

Η αύξηση του πληθυσμού, η μόλυνση του περιβάλλοντος και οι παγίδες θανάτου

Η ζωή στις πόλεις τον 21ο αιώνα

9 προβλήματα ζητούν λύση

[ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΑΛΑΝΗΣ](#) - [ΒΑΣΩ ΧΑΡΑΛΑΜΠΙΔΟΥ](#)

Τον τελευταίο καιρό όλο και περισσότεροι κάτοικοι των μεγάλων πόλεων συνειδητοποιούν ότι η ζωή σε αυτές είναι μια πολύ σκληρή υπόθεση. Μια σειρά προβλήματα κυκλοφοριακό, υποβάθμιση του περιβάλλοντος, κατάρρευση του κοινωνικού ιστού, αύξηση της εγκληματικότητας έχουν πλέον φθάσει σε οριακά σημεία και οδηγούν όλο και περισσότερους αστούς να αναζητούν απεγνωσμένα τρόπους φυγής από την πόλη.

Οι κάτοικοι των αστικών κέντρων της χώρας παρακολουθούν τα προβλήματα αυτά να διογκώνονται καθημερινά και αισθάνονται ανίκανοι να κάνουν κάτι για να αναστρέψουν τη διαδικασία αυτή. Οι πόλεις εξαπλώνονται αδιάκοπα και ο πληθυσμός των αστικών κέντρων αυξάνεται συνεχώς. Τα αστικά συγκροτήματα με πληθυσμό άνω των 10.000 κατοίκων στην Ελλάδα αυξήθηκαν από 55 το 1951 σε 71 το 1991.

Οι φυσικοί, οικολογικοί και παραγωγικοί πόροι μέσα στον αστικό ιστό της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και των μεγάλων επαρχιακών πόλεων συρρικνώνονται με αμειώτους ρυθμούς και τα ευαίσθητα οικοσυστήματα γύρω από αυτές έχουν υποβαθμιστεί σε μη αναστρέψιμο σημείο.

Η πολιτιστική κληρονομιά και η αρχιτεκτονική φυσιογνωμία εξαφανίζονται ημέρα με την ημέρα. Η ρύπανση του αέρα, των νερών και του εδάφους αυξάνεται συνεχώς. Τα αυτοκίνητα πολλαπλασιάζονται προκαλώντας εμφράγματα στις έτσι κι αλλιώς μπλοκαρισμένες αρτηρίες του οδικού δικτύου.

Ο κοινωνικός ιστός καταρρέει και παρασύρει μαζί του στη χρεοκοπία τις παραδοσιακές παραγωγικές μονάδες με την ανεργία, την υποαπασχόληση και τον κοινωνικό αποκλεισμό. Μεταξύ των πολιτών δεν υπάρχουν δεσμοί κοινωνικής αλληλεγγύης με αποτέλεσμα να διευρύνεται η κοινωνική αποξένωση και να επικρατούν συνθήκες που ευνοούν τη βία, την ένταση και την εγκληματικότητα. Η ψυχική ανασφάλεια εντείνεται και η βία εξαπλώνεται σε χώρους αφιλόξενους, σε κοινωνικά και κτιριακά γκέτο και σε περιοχές-υπνωτήρια που βρίσκονται στις παρυφές των πόλεων.

Η επιδείνωση της ποιότητας ζωής στις μητροπολιτικές περιοχές δεν είναι ελληνικό φαινόμενο. Παρατηρείται σε παγκόσμια κλίμακα, κυρίως στον αναπτυσσόμενο κόσμο. Οι ειδικοί ομιλούν σήμερα για την κρίση που μαστίζει τα αστικά κέντρα, για την εμφάνιση μεγαλουπόλεων οι οποίες γίνονται παγίδες θανάτου σε περίπτωση φυσικών καταστροφών, για την ανεξέλεγκτη εξάπλωση παραγκουπόλεων στις παρυφές μεγάλων αστικών κέντρων και επισημαίνουν ότι στο μέλλον τα προβλήματα αυτά θα ενταθούν ακόμη περισσότερο.

Χρειάστηκαν 110 χρόνια, από το 1880 ως το 1990, για να επταπλασιαστεί ο πληθυσμός του Λονδίνου από 1,1 εκατ. σε 7,3 εκατ. Αντίθετα, τον αιώνα που πέρασε σε ορισμένες από τις πόλεις της Αφρικής η αύξηση αυτή επήλθε μέσα σε μία μόνο γενιά.

Το 1950 υπήρχαν μόνο δύο πόλεις στον κόσμο με πληθυσμό μεγαλύτερο από 8 εκατ.: η Νέα Υόρκη και το Λονδίνο. Το 1990 υπήρχαν έξι τέτοιες πόλεις σε ανεπτυγμένες χώρες και 14 στον αναπτυσσόμενο κόσμο. Σήμερα υπάρχουν 23 πόλεις στον κόσμο με πληθυσμό μεγαλύτερο από 10 εκατ. κατοίκους και οι 18 από αυτές βρίσκονται σε αναπτυσσόμενες χώρες. Η μεγαλύτερη από αυτές, η Πόλη του Μεξικού, έχει περισσότερα από 20 εκατ. κατοίκους.

