

Για την κάλυψη του Κηφισού ποταμού

Συχνά η κάλυψη των ρεμάτων στις πόλεις προβλήθηκε σαν σωτήρια λύση για την ασφάλισή, το περιβάλλον και την υγεία. Και σ' αυτό υπάρχει ένα μέρος αλήθειας: όταν ένα ρέμα μετατραπεί σε αποδέκτη κάθε μορφής λυμάτων και αποβλήτων, η μετατροπή του σε υπόνομο είναι μια λύση.

Ήδη, στην αρχαία Αθήνα έχουμε τη μετατροπή του Ηραϊκού σε σχετό. Όμως, ακόμα καλύτερη λύση είναι η προστασία των ρεμάτων από τα λύματα, που μπορεί να επιτευχθεί με κατάλληλα νομοθετικά και τεχνικά μέσα, καθώς και αυστηρή επιτήρηση και επιβολή ποινών στους ρυπαίνοντες. Και πάλι στην αρχαία Αθήνα συναντάμε την εφαρμογή αυτής της λύσης: ο νόμος περί βυρσοδεψίων απαγορεύει τη διάθεση αποβλήτων στον Ιλίο.

Στη σύγχρονη Αθήνα, αναμφίβολα έχει γίνει κατάχρηση της προαιτιάς της κάλυψης των ρεμάτων. Συνδυάστηκε δε πολύ καλά με το "ψεύδος" του δικτύου των φυσικών ρεμάτων. Εισπλήσσεται κανείς, αν δει ένα χάρτη του 19ου αιώνα, με το πόσο εκτεταμένο ήταν αυτό το φυσικό δίκτυο. Στο φελλό και την κάλυψη των ρεμάτων πρωτοστάτησε η "ιδιωτική πρωτοβουλία" των οικοπεδούχων αλλά και των καταπατητών οικοπεδικών εκτάσεων.

Είναι όμως πιο απογοητευτικό το γεγονός ότι και το ελληνικό δημόσιο, εκφορζόμενο είτε μέσω της τοπικής αυτοδιοίκησης, είτε μέσω της κεντρικής διοίκησης, έχει συχνά συμπεριφερθεί σαν ένας καινός καταπατητής. Αφού δεν προνόησε, π.χ. μέσω ρυθμιστικών σχεδίων, να χωροθετηθεί περιοχές για δημόσια χρήση, όπως πάρκα και δασικές ζώνες, αδυνατώντας στη συνέχεια να επωφεληθεί το κόστος των αποβλήτων που θα απαιτούνταν για την εκ των υστέρων υλοποίησή τους, βρέθηκε πρόσφορη τη λύση της κάλυψης των ρεμάτων και της μετατροπής τους σε οδικές ζώνες.

Ετσι, ο ιερός κατά τους αρχαίους Ιλίας ποταμός μετατράπηκε τον 20ο

αίωνα (με εξαίρεση μικρό τμήμα κοντά στις εκβολές) σε σχετό με οδικό δίκτυο πάνω του. Πιο πρόσφατα, το ίδιο έχει θεοματολογηθεί και σε ένα τμήμα εφαρμοσθεί, και για το μεγαλύτερο ποτάμι της Αθήνας, τον Κηφισό, που δέχεται τα νερά του συντριπτικά μεγάλου ποσοστού του Αθηναϊκού λεκανοπεδίου καθώς και των αρεινών όγκων της Πάρνηθας και της Πεντέλης. Ετσι, θα πάψει σε λίγο η Αθήνα να δέχεται ίχνη από τα φυσικά της ποτάμια. Όλα θα έχουν γίνει σχετά, θα έχει όμως και άλλους οδικούς άξονες για να κυκλοφορούν τα εκατομμύρια των ιδιωτικών αυτοκινήτων των κατοίκων της, μέσα σε ένα κυκλοφοριακό χάος, που, σε πείσμα των νέων οδικών αξόνων, συνεχώς επιτείνεται.

Θα είναι πιο όμορφο το Αθηναϊκό τοπίο, χωρίς ίχνη από τις φυσικές κότες των ποταμών του, ακόμη και τις ελάχιστες που έχουν απομείνει ακάλυπτες; Μάλλον το αντίθετο. Οι οδικοί άξονες στη θέση των ποταμών, μάλλον ασήμαντα προσθέτουν. Και παράλληλα αφαιρούν από την πόλη κάτι από την φυσική και την ιστορική φυσιογνωμία της, και απ' τους κατοίκους της κάτι απ' τη - μικρή δαύτ - σχέση τους με τη φύση.

Μήπως, όμως, με την κάλυψη ενός ποταμού αυξάνεται το επίπεδο ασφαλείας και δεν κινδυνεύουμε πιο από πλημμύρες; Δυστυχώς και εδώ η απάντηση είναι αρνητική. Είναι απώ να καταλάβουμε ότι μια διατομή ενός ποταμού χωρίς "οροφή" είναι υδραυλικά πλέονεκτικότερη σε σύγκριση με την διατομή καλυμμένη απ' πάνω: οι τριβές που δημιουργούνται στην επαφή του νερού με την πλάκα της "οροφής" μειώνουν την παροξενευστική ικανότητα του ποταμού. Στο μεμονωμένο αυτό των σκεπασμένων ποταμών θα πρέπει να προσθέσουμε και τη δυσκολία επιτήρησης και συντήρησης καθώς και της αποκατάστασης βλαβών και της απομάκρυνσης ξένων σωμάτων (π.χ. ενός αυτοκινήτου ή μηχανήματος) από ταχύ από έχουν εισχωρήσει από την ανάντη ελεύθερη κοίτη στην

κατόντη σκεπασμένη κοίτη του ποταμού.

