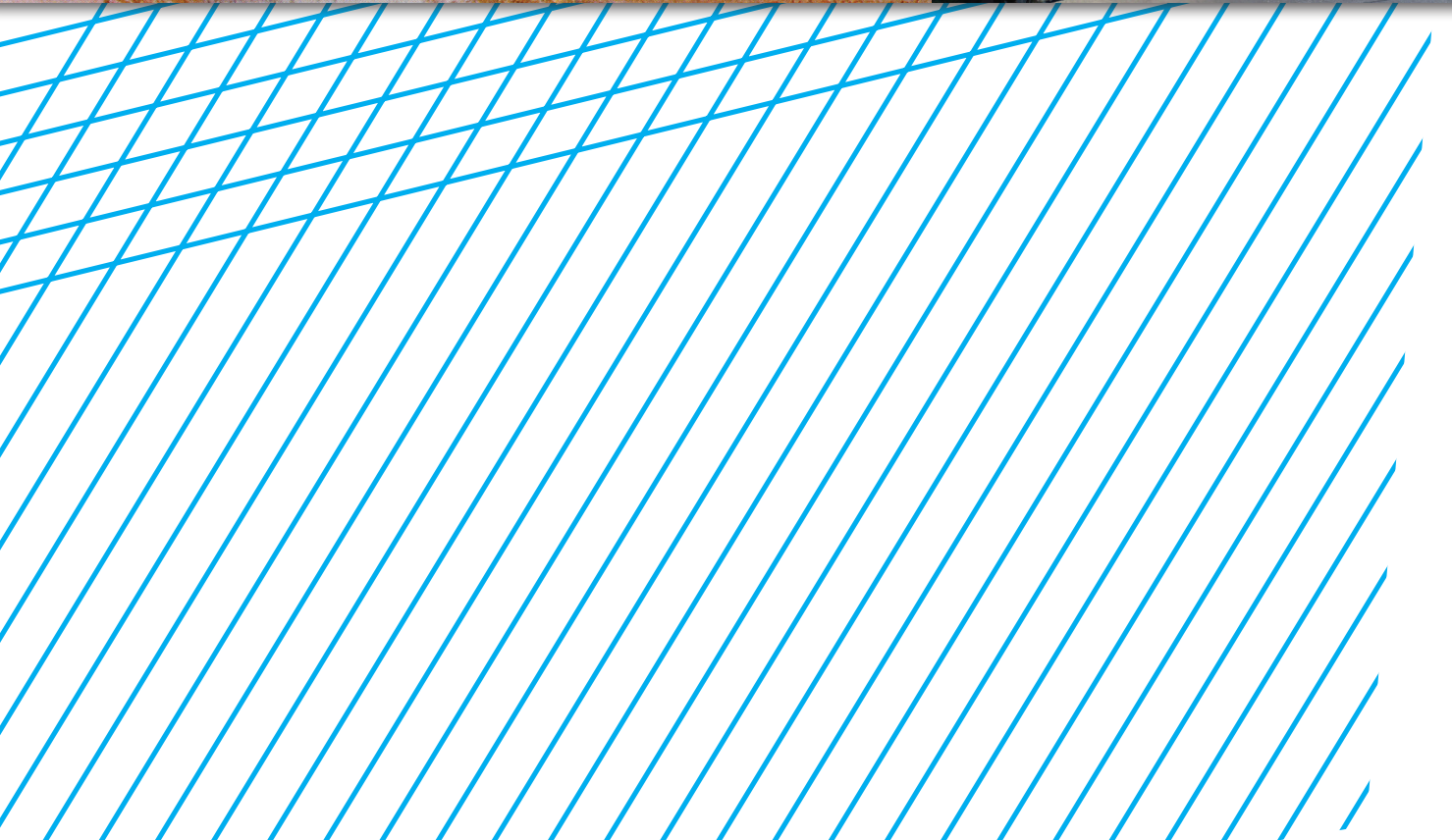
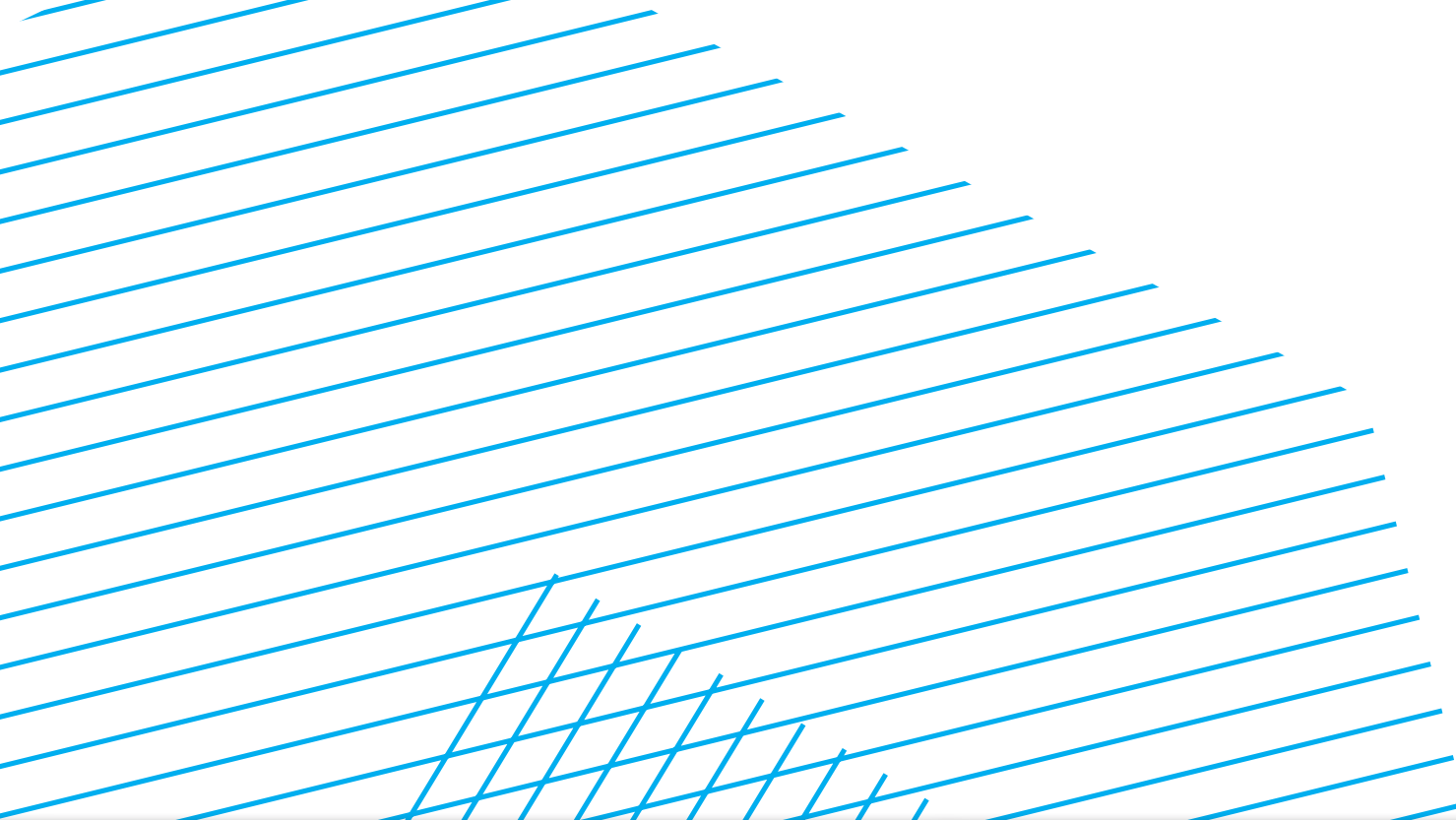




