

Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παρελθόν, παρόν και μέλλον

Θάνος Βλαστός
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Περιλαμβάνεται στο δίτομο έργο 'Από τα παμφορεία στο μετρό - 170 χρόνια δημόσιες συγκοινωνίες Αθηνών-Πειραιώς-Περιχώρων' της Ομάδας Έρευνας της Ιστορίας της Αθηναϊκής Συγκοινωνίας (Νάθενας, Γ., Κουρμπέλης, Απ., Βλαστός, Θ., Κουρουζίδης, Σ., Κατσαρέας, Β., Καραμάνης, Π., Κλώνος, Αρτ., Κόκκινος, Ν.), εκδόσεις Μίλητος, Αθήνα 2007, σελ. 1069.

Εισαγωγή

1. Ιστορία της δημόσιας συγκοινωνίας. Γιατί;
 2. Δημόσια συγκοινωνία και αστική συλλογική συνειδηση στην Αθήνα
 3. Η κοινωνική ταυτότητα της Αθήνας
 4. Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παράλληλοι βίοι στη διοικητική οργάνωση
 5. Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας στην Αθήνα. Γιατί;
 6. Στρατηγική συνδυασμένης αναβάθμισης της δημόσιας συγκοινωνίας και του αστικού χώρου
 7. Ποιος χρησιμοποιούσε τη δημόσια συγκοινωνία και ποιος θα τη χρησιμοποιεί αύριο; Ο ανταγωνισμός της με το Ι.Χ.
 8. Συνδυασμένες μετακινήσεις. Πώς ορίζεται η δημόσια συγκοινωνία σήμερα;
 9. Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παράλληλοι βίοι στη μορφή των δικτύων
 10. Προσαρμογή της Αθήνας στη δημόσια συγκοινωνία
- Επίλογος

Εισαγωγή

Ο 'νεοκλασικός' μύθος και η πραγματικότητα

Το 1834, όταν η Αθήνα έγινε πρωτεύουσα, ήταν μια πάρα πολύ μικρή πόλη. Οι κάτοικοί της, που την είχαν εγκαταλείψει λόγω του πολέμου τα προηγούμενα χρόνια, μετά βίας ξεπερνούσαν πριν την απελευθέρωση τις 6.000. Η έκτασή της ήταν 77 εκτάρια. Ήταν μικρότερη και από την επιφάνεια των 116 εκτ. που περιέκλειαν τα τείχη, τα οποία είχαν κατασκευαστεί περίπου στο ίχνος του τείχους της αρχαίας πόλης. Επρόκειτο για μια ελάχιστη επιφάνεια, το ένα δέκατο του σημερινού εσωτερικού δακτυλίου (1250 εκτ.). Η μεγαλύτερη διαδρομή που μπορούσε να γίνει στην τότε Αθήνα ήταν 1,5 χλμ. Με τα πόδια καλυπτόταν σε 20'.

Έχοντας στα χέρια τους αυτή την πόλη, ήδη από το 1832, ο Κλεάνθης και ο Σάουμπερτ, άνθρωποι του βασιλικού περιβάλλοντος, είχαν πάρει την εντολή να μελετήσουν το 'Σχέδιο δια τας Νέας Αθήνας έχοντες υπ' όψει την δόξαν και το κάλλος των Αρχαίων'. Δηλαδή υποτιμώντας αυτό που εκείνη τη στιγμή η Αθήνα ήταν. Η επιλογή ήταν απόλυτα συνειδητή, όπως και η επιλογή της ως πρωτεύουσας του νέου κράτους. Οι λόγοι ήταν σαφείς, για αυτό και η εντολή που δόθηκε στους δυο 'ερασιτέχνες' πολεοδόμους (αξίζει να σημειωθεί ότι το πρώτο εγχειρίδιο της νέας επιστήμης, της πολεοδομίας εκδόθηκε το 1867, τριάντα πέντε χρόνια μετά, από τον Cerda στην Ισπανία¹) ήταν πολύ συγκεκριμένη: σβήστε από το χάρτη αυτή τη μαγαρισμένη από τους αλλεπάλληλους κατακτητές Αθήνα και βάλτε στη θέση της μια άλλη, καθαρή και κυρίως ευρωπαϊά.

Αυτοσχεδίασαν λοιπόν ο Κλεάνθης και ο Σάουμπερτ πάνω σε μια ευάλωτη Αθήνα, που δεν μπορούσε να αμυνθεί απέναντι ούτε στο καθεστώς του Όθωνα, ούτε στην ιδεολογία της οποίας αυτό ήταν φορέας. Η Ελλάδα θα έπαιζε το ρόλο του ευρωπαϊκού φράγματος απέναντι στην

¹ Ildefonso Cerda, 'La Teoria general de la urbanizacion', 1867.

τουρκική απειλή και η παλιά Αθήνα έπρεπε να θυσιαστεί για αυτό το μεγάλο σκοπό. Θα έπρεπε να ξεχάσει λοιπόν την πρόσφατη ιστορία της, να διώξει γρήγορα όσους τούρκους είχαν απομείνει και να ντυθεί αλλιώς, αρχαιοελληνικά. Έπρεπε να παρουσιάσει άμεσα μια διαφορετική εικόνα που θα ήταν δομημένη με βάση εκείνες τις μορφολογικές αναφορές της αρχαιότητας που η Ευρώπη είχε ενστερνιστεί. Τους κολάκευε αυτή η προοπτική τους Αθηναίους και τους βόλευε. Η αξία των ακινήτων τους θα ανέβαινε στα ύψη, όσο για την απομάκρυνση των τούρκων, τι πιο συμφέρον; Απέκτησαν, σχεδόν δωρεάν, τεράστια κτήματα που θα αποδεικνύονταν τα επόμενα χρόνια χρυσάφι.

Η αναφορά της καινούριας Ελλάδας και της καινούριας Αθήνας θα ήταν απ'ευθείας στην αρχαιότητα. Η ιστορία που παρεμβάλλετο, η άμεση κληρονομιά της τουρκικής περιόδου και η παλαιότερη της βυζαντινής θα ήταν καλύτερα να ξεχαστούν. Αυτό έκαναν με το σχέδιό τους ο Κλεάνθης με τον Σάουμπερτ. Ευθύνονται γιατί έδωσαν το πολεοδομικό πρόσχημα για την κατεδάφιση εκατοντάδων σπιτιών και δεκάδων βυζαντινών εκκλησιών. Έτσι κατασκευάστηκαν δρόμοι και πλατείες, μιας άλλης λογικής από αυτή που ως τότε είχαν οι δρόμοι της Αθήνας. Θύμα αυτής της επιλεκτικής και παραμορφωτικής για την ιστορία ιδεολογίας έπεσε ολόκληρη η πόλη μαζί με τους ανθρώπους της, την ταυτότητά τους και τη νοοτροπία τους.

Έτσι αρχίζει η μεγάλη περιπέτεια της σύγχρονης Αθήνας, περιπέτεια πολεοδομική και κοινωνική. Θα παραμείνει μέχρι σήμερα μια ιστορία σύγκρουσης ανάμεσα στους σχεδιαστές και στους αρνητές τους, ανάμεσα σε αυτό που κάθε φορά είναι η πόλη, και που το προασπίζονται άκομψα οι κάτοικοί της, και σε αυτό που κάπιοι, βουαροί αρχικά, πολεοδόμοι και συγκοινωνιολόγοι στη συνέχεια, θα ήθελαν να την κάνουν. Αυτή η σύγκρουση αφορά τόσο την πολεοδομία όσο και τις μεταφορές. Ως προς τις τελευταίες αφορά τόσο το αυτοκίνητο όσο και τη δημόσια συγκοινωνία.

Οι κάτοικοι, δικαιολογημένα αρχικά, άδικα σήμερα στέκονται αντιμέτωποι στους σχεδιασμούς. Προασπίζονται τις συνήθειές τους, αυτό που ξέρουν, αυτό στο οποίο προσαρμόστηκαν, είναι επιφυλακτικοί για το άγνωστο. Ωστόσο στην Αθήνα σήμερα της λείπουν πολλά για να γίνει πόλη. Ο συγκοινωνιακός χάρτης της Αθήνας αποτελεί μια μεγάλη συνολική πρόταση που αξίζει να κερδίσει την εμπιστοσύνη των κατοίκων.

- **υπέρβαση κλίμακας**

Το επιχείρημα του σχεδιασμού υπήρξε πάντα το δημόσιο συμφέρον. Για αυτό και η κλίμακα των παρεμβάσεων που προώθησε είναι μια μεγάλη κλίμακα, που ξεπερνά και συγκρούεται με το ιδιωτικό συμφέρον. Η πολεοδομική ιστορία της Αθήνας γράφτηκε σταθερά σαν σύγκρουση της ιδιοκτησίας του οικοπέδου απέναντι στο σχεδιασμό του δημόσιου χώρου. Η ιστορία των μεταφορών σε όλο τον εικοστό αιώνα, δηλαδή στην περίοδο του αυτοκινήτου, ακολούθησε μια ανάλογη πορεία σύγκρουσης ανάμεσα στην υπεράσπιση των 'ελευθεριών' και 'δικαιωμάτων' της ιδιωτικής μετακίνησης και στα σχέδια ανάπτυξης της δημόσιας συγκοινωνίας. Στο εσωτερικό της τελευταίας υπήρξε επίσης σταθερά σύγκρουση ανάμεσα στη μικρή και τη μεγάλη κλίμακα. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν ο ανταγωνισμός παλαιότερα ανάμεσα στον μικροϊδιοκτήτη λεωφορείου και τις μεγάλες εταιρείες συγκοινωνιακών μέσων (π.χ. των τροchioδρόμων) και σήμερα ο ανταγωνισμός ανάμεσα στα ταξί και τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ (που τόσο αθέμιτα εκδηλώνεται στο ζήτημα των λεωφορειολωρίδων).

Με την κρατικοποίηση το 1977 των συγκοινωνιακών μέσων και τη δημιουργία του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών και πιο πρόσφατα του περίπου ενιαίου φορέα δίνεται η εντύπωση πως η δημόσια συγκοινωνία στην Αθήνα θα γίνει ένας επιμηχανισμός του οποίου η εντύπωση πως η μικρή προσωπική επιχείρηση δεν θα μπορέσει να επιβιώσει. Θα είναι αυτή μια εξέλιξη συμβατή με την ιστορία και το κοινωνικό περιβάλλον της Αθήνας; Μήπως ο γιγαντισμός της δημόσιας συγκοινωνίας, που πρόσφατα ενισχύθηκε με εταιρείες μεγέθους όπως αυτές του μετρό, του προαστιακού, και του τραμ, δεν αποτελεί ένα προσωρινό στάδιο μιας πορείας προς πιο σύνθετα και ευέλικτα σχήματα συνδυασμένων υπηρεσιών, όπου το μικρό και το μεγάλο θα συνυπάρχουν;

Η μικρή κλίμακα είναι το πιο χαρακτηριστικό στοιχείο του ελληνικού τοπίου, φυσικού και τεχνητού. Η μικρή κλίμακα είναι ίσως και το πιο σημαντικό ιστορικό δίδαγμα από την ιστορία της Αθήνας. Ως πρωτεύουσα εξελίχτηκε σε ένα συγκρότημα 4 εκατομμυρίων κατοίκων και λίγο μικρότερου αριθμού μηχανοκίνητων οχημάτων, που κατάφεραν να κρατήσουν στο εσωτερικό του τη μικρή κλίμακα, με το σύστημα της αντιπαροχής στην πολεοδομία και με το αυτοκίνητο και το δίκυκλο στις μεταφορές. Ένα τέτοιο συνονθύλευμα σπιτιών και οχημάτων ήταν αναμενόμενο ότι θα κορεστεί. Ως λογική απάντηση προβάλλεται σήμερα ο ενιαίος φορέας δημόσιας συγκοινωνίας, που αύριο θα περιλαμβάνει τον κυκλοφοριακό και ίσως αργότερα και τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Είναι αναγκαίος, ωστόσο πώς θα αποφύγει το να καταλήξει μια ογκώδης και δύσκαμπτη οργανωτική λύση, στον αντίποδα του τρόπου που η Αθήνα λειτούργησε μέχρι σήμερα; Ποιες θα είναι οι συνέπειες αν χάσει η Αθήνα τις κλίμακές της; Ποιο θα είναι το τίμημα για να μπορέσουμε να συνυπάρξουμε τόσο πολλοί σε τόσο λίγο χώρο; Τι θα κρατήσουμε από την πολεοδομική και την κοινωνική ιστορία της Αθήνας, τι θα κρατήσουμε από τη δική μας ταυτότητα; Πώς θα ελέγξουμε τους τόσο μεγάλους αριθμούς;

1. Ιστορία της δημόσιας συγκοινωνίας. Γιατί;

Η πυκνή δόμηση και η στήριξη στη δημόσια συγκοινωνία και το περπάτημα, μέχρι σχεδόν τα τέλη της δεκαετίας του 60, σήμαινε ότι ανάλογα συνεκτικό ήταν και το κοινωνικό περιβάλλον της Αθήνας; Σήμαινε ότι ήταν μια πόλη με συνειδητά συλλογικές συμπεριφορές; Υπήρξε τελικά μια ισχυρή συλλογική συνείδηση σαν θεμέλιο της οικοδόμησης αυτής της πόλης; Υπήρξε στα πρώτα βήματα της Αθήνας; Υπήρξε μετά; Υπάρχει τώρα;

Διερευνώντας τα παραπάνω ερωτήματα δεν θα ήταν άσκοπη μια διαδρομή στην ιστορία της πρωτεύουσας, μέσα από τη σημερινή οπτική των προβλημάτων, των κινδύνων και των ευκαιριών. Η μελέτη των διαδικασιών εξέλιξης ενός πολεοδομικού οργανισμού, και στη συγκεκριμένη περίπτωση μιας Αθήνας που ξεκίνησε σχεδόν εκ του μηδενός, και καλούμενης να υπηρετήσει ακραίους ιδεολογικούς 'νεοκλασικούς' στόχους, ανασύρει στην επιφάνεια κάποιες σταθερές, και κάποιες αξίες οι οποίες πρέπει να ληφθούν υπόψη από τους σημερινούς σχεδιασμούς.

Κανείς δεν αμφιβάλλει ότι βρισκόμαστε σε μια κρίσιμη καμπή. Προς τα πού θα γείρει η πλάστιγγα; Ποιες πολιτικές τελικά θα ακολουθηθούν για την Αθήνα; Ερωτήματα, που μένουν δέσμια στο εσωτερικό της συμβατικής αντιπαλότητας ανάμεσα στο αυτοκίνητο και τη δημόσια συγκοινωνία, ίσως είναι πια απηρχαιωμένα. Τι ακριβώς αντιπροσωπεύει το αυτοκίνητο; Πότε είναι αντίπαλο της δημόσιας συγκοινωνίας και πότε συνεργάτης; Πώς ορίζεται πια σήμερα η τελευταία; Ποια είναι η ταυτότητά της; Η Αθήνα από το εγκαταλελειμμένο ερείπιο, που ονοματίστηκε πρωτεύουσα στα 1834, μέχρι σήμερα, ήταν μια κατασκευή σε συνεχή μεταμόρφωση. Η δημόσια συγκοινωνία άλλαξε επίσης. Άλλοτε ακολούθησε την πόλη, άλλοτε προηγήθηκε. Θα ήταν καλά τα επόμενα χρόνια να ζήσουμε την εμπειρία της δεύτερης περίπτωσης. Ο προαστιακός, το μετρό και το τραμ δημιουργούν τις προϋποθέσεις. Δεν υποπτευόμαστε καν το μέγεθος των πολεοδομικών αλλαγών που θα επιφέρει η ανάπτυξη των δικτύων τους στο λεκανοπέδιο και στη χωροταξία της Αττικής. Μπαίνουμε στην περίοδο μιας διαφορετικής δημόσιας συγκοινωνίας. Μιας δημόσιας συγκοινωνίας θεμέλιου της ανάπτυξης της Αθήνας.

Ο προαστιακός καλύπτει πλέον πρώην υπεραστικές αποστάσεις και στην πράξη εντάσσει στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, μετατρέποντάς τις σε δορυφορικές, τις γειτονικές της πόλεις που μέχρι πρόσφατα λειτουργούσαν ανεξάρτητα. Χάρη στον προαστιακό και τους αυτοκινητόδρομους χτίζεται μια δεύτερη Αθήνα στα Μεσόγεια και άλλη μια στο Θριάσιο. Η Αθήνα υπήρξε επί χιλιάδες χρόνια προσκολλημένη στη βόρεια πλευρά του λόφου της Ακρόπολης, και παρέμεινε έτσι περίπου μέχρι το 1860. Προοδευτικά απλώθηκε αλλά ο 20ος αιώνας έκλεισε με την Αθήνα πάντα εγκλωβισμένη στα φυσικά όρια του λεκανοπέδιου. Αυτό τώρα ανατρέπεται. Ο

Υμηπτός, το Ποικίλο Όρος και το Αιγάλεω θα μετατραπούν σε λίγα χρόνια σε αστικά πάρκα, μεγάλο μέρος της Πεντέλης οικοδομήθηκε και η Σαλαμίνα ενσωματώνεται.

Ένα βιβλίο για την ιστορία της δημόσιας συγκοινωνίας είναι ένα βιβλίο για αυτό που υπήρξε, αλλά κυρίως ένα βιβλίο που αναζητά διδάγματα για αυτό που μπορεί και πρέπει να γίνει. Η ιστορία της δημόσιας συγκοινωνίας της Αθήνας είναι εκ των πραγμάτων ιστορία της συμβατικής περιόδου της, είναι η ιστορία εκείνης της δημόσιας συγκοινωνίας που αναπτύχθηκε ανάλογα στις πόλεις της Ευρώπης από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα και ολοκληρώνεται πλέον στις μέρες μας. Στην Αθήνα είναι η ιστορία του τραμ, του 'ηλεκτρικού', των λεωφορείων και των τρόλεϊ, των μέσων που λειτούργησαν σχεδόν ανεξάρτητα, αν όχι ανταγωνιστικά, το ένα σε σχέση με το άλλο. Σήμερα είναι τέλος εποχής για τη δημόσια συγκοινωνία που ξέραμε. Τώρα της αποδίδεται ένας ρόλος πολύ πιο θεμελιακός. Να γίνει η πραγματική βάση για τη λειτουργία και την απόλαυση των μετακινήσεων στη βιώσιμη πόλη. Ο ορισμός της γίνεται πιο πλούσιος και πιο ενδιαφέρων. Είναι ένα στοίχημα.

Η ιστορία έχει έννοια γιατί διδάσκει. Στο νέο της ρόλο η δημόσια συγκοινωνία έχει πολλά να διδαχτεί από αυτό που υπήρξε. Ίσως το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό του παρελθόντος της δεν ήταν η τεχνολογία της, που προφανώς σήμερα δεν είναι πια η ίδια, αλλά η κοινωνική της συνιστώσα. Η δημόσια συγκοινωνία αποτέλεσε μια, μάλλον από τις σημαντικότερες εκφράσεις του δημόσιου χαρακτήρα της Αθήνας. Θεωρητικά η πόλη είναι ο τόπος της συλλογικής και οργανωμένης ζωής. Οι μετακινήσεις είναι από τις πιο σημαντικές δραστηριότητές της. Εκδηλώνονται στο σύνολό τους στο δημόσιο χώρο, στο δρόμο. Από όλες τις μετακινήσεις, η δημόσια συγκοινωνία αντιστοιχεί σε μια από τις σπουδαιότερες παραμέτρους κάθε αστικής κοινωνίας και φυσικά και της αθηναϊκής, διότι αντιπροσωπεύει μια δημόσια και συλλογική στάση. Αυτό θα άξιζε να κρατηθεί και να αξιοποιηθεί περισσότερο από κάθε τι άλλο. Η διάσωση και ενίσχυση της δημόσιας και συλλογικής συμπεριφοράς είναι το μεγάλο ζητούμενο για το αύριο της πόλης του 21^{ου} αιώνα.

2. Δημόσια συγκοινωνία και αστική συλλογική συνείδηση

Η Αθήνα είναι σε κρίση. Αναζητά τρόπους διαχείρισης της πολλαπλασιαζόμενης επιφάνειάς της, των εκρηκτικά αναπτυσσόμενων δραστηριοτήτων της και των μεταφορών. Ωστόσο το διαχειριστικό ζήτημα είναι ένα μικρό μέρος ενός πολύ ευρύτερου και σύνθετου προβλήματος, σχετικού με την ποιότητα ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών, με το περιβάλλον, με την οικονομική ανάπτυξη και με την ταυτότητα της πρωτεύουσας. Ζητούνται απαντήσεις και είναι γνωστό ότι μόνη της η τεχνολογία δεν είναι ικανή να τις δώσει. Το στοίχημα δεν είναι απλά τεχνικό, είναι ένα στοίχημα κοινωνίας.

Στο πλαίσιο αυτό, η συζήτηση για τη δημόσια συγκοινωνία ξεπερνά κατά πολύ τη συμβατική θεματολογία γύρω από τη συγκοινωνιακή λειτουργία της Αθήνας. Αυτή αποτελεί ένα οργανωτικό πρόβλημα, το οποίο θα αντιμετωπιστεί σωστά μόνον όταν έχουν δοθεί απαντήσεις στις προηγούμενες γενικότερες παραμέτρους του, που είναι θεμελιακές για τη συνοχή και τη φυσιογνωμία του κοινωνικού περιβάλλοντος.

Η δημόσια συγκοινωνία υποστηρίζει μια από τις βασικότερες αστικές δραστηριότητες, αυτή που είναι ταυτισμένη με συλλογικές συμπεριφορές. Είναι ένα δημόσιο έργο και αγαθό που κάνει τη δημόσια συνιστώσα πιο ισχυρή. Χρησιμοποιώντας τη δημόσια συγκοινωνία οι κάτοικοι διαπαιδαγωγούνται σε συμπεριφορές, τις οποίες η αυριανή πόλη θα έχει ανάγκη σε πάρα πολλούς τομείς της λειτουργίας της. Οι μεγάλοι αριθμοί ανθρώπων, αυτοκινήτων και δραστηριοτήτων απαιτούν από τους πολίτες ένα πολύ υψηλό βαθμό οργάνωσης και ευθύνης. Απαιτούν επίσης ευαισθητοποίηση σε αστικές συμπεριφορές, που βάση τους είναι ο σεβασμός του δημόσιου χαρακτήρα της πόλης. Η δημόσια συγκοινωνία είναι μια από τις τελευταίες άμυνες της δημόσιας διάστασης απέναντι στην τάση εξατομίκευσης όλων των παραμέτρων της ζωής μας.

Αν και το να ζεις στη μεγάλη πόλη ισοδυναμεί με συναίνεση πειθάρχησης σε κανόνες κοινωνικής οργάνωσης, η εποχή μας χαρακτηρίζεται από μια έντονη συρρίκνωση του συλλογικού χαρακτήρα της αστικής καθημερινότητας. Είναι προφανής η διάσπαση των κοινωνικών δεσμών που είχαν μια χωρική αναφορά, όπως για παράδειγμα το κέντρο πόλης και τη γειτονιά.

Θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι στην Αθήνα το συλλογικό συμφέρον δεν έγινε ποτέ συλλογική συνείδηση και κοινωνικός στόχος. Το ιδιωτικό συμφέρον είναι το βασικό δομικό υλικό της, δεν είναι το συλλογικό. Αυτό το υλικό είναι ορατό σε κάθε σημείο της πόλης. Με αυτό χτίστηκε η αφαίμαξη του δημόσιου προοπτικής της, η επιθετική στάση και η άρνηση σε ότι θα υποστήριζε τις δημόσιες συμπεριφορές και το δημόσιο χώρο.

Η διαφανόμενη τα τελευταία χρόνια ενίσχυση του ρόλου της δημόσιας συγκοινωνίας προκαλεί σε αυτές τις συνθήκες ένα μεγάλο ενδιαφέρον. Θα μπορέσει η δημόσια συγκοινωνία να αμβλύνει τις συνέπειες του κατακερματισμού και της αποδιοργάνωσης του αστικού χώρου, λόγω της έρπουσας άμορφης και χωρίς δεσμούς διάχυσης του προς την περιφέρεια; Αν ναι τότε αναλαμβάνει ένα ρόλο πολύ πιο σπουδαίο από αυτόν που, σε πρώτο επίπεδο, θα περίμενε κανείς από αυτήν. Αναδεικνύεται σε μια από τις τελευταίες γραμμές άμυνας του συνολικού χαρακτήρα της πόλης, εργαλείο για να γίνει η Αθήνα πιο συλλογική, κοινωνικά πιο συνεκτική, για να ξαναγίνει πόλη.

Ίσως μια από τις καλύτερες στιγμές στην κοινωνική ιστορία της Αθήνας είναι η 15η Ιουνίου 1833. Τότε οι κάτοικοί της υπέγραψαν συνυποσχετικό με το οποίο δεσμευόντουσαν να παραχωρήσουν δωρεάν στο δημόσιο τις απαραίτητες εκτάσεις για δημόσιους ανοικτούς χώρους και δημόσια κτήρια, που θα χρειαζόταν αν οριζόταν πρωτεύουσα. Φυσικά ο στόχος τους ήταν να αυξηθούν οι πιθανότητες μιας τέτοιας απόφασης, εις βάρος άλλων πόλεων πολύ πιο ώριμων, που δεν είχαν όμως την ανάλογη ιστορία. Θα μπορούσε εύκολα να υποστηριχτεί ότι με αυτό τον τρόπο προσβλέπανε στην αύξηση της αξίας των ακινήτων τους, κάτι που πράγματι στη συνέχεια έγινε. Θα ήταν άδικο ωστόσο να μην τους αναγνωριστεί άλλο ενδιαφέρον, εκτός από το κερδοσκοπικό. Μπορεί να αμφισβητηθεί ότι, εκείνη την εποχή, η οικοδόμηση της Αθήνας εκ του μηδενός αποτελούσε ένα μεγάλο προσωπικό στοίχημα για τους λίγους κατοίκους της; Σε μια τόσο μικρή κοινωνία, η οικοδόμηση αυτού του πραγματικά μοναδικού πολεοδομικού οράματος με εμβέλεια πανευρωπαϊκή ήταν μια ελκυστική υπόθεση, που εύκολα έκανε συμμετοχο τον καθένα. Πριν από λίγα χρόνια εξ άλλου δεν είχαν αυτοί οι ίδιοι άνθρωποι δώσει τα πάντα για να ελευθερωθεί η Ελλάδα; Το ίδιο δεν έκαναν τόσες φορές που χρειάστηκε τα επόμενα χρόνια στις σημαντικές στιγμές της ιστορίας αυτού του τόπου;

Αφού τελικά πάρθηκε η απόφαση που ζητούσαν, δεν τήρησαν την υπόσχεσή τους με ενθουσιασμό. Αντίθετα, στάθηκαν κατά κανόνα εμπόδιο σε κάθε νέο, δημόσιου χαρακτήρα, έργο υποδομής (οδοποιίας, δημόσιας συγκοινωνίας κλπ). Το ίδιο συνεχίζουν να κάνουν μέχρι σήμερα. Δεν είναι ωστόσο εύκολο να υποτιμήσει κανείς αυτή την, έστω και στιγμιαία, έκφραση μιας συλλογικότητας απέναντι σε ένα μεγάλο στόχο. Διότι πράγματι υπάρχουν πολλά παραδείγματα ανάλογης προσφοράς από μεγάλους ευεργέτες που ταύτισαν το όνομά τους με σημαντικά δημόσια κτήρια.

Η Αθήνα ήταν ακόμη μικρή και παρέμεινε μικρή για τουλάχιστον ένα αιώνα. Σε όλο αυτό το διάστημα δεν είχε απογοητεύσει και αποξενωθεί από τους κατοίκους της, αυτό που αντιπροσώπευε ήταν περισσότερο μια ιδεολογία παρά μια κατασκευή. Αισθάνονταν υπεύθυνοι για αυτήν. Τους αφορούσε. Απόδειξη ότι συμμετείχαν στις συζητήσεις για το μέλλον της: '... όχι μόνο μηχανικοί και αρχιτέκτονες ησχολούντο με τον Χάρτη των Αθηνών, χαράσσαντες επ'αυτού σφωτάτας λύσεις, αλλά και εις τα καφενεία οι θαμώνες των, ιδίως εις του Ζαχαράτου, εγέμιζον τα μάρμαρα των τραπεζίων με τους αυτοσχεδιασμούς των'². Ήταν 1896, μόλις είχε

² Μπίρης, Κ., «Αι Αθήναι από τον 19^ο εις τον 20^ο αιώνα», έκδοσις του Καθιδρύματος Πολεοδομίας και Ιστορίας των Αθηνών, Αθήνα, 1965, σελ. 278.

δημοσιοποιηθεί το σχέδιο του Π. Βακά, το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο για την αναμόρφωση της πόλης του 19ου αιώνα.

Έτσι μεγάλωσε η Αθήνα, με αντιφάσεις πολλές, με βήματα εμπρός και βήματα, πιο πολλά, προς τα πίσω. Το μεγάλο ιστορικό της στοίχημα να οικοδομήσει μια κοινωνία αντάξια του παρελθόντος της δεν είναι πια καν ζωντανό. Οι αρχαιολογικοί της χώροι καταστρέφονται από τη ρύπανση. Τα αρχαία μάρμαρα που αφήνονται στον τόπο τους μετατρέπονται σε ασβέστη και τα γλυπτά κλείνονται για προστασία στα μουσεία. Οι κάτοικοί της;

Η αστική συλλογική συνείδηση στην Αθήνα είναι ένα ζήτημα που με αυτή την έκδοση θα επιχειρηθεί να διερευνηθεί. Είναι παραδεκτό ότι η πολεοδομία και το σύστημα των μεταφορών αντανakλούν το μέγεθος της συνοχής και της συλλογικότητας σε μια κοινωνία. Ειδικότερα οι γεωμετρικοί πολεοδομικοί σχεδιασμοί και τα αυστηρά οργανωμένα και ιεραρχημένα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας θεωρούνται ότι ανήκουν σε πειθαρχημένες και παραγωγικές κοινωνίες, σε λειτουργικές πόλεις με ανταγωνιστικές οικονομίες. Τι συνέβη στην Αθήνα; Τελικά τι πόλη είναι αυτή ως προς την κοινωνική της ταυτότητα και συγκρότηση; Τι πόλη είναι αυτή που δεν κατάφερε να αποκτήσει έναν κανονικό ιστό και μια ορθολογικά δομημένη δημόσια συγκοινωνία; Της λείπει η κοινωνική συνοχή; Είναι, η μη πόλη, των απόλυτα εξατομικευμένων συμπεριφορών; Τελικά αυτό το ισχυρό πολιτικό παρελθόν της αθηναϊκής δημοκρατίας εξαφανίστηκε; Ή μήπως συμβαίνει κάτι άλλο; Μήπως υπάρχει μια κρυμμένη συλλογικότητα στο σημερινό καθεστώς της απόλυτης αταξίας; Αν αυτό είναι αλήθεια τι θα προκύψει αν εγκατασταθούν οι σύγχρονες αυστηρές και τεχνοκρατικές λογικές του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού; Τι θα γίνει με την αληθινή ψυχή της Αθήνας σε μια απόλυτα ρυθμισμένη καθημερινότητα; Τι θα γίνει με το χαρακτήρα του Έλληνα;

‘Ο Αθηναίος ιππεύς είναι λίαν ορμητικός, το ήσυχο βάδισμα εις ό αρκείται ο ημέτερος (Αμερικανός) εν τω Κεντρικώ Άλσει (Central Park της Νέας Υόρκης) ιππεύς, έσται ανυπόφορον εις αξιωματικός τινα του ιππικού, έφιππον εξερχόμενον χάριν διασκεδάσεως εις περίπατον ...’ έγραφε ο διπλωματικός εκπρόσωπος των ΗΠΑ Κάρολος Τάκερμαν το 1870. Ο Αθηναίος ιππεύς είναι σήμερα οδηγός και οδηγεί ανάλογα το αυτοκίνητό του. Αυτός είναι ο Αθηναίος, έτσι χτίζει και έτσι οδηγεί. Πολλά πρέπει να αλλάξει στις συμπεριφορές του για να γίνει η Αθήνα πολιτισμένη. Αλλά όχι όλα.

