



Ἡ Ἑξέλιξη τῶν Συγκοινωνιῶν τῆς Περιοχῆς τῆς Πρωτεύουσας.

Γιάννης Δοκουμετζίδης

Οἱ συγκοινωνίες, ὅπως εἶναι γνωστό, διακρίνονται στίς θαλάσσιες, τίς ἐναέριες καί τίς συγκοινωνίες τῆς ξηρᾶς, τίς χερσαίες, ὅπως τίς λέμε, πού εἶναι οἱ ὁδικές καί οἱ σιδηροδρομικές. Ἡ ἐργασία αὐτή παρουσιάζει τήν ἐξέλιξη τῶν συγκοινωνιῶν στήν πρωτεύουσα σ' ὅ,τι ἀφορᾷ μόνο τίς χερσαίες συγκοινωνίες καί αὐτό γιατί οἱ θαλάσσιες καί οἱ ἐναέριες δέν ἐπηρέασαν (τουλάχιστον ὄχι πολύ) τή δομή τῆς πόλης ἐνῶ ἀντίθετα οἱ χερσαίες ἐπέδρασαν ἀποφασιστικά καί στή δομή ἀλλά καί γενικά στήν ἐξέλιξη τῆς Ἀθήνας. Ξεκινώντας μιά ἀνασκόπηση τῆς ἐξέλιξης τῶν συγκοινωνιῶν στήν Ἀθήνα, ἀπό τήν ἐποχή τῆς ἀνεξαρτησίας μέχρι σήμερα, πρέπει νά πούμε ὅτι, ὅπως δείχνουν γραπτά,

πού εἶχαν γραφτεῖ σέ διαφορετικά χρόνια καί ἐποχές, τά προβλήματα πού μᾶς ἀπασχολοῦν σήμερα στόν τομέα τῆς συγκοινωνίας, φαίνεται πώς πάντοτε ἀπασχολοῦσαν τόν Ἀθηναῖο πολίτη.

1830: Ὁ γάλλος ἀκαδημαϊκός Μισώ γράφει γιά τήν Ἀθήνα τοῦ 1830: «οὐδεμιάς ὁδοῦ ὑπάρχει χάραξις οὐδεμία ρύμη σώζεται. Ἦναγκάσθημεν νά ἀκολουθήσωμεν ἀτραπὸν διήκουσαν διά μέσου συντριμμάτων καί ἐρειπίων καί ἐν ἐκάστῳ θῆμα προσέκοπτον οἱ πόδες ἡμῶν εἰς σωρούς λίθων πέτρας κατηρειπωμένων τοίχων καί σπονδύλους ἀρχαίων κίωνων οἱ ὅποιοι ἐκαλύπτοντο ὑπὸ χωμάτων.»

Καί ἀπό μιά ἐκδοση τῶν ΕΗΣ:

«Νά μιλήσωμε γιά συγκοινωνίες τήν ἐποχὴν ἐκείνην (τοῦ Ὀθω-
να) θά ἦταν μάλλον ἀστεῖο. Τά ἄλογα, τά γαϊδουράκια, οἱ ἄμαξες ἦταν τά μόνα μεταφορικά μέσα».

1855: 25 χρόνια ἀργότερα τό 1855 ὁ Edmond About γάλλος παραθεριστής, στό διβλίο του Σύγχρονη Ἑλλάδα, περιγράφει: «Ἡ πόλη τῶν Ἀθηνῶν εἶναι κομμένη σάν σταυρός μέ δύο μεγάλους δρόμους τήν ὁδὸ Αἰόλου καί τήν Ἑρμοῦ πού ἡ συνέχεια τῆς ὁδηγεῖ στόν Πειραιᾶ».

«Είναι πάντοτε δύσκολο νά διασχίσει κανείς τόν κεντρικό κόμβο της πόλης, τή διασταύρωση τών οδών Αιόλου καί Ἐρμού. Ἐκεῖ οἱ πολίτες εἶναι ἡ ὄρθιοι ἢ καθιστοί στά καφενεῖα καί συζητοῦν γιά πόλεμο καί εἰρήνη στή μέση τοῦ ὁδοστρώματος».

«Ὁ Πειραιᾶς εἶναι ἓνα χωριό 4 μέ 5 χιλιάδων ψυχών γεμάτο ἀπό μαγαζιά καί καμπαρέ. Ἐνας δρόμος 7 χιλιομέτρων περίπου τόν συνδέει μέ τήν πόλη (Ἀθήνα). Παρόλο πού ὑπάρχει κάποια φροντίδα γιά τή συντήρηση τοῦ δρόμου αὐτοῦ τό χειμῶνα εἶναι γεμάτος λάσπες καί τό καλοκαίρι ἔχει πολλές σκόνες».

1925: 70 χρόνια ἀργότερα: (στό ἐγκυκλοπαιδικό λεξικό τοῦ Ἑλευθερουδάκη) διαβάζουμε περιγραφή τοῦ δικτύου τοῦ 1925: «Ὡς ἐκ τῆς ἐλλείψεως περιφερικῶν οδῶν καί τῆς ἀτελοῦς συνοχῆς τῶν μερῶν τῆς πόλεως πρὸς ἀλλήλα, καί ἐν γένει τοῦ τρόπου καθ' ὃν ἐμορφώθη τό ρυμοτομικόν δίκτυον, ἡ συγκοινωνία, διά τὰ παρά τὰ ἄκρα τῆς πόλεως κειμένων τμημάτων αὐτῆς γίνεται, ὡς ἐπὶ τό πολὺ, διά τῶν οδῶν τοῦ κέντρου. Συνέπεια τούτου εἶναι ἡ σχετικῶς μεγάλη συρροή ὀχημάτων καί πεζῶν ἐπὶ τῶν οδῶν τούτων. Ἠυξηθέντων ὑπερμέτρως τῶν διά μηχανικῆς ἐλξεως κινουμένων ὀχημάτων, ἡ ἐλλείψις τῶν περιφερικῶν οδῶν ἐγένετο τὰ μέγιστα αἰσθητή. Τὰ ὀχήματα ταῦτα διέρχονται διά τῶν οδῶν τοῦ κέντρου δυσχεραίνοντα τήν κυκλοφορίαν πολλαπλασιάζοντα τοὺς κινδύνους τῶν ἐπὶ τῶν οδῶν κινουμένων καί αὐξάνοντα τόν ἐν τῇ πόλει κονιορτόν καί θόρυβον».

Τότε ἐμφανίζονται καί οἱ τροχονόμοι. Διαβάζουμε:

«Ἡ κυκλοφορία ὀχημάτων ηὑξήθη καταπληκτικῶς κατά τὰ τελευταῖα ἔτη καί ἐγκαίρως ἀπὸ τοῦ 1919 ἡ Ἀστυνομία ἐμόρφωσεν εἰδικούς χωροφύλακας διά τήν ἐπίδωξιν καί τήν ρύθμισιν τῆς κυκλοφορίας. Ἀπὸ δέ τοῦ 1924 ἡ ὑπηρεσία αὕτη ἀνετέθη εἰς τοὺς εἰδικῶς ἐκπαιδευμένους ἀστυφύλακας τῆς Ἀστυνομίας πόλεων ἡτις ἔλαβε πλείστα κατάλληλα μέτρα διά τήν τάξιν καί τόν περιορισμόν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν δυστυχημάτων λόγω τῆς διαρκούς αὐξήσεως τῶν ὀχημάτων».