re
think
Athens

Ξανα
σκέψου
την Αθήνα



ΤΟ ΕΡΓΟ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΤΡΑΜ ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΠΛ. ΑΙΓΥΠΤΟΥ

ΣΧΕΔΙΟ ΓΙΑ ΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Αποτελεί πλέον εφιαλτική, καθημερινή πραγματικότητα η εμφανής ερήμωση του κέντρου της πόλης, αποτέλεσμα της μακρόχρονης και διαρκώς αυξανόμενης εξάπλωσης/φυγής των πολιτών προς τα προάστια. Η πρόσφατη κρίση την αποκάλυψε και την επέτεινε, φέρνοντας στο φως πολλές ανεπιθύμητες δραστηριότητες. Έτσι, η αναβάθμιση του κέντρου της Αθήνας - κοινωνικά, περιβαλλοντικά και αισθητικά- έγινε πλέον εδώ και χρόνια, πρωταρχικό και πάγιο αίτημα των κατοίκων, εργαζόμενων και επισκεπτών της πόλης.

Για την ανάσχεση της, η πολιτεία προωθεί από το 2010 ένα σχέδιο, που έχει στρατηγικό στόχο την επιστροφή του κοινωνικού, οικονομικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος στο κέντρο της μητροπολιτικής Αθήνας και την επανεγκατάσταση των ζωτικών- οικονομικών και πολιτιστικών - δυνάμεων.

Κεντρικός άξονας του σχεδίου αυτού είναι η μετατροπή της **Λ. Πανεπιστημίου, της Ομόνοιας και τμήματος της Πατισίων** σε Δημόσιο χώρο αφιερωμένο στις εμπορικές χρήσεις, στον περίπατο και την αναψυχή. Από αυτόν θα διέρχονται οι πεζοί, τα ποδήλατα και το τραμ -μέχρι την Πλατεία Αιγύπτου σε πρώτη φάση- ενώ θα πάψει πλέον να αποτελεί χώρο εξυπηρέτησης ιδιωτικών οχημάτων που απλά διέρχονται προς άλλες συνοικίες ρυπαίνοντας με θόρυβο και καυσάερια το κέντρο.

Κατ' αυτόν τον τρόπο η Αθήνα θα αποκτήσει μία νέα αγορά, ένα σημείο κοινωνικής και εμπορικής συνεύρεσης, διαλόγου, περίπατου, έναν ήσυχο πυρήνα απαλλοτριωμένο από το κυκλοφοριακό και τεχνολογικό άγχος. Έναν χώρο που θα δρα θετικά στην ενδυνάμωση της συλλογικής ταυτότητας των πολιτών.

Παράλληλα, ήδη προωθούνται προς εφαρμογή προγράμματα για την αξιοποίηση των εγκαταλειμμένων κτιρίων και την θεσμοθέτηση κινήτρων για την επανεγκατάσταση εμπορικών και πολιτιστικών χρήσεων.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ – ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΘΗΝΑΣ

Η Πανεπιστημίου έχει βρεθεί στον πυρήνα πολεοδομικών – αρχιτεκτονικών προτάσεων στην δεκαετία του 1980 καθώς η όξυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος έβληπε την βιωσιμότητα και ελκυστικότητα της πόλης. Ήδη από το 1985, σύμφωνα με τον Νόμο 1515, του Ρυθμιστικού Σχεδίου, περιλαμβάνεται στο “κύριο δίκτυο ροής πεζών” του κέντρου της Αθήνας και χαρακτηρίζεται ως αναγκαία “ποιοτική παρέμβαση μεγάλης κλίμακας” που έχει στόχο την ανάδειξη της ιστορικής σημασίας της”.

