
Εξάρχεια, ο λογαριασμός αφορά όλους μας

2022/08/12 10:05 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Όταν η Αθήνα άρχισε πλέον να συνειδητοποιεί ότι το έργο της κατασκευής της τέταρτης γραμμής του μετρό γίνεται πράξη, δέχθηκα ένα τηλεφώνημα από έναν καλό φίλο, έναν από τους πιο ορθολογιστές και καλλιεργημένους ανθρώπους που γνωρίζω.

Η κατοικία του βρίσκεται ακριβώς μπροστά στο εργοτάξιο ενός από τους πιο κεντρικούς σταθμούς της νέας γραμμής.

Πολύ λογικά, αντελήφθη ότι η καθημερινότητά του και οι συνήθειές του θα διαταραχθούν στην φάση της κατασκευής και ότι τα δέντρα της πλατείας στην οποία κατέφυγε με μία δρασκελιά από το κατώφλι του είτε θα μεταφυτευθούν αλλού, είτε θα κοπούν, με την προοπτική να επανέλθουν ή να αντικατασταθούν με την ολοκλήρωση του σταθμού.

Ό,τι και να του λέγαμε, όσο κι εάν επιχειρήσαμε να τον διευκολύνουμε στη διάρκεια της αυτοψίας που κάναμε οι μηχανικοί της Αττικό Μετρό κι εγώ, ο φίλος μου αυτός μολονότι έδειχνε ξεκάθαρα πως η λογική του αφομοίωνε τα επιχειρήματά μας, ήταν πολύ δύσκολο να αποδεχθεί **μία προφανώς όχι πολύ βραχυχρόνια ανατροπή στην ζωή του όπως την είχε αποδεχθεί και οργανώσει.**

Την ξέρω αυτήν την αντίδραση· η αντιμετώπισή της αποτελεί ένα από τα πολλά αντικείμενα που καλούνται να διαχειριστούν με αμεσότητα και αποτελεσματικότητα, τόσο η Αττικό Μετρό όσο και ο ανάδοχος.

Την έχω ξαναζήσει στο πολλαπλάσιο σε άλλο μεγάλο έργο, για το οποίο εργάστηκα και χάρις στο οποίο, η χώρα μας αισθάνεται σήμερα ασφαλέστερη άλλων σε σχέση με την ενεργειακή τροφοδοσία προς την Ευρώπη.

Η εμπειρία μου λέει ότι θα χρειαστούν χρόνος, καλή θέληση και μεγάλη προσπάθεια ώστε οι άμεσα επηρεαζόμενοι από ένα τόσο μεγάλο έργο να συμβιώσουν με την πρόσκαιρη αλλά μεγάλης σημασίας αναπόφευκτη αναστάτωση.

Οι ανησυχίες τους και οι απαιτήσεις τους είναι απολύτως δικαιολογημένες και ερμηνεύσιμες και κανένας από όσους μοιράζονται τις ευθύνες ενός έργου δεν μπορεί να τις αγνοήσει.

Άλλωστε, αυτοί είναι συνήθως οι καλύτεροι μάρτυρες της εξέλιξης μιας κατασκευής

και αντιστρόφως, η ταχεία πρόοδος του έργου της οποίας αυτοί έχουν άμεση εικόνα, αποτελεί τον καλύτερο τρόπο για να περιοριστεί η αναστάτωσή τους.



Συνήθως, η αντίδραση αυτή έχει και παράπλευρες εκδοχές: Όταν ο φίλος μου εξέθεσε τις ανησυχίες του στα social media, πολλοί ήταν αυτοί που έσπευσαν να δημοσιοποιήσουν και άλλου είδους ενστάσεις για το μετρό, που άγγιζαν και εξειδικευμένα τεχνικά θέματα.

Το παράδοξο είναι πως καθώς γνωρίζω τον κύκλο του συγκεκριμένου ανθρώπου και προσωπικά πολλούς από τους συνομιλητές του, επρόκειτο για επίσης αξιόλογα και καλόπιστα πρόσωπα.

Είναι σίγουρο πως η επικοινωνιακή ωρίμανση των δημοσίων έργων, που προηγείται και του σχεδιασμού τους, σταδίου που πάντως δεν στερείται των επιβεβλημένων πλην όμως φορμαλιστικών ως προς την έκτασή τους διαβουλεύσεων και στην συνέχεια της δρομολόγησής τους, είναι ελλιπής καθώς διαχέεται σε μακρύ χρόνο και αυτό αποτελεί επίσης ένα πρόβλημα το οποίο καλούνται οι εμπλεκόμενοι να αντιμετωπίσουν μέχρις ότου ο πρώτος επιβάτης μπει στον πρώτο καινούργιο συρμό.

