

Αργοστόλι 2020: Ένα παρελθόν για το μέλλον μας

*Βασικά σημεία ομιλίας του προέδρου του ΙΚΙ κ. Ηλία Μπεριάτου στην Κοργιαλένιο Βιβλιοθήκη στις 11-1-2020, σε εκδήλωση της Δημοτικής Κοινότητας Αργοστολίου με θέμα **Αργοστόλι Πόλη σου-Συζήτηση για τον Κούταβο και την Αρχαία Κράνη.***

Το Αργοστόλι είναι μια μικρή επαρχιακή πόλη, όπως πολλές άλλες στην Ελλάδα, που ψάχνει να βρει το ρόλο της στη σύγχρονη εποχή. Μια εποχή δύσκολη από πολλές απόψεις, κατά την οποία αυξάνεται συνεχώς η τεχνοκρατική εξάρτηση των τοπικών κοινωνιών λόγω της αλματώδους τεχνολογικής επανάστασης. Γι' αυτό και η τοπικές διαβουλεύσεις με την κοινωνία των πολιτών και τους ΜΚΟ μπορούν να θεωρηθούν ως ένα αντίβαρο στην αυξανόμενη τεχνοκρατία. Σε κάθε περίπτωση, οι τοπικές αρχές και διοικήσεις έχουν συμφέρον να είναι ανοικτές σε κάθε σκέψη ή πρόταση που θα τις βοηθήσει να πάρουν αποφάσεις που θα κριθούν βεβαίως από τους πολίτες αλλά κυρίως από την ιστορία.

Μια ματιά στην ιστορία του Αργοστολίου δείχνει ότι μπορούμε να διακρίνουμε τρεις μεγάλες περιόδους:

1500-1757 : **‘Προϊστορία’** . Από τον αρχικό οικιστικό πυρήνα μέχρι τον ορισμό ως πρωτεύουσα.

1757-1953 : **‘Ιστορία’**. Από τον ορισμό ως πρωτεύουσα μέχρι τους σεισμούς του 53 1953- σήμερα : **‘Μετα-ιστορία’**. Από τους σεισμούς του 53 μέχρι σήμερα.

Η τελευταία αυτή περίοδος χωρίζεται σε τρεις φάσεις : α) Ανοικοδόμηση και ανασυγκρότηση της πόλης (δεκαετία '50), β) Αθηνοποίηση και 'πολυκατοικιοποίηση' της πόλης (δεκαετίες 60 και 70) γ) Ο νέος σχεδιασμός με την Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ) (δεκαετίες 80 και 90).

Στη μεταπολιτευτική περίοδο (3^η φάση της μετασεισμικής περιόδου) παρατηρήθηκε μια αξιόλογη μελετητική δράση με την εκπόνηση του Χωροταξικού του νησιού (προτάσεις δομικών παρεμβάσεις) του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) και της Πολεοδομικής Μελέτης Επέκτασης Αναθεώρησης (ΠΜΕΑ) καθώς και ειδικών μελετών όπως η μελέτη για την κυκλοφορία, η μελέτη του **Γ. Ξύδη** για τους κοινόχρηστους χώρους, μελέτη του **Η. Ζέγγελη** για το τοπίο στον Κούταβο και Μακρύ Γιαλό, η μελέτη **Χατζηφωτιάδη** με τη Διαδημοτική Επιχείρηση για την ανάπτυξη περιοχής του Κουτάβου κ.α.) Οι μελέτες αυτές δεν είχαν όλες πλήρη εφαρμογή. Όμως ακόμα και η μερική εφαρμογή τους έδωσε κάποια καθόλου αμελητέα αποτελέσματα.

Τα σημερινά ζητήματα ρύθμισης του χώρου στο Αργοστόλι, που πρέπει να αποτελέσουν το επίκεντρο της συζήτησης, είναι βασικά εκείνα που πρέπει να αντιμετωπιστούν στο πλαίσιο του Γενικού πολεοδομικού σχεδιασμού (ΓΠΣ/ΣΧΟΑΠ-ΤΧΣ –ΠΣ), δηλαδή :