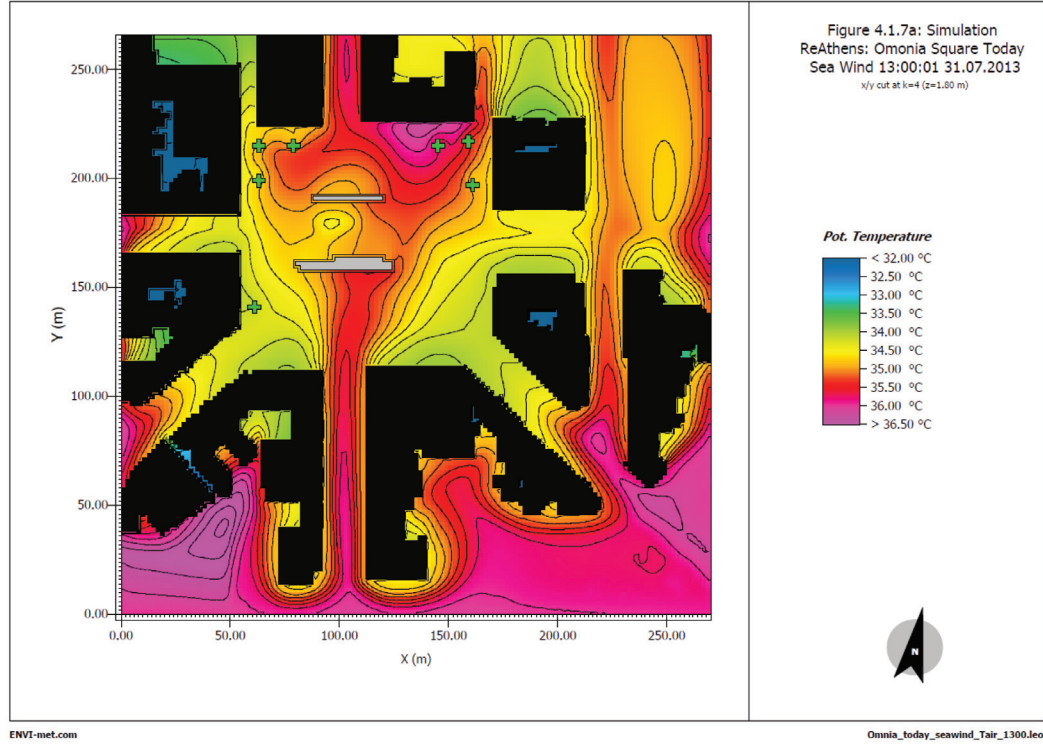
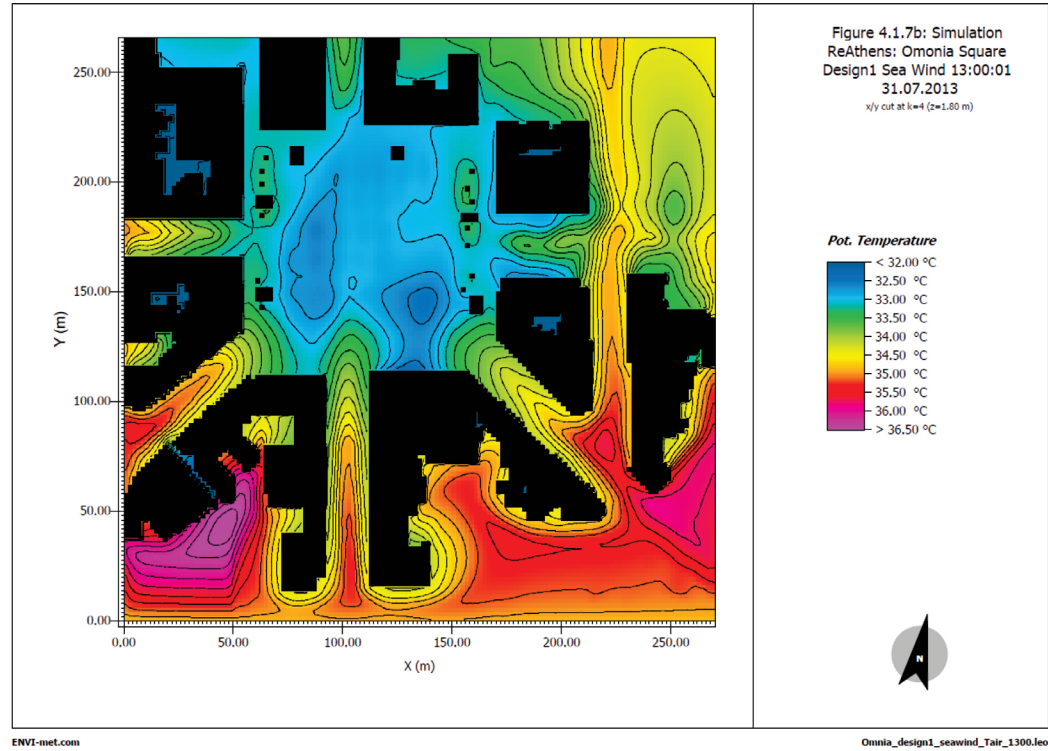
Το εγχείρημα της αλλαγής της λειτουργίας της Λ. Πανεπιστημίου δεν μπόρεσε όμως να υλοποιηθεί τότε, κυρίως λόγω της ανυπαρξίας μέσων σταθερής τροχιάς, μέτρων διευκόλυνσης των επιφανειακών μέσων δημοσίων συγκοινωνιών και της ανυπαρξίας περιφερειακών οδικών αξόνων. Σήμερα, με την έλευση του μετρό το 2000 και την δημιουργία ενός δικτύου αστικού σιδηροδρόμου - αξονικού προς το κέντρο της πόλης - που αριθμεί 80 χιλιόμετρα, 60 σταθμούς και κατέχει το 50% των μετακινήσεων - και με την κατασκευή της Αττικής Οδού και του περιφερειακού άξονα του Υμηττού που συντελεί στην διοχέτευση ενός μεγάλου αριθμού οδικών μετακινήσεων μακριά από το κέντρο της πόλης, η ανάπλαση της Πανεπιστημίου καθίσταται πλέον εφικτή.

ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ

Το έργο της Ανάπλασης Πανεπιστημίου και επέκτασης Τραμ είναι ένα σύνθετο έργο που σχεδιάστηκε, ελέγχεται και προγραμματίζεται από την πολιτεία (υπουργεία Ανάπτυξης, Περιβάλλοντος, Μεταφορών, Πολιτισμού) την Περιφέρεια, τον Δήμο Αθηναίων, τους εμπλεκόμενους φορείς (ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ, ΟΡΣΑ, ΔΕΕΑΠ, ΔΟΚΚ, ΔΑ, ΔΠΣ, ΔΜΕΟ,ΕΥΠΕ,ΑΜ,Ε-ΑΧΑ,ΟΑΣΑ) με την επιστημονική συμβολή του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, και διακεκριμένων καθηγητών από τα πανεπιστήμια Αθηνών, Πειραιώς, Θεσσαλονίκης και Βόλου.

Το ΚΟΙΝΩΦΕΛΕΣ ΙΔΡΥΜΑ Α.Σ. ΩΝΑΣΗ έχει αναλάβει την οικονομική χορηγία και επιμέλεια της οργάνωσης για την εκπόνηση των μελετών και την επίσπευση των διοικητικών ενεργειών, σε στενή συνεργασία με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ που έχει αναλάβει την Διεύθυνση του Έργου. Το ποσό της χορηγίας υπολογίζεται ότι θα ανέλθει στα 7,000,000€ και περιλαμβάνει πρόσθετες μελέτες και ερευνητικά προγράμματα καθώς και την επιστημονική υποστήριξη του έργου των μελετητών.

Οι μελέτες και τα σχέδια που εκπονούνται από τους μελετητές υποβάλλονται, για έλεγχο και έγκριση, σε οκταμελή επιτροπή επίβλεψης και παρακολούθησης των μελετών που στελεχώνεται αποκλειστικά από δημόσιους λειτουργούς (ΔΕΕΑΠ, ΔΟΚΚ, ΔΑ, ΔΠΣ, ΔΜΕΟ,ΕΥΠΕ,ΑΜ,ΕΑΧΑ) και στην συνέχεια παραλαμβάνονται από τους Γενικούς Γραμματείς των Υπουργείων ΠΕΚΑ και ΥΜΕΔΙ.



ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

Για την επιλογή της αρχιτεκτονικής μελέτης έγινε διεθνής διαγωνισμός δύο σταδίων, και στην κριτική επιτροπή συμμετείχαν Έλληνες και ξένοι κριτές, διεθνούς φήμης και ανεγνωρισμένης αξίας, καθώς και ο Δήμος Αθηναίων.

Στο διαγωνισμό υπέβαλαν προτάσεις 71 Ελληνικά και ξένα γραφεία. Με διαγωνισμό επίσης ανατέθηκαν και οι τεχνικές μελέτες τραμ που εκπονούνται υπό την επίβλεψη και εποπτεία της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ. Επί συνόλου επτά μελετών που εκπονούνται, η Αρχιτεκτονική μελέτη και η Βιοκλιματική μελέτη έχουν ανατεθεί σε σύμπραξη Ολλανδικού και Ελληνικού γραφείου Αρχιτεκτόνων ενώ οι όλες οι υπόλοιπες μελέτες έχουν ανατεθεί σε Ελληνικά τεχνικά γραφεία. Συνολικά στο έργο εργάζονται περί τους εξήντα (60) Έλληνες μηχανικούς και τεχνικούς συμβούλους.

Η αρχιτεκτονική πρόταση -που βραβεύθηκε ομόφωνα από τις δυο εννεαμελείς επιτροπές Α και Β σταδίου- είναι απλή, εξαιρετικά λειτουργική, έχει διαχρονική αισθητική και παρεμβαίνει στον δημόσιο χώρο δίνοντας πεδίο στις δραστηριότητες των

πολιτών, ενώ ταυτόχρονα αναδεικνύει την αρχιτεκτονική της πόλης και των ιστορικών κτιρίων της, όπως είναι το Ιλίου Μέλαθρο, η Καθολική Εκκλησία, το Οφθαλμιατρείο, η Ακαδημία, το Πανεπιστήμιο, η Βιβλιοθήκη και άλλα. Η επιλεγμένη πρόταση όχι μόνο δεν τα ανταγωνίζεται αλλά προσφέρει τις οπτικές γωνίες που τα αναδεικνύουν καλύτερα, επιτυγχάνοντας μια αρχιτεκτονική του δημόσιου χώρου που είναι ταυτόχρονα κλασική και μοντέρνα.

Οι μεγάλες πλατείες της παρέμβασης είναι σχεδιασμένες έτσι ώστε να αποτελέσουν αστικές πλατείες στη συνέχεια της ευρωπαϊκής παράδοσης. Αναδεικνύουν την πολεοδομική μορφή της πλατείας και το αρχιτεκτονικό σκηνικό, διαμορφώνοντας πορείες και στάσεις, δενδροφυτεύσεις και υδάτινες επιφάνειες που θα είναι ελκυστικά πεδία για τη συνάντηση ανθρώπων.

ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

Η **βιοκλιματική μελέτη** έχει ανατεθεί στους Werner Sobek (Γερμανία) και Wageningen University (Ολλανδία) και εκπονείται με πλήρη αναλυτική προσομοίωση σε εξειδικευμένο λογισμικό και με παράλληλες μετρήσεις πεδίου και έλεγχο της προσομοίωσης από το Πανεπιστήμιο Αθηνών.

Ψυχρές πλακοστρώσεις και Υδάτινα στοιχεία. Για τις πλακοστρώσεις θα επιλεγούν διαχρονικά “ψυχρά” υλικά που, σε συνεργασία με τα υδάτινα στοιχεία και τις δενδροφυτεύσεις, έχουν σκοπό την βελτίωση των βιοκλιματικών συνθηκών.

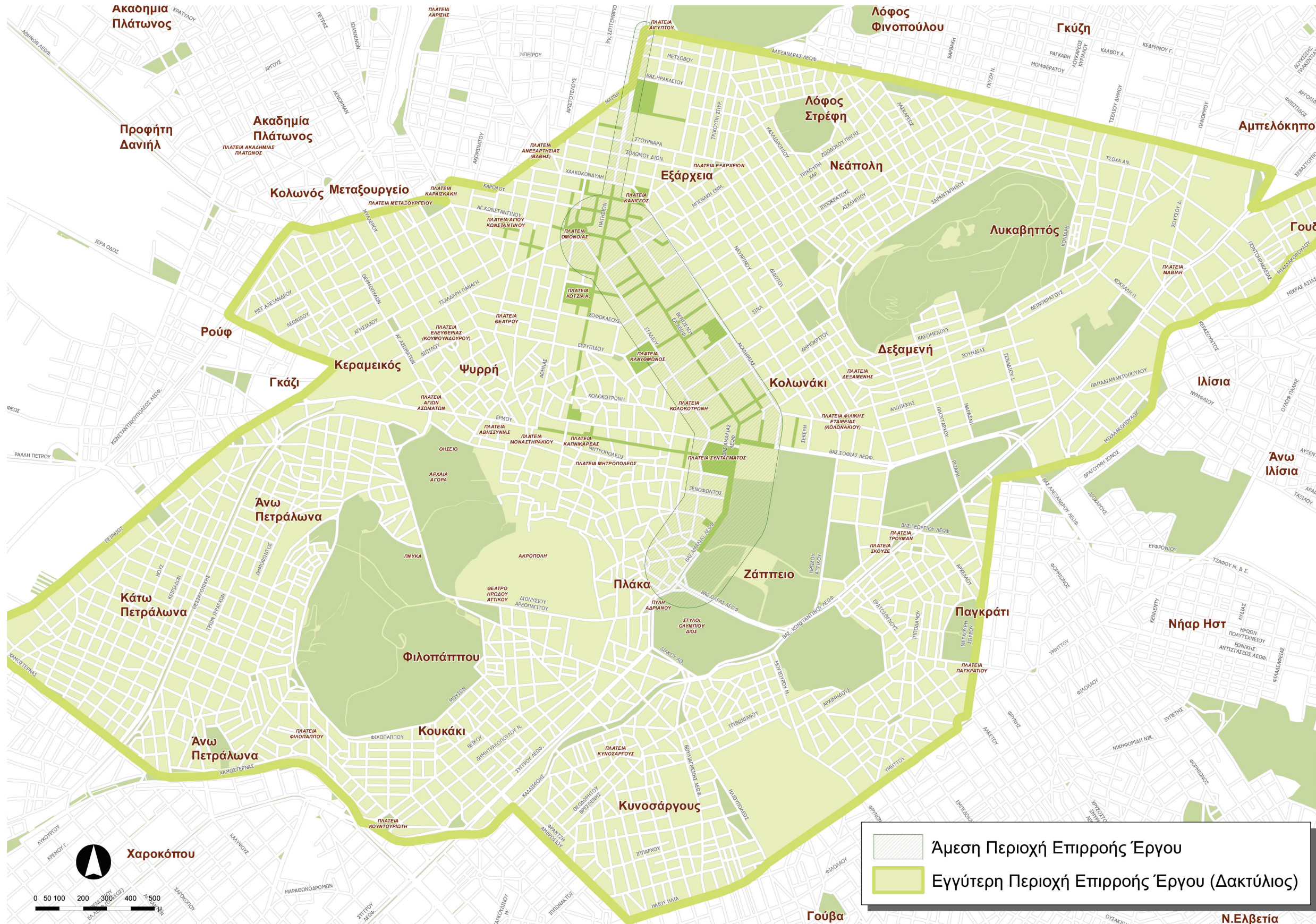
Το μέχρι τώρα “σφραγισμένο” έδαφος της ασφάλτου θα διανέμει, με το πλακόστρωτο και τη φυτεμένη γη να εναλλάσσονται με νέα υδάτινα στοιχεία συνεχούς ροής. Κατ’αυτόν τον τρόπο θα επιτευχθεί δραστηκή μείωση της θερμοκρασίας δαπέδου που σήμερα φτάνει στους +65ο C στα σημεία όπου υπάρχει ασφαλτος ή κόκκινες πλάκες πεζοδρομίου.

