

CAR FREE CITIES

Δίκτυο 60 Ευρωπαϊκών πόλεων για τη «ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ»

Η συμβολή της ομάδας των ελληνικών πόλεων

του Θάνου Βλαστού

Το ζήτημα της ευαισθητοποίησης των κατοίκων

Η ευρωπαϊκή πόλη βρίσκεται σε μια σημαντική καμπή της ιστορίας της. Η επιφάνειά της επεκτείνεται με ταχείς ρυθμούς, ανάλογα αυξάνεται και ο αριθμός των αυτοκινήτων. Είναι μεγάλα τα προβλήματα που προκαλούνται. Η ρύπανση και ο θόρυβος υποβαθμίζουν την ποιότητα ζωής και ζημιώνουν την υγεία. Οι δυσλειτουργίες στις δραστηριότητες, που είναι αποτέλεσμα της μεγάλης απώλειας χρόνου στις μετακινήσεις, είναι επίσης μια τεράστια οικονομική ζημιά. Η αναζήτηση από τους κατοίκους καλύτερων συνθηκών στην περιφέρεια και η εγκατάστασή τους εκεί σε αραιές πυκνότητες, αυξάνει το συνολικό μήκος μετακινήσεων στην πόλη και επομένως επιτείνει τον κορεσμό, τις απώλειες χρόνου και την υποβάθμιση του κέντρου. Πρόκειται για εξελίξεις που δύσκολα ελέγχονται.

Το πολιτιστικό κόστος των επιπτώσεων της οδικής κυκλοφορίας είναι εξίσου σοβαρό με το οικονομικό. Γιατί η πόλη αντιπροσωπεύει μια πολιτιστική συνέχεια αιώνων, είναι ένας χώρος όπου φυλλάσσεται και εμπλουτίζεται η ιστορία, ένας χώρος όπου παράγεται πολιτισμός. Η πόλη που παρακμάζει συμπαράσχει στην πτώση της και τις ανθρώπινες αξίες. Η πόλη που παρακμάζει χάνει την κοινωνική της συγκρότηση και συνοχή.

Είναι τόσο μεγάλη η κλίμακα των προβλημάτων, ώστε απαιτούνται παρεμβάσεις ανάλογες. Στις σημερινές συνθήκες η αξία των σημειακών παρεμβάσεων είναι συζητήσιμη. Τα

μικρά έργα δεν πείθουν για την αποφασιστικότητα αυτών που τα προωθούν. Δεν επιτυγχάνεται με τέτοια έργα η συναίνεση των κατοίκων. Για παράδειγμα, η ενίσχυση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας, σε βαθμό που το αυτοκίνητο να μη είναι πια απαραίτητο παρά μόνο για αναγκή, ή για έκτακτες καταστάσεις, είναι ένα μεγάλο έργο. Προϋποθέτει επεμβάσεις μεγάλης κλίμακας, μια πραγματική εκστρατεία που θα αλλάξει την πόλη αλλά και τη νοοτροπία των πολιτών. Η αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας θα απαιτήσει μεγάλες δαπάνες. Όμως πρέπει να βοηθηθούν οι κάτοικοι να αντιληφθούν το πραγματικό κόστος της υποβάθμισης των πόλεων και της ποιότητας ζωής. Μόνο τότε θα συνηγορήσουν να καταβληθεί το κόστος για την αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας και της πόλης.

Είναι συχνό το φαινόμενο, τα προβλήματα κυκλοφορίας να προκαλούν τριβές μεταξύ των κατοίκων. Ενώ είναι προς το συμφέρον όλων η βελτίωση των συνθηκών, ωστόσο συχνά τα ατομικά συμφέροντα μικρών ομάδων γίνονται εμπόδιο στην υλοποίηση έργων, που αντικειμενικά θα ήταν πολύτιμα για το κοινωνικό σύνολο. Αυτό οφείλεται στο ότι σπάνια οι κάτοικοι έχουν μια σφαιρική αντίληψη των προβλημάτων, σπάνια είναι επαρκώς ενημερωμένοι των σχεδιασμών και, ακόμη πιο σπάνια, τους έχει γνωστοποιηθεί η λογική τους. Για να συναινέσουν οι κάτοικοι να ζήσουν πιο συλλογικά και πιο οργανωμένα, για να προστατέψουν το αστικό περιβάλλον και την αισθητική ποιότητα της πόλης τους, πρέπει να τη γνωρίζουν και να την αγαπούν. Πρέπει να γνωρίζουν την ιστορία της, τη γεωγραφία της, τον κοινωνικό της εξοπλισμό, τους θεσμούς αλλά και τα προβλήματά της. Πρέπει να τη ζουν την πόλη και να αξιολογούν τον πλούτο της. Η συναίνεση των κατοίκων σε πολιτικές που συνεπάγονται αλλαγές στις συνήθειές τους, στον τρόπο ζωής τους, ακόμη

και σε περιορισμούς, είναι πολύ δύσκολη, όμως απαραίτητη. Είναι φυσικά μια μεγάλη πρόκληση για όσους έχουν την ευθύνη για την τύχη κάθε ευρωπαϊκής πόλης.