3. Η κοινωνική ταυτότητα της Αθήνας

Ποιοι συγκροτούν τον πληθυσμό της Αθήνας; Η Αθήνα, όπως και κάθε πόλη, έχει την αφετηρία της στην απόφαση κάποιων ανθρώπων να ζήσουν μαζί ενώνοντας τις δυνάμεις τους για να προκόψουν, σε συνθήκες ειρήνης, αλληλεγγύης, δημοκρατίας και αξιοπρέπειας. Συνέδεσε το όνομά της χάρη στην αρχαία ιστορία της με την πολιτική. Αυτή η παράδοση δεν αξιοποιήθηκε με τον καλύτερο τρόπο μετά το 1834. Χρειαζόταν χρόνος για να διαμορφωθούν εκείνες οι συνθήκες που θα επέτρεπαν στους κατοίκους να μάθουν να ζουν μαζί με εκτίμηση ο ένας για τον άλλο. Δεν τους δόθηκε ποτέ, διότι η σύγχρονη Αθήνα υπήρξε πάντα μια χοάνη που υποδεχόταν συνεχώς νέο πληθυσμό.

Ίσως ο όρος Αθηναίοι δεν είναι ο πιο σωστός για την περίπτωση των περισσότερων κατοίκων της Αθήνας. Ο ορισμός της Αθήνας ως πρωτεύουσας του ελληνικού κράτους υπήρξε μια καμπή όχι μόνο στο πολεοδομικό αλλά και στο κοινωνικό επίπεδο. Η πόλη αναπτύχθηκε από κάποιους λίγους ντόπιους αλλά κυρίως από τους έλληνες της διασποράς. Αυτοί έφεραν τα μεγάλα κεφάλαια και συνόδεψαν όλους εκείνους τους ξένους, που εγκαταστάθηκαν στην πρωτεύουσα ακολουθώντας την ανώτατη εξουσία της χώρας η οποία επίσης και αυτή ήταν εισαγόμενη από το εξωτερικό.

Σε όλη τη σύγχρονη ιστορία της Αθήνας η εσωτερική μετανάστευση είχε προέλευση πολύ μικρές πόλεις και χωριά, με ισχυρές τοπικές παραδόσεις και συνείδηση προσκολλημένη σε αυτές. Δεν υπήρχε αστική συνείδηση. Αυτό συνέβη σε όλο τον 19ο αιώνα αλλά και στον 20ο. Ο ορισμός της

Αθήνας ως πρωτεύουσας ήταν ουσιαστικά ορισμός ενός σημείου αναφοράς, ενός τόπου συγκέντρωσης για τους Έλληνες που ήταν διασκορπισμένοι στην τουρκική αυτοκρατορία και όχι μόνο. Τα ρεύματα εισροής από τη Δύση, τα Βαλκάνια, τη Ρωσία, τη Μικρά Ασία, την Κωνσταντινούπολη και την Αίγυπτο, παρέμειναν πάντα ισχυρά, με αιχμές συνδεδεμένες με συγκεκριμένα ιστορικά γεγονότα.

Η Αθήνα μάζευε αδιάκοπα ετερόκλητο πληθυσμό. Ένα υψηλό ποσοστό από αυτόν βρέθηκε στην πρωτεύουσα κάτω από καθόλου ομαλές συνθήκες. Δεν την επέλεξε. Οι περισσότεροι προσέφυγαν ή υποχρεώθηκαν να μεταναστεύσουν. Αυτές κάθε άλλο παρά αποτελούν προϋποθέσεις για να αγαπήσεις μια πόλη. Το μυαλό τους ήταν πίσω, στον αληθινό τόπο τους.

Το αποτέλεσμα αυτής της αδιάκοπης κοινωνικής μετάλλαξης της Αθήνας, σε συνδυασμό με τη διόγκωση του πληθυσμού της, ίσως ερμηνεύει κάποιες συμπεριφορές. Υπάρχουν πραγματικοί δεσμοί του κατοίκου της Αθήνας με αυτή την πόλη; Είναι ο τόπος του; Τον αφορά; Οι απαντήσεις είναι μάλλον αρνητικές. Αν τον αφορούσε τότε θα αισθανόταν πιο κοντά στους άλλους κατοίκους της, θα αισθανόταν ενσωματωμένος κοινωνικά και θα συμπεριφερόταν ανάλογα, δηλαδή με σεβασμό στην πόλη και στους δημόσιους χώρους της. Δεν τον αφορά και αυθαιρετεί απέναντί τους, μη αντιλαμβανόμενος την αξία τους. Ο δημόσιος χώρος της πόλης είναι ο ενδιάμεσος κρίκος. Η σχέση του κατοίκου με αυτόν αντικατοπτρίζει και τη σχέση του ως πολίτη μέσα στην κοινωνία της Αθήνας. Το πρόβλημα αποξένωσης των κατοίκων είναι εύκολα ορατό, φαίνεται ωστόσο ότι ήταν υπαρκτό από πολύ παλιότερα και οξύνθηκε έντονα με το ρεύμα των προσφύγων μετά την μικρασιατική καταστροφή, που αύξησε τον πληθυσμό της Αθήνας σχεδόν κατά 100%. Η συρροή μεγάλου αριθμού προσφύγων και ανταλλαξίμων εκ της Μικρασιατικής καταστροφής επέδρασε πολύ εις την υφήν της κοινωνίας των Αθηνών...προέκυψε μια νέα ομοιογενής αστική μάζα, κατά πολύ διάφορος ως προς τον χαρακτήρα, από την προ του πολέμου Αθηναϊκή... η κοινωνική συνείδησις, η οποία κατά το παρελθόν συνετέλει εις την συντήρησιν των παραδόσεων του τόπου και υπεκίνει το ενδιαφέρον δια τα ζητήματα της πόλεως...ητόνισε και σχεδόν εξηφανίσθη. Τα πάντα πλέον εξηρτώντο από το Κράτος³.

Η Αθήνα συνεχίζει την παράδοσή της ως ανοικτή πόλη. Τα τελευταία χρόνια υποδέχτηκε εκατοντάδες χιλιάδες οικονομικούς πρόσφυγες ελληνικής ή μη καταγωγής. Έχοντας τα χαμηλότερα εισοδήματα, παραμένουν βασικοί πελάτες της δημόσιας συγκοινωνίας η οποία βρήκε στήριγμα σε αυτούς σε δύσκολες εποχές. Με τους ξένους της η Αθήνα έδωσε λύσεις σε σημαντικά οικονομικά προβλήματα. Η ενσωμάτωσή τους ήταν μια πρόκληση δημοκρατίας για την Αθήνα και την αντιμετώπισε σχετικά ικανοποιητικά. Η μεγαλύτερη πρόκληση δημοκρατίας βέβαια θα είναι να κερδίσει το σύνολο των πολιτών.

4. Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παράλληλοι βίοι στη διοικητική οργάνωση

- **Αθήνα ανοικτή πόλη**

Στα πρώτα βήματα της Αθήνας η κυβερνητική εμπειρία ήταν άγνωστη. Η αστική επίσης. Δεν υπήρχε συνείδηση των πολεοδομικών και κοινωνικών παραμέτρων της μεγάλης πόλης. Ελάχιστοι είχαν επισκεφτεί ανάλογες και είχαν την εικόνα του τι σημαίνουν. Η μοναδική εμπειρία ήταν τα χωριά και οι πολύ μικρές πόλεις με τα περίπλοκα σοκάκια που άφησαν οι τούρκοι πίσω τους. Ακόμη και οι πολεοδόμοι του Όθωνα, μπορεί να ήταν άριστοι στους νεοκλασικούς γεωμετρικούς σχεδιασμούς αλλά τα αισθητικά τους κριτήρια δεν αρκούσαν. Η μορφολογία της πόλης πρέπει να στηρίζεται σε σωστά νούμερα και σωστές προβλέψεις. Τα σχέδιά τους για μια πρωτεύουσα των 40.000 κατοίκων ήταν προφανώς ένα αστείο με βάθος μόλις εικοσαετίας, ένα αστείο που κοστίζει ακόμη και σήμερα ακριβά. Βλέποντας την έκταση της σημερινής Αθήνας γεννάται το ερώτημα γιατί δεν σχεδίασαν για μια μεγαλύτερη Αθήνα. Προφανώς όχι από σεμνότητα. Απλά κατάλαβαν από την πρώτη στιγμή ότι δεν θα μπορούσαν να εφαρμόσουν το σχέδιό τους ούτε στα πόδια της Ακρόπολης. Τι νόημα θα είχαν πιο μακροπρόθεσμοι στόχοι; Εξ

³ Μπίρης, Κ., ibid, σελ. 278.

άλλου και σήμερα το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας έχει ορίζοντα εικοσαετίας και είναι γνωστό ότι ανατρέπεται από πολύ πιο πριν.

Το σχέδιο των Κλεάνθη και Σάουμπερτ θα μπορούσε θεωρητικά να επεκταθεί κρατώντας τη 'νεοκλασική' λογική του και επιμηκύνοντας τους άξονές του. Αυτό δεν συνέβη, αφού ούτε το ίδιο δεν υλοποιήθηκε παρά σε ένα μικρό μέρος του, βέβαια καθοριστικό.

Η μορφή της Αθήνας αντανakλά τον τρόπο που διοικήθηκε τα τελευταία εκατόν εβδομήντα χρόνια. Ο τρόπος αυτός προσδιόρισε ανάλογα και τον τρόπο οργάνωσης και ανάπτυξης της δημόσιας συγκοινωνίας. Δεν λειτούργησε σαν μια αυτόνομη πόλη. Θεωρήθηκε μάλλον σαν ένα σημείο συγκέντρωσης παρά σαν πόλη με δική της οντότητα. Περίπου ταυτίστηκε με το σύνολο του σύγχρονου ελληνικού κράτους και ανέλαβε να υλοποιήσει το ιδεολογικό του πρόσημα. Έγινε η σφραγίδα του. Απορρόφησε τα προβλήματα της υπόλοιπης χώρας λειτουργώντας σαν η ασφάλεια και το καταφύγιό της. Αυτό το υποστήριξαν πολύ καλά οι κυβερνήσεις και για αυτό βρέθηκαν σε σύγκρουση συστηματικά με το Δήμο Αθηναίων, ο οποίος εκ φύσεως, υπερασπίστηκε την τύχη της Αθήνας ως ενός τόπου με τα δικά του δικαιώματα απέναντι στην υπόλοιπη Ελλάδα. Η Αθήνα ήταν η καρδιά και το στοίχημα για όλη την Ελλάδα, μια Ελλάδα κρεμασμένη, στρατιωτικά, πολιτικά και οικονομικά πάνω της. Από την Αθήνα περίμεναν να αποδείξει ότι η ταυτότητα της νέας Ελλάδας αποτελούσε συνέχεια της κλασικής.

Ο Πίνακας 1 δείχνει το συνεχώς αυξανόμενο πληθυσμιακό βάρος της Αθήνας σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα. Η δημογραφική παθολογία του ελληνικού κράτους φορτώθηκε πάνω στο πιο εύθραυστο και πολύτιμο σημείο της ιστορικής του γεωγραφίας, στο ίχνος της αρχαίας Αθήνας.

Οι κυβερνήσεις ενδιαφέρθηκαν πάντα να είναι εγγυήτριες ότι η Αθήνα θα ήταν μια ανοικτή πόλη, προς κάθε Έλληνα που θα επιθυμούσε να προσφύγει σε αυτήν. Μάλιστα σε κάποιες ιστορικές περιόδους έμμεσα τον υποχρέωσαν να παρατήρει τον τόπο του και να έρθει στην Αθήνα. Η πιο χαρακτηριστική είναι η μετά τον εμφύλιο. Του εξασφάλισαν όσο γινόταν περισσότερες ελευθερίες για να έρθει, να χτίσει και να εγκατασταθεί: ανοχή της αυθαίρετης δόμησης, μέγιστη αξιοποίηση των οικοπέδων, μεγάλοι συντελεστές, μεγάλα ύψη, ελάχιστες προδιαγραφές και υποχρεώσεις, ώστε η κατοικία να παραμείνει φτηνή.

Είναι γεγονός ότι η συγκέντρωση του πληθυσμού στην Αθήνα, ανεξαρτήτως των πολιτικών στόχων της, ήταν και η φτηνότερη χωροταξική λύση για τα οικονομικά δεδομένα της Ελλάδας. Η διάχυση του πληθυσμού στα ορεινά τοπία και στα νησιά ήταν πολύ ακριβό να συντηρείται και όπου γίνεται σήμερα για στρατηγικούς λόγους κοστίζει πολλά. Η έλλειψη συγκοινωνιακών δικτύων μέχρι τη δεκαετία του 60 ήταν έντονη. Οι ακτοπλοϊκές συνδέσεις υποτυπώδεις, το σιδηροδρομικό δίκτυο πολύ φτωχό, οι δρόμοι πολύ κακοί έως ανύπαρκτοι και τα λεωφορεία ελάχιστα.

Πίνακας 1 Εξέλιξη του πληθυσμού της Αθήνας και η αναλογία του ως προς τον πληθυσμό της χώρας		
έτος	Πληθυσμός	% ως προς τον πληθυσμό της χώρας
1834	10.000	
1845	25.000	
1855	31.000	
1865	43.000	
1880	68.000	
1900	130.000	
1910	190.000	

1920	450.000	8,2 %
1928	800.000	
1940	1.125.000	15,3 %
1951	1.380.000	
1961	1.850.000	22,1 %
1991	3.073.000	29,9 %
2001	3.762.000	34,3 %

Μια ρευστή και ανοικτή πόλη σαν την Αθήνα είναι σχεδόν αδύνατο να πειθαρχεί σε σχέδιο. Θα ήταν ασύμβατο με το ρόλο που είχε αναλάβει. Η τήρηση ενός σχεδίου θα σήμαινε φραγμούς, δυσκολίες, κόστος και χρόνο. Ιδίως ο τελευταίος, δεν υπάρχει όταν οι καταστάσεις είναι πιεστικές, όπως για παράδειγμα μετά την μικρασιατική καταστροφή.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα της πολιτικής για φτηνή κατοικία, που συνεχίστηκε σχεδόν μέχρι σήμερα, είναι η απόλυτη έλλειψη υποχρέωσης στις νέες κατασκευές να περιλαμβάνουν θέσεις στάθμευσης. Ο πρώτος σχετικός, αλλά πολύ δειλός νόμος, για την κατασκευή ιδιωτικών χώρων στάθμευσης ψηφίστηκε, με καθυστέρηση μισού αιώνα, μόλις το 1979. Άφηνε τόσα παράθυρα με τη δυνατότητα εισφοράς σε χρήμα αντί της κατασκευής, που ήταν σαν να μην υπήρξε. Θέσεις στάθμευσης στα νέα κτήρια στη θέση των παλαιών ισογείων, στις *pilotis*, κατασκευάστηκαν μόνο σε συνδυασμό με ένα πρόσθετο όροφο που δόθηκε ως αντάλλαγμα για την 'απώλεια' των ισογείων, και έτσι τελικά η αξία των ακινήτων μεγάλωσε (με το ΓΟΚ του 85 οι *pilotis* δεν περιλαμβάνονται στο συντελεστή δόμησης). Συνέβη το ανάποδο με την αξία του περιβάλλοντος της Αθήνας.

Μετά το 1922 ήρθαν 400.000 πρόσφυγες στην Αθήνα. Δεν ήταν εύκολο για μια πόλη να διπλασιάσει σχεδόν τον πληθυσμό της έτσι απότομα. Ήταν τόσο μεγάλη η ρήξη με την υφιστάμενη κατάσταση που δεν ανατέθηκε καν η φροντίδα της στέγασής τους στις αρμόδιες πολεοδομικές υπηρεσίες. Το πρόβλημα το διεκπεραίωσε η Επιτροπή Αποκαταστάσεως και το υπουργείο Πρόνοιας, που λειτούργησαν ανεξάρτητα από την υπηρεσία Σχεδίου Πόλεως του Δήμου και από το υπουργείο Συγκοινωνιών. Η πόλη απλώθηκε για να στεγάσει αυτόν τον δυσανάλογα μεγάλο αριθμό νέων κατοίκων χωρίς προσαρμογή σε παλαιότερες προτάσεις σχεδιασμού και πειθάρχηση στις κανονικές πολεοδομικές διαδικασίες. Απλώθηκε άναρχα και αυτό διευκολύνθηκε από μια νομοθεσία έκτακτης ανάγκης (με νόμο του 1927 οι πρόσφυγες είχαν το δικαίωμα να χτίζουν κατά παρέκκλιση ακόμη και των γραμμών του ρυμοτομικού⁴). Οι ιδιώτες κτηματίες επωφελήθηκαν και κερδοσκοπήσαν για άλλη μια φορά. Δεν άφησαν φυσικά το πολεοδομικό Σχέδιο του Καλλιγά του 1924 (που περιλάμβανε τους προσφυγικούς συνοικισμούς σε Βύρωνα, Ν. Σμύρνη, Κυπριάδου) να προχωρήσει.

- **Η συγκοινωνιακή αποδόμηση της Αθήνας. Το πέρασμα από το τραμ στο λεωφορείο**

Σε αυτές τις έκτακτες συνθήκες πολεοδομικού πανικού, σε ανάλογη περιπέτεια μπήκαν και οι συγκοινωνίες της πόλης. Αυτό στο οποίο στηριζόντουσαν μέχρι εκείνη τη στιγμή ήταν μόνο το αρκετά ανεπτυγμένο δίκτυο τραμ (τα ιδιωτικά αυτοκίνητα ήταν ελάχιστα, περίπου 300), το οποίο είχε μάλιστα μετατραπεί από ιππήλατο σε ηλεκτρικό πριν από λίγα χρόνια, μεταξύ 1904 και 1910. Το δίκτυο φυσικά δεν έφτανε στους συνοικισμούς που χτίστηκαν έξω από τα όρια της πόλης και χωρίς επαφή μαζί της. Τότε φάνηκε ότι η λύση λεωφορείο, χάρη στην ευελιξία του, ήταν η προσφορότερη. Κατέφυγαν σε αυτήν. Από εκείνο το σημείο αρχίζει η συγκοινωνιακή αποδόμηση της Αθήνας.

⁴ Κ. Μπίρης, *ibid*, σελ.

Το τραμ ανήκει σε τελείως διαφορετική φιλοσοφία από το λεωφορείο. Το πρώτο ανήκει στην αστική κατασκευή. Το δεύτερο διαχέεται στους δρόμους της πόλης μαζί με τις εκατοντάδες χιλιάδες άλλα οχήματα και πνίγεται μέσα σε αυτά. Αντίθετα, το τραμ έχει την υποδομή του. Η παρουσία του είναι συνεχής. Όταν δεν υπάρχει όχημα ο διάδρομος είναι παρών και το περιμένει.

Αν δεν είχε καταργηθεί το τραμ, το σύγχρονο θα ερχόταν πολύ πιο εύκολα και μαζί του η πραγματική λύση για την Αθήνα. Το μεγαλύτερο μέρος του αναγκαίου χώρου θα ήταν εδώ και το κυριότερο, θα είχε μείνει ζωντανός και ένας διαφορετικός τρόπος λειτουργίας της πόλης. Θα είχε μείνει ζωντανό ένα άλλο επίπεδο συμπεριφοράς.

Ως τη στιγμή που καταργήθηκε το δίκτυο τραμ εξυπηρετούσε πολύ καλά την πόλη γιατί παρέμενε σχετικά πυκνή και σταθερά μικρή σε έκταση. Ένα συνεκτικό συγκοινωνιακό δίκτυο, όπως το τραμ έδενε πάνω σε μια συνεκτική πόλη. Η διάλυση του ιστού, με τους άναρχα χωροθετημένους συνοικισμούς διέλυσε και το συγκοινωνιακό δίκτυο διότι μια τέτοια οικιστική διασπορά είχε ανάγκη από κάτι διαφορετικό για να εξυπηρετείται. Πιο γρήγορο και πιο ευέλικτο, όχι δέσμιο σε ράγες, το λεωφορείο.

Η Αθήνα είχε ελάχιστη εμπειρία από λεωφορεία (με αφετηρία το 1913 είχαν δρομολογηθεί μόνο κάποια ελάχιστα ατμοκίνητα και βενζινοκίνητα), όταν βρέθηκε ξαφνικά με 700 περίπου το 1925, και με 1160 το 1926 μαζί με τον Πειραιά. Όπως ήταν φυσικό αυτό υποχρέωσε το Δήμο να κάνει μια μεγάλη προσπάθεια εκείνη την εποχή στον τομέα της οδοποιίας, για να μπορούν να κινούνται. Συνυπήρξαν τα λεωφορεία με τα τραμ μέχρι και τη δεκαετία του 50, όμως προοδευτικά τα εκτόπιζαν (ακόμη και η ίδια η εταιρεία των τραμ προοδευτικά τα καταργούσε, βάζοντας στη θέση τους δικά της λεωφορεία). Επρόκειτο για μια εξαιρετικά οξυμένη ανταγωνιστική σχέση ανάμεσα σε μια εταιρία ξένων συμφερόντων και σε μια ολόκληρη κοινωνική τάξη, των λεωφορειούχων, που δημιουργήθηκε εκ του μηδενός και χωρίς την παραμικρή εμπειρία, εκπαίδευση και ευαισθησία, για την παροχή αυτής της δημόσιας υπηρεσίας που είναι το συγκοινωνιακό έργο. Είχε όμως την κοινή γνώμη με το μέρος της, γιατί είχε βγει από τους δικούς της κόλπους. Το πέρασμα από το τραμ στο λεωφορείο δεν είχε τότε σοβαρές συνέπειες στη συνολική επιβατική κίνηση διότι άλλη λύση για τους κατοίκους δεν υπήρχε. Οι επιπτώσεις θα φανούν αργότερα, από τα μέσα της δεκαετίας του 60, από τότε που οι κάτοικοι μπόρεσαν να αγοράσουν αυτοκίνητο.

Η αυστηρή εικόνα που παρουσίαζε η δημόσια συγκοινωνία, ταυτισμένη με το δίκτυο του ηλεκτρικού τραμ, το υπαγόμενο στην ΕΤΑΠΠ, καταρρέει με την εικόνα αναρχίας στο δρόμο την οποία παρουσίαζαν οι εκατοντάδες οικογενειακές μικροεπιχειρήσεις του ενός συνήθως λεωφορείου. Αυτά, με το δικό τους όνομα το καθένα, κατέκλυσαν τους κεντρικότερους δρόμους χωρίς να έχουν αρχικά συγκεκριμένες γραμμές, δρομολόγια και τιμολόγια.

Η υποδομή για τα λεωφορεία είναι ο δρόμος. Στον τομέα της οδοποιίας υπήρξαν έντονες οι συγκρούσεις μεταξύ του δήμου και του υπουργείου πάνω στο ζήτημα των διαπλατύνσεων. Η κυβέρνηση στάθηκε συστηματικά εμπόδιο για να μη θιγούν τα ακίνητα και αυξηθεί το κόστος κατοικίας. Η ίδια σύγκρουση συνεχίζεται μέχρι τις μέρες μας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι συνεχείς μελέτες του Δήμου και οι προσπάθειές του να πείσει τις κυβερνήσεις για την αναγκαιότητα του τραμ, που είναι ένα μέσο ταυτισμένο με την ανάπτυξη της πόλης. Ποτέ δεν συγκατατέθηκαν. Κατασκευάστηκε μόνο όταν επεβλήθη ως όρος από τη Διεθνή Ολυμπιακή Επιτροπή για την ανάθεση στην Αθήνα των Ολυμπιακών Αγώνων. Ένα ακόμη παράδειγμα είναι οι πολεοδομικές μελέτες που εκπόνησε την τελευταία δεκαετία ο Δήμος για την ανάπτυξη όλων των Διαμερισμάτων του. Μόνο κάποιες από αυτές ενέκρινε το ΥΠΕΧΩΔΕ, κουτσουρεμένες και μετά από μεγάλες καθυστερήσεις.

Ακόμη και τη δεκαεπενταετία, από το 50 μέχρι το 65, όταν ο εμφύλιος είχε τελειώσει, που ξανακτίστηκε η Αθήνα πάνω στις ρυμοτομικές γραμμές του 19^{ου} αιώνα, αλλά σε ύψος τριπλάσιο του προηγούμενου, πάλι το υπουργείο, παρόλο που έδωσε το δικαίωμα θεαματικής αύξησης των υψών των κτηρίων, αρνήθηκε να πάρει σαν αντάλλαγμα από τους οικοπεδούχους κάποια υποχώρηση της ρυμοτομικής γραμμής. Συναίνεσε μόνο στο σύστημα των στοών, που

εξασφαλίζουν ανετότερο χώρο στον πεζό αλλά όχι και στο αυτοκίνητο. 'Ουδέποτε ηθέλησεν το υπουργείον να εξηγήση, διατί δεν ήθελεν ολοσχερείς διαπλατύνσεις κατά το μέτρον της κυκλοφοριακής φορτίσεως εκάστης οδού...' έγραφε ο Μπίρης, Δ/ντής Πολεοδομίας στο Δήμο Αθηναίων⁵. Προφανώς το υπουργείο δεν ήταν αντίθετο στο αυτοκίνητο. Το ενδιαφέρει ωστόσο περισσότερο να κρατήσει ανοικτή την Αθήνα στην υπόλοιπη Ελλάδα. Όπως για το Δήμο έτσι και για ολόκληρη την κοινωνία αυτό ήταν ο τελικός στόχος. Η συνειδητοποίηση των επιπτώσεων του θα αργούσε ακόμη. Το υπουργείο κράτησε την ίδια τακτική και στην περίπτωση της επέκτασης του 'ηλεκτρικού' προς Κηφισιά, τη δεκαετία του 50. Προφανώς δεν ήταν κατά του αυτοκινήτου, αλλά, προτίμησε να πάρει το μέρος της εταιρίας που ήθελε να αποφύγει το κόστος και τον ανταγωνισμό, και δεν υποχώρησε στις πιέσεις του Δήμου για βύθιση των γραμμών σε ανοικτό όρυγμα. Έτσι απομακρύνθηκε η πιθανότητα κάλυψής του ώστε να δημιουργείτο λεωφόρος στην επιφάνεια. Βέβαια, τώρα πια τα βόρεια προάστια δεν έχουν ανάγκη τόσο πολύ αυτή τη λεωφόρο. Η Κηφισιάς και η Αττική οδός έχουν δώσει λύση στο αυτοκίνητο και ανταγωνίζονται ισχυρά τη δημόσια συγκοινωνία ακόμη και της σταθερής τροχιάς. Σήμερα διαπιστώνεται ότι ο 'ηλεκτρικός' είναι ένα φράγμα, κυρίως για τους πεζούς. Εξ αιτίας του, η ζώνη κατά μήκος της γραμμής υποβαθμίζεται. Ίσως η βύθιση του ηλεκτρικού να είναι μια αναγκαία λύση, όχι για να κατασκευαστεί από πάνω αρτηρία, αλλά πεζόδρομος. Οι γειτονικές πυκνοδομημένες περιοχές έχουν ανάγκη από ένα διάδρομο πρασίνου και καθαρού αέρα.

Ευτυχώς που το υπουργείο δεν συναίνεσε στις διαπλατύνσεις. Με τη σημερινή εμπειρία, των απολύτως κατακτημένων από το αυτοκίνητο δρόμων, αντιλαμβανόμαστε πόσο χειρότερος θα ήταν ο αέρας της Αθήνας και ο θόρυβος πιο έντονος αν οι δρόμοι ήταν πιο φαρδείς. Η τύχη της δημόσιας συγκοινωνίας ίσως ήταν ακόμη πιο δύσκολη, μέχρις ότου να καταφέρει να επανοικειοποιηθεί τον οδικό χώρο.

- **Ο διοικητικός τεμαχισμός της Αθήνας και οι συγκοινωνιακές επιπτώσεις του**

Ο Δήμος Αθηναίων υποστήριξε, τουλάχιστον στη θεωρία, την υπόθεση μιας Αθήνας σχεδιασμένης, λειτουργικής και ανθρώπινης. Ωστόσο η μικρασιατική καταστροφή προκάλεσε και τη διοικητική του συρρίκνωση. Το 1925 ήταν μια πολύ άτυχη στιγμή για την Αθήνα. Με πρόσχημα τη δημιουργία των 'ανεξάρτητων' πολεοδομικά συνοικισμών και με βασικό κριτήριο εκλογικά οφέλη, αποφασίζεται από την πολιτεία να τεμαχιστεί η πόλη σε ξεχωριστούς δήμους. Τότε δημιουργήθηκαν 7. Σήμερα είναι πάνω από 50 στο λεκανοπέδιο και στο Δήμο Αθηναίων απέμεινε η αρμοδιότητα για μόλις το 25% του συνολικού πληθυσμού. Η προοπτική να αποκτήσει η Αθήνα ενιαίο σχεδιασμό πήγε ακόμη πιο πίσω. Ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος της Αθήνας, ο οποίος σύμφωνα με τον ιδρυτικό του νόμο, του 1985, θα ήταν αυτός που θα συντόνιζε όλους τους φορείς για οτιδήποτε σχετικό με την Αθήνα και τελικά θα έπαιρνε τις μεγάλες αποφάσεις, κατόντησε μια απλή διεύθυνση του ΥΠΕΧΩΔΕ, χωρίς ουσιαστικές αρμοδιότητες. Συγχρόνως οι Νομαρχίες σχεδόν εξακολουθούν να υπάρχουν μόνο στα χαρτιά.

Στον τομέα της κυκλοφοριακής οργάνωσης οι δεκάδες δήμοι σήμαιναν την εκπόνηση δεκάδων κυκλοφοριακών μελετών, οι οποίες έγιναν χωρίς την καθοδήγηση κάποιου γενικού πλαισίου πολιτικής για τις μεταφορές στην Αθήνα. Ξεκίνησε η εκπόνησή τους το 1987 με χρηματοδότηση 60-80% από τον Οργανισμό Αθήνας. Ο ΟΡΣΑ διέκοψε άδοξα την εμπλοκή του στα τέλη της δεκαετίας του 90, μετά από μια αμφιλεγόμενη απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας ως προς την αρμοδιότητα των Δήμων για το κυκλοφοριακό. Ούτως ή άλλως ελάχιστα είχαν υλοποιηθεί από τις προτάσεις αυτών των μελετών, διότι πάντα κάποιους ενοχλούσαν, παρόλο που η βασική προδιαγραφή τους δεν ήταν να περιορίσουν την κυκλοφορία αλλά μόνο να την 'νοικοκυρέψουν'.

Για το σύνολο της Αθήνας, μετά τις δυο μελέτες του αμερικανικού γραφείου Wilburg Smith and Associates, το 1962 και το 1972, δεν υπήρξε άλλη μελέτη. Αυτές τότε εκπονήθηκαν γιατί η

⁵ Κ. Μπίρης, *ibid*, σελ.

αθηναϊκή κοινωνία πίστευε ότι μπορούσαν να υπάρξουν ανώδυνες λύσεις στο πλαίσιο μιας ομαλής συνύπαρξης αυτοκινήτου και δημόσιας συγκοινωνίας. Τώρα τέτοια μελέτη δεν έχει νόημα να γίνει διότι δικαιολογημένα κανείς δεν πιστεύει σε αυτήν. Αυτό που χρειάζεται είναι πάνω από όλα η πολιτική. Εκείνη η πολιτική που θα παραδεχτεί την πραγματικότητα, δηλαδή ότι στην Αθήνα δεν χωράει το αυτοκίνητο και ότι η μοναδική λύση είναι η δημόσια συγκοινωνία και τα άλλα μέσα που δεν καταναλώνουν χώρο. Η αθηναϊκή κοινωνία δεν είναι έτοιμη για τέτοιες αποφάσεις και συνεχίζει να πληρώνει ένα τίμημα βαρύ.

