

# Επικίνδυνες επιλογές και αδιέξοδοι κατευθύνσεις της πολιτικής υπέρ των συγκοινωνιακών μετασχηματισμών κλίμακας στην πρωτεύουσα και την περιφέρειά της

Προτεραιότητα στην κατασκευή οδικών έργων στην περιφέρεια ή  
προτεραιότητα στην αναβάθμιση του οδικού χώρου  
των κεντρικών περιοχών;

του Θ. Βλαστού

## Εισαγωγή

Μετά από λίγες δεκαετίες χωροταξικών πειραματισμών που αμφισβήτησαν τη σημασία της πόλης (η ρίζα τους βρέσκειται στις αρχές του αιώνα, στο μοντέρνο κίνημα), σήμερα ανακαλύπτεται ξανά η αξία του αστικού περιβάλλοντος, της ασικότητας, της συλλογικής ζωής στο εσωτερικό του παραδοσιακού ιστού. Πώς θα μπορέσει η Αθήνα να ξαναπροσφέρει στους κατοίκους της συνθήκες που να ανταποκρίνονται στο αίτημα για ανασύνταξη και ανασυγκρότησή της, ώστε να αναλάβει τον πολιτιστικό ρόλο που της ανήκει στον ευρωπαϊκό χώρο;

Στη συνέχεια θα προταθούν κάποιες απαντήσεις αλλά και θα υπογραμμιστεί ο κίνδυνος οριστικής απομάκρυνσης από αυτό το στόχο, αν υλοποιηθούν οι σημερινές επιλογές για την πρωτεύουσα, που μεταθέτουν τις προτεραιότητες, από το κέντρο προς την περιφέρεια.

Ο παραδοσιακός ιστός, χαρακτηρίζεται από δύο συνιστώσες: τις μορφές (αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές) και την κλίμακα. Η δεύτερη, η κλίμακα, είναι αυτή που περιγράφει το ανθρώπινο μέτρο στην πόλη αλλά και στις συλλογικές δραστηριότητες, είναι επίσης, αυτή που περιγράφει την ένταξη της αστικής ανάπτυξης στο πλαίσιο που η ταυτότητα του φυσικού ανάγλυφου καθορίζει.

Σήμερα, τα μεγέθη αλλάζουν ταχέως. Ο πληθυσμός αυξάνεται από εσωτερικές και εξωτερικές μεταναστεύσεις. Ο στόλος των αυτοκινήτων, επίσης, συνεχίζει να μεγαλώνει και εντατικοποιείται η χρήση τους. Πρόκειται για αντικειμενικά δεδομένα τα οποία αλλάζουν ριζικά το καθημερινό σκηνικό της ζωής στην πόλη, ποσοτικά και ποιοτικά.

Τα παραπάνω περιγράφουν πιστά και τη δυναμική που αναπτύσσεται στην Αθήνα. Πώς αυτή η μεσογειακή πρωτεύουσα των 3,5 εκατομμυρίων με την τόσο πολύτιμη ιστορική κληρονομιά και την τόσο πλούσια φυσιογνωμία του

ανάγλυφού της, θα αντιμετωπίσει και θα ελέγξει εξελίξεις που δεν είναι φαινόμενα μόνο ελληνικά, εξελίξεις για τις οποίες δεν είναι υπεύθυνη; Ποιά θα είναι η κλίμακα της Αθήνας μετά από μερικές δεκαετίες;

Είναι γεγονός ότι η περίοδος αυτή είναι για την Αθήνα, για την Αθήνα όπως σήμερα την ξέρουμε, ιδιαίτερα κρίσιμη για την τύχη της. Για πολλούς λόγους:

- Ο πρώτος λόγος είναι, ότι μέσω της Κοινότητας παρέχεται η οικονομική ευχέρεια να γίνουν μεγάλης έκτασης έργα υποδομής.
- Ο δεύτερος λόγος είναι, ότι η υφιστάμενη υποδομή είναι σε τέτοιο βαθμό κορεσμένη, που το σενάριο «διεύρυνση και επέκταση της υποδομής», προβάλλει ως αυτονόητο εξυπηρετώντας παράλληλα και πολλά συμφέροντα. (Ίσως είναι λάθος η χρησιμοποίηση του όρου «κορεσμός» διότι αφήνει να εννοηθεί ότι βρισκόμαστε στην απόλυτη παράλυση. Δεν είναι έτσι. Υπάρχουν ακόμη τεράστια περιθώρια υποβάθμισης).
- Ο τρίτος λόγος είναι, ότι τα περιθώρια αύξησης των οχημάτων στην πρωτεύουσα, συγκρίνοντας τα ποσοστά στην Αθήνα με τα αντίστοιχα ποσοστά της Ευρώπης, είναι ακόμη μεγάλα και η απόσταση λόγω της εξισορρόπησης των τιμών αγοράς Ι.Χ. με τις ευρωπαϊκές, προφανώς θα καλυφθεί με ταχείς ρυθμούς και θα οδηγήσει στην ενίσχυση των πιέσεων για επέκταση της οδικής υποδομής.

Οι παραπάνω λόγοι λοιπόν, εξηγούν το γιατί η επίσημη απάντηση στα προβλήματα κορεσμού των κεντρικών περιοχών, που προκαλούν και σοβαρά προβλήματα επικοινωνίας με την περιφέρειά τους, η οποία, ούτως ή άλλως, έχει ήδη αρχίσει να αναπτύσσεται χωρίς μέτρο παρά την απουσία υποδομής, είναι ο προγραμματισμός σημαντικών επεκτάσεων με επιστράτευση του μεγαλύτερου μέρους της επιφάνειας της Αττικής.