1934: Στά Τεχνικά χρονικά τοῦ 1934, 10 χρόνια ἀργότερα:

«Τό τεχνικόν πρόγραμμα διά τόν καθορισμόν τῶν οδῶν πρὸς στρώσιν ὑψηγορεύθη διά δύο λόγους: κατά πρῶτον ἐκ τῆς ἀνάγκης ἐπιστρώσεως τῶν οδῶν ἀνεσκαμμένων ἀπὸ διετίας, τῶν ὁποίων ἡ κατάστασις ἐπέζεε πολὺ τοὺς κατοίκους καί δέν ἐπέτρεπεν σὺνδεῖν κυκλοφορίαν. Ὡσαύτως ἐκ τῆς ἀνάγκης πρὸς δημιουργίαν εὐχεροῦς ἐπικοινωνίας τοῦ κέντρου μετὰ τῶν συνοικιῶν αἱ ὁποῖαι εὐρίσκονται σχεδόν ἐν ἀπομονώσει».

1963: 30 χρόνια ἀργότερα ὁ ἀμερικανὸς συγκοινωνιολόγος Smith, σύμβουλος τῆς κυβέρνησης, στήν κυκλοφοριακὴ μελέτη του γράφει:

«Ἡ υπερβολικὴ συμφόρησις τῆς κυκλοφορίας, ἡ ἀπώλεια χρόνου καί ἡ ὑψηλὴ συχνότης ἀτυχημάτων εἶναι τὰ ἐλακόλουθα ἀποτελέσματα τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ ὀχημάτων ὁ ὁποῖος ἔχει ὑπερβῆ τὰς δυνατότητας τῶν ρυμοτομικῶν σχεδίων πόλεων, τὰ ὁποῖα ἐδημιουργήθησαν βάσει κυκλοφοριακῶν ἀναγκῶν παρωχημένων ἐποχῶν».

1977: 15 χρόνια ἀργότερα, ἐπιτροπὴ τοῦ ΤΕΕ σέ μέτρα πού ἀνακοινώνει στό τέλος τοῦ 1977 γιά τό κυκλοφοριακὸ πρόβλημα, γράφει:

«Σήμερα ἡ κυκλοφορία ἔχει γίνει πολὺ δύσκολη ἀκόμη καί σέ περιοχές πολὺ μακρὰ ἀπὸ τό κέντρο. Εἰδικὰ στίς κεντρικές περιοχές ἡ κατάσταση εἶναι προβληματικὴ καί ἀγχώδης ἀφοῦ

πολλὰ τμήματα τοῦ ὁδικοῦ δικτύου καί γιά πολλές ὥρες τῆς ἡμέρας λειτουργοῦν σέ κατάσταση κυκλοφοριακῆς συμφόρησης».

1978: Τέλος, τό 1978 στό Σύλλογο Ἑλλήνων Συγκοινωνιολόγων (ΣΕΣ) σέ ἀνακοίνωση μέ τό θέμα «Τό Κυκλοφοριακὸ Πρόβλημα τῆς Ἀθήνας καί τί μποροῦμε νά κάνουμε», λέγαμε:

«Ὅπως ὅλοι ὅσοι ζοῦν στήν Ἀθήνα βλέπουν μέ δικαιολογημένη ἀνησυχία νά αὐξάνονται καθημερινὰ τὰ κυκλοφοριακά προβλήματα τῆς πρωτεύουσας χωρὶς παρὰλληλα νά γίνεται οὐσιαστικὴ προσπάθεια γιά τή συστηματικὴ ἀντιμετώπισή τους. Ἐπὶ χρόνια τώρα τό κυκλοφοριακὸ πρόβλημα τῆς Ἀθήνας ἀντιμετωπίζεται ἐμπειρικά, χωρὶς πολιτικὴ, πρόγραμμα καί μελέτη μέ ἀποτέλεσμα τῆ σημερινῆ ἀσφυκτικῆς κατάστασις».

Τὰ κείμενα αὐτὰ δέν εἶναι διαλεγμένα ἐπιτήδες μόνο γιά νά δηλώσουν τό πρόβλημα, μά δυστυχῶς γιατί δέν βρήκαμε θετικά κείμενα πού νά ἐξυμνοῦν τίς συγκοινωνίες τῆς Ἀθήνας ἐκτός ἀπὸ τὰ πομπώδη ἐγκαίνια τῶν σιδηροδρόμων.

Τό βασικό συμπέρασμα ἀπὸ τέτοια κείμενα, εἶναι πὼς ἀντίθετα μέ ὅ,τι συνέβαινε καί συμβαίνει σέ ἄλλες ἀστικές περιοχές τῶν λεγομένων ἀναπτυγμένων χωρῶν, στήν Ἀθήνα, ἀνέκαθεν ἡ ἀνάπτυξη προλάβαινε τήν ὑποδομὴ. Δηλαδή ἡ ἀπρογραμματιστὴ ἀνάπτυξη ἐρχόταν πρώτη, δημιουργοῦσε τήν πίεση καί τίς ἀνάγκες καί ἔτσι πάντα ἡ συγκοινωνιακὴ ὑποδομὴ ὑπολείπεται, μειονεκτεῖ, ὑπερλειτουργεῖ, (φτάνει τόν κορεσμό) καί δημιουργεῖ κυκλοφοριακὴ συμφόρηση. Ποιὰ εἶναι τὰ αἷτια γιά αὐτὴ τὴν κατάσταση; Τὰ αἷτια πάντοτε ἦταν, καί εἶναι, ἓνα κράμα ἀπὸ τὴν οἰκονομικὴ ἀνέχεια τοῦ κράτους καί ἀπὸ τίς λανθασμένες πολιτικές ἀποφάσεις πού πάρθηκαν κατὰ καιροὺς, μέ καθαρά καί μόνο πολιτικὰ κριτήρια, καί ὄχι τὴν κάλυψη τῶν ἀναγκῶν τοῦ κόσμου.

Ἀλλὰ ἂς δοῦμε τὰ πράγματα μέ τὴ σειρά.