Όλα αυτά είναι κατανοητά και διαχειρίσιμα στο μέτρο του δυνατού. Τι γίνεται όμως όταν οι ενστάσεις και οι αντιρρήσεις για την εκτέλεση, αλλά ακόμη περισσότερο την σκοπιμότητα ενός έργου ξεφεύγουν από την υποκειμενικότητα της προσωπικής θεώρησης και αποκτούν χαρακτηριστικά γενίκευσης γιατί επικαλούνται την οπτική ή τα συμφέροντα ενός ποσοτικά περιορισμένου ή/και με ιδιαίτερα ποιοτικά στοιχεία υποσυνόλου του πληθυσμού στον οποίον αφορά αυτό;

Με απλά λόγια, μπορούν οι κάτοικοι ή οι σταθεροί ή περιστασιακοί χρήστες μίας γειτονιάς, οι οποίοι θεωρούν ότι επηρεάζονται από το έργο του μετρό να απαιτούν να δεσμεύσουν την χάραξη και την εκτέλεση του;

Δεν βρίσκω κανένα επιχείρημα που θα επέτρεπε κάτι τέτοιο να γίνει αποδεκτό και **άλλωστε η περίπτωση της Αγίας Παρασκευής όπως και του Γεωπονικού Πανεπιστημίου επιβεβαιώνουν την απολυτότητα της απάντησής μου.**

Ο σχεδιασμός του έργου είναι πολυδιάστατος και πολυπαραμετρικός. Ξεκίνησε στις αρχές της προπερασμένης δεκαετίας και ωρίμασε στο δεύτερο μισό της προηγούμενης. Διαδοχικές κυβερνήσεις, πολιτικές ηγεσίες του αρμόδιου υπουργείου και διοικήσεις της Αττικό Μετρό συνεργάστηκαν με τα στελέχη της Αττικό Μετρό και τους εξωτερικούς συμβούλους της για να βρουν την βέλτιστη λύση, η οποία δημοπρατήθηκε υπό την προηγούμενη διοίκηση και συμβασιοποιήθηκε υπό την σημερινή.

Μελετήθηκαν και αξιολογήθηκαν όλες οι δυνατές λύσεις: Για παράδειγμα, μία - ανέξοδα επαναλαμβανόμενη- μετατόπιση **του Σταθμού Εξάρχεια στο Αρχαιολογικό Μουσείο**, θα επέβαλλε την μετακίνηση δύο ακόμη τουλάχιστον σταθμών ώστε να διασφαλιστούν οριακά οι ελάχιστα αποδεκτές καμπύλες των σηράγγων (ελάχιστη ακτίνα 300 μέτρα), γεγονός που θα άλλαζε τα χαρακτηριστικά του όλου έργου. Θα επρόκειτο για ένα «άλλο έργο» καθώς θα το απομάκρυνε από πολυσύχναστες περιοχές κατοικίας και κεντρικών λειτουργιών, συγκοινωνιακά λιγότερο αποδεκτό και σίγουρα ακριβότερο.

Συγχρόνως, στην εξίσωση που έπρεπε να επιλυθεί προστέθηκαν και άλλοι παράγοντες. Οι πλατείες της Αθήνας από τις οποίες διέρχεται η χάραξη είναι μικρές.

Οι καταλήψεις των εργοταξιακών χώρων που στα μάτια των ανεξοικείωτων με την

κατασκευή παρατηρητών μοιάζουν θηριώδεις, στην πράξη είναι οριακές για τις ανάγκες του έργου, ειδικά όταν η κατεύθυνση είναι να παραμείνει ελεύθερο και το τελευταίο τετραγωνικό μέτρο δημοσίου χώρου που είναι δυνατόν.

Πολύ σωστά, εξαιτίας αυτού, η Αττικό Μετρό αποφάσισε πως τα ορύγματα που θα εκσκαφθούν θα έχουν περιορισμένη έκταση και μεγάλο τμήμα του κελύφους των σταθμών θα κατασκευαστεί με υπόγεια εκσκαφή.

Αυτή η επιλογή είχε ως συνέπεια να περιοριστεί το μήκος των σταθμών στα 80 μέτρα ώστε να διασφαλιστεί η κατασκευασιμότητα τους σε εύλογο χρόνο. **Συνεπεία αυτού, οι συρμοί αποφασίστηκε να είναι μικρότεροι αυτών που ξέρουν οι Αθηναίοι, με 4 πλέον βαγόνια.** Η τεχνολογία που επελέγη επιτρέπει, σε ώρες αιχμής, κάθε ενάμιση λεπτό, ένας συρμός να τίθεται στην διάθεση των επιβατών.

