

Δίκτυο ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS
Μαμάη 3, 10440, Αθήνα
Τηλ./Fax: 210 822 8795
Email: info@medsos.gr
Ιστοσελίδα: www.medsos.gr

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

Μεγάλη επιτυχία είχε το Τραπέζι Εργασίας «Δυνατότητες και προοπτικές για βιώσιμες μετακινήσεις στην Ελευσίνα» το οποίο διοργάνωσε το Δίκτυο ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS την Πέμπτη 12 Μαρτίου στο Κέντρο Περιβαλλοντικής Ενημέρωσης και Πολιτισμού Ελευσίνας στο πλαίσιο της διαβούλευσης για το πρόγραμμα LIFE-Περιβάλλον «Ο Κόλπος της Ελευσίνας το 2020».

Στη συνάντηση παραβρέθηκαν περίπου 30 άτομα μεταξύ των οποίων εκπρόσωποι του ΟΛΕ, του Δ. Ελευσίνας, της Επιτροπής Αγώνα, της Χαλυβουργικής, των Ναυπηγείων Ελευσίνας, του ΠΣ Ποσειδώνος καθώς και ο Κεντρικός Λιμενάρχης Ελευσίνας. Λόγω έκτακτων υποχρεώσεων ενημέρωσαν πως δεν μπόρεσαν να παραβρεθούν ο πρόεδρος της μόνιμης Επιτροπής του Υπ. Μεταφορών για Πράσινες Μετακινήσεις κος Αλ. Βραχνός και ο κος Γ. Νάθαινας, πρόεδρος του Δικτύου ΕΠΙΒΑΤΗΣ.

Τη συζήτηση άνοιξε ο καθηγητής ΕΜΠ κος Θάνος Βλαστός. Ξεκινώντας αναφέρθηκε στις ιδιαιτερότητες της Ελευσίνας και την άσχημη κατάστασή της που χαρακτηρίζεται από γειτνίαση με ρυπογόνες δραστηριότητες, διαμπερείς κυκλοφοριακές ροές φορτηγών και κατακερματισμένο χώρο με λάθος ένταξη χρήσεων και αδυναμία άσκησης αυτοτελών πολιτικών. Αν και διαθέτει σημαντικό γεωγραφικό και ιστορικό πλούτο, η πόλη απειλείται από τις δραματικές αυξήσεις μεγεθών σε ότι αφορά στη δόμηση, στις κυκλοφοριακές ροές και στις βιομηχανικές δραστηριότητες. Τόνισε πως η κοινωνία πρέπει να συνειδητοποιήσει πως κάποια πράγματα πρέπει να συγκρατηθούν και να περιοριστούν. Λύσεις υπάρχουν και είναι όχι μόνο τεχνικά εφικτές αλλά και πιο φτηνές, πιο κοντά στην ανθρώπινη πραγματικότητα και με δυνατότητα για θεαματικά αποτελέσματα.

Παρουσίασε συγκεκριμένες προτάσεις παρεμβάσεων ήπιας κυκλοφορίας που έχουν γίνει στο πλαίσιο μελετών του ΕΜΠ και οι οποίες στοχεύουν στην αναβάθμιση του τοπικού μικροπεριβάλλοντος, στην προστασία του κέντρου από φορτηγά και αυτοκίνητα και στην ανάδειξη στοιχείων της πόλης που παραμένουν αναξιοποίητα, όπως ο αρχαιολογικός χώρος, η παραλιακή ζώνη και ο σιδηροδρομικός διάδρομος.

Στη συνέχεια παρουσίασε για λογαριασμό του κ. Νάθαινα τις προτάσεις του Δικτύου ΕΠΙΒΑΤΗΣ για τη σιδηροδρομική σύνδεση της πόλης της Ελευσίνας με την Αθήνα. Επισήμανε πως η νέα σιδηροδρομική γραμμή προς Πάτρα και η ανάγκη για υψηλές ταχύτητες σημαίνει πως η χάραξη θα γινόταν με ελάχιστους σταθμούς και καμπυλότητες. Αυτό σημαίνει πως έχει πάψει η εξυπηρέτηση περιοχών όπως τα Άνω Λιόσια, ο Ασπρόπυργος, η Ελευσίνα, τα Μέγαρα ενώ αδικούνται οι πολλές χιλιάδες εργαζόμενοι που μετακινούνται καθημερινά προς και από τη δουλειά τους. Όλες οι μελέτες από πλήθος φορέων έχουν δείξει πως πρέπει να αναβιώσει η σιδηροδρομική σύνδεση αξιοποιώντας τον εγκαταλειμμένο διάδρομο και η σύνδεση με το δίκτυο της Αθήνας να πραγματοποιηθεί είτε με τη γραμμή του ΗΣΑΠ στο σταθμό Κ. Πατησίων είτε με την επέκταση του μετρό από Περιστέρι προς Αγ. Αναργύρους.

