

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

Θάνου Βλαστού
επίκ. καθηγητή
Τμ. Αγρονόμων
και Τοπογράφων
Μηχανικών ΕΜΠ

Εισαγωγή

Τι εικόνα επιδιώκουμε για την πρωτεύουσα του 21ου αιώνα; Πώς θα θέλαμε να ζούμε σ' αυτή την πόλη; Είναι τόσο σαφή τα σημερινά προβλήματα που εύκολα μπορεί να διατυπώσει κανείς, το τί θα επιθυμούσε να πάψει να συμβαίνει. Για όσους οραματίζονται μια άλλη πόλη τα αιτήματα είναι γνωστά: καθαρότερος αέρας, λιγότερος θόρυβος, ασφαλέστερες, πιο γρήγορες, ανετότερες και πιο ευχάριστες μετακινήσεις. Ως προς το δρόμο, όσοι θυμούνται ποιός ήταν ο ρόλος του πριν από λίγες δεκαετίες, τον αναπολούν: τόπος ζωής, επικοινωνίας και παιχνιδιού. Η απώλεια του δρόμου, που είναι ο κατεξοχήν δημόσιος χώρος, προκαλεί και έκπτωση της σημασίας της γειτονιάς, του τοπικού κέντρου και του κέντρου πόλης.

Τι θα θυμίζει σε λίγα χρόνια την μεταπολεμική Αθήνα; Αρχικά η πόλη των νεοκλασικών, έδωσε τη θέση της στην πόλη της πολυκατοικίας. Για ένα πρώτο διάστημα επέζησαν οι γειτονιές, παρά τις πολυκατοικίες. Στη συνέχεια, τα αυτοκίνητα εκτόπισαν τους ανθρώπους από το δρόμο. Ακολούθησε η φυγή των παραδοσιακών κατοίκων του κέντρου προς τα προάστια. Δόμηση αραιή σε μονοκατοικίες και μετακινήσεις στηριγμένες αποκλειστικά στο ιδιωτικό αυτοκίνητο. Καθημερινές μετακινήσεις, μεταξύ προαστείων και κέντρου, που οξύνουν τα προβλήματα, εξωθώντας και τους υπόλοιπους κατοίκους του τελευταίου, να το εγκαταλείψουν. Η πόλη έρπει κατακλύζοντας το φυσικό ανάγλυφο που την περιβάλλει και μαζί αυξάνει το μήκος των μετακινήσεων. Η Αθήνα γίνεται πυκνότερη στο εσωτερικό της. Υπάρχουν πολλά περιθώρια γι' αυτό, ακόμη και στις πιο κεντρικές συνοικίες. Η δημόσια συγκοινωνία επί δεκαετίες παραμελήθηκε από την πολιτεία, προδώθηκε στη συνέχεια και από τους χρήστες της.

Σήμερα, είναι εκτός ελέγχου οι

αλλαγές στην πρωτεύουσα. Σύντομα θα ξεπεράσει τα φυσικά όρια του Λεκανοπεδίου και θα ξεχυλίσει προς τα Μεσόγεια, προς το Θριάσιο και προς το βορρά, κατά μήκος του αυτοκινητοδρόμου προς Θεσσαλονίκη. Τα όρια μεταξύ δομημένου και αδόμητου περιβάλλοντος, θα γίνονται όλο και πιο δυσδιάκριτα, αφού η Αθήνα για να συντηρηθεί θα επεκτείνει ασταμάτητα το μοντέλλο της, προς την ευρύτερη περιφέρεια της, με συγκοινωνιακά έργα και κατασκευές.

Ιδιωτικό αυτοκίνητο ή δημόσια συγκοινωνία;

Υπάρχουν στόχοι για μια άλλη Αθήνα. Η ταύτιση του αυτοκινήτου με το πρόβλημα που εμποδίζει την υλοποίησή τους είναι προφανής. Όμως, το βήμα για λήψη αποφάσεων και άσκηση πραγματικών πολιτικών, δεν γίνεται. Φαίνεται ότι η απόσταση μεταξύ της γνώσης και της δράσης είναι τεράστια. Προϋποθέτει αποφασισμένους πολιτικούς και ευαίσθητοποιημένους πολίτες. Είναι γεγονός ότι το σημερινό πλαίσιο ως βάση για άσκηση πολιτικών ευαισθητοποίησης με πρωτοβουλία της πολιτείας, δεν βοηθά. Οι κυβερνήσεις σε όλη την Ευρώπη, συστηματικά ακολουθούν, αντίθετου προσανατολισμού κατευθύνσεις. Το αυτοκίνητο, κίνητρο για μεγάλα τεχνικά έργα, αντιμετωπίζεται αδιάκριτα, μέσα και έξω από τις πόλεις, ως μοχλός οικονομικής ανάπτυξης και φορολογικά, ως ευκαιρία για αύξηση των δημόσιων εσόδων.

