

## Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας: Πώς ξεκίνησε και ως πού μπορεί να φτάσει

/ [Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός](#)



Ένα διαφορετικό κέντρο για τους κατοίκους και τους επισκέπτες θα είναι σε λίγες εβδομάδες αυτό της πρωτεύουσας. Θα είναι όμως και καλύτερο; Για τον δήμαρχο της Αθήνας Κώστα Μπακογιάννη ο «Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας» γίνεται μία εμπειρία που απεγκλωβίζει τη δύναμη των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, της ήπιας κυκλοφορίας και της ζωής σε ένα περιβάλλον που απολαμβάνουμε». Η ανάπλαση, λέει ακόμη στο ΑΠΕ-ΜΠΕ, σηματοδοτεί την υλοποίηση των αλλαγών που χρειάζεται η πόλη και οι άνθρωποί της για μία καλύτερη ποιότητα ζωής και ανατρέπει τα αρνητικά δεδομένα του κέντρου. «Το κέντρο της πρωτεύουσας παύει να αποτελεί πέρασμα και μετατρέπεται σε προορισμό. Διευρύνεται και ενώνει χώρους, διαδρομές, σημεία αλλά και όλους εμάς που λόγω της πανδημίας, αντιληφθήκαμε την αξία του δημόσιου χώρου και το νόημα της ανεμπόδιστης μετακίνησης».



Ήμασταν έτοιμοι όμως γι' αυτή τη μεγάλη αλλαγή; Το ερώτημα δεν είναι θεωρητικό. Η ιστορία της πόλης λέει πως κάθε προσπάθεια ανάπτυξης, από την πεζοδρόμηση της Βουκουρεστίου στα τέλη της δεκαετίας του '70 έως την εκείνη της Ερμού σχεδόν είκοσι χρόνια αργότερα, προκαλούσε αντιδράσεις ή ακόμη και έντονες διαμάχες. «Το θέμα ήταν πλέον υπερώριμο. Η ανάπτυξη θα έπρεπε να είχε γίνει είκοσι χρόνια πριν. Το ερώτημα δεν είναι γιατί γίνεται αλλά γιατί δεν είχε γίνει έως τώρα» απαντά στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο Γιώργος Γιαννής, διευθυντής του τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του τμήματος Πολιτικών Μηχανικών του ΕΜΠ και επικεφαλής της ομάδας του Πολυτεχνείου που εκπόνησε τη μελέτη για λογαριασμό του Δήμου Αθηναίων.





Η οδός Πανεπιστημίου.

Η αρχή

Όλα ξεκίνησαν τον περασμένο Νοέμβριο όταν ο δήμος χτύπησε την πόρτα του Πολυτεχνείου. «Δουλέψαμε εντατικά ώστε να είναι έτοιμη η μελέτη το καλοκαίρι προκειμένου να ξεκινήσει το φθινόπωρο η εφαρμογή. Η πανδημία επιτάχυνε τη διαδικασία» λέει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο Γιώργος Γιαννής. Το εγχείρημα δεν ήταν εύκολο. Η πολυπλοκότητά του απαιτούσε τη συνεργασία συγκοινωνιολόγων, μηχανικών, πολεοδόμων και αρχιτεκτόνων. Υπήρχε ωστόσο ο καμβάς, δηλαδή ανάλογες μελέτες που είχαν γίνει στο παρελθόν, ώστε να μπορέσει να δουλέψει η ομάδα του Πολυτεχνείου με βάση και το επικαιροποιημένο μοντέλο προσομοίωσης της κυκλοφορίας που διαθέτει το ίδρυμα.

Ο στόχος

Η εξίσωση που κλήθηκαν να λύσουν οι ειδικοί ήταν πώς και πόσος δημόσιος χώρος μπορεί να ανακτηθεί από τα ΙΧ για να αποδοθεί στους πεζούς, τους ποδηλάτες και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. «Το κέντρο της Αθήνας θα έπρεπε να είχε ελευθερωθεί από τα ΙΧ εδώ και αρκετά χρόνια» επιμένει μιλώντας στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο κύριος Γιαννής. «Η επιλογή μας», προσθέτει, «ήταν μια πολεοδομική επιλογή αναβάθμισης του κέντρου της πόλης, η οποία έχει σημαντική κυκλοφοριακή και συγκοινωνιακή παράμετρο. Πάνω σε αυτές τις παραμέτρους οργανώσαμε την πρότασή μας».