Φυτεύσεις δέντρων. Τα δέντρα στις νέες δεντροστοιχίες θα είναι κατάλληλα για να ευδοκούν στο δύσκολο αστικό περιβάλλον της Αθήνας –

πλάτανια, ψευδοσακίκες, γιακαράντες, μουριές, νεραντζιές κλπ.

Συλλογή όμβριων. Η συλλογή των νερών της βροχής είναι από τις μεγαλύτερες καινοτομίες της πρότασης. Τα νερά θα συλλέγονται από τους δρόμους και από τις ταράτσες των κτιρίων σε ταμειυτήρες κάτω από την Πανεπιστημίου και θα αποδίδονται αργά στο υπέδαφος, εξασφαλίζοντας μεγάλη διάρκεια φυσικού ποτίσματος και έμμεσο δροσισμό των εδαφών, ενώ σε άλλους ταμειυτήρες και υπόγειες δεξαμενές θα συλλέγεται το πλεόνασμα, για χρήση κατά τους άνομβρους θερινούς μήνες.





ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων που ήδη εκπονείται από 18 εξειδικευμένους επιστήμονες εντεταγμένους σε πέντε ομάδες και σε συνεργασία με τα Πανεπιστήμια Θεσσαλονίκης και Θεσσαλίας θα εξετάσει μεταβολές σε παραμέτρους όπως το φυσικό, το ακουστικό, το κοινωνικό περιβάλλον κ.λ.π. κατά την αποπεράτωση του έργου καθώς και στην διάρκεια της κατασκευής του και θα προτείνει τους περιβαλλοντικούς όρους αδειοδότησης.

ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ

Η τελική κυκλοφοριακή ρύθμιση για την πρόσβαση στο κέντρο, που προωθείται προς εφαρμογή, είναι:

- Διαμόρφωση της Πανεπιστημίου μέχρι την πλατεία Ομονοίας και της Πατσίων (μέχρι Μάρνη) σε αστικό χώρο πρασίνου για αποκλειστική χρήση πεζών, ποδηλατών και επίγειων μέσων μαζικής μεταφοράς , κατά περίπτωση.
- Αλλαγή της κατεύθυνσης κυκλοφορίας στον οδικό άξονα Χαλκοκονδύλη- Ακαδημίας (δηλ. από πλατεία Βάθης μέχρι Βασ. Σοφίας).
- Αλλαγή κατεύθυνσης της οδού Μάρνη, με μονή κατεύθυνση προς πλ. Καραϊσκάκη, ενώ γίνεται διπλής κατεύθυνσης το τμήμα μεταξύ 3^{ης} Σεπτεμβρίου και Πατσίων.
- Επέκταση της πλατείας Ομονοίας με κατάργηση του οδικού τμήματος σύνδεσης της Πανεπιστημίου με την 3^η Σεπτεμβρίου.
- Αλλαγή κατεύθυνσης κυκλοφορίας της οδού Αγ. Κωνσταντίνου από 3^η Σεπτεμβρίου μέχρι πλ. Καραϊσκάκη, καθώς και της Σωκράτους στο τμήμα μεταξύ Αγ. Κωνσταντίνου και Πειραιώς.
- Κατάργηση της λεωφορειοδρομίας αντίθετης ροής στην οδό Βασ. Αμαλίας και μείωση γενικότερα των λωρίδων κυκλοφορίας στον άξονα αυτό από Φιλελλήνων μέχρι Βασ. Σοφίας.

- Κατάργηση της κατεύθυνσης της Βασ. Σοφίας προς Πανεπιστημίου στο τμήμα από Ακαδημίας μέχρι Πανεπιστημίου.

Το τραμ, που είναι κατ’ εξοχή μέσο εξυπηρέτησης των πολιτών στα σύγχρονα κέντρα ιστορικών πόλεων, θα κινείται από το Σύνταγμα ως το Αρχαιολογικό Μουσείο σε πλήρη συνέχεια με το δίκτυο των πεζών, με εξελιγμένη αντικραδασμική προστασία και **χωρίς εναέρια εγκατάσταση** ηλεκτροδότησης, ελευθερώνοντας οπτικά το αστικό περιβάλλον.

