

Βλαστός, Θ., 'Από μια κορεσμένη κυκλοφοριακά 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. Τσέτσης σε συνεργασία με Βούλα Χρ. Τσέτση – Schlyter, Αθήνα 2003, εκδόσεις Παπαζήση, ενότητα 12, σελ. 431-449, ISBN 960-87380-9-1.

Από μια κορεσμένη κυκλοφοριακά σε μια ελεύθερη Αθήνα. Εικόνες ουτοπίας;

Θ. Βλαστός

Αρχιτέκτων, συγκοινωνιολόγος
Επίκουρος καθηγητής Ε.Μ.Π.

Περιεχόμενα

1. Εισαγωγή. Προς ένα μακρόπνοο Σχέδιο για μια διαφορετική Αθήνα
2. Κυκλοφοριακό χάος ή η γοητεία της ελεύθερης χρήσης του αυτοκινήτου;
3. Η σημερινή ταυτότητα της Αθήνας. Τα πλεονεκτήματά της θεμέλια για το σχεδιασμό της αυριανής πόλης
 - 3.1 Η μοναδικότητα της Αθήνας
 - 3.2 Μια συμπαγής πόλη με πολλές μετακινήσεις μικρής απόστασης
 - 3.3 Η Αθήνα τόπος επίσκεψης.
 - 3.4 Δίκυκλα. Παράδοση και μέλλον
4. Ένα ήπιο περιβάλλον που υποτάσσει τη δυναμική της σύγχρονης μεγαλούπολης
5. Προς μια Αθήνα με χρώμα στην αρχιτεκτονική και στην κυκλοφορία
6. Προς την πλήρη πεζοδρόμηση του ιστορικού κέντρου
7. Προς ένα 'ευφυές' σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων για μια δραστήρια Αθήνα
8. Δρόμοι γεμάτοι με ποδηλάτες, πεζούς και καθαρά δίκυκλα.
9. Τα 7 μεγάλα έργα για την ανακατασκευή της Αθήνας
10. Επίλογος

1. Εισαγωγή. Προς ένα μακρόπνοο Σχέδιο για μια διαφορετική Αθήνα

Ο κύκλος των Ολυμπιακών Αγώνων τελειώνει. Μπορούμε τώρα να δούμε πιο καθαρά τι θα μείνει στην Αθήνα την επόμενη μέρα. Οι Αγώνες ήταν ένας σημαντικός σταθμός στην ιστορία της, και μια καταπληκτική ευκαιρία για έργα, που τελικά δεν έγιναν. Το μόνο καινοτόμο για τα ελληνικά δεδομένα που προωθείται, και που δεν θα γίνονταν αν δεν το είχε υποσχεθεί η Αθήνα στη διεθνή κοινότητα καταθέτοντας την υποψηφιότητά της, είναι το τραμ. Το τραμ παίρνει χώρο από το αυτοκίνητο, αλλάζει ριζικά ότι συμβαίνει στο δρόμο, και για αυτό συγκρούεται με συνήθειες και νοοτροπίες. Ανοίγει το δρόμο για ένα εκτεταμένο δίκτυο και για μια άλλη Αθήνα. Η κατασκευή τραμ σε μια πόλη εξαρτημένη από το αυτοκίνητο δεν είναι μικρή υπόθεση. Μετά από μερικά χρόνια, ακόμη και αν ο κόσμος σκέφτονταν αλλιώς, ο κορεσμός δύσκολα θα άφηνε περιθώρια για το ξεκίνημα τέτοιων λύσεων.

Η Αθήνα δεν σχεδιάζεται με ορίζοντα έξη ετών, όπως αυτός που τέθηκε για τους Αγώνες, και με το μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού να αφορά την κατασκευή σταδίων. Οι στόχοι για μια πόλη του μεγέθους της Αθήνας και των προβλημάτων της, χρειάζονται ορίζοντα τουλάχιστον τριάντα ετών και προϋπολογισμούς πραγματικά γενναίους για να υλοποιηθούν. Φυσικά ισχύουν

τα παραπάνω υπό την προϋπόθεση ότι θα αποφασιζόταν η Αθήνα να ξεφύγει από αυτό που είναι, να γίνει μια σύγχρονη μεγαλούπολη, όμορφη, ήπια και ανθρώπινη, συνεπής στις αρχές της βιωσιμότητας. Μεγάλοι στόχοι χαράσσονται όταν υπάρχει κοινωνική συναίνεση. Χωρίς οι κάτοικοι να πειστούν και να ενστερνιστούν ένα φιλόδοξο σχεδιασμό, ελάχιστα θα μπορέσουν να γίνουν. Μια Αθήνα διαφορετική σημαίνει μια Αθήνα που τη ζεις διαφορετικά. Επομένως σε αυτό έχουν λόγο οι πολίτες. Το ζήτημα είναι ότι για να αποδεχτούν και να συμμετάσχουν σε μια τέτοια προοπτική, που περισσότερο θα αφορά τα παιδιά τους, θα πρέπει να ασκηθούν πολιτικές πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης, χρειάζονται θεσμοί και διαδικασίες που να διευκολύνουν την ενεργοποίησή τους. Σήμερα συμβαίνει το ανάποδο. Αποκρύπτονται οι σχεδιασμοί μέχρι και τη στιγμή της μπουλντόζας. Η ανάπλαση της Αθήνας είναι και αυτό τελικά ένα ζήτημα δημοκρατίας και από εκεί πρέπει να ξεκινήσουμε.

Για να αλλάξει πραγματικά η εικόνα της Αθήνας θα κοστίσει πολύ ακριβά. Με τη σημερινή νοοτροπία δεν υπάρχει συμφωνία για μια τέτοια δαπάνη. Ίσως τα επόμενα χρόνια να γίνει αντιληπτό ότι η επένδυση στην Αθήνα θα είναι ιδιαίτερα αποδοτική οικονομικά, όχι μόνο για την πρωτεύουσα αλλά και για την ελληνική οικονομία. Ίσως επίσης τα επόμενα χρόνια η δημόσια συνιστώσα της πόλης, που σήμερα υποτιμάται, να αξιολογηθεί διαφορετικά και να διαμορφωθεί ένα κατάλληλο κοινωνικό κλίμα, που θα συναινέσει στη μεταφορά της επένδυσης από τον ιδιωτικό στο δημόσιο χώρο.

Εδώ θα περιγράψουμε μια άλλη Αθήνα. Δεν θα είχε το παραμικρό ενδιαφέρον η συζήτηση για μια πόλη που θα συνέχιζε να σέρνεται στους γνωστούς ρυθμούς. Σε μια τέτοια Αθήνα δεν θα υπάρξουν εκπλήξεις. Η δόμηση θα συνεχίσει να επεκτείνεται προς την περιφέρεια και η συνοχή του πολεοδομικού ιστού να χαλαρώνει. Τα αυτοκίνητα θα αυξάνουν, προβλέπεται να διπλασιαστούν μέχρι το 2020, τα προβλήματα στάθμευσης θα οξύνονται και θα καταπατηθούν και οι τελευταίοι ανοικτοί χώροι που έχουν απομείνει. Θα υλοποιούνται κάποια συγκοινωνιακά έργα, όμως δεν θα προλαβαίνουν να αντιμετωπίζουν παρά ένα μέρος των νέων προβλημάτων που θα προστίθενται καθημερινά. Στην Αθήνα αυτή, το σημερινό μοντέλο θα επαναληφθεί αναλλοίωτο σε πολλαπλάσια επιφάνεια και η επίπτωσή του στην κυκλοφορία θα είναι κατά πολύ μεγαλύτερη. Σε οριακές συνθήκες, όπως αυτές που επικρατούν, η επίπτωση κάθε νέου αυτοκινήτου είναι μεγαλύτερη αυτής του αυτοκινήτου που προηγήθηκε. Ο κορεσμός θα απλωθεί και στους βασικούς δρόμους των προαστίων, στις δε κεντρικές περιοχές θα καλύψει και τους τριτεύοντες δρόμους που συχνά, πέρα από κάθε λογική σχεδιασμού, συνιστώνται προς τους οδηγούς με σημάνσεις του αρμόδιου υπουργείου, ως παρακαμπτήριοι των κορεσμένων αρτηριών. Οι αυξανόμενες ανάγκες χώρου των κατοίκων, χάρη στη βελτίωση του βιοτικού τους επιπέδου, θα τους κάνουν να αναζητούν καλύτερες συνθήκες εγκατάστασης στα προάστια. Τα τελευταία θα συνεχίσουν να αυτονομούνται αποκτώντας επαρκείς εμπορικές και άλλες δραστηριότητες, και το παραδοσιακό κέντρο θα συνεχίσει να χάνει τη σημασία που θάπρεπε να έχει, σαν ιστορικό και κοινωνικό κέντρο αναφοράς για ολόκληρη την πόλη.