Το ποσοστό των κατοίκων αυτών των πόλεων που ζουν κάτω από το όριο της φτώχειας κυμαίνεται ανάμεσα στο 30% και στο 60% και σε μερικές από αυτές είναι δραματικό: στην Αντίς Αμπέμπα φθάνει το 79%, στη Λουάντα το 70% και στην Καλκούτα το 67%.

Οι νεοφερμένοι σε αυτά τα αστικά μεγαθήρια ζουν συνήθως σε περιοχές στις παρυφές του αστικού ιστού, όπου επικρατούν η άναρχη δόμηση και η έλλειψη βασικών υποδομών, όπως είναι τα οδικά δίκτυα, η παροχή νερού και η αποχέτευση. Η αύξηση του πληθυσμού σε αυτές τις «παραγκουπόλεις» είναι ακόμη μεγαλύτερη από την αύξηση του πληθυσμού στις πόλεις. Σήμερα υπολογίζεται ότι 1 δισ. άνθρωποι ζουν σε αυτά που αποκαλούνται φαβέλες, μπάριους και μπαστίς. Εκτός από τα μεγάλα προβλήματα που σχετίζονται με τη διαβίωση και τη δημόσια υγεία που μαστίζουν αυτές τις φτωχογειτονιές, ακόμη χειρότερο είναι το γεγονός ότι σε περίπτωση φυσικών καταστροφών σεισμών, πλημμυρών κτλ. οι περιοχές αυτές μετατρέπονται σε παγίδες θανάτου για χιλιάδες ανθρώπους.

Μεγάλες ανησυχίες προκαλεί επίσης η διαπίστωση ότι τα μεγάλα περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η όξινη βροχή και η τρύπα του όζοντος, έχουν άμεση σχέση και ενισχύονται από τις ρυπογόνες δραστηριότητες στις ευρύτερες περιοχές των μεγάλων πόλεων.

Σήμερα τουλάχιστον 600 εκατ. κάτοικοι μεγαλουπόλεων στον αναπτυσσόμενο κόσμο δεν έχουν επαρκή στέγαση ενώ 1,1 δισ. αναπνέουν μολυσμένο αέρα. Το 1995 52.000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους σε 36 μεγαλουπόλεις της χώρας από τη μολυσμένη ατμόσφαιρα. Η Κίνα ανέφερε ότι 3 εκατ. άνθρωποι πέθαναν από την τοξική ατμόσφαιρα των μεγαλουπόλεων από το 1994 ως το 1996.

Πώς αναπτύχθηκαν τα αστικά κέντρα

Τα προβλήματα των ελληνικών πόλεων είναι σαφώς πιο έντονα από τα αντίστοιχα προβλήματα των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, αφού μόλις τις τελευταίες δύο δεκαετίες επιχειρήθηκε μια σοβαρότερη καθιέρωση του πολεοδομικού σχεδιασμού μέσω του Ν. 1337/83 και της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης. Όπως επισημαίνουν οι ειδικοί, τα προβλήματα αυτά είναι τα αποτελέσματα μιας αποσπασματικής και ασχεδίαστης διόγκωσης η οποία είχε ως γνώμονα το κοντόφθαλμο ιδιωτικό κέρδος και τη μικροπολιτική εξυπηρέτηση της εκλογικής πελατείας.

«Όπως προκύπτει από τα τελευταία απογραφικά στοιχεία, τα μεγάλα αστικά κέντρα παρουσιάζουν έντονες συγκεντρωτικές τάσεις. Το 50% του αστικού πληθυσμού κατοικεί στο πολεοδομικό συγκρότημα της πρωτεύουσας. Οι μοναδικές τάσεις ανάπτυξης μικρών πόλεων παρατηρήθηκαν την περίοδο 1981-1991 και αφορούν κυρίως πόλεις-δορυφόρους της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Αν κάτι έχει αλλάξει κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας στο ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων, δεν είναι τόσο η σχετική κυριαρχία των δύο μεγάλων μητροπόλεων αλλά τα γεωγραφικά όριά τους και η εσωτερική διάρθρωσή τους» επισημαίνουν

ο κ. Γ. Πετράτος, επίκουρος καθηγητής Αστικής Οικονομικής Ανάλυσης, και ο κ. Π. Μαρδάκης, χωροτάκτης - περιφερειολόγος, στη μελέτη με τίτλο «Οι πρόσφατες αλλαγές στο ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων».