Τα μεγέθη των προβλημάτων, οι αριθμοί νεκρών και τραυματιών, οι αλλεργίες, οι ασθένειες, οι εκνέυριμοι, οι άπειρες χαμένες ώρες στους κορεσμένους δρόμους, τέλος η οικονομική ζημιά αυτής της πόλης, λόγω του επιχειρηματικού μαρασμού, ζητούν όχι απλές πολιτικές αλλά κοινούς στόχους, γενική κινητοποίηση και συλλογική εκστρατεία. Οι οικονομίες στηρίζονται στο αυτοκίνητο, όμως τελικά αποδεικνύεται ότι αυτό τους κοστίζει

πολύ ακριβά.

Κινούμαστε προς λάθος κατευθύνσεις. Σε συνθήκες εγκατάλειψης της δημόσιας συγκοινωνίας, η εξάρτηση από το αυτοκίνητο γίνεται όλο και πιο ισχυρή. Το αυτοκίνητο προβάλλει ως αυτονόητο εξάρτημα για κάθε Αθηναίο, για κάθε του μετακίνηση, για κάθε του δραστηριότητα. Ιδίως το δικό του αυτοκίνητο. Το αυτοκίνητο είναι μετά το σπίτι, η πιο σημαντική επένδυση. Είναι εργαλείο και σύμβολο ανέσεων, ελευθερίας, δύναμης, επιτυχίας, αναψυχής και ίσως, της γοητείας του να νέμεσαι ιδιωτικά το δημόσιο χώρο. Για να αποσβεστεί πρέπει να αξιοποιείται. Φαίνεται αδιανόητος ο περιορισμός του. Ο Αθηναίος σκέφτεται για το αυτοκίνητο θετικά. Και το προασπίζεται. Κατά κανόνα, αντιστέκεται στις πεζοδρομήσεις, στα περιοριστικά μέτρα, στη δημιουργία αποκλειστικών λωρίδων για τη δημόσια συγκοινωνία, που αναγκαστικά αφαιρούν χώρο από το αυτοκίνητο, στη στάθμευση επί πληρωμή.

Όσο το αυτοκίνητο ήταν πλεονέκτημα των λίγων, ήταν για αυτούς μια άνεση. Το αυτοκίνητο ως δικαίωμα όλων, ακυρώνεται. Η πόλη ζημιώνεται, όπως ζημιώνεται και το συλλογικό συμφέρον. Οι κάτοικοι της Αθήνας αναζητούν ατομικά μάταιες διεξόδους, ερχόμενοι εκ των πραγμάτων σε σύγκρουση ο ένας με τον άλλο. Τα συμφέροντα δεν είναι κοινά. Είναι άλλα των κατοίκων του κέντρου και άλλα των κατοίκων της περιφέρειας. Αναθέσεις υπάρχουν μεταξύ αυτών που προκαλούν και αυτών που υφίστανται τις διαμετρείς ροές. Αναθέσεις υπάρχουν μεταξύ όσων χρησιμοποιούν αυτοκίνητο και όσων μετακινούνται με δημόσια συγκοινωνία. Από τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό και τα συγκοινωνιακά έργα στο τοπικό επίπεδο υπάρχουν χαμένοι. Όμως, ενώ στο επίπεδο της πόλης είναι όλοι κερδισμένοι, πρυντανεύουν τα κοντόφθαλμα κριτήρια και η κοινωνική συνοχή τραυματίζεται.