Επιδιώκεται λοιπόν, με μεγάλα συγκοινωνιακά έργα, η αποφόρτιση της πρωτεύουσας που σήμερα βρίσκεται εγκλωβισμένη μεταξύ των ορεινών όγκων του Υμηττού, του Αιγάλεω, του Ποικίλου και της Πάρνηθας. Ο χώρος που

**Ο Θ. Βλαστός είναι αρχιτέκτων-συγκοινωνιολόγος, Δέκτορας στο Γμ. Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ.**



περιβάλλον οι παραπάνω όγκοι, κρίνεται ανεπαρκής αφού σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα, διαθέτει πολύ μικρά ποσοστά χώρων πράσινου, στάθμευσης, κίνησης του πεζού, κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Ο μεγαλοιδεατισμός για την πρωτεύουσα, δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από την κλίμακα του Δεκανοπέδιου (χρησιμοποιείται ως απόδειξη της ανεπάρκειας το γεγονός ότι, τις προηγούμενες δεκαετίες υπήρξαν εντυπωσιακές μετακινήσεις πληθυσμού από το κέντρο της Αθήνας προς την περιφέρεια. Όμως αλήθεια, τί από όσα προσφέρει το ευρωπαϊκό κέντρο πόλης, προσέφερε το κέντρο της Αθήνας για να κρατήσει τους κατοίκους του;)

Εκδηλώνεται μια μαζική φυγή από την πρωτεύουσα, όμως αντί η πολιτεία να πάρει μέτρα αντιμετώπισης του προβλήματος που προκαλεί την εγκατάλειψη, τη διευκολύνει θεωρώντας δεδομένη και οριστική την υποβάθμιση των κεντρικών περιοχών.

Οι ελάχιστες θετικές παρεμβάσεις, όπως η κατασκευή του μετρό, θα είναι και αυτές, κατά κύριο λόγο, διευκολύνσεις πρόσβασης στο κέντρο, των κατοίκων της περιφέρειας. Το μετρό είναι ένα βαρύ μέσο κατάλληλο για μεγάλες ροές, όπως είναι αυτές μεταξύ κέντρου και περιφέρειας.

Όμως, τί θα γίνει με την κατάσταση που επικρατεί στο εσωτερικό κάθε δρόμου; Είναι δυνατόν να θεωρηθεί ως δεδομένη η παρούσα υποβάθμισή του; Θα θεωρήσουμε δεδομένο ότι τα πεζοδρόμια θα καταλαμβάνονται από τα αυτοκίνητα, τα ατυχήματα θα αυξάνουν, οι παλαιοί κάτοικοι θα απομακρύνονται, η πολιτιστική και κοινωνική λειτουργία θα συρρικνώνονται; Το πρόβλημα της απελευθέρωσης του δρόμου από την κυκλοφορία και τη στάθμευση, που εκτοπίζουν τον πεζό, παραμένει. Δεν θα υπάρξει αναβάθμιση αν δεν διαπλατυνθούν τα πεζοδρόμια, εμπλουτιστεί με πράσινο, αστική επίπλωση και φωτισμό ο δρόμος, ώστε να παίξει τον κοινωνικό ρόλο που του ανήκει. Οι λύσεις πλέον, δεν πρέπει να περιοριστούν στον έλεγχο του αυτοκινήτου του επισκέπτη, αλλά αναγκαστικά θα περιλάβουν και το αυτοκίνητο του κατοίκου.

## 1. Η απομάκρυνση των συγκοινωνιακών κόμβων

Προγραμματίζεται η επέκταση της πρωτεύουσας προς έξη μεγάλες γεωγραφικές περιοχές: Μεσόγεια, ανατολικές και βόρειες παρυφές της Πεντέλης, Μενίδι, Θριάσιο, Σαλαμίνα (με υποθαλάσσια οδική σήραγγα που θα τη συνδέει με την Αττική και θα δώσει τη δυνατότητα για σημαντική επέκταση

της κατοικίας σε ένα γεωγραφικό χώρο, που αν και τόσο κοντά στην πρωτεύουσα, παρέμεινε στο περιθώριο της οικονομικής της δυναμικής - όμως έτσι, η Σαλαμίνα θα αλωθεί από το ιδιωτικό αυτοκίνητο, ενώ θα μπορούσε να προστατευθεί από αυτό με μία κατάλληλη πολιτική ενίσχυσης της θαλάσσιας σύνδεσης με σύγχρονα ταχύπλοα σκάφη και παράλληλη ανάπτυξη στο εσωτερικό της, δικτύων δημοσίας συγκοινωνίας).

Το πρώτο βήμα για την παραπάνω επέκταση, είναι η μεταφορά από το εσωτερικό του πυκνού ιστού προς την περιφέρεια των συγκοινωνιακών κόμβων, που σήμερα βρίσκονται εκεί εγκλωβισμένοι. Η κατάληψη από αυτούς χώρου πολύτιμου για άλλες χρήσεις, ενισχύει τις πιέσεις για την απομάκρυνσή τους.

Έτσι, το αεροδρόμιο του Ελληνικού, αποφασίστηκε να μεταφερθεί στα Σπάτα και να καταλάβει μια έκταση, τουλάχιστον διπλάσια αυτής, που καταλαμβάνει σήμερα.

