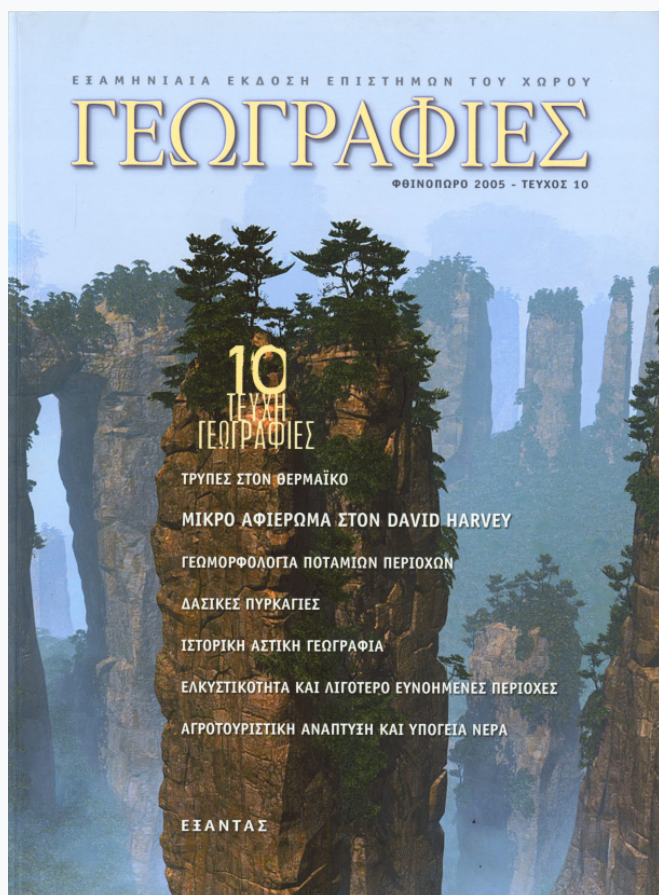


## Γεωγραφίες

Αρ. 10 (2005)

Γεωγραφίες, Τεύχος 10, 2005



### ΜΙΚΡΟ ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΣΤΟΝ DAVID HARVEY

-

## Γ Ε Ω - Ε Π Ι Κ Α Ι Ρ Ο Τ Η Τ Ε Σ

## ΤΡΥΠΕΣ ΣΤΑ ΝΕΡΑ ΤΟΥ ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ

*Οι εκάστοτε πρωθυπουργοί, στις υποσχέσεις που δίνουν κάθε Σεπτέμβριο εδώ και χρόνια για «μεγάλα έργα» στη Θεσσαλονίκη, επαναλαμβάνουν μονότονα τη σίγουρη έναρξη του μετρό και της υποθαλάσσιας αρτηρίας. Παρά το γεγονός ότι και τα δύο έργα έχουν υποστεί κριτική από τους ειδικούς ως πολεοδομικά και οικονομικά ασύμφορα –σε πολλά σημεία συμφωνούν και οι υπηρεσίες της Ε.Ε. που θα τα χρηματοδοτήσουν– οι τοπικές αρχές, οι βουλευτές του νομού και τα μεγάλα κατασκευαστικά συμφέροντα πλειοδοτούν και απαιτούν την έναρξή τους «εδώ και τώρα». Η έλλειψη πειστικών μελετών, οι αδυναμίες χρηματοδότησης και η ανικανότητα των τοπικών αρχόντων έχουν γλιτώσει μέχρι τώρα την πόλη. Τους τελευταίους όμως μήνες η υπόθεση της υποθαλάσσιας αρτηρίας επανακάμπτει δριμύτερη και υπάρχει φόβος να αρχίσει η κατασκευή της, με δραματικές αρνητικές συνέπειες για την πόλη. Η Σ.Ε. των Γεωγραφιών ζήτησε από δύο συναδέλφισσες του ΑΠΘ που έχουν εκτεταμένη γνώση των πολεοδομικών αναγκών της πόλης και των σχεδίων που έχουν προταθεί να σχολιάσουν τα τεκταινόμενα.*

ΔΙΑΣΧΙΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΟΛΗ,  
ΔΙΧΑΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΟΛΗ.  
«ΥΠΟΓΕΙΕΣ» ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ  
ΕΝΟΣ ΜΕΓΑΛΟΥ ΕΡΓΟΥ

Αλέκα Καραδήμου-Γερολύμπου\*

Από γενέσεως της σύγχρονης πολεοδομίας η στοιχειώδης αντίληψη για τον πολεοδομικό σχεδιασμό είναι ότι πρέπει να επιλύει προβλήματα εύρυθμης λειτουργίας της πόλης και να συνθέτει ένα περιβάλλον που θα καταφέρει να συμβιβάσει αντίρροπα συμφέροντα στη χρήση της γης, δημιουργώντας ισότιμες ευκαιρίες στους ανθρώπους της πόλης στην πρόσβασή τους στις κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις και στους δημόσιους χώρους. Όταν συντάσσονται με αυτή τη λογική, τα μεγάλα τεχνικά έργα, οι εξωραϊστικές παρεμβάσεις και οι διάφορες ρυθμίσεις συμβάλλουν ουσιαστικά στη δημιουργία ενός ανθρώπινου και λειτουργικού αστικού περιβάλλοντος, στο οποίο σημαντικό ρόλο έχουν η αισθητι-

\* Καθηγήτρια, Τομέας Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, ΑΠΘ.

κή της πόλης, ο σεβασμός στην ιστορία της και η ανάδειξη των ιδιαίτερων φυσικών ή πολιτισμικών χαρακτηριστικών της. Μέχρι πρόσφατα αυτές ήταν οι κύριες παράμετροι που εξετάζονταν όταν ερχόταν η στιγμή να αξιολογηθούν προτεινόμενα έργα σε μια πόλη.