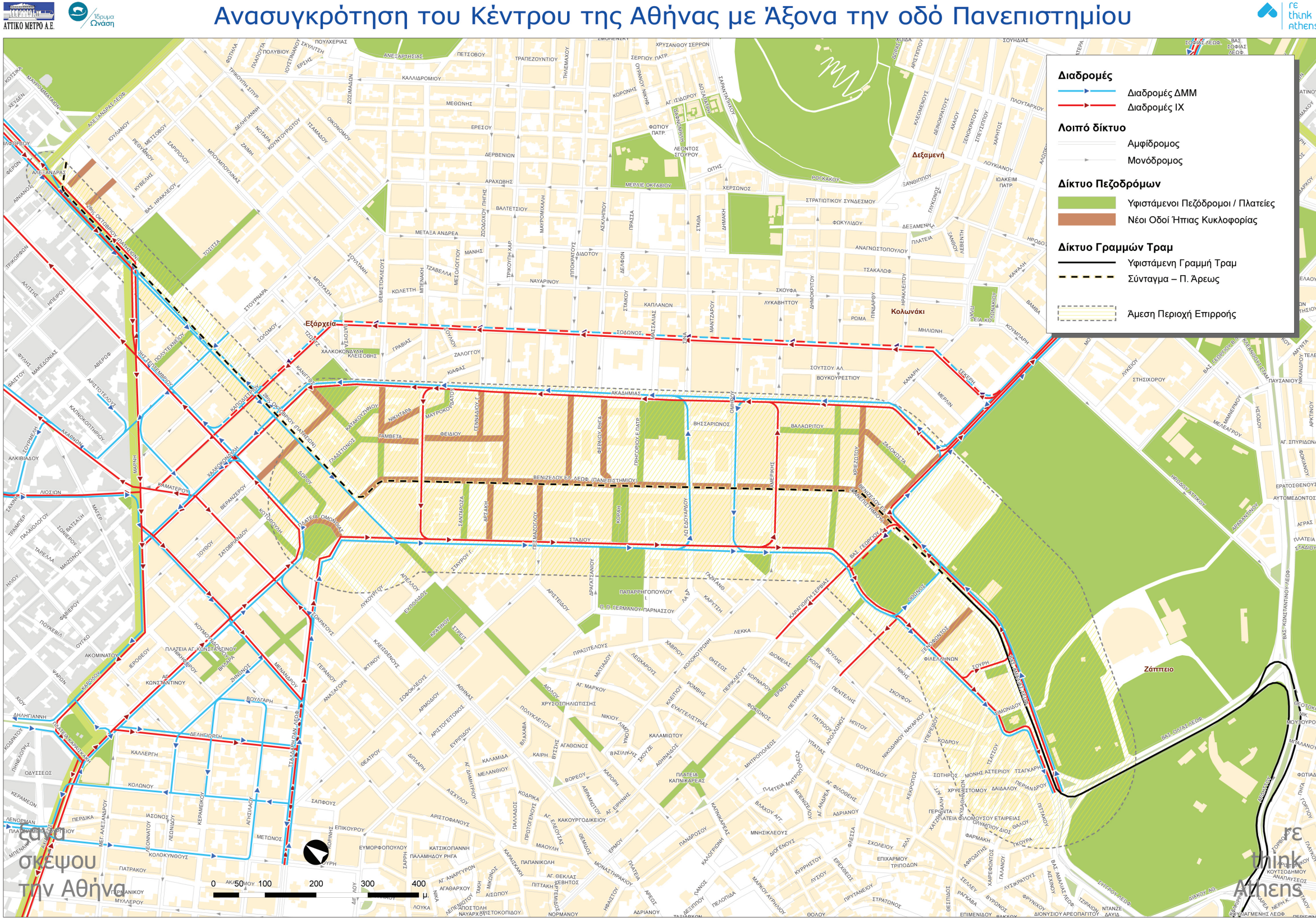
Για να διευκολυνθεί η δυνατότητα πρόσβασης στο κέντρο για όσους έχουν προορισμό εκεί, προβλέπεται η **λειτουργία δύο βρόγχων κυκλοφορίας/ αναστροφής** για τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης (με άνοδο από Αμερικής και κάθοδο από Μπενάκη) και για τα αστικά λεωφορεία και τρόλεϊ (με άνοδο από Εδουάρδου Λω-Σίνα και κάθοδο από Ομήρου).

Εν γένει, προελεύσεις από βόρεια (μέσω Κηφισίας), από δυτικά και από ανατολικά δεν επηρεάζονται ιδιαίτερα. Αντίθετα, επηρεάζονται προελεύσεις που σήμερα εξυπηρετούνται μέσω της οδού Πατσίων (εκτρέπονται σε Αλεξάνδρας ή Μάρνη) και προελεύσεις από νότο μέσω των οδών Συγγρού-Αμαλίας (εκτρέπονται σε Β. Κωνσταντίνου ή Β. Σοφίας).

ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ

Ο αστικός χώρος της Πανεπιστημίου χαρακτηρίζεται από μικτή χρήση, και περιλαμβάνει το τραμ που επεκτείνεται από την Αμαλίας ως την οδό Πατσίων, ειδικές διαδρομές ταξί για την εξυπηρέτηση ξενοδοχείων και επισκεπτών, διάδρομο εξυπηρέτησης **τουριστικών λεωφορείων** και άλλων **οχημάτων τροφοδοσίας** για παρόδια εξυπηρέτηση, καθώς και από τα **ποδήλατα** σε ένα ειδικό ποδηλατόδρομο που εντάσσεται στο αντίστοιχο μητροπολιτικό δίκτυο.

Διαδρομές ήπιας κυκλοφορίας στο ενδιάμεσο μεταξύ Ακαδημίας και Πανεπιστημίου δίνουν δυνατότητα σε ταξί και χαρακτηρισμένα οχήματα για εύκολη πρόσβαση στα κτίρια από τις σημερινές εισόδους τους.