Το λιμάνι του Πειραιά, εγκαθιστά το εμπορικό του τμήμα στο Κερατσίνι. Όμως, η νέα του θέση είναι ακόμη βαθύτερα στο εσωτερικό του Σαρωνικού κόλπου, εκεί που η μετακίνηση των νερών γίνεται ακόμη πιο δύσκολα. Ένα μεγάλο μέρος του επιβατικού έργου του Πειραιά, αυτό που αφορά τις συνδέσεις με τα νησιά του Αιγαίου, σχεδιάζεται να μεταφερθεί στο Λαύριο ή τη Ραφήνα. Και αυτή η μετακίνηση δεν θα είναι χωρίς συνέπειες. Πράγματι, θα μεταβιαστεί έτσι ένα τμήμα των θαλάσσιων μεταφορών στη στεριά και μάλιστα, σε ένα περιβάλλον ευαίσθητο, όπως είναι τα Μεσόγεια. Για να κερδηθεί ουσιαστικός χρόνος από αυτή τη μεταφορά του λιμανιού, θα πρέπει να γίνουν τόσο σημαντικά έργα συγκοινωνιακής υποδομής, που οι δευτερογενείς συνέπειές τους στο ήδη κορεσμένο αστικό οδικό δίκτυο, θα είναι δυσανάλογες με τα αναμενόμενα ωφέλη.

Στο Μενίδι προβλέπεται να μεταφερθεί το σιδηροδρομικό κέντρο της πρωτεύουσας. Αυτό θα επιτρέπει μια σειρά από σημαντικές αλλαγές στη λειτουργία της υφιστάμενης σιδηροδρομικής υποδομής:

1. Μέρος των σιδηρών που προέρχονται από βορρά, θα παρακάμπτουν την Αθήνα και θα ακολουθούν τη νέα χάραξη σε παραλληλία με τη χάραξη του άξονα Ελευσίνιας - Σπάτων. Έτσι, η υφιστάμενη υποδομή από Μενίδι, μέχρι Πειραιά, θα αποδοθεί και στον προαστιακό σιδηρόδρομο.

2. Θα κατασκευαστεί στο Θριάσιο ο Νέος Κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός Εμπορικός και Διαλογής, που θα συνδεθεί σιδηροδρομικά με το νέο εμπορικό λιμάνι του Κερατσίνιου. Ο νέος αυτός σταθμός, θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμος για το Διεθνές Εμπορευματοικό Κέντρο που προβλέπεται να αναπτυχθεί στην Μαγούλα.

Η απομάκρυνση προς την περιφέρεια των μεγάλων συγκοινωνιακών κόμβων, συνοδεύεται αναπόφευκτα από την υποχρέωση κατασκευής αξόνων, ανάλογης σημασίας για τη σύνδεσή τους με το κέντρο. Για παράδειγμα, σύμφωνα με το «ΒΗΜΑ» στις 23.5.93, στη σύμβαση που θα υπογραφεί μεταξύ του ομίλου κατασκευής, με αυτοχρηματοδότηση, του αεροδρομίου και της πολιτείας, θα περιλαμβάνεται όρος που θα προβλέπει ότι αν δεν κατασκευαστεί η περιφερειακή Υμηττού, τότε ο όμιλος θα δικαιούται αποζημίωσης για όλα τα έξοδά του, για την κατασκευή του αεροδρομίου.

## 2. Η Αττική χερσόνησος και οι μεγάλες υπεραστικές ροές

Είναι γεγονός ότι η περιφέρεια των μεγάλων πόλεων της Ευρώπης, είναι γεμάτη από ακτινικούς οδικούς άξονες που συγκλίνουν προς ένα περιφερειακό διακτύλιο, ο οποίος προστατεύει την πόλη από τις διαμπερείς ροές. Όμως, κατά

κανόνα, στην ηπειρωτική ευρωπαϊκή πόλη συγκλίνουν υπεραστικές ροές από πολλές κατευθύνσεις. Η Αθήνα είναι τυχερή ως προς αυτό διότι τη διασχίζει μόνο μιας κατεύθυνσης διαμετρής ροή. Αυτή πρέπει οπωσδήποτε να αντιμετωπιστεί. Η σκοπιμότητα των οδικών έργων που προτείνονται, πρέπει λοιπόν, να εξεταστεί λαμβάνοντας αυτό υπόψη.

Η παραπάνω μοναδική υπεραστική ροή, σήμερα διασχίζει τον αστικό ιστό με την εθνική οδό Νο 1 και τη λεωφόρο Αθηνών. Από την πρωτεύουσα η περιοχή που θίγεται άμεσα είναι η Δυτική Αθήνα που αποκόπτεται από την υπόλοιπη πόλη.

Το μεγαλύτερο μέρος του Λεκανοπεδίου και της Αττικής χερσονήσου, παρακάμπτεται από τη διαμετρή ροή. Αυτή μάλιστα, όταν η ένταση κυκλοφορίας που θα προκαλέσουν οι δημιουργούμενες χρήσεις στις δύο πλευρές της εθνικής οδού, από τη Μεταμόρφωση και βορειότερα, θα οδηγήσει σε κορεσμό του άξονα, προβλέπεται να εκτραπεί δυτικότερα, στις παρυφές της Πάρνηθας και σε προέκταση της Δυτικής περιφερειακής Αιγιάλεω. Η κατασκευή της Ελευσίνας - Σπάτων στο Θριάσιο, θα απομακρύνει ακόμα περισσότερο αυτή την παρακάμπτουσα ροή και την τελική απομάκρυνσή της θα οριστικοποιήσει η κατασκευή του άξονα Ελευσίνας - Θήβας που θα διασχίσει τον ορεινό όγκο της Πάρνηθας με σοβαρές, βέβαια, συνέπειες για τον πράσινο πνεύμονα της πρωτεύουσας.