Το αποτέλεσμα

Σύμφωνα με τους εμπνευστές του, το σχέδιο της ανάπλασης θα αποδώσει σε

κατοίκους της πρωτεύουσας και επισκέπτες 50.000 τ.μ. δημόσιου χώρου. Το συνολικό μήκος της διαδρομής του Μεγάλου Περιπάτου θα φτάσει τα 6,3 χιλιόμετρα, ενώ η πρωτεύουσα θα αποκτήσει νέες λεωφορειολωρίδες μήκους 1,9 χλμ. Εκτιμάται ακόμη πως θα αυξηθεί κατά 45% η ταχύτητα κίνησης των λεωφορείων και των τρόλεϊ στις οδούς Πανεπιστημίου και Ακαδημίας. Και η Πανεπιστημίου θα αποκτήσει ποδηλατόδρομο. Αρκεί όμως ένας ποδηλατόδρομος σε έναν κεντρικό άξονα για να κινηθούν με ασφάλεια οι ποδηλάτες;



Η κάτω πλευρά της Πλατείας Συντάγματος.

Το ποδήλατο

Ο Γιώργος Γιαννής συμφωνεί πως το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων πρέπει οπωσδήποτε να ενισχυθεί. «Πρέπει να δημιουργήσουμε ένα δίκτυο που να εξυπηρετεί πόρτα - πόρτα όλους» αναφέρει χαρακτηριστικά. Όπως προσθέτει όμως, είναι η πρώτη φορά που υπάρχει μια πολιτική για το ποδήλατο στην Αθήνα όχι σε επίπεδο προθέσεων αλλά υποδομών. Και η πολιτική αυτή αναπτύχθηκε σε τέσσερα επίπεδα. «Ένα επίπεδο είναι οι μεγάλοι άξονες όπου θα υπάρχει για πρώτη φορά διάδρομος για τα ποδήλατα στις οδούς Πανεπιστημίου, Ερμού και Αθηνάς» εξηγεί μιλώντας στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο καθηγητής του ΕΜΠ. «Δεύτερον, στο εμπορικό τρίγωνο, που ορίζεται από τις πλατείες Συντάγματος, Ομόνοιας και

Μοναστηρακίου, καθώς και στην Πλάκα δεν θα κυκλοφορούν πλέον ΙΧ που σημαίνει πως τα ποδήλατα θα έχουν άνεση κίνησης. Επομένως στους τρεις μεγάλους άξονες προστίθενται δυο ελεύθερες περιοχές. Τρίτον, υπάρχει η δυνατότητα στους κεντρικούς άξονες να κυκλοφορούν τα ποδήλατα στους λεωφορειόδρομους με σχετική ασφάλεια. Τέταρτον, μειώνοντας τη διατομή των οδικών αξόνων μειώνονται και οι ταχύτητες. Έτσι θα επιτυγχάνεται η ασφαλής μίξη αυτοκινήτων και ποδηλάτων, όπως συμβαίνει και σε άλλες πόλεις στον κόσμο».

## Η υποδοχή

Μπορούσαν όμως να γίνουν περισσότερα; Δήμος και ειδικοί απαντούν καταφατικά. Η πολιτική επιλογή όμως ήταν το «βήμα - βήμα». Είναι χαρακτηριστικό πως η πιλοτική εφαρμογή του έργου θα γίνει αρχικά με ήπιες διαμορφώσεις οδών μέσω σήμανσης και χρωματισμών του οδοστρώματος, τοποθέτηση φυτών και στοιχείων αστικού εξοπλισμού όπως ζαρντινιέρες, παγκάκια, καλαθάκια. Όπως αναφέρεται, εκτός από την άμεση βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, οι προσομοιώσεις θα δίνουν τη δυνατότητα για πιθανές βελτιώσεις μέχρι την παράδοση του τελικού έργου.

«Μια πόλη μπορεί πάντοτε να βελτιώνεται. Είναι η πρώτη φορά από το 2004 που γίνεται μια τόσο μεγάλης κλίμακας παρέμβαση. Προφανώς μπορούν να γίνουν περισσότερα, αλλά από κάπου έπρεπε να ξεκινήσουμε ή μάλλον να πιάσουμε το νήμα από εκεί που το είχαμε αφήσει 16 χρόνια πριν» λέει ο Γιώργος Γιαννής. Ο ίδιος επισημαίνει πως παρά τις επί μέρους ενστάσεις, όλοι ήταν σύμφωνοι επί της αρχής πως ήταν αναγκαία αυτή η αλλαγή.