- Προσαρμογή στο νέο κλιματικό καθεστώς (κλιματική αλλαγή) και στις καταστροφές που προκαλεί.
- Περιβαλλοντικά ζητήματα (προστασία της φύσης, οχλήσεις, υποδομές)
- Κυκλοφορία και μετακινήσεις.
- Κοινόχρηστοι ελεύθεροι χώροι
- Κτισμένη κληρονομιά
- Παρέμβαση στα περίχωρα της πόλης και το περαστικό τοπίο
(Τόποι και τοπία στα περίχωρα : *Λιμνοθάλασσα –πάρκο Κουτάβου, Κρασιά, αρχαία Κράνη, Δράπανο-Γέφυρα, Φανάρι, Καταβόθρες, Λάσση, Αη Θανάσης, Μακρύς-Πλατύς γιालός*)

Για την **κλιματική προσαρμογή** ο στόχος είναι το σχέδιο προσαρμογής που αποτελεί προτεραιότητα στο πλαίσιο του αντίστοιχου περιφερειακού σχεδίου Ιονίων Νήσων με παράλληλη ενημέρωση των κατοίκων και πραγματοποίηση εκπαιδευτικών προγραμμάτων στα σχολεία.

Για την **κυκλοφορία και μετακίνηση** χρειάζεται πλήρης μελέτη στο πλαίσιο πάντα του Πολεοδομικού σχεδιασμού με τις ακόλουθες επισημάνσεις:

- Κατά το δυνατόν αποφυγή χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου μέσα στην πόλη, κυρίως στην περιοχή του κέντρου με κατ' εξαίρεση διέλευση και σεβασμός στα δικαιώματα πεζών
- Πρώθηση μετακίνησης με τα πόδια, το ποδήλατο και τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.
- Χώροι στάθμευσης στις παρυφές της πόλης, όχι στο κέντρο της πόλης και στους χώρους της παραλίας δηλαδή στη χερσαία ζώνη λιμένος που χρειάζεται ένα master plan.
- Σήμανση θέσεων στάθμευσης σε όλο το εντός σχεδίου οδικό δίκτυο για αποφυγή σπατάλης χώρου
- Μονοδρομήσεις προσεγγμένες, και όχι στις μεγάλες αρτηρίες (Παραλιακή Α. Τρίτση και Λ. Βεργωτή) με στόχο ήπια κυκλοφορία και αποφυγή διπλών σταθμεύσεων.
- Κυκλικοί κόμβοι στα κυριότερα σημεία και με σωστή λειτουργία (προτεραιότητα έχει αυτός που κινείται μέσα στον κόμβο)

Δυστυχώς, πολλές και σημαντικές προτάσεις του ΓΠΣ δεν εφαρμόστηκαν αδικαιολόγητα. Είναι επίσης ενδεικτικό ότι όσες προτάσεις του ΓΠΣ εφαρμόστηκαν ωφέλησαν και αναβάθμισαν την πόλη (μεταφορά ΚΤΕΛ, πεζοδρόμηση Λιθοστρώτου, πεζοδρόμηση γέφυρας Δεβοσέτου, περιφερειακός δρόμος, κυκλικοί κόμβοι κ.ά.) ακόμα και αν δεν είχαν πλήρη εφαρμογή.

Ως προς τους **κοινόχρηστους χώρους** η μελέτη Ξύδη δεν εφαρμόστηκε και πρέπει να επικαιροποιηθεί γιατί ο δημόσιος χώρος καταλαμβάνεται παράνομα στο Ιστορικό/κοινωνικό/διοικητικό/πολιτιστικό κέντρο και στην παραλία ενώ στις στοές παρεμποδίζεται η ελεύθερη διάβαση. Οι δρόμοι, πεζόδρομοι και πεζοδρόμια πρέπει να αποκτήσουν τη σωστή λειτουργία τους ενώ οι μικρές πλατείες στα κέντρα των γειτονιών πρέπει να λειτουργήσουν ως χώροι κοινωνικής συνάθροισης.