Ο διοικητικός τεμαχισμός της Αθήνας σε δεκάδες δήμους σήμαινε επίσης πολυδιάσπαση και στο επίπεδο της δημόσιας συγκοινωνίας, που καλύπτεται ελλιπώς από τον ΟΑΣΑ. Έτσι έγιναν προσπάθειες σε πάνω από 15 δήμους για την ανάπτυξη εσωτερικής δημοτικής συγκοινωνίας, συμπληρωματικής των υπηρεσιών του ΟΑΣΑ. Πρόκειται για αξιέπαινες προσπάθειες, οι οποίες υποχρεώθηκαν από τις κυβερνήσεις να παραμείνουν περιθωριακές και θνησιγενείς, αφού οι δήμοι δεν είχαν ούτε το δικαίωμα είσπραξης κομίστρου. Με πρόσφατο νόμο οι δήμοι μπορούν να αναθέτουν την εκπόνηση δημοτικής συγκοινωνίας στον ΟΑΣΑ στο μεσοδιάστημα μέχρι να εφαρμοστεί και εδώ σε λίγα χρόνια η ευρωπαϊκή νομοθεσία περί αναθέσεων παραχώρησης συγκοινωνιακού έργου με διεθνείς διαγωνισμούς, που θα διαμορφώσει ένα πιο σύνθετο και ανταγωνιστικό τοπίο.

Ενώ λοιπόν στο επίπεδο του κυκλοφοριακού σχεδιασμού δεν υπάρχει τίποτα ολοκληρωμένο για την Αθήνα, στο επίπεδο της δημόσιας συγκοινωνίας τα πράγματα δείχνουν να γίνονται κατά πιο οργανωμένο τρόπο. Ο ΟΑΣΑ, που δημιουργήθηκε το 1977 για να εποπτεύσει τους φορείς της μόλις κρατικοποιημένης δημόσιας συγκοινωνίας, εφάρμοσε από τη δεκαετία του 90 στον τομέα των λεωφορείων ένα συνολικό σχεδιασμό για την Αθήνα, που αναδιάρθρωσε τις γραμμές δένοντας σε ένα ενιαίο και ορθολογικό σχήμα την τοπική και την υπερτοπική ζήτηση.

Ο σχεδιασμός αυτός ήρθε να εξυπηρετήσει ένα πολύ σημαντικό χωροταξικό στόχο για την πρωτεύουσα, που θεωρητικά τον προωθεί το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΡΣΑ), το οποίο εκπονήθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Ο στόχος αυτός είναι η ανάπτυξη τοπικών κέντρων που θα αναπροσανατολίσουν τις μετακινήσεις, συγκρατώντας ένα μέρος τους ώστε να αποφορτιστεί το κέντρο της Αθήνας.

Το λεωφορειακό δίκτυο ήταν ακτινικά διατεταγμένο με πυρήνες τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά. Είχε αναπτυχθεί κατ'αυτό τον τρόπο από τότε που υπάρχουν λεωφορεία στην πρωτεύουσα, διότι αυτή ήταν η γεωγραφία της ζήτησης και αυτή οι λεωφορειούχοι ανταγωνίζονταν να εξυπηρετήσουν. Αρχικά η εσωτερική τους αντιπαλότητα απέκλειε κάθε λογική συνεργασίας. Στη συνέχεια, παρά τη σχετική οργάνωση των γραμμών, έχοντας ως μοναδικό κριτήριο το κέρδος, παρέμειναν αγκιστρωμένοι στην ακτινική λογική. Αντίθετα η πόλη είχε ανάγκη από κάποιες περιφερειακές ως προς το κέντρο γραμμές για να το αποφορτίσει και να ενισχύσει το ρόλο των περικεντρικών περιοχών και των τοπικών κέντρων. Σήμερα από τις 313 γραμμές των θερμικών λεωφορείων οι 46 είναι κυκλικές. Όμως τώρα η δημόσια συγκοινωνία είναι κρατική και υπάρχει σχεδιασμός. Πιο πριν η άρνηση των λεωφορειούχων για διαδρομές με μικρότερη ζήτηση ήταν μεγάλη. Για παράδειγμα η ελαφρά έκκεντρη γραμμή Σταθμός Λαρίσης – Λ. Αλεξάνδρας- Κηφισίας αναγγέλθηκε το 1955 και πραγματοποιήθηκε λόγω αντιδράσεων το 1968. Ανάλογα συνέβησαν και με την κυκλική γραμμή γύρω από το κέντρο που αναγγέλθηκε το 1960 και λειτούργησε με τρόλεϊ από τα κρατικοποιημένα ΗΛΠΑΠ το 1976.

Το ακτινικό δίκτυο δεν ήταν ικανό να εξυπηρετήσει την πιο ισορροπημένη γεωγραφία των μετακινήσεων που θα προκάλυψε το σύστημα των τοπικών κέντρων. Δεν μπορούσε να επεκτείνει τις γραμμές του ώστε να καλύπτουν τις νέες επεκτάσεις της πόλης, να αυξήσει τα δρομολόγια στις μεγάλους μήκους γραμμές καθώς και στα αραιοδομημένα προάστια, να συντονίσει τα δρομολόγια αφού κάθε γραμμή συνέδεε ανεξάρτητα το κέντρο κάθε δήμου, να αποφύγει το λεωφορειακό κορεσμό στις κεντρικές αφετηρίες.

Το σχήμα του αναδιρθρωμένου δικτύου που σήμερα εφαρμόζεται είναι ιεραρχικά δομημένο στη βάση των γραμμών κορμού και συγκροτείται από:

- τις κύριες γραμμές κορμού. Συνδέουν με πολύ πυκνά δρομολόγια τα κέντρα της περιφέρειας με τα κέντρα της Αθήνας και του Πειραιά, χρησιμοποιώντας βασικές οδικές αρτηρίες που εξοπλίζονται με λεωφορειολωρίδες,
- τις δευτερεύουσες γραμμές κορμού. Συνδέουν μεταξύ τους με πυκνά δρομολόγια τα περιφερειακά πολεοδομικά κέντρα,
- τις τοπικές γραμμές. Σαρώνουν τις περιοχές κατοικίας και τις συνδέουν με τα πλησιέστερα περιφερειακά κέντρα,
- τις διαδημοτικές γραμμές. Συνδέουν κέντρα γειτονικών δήμων,
- τις γραμμές express.

Με το νέο σχήμα εισαγάγεται ένας νέος τρόπος οργάνωσης των μετακινήσεων. Στηρίζεται στη συνεργασία των γραμμών, που χωρίζονται σε τροφοδοτικές και κύριες, αλλά και των μέσων. Προϋποθέτει μετεπιβιβάσεις, οι οποίες για να είναι αποδεκτές πρέπει να καταναλώνουν ελάχιστο χρόνο. Είναι επομένως απαραίτητο να υπάρχουν πυκνά δρομολόγια και ένα υψηλό επίπεδο συντονισμού. Σήμερα το 29% των χρηστών της δημόσιας συγκοινωνίας μετεπιβιβάζεται τουλάχιστον μια φορά. Η δημόσια συγκοινωνία, με αυτό το σύστημα οργάνωσής της, γίνεται κινητήρας μιας σημαντικής αλλαγής για την Αθήνα. Πάνω σε ένα πολεοδομικό στρώμα που προέκυψε χωρίς σχέδιο και κανόνες απλώνεται ένας καμβάς που ενοποιεί και ιεραρχεί την εικόνα της πρωτεύουσας. Οι Αθηναίοι ζουν και βλέπουν την πόλη τους διαφορετική και πιο ενιαία.

5. Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας στην Αθήνα. Γιατί;

Γιατί γίνονται στην Ευρώπη τόσο έντονες προσπάθειες για την ανάπτυξη της δημόσιας συγκοινωνίας; Γιατί όλες αυτές οι τόσο σημαντικές επενδύσεις προς αυτή την κατεύθυνση; Τι είδους λύσεις προσφέρει και σε ποιο βαθμό αυτές συμβάλλουν στην ποιότητα των μετακινήσεων; Γιατί γίνεται η ανάλογη συζήτηση στην Αθήνα όταν όλοι στρέφονται προς το αυτοκίνητο;

Το μείζον θέμα στην κορεσμένη ευρωπαϊκή πόλη, όπως και στην Αθήνα, είναι η έλλειψη χώρου. Με τη δημόσια συγκοινωνία γίνονται σημαντικά βήματα προς την **εξοικονόμηση χώρου**. Και την αύξηση της παροχρηματικής ικανότητας του δρόμου. Ανά επιβάτη τα λεωφορεία χρειάζονται ένα μικρό ποσοστό του χώρου που απαιτούν τα αυτοκίνητα.

Με την επέκταση της Αθήνας, που προσέθεσε στο μηχανισμό της τα Μεσόγεια και το Θριάσιο, προβλέπονται μεγάλες αυξήσεις στις αποστάσεις μετακίνησης τα επόμενα χρόνια. Στην Ευρώπη το μέσο μήκος των καθημερινών διαδρομών μέσα σε μια εξαετία διπλασιάστηκε. Όταν μεγαλώνουν οι αποστάσεις πρέπει να αυξάνει και η ταχύτητα, ώστε να τις εξουδετερώνει, γιατί ο διαθέσιμος χρόνος της ημέρας δεν αλλάζει. Αντί για αυτό οι ταχύτερες λόγω του κορεσμού μειώνονται. Στις ώρες αιχμής η μέση ταχύτητα των αυτοκινήτων στο κέντρο της Αθήνας είναι αρκετά χαμηλότερη από τη μέση ταχύτητα που ανέπτυξαν οι ιππήλατες άμαξες τον 19ο αιώνα. Το 1972 η μέση ταχύτητα των λεωφορείων ήταν 22 χλμ/ώρα και τώρα μέσα στις λεωφορειολωρίδες μάλιστα, μόλις 21 χλμ/ώρα (κυμαίνεται μεταξύ 12-30 χλμ/ώρα). Αν ληφθεί υπόψη το συνολικό δίκτυο τότε σήμερα, η μέση ταχύτητα για τα λεωφορεία πέφτει στα 14,9 χλμ/ώρα και για τα τρόλεϊ στα 11,4 χλμ/ώρα.

Η διευρυμένη Αθήνα θα πρέπει να στηριχτεί εκ των πραγμάτων σε δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας πολύ πιο ισχυρά γιατί οι μεγάλες αποστάσεις με αυτοκίνητο σε καθημερινή βάση είναι βαρετές και δεν συμφέρουν. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος είναι το κατάλληλο μέσο για την κάλυψή τους. Θα γίνει σύντομα, από το μηδέν, ουσιαστική συνιστώσα του συστήματος μεταφορών της πρωτεύουσας. Σε συνδυασμό με το μετρό, που δεν θα σταματήσει να επεκτείνεται για πάρα πολλά χρόνια ακόμη και με το τραμ, μπορούν πραγματικά να απεξαρτήσουν τον Αθηναίο από το αυτοκίνητο.

Το αυτοκίνητο θεωρήθηκε αρχικά ότι θα ήταν ο λυτρωτής της Αθήνας από τα δεσμά ενός 'παρωχημένου' ιστού. Θα της επέτρεπε να εκτονωθεί και να ενσωματώσει νέες επιφάνειες. Θα

γινόταν ο μοχλός της οικονομικής της ανάπτυξης. Είναι πράγματι αυτό το μέσο μια εκπληκτικά ελκυστική εφεύρεση και βρήκε πρόσφορο έδαφος σε κοινωνίες έντονα ατομικιστικές όπως η ελληνική. Οι κάτοικοι της Αθήνας εγκατέλειψαν εύκολα τη δημόσια συγκοινωνία για το αυτοκίνητο. Σήμερα απέκτησαν οι περισσότεροι αυτοκίνητο ή δίκυκλο, αρκετοί από αυτούς πιο πολλά από ένα. Το αποτέλεσμα ήταν να αυτοπαγιδευτούν στις συνθήκες κορεσμού που δημιούργησαν.

Τώρα τα πράγματα έχουν αλλάξει. Είναι η δημόσια συγκοινωνία που εμφανίζεται ως η λύση. Η πόλη έζησε την εμπειρία του αυτοκινήτου και έφτασε στα όριά της. Υπέστη και μάλλον μη αντιστρεπτές ζημιές. Επιστρέφουμε πολύ διστακτικά σε αυτή όχι γιατί η ποιότητα μετακίνησης που προσφέρει έγινε συγκριτικά με το αυτοκίνητο καλύτερη αλλά απλά γιατί το αυτοκίνητο δεν χωράει. Η δημόσια συγκοινωνία προτιμάται με επιφυλάξεις σαν διέξοδος από τα προβλήματα κορεσμού και θα χρειαστούν αρκετά χρόνια μέχρι να πείσει ότι πράγματι εγγυάται ανέσεις και ποιότητες (ασφάλεια, ταχύτητα, χαμηλό κόστος, προσιτότητα, κοινωνικό περιβάλλον, ηρεμία) που το αυτοκίνητο θα γίνεται όλο και πιο δύσκολο να εξασφαλίσει.

Η Αθήνα ξεκίνησε με περπάτημα, συνέχισε με δημόσια συγκοινωνία μέχρι και τη δεκαετία του 60, την εγκατέλειψε και τώρα επιστρέφει σε αυτήν. Χρειάζεται ξανά τη δημόσια συγκοινωνία, αλλά μια δημόσια συγκοινωνία διαφορετική. Γρήγορη, γιατί η αξία που αποδίδουν οι κάτοικοι της Αθήνας στο χρόνο της μετακίνησής τους είναι μεγάλη, και το κυριότερο ελκυστικότερη του αυτοκινήτου. Έτσι θα την προτιμούν όχι μόνο όσοι δεν έχουν αυτοκίνητο αλλά και όλοι εκείνοι, οι πολύ περισσότεροι, που θα έχουν στη διάθεσή τους την ατομική λύση του δικού τους μέσου.

6. Στρατηγική συνδυασμένης αναβάθμισης της δημόσιας συγκοινωνίας και του αστικού χώρου

Η αθηναϊκή ιστορία της δημόσιας συγκοινωνίας γράφεται τώρα με τον τόμο αυτό, σε μια στιγμή όπου ένα μεγάλο άλμα γίνεται σε ευρωπαϊκό επίπεδο για αυτήν. Τώρα που της ανατίθεται ένας ρόλος που ξεπερνά την παραδοσιακή της λειτουργία, τη συμβατική της αρμοδιότητα. Από τη δημόσια συγκοινωνία περιμένουμε σήμερα να καθοδηγήσει και να στηρίξει την αναμόρφωση της ευρωπαϊκής πόλης σε ένα κοινωνικό περιβάλλον συλλογικό, πολιτισμένο, υγιές και αποτελεσματικό. Το στοίχημα αφορά συνολικά την πόλη. Το ενδιαφέρον είναι ότι η αναβάθμισή της αποτελεί μοχλό για τη γενικότερη αναγέννηση του δημόσιου χώρου στην Αθήνα.

Δεδομένου του μεγέθους της επένδυσης που συνεπάγεται η δημόσια συγκοινωνία, παίρνονται μέτρα που την προστατεύουν από τα αυτοκίνητα, της αποδίδουν ένα δικό της χώρο και της επιτρέπουν να αξιοποιεί όλες τις δυνατότητες. Με την υποκατάσταση των ιδιωτικών αυτοκινήτων με συλλογικά οχήματα, θα μπορούσε να περιοριστεί το πλάτος του οδοστρώματος. Θα προέκυπτε χώρος αρκετός για περπάτημα, ποδήλατο και πράσινο. Η δημόσια συγκοινωνία είναι μια διέξοδος ποιότητας στο πρόβλημα του κορεσμού.

Οι χρήστες της δημόσιας συγκοινωνίας περπατούν και για να ενθαρρύνονται να τη χρησιμοποιούν, οι αναπλάσεις του οδικού περιβάλλοντος γίνονται απαραίτητες. Προκύπτουν αυτόματα με την κατασκευή των αποκλειστικών διαδρόμων, που απελευθερώνονται από τη συμβατική ασφαλιστική κάλυψή τους, αποκτούν χρώμα και επιστρώνονται με ευγενή υλικά.

Συγχρόνως, οι πολιτικές ανάπτυξης απομακρύνουν το αυτοκίνητο και η δημόσια συγκοινωνία είναι αυτή που το αντικαθιστά. Δεν είναι τυχαίο ότι η θεαματική πεζοδρόμηση της Δ. Αρεοπαγίτου συνέπεσε χρονικά με την κατασκευή των δύο νέων γραμμών του μετρό και του σταθμού Ακρόπολη, ούτε ότι η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου, πριν από δέκα περίπου χρόνια, υποστηρίχτηκε από τη δημιουργία δυο νέων κεντρικών γραμμών μικρών λεωφορείων, εκ των οποίων μάλιστα η μια χωρίς εισιτήριο. Η Αθήνα όταν, σπανίως βέβαια, αναπλάθει το δημόσιο χώρο της αυτό γίνεται με συνδυασμένες πολιτικές προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας. Δεν θα είχε νόημα αλλιώς.

Η δημόσια συγκοινωνία, είναι ένα δημόσιο έργο που αντιστοιχεί σε ένα στόχο όχι μονοδιάστατα συγκοινωνιακό. Είναι αυτός της ανακατασκευής της Αθήνας. Ένας στόχος αυτής της κλίμακας δεν υλοποιείται με σχεδιασμούς που μένουν κλειδωμένοι στα υπουργικά γραφεία. Είναι αναγκαία η κινητοποίηση της κοινωνίας για να προασπίσει επιτέλους την πόλη της.

7. Ποιος χρησιμοποιούσε τη δημόσια συγκοινωνία και ποιος θα τη χρησιμοποιεί αύριο; Ο ανταγωνισμός της με το Ι.Χ.

- **το κόστος**

Ένα από τα στοιχεία κλειδιά για την ενθάρρυνση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας είναι το εισιτήριο. Σε μια Αθήνα συνονθύλευμα πολεοδομικών αποσπασμάτων χωρίς συνέχεια, προστίθεται μια άσπλη αρχιτεκτονική και κυκλοφοριακές λύσεις που επιτείνουν τη σύγχυση. Το πολύπλοκο τιμολογιακό καθεστώς της δημόσιας συγκοινωνίας συμβάλλει επίσης αρνητικά.

Βέβαια αυτό που είναι το πιο σημαντικό ως προς το εισιτήριο είναι το κόστος του. Γενικά το εισιτήριο της δημόσιας συγκοινωνίας στην Αθήνα είναι πολύ φτηνό γιατί επιδοτείται. Κάθε Αθηναίος επιδοτείται ετήσια με μερικές δεκάδες ευρώ για τις μετακινήσεις του με δημόσια συγκοινωνία και αυτό είναι άδικο απέναντι στους κατοίκους των άλλων πόλεων της Ελλάδας, που εξυπηρετούνται μόνο από λίγες κερδοφόρες γραμμές. Κανένα μέσο δεν δείχνει να είναι κερδοφόρο στην Αθήνα (Πίνακας 2) ... με εξαίρεση το ταξί.

	Λεωφορεία (ΕΘΕΛ)	‘ηλεκτρικός’ (ΗΣΑΠ)	Τρόλεϊ (ΗΛΠΑΠ)	Μετρό (ΑΜΕΛ)	Συνολικό Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών
Κόμιστρο	39,7	46,0	32,9	86,0	46,5
Λοιπά έσοδα	2,0	4,2	3,5	8,9	3,6
Επιδότηση	25,8	22,6	38,2	4,1	23,7
Δανεισμός	32,5	27,2	25,4	0,0	26,0
Σύνολο λειτουργικών δαπανών	100	100	100	100	100

Δεν ήταν πάντα φτηνό το εισιτήριο ή δεν ήταν φτηνό για όλους. Για παράδειγμα στην πρώτη μελέτη Smith του 1962 διαβάζουμε ότι ‘η αύξηση από 1,22 μετακινήσεις με δημόσια συγκοινωνία ανά άτομο την ημέρα το 1956 σε 1,26 το 1962, που εσημειώθη εις περίοδον ταχέως αυξανόμενου ρυθμού αποκτήσεως ιδιωτικών οχημάτων, δεν δύναται να αποδοθή ειμή μόνον εις γενικήν αύξησιν του διαθέσιμου εισοδήματος. Με την συνέχισιν αυτής της ανόδου ολονέν και περισσότεροι κάτοικοι, εκ των μεταβαινόντων ήδη πεζή εις τον προορισμόν των, θα είναι εις θέσιν να χρησιμοποιούν τα δημόσια συγκοινωνιακά μέσα’⁶. Υπήρχαν πολλοί λοιπόν το 1962 που αναγκάζονταν να περπατούν γιατί δεν είχαν να πληρώσουν το εισιτήριο του λεωφορείου.

Το λάθος που έκανε η μελέτη Smith είναι ότι υπέθεσε ότι η αύξηση του εισοδήματος θα οδηγούσε σε αυξήσεις και στη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, ενώ στην πραγματικότητα οδήγησε αντίθετα σε εντυπωσιακές μειώσεις γιατί οι κάτοικοι απέκτησαν αυτοκίνητο.

⁶ Αναφέρεται στο βιβλίο του Ν. Γ. Γόρδιου, ‘Το συγκοινωνιακό πρόβλημα της πρωτεύουσας’, Αθήναι 1965, σελ. 129

Σήμερα εξακολουθεί για τον Αθηναίο το κρίσιμο σημείο για τις επιλογές μετακίνησής του να είναι η διαθεσιμότητα ή μη αυτοκινήτου. Από τη στιγμή που το διαθέτει είναι δικαιολογημένο να το χρησιμοποιεί διότι πρώτον, είναι μια επένδυση που ενοχλείται να την αφήνει ανεκμετάλλευτη και δεύτερον και το πιο σημαντικό, είναι ότι η χρήση του είναι φτηνότερη από τη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας. Η μελέτη της Αττικό Μετρό έδειξε ότι, το 1996, το γενικευμένο κόστος μετακίνησης, περιλαμβανομένου δηλαδή και του κόστους του χρόνου, κατά την πρωινή αιχμή, ήταν:

με Ι.Χ.: 435 δρχ./μετακίνηση
με δημόσια συγκοινωνία: 585 δρχ./μετακίνηση

Η διαφορά ήταν μεγάλη και βέβαια οφειλόταν στο γεγονός ότι ο μέσος χρόνος μετακίνησης ήταν:

με Ι.Χ.: 27 λεπτά
με δημόσια συγκοινωνία: 47 λεπτά

Αξίζει να σημειωθεί ότι παλαιότερα π.χ. το 1972 οι συνθήκες και για το αυτοκίνητο και για τη δημόσια συγκοινωνία ήταν πολύ καλύτερες:

ο μέσος χρόνος μετακίνησης ήταν:

με Ι.Χ.: 17,5 λεπτά
με δημόσια συγκοινωνία: 34 λεπτά⁷

Δηλαδή στα 30 χρόνια που πέρασαν ο χρόνος μετακίνησης με αυτοκίνητο αυξήθηκε κατά 54% και με δημόσια συγκοινωνία κατά 38%.

Το κόστος της χρήσης του αυτοκινήτου δεν το αντιλαμβάνεται ο οδηγός σε κάθε μετακίνησή του αλλά μόνον τότε που βάζει καύσιμα. Αντίθετα, το κόστος χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας πολλοί το αντιλαμβάνονται σε κάθε μετακίνησή τους. Θα έπρεπε να συμβαίνει το ανάποδο. Ως προς τη δημόσια συγκοινωνία είναι αναγκαίο ένα ενιαίο προφανώς εισιτήριο, το οποίο θα ήταν το πιο σωστό να το πληρώνουν όλοι, ανεξάρτητα αν τη χρησιμοποιούν. Η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί εξοπλισμό της πόλης, διατίθεται σε όλους και η πόλη τους ζητά αυτή να χρησιμοποιούν. Το ενιαίο εισιτήριο θα έπρεπε να ισοδυναμεί με δικαίωμα ελεύθερης χρήσης και η συμβολή του καθένα θα μπορούσε να είναι ετήσια. Αντίστροφα, πολιτικές εσωτερικής του κόστους των επιπτώσεων της κίνησης του αυτοκινήτου (ατυχήματα, κατάληψη χώρου, ρύπανση, θόρυβος κλπ) στο κόστος χρήσης του είναι αναπότρεπτες και τεχνολογικά εφικτές (αστικά διόδια).

- **υψηλά ποσοστά χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας στην Αθήνα**

Σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, η Αθήνα εμφάνιζε κατά τη μεταπολεμική περίοδο και μέχρι το ξεκίνημα της δεκαετίας του 70, αρκετά υψηλά απόλυτα μεγέθη χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας (Πίνακας 3). Συγκριτικά, ακόμη και το 2000, το ποσοστό στην Αθήνα είναι υψηλότερο από τις περισσότερες πόλεις, έστω και αν είναι πολύ καλύτερα εξοπλισμένες σε δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας, όπως π.χ. η Βαρκελώνη, το Βερολίνο, η Ρώμη, το Παρίσι, οι Βρυξέλλες. Υστερεί μόνο σε σχέση με τις πόλεις των πρώην σοσιαλιστικών χωρών.

Πίνακας 3 Μετακινήσεις με δημόσια συγκοινωνία ανά κάτοικο, το 1957.	
Μιλάνο	500

⁷ 'Μελέτη κυκλοφορίας και μεταφορών περιοχής Αθηνών – Αττικής', Τελική έκθεση, Wilburg Smith and Associates, 1972.

Ρώμη	500
Αθήνα	425
Μαδρίτη	380
Βιέννη	320
Αμβούργο	250

Η Αθήνα στηρίχτηκε στη δημόσια συγκοινωνία γιατί οι οικονομικές δυνατότητες των κατοίκων της δεν τους επέτρεψαν να αποκτήσουν τόσο γρήγορα αυτοκίνητο, όσο οι κάτοικοι της ευρωπαϊκής πόλης. Ακόμη και τώρα η υστέρηση του δείκτη ιδιοκτησίας είναι πολύ μεγάλη. Το 1996 η μελέτη για την Αθήνα της Απτικό Μετρό προέβλεπε διπλασιασμό των αυτοκινήτων μέχρι το 2020. Οι Αθηναίοι στηρίχτηκαν επίσης στη δημόσια συγκοινωνία διότι το οδικό δίκτυο ήταν πολύ φτωχό για χρήση αυτοκινήτου που θα τους επέτρεπε να αναζητήσουν στέγη στα προάστια σε αραιές πυκνότητες κατά το τυπικό πρότυπο και με τους ρυθμούς που ακολουθήθηκαν σχεδόν σε όλες τις πόλεις του κόσμου. Επομένως οι κάτοικοί της καθυστέρησαν να αγκιστρωθούν στο αυτοκίνητο και αντίθετα, συγκεντρωμένοι σε υψηλές πυκνότητες, εξυπηρετήθηκαν αρκετά καλά από τα σχετικά πυκνά δίκτυα των γραμμών τρόλεϊ και λεωφορείων.

Σήμερα, δεδομένων των σοβαρών προβλημάτων που προκαλεί ο κορεσμός, εξακολουθεί η δημόσια συγκοινωνία να είναι ελκυστική για κάποιες μετακινήσεις μέσα στην Αθήνα. Στη Σχολή Τοπογράφων του Ε.Μ.Π. διερευνήθηκε το Νοέμβριο του 2004 το σημερινό επίπεδο ανταγωνιστικότητας της απέναντι στο Ι.Χ., με μέτρηση των ελάχιστων χρόνων μετακίνησης από πόρτα σε πόρτα, κατά την πρωινή ώρα αιχμής, με δημόσια συγκοινωνία και με αυτοκίνητο σε 32 τυχαίες διαδρομές στο λεκανοπέδιο⁸.

Πίνακας 4 Ανταγωνιστικότητα μεταξύ δ.σ. και αυτοκινήτου 11/2004		
Διαδρομές	Αριθμός διαδρομών όπου η δημόσια συγκοινωνία ήταν ταχύτερη του αυτοκινήτου	Αριθμός διαδρομών όπου το αυτοκίνητο ήταν ταχύτερο της δημόσιας συγκοινωνίας
Ενδοδημοτικές	4	5
Μεταξύ γειτονικών δήμων		4
Περιφερειακές	1	4
Ακτινικές	5	6
Αντιδιαμετρικές		2

Από τον παραπάνω Πίνακα 4 προκύπτει ότι εκεί όπου η δημόσια συγκοινωνία ανταγωνίζεται σχεδόν ισότιμα το αυτοκίνητο είναι στις ενδοδημοτικές και ακτινικές μετακινήσεις. Υστερεί πάρα πολύ στις μετακινήσεις μεταξύ γειτονικών δήμων και στις περιφερειακές (φαίνεται ότι το δίκτυο εξακολουθεί να είναι οργανωμένο σύμφωνα με την παραδοσιακή λογική δηλαδή να δίνει σαφές προβάδισμα στην εξυπηρέτηση των ακτινικών διαδρομών). Στις μεγάλου μήκους διαμετρικές

⁸ Η έρευνα εκπονήθηκε στον Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού στο πλαίσιο του μαθήματος 'Κοινωνιολογία του Χώρου', με επιστημονικό υπεύθυνο τον Θ. Βλαστό και επιστημ. συνεργάτη τον Υπ. Διδ. Κ. Αθανασόπουλο. Οι μετρήσεις έγιναν από σπουδαστές και σπουδάστριες της Σχολής.

διαδρομές πάλι με την κατασκευή τα τελευταία χρόνια αστικών αυτοκινητοδρόμων έχει γύρει έντονα η πλάστιγγα και ευνοείται σαφώς η χρήση του αυτοκινήτου.

Είναι επίσης ενδιαφέρον ότι η μέση ταχύτητα των παραπάνω μετακινήσεων, λαμβανομένης υπόψη της σε ευθεία γραμμή απόστασης των άκρων τους, είναι εξαιρετικά χαμηλή και ως προς αυτήν δεν διαφέρουν πολύ η δημόσια συγκοινωνία και το αυτοκίνητο. Συγκεκριμένη η μέση ταχύτητα για την πρώτη είναι 6,1 χλμ/ώρα και για το αυτοκίνητο 8,2 χλμ/ώρα. Για τις αντιδιαμετρικές συνδέσεις το αυτοκίνητο έκανε χρήση αξόνων υψηλής ταχύτητας και για αυτό η μετακίνησή του είχε μέση ταχύτητα 19,1 χλμ/ώρα, ενώ η μέση ταχύτητα για τις ίδιες διαδρομές με δημόσια συγκοινωνία ήταν 10,5 χλμ/ώρα.

Σημειώνεται ότι η ταχύτητα των οχημάτων δεν διαφέρει πολύ. Αυτό που διαφέρει σημαντικά είναι οι συμπληρωματικοί χρόνοι δηλαδή,

- για τον μεν χρήστη του αυτοκινήτου: ο χρόνος βαδίσματος από το σημείο προέλευσης μέχρι τη θέση του αυτοκινήτου και από το σημείο στάθμευσης μέχρι το σημείο προορισμού, και
- για τον χρήστη της δημόσιας συγκοινωνίας: οι αντίστοιχοι χρόνοι βαδίσματος και ο χρόνος αναμονής στη στάση (στις μισές περιπτώσεις προστέθηκε και ο χρόνος για μετεπιβίβαση).