Η μοναδική λοιπόν διαμετρής ροή, η ροή βορρά - νότου, εύκολα μπορεί να εκτραπεί με ένα σχετικά μικρού μήκους οδικό έργο. Κατά συνέπεια, το μεγαλύτερο μέρος της Αττικής χερσονήσου και ιδιαίτερα τα Μεσόγεια, θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν περιοχή προστασίας κατάλληλης για αναψυχή και πράσινο που τόσο έχει ανάγκη η Αθήνα. Όμως, το νέο αεροδρόμιο στα Σπάτα και τα συνοδευτικά έργα οδοποιίας, ανατρέφουν αυτή την προοπτική.

### 3. Οι άξονες σύνδεσης της περιφέρειας

Το οδικό δίκτυο που θα φέρει σε επαφή τα Μεσόγεια, τις ανατολικές παρυφές της Πεντέλης, το Μενίδι, το Θριάσιο και τη Σαλαμίνα με την πρωτεύουσα, θα έχει ως ραχοκοκαλιά του, τον αυτοκινητόδρομο Ελευσίνας - Σπάτων. Όπως τονίστηκε παραπάνω, μόνο ένα τμήμα αυτού του άξονα είναι απαραίτητο για την εκτροπή της διαμετρικής ροής. Όλα τα υπόλοιπα τμήματά του, αντιστοιχούν σε επιλογές που εξυπηρετούν άλλους αμφιλεγόμενους χωροταξικούς στόχους.

Αυτός θα είναι ένας εγγάρσιος, ως προς την κατεύθυνση ανάπτυξης της Αθήνας, άξονας, ο μοναδικός που θα συνδέει ανατολική και δυτική Αττική. Μέσω αυτού η πρωτεύουσα θα επικοινωνεί άμεσα με Θριάσιο και Μεσόγεια. Ο ίδιος άξονας, θα είναι ο κεντρικός συλλεκτήριος των προβλεπόμενων κόμβων σε αυτόν χαραξέων, όπως θα είναι η δυτική περιφερειακή του Υμηττού, ο άξονας Αργυρούπολη - Σπάτα (περιλαμβανομένης της σήραγγας), η δυτική περιφερειακή Αιγιάλεω και η προέκτασή της μέχρι τον Άγ. Στέφανο, η επέκταση της Θηβών, η Κύμης, η ανατολική περιφερειακή Υμηττού, η Ραφήνας - Λαυρίου. Σε τροφοδοτικές του αυτοκινητόδρομου Ελευσίνας - Σπάτων, θα αναχθούν και οι υφιστάμενες αρτηρίες Ε.Ο. Νο 1, Βεύκου, Κηφισίας, Μεσογείων.

Οι αλλαγές που θα επιφέρει η κατασκευή του άξονα Ελευσίνας - Σπάτων στη λειτουργία της πρωτεύουσας και κατ' επέκταση και της περιφέρειάς της, θα είναι πολύπλευρες: θα είναι αλλαγές στις χρήσεις γης, τις οικιστικές, εμπορικές, βιομηχανικές αλλά και μεταστροφή της σημερινής



ρασιακής κατεύθυνσης ροής μετακινήσεων βορρά - νότου σε τροφοδοτική της νέας κίριας ροής ανατολής - δύσης.

Πιο συγκεκριμένα, ο δυτικός κλάδος του άξονα, από την Ελευσίνα μέχρι την εθνική οδό είναι, όπως τονίστηκε παραπάνω, ο άξονας παράκαμψης της πρωτεύουσας. Είναι το μοναδικό τμήμα του περιφερειακού δακτυλίου που χρειάζεται για να προστατευθεί το Λεκανοπέδιο. Αντίθετα, ο ενδιάμεσος κλάδος, μεταξύ εθνικής οδού και Σταυρού, είναι ένας ακτινικός κλάδος που θα κατευθύνει επάνω του τις εσωτερικές μετακινήσεις της Αθήνας, κατά κύριο λόγο τις ροές από την Κηφισία και τη Μεσογείων, άξονες που θα εντατικοποιηθούν κυκλοφοριακά. Ο ανατολικός κλάδος του άξονα, θα συνδέσει την Αθήνα με τη Μεσογείων, άξονες που θα εντατικοποιηθούν κυκλοφοριακά. Ο ανατολικός κλάδος του άξονα θα συνδέσει την Αθήνα με τα Μεσόγεια και βέβαια με το αεροδρόμιο των Σπάτων. Ο ίδιος κλάδος του αυτοκινητόδρομου, θα καταλήξει κάποια στιγμή στο Λαύριο, στο ακρότατο σημείο των Μεσογείων, για την εξυπηρέτηση του λιμανιού.

Προβλέπονται επίσης:

- άξονας μήκους 50 περίπου Km, που αρχικά, ως ανατολική περιφερειακή Υμηττού και στη συνέχεια σε παράλληλη χάραξη με το τμήμα Σπάτων - Λαυρίου και σε μικρή απόσταση από την ακτή, θα καταλήγει στην Ανάβυσσο
- άξονας, μήκους περίπου 60 Km, σε προέκταση της σήραγγας Αργυρούπολης, που θα εφάπτεται του νέου αεροδρομίου, στη συνέχεια θα κινείται στους ανατολικούς πρόποδες του Πεντελικού για να καταλήγει στην εθνική οδό στο ύψος του Μαραθώνα,
- δύο ακόμη άξονες, που θα συνδέουν το Σταυρό με τη Ραφήνα και τη Λούτσα, συνολικού μήκους 25 περίπου Km.

