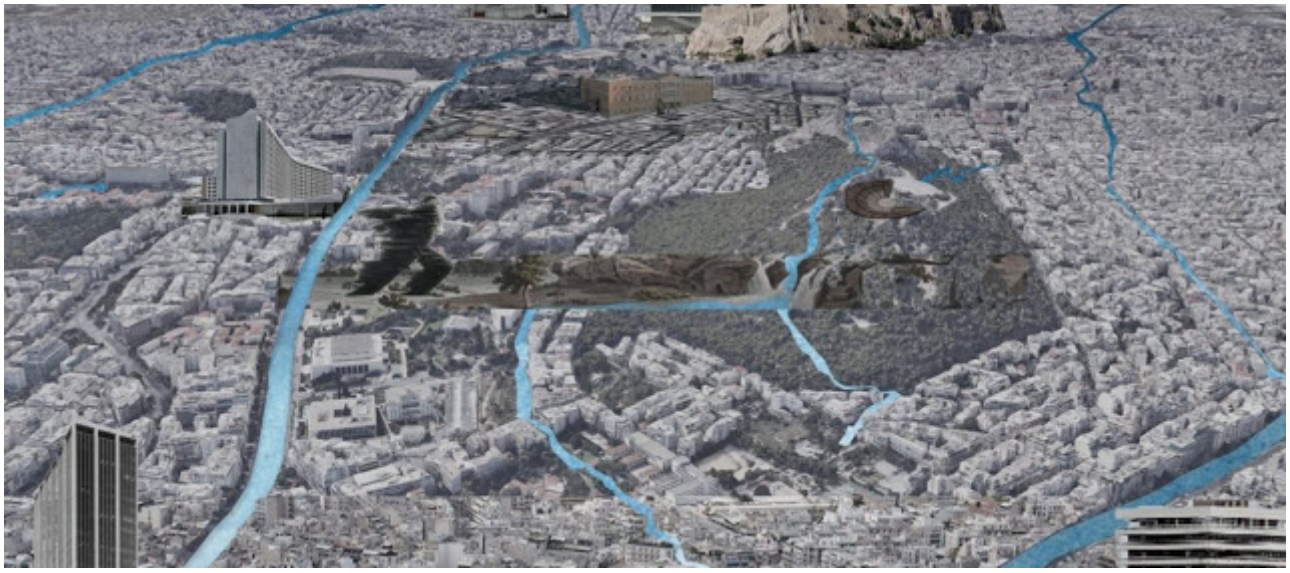
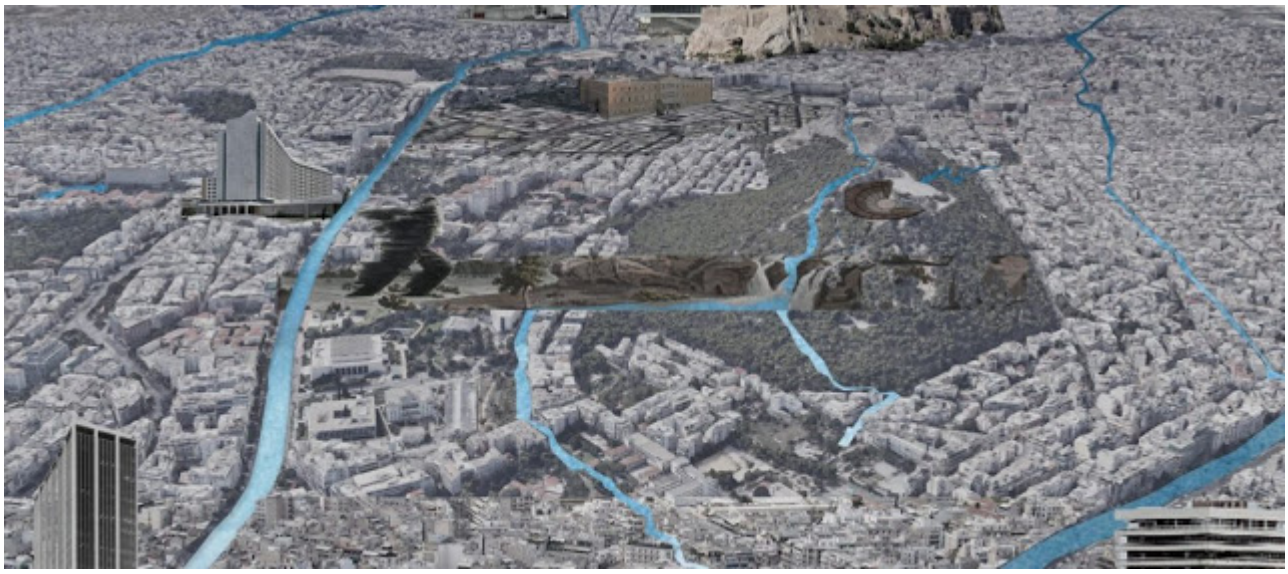
5 Μαρτίου 2020