Διαδρομές	Μέσοι συμπληρωματικοί χρόνοι για τις μετακινήσεις με αυτοκίνητο	Μέσοι συμπληρωματικοί για τις μετακινήσεις με δημόσια συγκοινωνία
Ενδοδημοτικές	9,4'	16,3'
Μεταξύ γειτονικών δήμων	4,8'	19,0'
Περιφερειακές	6,0'	25,8'
Ακτινικές	11,6'	20,4'
Αντιδιαμετρικές	4,5'	28,0'

Δηλαδή προκύπτει κατά μέσο όρο ότι ο χρήστης αυτοκινήτου χρειάζεται 3,6' για να φτάσει από την πόρτα του στο αυτοκίνητο και άλλα τόσα από τη θέση στάθμευσης στον προορισμό του. Συνολικά 7,2'. Αυτοί οι χαμηλοί χρόνοι, που ανατρέπουν τελείως την ισορροπία εις βάρος της δημόσιας συγκοινωνίας, οφείλονται προφανώς στην ανοχή της αυθαίρετης στάθμευσης οπουδήποτε. Ο αντίστοιχος χρόνος βαδίσματος από την προέλευση στη στάση και από τη στάση στον προορισμό είναι συνολικά 10,1'. Χωρίς λοιπόν να ληφθεί υπόψη η αναμονή στη στάση, ήδη προκύπτει ότι η πρόσβαση στο αυτοκίνητο είναι πολύ πιο άμεση από την πρόσβαση στη δημόσια συγκοινωνία και αυτό είναι ένα πρόβλημα σχεδιασμού που μπορεί και πρέπει άμεσα να αντιμετωπιστεί.

- η κατακόρυφη πτώση της επιβατικής κίνησης

Έτος	Μετακινήσεις
1957	425

1962	450
1967	480
1990	140
2002	200

Η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας ερμηνεύεται σε συνάρτηση με τη χρήση του Ι.Χ. Το 1967 είναι η χρονιά που η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας στην Αθήνα έφτασε στο μέγιστο της ιστορίας της, με 480 ετήσιες μετακινήσεις ανά κάτοικο. Είναι και η χρονιά που αρχίζει η κατακόρυφη πτώση. Από τότε και μέχρι το 1984, η έντονη αύξηση των ιδιωτικών αυτοκινήτων οδηγούσε σε ακόμη πιο έντονη μείωση των μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία. Μετά από μια μικρή περίοδο, μεταξύ 1984 και 1990, στάσιμης χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας στο ελάχιστο των 140 (30% εκείνων του 1967), από το 1990 οι καμπύλες των ετήσιων ανά άτομο μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία και του δείκτη ιδιοκτησίας αυτοκινήτου αυξάνουν παράλληλα. Σήμερα οι μετακινήσεις με δημόσια συγκοινωνία αγγίζουν το 42 % ως προς το 1967. Η αύξηση αυτή είναι απόδειξη ότι πολλούς που έχουν αυτοκίνητο τους κερδίζει η δημόσια συγκοινωνία. Φυσικά αυτός είναι και ο στρατηγικός στόχος για τα επόμενα χρόνια. Η πλειονότητα όσων μπορούν και θέλουν να οδηγούν θα διαθέτουν αυτοκίνητο, έστω και αν έχουν σοβαρά προβλήματα ως προς το πού θα το παρκάρουν. Το ζήτημα είναι να μη το χρησιμοποιούν άσκοπα και εκεί όπου δεν πρέπει.

Σχήμα 1 Εξέλιξη της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας σε συνάρτηση με το δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. (1960-2002).⁹

Πίνακας 7 Μέσος όρος ημερήσιου αριθμού επιβατών στα διάφορα μέσα							
Ετη	‘ηλεκτρικός’	Λεωφορεία ΚΤΕΛ-ΑΣΠΑ	Λεωφορεία ΕΗΣ	Τρόλεϊ	Τραμ	Μετρό	Σύνολο
1958	144.000						
1959	153.000						
1960	173.000						
1961	186.000						
1962	195.000	1.843.000	85.000	265.000	12.000		2.400.000
1963	194.000						
1964	191.000						
2002	400.000	1.350.000 ΕΘΕΛ		300.000		450.000	2.500.000
2005	400.000	1.300.000		300.000	25.000	650.000	2.675.000

Πίνακας 8 Επιβάτες στο σύνολο των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας (ανά έτος, σε εκατομμύρια)						
Έτος	‘ηλεκτρικός’	Μετρό	Τραμ (ΕΗΣ)	Λεωφορεία ΚΤΕΛ και ΕΗΣ	Τρόλεϊ + τραμ ΗΕΜ	Σύνολο
1910					63 (τραμ ΕΤΑΠΠ)	
1955	43		14	486	153	696
1956	49		14	510	142	715
1957	52		13	531	146	742

⁹ ‘1952-2002. 50 χρόνια αστικά λεωφορεία σε κάθε γειτονιά’, ΕΘΕΛ, 2002., Σχήμα 5, σελ. 25.

1958	53		12	561	139	764
1959	56		11	589	126	782
1960	63		10	611	101	785
1961	68		4	646	101	818
1962	71		4	699	97	871
1963	71		4	751	93	918
1964	70		4	770	95	938
				ΕΚΤΕΛ / ΑΣΠΑ		
1965	74			757		
1968	80			717		
1971	89			672		
1973	93			589		
1974	91			564		
				ΕΘΕΛ		
1997				316		
1998				325		
1999				362	ΗΛΠΑΠ	
2000	114	70		384	73	650
2001	110	119		378	84	697
2002	109	132		369	80	691
2003	104	149		379	81	714
2004	109	173		380	80	747

Σημειώνεται ότι εκείνο το στοιχείο που πραγματικά επιτρέπει την κατανόηση της εξέλιξης του ρόλου της δημόσιας συγκοινωνίας στην καθημερινότητα του κατοίκου είναι οι μετακινήσεις ανά άτομο με δημόσια συγκοινωνία (Πίνακας 6) και όχι η επιβατική κίνηση. Η τελευταία επηρεαζόταν σταθερά από τη συνεχή αύξηση του πληθυσμού για αυτό και η μείωσή της τα τελευταία τριάντα πέντε χρόνια ήταν λιγότερο έντονη.

Πίνακας 9 Αριθμός οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας							
Έτος	Λεωφορεία	Ηλεκτρ. Τραμ	τρόλεϊ	‘ηλεκτρικός’ σιδηρόδρομος		μετρό	τραμ
				Ηλεκτρά-μαξες	Κινητήρια οχήματα και ρυμουλκούμενα		
1925	690						
1956	1346	101	84	6	85		
1960	1392	12	91	6	117		
1964	1642	12	136	10	117		
1968	1705						
2002	1852		403		256		
2005	2000		366		245	252	42

- το όραμα του αυτοκινήτου

Η σχέση της Αθήνας με τη δημόσια συγκοινωνία παραδοσιακά ήταν στενή αλλά φαίνεται ότι ήταν μια σχέση που κατά βάθος δεν την ήθελαν, παρά λίγοι. Η αθηναϊκή κοινωνία, ακόμη και αν χρησιμοποιούσε δημόσια συγκοινωνία, είχε στραμμένο το βλέμμα αλλού. Το αυτοκίνητο ικανοποιούσε καλύτερα την ταυτότητα και τη ψυχосύνθεσή της.

Όταν εφευρέθηκε το αυτοκίνητο, αυτό αμέσως έγινε ανεπιφύλακτα το όραμα του Αθηναίου. Το πρώτο αυτοκίνητο εισήχθη το 1896. Ακολούθησε το δεύτερο δυο χρόνια μετά. Φυσικά ένα από τα πρώτα ήταν του βασιλιά. Οι ρυθμοί αύξησής τους ήταν αργοί. Ακόμη και το 1961 κυκλοφορούσαν στην 'περιφέρεια Πρωτευούσης' μόλις 31.000 ιδιωτικά αυτοκίνητα (η αναλογία ήταν 16 αυτοκίνητα ανά 1000 κατοίκους), 9.500 μοτοσυκλέτες και 4.000 μοτοσυκλέτες με κόνιστρο. Στη συνέχεια η καμπύλη υπήρξε έντονα αυξητική. Ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία προστίθενται κάθε χρόνο 150.000-200.000 αυτοκίνητα, που είναι όσα περίπου κυκλοφορούσαν στην Αθήνα το 1970.

Αξίζει να σημειωθεί η μεγάλη αναλογία των δίκυκλων ή τρίκυκλων ως προς τα αυτοκίνητα. Ήταν φυσικό γιατί το κόστος τους ήταν πολύ χαμηλότερο του αυτοκινήτου, κάτι που ακόμη και σήμερα εξηγεί την υψηλή αναλογία τους και το γιατί η Ελλάδα είναι πρώτη στην Ευρώπη στην αναλογία δίκυκλων ως προς τα αυτοκίνητα (Δίκυκλα/Ι.Χ.: Ελλάδα 0,5, Πορτογαλία 0,24, Ιταλία 0,2 ...).

Πίνακας 10 Κυκλοφορούντα Ι.Χ. και μοτοσυκλέτες στην Περιφέρεια Πρωτευούσης¹⁰

Ετος	Ι.Χ.	Μοτοσυκλέτες ¹¹
1906	8	
1912	65	
1941	600	100
1951	3.000	1.600
1961	31.000	13.500
1972	230.000	
1985	655.000	75.000
1991	930.000	135.000
1995	1.150.000	215.000
1999	1.500.000	320.000
2000	1.617.000	343.000

- **Ο ρόλος της πώλης στον ανταγωνισμό της δημόσιας συγκοινωνίας με το Ι.Χ.**

Χρόνος σημαίνει κόστος. Όσο η δημόσια συγκοινωνία είναι πιο αργή από το Ι.Χ. δεν θα μπορέσει να κερδίσει αυτούς που το διαθέτουν. Έχουν αλλάξει αρκετά από το 1996. Κατασκευάστηκαν αρκετά χιλιόμετρα λεωφορειοδρόμων, με αποτέλεσμα τα λεωφορεία να έχουν ανεβάσει την εμπορική ταχύτητα σε αυτούς (το 2000 γενικά η μέση ταχύτητα των λεωφορειών ήταν 16 χλμ/ώρα, από τις χαμηλότερες της Ευρώπης), προστέθηκε το μετρό και το τραμ. Κατασκευάστηκαν συγχρόνως και δεκάδες χιλιόμετρα αστικών αυτοκινητόδρομων που έδωσαν ένα πολύ σημαντικό κίνητρο στη χρήση του αυτοκινήτου. Σε γενικές γραμμές, μετά από όλα όσα έργα έγιναν την τελευταία δεκαετία, αυτό που φαίνεται να είναι πιο κερδισμένο είναι το Ι.Χ.

¹⁰ Πίνακας του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών στον οποίο δεν περιλαμβάνονται τα αποσυρόμενα από την κυκλοφορία (εκτιμάται ότι θα έπρεπε να μειωθούν οι αριθμοί κατά περίπου 10%).

¹¹ Στους παραπάνω αριθμούς θα πρέπει να προστεθεί και ο αριθμός των μοτοποδηλάτων που σήμερα είναι λίγο μικρότερος των μοτοσυκλετών.

Στον ανταγωνισμό της απέναντι στο αυτοκίνητο η δημόσια συγκοινωνία υστερεί επομένως σημαντικά. Αποδείχτηκε πρόσφατα για άλλη μια φορά, με τη χαμηλή ζήτηση που εκδηλώνεται για το τραμ, ένα μέσο που όλοι περίμεναν ότι θα προσήλκυε με τις ανέσεις του πολύ περισσότερο κόσμο. Ωστόσο η διαδρομή του από το κέντρο μέχρι τη θάλασσα, παράλληλα στη Λ. Συγγρού και μέσα από ένα πυκνό ιστό με συχνές διασταυρώσεις, το κάνει συγκριτικά ένα αργό μέσο. Όσο η δημόσια συγκοινωνία θα βρίσκεται απέναντι σε, ανορθόδοξες για τη σημερινή πραγματικότητα διευκολύνσεις για το αυτοκίνητο, όπως η ύπαρξη αυτοκινητόδρομων που οδηγούν μέχρι την καρδιά του κέντρου της Αθήνας, το οποίο λειτουργεί σαν ένα απέραντο φτηνό γκαράζ, δεν θα μπορέσει να παίξει το ρόλο που της ζητείται, όσο και αν αναβαθμιστεί.

- **η σημερινή πελατεία**

Η δημόσια συγκοινωνία απέχει ακόμη πολύ από το να γίνει εκείνο το αναπτυξιακό εργαλείο που θα κάνει την Αθήνα ανταγωνιστική. Εξακολουθεί να απευθύνεται στους λιγότερο δραστήριους, πιο πολύ στους ηλικιωμένους και τις γυναίκες.

Η πρωτεύουσα είναι ένα από τα ελάχιστα παραδείγματα πόλεων που έχουν σχεδόν εκτοπίσει από το δημόσιο χώρο τους πιο αδύνατους από τους κατοίκους, δηλαδή τα άτομα με ειδικές ανάγκες, την τρίτη ηλικία και τα παιδιά. Δεν μπορούν να χρησιμοποιούν ιδιωτικό αυτοκίνητο αλλά δύσκολα μπορεί να υποστηριχτεί ότι είχαν ή έχουν άνετη προσπέλαση στη δημόσια συγκοινωνία. Ωστόσο η κινητικότητα είναι δικαίωμα για όλους. Στις πολιτισμένες χώρες η πολιτεία το εγγυάται μέσω της δημόσιας συγκοινωνίας, που την αντιμετωπίζει σαν δημόσιο αγαθό και δομικό κοινωνικό εξοπλισμό της πόλης.

Οι γυναίκες χρησιμοποιούν τη δημόσια συγκοινωνία γιατί οδηγούν αυτοκίνητο πολύ λιγότερο από τους άνδρες και ακόμη πιο λίγο δίκυκλο (αντιστοιχούν μόλις στο 4% των οδηγών δίκυκλου). Είναι και αυτό μια απόδειξη της παθολογίας του συστήματος και των εχθρικών συνθηκών που επικρατούν στους αθηναϊκούς δρόμους.

	Λεωφ+ Τρόλεϊ		ΗΣΑΠ		ταξί		Οδηγός ΙΧ		περπάτημα	
	Α	Γ	Α	Γ	Α	Γ	Α	Γ	Α	Γ
Δήμοι										
Αθηναίων	38,0	62,0	44,2	55,8	28,6	71,4	75,2	24,8	40,0	60,0
Περιστεριού	32,9	67,1		-	32,2	67,8	72,8	23,2	32,9	67,1
Ζωγράφου	31,7	68,3	-	-	22,3	77,7	74,0	26,0	47,1	52,9
Καλλιθέας	35,1	64,9	39,0	61,0	27,4	72,6	79,0	21,0	35,7	64,3
Γλυφάδας	38,2	61,8	-	-	14,5	85,5	65,9	34,1	39,6	60,4
Πειραιά	32,0	68,0	38,8	61,2	30,7	69,3	75,9	24,1	37,8	62,2

Πηγή: Μελέτη της Αττικό Μετρό, 1996.

	Ανδρες	Γυναίκες
Λεωφορεία	38,4	61,6
Τρόλεϊ	40,1	59,9

¹² FOCUS. Έρευνα για τις αστικές συγκοινωνίες και τον ΗΣΑΠ. Μάιος 2002.

Μετρό	45,0	55,0
ΗΣΑΠ	41,8	58,2

Πηγή: FOCUS, Μάιος 2002

Παρατηρήσεις:

- οι άνδρες υπερτερούν εντυπωσιακά ως οδηγοί Ι.Χ.,
- οι γυναίκες υπερτερούν σημαντικά στο περπάτημα και στη χρήση λεωφορείων και τρόλεϊ,
- στον 'ηλεκτρικό' και κυρίως στο μετρό η απόσταση μεταξύ ανδρών και γυναικών περιορίζεται. Πρόκειται για μέσα πιο γρήγορα και πιο αξιόπιστα και αυτό προσελκύει τους άνδρες. Παράλληλα, αν ληφθεί υπόψη η ευρωπαϊκή εμπειρία, οι γυναίκες δεν θεωρούν τους υπόγειους χώρους πολύ φιλικούς.

	Λεωφ+ τρόλεϊ	Ι.Χ.	Επιβ. Ι.Χ.	Περπάτημα ¹³	Μοτοσυκλ.	Ποτοποδ.	ταξί	ΗΣΑΠ
Αθηναίων	28,4	23,8	7,3	13,0	4,5	3,5	5,3	6,3
Περιστεριού	23,0	34,5	11,8	12,1	4,8	3,4	2,9	0,0
Ζωγράφου	30,0	27,8	6,8	17,5	4,8	2,8	4,4	0,1
Καλλιθέας	24,0	28,1	7,4	13,6	4,4	1,8	3,6	8,3
Γλυφάδας	16,1	46,8	14,7	7,5	2,4	2,9	3,5	0,1
Πειραιά	29,3	28,3	7,7	12,1	4,6	2,6	3,5	2,3

Πηγή: Μελέτη της Αττικό Μετρό, 1996.

Παρατηρήσεις:

- Στο κέντρο της πόλης, παρόλο που η χρήση του αυτοκινήτου είναι μικρότερη από κάθε άλλο δήμο, το περπάτημα δεν αυξάνεται. Αυτό επιβεβαιώνεται και από το γεγονός ότι οι γραμμές μικρών λεωφορείων του κέντρου χρησιμοποιούνται εντατικά για πολύ μικρού μήκους διαδρομές. Οι Αθηναίοι αποφεύγουν να περπατούν στο κέντρο. Οφείλεται στις κακές συνθήκες του περιβάλλοντος;
- Δεν υπάρχει θεαματική διαφοροποίηση στη χρήση του ταξί.
- Ο δήμος Ζωγράφου, ο πιο πυκνοδομημένος δήμος της Αθήνας, παρουσιάζει και τη μεγαλύτερη χρήση δημόσιας συγκοινωνίας.
- Ο Πειραιάς επωφελείται ελάχιστα από τον ΗΣΑΠ λόγω της έκκεντρης θέσης του.
- Ο παραπάνω Πίνακας 13 θα άξιζε να διαβαστεί σε συνδυασμό με τον Πίνακα 17 που παρουσιάζει το δείκτη εξυπηρέτησης με δημόσια συγκοινωνία.

Η δημόσια συγκοινωνία έχει επίσης αφήσει απ'έξω και τον ξένο επισκέπτη. Η Αθήνα τον χάνει γιατί εκτός των άλλων δεν είναι οικεία. Με τη δημόσια συγκοινωνία μπορεί να γίνει πιο φιλόξενη και πιο ανοικτή, αποκτώντας τρόπους λειτουργίας που συναντά ο ευρωπαίος πολίτης σε κάθε ευρωπαϊκή πόλη. Με μια καλή δημόσια συγκοινωνία η Αθήνα θα ήταν πιο φιλική και πιο προσπελάσιμη.

Τώρα η πόλη απλώνεται ομοίμορφα και με ελάχιστα σημεία αναφοράς, ανίκανη να προσφέρει μια αναγνώσιμη εικόνα. Σε μια Αθήνα ρευστή, δηλαδή διάχυτη πάνω σε ένα πολύτιμο ιστορικό τοπίο χωρίς κανόνες σχεδιασμού, η δημόσια συγκοινωνία θα μπορούσε να γίνει το δομικό της στοιχείο. Αν η γεωγραφία των δικτύων της δημόσιας συγκοινωνίας ήταν απλή, θα μπορούσε να προτείνει ένα οργανωμένο τρόπο για να τη γνωρίσεις, κατανοώντας τη φυσιογνωμία της. Με τη

¹³ Ως περπάτημα καταγράφονται οι μετακινήσεις με τα πόδια οι μεγαλύτερες των 500 μ.

δημόσια συγκοινωνία ο επισκέπτης θα μπορούσε να έρθει πιο κοντά στην καθημερινότητα της Αθήνας και στους ανθρώπους της, με την εύκολη λύση του ταξί μεταφέρεται παθητικά και παραμένει ξένος.

8. Συνδυασμένες μετακινήσεις. Πώς ορίζεται η δημόσια συγκοινωνία σήμερα;

Η δημόσια συγκοινωνία δεν είναι αυτοσκοπός. Το συμφέρον της πόλης έχει πιο ευρείς στόχους. Την πόλη την ενδιαφέρει να είναι προσπελάσιμη, να λειτουργεί αποτελεσματικά, να μη θίγεται το περιβάλλον της, η ποιότητα ζωής να βελτιώνεται και στο πλαίσιο αυτό οι μετακινήσεις καθ'εαυτές να μην είναι ένας νεκρός χρόνος στην καθημερινότητα των κατοίκων της, αλλά μια άνετη και ευχάριστη δραστηριότητα.

Ο 20^{ος} αιώνας αντιμετώπισε τις μετακινήσεις υποτιμητικά, σαν ενδιάμεσες των βασικών λειτουργιών, απογυμνωμένες από ποιοτικές παραμέτρους και χωρίς εσωτερική αξία. Με αυτή την προσέγγιση έγιναν ανεκτοί σχεδιασμοί που χειρίστηκαν τους ανθρώπους σαν εμπορεύματα, σχεδιασμοί λογικής 'μαζικών' μεταφορών, από τους οποίους προσπαθεί τώρα να απαλλαγεί η δημόσια συγκοινωνία.

Ο χρόνος που διατίθεται στις μετακινήσεις είναι μεγάλος και είναι κρίμα να πηγαίνει χαμένος. Αυτό δεν το δέχεται πια ο κάτοικος και για αυτό επιλέγει να μετακινείται μέσα στον ιδιωτικό χώρο του αυτοκινήτου του. Εκεί απομονώνεται και ξεκουράζεται από τις όποιες τριβές της καθημερινότητάς του. Μπαίνοντας στο αυτοκίνητο είναι σαν να μην έφυγε ακόμη από το σπίτι ή σαν να γύρισε ήδη σε αυτό. Πολλές φορές είναι ακόμη πιο ξεκούραστο και από το σπίτι. Η πόλη για να πείσει τον κάτοικο να απαλλαγεί από τη θωράκιση του αυτοκινήτου του και να ανοιχτεί προς τα έξω δεν της αρκεί μια γρήγορη και άνετη δημόσια συγκοινωνία, πρέπει και η ίδια να είναι ελκυστική.

Ο χρόνος της μετακίνησης θα μπορούσε να είναι ο χρόνος της δημόσιας παρουσίας και αυτό είναι πολύ σημαντικό για μια πόλη που θέλει να είναι ζωντανή και δραστήρια. Το ζητούμενο δεν είναι μόνο η ταχύτητα. Το κριτήριο σε μετακινήσεις πολυδιάστατες, πολύμορφες, πλούσιες και γεμάτες ευκαιρίες δεν δίνει προτεραιότητα στην ταχύτητα αλλά στην άνεση, την ασφάλεια, την ευχαρίστηση.

Η μετακίνηση είναι μια αστική συμπεριφορά που μπορεί να είναι υπεύθυνη ή ανεύθυνη, συλλογική ή μοναχική, ικανοποίηση ή εκνευρισμός. Με τη δημόσια συγκοινωνία μπορείς να κινείσαι ελεύθερα και απερίσπαστα. Δεν σου προσφέρει το παιχνίδι της οδήγησης αλλά δεν είναι επιτέλους επικίνδυνο να γίνονται σήμερα ανεκτές συμπεριφορές παιχνιδιού στους κορεσμένους δρόμους της Αθήνας;

Τι είναι λοιπόν δημόσια συγκοινωνία;

- Ορίζεται με βάση το ιδιοκτησιακό της καθεστώ; Όχι, η δημόσια συγκοινωνία δεν είναι αναγκαστικά κρατική. Στην Αθήνα είναι σχετικά πρόσφατη η εμπειρία της κρατικής δημόσιας συγκοινωνίας. Δεν είναι λοιπόν κριτήριο το σε ποιον ανήκει, σε ιδιώτες ή στο κράτος. Ο ιδιωτικός τομέας πάντα είχε μικρή ή μεγάλη εμπλοκή με τη δημόσια συγκοινωνία και η ευρωπαϊκή κατεύθυνση δίνει ακόμη μεγαλύτερη προοπτική σε αυτή την τάση.
- Υπάρχει ένας ελάχιστος αριθμός επιβατών ώστε να αναγνωρίζεται ένα όχημα ως όχημα δημόσιας συγκοινωνίας; Μάλλον δεν ισχύει πια κάτι τέτοιο, σε μια εποχή που οι πόλεις για να καλύπτουν περιοχές χαμηλής πυκνότητας αποκτούν στόλους μίνι και μικρο λεωφορείων. Σε τι διαφέρει ένα ταξί πολλών θέσεων από ένα μικρο λεωφορείο;

- Είναι κριτήριο η κατανάλωση χώρου ανά επιβάτη; Μπορεί αυτή η αναλογία να είναι μεγάλη στο αυτοκίνητο, ωστόσο υπάρχουν άλλα μέσα που παρουσιάζουν ακόμη μικρότερες αναλογίες, για παράδειγμα το μηχανοκίνητο δίκυκλο ή το ποδήλατο. Ακόμη και με τη μετακίνηση με ιδιωτικό αυτοκίνητο η κατανάλωση χώρου είναι μικρή όταν η πληρότητα είναι μεγάλη. Η μετακίνηση με το ιδιωτικό αυτοκίνητο ενός άλλου, όταν αυτό χρησιμοποιείται συλλογικά, τι ακριβώς είναι, ιδιωτική ή δημόσια; Ανάλογες πολιτικές, γνωστές ως ‘car pooling’, εφαρμόστηκαν και εφαρμόζονται με επιτυχία για την ελάφρυνση της οδικής κυκλοφορίας και την προστασία του περιβάλλοντος, κυρίως στις ΗΠΑ. Η πολιτεία δεν είναι αμέτοχη. Για παράδειγμα, διαθέτει ειδικές λωρίδες στους αυτοκινητόδρομους για τα αυτοκίνητα υψηλής πληρότητας, ή αναλαμβάνει εγγυήτρια και καλύπτει το κόστος της επιστροφής από τη δουλειά με ταξί, εκείνων που για επαγγελματικούς λόγους δεν μπόρεσαν να ακολουθήσουν την υπόλοιπη ομάδα (‘εγγύηση κινητικότητας’). Πρόκειται για κίνητρα που έχουν ενθαρρύνει αυτές τις συλλογικές συμπεριφορές.
- Πώς ορίζεται το ‘car sharing’, που είναι η συνδρομητική συμμετοχή σε εταιρείες, κερδοσκοπικού ή μη χαρακτήρα, που διαθέτουν στα μέλη τους κοινόχρηστο στόλο ποικίλων οχημάτων, τα οποία σταθεύουν σε συγκεκριμένες θέσεις, και χρησιμοποιούνται με την καταβολή ενός συμπληρωματικού τιμήματος, ανάλογα με το χρόνο χρήσης; Με το ‘car sharing’, που απλώνεται με ταχείς ρυθμούς στην Ευρώπη, το ιδιωτικό και το δημόσιο συνδέονται στενά σε ένα καινοτόμο τρόπο μετακινήσεων με ιδιαίτερα δυσδιάκριτες τις επί μέρους του συνιστώσες. Είναι ενδιαφέρον ότι αυτό το σύστημα αναπτύσσεται σε εκείνες τις πόλεις που είναι καλά εξοπλισμένες με δημόσια συγκοινωνία. Πράγματι τα μέλη τέτοιων εταιρειών τη χρησιμοποιούν εντατικά. Αξίζει να αναφερθεί το παράδειγμα της Βρέμης όπου ο φορέας διαχείρισης της δημόσιας συγκοινωνίας έχει εκδώσει ηλεκτρονική κάρτα για τη συνδυασμένη χρήση των δημόσιων μέσων και του συστήματος ‘car sharing’ της πόλης.
- Το ταξί είναι ιδιωτική ή δημόσια συγκοινωνία; Ο επιβάτης του ταξί καταναλώνει πολύ χώρο; Με το σύστημα της πολυμίσθωσης ούτε και αυτό είναι πια αλήθεια.

Η ιστορία του ταξί ουσιαστικά ταυτίζεται με αυτή του αυτοκινήτου. Το πρώτο ταξί κυκλοφόρησε στην Αθήνα το 1902. Παλαιότερα, ιδιωτικά αυτοκίνητα κυκλοφορούσαν πειρατικά ως ταξί, έτσι όπως και σήμερα γίνεται στη Λατινική Αμερική και όχι μόνο. Το ταξί δεν ανταγωνίστηκε το ιδιωτικό αυτοκίνητο αλλά τη δημόσια συγκοινωνία. Συστηματικά η σχέση του με αυτή, λόγω του χαμηλού του κόμιστρου, ήταν έντονης αντιπαλότητας. Εξακολουθούν τα μεγαλύτερα ποσοστά ταξί στους δρόμους της Αθήνας να καταγράφονται εκεί όπου υπάρχουν πολυσύχναστες στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας. Όπως τα λεωφορεία αρχικά λειτουργούσαν πειρατικά απέναντι στην πελατεία του τραμ, έτσι και αυτό λειτουργεί πειρατικά απέναντι στη δημόσια συγκοινωνία.

Το ταξί δεν λειτουργεί πολύ διαφορετικά από τον τρόπο που λειτουργούσαν τα λεωφορεία όσο ήσαν προσωπικές επιχειρήσεις, πριν κρατικοποιηθούν. Παρ’όλα αυτά σήμερα, τα περίπου 18.000 ταξί, δικτυωμένα με συστήματα εσωτερικής επικοινωνίας, δίνουν την εικόνα οργανωμένου στόλου που τηρεί συγκεκριμένες προδιαγραφές λειτουργίας. Κάποιες από αυτές, όπως για παράδειγμα το σύστημα των τηλεφωνικών κλήσεων από τους πελάτες, το έχουν δανειστεί εξελιγμένα συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας στην Ευρώπη.

Αύριο το ταξί στην Αθήνα, όπως συμβαίνει σε κάποιες χώρες, ενδεχομένως να συνεργαστεί συμβατικά με τη δημόσια συγκοινωνία και να αναλάβει να τροφοδοτεί τους σταθμούς του προαστιακού, του μετρό και του τραμ (για παράδειγμα το taxi-train, ή η ανάθεση στα ταξί της κάλυψης της νυκτερινής περιόδου).

- Είναι ταυτισμένη η δημόσια συγκοινωνία με συγκεκριμένα δρομολόγια, διαδρομές και ωράρια; Ούτε αυτό είναι αποκλειστικότητά της, όταν αναπτύσσονται συστήματα

Λεωφορείων με ευέλικτο δρομολόγιο, που επικοινωνούν ασύρματα με τον πελάτη και προσαρμόζονται στη γεωγραφία της προσωπικής του προέλευσης και προορισμού.

Οδηγούμαστε προς μια εποχή που η λογική των συνδυασμένων μετακινήσεων θα υποκαταστήσει τη συμβατική διάκριση μεταξύ ατομικής (ιδιωτικής) και συλλογικής (δημόσιας) συγκοινωνίας. Εντάσσει το σύνολο των μετακινήσεων σε ένα ενιαίο και συντονισμένο σύστημα με κοινούς κανόνες για τη συνεργασία και αξιοποίηση του κάθε μέσου.

