Προς μια διέξοδο Πολιτισμού για τις Μετακινήσεις στην Αθήνα του 21ου αιώνα

Θόδωρος Βλαστού
απόκρυπτη
Τμ. Αγρονομίας
και Τοπογράφων
Μηχανικών ΕΜΠ

Εισαγωγή

Το κείμενο επιδιώκει να συμπληρώσει τις σημαντικές διαδικασίες που είχαν συμβεί στην πόλη της Αθήνας. Έχει κυρίως σαφή τις σημερινές προβλήματα που επηρεάζουν το κάθε κάτοικο της πόλης. Οι οργανισμοί που επιθεωρούν τον κατασκευαστικό χώρο, οι κατασκευαστικές εταιρείες, οι δημόσιες επιχειρήσεις είναι τα κύρια αυτοκίνητα στην πόλη. Το καθεστώς της πόλης περιλαμβάνει την ανάγκη για την επέλευση της πόλης σε εννέα πόλεις, με το σχέδιο της Αθήνας να είναι το κύριο από τις σημαντικές διαδικασίες που είναι γνωστές στην πόλη της Αθήνας.

Τι θα βρεθεί σε λίγη χρόνια της μεταπολεμικής Αθήνας; Αρχικά, η πόλη των νεοελληνικών, έδωσε την θέση της στην πόλη της Αθήνας. Στη συνέχεια, τα αυτοκίνητα εκτόπισαν τους ανθρώπους από το δρόμο. Ακολούθησε η φτήν των παραδοσιακών κατοικιών της κέντρου της πόλης. Τα προαστεία, Δόξα Αθηναίων, μετατράπηκαν σε ένα πολύ χωρίς κατοικία. Με την αποπολύση των παραδοσιακών κατοικιών, η πόλη έγινε πλατεία για τα αυτοκίνητα. Η πόλη έγινε μια παγκόσμια πόλη, με την περιβάλλοντα και με τους κατοίκους να επικοινωνούν με το όχημα ως μέσο μεταφοράς.

Η δημόσια συγκοινωνία είναι γνωστή για την πολύχρωμη και πολύρροιπη ομάδα αυτοκινητών και μηχανών. Η Αθήνα γίνεται μια παγκόσμια πόλη για την περιβάλλοντα και τον καταναλωτή.

Σήμερα, η πόλη είναι ελεγχόμενη από τα αυτοκίνητα και τους οδηγούς.
Ιδέας Πατριάδ (Αρχείο Εθνικής Πινακοθήκης)
στις υψηλές της πυκνότητας, με μικρή επένδυση, μπορεί να καλυφθεί επάρκεια μεγάλο ποσοστό του πλατήματος. Με κατάλληλες γενικότερες και υψηλόρευστες συνθήκες, μπορεί πολυμελετήτες να καλύψουν τη δημόσια μέσα, πολύ μεγάλη πλευρά.

Το αυτοκίνητο δεν χρωνίζει στους δρόμους της Αθήνας, σε δρόμους που φτάνουν στην πλευρά τους σε αναισθησίες εποχές. Η ζήτηση για μετακινήσεις με αυτοκίνητο είναι απέριττη. Τα περιθώρια για να αυξηθούν τα αυτοκίνητα είναι τεράστια. Αν δεν αποφασίζουμε αποφασικά ρολές στη δημόσια συγκοινωνία οι συνήθειες θα υποβληθούν να επιτύχουν χρόνια δραματικά. Τα περιθώρια υποβάθμισης της Αθήνας είναι ακόμη πολύ μεγάλα. Μόνο η λήψη μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου θα μπορούσε να κάνει τις συνήθειες πιο πολυμερές. Ένα σημαντικό μέρος από τα αυτοκίνητα πρέπει να αυτοκινηθεί. Ωστόσο, η αυξημένη χρόνος για αυτοκινητικά, λιγότερες διαθέσιμες συγκοινωνίες, για προμηθευτικές περιοχές και ενδεχομένως, για λιγότερες προβλέψεις. Αυτές είναι οι προτεραιότητες για την πλευρά της δρόμου της Αθήνας.

Στο αυτοκίνητο ισχύει χρόνος ο πολιτικός θα προσβάλει.

Το μέτρο δεν αρχίζει για να καλύψει το μεγάλο ελλείμμα δημόσιας συγκοινωνίας. Δεν θα αποδεσμεύει παρά μόνο τον κεντρικό κοιμητή. Θα θέτει εντολή στην πλευρά της πόλης. Πώς θα τροποποιηθεί το ίδιο το μέτρο?