«Το πρόβλημα για την Αθήνα άρχισε τη δεκαετία του 1950. Η αθρόα μετακίνηση του πληθυσμού της επαρχίας προς το κέντρο και η ανάγκη στέγασης, η μεγάλη προβολή του αυτοκινήτου ως αποκλειστικού μέσου μεταφοράς και η ανεξέλεγκτη κερδοσκοπία στα ακίνητα αποτέλεσαν τους σπουδαιότερους λόγους οι οποίοι μετέβαλαν το τοπίο της Αθήνας και οδήγησαν σε μια ολέθρια πολεοδομική παρέμβαση, η οποία συνεχίστηκε και τις επόμενες δεκαετίες. Οι υψηλοί συντελεστές δόμησης, σε συνδυασμό με την αντιπαροχή και το συνεχές οικοδομικό σύστημα, είχαν ως αποτέλεσμα τη διαμόρφωση πυκνοδομημένων με υψηλά κτίρια περιοχών οι οποίες μετέβαλαν τον πολεοδομικό ιστό και τελικά αναίρεσαν την ίδια την πόλη. Η οργανική πόλη παραμορφώθηκε και οι γειτονίες εξαφανίστηκαν. Τη θέση τους πήραν τα απρόσωπα κουτιά στα οποία στοιβάζονται οι κάτοικοι αυτής της παραμορφωμένης πόλης» επισημαίνει ο κ. **Δημήτρης Χριστοφιλόπουλος**, καθηγητής στο Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης στο Πανεπιστήμιο Αθηνών και μέλος του Συλλόγου Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών.

«Τα προάστια αρχικά διαμόρφωσαν ένα οικιστικό περιβάλλον για άνετη διαβίωση και στη συνέχεια γέμισαν κι αυτά πολυκατοικίες. Ορισμένα από τα προάστια αυτά, αρχικά με εξοχικό και στη συνέχεια με αστικό χαρακτήρα, χρησιμοποιούνται ως "υπνουπόλεις", στις οποίες η γειτονιά είναι όχι μόνο ανύπαρκτη αλλά και ανεπιθύμητη. Οι περισσότεροι από τους οικισμούς της περιφέρειας της πόλης προέρχονται από καταπατημένες δασικές εκτάσεις και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για κατοικία. Οι υπόλοιπες περιοχές αποτελούν κυρίως περιοχές αυθαιρέτων. Τα αυθαίρετα αυτά άλλοτε νομιμοποιούνται ατομικά και άλλοτε εντάσσονται συλλογικά στο σχέδιο πόλεως. Από τις περισσότερες περιοχές της Αθήνας λείπουν τα έργα υποδομής, γεγονός που διαπιστώνεται με την πρώτη νεροποντή. Το περιβάλλον σε αυτές τις πυκνοδομημένες περιοχές έχει γίνει μη ανεκτό για διαβίωση» αναφέρει χαρακτηριστικά.

Η Αθήνα εμφανίζει τα υψηλότερα ποσοστά ανεργίας και ορισμένες κοινωνικές ομάδες όπως οι γυναίκες και οι νέοι πλήττονται περισσότερο από αυτήν. Τα τελευταία χρόνια καταγράφονται έντονα φαινόμενα κοινωνικού αποκλεισμού από την αγορά εργασίας. Η ανεργία και ο αποκλεισμός επιβαρύνονται από τη συρροή αλλοδαπών οικονομικών προσφύγων, η μαζική παρουσία των οποίων τείνει να γίνει ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της πρωτεύουσας.

Το πλέον δισεπίλυτο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πρωτεύουσα είναι το πρόβλημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Σύμφωνα με στοιχεία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, στην περιοχή της Αθήνας καταγράφονται μερικές από τις υψηλότερες συγκεντρώσεις διοξειδίου του άνθρακα και άλλων αερίων που σχετίζονται με το φαινόμενο του θερμοκηπίου και έχουν επιπτώσεις στο κλίμα σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η σταδιακή εξαφάνιση των ελάχιστων πνευμόνων πρασίνου, η αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων, η εξάπλωση ρυπογόνων βιομηχανιών, το μπάτζωμα χειμάρρων και φυσικών διεξόδων αέρα, όπως προβλέπουν οι ειδικοί, θα επιβαρύνουν ακόμη περισσότερο την ατμόσφαιρα στην Αθήνα.

Το κυκλοφοριακό, παρά τη λειτουργία και την εξάπλωση του μετρό, θα συνεχίσει να επιδεινώνεται και πολλοί υποστηρίζουν ότι τα επόμενα χρόνια θα αναγκαστούμε να καταφύγουμε σε δραστικά μέτρα, όπως η πλήρης απαγόρευση των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης. Επισημαίνουν ότι η κατασκευή περιφερειακών αυτοκινητοδρόμων, όπως η

Σταυρού - Ελευσίνας, μπορεί να ανακουφίσει περιστασιακά το κυκλοφοριακό αλλά θα επιβαρύνει ακόμη περισσότερο το περιβάλλον και θα έχει ακόμη μεγαλύτερες επιπτώσεις στο μικροκλίμα της περιοχής.