Όλες αυτές οι παραδοχές σχετικά με την χάραξη και τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά του έργου αποτέλεσαν τις προϋποθέσεις και τις επιταγές τόσο της μελέτης βιωσιμότητας που επέτρεψε την διασφάλιση της χρηματοδότησης του έργου, δηλαδή κοινοτικούς πόρους και δάνεια, φθηνά ασφαλώς, που όμως θα πληρώνονται για πολλά χρόνια, όσο και το «Ευαγγέλιο» του που δεν είναι άλλο από την Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων που πρέπει να ακολουθείται απαρεικλίτως και φυσικά και την δεσμευτική σύμβαση που υπέγραψε η Αττικό Μετρό με την ανάδοχο κοινοπραξία και αποτελεί επτασφράγιστο γράμμα που για να ανοίξει πρέπει να συντρέχουν πολλοί λόγοι και να συμπράξουν πολλοί εμπλεκόμενοι.

Με πολύ απλά λόγια, **δεν υπάρχει καμία συνωμοσία, ούτε κρυφές ή σκοτεινές σκοπιμότητες στους σχεδιασμούς του έργου.** Κανείς απ' όσους ασχολήθηκαν με την χάραξη της Γραμμής 4, δεν επιβουλεύεται την σημερινή πραγματικότητα μιας γειτονιάς, ούτε ορέγεται την ανάπτυξη μίας άλλης στο μέλλον.

Κανένα συγκεκριμένο σχέδιο για το Κολωνάκι ή τα Εξάρχεια δεν υπηρετείτο, ούτε υπηρετείται, ούτε επικράτησε ποτέ οποιαδήποτε πρόθεση δενδροκτονίας (sic) όπως είχα την ατυχία να ακούσω σε τηλεοπτική συζήτηση.

Πρόκειται για ακρότητες, εξ ορισμού άδικες τοποθετήσεις. **Κανένας δεν ξεριζώνει, κόβει ή κλαδεύει ένα δένδρο με ελαφρά καρδιά.**

Στην θεώρηση των μελετητών που συνεκτίμησαν αυτά και άλλα, πολύ περισσότερα και εξίσου σημαντικά δεδομένα, επικράτησε η μεγάλη εικόνα όπως επιβάλλεται στην προσέγγιση ενός μητροπολιτικού μέσου μία πόλης με τα μεγέθη και τις προοπτικές της Αθήνας:

Με την ολοκλήρωση της εκτελούμενης σύμβασης, εφόσον δεν υπάρξουν ανατροπές στο σφικτό χρονοδιάγραμμα, σε 8 χρόνια από την υπογραφή της, σε ώρες αιχμής, 8.000 επιβάτες ανά κατεύθυνση θα εξυπηρετούνται καθημερινά με την υποδομή που

θα κατασκευαστεί και με το τροχαίο υλικό που θα έλθει, το οποίο με τις επεκτάσεις που δρομολογούνται και την κατασκευή νέων σταθμών, θα μπορεί πολύ σύντομα να υποδεχθεί 13.000 επιβάτες και σε βάθος χρόνου το σύνολο του αναμενόμενου φόρτου των 21.000 επιβατών, με οριακή χωρητικότητα δικτύου 29.000 επιβατών περίπου.

Φανταστείτε μόνο την περιβαλλοντικά θετική αποτίμηση αυτής της παρέμβασης, δεν θα σας κατακλύσω με δυσανάγνωστα στοιχεία. Στον σχεδιασμό της προβάλλει το μέλλον της Αθήνας, αυτό που θα αφορά επόμενες γενιές.

Την ίδια ώρα μία πολύ γενναιόδωρη τριμερής συμφωνία που υπεγράφη μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών, του Δήμου Αθηναίων και της Αττικό Μετρό έρχεται ώστε στην διάρκεια της κατασκευής, να ισοσταθμισθούν στο μέτρο του δυνατού οι απώλειες που θα υποστεί το πράσινο της πόλης, ενώ υιοθετείται και η διενέργεια ενός συνόλου αρχιτεκτονικών διαγωνισμών ανάπλασης των ευρύτερων περιοχών που θα υποδεχθούν τους σταθμούς και τους καθημερινούς επιβάτες τους και θα υποστούν την όχληση των εργοταξίων.

Πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό βήμα πολιτικής διαχείρισης δημοσίων έργων στο οποίο συνεργούν η κεντρική διοίκηση με την αυτοδιοίκηση, με πρωτοβουλία των κυρίων Κώστα Καραμανλή και Κωστή Μπακογιάννη.