Η πρωτεύουσα και τα προβλήματά

της είναι έργο όλων. Ένα έργο που παίζεται με ακραίο ατομικισμό από τον καθένα και στην κυκλοφορία και στην οικοδομή. Η πολιτεία, δηλαδή το δημόσιο συμφέρον, απουσιάζει. Ο ρόλος της πολιτείας περιορίστηκε στο να εγγυηθεί ότι η απόκτηση κατοικίας θα ήταν μια φτηνή υπόθεση.

Για αυτό και ανέχτηκε τις αυθαιρεσίες, όπως τις ανέχεται και για την απόκτηση και χρήση του αυτοκινήτου. Σπίτι και αυτοκίνητο: Δύο υποκατάστατα όνειρα, που χρησιμοποιήθηκαν ως αποτελεσματικά εργαλεία επιρροής στις μεταπολεμικές ιδεολογικές τριβές της ελληνικής κοινωνίας.

Ο Αθηναίος θέλει να ελπίζει. Διότι του υπόσχονται ότι τα μεγάλα οδικά έργα, που δρομολογούνται στην περιφέρεια του λεκανοπεδίου, θα απορροφήσουν τα αυτοκίνητα από τους δρόμους του κέντρου. Του λένε ότι και το μετρό θα προσελκύσει ένα μέρος των οδηγών. Αυτά υπόσχονται οι αρμόδιοι και είναι φουσκό αφού πρέπει να δείχνουν έργο, αποφεύγοντας όμως παρεμβάσεις που θα γεννούσαν αντιδράσεις. Υπόσχονται λοιπόν βελτιώσεις στο περιβάλλον αν και γνωρίζουν ότι οδηγούμαστε σε οριακές καταστάσεις. Διότι τα αυτοκίνητα αυξάνουν με γρήγορους ρυθμούς, οι δραστηριότητες μεταπιλοποιούνται, προβλέπονται πολύ μεγάλες αυξήσεις της κυκλοφορίας για τα επόμενα χρόνια και σε αυτές στηρίζονται οι προγραμματισμοί για τα νέα οδικά έργα, η Αθήνα γίνεται όλο και πιο δυναμική αλλά και πιο ενύαλη.

Βολεύει τον Αθηναίο να πείθεται από τις υποσχέσεις. Διότι άλλου τύπου αλλαγές θα τον υποχρέωναν να αλλάξει συνήθειες. Όμως, έχει συνηθίσει σε αυτό τον τρόπο ζωής και δεν είναι διατεθειμένος να αλλάξει. Ανέχεται όσα συμβαίνουν γιατί αισθάνεται συνεπύθινος. Οι περισσότεροι αυθαιρετούν και έτσι, γίνονται ανεκτικοί στις αυθαιρεσίες των άλλων. Δεν στοιχειοθετείται αυθαρεσία όταν σχεδόν όλοι αυθαρετούν. Το τι Αθήνα θα προέκυπτε με αυτές τις συμπεριφορές, αυτό λίγους ενδιαφέρει. Τελικά κατέληξε να είναι μια μητρόπολη της αυθαρεσίας.

Πολιτιστική εκτροπή

Θα ήταν όλα πιο εύκολα αν, όπως θα μας βόλενε, η τεχνική και η τεχνο-

λογία αρκούσαν για να δώσουν λύσεις στα προβλήματα της Αθήνας. Όμως δεν αρκούν. Είναι γεγονός ότι οι καινούργιοι δρόμοι, όπως ο μεγάλος δακτύλιος, με τον αυτοκινητόδρομο Ελευσίνιας - Σπάτων και την περιφερειακή Υμηττού, θα προστατεύσουν τις κεντρικότερες περιοχές από τη διαμπερή κυκλοφορία. Θα βελτιώσουν επίσης την επικοινωνία μεταξύ δυτικής και ανατολικής Αθήνας.

Κατασκευάζονται με μεγάλη καθυστέρηση, σε σχέση με ανάλογους δακτυλίους, που κατασκευάστηκαν στις ευρωπαϊκές χώρες πριν από αρκετές δεκαετίες, πριν ακόμη οι περιβαλλοντικές ευαισθησίες αναπτυχθούν, όμως αυτός δεν είναι λόγος για να αμφισβητηθεί η χρησιμότητά τους. Ωστόσο, είναι βέβαιο ότι θα λειτουργήσουν ως κίνητρο για περισσότερες μετακινήσεις με αυτοκίνητο. Δεν θα ελαφρυνθεί η κυκλοφορία των δρόμων του κέντρου με αυτά τα έργα. Αντίθετα, θα αυξηθεί, γιατί γενικά θα δώσουν ώθηση στη χρήση του αυτοκινήτου.