Για να επιτευχθεί η συναίνεση είναι απαραίτητο η πόλη και τα προβλήματά της να διδάσκονται από τις πιο μικρές ηλικίες. Τα στοιχεία, οι παράμετροι, οι κοινωνικές συνιστώσες, οι σωστές συμπεριφορές, πρέπει να διδάσκονται και η εκπαίδευση αυτή να είναι συνεχής. Η «βιωσιμότητα» είναι μια κοινωνική επιστήμη για τον ανθρώπινο πολιτισμό, ισότιμης αξίας με τις άλλες.

Απαιτείται διαρκής ενημέρωση και συμμετοχή του πολίτη για τα προγράμματα έργων και παρεμβάσεων στον πολεοδομικό οργανισμό. Ενημέρωση που θα γίνεται με απλό και κατανοητό τρόπο. Τα έργα πρέπει να είναι καλά προετοιμασμένα και ολοκληρωμένα, φιλικά στο χρήστη, να εξυπηρετούν πραγματικές ανάγκες και να εκτελούνται με διαφάνεια. Επίσης δεν πρέπει να δίνουν την εντύπωση ότι είναι οπισθοδρομικά, αλλά αντίθετα, να κάνουν την πόλη πιο πλούσια και πιο μοντέρνα. Η βιωσιμότητα δεν είναι αίτημα ρομαντισμού αλλά αίτημα επιβίωσης της ανθρώπινης αξιοπρέπειας και του πολιτισμού. Είναι ένα αίτημα του πολίτη του 21ου αιώνα, ενός πολίτη εξίσου ευαίσθητου τόσο στα θέματα ανάδειξης της ιστορίας της πόλης του όσο και στις δυνατότητες αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών.

Θα ήταν λάθος τα περιοριστικά για το αυτοκίνητο μέτρα να ταυτιστούν με αναχρονιστικές και μη ανταποδοτικές οικονομικά πολιτικές. Αντίθετα, πρέπει να γίνουν μοχλός για μια οικονομική ανάπτυξη που θα στηρίζεται σε μια πιο δυναμική αλλά και πιο ανθρώπινη πόλη. Η βιωσιμότητα είναι μια υψηλόν κόστους επένδυση που θα κάνει την πόλη πιο πλούσια, πιο φιλική, πιο φιλόξενη, κοινωνικά πιο ισόρροπη και οικονομικά πιο ανταγωνιστική.

Ο Θ. Βλαστός είναι Επίχ. Καθηγητής στο Τμήμα Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών Ε.Μ.Π., Εκπρόσωπος της Αθήνας στο Δίκτυο για τη «Βιώσιμη Κινητικότητα» και μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου.

Η στάση των Αθηναίων απέναντι στις πολιτικές περιορισμού του αυτοκινήτου

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις, σε σχέση με τις μεταφορές, εμφανίζονται με δραματικά μεγαλύτερη ένταση στις ελληνικές πόλεις που η ανάπτυξή τους έγινε χωρίς σχεδιασμό και χωρίς έλεγχο. Δεν ακολουθήθηκε ποτέ μια συνεπής και ενιαία πολιτική για τις αστικές μετακινήσεις, με μακροπρόθεσμους στόχους και προοπτική. Αντίθετα, η πολιτεία υποχρεώθηκε στην εκ των υστέρων νομιμοποίηση των πολεοδομικών αυθαιρεσιών με την ένταξη οικιστικών αποσπασμάτων στο σχέδιο πόλης, συνηγορώντας σε πρακτικές που οδηγούσαν σε σοβαρές ελλείψεις κοινωνικού εξοπλισμού και συγκοινωνιακής υποδομής.

Η εισφορά σε χρήμα για την ένταξη στο σχέδιο των ακινήτων, συγχωροχάρτι της αυθαιρεσίας, έγινε θεσμός και στην κρατική πολιτική για τη στάθμευση. Μια ελάχιστη εισφορά αντικατέστησε την προφανή αναγκαιότητα κατασκευής θέσεων στάθμευσης. Βρισκόμαστε σήμερα αντιμέτωποι με μια κατάσταση όπου η άναρχη στάθμευση καταναλώνει και τους ελάχιστους εναπομείναντες χώρους για τον πεζό και σχεδόν δυναμιτίζει τις προσπάθειες για ανάπλαση του οδικού χώρου.