Ενα άλλο μεγάλο πρόβλημα της πρωτεύουσας είναι η άναρχη ανάπτυξη που σημειώνεται τα τελευταία χρόνια στις παρυφές της, σε περιοχές εκτός του σχεδίου πόλεως, στις οποίες επικρατούν η παράνομη δόμηση και οι αυθαιρεσίες. Στις περιοχές αυτές, όπου κατοικούν συνήθως χαμηλών εισοδημάτων κοινωνικά στρώματα, οι έλεγχοι των οικοδομικών εργασιών είναι σχεδόν ανύπαρκτοι, με αποτέλεσμα σε περίπτωση φυσικών καταστροφών να θρηνούμε πολλά ανθρώπινα θύματα, όπως απέδειξε με τον πιο δραματικό τρόπο ο σεισμός της 7ης Σεπτεμβρίου, που έκανε ερείπια ολόκληρες γειτονίες στο Μενίδι και στα Ανω Λιόσια.

Τάσεις για το μέλλον Οι μητροπόλεις, τα αναβαθμισμένα προάστια και ο φόβος της εγκληματικότητας

Καθώς η υποβάθμιση του κέντρου θα γίνεται όλο και πιο έντονη, η επικοινωνία ανάμεσα σε αυτό και στις περιφέρειες θα αποκλείεται όλο και περισσότερο ως την ολική ρήξη και την τελική απομόνωση των προαστίων από το κέντρο της πόλης. Τα αναβαθμισμένα προάστια θα γίνουν απροσπέλαστες περιοχές υψηλής φρούρησης και αστυνόμευσης και τα υποβαθμισμένα θα μεταμορφωθούν σε ελεγχόμενα γκέτο, στα οποία θα περιορίζονται οι εγκληματικές δραστηριότητες, αρκεί να μην ξεφεύγουν από αυτά.

Οι γειτονίες θα αντικατασταθούν από εμπορικά κέντρα - πολυσυμπλέγματα, με ρόλο κατ' αρχάς καταναλωτικό, όπως αυτό που άνοιξε πριν από λίγο καιρό στην περιοχή του Ρέντη και φιλοξενεί κινηματογραφικές αίθουσες, καταστήματα, εστιατόρια και άλλες εμπορικές δραστηριότητες. Η κοινωνική απομόνωση και ο αυτοπεριορισμός στη σχετική ασφάλεια της κατοικίας είναι μια τάση που συνεχώς θα αυξάνεται στο άμεσο μέλλον. Οι πόλεις τις οποίες αγαπήσαμε θα γίνουν οι πόλεις τις οποίες θα φοβόμαστε.

Στο οικονομικό επίπεδο οι ειδικοί δεν αποκλείουν την ανάδειξη ενός εντονότερου δυναμισμού στο άμεσο μέλλον για τις δύο μεγάλες πόλεις της χώρας μας. Όσον αφορά την Αθήνα οι κκ. Πετράτος και Μαρδάκης επισημαίνουν ότι «ο δυναμισμός αυτός θα προέρχεται από τα βόρεια και ανατολικά τμήματα του συγκροτήματος της Αθήνας, όπου η διαδικασία τριτογενοποίησης είναι ραγδαία και θα εντείνει τον κοινωνικό και παραγωγικό διαχωρισμό που υφίσταται μεταξύ αυτών και των δυτικών (βιομηχανικών) τμημάτων της πόλης. Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης τα συμπεράσματα είναι πιο ασφαλή καθώς τόσο το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης (μεταβολή πληθυσμού +6,1%) όσο και ο υπόλοιπος νομός (μεταβολή πληθυσμού +19,6%) παρουσιάζουν σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης. Ο δυναμισμός του συγκροτήματος αναμένεται να ενισχυθεί από την αναβάθμιση της γεωγραφικής θέσης του λόγω των εξελίξεων στα Βαλκάνια και από την ισχυροποίηση της παραγωγικής βάσης του».

Οι αλλαγές που συντελούνται στην ευρωπαϊκή οικονομία προβλέπεται να συνεχιστούν και στο μέλλον ενισχύοντας τα μεγάλα αστικά κέντρα και τις μητροπόλεις. Παρ' όλα αυτά, δεν θα αντλήσουν όλες οι ευρωπαϊκές μητροπόλεις τα ίδια οφέλη καθώς οι λειτουργίες του νέου τριτογενούς τομέα θα εξακολουθήσουν να συγκεντρώνονται σε δύο-τρεις υπερμητροπόλεις, οι οποίες θα ενισχύουν έτσι την ηγεμονική θέση τους στον ευρωπαϊκό αστικό χώρο.

Οι ειδικοί εκτιμούν ότι οι ανισότητες μεταξύ των αστικών περιοχών στην ΕΕ παραμένουν υψηλές και αναμένεται να αυξηθούν περισσότερο λόγω του ανταγωνισμού που επιφέρει στον

οικονομικό χώρο της Ευρώπης η ενιαία ευρωπαϊκή αγορά. Η κατάργηση των περιορισμών στη διακίνηση προϊόντων, υπηρεσιών και κεφαλαίων ενισχύει τις μητροπόλεις του Βορρά ενώ οι μητροπόλεις του Νότου υποβαθμίζονται.