Υποτιμάται αυτός ο κίνδυνος και δεν σχεδιάζονται παράλληλα περιοριστικά μέτρα για το κέντρο της πόλης. Προχωράμε στα τυφλά. Μετατίθενται για το μέλλον οι μεγάλες αποφάσεις. Για τότε που υποτίθεται ότι η σοβαρότητα των προβλημάτων, θα κάνει πιο εύκολα αποδεκτά τα «δυσάρεστα» μέτρα. Όμως με αυτά τα μυαλά δεν θα παρθούν ποτέ μέτρα. Γιατί συνηθίζουμε και συμβιβάζομαστε ακόμη και με τις χειρότερες συνθήκες, όταν η υποβάθμιση δεν γίνεται αισθητή από τη μια μέρα στην άλλη. Ίσως η συνηθεια είναι ένα από τα μεγαλύτερα ελαττώματά μας.

Ανάλογα θα συμβούν και με το μετρό. Το μετρό δεν πρόκειται να μειώσει το φόρτο των αυτοκινήτων. Τη θέση όσων αφήσουν το αυτοκίνητο θα την καλύψουν άλλα αυτοκίνητα. Συγχρόνως, το μετρό θα οδηγήσει σε ανάπτυξη νέων χρήσεων και δραστηριοτήτων στο κέντρο. Αυτές θα προσελκύουν τον περισσότερο κόσμο, με το μετρό όμως, θα αυξησουν την ελκυστικότητα του κέντρου και προς το αυτοκίνητο.

Δεν είναι εύκολο για τους κατοίκους της Αθήνας να ξεπεράσουν τις καθημερινές εικόνες και να φαντα-



στούν μια άλλη Αθήνα οργανωμένη διαφορετικά. Δεν μπορούν να φανταστούν την Αθήνα να λειτουργεί με άλλο τρόπο και να είναι ζωντανή, οικονομικά υγιής, ανταγωνιστική. Δεν μπορούν να φανταστούν τους εαυτούς τους να ζουν διαφορετικά αυτή την πόλη. Ούτε τους είναι εύκολο, ακόμη και να μεταφέρουν στην Αθήνα τυπικές εικόνες της Ευρωπαϊκής πόλης. Λύσεις, που εφαρμόζονται με προφανή επιτυχία συστηματικά στην Ευρώπη, εδώ αμφισβητούνται ως μη εφαρμόσιμες, ανεδάφικες, ασύμβατες με την ελληνική νοοτροπία. Είναι πρόσφατα τα παραδείγματα της διαμάχης για το τραμ και της άρνησης της πολιτείας να το προωθήσει.

Το ποδήλατο επίσης, παρόλο που σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις εξυπηρετεί σημαντικότερα ποσοστά του συνόλου των μετακινήσεων, που φτάνουν και το 35%, εδώ, στην πρωτεύουσα, τοποθετείται στο χώρο της υποτίπας. Και όμως, είναι ο πιο πολιτισμένος τρόπος μετακίνησης, ο πιο ευγενικός, ο πιο φιλικός στο περιβάλλον. Αντί για ποδήλατα έχουν κατακλύσει τους αθηναϊκούς δρόμους τα μηχανοκίνητα δίκυκλα. Πολιτιστική εκτροπή. Η πολιτεία παρακολουθεί απαθής την καθημερινή εκατόμυη και όχι μόνο των δικυκλιστών. Αλήθεια, πόσα θα ήσαν τα θύματα, αν οι Αθηναίοι και οι Αθηναίες τολμούσαν να περπατούν στον ίδιο βαθμό που περπατούν οι κάτοικοι της Ευρωπαϊκής πόλης;

Προτάσεις

Η Αθήνα δεν μπορεί να λειτουργήσει, παρά μόνο στηριγμένη στη δημόσια συγκοινωνία. Είναι μια εύκολη πόλη για να λειτουργήσει έτσι. Χάρη

Οδός Πατησίων (Αρχείο Εθν. Πινακοθήκης)



στις υψηλές της πυκνότητες, με μικρή επένδυση, μπορεί να καλύφθει επαρκώς μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού. Με κατάλληλες γενικότερες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, θα μπορούσε επίσης, να εξασφαλιστεί στα δημόσια μέσα, πολύ μεγάλη πελατεία.