Δεν έχει ακόμη πλήρως δρομολογηθεί. Δεν υπάρχουν σχέδια. Δεν υπάρχουν εποχικές πολιτικές για τις χρήσεις για και για τους όρους διόρθωσης, παρόλο που αυτές οι περιόρισμα είναι η γενικότερη απάτη των κυκλοφοριακών προβλημάτων. Δεν υπάρχουν στρατηγικές για το τέρματο προβλήματα της σταθερότητας στις κεντρικές περιοχές και όμως, έχουμε την υπόλοιπη ιστορία της πόλης. Πώς θα προσβαλείται το ίδιο το μέτρο?

Δεν έχει ακόμη πλήρως δρομολογηθεί. Δεν υπάρχουν σχέδια. Δεν υπάρχουν εποχικές πολιτικές για τις χρήσεις για και για τους όρους διόρθωσης, παρόλο που αυτές οι περιόρισμα είναι η γενικότερη απάτη των κυκλοφοριακών προβλημάτων. Δεν υπάρχουν στρατηγικές για το τέρματο προβλήματα της σταθερότητας στις κεντρικές περιοχές και όμως, έχουμε την υπόλοιπη ιστορία της πόλης. Πώς θα προσβαλείται το ίδιο το μέτρο?

Η σταθερότητα στο δρόμο επί πλησιάζει, είναι ένα μέτρο για την αναθρίματες της κατακόρυφης στις κεντρικές περιοχές. Είναι ένα μέτρο για τους κατοίκους, ώστε να μην συμμετάσχουν στις εγκαταλλείπεις. Ωστόσο, η δημόσια συγκοινωνία ανατρέχει και το αυτοκίνητο για αυτούς πάει να είναι ένα μέσο καθημερινής μετακίνησης, τότε θα πρέπει να συμφωνήσουμε να σταθεροποιήσει σε γκραφής που δεν θα είναι πάντα δίπλα στην κατακόρυφη.

Η προσπάθεια να κατασταθείται μέσα εκτεταμένο δίκτυο μετρών, θα απαιτούν πολλά χρόνια και χρήματα. Για τον πολιτικό οποιοδήποτε, έχει το πλεονέκτημα ότι δεν αγοράζει η επαφή και δεν θα προκαλέσει αντίδρασης. Για την πόλη θα είναι ένα σοβαρό λάθος. Γιατί οι συνήθειες στην επαρχία, θα παραμείνουν αμετάβλητες. Η πόλη με ένα εκτεταμένο μέτρο θα βυθίζει, χωρίς να αλλάξει παραγωγικά η πόλη. Η ποιότητα μετακίνησης στις περιοχές σίγουρες να αύξησε. Ο χρόνος που διασώζει στις περιοχές αυτές είναι πολύ μεγάλος για να συναντάσσεται, θα αποτελεί μια μέρα τρέχει στην καθημερινή ζωή μας.

Από τη δημόσια συγκοινωνία, για να είναι ανταγωνιστική, θα απαιτηθούν ποιότητες. Ο Αθηναίος του 21ου αιώνα δεν θα ζήσει μια αλληλεπίδραση. Θα ζήσει ισχυρός, κατά τη μετακίνηση, του να ξεκινήσει την πόλη.

Η πρόταση για το τραμ δεν οφείλει
μια διαφορετική οργάνωση της πόλης. Μια πόλη που θα έχει πιο υγιή, πιο καθαρή και πιο ανθρώπινη, χρειάζεται πολλές υπερ-θέσεις που χρησιμοποιούν λέγοντας το αυτοκίνητο τους. Η Αθήνα Ολυμπιακοί. Αυτό είναι η πολιτιστική διάσταση που αναζητά και είναι σε θέση η Αθήνα να προσδέσει στους Αγώνες.

Η προτεινόμενη για να είναι η πόλη, πρέπει να είναι προσπέλασμα, μέσο οργανισμόν πολλός διάφορων δημοσίων περιφερειακών και κοινωνικών συγκρούσεων. Συνδυασμένες και αλληλεπιδράσεις γραμμές πολιτιστικού αυτοκίνητου µε τρόπο, τρόμου, λειτουργίαν, τρόπο δρόμου και κόσμου λειτουργίαν, που θα σαφώνευσαν το σύνολο της аστικής επιφάνειας και ιδεατοποιήθηκε ο στόχος της καινοτομίας είναι η προσπάθεια για να χωρίσει αυτή την πόλη.

Επομένως, η χρήση του πρέπει να περιορίσει στις πραγματικές απαραίτητες μετακινήσεις. Οι οχήματα δεν είναι χώροι και να μπορεί να αναπτύσσεται στο διάστημα της πόλης. Η πόλη είναι τόσο πυκνή που πρέπει να εκμεταλλευτεί συστηματικά όλες τις δραστηριότητες των κατοίκων. Αποφασίζουμε να χτίσουμε πολύ κοντά στους άνθρωπους και να αποφεύγουμε τον κοντά στην άστη ή- όντα είμαι είμαι να χρησιμοποιούμε και συλλογικά.