Ἐξέλιξη στίς Συγκοινωνίες πρὶν ἀπὸ τό 1940

Ἡ ἐπιφάνεια τῆς κτισμένης περιοχῆς τῆς Ἀθήνας καί τῶν περιχώρων ἄρχισε νά αὐξάνεται ἀμέσως μετὰ πού ἐγινε πρωτεύουσα τῆς χώρας. Ἐτοῖ ἀπὸ 2τ.χλμ. πού ἦταν τό 1833 ἔφτασε τὰ 11 τό 1920. Ὁ ρυθμὸς ὅμως τῆς αὐξήσεως αὐτῆς θά μπορούσε νά πεῖ κανεὶς ὅτι ἦταν ὁμαλός. Δηλαδή ἡ Ἀθήνα πῆρε 100 χρόνια περίπου γιά νά 5πλασιαστεῖ. Ἀπὸ τό 1923 καί μετὰ ὅμως ὁ ρυθμὸς αὐτὸς ἄρχισε νά αὐξάνεται ἀπτότομα καί ἔτσι τό 1940 ἡ Ἀθήνα-Πειραιᾶς καί τὰ περίχωρα ἔφτασαν τὰ 97 τ.χλμ., δηλαδή ἡ κτισμένη περιοχή δεκαπλασιάστηκε περίπου σέ 20 χρόνια. Ἡ αὐξηση τῆς ἑκτασῆς τῆς ἀστικῆς περιοχῆς ὅπως εἶναι φυσικὸ προκαλεῖ καί μεγαλύτερες ἀνάγκες γιά συγκοινωνίες.

Οἱ πρῶτοι δρόμοι πού διανοίχθηκαν ἦταν ἡ Αἰόλου τὸν Αὐγουστο τοῦ 1834 καί οἱ Ἐρμού καί Ἀθηνᾶς τὸν Ὀκτώβρη τοῦ ἴδιου χρόνου, κατὰ τό σχέδιο Κλέντζε. Ἡ ἀσφαλτόστρωση ἄρχισε σέ κεντρικὲς ἀρτηρίες ἀπὸ τό Δήμαρχο Στ. Μερκούρη τό 1905. Πρῶτὴ ἀσφαλτοστρώθηκε ἡ ὁδὸς Αἰόλου.

Τὰ συγκοινωνιακὰ μέσα πρὶν ἀπὸ τό πόλεμο τοῦ 40 ἦταν:

- οἱ ἀστικοὶ σιδηρόδρομοι
- τὰ τράμ (τροχιόδρομοι)
- τὰ λεωφορεῖα
- τὰ αὐτοκίνητα, ἀγοραία, φορτηγὰ καί ἰδιωτικά
- οἱ ἱπποκίνητες ἄμαξες.

Γιά τόν ἀστικὸ σιδηρόδρομο Ἀθῆνας-Πειραιᾶ οἱ προτάσεις

άρχισαν από το 1843 και η ανάγκη για τη σύνδεση έγινε αισθητή το 1855 αλλά μόνο το 1867 υπογράφηκε η σύμβαση με τον Edward Pickering που στή συνέχεια μεταβίβασε τη σύμβασή του σέ αγγλική εταιρία. Τά έγκαίνια έγιναν τόν Φεβρουάριο τού 1869 μέχρι τόν Θησείο και ή προέκτασή του πρós Μοναστηράκι και Όμόνοια εκτελέστηκε 26 χρόνια αργότερα τόν 1895.

Η ηλεκτροκίνηση ήρθε τόν 1904, και ήταν τότε κάτι τόν έντελώς καινούργιο γιά τήν Άθήνα αλλά και γιά όλόκληρη τήν Ελλάδα. Ό κόσμος φοβήθηκε στήν αρχή τόν ηλεκτρισμό, όμως μετά, ό ηλεκτρικός πήρε μέρος στήν άνεμελη ζωή τών Αθηναίων πρίν από τόν πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, μέχρι τόν 1912, και έταιξε τόν ρόλο τής φυγής πρós τόν Φάληρο πού μέ τά ξενοδοχεία, τά λουτρά (χωριστά δέβαια γιά άντρες και γυναίκες) τή φιλαρμονική του, ήταν καταφύγιο δροσιάς, κουδέντας και ρομαντισμού.

Έδώ πρέπει ν' αναφέρουμε και τόν «θηρίο». Έτσι λέγανε τότε τόν ατμοκίνητο σιδηρόδρομο τής Κηφισιάς πού ξεκινούσε από τήν Πλ. Άττικής. Η γραμμή αυτή έξυπηρετήσε 53 χρόνια μέχρι τόν 1938 και τόν τελευταίο του ταξίδι πήρε τήν έπισημότητα κηδείας, μέ πλήθος από κόσμο, πού ήταν οί φίλοι του επιβάτες αλλά και οί έχθροί του, οί νοικοκυρές, πού τούς μαύριζε στό πέρασμά του τ' άπλωμένα τους ρούχα. Ό ηλεκτρικός στήν Κηφισιά έφτασε μόνο τόν 1957.

Τόν Οκτώβριο τού 1925 υπογράφεται σύμβαση μεταξύ τού Έλληνικού Δημοσίου και τής αγγλικής εταιρίας Power and Traction Co και ίδρύεται Γενική Έλληνική Έταιρία πού κανονίζει τήν παροχή ηλεκτρισμού και τīs μεταφορές Άθήνας-Πειραιά. Η σύμβαση έληγε τόν τέλος Δεκέμβριο τού 1985, και ήταν υπόδειγμα άποικιακής συμπεριφοράς πρós τόν έλληνικό κράτος. Η σύμβαση αυτή ανακλήθηκε μέσα στήν έπταετία τής δικτατορίας τόν 1971 και έληξε μέ κρατικοποίηση τών ιδιωτικών εταιριών πού εκμεταλλεύονται τīs μεταφορές. Δύο εταιρίες γεννήθηκαν τότε, τόν 1926, γιά τīs μεταφορές: ή ΕΗΣ (Έλληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι) και ή ΗΕΜ (Ηλεκτρική Έταιρία Μεταφορών). Η πρώτη άναλαμβάνει τήν εκμετάλλευση τής γραμμής Άθήνας-Πειραιά και ή δεύτερη άναλαμβάνει τήν κίνηση τής εταιρίας τών τράμ και τή γραμμή Κηφισιάς τών σιδηροδρόμων Άττικής.

Βασικό μεταφορικό μέσο στίς αστικές συγκοινωνίες τής προπολεμικής, μά και γιά μεγάλο χρονικό διάστημα και τής μεταπολεμικής Άθήνας, είναι τά τράμ. Τόν Σεπτέμβριο τού 1880 υπογράφεται μέ μία βέλγικη εταιρία σύμβαση και ίδρύεται ή Α.Ε. τών «Ίπποσιδηροδρόμων και τών τροχιοδρόμων». Η εταιρία χρησιμοποιεί περί τά 800 μικρόσωμα άλογα από τή Μικρά Άσία πού τραβούν βαγόνια σέ γραμμές πού οδηγούν στό Φάληρο, στό Ζάπτειο, Πατήσια, Άθηνas, Κολοκινθούς, και αργότερα στίς όδους Ίπποκράτους, Μητροπόλεως και Άχαρνών.

Από τόν 1908 νέα Άνώνυμη εταιρία, ή Έλληνική Έταιρία τροχιοδρόμων Άθηνas - Πειραιά και περιχώρων, προδαινει στήν τοποθέτηση ηλεκτροκίνητων πιά όχημάτων (τράμ) πάνω στίς νέες γραμμές.

— από τήν Άκαδημία - Φάληρο (νέο και παλιό)

— από τήν Όμόνοια - Ζάπτειο, Πατήσια, Ρούφ, Σταθμός Λαρίσης, Άχαρνών, Άμπελόκηποι, Σεπόλια, Πετράλωνα.