Τα τελευταία χρόνια όμως οι έννοιες αυτές έχουν υποστεί μεταλλάξεις. Θα μείνουμε στην πιο χαρακτηριστική: ένα μεγάλο συγκοινωνιακό έργο κρίνεται απαραίτητο όχι γιατί συμφωνούν στις αξιολογήσεις οι περισσότεροι παρεμβαλλόμενοι, αλλά γιατί το έργο θα φέρει χρήματα και δουλειές στην πόλη, πέραν και ασχέτως της πραγματικής του συμβολής στην επίλυση προβλημάτων. Είμαστε δηλαδή δέσμοι μιας λογικής που, υπερβαίνοντας την πολεοδομική προβληματική, επιλέγεται γιατί απαντά σε ανάγκες διαφορετικού τύπου.

Στην εξέλιξη αυτή θα πρέπει να προσθέσουμε και μια πιο ευτραπέλη συνιστώσα: με στόχο να κρατούν ευχαριστημένο το εκλογικό «ποίμνιο», οι τοπικές ηγεσίες και φορείς εισηγούνται ή υποστηρίζουν ορισμένα έργα, άσχετα από την πραγματική τους χρησιμότητα, χωρίς να πιστεύουν ότι *αυτά θα γίνουν ποτέ*. Απλώς επιθυμούν να δείξουν ότι πιέζουν το αδηφάγο και αδιάφορο για την επαρχία εθνικό κέντρο, την Αθήνα. Έτσι, εγκλωβίζονται σε ανύπαρκτες ή στοιχειώδεις μελέτες και επιδίδονται σε επίμονες διεκδικήσεις, που αποδεικνύονται άκρως προβληματικές (και βεβαίως διχαστικές) όταν παρ' ελπίδα φθάσει η στιγμή που θα αντιμετωπιστούν σοβαρά.

Απέναντι στην ενδημική πλέον οικονομική δυσπραγία της Βόρειας Ελλάδας, αν προσθέσουμε τις μόνιμες τοπικές διαμαρτυρίες για την υστέρηση της Βόρειας Ελλάδας έναντι της Αθήνας –κυρίως δε μετά την Ολυμπιάδα– και αν συνυπολογίσουμε τη μνημειώδη ανικανότητα των τοπικών αρχών να παρέμβουν στη ρύθμιση του κυκλοφοριακού, θα κατανοήσουμε γιατί απειλείται με δαιμονοποίηση όποιος μιλήσει ενάντια στο «οραματικό» έργο που μαζί με το μετρό αποτελεί εδώ και πολλά χρόνια τη μέγιστη διεκδίκηση της Θεσσαλονίκης: την υποθαλάσσια αρτηρία.

Το έργο αυτό, που άλλαξε διάφορες μορφές από την πρώτη εμφάνισή του, αποτελεί σταθερή πρωθυπουργική υπόσχεση κάθε χρόνο στα εγκαίνια της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης. Μια γρήγορη αναδρομή στις εφημερίδες δείχνει ότι, από το 1998, κάθε Σεπτέμβριο ανακοινώνεται η έναρξη των εργασιών «στο τέλος του έτους».

Το 1992 η Θεσσαλονίκη ξεσηκώθηκε κυριολεκτικά για να ακυρώσει ένα παράλογο έργο που είχε υποστηρίξει η δημοτική αρχή: ήταν η υπόθεση της επιχωμάτωσης της παλιάς παραλίας της πόλης (μέσα στα όρια του ιστορικού κέντρου). Η πρόταση του Δήμου Θεσσαλονίκης φιλοδοξούσε να αποτελέσει την απάντηση σε τρία μεγάλα προβλήματα της πόλης: την κυκλοφοριακή συμφόρηση στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, τη δραματική έλλειψη χώρων στάθμευσης και την απουσία ελεύθερων χώρων στον πυκνοδομημένο αστικό ιστό της ελληνικής πόλης. Η μελέτη που δημοσιοποιήθηκε, επεκτείνοντας την ιστορική προκυμαία κατά 80 έως 325 μέτρα μέσα στη θάλασσα, προέβλεπε στους υπόγειους χώρους οδική αρτηρία 6 λωρίδων ως συλλεκτήρια της κίνησης στο κέντρο, στάθμευση 4100 αυτοκινήτων σε τρία γκαράζ και εμπορικό κέντρο. Στην επιφάνεια προτεινόταν διαμορφώσεις με χρήσεις μαρίνας, υπαίθριου θεάτρου, θεματικών πάρκων και πεζοδρομών. Η σύνδεση της οδικής σήραγγας με το δίκτυο της πόλης θα γινόταν με μεγάλους κόμβους στα σημεία εισόδου και ανόδου, ενώ η προσπέλαση στο υπόγειο πάρκινγκ απαιτούσε τη μετατροπή όλων των καθέτων προς την παραλία δρόμων σε ράμπες.

Χωρίς να αμφισβητούνται τα πραγματικά προβλήματα, είναι φανερό ότι η πρόταση αυτή επιχειρούσε να τα αντιμετωπίσει με λάθος τρόπο, καθώς οι συνέπειες ήταν πολλαπλές:

- αλλοίωση της φυσιογνωμίας της πόλης με την απομάκρυνση της θάλασσας και αλλαγή των κλιματικών συνθηκών στο εσωτερικό·

- διάρρηξη του ιστού της πόλης στα σημεία εισόδων και διανομής της κυκλοφορίας του υπόγειου δρόμου και μετατροπή του δικτύου των κάθετων δρόμων σε ράμπες προς τα πάρκινγκ·

- αμήχανη έως και απαράδεκτη κατάληψη της νέας τεχνητής επιφάνειας με άχρηστες λειτουργίες (έκθεση αρχαίων ευρημάτων, δείγματα εκκλησιαστικής αρχιτεκτονικής, τουριστικά περίπτερα και «υποδειγματικά» αναψυκτήρια).