Για τη **κτισμένη κληρονομιά** (που είναι σχεδόν ολόκληρη μετασεισμική) πρέπει να ληφθεί υπόψιν ότι χρονική συγκυρία του σεισμικού γεγονότος σε συνδυασμό με την αναζήτηση διεθνούς φήμης αρχιτεκτόνων είναι αιτία της ιδιόμορφης περίπτωσης του Αργοστολίου. Το 1953 ο σεισμός σε μια κρίσιμη καμπή στην Ελλάδα τόσο για την αρχιτεκτονική τάση όσο και την οικοδομική τεχνολογία. Τα μετασεισμικά κτίρια που μιμούνται παραδοσιακά πρότυπα (νεοκλασικά και άλλα : Δικαστικό Μέγαρο, Κοργιαλένειος Βιβλιοθήκη, Κτήριο Φιλαρμονικής, Τράπεζα Ελλάδος, Εθνική Τράπεζα, Ίδρυμα Φωκά-Κοσμετάτου) έχουν ήδη κηρυχθεί διατηρητέα αν και τα μοντέρνα έχουν αποκτήσει πλέον μεγαλύτερη αξία -αρχιτεκτονική-ιστορική-καλλιτεχνική. Επομένως τα κτίρια μοντέρνας αρχιτεκτονικής (Δημαρχείο – Αρχαιολογικό Μουσείο – Διοικητήριο, Ξενία, Εμπορική Τράπεζα, Δημοτική Αγορά) είναι μνημεία και πρέπει να χαρακτηριστούν διατηρητέα. Διαμορφώνουν και αυτά την ταυτότητα του τόπου (place identity) ή τουλάχιστον μια από τις ταυτότητές του. Σημειωτέον ότι η παραπάνω πρόταση για το Ξενία αποτελεί πρόταση του Ιδρύματος Κεφαλονιάς και Ιθάκης από το 2005!

Περιβαλλοντικά ζητήματα και σχετικές υποδομές

Τα θέματα για τα οποία πρέπει να υπάρχει διαρκής φροντίδα βελτίωσης :

Οχλήσεις (ρύπανση, μόλυνση, θόρυβος, οπτική ρύπανση)

Στερεά απόβλητα, ολοκληρωμένη διαχείριση (επανάχρηση, ανακύκλωση κλπ.)

Υδρευση. Επάρκεια και ποιότητα νερού. Εποχικότητα ζήτησης. Εξοικονόμηση!

Υγρά απόβλητα –όμβρια-Δίκτυο αποχέτευσης, βιολογικός καθαρισμός

Αντιμετώπιση καταστροφών :υποδομές, χώροι καταφυγής για σεισμό κ.α.

Τα περίχωρα και περιαστικό τοπίο

Το τοπίο στα περίχωρα της πόλης είναι εξαιρετικά ευαίσθητο και για το λόγο αυτό είναι απαραίτητο να τύχει ιδιαίτερης μέριμνας.

Ειδικά η λιμνοθάλασσα και η περιοχή του Κουτάβου χρειάζεται προσεγγμένες παρεμβάσεις με στόχο την προστασία και την ανάδειξή της. Κυρίως υπάρχει ανάγκη για την ενότητα του δημιουργούμενου πάρκου Κουτάβου και όχι τη διάσπασή του από οδικούς άξονες με υπεραστική κυκλοφορία όπως προβλέπεται από το ΓΠΣ αλλά δεν έχει εφαρμοστεί

Διδάγματα από την εμπειρία σχεδιασμού

Παράγοντες αστοχίας:

Πιέσεις οικονομικών -πολιτικών συμφερόντων/ μικρών-μεγάλων

Υποχώρηση- χαλάρωση διοίκησης

Έλλειψη συντονισμού και συνέργειας διαχρονικά

Παράγοντες επιτυχίας:

Συγκυρία πολιτικής –κοινωνικής βούλησης

Συνέχεια του προγράμματος

Συνέπεια - επιμονή διοίκησης στους στόχους

Ενεργοποιημένη κοινωνία των πολιτών

Σχήμα Διακυβέρνησης

Τριμερής Εταιρική Σχέση (Tripartite Partnership)

Κράτος – κεντρική κυβέρνηση
Αυτοδιοίκηση- τοπική-περιφερειακή κυβέρνηση
Κοινωνία πολιτών –ΜΚΟ

Ρόλοι - αρμοδιότητες- πρωτοβουλίες

Η Οργάνωση των διαδικασιών (παράδειγμα οι διαδικασίες της ΕΠΑ)

Ο παράγοντας χρόνος στο σχεδιασμό («9 γυναίκες δεν κάνουν ένα παιδί σε ένα μήνα..»)

Χρειάζονται συναινέσεις αλλά και 'συγκρούσεις' και στην περίπτωση αυτή ανάληψη των ευθυνών από τα αρμόδια θεσμικά όργανα. Παράδειγμα το ιστορικό της απόφασης Τρίτση για τον χαρακτηρισμό του παραδοσιακού οικισμού της Ιθάκης!..