Σε ώρες εκτός αιχμής, κάποιες βασικές αρτηρίες όπως η Αττική οδός, θα επιτρέπουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων και αυτό θα είναι ένα κίνητρο για εντονότερη χρήση του αυτοκινήτου. Το υπόλοιπο δίκτυο θα λειτουργεί υπό δυσμενέστερες συνθήκες από τις σημερινές. Ως προς τη δημόσια συγκοινωνία, ο προαστιακός και το μετρό δεν θα έχουν πρόβλημα να συνεχίσουν να επεκτείνονται διότι δεν εμπλέκονται με την κυκλοφορία και δεν προκαλούνται αντιδράσεις. Σε μια δεκαετία είναι πιθανό να έχει κατασκευαστεί ένα περιορισμένο δίκτυο τραμ και μερικά χιλιόμετρα λεωφορειόδρομων, που θα αστυνομεύονται αυστηρότερα. Τα δίκτυα αυτά θα καλύπτουν επαρκώς ένα μέρος, όχι το μεγαλύτερο, της επιφάνειας της πόλης και, όσων οι προελεύσεις και οι προορισμοί βρίσκονται στην εμβέλειά τους θα τα χρησιμοποιούν, γιατί οι μετακινήσεις με αυτά θα γίνονται πιο γρήγορα από ότι με αυτοκίνητο. Ωστόσο η Αθήνα θα αποκτά, όλο και πιο έντονα, την εικόνα της αυθαίρετης πόλης, όπου η άναρχη κυκλοφορία και η ακόμη πιο άναρχη στάθμευση θα έχουν κατακτήσει τις περισσότερες επιφάνειες, περιλαμβανομένων πλατειών και πεζοδρομίων.

2. Κυκλοφοριακό χάος ή η γοητεία της ελεύθερης χρήσης του αυτοκινήτου;

Είναι γνωστή η αίγλη του αυτοκινήτου. Είναι μέσο κοινωνικής καταξίωσης, ένα όραμα που περιβάλλεται από μύθους. Πράγματι είναι ένα εκπληκτικό εργαλείο για δουλειά και για διασκέδαση, ένα πραγματικό σύμβολο ελευθερίας και δύναμης, προέκταση του ιδιωτικού χώρου του καθένα μας στο δημόσιο χώρο.

Το αυτοκίνητο αξιοποιεί χωρίς καθυστέρηση τις νέες τεχνολογίες και τις φέρνει κοντά ακόμη και στα χαμηλά εισοδήματα. Με το αυτοκίνητο αισθάνεσαι ότι βρίσκεσαι μπροστά στις εξελίξεις, με το αυτοκίνητο οι καινοτομίες είναι στα χέρια σου. Κάθε φορά η εισαγωγή των νέων μοντέλων στο δρόμο είναι μια δοκιμή του αύριο στο αδρανές ιστορικό κέλυφος της πόλης.

Τα αυτοκίνητα ανανεώνουν ασταμάτητα την εικόνα τους και τις ανέσεις που προσφέρουν. Γίνονται πιο καθαρά, αθόρυβα, 'έξυπνα'. Μήπως αυτά τα αυτοκίνητα, εξακολουθούν να είναι ελκυστικά και αποδεκτά στην πόλη, παρά την άναρχη κατάσταση που θα δημιουργούν, παρά τα προβλήματα που θα τα συνοδεύουν; Μήπως η πλημμυρίδα των αυτοκινήτων, παρουσιάζοντας μια τόσο ισχυρή εικόνα με τα χρώματα και τα σχέδιά τους, εξακολουθεί να κάνει την πόλη να φαίνεται ζωντανή και μοντέρνα;

Κάτι ακόμη. Μήπως επίσης, και αυτό δεν πρέπει να υποτιμηθεί, η αταξία στο χώρο εισπράττεται θετικά από τους κατοίκους ως η αντανάκλαση του 'δικαιώματός' τους να βιώνουν ελεύθερα την πόλη; Η πόλη με την οδήγηση γίνεται ένα παιχνίδι για τους μεγάλους και αυτό το παιχνίδι κανείς δεν θα ήθελε να το στερηθεί.

Στην ελληνική νοοτροπία δεν είναι αποδεκτή η πειθάρχηση σε οργανωτικά σχήματα και αυστηρούς κανόνες. Η ευρωπαϊκή κοινωνία είναι οργανωμένη και συλλογική. Ανάλογα και η ευρωπαϊκή πόλη διέπεται από κανόνες λειτουργίας αυστηρούς. Για να ελέγξει το αυτοκίνητο επέβαλε περιοριστικούς όρους στην κυκλοφορία του και προσδιόρισε πολύ συγκεκριμένα το χώρο και τα ωράρια στάθμευσής του. Όσο αυξάνουν τα αυτοκίνητα, τόσο οι όροι γίνονται πιο απόλυτοι και συμπληρώνονται με πολιτικές που καθιστούν το χώρο κίνησης και στάθμευσης εμπορεύσιμο αγαθό (ελεγχόμενη στάθμευση, αστικά δίοδια κλπ). Δεν υπάρχει άλλος τρόπος από την ακραία οργάνωση του δρόμου για να διαχειριστείς το αυτοκίνητο και να ελέγξεις τους φόρτους, τις ταχύτητες και τα άλλα σχετικά μεγέθη, ώστε να προστατεύονται οι υπόλοιποι χρήστες.

Η παρουσία του πεζού αμβλύνει κάπως αυτή την εικόνα. Ακόμη και στις πιο πειθαρχημένες πόλεις είναι μια εγγύηση ζωντάνιας. Στους εμπορικούς πεζόδρομους των ιστορικών κέντρων αυτό είναι έντονο. Αντιπροσωπεύουν όμως ένα ελάχιστο ποσοστό του συνολικού μήκους του δικτύου. Την ίδια θετική συμβολή έχει και το δίκυκλο. Σε αρκετές πόλεις, κυρίως της Ιταλίας, της Γαλλίας και της Ισπανίας, τα μηχανοκίνητα δίκυκλα κάνουν ιδιαίτερα αισθητή την παρουσία τους. Κινούνται μαζί με τα αυτοκίνητα, αλλά ελίσσονται ανάμεσά τους, εκμεταλλευόμενα τα κενά που αφήνουν, κατά ένα αυθαίρετο για τους Κώδικες Οδικής Κυκλοφορίας, όμως ελεύθερο τρόπο. Οι οδηγοί τους ζουν την πόλη χωρίς εμπόδια, παρά τον κορεσμό της.

Στις βόρειες χώρες, αντί για δίκυκλα, κυριαρχούν τα ποδήλατα. Σε πολλούς τοπικούς δρόμους κινούνται ελεύθερα μαζί με τα αυτοκίνητα, προσφέροντας τις πιο ισχυρές εικόνες ανθρώπινης κλίμακας, άνεσης και ελευθερίας που ένας δρόμος μπορεί να αποκτήσει. Σε κάποιους άλλους δρόμους όμως, για λόγους ασφάλειας, τα ποδήλατα χρησιμοποιούν υποχρεωτικά αποκλειστικές λωρίδες, και κινούνται σταθερά και πειθαρχημένα.

