

ΣΟΛΩΝΟΣ Π. ΚΥΔΩΝΙΑΤΟΥ

Ἀκαδημαϊκοῦ, Καθηγητοῦ

ΤΡΙΑ ΣΦΑΛΜΑΤΑ ΕΚΜΗΔΕΝΙΖΟΥΝ ΤΑΣ ΑΘΗΝΑΣ

Ἀφιεροῦται στὴν μνήμην τοῦ μεγάλου φι-
λανθρώπου Καθηγητοῦ *Γιάννη Παπαζαχα-*
ρίου, ὁ ὁποῖος μὲ τὰ ἔργα του ἀπέδειξε τὴν
χριστιανικὴν του πίστιν.

Αἱ Ἀθῆναι εἶναι μιὰ ἄτυχη πόλις. Γιατὶ εἶναι ἡ μόνη πρωτεύ-
ουσα στὴν ὁποίαν δὲν ἔγινε προσπάθεια ἐκσυγχρονισμοῦ της, πρὸς
ἀντιμετώπισιν δύο μεγάλων προβλημάτων που μαστίζουν τὰς συγχρό-
νους μεγαλουπόλεις. Καὶ αὐτὰ εἶναι ὁ Γιγαντισμὸς τοὺς καὶ τὸ
Κυκλοφοριακὸν τοὺς πρόβλημα.

Ἄλλαι πρωτεύουσαι ἀντελήφθησαν ἐγκαίρως τὸν κίνδυνον καὶ
μὲ τολμηρὰς ἐπεμβάσεις ἔλαβον παράτασιν τῆς ζωῆς των μέχρι σή-
μερον.

Παράδειγμα τὸ Παρίσι μὲ τὸν βαρῶνο Ὅσμάν, ἡ Βιέννη μὲ τὸν
Camillo Sitte, τὸ Λονδῖνον μὲ τὸν Robert Urvin, ἡ Γερμανία μὲ τὸν
Stüben, ἐνῶ τὰ δικτατορικὰ καθεστῶτα Ἰσπανίας, Ρουμανίας καὶ Γι-
ουγκοσλαβίας, προσήρμωσαν ἄρκετὰ τὰς δικὰς των πρωτεύουσας. Τέ-
λος, πρωτεύουσαι, ὅπως ἡ Οὐάσινγκτων καὶ ἡ Πετρούπολις εἶχον ἐξ
ἀρχῆς μελετητὰς μὲ πρόβλεψιν, ὅπως οἱ γάλλοι σχεδιασταὶ των, ὁ
P.G. L'Enfant καὶ ὁ J.B. Leblond, ἀντιστοίχως.

Αἱ Ἀθῆναι δὲν εἶχον αὐτὴν τὴν τύχην. Ἡ ἀπότομος ἐξέλιξις
τῆς ἐξάφνιασε τὰς Ὑπηρεσίας ποὺ τὴν παρακολουθοῦσαν, ἐξέφυγε
ἀπὸ τὰς προδιαγραφὰς των καὶ ἐξελίχθη ἀναρχικῶς, καταπατήσασα
κάθε διάταξιν καὶ ὅρον τῆς συγχρόνου Πολεοδομίας.

Δὲν εἶναι δὲ μόνον τό «κυκλοφοριακὸν» ἀπὸ τὸ ὁποῖον πά-
σχουν. Οἱ περισσότεροι Ἀθηναῖοι δὲν κατοικοῦν σὲ σπίτια, ἀλλὰ
«ἀποθηκεύονται» σ' αὐτά! Στὰ θλιβερά «δυάρια» καὶ «τριάρια» τῶν
τσιμεντίνων πολυκατοικιῶν των, ποὺ βρίσκονται στοὺς ἀκόμη θλι-

βερωτέρους δρόμους. Συνωστίζονται, με ζώην ασπάλακος, σε μίαν σαχάραν ασφάλτου και μπετόν. Ζούν σε πόλιν χωρίς πράσινο, χωρίς χαρά, κάτω από ατμόσφαιραν δηλητηριώδη, συνεχώς επιδεινούμενη, που δημιουργεί ψυχοπάθειες και καρκίνον. Ἀκόμη και στειρότητα, λόγω του ἄγχους που πλήττει τὸ ὁρμονικὸν σύστημα τοῦ ἀνθρωπίνου ὀργανισμοῦ καὶ συντελεῖ στὴν ὑπογεννητικότητα!

