«Εμφραγμα» στους νέους οδικούς άξονες (ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ ΜΠΙΤΣΙΚΑ)

Date : 11 Μαΐου, 2006

"Αλ.Οψ": Πολλοί υποστηρίζουν ότι μπορεί να κόστισαν ακριβά, έγιναν όμως έργα που θα μείνουν και θα εξυπηρετούν καθημερινά χιλιάδες πολίτες στην Αττική και μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Είναι όμως δικαιολογημένη αυτή η ευφορία;

Πάντως οι συγκοινωνιολόγοι δεν συμμερίζονται αυτή την άποψη!!!

Συγκοινωνιολόγοι προβλέπουν ότι τα κυκλοφοριακά προβλήματα στην Αθήνα θα γίνουν χειρότερα από ό,τι ήταν πριν από τα μεγάλα έργα.

Οι στατιστικές λένε ότι τον Σεπτέμβριο θα έχουν προστεθεί 130.000 νέα αυτοκίνητα

Είναι φαρδύς, είναι πλατύς αλλά δεν έχει προοπτική. Για τον... δρόμο ανακούφισης από την κυκλοφοριακή συμφόρηση που υποσχέθηκαν τα νέα οδικά έργα μιλάμε. Συγκοινωνιολόγοι διαλύουν τις αυταπάτες που δημιουργήθηκαν στους εποχούμενους ότι θα κατεβάσουν το χειρόφρενο των ωρών ακινησίας κατά τις διαδρομές του πηγαινέλα στην πρωτεύουσα. Λεωφορειόδρομοι της υπομονής θα γίνουν για μία ακόμη φορά οι νέες οδοί οι οποίες κατασκευάστηκαν ή βρίσκονται υπό ολοκλήρωση. «Κόμποι» θα γίνουν και οι νέοι κόμβοι. Οχι σε βάθος χρόνου, όχι σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα. Σε ενάμιση χρόνο η κατάσταση στην Αθήνα θα είναι χειρότερη από ό,τι ήταν πριν από τα οδικά έργα, εκτιμούν ειδικοί επιστήμονες! Η μεγάλη ζήτηση για κυκλοφορία και στάθμευση, η έλλειψη προγράμματος διαχείρισής τους και η μη εφαρμογή προγράμματος αποθάρρυνσης της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου στηρίζουν την πρόβλεψη. Οι στατιστικές καταγράφουν ότι τον Σεπτέμβριο θα έχουν

προστεθεί 130.000 νέα αυτοκίνητα που θα κυκλοφορούν στους ίδιους δρόμους της Αθήνας. Ο δείκτης ιδιοκτησίας οχημάτων στην Αττική είναι ακόμη χαμηλός (40 οχήματα ανά 100 κατοίκους) σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις και αναμένεται να αυξηθεί κατά 50%. Η επιδείνωση των προβλημάτων στάθμευσης θεωρείται βεβαία, αν σκεφθεί κανείς ότι καθημερινά μόνο το τρίωρο αιχμής, 10 το πρωί έως 1 το μεσημέρι, 100.000 αυτοκίνητα σταθμεύουν στον εσωτερικό δακτύλιο του κέντρου της Αθήνας, εκ των οποίων 35.000 οχήματα σταθμεύουν παράνομα!

Η πρόβλεψη για το «έμφραγμα» και στους φρεσκοφτιαγμένους δρόμους της Αττικής γιατί και ποιους να εκπλήσσει; Μήπως τους οδηγούς; Απλώς θα ξαναδούν τη νέα βερσιόν του έργου - θυμάστε που «κολλήσατε» στην άπλα των λωρίδων που είχαν στρωθεί με δάφνες αποσυμφόρησης το πάλαι ποτέ. Μήπως τους πεζούς στις γειτονιές; Απλώς θα επιδοθείτε εκ νέου σε ασκήσεις ετοιμότητας και ευελιξίας για να μη σας πατήσει η διαμπερής κίνηση που επελαύνει ήδη στις γειτονιές για να αποφευχθεί το μποτιλιάρισμα των κεντρικών οδών. Μήπως την κατ' επανάληψη άτολμη κυκλοφοριακή πολιτική; Μα αυτή είναι που κόβει κορδέλες - χθες και σήμερα - με προμετωπίδα το αυριανό αδιέξοδο. Ετοιμοπαράδοτος ο φιόγκος της διευκόλυνσης των ΙΧ για να φτάσουν πιο γρήγορα στο επόμενο μποτιλιάρισμα και να σταθμεύσουν παράνομα όπου υπάρχει Αττική γη. Αποσπασματικός και εφήμερος ο σχεδιασμός για τα μέσα μαζικής μεταφοράς με... ολίγην από μετρό και τραμ.