Η δυνατότητα ανόδου της Αθήνας στην ευρωπαϊκή ιεραρχία των μητροπολιτικών κέντρων είναι εξαιρετικά περιορισμένη καθώς είναι πολύ δύσκολο να αποσπάσει λειτουργίες από άλλες μητροπόλεις, ακόμη και από αυτές του Νότου (Μαδρίτη, Μιλάνο, Βαρκελώνη). Θα μπορούσε όμως να παίξει τον ρόλο της κύριας ευρωπαϊκής πύλης στις αγορές της Ανατολικής Μεσογείου.

Αντιστοίχως για τη Θεσσαλονίκη η νέα γεωγραφία των Βαλκανίων δημιουργεί σοβαρές προϋποθέσεις για την ανάδειξή της σε περιφερειακή μητρόπολη στον χώρο της ΝΑ Ευρώπης.

Για τα μικρότερα αστικά κέντρα οι πόλεις-δορυφόροι μεγάλων αστικών συγκροτημάτων θα συνεχίσουν να προσφέρουν περισσότερο κατοικία και κοινωνική ζωή και λιγότερο απασχόληση στους εργαζομένους στη μητρόπολη. Η ανάπτυξή τους θα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον ρυθμό αποκέντρωσης των μητροπολιτικών λειτουργιών.

Οι προοπτικές των πόλεων εκτός κεντρικής ζώνης θα εξαρτηθούν σε μεγάλο βαθμό από την τοποθεσία τους. Ορισμένες θα ωφεληθούν από τη θέση τους κοντά σε αναπτυξιακούς διαδρόμους ή από την έλξη που ασκεί η ενδοχώρα τους. Οσες από αυτές διαθέτουν σημαντική ενδοχώρα θα στηρίξουν την ανάπτυξή τους στην παροχή υπηρεσιών.

Όσον αφορά τις πόλεις μεσαίου μεγέθους σε αγροτικές κυρίως περιοχές, οι ειδικοί εκτιμούν ότι πολλές θα αντιμετωπίσουν προβλήματα στην προσέλκυση επαρκών οικονομικών δραστηριοτήτων. Πιο δυσμενείς διαγράφονται οι προοπτικές για τις πόλεις που βρίσκονται στο χαμηλό τμήμα του φάσματος των μεσαίων πόλεων, οι οποίες παρουσίασαν έντονους ρυθμούς ανάπτυξης τα τελευταία 15-20 χρόνια κυρίως εξαιτίας της βελτίωσης του αγροτικού εισοδήματος λόγω της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής. Η αναθεώρηση της ΚΑΠ μπορεί να στερήσει από τις πόλεις αυτές τον κύριο αναπτυξιακό μηχανισμό τους.

Στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ) αναφέρεται ότι τον τελευταίο καιρό παρατηρούνται ευρύτατες αλλαγές στον κοινοτικό χώρο. Η εμφάνιση ομάδων πόλεων, η εξάπλωση διαφόρων αστικών δικτύων, η αναζωογόνηση του οικονομικού δυναμικού των πόλεων και η συνεχής ανάπτυξή τους, ο αυξανόμενος κοινωνικός διαχωρισμός και η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής είναι μερικές μόνο από αυτές.

Οι ζώνες της υπαίθρου διαφοροποιούνται και αλλάζουν ταχύτατα. Δεν υπάρχει πλέον ένα μόνο πρότυπο της υπαίθρου αλλά πολλά. Η σχέση των ζωνών της υπαίθρου με τις αστικές περιοχές είναι τώρα διαφορετική, εμφανίζονται νέες μορφές οικισμών και οι οικονομίες της επαρχίας διέρχονται φάσεις θεμελιωδών αναδιαρθρώσεων. Επισημαίνεται επίσης ότι η ευεξία των πόλεων από περιβαλλοντική και κοινωνική άποψη αποτελεί παράμετρο της οικονομικής ζωτικότητάς τους. Μόνο οι αειφόρες πόλεις θα είναι ανταγωνιστικές.

Το «ασχημόπαπο» μπορεί να γίνει κύκνος *Ομορφή πόλη η Αθήνα με 2,5 τρισ. δρχ.*

Ομορφή πόλη μπορεί να γίνει η χιλιοτραγουδισμένη Αθήνα τα επόμενα χρόνια αν υλοποιηθούν οι παρεμβάσεις που έχουν σχεδιαστεί σε όλα τα επίπεδα. Παρ' ότι χρειάστηκαν δεκαετίες συνεπούς και συνεχούς προσπάθειας για να μεταβληθεί σε μία υδροκέφαλη και σε

πολλά σημεία άσχημη πόλη, η Αθήνα εξακολουθεί να έχει ανθρώπινα μέτρα και προοπτικές ανάδειξης της φυσιογνωμίας της.