Συνολικά λοιπόν, στα Μεσόγεια και τις ανατολικές παρυφές της Πεντέλης, προγραμματίζονται άξονες που το μήκος τους θα ξεπερνά τα 130 Km και αν προστεθούν σε αυτούς και τα οδικά έργα που προβλέπονται στις υπόλοιπες περιοχές επέκτασης της Αθήνας (εξαιρουμένων των έργων επί των εθνικών οδών), το μήκος της νέας οδικής υποδομής θα αγγίξει τα 250 Km.

Στο κέντρο της πόλης προβλέπεται επίσης, η διάνοξη ενός σημαντικού υπόγειου οδικού έργου στη συνέχεια του άξονα Κύμης - Βεύκου, που θα διασχίζει τα Τουρκοβούνια



και το Λυκαβηττό για να καταλήγει, μέσω της Ευφρονίου, στον περιφερειακό του Υμηττού.

Προβλέπονται επίσης, η σύνδεση της Λ. Αλεξάνδρας με τη Λ. Πεντέλης, η διάνοιξη της Παπανδρέου στον Ζωγράφου, η σήραγγα των Τουρκοβουνίων (ενδιάμεσος δακτύλιος).

#### 4. Οι παραμορφώσεις από την τμηματική κατασκευή

Αξίζει να σημειωθεί ότι, η αναπόφευκτη τμηματική κατασκευή των συγκοινωνιακών έργων, θα οδηγήσει σε προφανείς παραμορφώσεις και ανισορροπίες της κυκλοφοριακής λειτουργίας της Αθήνας. Δίδονται παρακάτω, μερικά παραδείγματα:

1. Η σειρά κατασκευής των διαφόρων τμημάτων του άξονα Ελευσίνας - Σπάτων, θα επηρεάσει σε σημαντικό βαθμό τη λειτουργία της πρωτεύουσας. Σήμερα έχουν δημοπρατηθεί τα 3 Km της Ελευσίνας-Σπάτων, από τον κόμβο με την εθνική οδό στη Μεταμόρφωση, μέχρι τη Λ. Κύμης. Στο διάστημα που θα λειτουργεί μόνο αυτό το τμήμα, είναι φανερό ότι θα προσφέρει την καταλληλότερη πύλη του κέντρου της Αθήνας από την εθνική οδό. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα, την εκθετική αύξηση των φόρτων στη Λ. Κύμης, η οποία βέβαια, έχει ακόμη πολλά περιθώρια ικανότητας, και κατ' επέκταση στην Καποδιστρίου, στη Βεΐκου, στη Γαλατσίου. Οι γειτονικές περιοχές Γαλατσίου, Π. Ψυχικού, Πολυγώνου, Κυψέλης, θα αποτελέσουν την κατάληξη αυτών των φόρτων και φυσικά, οι συνθήκες περιβάλλοντός τους θα υποβαθμιστούν. Για να αποτραπούν ή να περιοριστούν οι αναμενόμενες συνέπειες, προβλέπεται στο απόλυτο μέλλον η διάνοιξη της υπόγειας σήραγγας, που σε προέκταση της Βεΐκου θα περνά κάτω από την Κυψέλη, θα τέμνει κάθετα την Λ. Αλεξάνδρας, θα διασχίζει το Λυκαβηττό και θα καταλήγει στην προέκταση της Ευφρονίου που οδηγεί στη δυτική περιφερειακή του Υμηττού. Η υπόγεια αυτή σήραγγα θα δημιουργήσει κατά συνέπεια, μία ακόμη ροή βορρά - νότου, που θα ενισχύσει τις ήδη αναπτυσσόμενες στην εθνική οδό και στην Κηφισίας και θα φέρει ακόμη πιο κοντά την καρδιά της πρωτεύουσας στην εθνική οδό. Η υπόγεια σήραγγα, προφανώς, δεν θα προκαλέσει η ίδια αρνητικές επιπτώσεις στη λειτουργία της πόλης, αντίθετα, θα απομακρύνει από το κεντρικό οδικό δίκτυο, σημαντικό ποσοστό των φόρτων. Οι συνέπειες της

θα εμφανιστούν στις προσβάσεις της διότι είναι βέβαιο ότι στην περιοχή τους θα ασκηθούν σοβαρές κυκλοφοριακές πιέσεις.

2. Αν, κάτω από την πίεση της ανάγκης να λειτουργήσει το αεροδρόμιο των Σπάτων, κατασκευαστεί το τμήμα Σταυρός - Σπάτα, χωρίς να έχει προηγηθεί το τμήμα Κύμης - Σταυρός, θα ενισχυθεί η στροφή της Αθήνας προς τα Μεσόγεια. Ωστόσο, η Δυτική Αθήνα θα εξακολουθεί να παραμένει αποκλεισμένη από το αεροδρόμιο και την ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων και να συνδέεται μόνο δια μέσου του κεντρικού οδικού δικτύου της Αθήνας, με όλες τις επιπτώσεις που αυτό συνεπάγεται. Συμπερασματικά, η επέκταση της Αθήνας προς τα Μεσόγεια, με πόλο το αεροδρόμιο των Σπάτων, εμπεριέχει τον κίνδυνο να οδηγήσει, σε επίσης σοβαρές παραμορφώσεις.