Άλλες γραμμές: — Ίπποκράτους - Βοτανικός, Κολοκινθούς — Άκαδημία - Παγκράτι — Μοναστηράκι - Μαράσλειο — Άκαδημία - Άκρόπολη — Επίσης στόν Πειραιά: Ν. Φάληρο - Άγ. Βασίλειος — Σταθμός Α-Π - Φρεατίδα, Καστέλλα, Νέο Φάληρο — Δημαρχείο - Έργοστάσια

Τόν όλο δίκτυο είχε μήκος 65 χλμ., και θεωρείται αρκετά εκτεταμένο και μέ όλα τά προβλήματά του έξυπηρετούσε τούς Αθηναίους, μεταφέροντας 180.000 επιβάτες/ήμέρα, πάντοτε όμως χωρίς νά έπαρκει, και έτσι τόν θέαμα ανθρώπων, νεαρών κυρίως, πού κρέμονταν από τīs πόρτες τράμ πού βρίσκονταν σέ κίνηση, νάναι συνηθισμένο.

Τά αυτοκίνητα λεωφορεία άρχισαν νά συναγωνίζονται τά τράμ και άναπτύχθηκαν ούσιαστικά γιά αστική χρήση από τόν 1922. Ήδη κατά τόν 1925 ύπήρχαν 942 λεωφορεία στήν Άθήνα και 219 στόν Πειραιά πού μετέφεραν περίπου 560.000 επιβάτες/ήμέρα. Τά λεωφορεία αυτά ήταν χωρίς καθορισμένο δρομολόγιο (δηλαδή πειρατικά), έλευθερα νά έξυπηρετούν γραμμές όπου είχαν ζήτηση, ίσχυε όμως αστυνομική διατίμηση γιά τόν κόμιστρο.

Γενικά τά αυτοκίνητα όχηματα όλων τών ειδών φορτηγά, επιβατικά ΙΧ, και άγοραία μέ ή χωρίς ταξίμετρο άρχισαν ν' αυξάνονται άλματώδως γιά τήν έποχή. Τόν 1926 είναι χαρακτηριστικός χρόνος γιά τή κυκλοφορούσαν στήν Άθήνα, ίσομοιρασμένα όλα τά αυτοκίνητα όχηματα, δηλαδή κυκλοφορούσαν από 1.000 περίπου (λεωφορεία 942, φορτηγά 896, άγοραία 1005, ΙΧ 1062, και 1258 ταξί), ενώ τά ποδήλατα πού ήταν 2,5 φορές περισσότερα και τά κάρρα 5 φορές περισσότερα, και ακόμη 412 άμαξες συμπλήρωναν τήν εικόνα τής κυκλοφορίας.

Μετά τόν 1925 και μέχρι τόν 1930 παρατηρείται μία συνεχής αύξηση 20% τόν χρόνο (δηλαδή αύξηση μεγαλύτερη τής σημερινής), τών επιβατικών αυτοκινήτων. Η έτήσια αυτή αύξηση πέφτει στό 3% στή δεκαετία 1930-40, περίοδο τής οικονομικής κρίσης, και στήν περίοδο τού δεύτερου παγκόσμιου μηδενίζεται. Μετά τόν 1950 και μέχρι τόν 1972 ό αριθμός τών ΙΧ αυτοκινήτων διπλασιάζεται περίπου κάθε 4 χρόνια στήν περιοχή τής πρωτεύουσας. Έκτοτε σταθεροποιείται περίπου στό 10-12% τόν χρόνο μέχρι σήμερα.

Αν συγκρίνουμε τήν προπολεμική περίοδο μέ τή σημερινή, μπορούμε νά πούμε, ότι ακόμη και άν ή έξυπρέτηση δέν ήταν ιδανική, ή Άθήνα πρόσφερε τότε μία καλύτερη ποιότητα ζωής και ένα περιβάλλον πολλές φορές γραφικό από τήν πλευρά τών συγκοινωνιών.

Οί Άστικές Συγκοινωνίες στήν Άθήνα μετά τόν Πόλεμο τού 1940.

Μιλήσαμε ήδη γιά τήν άλματώδη αύξηση πού είχε ή αστικά δομημένη περιοχή τής Άθηνas. Από 21. χλμ τόν 1833 γίνεται: 11 τόν 1920, 97 τόν 1940, 281 τόν 1979, δηλαδή, ενώ τά πρώτα 100 χρόνια ή κτισμένη έπιφάνεια τής πρωτεύουσας περίπου 7/πλασιάστηκε, τά επόμενα 50 χρόνια περίπου 20/πλασιάστηκε. Η τρομερή αυτή αστικοποίηση, φαίνεται πώς είχε πάντα τόν προβάδισμα από τή φυσιολογική αύξηση τής έξυπρέτησης τών συγκοινωνιών. Έτσι σχεδόν ποτέ δέν καλύπτονται οί άνάγκες είτε από

τήν άποψη φυσικού δικτύου είτε από τήν άποψη τών μαζικών μέσων μεταφοράς.

Μετά τό δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο καί τόν εμφύλιο πόλεμο ή 'Αθήνα αύξάνεται πιά καί πληθυσμακά έτσι πού θάπρεπε νά είχε άρχίσει ήδη από τότε ή άνησυχία για τό τί πρόκειται νά συμβεί. Από τίς 25.000 κατοίκους του 1850, δηλαδή τό 1/50 του πληθυσμού τής χώρας ή 'Αθήνα περνά ήδη στό 1,5 έκ. κατοίκους τό 1950, δηλαδή τό 1/5 του πληθυσμού τής χώρας. Ήδη τό 1975 μέ 3,0 έκ. κατοίκους αντιπροσωπεύει τό 1/3, τό 1980 μέ 3,6 έκ. κατοίκους θά ναι 1/2,5 καί προβλέπεται τό 2.000, άν δέν ληφθούν μέτρα, νά φτάσει τό 1/2 του πληθυσμού τής χώρας, δηλαδή 5,5 έκ. στό 10,5 έκ. κατοίκους πού προβλέπονται για τήν 'Ελλάδα. 'Ας σημειωθεί έδώ πως στόχος του Ρυθμιστικού Σχεδίου είναι για τήν Πρωτεύουσα του 2.000 4,3 έκ. κάτοικοι, πού είναι μάλλον εύσεβής πόθος.

Οί νέοι κοινωνιολογικοί παράγοντες πού δημιουργούνται έπηρεάζουν πάρα πολύ τήν κινητικότητα τών κατοίκων. 'Η ανάγκη νά πραγματοποιηθούν οί μετακινήσεις αυτές, σέ άποστάσεις μεγαλύτερες από τίς προσιτές σέ πεζούς γιατί στό μεταξύ έχει έπεκταθεί ή άστική περιοχή, είναι μεγάλη.

Έξέλιξη πληθυσμού στην 'Αθήνα καί τά περίχωρα.