Παράλληλα, κινδύνευε να προσελκύσει πρόσθετο αριθμό αυτοκινήτων στο κέντρο, του οποίου την ανακούφιση υποτίθεται ότι επιδίωκε η πολυδάπανη και κραυγαλέα αυτή πρόταση, που, θα πρέπει να πούμε, ακύρωνε το θελκτικότερο χαρακτηριστικό της Θεσσαλονίκης, την εικόνα-σύμβολο της πόλης: μια ήρεμη, απλά φτιαγμένη προκυμαία, με λίγα κλασικά φωτιστικά και κόσμο που κινείται ήσυχα, κάνοντας περίπατο, ή βιαστικά, διεκπεραιώνοντας τις δουλειές του. Ένα χώρο αυστηρά αστικό, τόπο κατοικίας, εργασίας και αναψυχής, συνδεδετικό στοιχείο ανάμεσα σε ένα δραστήριο κέντρο και τη θάλασσα, που μπορεί να προσφέρει άμεσα και απρογραμμάτιστα τη χαλάρωση που παρέχει η επαφή με το υγρό στοιχείο, χωρίς καταναλωτικούς μαγνήτες ή αμφίβολες αισθητικές «πολιτιστικών» δραστηριοτήτων.

Η πρόταση αυτή αποτελούσε μετάλλαξη μιας παλιότερης ιδέας. Στο πλαίσιο της Χωροταξικής Μελέτης Θεσσαλονίκης κατά τη δεκαετία του 1960 (του καθηγητή του ΑΠΘ Ι. Τριανταφυλλίδη), είχε προταθεί η χωροθέτηση βασικών υποδομών –λιμανιού και αεροδρομίου– δυτικά από την πόλη και πέρα από το δέλτα του Αξιού, και δίπλα η ζεύξη του κόλπου με σιδηροδρομική γραμμή και υποθαλάσσια οδική αρτηρία που ολοκλήρωνε τον περιφερειακό δακτύλιο. Απηχώντας την ορθολογική συλλογιστική και τον αισιόδοξο θετικισμό του Μοντέρνου Κινήματος, το υποθαλάσσιο τμήμα του αναγκαίου περιφερειακού δακτυλίου εντασσόταν λειτουργικά σε ένα συνολικό πρόγραμμα ανάπτυξης της πόλης, που όμως εγκαταλείφθηκε, όπως και πολλά άλλα.

Μετά την ακύρωση του έργου της επιχωμάτωσης η υποθαλάσσια αρτηρία, αναβαθμισμένη από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο σε δρόμο παράκαμψης του κέντρου, επανήλθε ως πρόταση ενταγμένη σε ένα λειτουργικό πρόγραμμα που έπαιρνε υπόψη ανάγκες ελεύθερων χώρων χωρίς να προσβάλλει το χαρακτήρα της πόλης. Τελικά όμως ενσωματώθηκε, μόνη αυτή, στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Θεσσαλονίκης. Με μελέτες που ανατέθηκαν σε γραφεία της πόλης από το 1998 η χάραξή της έχει κινηθεί στο ακόλουθο πλαίσιο:

Η αρτηρία αντιμετωπίζεται ως τμήμα του περιφερειακού δακτυλίου, ο οποίος (λόγω της επιμήκους ανάπτυξης του αστικού ιστού κατά μήκος της ακτογραμμής) παραμένει ένα ατελές ημικύκλιο. Επιδιώκει να συνδέσει τη δυτική πλευρά της πόλης (μέσω της νέας δυτικής εισόδου) με την ανατολική (μέσω της νέας παραλιακής λεωφόρου Κέννεντυ) παρακάμπτοντας το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης με ένα υποθαλάσσιο τούνελ. Το συνολικό μήκος αρχικά υπολογίστηκε σε 4000 μέτρα, εκ των οποίων τα 1240 είναι η υποθαλάσσια σήραγγα, 2140 μέτρα υπόγεια και 400 μέτρα οι ράμπες εισόδου. Όπως φαίνεται από το εξαιρετικά μικρό μήκος της, η αρτηρία, με ανεμπόδιστη κίνηση και αναμενόμενη μέση ταχύτητα κατά 35% μεγαλύτερη από τη σημερινή, θα βγαίνει στην επι-

φάνεια στη νέα παραλιακή οδό (σήμερα με 6 λωρίδες και μονοδρομημένη – από το κέντρο προς τα ανατολικά) και θα συνεχίζει την πορεία της μέσα στο υπάρχον δίκτυο της πόλης και στα φανάρια... σε μια πυκνοδομημένη περιοχή κατοικίας στις παρυφές του κέντρου, που είναι ήδη συμφορημένη κυκλοφοριακά.

Το εξοργιστικό είναι ότι δεν υπάρχει πρωτοετής φοιτητής που να ακούει αυτή την πρόταση και να μην αναρωτιέται: «Κερδίζουμε τελικά ως προς τη βελτίωση της κίνησης; Δεν είναι προφανές ότι απλώς μεταφέρεται κατά λίγα χιλιόμετρα ανατολικότερα το πρόβλημα του κέντρου; Δεν είναι βέβαιο πως ό,τι κερδίζουμε από ταχύτητα στο ελεύθερο από φανάρια υπόγειο και υποθαλάσσιο τμήμα της θα το χάνουμε μόλις βγούμε στην επιφάνεια;»

Αλλά το ζήτημα έχει γίνει ακόμη πιο περίπλοκο, καθώς στην προσπάθεια των υπευθύνων να διορθώσουν τα αρχικά λάθη προστίθενται νέα, ακόμη χειρότερα: η τελευταία μελέτη αμφιδρομεί την παραλιακή «για να παραλάβει καλύτερα την κίνηση» και τη διαπλατύνει κατά 3 λωρίδες, εις βάρος των δημόσιων χώρων της παραλίας. Στο ερώτημα «πώς θα διασχίζουν οι περιπατητές αυτό τον... αεροδιάδρομο», η απάντηση είναι απλή: με τρεις ανισόπεδες γέφυρες, καθώς είναι πιθανόν ο δρόμος να φραχθεί με κάγκελα για να μη γίνονται ατυχήματα. Είναι αφοπλιστική δε η αφέλεια με την οποία συζητείται το θέμα αυτό. «Όταν πρέπει να λυθεί το κυκλοφοριακό, ορισμένες περιοχές οφείλουν να θυσιάστούν...»