Τι είναι το πιο σημαντικό για να μπορέσει να λειτουργήσει ένα τέτοιο ολοκληρωμένο σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων; Τι αξίζει να αξιοποιηθεί ως προς αυτό το ζήτημα από την παράδοση της συμβατικής δημόσιας συγκοινωνίας; Τι η δημόσια συγκοινωνία διδάσκει; Αυτό που είναι το πιο σημαντικό είναι η υπεύθυνη δημόσια συλλογική συμπεριφορά στις μετακινήσεις. Το κρίσιμο στοιχείο διαχωρισμού στην αυριανή πόλη δεν θα είναι, ούτε το μέγεθος των οχημάτων, ούτε τα δρομολόγια, ούτε το αν ο φορέας διαχείρισης θα είναι κρατικός ή ιδιωτικός, ούτε η επιφάνεια κατάληψης ανά επιβάτη. Το κριτήριο διαχωρισμού θα είναι οι υπεύθυνες από τις ανεύθυνες συμπεριφορές. Το ότι ο κρίκος των ιδιωτικών αυτοκινήτων θα αποτελεί αποδεκτό περιβαλλοντικά μέρος της αλυσίδας των μετακινήσεων, σημαίνει ότι αναγνωρίζεται στους χρήστες τους ότι μπορούν να συμπεριφέρονται υπεύθυνα και συμβατά με το δημόσιο χαρακτήρα της πόλης. Θα έχει και το ιδιωτικό αυτοκίνητο ένα ρόλο να παίξει στα αραιοκατοικημένα προάστια καθώς και για κάποιες κατηγορίες μετακινήσεων, όπως αναψυχής. Το θέμα είναι το πώς θα χρησιμοποιείται.

Με τη συμβατική δημόσια συγκοινωνία οι κάτοικοι απέκτησαν την εμπειρία των κανόνων της συλλογικής μετακίνησης, την εμπειρία του πώς να μη καταναλώνουν πρόσθετο χώρο σταθμεύοντας ή κυκλοφορώντας, του πώς να περπατούν, να περιμένουν μαζί με άλλους στη στάση, να κάθονται δίπλα σε αγνώστους, να λειτουργούν πειθαρχώντας στον εξοπλισμό της Αθήνας. Τις συλλογικές συμπεριφορές που δίδαξε η δημόσια συγκοινωνία τις έχει ανάγκη από τον καθένα η πρωτεύουσα, σε όποιο μέσο και αν βρίσκεται. Είναι συλλογική συμπεριφορά να μοιράζεσαι πηγαίνοντας το πρωί στη δουλειά το ιδιωτικό σου αυτοκίνητο με συναδέλφους, να οδηγείς χωρίς να παραβαίνεις τους κανόνες, να παραχωρείς την οφειλόμενη προτεραιότητα στους πεζούς, να σταθμεύεις νόμιμα, να φροντίζεις την καλή συντήρηση του αυτοκινήτου, να τηρείς τα όρια ταχύτητας, να αφήνεις στην περίμετρο του κέντρου και των άλλων προστατευόμενων περιοχών το αυτοκίνητο και να συνεχίζεις περπατώντας ή με δημόσια συγκοινωνία. Είναι συλλογική και υπεύθυνη συμπεριφορά να χρησιμοποιείς συνδυασμένα το ποδήλατο ή το αυτοκίνητο με τα δημόσια μέσα, να καλύπτεις με περπάτημα όσο γίνεται περισσότερες καθημερινές μετακινήσεις.

9. Αθήνα και δημόσια συγκοινωνία. Παράλληλοι βίοι στη μορφή των δικτύων

- **Η αλληλεπίδραση της πόλης και της δημόσιας συγκοινωνίας**

Το κλειδί για να γίνει κατανοητή η αληθινή ουσία της δημόσιας συγκοινωνίας στην Αθήνα, όπως και σε κάθε πόλη, είναι η ανάλυσή της να ξεφύγει από το στενό πλαίσιο της κλειστής ιστορίας των επί μέρους δικτύων και να ανοίξει, αναζητώντας εκείνους τους δεσμούς που τη συνδέουν με την ταυτότητα της κοινωνίας, του αστικού τοπίου και των δραστηριοτήτων. Η δημόσια συγκοινωνία συνδέεται και αλληλεπιδρά με το χώρο, με τις δραστηριότητες, με τη δουλειά, με την αναψυχή, με τον πολιτισμό και την εκπαίδευση. Η δημόσια συγκοινωνία αναπτύσσεται στο ευρύτερο πλαίσιο των μεταφορών, όπου περιλαμβάνεται φυσικά και το αυτοκίνητο. Μόνο σε συνάρτηση με τις ατομικές μεταφορές μπορεί να ερμηνευτεί η δημόσια συγκοινωνία και η στάση της κοινωνίας απέναντί της. Το κλειδί για την κατανόηση της δημόσιας συγκοινωνίας είναι ο βασικός ανταγωνιστής της, το αυτοκίνητο. Έπονται το δίκυκλο, το ταξί και το περπάτημα.

Βέβαια δεν υπήρχε πάντα το αυτοκίνητο. Σήμερα ένα υψηλό ποσοστό των κατοίκων έχει τη δυνατότητα να επιλέξει ανάμεσα στο αυτοκίνητο, το δίκυκλο ή τη δημόσια συγκοινωνία, γενικότερα ανάμεσα στη δημόσια ή την ιδιωτική μετακίνηση. Επομένως εύκολα μπορεί να φανεί

ποιες είναι οι πραγματικές προτιμήσεις και πόσο ισχυρή είναι η συλλογική συνείδηση στην Αθήνα ως προς τις συλλογικές συμπεριφορές. Στην περίοδο που προηγήθηκε του αυτοκινήτου το κριτήριο εκείνο που βοηθά να συγκριθεί το ειδικό βάρος ανάμεσα στο ιδιωτικό και το συλλογικό είναι η στάση των κατοίκων απέναντι στους πολεοδομικούς σχεδιασμούς. Ως προς αυτό το θέμα, η Αθήνα είναι μια πολύ ενδιαφέρουσα περίπτωση κοινωνίας που πολέμησε τους σχεδιασμούς, είτε αυτοί αφορούσαν το χώρο, είτε τις μεταφορές. Ίσως το πρώτο παράδειγμα προβλημάτων που αντιμετώπισε ο σχεδιασμός στον τομέα της δημόσιας συγκοινωνίας είναι τα εμπόδια που έβαλαν, γύρω στα 1865, οι μικροϊδιοκτήτες ακινήτων στη χάραξη του σιδηρόδρομου Αθήνας – Πειραιά, ιδιαίτερα από το ύψος του Θησείου προς το Μοναστηράκι.

Η ιστορία της δημόσιας συγκοινωνίας είναι ταυτισμένη με την ιστορία της Αθήνας. Η σχέση τους είναι αμφίδρομη. Γενικά άλλες φορές η δημόσια συγκοινωνία προσαρμόζεται στην πόλη, και άλλες η πόλη προσαρμόζεται στη δημόσια συγκοινωνία. Το τελευταίο συμβαίνει ιδίως στις ζώνες επιρροής εκείνων των διαδρόμων που αντιστοιχούν σε μεγάλης ικανότητας μέσα μεταφοράς, όπως ο προαστιακός σιδηρόδρομος, το μετρό και το τραμ. Πάντως η αμφίδρομη σχέση είναι ο κανόνας.

Αποτελεί και η Αθήνα ένα παράδειγμα μιας τέτοιας αλληλεπίδρασης; Ως προς την προσαρμογή της δημόσιας συγκοινωνίας στην πόλη, αυτό είναι αυτονόητο. Το ανάποδο δεν είναι τόσο εύκολο να υποστηριχτεί. Ανήκει και η Αθήνα στις πόλεις που αναπτύχθηκαν υπό την επίδραση των συγκοινωνιακών δικτύων; Η απάντηση είναι θετική για κάποιες περιοχές. Αυτό συνέβη και αφορά, θετικά μεν το διάδρομο του ηλεκτρικού, αρνητικά δε το κέντρο. Πράγματι ο ‘ηλεκτρικός’ επιτάχυνε την ανάπτυξη της Αθήνας κατά μήκος της διαδρομής του. Αντίστροφα, το γεγονός ότι μέχρι τη δημιουργία των λεωφορειακών γραμμών κορμού, στις αρχές της δεκαετίας του 90, δεν υπήρξαν άλλες σημαντικές γραμμές υψηλής ικανότητας, αλλά η δημόσια συγκοινωνία εξυπηρετούσε καλά τις κεντρικές περιοχές, συνέβαλε στο να συγκρατηθεί η κατοικία σε αυτές και στις γειτονικές τους περιοχές, αυξανόμενη καθ’ ύψος και σε υψηλές πυκνότητες (Αμπελόκηποι, Παγκράτι, Κυψέλη κλπ). Μόλις οι Αθηναίοι απέκτησαν αυτοκίνητο και τη δυνατότητα να εγκατασταθούν πιο άνετα στα προάστια, απομακρύνθηκαν χωρίς δισταγμό. Την ταλαιπωρία που τους προκαλεί ο κορεσμός την αντελήφθησαν αρκετά αργότερα.

Η προσαρμογή της δημόσιας συγκοινωνίας σε έναν ιστό που αναπτύσσεται σύμφωνα με τα δικά του κριτήρια, καλύπτει μεν κάποιες ανάγκες, αλλά γίνεται με υψηλό κόστος και όχι καλά. Είναι μια παθητική και ουδέτερη προσαρμογή σε ιστούς που σπάνια ταιριάζουν εύκολα στον τρόπο ανάπτυξης των συγκοινωνιακών δικτύων. Η γεωγραφία των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας και η γεωγραφία της πόλης είναι δυο στρώματα που επικαλύπτονται αλλά, αν το δεύτερο δεν έχει σχεδιαστεί κατά τρόπο που να εξυπηρετείται το πρώτο, τότε η σχέση τους είναι φτωχή και η πόλη προσπαθεί να λειτουργήσει με διαφορετικούς από τη δημόσια συγκοινωνία τρόπους.

Ο ιστός της Αθήνας δεν σχεδιάστηκε με κριτήριο την καλύτερη εξυπηρέτησή του από τη δημόσια συγκοινωνία. Ούτε υπήρξε, ούτε υπάρχει μια τέτοια μέριμνα, αλλά ακόμη και αν επικρατούσε ανάλογη ευαισθησία, δεν θα μπορούσε να υλοποιηθεί, διότι απουσίασε ο πραγματικός σχεδιασμός. Η Αθήνα δεν φτιάχτηκε ούτε για τη δημόσια συγκοινωνία, ούτε και για το αυτοκίνητο. Γενικά φτιάχτηκε χωρίς υποδομές.

Το οδικό της δίκτυο, που θα γινόταν σωστά μόνον αν υπήρχε σχεδιασμός, είναι πολύ φτωχό και αυτό ήταν γενικά εις βάρος των μεταφορών, συλλογικών και ιδιωτικών. Σήμερα βέβαια διαπιστώνεται ότι ένας δρόμος δεν είναι παρά ένα υπόβαθρο. Το ότι κατά σύστημα παραδόθηκε στο αυτοκίνητο δεν σημαίνει ότι δεν αποτελεί τη βάση και την προϋπόθεση για μια αναβαθμισμένη δημόσια συγκοινωνία. Αν υπήρχαν αρτηρίες με ικανό πλάτος, πιο εύκολα θα μπορούσαν να χαραχτούν λεωφορειολωρίδες, πιο εύκολα θα μπορούσε να αναπτυχθεί δίκτυο τραμ σε αποκλειστική υποδομή. Η ανυπαρξία ουσιαστικού οδικού δικτύου υπήρξε τροχοπέδη για την επικοινωνία της πόλης και αυτό αφορά κάθε μέσο ιδιωτικό ή συλλογικό. Είναι τροχοπέδη συγχρόνως για τις αναγκαίες αναπλάσεις.

Είναι λοιπόν βίοι παράλληλοι η σχέση της δημόσιας συγκοινωνίας με την Αθήνα; Τα δίκτυα της δημόσιας συγκοινωνίας αναπτύχθηκαν μαζί με την Αθήνα κάπως όπως αναπτύχθηκαν, απόλυτα συνδεδεμένα μαζί της, τα δίκτυα ύδρευσης και ηλεκτρισμού; Πράγματι έγινε περίπου έτσι για μια μεγάλη περίοδο στη σύγχρονη ιστορία της Αθήνας, όσο τα δίκτυα του ιππήλατου τραμ, του ηλεκτρικού τραμ και των λεωφορείων παρακολουθούσαν παθητικά την ανάπτυξη της και απλώνονταν αρμονικά, περίπου όπου υπήρχε ιστός. Δεν είχαν την ικανότητα να τον επηρεάσουν και να τον κατευθύνουν. Τα δίκτυα δεν ήσαν ιεραρχημένα, δεν προσάρμοζαν τις μετακινήσεις σε κάποια δική τους λογική, εγγράφονταν ουδέτερα στους δρόμους, μεγάλους ή μικρούς. Δεν ήταν σε θέση να εγκαταστήσουν ισχυρούς διαδρόμους, αυτό που σήμερα ονομάζουμε 'κορμούς', διότι τα οχήματα ήταν μικρά και πολύ μικρής ταχύτητας. Δεν ήταν ικανά παρά να απορροφούν επιβάτες από το άμεσο περιβάλλον της διαδρομής και όχι να έλκουν τη ζήτηση από ευρύτερες ζώνες.

- **Η άμυνα των κατοίκων απέναντι στο παρά φύσιν ιδεολογικό φορτίο της Αθήνας**

Για την Αθήνα, παρά την τόσο μεγάλη ιστορία της, δεν θα ήταν λάθος να υποστηριχτεί ότι είναι μια πολύ πρόσφατη πόλη. Οι Αγώνες για την απελευθέρωση είχαν μετατρέψει την πόλη της τουρκοκρατίας, με πληθυσμό της τάξης των 8.000 κατοίκων, σε ένα ερείπιο και τους κατοίκους της, πρόσφυγες στις γύρω πόλεις. Από αυτή τη μηδενική αφετηρία ξεκινά η Αθήνα. Μόλις πριν 170 χρόνια από σήμερα.

Το 1830 η Αθήνα δεν έχει δρόμους ούτε για κάρα. Άλογα, μουλάρια και καμήλες, αυτά ήταν τα μεταφορικά μέσα. Σε ολόκληρη την Ελλάδα δεν υπήρχε οδικό δίκτυο, διότι αυτό προϋποθέτει ένα στοιχειώδες πλάτος, κάποια διαμόρφωση της επιφάνειας, κάποια μικρά τεχνικά έργα. Δεν υπήρχε τίποτα. Τα πρώτα κάρα που έφερε ο Καποδίστριας στο Ναύπλιο και το Άργος αποτέλεσαν την αφορμή για τα πρώτα έργα αστικής οδοποιίας στον τόπο μας, όταν αλλού ο σιδηρόδρομος ήταν ήδη παρών. Στην Αθήνα τα πρώτα τετράτροχα αμάξια θα έρθουν το 1834, με την ανακήρυξη της σε πρωτεύουσα. Είναι σταθμός. Η Αθήνα έχει τότε περίπου 10.000 κατοίκους.

Η Αθήνα στο τέλος της τούρκικης κατάκτησης, έστω και αν τη χώριζαν 2000 χρόνια από την αρχαία πόλη, ελάχιστα διέφερε από αυτήν. Πράγματι η αρχαία ελληνική πόλη, με εξαίρεση τις αποικίες, δεν είχε συμμετρικές χαράξεις, ούτε δρόμους ευθύγραμμους και με μεγάλα πλάτη. Η χωροθέτηση των οικοδομημάτων ήταν μάλλον ακανόνιστη και τυχαία. Δεν υπήρχαν γεωμετρικές σχέσεις ανάμεσα σε εσωτερικούς και εξωτερικούς χώρους. 'Μια από τις βασικές παραμέτρους του αρχαιοελληνικού τοπίου ήταν ο ατομικιστικός χαρακτήρας των τόπων, τα κτίρια ήταν μονάδες και δεν μπορούσαν να υποταχτούν σε γεωμετρικές συνθέσεις που θα συμβόλιζαν μια γενικότερη τάξη...Οι Έλληνες μιλούσαν για το χώρο σαν 'το ανάμεσα στα αντικείμενα' χωρίς αξία καθαυτή..' έγραφε ο Christian Norberg-Schulz¹⁴ και ο Scully προσέθετε σχετικά με την κίνηση σε αυτό τον ανοργάνωτο, μη χώρο, ότι ήταν εκείνη 'ελεύθερων ανθρώπων ανάμεσα στο πλήθος'.

Έτσι αντιμετωπιζόταν ο χώρος στην αρχαία Ελλάδα και με αυτή την προσέγγιση προέκυψε, χωρίς σχέδιο, η αρχαία Αθήνα. Αυτή η πόλη ταίριαζε απόλυτα στην ιδιοσυγκρασία και του τούρκου κατακτητή και δεν την άλλαξε. Φαίνεται ότι και ο Έλληνας του 19ου αιώνα, το ίδιο και ο σημερινός, κράτησε την ίδια νοοτροπία¹⁵.

Η Ελλάδα που δημιουργήθηκε, αλλά και οι ευρωπαϊκές χώρες που την υποστήριξαν, αντιμετώπισαν ό,τι είχε διαδεχτεί την κλασική αρχαιότητα σαν ιστορικό κενό. Η Αθήνα ανέλαβε να αποδείξει ότι μπορούσε το νέο κράτος να αναπτυχθεί ως αναβίωση του κλασικού παρελθόντος. Αυτό το είχε ανάγκη ώστε να διαφοροποιηθεί καθαρά από τις τουρκικές επιρροές που παρέμεναν κυρίαρχες. Δεν υπήρχε καλύτερος τρόπος εξευρωπαϊσμού από το ιδεολογικό πρόσχημα που

¹⁴ Christian Norberg-Schulz, 'La signification dans l'architecture occidentale', Pierre Mardaga ed., Liege, 1977.

¹⁵ Ο Κ. Μπίρης αναφέρει την έκφραση 'οικοδομείν αττικώς' ως χρησιμοποιούμενη για να δείξει την αταξία στη δόμηση της αρχαίας Αθήνας.

παρείχε η αρχαία Ελλάδα. Η Ελλάδα απελευθερώθηκε με τη βοήθεια της Ευρώπης. Η Ελλάδα, και ειδικότερα η Αθήνα, ήταν ευρωπαϊκή υπόθεση. Ακόμη και ο Κλέντσε, πολεοδόμος που δεν συμφώνησε με τους τόσο άκομψους σχεδιασμούς του Κλεάνθη αλλά διακρίθηκε για την υποχωρητικότητα του και προσάρμοσε το σχέδιο του Κλεάνθη, στις διεκδικήσεις των Αθηναίων και στην πραγματικότητα της πόλης, έγραφε 'οικοδόμησις εις τας Αθήνας είναι Ευρωπαϊκό Καλλιτεχνικό Ζήτημα και πρέπει να είναι κανείς υπεύθυνος να λογοδοτήσει δι'αυτό ενώπιον ολοκλήρου της Ευρώπης'.¹⁶

Επομένως για τους βαυαρούς πολεοδόμους, περιλαμβανομένου και του Κλεάνθη, το σημαντικό ήταν να βάλουν πάνω στην Αθήνα μια διαφορετική σφραγίδα που θα αναγνωριζόταν ως 'νεοκλασική' έστω και αν ήταν ψεύτικη, έστω και αν δεν είχε καμία σχέση με την αρχαία Αθήνα, ούτε φυσικά με το χαρακτήρα του νεοέλληνα. Το αποτέλεσμα ήταν οι Αθηναίοι να αντιδράσουν. Η σύγκρουσή τους με τους γεωμετρικούς σχεδιασμούς των βαυαρών είναι χαρακτηριστική. Υπερασπίστηκαν την ταυτότητά τους, τα 'οικόπεδά' τους και τελικά, ασυνείδητα ή συνειδητά, την πραγματική ιστορία και την πραγματική φυσιογνωμία της πόλης τους.

Η ιστορία της Αθήνας είναι μια ιστορία μιας αδιάκοπης σύγκρουσης ανάμεσα στο δημόσιο και το ιδιωτικό, είτε ως προς τις μεταφορές, είτε ως προς το δημόσιο χώρο. Εκπρόσωποι του δημόσιου συμφέροντος ήταν σταθερά οι κυβερνώντες, εκπρόσωποι του ιδιωτικού οι κυβερνώμενοι, ο καθένας υπερασπιστής του μικρού ή μεγαλύτερου συμφέροντός του, της ιδιοκτησίας του.

Τα δικαιώματα των οικοπεδούχων απεδείχθησαν πάντα πολύ πιο ισχυρά από το συλλογικό συμφέρον για μια πόλη λειτουργική. Το αποτέλεσμα ήταν σε όλη την ιστορία της Αθήνας να δημιουργηθούν ελάχιστοι ανοικτοί δημόσιοι χώροι, πάρκα και πλατείες. Αυτό είναι ορατό στα περισσότερα χωριά, το ίδιο συνέβη και στην Αθήνα. Αντίστοιχα θύματα υπήρξαν και οι δρόμοι, παρόλο που το άμεσο κέρδος που οι διαπλατύνσεις θα συνεπαγόntonταν για τα παρόδια ακίνητα ήταν προφανές. Οι δρόμοι της Αθήνας προέκυψαν, δεν σχεδιάστηκαν πραγματικά. Με ελάχιστες εξαιρέσεις, για τη χάραξη των δρόμων κατορθώθηκε να αφαιρεθεί από τα οικόπεδα μόνο το ελάχιστο. Τόσο λίγο που τα πεζοδρόμια εξακολουθούν να είναι ουσιαστικά ανύπαρκτα, χώρος για λωρίδες ποδηλάτου να μην υπάρχει, ο χώρος για στάθμευση και κυκλοφορία να είναι ανεπαρκής.

Τι σχέση είχε η υφιστάμενη Αθήνα με τη γεωμετρική μορφολαγνεία του Κλεάνθη και του Σάουμπερτ, τη βάνουσα προσβλητική απέναντι στην υφιστάμενη πόλη; Με ευθύγραμμες χαράξεις, που προϋπέθεταν μαζικές απαλλοτριώσεις, κατεδαφίσεις και εξαφάνιση των παλιών δρόμων, σχημάτισαν ένα ισοσκελές τρίγωνο που οι δυο πλάγιες πλευρές του, οι Πειραιώς και Σταδίου (η δεύτερη σημαδεύει το αρχαίο Στάδιο) περιόριζαν την παλιά πόλη και την υπέτασαν σε ένα τριγωνικό σχήμα, πρωτόγνωρο σε μια Αθήνα με ιστορία χιλιάδων ετών. Η βάση του επίσης (Ερμού) διαπερνούσε τον ιστό, διαχωρίζοντας την πόλη σε βόρεια, εκείνη που θα μετασχηματιζόταν ολοκληρωτικά σε 'νεοκλασική', και σε νότια που θα απελευθερωνόταν από τα κτίσματα και θα μετατρέποταν σε αρχαιολογικό πάρκο. Στη θέση της σημερινής πλατείας Ομονοίας τοποθέτησαν το παλάτι σε κλασική κάτοψη, μορφής Π. Ο άξονας που όριζε, ο οποίος συνέπιπτε με τη διχοτόμο του τριγώνου, οδό Αθηνάς, σημάδευε και σταματούσε στα Προπύλαια. Στην αυτοκρατορική εκδοχή του στην Ευρώπη, ο άξονας αυτός συστηματικά είχε κατεύθυνση προς το άπειρο, σύμβολο της άπειρης εξουσίας του ηγεμόνα. Εδώ στην Αθήνα, η διακοπή του στα Προπύλαια, τα σηματοδοτούσε ως πηγή της 'νεοκλασικής' εξουσίας του Όθωνα.

Κήποι και πλατείες αυτοκρατορικής κλίμακας συμπλήρωναν το σχέδιο που, αν και έγινε νόμος του κράτους και είχε την προφανή στήριξη του βασιλιά, συνάντησε τέτοια αντίδραση από τους κατοίκους που, παρά τα όσα είχαν υποσχεθεί, κατάφεραν να το περιορίσουν σημαντικά. Νεότερα σχέδια, που διαδοχικά εκπονούνταν, προσάρμοσαν το αρχικό στην πραγματικότητα της υφιστάμενης πόλης και της τότε αθηναϊκής κοινωνίας.

¹⁶ Κ. Μπίρης, *op. cit.*, σελ.

Με βάση τη σημερινή οπτική και την εμπειρία του πόσο σημαντικοί είναι τώρα για την κυκλοφορία στην Αθήνα ο τρίδυμος άξονας (Πανεπιστημίου/Σταδίου/Ακαδημίας) και γενικά οι φαρδείς και ευθύγραμμοι δρόμοι, ακούγεται 'λογικό' το επιχείρημα ότι η Αθήνα ατύχησε που δεν μπόρεσε να εφαρμόσει, παρά σε μικρογραφία, τις 'νεοκλασικές' χαράξεις. Προέρχεται όμως από εκείνους που προσπερνούν αδιάκριτα την καθεαυτή αξία της παλιάς πόλης, υποτιμώντας συγχρόνως ότι κυκλοφοριακά εκείνες οι χαράξεις θα ήταν άχρηστες σήμερα, όπως οι χαράξεις που ο Κλεάνθης και ο Σάουμπερτ τελικά κατάφεραν να υλοποιήσουν.

Ποια ήταν, για παράδειγμα, η τύχη δρόμων όπως η Ερμού και η Αθηνάς, των δυο πιο σημαντικών δρόμων που υλοποιήθηκαν στο εσωτερικό του μεσαιωνικού ιστού; Η Ερμού πεζοδρομήθηκε, η δε Αθηνάς έχασε σήμερα σχεδόν πλήρως την κυκλοφοριακή της σημασία, εκπίπτοντας σε καθαρά τοπικού χαρακτήρα δρόμο. Έτσι, με διαχειριστικούς τρόπους, επανεντάχθηκαν σήμερα αυτοί οι δρόμοι στη λογική της παλιάς πόλης. Οι μεγάλοι δρόμοι ήταν πράγματι κατάλληλοι για το αυτοκίνητο, αλλά απεδείχθη ότι το ιστορικό τους περιβάλλον δεν ήταν ικανό να αντέξει τις σχηματιζόμενες ροές. Το ιστορικό κέντρο της Αθήνας πεζοδρομείται προοδευτικά, και η πόλη που προηγήθηκε της απελευθέρωσης, ξαναβρίσκει την ταυτότητά της. Ξαναγίνεται μια πόλη για περπάτημα, ένας πυρήνας που καταφέρνει να εντάσσεται λειτουργικά στη σημερινή Αθήνα χάρη στη δημόσια συγκοινωνία και μάλιστα την υπόγεια, το μετρό.

Είναι γεγονός ότι αναγνωρίζουμε σήμερα σαν ιστορικό κέντρο, μαζί με την Πλάκα, και το σύνολο της επιφάνειας που περιλαμβάνεται στο 'νεοκλασικό' τρίγωνο. Πρόκειται για μια διχασμένη επιφάνεια. Το ένα της σκέλος κατάφερε να μείνει απρόσβλητο από τους νεοκλασικούς σχεδιασμούς ενώ το άλλο υπέκυψε τελικά στις ορέξεις των βαυαρών πολεοδόμων.

Οι Αθηναίοι υπερασπίστηκαν αυτό που ήταν η πόλη τους απέναντι, όχι μόνο στη βασιλική αυλή, αλλά και σε ό,τι αυτή εκπροσωπούσε. Το σημερινό ιστορικό κέντρο αντανάκλα δυο διαφορετικούς κόσμους, που συγκρούστηκαν επί δεκαετίες σκληρά. Σήμερα, από μια απόσταση μεγαλύτερη του αιώνα, μπορούμε ωστόσο να αντιμετωπίζουμε το αποτέλεσμα σαν ενιαίο. Αυτό οφείλεται και στις διορθώσεις του σχεδίου από τον Κλέντσε, που ενίσχυσαν την εσωστρέφεια της υφιστάμενης πόλης (π.χ. η κάμψη των Σταδίου και Πανεπιστημίου πριν από την πλατεία Συντάγματος), διότι όπως πίστευε οι έξοδοι προς κάθε κατεύθυνση του σχεδίου του Κλεάνθη καθιστούσαν την πόλη ανοχύρωτη. Αντιλαμβανόμαστε σήμερα ότι ο Κλέντσε, χωρίς τότε να το συνειδητοποιεί, συνέβαλε στο να μειωθούν οι ταχύτητες και να οχυρωθεί η παλιά πόλη απέναντι στο αυτοκίνητο.

Δώσανε πραγματική μάχη οι Αθηναίοι απέναντι στο σχέδιο της Αθήνας των βαυαρών για δυο λόγους. Ο πρώτος είναι ότι η γη είχε πια πάρει τεράστιες για την εποχή αξίες, σε σχέση με τις τιμές που αγοράστηκαν τα κτήματα από τους τούρκους που έφυγαν σε συνθήκες πανικού. Ο δεύτερος είναι ότι οι Αθηναίοι δεν κατανόησαν τη σημασία του δημόσιου χώρου, έτσι όπως αυτός τους προτάθηκε από την πολεοδομία των βαυαρών. Ξαναβρίσκουμε στους Αθηναίους του 19ου αιώνα την ίδια ακριβώς προσέγγιση για το δημόσιο χώρο που είχαν δείξει και στην αρχαία Αθήνα οι κάτοικοί της. Η αρχαία Αθήνα κράτησε τελικά ζωντανή την αληθινή της ιστορία και δεν έγινε το ψεύτικο, δήθεν ιστορικό, σκηνικό που προετοίμαζαν στα σαλόνια τους οι βαυαροί.

Στένεψαν λοιπόν οι πρώτοι κάτοικοι της Αθήνας τους δρόμους του σχεδίου, περιόρισαν τις πλατείες, γκρέμισαν πολλές δεκάδες βυζαντινές εκκλησίες για να προσκυρωθούν πολλά εκκλησιόπεδα στα γειτονικά οικοπέδά τους. Κράτησαν, όσο μπορούσαν, την Αθήνα έτσι που ήτανε.

Δεν κατάφεραν ο Κλεάνθης και ο Σάουμπερτ να χαράξουν πολλά από όσα είχαν σχεδιάσει, πάντως πέτυχαν κάτι όχι αμελητέο. Εισήγαγαν τη στάση ασέβειας απέναντι στην παλιά πόλη, μια στάση που έγινε κυρίαρχη συμπεριφορά και παραμένει ισχυρή μέχρι τώρα, διότι τους βόλεψε όλους. Προφανώς αυτή η συμπεριφορά δεν εκδηλώθηκε με τη γεωμετρική μορφοκρατία του Κλεάνθη και του Σάουμπερτ αλλά με την ανατροπή της κλίμακας της παλιάς πόλης. Η πρώτη ανατροπή είναι στους οικοδομικούς όγκους και την αισθητική των κτηρίων, αφού τα μονώροφα και διώροφα νεοκλασικά έδωσαν τη θέση τους σε πολυώροφες απρόσωπες πολυκατοικίες. Η

δεύτερη ανατροπή είναι στην έκταση της Αθήνας, η οποία εξαπλώνεται σε τέτοιο βαθμό που έχει συνθλίψει και εξαφανίσει την παρουσία της παλιάς πόλης.

Πώς θα μπορούσε να κρατήσει η παλιά πόλη την ταυτότητά της, στο πλαίσιο μιας Αθήνας τεσσάρων εκατομμυρίων κατοίκων; Θα είχε επιτευχθεί αν η νέα πόλη δεν είχε διεισδύσει με τους όγκους της στο εσωτερικό της παλιάς και δεν την είχε επικαλύψει με τις χαράξεις της, αν είχε κρατήσει μια στοιχειώδη απόσταση από αυτήν και δεν την είχε αγγίξει. Οι προτάσεις προς αυτή την κατεύθυνση δεν ήταν λίγες. Χαρακτηριστική είναι αυτή του βαυαρού Gutensohn το 1833 για δημιουργία της νέας Αθήνας στον Πειραιά και πολύ πιο πρόσφατα, το 1945, του Κ. Μπίρη για μεταφορά του διοικητικού κέντρου σε πόλη 100.000-120.000 κατοίκων στη Μεγαρίδα. Θα συνδεόταν με την μητρόπολη μέσω προαστιακού τρένου και αυτοκινητόδρομου. Αυτή θα αποφορτιζόταν και η αρχαία πόλη θα μπορούσε να απαλλοτριωθεί και να ανασκαφεί.