Η μηχανιστική λογική, που πρυτάνευσε στην πολεοδομία του 20^{ου} αιώνα, απογύμνωσε τη μετακίνηση από εκείνες τις ποιοτικές παραμέτρους που δικαιούται να διαθέτει και τη σχεδίασε ως μια λειτουργία χωρίς εσωτερική αξία. Δεν είναι όμως έτσι. Ο χρόνος που διατίθεται στις μετακινήσεις είναι μεγάλος και είναι παράδοξο να σχεδιάζεται σαν μια μαύρη τρύπα στην καθημερινότητά μας. Επίσης η μετακίνηση είναι αυτή που φέρνει σε επαφή τον κάτοικο με το

δημόσιο χώρο, με την αρχιτεκτονική, με όσα συμβαίνουν στην πόλη, με τους ανθρώπους της, γνωστούς ή άγνωστους, ντόπιους ή επισκέπτες.

Η μετακίνηση είναι μια αστική επιλογή, μια αστική συμπεριφορά, σε βγάζει από το 'προστατευτικό' κέλυφος του ιδιωτικού χώρου. Η μετακίνηση φέρνει πιο κοντά τον κάτοικο με το φυσικό περιβάλλον της πόλης, με τον αέρα, τους ήχους, το ανάγλυφο του εδάφους της. Η υποτίμηση της αξίας της μετακίνησης υποβάθμισε τη σημασία της έκπτωσης ποιοτήτων του αστικού περιβάλλοντος, όπως ο αέρας, η ησυχία, το πράσινο, η γνησιότητα του τοπίου. Όσο παραβλέπεται η καθεαυτή αξία της μετακίνησης θα είναι μη πειστική και ανίσχυρη η διεκδίκηση βελτιώσεων στις παραμέτρους του περιβάλλοντος της πόλης.

Η αίσθηση ελευθερίας που προσφέρει στον οδηγό η Αθήνα δεν πρέπει να χαθεί. Είναι το χαρακτηριστικό της, είναι αυτό που αντανάκλα την ιστορία και τη γεωγραφική της θέση, ανάμεσα στη δυτικοευρωπαϊκή και την ανατολική πόλη. Ωστόσο η ελευθερία του οδηγού του αυτοκινήτου αποκτάται σε βάρος της ελευθερίας των υπόλοιπων χρηστών του δρόμου, γιατί η κίνηση του αυτοκινήτου είναι άκαμπτη, απειλητική και δύσκολα μοιράζεται το χώρο του δρόμου με τα άλλα μέσα. Είναι μια κατάσταση άδικη και καθόλου αποτελεσματική.

Δεν είναι εύκολο η Αθήνα να στηρίξει τη ζωντάνια της στα αυτοκίνητα. Ο αριθμός τους ξεπέρασε εκείνο το όριο που χωρίζει τη ζωντάνια από την παράλυση. Δεν μπορεί να υπάρξει ζωντάνια όταν τα αυτοκίνητα έχουν εκδιώξει τους πιο φιλικούς στο αστικό περιβάλλον χρήστες του δρόμου. Πρέπει να αναζητηθούν άλλοι λοιπόν τρόποι και οχήματα, που θα εγγυώνται τη λειτουργία της πόλης αλλά και θα εξακολουθούν να παρέχουν στο μετακινούμενο τη χαρά και την πρωτοβουλία της μετακίνησης, το παιχνίδι της οδήγησης, την αυτονομία.

Η αυτονομία μετακίνησης ήταν το πρωταρχικό ζητούμενο σε όλο το μήκος του 20ου αιώνα. Θα εξακολουθεί πάντα να είναι. Δικαιολογημένα, διότι αυτονομία σημαίνει ελευθερία στις επιλογές των προορισμών και των χρόνων. Η αυτονομία ταυτίζεται με την ελευθερία. Το ιδιωτικό αυτοκίνητο έδωσε την ιδανικότερη απάντηση σε αυτό το αίτημα μέχρι που εγκλωβίστηκε στην κορεσμένη πόλη και από σύμβολο ελευθερίας μετατράπηκε σε εξάρτηση και ταυτίστηκε με την τλαιπωρία και τον εκνευρισμό.

Δεν θα πάψει ποτέ το αυτοκίνητο να αποτελεί το ιδανικό μέσο μετακίνησης. Όμως, στο πλαίσιο της οδικής υποδομής της Αθήνας, χάνει τα πλεονεκτήματά του. Η Αθήνα δεν έχει πολύ χώρο για να διαθέτει στα αυτοκίνητα. Οι θεαματικές βελτιώσεις της τεχνολογίας των αυτοκινήτων είναι τα καλά νέα που έρχονται από το εξωτερικό. Τα κακά νέα παράγονται εδώ. Είναι ότι η Αθήνα δεν θα χωρά τα νέα, έστω και καθαρά, αυτοκίνητα.

Οι περιορισμοί στο αυτοκίνητο, ιδίως στις κεντρικές περιοχές και στις γειτονίες, αναγκαστικά θα είναι όλο και πιο αυστηροί. Τα δίκυκλα θα λειτουργήσουν ως υποκατάστατο ή μήπως η έμφαση πρέπει να δοθεί στη δημόσια συγκοινωνία; Ποια οχήματα θα υποστηρίξουν τη γοητεία της ελεύθερης και αυτόνομης κίνησης που δεν πρέπει να χαθεί;

Ο οδηγός ταυτίζεται με το όχημά του γιατί γίνεται προέκταση του κορμιού. Του δίνει δύναμη και ελευθερία να κερδίσει το χώρο. Είναι μια πολύτιμη ελευθερία που, αν η Αθήνα πάψει να την επιτρέπει στον κάτοικο, θα τον αποξενώσει ή θα τον απομακρύνει.

3. Η σημερινή ταυτότητα της Αθήνας. Τα πλεονεκτήματά της θεμέλια για το σχεδιασμό της αυριανής πόλης

3.1 Η μοναδικότητα της Αθήνας

Αφετηρία για τη σύνταξη ενός μακρόπνοου σχεδίου για την Αθήνα είναι να εντοπιστούν τα βασικά της πλεονεκτήματα πάνω στα οποία θα χτιστεί η αυριανή της ταυτότητα.

Στο πεδίο του σκληρού ανταγωνισμού ανάμεσα στις πόλεις της Ευρώπης για προσέλκυση κεφαλαίων και επισκεπτών η ελληνική πρωτεύουσα είναι υποχρεωμένη να αναδείξει μια ταυτότητα που να ξεχωρίζει. Δεν θα δανειστεί στόχους από άλλες πόλεις. Οι στόχοι για την Αθήνα θα είναι δικόι της, μοναδικοί, σε συνάρτηση με τη δική της φυσιογνωμία και τα δικά της χαρακτηριστικά.

Υπάρχουν στοιχεία που αξίζει να κρατηθούν από την Αθήνα του σήμερα; Τι διαφορετικό θα προτείνει η Αθήνα σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές πόλεις;

Είναι δύσκολο να συγκρίνεις την Αθήνα με άλλες πόλεις. Οι καθημερινές εικόνες επιβάλλονται, κυριαρχούν, αποδιώχνουν όποιες παραστάσεις έχουν εντυπωθεί από επισκέψεις σε διαφορετικούς τόπους. Είναι εξάλλου τόσο αποσπασματική η εμπειρία από μια πόλη που επισκέπτεσαι, που πάντα υστερεί σε σχέση με την καθημερινή τριβή στην πόλη που ζεις. Ταυτόχρονα η επαφή με το αστικό περιβάλλον είναι μια σύνθετη προσέγγιση του συνόλου των αισθήσεων, όρασης, ακοής, όσφρησης, ακόμη και αφής, που κάνει το κάθε σημείο, την κάθε γωνιά, στο δρόμο ή στην πλατεία, να είναι μοναδικό, ανεπανάληπτο. Οι μεταμορφώσεις της ίδιας θέσης μέσα στην ημέρα είναι άπειρες, όπως άπειρες είναι οι αποχρώσεις του φωτός και των ήχων, όπως άπειρα είναι τα χρώματα, οι κινήσεις, οι φυσιογνωμίες της ανθρώπινης παρουσίας. Άπειρες είναι οι διαφορετικές εντάσεις της κυκλοφορίας και των όσων συμβαίνουν στο δρόμο. Η εμπειρία της πόλης κινητοποιεί αισθήσεις, μνήμες και συναισθήματα. Είναι μια μικρή, κατά κανόνα ανώδυνη, περιπέτεια συνύπαρξης με αγνώστους σε ένα κοινό χώρο, το δημόσιο χώρο της πλατείας, του πεζοδρόμιου, του λεωφορείου, του ταξί.