Στον μοναδικό τομέα που δόθηκε προσοχή, και αυτό μόλις τα τελευταία χρόνια, είναι στην κατασκευή μεγάλων οδικών έργων, των οποίων οι επιπτώσεις στο οικιστικό περιβάλλον είναι γνωστές. Ίσως η σοβαρότερη επίπτωσή τους είναι ότι αποτελούν ένα σημαντικό κίνητρο για ακόμη εντατικότερη χρήση του αυτοκινήτου.

Ο τομέας της δημόσιας συγκοινωνίας παραμελήθηκε σκανδαλωδώς. Το θεσμικό πλαίσιο που τη διέπει είναι αναχρονιστικό, οι χρηματοδοτήσεις είναι ελάχιστες και η τεχνολογία απηχαιωμένη. Το πρώτο και μοναδικό σημαντικό έργο αστικής δημόσιας συγκοινωνίας στην Ελλάδα είναι η κατασκευή του μετρό της Αθήνας, ένα έργο που δυστυχώς δεν συνοδεύεται από τους συνολικότερους εκείνους σχεδιασμούς, που θα επέτρεπαν την πραγματική αξιοποίησή του για την αναβάθμιση του περιβάλλοντος της Αθήνας.

Οι ανεπάρχειες της νομοθεσίας, οι λανθασμένες επιλογές της πολιτικής των μεταφορών, η προβληματική οικιστική ανάπτυξη, έχουν δημιουργήσει μία κατάσταση ιδιαίτερα προβληματι-



κή και κρίσιμη, στην οποία η απεξάρτηση από το Ι.Χ. ίσως φαντάζει ουτοπία. Είναι όμως ο στρατηγικός στόχος.

Είναι γνωστό ότι το αυτοκίνητο είναι για τον Έλληνα, όπως και για τον ευρωπαίο, κάτι πολύ πιο σημαντικό από απλό μέσο μεταφοράς. Έχει αναχθεί σε κριτήριο κοινωνικής ένταξης, μέσο κοινωνικής προβολής. Με το αυτοκίνητο η κατοικία επεκτείνεται στο δρόμο. Με το αυτοκίνητο κατακτώνται ελευθερίες, έστω και αν αυτό γίνεται σε βάρος όσων δεν διαθέτουν αυτοκίνητο. Το αυτοκίνητο σήμερα είναι μέρος της καθημερινής πολιτιστικής πραγματικότητας. Και αυτή περιλαμβάνει βίαιες συμπεριφορές που σε άλλες εποχές δεν θα γίνονταν ανεκτή.

Οι Αθηναίοι είναι υποχρεωμένοι να ζουν με το αυτοκίνητο. Οι καθημερινές επιλογές τους είναι απόλυτα προσανατολισμένες προς αυτό και επιδεικνύουν προφανή αδυναμία να αντιληφθούν ότι η ζωή τους θα μπορούσε να οργανωθεί διαφορετικά. Αδυνατούν λοιπόν να αντιδράσουν ουσιαστικά στη δραματική υποβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής, στα ατυχήματα και στις άλλες επιπτώσεις του κορεσμού.

Ως προς την κοινωνική συναίνεση στις περιοριστικές πολιτικές, η Αθήνα έχει μια πλούσια εμπειρία. Η περίπτωση της διδάσκει πολλά. Είναι η πρώτη ευρωπαϊκή πόλη που εφάρμοσε ένα αυστηρό, αλλά δικαιολογημένο, περιοριστικό μέτρο, όπως η εναλλασσόμενη εισόδος των αυτοκινήτων σε μια ευρεία κεντρική επιφάνεια.

Αυτό το μέτρο επιβλήθηκε σε μια εποχή που στην Ελλάδα υπήρχε μια

γενικότερη πολιτική δυναμική, που ίσως βοήθησε στο να γίνει αποδεκτό. Δεν εκδηλώθηκαν λοιπόν αντιδράσεις, παρόλο που οι κάτοικοι δεν διέθεταν άλλη εναλλακτική λύση, αφού τα δίκτυα λεωφορείων και τρόλλεϊ και η γραμμή του 'ηλεκτρικού' ήταν ανεπαρκή. Οι κάτοικοι δέχτηκαν το μέτρο, όμως δεν στράφηκαν προς τη δημόσια συγκοινωνία αλλά αναζητήσαν λύσεις για τις μετακινήσεις τους βλαβερές όπως και το αυτοκίνητο. Χρησιμοποίησαν δηλαδή εντατικά το ταξί, που είναι πολύ φτηνό, ευτυχώς τουλάχιστον κατά ένα συλλογικό τρόπο, και αγόρασαν μαζικά scooters και μοτοσυκλέτες.