Θα αλλάξουν τα Εξάρχεια με την κατασκευή του σταθμού -μένω σε αυτά γιατί νομίζω ότι οι ανησυχίες του Κολωνακίου ακούγονται να έχουν πιο εφήμερο και συναφή προς την φύση της πλατείας χαρακτήρα; Ασφαλώς! Πως ακριβώς;

Κανείς δεν έχει τώρα την απάντηση, σίγουρα όμως θετικά. Όσοι κινδυνολογούν, αναζητώντας απαντήσεις σε άλλες εμπειρίες, είτε εξορκίζουν την αλλαγή, είτε κάνουν λάθος: Αρκεί, ας πούμε, μονοπαραμετρικά, η αμεσότητα της γειτνίασης ενός σταθμού για να υποστεί μια γειτονιά την πίεση του Airbnb; Δύσκολο να το πιστέψει κανείς.

Δηλαδή, στο Κουκάκι, επικράτησε η γειτνίαση με σταθμούς του μετρό ή η άμεση πρόσβαση στο «απόλυτα ωραίο» της Αθήνας;

Κι εάν η πόλη, σε μία δημόσια διαβούλευση, πάντα στο πλαίσιο μιας μεγάλης εικόνας γι' αυτήν, συμφωνήσει ότι μια συγκεκριμένη γειτονιά πρέπει να διατηρήσει έναν ορισμένο χαρακτήρα, π.χ. περιοχή κατοικίας, υπάρχει επαρκές κανονιστικό περιβάλλον για να τον επιβάλει.

Άλλωστε, ό,τι αποκαλούμε «ανάπλαση» δεν εξαντλείται στην μορφολογία του επιπέδου οδού γύρω από έναν σταθμό, αλλά μπορεί να επεκταθεί και στα γενικότερα και ειδικότερα χαρακτηριστικά του χώρου.

Ξεκίνησα με την αναφορά σε ένα τηλεφώνημα που δέχθηκα. Δεν ήταν το μοναδικό,

ούτε το πρώτο. Πολλοί -και μάλιστα άνθρωποι σε θέσεις ευθύνης- διερωτώνται γιατί εξαιρέθηκαν από την χάραξη ή γιατί αυτή δεν διέρχεται από κάπου που είχαν ακούσει ή τους είπε κάποιος γνωστός.

Απαντήσεις υπάρχουν σε όλες τις απορίες, αρκεί να τεθεί ένα ξεκάθαρα και λογικά διατυπωμένο ερώτημα. Μέχρι τώρα, για τις πιο προβεβλημένες των αντιρρήσεων για την χάραξη του μετρό, κάτι τέτοιο δεν ακούστηκε. Οι μπογιές και τα τρικάκια στην είσοδο του κτιρίου της Αττικό Μετρό δεν προσφέρουν καμία βοήθεια.

Αν υπάρχει κάτι που ποτέ δεν πρέπει να ξεχνάμε στα δημόσια έργα, αυτό είναι πως ένας από τους πιο δοκιμασμένους τρόπους για να τα δυσκολέψεις, είναι η ιδιοποίηση, η πολιτικοποίηση και η ιδεολογικοποίηση τους.

Στο τέλος μίας κατασκευής, πολλά πρόσωπα μπορούν να διεκδικήσουν μερίδιο της επιτυχίας, ξεκινώντας από την πατρότητα και φθάνοντας μέχρι την εγκαινιάσή τους.

Όσο κι εάν στο τέλος, μοιάζουν αχάριστα έναντι των αρχικών συντελεστών τους αφού πιθανότατα αυτός που τα πρωτοπαρουσίασε δεν είναι ο ίδιος που τα παραδίδει, η αίσθηση μίας πληθώρας προσώπων, πολιτικών, αλλά και μη και κυρίως των τελευταίων, από τους μηχανικούς μέχρι και τον έσχατο ανειδίκευτο εργάτη πως καθένας τους υπήρξε μέτοχος μίας δημιουργικής πράξης, είναι μοναδική. Η επιτυχία είναι πολύχρωμη.

Αρκεί όμως μία ανέξοδη για τους εμπνευστές ή εκτελεστές της εισπήδηση της πολιτικής για να γεννηθεί μία πολυέξοδη για τους πολλούς και καταστροφική για λιγότερους περιπέτεια. Τα Εξάρχεια θα μπορούσαν να αποτελέσουν ακόμη ένα γνωστό παράδειγμα στον σωρό των ήδη γνωστών.

Η Αθήνα δεν μπορεί να αποδεχθεί τίποτε τέτοιο. Και σίγουρα, η Αττικό Μετρό δεν θα συνεργήσει. Όλα τα πραγματικά ερωτήματα έχουν τεθεί στην ώρα τους και έχουν απαντηθεί εξαντλητικά.

Απομένει μόνο η κατασκευή χωρίς ούτε μία ημέρα καθυστέρησης. Στο τέλος, ο λογαριασμός δεν αφορά μόνο τα Εξάρχεια ή το Κολωνάκι, αλλά όλους και για πολλά χρόνια.



Νίκος Ταχιάος,

Πρόεδρος της Αττικό Μετρό, αναδημοσίευση από το *liberal.gr*