Πώς θα ήταν η Αθήνα αν είχε χτιστεί στις όχθες των ποταμών της

Επιστήμες, Τέχνες & Πολιτισμός / Προσκυνήματα-Οδοιπορικά-Τουρισμός



Όλες οι σημαντικές πόλεις από την αρχαιότητα, τον μεσαίωνα και μέχρι τον τελευταίο αιώνα χτίζονταν πάνω σε ποτάμια και συνδέονταν με ποτάμια. Εκτός από την Αθήνα, τα ποτάμια της οποίας μπαζώθηκαν και έγιναν άσχημοι αυτοκινητόδρομοι.

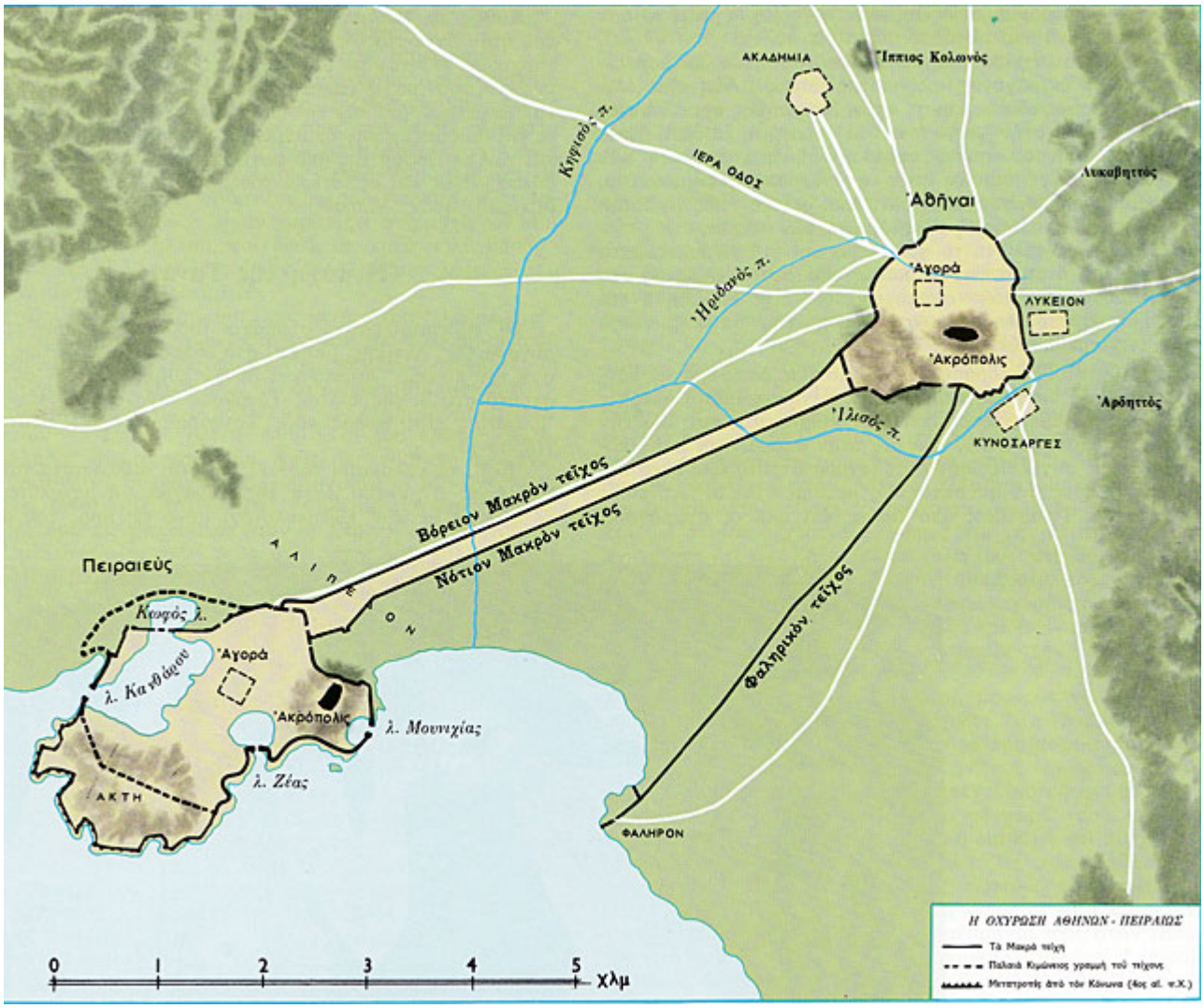


Γνωστές πόλεις, όπως το Λονδίνο, η Πράγα, η Ρώμη, η Κολωνία, η Μόσχα, το Παρίσι, η Αγία Πετρούπολη, η Βουδαπέστη, η Βιέννη κ.ά., αλλά και τόσες πανέμορφες άγνωστες πόλεις, όπως π.χ. το Κόμπλενζ, το Μελκ, το Ούγκλιτς, το Κίζι, το Ρουντεσχάιμ, έχουν χτιστεί γύρω από τα ποτάμια τους και αποτελούν

μαγνήτη για τους ντόπιους κατοίκους και τους τουρίστες.

Οι γεωτρήσεις του ΙΓΜΕ (Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών) απέδειξαν ότι οι περισσότεροι δρόμοι της Αθήνας κρύβουν ένα μπαζωμένο ρέμα ή ένα υπόγειο ποτάμι. Ο Ιλισός, ο Ηριδανός, ο Κυκλόβορος, το Λυκόρεμα, ο Βουρλοπόταμος, ο Βοϊδοπνίχτης, ο Αλασσώνας είναι μερικά από αυτά. Σύμφωνα με μελέτη του ΕΜΠ, τα ανοιχτά ρέματα το 1945 είχαν μήκος 1.280 χιλιόμετρα και σήμερα μόλις 434 χιλιόμετρα -μειώθηκαν, δηλαδή, σε ποσοστό 66,4%.

Όπως προκύπτει, δε, από μελέτη του ΙΓΜΕ, πριν από μερικά χρόνια το 80% των νερών της βροχής το απορροφούσε το έδαφος και μόλις το 20% έπεφτε στη θάλασσα. Σήμερα, το ποσοστό αυτό έχει αλλάξει δραματικά…