3. Η σύνδεση του αεροδρομίου με την πρωτεύουσα μέσω δύο κλάδων (ο πρώτος είναι ο άξονας Ελευσίνας - Σπάτων και ο δεύτερος ο άξονας Αργυρούπολης - Σπάτων), είναι ενδεχόμενο να οδηγήσει, επίσης, σε κυκλοφοριακές περιπλοκές, ανάλογα πάλι με τη σειρά κατασκευής αυτών των έργων. Συγκεκριμένα:

Οι παραπάνω δύο κλάδοι, είναι απαραίτητο να επικοινωνούν μεταξύ τους μέσω ενός άξονα αντίστοιχης κατηγορίας με αυτούς, όπως η προβλεπόμενη δυτική περιφερειακή Υμηττού. Όσο αυτός ο περιφερειακός άξονας, που ανήκει στον εξωτερικό δακτύλιο της πρωτεύουσας, δεν θα έχει κατασκευαστεί, οι περιοχές αφητηρίας των δύο κλάδων, δηλαδή η Αγ. Παρασκευή, Σταυρός στα βόρεια και η Αργυρούπολη, Γλυφάδα, Ηλιούπολη στα νότια, θα επιβαρυνθούν με σημαντικές μετακινήσεις προσπέλασης προς αυτές από τα κεντρικά τμήματα της πόλης.

Είναι φανερό ότι, η απομάκρυνση των βασικών συγκοινωνιακών κόμβων της πρωτεύουσας από το Λεκανοπέδιο προς την περιφέρειά της και η αραίωση των διαφόρων δραστηριοτήτων στο χώρο με την επέκταση της Αθήνας, θα έχει ως επακόλουθο, την αύξηση των φόρτων στο οδικό δίκτυο γενικά, αφού θα προκύψει νέα ζήτηση μετακινήσεων μεταξύ πόλων του κέντρου και των νέων χρήσεων και δραστηριοτήτων της περιφέρειας. Η έκρηξη λοιπόν του παραδοσιακού κέντρου σε πολεοδομικά θραύσματα που καταγγέλλονται αραιά σε ευρείες επιφάνειες της περιφέρειας, οδηγεί σε αύξηση του συνολικού μήκους των μετακινήσεων. Το παραπάνω συνολικό μήκος, θα αυξηθεί ακόμη περισσότερο και θα συμβάλλει στο γενικό κορεσμό, εφόσον η υποδομή που συνδέει κέντρο και περιφέρεια είναι ελλειμματική και εγκλωβίζει τις ροές σε λίγους, μη ισόρροπα καταναμημένους, άξονες με κατευθύνσεις που πολλές φορές υποχρεώνουν σε περιτορείες, όπως στην περίπτωση της Αθήνας.

Πρέπει επίσης, να τονιστεί ότι, η περιφέρεια στηρίζεται λειτουργικά στο ιδιωτικό αυτοκίνητο δημιουργώντας νέους δέσμοις χρήσης αφού η δημόσια συγκοινωνία είναι ασύμφορο οικονομικά να αναπτυχθεί επαρκώς σε αραιοδομημένες επιφάνειες.

#### Επίλογος

Ο μεγαλοϊδεατισμός για την Αθήνα, ήταν αναπόφευκτο να καθοδηγήσει μια μονόπλευρη πολιτική υπέρ του Ι.Χ. Μόνο η κατασκευή του μετρό θα δώσει ώθηση στις δημόσιες συγκοινωνίες, όμως ανεπαρκή. Το σύνολο των προβλεπόμενων οδικών έργων, έχει στόχο να επιτρέψει σε μια εκτεταμένη πρωτεύουσα να λειτουργήσει παρά τον κορεσμό των κεντρικών περιοχών συμβιβαζόμενη μαζί του. Η ιδέα επίσης για τη δημιουργία δικτύου προαστιακού σιδηρο-

...πρόσφορο έδαφος διότι είναι συμβατή με τη στρατηγική ενεργοποίησης της περιφέρειας της Αθήνας, Μεσογείων και Θρακισίου. Η απόφαση μεταφοράς του αεροδρομίου του Ελληνικού στα Σπάτα και η αναγνώριση της ανάγκης σύνδεσής του με την Αθήνα με μέσο σταθερής τροχιάς, συνέβαλλε επίσης, στην αποδοχή της ιδέας του προαστιακού.

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΡΓΩΝ  
ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΔΙΑΜ. ΕΡΓΩΝ  
Ε.Λ. 1710, ΠΛ. ΚΑΡΟΛΟΥ ΣΟΥΦΛΙΟΥ, ΑΘΗΝΑ

## ΜΕΓΑΛΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΕΡΓΑ ΑΤΤΙΚΗΣ MAJOR TRANSPORTATION PROJECTS IN ATTICA

MINISTRY OF ENVIRONMENT  
PHYSICAL PLANNING & PUBLIC WORKS  
GENERAL SECRETARIAT OF PUBLIC WORKS  
105 OF THE ALEXANDRA - CONSTITUTIONAL HILL, ATHENS



Τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα που προγραμματίζονται για την Αττική, δεν επελέγησαν για να απαντήσουν σε προβλήματα που αποσχολούν το Λεκανοπέδιο. Εξυπηρετούν τις ανάγκες αυτών που θέλουν να βρίσκονται κοντά στις δραστηριότητες της πρωτεύουσας και θέλουν από αυτή, να λειτουργεί σαν ένας μεγάλος συγκοινωνιακός κόμβος. Ο στόχος των έργων είναι καθαρά η διεκλιαρέωση των ροών, η κυκλοφορία στην ευρεία περιφέρεια της πρωτεύουσας, στο μέγεθος που αυτή θα αναπτυχθεί τις επόμενες δεκαετίες, και όχι όπως τονίστηκε παραπάνω, η βελτίωση των συνθηκών στον υφιστάμενο δομημένο χώρο.

