντού. Αυτό το πρόβλημα με τα δίκυκλα είναι σχεδόν αποκλειστικά ελληνικό φαινόμενο. Δεν έχω τίποτε με τους ελεύθερους καβαλάρηδες. Δεν μπορείς όμως να τα σταματήσεις ούτε με τα προαναφερθέντα εμπόδια. Παρεισφύρουν παντού, μαυρίζοντας με λάδια ή με τα λάστιχά τους άσπρα μάρμαρα, σπάζοντας κράσπεδα, κορνάροντας σε πεζούς (βαδίζοντας επί πεζοδρομίων) για να περάσουν. Μήπως σ' αυτή την κατεύθυνση μπορεί να βοηθήσει η παιδεία;

Ένα άλλο ελληνικό φαινόμενο είναι τα περίπτερα. Αυτά τα συμπαθή μικρά κίτρινα κιόσκια, που κατέληξαν ολόκληρα πολυκαταστήματα και που θυμίζουν παζάρι Μέσης Ανατολής, ενώ τα εμπορεύματα που επιδεικνύουν ουδεμία σχέση έχουν με τον αρχικό τους σκοπό (ρολόγια, γάντια του σκι, ζώνες, γυαλιά ηλίου κ.ά.). Ενδιαφέρον έχει η απεγνωσμένη προσπάθεια ορισμένων φορέων (π.χ. ΕΑΧΑ Α.Ε.) να επιτύχουν ισορροπία ανάμεσα στη διατήρηση των παραδοσιακών περιπτέρων μόνον σε επιλεγμένες θέσεις και τη λειτουργία των σημερινών περιπτέρων -supermarkets που καταλαμβάνουν όλο το πλάτος των αναπλασμένων- διαπλατυσμένων πεζοδρομίων (με ψυγεία για νερά, αναψυκτικά, παγωτά και ... ευζωνάκια) και προσβάλλουν βάνουσα την αισθητική μας. Για άλλη μια φορά χαμένοι σ' ένα δαίδαλο διαφορετικών νομοθετημάτων, αδυνατούμε να επιτύχουμε το επιθυμητό αποτέλεσμα, ακόμη και όταν βρίσκονται πάνω στον οδηγό των τυφλών. (Στην Ομόνοια προβλέπονται 8 περίπτερα και υφίστανται περισσότερα από 20).

Τεράστιο πρόβλημα, που δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί σε επίπεδο μελέτης, είναι τα τραπεζοκαθίσματα. Μπορώ να το πω δυνατά γιατί ανήκω σ' αυτούς που έδωσαν μάχη ώστε να υπάρχουν και χώροι για τραπέζια σ' αυτές τις πεζοδρομημένες περιοχές. Αλλά έχει χαθεί το μέτρο και σίγουρα προς το παρόν χάθηκε και το παιχνίδι όσον αφορά μια υποτυπώδη ομοιομορφία (στον εξοπλισμό, στο χρώμα των σκιαδίων ...) ή σεβασμό του χώρου που τα φιλοξενεί. Δεν είχε ακόμη παραδοθεί η οδός Αδριανού και αν ήταν δυνατό σε πρόβολο εντός του αρχαιολογικού χώρου θα είχαμε τραπεζάκια (συγκεκριμένα μιλάω για χυμούς και καφέδες χυμένους στο σταθεροποιημένο χώμα, καρέκλες πάνω στον οδηγό τυφλών κ.ά.). Όσον αφορά το κέντρο της πόλης (σε περιοχές αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, και είναι πολλές), αυτό το γεγονός μοιάζει να αρχίζει να τίθεται σε σοβαρό έλεγχο μια που η αδειοδότηση θα απαιτεί και συνηγορία των Υπηρεσιών του Υπουργείου Πολιτισμού. Το πρόβλημα όμως θα παραμείνει σε πολλές άλλες περιοχές, όπου οι πεζοί και πάλι αναζητούν κενό ανάμεσα σε τραπεζάκια απλά για να περάσουν.

Και όμως ένας χώρος καφενείου μπορεί να προσφέρει σημαντικά στην οικειοποίηση του χώρου αλλά και στο αίσθημα ασφάλειας των περιπατητών. Ποιος πηγαίνει έστω για λίγες ώρες στο Παρίσι και δεν σταματάει για καφέ σε μια από τις φημισμένες «terrasses» στο Saint Germain; Δεν έχει όμως χαθεί το μέτρο. Δεν έγινε ολόκληρη η περιοχή ένα μεγάλο καφενείο. Και τόσο ο κάτοικος όσο και ο τουρίστας απολαμβάνουν τον καφέ ή το γλυκό τους με μια αίσθηση που θα μπορούσα να την παραλληλίσω με ... προσκύνημα. Αισθάνεται κανείς τυχερός που μπορεί να βρίσκεται εκεί και να μετέχει στη ζωή της πόλης σ' εκείνον τον τόπο εκείνη την συγκεκριμένη στιγμή (και ας μην έχει στο οπτικό του πεδίο την Ακρόπολη ή την Αρχαία Αγορά!).