Το μετρό της Αθήνας, το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων, η Αττική οδός, αλλά και οδικοί άξονες που θα κατασκευαστούν για την εξυπηρέτηση των ολυμπιακών αθλημάτων, η βελτίωση των υπάρχοντων δρόμων με μικρές παρεμβάσεις, η δημιουργία 12 νέων γκαράζ στο κέντρο της πόλης, ο εκσυγχρονισμός των αστικών συγκοινωνιών, η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων είναι μεγάλες παρεμβάσεις που ήδη γίνονται, με συνολικό προϋπολογισμό άνω των 2,5 τρισ. δρχ.

Η πρωτεύουσα ήδη μεταβάλλεται σταδιακά σε μια πόλη ανοιχτή στους πεζούς, ενώ τα αυτοκίνητα φαίνεται να «εξορίζονται» από το κέντρο της, με το ευρύτατο δίκτυο πεζοδρομήσεων που δημιουργείται γύρω από τους αρχαιολογικούς χώρους της Αθήνας με κεντρικό άξονα την οδό Διονυσίου Αρεοπαγίτου και συνδυάζεται με το δίκτυο πεζοδρόμων που υλοποιείται σταδιακά στις γειτονιές της πόλης.

Σήμερα όλα δείχνουν ότι υπάρχουν τα προγράμματα και τα χρήματα για την ανάπλαση της πρωτεύουσας, δύο έννοιες-κλειδιά για τη μεταμόρφωση του «ασχημόπαπου» σε κύκνο.

*** Πάρκο 4 χλμ. και 15.000 στρεμμάτων**

Ένα μουσείο ανοιχτό στον κόσμο, ενταγμένο στην καθημερινή ζωή των κατοίκων. Αυτό θα είναι το νέο πρόσωπο της Αθήνας μετά την υλοποίηση του προγράμματος ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της πρωτεύουσας, που σηματοδοτεί σημαντικές αλλαγές στην κυκλοφορία των οχημάτων και συμβάλλει στην αύξηση των ελεύθερων χώρων της πόλης. Ευρύτατο δίκτυο πεζοδρόμων, νέες πλατείες, αναμόρφωση των σημερινών κεντρικών πλατειών, νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, νέοι χώροι στάθμευσης και νέοι περιφερειακοί οδικοί άξονες συνθέτουν τη νέα εικόνα της Αθήνας.

Πρόκειται για ένα εγχείρημα στο οποίο εμπλέκονται κυρίως το υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων και το υπουργείο Πολιτισμού. Με το πρόγραμμα αυτό, που αποτελεί τη μεγαλύτερη πολεοδομική παρέμβαση που έγινε ποτέ στην πρωτεύουσα, δημιουργείται ένα εκτεταμένο αρχαιολογικό πάρκο μήκους περίπου 4 χλμ. και έκτασης 15.000 στρεμμάτων στην καρδιά της πόλης, που περιλαμβάνει τους αρχαιολογικούς χώρους και τα μνημεία, αλλά και παραδοσιακές γειτονιές του ιστορικού κέντρου της Αθήνας.

Οι κεντρικές πλατείες Συντάγματος, Ομονοίας, Μοναστηρακίου, Κουμουνδούρου αλλάζουν όψη, μεγαλώνουν και ειδικά η Ομόνοια αλλάζει σχήμα.

Η οδός Μητροπόλεως και η οδός Κολοκοτρώνη πεζοδρομούνται και μένει μόνο μία λωρίδα κυκλοφορίας στο κέντρο τους. Η λεωφ. Αμαλίας μπροστά από τη Βουλή θα μείνει μονόδρομος. Η Βασ. Ολγας, η Διονυσίου Αρεοπαγίτου και η συνέχεια της Αποστόλου Παύλου, τμήμα της Ιεράς Οδού και η υπόλοιπη Ερμού πεζοδρομούνται. Από την οδό Ερμού ως το Δημόσιο Σήμα δημιουργείται εκτεταμένος χώρος πρασίνου καθώς αναμορφώνεται η περιοχή του Κεραμεικού και το Γκάζι.

Θα χαραχθεί η κυκλική διαδρομή του τραμ γύρω από το ιστορικό κέντρο της πόλης, ενώ είναι πιθανόν να δημιουργηθεί γραμμή τραμ από τα Πατήσια ως το Φάληρο σύμφωνα με τον σχεδιασμό του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.

Το κόστος για την αναμόρφωση του ιστορικού κέντρου της Αθήνας υπολογίζεται ότι δεν θα ξεπεράσει τα 150 δισ. δρχ. Στόχος είναι να διεξαχθούν οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 σε μία πόλη αντάξια της ιστορίας της.

Με την πεζοδρόμηση της Δ. Αρεοπαγίτου - Απ. Παύλου δημιουργούνται τέσσερις νέες πλατείες, η πρώτη του Μακρυγιάννη μπροστά από το νέο Μουσείο της Ακρόπολης, η δεύτερη στην είσοδο του Ηρωδείου, η τρίτη στο Θησείο και η τέταρτη στον σταθμό του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου στην απόληξη της Απ. Παύλου.