	Αθήνα (έκ. κάτ.)	Ελλάδα (έκ. κάτ.)	Αθ/Ελλάδα (περίπου)	
1850	0,025	1,0	2%	(1/50)
1900	0,120	2,5	5%	(1/20)
1950	1,4	7,6	18%	(1/5)
1975	3,0	9,0	30%	(1/3)
1980	3,6	9,1	40%	(1/2,5)
2000	5,5	10,5	52%	(1/2)
2000	4,3	10,5	41%	εύσεβής πόθος:
στόχος ρυθμιστικού σχεδίου				

Έξάλλου, παρατηρείται μιά συνεχής άνοδος του έθνικού εισοδήματος καί μιά αλλαγή στά πρότυπα διαβίωσης, πού ενισχύουν αυτές τίς ανάγκες για μετακινήσεις καί αύξάνουν τίς απαιτήσεις του κοινού για αποτελεσματικές συγκοινωνίες.

Μετά τό 1953, μέ τά πρώτα έργα πού γίνονται στην 'Αθήνα,



αρχίζει το ξήλωμα των τράμ. Είναι ή εύκολη λύση για αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας. 'Αλλά είναι απόφαση καθαρά πολιτική χωρίς δραματισμό για τις συνέπειες, χωρίς μελέτη για τό τί προσφέρει και τί ζημιώνει ή νέα κατάσταση. Τό 1958 αρχίζει ή φωτοσηματοδότηση των κεντρικών δρόμων. 'Η επιρροή πιά του ιδιωτικού αυτοκινήτου έχει αρχίσει.

Τό 1962 εγκαινιάζεται ή νέα 'Εθνική όδός 'Αθηνών - Θεσσαλονίκης και λίγο αργότερα ή πρós Κόρινθο. Καί οι δύο αυτοί δρόμοι είχαν μελετηθεί για διπλή κυκλοφορία με διαχωριστική νησίδα, αλλά ή κακά νοούμενη οικονομία επέβαλε τότε λύσεις πού πληρώνουμε έκτοτε με δισεκατομμύρια πού έχουν κοστίσει τά πολλά ατυχήματα στό κράτος και στην κοινωνία.

Οι δύο αυτοί εθνικοί δρόμοι, παρόλο πού έγιναν μισοί (στην κυριολεξία) αποτελούν και τά μόνα βασικά έργα πού άλλαξαν την υποδομή του φυσικού οδικού δικτύου στις εξόδους της πρωτεύουσας και πού έδωσαν μιά διέξοδο στό ξέσπασμα της 'Αθήνας. Στό κέντρο όμως ή 'Αθήνα, έκτός από τή λεωφόρο Βασ. Κωνσταντίνου και τήν όδό Καλλιρόης με τόν κόμβο Συγγρού και 'Ιλισσού (1961), τίς λεωφόρους Βουλιαγμένης και Θησέως (1963), και τή Μεσογείων (1964) είναι καταδικασμένη νά έξυπη-

ρευτείται με τό ίδιο οδικό δίκτυο πού χαράχτηκε με τελείως άλλα κριτήρια για άλλες εποχές, πολλές δεκάδες χρόνια πριν.

Τά προβλήματα αρχίζουν νά εμφανίζονται έντονα και τό ΥΔΕ καλεί τόν αμερικανό συγκοινωνιολόγο Smith και του αναθέτει τή μελέτη κυκλοφορίας της πρωτεύουσας. Τό 1963 ή μελέτη Smith, παρόλο πού γίνεται χωρίς νά βασιστεί σ' ένα ρυθμιστικό σχέδιο με συγκεκριμένες χρήσεις γής, είναι ή πρώτη πού γίνεται με βάση τήν έπιστήμη της κυκλοφοριακής τεχνικής και εμφανίζει πιά έπίσημα τήν άνεπάρκεια του δικτύου, σέ έξυπνέρετση, σέ πλάτη δρόμων, σέ κυκλοφοριακή ικανότητα, σέ ταχύτητες για τίς δημόσιες συγκοινωνίες και δίνει ένα πρόγραμμα κατασκευής νέων οδικών αρτηριών. Τό πρόγραμμα αυτό είναι μεγαλύτερο για τό ελληνικό οάλλαντιο, και τελικά προσκόπτει σέ διαδικασίες έγκρισης πού ή άβουλία των παραγόντων του Δημοσίου αλλά και της πολιτικής ήγεσίας δέν αφήνουν νά διεκπεραιωθούν. Τό πιο σημαντικό συμπέρασμα της μελέτης Smith του 1963 είναι ή έπίσημη διαπίστωση της έλλειψης των περιφερειακών δρόμων στην 'Αθήνα και ή μοιραία πρόδλεψη για τήν άσφυξία του κέντρου άν δέν παρθούν μέτρα.

'Ακολουθεί ή έπταετία της χοίντας πού πρós τό τέλος του



1972 μετά από διαμαρτυρίες του κόσμου, που δειά εμφανίζονται στον τύπο, ξαναφέρει τον Smith. Τό 1974 η νέα μελέτη Smith βρίσκει την Αθήνα με τα ίδια ακριβώς προβλήματα μόνο που είναι αυξημένα σε άνησυχητικό επίπεδο. Τό νέο πρόγραμμα έργων που προτείνει και που είναι κατά πολύ εμπνευσμένο από τό μακαρίτη Π. Βασιλειάδη, διευθυντή Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών, αλλάζει λίγο στά περίχωρα αλλά μένει τό ίδιο μέ τό παλιό στό κέντρο. Πρέπει νά πούμε εδώ ότι όλα τά ρυθμιστικά σχέδια που προτάθηκαν από τό 63 και μετά (του ΥΔΕ Βασιλειάδη, του Δοξιάδη, του ΥΔΕ Κοκολιάδη και τό τελευταίο του ύφυπουργού Μάνου) προβλέπουν πάντοτε τίς ίδιες λύσεις γιά τήν κεντρική περιοχή τής Αθήνας, και αυτό γιατί ό χώρος, που μπορεί νά περάσει κανείς γιά νά δημιουργήσει περιφερειακούς δρόμους είναι πολύ περιορισμένος και καθοριστικός π.χ. ό Κηφισός, ή Κων/πόλεως που περνούν τά τραίνα, ή Λεωφόρος Πεντέλης από τήν Ύμηττου κλπ. Επίσης στή νέα μελέτη Smith προτείνεται και ή κατασκευή ενός δικτύου μητροπολιτικού σιδηροδρόμου (METRO).

Και πάλι όμως άδουλία και πάλι έλλειψη αποφάσεων από μέρος τής πολιτείας. Βλέπουν τώρα ότι τά έργα που χρειάζονται άπαιτούν τόσα χρήματα γιά άπαλλοτριώσεις όσο είναι τό κόστος κατασκευής τους και άκόμη περισσότερο. Κι' έτσι φτιάχνονται τά έργα τής Συγγρού που δέν έχουν άπαλλοτριώσεις αλλά είναι έξω από κάθε επίκεντρο συμφόρησης.