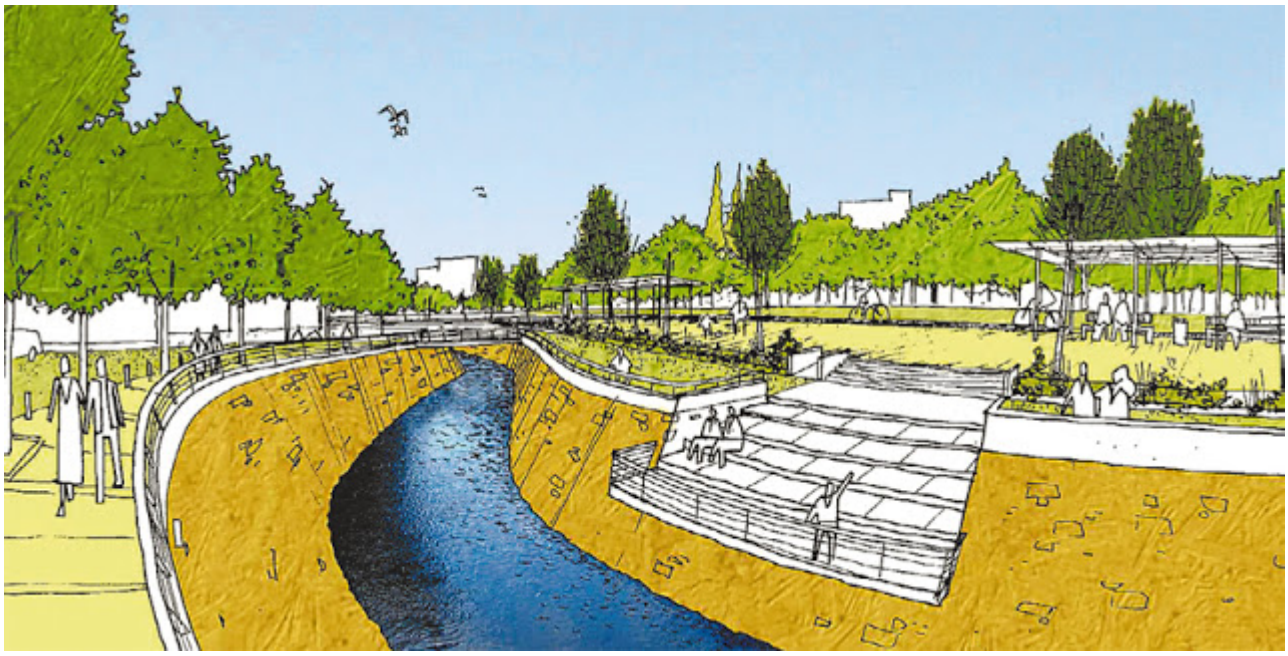
Ο Κηφισός, το τελευταίο χαμένο ποτάμι του Λεκανοπεδίου

Η κοίτη του απλώνεται σε έκταση 12.000 στρεμμάτων και η αρχή του εντοπίζεται στην Πάρνηθα, ενώ διέρχεται μέσα από τουλάχιστον δέκα περιοχές της Αττικής, μεταξύ των οποίων η Νέα Ερυθραία, η Κηφισιά, η Λυκόβρυση, η Μεταμόρφωση και

η Νέα Φιλαδέλφεια, και εκβάλλει στον Φαληρικό Ορμο του Σαρωνικού.

Οι πρώτες αναφορές στον Κηφισό έγιναν από αρχαίους Έλληνες συγγραφείς, περισσότερα από 2000 χρόνια πριν. Ιερός ήταν για τους αρχαίους ο ποταμός Κηφισός, πηγή ζωής για τη μεγάλη, εύφορη πεδιάδα. Δυστυχώς, η υποβάθμιση του Κηφισού και των παραχειμάρρων του τα τελευταία χρόνια αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα ανοικτά περιβαλλοντικά μέτωπα του Λεκανοπεδίου.

Το όνειρο του Φορέα για τον Κηφισό:



Απόλυτη αδιαφορία

Το 1994 η κατάσταση του Κηφισού ήταν τόσο άσχημη που εκδόθηκε προεδρικό διάταγμα για τη διαφύλαξή του. Όμως, 13 χρόνια μετά το Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ 632/27-6-1994) για τον καθορισμό των ζωνών προστασίας του, ο Κηφισός παραμένει ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα κακοποίησης του φυσικού περιβάλλοντος στην πολύπαθη Αττική και ειδικά στους γειτονικούς του δήμους, ανάμεσα στους οποίους είναι και η Νέα Φιλαδέλφεια.

Ταυτόχρονα, ο Φορέας Διαχείρισης και Ανάπλασης του Κηφισού, που συστάθηκε με Π.Δ. (ΦΕΚ 346/2002), δεν έχει καταφέρει να ασκήσει αποτελεσματικά τις εκτεταμένες αρμοδιότητές του, καθώς δεν στελεχώθηκε και δεν του έχουν καταβληθεί οι προβλεπόμενες από τον νόμο χρηματοδοτήσεις -κατά συνέπεια, δεν λειτούργησε ποτέ.

Ας σημειωθεί ότι νέα ίχνη από τμήμα του Αδριάνειου υδραγωγείου εντοπίστηκαν από τα μέλη της Οικολογικής Εξόρμησης Αττικής στην κοίτη του Κηφισού, στο ύψος του αμαξοστασίου των ΗΛΠΑΠ, στη Νέα Φιλαδέλφεια. Στο συγκεκριμένο

σημείο διακρίνονται τρία φρεάτια και λιθοδομές σε μήκος περίπου 50 μέτρων.