Ωστόσο, αυτά τα έργα παρουσιάζονται και ως περιβαλλοντικού χαρακτήρα. Για παράδειγμα, επ' ευκαιρία της πρόσφατης πολεμικής για την κατασκευή της Δυτικής Περιφε-

ρειακής Υμηττού, ο άξονας αυτός χαρακτηρίστηκε από επίσημα χεῖλη ως «το πιο σημαντικό έργο – μετά το μετρό – για την ανακούφιση του Λεκανοπεδίου από το νέφος και το κυκλοφοριακό πρόβλημα». Είναι γνωστό ότι, αν και αρχικά ο ρόλος της περιφερειακής Υμηττού στην άμβλυση των φόρτων της Λ. Μεσογείων θα είναι θετικός, μακροπρόθεσμα η παραγωγή κυκλοφορίας από το οδικό αυτό έργο αλλά και οι ανακατονομές των φόρτων τις οποίες θα προκαλέσουν, το ίδιο όσο και η Ελευσίνιας - Σπάτων, παράλληλα με τη λειτουργία του νέου αεροδρομίου, θα οδηγήσουν σε ακόμη μεγαλύτερη επιδείνωση των συνθηκών στην Κατεχάκη μεταξύ Κηφισιάς και Μεσογείων, επιδείνωση που θα επεκταθεί και στη γύρω περιοχή. Η προσφορά λοιπόν της περιφερειακής Υμηττού στην καταπολέμηση της ρύπανσης θα είναι αμελητέα.

Η θεωρία που συνοδεύει την πρόταση κατασκευής των μεγάλων οδικών έργων στην περιφέρεια της Αθήνας, υποστηρίζει ότι αυτά αποτελούν προϋπόθεση για τη βελτίωση των συνθηκών στις κεντρικές περιοχές, αφού χωρίς αυτά δεν θα είναι δυνατόν να παίρνονται περιοριστικά μέτρα για την κυκλοφορία του Ι.Χ. στις κεντρικές περιοχές της



πρωτεύουσας. Πράγματι, για να προστατευθεί μια πολεοδομική επιφάνεια από τη διαμετρική κυκλοφορία, πρέπει να αντιπροταθούν στο αυτοκίνητο εναλλακτικά σενάρια για την παράκαμψή της. Ο περιφερειακός δακτύλιος προσφέρει αυτή τη δυνατότητα παράκαμψης στη διαμετρική ροή που, παρά την περιπορεία, διεκπεραιώνεται ταχύτερα, λόγω των καλύτερων κυκλοφοριακών συνθηκών που συναντά πάνω του, σε σχέση με αυτές που θα συναντούσε διασχίζοντας την περιοχή. Παράλληλα λοιπόν με την κατασκευή του δακτύλιου, πρέπει να γίνονται και έργα στο εσωτερικό της επιφάνειας που περιβάλλει, ώστε να αποτρέπεται η είσοδος της διαμετρικής κυκλοφορίας σε αυτήν.

Το παραπάνω σχήμα είναι αποτελεσματικό, εφόσον η κυκλοφορία που αναφέρεται στις δραστηριότητες της προστατευόμενης ζώνης είναι περιορισμένη. Όταν όμως, όπως στην περίπτωση της Αθήνας, οι δακτύλιοι (μικρός, ενδιάμεσος, μεγάλος) περικλείουν μεγάλες πολεοδομικές επιφάνειες που χαρακτηρίζονται από υψηλή ένταση δραστηριοτήτων και πυκνότητα κατοικίας, η εκτροπή της διαμετρικής κυκλοφορίας, δεν είναι αρκετή για να βελτιωθούν οι συνθήκες περιβάλλοντος στο εσωτερικό τους. Οι χρήσεις και δραστηριότητες στο εσωτερικό της ζώνης, θα εξακολουθούν να παράγουν και να έλκουν μεγάλα ποσοστά μετακινήσεων αν δεν ληφθούν παράλληλα μέτρα.

Σημειώνεται επίσης ότι, θα υπάρχει πάντα ο μεγάλος άγνωστος που είναι, το πώς θα επηρεάζεται η ζήτηση για μετακινήσεις από τα διάφορα έργα. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι σήμερα υπάρχουν πολλές χιλιάδες ιδιοκτητών οχημάτων που δεν τα χρησιμοποιούν στις κεντρικές περιοχές λόγω του κορεσμένου οδικού δικτύου. Ένα ποσοστό από αυτούς, αύριο, όταν κατασκευαστεί το μετρό και βελτιωθεί προσωρινά η ροή στους δρόμους, ενδεχομένως, να αναθεωρήσει τη σημερινή του στάση και να ξανακατέβει στο κέντρο με Ι.Χ. Για να κατοχυρωθούν τα ωφέλη από την κατασκευή του μετρό, πρέπει λοιπόν, να παρθούν παράλληλα αυστηρά περιοριστικά μέτρα. Διαφορετικά, οι σημερινές συνθήκες θα αναπαραχθούν.