Κάθε πόλη έχει τη μοναδικότητά της. Οι συνήθεις δείκτες των πολεοδομικών ή κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών, κοινοί για όλες τις πόλεις, ελάχιστα περιγράφουν από την πραγματικότητα των πόλεων.

Δύσκολο να συγκρίνεις την Αθήνα, ωστόσο υπάρχουν κάποια στοιχεία, πραγματικά ιδιαίτερα, που κάνουν αυτή την πόλη να ξεχωρίζει. Συγκροτούν μια ταυτότητα γεμάτη αρετές αλλά και προβλήματα που συνυπάρχουν, και προκαλούν στους κατοίκους ανάμικτα συναισθήματα. Τους κάνουν να εκνευρίζονται, να θυμώνουν αλλά και να δένονται με αυτόν τον τόπο, όπου οι καθημερινές σκηνές ελάχιστα θυμίζουν από την ιστορία του. Πλεονέκτημα της Αθήνας είναι το τοπίο της που όλο αλλάζει, με λόφους, βουνά και θάλασσα, το ένα σε επαφή με το άλλο, πλεονέκτημα είναι το κλίμα και ο ήλιος της. Πλεονέκτημα είναι η Ακρόπολη και οι αρχαιολογικοί χώροι. Ταυτόχρονα η Αθήνα είναι το κέντρο μιας σειράς τόπων ξακουστών για τη γεωγραφία και την ιστορία τους. Απέχουν ελάχιστα από την πρωτεύουσα. Το Σούνιο, ο Μαραθώνας, η Επίδαυρος, η αρχαία Κόρινθος, οι Μυκήνες, οι Δελφοί, τα νησιά του Αργοσαρωνικού και τόσοι άλλοι.

Πώς να εξηγήσεις την Αθήνα; πώς να ερμηνεύσεις το συναισθηματικό δέσιμο με μια πόλη παγκοσμίως γνωστή για τα προβλήματά της; πώς να δικαιολογήσεις τις τόσες αντιφάσεις; Πόσες πόλεις στα 6 χλμ. από το κέντρο τους έχουν μια θάλασσα που μπορείς να κολυμπήσεις, ενώ συγχρόνως οι τιμές ρύπανσης του αέρα είναι από τις πιο υψηλές; Πόσες πόλεις παρουσιάζουν τόσο μεγάλα ποσοστά χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας, ενώ ταυτόχρονα ο κυκλοφοριακός κορεσμός έχει επεκταθεί και στους τριτεύοντες δρόμους; Πόσες πόλεις προσφέρουν σε τόσο μεγάλο ποσοστό των κατοίκων τους, που χρησιμοποιούν αυτοκίνητο ή δίκυκλο, την απόλυτα ελεύθερη και δωρεάν στάθμευση οπουδήποτε; Πόσες πόλεις έχουν τόση ζωή, μέρα και νύχτα, που περιστρέφεται γύρω από μια απειρία μικροκαταστημάτων, κινηματογράφων, θεάτρων και ταβερνών;

3.2 Μια συμπαγής πόλη με πολλές μετακινήσεις μικρής απόστασης

Η Αθήνα δεν είναι από τις πόλεις που σχεδιάστηκαν, αλλά από αυτές που προέκυψαν μέσα από αποσπασματικές και ασυντόνιστες ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Αν και δόθηκε ένα έναυσμα σχεδιασμού από τους πολεοδόμους του Όθωνα, οι οριζόντες τους αποδείχτηκαν πολύ στενοί. Η

πόλη που σχεδίασαν δεν κάλυψε ούτε καν τις ανάγκες του 19ου αιώνα. Θα μείνουν στην ιστορία γνωστοί περισσότερο σαν αυτοί που προσπάθησαν ανεπιτυχώς να απαλλάξουν την πρωτεύουσα από τα ίχνη της τουρκοκρατίας. Του Ψυρρή, το Μοναστηράκι, η Πλάκα απέδειξαν ότι έχουν δικαίωμα όχι μόνο στην ιστορία αλλά και στο παρόν της Αθήνας. Επέζησαν και σήμερα κρατούν τη σημαία του ιστορικού κέντρου.

Η κερδοσκοπία των κτηματιών έδωσε στην πρωτεύουσα τη δομή ενός παζλ από αυτόνομες και εσωστρεφείς χαράξεις. Έπρεπε να συμπληρωθεί από έναν αρτηριακό καμβά που να συνενώνει αυτά τα τμήματα σε πόλη. Ήταν αρμοδιότητα του κράτους, αλλά την απέφυγε για να μη συγκρουστεί με τα συμφέροντα των μικροϊδιοκτητών. Η απουσία συγκοινωνιακής υποδομής υποχρέωσε την πόλη να συγκρατήσει την ανάπτυξή της σε μικρές αποστάσεις από το κέντρο. Η μοναδική λύση ήταν να αυξήσει την πυκνότητά της, θυσιάζοντας την πρόσφατη αρχιτεκτονική της ιστορία. Τα μονόροφα και διόροφα νεοκλασικά αντικαταστάθηκαν έτσι από φτηνές πολυκατοικίες για να χωρέσει ένας πολλαπλάσιος πληθυσμός στην ίδια επιφάνεια. Με τα σημερινά κριτήρια, αυτό που έγινε στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα, ήταν σωτήριο γιατί αποφεύχθηκε προσωρινά η επέκταση της Αθήνας. Η επέκταση αυτή βέβαια τελικά συντελέστηκε. Όμως η αρχικά πυκνή πόλη επέτρεψε τη συγκράτηση του αριθμού των αυτοκινήτων που σήμερα πια εισβάλουν καθημερινά από την περιφέρεια στο κέντρο. Οι πυκνές περὶ το κέντρο περιοχές, όπως το Παγκράτι, η Κυψέλη, οι Αμπελόκηποι, τα Πατήσια, η Καλλιθέα υπάρχουν, και οι μετακινήσεις τους, σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στα αραιοκατοικημένα προάστια, στηρίζονται πολύ περισσότερο στη δημόσια συγκοινωνία.

Σήμερα αναγνωρίζονται τα πλεονεκτήματα της συμπαγούς πόλης στον τομέα της κυκλοφορίας και για αυτό, πολλοί είναι εκείνοι που εισηγούνται για τις νέες πολεοδομήσεις λύσεις υψηλών πυκνοτήτων συγκεντρωμένων στην ακτίνα εμβέλειας σταθμών ισχυρών συγκοινωνιακών μέσων, όπως είναι ο προαστιακός σιδηρόδρομος, το μετρό ή το τραμ.

Η Αθήνα των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών χτίστηκε πυκνά, σαν μια πόλη που θα ζούσε χωρίς αυτοκίνητο. Ούτε το πλάτος των δρόμων θα επέτρεπε την κίνησή του, ούτε για τη στάθμευσή του υπήρξε κάποια πρόβλεψη στο εσωτερικό των κτηρίων. Προφανώς και δεν υπάρχει μια άποψη που να κρύβεται πίσω από την πολεοδομική πολιτική που εφαρμόστηκε. Πρυτάνευσε το πολιτικό κριτήριο να χτιστεί η πόλη φτηνά, και έτσι η πόλη χτίστηκε λάθος.

Αν υπήρχαν πολεοδομικοί κανόνες που έβαζαν όρια στην ανάπτυξη της Αθήνας και δεν είχαν δημιουργηθεί τα αραιής δόμησης προάστια στο νότο και στο βορρά, οι πυκνοδομημένες κεντρικές περιοχές ίσως είχαν βρει κάποια ισορροπία. Αντίθετα η πόλη επεκτάθηκε πέρα από κάθε έλεγχο και συνεχίζει να απλώνεται ασκώντας ασφυκτικές πιέσεις στο κέντρο, που φιλοξενεί πια μόλις το ένα τέταρτο του πληθυσμού. Οι δρόμοι του κέντρου χρησιμοποιούνται είτε ως πάρκινγκ, είτε για τις διαμπερείς διελεύσεις των αυτοκινήτων της περιφέρειας.

Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου έχει τεράστια περιθώρια ακόμη να αυξηθεί. Θεωρείται σήμερα αυτονόητο το αυτοκίνητο να σταθμεύει στο δρόμο. Το πρόβλημα δεν είναι μόνο ότι οι δρόμοι δεν θα χωρέσουν τα καινούρια που θα αγοραστούν. Το πρόβλημα είναι ότι οι δρόμοι πρέπει να αδειάσουν και από αυτά που σήμερα σταθμεύουν. Το οδικό δίκτυο της Αθήνας είναι πολύ στενό για να σπαταλιέται ως χώρος στάθμευσης. Η πόλη χρειάζεται πεζοδρόμια, που σήμερα μόνο τυπικά έχει, χρειάζεται ειδικές λωρίδες για το ποδήλατο και για άλλα μελλοντικά φιλικά στην πόλη μέσα, και ειδικές λωρίδες για τη δημόσια συγκοινωνία. Χρειάζεται επίσης περισσότερο πράσινο.

Αν προστεθεί στο κόστος του μετρό και η επένδυση για τα κυκλοφορούντα λεωφορεία και τρόλεϋ, πάλι το συνολικό ύψος που επενδύθηκε για δημόσια συγκοινωνία είναι πολύ μικρό σε σχέση με την ιδιωτική επένδυση, πραγματική ή εκκρεμούσα, που απορροφά το αυτοκίνητο.

Η κίνηση έχει προτεραιότητα ως προς τη στάθμευση του αυτοκινήτου. Σήμερα τα πράγματα συμβαίνουν ανάποδα. Η στάθμευση γίνεται εμπόδιο στην κίνηση, και η στενότητα των δρόμων χρησιμοποιείται ως επιχείρημα για να δικαιολογηθούν αρνητικές στάσεις απέναντι στη δημιουργία αποκλειστικών λωρίδων δημόσιας συγκοινωνίας ή την κατασκευή του τραμ.

Όμως είναι πια σε όλους φανερό. Αυτή η πόλη δεν θα μπορέσει να συνεχίσει να λειτουργεί στηριγμένη στο ιδιωτικό αυτοκίνητο. Δεν έχει τον απαραίτητο χώρο. Είναι υποχρεωμένη να αποδεχτεί την πραγματικότητά της και να δώσει λύσεις που να ταιριάζουν στα δεδομένα της. Επειδή οι δρόμοι της Αθήνας είναι στενοί, για αυτό ακριβώς πρέπει να στηριχτεί στη δημόσια συγκοινωνία. Το ανάποδο επιχείρημα ότι αφού οι δρόμοι είναι στενοί δεν μπορούμε να βάλουμε δημόσια συγκοινωνία είναι παντελώς παράλογο. Η Αθήνα χωρίς δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας υψηλής ικανότητας δεν θα μπορέσει να επιβιώσει στον ανταγωνισμό.

3.3 Η Αθήνα τόπος επίσκεψης

Η Αθήνα είναι μια πόλη ζωντανή και ταυτόχρονα παράλυτη από την υπερφόρτωση του οδικού της δικτύου. Η κινητικότητα των κατοίκων της είναι πολύ μικρότερη της κινητικότητας των κατοίκων άλλων μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων, εξοπλισμένων με αποτελεσματικά δίκτυα μεταφορών. Οι ταχύτητες των κάθε κατηγορίας οχημάτων είναι ελάχιστες και πολλές επιθυμητές μετακινήσεις ακυρώνονται για την αποφυγή τλαιπωρίας και σπατάλης χρόνου. Οι δυσκολίες προσπέλασης έχουν υποβαθμίσει τις γειτονίες. Το ίδιο έχει γίνει και με το κέντρο. Δεν πρέπει να υποτιμάται όμως ότι η καρδιά και η μνήμη της πόλης είναι το ιστορικό της κέντρο και αυτό το κέντρο στην Αθήνα, παρά τον αρχαιολογικό του πλούτο, λόγω των δυσκολιών πρόσβασης, έχει χάσει το ρόλο που του ανήκει. Έχασε και τους κατοίκους του, που αναζητούν στα νότια και βόρεια προάστια περισσότερη άνεση και καλύτερες συνθήκες, αλλά, πληρώνουν βαρύ το τίμημα της καθημερινής μετακίνησης προς το κέντρο.

Συνέπεια της περιορισμένης κινητικότητας είναι και η υποβάθμιση της πόλης ως ενιαίου και συνεκτικού πολεοδομικά τοπίου. Είναι χαρακτηριστική η περιορισμένη επικοινωνία μεταξύ περιοχών της πρωτεύουσας, όπως μεταξύ της ανατολικής και της δυτικής Αθήνας. Σαν να πρόκειται για δυο διαφορετικούς κόσμους, που αναπαράγουν τη διχοτόμησή τους ακόμη και στο διασπασμένο κοινωνικά κέντρο, το οποίο είναι τελείως διαφορετικό στην ανατολική από τη δυτική του πλευρά. Η διχοτόμηση αυτή ενισχύθηκε τα τελευταία χρόνια από την εγκατάσταση δεκάδων χιλιάδων προσφύγων από κάθε γωνιά της γης. Η Αθήνα δεν κατάφερε ακόμη να τους απορροφήσει ομαλά. Η άνιση κοινωνική γεωγραφία είναι από τα μεγάλα στοιχεία που θα αντιμετωπίσει η Αθήνα του 21ου αιώνα.

Το ιστορικό κέντρο της Αθήνας, παρά το μέγεθός του, δύσκολα θα μπορέσει να γίνει ένας αυτόνομος προορισμός. Στην ιστορία της Ελλάδας η αρχαία Αθήνα δεν ήταν παρά ένας τόπος, ανάμεσα σε πολλούς άλλους. Οι ξένοι επισκέπτες έρχονται συνήθως από μακριά, γνωρίζουν ιστορία, γνωρίζουν για την ελληνική φύση και σε καμία περίπτωση δεν θα επιθυμούσαν ένα ταξίδι τους στην Ελλάδα να περιοριζόταν μόνο στο κέντρο της Αθήνας, όσο και αν αυτό αναμορφωθεί. Συμφέρει την οικονομία της χώρας οι ξένοι να είναι όσο γίνεται πιο κινητικοί.

Η πρωτεύουσα πολεοδομικά και αρχιτεκτονικά, με εξαίρεση το κέντρο της, παρουσιάζει ελάχιστο ενδιαφέρον. Πρόκειται για μια ομοιόμορφη πόλη με πανόμοιους δρόμους και πολυκατοικίες και με ελάχιστα δημόσια κτήρια, που μετά βίας ξεχωρίζουν σαν μορφές από τον υπόλοιπο χτισμένο όγκο. Αντίθετα το ιστορικό κέντρο είναι πολύ πλούσιο. Οι αρχαιολογικοί χώροι, η Πλάκα, το Μοναστηράκι, του Ψυρρή, το Εμπορικό Τρίγωνο, η Πανεπιστημίου είναι αξιόλογοι χώροι, θράυσματα όμως μιας ιστορικής πόλης που βεβηλώθηκε από το αυτοκίνητο.