Σε ένα επόμενο στάδιο αγόρασαν δεύτερο αυτοκίνητο. Το μέτρο λοιπόν απέτυχε παταγωδώς, αφού δεν μείωσε τις ζημιγόνες για το αστικό περιβάλλον μετακινήσεις και την ευθύνη για αυτό τη φέρουν αυτοί που το εφάρμοσαν και εξακολουθούν να το εφαρμόζουν λανθασμένα, μη εξασφαλίζοντας για τους κατοίκους εναλλακτικές επιλογές.

Η Αθήνα είναι μια πόλη πολύ πυκνή. Έχει πολλές χιλιάδες κατοίκους, που ζουν στο κέντρο. Θα ήταν μια πόλη ιδανική για να λειτουργεί βασισμένη στη δημόσια συγκοινωνία, στο περπάτημα, ακόμη και στο ποδήλατο, παρά τις έντονες κλίσεις σε κάποιες περιοχές της, που σε λίγα χρόνια θα αντιμετωπίζονται εύκολα από τα ποδήλατα με μπαταρία. Όμως για να συνέβαινε αυτό έπρεπε να γίνουν αναπλάσεις στο οδικό της δίκτυο, ώστε το περπάτημα και το ποδήλατο να γίνονται άνετα, ευχάριστα και με ασφάλεια. Ο χώρος που θα χρησιμοποιείτο για τις αναπλάσεις αυτές δεν

μπορούσε να είναι άλλος από μέρος του χώρου που έχει αφιερωθεί στο αυτοκίνητο.

Το συμπέρασμα λοιπόν από το 'δακτύλιο' στην Αθήνα, είναι ότι η 'βιώσιμη πόλη' δεν είναι μια ιδεολογία που αρκεί να διαδοθεί καλά για να κερδίσει υποστηρικτές. Η βιώσιμη πόλη προϋποθέτει συμπεριφορές και τρόπους ζωής, που για να εκδηλωθούν πρέπει να υπάρχει μια υποδομή ελκυστικότερη από αυτήν που μέχρι σήμερα χρησιμοποιείτο. Αυτή είναι η μεγάλη ευθύνη και πρόκληση για τους πολιτικούς και τους τεχνικούς του επόμενου αιώνα: Να καταστήσουν τις φιλικές ως προς το περιβάλλον μετακινήσεις ελκυστικότερες από το αυτοκίνητο.

Το σημείο αυτό είναι ιδιαίτερα λεπτό, διότι κρύβει μέσα του πολλές δυσκολίες. Η Αθήνα πάλι προσφέρει ένα καλό παράδειγμα. Όταν αφαιρέθηκε χώρος από το αυτοκίνητο για να κατασκευαστούν αποκλειστικές λωρίδες μερικών εκατοντάδων μέτρων για τη δημόσια συγκοινωνία, οι αντιδράσεις των κατοίκων ήταν έντονες. Διότι οι λωρίδες αυτές δεν συνέθεσαν ένα πλήρες δίκτυο ανταγωνιστικό του αυτοκινήτου. Οι κάτοικοι παρέμειναν δέσμοι στο τελευταίο.

Οι διαδρομές λεωφορείων και τρόλεϊ πρέπει να γίνονται στο σύνολό τους σε αποκλειστικές λωρίδες, ακόμη και εκεί που απομένει μόνο μια λωρίδα για το αυτοκίνητο, όπως συμβαίνει σε πολλές πόλεις της Ευρώπης. Οι πολιτικοί δεν τόλμησαν. Και όμως αυτή την πολιτική χρειάζεται η δημόσια συγκοινωνία.

Με το μετρό βρέθηκε μια πολιτικά εύκολη λύση γιατί η κατασκευή του δεν αγγίζει την επιφάνεια του δρόμου, δεν αφαιρεί χώρο από το αυτοκίνητο. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το μετρό εγγυάται την αποτελεσματική ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας. Όμως το κόστος είναι πολύ υψηλό και φυσικά το μεγαλύτερο μειονέκτημα είναι ότι δεν δίνεται η ευκαιρία να αναβαθμι-

στεί παράλληλα η επιφάνεια της πόλης. Ως προς την ποιότητα μετακίνησης στις υπόγειες σήραγγες, σε σχέση με την ποιότητα μετακίνησης στο δρόμο, υπάρχουν πολλά ερωτηματικά. Με το τραμ τα πράγματα θα έτιθεντο διαφορετικά. Η κοινωνικωτική λύση είναι παράλληλα πολεοδομική και περιβαλλοντική.