Το αρχαιολογικό εύρημα υφίσταται φθορές από τα μπάζα και τα σκουπίδια που πετούν ασυνείδητοι από τα γειτονικά κτίρια, ενώ επιβαρύνεται και από τα νερά που εκτρέπονται από την τσιμεντένια πλατφόρμα των ΗΛΠΑΠ, καθώς πρόσφατα προστέθηκαν και επιχωματώσεις και άχρηστα υλικά στον χώρο λόγω ανέγερσης παρακείμενης οικοδομής.



Αναμνήσεις από τον Κηφισό

«Η πλημμύρα του 1961 είχε ξεχαστεί και εμείς τα παιδιά παίζαμε στην όχθη του, που πλέον είχε κτισθεί και υψωθεί, κάπου εκεί απέναντι από το εργοστάσιο της ΔΕΗ στο Μοσχάτο. Ακόμα θυμάμαι τους παππούδες που πέρναγαν τον καιρό τους ψαρεύοντας, τις βάρκες που ελλιμενίζονταν μέσα στο ποτάμι για να προφυλαχθούν από τον άγριο νοτιά, που κατά καιρούς φύσαγε στον Φαληρικό Όρμο και την πιτσιρικαρία που έκανε ποδήλατο ή έπαιζε κάτω από τους ευκαλύπτους, που είχαν φυτευτεί στις όχθες του Κηφισού.

Βέβαια από τότε τα προβλήματα στο ποτάμι ήταν εμφανή. Η άναρχη ανοικοδόμηση του λεκανοπεδίου, η εγκατάσταση βιομηχανιών και βιοτεχνιών γύρω από το ποτάμι, χωρίς σχεδιασμό και υποδομές επιβάρυναν το περιβάλλον της περιοχής και το ποτάμι ακόμα περισσότερο.

Κατά καιρούς λύματα και χημικά απόβλητα έφταναν και φτάνουν μέχρι κάτω στις εκβολές του ποταμού προκαλώντας δυσοσμία στην περιοχή ή βάφοντας τα νερά του ποταμού και του Φαληρικού Όρμου με διάφορα περίεργα χρώματα. Μεγαλώνοντας παρακολουθούσαμε σιγά – σιγά την καταστροφή του ποταμού Κηφισού.



Οι βάρκες σάπισαν, οι ψαράδες χάθηκαν. Οι ευκάλυπτοι κόπηκαν, γιατί οι ρίζες τους ήταν επικίνδυνες για τις πολυκατοικίες, που με την αντιπαροχή κτίζονταν δεξιά και αριστερά του ποταμού. Οι όχθες από χώρος παιχνιδιού έγιναν χώρος στάθμευσης για οχήματα.

Η ιδεολογία του τσιμέντου κυριάρχησε κι εδώ. Τα αυτοκίνητα αυξήθηκαν και η αναζήτηση νέων δρόμων για να κινηθούν έγινε το μεγάλο θέμα όλων των σχεδίων ανάπτυξης. Ο Κηφισός από δρόμος του νερού προς την θάλασσα και δίοδος του αέρα από την θάλασσα προς το χτισμένο ασφυκτικά λεκανοπέδιο, εύκολα έπεσε θύμα της πολιτικής “ανάπτυξη με αυτοκινητόδρομους”», γράφει ο Μπάμπης Μπιλίνης στη 2η Επιστημονική Διημερίδα για τον Κηφισό, που έγινε τον Δεκέμβριο του 2009.

Οι αντιδράσεις των κατοίκων

Το 1999 τα σχέδια για δρόμο πάνω από το ποτάμι είχαν οριστικοποιηθεί και

επιτροπή κατοίκων είχε πάει στο υπουργείο για να μεταφέρει την αντίδρασή της. Συναντήθηκαν με κάποιο αρμόδιο διευθυντή, που για να τους πείσει για την αναγκαιότητα του έργου άνοιξε πάνω σε ένα τραπέζι μια μεγάλη αεροφωτογραφία. Τους έδειξε ότι όλα ήταν χτισμένα τσιμέντο παντού και η μόνη ελεύθερη λωρίδα ήταν ο Κηφισός. «Από που θέλετε να περάσει ο δρόμος;», είπε. «Δεν υπάρχει άλλος χώρος».