Ένας Οδικός Χάρτης

Γενικός χωρικός σχεδιασμός ΓΠΣ- ΠΜΕΑ- ΣΧΟΟΑΠ- ΤΧΣ-ΠΣ (διαδικασίες) στο πλαίσιο του οποίου θα εναρμονιστούν τα επιμέρους θέματα.

Συγκέντρωση και αξιολόγηση υφιστάμενων μελετών για χρήση ορισμένων στοιχείων.

Άμεσες παρεμβάσεις με μικρό κόστος (π.χ. οριζόντια και κάθετη σήμανση, αρίθμηση όλων των ακίνητων της πόλης, διατηρητέα κλπ.)

Ειδικές μελέτες (συμπλήρωση παλιών, εκπόνηση νέων)

Υλοποίηση σχεδιασμού μέσα από το πρόγραμμα δράσης του Δήμου και της Περιφέρειας (επιχειρησιακά προγράμματα)

Αντί επιλόγου

Παραφράζοντας τον Γάλλο φιλόσοφο Jean -Paul Sartre μπορούμε να πούμε ότι ο πολιτισμός δεν σώζεται (μόνο), δημιουργείται (επίσης)

Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι με τη δράση μας δημιουργούμε μια κληρονομιά για τις επόμενες γενιές, ένα παρελθόν για το μέλλον μας.

Ηλίας Μπεριάτος

Πρόεδρος του Δ.Σ. ΙΚΙ

Ομότιμος καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Σχέδια Μελέτης του αρχιτέκτονα Η. Ζέγγελη για τον Κούταβο-1985

Aménagement de la Baie de Koutavos

Projet

Argostoli
1985

Ella Zenghella, Ilias Veneris
Stavros Aifantis
George Tombras, maquette
Dimitri Mantas, ingénieur
Kostas Paloukis, économiste
Matthias Sauerbrucht, Alex Wail
Jaap van Heest, Ruud Roorda,
Klaas Kingma

Histoire

La baie de Koutavos est un port naturel, abrité des vents, qui a toujours constitué un site privilégié pour toutes les interventions architecturales qui ont jalonné l'histoire de l'île. En fait, on est toujours à la recherche des ruines de la capitale mycénienne sur une colline située à l'extrémité sud de la Baie et il existe des vestiges d'une citadelle vénitienne dans la plaine méridionale. En dehors de son activité portuaire, la Baie a contribué à la survie des îles grâce à la pêche, à l'agriculture et au commerce qu'elle a favorisés. Ce n'est qu'après la construction du pont, à l'époque napoléonienne, qu'elle a été divisée en deux parties distinctes : la Baie intérieure et la Baie extérieure. A la suite de cette division et de l'édification de la capitale moderne d'Argostoli, l'attention a été totalement déplacée sur la Baie extérieure et la Baie intérieure a été quelque peu négligée et laissée à l'abandon.

Paysage

Le paysage dominant la Baie s'étage en trois zones : une bande littorale plate, une pente douce, puis une colline abrupte aux allures de montagne qui confère au site un volume imposant dont la silhouette fait penser à une arène naturelle monumentale.

La plaine à l'extrémité sud de la Baie — qui était autrefois une zone de marécages — a été aménagée en terres agricoles fertiles bécotées de canaux alimentés par l'eau de nombreuses sources et qui se déversent dans la Baie.

Un bois d'eucalyptus a été planté pour drainer et fixer le sol près du rivage. C'est un lieu que l'on évoque souvent sous le nom de « Petite Hollande » à cause de ses canaux, de ses digues et de ses champs fertiles.

La partie orientale de la Baie est caractérisée par des montagnes aux pentes raides qui s'élevaient sans transition à 250 m au-dessus du niveau de la mer en ne laissant au pied qu'une étroite frange littorale. Face à Argostoli, leur silhouette impressionnante constitue, en quelque sorte, l'élevation de cette ville.

Le long de la partie occidentale de la Baie, la ville d'Argostoli poursuit son extension à la périphérie, sur les pentes les moins abruptes, où se sont implantés un terrain de sports et une Ecole agricole.

La pollution

Le site de ce lac est d'une beauté surprenante, la surface lisse de l'eau évoque un lac de montagne de l'été, mais cet aspect idyllique est menacé. Les zones du rivage et en particulier le lac lui-même sont très pollués par les effluents du réseau d'assainissement, par le déversement des eaux résiduelles d'un abattoir, d'une fromagerie et d'une usine d'isotherme; les eaux de source sont elles aussi polluées par les engrais utilisés en agriculture.