Γιατί η 'νεοκλασική' απελευθερωμένη Αθήνα δεν χτίστηκε λοιπόν λίγο πιο δίπλα, στις τόσες τεράστιες ελεύθερες επιφάνειες του λεκανοπέδιου, και στριμώχτηκε ξανά στα πόδια του βράχου της Ακρόπολης, πάνω στα νεότερα ή τα αρχαία ερείπια; Επελέγη να χτιστεί πάνω στην πόλη της τουρκοκρατίας για να την εξαφανίσει. Εκείνη με τη σειρά της είχε κτιστεί πάνω στη βυζαντινή πόλη, εκείνη πάνω στη ρωμαϊκή και η τελευταία πάνω στην αρχαία. Όμως καμιά δεν είχε παραμορφώσει την κλίμακα της προηγούμενης.

Η Αθήνα του 2005 δίνει μια νέα πνοή στο κέντρο της που συμπίπτει με το ιστορικό παλίμψηστο, στα ίδια ίχνη. Η Αθήνα των 4 εκ. τοποθετεί την καρδιά της εκεί που γράφτηκε, ξανά και ξανά, σε άπειρα στρώματα στο ίδιο χαρτί η ιστορία χιλιάδων χρόνων. Επιστρέφουμε στο κέντρο που μας τραβά σαν μαγνήτης. Εκεί είναι η διοίκηση, το εμπόριο, η αναψυχή και σημαντικό μέρος της εκπαίδευσης, εκεί συγκεντρωνόμαστε, από εκεί ξεκίνησαν τα δίκτυα του μετρό, του τραμ, του προαστιακού, εκεί παραμένουν οι αφετηρίες των λεωφορείων, από εκεί διέρχονται οι πιο πυκνές ροές αυτοκινήτων και δικύκλων, εκεί άρχισαν πάλι να ανεβαίνουν οι αξίες. Είμαστε όμως σε θέση σήμερα, με τις αναπλάσεις και με την απομάκρυνση του αυτοκινήτου, να διαχωρίσουμε το παλιό από το καινούριο; Είμαστε σε θέση να χειριστούμε διαφορετικά τις σύγχρονες πολυκατοικίες που χτίστηκαν βέβηλα μέσα στην παλιά πόλη;

- **Το ιππήλατο τραμ σε μια συνεκτική ακόμη Αθήνα**

Στο ξεκίνημα της Αθήνας ως πρωτεύουσας η παλιά πόλη ήταν πάρα πολύ μικρή για να απορροφήσει τη ζήτηση για κατοικία. Οι τιμές των ακινήτων ανέβηκαν σε ελάχιστο χρόνο πολύ ψηλά και εκ των πραγμάτων πολλοί οδηγήθηκαν στο να αναζητήσουν κατοικία στην περιφέρειά της, σε κάποια απόσταση από το νομοθετημένο σχέδιο. Με ένα κράτος απόν, τη λύση την έδωσαν οι ιδιωτικές ρυμοτομήσεις από κτηματίες που απλά κερδοσκοπούσαν, χωρίς μέριμνα και ενδιαφέρον να εξοπλίσουν με κοινόχρηστους ανοικτούς χώρους τις αστικές περιοχές που δημιουργούσαν. Τα πλάτη στους δρόμους, που χάραξαν απλά για την πρόσβαση στα οικόπεδα, ήταν τα ελάχιστα δυνατά. Το μόνο που απέμενε στις κυβερνήσεις, όπως ακριβώς σήμερα, ενάμιση αιώνα μετά, ήταν να νομιμοποιούν εκ των υστέρων αυτές τις ρυμοτομήσεις.

Έτσι η Αθήνα απλωνόταν, αλλά με την απουσία ενός συνολικού σχεδίου. Στο εσωτερικό της παρέμεναν σημαντικά κενά, ασύνδετα μεταξύ τους, με αποτέλεσμα το παζλ να μην επικοινωνεί. Φυσικά κάποια στιγμή δομήθηκαν και αυτά και τότε η πόλη απέκτησε μια κάποια στοιχειώδη επιφάνεια, που δεν καλυπτόταν άνετα με τα πόδια. Εδώ ξεκινάει η ιστορία της δημόσιας συγκοινωνίας που στην αρχή ήταν κάτι λίγο καλύτερο από το περπάτημα. Διότι, ακόμη και στα 1890, η μεγαλύτερη διαδρομή στην πόλη ήταν 2,5 χλμ., δηλαδή με τα πόδια σε μισή ώρα είχε καλυφτεί. Στα 1910 το εγκεκριμένο σχέδιο φτάνει από τον Κολωνό μέχρι τους Αμπελόκηπους (5 χλμ.) και από την Καλλιθέα μέχρι τα Πατήσια (10 χλμ.). Ωστόσο η πραγματικά κτισμένη πόλη ήταν πολύ πιο μαζεμένη, περίπου 5x5 χλμ. Οι αποστάσεις εξακολουθούσαν να μπορούν να καλύπτονται με περπάτημα και επικουρικά με τη βοήθεια του ιππήλατου τραμ.

Υπήρχε πράγματι δίκτυο, ήδη από το 1882, το πρώτο δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας στην Αθήνα. Ήταν φτηνό και το έπαιρνες εύκολα, όμως πολύ αργό, όπως και το ηλεκτρικό που το διαδέχτηκε. Ήταν τόσο αργό που οι επιβάτες ανεβοκατέβαιναν χωρίς να έχουν ανάγκη από στάσεις. Περπατούσαν και αν τύχαινε, για κάποιο τμήμα της διαδρομής τους, πηδούσαν και στο τραμ.

Στην αρχή επρόκειτο λοιπόν για ιππήλατα τραμ, οχήματα που κυλούσαν σε ράγες ώστε να κινούνται όσο γίνεται πιο ομαλά, χωρίς τραντάγματα και με τη λιγότερη έλξη. Οι ράγες ήταν μια σοβαρή υποδομή, απολύτως συσχετισμένη με τα οχήματα. Δεν μπορούσε να λειτουργήσει ένα τέτοιο δίκτυο (όπως και τα τρόλεϊ στη συνέχεια) παρά μόνο υπό ενιαίο φορέα. Μόνο τα ανεξάρτητα από υποδομή λεωφορεία (αλήθεια ξεχνάμε μερικές φορές ότι χρησιμοποιούν, όπως και τα ταξί, την υπέρτατη υποδομή που είναι η ίδια η πόλη) ήταν δυνατό να ανήκουν το καθένα σε ξεχωριστό ιδιοκτήτη. Η 'Ανώνυμη Ελληνική Εταιρεία Ιπποσιδηροδρόμων και Τροχιοδρόμων Αθηνών και Περιχώρων' ανέλαβε λοιπόν το ιππήλατο τραμ και συνέδεσε με τον πυρήνα της Αθήνας τα νέα τότε προάστια, τα Πατήσια, τους Αμπελόκηπους, την Κολοκυνθού, τον Κεραμεικό και τη Νεάπολη. Το 1901 είχαν ήδη αναπτυχθεί 9 γραμμές ιππήλατου τραμ.

Αυτή ήταν η Αθήνα. Μια πόλη όπου, ακόμη και μετά τον εμφύλιο, ένα μεγάλο μέρος των μετακινήσεων μπορούσε να γίνεται με τα πόδια. Φυσικά πρέπει να παρατηρηθεί ότι για το περπάτημα οι συνθήκες δεν ήταν οι ιδανικότερες. Μπορεί να μην απειλείτο από τα αυτοκίνητα, ωστόσο μιας άλλης μορφής ρύπανση, η σκόνη, ήταν πολύ ενοχλητική. Οι δρόμοι, με ελάχιστες εξαιρέσεις, ήταν ακάλυπτοι. Χώμα, λάσπη και σκόνη. Την ασφαλτόστρωση η Αθήνα θα τη γνωρίσει για πρώτη φορά το 1905 (οι πρώτοι δρόμοι που ασφαλτοστρώθηκαν ήταν φυσικά οι σπουδαιότεροι: οι Αθηνάς, Αιόλου, Σταδίου, Πανεπιστημίου ...).

Το ιππήλατο τραμ δεν ήταν εύκολο να αναπτυχθεί έτσι όπως ήταν οι δρόμοι. Χρειαζόντουσαν χωροσταθμικές διευθετήσεις για να διαστρωθούν οι ράγες του. Ακόμη και σημαντικοί δρόμοι όπως η Σταδίου, η Πανεπιστημίου και η Φιλελλήνων οικοδομήθηκαν χωρίς σχέδιο, πριν γίνει η διευθέτησή τους. Πληρώθηκαν και αποζημιώσεις στους ιδιοκτήτες που χρειάστηκε να προσαρμόσουν τις εισόδους και τις όψεις των κτηρίων τους στη νέα στάθμη όταν οι δρόμοι φτιάχτηκαν. Τα σπίτια είχαν προηγηθεί της πόλης και η αταξία τους είχε αποκτήσει δικαιώματα.

Ο ιπποτροχιόδρομος και ο αμμοτροχιόδρομος στην αρχή, το ηλεκτρικό τραμ στη συνέχεια, έβαλαν μπρος τη μηχανή της οδοποιίας και της διαμόρφωσης της πόλης γενικότερα. Χρειαζόντουσαν δρόμους για να κινηθούν. Έτσι υπήρξαν ο λόγος και έδωσαν το έναυσμα για τη χωροσταθμική διευθέτηση των οδών από τις οποίες πέρασαν. Η δημόσια συγκοινωνία, υπήρξε η αφετηρία για να διαμορφωθεί ο δημόσιος χώρος της πόλης. Το ίδιο γίνεται και σήμερα με το σύγχρονο τραμ. Τότε το ζητούμενο ήταν η εξομάλυνση της επιφάνειας. Τώρα το ζητούμενο είναι η ανάπλαση του δρόμου για τον πεζό, την αισθητική της πόλης και τη θωράκιση από το αυτοκίνητο.

Το ξεκίνημα λοιπόν του πρώτου πραγματικού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας στην Αθήνα (1882) γίνεται πενήντα χρόνια μετά από το ανάλογο δίκτυο της Νέας Υόρκης, που ήταν το πρωτοπόρο (1832), και τριάντα χρόνια μετά από το ιππήλατο τραμ του Παρισιού, το πρώτο στην Ευρώπη (1852).

Το 1910, μετά από ζωή τριάντα ετών, το ιππήλατο τραμ της Αθήνας ηλεκτροδοτείται (το Βερολίνο είχε κάνει την αρχή, αποκτώντας το 1881 το πρώτο ηλεκτρικό τραμ στον κόσμο). Η Πάτρα είχε προλάβει την Αθήνα. Το δίκτυο τραμ της πόλης μήκους 4,5 χλμ. είχε ηλεκτροδοτηθεί στα 1902 και βέβαια η Πάτρα είναι η πρώτη ελληνική πόλη που ηλεκτροφωτίστηκε.

Είναι ενδιαφέρον ότι η δημόσια συγκοινωνία στην Αθήνα, όπως και παντού, είτε υπήρξε ο φορέας εισαγωγής είτε συνόδευσε μια νέα τεχνολογία και ειδικά μια νέα ενέργεια:

- Σιδηρόδρομος Αθηνών–Πειραιώς. 1857. Σύμβαση Φραγκίσκου Φεράλδη με το δημόσιο για σιδηρόδρομο και φωταέριο.

- Σιδηρόδρομος/τραμ και ηλεκτρισμός. Ο σιδηρόδρομος Αθήνας-Πειραιά (Σ.Π.Α.) ηλεκτροδοτήθηκε το 1904, πριν από το τραμ και ακόμη πιο πριν από την πόλη. Το 1902 είχε αρχίσει να λειτουργεί εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας στο Ν. Φάληρο. Το 1925 η σύμβαση της κυβέρνησης Παγκάλου με τον αγγλικό όμιλο Power and Traction αφορούσε την προμήθεια ηλεκτρισμού και μεταφορών.
- Λεωφορεία φυσικού αερίου. Η Αθήνα γίνεται το 2000 μια από τις πρώτες πόλεις στον κόσμο με τόσο μεγάλο στόλο (300 λεωφορεία, σήμερα είναι 416 και αναμένονται άλλα 200). Το φυσικό αέριο για οικιακή χρήση ακολουθεί.

- **Η σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά. Πολεοδομικές πρωτοβουλίες σε συνδυασμό με το ατμήλατο τρένο**

Η πρώτη απόσταση που είχε νόημα να εξυπηρετηθεί με δημόσια συγκοινωνία (πριν καν να ανακύψει η αναγκαιότητα για αστικό δίκτυο), υπεραστική για την εποχή, αλλά μεγάλης σημασίας, ήταν εκείνη ανάμεσα στην Αθήνα και τον Πειραιά, το λιμάνι της. Τότε οι θαλάσσιες μεταφορές ήταν σχεδόν οι αποκλειστικές και η σύνδεση των δυο πόλων, Αθήνας και Πειραιά, απόστασης 8 χλμ., αντιπροσώπευε τη μοναδική ανάγκη συγκοινωνίας στο λεκανοπέδιο.

Το 1835 διαμορφώθηκε η χάραξη της Πειραιώς στην πορεία των αρχαίων Μακρών Τειχών, δηλαδή του αρχαίου οχυρωμένου δρόμου (ταυτίστηκε με την πορεία τους από τον Πειραιά μέχρι το Μοσχάτο, πιο πάνω αναπτύχθηκε δυτικότερα για να αποφύγει τις κλίσεις και να συναρθρωθεί με το σχέδιο του Κλεάνθη). Το δημόσιο αμέσως συνήψε σύμβαση με τον βουαρύ Στρογγ για την εγκατάσταση 500 αμαξών (τα 'παμφορεία' ή πολυφορεία'), οι οποίες πλήρωναν διόδια. Προετοίμασαν το έδαφος για το σιδηρόδρομο Αθηνών – Πειραιώς (ΣΑΠ), τον μετέπειτα 'ηλεκτρικό'. Αρχικά ήταν ατμοκίνητος. Ξεκίνησε το 1869 και τα εγκαίνια, είναι περιττό να γραφτεί, ότι αποτέλεσαν ένα μεγάλο πανηγύρι για την Αθήνα. Τότε είχε 43.000 κατοίκους και ο Πειραιάς 10.000.

Το 1887 ο ΣΑΠ αποκτά ανταγωνιστή. Είναι ο επίσης ατμοκίνητος 'κωλοσούρτης'. Συνέδεε την Αθήνα με το Νέο και το Παλιό Φάληρο μέσω της Θησέως. Ανήκε στην ίδια εταιρεία με τα ιππήλατα τραμ.

Δυο χρόνια πριν, το 1885, δρομολογείται προς την αντίθετη κατεύθυνση το ατμοκίνητο 'θηρίο'. Ο ένας κλάδος του πήγαινε στην Κηφισιά (15 χλμ.) και ο άλλος στο Λαύριο. Το ανέλαβε η Εταιρεία Μεταλλείων Λαυρίου που ίδρυσε την Εταιρεία Σιδηροδρόμων Αττικής. Το 'θηρίο' σταμάτησε οριστικά το 1938. Θα αντικατασταθεί από τον 'ηλεκτρικό' από το 1956-7.

Η κατασκευή του ατμοκίνητου σιδηρόδρομου προς Πειραιά δεν ήταν ένα αποκλειστικά συγκοινωνιακό έργο. Η αγγλικών συμφερόντων εταιρεία, έκανε πολεοδομία. Ανέλαβε να κατασκευάσει στον Όρμο του Φαλήρου θαλάσσια λουτρά, που τα συνέδεσε με ιπποσιδηρόδρομο με το σταθμό του Πειραιά, να ανακαινίσει και να επεκτείνει ξενοδοχείο στο Ν. Φάληρο, να ηλεκτροφωτίσει την πλατεία, να ξανακτίσει το θεατράκι του Φαλήρου και να το λειτουργεί μετακαλώντας θιάσους από το εξωτερικό, να φτιάξει κήπο και λούνα-παρκ. Παρεχώρησε επίσης οικόπεδο για την κατασκευή ποδηλατοδρόμου (στη θέση που κατασκευάστηκε μετά το γήπεδο Καραϊσκάκη) και έκανε έργα επέκτασης του αποχετευτικού αγωγού βαθύτερα στη θάλασσα, ώστε να καθαρίσουν τα νερά του Όρμου. Το Ν. Φάληρο μετατράπηκε στο πιο σημαντικό κέντρο αναψυχής της Αθήνας. Εγκαταλείφθηκε από το κοινό μόνο μετά τον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο, λόγω της ρύπανσης από τα παρακείμενα εργοστάσια. Η αγγλική εταιρεία είχε κάνει πολλές

προσπάθειες για να περιοριστούν, αλλά έχασε τη μάχη. Θα έπρεπε να περάσουν τουλάχιστον 70 χρόνια, να αναλάβει η Αθήνα τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων και να φτιαχτεί το σύγχρονο τραμ για να ενταχθεί ξανά στον ιστό της Αθήνας ένα μέρος του ιστορικού Φαληρικού Όρμου, αυτό το ψαχνό του λεκανοπέδιου, το πιο κοντινό στο κέντρο τμήμα του Σαρωνικού. Το πρόβλημα βέβαια της ρύπανσης των νερών εξακολουθεί να υπάρχει, όπως και το πρόβλημα της ρύπανσης του αέρα που αναπνέουμε, σε όλη την Αθήνα.

Σε κέντρο αναψυχής αναδείχθηκε αντίστοιχα και η Κηφισιά χάρη στην Εταιρεία Σιδηροδρόμων Αττικής, η οποία είχε τη συμβατική υποχρέωση επίσης να πολεοδομήσει επενδύοντας για τον καλλωπισμό του προαστίου. Κατασκεύασε το Άλσος και συνέβαλε στον ηλεκτροφωτισμό των δρόμων.

Σε μια εποχή, όπως η δική μας, που γίνεται μια σημαντική προσπάθεια για την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, αυτά είναι ενδιαφέροντα παραδείγματα που θα άξιζε να μελετηθούν. Αν οι φορείς δημόσιας συγκοινωνίας μένουν εγκλωβισμένοι στο στενό συγκοινωνιακό τους αντικείμενο, σε μια παθητική σχέση με την Αθήνα, τα αποτελέσματα θα είναι φτωχά. Με τη μονοδιάστατη σημερινή λειτουργία τους δεν κατάφεραν (μετρό, προαστιακός, τραμ) παρά ελάχιστα, για παράδειγμα στον εξοπλισμό των σταθμών με χώρους στάθμευσης για τη μετεπιβίβαση των οδηγών αυτοκινήτου. Δεν είναι το μοναδικό που θα μπορούσαν να αναλάβουν. Πρωτοβουλίες στον τομέα της ιδιωτικής πολεοδόμησης, και όχι μόνο, έχουν πάρει αρκετοί φορείς δημόσιας συγκοινωνίας στο εξωτερικό. Γιατί όχι και στην Αθήνα; Προφανώς αυτό θα ήταν προς όφελος και δικό τους και της πόλης.

Η γραμμή του σημερινού ΗΣΑΠ προσανατόλισε την ανάπτυξη της Αθήνας. Ήταν ένα υπεραστικό έργο, το οποίο ενσωματώθηκε μεν εκ των υστέρων στην πόλη, αλλά δύσκολα θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι εξυπηρετούσε λογικές αστικού σχεδιασμού. Το ίδιο έγινε και με άλλα έργα, που επίσης σχεδιάστηκαν ως υπεραστικά, αλλά ενσωματώθηκαν στη συνέχεια. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ένας πολύ σημαντικός για τη σημερινή Αθήνα άξονας, η λεωφόρος Αλεξάνδρας. Χαρακτήρισε το 1876-78, από τον Ι. Γεννησαρλή, λοχαγό και καθηγητή Τοπογραφίας στο Πολυτεχνείο. Στις περισσότερες περιπτώσεις δεν επρόκειτο για εντελώς νέες χαράξεις, όπως η Λ. Αλεξάνδρας, αλλά για διαπλάτυνση παλαιών ατραπών, που οδηγούσαν από την παλιά πόλη σε γειτονικούς προορισμούς. Έτσι έγινε με τη Λ. Συγγρού (διαμορφώθηκε επίσης από τον Γεννησαρλή περίπου ταυτόχρονα με τη Λ. Αλεξάνδρας), με την Πατησίων, την Κηφισίας-Βασ. Σοφίας, την Ιερά Οδό, την Πειραιώς κλπ. Η Κηφισού και η Μιχαλακοπούλου-Βασ. Κωνσταντίνου ανήκουν επίσης σε μια οδοποιία που η χάραξή της δεν προέκυψε από μια λογική αστικού σχεδιασμού. Αφορούσε τη διευθέτηση ή την κάλυψη υδροφορέων.

Με εξαίρεση λοιπόν την ίδια την παλιά πόλη, η Αθήνα προέκυψε με ενσωμάτωση υπεραστικού χαρακτήρα στοιχείων και φυσικά και των πολεοδομικών αποσπασμάτων των κτηματιών. Η πόλη δεν έχει μορφή. Η μορφολογία των συμμετρικών χαράξεων του Κλεάνθη έχει πνιγεί. Η λογική της παλιάς πόλης, διέπει την οργάνωση του χώρου σε οποιοδήποτε σημείο της νέας. Η παλιά πόλη παίρνει σιγά σιγά την εκδίκησή της.

Αργότερα πάνω σε αυτό το συνονθύλευμα ασύνδετων σχημάτων (το 1925 το σχέδιο της Αθήνας ήταν συρραφή 79 χωριστών τμημάτων και 502 αποσπασμάτων τροποποιήσεων, εγκρίσεων ιδιωτικών οδών, επεκτάσεων κλπ.) προστέθηκε και ο διαλυτικός ρόλος του αυτοκινήτου. Σε ποιο βαθμό θα καταφέρει η δημόσια συγκοινωνία να τα δέσει όλα αυτά σε πόλη;

- **Επιθέσεις και άμυνες γύρω από την παλιά πόλη. Το ζήτημα των διανοίξεων**

Λίγο πριν, από το 1896, στο κλείσιμο του αιώνα, παρουσιάζεται το πρώτο σχέδιο αναμόρφωσης της πόλης του 19ου αιώνα, του Π. Βακά. Ο στόχος του ήταν η προσαρμογή της Αθήνας στα νέα της μεγέθη. Σε σχέση με το σήμερα, πάλι η Αθήνα ήταν πολύ μικρή και στο εσωτερικό της η παλιά πόλη σαν μέγεθος και σαν δραστηριότητες κυριαρχούσε. Έτσι αυτή τράβηξε το ενδιαφέρον του Βακά αλλά στη συνέχεια, μέχρι το 70 κυρίως, και άλλων πολεοδόμων και συγκοινωνιολόγων.

Το επαναλαμβανόμενο στοιχείο στις προτάσεις τους ήταν οι διανοίξεις στο κέντρο. Για παράδειγμα, η προέκταση της Κοραή μέχρι την πλατεία Μοναστηρακίου και η σύνδεση των πλατειών Κουμουνδούρου και Μοναστηρακίου με το Ζάππειο. Θα γίνει αυτή η πρόταση έμμονη ιδέα αρκετών 'αναμορφωτών' για πολλά χρόνια. Κραυγαλέα ασεβείς απέναντι στην παλιά πόλη ήσαν ο L. Hoffmann, που σχεδίασε εκ του μακρόθεν το 1908 και κυρίως ο Th. Mawson. Αυτός προσκλήθηκε το 1914 από τη βασίλισσα Σοφία και πρότεινε μπαρόκ και εκκεντρικές χαράξεις που αποδομούσαν πλήρως τη φυσιογνωμία της παλιάς πόλης.

Μικρή παρένθεση σεμνότητας σε αυτή τη συστηματική επίθεση στην παλιά πόλη αποτέλεσε ο Erneste Hébrard, καθηγητή της Σχολής Αρχιτεκτόνων, ο οποίος υποστήριξε σε μελέτη του το 1919: '... αντί να ζητήσωμεν να εφαρμόσωμεν ένα νέον σχέδιον εις τας Αθήνας, πρέπει μάλλον ν'αντιμετωπίσωμεν καθ'ολοκληρίαν την διατήρησιν της υπαρχούσης πόλεως και να μην ασχοληθώμεν παρά μόνον με την περιφέρειάν της ... Πρωτίστως να μελετήσωμεν τον γενικόν σκελετόν από απόψεως κυκλοφορίας και επ'αυτού να προβώμεν εις την σχεδίασιν των νέων τμημάτων της, των οποίων θα προέκυπτε άμεσος οικοδόμησις...'. Είναι η πρώτη φορά που ρητά αναφέρεται η κυκλοφορία ως βάση για τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Είναι επίσης η πρώτη φορά που κάποιος υποστηρίζει 'την διατήρησιν' της παλιάς πόλης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ίδια θα χρειαστεί να ξαναπεί ο Γόρδιος το 1965, σαράντα έξη χρόνια αργότερα: 'η λύσις να προσαρμόσωμεν την κυκλοφορίαν εις την δομήν της πόλεως και το δίκόν της σύστημα είναι περισσότερον ρεαλιστική και δεν απαιτεί μεγάλα κεφάλαια. Διατηρείται ανέπαφον το κέντρον της πόλεως το οποίον και της προσδίδει τον ιδιαίτερον χαρακτήρα της. Αντί της κατεδαφίσεως ακινήτων και της κατασκευής ευρέων αυτοκινητοδρόμων αυξάνεται η απόδοσις του υπάρχοντος οδικού συστήματος ... δια της διαθέσεως ολοκληρού του καταστρώματος της οδού δια την κίνησιν των οχημάτων εκείνων δια τα οποία αύτη αρχήθεν προωρίζετο (δηλαδή) των συγκοινωνιακών μέσων δημοσίας μεταφοράς'¹⁷. Το πιο τραγικό είναι ότι τα ίδια χρειάζεται να λέμε και τώρα.

Το 1919 ήταν μια μάλλον κακή στιγμή για την Αθήνα. Συστήνεται το υπουργείο Συγκοινωνίας και διαχωρίζεται έτσι η πολεοδομία από τον συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Αυτή η εξέλιξη δεν είναι μόνο ελληνική. Θα χρειαστεί να περάσει σχεδόν ένας αιώνας για να ξεκινήσει, με αφετηρία την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μια προσπάθεια επανασύνδεσης των δυο συμπληρωματικών διαστάσεων της πόλης, που είναι οι χρήσεις γης και οι μεταφορές. Είναι απολύτως σχετική εξέλιξη η δημιουργία δυο χρόνια πριν, το 1917, της Σχολής Αρχιτεκτόνων και η παράλληλη διακοπή της διδασκαλίας μαθημάτων αισθητικής και πολεοδομικού σχεδιασμού στη Σχολή Πολιτικών Μηχανικών. Σημειώνεται ότι, μέχρι τότε, η Σχολή Πολιτικών Μηχανικών ήταν μια Σχολή στην οποία παρεχόταν ολοκληρωμένη εκπαίδευση.

- **Η άνετη προέλαση του αυτοκινήτου στην Αθήνα της δημόσιας συγκοινωνίας**

Το νέο ξεκίνημα που αποτέλεσε η μετά τον εμφύλιο περίοδος, ταυτίστηκε με πολλές ελπίδες. Ο,τι δεν είχε γίνει κατορθωτό από τη σταθερή αντίδραση των κατοίκων σε όλο το μήκος της σύγχρονης ιστορίας της Αθήνας, υπήρχε η ελπίδα ότι τώρα θα επιτυγχανόταν. Τα αυτοκίνητα, που άρχισαν να αυξάνουν, έδωσαν για τις διανοίξεις ακόμη πιο ισχυρά επιχειρήματα από αυτά του 'νεοκλασικού' μορφοκρατισμού. Το ιδεολογικό μένος εξάλλου ενάντια στην παλιά πόλη είχε ατονήσει. Ο Δήμος Αθηναίων, αμέσως μόλις απελευθερώθηκε η Αθήνα, το 1945, παρουσίασε το 'Σχέδιο Ανασυγκροτήσεως της Πρωτευούσης'. Η ανάλυσή του ξεπερνάει την πολεοδομική κλίμακα και γίνεται χωροταξική. Το διοικητικό κέντρο που προτείνει το τοποθετεί στη Μεγαρίδα, γιατί βρίσκεται πιο κοντά στην υπεραστική ροή μεταξύ κεντρικής και νότιας Ελλάδας.

Ακόμη και το 1959 η Υπηρεσία Οικισμού, με σύμφωνη γνώμη του ΤΕΕ, προωθεί σχέδιο επέκτασης της Κοραή μέχρι το Μοναστηράκι και δημιουργίας άξονα μέσα από την Πλάκα.

¹⁷ Ν. Γόρδιος, *op. cit.*, σελ. 54

Αυτές οι διανοίξεις σήμερα φαίνονται αστειότητες. Πολεοδόμοι και συγκοινωνιολόγοι πνίγονταν σε μια κουταλιά νερό. Δεν μπορούσαν να δουν πέρα από την παλιά πόλη. Με τα σημερινά όρια της η Αθήνα, παρόλο που δεν υπάρχουν σημαντικές αλλαγές στις βασικές δραστηριότητες που είναι εγκατεστημένες στο κέντρο, αποδεικνύει ότι η παλιά πόλη, λόγω της συγκριτικά ελάχιστης έκτασής της, είναι απολύτως αμελητέα για τη λειτουργία του πολεοδομικού συγκροτήματος. Μπορεί κάλλιστα να αναπτυχθεί αποκλειστικά με περπάτημα και δημόσια συγκοινωνία. Είναι προφανές ότι με τα ίδια κριτήρια, μετά από κάποια χρόνια, θα αντιμετωπίσουμε ανάλογα και περιοχές περιμετρικές του κέντρου, στις οποίες σήμερα πνιγόμαστε επίσης, αδυνατώντας να κατανοήσουμε ότι η λειτουργία τους δεν είναι εξαρτημένη από το αυτοκίνητο.

Στις αρχές της δεκαετίας του 60 τα αυτοκίνητα είναι ακόμη λίγα. Οι δρόμοι ανήκουν κυρίως στα φορτηγά (το 1956 αντιστοιχούσαν στο 48% της κυκλοφορίας, το 61 στο 40%) και στη δημόσια συγκοινωνία. Στους κεντρικούς δρόμους περίπου το μισό της κυκλοφοριακής ικανότητας διετίθετο στα οχήματά της¹⁸.

Το 1965 ενώ ο δείκτης των ετήσιων μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία ανά κάτοικο βρίσκεται στην κορυφή, γίνεται πολύ καθαρό ποιες θα είναι οι εξελίξεις στην πρωτεύουσα. Σε δέκα μόνιμους σταθμούς μέτρησης της κυκλοφορίας καταγράφηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 60 μέσα σε μια τριετία αυξήσεις 45%¹⁹. Τα αυτοκίνητα λοιπόν αυξάνουν και το 'κυκλοφοριακό πρόβλημα' είναι ήδη υπαρκτό. 'Εις τας Αθήνας ουδέν πρόβλημα υπήρξε μεγαλύτερον ή εμφανέστερον του προβλήματος του δικτύου μεταφορών. Δια την λύσιν του θα απαιτηθή η λήψις δημογραφικών μέτρων, η βελτίωσις του οδικού δικτύου δια διανοίξεως και δημιουργίας νέων αρτηριών, η κυκλοφοριακή αποσυμφόρησις ωρισμένων οδών, η αύξησις των διαθεσίμων συγκοινωνιακών μέσων, μεταβολαί πολεοδομικαί και μετατροπαί εις την χωροταξικήν διάρθρωσιν, οργανωτικαί και θεσμικαί βελτιώσεις ... ως και **ύψωσις της κοινωνικής στάθμης του ανθρωπίνου παράγοντος, και αλλαγή συνθηκών**'²⁰.