Με αυτές λοιπόν τις πολιτικές πορευτήκαμε την τελευταία δεκαετία. Ήρθε και η «μεγάλη ιδέα» των Ολυμπιακών Αγώνων και ο αυτοκινητόδρομος ταχείας κυκλοφορίας πάνω από τον Κηφισό έγινε μέρος του μεγάλου ολυμπιακού δακτυλίου.

Δεν χρειάζεται να είναι κανείς ειδικός για να διαπιστώσει ότι το έργο είναι ασύμβατο με την περιοχή και τα προβλήματα που έχει δημιουργήσει στους κατοίκους πολλά. Αρκεί μια μικρή βόλτα για να τα δει κάποιος. Επειδή έπρεπε να συνδεθεί με την υπερυψωμένη παραλιακή λεωφόρο, ο δρόμος υψώθηκε πάνω από το ποτάμι, περνώντας κυριολεκτικά πάνω από διώροφες οικοδομές.



Ο ποταμός Κηφισός το 1905 από ταχυδρομική κάρτα της εποχής, τότε που στις όχθες του η περιοχή του Ρέντη (κολοκυνθού) ήταν γεωργικό προάστιο των Αθηνών. Είχε και αυτός την τύχη του Ιλυσσού. Οι ιθύνοντες αφού έστρωσαν κακόγουστα με πέτρα και σκυρόδεμα τις κοίτες του, στην συνέχει στην δεκαετία του 1990-2000 επικαλύφτηκε πλήρως για να διαπλατυνθεί η Εθνική οδός.

Άλλαξε το μικροκλίμα της περιοχής

Ο όγκος του τσιμέντου είναι τόσος πολύς που το μικροκλίμα της περιοχής άλλαξε.

Η αύρα της θάλασσας πια δεν περνά και το καλοκαίρι η θερμοκρασία είναι μεγαλύτερη. Ο όγκος του δρόμου σκοτείνιασε την περιοχή και ο ήλιος δεν βλέπει αρκετά τις παρακηφίσιες κατοικίες. Ακόμα και το οδικό έργο μέσα σε πέντε χρόνια έφτασε στα όριά του.

Τα μποτιλιαρίσματα στον δρόμο ταχείας κυκλοφορίας είναι σχεδόν καθημερινά, κάνοντας ακόμα μεγαλύτερο το πρόβλημα του θορύβου και το καυσαέριο στα πνευμόνια των κατοίκων περισσότερο. Ο θόρυβος, τα ανήλιαγα νερά κάτω από τον δρόμο, τα κουνούπια από τα στάσιμα σκοτεινά νερά και η δυσοσμία κάνουν τη ζωή των κατοίκων δύσκολη και την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής εμφανή.

Ποιοι μπάζωσαν τον Ιλισό

Αθήνα 1937, κάλυψη Ιλισού. Ο Διοικητής Πρωτευούσης (επί δικτατορίας Μεταξά) Κωνσταντίνος Κοτζιάς επισκέπτεται τα έργα της κάλυψης Ιλισού. Στις αρχές του 20ού αιώνα ολόκληρη η περιοχή μεταξύ Ιλισού και Υμηττού είχε κηρυχθεί αναδασωτέα και είχε φυτευτεί.

Στη δεκαετία του ’50, επί Κωνσταντίνου Καραμανλή, ολοκληρώθηκε η κάλυψη της κοίτης του ποταμού και τη θέση του ποταμού πήραν οι οδοί Μιχαλακοπούλου, Βασιλέως Κωνσταντίνου και Καλλιρρόης. Το έργο είχε ξεκινήσει το 1939 και το θεμελίωσε ο Μεταξάς με τη χαρακτηριστική φράση: «Θάπτομεν τον Ιλισόν».



Ο ποταμός Ηριδανός, στον Κεραμεικό:



Οι «καταρράκτες του Ιλισού»:



Fig. 263 - La cd. *Kallirrhoe* presso la chiesa di Hag. Fotini in una foto del 1875
(foto DAI Athen; da Tölle-Kastenbein 1986)

Πηγή: memorylifegr.blogspot.com