Οι δύο πόλοι της Αθήνας, δηλαδή η Ομόνοια και το Σύνταγμα, αναδεικνύονται και δημιουργείται ο τρίτος πόλος στην πλατεία Κεραμεικού, που θα συγκεντρώσει πολιτιστικές λειτουργίες μείζονος σημασίας.

Για την προώθηση της εξυπηρέτησης με τα μαζικά μέσα μεταφοράς και τη μείωση του ρόλου των ΙΧ αυτοκινήτων προτείνεται η δρομολόγηση ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων, που θα ονομάζονται Ειδικά Λεωφορεία Αρχαιολογικού Πάρκου και θα λειτουργούν ως συλλεκτήρια ανάμεσα στους βασικούς πόλους μετακινήσεων.

*** 20 καινούργια γκαράζ**

Η Αθήνα σήμερα πνίγεται από το καυσαέριο των δημόσιων συγκοινωνιών, των ταξί και των ΙΧ αυτοκινήτων, που διανύουν καθημερινά δεκάδες περιπτώσεις χιλιόμετρα στην προσπάθεια των οδηγών τους να βρουν μία θέση στάθμευσης, έστω και στο πεζοδρόμιο. Ο αριθμός των αυτοκινήτων φαίνεται ότι είναι δυσανάλογος με τις νόμιμες και παράνομες θέσεις στάθμευσης.

Από το κυρίως κέντρο της πόλης λείπουν περίπου 16.500 θέσεις στάθμευσης. Σε ολόκληρο το λεκανοπέδιο οι ανάγκες σε θέσεις στάθμευσης φθάνουν τις 100.000 σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Οργανισμού Αθήνας.

Το ΥΠΕΧΩΔΕ προγραμματίζει τη σταδιακή δημιουργία περισσότερων από 80.000 νέες θέσεις στάθμευσης σε όλο το λεκανοπέδιο με τη δημιουργία γκαράζ, προκειμένου στα επόμενα χρόνια να αντιμετωπιστεί το οξυμένο πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης.

Στο κυρίως κέντρο της πόλης θα δημιουργηθούν 12 νέα γκαράζ, τα περισσότερα υπόγεια, συνολικής χωρητικότητας περίπου 6.000 θέσεων στάθμευσης, ενώ αναζητώνται περίπου άλλες 10.000 νόμιμες θέσεις στάθμευσης. Αρχισαν να δημιουργούνται τα πρώτα τρία μεγάλα γκαράζ κάτω από τις πλατείες Κολωνακίου, Κάνιγγος και Αιγύπτου, ενώ άλλα εννέα γκαράζ προγραμματίζονται να δημιουργηθούν στη Ριζάρη, δίπλα από το Πολεμικό Μουσείο, στο Παγκράτι και στην Κυψέλη, περιοχές ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένες, όπου αναζητώνται χώροι και κοντά στα νοσοκομεία. Αλλά 8 γκαράζ προγραμματίζονται σε ισάριθμους σταθμούς του μετρό.

*** Η λύση για το κυκλοφοριακό**

Το αφόρητο κυκλοφοριακό πρόβλημα σχεδιάζεται να αντιμετωπιστεί ριζικά με το κλείσιμο του ιστορικού κέντρου της Αθήνας για τα ΙΧ αυτοκίνητα. Εκτός από το εμπορικό τρίγωνο, το οποίο έχει πεζοδρομηθεί, κλείνει και το τρίγωνο που περικλείεται από τις οδούς Αθηνάς - Ερμού - Πειραιώς και πεζοδρομείται. Με τον τρόπο αυτό, χωρίς απαγορεύσεις, το κέντρο της πόλης μετατρέπεται σε απαγορευμένη ζώνη για τα ΙΧ αυτοκίνητα. Κεντρικοί δρόμοι της

Αθήνας υπογειοποιούνται σε μεγάλα τμήματά τους. Δημιουργούνται νέοι οδικοί άξονες και νέοι ανισόπεδο κόμβοι. Ολοκληρώνονται οι οδικοί δακτύλιοι του λεκανοπεδίου. Το μετρό επεκτείνεται. Οι αστικές συγκοινωνίες καλούνται να παίξουν πρωταρχικό ρόλο στις μετακινήσεις των κατοίκων του λεκανοπεδίου και να τροφοδοτούν τις γραμμές του μετρό. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος και το τραμ εντάσσονται στον προγραμματισμό.

Τα μέτρα που προτείνονται προβλέπεται να υλοποιηθούν ως το έτος 2020. Το όλο πρόγραμμα βασίζεται στη δημιουργία ενός ικανοποιητικού οδικού δικτύου, συνολικού προϋπολογισμού περίπου 700 δισ. δρχ., που θα συμπληρώσει το ήδη προγραμματισμένο και υπό κατασκευήν δίκτυο της Αθήνας. Διαφορετικά σε λίγα χρόνια κανείς δεν θα μπορεί να κυκλοφορήσει στο λεκανοπέδιο, εκτιμούν οι ειδικοί.