Σήμερα το κέντρο της Αθήνας, όπως και η πόλη γενικότερα, δεν διαθέτουν το απαραίτητο δυναμικό για να προσελκύσουν τον επισκέπτη. Το βασικό πρόβλημα που συρρικνώνει σε μεγάλο βαθμό την τουριστική τους προσφορά είναι η προσπελασιμότητα. Ο χρόνος είναι πια ένα αγαθό σε ανεπάρκεια, η διάρκεια των ταξιδιών μικραίνει και αναγκαστικά ο τουρισμός θα γίνεται πιο πυκνός, πιο κινητικός. Σε ένα τέτοιο τουρισμό η Αθήνα υστερεί. Στην Αθήνα δεν αξιοποιείς το χρόνο σου, αντίθετα τον χάνεις. Είναι αναγκασμένη η Αθήνα να δώσει απάντηση σε αυτό που αναζητά ο ξένος επισκέπτης δίνοντας έμφαση στην ενίσχυση της προσπελασιμότητας ανάμεσα στο κέντρο και τη θάλασσα, ανάμεσα στο κέντρο και τα γύρω βουνά, ανάμεσα στην ίδια την πόλη και το δίκτυο των ιστορικών τόπων που την περιβάλλουν. Η Αθήνα και το κέντρο της θάπρεπε

λοιπόν να αποτελούν τις αφητηρίες δύο δικτύων τόπων, ενός εσωτερικού της πόλης, και ενός εξωτερικού. Δίκτυα σημαίνει επικοινωνία. Σε αυτό το μέτωπο η Αθήνα είναι μια ηττημένη πόλη.

Η Αθήνα πρέπει να βρεθεί στο αντίθετο άκρο από αυτό που βρίσκεται τώρα, να ξεπεράσει τα προβλήματα και να χτίσει συστήματα μετακινήσεων που θα την αναδείξουν σε μια σύγχρονη και δυναμική πόλη. Αυτό θα είναι φυσικά και προς όφελος των κατοίκων της.

Στην Αθήνα ξεχάσαμε ποια είναι τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της οικονομίας της και ποια είναι τα μειονεκτήματά της. Υποτιμήσαμε τα προσόντα της ως τόπου επίσκεψης. Για όλο τον κόσμο Ελλάδα σημαίνει διακοπές και η Αθήνα ταυτίζεται με την Ακρόπολη. Εμείς ως κάτοικοι αυτής της πόλης, με τον τρόπο που τη ζούμε και τη διαχειριζόμαστε, ακυρώσαμε τα προσόντα της ως τόπου επίσκεψης.

Δεν πρέπει να υποτιμάται ότι η Αθήνα είναι, και θα παραμείνει χάρη στο νέο αεροδρόμιο, ο πρώτος σταθμός στην Ελλάδα για μεγάλο μέρος επισκεπτών που κατευθύνονται στα νησιά. Περνούν, η πόλη τους έχει δίπλα της, αλλά δεν καταφέρνει να τους κρατήσει. Έστω και μόνο αυτοί αν πείθονταν να παρέμεναν για λίγες μέρες, το οικονομικό όφελος για την πρωτεύουσα θα ήταν τεράστιο.

Η Αθήνα δεν βρίσκεται πάνω σε διαδρόμους διεθνών μετακινήσεων. Δεν αποτελεί υποχρεωτικό πέρασμα για κάπου. Αυτό το βασικό πλεονέκτημα, που έχουν όλες οι μεγάλες πόλεις στο εσωτερικό της Ευρώπης, ακόμη και η Θεσσαλονίκη, η Αθήνα το στερείται. Βρίσκεται στην άκρη μιας χερσονήσου, που μέχρι πρόσφατα, συνδέονταν μόνο μέσω θαλάσσης με την Ευρώπη. Το περιβάλλον βόρεια και ανατολικά ήταν περίπου εχθρικό. Δεν είναι η Αθήνα επίσης ένας ισχυρός βιομηχανικός πόλος, ούτε σημαντικό στην κλίμακα της Ευρώπης κέντρο υπηρεσιών, διότι το γενικότερο οικονομικό τοπίο στην Ελλάδα είναι φτωχό και ο ευρύτερος γεωγραφικός χώρος έχει πολλά προβλήματα και ανταγωνιστές.

Η πρωτεύουσα εκεί που θα μπορούσε να κάνει τη διαφορά είναι στον τομέα της τουριστικής οικονομίας. Έχει τα προσόντα, αρκεί να ικανοποιήσει τη βασική προϋπόθεση που είναι να προσφέρει ένα επαρκές προϊόν για τον επισκέπτη. Θα εστιάζεται σε τρία στοιχεία:

- στο ιστορικό κέντρο,
- στο δίκτυο μετακινήσεων προς τα χαρακτηριστικά σημεία της πόλης,
- στο δίκτυο μετακινήσεων προς την περιφέρεια της και την υπόλοιπη Ελλάδα.

3.4 Δίκυκλα. Παράδοση και μέλλον

Το δίκυκλο, παρά τα πολλά προβλήματα που το συνοδεύουν, προσφέρει δυνητικά ένα πλεονέκτημα για την Αθήνα. Αντιπροσωπεύει μια μορφή κινητικότητας, για την οποία η πόλη έχει μεγάλη εμπειρία. Με άλλης τεχνολογίας δίκυκλα θα μπορούσε η κινητικότητα αυτή να μετεξελιχτεί σε ένα παράγοντα ζωντάνιας και αποτελεσματικότητας στο κυκλοφοριακό σύστημα της πρωτεύουσας.

Στην Αθήνα ένα σημαντικό μέρος των μετακινήσεων εκτελείται με μηχανοκίνητο δίκυκλο. Η αύξηση της κινητικότητας που επιτυγχάνεται χάρη σε αυτό είναι πολύτιμη. Το δίκυκλο σχεδόν διπλασίασε τον πληθυσμό των μηχανοκίνητων χρηστών του δρόμου, κατεβάζοντας σημαντικά τον μέσο όρο ηλικίας τους και το μέσο εισόδημά τους. Η Ελλάδα είναι η χώρα της Ευρώπης με τη μεγαλύτερη χρήση δίκυκλου. Το μεταφορικό έργο που εκτελείται με δίκυκλο αντιστοιχεί στο 10,8% του συνολικού. Ακολουθεί σε απόσταση η Ιταλία με 7,5%. Ο Ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 2,9%. Η παρουσία του δίκυκλου αυξάνει εντυπωσιακά γρήγορα. Στα τελευταία οκτώ χρόνια η αύξηση του μεταφορικού έργου με δίκυκλο στην Ελλάδα ήταν 126% ενώ στην Ευρώπη μόλις 6%. Το δίκυκλο, για τα χαμηλά εισοδήματα ή για την κίνηση στα κορεσμένα αστικά κέντρα, υποκαθιστά το αυτοκίνητο. Σε κάθε 2 Ι.Χ. αντιστοιχεί ένα δίκυκλο. Η αντίστοιχη αναλογία στην Ευρώπη είναι μόλις 7:1.

Σε συνθήκες, όπως οι αθηναϊκές, όπου τη ζήτηση μετακινήσεων είναι ανεπαρκή τα άλλα μέσα να την καλύψουν (κορεσμός του οδικού δικτύου, έλλειψη χώρων στάθμευσης, αναποτελεσματικά δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας), το δίκυκλο δίνει λύσεις στη λειτουργία και την οικονομία της πόλης. Συμβάλλει στην ελάφρυνση του κυκλοφοριακού φόρτου και αυτό είναι ένα μεγάλο κέρδος. Ταυτόχρονα όμως το δίκυκλο είναι συνυφασμένο με τη ρύπανση, το θόρυβο, τις συνθήκες ασχήμιας και κυκλοφοριακής έντασης, τα ατυχήματα. Το αυτοκίνητο υποβάθμισε το οδικό περιβάλλον, με αποτέλεσμα η μεταφορά να έχει απογυμνωθεί από τις ποιότητες της και αυτό που ενδιαφέρει τους μετακινούμενους είναι η ταχύτητα της διέλευσης και τίποτα άλλο. Το δίκυκλο εξυπηρέτησε αυτό το αίτημα και έκανε το δρόμο ακόμη πιο εχθρικό. Το μηχανοκίνητο δίκυκλο είναι μια απάντηση που δόθηκε από όσους, κυρίως νέους, επέμεναν να διαθέτουν τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι δύο τροχοί, χωρίς να είναι τόσο ευάλωτοι στους κινδύνους από το αυτοκίνητο, όπως αν χρησιμοποιούσαν ποδήλατο. Όμως με το μηχανοκίνητο δίκυκλο ζημιώνουν και αυτοί, όπως και οι οδηγοί του αυτοκινήτου την πόλη.