1978: Η κατάσταση φτάνει στό άπροχώρητο. Ό κορεσμός του δικτύου που είχε έπισημανθεί τό 1963 μόνο σε ώρες αιχμής, τώρα έχει έπεκταθεί σε πολλές ώρες τής ημέρας. Η Αθήνα πιά ξεπερνά τό 1/3 τής Ελλάδας σε πληθυσμό. Ό κόσμος ύποφέρει, ό τύπος φωνάζει, κάθε είδους συλλογικά όργανα έπεμβαίνουν και έκλιπαρούν λύσεις γιά τό κυκλοφοριακό. Είναι χαρακτηριστικό πώς κυβέρνηση και αντιπολίτευση παραδέχονται πώς πρέπει νά γίνει κάτι. Αλλά τό πράγμα δέν είναι εύκολο πιά. Τουλάχιστον όμως παίρνονται μερικά μέτρα, γίνεται προσπάθεια έπί τέλους γιά ένα ρυθμιστικό σχέδιο, και αποφασίζεται ένα 10/ετές πρόγραμμα όδοποιίας, πατάσσεται τό ΙΧ, δυστυχώς όμως μέ άστυνομικά μέτρα που δέν φέρνουν πιά κανένα άποτέλεσμα.

Τό βασικότερο αίτιο τής σημερινής κυκλοφοριακής συμφόρησης, που έχει αρχίσει νά κατεβάξει τό επίπεδο ζωής του μέσου πολίτη στήν Αθήνα, είναι ή ραγδαία αύξηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Οί αριθμοί μιλούν μόνοι τους:

Χρόνια	ΙΧ	ΙΧ/1000 κατοίκ.	1 ΙΧ/κάτοικο
1926	1.000	3	333
1956 (30)	13.000	8	125
1961 (5)	31.000	17	59
1972 (11)	273.000	74	14
1979 (7)	400.000	111	9
2000 (21)	870.000	202	5

Δυστυχώς όμως ό μελλοντικός δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ (200 ΙΧ/1000 κατοίκους) δέν είναι άσυνήθιστος. Τουναντίον είναι μικρός. Αντιστοιχεί γιά τήν Ελλάδα του 2.000 σε 165 ΙΧ/1000κατ. που συγκρίνεται μέ άλλες ευρωπαϊκές χώρες: π.χ. στή Σουηδία 275 ΙΧ/1000 κατοίκους, στή Γαλλία 240, στή Γερμανία 220. Η τάση λοιπόν νά φτάσει και ή Αθήνα τά 200 ΙΧ/1000 κατοίκους δηλαδή 1 αυτοκίνητο στους 5 κατοίκους) δέν πρόκειται νά στα-

ματήσει έκτός και συμβεί καμιά ανάκαμψη μέ τή νέα ενεργειακή κρίση ή τό κράτος άπαγορεύσει αντιδημοκρατικά τήν άγορά ΙΧ αυτοκινήτων. Ένας άλλος δείκτης που διαρκώς αυξάνει είναι ό δείκτης των άτυχημάτων που στήν Αθήνα ξεπερνά τά 5 άτυχ/1000 κατοίκους και που είναι ύπερδιπλάσιος των κρατών τής Ευρώπης.

Έξάλλου ή φυσική κατάσταση του δικτύου που δέχεται τήν κυκλοφορία όλων αυτών των όχημάτων δέν είναι αυτή που πρέπει. Και πρώτα άπ' όλα ή ιεραρχική κατάταξη των βασικών δρόμων τής πρωτεύουσας δέν είναι φυσιολογική. Υπάρχουν στενοί δρόμοι μέ ύπερβολική κυκλοφορία, π.χ. δρόμοι όπως οί Σόλωνος, Δροσοπούλου, Ίερά Όδός που έχουν φτωχά χαρακτηριστικά από άποψη κυκλοφορίας και από άνάγκη έχουν προσαχθεί σε άρτηρίες μέ διαμπερή κυκλοφορία και φυσικά έχουν κορεσθεί. Γενικά ύπάρχει μία άδυναμία του όδικού δικτύου νά άνταποκριθεί στήν αύξηση των όχημάτων τά τελευταία χρόνια, και αυτό όδήγησε στον πλήρη κορεσμό των άστικών άρτηριών, αλλά και όλου του κέντρου τής πρωτεύουσας, γιά πολλές ώρες τής ημέρας, σε βαθμό που καθιστά προβληματικό τό να διεξάγονται όμαλά οί κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες, και καθιστά τό κυκλοφοριακό τό σημαντικότερο πρόβλημα τής Αθήνας.

Μεταπολεμικά οί δημόσιες συγκοινωνίες τής Αθήνας και του Πειραιά διενεργούνται πάλι από τά θερμικά λεωφορεία κατά 80% και από τά τράμ (και ηλεκτρικά λεωφορεία), τά τρόλεϋ, και τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο κατά 20%. Η βασική άλλαγή στήν εικόνα των μαζικών μεταφορών είναι ή προοδευτική αντικατάσταση των τράμ από τά τρόλεϋ. Τά 360 προπολεμικά τράμ γίνονται 103 τό 1955, 12 τό 1960 (είναι ή γραμμή στό Πέραμα) και 0 τό 1979.

Σήμερα, μέ στοιχεία Μάη 1979, ή δύναμη των δημοσίων μέσων μαζικής μεταφοράς είναι περίπου 2.300 όχήματα, δηλαδή ύπάρχουν:

- λεωφορεία μπλέ 1848 (μαζί μέ τά τελευταία 300 νέα λεωφορεία)
- λεωφορεί κίτρινα 222 (50 ρωσικά τρόλεϋ)
- λεωφορεία πράσινα 102
- όχήματα ηλεκτρικού σιδηρόδρομου 135 (μιά γραμμή 26 χλμ μέ 20 σταθμούς).

Από τά παραπάνω όμως όχήματα, μόνο 1500 περίπου διατίθενται καθημερινά, δηλαδή ούτε διπλάσια από αυτά που κυκλοφορούσαν τό 1925, (π.χ. από τά 300 καινούργια λεωφορεία μόνο 240 διατίθενται στήν καθημερινή κυκλοφορία και από τά 50 ρωσικά τρόλεϋ μόνο 37 διατίθενται) γιά τή διακίνηση των Αθηναίων και Πειραιωτών και αυτό γιά λόγους συντήρησης ή και άναγκαστικής άκίνησίας. Σ' αυτά πρέπει νά προστεθούν και 11.500 περίπου ταξί, αριθμός μεγάλος συγκρινόμενος μέ τήν Ευρώπη (4,5/1000 κατ. έναντι 1 έως 1,5 ταξί/1000 κατοίκους που έχουν πολλές μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις).