Παιδιές, ἐλεύθεροι χῶροι, ζῶνες πρασίνου, εἶναι σχεδὸν ἀνύπαρκτα. Ὁ Ἀθηναῖος γιὰ ἀναψυχὴ πρέπει νὰ ἐξέλθει τῆς πόλεως· γιατί οἱ πολυκατοικίες ἔχουν καταπατήσει κάθε ἐλεύθερον χῶρον. Ἐξαφάνισαν τὸ πράσινο, κατέκοψαν δενδροστοιχίας, ἐκάλυψαν ρεύματα, ἀκόμη καὶ χειμάρρους, ἐνῶ ἱστορικοὺς ποταμοὺς τοὺς μετέβαλον σὲ ὑπονόμους.

Ἀκόμη ἀνερριχήθησαν στοὺς γύρω λόφους, κατέστρεψαν ἀρχαιότητας καὶ παραδοσιακὰς ἀρχιτεκτονικὰς μορφὰς καὶ ἀφάνισαν καὶ τὴν τελευταίαν ἱκμάδα τῆς παλαιᾶς ἀρχοντικῆς φυσιογνωμίας τῶν Ἀθηνῶν.

Αἱ ἄλλοτε γραφικαὶ καὶ ρομαντικαὶ Ἀθῆναι κατήντησαν συνονθύλευμα ἀπὸ ἀπωθητικὰ κτίσματα, μετὰ τὰ ὅποια ἡ τύχη, ἡ ἄγνοια καὶ ἡ ἀχόρταγη ἰδιωτικὴ ἐκμετάλλευσις ἐσπίλωσαν τὸ ἄλλοτε ἀπὸ ὅλους θαυμαζόμενον ἀττικὸν τοπεῖον.

Αἱ ἀνωτέρω διαπιστώσεις ἐπαληθεύονται ὅταν συγκρίνομεν τὰς Ἀθήνας ποὺ ὁ 19ος αἰὼν μᾶς παρέδωσε, μετὰ τὰς Ἀθήνας ποὺ σὲ λίγο θὰ κληρονομήσει ὁ 21ος αἰὼν.

Παρελήφθη τότε μία πόλις χαρίεσσα, ἀνθρωπίνη, περιζήτητος στοὺς ξένους καὶ χιλιοῦμνημένη ἀπὸ τοὺς Ποιητάς. Μετὰ ἓνα αἰῶνα παραδίδεται ἓνας πολεοδομικὸς τραγέλαφος!

Πράγματι αἱ Ἀθῆναι ἦσαν τότε μία πόλις σὲ ἄνοδον. Τὰ σπίτια τῆς χαμηλοῦψῃ, κατελάμβανον μέρος μόνον τοῦ οἰκοπέδου, ὅποτε ἡ πόλις μετὰ τὰς δενδροφυτευμένας αὐλὰς ἀνέπνεε, ἐνῶ οἱ ἄνεμοι ἀνεμπόδιστοι ἐδρόσιζον καὶ καθάριζαν τὴν ατμόσφαιράν της.

Οἱ δρόμοι τῆς ἦσαν ἐπαρκεῖς γιὰ τὴν τότε κυκλοφορίαν. Τὸ ἴδιον καὶ ὅλες οἱ κοινωνικὲς τῆς ἀνάγκες, ὅπως αἱ Ἐκκλησίαι, τὰ Σχολεῖα, τὰ Νοσοκομεῖα, τὰ Θέατρα, τὰ Κέντρα κτλ.

Ὁ δὲ πληθυσμὸς της, ποὺ ἀντιπροσώπευε τὸ 5-6% τοῦ ὅλου πληθυσμοῦ τῆς Ἑλλάδος (135.000 σὲ σύνολον κατοίκων 2.600.000), διεκρίνετο εἰς τρεῖς τάξεις, ἐκ τῶν ὁποίων ἐκάστη ἀπελάμβανε ἀναλόγως τῆς σημασίας τῆς προσφορᾶς της, μετὰ ἀνοικτὴν πάντοτε τὴν ἐξέλιξιν.