Είναι φανερό ότι έχει γίνει αντιληπτό το πόσο σύνθετη είναι η αντιμετώπιση του προβλήματος. Χρειάζονται λύσεις 'δημογραφικές', δηλαδή αναστροφή του ρεύματος αστυφιλίας προς την Αθήνα, 'πολεοδομικές', δηλαδή τι άλλο από αλλαγές στην κατανομή των δραστηριοτήτων και στις πυκνότητες, 'χωροταξικές', δηλαδή δημιουργία τοπικών κέντρων και 'αλλαγή συνθηκών', δηλαδή εντατικότερη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας²¹. Τι όμως εννοεί ο Γόρδιος με την έκφραση 'ύψωσις της κοινωνικής στάθμης του ανθρωπίνου παράγοντος'; Το εξηγεί σε ένα άλλο σημείο του βιβλίου του με μια πρόταση που σήμερα σοκάρει: 'απαιτείται κάποια συγκράτησις του ρυθμού αυξήσεως των ιδιωτικών αυτοκινήτων δια της δημιουργίας **λογικού εθνικού επιπέδου λιτότητος** ίδια εις τα εισοδηματικώς ευνοημένα στρώματα'²².

Κάποιοι θα επιχειρήσουν να εφαρμόσουν αυτή την πρόταση είκοσι χρόνια μετά. Πράγματι αυτός ήταν ο στόχος και η φιλοσοφία του πιο καινοτόμου, σε διεθνή κλίμακα, μέτρου κυκλοφοριακού σχεδιασμού που πάρθηκε το 1982 στην Αθήνα. Πρόκειται για το 'δακτύλιο', την εκ περιτροπής είσοδο στην κεντρική περιοχή της Αθήνας, ανάλογα, με τον αριθμό κυκλοφορίας του αυτοκινήτου ('μονά-ζυγά'). Ήταν ένας περιορισμός για όλους όσους είχαν αυτοκίνητο, για να προστατευτεί το περιβάλλον της πόλης, ένα μέτρο, περισσότερο πολιτικού και λιγότερο τεχνικού χαρακτήρα. Μπόρεσε να παρθεί γιατί ήταν περίοδος σημαντικών πολιτικών αλλαγών για τον τόπο. Από τότε, έχουν περάσει 23 χρόνια, το μέτρο δεν προσαρμόστηκε, αντίθετα μάλιστα δόθηκαν τόσες πολλές άδειες εξαίρεσης που εξέπεσε παντελώς. Συγχρόνως πάρα πολλοί αγόρασαν δεύτερο αυτοκίνητο και το παρακάμπτουν. Σημειωτέον ότι τότε αφορούσε περίπου 500.000 αυτοκίνητα,

¹⁸ Ν. Γόρδιος, *op. cit.*, σελ.

¹⁹ Μελέτη του γραφείου W. Smith and Associates, 1962

²⁰ Ν. Γόρδιος, *op. cit.*, σελ.

²¹ 'Η εγωιστική και μετά πλήρους αναισθησίας εκμετάλλευσις της ανεπαρκούς οδικής επιφανείας πρέπει να σταματήσει διότι, όταν η ταχύτης κυκλοφορίας καταλήγη κυριολεκτικώς εις το να έρπη, δυσχεραίνεται μέχρι βαθμού ασφυξίας και η οικονομική ζωή της πόλεως', Ν. Γόρδιος, *op. cit.*, σελ 50.

²² Ν. Γόρδιος, *op. cit.*, σελ. 161

εγγεγραμμένα στην περιφέρεια πρωτεύουσας, ενώ τώρα έναν τριπλάσιο αριθμό. Το κέντρο της Αθήνας βρίσκεται τις περισσότερες ώρες της ημέρας σε καθεστώς κορεσμού.

Μέτρα περιοριστικά, όπως ο δακτύλιος, είναι απολύτως κατανοητά σε μια Αθήνα με ιδιαίτερες ευαισθησίες ως προς την προσβολή από τη ρύπανση των αρχαίων της μνημείων και ιδιαίτερα ευάλωτη λόγω των δυσκολιών διάχυσης των ρύπων που παράγονται στους στενούς δρόμους. Η δημόσια συγκοινωνία κλήθηκε να υποκαταστήσει το αυτοκίνητο αφού η παραγωγή με αυτήν ρύπων ανά επιβάτη είναι αρκετές φορές μικρότερη.

Τα λεωφορεία δεν είναι φυσικά απολύτως αθώα στον τομέα της ρύπανσης. Τα παλαιότερα χρόνια ήταν αυτά, από όλα τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας, που κάλυπταν το μεγαλύτερο ποσοστό της επιβατικής κίνησης (Πίνακες 7, 8). Για παράδειγμα το 1962 τα λεωφορεία εξυπηρετούσαν το 80%. Σήμερα με τις δυο νέες γραμμές μετρό υπάρχει μια σημαντική εξέλιξη. Το 2002 το παραπάνω ποσοστό είχε πέσει στο 54% και το υπόλοιπο 46% εξυπηρετείτο από οχήματα ηλεκτρικής έλξης. Σημειώνεται ότι και τα νέα λεωφορεία προδιαγραφών EURO II και III είναι σημαντικότερα βελτιωμένα στον τομέα των εκπομπών.

- **Η εισαγόμενη ματαιότητα ενός δικτύου αυτοκινητοδρόμων**

Ποια είναι η απάντηση; Οδικά έργα. Η μελέτη κυκλοφορίας και μεταφορών του μετακληθέντος γραφείου Wilburg Smith and Associates, η μόνη που έγινε ποτέ για την Αθήνα, 1962 και 1972, βασικά αυτά τα έργα θα προτείνει, παρόλο που θεωρητικά ο στόχος της είναι να αυξηθεί η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας. Οι προτάσεις της είναι με οριζοντα τριακονταετίας (για το 2000). Για τη χρονιά αυτή οι προβλέψεις της απείχαν αρκετά από αυτό που, όπως φαίνεται από τη μελέτη της Αττικό Μετρό, τελικά θα συνέβαινε (Πίνακας 14).

Πίνακας 14 Ιδιοκτησία οχημάτων από τα νοικοκυριά (%). Σύγκριση ανάμεσα στις προβλέψεις της μελέτης W. Smith (1972) και την απογραφή της MAM (1996)			
Νοικοκυριά	1972 (Smith)	2000 (Smith)	1996 (MAM)
Χωρίς όχημα	71,3	43,4	35
Με 1 όχημα	26,4	45,7	53
Με > 1 οχήματα	2,3	10,9	12

Σημείωση: Ως οχήματα νοούνται αυτοκίνητα και δίκυκλα. Στην περίπτωση της μελέτης της Αττικό Μετρό τα στοιχεία έχουν προκύψει με εκτιμήσεις, λαμβάνοντας υπόψη ότι το 7% των νοικοκυριών είχε το 1996 1 δίκυκλο και το 0,5% περισσότερα από ένα. Εκτιμάται επίσης ότι ο αριθμός των δίκυκλων στην πρωτεύουσα το 1996 ήταν της τάξης των 650.000, δηλαδή σε κάθε 2 αυτοκίνητα αντιστοιχούσε ένα δίκυκλο²³.

Η μελέτη W. Smith έβαλε ως στόχο για την Αθήνα ένα πολυκεντρικό μοντέλο, ανάλογο αυτού που θα περιέγραφε μετά από 13 χρόνια το Ρυθμιστικό και στο οποίο οι πυκνότητες θα ήσαν της τάξης των 150 άτ./εκτ.

Πίνακας 15 Πρόβλεψη αριθμού ημερήσιων μετακινήσεων με ιδιωτικά και δημόσια μέσα σύμφωνα με το πολυκεντρικό μοντέλο και το μοντέλο υφισταμένων τάσεων. Μελέτη W. Smith.

²³ Ο συνυπολογισμός αυτοκινήτων και δίκυκλων, βάσει του οποίου εκπονήθηκε η μελέτη Smith, δεν βοηθά στις συνθήκες κορεσμού της Αθήνας, διότι είναι τελείως διαφορετικές οι επιπτώσεις των δυο μέσων στην κυκλοφορία.

	1972	2000 (πολυκ. μοντ.)	2000 (μοντ. τάσεων)
Με Ι.Χ.	722.000	2.356.000	2.450.000
Με δημόσια συγκοιν.	1.850.000	3.212.000	2.895.000
Με ταξί	377.000	586.000	572.000
Σημείωση: Ως οχήματα για τη μελέτη W. Smith νοούνται αυτοκίνητα και δίκυκλα.			

Σύμφωνα λοιπόν με τους στόχους της μελέτης, που θα υλοποιούνταν αν η πόλη αναπτυσσόταν με στη βάση προτεινόμενου πολυκεντρικού μοντέλου, οι μετακινήσεις με δημόσια συγκοινωνία θα παρουσίαζαν αύξηση μετά από 30 χρόνια κατά 73%, ενώ αυτές με ιδιωτικά μέσα κατά 226%. Συγχρόνως η μεν μέση μετακίνηση με ιδιωτικά μέσα (64,6% επί του συνόλου) θα είχε μέση διάρκεια 17,2', η δε μέση μετακίνηση με δημόσια μέσα (35,4% επί του συνόλου), 43'. Θα ήταν μεγαλύτερη της πρώτης κατά 150%.

Είναι δυνατόν να είναι αυτοί στόχοι για μια μελέτη; Δεν αντιλαμβάνονταν οι συντάκτες της σε τι ριζική υποβάθμιση οδηγούσαν το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής στην Αθήνα; Προφανώς ήταν σαφείς και σε αυτούς και στο υπουργείο το οποίο ήταν απολύτως συνυπεύθυνο για αυτούς τους σχεδιασμούς, όπως και για εκείνους, ανάλογης φιλοσοφίας, που εξακολουθούν να προωθούνται σήμερα. Αν επιτυγχάνονταν οι στόχοι της μελέτης Smith, δημόσια συγκοινωνία κυρίως θα χρησιμοποιούσαν, είτε όσοι δεν είχαν δικό τους μέσο, είτε όσοι δεν ήξεραν το πώς να περάσουν την ώρα τους (τα πράγματα βέβαια έγιναν χειρότερα από όσο η μελέτη προέβλεπε, αλλά τουλάχιστον δεν επιδιώχθηκε συνειδητά, όπως το έκανε η μελέτη υποτιμώντας τις επιπτώσεις).

Οι κυριότερες Ελεύθερες και Ταχείες Λεωφόροι που προτάθηκαν από το γραφείο Wilburg Smith and Associates είναι οι παρακάτω:

Ελευθέρα Λεωφόρος Πάρνηθος
Ελευθέρα Λεωφόρος Πειραιώς
Ελευθέρα Λεωφόρος Κηφισού
Ελευθέρα Λεωφόρος Κορίνθου
Ελευθέρα – Ταχεία Λεωφόρος Βουλιαγμένης
Ελευθέρα Λεωφόρος Πεντέλης
Ελευθέρα – Ταχεία Λεωφόρος Αλεξάνδρας
Ταχεία Λεωφόρος Ιλισού (Μιχαλακοπούλου)
Ελευθέρα Λεωφόρος Φιλοπάππου
Ταχεία Λεωφόρος Πλάκας
Ταχεία Λεωφόρος Σταυρού
Ταχεία Λεωφόρος Συγγρού

Αξίζει να παρατηρηθεί ότι δεν υπάρχει η λογική των δακτυλίων που ορθά προωθείται σήμερα. Κάποιες από τις προτάσεις αυτές εγκαταλείφθηκαν ευτυχώς, όπως της Ελευθέρας Λεωφόρου Πεντέλης (που έφτανε μέχρι τη θάλασσα), της Ταχείας Λεωφόρου Πλάκας και της Ελευθέρας Λεωφόρου Πάρνηθος. Η μεγάλη επίσης σημασία για τη σημερινή κυκλοφορία κάποιων υποτιμήθηκε, όπως της Λ. Ποσειδώνος, της Κηφισίας και της Μεσογείων, της Σταυρού (σημερινή Αττική οδός) που περιοριζόταν στο λεκανοπέδιο, κλπ. Το οδικό δίκτυο που έχει σήμερα η Αθήνα είναι πολύ πιο ολοκληρωμένο. Σημειώνεται επίσης η χρησιμοποίηση της Λ. Αλεξάνδρας ως Ελευθέρας – Ταχείας Λεωφόρου με 4 λωρίδες ανά κατεύθυνση (σήμερα είναι 3λωρίδων). Πού θα έβρισκαν το χώρο; Καταργώντας τα πεζοδρόμια; Ας φανταστούμε μια Λ. Αλεξάνδρας, την πολιτιστική λεωφόρο της πρωτεύουσας στο μοντέλο της Λ. Συγγρού !!!

Είναι ενδιαφέρον ότι η παραλιακή Λ. Ποσειδώνος μένει έξω από το δίκτυο Ελευθέρων Λεωφόρων και αυτό θα ήταν ευεργετικό για την ενίσχυση του ρόλου της παραλιακής ζώνης ως περιοχής αναψυχής. Στην πράξη, με την πρόσφατη επέκταση της εθνικής μέχρι τη Λ. Ποσειδώνος, ο συγκοινωνιακός ρόλος της τελευταίας ενισχύθηκε σημαντικά, φορτίστηκε πολύ περισσότερο και πλέον μόνο χάρη στην παρουσία του τραμ διατηρεί ένα χαρακτήρα συμβατό με τη γεωγραφική της θέση.

Η μελέτη W. Smith είχε σχεδόν αυτοσκοπό την οδοποιία και δεν ενδιαφέρθηκε για τις επιπτώσεις της. Αυτοσκοπός συνέχισε να είναι η οδοποιία μέχρι σήμερα. Με εξαίρεση το 'δακτύλιο', ο οποίος είναι μεν ένα σημαντικό μέτρο κυκλοφοριακής οργάνωσης, αλλά πάρηκε χωρίς σχεδιασμό (ήταν μια απολύτως θεμιτή γροθιά της πολιτικής πάνω στην κυκλοφοριακή αταξία της Αθήνας), δεν υπήρξε άλλο μέτρο κυκλοφοριακού σχεδιασμού, γενικής κλίμακας. Αυτό που γινόταν συστηματικά από το 60 και μετά ήταν οι μονοδρομήσεις (τείνουν να καλύψουν τους τοπικού χαρακτήρα δρόμους και των προαστίων), και η φωτεινή σηματοδότηση των σημαντικών διασταυρώσεων (ήδη το 65 υπήρχαν 109 σηματοδοτούμενες συντονισμένες διασταυρώσεις και 13 μεμονωμένες). Η φωτεινή σηματοδότηση στην Αθήνα του 2005, ενώ αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο του σχεδιασμού, υπό τις οξυόμενες συνθήκες κορεσμού τείνει να ακυρωθεί. Η πόλη προσφεύγει όλο και πιο συχνά στη χειρονακτική 'λύση' των τροχονόμων, οι οποίοι αντιμετωπίζουν στενά σημειακά τα προβλήματα, διευκολύνοντας τη ζήτηση από τις προσβάσεις που εκδηλώνεται, και μη ασκώντας πολιτική προτεραιοτήτων.

Η Αττική οδός, η περιφερειακή Υμηττού, η διαπλάτυνση της εθνικής οδού Αθήνας – Θεσ/κης και η προέκτασή της μέχρι τη Λ. Ποσειδώνος, που έχει γίνει αυτοκινητόδρομος, η προέκταση της τελευταίας ως Α. Παπανδρέου μέσα στον Πειραιά, αποτελούν έργα που δημιουργούν μια διαφορετική Αθήνα, πιο ανοικτή στο αυτοκίνητο. Με την ευκαιρία και το πρόσχημα των Ολυμπιακών Αγώνων υλοποιήθηκε και ο επί δεκαετίες στόχος του υπουργείου που ήταν η μετατροπή του Συγγρού-Κηφισίας σε άξονα υψηλής ταχύτητας. Η κατασκευή των ανισόπεδων κόμβων, η κατάργηση των αριστερών στροφών, οι διαπλατύνσεις, είναι λύσεις που προφανώς προωθούν το αυτοκίνητο, ενισχύουν την ελκυστικότητά του απέναντι στη δημόσια συγκοινωνία, κατακερματίζουν τον αστικό χώρο επιβαρύνοντας την κίνηση του πεζού, αυξάνουν σημειακά τις ταχύτητες και δημιουργούν συνθήκες ανασφάλειας για τους ευάλωτους χρήστες της οδικής υποδομής, όπως είναι οι δικυκλιστές.

Ενώ, ως προς το κυκλοφοριακό, δεν υπήρξε καμιά συνολικού χαρακτήρα πολιτική στην Αθήνα, με εξαίρεση τις αναπλάσεις στο πλαίσιο της πολιτικής για την 'ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων' (η 'πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου' ήταν η πιο θεαματική, αλλά και αυτή αφέθηκε να καταρρεύσει, όπως ο 'δακτύλιος'), στον τομέα της δημόσιας συγκοινωνίας γίνεται μια προσπάθεια εφαρμογής ενός ολοκληρωμένου σχεδίου. Οι γραμμές κορμού, η ανανέωση του στόλου των λεωφορείων και τρόλεϊ, η συνεχής ανάπτυξη του δικτύου λεωφορειολωρίδων (το μήκος τους σήμερα είναι 39 χλμ και κατασκευάζονται άλλα 9), οι επεκτάσεις του μετρό, του προαστιακού και του τραμ, η αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών ώστε να ενισχυθεί η τροφοδότηση των σταθμών των μέσων σταθερής τροχιάς, αποτελούν έργα που απλώνονται στο σύνολο της πρωτεύουσας και εξυπηρετούν με ορθολογικό τρόπο τις ανάγκες της.

Οι επενδύσεις λοιπόν για τη δημόσια συγκοινωνία γίνονται παράλληλα με επενδύσεις για μεγάλα οδικά έργα που τις ακυρώνουν. Δεν υπάρχει ξεκάθαρη πολιτική. Τα αρμόδια υπουργεία είναι δυο, το ΥΠΕΧΩΔΕ και το Μεταφορών. Προωθούν αντίπαλους στόχους. Το πρώτο θεωρεί ότι είναι αρμόδιο για την υπεράσπιση του αυτοκινήτου, χωρίς ποτέ να καταλάβει ότι είναι υπεύθυνο επίσης και για την κίνηση του πεζού και του ποδηλάτη. Το δεύτερο είναι αρμόδιο για τη δημόσια συγκοινωνία. Είναι δυνατόν να πιστεύουν οι κυβερνήσεις ότι αυτή η διχοτομημένη πολιτική, τους έχει ευχαριστημένους όλους; Είναι δυνατόν να συνυπάρξουν δυο Αθήνες, η μια του αυτοκινήτου και η άλλη της δημόσιας συγκοινωνίας; Ποιο θα ήταν το σημείο ισορροπίας ή μήπως αποκαλείται ισορροπία αυτό που ζει η Αθήνα σήμερα, την παράδοση στις κατακτητικές ορέξεις των αυτοκινήτων;

Ο κυκλοφοριακός κορεσμός φορτίζει τους δρόμους πέρα από τις αντοχές τους, ενώ συγχρόνως η άναρχη στάθμευση καλύπτει πάρκα, πεζοδρόμια, πλατείες. Όπως δεν εφαρμόστηκε ποτέ σχεδιασμός για την κυκλοφορία, ανάλογα δεν εφαρμόστηκε ποτέ πολιτική για τη στάθμευση. Το βασικό πρόβλημα της ελεγχόμενης στάθμευσης, που εφαρμόστηκε στα κέντρα αρκετών δήμων σε συνδυασμό με πεζοδρομήσεις, είναι ότι δεν υποστηρίχθηκε από επαρκή αστυνόμευση και έτσι η αποτελεσματικότητά της ήταν περιορισμένη. Μέχρι να ακυρωθεί η ιδιωτική αστυνόμευση αυτών των συστημάτων από το Συμβούλιο Επικρατείας ως αντισυνταγματική, είχαν συμβάλει στην

αύξηση της κυκλοφορίας στις κεντρικές περιοχές αφού είχαν αυξήσει την πιθανότητα εύρεσης θέσης. Το ίδιο γίνεται σήμερα με τα μεγάλα γκαράζ, τα οποία χωροθετούνται χωρίς να υπηρετείται ένας συνολικός σχεδιασμός, αλλά όπου βρίσκεται χώρος. Ενώ η κατασκευή τους θα έπρεπε να συνοδεύεται από πεζοδρομήσεις στη γύρω τους περιοχή, ώστε να απελευθερώνονται οι δρόμοι από την παράνομη στάθμευση, δεν γίνεται κανένα τέτοιο έργο, με αποτέλεσμα να προσελκύονται ακόμη πιο πολλά αυτοκίνητα από πριν.

Πόσα αυτοκίνητα χωράνε να σταθμεύουν στο κέντρο της Αθήνας; Δεν εκτιμήθηκε ποτέ η περιβαλλοντική χωρητικότητά του. Σε άλλες ευρωπαϊκές πρωτεύουσες ασκούνται πολιτικές περιορισμού της στάθμευσης με κατάργηση κάθε χρόνου ενός αριθμού θέσεων στο δρόμο και εκτός δρόμου. Στην Αθήνα απέχουμε πολύ από αυτό. Η πόλη αισθάνεται υπόχρεη σε όποιον, σπουδήποτε, χτίζει γκαράζ.

Η Αθήνα είναι ένας τεράστιος χώρος στάθμευσης. Βρίσκεις παντού να παρκάρεις και με μεγάλες πιθανότητες ατιμωρητί. Συγχρόνως η προσπέλαση του κέντρου με τις ακτινικές αρτηρίες που αναβαθμίστηκαν (Κηφισίας, Μεσογείων, Συγγρού κλπ) έγινε πιο εύκολη. Πώς να ανταγωνιστεί η δημόσια συγκοινωνία το αυτοκίνητο με αυτές τις συνθήκες και σε αυτό το καθεστώς υποβάθμισης του οδικού περιβάλλοντος που διώχνει τους χρήστες της, δηλαδή τους πεζούς πίσω στα σπίατα τους ή στα αυτοκίνητά τους;

Γιατί να περπατήσεις όταν τίποτα δεν σε κρατά στο δρόμο; Θωρακίζεσαι στο αυτοκίνητο, απολαμβάνεις τις ανέσεις στο εσωτερικό του και αδιαφορείς για το απ'έξω. Όταν δεν έχεις αυτοκίνητο προτιμάς το μετρό. Το μοναδικό κριτήριο είναι να φτάσεις γρήγορα αποφεύγοντας την πόλη, έστω και υπογείως.

- **Αθήνα με δίκτυα σταθερής τροχιάς. Ο ειδικός ρόλος του τραμ**

Τα λεωφορεία, τα τρόλεϊ και το τραμ με τις αποκλειστικές τους λωρίδες παίρνουν χώρο από το αυτοκίνητο. Παρεμβαίνουν στην Αθήνα, την αλλάζουν. Το μετρό δεν την αγγίζει, την αφήνει στην τύχη της. Να παραδοθεί η πόλη στα αυτοκίνητα και οι άνθρωποι της να πάνε από κάτω, μακριά από αυτήν; Αυτός είναι ο αναπτυξιακός στόχος για μια πρωτεύουσα που στηρίζει την οικονομία της και στον τουρισμό; Αυτός είναι ο στόχος για μια Αθήνα που έχει την ευθύνη να φυλάει με αξιοπρέπεια τις αξίες μιας παγκόσμιας κληρονομιάς;

Αντίθετα με το μετρό, το τραμ κινείται στο δρόμο και είναι ασύμβατο με ό,τι αυτός είναι σήμερα. Το τραμ χρειάζεται χώρο. Τον αφαιρεί από το αυτοκίνητο και τον δίνει στην πόλη. Οι πρώτες γραμμές του τραμ κατασκευάστηκαν χωρίς να θιγεί ουσιαστικά το αυτοκίνητο. Πάρθηκε χώρος από πεζοδρόμια, κεντρικές νησίδες και ζώνες στάθμευσης. Το τραμ ξαναμπήκε στην Αθήνα λιγότερο γενναία από ότι του άξιζε.

Στην Αθήνα της δημόσιας συγκοινωνίας, σε μια Αθήνα με λιγότερα αυτοκίνητα στο τραμ ανήκει να παίξει ένα ξεχωριστό ρόλο. Να συνοδέψει την ανάπτυξη του οδικού περιβάλλοντος. Το τραμ θα είναι ο ακρογωνιαίος λίθος μιας διαφορετικής Αθήνας, εκείνης που οραματίζεται να ξανακάνει τις κεντρικές της λεωφόρους ανθρώπινες, την Πανεπιστημίου, την Πατησίων, την Αλεξάνδρας, τη Βασ. Σοφίας, τη Βασ. Κωνσταντίνου, τη Συγγρού, με φαρδιά πεζοδρόμια και με νέες χρήσεις. Το τραμ οδηγεί προς μια Αθήνα με λιγότερη ρύπανση, λιγότερο θόρυβο και πιο ασφαλή.

Το τραμ θα προωθήσει ένα διαφορετικό τρόπο ζωής, θα υποστηρίξει τη διεκδίκηση ενός ανανεωμένου δικαιώματος στην πόλη. Θα απευθύνεται όχι μόνο σε αυτούς που δεν έχουν αυτοκίνητο αλλά σε όλους εκείνους, τους πολύ περισσότερους, που θα έχουν και η πόλη θα τους ζητά να μη το χρησιμοποιούν.

Σε μια διαφορετική Αθήνα ένα εκτεταμένο δίκτυο τραμ θα είναι το ουσιαστικότερο πλεονέκτημά της. Επειδή κατασκευάζεται γρήγορα και σχετικά φτηνά θα μπορούσε να αναπτυχθεί προς κάθε

κατεύθυνση σε όλο το λεκανοπέδιο και όχι μόνο. Τώρα που το Θριάσιο και τα Μεσόγεια αρχίζουν να πατάνε στα πόδια τους, τώρα που κάνουν τα πρώτα τους βήματα σαν μέλη του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας, τώρα τους χρειάζεται ένας κορμός για να αρθρώσει και να προγραμματίσει την ανάπτυξή τους. Είναι σημαντικό για το λεκανοπέδιο να μη χτίσουν μια σχέση μαζί του, εξαρτημένη από το αυτοκίνητο.

Στο εσωτερικό του λεκανοπέδιου υπάρχουν διαδρομές που αξίζουν να αναγεννηθούν μετατρεπόμενες σε ζώνες διαφορετικής αστικής ποιότητας. Το Ε.Μ.Π. (επιτροπή εμπειρογνομόνων²⁴) έχει μελετήσει για λογαριασμό του υπουργείου μεταφορών τις τέσσερις πρώτες από τις πολλές που χρειάζεται η Αθήνα:

- Ν. Φάληρο – Πειραιάς: σε επέκταση της γραμμής που τερματίζει στο ΣΕΦ, μπροστά στην πόρτα του Πειραιά. Θα συνοδευτεί με θεαματική ανάπλαση των Β. Γεωργίου και Γρ. Λαμπράκη.
- Πλατεία Συντάγματος – Πατήσια: κατά μήκος των Πανεπιστημίου και Πατησίων. Τουλάχιστον η μισή διατομή τους θα δοθεί στο τραμ, στον πεζό και στο πράσινο.
- Σταθμός Λαρίσης – Νοσοκομεία Παιδών – Πολυτεχνειούπολη/Πανεπιστημιούπολη: με ένταξη του τραμ στη Λ. Αλεξάνδρας, που θα ξαναβρεί το ρόλο που της ανήκε στην πολιτιστική ζωή της Αθήνας.
- Πλατεία Συντάγματος – Παγκράτι – Καισαριανή – Πανεπιστημιούπολη: με ανάπλαση μεταξύ άλλων των Εθν. Αντιστάσεως (υποβαθμίστηκε τελευταία από πολεοδομικός κορμός της Καισαριανής σε κλάδο του κόμβου της περ. Υμηττού) και Βασ. Κωνσταντίνου.

10. Προσαρμογή της Αθήνας στη δημόσια συγκοινωνία

Ποια θα είναι η μορφή της αυριανής Αθήνας; Θα εξαρτηθεί από το πού θα στηρίξει την ανάπτυξή της. Όπως όλα δείχνουν η δημόσια συγκοινωνία θα είναι μοχλός, τόσο για όσα θα συμβούν στο εσωτερικό του υφιστάμενου ιστού, όσο και για όσα θα συμβούν στις νέες επεκτάσεις.

Κατά κανόνα η Αθήνα, με εξαίρεση τον 'ηλεκτρικό', ήταν συνδεδεμένη με τους ρυθμούς επέκτασης του οδικού της δικτύου. Το οδικό δίκτυο ήταν το περίπου αποκλειστικό στήριγμα για τις μεταφορές της. Τώρα η δημόσια συγκοινωνία αποκτά ανεξάρτητα, δικά της δίκτυα (προαστιακός, μετρό), ενώ όταν χρησιμοποιεί την οδική υποδομή, τη μετασχηματίζει διώχνοντας από σημαντικό μέρος της διατομής το αυτοκίνητο (λεωφορειολωρίδες, τραμ). Όμως η γεωγραφία των γραμμών της δημόσιας συγκοινωνίας είναι διαφορετική από αυτή του οδικού δικτύου. Γίνεται όλο και πιο γραμμική ακολουθώντας διαδρόμους μεγάλης χωρητικότητας (γραμμές κορμού κλπ), λιγότερο ευέλικτη, από αυτή των δρόμων και ανεξαρτητοποιείται από αυτούς. Οι τελευταίοι παρουσιάζουν δίκτυο που οι κλάδοι του, μικροί ή μεγάλοι, φτάνουν μπροστά στην κάθε δραστηριότητα, στο κάθε σπίτι. Αντίθετα τις γραμμές της δημόσιας συγκοινωνίας ο κάτοικος πρέπει να τις αναζητήσει, δεν τις έχει στα πόδια του, όπως το δρόμο με το παρκαρισμένο του αυτοκίνητο.

Η προσπελασιμότητα με τη δημόσια συγκοινωνία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη γεωγραφία των χαράξεων και τον εξοπλισμό της σε συνδυασμένα δίκτυα μικρής και μεγάλης κλίμακας. Εξαρτάται σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό από την ίδια τη δομή της πόλης και την ικανότητά της να προσεγγίσει τις γραμμές. Σήμερα, σε Ευρώπη και Αμερική ασκούνται πολιτικές προς αυτή την κατεύθυνση. Ενισχύονται οι πυκνότητες κατοικίας γύρω από τους σταθμούς, δίνονται κίνητρα για την εγκατάσταση ισχυρών δραστηριοτήτων κοντά τους, η πόλη ακολουθεί τη γραμμική

²⁴ Την συγκροτούσαν οι καθηγ. Α. Αραβαντινό, Θ. Βλαστό, Μ. Κονταράτο, Μ. Μαντουβάλου, Ι. Πολύζο, Γ. Σαρηγιάννη, Ι. Φραντζεσκάκη.