Συμπέρασμα

Σε κάθε περίπτωση οι πολλαπλές λειτουργίες οδηγούν στην ανάγκη «διαιτησίας». Όταν η ζήτηση ξεπερνάει τις δυνατότητες προσφοράς πρέπει να είσαι σε θέση να απομονώσεις τις ουσιαστικές λειτουργίες και να απομακρύνεις τις άλλες. Ίσως βέβαια η λέξη κλειδί να είναι η λέξη «διαχείριση». Ας θυμηθούμε μαζί τα νεοκατασκευασθέντα πεζοδρόμια της οδού Νίκης, μεταξύ Καραγιώργη Σερβίας και Ερμού, από τα ωραιότερα και ακριβότερα πεζοδρόμια της πόλης από κάθε άποψη (υλικών, πλάτους, αισθητικής και λειτουργίας γενικότερα). Είναι ήδη, 3 μήνες μόνον μετά την αποπεράτωση της δαπεδόστρωσης, ένα μαύρο «λιγδερό» πάτωμα, γεμάτο λάδια, σακούλες σκουπιδιών, σημάδια από λάστιχα μηχανών και αυτοκινήτων.

Ο δημόσιος χώρος σε αντιπαράθεση με τον ιδιωτικό χώρο έχει συνήθως πολλούς «νονούς». Ας θυμηθούμε και άλλους χώρους της Αθήνας πέραν της πολυσυζητημένης προσφάτως Δ. Αρεοπαγίτου. Μήπως η Πλατεία Συντάγματος δεν βρίσκεται συστηματικά στο επίκεντρο κάθε εκδήλωσης (Χριστουγεννιάτικα Δέντρα, Συναυλίες, Διαμαρτυρίες) με ό,τι αυτό συνεπάγεται τόσο για τους εξερχόμενους από το Μετρό και τους χρήστες της Πλατείας όσο και για τα μάρμαρα και τις άλλες διαμορφώσεις. Επίσης, ας θυμηθούμε πόσο χρήμα και πόση προσπάθεια έχει καταναλωθεί για την τήρηση των θεσμοθετημένων προδιαγραφών και την δημιουργία διαδρομών προσβάσιμων σε όλα τα σημεία σε άτομα με αναπηρίες ή προβλήματα όρασης. Και τότε ας ανακαλέσουμε στη μνήμη μας τα μηχανάκια, τα τραπεζάκια, τις ζαρντινιέρες που βρίσκονται τοποθετημένα ακριβώς πάνω στην όδευση τυφλού ή τα αυτοκίνητα που παρεισφρύουν εκεί που σε μια ράμπα έχει αφεθεί χώρος για κάποιον ανάπηρο ή για τη μαμά με το καροτσάκι. Στο πλαίσιο της διαχείρισης εντάσσεται η αστυνόμευση, ο έλεγχος, η συντήρηση. Και συντήρηση πώς να γίνει όταν κάθε μελετητής απαιτεί τα δικά του καινοτόμα σχέδια, αδιαφορώντας για την δυνατότητα συντήρησης ή δημιουργίας στοκ. Σκόπιμο είναι να υπάρξει μια φειδωλή αντιμετώπιση στην ποικιλία των σχεδίων (τουλάχιστον σε περιοχές που δεν απαιτούν ιδιαίτερη προσοχή) με γνώμονα την μείωση του κόστους και την εφικτή συντήρηση και όχι την αίσθηση ότι πρόκειται για δειγματολόγιο.

Θα ήθελα να κλείσω την σύντομη αυτή αναφορά μου σε ένα θέμα που θεωρώ ότι μπορεί να κρατήσει ζωντανή μακρά συζήτηση μεταξύ διαφορετικών ειδικοτήτων ή ομάδων πολιτών, αναφέροντας μια ρήση του Καβάφη και ελπίζοντας ότι θα επαληθευθεί και στις ημέρες μας *«Το γνώρισμά της έχει κάθε χώρα/... Αι δε Αθήναι ως γνωρίσματά των τον Ανθρωπον έχουσι και τον Λόγον»*.