

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),¹ 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 αντανakλά 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 Καουκούλα*

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 «απααραβίαστο» 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 περιο-
χές της πόλης τη μία από την άλλη, με ιδιαίτερα δυσμενείς επιπτώσεις για τις α-
στικές χρήσεις. Έτσι, σήμερα πολλοί μελετητές της πόλης θεωρούν ότι διανύ-
ουμε την εποχή της «post-arterial city», δηλαδή της πόλης που έχει αφήσει πί-
σω της το σχεδιασμό μεγάλων αρτηριών μέσα στον αστικό χώρο. Αξίζει να δού-
με τι καταθέτει η εμπειρία των δυτικών χωρών που έχουν ασχοληθεί με κυκλο-
φοριακά προβλήματα επί σειρά ετών.

Στην Ευρώπη, ακόμη και στη Βόρεια Αμερική, κατά την τελευταία δεκα-
πενταετία ή και περισσότερο, πολλά φιλόδοξα κυκλοφοριακά έργα επανεξετά-
στηκαν και ματαιώθηκαν ή τροποποιήθηκαν, πράγμα που δημιουργεί τουλάχισ-
τον σκεπτικισμό για τη σκοπιμότητα των έργων, τα οποία υπό άλλες συνθή-
κες θα είχαν ολοκληρωθεί. Στο Βερολίνο (Δυτικό τότε), στο τέλος της δεκαε-
τίας του 1970 η κατασκευή αρτηρίας και ανισόπεδου κόμβου που θα «ολοκλή-
ρωναν» ένα σύστημα οδών μεγάλης ταχύτητας κοντά στο κέντρο της πόλης συ-
νάντησε την αντίδραση των κατοίκων, με τους οποίους συντάχθηκαν αρχιτέ-
κτονες 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 ε-
πιχειρήσεις αστικής αναζωογόνησης, με προσεκτικό ανασχεδιασμό του αστι-
κού ιστού. Στο κέντρο του Τορόντο κατά την τελευταία εικοσαετία δεν έχει κα-
τασκευαστεί καμία οδική αρτηρία και επιδιώκεται απεναντίας η πύκνωση του

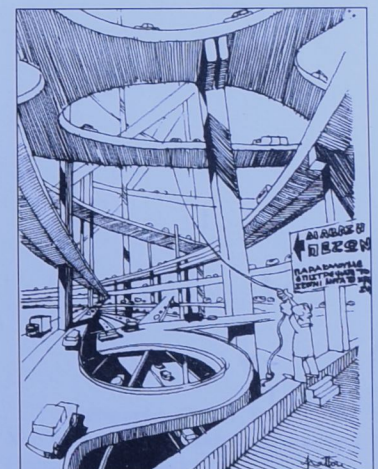


αστικού ιστού, με διάφορες θετικές συνέπειες, μεταξύ των οποίων η αύξηση των κατοικιών και του πληθυσμού και το ζώηρεμα της πόλης, πράγμα που στην εικοσαετία αυτή συνέβη μόνο στο κέντρο του Τορόντο, από όλη τη Βόρεια Αμερική.

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 Στάιλιγκραντ 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 περιέβαλε 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 θυσιάστηκαν 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 κατ'άλλαβαν 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 καταστάματα. 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 Μπέρμιγχαμ 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 αναπαλλοτρίωτο 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 στοιχειώδεις θάρρος είναι να παραδεχτούμε ότι κάναμε λάθος και να απαλλαγούμε από τις ανταπάτες 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;