Με το δίκυκλο παρακάμπτεται την πόλη, όπως και με το αυτοκίνητο. Θα ήταν επομένως συμβατό με την προοπτική ανάπτυξης της Αθήνας; Θα είχε θέση στην Αθήνα των επόμενων δεκαετιών; Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα σημερινά δίκυκλα δεν συνάδουν με την εικόνα της πόλης που επιδιώκεται να οικοδομηθεί στον 21ο αιώνα. Όμως το δίκυκλο υπάρχει. Το ζήτημα είναι να βελτιωθεί η τεχνολογία του και να γίνει ένα απόλυτα καθαρό μέσο. Η τεχνολογία θα το επιτρέψει. Τότε κερδισμένοι θα είναι και ο μετακινούμενος, που δεν θα μειωθεί η ταχύτητά του, και η πόλη. Ο σχεδιασμός για το αύριο θα πρέπει να γίνει με βάση όχι τα δίκυκλα που κυκλοφορούν σήμερα στους δρόμους, αλλά, με βάση τα δίκυκλα της τεχνολογίας που θα τα αντικαταστήσει. Θα είναι εκ των πραγμάτων αποδεκτά στην πόλη διότι ούτε θα ρυπαίνουν, ούτε ο χώρος που θα καταλαμβάνουν θα είναι μεγάλος. Ενώ λοιπόν το 'καθαρό' αυτοκίνητο η αυριανή πόλη θα είναι αναγκασμένη να το απομακρύνει ελλείψει χώρου, το 'καθαρό' δίκυκλο θα εξακολουθήσει να είναι παρόν, και μάλιστα σε συνθήκες πιο ελεύθερες για την κίνησή του.

Η Αθήνα θα πρέπει να σχεδιαστεί με στόχο να γίνεται όλο και πιο δραστήρια, να δέχεται όλο και περισσότερους επισκέπτες, οι κάτοικοί της να είναι όλο και πιο κινητικοί. Για να μπορέσει να λειτουργεί αποτελεσματικά όλη αυτή η αυξανόμενη δραστηριότητα πρέπει να μπουν κανόνες, που θα οργανώσουν τη λειτουργία της πόλης και θα επιβάλουν συμπεριφορές πιο συλλογικές. Αυτό είναι η μια διάσταση. Η άλλη διάσταση, είναι ότι η αυριανή Αθήνα θα πρέπει να είναι σε θέση να δίνει στους κατοίκους περισσότερες ελευθερίες μετακίνησης, ελευθερίες που σήμερα ένα σημαντικό ποσοστό έχει κατακτήσει με το δίκυκλο.

Η δημόσια συγκοινωνία, ενώ οργανώνει τις μετακινήσεις στο χώρο και το χρόνο, έχοντας το πλεονέκτημα ότι καταναλώνει τη μικρότερη σε σχέση με τα άλλα μέσα επιφάνεια οδοστρώματος, δεν μπορεί να καλύψει τις περίπλοκες και σύντομες μετακινήσεις και επομένως δεν είναι κατάλληλη για την εξυπηρέτηση όσων σήμερα κατέφυγαν στο δίκυκλο. Το δίκυκλο, για αρκετές μετακινήσεις, δεν μπορεί να αντικατασταθεί από κανένα άλλο μέσο.

Δεν θα ήταν λογικό και εφικτό να χαρακτηί μια πολιτική υποκατάστασης του δικύκλου από τη δημόσια συγκοινωνία, όσο και αν αυτή βελτιωθεί. Θα υπάρχει πάντα, η ζήτηση ενός μέσου ευέλικτου, γρήγορου, φτηνού, που να επιτρέπει να βιώνεις ελεύθερα και αυτόνομα την πόλη. Η δημόσια συγκοινωνία είναι μια αναγκαιότητα όμως με αυτήν δεν έρχεσαι σε επαφή με τον αστικό χώρο, δεν παίζεις, δεν απολαμβάνεις πραγματικά τη μετακίνησή σου.

Το βασικότερο πλεονέκτημα του δικύκλου είναι ότι εξασφαλίζει αυτονομία μετακίνησης, ιδίως σε εκείνους που η καθημερινότητά τους δεν δεσμεύεται από ωράρια και οι μετακινήσεις τους είναι πολύ πιο σύνθετες, απρόβλεπτες και ανοργάνωτες.

Ανταγωνιστής του μηχανοκίνητου δικύκλου είναι το ποδήλατο. Σε πολλές από τις βόρειες χώρες το ποδήλατο έχει μια μεγάλη παράδοση, παρόλο που οι κλιματικές συνθήκες δεν είναι ευνοϊκές. Το ποδήλατο είχε παράδοση και σε πολλές ελληνικές πόλεις αλλά η οικονομική ανάπτυξη της

χώρας συνοδεύτηκε από την εγκατάλειψή του, προς όφελος του μηχανοκίνητου δίκυκλου και του αυτοκίνητου.

Σε αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις το ποδήλατο κερδίζει τη μάχη απέναντι στο δίκυκλο, παρόλο που φαίνεται πιο ευάλωτο σύμφωνα με τη λογική της εποχής μας. Κερδίζει τη μάχη όχι γιατί είναι φτηνότερο, αλλά, γιατί συνάδει με μια γενικότερη νοοτροπία ευαισθησίας απέναντι στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. Καθόλου δεν είναι βέβαιο ότι αυτή η ευαισθησία θα παραμένει πάντα δυνατότερη από τις πιέσεις που προκαλεί η εντατικοποίηση της καθημερινής ζωής, η συνεπαγόμενη αύξηση της αξίας του χρόνου και η μηχανοποίηση των περισσότερων παραμέτρων της ανθρώπινης δραστηριότητας. Το θετικό είναι ότι το μηχανοκίνητο δίκυκλο αρχίζει να μετεξελίσσεται σε ηλεκτρικό, καταλυτικό, καθαρό και αθόρυβο, φιλικό στον μέσο κάτοικο, στις γυναίκες, σε όλες τις ηλικίες. Δεν είναι πια συνυφασμένο με την υποβάθμιση αλλά με τις πολιτικές ανάπλασης. Έτσι προσεγγίζει τα χαρακτηριστικά του ποδηλάτου. Οι δυο διαφορές του από το ποδήλατο με μπαταρία είναι ότι πρώτον, με το ηλεκτρικό δίκυκλο δεν χρησιμοποιείται καθόλου η σωματική ενέργεια, και επομένως ο χρήστης του δεν εκμεταλλεύεται την μετακίνησή του για να γυμνάζει το σώμα, και δεύτερον, ότι το 'καθαρό' δίκυκλο θα είναι πιο γρήγορο και επομένως πάντα πιο επικίνδυνο για τον πεζό.

Με το ηλεκτρικό δίκυκλο η επαφή του δικυκλιστή με το χώρο της πόλης θα αποκατασταθεί και η διαφορά του από τον ποδηλάτη, ως προς την άσκηση του κορμιού, θα αφορά μόνο τον ίδιο και όχι την πόλη. Ηλεκτρικό δίκυκλο ή ποδήλατο θα είναι το ίδιο συμβατά με την Αθήνα του αύριο.

Το μηχανοκίνητο δίκυκλο δίνει σήμερα μια πρακτική λύση η οποία όμως δεν προσφέρει την άνεση του αυτοκίνητου και κυρίως την ασφάλεια. Αν το μηχανοκίνητο 'καθαρό' δίκυκλο το χρειάζεται η Αθήνα για λόγους οικονομίας χώρου, τότε θα πρέπει να αλλάξουν πολλά στις συνθήκες κίνησης που του παρέχει, ώστε να κινείται με ασφάλεια. Ωστόσο να δημιουργηθούν ειδικές λωρίδες κίνησης για αυτό φαίνεται ανέφικτο. Μπορεί να αρκεστεί να μοιράζεται τις ειδικές λωρίδες της δημόσιας συγκοινωνίας, όπως σήμερα συμβαίνει. Ειδικές λωρίδες θα δημιουργηθούν μόνο για το ποδήλατο, που είναι πιο αργό.