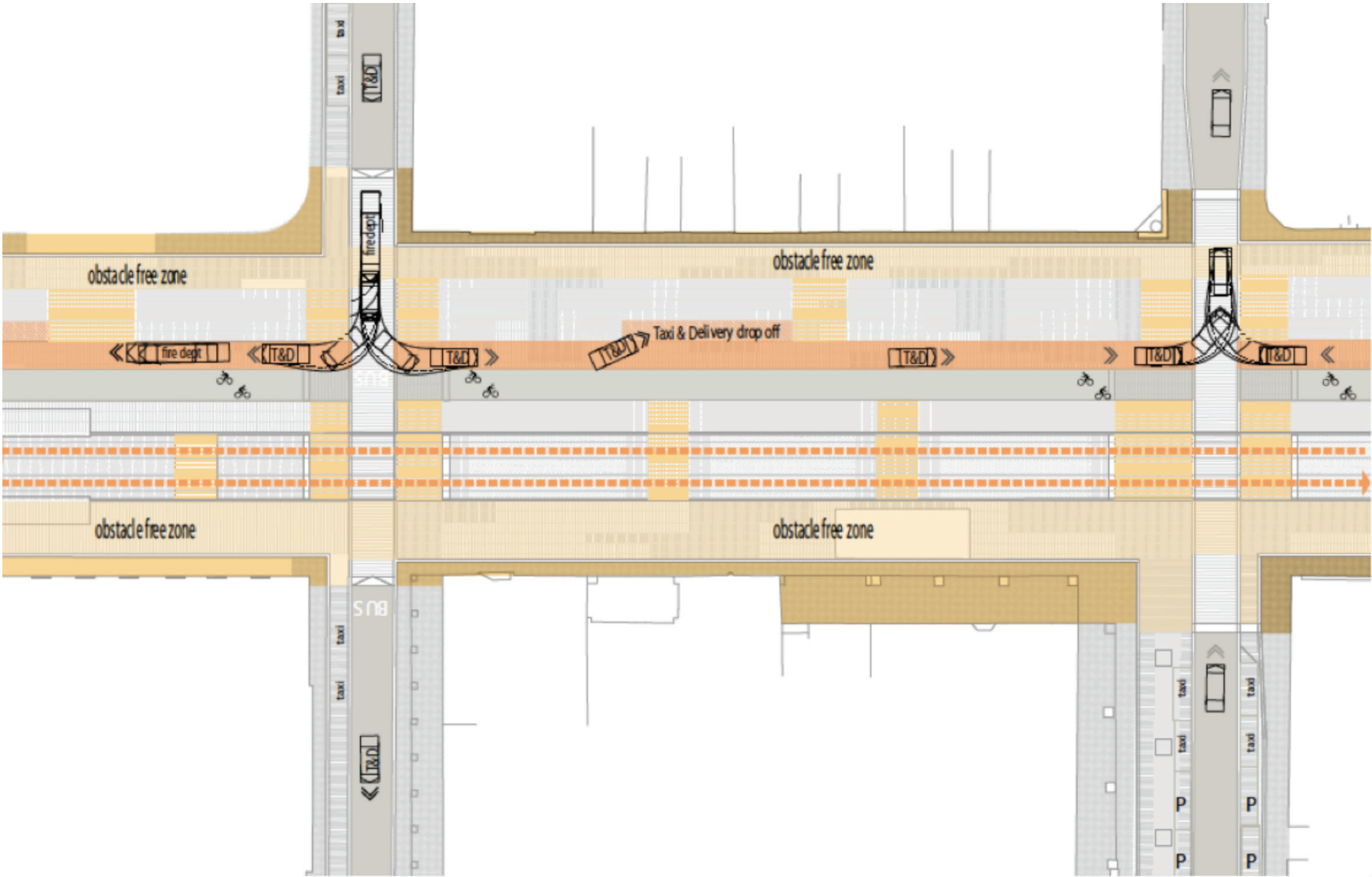


Κυκλοφοριακή Οργάνωση

ΥΠΟΜΝΗΜΑ / LEGEND ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	
	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΕ ΚΑΜΑΡΑ ΓΕΠΟΝΑΣ ΔΡΟΜΟΣ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΣΕ ΚΑΜΑΡΑ ΠΟΛΗΣ ΚΥΡΙΟΣ ΔΡΟΜΟΣ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ / LEGEND ΤΡΑΜ - ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ	
	ΛΟΡΙΔΕΣ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ (ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΚΑΙ ΤΑΧΙ)
	ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΑΝΩ ΣΕ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΡΑΜ
	ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ (ΣΕ ΣΥΝΤΥΛΙΣΜΟ ΜΕ ΑΝΙΟΥΣ ΕΙΔΟΥΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ)
	ΛΟΡΙΔΑ ΓΙΑ ΤΡΑΜ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ / LEGEND ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ (ΤΑΧΙ, ΑΣΘΕΝΟΦΟΡΑ, ΦΟΡΤΗΓΑ, ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΚΟΥΠΙΔΙΩΝ, ΠΟΥΛΜΑΝ)	
	ΚΑΝΕΝΑΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ Ι.Σ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ - ΚΑΜΑΡΑ ΓΕΠΟΝΑΣ
	ΚΑΝΕΝΑΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ Ι.Σ. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ - ΚΑΜΑΡΑ ΠΟΛΗΣ
	ΛΟΡΙΔΑ ΓΙΑ ΤΑΧΙ, ΑΣΘΕΝΟΦΟΡΑ, ΦΟΡΤΗΓΑ, ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΚΟΥΠΙΔΙΩΝ, ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ
	ΤΑΧΙ, ΑΣΘΕΝΟΦΟΡΑ, ΦΟΡΤΗΓΑ, ΣΥΛΛΟΓΗ ΣΚΟΥΠΙΔΙΩΝ, ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΠΑΝΩ ΣΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΤΟΥ ΤΡΑΜ
	ΣΗΜΕΙΟ ΕΛΕΓΧΟΥ, ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΑ ΕΜΠΟΔΙΑ
	ΣΤΑΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ
	ΣΤΑΣΗ ΠΟΥΛΜΑΝ
	ΣΤΑΣΗ ΜΕΤΡΟ
	ΣΤΑΣΗ ΤΡΑΜ
TAXI	ΑΝΑΜΟΝΗ ΤΑΧΙ



ΔΑΠΑΝΗ ΕΡΓΟΥ

Μελέτες. Η δαπάνη για την οργάνωση και εκπόνηση των αρχιτεκτονικών, τεχνικών μελετών, της μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, τα ειδικά ερευνητικά προγράμματα καθώς και την επιστημονική υποστήριξη του έργου των μελετητών υπολογίζεται ότι θα ανέλθει σε **7,000,000€** και προκύπτει από χορηγία του **ΚΟΙΝΩΦΕΛΟΥΣ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ Α. Σ. ΩΝΑΣΗ. Η Κυκλοφοριακή μελέτη** εκπονήθηκε από την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ με την οικονομική συνδρομή του Ιδρύματος Ωνάση ενώ η **Συγκοινωνιακή μελέτη** εκπονήθηκε από τον ΟΑΣΑ.

Κατασκευή. Η δαπάνη για την κατασκευή του Έργου (Αρχιτεκτονική Ανάπλαση και τραμ) ανέρχεται σε **92,500,000€** χρηματοδοτούμενη κατά 95% από κονδύλια ΕΣΠΑ που σε αντίθετη περίπτωση θα επιστραφούν. Επομένως η Ελλάδα επιβαρύνεται με το 5% της δαπάνης αυτής.

Συντήρηση. Το αρχιτεκτονικό έργο, μπορεί να έχει ένα πολυσύνθετο σχεδιασμό αλλά είναι κατασκευαστικά απλό και εφικτό, με περιορισμένο κόστος λειτουργίας και υψηλή αντοχή στις δύσκολες συνθήκες που γνωρίζει ο δημόσιος χώρος στο κέντρο της Αθήνας.