Από τη στάση των Αθηναίων προκύπτει ένα γενικό συμπέρασμα: οι κάτοικοι βρίσκουν πάντα τρόπους να απορρίπτουν και να ακυρώνουν περιορισμούς αναγκαστικού χαρακτήρα. Η 'βιωσιμότητα' δεν επιβάλλεται με αστυνομικά μέτρα. Αντίθετα, ταυτίζεται με μια δημοκρατική και κοινωνική προοπτική. Θα είναι το αποτέλεσμα μιας μακρόχρονης συλλογικής διαδικασίας ευαισθητοποίησης από πολίτες πιο υπεύθυνους και πιο ενεργούς. Η βιωσιμότητα είναι μια μεγάλη πολιτική πρόκληση για τον 21ο αιώνα, μια πρόκληση και προοπτική δημοκρατίας.

Ψήφισμα της ομάδας των Ελληνικών πόλεων* μελών του Δικτύου Car Free Cities κατά τη συνάντηση της 30 Απριλίου 1997.

- Οι ελληνικές πόλεις δίνουν πολύ μεγάλη σημασία στη συμμετοχή τους στο δίκτυο Car Free Cities. Θεωρούν πολύ σημαντική τη δυνατότητα ανταλλαγής εμπειριών και συνεργασίας μεταξύ των πόλεων μελών. Όμως περισσότερο και από την τεχνική πληροφόρηση, θα επιθυμούσαν το δίκτυο να παίξει ενεργότερο πολιτικό ρόλο για τη διάδοση και την υποστήριξη των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας.
- Οι ελληνικές πόλεις μέλη του δικτύου αποφάσισαν να εντείνουν τη συνεργασία τους και μέσα σε ένα πνεύμα αλληλεγγύης να συμβάλουν στη διάδοση των στόχων του δικτύου και στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα.
- Τα προβλήματα των ελληνικών

πόλεων είναι σύνθετα και εμφανίζονται με μεγαλύτερη ένταση και σοβαρότητα από ότι σε πολλές άλλες ευρωπαϊκές πόλεις. Το αυτοκίνητο είναι συχνά η μοναδική επιλογή και για αυτό η δημόσια συγκοινωνία έχει ανάγκη μεγάλης ενίσχυσης.

- Ο περιορισμένος χώρος στα αστικά κέντρα προκαλεί τριβές και αντιπαλότητες μεταξύ των κατοίκων. Ο πολιτισμός της πόλης απειλείται.
- Η ιστορική ταυτότητα των ελληνικών πόλεων υποβαθμίζεται.
- Εκτιμάται ότι τα προβλήματα θα ενταθούν δραματικά από την αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων και την επέκταση της επιφάνειας των πόλεων.
- Η βιωσιμότητα είναι ένας κοινός ευρωπαϊκός στόχος, μια πανευρωπαϊκή προοπτική, που δεν μπορεί να προσεγγιστεί με διαφορετικές ταχύτητες από κάθε ευρωπαϊκή πόλη. Η βιωσιμότητα της Ευρώπης δεν μπορεί παρά να είναι ενιαία.
- Είναι επείγον να ξεκινήσει μια γενική καμπάνια για την ευαισθητοποίηση και την πληροφόρηση του ευρωπαίου πολίτη. Για την καμπάνια αυτή ο πολιτικός ρόλος του δικτύου Car Free Cities, ως πραγματικού εκπροσώπου όλων των ευρωπαϊκών πόλεων στα θέματα μεταφορών, είναι μεγάλος.
- Η βιώσιμη κινητικότητα θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο μιας γενικευμένης κοινωνικής συζήτησης που θα ενεργοποιήσει τους πολίτες προς μια κοινή προοπτική για το μέλλον. Η βιωσιμότητα δεν είναι μόνο μια προοπτική προς αποτελεσματικότερες τεχνικές λύσεις. Είναι κυρίως μια προοπτική πολιτισμού, που θα αξιοποιήσει και τις δυνατότητες της νέας τεχνολογίας. Βιώσιμη κινητικότητα σημαίνει διαφορετικές συμπεριφορές και ένα άλλο τρόπο ζωής, πιο φιλικό στο φυσικό και στο κοινωνικό περιβάλλον.

* Πρόκειται για τους Δήμους: Αγ. Αναργύρων, Αθηναίων, Αμαρουσίου, Βόλου, Λάρισας, Ν. Ψυχικού, Ρόδου.