Τό μεταφορικό έργο των παραπάνω όχημάτων είναι περίπου 750 εκ. επιβάτες τό χρόνο που μοιράζονται 600 εκ. επιβάτες τά λεωφορεία, 85 εκ. ό ηλεκτρικός και 75 εκ. τά τρόλεϋ. Βλέπουμε εδώ τήν τεράστια σημασία των λεωφορειών που παίρνουν τό 80% τής καθημερινής κίνησης. Δυστυχώς τό μεταφορικό αυτό έργο που έξυπηρετεί περίπου 60% όλων των μετακινήσεων έλαττώνε-

ται κάθε χρόνο. Τό μέγιστο έργο παρατηρήθηκε τό 1965 μέ περίπου 1 δισεκ. έπιβάτες και έξυπηρέτηση γύρω στό 70% τών μετακινήσεων. Έκτοτε, δηλαδή τά τελευταία 15 χρόνια, τό ποσοστό τών διακινούμενων μέ τά δημόσια μέσα ελαττώνεται ενώ παράλληλα άλματωδώς αύξάνεται ό δείκτης τής ιδιοκτησίας τών αυτοκινήτων. Άκριβώς έπειδή δέν ύπάρχει ή κατάλληλη ύποδομή γιά τήν απότομη αυτή αλλαγή παρατηρείται ή γνωστή συμφόρηση τής κυκλοφορίας και ή καθημερινή ταλαιπωρία τού μέσου πολίτη είτε είναι επιβάτης δηmosίου μέσου είτε ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Άξίζει νομίζω εδώ ν' αναφέρουμε λίγα γιά τούς φορείς πού διαχειρίζονται και έκμεταλλεύονται τίς δημόσιες συγκοινωνίες. Είπαμε ήδη ότι από τό 1926 τίς μεταφορές έκμεταλλεύονταν οί εταιρίες ΕΗΣ ('Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι) και ΗΕΜ ('Ηλεκτρική Έταιρία Μεταφορών), ιδιωτικές ΑΕ μέ σύμβαση μέ τό δημόσιο μέχρι τό 1985. Οί συμβάσεις αυτές ανακλήθηκαν μέσα στην έπταετία από άγνωστα αίτια και άφορμές.

Όπωσδήποτε, από τό 1971 ή ΗΕΜ έγινε κρατική εταιρία, μετονομάστηκε ΗΛΠΑΠ, και έκμεταλλεύεται τά κίτρινα τρόλεϋ και λεωφορεία. Αυτή είναι πού αγόρασε τελευταία τά 50 ρωσικά τρόλεϋ. Άντίστοιχα τό Δεκέμβρη τού 1973 έξαγγέλεται ή έξαγορά και κρατικοποίηση τών ΕΗΣ πού πραγματοποιείται όμως μόνο την 1/1/1976. Η νέα εταιρία μετονομάζεται ΗΣΑΠ και έκμεταλλεύεται τόν ήλεκτρικό και τά πράσινα λεωφορεία.

Στό μεταξύ τά 6 κοινά ταμεία είσπραξης λεωφορείων (ΚΤΕΛ) πού είχαν ιδρυθεί τό 1952 ένοποιούνται τό 1968 στά ΕΚΤΕΛ ('Ενοποιημένα ΚΤΕΛ). Τό 1977 μέ τό νόμο 588 τά ΕΚΤΕΛ και ή ΑΣΠΑ ('Αστικές Συγκοινωνίες Περιοχής Άθηνών), ήδη κρατική εταιρία από τό 1961, ένοποιούνται μέ τήν ίδρυση τής κρατικής εταιρίας ΕΑΣ ('Επιχείρηση Άστικών Συγκοινωνιών) πού έκμεταλλεύεται σήμερα όλα τά γνωστά μπλέ λεωφορεία. Τά λεωφορεία αυτά ή εταιρία τά νοικιάζει πιά από τούς λεωφορειούχους μέ τό χλμ. Η ΕΑΣ είναι ή εταιρία πού αγόρασε τελευταία τά 300 νέα λεωφορεία.

Τό σημαντικότερο όμως γεγονός γιά τίς δημόσιες συγκοινωνίες είναι ή δημιουργία τού ΟΑΣ, τού 'Οργανισμού Άστικών Συγκοινωνιών, κατά πρότυπο ιδιωτικού δικαίου, πού είναι ένας φορέας μέ αποστολή νά συντονίζει όλες τίς παραπάνω εταιρίες, δηλαδή ΕΑΣ, ΗΣΑΠ και ΗΛΠΑΠ. Έτσι από τό 1977 ό ΟΑΣ αποφαινεται πιά και αποφασίζει συντονιστικά γιά τίς διαδρομές, τή συχνότητα προσέλευσης, τίς στάσεις και γενικά γιά τά λειτουργικά χαρακτηριστικά όλων τών οχημάτων τών δημοσίων συγκοινωνιών τής Άθήνας - Πειραιά και τών περιχώρων. Συγχρόνως ό ΟΑΣ καταρτίζει τά προγράμματα έπενδύσεων τών παραπάνω φορέων και τά χρηματοδοτεί. Στίς αρμοδιότητές του είναι επίσης, οί μελέτες και ή επίδλεψη τής κατασκευής τού



πολυσυζητημένου METRO, καθώς και τό δυναμικό σέ ταξί, και οί χώροι στάθμευσης (PARKING) στήν πρωτεύουσα.

Τί προοπτικές υπάρχουν σήμερα γιά τό μέλλον

Σίγουρα μιά από τίς πιό σημαντικές ενέργειες, πού θάχει σίγουρα απήχηση στό μέλλον τών συγκοινωνιών στήν πρωτεύουσα είναι ή προσπάθεια πού γίνεται από τό ΥΔΕ γιά τή νομοποίηση ενός ρυθμιστικού σχεδίου. Ένα νομοθετημένο ρυθμιστικό σχέδιο είναι πολύ σημαντικό γιά τίς συγκοινωνίες, γιατί καθορίζει τή χωροθέτηση όλου του κύριου δικτύου συγκοινωνιών, όλων τών μέσων, θάλασσας, ξηράς και άέρα, δηλαδή λιμάνια, δρόμους, σιδηρόδρομους και αεροδρόμια.

Παράλληλα έχει εγκριθεί από τό ΥΔΕ ένα πρόγραμμα οδοποιίας πού άρχισε ήδη νά μελετάται και πού σκοπό έχει τήν ανακούφιση του κέντρου. Στο πρόγραμμα αυτό είναι ή Λεωφόρος Κύμης, ή διαπλάτυνση τής Κηφισίας και ό οδικός δακτύλιος, μιά οδική άρτηρία μεγάλης κυκλοφοριακής ικανότητας, πού ορίζεται από τούς δρόμους Κων/πόλεως, 'Αλεξάνδρας, 'Υμηττού, Χερσίφρονος, Λαγουμιτζή, Χαμοστέρας, Κων/πόλεως.

Ό ΟΑΣ προγραμματίζει νά αντικαταστήσει ένα αριθμό 600 μπλέ θερμικών λεωφορείων τής ΕΑΣ και έχει ήδη προκηρυχθεί σχετικός διαγωνισμός. 'Επίσης πρόσφατα ό ΗΛΠΑΠ άγόρασε 124 κίτρινα ρωσικά τρώλεϊ πού δίδονται σταδιακά στήν κυκλοφορία. 'Από αυτά ύπολείπονται άκόμη 74 γιατί τά 50 ήδη έχουν κυκλοφορήσει.

Γιά τό νέο αεροδρόμιο στά Σπάτα δέν θά άσχοληθούμε μιά πού μιλάμε γιά χερσαίες μόνο συγκοινωνίες. 'Επίσημα όμως είναι ελλημένη κυβερνητική άπόφαση, ύπάρχει ήδη σχέδιο ρυθμιστικό και έχει προκηρυχθεί και διεθνής διαγωνισμός γιά τήν προμελέτη του αεροσταθμού και τών διαδρόμων πού πρόσφατα κατακυρώθηκε σέ όλλανδικό όίκο.