Τα κυριότερα νέα οδικά έργα είναι η ολοκλήρωση του εσωτερικού δακτυλίου με τη βελτίωση της λεωφόρου Υμηττού, νέοι ανισόπεδο κόμβοι στη συμβολή των οδών Δηλιγιάννη - Κωνσταντινουπόλεως, Χαμοστέρνas με Λοκρίδος, Πανδύρου και Αγ. Σοφίας - Πυλάδου.

Στους Αμπελόκηπους και στην πλ. Αιγύπτου δημιουργούνται ανισόπεδο κόμβοι. Η λεωφόρος Αλεξάνδρας υπογειοποιείται στο τμήμα από Λουκάρεως ως Ι. Σούτσου, καθώς και στο τμήμα της από Χ. Τρικούπη ως Ασκληπιού.

Ο άξονας Κηφισιάς - λεωφ. Συγγρού αναβαθμίζεται με υπογειοποίηση, με ανισόπεδους κόμβους, στη συμβολή της Κηφισιάς με την Πανόρμου, στην Κατεχάκη, στον Φάρο Ψυχικού, στο ύψος του Χαλανδρίου και στη Φιλοθέη, ενώ η Βασ. Σοφίας υπογειοποιείται μπροστά στο «Χίλτον», όπου κατασκευάζεται ανισόπεδος κόμβος. Η Μεσογείων μετατρέπεται σε λεωφόρο ελεύθερης κυκλοφορίας και υπογειοποιείται στο ύψος του Παπάγου, του Χολαργού και του Νομισματοκοπείου. Από το σημείο αυτό αλλάζει χάραξη και συναντά τη Σταυρού - Ελευσίνας σε άλλο σημείο, για την ταχύτερη πρόσβαση στο αεροδρόμιο Σπάτων.

Στον εξωτερικό δακτύλιο το σημαντικότερο έργο είναι η μετατροπή του Κηφισού σε λεωφόρο, ένα έργο που υλοποιείται.

*** Το σύστημα των συγκοινωνιών**

Ένα καλό σύστημα αστικών συγκοινωνιών, που θα μπορεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες μετακίνησης των πολιτών, φαίνεται πως είναι το «κλειδί» για τη βελτίωση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Αθήνας. Το μετρό θεωρείται ο κεντρικός κορμός των δημόσιων συγκοινωνιών, που συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη.

Σύμφωνα με τον προγραμματισμό, μέσα στην πόλη θα κυκλοφορούν μίνι μπας και λεωφορεία που θα κινούνται με φυσικό αέριο. Στους κεντρικούς δρόμους της Αθήνας δημιουργούνται λωρίδες κυκλοφορίας των μέσων μαζικής μεταφοράς αντίθετης ροής προς την υπόλοιπη κυκλοφορία.

Από το φθινόπωρο το μετρό της Αθήνας θα φθάνει ως τη Δάφνη. Ηδη προγραμματίστηκαν και δημοπρατήθηκαν οι επεκτάσεις προς Περιστέρι και Αιγάλεω, ενώ αποφασίστηκε η αλλαγή χάραξης της γραμμής 1 ώστε να διέρχεται από το εμπορικό κέντρο του Πειραιά.

Αποφασίστηκε ακόμη η επέκταση του μετρό από το Πεντάγωνο προς τον Σταυρό. Για την επέκταση πέραν του Περιστερίου, της Ηλιουπόλεως και του Αιγάλεω, για τη μελετώμενη επέκταση-διακλάδωση της γραμμής 3 κατά μήκος της λεωφ. Κηφισιάς, από Πανόρμου ως τη

Λεωφ. Σταυρού - Ελευσίνας, καθώς και για την τέταρτη γραμμή μετρό του λεκανοπεδίου Νέα Φιλαδέλφεια - Αμπελόκηποι - Ανάλατος - Καλαμάκι αναμένονται αποφάσεις.

ΣΗΜΕΡΑ

Δεν έχει χώρους στάθμευσης, δρόμους, πράσινο, παντού υπάρχουν σκουπίδια, έχει άσχημες και μαυρισμένες από το καυσαέριο κατασκευές, δεν έχει ελεύθερους χώρους

ΑΥΡΙΟ

Θα έχει ένα τεράστιο αρχαιολογικό πάρκο, δώδεκα νέους χώρους στάθμευσης κάτω από κεντρικές πλατείες, τη νέα Αττική οδό, ανισόπεδους κόμβους και υπόγειους δρόμους, περισσότερο πράσινο, ευρύ δίκτυο πεζοδρόμων, δίκτυο μετρό, λιγότερα σκουπίδια με την ανακύκλωση

Πηγή: <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&ct=32&artid=120847&dt=02/04/2000#ixzz0u88Wu4dc>