Είναι σύμφωνος ακόμη και ο κλάδος των ταξί. «Είναι ένα έργο που έπρεπε να γίνει» δηλώνει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο πρόεδρος της ομοσπονδίας Μάκης Κασιδιάρης. Δεν είναι όμως μια συγκατάθεση χωρίς αστερίσκους. Και ο βασικός από αυτούς είναι η εξομοίωση των ταξί με τα ΙΧ. «Όταν δεν θα μπορείς να επιβιβάσεις επειδή θα έχει παντού λεωφορειολωρίδες ή απαγορεύσεις, ο πελάτης θα αποτρέπεται να κάνει χρήση. Εμείς ζητάμε να αλλάξει η πολιτική κατά το πρότυπο της Γαλλίας ή του Βελγίου και να επιτρέπεται η διέλευση τουλάχιστον των έμφορτων ταξί. Τουλάχιστον τα έμφορτα θα πρέπει να μπορούν να περνάνε μαζί με τα λεωφορεία. Η Πολιτεία οφείλει να άρει τον αποκλεισμό μας από το κέντρο της πρωτεύουσας» επισημαίνει ο ίδιος.

«Όπως λέμε συνεχώς στον ΣΕΤΕ τα τελευταία χρόνια, δεν μπορεί ο προορισμός να είναι ελκυστικός για τους επισκέπτες του, αν πρώτα δεν είναι για τους κατοίκους του. Και θα αποτελεί πλεονέκτημα να μπορούμε να μοιραστούμε μια πόλη περισσότερο φιλική και ελκυστική με το διεθνές ταξιδιωτικό κοινό» σημειώνει



μιλώντας στο ΑΠΕ-ΜΠΕ από την πλευρά του ο Γιάννης Ρέτσος, πρόεδρος του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων, ενώ θετικά τοποθετείται και ο Εμπορικός Σύλλογος Αθηνών δια του προέδρου του Σταύρου Καφούνη που προσθέτει μιλώντας στο ΑΠΕ-ΜΠΕ πως ο ίδιος και οι συνάδελφοί του θα αφιερώσουν τις δυνάμεις τους στη βελτίωση του σχεδίου.



Η οδος Πανεπιστημίου.  
Το επόμενο βήμα

Θα φτάσουμε ποτέ στην πλήρη πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου όπως προέβλεπε σχετική πρόταση που είχε κατατεθεί πριν από μερικά χρόνια; Άλλων βασικών αξόνων, πιο περιφερειακών; «Το μείζον θέμα δεν είναι η απόλυτη πεζοδρόμηση αλλά η κυκλοφορία των μέσων μαζικής μεταφοράς. Θα ήταν ενάντια στα ΜΜΜ η πλήρης αποκοπή του κέντρου. Επίσης, δεν πειράζεις τους περιμετρικούς άξονες της πόλης γιατί είναι πολύ σημαντικοί» είναι η άποψη που καταθέτει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο Γιώργος Γιαννής. Όπως εξάλλου προσθέτει ο ίδιος, οι πόλεις είναι ζωντανοί και δυναμικοί οργανισμοί. «Ας γίνει αυτό το βήμα να αποκτήσει η Πανεπιστημίου ένα τεράστιο πεζοδρόμιο και η κάθε πλευρά του Συντάγματος, να δούμε πώς θα λειτουργήσει και μετά πάλι συγκοινωνιολόγοι και πολεοδόμοι καθόμαστε στο τραπέζι για να βρούμε νέες λύσεις».

Ποια θα μπορούσε να είναι η επόμενη μείζων παρέμβαση; «Εγώ θα έλεγα παρόμοιες λογικές να επικρατήσουν και στις γειτονιές της Αθήνας αλλά και στους άλλους δήμους του λεκανοπεδίου. Το ζητούμενο είναι πάντα η λειτουργικότητα

της πόλης για την εργασία, την αναψυχή, τον τουρισμό» απαντά.

**Πηγή:** [ekirikas.com](http://ekirikas.com)