Το αυτοκίνητο δεν χωρούν στους δρόμους της Αθήνας, σε δρόμους που φτιάχτηκαν στην πλειονότητά τους σε ανυποψίαστες εποχές. Η ζήτηση για μετακινήσεις με αυτοκίνητο είναι άπειρη. Τα περιθώρια για να αυξηθούν τα αυτοκίνητα είναι τεράστια. Αν δεν ασκηθούν αποφασιστικά ριζικές πολιτικές υπέρ της δημόσιας συγκοινωνίας οι συνθήκες θα υποβαθμιστούν τα επόμενα χρόνια δραματικά. Τα περιθώρια υποβάθμισης της Αθήνας είναι ακόμη πολύ μεγάλα. Μόνο η λήψη μέτρων περιορισμού του αυτοκινήτου θα μπορούσε να κάνει τις συνθήκες πιο πολιτισμένες. Ένα σημαντικό μέρος από τα αυτοκίνητα πρέπει να απομακρυνθεί. Ωστε να υπάρξει χώρος για αποκλειστικές λωρίδες δημόσιας συγκοινωνίας, για πραγματικά πεζοδρόμια και ενδεχομένως, για λωρίδες ποδηλάτου. Αυτές είναι οι προτεραιότητες για την πλειονότητα των δρόμων της Αθήνας. Στο αυτοκίνητο ανήκει ο χώρος που θα περισσέψει.

Το μετρό δεν αρκεί για να καλύψει το μεγάλο έλλειμμα δημόσιας συγκοινωνίας. Δεν θα αντιπροσωπεύει παρά μόνο τον κεντρικό κορμό. Τι θα γίνει στην υπόλοιπη επιφάνεια της πόλης; Πώς θα τροφοδοτείται το ίδιο το μετρό;

Δεν έχει ακόμη τύποτα δρομολογηθεί. Δεν υπάρχουν σχέδια. Δεν υπάρχουν επαρκείς πολιτικές για τις χρήσεις γης και για τους όρους δόμησης, παρόλο που αυτές οι παράμετροι είναι η γενεσιουργός αιτία των κυκλοφοριακών προβλημάτων. Δεν υπάρχουν στρατηγικές για το τεράστιο πρόβλημα της στάθμευσης στις κεντρικές περιοχές και όμως, ξέρουμε ότι πρόκειται για βραδυφλεγή βόμβα στα θεμέλια της Αθήνας. Αν ούτε σήμερα η πολιτεία δεν μπορεί να εγγυηθεί την νομιμότητα στη στάθμευση, τι θα συμβεί σε μερικά χρόνια; Ακόμη και αν αποθαρρύνονται να κινηθούν, πού θα σταθμεύουν τα αυτοκίνητα; Θα τα αφήσουμε στους δρόμους να καλύψουν ότι

ακόμη απέμεινε από τα πεζοδρόμια, αποδεχόμενοι να κλείσει οριστικά το κεφάλαιο «ανάπλαση των δρόμων»;

Για να απελευθερωθούν οι δρόμοι από μέρος των σταθμευόντων αυτοκινήτων, χρειάζεται, έστω και εκ των υστέρων, να κατασκευαστούν γκαράζ. Το μετρό άνοιξε το δρόμο στην αξιοποίηση της υπόγειας Αθήνας. Κάτω από δρόμους και πλατείες, με προσοχή, υπάρχει η δυνατότητα κατασκευής μικρών χώρων στάθμευσης. Το κρίσιμο ζήτημα δεν είναι τόσο η θέση τους όσο η πολιτική διαχείρισής τους. Τα γκαράζ, όπως και η στάθμευση επί πληρωμή, είναι εργαλεία που ενώ μπορούν να δώσουν ανάσα στην πόλη, με λάθος πολιτική, μπορούν να αποτελέσουν λόγο προσέλευσης ακόμη περισσότερων αυτοκινήτων σε περιοχές που δεν το αντέχουν.