Δεν θέλω εδώ να συζητήσω το περίπλοκο πρόβλημα του εξαερισμού της αρτηρίας. Ως πρόσφατα προτεινόταν τρεις πύργοι-εργοστάσια εξαερισμού ύψους περίπου 25 μέτρων, που θα τοποθετούνταν στην προβλήτα του λιμανιού, δίπλα στον Λευκό Πύργο και στο πάρκο της Ηλεκτρικής Εταιρείας (!). Δεν θέλω επίσης να θέσω το πρόβλημα των πρόσφατα αποκατεστημένων κτηρίων που κατεδαφίζονται στο δυτικό τμήμα, ή των αποθηκών του λιμανιού που βρίσκονται στη χάραξη της, ή του τόπου όπου –αυτό προέκυψε τελευταία– θα χτιστούν τα κτήρια διοίκησης της εταιρείας της υποθαλάσσιας αρτηρίας. Δεν θέλω καν να αναφέρω το πρόβλημα των διόδων... (Θα υπάρχουν υποχρεωτικά, θα γίνει κτηριακή εγκατάσταση και τα αυτοκίνητα θα συνωστίζονται για να πληρώσουν και να μπουν...) Πού θα γίνει το κτίσμα για τα διόδια δεν είναι γνωστό, αλλά, όπως είτε και μηχανικός-δημοτικός σύμβουλος σε σχετική εκπομπή τοπικού καναλιού, «όλα αυτά είναι προβληματάκια που λύνονται στην πορεία του έργου». Δεν θέλω, τέλος, να σκεφθώ την τύχη δύο έργων στα οποία η πόλη επένδυσε χρήματα και προσδοκίες: τους «κρήπους της νέας παραλίας», μια εξαιρετική μελέτη διαμόρφωσης του τόσο σημαντικού αυτού δημόσιου χώρου της Θεσσαλονίκης, που ανατέθηκε στο πρώτο βραβείο του σχετικού διαγωνισμού, και ένα μεγάλο πάρκινγκ στην είσοδο της οδού Ανθέων που το περιμένουν με αγωνία οι περίοικοι. Και τα δύο αυτά έργα πλήττονται από τη διαπλάτυνση με επιπλέον λωρίδες.

Και θέλω να θυμίσω στον αναγνώστη που δεν ξέρει τη Θεσσαλονίκη ότι όλο αυτό το έργο φτάνει μέχρι 2-3 χιλιόμετρα από το ιστορικό κέντρο, δηλαδή στην καρδιά του αστικού χώρου. Πράγματι, η πρόσθεση επιπλέον λωρίδων και διαχωριστικής νησίδας στις έξι ήδη υπάρχουσες, εις βάρος προφανώς του παραλιακού πρασίνου, θα δημιουργήσει ένα δρόμο-τέρας με χιλιάδες αυτοκίνητα, καυσαέρια, θόρυβο, σ' ένα σημείο όπου η πυκνή δόμηση των κεντρικών συνοικιών συναντά το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης. Όταν σκεφθεί κανείς ότι εδώ και πολλά χρόνια πόλεις όπως η Βαρκελώνη, η Μασσαλία, η Γένοβα επένδυσαν δισεκατομμύρια για να καταργήσουν ή να υποβαθμίσουν τους μεγάλους αυτοκινητόδρομους που τις απομόνωναν από το θαλάσσιο μέτωπό τους, εμείς οι Θεσ-

σαλονικείς ετοιμαζόμαστε να πανηγυρίσουμε για το ακριβώς αντίθετο: θα δαπανήσουμε δισεκατομμύρια για να χάσουμε τη σχέση αυτή.

Αλλά η πρόσφατη αναγόρευση της παραλιακής σε «Εθνική Οδό» (όπως η οδός Συγγρού στην Αθήνα) δείχνει ότι όλα είναι έτοιμα να θυσιαστούν σε αυτή την πόλη: θάλασσα, δημόσιοι χώροι, πράσινο, περιβαλλοντικές αγωνίες, γαλήνη και χαλάρωση των πολιτών – μπρος στο μεγάλο έργο, αρκεί «να λυθεί το κυκλοφοριακό», σλόγκαν με το οποίο τελειώνουν όλες οι υπέρμαχες του έργου ομιλίες... Κι ακόμη κι αν υποθέσουμε ότι έτσι θα μπορούσε να λυθεί το κυκλοφοριακό (που δεν μπορεί, όπως παραδέχονται και συγκοινωνιολόγοι που εκπόνησαν τη γενική μελέτη κυκλοφορίας για την πόλη),<sup>1</sup> η λύση του δεν είναι αυτοσκοπός και πρέπει να αξιολογηθεί και να σταθμιστεί το κόστος ως προς όλα τα άλλα θέματα που συνδέονται με την ευζωία στην πόλη.

Το έργο αυτό είναι απόλυτα λανθασμένο ως σύλληψη. Δεν μπορεί να λειτουργήσει με τους κανόνες της τέχνης και της επιστήμης, δεν βγαίνει οικονομικά, θέτει σε κίνδυνο τη μορφή της πόλης και βλάπτει κυριολεκτικά τη λειτουργία της.

Από συλλεκτήρια ή παρακαμπτήρια του κέντρου σε τμήμα του περιφερειακού δακτυλίου, η αναβάθμιση του ρόλου της υποθαλάσσιας αρτηρίας στο οδικό δίκτυο της Θεσσαλονίκης αντανακλά τελικά την ατολμία και την ανικανότητα των τοπικών αρχών να αντιμετωπίσουν το κυκλοφοριακό με ρηξικέλευθες πολιτικές απέναντι στο ιδιωτικό αυτοκίνητο, αλλά και γενικότερα απέναντι στην ιδιωτική ιδιοκτησία. Στο ερώτημα: «*Μα γιατί τελικά τα ωραιότερα σημεία της Θεσσαλονίκης, πρώτα η παλιά παραλία με την επιχωμάτωση και τώρα η νέα με την υποθαλάσσια, γίνονται στόχος των αρχών εκείνων που είναι θεωρητικά ταγμένες για να προστατεύουν και να εξωραΐζουν την πόλη;*», η απάντηση είναι μάλλον απλή: γιατί δεν θίγονται ιδιώτες. Η θάλασσα, ως γνωστόν, ανήκει στο δημόσιο, και στο νερό είναι εύκολο να ανοίγουν τρύπες.