“Ας σημειωθεί ὅτι τὸ κακὸν ποὺ ἔκαμαν αἱ πολυκατοικίαι στὴν Πρωτεύουσαν τῆς Ἑλλάδος, χάρις στὸ ἔνοχον ΚΗ΄ Ψήφισμα, ἐστοίχησεν κολοσσιαῖα ποσά, ἰδίως σὲ συνάλλαγμα, μὲ τὰ ξενόφερτα ὑλικά (ξύλεια, ἐγκαταστάσεις, λουτῆρες κτλ.), ποὺ ἐξήντησαν ὅλας τὰς οἰκονομίας τοῦ Ἑλλήνου. Ἔτσι μπορεῖ νὰ λεχθεῖ, ὅτι «σπάνια ξοδεύτηκαν τόσα πολλὰ χρήματα γιὰ νὰ γίνη ἓνα τόσο μεγάλο κακό!»

Δυστυχῶς προχωροῦμε σήμερον σὲ ἓνα ἐξ ἴσου δαπανηρὸν ὅσον καὶ καταστρεπτικὸν διὰ τὴν πόλιν τῆς Παλλάδος πρόγραμμα χάρις στὰ τρία σφάλματα τὰ ὁποῖα ἐν συνεχείᾳ περιγράφονται. Τὰ σφάλματα αὐτά, ποὺ ἤδη ἀρχίζουν νὰ ἐπιβαρύνουν τὴν πόλιν τῶν Ἀθηνῶν, θὰ ἀνακόψουν πᾶσαν περαιτέρω ἀνάπτυξίν της, θὰ τὴν καθλώσουν στὴν ἀναρχικὴν της θέσιν καὶ στὴν πτώσιν της, ποὺ ἐπηκολούθησε.

Τὸ πρῶτον σφάλμα εἶναι ἡ μὴ ἀπομάκρυνσις τῆς Πρωτεύουσας ἀπὸ τὰς Ἀθήνας.

Τὸ θέμα ἐθίγη καὶ προπολεμικῶς. Οἱ Πολεοδόμοι Κ. Μπίρης καὶ Κ. Δοξιάδης εἶχον προτείνει τὴν μετάθεσίν της, ὁ πρῶτος στὰ Μέγαρα καὶ ὁ δεύτερος στὸ Τατόϊ. Ἐνας τρίτος Γιατρὸς Κρητικός, ὀνόματι Λεφάκης, εἶχε προτείνει τὴν Θεσσαλονίκην. Προσωπικῶς, ἐπρότεινα ὡς Πρωτεύουσα τῆς Ἑλλάδος, τὴν Πέλλαν.

Μεταπολεμικῶς ἐπανῆλθον στὸ θέμα, ἔχων ὡς ἔμβλημα: «Αἱ Ἀθηναὶ διὰ τὴν Ἀθηναῖν, ἀλλ’ ἡ Πρωτεύουσα μακρὰν τῶν Ἀθηνῶν». Ὑπονοῶν ὅτι αἱ Ἀθηναὶ θὰ παρέμενον πόλις πνευματικὴ, πόλις τῶν Γραμμάτων, τῶν Καλῶν Τεχνῶν καὶ τῆς Ἐπιστήμης. Συγχρόνως καὶ πόλις Τουρισμοῦ. Διοίξεις, Οἰκονομία, βαρύνουσαι Βιομηχανίαι, Διπλωματικαὶ καὶ Ξέναι Ἀποστολαί, θὰ ἀπεμακρύνοντο. Θὰ ἔμεναν μόνον τὰ τρία ἀνώτατα Δικαστήρια.

Ἡ χαμηλὴ ἀξία τῆς γῆς θὰ ἐπέτρεπε τότε ἀπαλλοτριώσεις, ἀρχαιολογικὰς μὲν διὰ νὰ ἀναζήσῃ τὸ ἀρχαῖον Ἄστυ, πολεοδομικὰς δὲ διὰ νὰ εὐνοήσουν τὴν κυκλοφορίαν, τοὺς ἐλευθέρους χώρους, τὸ πράσινον.

Τότε δὲν θὰ ἐθάπτετο ὁ Ἰλισσὸς καὶ ὁ Κηφισσός, οἱ ὁποῖοι σὲ ὠρισμένας ἐποχὰς μπορεῖ νὰ ἐγίνοντο πλωτοί.

Τότε αἱ Ρωμαϊκαὶ ἀρχαιότητες (Πύλη Ἀδριανοῦ, Ὀλυμπιεῖον κτλ.) θὰ συνηνοῦντο μὲ τὰς Κλασσικάς (Λυσικράτειον, Ἀκρόπολις, Θησεῖον, Κεραμεικός). Τὴν δὲ Ἀκρόπολιν θὰ περιέβαλλον κῆποι.