γεωγραφία των δικτύων σταθερής τροχιάς και ειδικότερα προσανατολίζεται από τη σημειακή παράταξη των σταθμών τους κατά μήκος των γραμμών. Πρόκειται για τη λογική των γραμμικών πόλεων, την οποία εισήγαγε για πρώτη φορά ο ισπανός Arturo Soria Y Mata²⁵ στη Μαδρίτη, στα τέλη του 19ου αιώνα, και που συζητήθηκε έντονα από τους ρώσους πολεοδόμους στις αρχές του επόμενου. Αυτή η πολιτική πύκνωσης της πόλης γύρω από σταθμούς δεν έχει ακόμη εφαρμοστεί στην Αθήνα αν και οι αξίες των ακινήτων έχουν ήδη επηρεαστεί σημαντικά. Η πύκνωση δραστηριοτήτων σήμερα γίνεται μόνο κατά μήκος των οδικών αρτηριών. Οι δραστηριότητες εμπορίου, αναψυχής κλπ. αναζήτησαν συστηματικά το αυτοκίνητο και παρατάχθηκαν γραμμικά κατά μήκος των δρόμων με τις περισσότερες διελεύσεις. Αυτό οδήγησε στα γνωστά αδιέξοδα που παρεμποδίζουν τις διάφορες χρήσεις να λειτουργήσουν. Οι χρήστες απομακρύνονται και προτιμούν τις δραστηριότητες που εγκαταστάθηκαν σε νέες θέσεις εξυπηρετούμενες από σταθμούς μέσω σταθερής τροχιάς και πεζοδρομήσεις. Είναι λοιπόν αναμενόμενο ότι τα επόμενα χρόνια η γεωγραφία της κατανομής των δραστηριοτήτων θα αντανakλά μια προσπάθεια αξιοποίησης των αναβαθμισμένων δυνατοτήτων προσπέλασης και ποιότητας περιβάλλοντος που εξασφαλίζει η δημόσια συγκοινωνία με προσαρμογή στα δίκτυά της. Είναι όπως και όλα ζήτημα χρόνου. Τα δίκτυα σταθερής τροχιάς απλώνονται και επηρεάζουν τη δομή της Αθήνας. Από μια Αθήνα φτιαγμένη για το αυτοκίνητο οδεύουμε προς μια Αθήνα που θα φτιαχτεί για τη δημόσια συγκοινωνία.

Όταν προσαρμοστεί η Αθήνα στη δημόσια συγκοινωνία, τότε τα αποτελέσματα θα είναι εντυπωσιακά ως προς την επιβατική κίνηση. Σήμερα η Αθήνα είναι μια πόλη που συμπεριφέρεται τελειώς άνισα απέναντι στη δημόσια συγκοινωνία. Πράγματι, ενώ η γενική κατανομή των μετακινήσεων, μεταξύ δημόσιας συγκοινωνίας και Ι.Χ., σύμφωνα με τη μελέτη της Αττικό Μετρό του 1996 είναι αντίστοιχα 31% και 39%, οι αποκλίσεις στον κάθε δήμο ξεχωριστά σε σχέση με τα παραπάνω γενικά ποσοστά είναι πολύ μεγάλες. Η Αθήνα κάθε άλλο παρά λειτουργεί ενιαία. Οι διαφοροποιήσεις είναι ιδιαίτερα μεγάλες μεταξύ των κεντρικών δήμων και αυτών που βρίσκονται σε απόσταση από το κέντρο, ωστόσο αυτό επηρεάζεται και από τα κοινωνικοοικονομικά τους χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα, δήμοι που βρίσκονται κοντά στο κέντρο αλλά έχουν υψηλό μέσο εισόδημα εμφανίζουν πολύ χαμηλή χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, ενώ δήμοι με χαμηλό εισόδημα και ας βρίσκονται μακριά εμφανίζουν υψηλό ποσοστό (Πίνακας 16).

Πίνακας 16 Κατανομή ταξιδιών σε δημόσια συγκοινωνία και ιδιωτικό αυτοκίνητο

Δήμος	Ποσοστό Ταξιδιών με	Ποσοστό Ταξιδιών με
	ΔΣ	ΙΧ
Αθήνα	38%	32%
Καματερό	36%	35%
Αγ. Ι. Ρέντης	35%	37%
Καλλιθέα	35%	36%
Ζωγράφου	34%	35%
Καισαριανή	34%	38%
Υμητός	34%	43%
Νίκαια	33%	35%
Πειραιάς	33%	37%
Φυλή	28%	42%
Κορυδαλλός	27%	42%
Παιανία	22%	67%
Παπάγου	21%	67%
Γλυφάδα	20%	61%

²⁵ Βλ., Arturo Soria Y Mata

Κηφισιά	20%	61%
Αγ. Παρασκευή	19%	60%
Παλλήνη	17%	63%
Π. Ψυχικό	15%	72%
Κορωπί	15%	61%
Μελίσσια	15%	62%
Φιλοθέη	14%	77%
Βούλα	13%	65%
Θρακομακεδόνες	13%	78%
Βουλιαγμένη	12%	67%
Ελευσίνα	12%	44%
Ν. Ερυθραία	12%	67%
Ανθούσα	12%	79%
Δροσιά	11%	74%
Πεντέλη	9%	73%
Ν. Πεντέλη	8%	72%
Σταμάτα	6%	73%
Διόνυσος	4%	83%
Εκάλη	1%	82%

Πηγή: Μελέτη της Αττικό Μετρό. 1996

Αυτή η άνιση συμπεριφορά της Αθήνας είναι ανάγκη να διορθωθεί γιατί είναι άδικη. Ο χρήστης της δημόσιας συγκοινωνίας απελευθερώνει χώρο από το δρόμο και σε απάντηση το αυτοκίνητο καταχρώμενο αυτό το χώρο του επιστρέφει ρύπους και θόρυβο. Θα ήταν μάταιες οι πολιτικές για την αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας αν η πρωτεύουσα παρέμενε δομημένη σε αραιές πυκνότητες ανεπαρκείς για να την υποστηρίξουν. Το πρόβλημα είναι σοβαρό, δεδομένου ότι συνεχίζει να επεκτείνεται με τον ίδιο τρόπο που αναπτυσσόταν στο παρελθόν. Είναι ένας τρόπος που δίνει τους κατοίκους στο αυτοκίνητο. Είναι αλήθεια ότι η κρατούσα άποψη είναι ότι η μείωση των συντελεστών δόμησης είναι περιβαλλοντικά μια θετική εξέλιξη που βελτιώνει την ποιότητα ζωής. Είναι μια λάθος αντίληψη. Η πόλη για να υπάρχει, να λειτουργεί σωστά, να διαθέτει τον απαραίτητο κοινωνικό εξοπλισμό και υποδομές πρέπει να έχει μια ελάχιστη πυκνότητα. Αυτό το ελάχιστο πάρα πολλοί δήμοι στην Αθήνα δεν το έχουν.

Σε όλο τον 19ο αιώνα οι πυκνότητες στην Αθήνα ήταν μικρές²⁶. Ήταν μικρότερες ή αντίστοιχες της σημερινής Γλυφάδας. Στις περιοχές που δομήθηκαν τον ίδιο αιώνα τα πράγματα άλλαξαν δραματικά μετά τον εμφύλιο και οι πυκνότητες πολλαπλασιάστηκαν (Πίνακας 17). Παράλληλα όμως οι νεότερες επεκτάσεις κράτησαν πυκνότητες πολύ χαμηλές.

1834:	120-140	άτομ/εκτ. (Σχέδιο Κλεάνθη)
1865:	140	"
1880:	226	"
1900:	90	"
1910:	100	"

Πίνακας 17 Πυκνότητα κατοικίας και δείκτης εξυπηρέτηση από τη δημόσια συγκοινωνία σε έναν αριθμό δήμων της Αθήνας

²⁶ Κατά τον Κ. Μπίρη μια λογική πυκνότητα κατοικίας είναι γύρω στα 300-400 άτομ./εκτ., αν και αυτό είναι σχετικό. Συναρτάται από την έκταση των υπολοίπων χρήσεων γης στην περιοχή, ορ.cit., σελ.

Δήμος	Καθαρή πυκνότητα κατοικίας (άτομ./εκτ.) (ΜΑΜ)	Δείκτης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης (το γινόμενο της συχνότητας Δ.Σ. επί το μήκος των γραμμών ανά την επιφάνεια του δήμου (ΟΑΣΑ 1995) ²⁷
Ζωγράφου	903,3	6,65
Αθηναίων	744,5	227,65
Καλλιθέα	690,9	74,93
Πειραιάς	633,0	51,80
Καισαριανή	535,1	2,76
Βύρωνα	508,8	7,31
Κορυδαλλός	475,3	7,20
Ν. Σμύρνη	459,8	13,86
Δραπετσώνα	458,6	2,69
Δάφνη	439,5	22,86
Περιστέρι	370,6	9,75
Μεταμόρφωση	188,2	3,25
Γλυφάδα	165,1	6,65
Παπάγου	136,1	5,66
Π. Ψυχικό	103,4	5,77
Κηφισιά	71,9	4,54
Α. Λιόσια	58,2	2,87
Αγ. Στέφανος	19,9	0,32
Εκάλη	13,0	1,46

Επίλογος

Όλη η ιστορία της Αθήνας, ως πρωτεύουσας του νέου ελληνικού κράτους, είναι μια άτυχη ιστορία για τη δημόσια διάσταση της πόλης. Όλοι ευθύνονται για αυτό. Αυτή η περίοδος της ιστορίας της Αθήνας έχει τελειώσει. Αλλάζουν οι διαδικασίες και θα αλλάξουν και τα αποτελέσματα. Η εποχή των φιλόδοξων κεντρικών πολεοδομικών σχεδίων με διαπλατύνσεις, διανοίξεις και μορφοκρατικούς τυχοδιωκτισμούς δίνει τη θέση της σε δημοκρατικές διαδικασίες συμμετοχής και **διαπραγμάτευσης**, προσιτές σε όλους τους πολίτες οι οποίοι θα μπορούν να διεκδικούν μια θέση στο κέντρο του σχεδιασμού και της παραγωγής πολεοδομικής πολιτικής.

Η Αθήνα δεν φτιάχτηκε για το αυτοκίνητο. Άργησε επίσης να το υποδεχτεί. Ο επόμενος Πίνακας 18 μας θυμίζει ότι η ιστορία του αυτοκινήτου στην Αθήνα δεν είναι ούτε σαράντα ετών. Είναι μια αμελητέα περίοδος. Είναι ελάχιστη ακόμη και για τη σύγχρονη ιστορία της Αθήνας. Στη διάρκεια αυτών των τελευταίων σαράντα ετών αρχικά η πόλη παρακολούθησε παθητικά την άλυσή της από το αυτοκίνητο, στη συνέχεια ενσωμάτωσε τη λογική του και αναπτύχθηκε υπολογίζοντας μόνο σε αυτό. Σήμερα η πρωτεύουσα έχει μέσα της δυο Αθήνες. Η μια (η νεότερη) είναι μια πόλη για αυτοκίνητο, η άλλη (η παλαιότερη) δεν φτιάχτηκε για αυτό. Είναι και οι δυο Αθήνες σήμερα ένα πρόβλημα. Ως προς τη δεύτερη η λύση του είναι προφανής. Είναι ευνόητο ότι θα πρέπει να στηριχτεί σε διαφορετικά μέσα από το αυτοκίνητο. Ως προς την πρώτη, αν και δείχνει ότι διαθέτει ένα άνετο εσωτερικό περιβάλλον, στην πραγματικότητα ζει εις βάρος της δεύτερης. Είναι ένα καταφύγιο – υπνωτήριο για τις βραδυνές ώρες, ωστόσο τις ώρες δουλειάς είναι άδεια επιβαρύνοντας με τα αυτοκίνητά της την παλιότερη Αθήνα.

²⁷ Ο δείκτης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, έτσι όπως τον ορίζει ο ΟΑΣΑ, περιέχει σημαντική πληροφορία ως προς τον εξοπλισμό κάθε δήμου σε δημόσια συγκοινωνία. Και με το δείκτη αυτό φαίνονται οι μεγάλες ανισότητες στην Αθήνα.

Τέλος εποχής. Μετά από σαράντα χρόνια, καλείται τώρα η δημόσια συγκοινωνία να περιορίσει το αυτοκίνητο και να αλλάξει την πόλη. Οι προϋποθέσεις υπάρχουν. Το νερό μπήκε στο αυλάκι. Ο προαστιακός και το μετρό προχωρούν, το τραμ αρχίζει να πατάει στα πόδια του και επεκτείνεται επίσης, οι λεωφορειόδρομοι επεκτείνονται και τα λεωφορεία και τα τρόλεϊ ανανεώνονται. Υπάρχει πια επιχειρηματικό ενδιαφέρον και για την ίδια τη δημόσια συγκοινωνία και αυτό δεν είναι κακό όταν το κράτος παίζει σωστά το ρόλο που του ανήκει.

Αυτές οι εξελίξεις δημιουργούν νέες συνθήκες και για τον πεζό. Είναι αλληλένδετος με τη δημόσια συγκοινωνία. Αν μπορούν αύριο ο Αθηναίος και η Αθηναία να περπατούν με αξιοπρέπεια θα εμφανιστεί και ο ποδηλάτης, ο οποίος θα αναζητήσει, δικαίως και αυτός, τη θέση που του αφαιρέθηκε από το δρόμο. Με τους ποδηλάτες η δημόσια συγκοινωνία στην Αθήνα θα αυξήσει σημαντικά την εμβέλειά της. Δεν αρκεί να τους περιμένει παθητικά. Οι σταθμοί και τα οχήματά της θα πρέπει να εξοπλιστούν για τη στάθμευση και τη μεταφορά τους.

Οι διορθωτικές κινήσεις δεν αρκούν. Τα προβλήματα είναι πολύ μεγάλα και δεν αντιμετωπίζονται τομεακά. Ο εγκλωβισμένος στο στενό πλαίσιο της δημόσιας συγκοινωνίας Συγκοινωνιακός Χάρτης είναι λειψός και ατελέσφορος. Αν δεν υπάρξει η τόλμη ώστε να ασκηθεί η αυτονομία της συνδυασμένης πολιτικής για το αυτοκίνητο και την πολεοδομία η πορεία υποβάθμισης θα συνεχιστεί. Έχουμε πρόσφατο το παράδειγμα ενός επιτυχημένου Σχεδίου, αυτού των Ολυμπιακών Αγώνων, που τα κατάφερε γιατί ήταν συνολικό.

Χρησιμοποιήθηκε εντατικά η δημόσια συγκοινωνία γιατί ήταν πυκνή, γρήγορη χάρη στις ειδικές λωρίδες, καλά συντονισμένη και το κυριότερο γιατί δεν υπήρχε δυνατότητα στάθμευσης αυτοκινήτου σε μια σημαντική ακτίνα γύρω από τα στάδια. Αυτό είναι το κυριότερο μάθημα από τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Ότι δεν υπάρχουν ισόρροπες λύσεις για όλα τα μέσα. Η δημόσια συγκοινωνία μπορεί όταν η πόλη έχει μια ξεκάθαρη και αποφασιστική περιοριστική πολιτική απέναντι στο αυτοκίνητο. Οι περιορισμοί στη στάθμευση αυτόματα συνεπάγονται επαναφορά της κυκλοφορίας στα ανεκτά όρια.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες μας έδωσαν ένα ακόμη καλό μάθημα. Ότι ακόμη η πόλη έχει πολύ δρόμο μπροστά της μέχρι να ξανακερδίσει τους κατοίκους της. Δεν ξέρουν να τη ζουν, ακόμη και στις μοναδικές στιγμές της, στην πιο μεγάλη γιορτή, τη γιορτή του αιώνα για την Αθήνα. Την άφησαν άδεια γιατί δεν τους κρατά, δεν τους αφορά, δεν την αγαπάνε. Οι αποτελεσματικές μεταφορές είναι ένα από τα ζητήματα, δεν είναι όλα. Η Αθήνα πρέπει να γίνει όμορφη, φιλική, καθαρή, κοινωνική και πολιτισμένη. Τους έχασε τους κατοίκους της γιατί ούτε καν την ξέρουν. Η ιστορία της κακόπαθε, ωστόσο έχει πολλά να πει. Αυτή είναι η αφετηρία.

Πίνακας 18 Διαχρονική εξέλιξη των μετακινήσεων κατά μέσο. Ποσοστά ημερήσιων μετακινήσεων		
	Δημόσια μέσα μεταφοράς (δημ. συγκ. και ταξί) %	Ιδιωτικά μέσα μεταφοράς %
1955	97	3
1962	89	11
1973 (Smith)	65	35
1983 (ΟΑΣ)	51	49
1996 (MAM)	42	58

Η δημόσια συγκοινωνία είναι ένα μεγάλο δημόσιο έργο όπως και η ίδια η πόλη. Η Αθήνα, σ'όλη της την πορεία από το 1834 και μετά, ήταν το αποτέλεσμα σύγκρουσης του ιδιωτικού με το δημόσιο. Το ιδιωτικό κέρδισε το δημόσιο. Αυτή ήταν περίπτωση και η τύχη της δημόσιας

συγκοινωνίας που σε σημαντικό βαθμό στηρίχτηκε στο λεωφορείο και το ταξί, με κάθε όχημα να λειτουργεί περισσότερο σαν ατομική επιχείρηση παρά σαν όχημα ενός δημόσιου στόλου.

Όταν η αστική κοινωνία αντιμετωπίζει την πόλη σαν ένα πραγματικά συλλογικό δημόσιο έργο τότε μόνο την εξοπλίζει με μια δημόσια συγκοινωνία ικανή να καλύπτει τις ανάγκες. Δημόσια συγκοινωνία υπάρχει εκεί όπου υπάρχει οργάνωση και κοινωνική συνοχή.

	Θερμικά λεωφορεία	τρόλεϊ	‘ηλεκτρικός’	μετρό	τραμ
μήκος δικτύου	6.900 χλμ	356 χλμ	25,5 χλμ	23,6 χλμ	26 χλμ
γραμμές	313	22	1	2	3
μέσο μήκος γραμμής οχήματα	11 χλμ	16 χλμ			
	2000 (416 φυσικού αερίου και 432 αρθρωτά	366 υβριδικά (51 αρθρωτά)	245	252	48
συρμοί			45	42	24
Οχηματοχιλιό- μετρα/ημέρα	315.000	40.000	45.000	65.255 ²⁸	14.200 ²⁹
μέση ταχύτητα ³⁰	14,9 χλμ/ώρα	11,4 χλμ/ώρα			19 χλμ/ώρα
μέση συχνότητα	24’	9,5’	3’	5’-10’	7,5 ³¹
συχνότητα ωρών αιχμής	18’	8’		3’	

Θάνος Βλαστός
Συγκοινωνιολόγος-πολεοδόμος

Βιβλιογραφία

1. Ildefonso Cerda, ‘La Teoria general de la urbanizacion’, 1867.

²⁸ Δεν έχουν συνυπολογιστεί τα δρομολόγια μεταξύ Δ. Πλακεντίας και αεροδρομίου. Για να υπολογιστούν συρμοχιλιόμετρα θα πρέπει να γίνει διαίρεση δια 6.

²⁹ Για να υπολογιστούν συρμοχιλιόμετρα θα πρέπει να γίνει διαίρεση δια 2.

³⁰ Γύρω στο 60 η μέση εμπορική ταχύτητα των τρόλεϊ ήταν 17 χλμ/ώρα και των λεωφορείων 25 χλμ/ώρα.

³¹ Πρόκειται για τη συχνότητα στο κοινό τμήμα. Στα παραλιακά τμήματα η συχνότητα είναι 15’.

2. Μπίρης, Κ., 'Αι Αθήναι από τον 19^ο εις τον 20^ο αιώνα', έκδοσις του Καθιδρύματος Πολεοδομίας και Ιστορίας των Αθηνών, Αθήνα, 1965.
3. Ν. Γ. Γόρδιος, 'Το συγκοινωνιακόν πρόβλημα της πρωτευούσης', Αθήναι 1965.
4. 'Μελέτη κυκλοφορίας και μεταφορών περιοχής Αθηνών – Αττικής', Τελική έκθεσις, Wilburg Smith and Associates, 1972.
5. Βλαστός, Θ., Ταξιλάρης Χ., "Κυκλοφορία στην Αθήνα. Περί τάξης και αταξίας", Πρακτικά Επιστημονικής Διημερίδας Συλλ. Ελλ. Συγκοινωνιολόγων, 11 και 12 Δεκεμβρίου 1989, 15-21.
6. Taxiltaris, Chr., Vlastos, Th., «La zone protégée du centre d' Athènes: bilan critique et perspectives d'une politique de restriction de la circulation automobile», Transport - Environnement - Circulation, Janvier - février 1991, No 104, p. 22-26.
7. Βλαστός, Θ., «Επικίνδυνες επιλογές και αδιέξοδοι κατευθύνσεις της πολιτικής υπέρ των συγκοινωνιακών μετασχηματισμών κλίμακας στην πρωτεύουσα και την περιφέρειά της», Πυρφόρος - Διημεριάς Έκδοση του Ε.Μ.Π., τεύχος 8-9, Ιούλιος - Οκτώβριος 1993, σελ 17-19.
8. Mintsis, G., Taxiltaris, Ch., Vlastos, Th., "L'organisation des déplacements dans l'Athènes de Demain: Solidarité ou Barbarie?", Annales du Congrès International Francophone de l'ATEC "Quels transports pour nos villes de demain?", 13-15/10/1993, Versailles, p. 58-62.
9. Βλαστός, Θ., Νάθενας, Γ., "Αθήνα. Μεταπολεμικές αυταπάτες και οι επιπτώσεις τους στους σημερινούς συγκοινωνιακούς προγραμματισμούς", Πρακτικά Δ' Συνεδρίου του Ιδρύματος Σάκη Καράγιωργα "Η ελληνική κοινωνία κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο (1945-1967)" που έγινε στην Αθήνα στις 24-27/11/1993, Αθήνα 1994, 619-641.
10. Βλαστός, Θ., Γιώτης, Α., «Τα Γραμμικά Εμπορικά Κέντρα Δήμων μεγάλων πόλεων και η αντιμετώπισή τους από τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Το παράδειγμα της Αθήνας», Τεχνικά Χρονικά - Επιστημονική Έκδοση του ΤΕΕ, τόμος 14, τεύχος 3, Ιούλιος - Σεπτέμβριος 1994, σελ 35 - 58.
11. Βλαστός, Θ., «Το κέντρο της Αθήνας. Η άμυνα ενός ιστορικού χώρου απέναντι στις πιέσεις της πολεοδομικής επέκτασης», Δελτίο Μελετών Επιπτώσεων στο Περιβάλλον, τεύχος 2, Φθινόπωρο 94, σελ 12 - 13.
12. Βλαστός, Θ., «Επικίνδυνες επιλογές και αδιέξοδοι κατευθύνσεις της πολιτικής υπέρ των συγκοινωνιακών μετασχηματισμών κλίμακας στην πρωτεύουσα και την περιφέρειά της», Πρακτικά Διημερίδας του ΤΕΕ με θέμα Μεγάλα Έργα και Ρυθμίσεις στην Αττική, Τεχνικά Χρονικά 1/1994, σελ. 86-89.
13. Βλαστός, Θ., "Οι στόχοι της πεζοδρόμησης του Ιστορικού Τριγώνου", "Ν. Οικολογία", τεύχος 128, Ιούνιος 1995, 22-23.
14. Βλαστός, Θ. "Προς την Αθήνα του 2000. Σκέψεις απέναντι στην πολιτική των μεγάλων οδικών έργων", "Μανδραγόρας", τεύχος 12-13, Μάϊος - Σεπτέμβριος 1996, σελ. 50-51.
15. Βλαστός, Θ., Νάθενας, Γ., "Τα μεγάλα οδικά έργα ισοπεδώνουν την ιστορία της Αθήνας", "Διαδρομές", τεύχος 16, Ιουλ.-Αυγ.-Σεπτ. 1996, σελ. 26-27.

16. Vlastos, Th., 'Implementing restrictions, Athens - case study', Selected proceedings - Report from the Car Free Cities Conference 96 in Copenhagen, pp. 16-17.
17. Vlastos, Th., 'Les mesures de restriction à grande échelle à Athènes. Discussion et perspectives', Proceedings of the Car Free Cities Conference 96 in Copenhagen, 6-7 May, Copenhagen, pp. 59-65.
18. Βλαστός, Θ., "Αθήνα. Φάκελος Βιωσιμότητα και Μεταφορές. Τεχνική ή πολιτική προσέγγιση;", Πανευρωπαϊκό Συνέδριο "Βιώσιμο Αστικό Περιβάλλον. Θεσμοί και διαχείριση" που οργάνωσε η Αναπτυξιακή Εταιρεία του Δήμου Αθηναίων στις 9-10 Οκτωβρίου 1997, σελ. 87-94.
19. Βλαστός, Θ., "Προς μια βιώσιμη πρωτεύουσα. Το στοίχημα της αρχιτεκτονικής", "Αρχιτέκτονες", τεύχος 9/10 - περίοδος Α, Ιούνιος - Ιούλιος 1997, σελ. 58-62.
20. Βλαστός, Θ., Μπαρμπόπουλος, Ν., "Η ευρωπαϊκή στρατηγική για τις Αστικές συγκοινωνίες. Θεσμικές και Τεχνικές Προτάσεις για την Αθήνα", Πρακτικά συνεδρίου Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων με θέμα 'Οι αστικές συγκοινωνίες στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας', Αθήνα 15/16 Ιουνίου 1998, σελ. 69-74.
21. Taxiltaris, Chr., Vlastos, Th., "La circulation alternée à Athènes: bilan et limites de l'expérience", Colloque organisé par RATP, DG 12, Ministère de l'Équipement du Logement et des Transports et PREDIT sur le thème: Enjeux du transport public dans les villes européennes: quelle recherche prospective?, Paris, 23-24 avril 1998.
22. Vlastos, Th., "Changing the perception of the private car in Athens", Πρακτικά Ημερίδας 'On Air Quality and Urban transport' που οργάνωσε το Car Free Cities και η πόλη του Gdansk στις 25.9.1998 στο Gdansk – Πολωνία, σελ. 36-37.
23. Βλαστός, Θ., "Ο ρόλος του επιφανειακού τραμ απέναντι στο μετρό ως εγγύηση για την ποιότητα ζωής στην πρωτεύουσα", "Σιδηροτροχιά", τεύχος 16, Ιανουάριος 1998, σελ. 10-13.
24. Vlastos, Th., "Les grands traits de la politique de stationnement à Athènes", "Car Free Cities Magazine", No 3, janvier 1998, p. 8, (η αγγλική έκδοση έχει τον τίτλο "The main features of the parking policy in Athens").
25. Αραβαντινός, Αθ., Βλαστός, Θ., Γιώτης, Απ., Γκόλιας, Ι., Φραντζεσκάκης, Ι., "Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου - Ένα μεγάλο ξεκίνημα για το κέντρο της Αθήνας", Επιμέλεια Έκδοσης Θ. Βλαστός, Αθήνα, Μάιος 1998, σελ. 165 (Συγγραφή των Κεφ. 1, 3, 11, 14, 18, σύνολο σελ. 58).
26. "Αθήνα 2004 και μετά. Προτάσεις για το σχεδιασμό του Χώρου". Αφιέρωμα στην Αθήνα του περιοδικού του Ε.Μ.Π. 'Πυρφόρος'. Επιμελητής έκδοσης Θ. Βλαστός. Τεύχος 1, 1998.
27. Βλαστός, Θ., "Προς μια διέξοδο Πολιτισμού για τις Μετακινήσεις στην Αθήνα του 21^{ου} αιώνα", "Πυρφόρος", "Αθήνα. Προς το 2004 και Μετά. Προτάσεις για το Σχεδιασμό του Χώρου", τεύχος 1, 1998, σελ. 44-47.
28. Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., 'Η Αθήνα του 2020. Συγκοινωνιακά διλήμματα', 'Οικοτοπία', Ιούλιος – Αύγουστος 1999, τεύχος 15, σελ. 53-55.
29. Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη Τ., 'Αθήνα με λιγότερα αυτοκίνητα. Απαιτήση για το 2004, δοκιμή και στοίχημα για μετά', 'Δαίμων της Οικολογίας', μηνιαίο περιοδικό της εφημερίδας Κυριακάτικη Αυγή, τεύχος 7, Σεπτέμβριος 2001, σελ. 16-18.

30. Vlastos, Th., 'Athènes devant la nécessité de faire face à la voiture', Magazine of 'Car Free Cities - Network for a new mobility culture', summer 2001, pp. 10-12. Στην αγγλική έκδοση το άρθρο έχει τίτλο 'Athens coming to terms with car traffic'.
31. '1952-2002. 50 χρόνια αστικά λεωφορεία σε κάθε γειτονιά', ΕΘΕΛ, 2002.
32. Βλαστός, Θ., Τουρνικιώτης, Π., 'Πολεοδομία και Δημόσια Τάξη – Αθήνα Οχυρωμένη Πόλη', έκδοση Text, Ιούνιος 2002, σελ. 42 (πρόκειται για τη 'διάλεξη' που δόθηκε για την ολοκλήρωση του προγράμματος σπουδών στην Αρχιτεκτονική Σχολή του Ε.Μ.Π. το 1977).
33. Βλαστός, Θ., 'Από μια κορεσμένη κυκλοφορικά σε μια ελεύθερη Αθήνα. Εικόνες ουτοπίας;', στο βιβλίο "Ένα μέλλον για την Αθήνα. Σε αναζήτηση πολιτικών αστικής επανοργάνωσης του πολεοδομικού συγκροτήματος της πρωτεύουσας", επιμέλεια έκδοσης Στ. Χρ. Τσέσης σε συνεργασία με Βούλα Χρ. Τσέση – Schlyter, Αθήνα 2003, εκδόσεις Παπαζήση, ενότητα 12, σελ. 431-449, ISBN 960-87380-9-1.
34. Βλαστός, Θ., Αργυροπούλου, Αθ., 'Η αποτυχία του προγράμματος ανάπτυξης των κεντρικών αρτηριών της Αθήνας. Μια ακόμη χαμένη ευκαιρία των Ολυμπιακών αγώνων', 'Περιβάλλον και Δίκαιο', τεύχος 25 - 3/2003, Ιούλιος – Σεπτέμβριος, σελ. 519-526.
35. Βλαστός, Θ., Μπαρμπόπουλος, Ν., Αθανασόπουλος, Κ., 'Συγκριτική ανάλυση υλοποίησης τραμ σε Στρασβούργο και Αθήνα. Πρώτα συμπεράσματα για μελλοντικές προσεγγίσεις στην Ελλάδα', Πρακτικά του Διεθνούς Συνεδρίου που οργάνωσε το Πανεπιστήμιο Πατρών, 'Σύγχρονα Συστήματα Τραμ και Επιφανειακού Μετρό', στην Πάτρα στις 19 και 20 Μαΐου 2003 (σε cd Rom).
36. Βλαστός, Θ., 'Η χαμένη τιμή της Ολυμπιακής Αθήνας', "ΚΡΑΜΑ", τεύχος 18, Σεπτέμβριος 2004, σελ. 43-44.
37. Βλαστός, Θ., 'Το τραμ, για ποια Αθήνα;', "Επτά ημέρες" – εβδομαδιαίο περιοδικό της εφημερίδας Καθημερινή, αφιέρωμα 'Τραμ, κάποτε και σήμερα', Κυριακή 6 Μαρτίου 2005, σελ. 16-19.
38. Vlastos, Th., 'Preparation for the 2004 Olympic Games in Athens – The City Pushes the Car back from the Center', CARFREE TIMES, Issue 23, January 2002, <http://www.carfree.com/cft/i023.html>, pp. 10-12. Βλαστός, Θ., 'Σε αναζήτηση της κληρονομιάς των Ολυμπιακών Αγώνων', "Δαίμων της Οικολογίας", μηνιαίο περιοδικό της εφημερίδας Κυριακάτικη Αυγή, τεύχος 39, Ιούλιος 2004, σελ. 9-10.
39. Βλαστός, Θ., 'Η χαμένη τιμή της Ολυμπιακής Αθήνας', "ΚΡΑΜΑ", τεύχος 18, Σεπτέμβριος 2004, σελ. 43-44.
40. Vlastos, Th., 'Le deux-roues motorisé à Athènes. Lecons tirées d'un mauvais exemple', "Transports-Environnement-Circulation", No 185, janvier-mars 2005, pp. 9-15.

Κατάλογος Σχεδίων

Σχέδιο Κλεάνθη και Σάουμπερτ για την ν Αθήνα

Σχέδιο πρότασης δικτύου τραμ της επιτροπής του ΕΜΠ

Δίκτυο μέσων σταθερής τροχιάς στην Αθήνα

Δίκτυο αυτοκινητόδρομων και βασικών αρτηριών, μαζί με δακτύλιο και ιστορικό κέντρο.