Η στάθμευση στο δρόμο επί πληρωμή, είναι ένα μέτρο για την αναβάθμιση της κατοικίας στις κεντρικές περιοχές. Ένα προνόμιο για τους κατοίκους, ώστε να μη συνεχίσουν να τις εγκαταλείπουν. Όμως, όταν η δημόσια συγκοινωνία αναπτυχθεί και το αυτοκίνητο για αυτούς πάψει να είναι ένα μέσο καθημερινής μετακίνησης, τότε θα πρέπει να συμφωνήσουν να σταθμεύουν σε γκαράζ που δεν θα είναι πάντα δίπλα στην κατοικία.

Η προοπτική να κατασκευαστεί ένα εκτεταμένο δίκτυο μετρό, θα απαιτούσε πολλά χρόνια και χρήματα. Για τους πολιτικούς ωστόσο, έχει το πλεονέκτημα ότι δεν αγγίζει την επιφάνεια και δεν θα προκαλέσει αντιδράσεις. Για την πόλη θα είναι ένα σοβαρό λάθος. Γιατί οι συνθήκες στην επιφάνεια, θα παραμείνουν αμετάβλητες. Η πόλη με ένα εκτεταμένο μετρό θα βοηθηθεί να λειτουργεί, χωρίς να αλλάξει παραγματικά η πόλη. Η ποιότητα μετακίνησης στις υπόγειες σήραγγες υστερεί. Ο χρόνος που δαπανούμε στις μετακινήσεις είναι πολύ μεγάλος για να συνανέσουμε, να αποτελεί μια μαύρη τρύπα στη καθημερινή ζωή μας. Από τη δημόσια συγκοινωνία, για να είναι ανταγωνιστική, θα απαιτηθούν ποιότητες. Ο Αθηναίος του 21ου αιώνα δεν θα ζητά μια απλή μεταφορά. Θα θέλει συγχρόνως, κατά τη μετακίνησή του, να ζει την πόλη.

Η πρόταση για το τραμ δεν οφείλε-

ται σε μια ρομαντική συμπάθεια προς αυτό το μέσο. Ανήκει στο όραμα για μια Αθήνα ανθρώπινη, βιώσιμη και λειτουργική. Το τραμ εγγυάται λύσεις. Είναι ότι πιο καθαρό, αποτελεσματικό, ασθητικά ελκυστικό προσφέρει σήμερα η τεχνολογία, στην επιφανειακή δημόσια συγκοινωνία. Το τραμ όμως, χρειάζεται το δικό του χώρο, που δεν μπορεί να είναι άλλος από αυτόν που καταλαμβάνεται από το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Προτείνοντας τραμ, δεν προτείνεται απλά ένα μεταφορικό μέσο. Προτείνεται μια εικόνα βιώσιμης λειτουργίας της πόλης. Η μοναδική εικόνα που μπορεί και πρέπει να αντανακλασθεί σε αυτό που συμβαίνει σήμερα. Για την υλοποίησή της, αναγκαστικά ο διαθέσιμος στα αυτοκίνητα χώρος, θα λιγοστέψει. Το τραμ θα πάρει χώρο που σήμερα ανήκει στα αυτοκίνητα. Είναι μια αλήθεια που πρέπει να ειπωθεί. Και μια εξέλιξη αναπόφευκτη από τις περιστάσεις. Με το τραμ θα διαμορφωθούν ασφαλέστερες συνθήκες για τους πεζούς, η ρύπανση και ο θόρυβος θα περιοριστούν. Το τραμ για την Αθήνα δεν θα είναι μια σημειακή λύση. Χρειάζεται ένα πυκνό δίκτυο. Σε όλες τις μεγάλες αρτηρίες. Παντού επικρατούν συνθήκες, που πρέπει ριζικά να αλλάξουν.

Προς μια πολιτιστική διέξοδο για τις Μετακινήσεις

Αντιπαράτιθενται δύο διαφορετικές εικόνες για την Αθήνα. Η πρώτη αναζητά μάταια τεχνικές λύσεις επιβίωσης. Η δεύτερη εικόνα υπερασπίζεται το δικαίωμα για μια πραγματική ποιότητα ζωής στο Λεκανοπέδιο. Το δικαίωμα να περπατάμε και να αναπνέουμε. Δεν είναι μια εύκολη προοπτική, γιατί θα πρέπει να αλλάξουν συνήθειες. Η πόλη να λειτουργεί διαφορετικά. Πιο συλλογικά, πιο οργανωμένα.