Στὴν Πλάκα θὰ κυκλοφοροῦσαν μόνον πεζοὶ καὶ ἵπποκίνηται ἄμαξαι. Τὸ ἱστορικὸν Κέντρον τῆς πόλεως θὰ παρέμενε ἄθικτον καὶ κατοικούμενον. Τὸ δὲ ἁμαρτωλὸν ΚΗ΄ ψήφισμα θὰ ἀτονοῦσε καὶ δὲν θὰ κατεδαφίζοντο τὰ θαυμάσια νεοκλασσικὰ μέγαρα στὰς ὁδοὺς Β. Σοφίας, Ἀμαλίας, Σταδίου, Πανεπιστημίου, Συντάγματος κτλ.

Αἱ ἀνεγειρόμεναι πολυκατοικίαι, ἀναπτυσσόμεναι ἐκτὸς Κέντρου καὶ νοτίως τῆς Ἀκροπόλεως, θὰ ἦσαν ἐλευθέρως ἱστάμεναι, μὲ γύρω τους πρασιάς.

Ὁ χαμηλὸς εἰς ἀριθμὸν πληθυσμὸς τῆς πόλεως, περὶ τὸ ἑκατομμύριον, θὰ ἐπέτρεπε καὶ τὴν αὐτόνομον ἀνάπτυξιν τῶν περὶ τὴν πόλιν Προαστείων, ὡς ἡ Κολοκυνθοῦ, τὸ Μαρούσι, τὸ Χαλάνδρι, τὸ Πικέρμι κτλ.

Ὁ πληθυσμὸς τῶν Ἀθηνῶν ποὺ θὰ ἀπετελεῖτο ἀπὸ Φοιτητάς, Καλλιτέχνας, Τουρίστας, Ἐμπόρους καὶ Συνταξιούχους, θὰ κυκλοφοροῦσε ἀνέτως στὴν καταπράσινην πλέον πόλιν, χωρὶς πρόβλημα ὕδατος ἢ νέφους.

Διὰ μίαν τοιαύτην Ἀθήνα, ἡγωνίσθη κατὰ τὴν δεκαετίαν 1950 μὲ ὑποβολὴν ὑπομνημάτων, προσχεδίων, ἐπιστολῶν στὰς ἐφημερίδας Ἀθηνῶν καὶ Θεσσαλονίκης. Ἔδωσα συνεντεύξεις, ἀκόμη καὶ διαλέξεις καὶ στὰς δύο πόλεις. Πλὴν εἰς μάτην...!

Τὸ δεύτερον λάθος, αὐτὸ ποὺ θὰ συντρίψει τὰς Ἀθήνας, εἶναι ἡ κακὴ ἐκλογὴ τῆς θέσεως τοῦ νέου Ἀεροδρομίου, Σπάτα ἀντὶ Μακρονήσου.

Ἐὰν στὴν Μακρόνησον, κτῆμα Δημόσιον, ἐρρίπτοντο 4-5 ἐκσκαφεῖς, καὶ συγχρόνως ἐγίνοντο μερικὰ λιμενικὰ ἔργα, ἐντὸς ὀλίγων μηνῶν ἡ ἐπιφάνεια τῆς νήσου θὰ πολλαπλασιάζετο.

Συγχρόνως τὸ βόρειον ἄκρον τῆς θὰ ἡνοῦτο μὲ τὸν ὄρμον τοῦ Ἀγίου Νικολάου τῆς Ἀττικῆς, δημιουργουμένου οὕτω ἀσφαλοῦς Λιμένος, ὁ ὁποῖος θὰ ἀποσυμφόριζε τὸν λιμένα Ραφῆνας.

Ἡ ἀπόστασις εἶναι μόλις 2.100 μέτρα, μὲ μέγιστον βάθος θαλάσσης στὸ κέντρον, περὶ τὰ 70 μέτρα. Οἱ Ὁλλανδοὶ Τεχνικοὶ ἐθεώρουν τὸ ἔργον ἐφικτόν. Ἡ ἀπόστασις ἀπὸ Ἀθηνῶν ὑπελογίζετο ἡμίωρος, χάρις σὲ ἐναέριον ὁδόν, φερομένην ἐπὶ στηλῶν, ἀνὰ 25 μέτρα, μέχρι τοῦ Κεντρικοῦ Ἀεροσταθμοῦ, ὁ ὁποῖος στὸ σχέδιόν μου, προεβλέπετο στὴν Σχολὴν Εὐελπίδων, πρὶν αὕτῃ διατεθεῖ διὰ Δικαστήρια.