Οι κεντρικές περιοχές της Αθήνας δεν διαθέτουν την απαραίτητη οδική επιφάνεια ώστε να μπορέσει ο σχεδιασμός να αφήσει να εκδηλωθεί ελεύθερα και χωρίς περιορισμούς η ζήτηση για χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Ακόμη και αν διανοιγόταν, με τεράστιο βέλγαια κόστος (οι απαλλοτριώσεις για την κατασκευή του άξονα Ελευσίνας - Σπάτων αντιπροσωπεύουν σχεδόν το μισό της συνολικής δαπάνης), ένα πλούσιο δίκτυο αρτηριών σε αντίστοιχη αναλογία με αυτή των ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων, πάλι το πρόβλημα της οδικής κυκλοφορίας στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας

δεν θα λυνόταν διότι το δευτερεύον και τριτεύον δίκτυο της είναι ανεπαρκές τόσο για την κίνηση όσο και για τη στάθμευση των αυτοκινήτων. Το περιβάλλον δεν είναι μόνο ο αέρας που αναπνέουμε (στο πρόβλημα αυτό θα υπάρξει βελτίωση ούτως ή άλλως, με τη γενίκευση της χρήσης του ηλεκτρικού αυτοκινήτου). Είναι και ο χώρος που διαθέτει ο πεζός στο δρόμο. Ποσοτικά αλλά και ποιοτικά (ασφάλεια, άνεση κ.λπ.). Σήμερα, η κυκλοφορία και η στάθμευση καταναλώνει αυτό το χώρο. Το πρόβλημα της στάθμευσης, ίσως, αποδειχτεί για τα ελληνικά δεδομένα πιο δυσπρόσιτο από αυτό της κυκλοφορίας, διότι ενώ η κυκλοφορία μπορεί να εκτραπεί, για τα αυτοκίνητα των κατοίκων κάθε δρόμου, δεν έχει προβλεφθεί που θα σταθμεύουν.

Δεν υπάρχει άλλη λύση από τη χάραξη μιας στρατηγικής που θα δώσει απόλυτη προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία. Όχι μόνο αυτή που θα συγκεντρώνεται στους βασικούς άξονες αλλά, το κυριότερο, αυτή που θα έχει την ευελιξία να προσεγγίσει κάθε δρόμο, για να γίνει πραγματικά ανταγωνιστική του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Μόνο όταν εγκατασταθούν πλούσια και ευέλικτα δίκτυα τέτοιων μικρών οχημάτων, θα μπορέσουν να παρθούν αυστηρά περιοριστικά μέτρα για όλους τους κατοίκους.

Φυσικά, θα απαιτηθεί κοινωνική συναίνεση. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι, το να ζεις στο κέντρο μιας ιστορικής πρωτεύουσας, είναι πρόνομο. Απαιτούνται θυσίες. Δεν μπορεί να ζεις σε αυτό με τον ίδιο τρόπο που ζεις στην περιφέρεια ή σε μια μικρή πόλη. Χρειάζεται συλλογικότητα, αλληλεγγύη, συντονισμένες συμπεριφορές.

Όμως, παράλληλα, η ευθύνη για να ενθαρρυνθεί μια τέτοια κοινωνική στάση, ανήκει στην πολιτεία. Αν επιμένει στην εγκατάλειψη των κεντρικών περιοχών, το κοινωνικό και οικονομικό κόστος θα είναι μεγάλο. Η Αθήνα πάσχει στις κεντρικές της περιοχές. Απτός πρέπει να γίνουν ανθρώπινες. Πρόκειται για στόχο απόλυτης προτεραιότητας. Θα προφυλάξει τις επόμενες γενιές από λάθη που δεν θα διορθώνονται, θα δείξει σεβασμό απέναντι στο σήμερα και στην ιστορία. Η μεγάλη ιδέα για την Αθήνα είναι σεμνή, είναι για μια Αθήνα ανθρωπίνη στη σημερινή της έκταση.

Το θεμέλιο της πόλης είναι το κέντρο της. Πρέπει πρώτα αυτό να εξασφαλιστεί και στη συνέχεια να διευκολυνθεί η επέκταση προς την περιφέρεια. Η αντίστροφη διαδικασία θα οδηγήσει στην κατάρρευση της πόλης.

## Βιβλιογραφία

1. ΕΜΠ/ΑΣΔΑ, «Γεωγραφική Έρευνα Πολεοδομικής - Κυκλοφοριακής - Περιβαλλοντικής Άρθρωσης των Δήμων της Δυτικής Αθήνας», 1993.
2. Οργανισμός Αθήνας/Δρόμος ΑΕΜ, «Λειτουργική Μελέτη Ανάπτυξης του Συγκοινωνιακού Κέντρου Μενιδίου στα πλαίσια της εξέλιξης και οργάνωσης Προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου Αττικής», 1992.
3. ΥΠΕΧΩΔΕ - ΓΓΔΕ, Χάρτης Μεγάλων Συγκοινωνιακών Έργων Αττικής, Ιανουάριος 1992.
4. Βλαστός, Θ., «Μεταφορές και Κοινωνικό Περιβάλλον», Πρακτικά Συνεδρίου Συλλ. Ελλ. Συγκ/γων, 4/5 Μαΐου 1993, σελ. 55 - 74 και «4 ΤΡΟΧΟΙ», τεύχος 273, Ιούνιος 1993, σελ. 186-190.
5. PIARC/AIPCR - Technical Committee on Roads in Urban Areas, «The Urban Road Network Design - New Approaches», Routes/Roads, Special, 1991.
6. ΥΠΕΧΩΔΕ, «Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος της Ευρύτερης Περιοχής της Αθήνας».