Η Αθήνα είναι μια πλούσια πόλη. Ο πλούτος της όμως δεν είναι προσπελάσιμος. Μένει αναξιοποίητος και σε πολλούς είναι άγνωστος. Μεγάλο μέρος των κατοίκων είναι ακινητοποιημένοι στα διαμερίσματα. Δεν είναι η πρωτεύουσα μια φιλόξενη πόλη ούτε για τους κατοίκους της ούτε για τους επισκέπτες. Οι περισσότεροι που έρχονται στην Ελλάδα την

παρακάμπτουν.

Με τους Ολυμπιακούς Αγώνες θα στραφούν γεμάτα ερωτηματικά τα βλέμματα όλου του κόσμου προς την Αθήνα. Πώς είναι δυνατόν αυτή η διάσημη για τη ρύπανση και τον κυκλοφορικό κορεσμό πόλη να τα καταφέρει; Πόσες νέες οδικές υποδομές θα προλάβει να υλοποιήσει; Τι υψηλές τεχνολογίες πληροφόρησης και διαχείρισης της κυκλοφορίας θα μπορέσει να επιστρατεύσει; Τι πρωτοπόρα συστήματα συγκοινωνίας θα εγκαταστήσει;

Τίποτα από όλα αυτά δεν είναι απαραίτητο. Το πιο μοντέρνο και πιο αισιόδοξο μήνυμα που θάπρεπε να στείλει η Αθήνα προς όλο τον κόσμο, είναι ότι τα προβλήματα κυκλοφορίας, ρύπανσης και θορύβου, αντιμετωπίζο-

νται πάνω από όλα με διαφορετικές συμπεριφορές. Με μια διαφορετική οργάνωση της πόλης. Μια πόλη πιο ήπια, πιο ήσυχη, πιο καθαρή και πιο ανθρωπίνη, χρειάζεται πολίτες υπεύθυνους που χρησιμοποιούν λιγότερο το αυτοκίνητό τους. Ήλιοι Ολυμπιακοί. Αυτό είναι η πολιτιστική διάσταση που αναζητά και είναι σε θέση η Αθήνα να προσδώσει στους Αγώνες.

Η πρωτεύουσα για να είναι φιλόξενη, πρέπει να είναι προσπελάσιμη, μέσω οργανωμένων και πλούσιων δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας. Συνδυασμένες και αλληλοτροφοδοτούμενες γραμμές προαστιακού σιδηροδρόμου, μετρό, τραμ, λεωφορείων, τρόλλεϋ και μικρών λεωφορείων, που

θα σαρώνουν το σύνολο της αστικής επιφάνειας και ιδιαίτερα, θα αρδεύουν τις γειτονιές, είναι η προϋπόθεση για να γίνει βιώσιμη αυτή η πόλη.

Έτσι μπορεί να είναι η Αθήνα. Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου θα αυξηθεί. Όμως, η χρήση του πρέπει να περιοριστεί στις πραγματικά απαραίτητες μετακινήσεις. Οι δρόμοι δεν είναι χώροι στάθμευσης. Πρέπει να αδειάζουν γιατί είναι πολύτιμοι για άλλες λειτουργίες. Η πόλη είναι τόσο πυκνή που πρέπει να εκμεταλλευτεί σωστά ότι της απέμεινε από δημόσιο χώρο. Αποφασίσαμε να ζήσουμε πολύ κοντά ο ένας στον άλλο. Είμαστε τώρα υποχρεωμένοι να ζήσουμε οργανωμένα και συλλογικά.

