

Η χωροθέτηση του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων της Αθήνας.

Ζούμε σε μια πόλη με πυκνή και άναρχη δόμηση, στενούς δρόμους, κυκλοφοριακά προβλήματα και έλλειψη χώρων στάθμευσης, κακή σήμανση, έλλειψη πράσινου και ελεύθερων χώρων, ατμοσφαιρική ρύπανση και θερμικές νησίδες.

Για όλα αυτά ευθύνεται η ανάπτυξη της Αθήνας η οποία, παρά τις προσπάθειες, εδώ και κάποιες δεκαετίες, κάποιων πολεοδόμων και συγκοινωνιολόγων, γίνεται ουσιαστικά χωρίς σχέδιο. Ο πολεοδομικός και ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός συνεχίζουν, σε μεγάλο βαθμό, να συντελούνται ανεξάρτητα ο ένας από τον άλλο.

Η κρίση στην οικονομία και την οικοδομή θα έπρεπε να είναι μια ευκαιρία για μια καταγραφή των προβλημάτων της πόλης με στόχο να μελετηθεί και σχεδιαστεί η ποιοτική αναβάθμιση του αστικού χώρου.

Δυστυχώς συνεχίζονται να χωροθετούνται εντός του αστικού ιστού σημαντικές χρήσεις ή υποδομές σημειακά, αποσπασματικά, ως αποτέλεσμα πιέσεων από συγκεκριμένες ομάδες ή επιχειρηματικά συμφέροντα. Παράδειγμα τέτοιων χωροθετήσεων είναι το Mall στο Μαρούσι και το Badminton στο πάρκο Γουδή. Ακραίο παράδειγμα είναι η νέα πόλη που προβλέπεται να κατασκευαστεί στο πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού. Πρέπει πλέον κάθε νέα χωροθέτηση ενός μεγάλου έργου να τεκμηριώνεται από σοβαρές μελέτες σκοπιμότητας και να υποστηρίζεται από περιβαλλοντικές, πολεοδομικές και συγκοινωνιακές μελέτες.

Η ανακοίνωση αναφέρεται στη χωροθέτηση μιας σημαντικής υπερτοπικής υποδομής, ενός σημαντικού συγκοινωνιακού κόμβου για την πόλη μας, του νέου Κεντρικού Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων στον Ελαιώνα, που έχει δρομολογηθεί εδώ και πάνω από μία δεκαετία για να αντικαταστήσει τους προβληματικούς και κατά κοινή ομολογία ανεπαρκείς υφιστάμενους Σταθμούς Υπεραστικών Λεωφορείων –στον Κηφισό και τη Λιοσίων–, καθώς και τις διάσπαρτες αφετηρίες διεθνών λεωφορειακών γραμμών στο κέντρο της Αθήνας.

Στην ανακοίνωση παρουσιάζονται οι διαδικασίες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει στην υλοποίησή του ένα τέτοιο σημαντικό και αναγκαίο για την πόλη μας έργο, το οποίο επιδιώκει να παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό των υπεραστικών λεωφορείων που ανέρχεται σε περίπου 13 εκατ. επιβάτες ετησίως.

ΝΑΤΑΣΣΑ ΤΣΙΡΩΝΗ Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ, Δρ. Αστικής Ανθρωπογεωγραφίας Πανεπιστήμιο Nanterre-Paris X, Προϊσταμένη Τμήματος Μελετών Δόμησης, Δ/ση Στρατηγικής Ανάπτυξης, Αττικό Μετρό Α.Ε.