ΜΕΤΡΑ ΑΝΑΞΩΟΓΟΝΗΣΗΣ

Τα κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα του κέντρου της Αθήνας έχουν βάθος χρόνου και απαιτούν, για την αντιμετώπισή τους, ένα κεντρικό και πολύπλευρο σχεδιασμό συνόλου, στον οποίο περιλαμβάνονται στρατηγικά ελεγχόμενες ρυθμιστικές ενέργειες. Οι σκοτεινές ή ανεπιθύμητες δραστηριότητες που τρέφει παρασιτικά η γκρίζα αδράνεια της σύγχρονης πόλης δεν μπορούν να θεραπευθούν με αποκλεισμούς και απαγορεύσεις. Μόνο η ζωνάνια και το φως της πόλης, τη μέρα αλλά και την νύχτα, εξασφαλίζουν την κοινωνική συνέχεια και τη συλλογική ασφάλεια για όλους.

Εξειδικευμένες μελέτες έχουν ήδη γίνει και άλλες βρίσκονται σε εξέλιξη, ώστε η ολοκλήρωση του έργου να συναντηθεί με νέες αστικές συνθήκες στο μητροπολιτικό κέντρο.

Αναφέρονται ενδεικτικά

- Η δραστηριοποίηση του Δήμου για την αποκατάσταση των πλατειών **Κάνιγγος** και **Κλαυθμώνος**
- Ενέργειες ιδιωτών για την αποκατάσταση της **πλατείας Συντάγματος**
- Η πρόθεση του Δήμου Αθηναίων για την αποκατάσταση και μετατροπή κενών κτιρίων σε εκκολλητήρια επιχειρηματικότητας, όπως τα ξενοδοχεία **Μπάγκιο, Μ. Αλέξανδρος** και **Ολυμπιάς** στην πλατεία της **Ομόνοιας**, για τις μελέτες των οποίων έχει ζητηθεί η οικονομική υποστήριξη του Ιδρύματος Ωνάση
- Το ενδιαφέρον επιχειρήσεων, όπως ξενοδοχεία και πολυκαταστήματα, για ενίσχυση των δραστηριοτήτων στον δημόσιο χώρο
- Το μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ Υπουργείων ΠΕΚΑ, ΑΝΥΠ για την χρηματοδότηση και δωρεά από το Κοινοφελές Ίδρυμα Α. Σ. ΩΝΑΣΗ ενός ερευνητικού προγράμματος στο Τμήμα Πολεοδομίας και Χωροταξίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας για τον «**προσδιορισμό των στρατηγικών μέτρων για την αστική και εμπορική αναζωογόνηση του κέντρου της Αθήνας**»

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗ

Παράλληλα με την εκπόνηση των μελετών, λειτουργεί το τμήμα επικοινωνίας με κατάλληλα διαμορφωμένη διαδραστική ιστοσελίδα και Facebook που καταγράφει τις απόψεις των πολιτών και ενημερώνει αντίστοιχα.

- 16.000 φίλοι στο Facebook
- 2.850.000 επισκέπτες στο site
- 80.000 επισκέπτες στην έκθεση του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού

Ανεξάρτητη ομάδα των επιστημονικών συμβούλων έχει διοργανώσει παρουσιάσεις και συζητήσεις με οργανισμούς και φορείς, σε συνεργασία με ΥΠΕΚΑ ή/και με ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ ενημερώνοντας για την πρόοδο των μελετών και καταγράφοντας τυχόν παρεμβάσεις. Σε αυτές έχουν προσκληθεί ή θα προσκληθούν στο άμεσο μέλλον η Περιφέρεια, ο Δήμος Αθηναίων, ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, ο Σύλλογος Πολιτικών Μηχανικών Ελλάδος, ο ΣΑΔΑΣ, ο ΣΕΠΟΧ, το ΤΕΕ, η Ακαδημία Αθηνών, το Εθνικό Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο, η Εθνική Βιβλιοθήκη, ο Εμπορικός Σύλλογος Αθηνών, το Ινστιτούτο Εμπορίου και Υψηροειών, η Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου, το Εμπορικό & Βιομηχανικό Επιμελητήριο, η Ένωση Ξενοδόχων Αττικής, η Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Ελλάδας και άλλοι.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σήμερα, που το κέντρο της πόλης μας απειλείται με κατάρρευση και η «γκετοποίηση» γίνεται ορατή λόγω της συνεχούς υποβάθμισης του, οι κάτοικοι εγκαταλείπουν το κέντρο και ο τουρισμός φθίνει, παρουσιάζεται μια μοναδική ευκαιρία για την ανασυγκρότησή του και την αντιστροφή της φθίνουσας πορείας, μέσω της υλοποίησης του προγράμματος ανάπλασής του με επίκεντρο την Πανεπιστημίου και την Πατησίων. Στόχος είναι να καταστούν πόλεις έλξης για τους κατοίκους της και τους επισκέπτες και όχι χώροι που απλώς περνάμε με το ΙΧ και ρυπαίνουμε την ατμόσφαιρα. Οι ποδηλάτες, οι πεζοί, οι χρήστες των δημοσίων συγκοινωνιών, είναι το ίδιο σημαντικοί, αν όχι πιο σημαντικοί, από τους οδηγούς οχημάτων ιδιωτικής χρήσης.

Ο στόχος είναι οικονομικός, κοινωνικός, περιβαλλοντικός και εν τέλει εθνικός καθώς η Αθήνα αποτελεί την καρδιά της χώρας μας.

Τα κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα του κέντρου της Αθήνας έχουν βάθος χρόνου και απαιτούν, για την αντιμετώπισή τους, ένα κεντρικό και πολύπλευρο σχεδιασμό συνόλου. Η παρέμβαση στο κέντρο με άξονα την Πανεπιστημίου είναι μόνο ένα μέρος του συνολικού προγράμματος για την ανασυγκρότηση του κέντρου, αλλά είναι ταυτόχρονα το πρώτο βήμα, δηλαδή αναγκαία προϋπόθεση για τη διαμόρφωση του αισθητικού, γεωγραφικού και πολεοδομικού ιστού πάνω στον οποίο θα στηριχθεί η κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη.



Η Πανεπιστημίου από το παρελθόν στο μέλλον



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ &
ΚΛΙΜΑΤΙΚΗΣ
ΑΛΛΑΓΗΣ



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ, ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ,
ΥΠΟΔΟΜΩΝ, ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ



ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ



ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ



Με την υποστήριξη:



ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ
ΑΣΤΙΚΩΝ
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΑΘΗΝΩΝ



ΣΤΑΣΕΙΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Α.Ε.



ΟΔΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ Α.Ε.