Μήπως, όμως, οι προβλέψεις που έγιναν για την παροξενευστική ικανότητα του Κηφισού (και των άλλων ρεμάτων στην Αθήνα) είναι τέτοιες που να μη δημιουργούν καμία ανησυχία για τους κατοίκους των γύρω περιοχών; Μήπως δηλαδή οι διατομές που κατασκευάζονται έχουν τέτοια επάρκεια ώστε να επιτρέπουν την ασφαλή διαχείριση κάθε πιθανής πλημμύρας;

Και σε αυτά τα ερωτήματα η απάντηση δεν μπορεί παρά να είναι αρνητική. Δυστυχώς, κανένα έργο δεν μπορεί να είναι τόσο ασφαλές, ώστε να επαρκεί για κάθε πιθανή πλημμύρα. Ετσι, πρέπει να ορίσουμε ένα επίπεδο ασφαλείας που θεωρούμε ικανοποιητικό και να προχωρήσουμε στη μελέτη του έργου με αυτό το επίπεδο ασφαλείας. Συνήθως στα μεγαλύτερα υδραυλικά έργα, που είναι τα φράγματα, το επίπεδο ασφαλείας είναι πολύ ψηλό: αντέχουν σε πλημμύρες με συχνότητα (ή ετήσιο ρίσκο) που, ανάλογα με το φράγμα, ξεκινά από 1:1000 και φτάνει ή ξεπερνά το 1:100.000. Με άλλα λόγια, οι κατασκευές ασφαλείας ενός φράγματος μπορούν να διαχειριστούν μια πλημμύρα τόσο μεγάλη, όσο αυτή που θα συμβεί μια φορά στα 1000 χρόνια, ή ακόμη και μια φορά στα 100.000 χρόνια (και αυτό ως μη μας φαίνεται εξωφρενικά και ανέφελος υπο-ασφαλές: η πλημμύρα που συμβαίνει μια φορά στα 1000 χρόνια, μπορεί να συμβεί αύριο!). Με αυτό τον τρόπο, για τις περιοχές που βρίσκονται κατόντη των φραγμάτων αλλά και για τα ίδια τα φράγματα επιτυγχάνεται ένα ικανοποιητικό επίπεδο ασφαλείας.

Στα αστικά έργα αποχέτευσης όμως έχουν συχνά υιοθετηθεί επίπεδα ασφαλείας πολύ μικρότερα, ή ετήσιο ρίσκο πολύ μεγαλύτερο και για μικρά έργα κυμαίνεται από 1:5 μέχρι 1:10. Και αυτό είναι σωστό, με δεδομένο ότι οι καταστροφές που θα συμβούν αν "αστεχίσουν" αυτά τα μικρά έργα δεν θα είναι σπουδαίες.

Όμως, η περίπτωση του Κηφισού είναι διαφορετική. Δεν πρόκειται για μικρό έργο και τυχόν "αστοχία" του, δηλαδή αδυναμία να διαχειριστεί τη φυσική πλημμυρική παροχή, θα έχει πολύ καταστροφικές συνέπειες. Αν και δεν έχουν, όπως θα έπρεπε, γίνει προσομοιώσεις αυτού του απεικταίου ενδιαφέροντος, στο οποίο ο σκεπασμένος Κηφισός θα μετατραπεί σε "διώροφο" ποτάμι, με το επιφανειακό, έξω από το καλυμμένο, τμήμα του να επεκτείνεται σε μεγάλη έκταση, μπορούμε να εικόσουμε ότι θα υπάρξει εκτόνωση ανθρώπινων θυμάτων.

Αν είναι έτσι τα πράγματα, τότε για τον Κηφισό θα έπρεπε ίσως να υιοθετηθεί επίπεδο ασφαλείας αντίστοιχο με αυτό ενός φράγματος (π.χ. 1:1000 ή αυστηρότερο). Τότε όμως η απαιτούμενη διατομή θα είχε πολύ μεγάλο πλάτος, τα έργα θα είχαν δυσβάστακτο κόστος και το κύριο μέλημά μας δεν θα ήταν πώς θα "βολεύουμε" τον αυτοκινητόδρομο εις βάρος του Κηφισού, αλλά πώς θα χωρέσουμε τον Κηφισό εις βάρος του παράγειτου δρόμου. Εν όψει αυτού του αδιεξόδου, υιοθετήθηκε επίπεδο ασφαλείας μόλις 1:50, και αυτό με τις συνθήκες της δεκαετίας τους 1970. Με τη σημερινή έντονη αστικοποίηση, και αυτό το μη ικανοποιητικό επίπεδο θα έχει κατεβεί, άγνωστο πόσο.

Σε άλλες πόλεις υπήρξε μεγαλύτερη προνοητικότητα. Στη Λάρισα, για παράδειγμα, τα έργα του Πηνειού μελετήθηκαν με επίπεδο ασφαλείας 1:1000.

Συμπερασματικά, το θέμα του Κηφισού, ως ποταμού και όχι ως οδικού άξονα, είναι ιδιαίτερα σοβαρό και μελετημένο σε βαθμό τελείως ανεπάρκειας με τη σοβαρότητά του. Όσο και αν τον Κηφισό τον έχουμε σινηθεί σαν ένα ξεροπόταμο και όσο και να θέλουμε να τον ξεχάσουμε "θάβοντάς" τον και μεταστρεφόντάς τον σε αυτοκινητόδρομο, δεν θα πάψει να είναι ένα απειλητικό ποτάμι που πλημμυρίζει και σίνουρα θα μας θυμίζει κάθε τόσο την παρουσία του.