Ο Λέκτορας κος Νίκος Μπελαβίλας από το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος ΕΜΠ τόνισε πως η ανάπτυξη του Θριάσιου, παράλληλα με την αντίστοιχη των Μεσογείων, αμέσως μετά το 2004 πραγματοποιήθηκε με βασικό εργαλείο την Αττική Οδό. Η εγκατάσταση «βρώμικων» ή βαρέων χρήσεων στο Θριάσιο προχώρησε εις βάρος του αγροτικού χώρου και των κατοικημένων περιοχών των παλαιών πόλεων της περιοχής. Στο εσωτερικό του κάμπου δεν υπήρξε καμία πρόβλεψη για τη δημιουργία δικτύου μεταφορών και υποδομών, πέραν των δύο ελεύθερων λεωφόρων της Αττικής Οδού και της Εθνικής Οδού και του παράλληλου προαστιακού σιδηροδρόμου, με αποτέλεσμα να παρατηρείται σήμερα, η γέννηση μίας μητροπολιτικής περιοχής με χαρακτηριστικά μεταπολεμικού Ελαιώνα της Αθήνας σε πολλαπλάσια μεγέθη. Το εσωτερικό του Θριάσιου, οι παρυφές της Πάρνηθας όπως και το μεγαλύτερο τμήμα του θαλάσσιου μετώπου είναι ήδη κατεστραμμένα από τη δόμηση, τις ρυπαίνουσες χρήσεις και τη βαριά κυκλοφορία, καθώς δεν προβλέφθηκε η διάσωση αποθεμάτων γης και ακτών. Η επικοινωνία των οικιστικών ζωνών και των τόπων εργασίας στο εσωτερικό της ενότητας είναι σχεδόν αδύνατη λόγω της έλλειψης δικτύων και του μονοσήμαντου προσανατολισμού της κυκλοφορίας μέσω της ταχείας κυκλοφορίας των ΙΧ προς στο αθηναϊκό κέντρο.

Υπάρχει ακόμη λίγος χρόνος για την αποτροπή της παγίωσης αυτής της κατάστασης. Η λειτουργία εναλλακτικών μεταφορικών δικτύων και η δέσμευση εκτάσεων για μικρής κλίμακας κυκλοφοριακές υποδομές, ελεύθερους χώρους και αγροτικές χρήσεις είναι

αναγκαία συνθήκη για το βιώσιμο μέλλον του Θριάσιου. Ένα από αυτά τα εναλλακτικά δίκτυα με δυνατότητα άμεσης αξιοποίησης είναι η παλαιά σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Πελοποννήσου.

Ακολούθησε ενδιαφέρουσα συζήτηση και κατάθεση απόψεων από τους παραβρισκόμενους. Ο Δημοτικός Σύμβουλος κος Χρήστος Χρηστάκης αναφέρθηκε στον ιδιότυπο «ρατσισμό» που επιδεικνύει η Πολιτεία απέναντι στο Θριάσιο καθώς και στο ότι το Θριάσιο βρίσκεται σε μια συνεχή άμυνα μην έχοντας ενιαία άποψη και πολιτική. Τόνισε τη σημασία του να συνειδητοποιήσουν πραγματικά οι πολίτες τις ανάγκες για τις απαιτούμενες αλλαγές και να πιέζουν τις τοπικές αρχές στην κατεύθυνση αυτή.

Δίκτυο ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS

Περισσότερες πληροφορίες:
Τάσος Κρομμύδας,
Υπεύθυνος Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής
210 8228795, info@medsos.gr