Βιβλιογραφία

1. Βλαστός, Θ., «CAR FREE CITIES - Δίκτυο 60 Ευρωπαϊκών πόλεων για τη Βιώσιμη Κινητικότητα - Η συμβολή της ομάδας των ελληνικών πόλεων», «Πυρφόρος» - Δημονιαία έκδοση Ε.Μ.Π., Μάρτιος - Απρίλιος 1997, τεύχος 28, σελ. 30-32.
2. Βλαστός, Θ., «Η αναγκαιότητα λήψης γενναίων αποφάσεων για τις μετακινήσεις στο Λεκανοπέδιο», «Πυρφόρος» - Δημονιαία έκδοση Ε.Μ.Π., τεύχος Νοεμ.-Δεκέμ. 1995, σελ. 7-10, και στο «Ν. Οικολογία» με τίτλο «Το συγκοινωνιακό, η Αθήνα και οι πολίτες», τεύχος 139, Μάιος 1996, 24-26.
3. Vlastos, Th., Birbili, T., «Towards a European Information and Awareness Policy on Air Pollution: New Institutional Structures for Local Democracy», Πρακτικά του Workshop «Information Policy for Improved Urban Air Quality» του προγράμματος COST CITAIR «Science and Research for Better Air in European Cities», Βρυξέλλες 2-3 Οκτωβρίου 1997 και Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., «Η Ρύπανση του Αέρα και η Κρίση της Πόλης. Προς νέες δομές τοπικής δημοκρατίας για την κινητοποίηση των κατοίκων», «Ν. Οικολογία», τεύχος 156, Οκτώβριος 1997, σελ. 35-37.
4. Βλαστός, Θ., «Προς την Αθήνα του 2000. Σκέψεις απέναντι στην πολιτική των μεγάλων οδικών έργων», «Μανδραγόρας», τεύχος 12-13, Μάιος - Σεπτέμβριος 1996, σελ. 50-51.
5. Βλαστός, Θ., «Πρωτότυπες ευρωπαϊκές εμπειρίες. Κοινωνικές διαστάσεις στον σχεδιασμό των αστικών μετακινήσεων», «Διαδρομές», τεύχος 12, Σεπτέμβριος - Οκτώβριος 1995, 22 - 23.
6. Βλαστός, Θ., «Μεταφορές και κοινωνικό περιβάλλον», 1. Πρακτικά Συνεδρίου Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων 4 και 5/5/1993, 55-74, και 2. «4 ΤΡΟΧΟΙ», τεύχος 273, Ιούνιος 1993, 186-190.
7. Mintsis, G., Taxiltaris, Ch., Vlastos, Th., «L' Organisation des déplacements dans l' Athenes de Demain: Solidarite ou Barbarie?», Annales du Congres International Francophone de l' ATEC «Quels transports pour nos villes de demain?», 13-15/10/1993, Versailles, p. 58-62.
8. Βλαστός, Θ., «Εμπορευματοποίηση του Δρόμου. Σχόλια σε μια επικίνδυνη προοπτική για την πρωτεύουσα», Πρακτικά Συνεδρίου «Ένα Όραμα για την Αθήνα», 18-21/11/1996, έκδοση ΤΕΕ, σελ. 177-183.
9. Vlastos, Th., «Les mesures de restriction a grande echelle a Athenes. Discussion et perspectives», Proceedings of the Car Free Cities Conference 96 in Copenhagen, 6-7 May, Copenhagen, pp. 59-65.
10. Βλαστός, Θ., «Προς μια βιώσιμη πρωτεύουσα. Το στοίχημα της αρχιτεκτονικής», «Αρχιτέκτονες», τεύχος 9/10 - περίοδος Α, Ιούνιος - Ιούλιος 1997, σελ. 58-62.
11. Βλαστός, Θ., «Κυκλοφοριακός σχεδιασμός προς τη βιώσιμη πόλη» (Μέρος Δ, Κεφ. 17, 18, 19, 20 σελ. 401 - 474) στο βιβλίο του Α. Αραβανανού «Πολεοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του Αστικού Χώρου», εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1997.
12. Βλαστός, Θ., «Ο Ρόλος του Επιφανειακού Τραμ απέναντι στο υπόγειο Μετρό ως εγγύηση για την ποιότητα ζωής στην πρωτεύουσα», «Σιδηροδρομικά», τεύχος 16 (υπό έκδοση).
13. Vlastos, Th., «Sustainable mobility issues. The role of Telematics in Athens», Eurocities - POLIS, Urban Transport Telematics Forum - Policy Objectives and Telematics Applications for Transport and the Environment, 11 April 1997, Vienna, pp. 12-15.
14. Βλαστός, Θ., «Αστικές συγκοινωνίες και ήπιες μορφές μετακίνησης», Πρακτικά Συνεδρίου που οργάνωσε ο Δήμος Αμαρουσίου με θέμα: «Αποτελεσματικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στη λειτουργία της πόλης» 20.6.1997, σελ. 33 - 42.