*** Πλημμύρα τροχοφόρων**

Η Αθήνα οδεύει με μαθηματική ακρίβεια σε εκρηκτικά προβλήματα συμφόρησης και υποβάθμισης της ποιότητας ζωής την επαύριον της ολοκλήρωσης των νέων οδικών αξόνων και κόμβων, λέει μετ' επιτάσεως ο συγκοινωνιολόγος κ. Γιώργος Γιαννής, λέκτορας στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, ο οποίος μόλις πριν από λίγες ημέρες ανέλαβε πρόεδρος της Αττικό Μετρό ΑΕ. «*Σε διάστημα ενάμιση χρόνου θα είμαστε χειρότερα σε σχέση με την κατάσταση που επικρατούσε πριν από τα οδικά έργα*» σημειώνει. Οι νέοι δρόμοι θα γεμίσουν αυτοκίνητα, ακριβώς με τον τρόπο της... κλεψύδρας - πρόσκαιρη ανακούφιση και ξανά «πήξιμο», μια και ο ρυθμός αύξησης της κυκλοφορίας των οχημάτων είναι συνεχής. Κατ' αντιστοιχία, ποιος δεν θυμάται ότι οι δρόμοι, όταν είχε λειτουργήσει το μετρό, ελευθερώθηκαν για λίγο και στη συνέχεια γέμισαν ξανά με αυτοκίνητα;
Η Αττική οδός ήταν πράγματι αναγκαίο και επωφελές έργο. Η περιφερειακή Υμηττού έφερε ελαφρά ανακούφιση στο κέντρο της πρωτεύουσας, ήδη όμως αυξήθηκε η συμφόρηση στις εξόδους της (Κατεχάκη, Μεταμόρφωση). Είναι δεδομένο, επισημαίνει ο κ. Γιαννής, ότι η Αττική οδός δεν έχει ενσωματωθεί στο σύστημα της πόλης και ήδη τα πρώτα δείγματα συμφόρησης έχουν γίνει εμφανή. Τι σημαίνει αυτό; Οτι η κυκλοφορία μετά την Αττική οδό πρέπει να συνεχίζεται σε κατάλληλου μεγέθους άξονες, διότι θα προκύψουν σημεία συμφόρησης στην περιοχή των εξόδων, όπως ήδη έχει φανεί. Ακόμη και το κεντρικό κομμάτι της Αττικής οδού, από τη

Δουκίσσης Πλακεντίας ως τη Μεταμόρφωση, θα γεμίσει αναπόφευκτα αυτοκίνητα κάποια στιγμή, αναφέρει ο συγκοινωνιολόγος.

*** Ο κόμπος στον Φάρο**

Ο κόμβος στον Φάρο της λεωφόρου Κηφισιάς που εγκαινιάστηκε πριν από λίγες ημέρες; Σε τρεις μήνες θα είναι γεμάτος με μποτιλιαρισμένα αυτοκίνητα, επιμένει ο κ. Γιαννής. Χαρακτηρίζει μάλιστα τον Φάρο *«μνημείο ανούσιας παρέμβασης»*, μια και απλώς βοηθά τα οχήματα να φτάσουν γρηγορότερα στη συμφόρηση. Εξηγεί ότι, εκτός των άλλων, λειτουργεί και λανθασμένα. Εχει δοθεί προτεραιότητα στα ΙΧ και όχι στα λεωφορεία, μη υπηρετώντας τη λογική της ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς, ενώ προσφέρονται τρεις λωρίδες εισόδου και δύο λωρίδες εξόδου, διευκολύνοντας τα οχήματα να μπουν στο κέντρο της πόλης... *«Στον κόμβο του Φάρου θα έχουμε παρόμοια φαινόμενα μποτιλιαρίσματος με εκείνα του κόμβου Κατεχάκη - λεωφόρου Κηφισιάς, όπου δημιουργούνται ουρές σταματημένων αυτοκινήτων κάτω από τη γέφυρα»* εξηγεί ο κ. Γιαννής. Ποιος δεν έχει «πήξει» στην ουρά από Πανόρμου ως τον ανισόπεδο και στο ύψος του Ψυχικού, κάτω από τη γέφυρα;
Ο οδικός άξονας της μαραθώνιας διαδρομής εκτιμάται ότι προσφέρει αναβάθμιση της ασφάλειας και της κυκλοφορίας. Το ίδιο ισχύει και για τον κόμβο της λεωφόρου Ποσειδώνος με Κηφισού καθώς ανακουφίζει χρόνια προβλήματα - ενώνει την παραλιακή, τα νότια προάστια, με τη Βόρεια και τη Δυτική Αθήνα. Ωστόσο και εδώ οι συγκοινωνιολόγοι βλέπουν ένα συσχετιζόμενο πρόβλημα: τις κακές συνθήκες στην παραλιακή προς το Ελληνικό (Παλαιό Φάληρο) με τα πολλά φανάρια - ήδη το μποτιλιάρισμα είναι πληγή εκεί και θα συνεχιστούν τα σημερινά έντονα προβλήματα συμφόρησης.

ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΟΙ

Δεν είναι λύση η κατασκευή δρόμων

Οι ειδικοί το έχουν πει πολλάκις και το επαναλαμβάνει ο πρόεδρος του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων κ. Πάνος Παπαδάκος: *«Η κατασκευή οδικών δικτύων δεν λύνει προβλήματα. Κάθε νέος δρόμος εξαιτίας της μεγάλης ζήτησης κυκλοφορίας θα πλημμυρίσει οχήματα εκ νέου και θα λειτουργεί σε συνθήκες συμφόρησης»*.
Ενδεικτικά είναι τα παραδείγματα και από ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις. Ο περίφημος Μ25, ο περιφερειακός δρόμος του Λονδίνου, έγινε με τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση,

αντιμετώπισε προβλήματα συμφόρησης εντός της πρώτης δεκαετίας από την κατασκευή του και γρήγορα έδιωξαν τη σκέψη να τον κάνουν με πέντε λωρίδες... Αντίστοιχα, ο περιφερειακός του Παρισιού, ο οποίος έχει έξι λωρίδες ανά κατεύθυνση, αντιμετωπίζει έντονα προβλήματα συμφόρησης καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, μόλις οκτώ χρόνια μετά την ολοκλήρωσή του.
Υπάρχει λύση-απάντηση στο χάος; Υπάρχει η κατεύθυνση της οργανωμένης διεξόδου, λένε οι συγκοινωνιολόγοι.
Οπως σημειώνει ο κ. Γιαννής, επιβάλλεται η ειλικρινής υποστήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς σε συνδυασμό με ολοκληρωμένες πολιτικές στάθμευσης για την αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ, καθώς «*χωρίς ελεγχόμενη στάθμευση (στάθμευση παρά τη οδώ επί πληρωμή), η συμφόρηση στην Αθήνα θα διογκώνεται συνεχώς*». Επιπλέον, όσον αφορά το μετρό οι σταθμοί μετεπιβίβασης είναι απαραίτητοι στις παρυφές της πόλης, γύρω από τους τερματικούς σταθμούς, για να αποκτήσει νόημα το αίτημα «αφήστε τα αυτοκίνητά σας». Οπως επισημαίνει ο κ. Γιαννής, παραμένει «αγκάθι» για την κατασκευή τους η εξασφάλιση της χρηματοδότησης και της αποπληρωμής τους, αλλά και η ρύθμιση πολεοδομικών ζητημάτων.
Αλήθεια, σήμερα οι τροχονόμοι ποιο ρόλο παίζουν στις διασταυρώσεις; Διευκολύνουν την είσοδο των οχημάτων στην πόλη, αντί να αστυνομεύουν τις λεωφορειολωρίδες και την παράνομη στάθμευση. Το δίκτυο των λεωφορειόδρομων στην Αθήνα δεν ξεπερνά τα 40 χιλιόμετρα, ενώ στις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες είναι 400 χιλιόμετρα. Η ταχύτητα των λεωφορείων και των τρόλεϊ κάθε χρόνο μειώνεται κατά 2%-3%...
Η σημερινή ασφυξία δεν είναι παρά η αρχή αυτών που θα ακολουθήσουν στην ελληνική πρωτεύουσα, σύμφωνα με τον κ. Παπαδάκο, ο οποίος παρατηρεί ότι είναι επείγουσα η συγκροτημένη πολιτική διαχείρισης για να αξιοποιηθούν τα νέα οδικά δίκτυα που έγιναν επ' ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων. Ο πρόεδρος των ελλήνων συγκοινωνιολόγων θεωρεί αναγκαία την οργάνωση ενός μητροπολιτικού φορέα για τη διαχείριση του συγκοινωνιακού συστήματος της πρωτεύουσας, καθώς σήμερα ζει και βασιλεύει η αποσπασματικότητα των παρεμβάσεων και η πολυδιάσπαση των φορέων που εμπλέκονται.

(Πηγή: "Το ΒΗΜΑ", 20/06/2004)