1. Σύμφωνα με άρθρο του Γ. Γιαννόπουλου, συγκοινωνιολόγου και καθηγητού ΑΠΘ στον *Αγγελιοφόρο* (17/7/2005), το έργο έχει σχεδιαστεί και προωθηθεί με 100% λανθασμένο τρόπο.

## ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΜΙΑΣ ΑΥΤΑΠΑΤΗΣ: ΑΝΟΔΟΣ ΚΑΙ ΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Κική Καυκούλα\*

Όπως έχει ήδη διεξοδικά περιγραφεί, στις γνωστές και διαπιστωμένες δυσλειτουργίες της ελληνικής πόλης προβάλλονται συχνά ως αντίδοτο «μεγάλα κυκλοφοριακά έργα» υποσχόμενα τεχνικές, και άρα «πειστικές», λύσεις. Η απλοϊκή σοφία τους είναι, ως φαίνεται, θελκτική, κυρίως διότι κρατούν τη συζήτηση μακριά από κάθε πολιτική εμπλοκή, κάθε δηλαδή στρατηγική, μέτρο ή ρύθμιση που θα μπορούσε να θίξει το «απαραβίαστο» των δικαιωμάτων ανάπτυξης της ιδιωτικής γης σ' αυτή τη χώρα. Όμως οι επιπτώσεις των «τεχνικών» και φαινομενικά «ουδέτερων» αυτών εργαλείων δεν είναι καθόλου απλές, όπως έχει φανεί σε πλείστες περιπτώσεις εκτός Ελλάδος, σε χώρες δηλαδή που είχαν την τύχη, ή μάλλον την ατυχία, να κατασκευάσουν μεγάλα κυκλοφοριακά έργα μέ-

\* Αναπληρώτρια Καθηγήτρια, Τομέας Πολεοδομίας-Χωροταξίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Πολυτεχνική Σχολή, ΑΠΘ, e-mail: Kiko@arch.auth.gr.

σαλονικείς ετοιμαζόμαστε να πανηγυρίσουμε για το ακριβώς αντίθετο: θα δαπανήσουμε δισεκατομμύρια για να χάσουμε τη σχέση αυτή.

Αλλά η πρόσφατη αναγόρευση της παραλιακής σε «Εθνική Οδό» (όπως η οδός Συγγρού στην Αθήνα) δείχνει ότι όλα είναι έτοιμα να θυσιαστούν σε αυτή την πόλη: θάλασσα, δημόσιοι χώροι, πράσινο, περιβαλλοντικές αγωνίες, γαλήνη και χαλάρωση των πολιτών – μπρος στο μεγάλο έργο, αρκεί «να λυθεί το κυκλοφοριακό», σλόγκαν με το οποίο τελειώνουν όλες οι υπέρμαχες του έργου ομιλίες... Κι ακόμη κι αν υποθέσουμε ότι έτσι θα μπορούσε να λυθεί το κυκλοφοριακό (που δεν μπορεί, όπως παραδέχονται και συγκοινωνιολόγοι που εκπόνησαν τη γενική μελέτη κυκλοφορίας για την πόλη),<sup>1</sup> η λύση του δεν είναι αυτοσκοπός και πρέπει να αξιολογηθεί και να σταθμιστεί το κόστος ως προς όλα τα άλλα θέματα που συνδέονται με την ευζωία στην πόλη.

Το έργο αυτό είναι απόλυτα λανθασμένο ως σύλληψη. Δεν μπορεί να λειτουργήσει με τους κανόνες της τέχνης και της επιστήμης, δεν βγαίνει οικονομικά, θέτει σε κίνδυνο τη μορφή της πόλης και βλάπτει κυριολεκτικά τη λειτουργία της.

Από συλλεκτήρια ή παρακαμπτήρια του κέντρου σε τμήμα του περιφερειακού δακτυλίου, η αναβάθμιση του ρόλου της υποθαλάσσιας αρτηρίας στο οδικό δίκτυο της Θεσσαλονίκης αντανάκλα τελικά την ατολμία και την ανικανότητα των τοπικών αρχών να αντιμετωπίσουν το κυκλοφοριακό με ρηξικέλευθες πολιτικές απέναντι στο ιδιωτικό αυτοκίνητο, αλλά και γενικότερα απέναντι στην ιδιωτική ιδιοκτησία. Στο ερώτημα: «*Μα γιατί τελικά τα ωραιότερα σημεία της Θεσσαλονίκης, πρώτα η παλιά παραλία με την επιχωμάτωση και τώρα η νέα με την υποθαλάσσια, γίνονται στόχος των αρχών εκείνων που είναι θεωρητικά ταγμένες για να προστατεύουν και να εξωραΐζουν την πόλη;*», η απάντηση είναι μάλλον απλή: γιατί δεν θίγονται ιδιώτες. Η θάλασσα, ως γνωστόν, ανήκει στο δημόσιο, και στο νερό είναι εύκολο να ανοίγουν τρύπες.

1. Σύμφωνα με άρθρο του Γ. Γιαννόπουλου, συγκοινωνιολόγου και καθηγητού ΑΠΘ στον *Αγγελιοφόρο* (17/7/2005), το έργο έχει σχεδιαστεί και προωθηθεί με 100% λανθασμένο τρόπο.