Ὅλον τὸ ἔργον θὰ ἐστοίχιζε ὀλιγώτερον ἀπὸ ὅ,τι ἡ ἀγορὰ τῶν

ἀμπελώνων τοῦ χωρίου Σπάτα, ἡ ὁποία ἐπὶ πλέον διέλυσε μίαν ἀνθοῦσαν παλαιάν, παραδοσιακὴν Κοινότητα Ἀμπελουργῶν καὶ Οἴνο- παραγωγῶν, οἱ ὁποῖοι σήμερον μετεβλήθησαν εἰς ἀργοσχόλους εἰσοδηματίας.

Τὸ χεῖριστον εἶναι ὅτι μὲ τὴν τοποθέτησιν τοῦ Ἀεροδρομίου στὰ Σπάτα, ἡ οἰκολογικὴ καταστροφὴ ὅλης τῆς Ἀττικῆς θὰ εἶναι ἀνυπολόγιστος. Τὸ ἴδιο καὶ ἡ διάλυσις τῶν ἐκεῖ ὑπαρχουσῶν Ἀρχαιοτήτων.

Τρίτον λάθος εἶναι ἡ ὄψιμος κατασκευὴ τοῦ «μετρό». Ὁ ὑπόγειος σιδηρόδρομος τῶν Ἀθηνῶν, ἔπρεπε νὰ γίνεи, πρὶν γεμί- σουν αἱ Ἀθῆναι μὲ πολυκατοικίες, ὁπότε τὸ πλῆθος των θὰ εἶχε ἀποφευχθεῖ, ἄλλως νὰ ματαιοῦτο.

Ἐξ ἄλλου τὸ θερμὸν κλίμα τῶν Ἀθηνῶν, ὁ ὑψηλὸς ὑδάτινος ὀρίζων, αἱ ὑπάρχουσαι Ἀρχαιότητες, ἡ σεισμοπάθεια, οἱ στενοὶ δρόμοι, τὸ ἀσφυκτικὸν κέντρον, ἡ ἀναρχία τῶν ὑπαρχόντων δικτύων Ἑταιρειῶν Κοινῆς Ὤφελείας κτλ., ἦσαν παράγοντες ἀποτρέποντες τὴν κατασκευὴν τοῦ «μετρό».

Τὸ κόστος θὰ εἶναι δυσβάστακτον, τόσον στὴν κατασκευὴν ὅσον καὶ κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν. Εἶναι γνωστὸν ἄλλωστε ὅτι χρειάζονται διὰ κάθε γραμμὴν τοῦ «μετρό», τουλάχιστον 200.000 εἰσιτήρια καθημερινῶς διὰ νὰ ἀντεπεξέλθῃ στὰ ἔξοδα συντηρήσεως.

Ἀκόμη καὶ τὸ πυκνότερον δίκτυον τοῦ παρισινοῦ «μετρό» εἶναι παθητικόν, ὅπως ἄλλωστε καὶ ὁ ἠλεκτρικὸς σιδηρόδρομος Ἀθηνῶν-Κηφισιάς, ἀκόμη καὶ εἰς τὸ μεταξὺ Ὀμονοίας καὶ Πειραιῶς τμήμα του.

Εἶναι ἐπίσης γνωστὸν ὅτι εἰς οὐδεμίαν πόλιν, τό «μετρό» ἔλυσε τὸ κυκλοφοριακὸν της πρόβλημα. Πολλαὶ ἀμερικανικαὶ τὸ ἐγκατέλειψαν, αἱ δὲ προσφάτως ἐγκαταστήσασαι αὐτό, Μιλάνο, Βιέννη, Ζυρίχη κτλ., περιορίστηκαν σὲ ὀλίγας καί, εἰ δυνατόν, ἑναερίας γραμμάς. Ἄλλαι πόλεις διατηροῦν ἢ ἐπανέφερον τὰ μὴ μολύνοντα «τράμ», σὲ ἀναμονὴν προσφορωτέρων λύσεων, ἀπὸ τὴν ἐξελισσομένην ἀλματωδῶς Τεχνολογίαν.

Ἐντονώτερον ἰσχύουν τὰ ἀνωτέρω διὰ τὰς Ἀθήνας, πόλιν ποὺ χαρακτηρίζεται ἀπὸ νοσηρὰν λειτουργικὴν δομήν. Πράγματι, αἱ Ἀθῆναι ἔχουν περιορισμένον κέντρον καὶ τεραστίαν, ἀλλὰ νεκρὰν περιφέρειαν. Δηλαδή ἀνίσον ὀργανικὴν δραστηριότητα.