Και τέλος είναι τό περίφημο METRO. Τό θέμα του Μητροπολιτικού Σιδηρόδρομου, μέσωσ μαζικής συγκοινωνίας μη έπιφανειακού, αντιμετωπίζεται άκροθιγώς από τή μελέτη Smith του 1963. Τό 1974 στήν αναθεώρηση τής μελέτης προτείνεται πιιά ένα συγκεκριμένο δίκτυο. 'Η κυβέρνηση τότε αναθέτει στόν Smith, σέ συνεργασία μ' ένα καναδικό γραφείο, μιά όνομαζόμενη μελέτη σκοπιμότητας του METRO πού όμως στήν ουσία άπλώς εξετάζει τό θέμα από τή λειτουργική πλευρά και τήν έφικτότητά του. Οί ίδιοι προτείνουν στήν άρχή 5 γραμμές μικρού μήκους άκτινωτά στο κέντρο αλλά άργότερα τό 1975 αναθεωρούν τήν πρότασή τους σέ 2 γραμμές συνολικού μήκους περίπου 19 χλμ.

Τό 1977 ανατίθεται σέ κοινοπραξία γαλλικών οίκων μέ τή συνεργασία 'Ελληνικού γραφείου ή προκαταρκτική μελέτη τών δύο αυτών γραμμών πού μετά από διαφωνίες μέ τό ΥΔΕ και ως πρós τίς χαράξεις και ως πρós τό μήκος, έπεξεργάζονται σήμερα, και ύπό τήν επίδραση του ΟΑΣ, σέ επίπεδο κατασκευαστικής προμελέτης τίς εξής δύο γραμμές:

— Γραμμή Α: Αιγάλεω - Κεραμεικός - Μοναστηράκι - Σύνταγμα - Βασ. Σοφίας - Σούτσου - Πανόρμου - 'Ερυθρ. Σταυρός - Μεσογείων - 'Αγ. Παρασκευή - Γαρήτου - Γέρακας.

— Γραμμή Β: Σεπόλια - Πλ. 'Αττικής - Σταθμός Λαρίσης - 'Ομόνοια - Πανεπιστημίου - Σύνταγμα - 'Αμαλίας - Συγγρού - Νέος Κόσμος - 'Αγ. 'Ιωάννης, Δάφνης.

Και οί δύο γραμμές έχουν μήκος 28 περίπου χλμ. και θάχουν 30 σταθμούς. Οί όριστικές μελέτες προβλέπεται ν' άρχίσουν έντός του 1980 και κατά τό κυβερνητικό πρόγραμμα ή πρώτη έξυπηρέτηση θ' άρχίσει έντός του 1985. 'Η ήμερομηνία αυτή μοιάζει άπίθανη γιά τόσο πολύπλοκο έργο και έλληνικές συνθήκες, αλλά άς έλπίζουμε.

Τά βασικά αίτια.

Τελειώνοντας θά ήθελα ν' αναφερθώ σύντομα σέ τρεις άκόμα βασικούς λόγους πού συντείνουν κατά τή γνώμη μου στο σημερινό κυκλοφοριακό πρόβλημα:

Πρώτα άπ' όλα έχουμε μιά άνεπάρκεια στο φυσικό οδικό δίκτυο τής 'Αθήνας. 'Η παντελής έλλειψη περιφερικών δρόμων δημιουργεί τήν άσφυκτική κατάσταση του κέντρου. Φαίνεται από μετρήσεις πώς τουλάχιστο 40% από αυτούς πού κινούνται μέσα στο κέντρο είναι διερχόμενοι, δηλαδή αναγκάζονται νά τό διασχίσουν γιά νά πάνε στόν προορισμό τους, χωρίς νά τό χρειάζονται.

Δεύτερος λόγος είναι ή οικονομική δυσκολία. 'Επειδή στήν ουσία τώρα και 15 χρόνια δέν έχει γίνει κανένα μεγάλο συγκοινωνιακό έργο στήν περιοχή τής πρωτεύουσας, οί άνάγκες συσσωρεύτηκαν και άπαιτούνται πιιά μεγάλα ποσά, διαδικασίες, και μεγάλα κόστη άπαλλοτριώσεων γιά νά ξεκινήσουν έργα μακρόχρονα, πού δέν συμβιβάζονται μέ τή στενή άποψη κάθε πολιτικής ήγεσίας πού άποδίδει σέ βραχυπρόθεσμα πολιτικά όφέλη από άμεσα άποτελέσματα.

'Από έκτιμήσεις πού γίνονται κατά καιρούς φαίνεται πώς γιά τή δελτίωση του κυκλοφοριακού στήν πρωτεύουσα άπαιτούνται πάνω από 60 δισεκατομμύρια δρχ. 'Ακόμη και άν ύπήρχε αυτό τό ποσό διαθέσιμο, τό μέγιστο πού θά μπορούσε νά άπορροφηθεί σέ ένα ευρύ πρόγραμμα εργασιών είναι 5 δισεκ. δρχ. τό χρόνο γιά τουλάχιστο 10-12 χρόνια.

'Η μέχρι σήμερα χρηματοδότηση γιά τήν 'Αθήνα από τίς δημόσιες επενδύσεις (μέ έξαιρεση τό 1979 πού μετά από τίς πολλές διαμαρτυρίες του κοινού έφτασε περίπου τά 2,5% δισεκ. δρχ.) ήταν περίπου 700 εκ. και από αυτά τά μισά δίδονται πάντα σέ έργα συντήρησης και στο δευτερεύον οδικό δίκτυο. 'Υπάρχει λοιπόν οικονομικό πρόβλημα.

Και τέλος, τρίτος λόγος, έξιςου όμως σπουδαίος, πού έμποδίζει πάντοτε τή σωστή και έγκαιρη λήψη αποφάσεων, είναι ή μεγάλη επικάλυψη πού ύπάρχει στις άρμοδιότητες τών διαφόρων ύπουργείων (συντονισμού, συγκοινωνιών, δημοσίων έργων και δημοσίας τάξεως) και ή έλλειψη συντονισμού τών σχετικών ύπηρεσιών. Γιά παράδειγμα ύπενθυμίζω τήν τελείως πρόσφατη διαμάχη του ύπουργού συγκοινωνιών και του ύφυπουργού δημοσίων έργων γιά τούς πεζόδρομους. Είναι πολύ χαρακτηριστικό πώς:

— άλλο ύπουργείο εγκρίνει τήν εκτέλεση τών έργων και διαθέτε τίς πιστώσεις.

— άλλο ύπουργείο προτείνει, παρακολουθεί τίς μελέτες και τή εκτέλεση τών έργων και συντάσσει τά πολεοδομικά σχέδια.

— άλλο ύπουργείο παρακολουθεί τά μεταφορικά μέσα.

— άλλο ύπουργείο άσκει τά ρυθμιστικά μέτρα κυκλοφορίας.