## ΤΟ ΧΡΟΝΙΚΟ ΜΙΑΣ ΑΥΤΑΠΑΤΗΣ: ΑΝΟΔΟΣ ΚΑΙ ΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΕΡΓΩΝ

Κική Καυκούλα\*

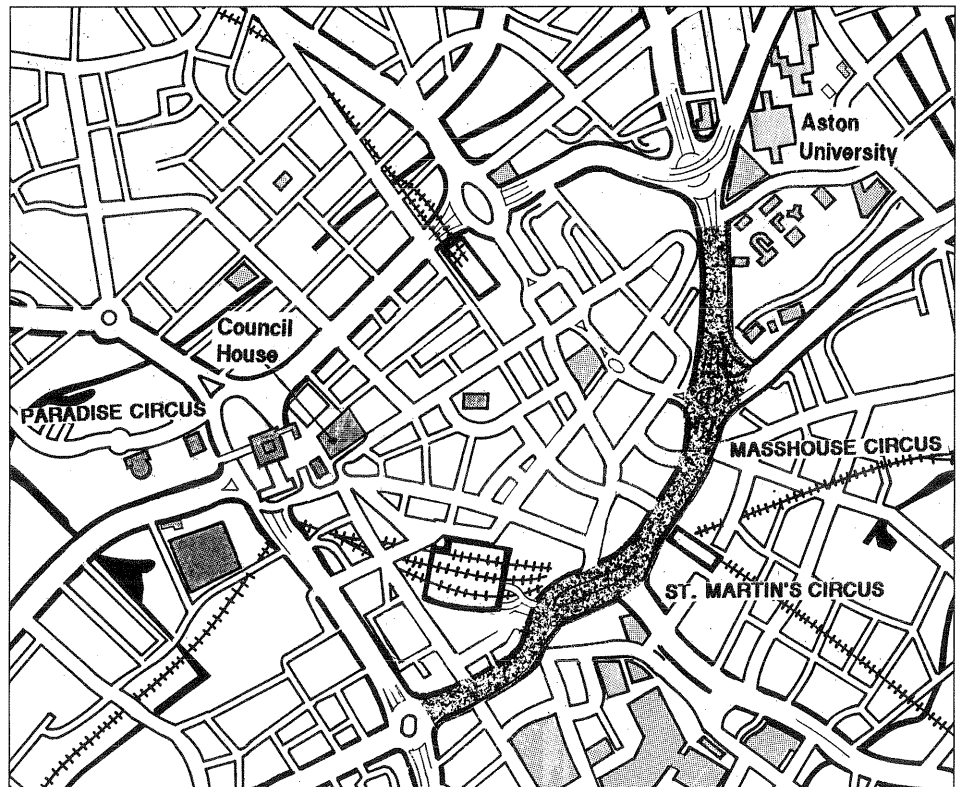
Όπως έχει ήδη διεξοδικά περιγραφεί, στις γνωστές και διαπιστωμένες δυσλειτουργίες της ελληνικής πόλης προβάλλονται συχνά ως αντίδοτο «μεγάλα κυκλοφοριακά έργα» υποσχόμενα τεχνικές, και άρα «πειστικές», λύσεις. Η απλοϊκή σοφία τους είναι, ως φαίνεται, θελκτική, κυρίως διότι κρατούν τη συζήτηση μακριά από κάθε πολιτική εμπλοκή, κάθε δηλαδή στρατηγική, μέτρο ή ρύθμιση που θα μπορούσε να θίξει το «απαράβιαστο» των δικαιωμάτων ανάπτυξης της ιδιωτικής γης σ' αυτή τη χώρα. Όμως οι επιπτώσεις των «τεχνικών» και φαινομενικά «ουδέτερων» αυτών εργαλείων δεν είναι καθόλου απλές, όπως έχει φανεί σε πλείστες περιπτώσεις εκτός Ελλάδος, σε χώρες δηλαδή που είχαν την τύχη, ή μάλλον την ατυχία, να κατασκευάσουν μεγάλα κυκλοφοριακά έργα μέ-

\* Αναπληρώτρια Καθηγήτρια, Τομέας Πολεοδομίας-Χωροταξίας, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Πολυτεχνική Σχολή, ΑΠΘ, e-mail: Kiko@arch.auth.gr.



σα στον ιστό της πόλης στη «χρυσή εποχή» τους, στην πρώτη μεταπολεμική ει-κοσαετία. Έγινε λοιπόν φανερό ότι μεγάλες αρτηρίες δεν διευκολύνουν μόνο τις μετακινήσεις των κατοίκων, αλλά προσκαλούν ανεπιθύμητη κυκλοφορία, ενθαρρύνουν τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και ακυρώνουν τη δράση των μέσων μαζικής μεταφοράς, λεωφορείων, τραμ, μετρό· λόγω της φυσικής μορφής τους (με απαγορευτικές περιφράξεις εκατέρωθεν, με υπερυψωμένα τμήματα, ανισόπεδους κόμβους κ.τ.λ.), δημιουργούν «φράγματα» που αποκόβουν περιοχές της πόλης τη μία από την άλλη, με ιδιαίτερα δυσμενείς επιπτώσεις για τις αστικές χρήσεις. Έτσι, σήμερα πολλοί μελετητές της πόλης θεωρούν ότι διανύουμε την εποχή της «post-arterial city», δηλαδή της πόλης που έχει αφήσει πίσω της το σχεδιασμό μεγάλων αρτηριών μέσα στον αστικό χώρο. Αξίζει να δούμε τι καταθέτει η εμπειρία των δυτικών χωρών που έχουν ασχοληθεί με κυκλοφοριακά προβλήματα επί σειρά ετών.

Στην Ευρώπη, ακόμη και στη Βόρεια Αμερική, κατά την τελευταία δεκαπενταετία ή και περισσότερο, πολλά φιλόδοξα κυκλοφοριακά έργα επανεξετάστηκαν και ματαιώθηκαν ή τροποποιήθηκαν, πράγμα που δημιουργεί τουλάχιστον σκεπτικισμό για τη σκοπιμότητα των έργων, τα οποία υπό άλλες συνθήκες θα είχαν ολοκληρωθεί. Στο Βερολίνο (Δυτικό τότε), στο τέλος της δεκαετίας του 1970 η κατασκευή αρτηρίας και ανισόπεδου κόμβου που θα «ολοκλήρωναν» ένα σύστημα οδών μεγάλης ταχύτητας κοντά στο κέντρο της πόλης συνάντησε την αντίδραση των κατοίκων, με τους οποίους συντάχθηκαν αρχιτέκτονες της πόλης, οι φοιτητές της αρχιτεκτονικής και εντέλει και η δημοτική αρχή. Το έργο ματαιώθηκε και στη θέση του έγινε μία από τις πιο γνωστές επιχειρήσεις αστικής αναζωογόνησης, με προσεκτικό ανασχεδιασμό του αστικού ιστού. Στο κέντρο του Τορόντο κατά την τελευταία εικοσαετία δεν έχει κατασκευαστεί καμία οδική αρτηρία και επιδιώκεται απεναντίας η πύκνωση του