Τὸ «μετρό» θὰ τονώσει τὴν δυσαρμονίαν αὐτήν, γιὰτὶ ἀντὶ νὰ

δώσει ζωὴν εἰς ὅλον τὸ λεκανοπέδιον, θὰ εὐνοήσῃ ὠρισμένα μόνον σημεῖα, ἀλλὰ θὰ συμφορήσῃ περισσότερον τὸ Κέντρον. Ἀκόμη θὰ γίνῃ αἰτία νεκρώσεως τοῦ ἱστορικοῦ Κέντρου ἀπὸ κατοίκους, ὅποτε ἐκεῖ θὰ ἴδωμεν ἐγκαθιστάμενον ἕναν ἐπικίνδυνον ὑπόκοσμον. Ἀλλὰ καὶ ἡ ἔλλειψις πυκνότητος τοῦ δικτύου τὸ καθιστᾷ ἀσύμφορον ἀκόμη καὶ διὰ τοὺς γείτονας τῶν στάσεών του.

Πρὸς λύσιν τοῦ κυκλοφοριακοῦ προβλήματος τῶν Ἀθηνῶν, ὑπῆρχαν προσφορώτερα καὶ οἰκονομικώτερα μέτρα. Τέτοια ἦσαν ἡ κατασκευὴ τοῦ περιφερειακοῦ δρόμου, πολυορόφων «γκαράζ» στὰ παλαιὰ τέρματα τῶν «τράμ», ὅπως Ρούφ, Λιοσίων, Ἀχαρνῶν, Πατησίων, Ἀμπελοκήπων, Παγκρατίου, Μακρυγιάννη, Πετραλώνων κτλ. Ἀκόμη ὑπόγεια γκαράζ, κάτω ἀπὸ κεντρικὰς ἀρτηρίας καὶ πολλαὶ ἀνισόπεδες διαβάσεις, πεζῶν καὶ τροχοφόρων.

Μὲ τὰ χρήματα ποὺ θὰ ξοδευθοῦν διὰ τὸ «μετρὸ» θὰ μπορούσαν νὰ γίνουν καὶ τολμηρότερα ἔργα, ὅπως οἱ διανοίξεις ὁδῶν, ἐξ ὧν προέχουν αἱ προεκτάσεις τῶν Γ' Σεπτεμβρίου, Κοραΐ, Φιλελλήνων, Μενάνδρου κτλ. Ἐπίσης νὰ ἐγίνετο κῆπος γύρω καὶ ὀπισθεν τῆς «Τριλογίας» (Πλατεῖα Παλαμᾶ) μὲ δύο ὑπογείας, ὑπὸ τὴν ὁδὸν Ἀκαδημίας, στάθμας, πρὸς κίνησιν τροχοφόρων καὶ πεζῶν. Ἀκόμη τολμηροτέρα θὰ ἦτο ἐφικτὴ, παλαιότερα πρότασίς μου, ἥτοι ἡ κατεδάφισις ὅλων τῶν οἰκοδομικῶν τετραγώνων, μεταξὺ τῶν ὁδῶν Χ. Τρικούπη καὶ Ζ. Πηγῆς, μέχρι Λεωφ. Ἀλεξάνδρας, πρὸς δημιουργίαν μεγαλοπρεποῦς πεζοδρόμου, μὲ ὑπόγειον κυκλοφορίαν καὶ κατασκευὴν ἐκατέρωθεν τῆς ὁδοῦ Δημοσίων κτηρίων, Τέχνης καὶ ἀναψυχῆς, ὅπως Δημαρχεῖον, Δημοτικὸν Θέατρον, Μουσεῖα, Ξενοδοχεῖα, ὑπερκαταστήματα κτλ.

Πρὸ τῆς κατεδαφίσεως προέβλεπα ἀνοικοδόμησιν δύο δορυφόρων Προαστείων, στὰς πεδιάδας Μεγάρων καὶ Σπάτων, πρὸς στέγασιν τῶν ἀποστεγαζομένων.

Εἶναι κρίμα ὅτι μὲ τὰ δισεκατομμύρια ποὺ θὰ ξοδευθοῦν διὰ τὸ ἀμφισβητουμένης ὠφελείας «μετρό», θὰ μπορούσε ἡ Ἀθήνα νὰ γινόταν ἀγνώριστη.