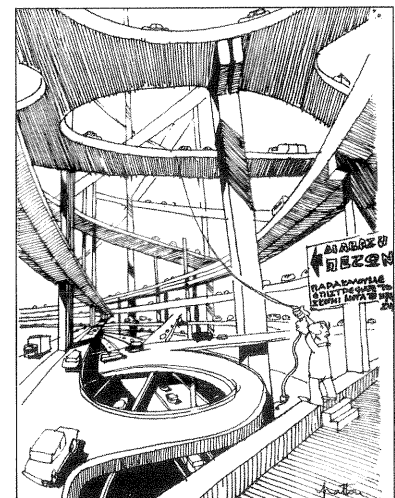
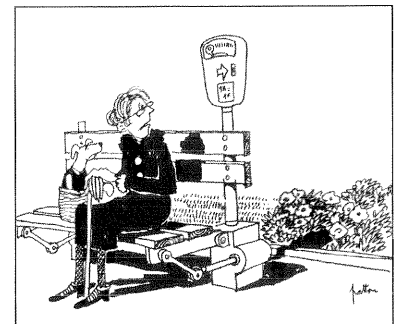


αστικού ιστού, με διάφορες θετικές συνέπειες, μεταξύ των οποίων η αύξηση των κατοικιών και του πληθυσμού και το ζώηρεμα της πόλης, πράγμα που στην εικοσαετία αυτή συνέβη μόνο στο κέντρο του Τορόντο, από όλη τη Βόρεια Αμερική.

Από τα πάμπολλα παρεμφερή παραδείγματα στον ευρωπαϊκό χώρο κατά την τελευταία δεκαπενταετία, εκτός από τις επεμβάσεις σε θαλάσσια μέτωπα που μνημονεύτηκαν στο προηγούμενο σχόλιο, μπορούν να αναφερθούν ενδεικτικά η κατάργηση οδού υπεραστικής κυκλοφορίας που περνούσε μέσα από το ιστορικό τμήμα της Τουλ στη Γαλλία, η ματαίωση αρτηρίας δίπλα στο σταθμό του μετρό Στάλιγκραντ στο Παρίσι και η ακύρωση της ολοκλήρωσης του περιφερειακού δακτυλίου ανατολικά του ιστορικού κέντρου της Γλασκόβης, προκειμένου να μην αποκοπεί ο καθεδρικός της πόλης από το σώμα της. Όμως το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα χρεοκοπίας της λογικής των «μεγάλων έργων» είναι η κυκλοφοριακή πολιτική στο Μπέρμιγχαμ, όπου τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια κατεδαφίζεται κομμάτι-κομμάτι ο «εσωτερικός δακτύλιος» που περιέβαλλε την κεντρική περιοχή, ένα πανάκριβο έργο της δεκαετίας του 1960. Θα πρέπει η ιστορία του δακτυλίου να επεξηγηθεί λίγο περισσότερο, καθώς αποτελεί την πιο αντιπροσωπευτική περίπτωση ακλόνητης πίστης των τεχνικών στις ευεργετικές επιπτώσεις των μεγάλων κυκλοφοριακών έργων, μιας πίστης που δεν ερευνούσε, κατά τη σχετική ρήση, και η οποία διαψεύστηκε ολοκληρωτικά.

Το Μπέρμιγχαμ, πόλη ενός εκατομμυρίου κατοίκων σήμερα, η καρδιά της βρετανικής αυτοκινητοβιομηχανίας, ξεκίνησε ένα πρόγραμμα μαζικής κατασκευής δρόμων ταχείας κυκλοφορίας στη δεκαετία του 1960. Η πόλη, δεύτερη σε μέγεθος στη χώρα, δεν δίσταζε να καινοτομεί στη διαχείριση των αστικών πραγμάτων και δέχτηκε χωρίς δισταγμό τις απόψεις των τεχνικών για την κατασκευή του δικτύου, αφού αυτό ήταν τότε η τελευταία λέξη της τέχνης και της επιστήμης. Ένας δαπανηρός δακτύλιος περιέβαλλε την κεντρική περιοχή έκτασης περίπου 120 εκταρίων, με 6 ανισόπεδους κόμβους σημαντικού μεγέθους, με στόχο την απρόσκοπτη μετάβαση των ιδιωτικών αυτοκινήτων από τα προάστια στο κέντρο της πόλης. Πενήντα δύο ανισόπεδες διαβάσεις πεζών θα εξασφάλιζαν, όπως πίστευαν τότε, την ασφαλή κίνηση των πεζών προς το κέντρο. Ελεύθεροι χώροι, κτήρια και οικοδομικά τετράγωνα με ενδιαφέρον θυσιαστήκαν στο βωμό της τεχνικής προόδου που άλλαξε τη μορφολογία του ιστορικού κέντρου. Ο θαυμαστός νέος κόσμος της μεταπολεμικής πολεοδομίας είχε γίνει πραγματικότητα στο Μπέρμιγχαμ.

Το τέλος του ονείρου ήλθε πολύ γρήγορα. Η κατασκευή του εσωτερικού δακτυλίου στοίχισε την καταστροφή της συνεκτικότητας του παλιού ιστού και την εγκατάλειψη στη συνέχεια πολλών τμημάτων του από παραδοσιακές χρήσεις, τόσο στην περιμετρική ζώνη επαφής με το δακτύλιο όσο και κατά μήκος των αρτηριών που οδηγούσαν από την περιφέρεια στο δακτύλιο. Οι αρχές κατάλαβαν σύντομα ότι η πόλη απέκτησε τη φήμη «τσιμεντένιας ζούγκλας», η οποία αποθάρρυνε την επένδυση κεφαλαίων και ανθρώπινου δυναμικού. Ακόμη, ο δακτύλιος είχε μόνο αρνητικές επιπτώσεις, καθώς δεν εκπληρούσε ούτε το σκοπό για τον οποίο κατασκευάστηκε: ναι μεν τα αυτοκίνητα έφταναν εύκολα στο κέντρο, μετά όμως δημιουργούσαν τέτοια συμφόρηση στο εσωτερικό του ώστε ορισμένοι δρόμοι υποβαθμίστηκαν ραγδαία και εγκαταλείφθηκαν από επισκέπτες και καταστήματα. Οι εμπορικές δραστηριότητες δεν μπορούσαν να αναζητήσουν χώρο έξω από το κέντρο, διότι ο δακτύλιος επενεργούσε ως φράγμα (ή «τσιμεντένιο κολάρο»). Τέλος, οι υποτίθεται «ασφαλείς» διαβάσεις



για τους πεζούς ήταν όχι μόνο μη λειτουργικές, αλλά και επικίνδυνες κατά τις βραδινές ώρες.

Το πρώτο τμήμα του δακτυλίου κατεδαφίστηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1990 από τη δημοτική αρχή, προκειμένου το κέντρο να αρχίσει να απελευθερώνεται από τον ασφυκτικό εναγκαλισμό του περιφερειακού και να συνδέεται ξανά με τον περίγυρό του. Ήταν μια θαρραλέα ενέργεια, που απαίτησε την κινητοποίηση πολλών ειδικών της κυκλοφορίας και του αστικού σχεδιασμού, αρχιτεκτόνων, οικονομολόγων και άλλων υπό την ηγεσία του Δήμου. Η αποφασιστικότητα της δημοτικής αρχής γίνεται φανερή από το γεγονός ότι δεν χρειάστηκε περισσότερο από ένα χρόνο για να αποφασίσει την πλήρη στροφή έναντι της «συμβατικής σοφίας» της κυκλοφοριακής τεχνικής. Η πρώτη αυτή κίνηση δημιούργησε χώρους αναψυχής, δύο πλατείες, πεζόδρομους σε πρώην συμφορημένους δρόμους και διαδρομές περιπάτου πλάι στα κανάλια. Η επιτυχία ενθάρρυνε τη δημοτική αρχή να προχωρήσει. Άλλοι δύο κόμβοι έχουν κατεδαφιστεί, καθώς και το μεταξύ αυτών τμήμα του δακτυλίου, ενώ έχουν ενισχυθεί τα δημόσια μέσα μεταφοράς και έχουν εφαρμοστεί μέτρα φιλικά προς την κίνηση των πεζών. Όποιος είχε επισκεφθεί το Μπέριμγχαμ το 1970 και το 1980 δεν το αναγνωρίζει τώρα. Υπάρχει μια διάχυτη ικανοποίηση για τους πολίτες του, διότι η πόλη ξέφυγε από το φαύλο κύκλο όπου βρισκόταν παγιδευμένη, ενώ τα οικονομικά οφέλη από το εμπόριο και τον τουρισμό πληθαίνουν. Οι κατεδαφίσεις συνεχίζονται μέχρι να φύγει και το τελευταίο τμήμα του εσωτερικού δακτυλίου.

Και άλλα αστικά κέντρα έχουν να αφηγηθούν παρόμοιες ιστορίες, όχι όμως στην Ελλάδα. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, οι ελληνικές πόλεις υπήρξαν στο θέμα αυτό τυχερές, αφού η παντοδύναμη μικρή ιδιοκτησία κάνει δύσκολη την πραγματοποίηση «μεγάλων κυκλοφοριακών έργων». Είναι λοιπόν μεγάλη ατυχία για τη Θεσσαλονίκη το ότι, ενώ θα έλεγε κανείς ότι έχει διαφύγει τον κίνδυνο, περνάει με καθυστέρηση από τη φάση αυτή, υπό συνθήκες που θυμίζουν την ανυποψίαστη μακαριότητα του 1960. Τα τελευταία πενήντα χρόνια η Θεσσαλονίκη πύκνωσε υπερβολικά, και ελεύθεροι χώροι εκτός κέντρου πρακτικά δεν υφίστανται. Για τους κατοίκους έμενε πάντα ο περίπατος πλάι στη θάλασσα ως τελευταία καταφυγή. Είναι αποκαρδιωτικό να απειλείται το θεωρούμενο αναπαλλοτριωτο περιουσιακό στοιχείο της πόλης, και μάλιστα όταν, κατά ειρωνική συγκυρία, σε όλα τα ξένα παραδείγματα που αναφέρθηκαν χώροι κυκλοφορίας αποδίδονται πλέον σε ζωτικούς ελεύθερους χώρους, πλατείες, βουλεβάρτα, πεζόδρομους, πάρκα.

Όσο και αν φαίνεται παράξενο, η υποθαλάσσια αρτηρία στη Θεσσαλονίκη δεν υποστηρίζεται από κανέναν με πάθος. Η δημοτική αρχή, βέβαια, δεν μας έχει συνηθίσει σε ηγετική δράση, αφού έλαμψε διά της απουσίας της και στον επιτελικό σχεδιασμό της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας. Η πόλη μοιάζει να ωθείται στην κατασκευή ενός πανάκριβου έργου από αδράνεια, ενώ οι επιπτώσεις του δεν γίνονται καν με σαφήνεια γνωστές. Οι ολέθριες συνέπειες είναι νομίζω φανερές από το άρθρο που προηγήθηκε. Μια λύση που απαιτεί στοιχειώδες θάρρος είναι να παραδεχτούμε ότι κάναμε λάθος και να απαλλαγούμε από τις αυταπάτες οι οποίες συντηρούν ακόμη τις διαδικασίες μελετών και αξιολογήσεων. Πολλές άλλες πόλεις το έχουν πει μέχρι στιγμής, και μάλιστα αφού υποβλήθηκαν σε τεράστιες δαπάνες. Μήπως είναι καιρός να διδαχθούμε από τα λάθη των άλλων και να προλάβουμε το χειρότερο;