4. Ένα ήπιο περιβάλλον που υποτάσσει τη δυναμική της σύγχρονης μεγαλόπολης

Το ζητούμενο για την Αθήνα είναι να αποκτήσει ένα πιο ήπιο και φιλόξενο αστικό περιβάλλον αλλά συγχρόνως να γίνει πιο δραστήρια και πιο δυναμική. Με τις νέες τεχνολογίες μπορεί αυτό να το πετύχει. Αυτές οι δυο κατευθύνσεις, που φαίνονται σε πρώτη ματιά αποκλίνουσες μεταξύ τους, πρέπει να ακολουθηθούν και να δώσουν μια κοινή συνισταμένη πορεία. Θα είναι το μεγάλο στοίχημα για την Αθήνα.

Η ελληνική οικονομία μόλις τώρα αρχίζει να κάνει τα πρώτα σταθερά βήματα στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό ελάχιστα έχει ακόμη φανεί στη λειτουργία της πρωτεύουσας, στις χρήσεις γης και στις πολεοδομικές τους επιρροές. Με εξαίρεση τις συνεχείς επεκτάσεις κατοικίας στα προάστια, είναι φυσικό η αδράνεια του κτισμένου περιβάλλοντος να μην έχει επιτρέψει ακόμη στην πόλη να αναπαράγει σε όγκους, μορφές και δίκτυα τα νέα οικονομικά δεδομένα της Αθήνας.

Η παγκοσμιοποιημένη οικονομία τρέχει με ρυθμούς που η Αθήνα, έτσι όπως είναι σήμερα, δεν μπορεί να παρακολουθήσει. Η απηρχαιωμένη υποδομή της στις μεταφορές, στις επικοινωνίες και στους εργασιακούς χώρους φρενάρει την υλοποίηση των όσων λίγων αποφασίζονται στο επίπεδο της πολιτικής.

Η Αθήνα σέρνεται ενώ έπρεπε να τρέχει για να καλύψει την απόστασή της από την ευρωπαϊκή πόλη. Το έλλειμμα κινητικότητας με τι δίκτυα θα μπορούσε να καλυφτεί; Θα πρέπει να είναι συμβατά με το δεύτερο ζητούμενο για την Αθήνα που τη θέλει ανθρώπινη, ευχάριστη, άνετη και φιλόξενη, με ήπιες συνθήκες περιβάλλοντος. Είναι δυνατόν να συνυπάρξουν στο αστικό τοπίο οι ταχείες και πυκνές ροές ανθρώπων και εμπορευμάτων με το περπάτημα, τη βόλτα, το ποδήλατο, τον καθαρό αέρα και την ησυχία; Είναι εφικτό και αποτελεί αντικείμενο μιας ολοκληρωμένης πολεοδομικής και συγκοινωνιακής πολιτικής, που δεν εφαρμόστηκε ποτέ στην Αθήνα.

Δεν χρειάζεται να εφευρεθεί ξανά ο τροχός για να δοθεί απάντηση στο πρόβλημα της συνύπαρξης στο εσωτερικό της Αθήνας, από τη μια δυναμικών ροών και, από την άλλη, περιοχών ήπιας κυκλοφορίας. Μπορούν να εφαρμοστούν ταυτόχρονα δυο λύσεις:

α. ιεράρχηση του οδικού δικτύου έτσι ώστε να υποχρεώνονται οι ροές να αναπτύσσονται μόνο στις αρτηρίες, που είναι οι μόνες κατάλληλες λόγω ικανότητας να τις εξυπηρετούν. Παράλληλη θωράκιση των θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας που σχηματίζονται ανάμεσα στο δίκτυο των αρτηριών. Πρόκειται για περιοχές χωρίς διαμπερείς ροές και με περιορισμένη ταχύτητα αυτοκινήτου.

β. ανάθεση σε μέσα φιλικά στο περιβάλλον του ρόλου της κάλυψης της απομένουσας ζήτησης που το οδικό δίκτυο δεν επαρκεί να καλύψει.

Το πιο δύσκολο και κρίσιμο αντικείμενο είναι να ορίσει μια πόλη την 'απομένουσα ζήτηση'. Πώς να υπολογιστεί το μέγεθος της περιβαλλοντικής της χωρητικότητας, δηλαδή η έκταση των επιπτώσεων που μπορεί να απορροφά, χωρίς να ζημιώνεται, πέρα από κάποιο ανεκτό όριο, το περιβάλλον της; Με αφετηρία τον προσδιορισμό της περιβαλλοντικής χωρητικότητας ως προς τις επιπτώσεις από το αυτοκίνητο, προσδιορίζεται στη συνέχεια τι μπορεί να καλύψει το οδικό δίκτυο και ποια απομένουσα ζήτηση θα εξυπηρετείται από άλλα μέσα. Ωστόσο πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι η σειρά σχεδιασμού παραδοσιακά στην Αθήνα δεν ήταν όπως παρουσιάστηκε παραπάνω. Η προτεραιότητα δίνονταν στη μέγιστη εκμετάλλευση του δρόμου για το αυτοκίνητο, κάτι που οδήγησε συστηματικά στη συρρίκνωση των πεζοδρομίων σε πλάτη ανεπαρκή για τον πεζό και απαγορευτικά για φυτεύσεις. Η δημόσια συγκοινωνία αντιμετωπιζόταν ως παροχή κοινωνικής πρόνοιας προς όσους ο χρόνος δεν είναι χρήμα και, φυσικά, δεν ετίθετο θέμα προνομιακής της μεταχείρισης με δημιουργία αποκλειστικών λωρίδων ή με παροχή προτεραιότητας στις διασταυρώσεις μέσω ειδικής φωτεινής σηματοδότησης. Άλλες κατηγορίες χρηστών, όπως οι ποδηλάτες και τα άτομα με κινητικές δυσκολίες, επίσης αποκλείστηκαν από το δρόμο για χάρη του αυτοκινήτου.

Η σωστή σειρά σχεδιασμού προς μια βιώσιμη και ανταγωνιστική πόλη είναι η ανάποδη. Προηγείται η απόδοση χώρου στα φιλικά στο περιβάλλον μέσα και ότι περισσεύει από το οδόστρωμα δίνεται τότε στο αυτοκίνητο. Αυτός που έχει την πρώτη προτεραιότητα στο δρόμο είναι ο πεζός. Ακολουθούν σε προτεραιότητα το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία. Χωρίς άνετη και ευχάριστη μετακίνηση με ποδήλατο, χωρίς αποτελεσματική δημόσια συγκοινωνία η πόλη ασθενεί και μαραζώνει.

Κάθε κάτοικος κάνει μετακινήσεις με τα πόδια. Σε περπάτημα καταλήγει και με περπάτημα αρχίζει κάθε μετακίνηση, όποιο ενδιάμεσο όχημα και αν χρησιμοποιεί. Μια πόλη που αποθαρρύνει το περπάτημα, αποθαρρύνει μετακινήσεις και περιορίζει την οικονομική της δραστηριότητα. Ένα σημαντικό ποσοστό των μετακινήσεων στην Αθήνα είναι απόστασης που καλύπτεται με τα πόδια. Και το περπάτημα χρειάζεται την υποδομή του. Όταν αυτή αφήνεται να καταπατάται από το αυτοκίνητο, τότε φυσικά ο κάτοικος το αποφεύγει ως τρόπο μετακίνησης, διότι δεν είναι ούτε ασφαλής ούτε άνετος. Εξωθούνται οι κάτοικοι να χρησιμοποιούν περισσότερο αυτοκίνητο και δημιουργούνται συνθήκες που υποχρεώνουν στη συνέχεια και άλλους να καταφεύγουν σε αυτό. Φαύλος κύκλος.

5. Προς μια Αθήνα με χρώμα στην αρχιτεκτονική και στην κυκλοφορία

Αντικείμενο των όσων ακολουθούν είναι μια διαφορετική Αθήνα. Μπορεί να υπάρξει. Εξαρτάται από τους ανθρώπους της. Ευτυχώς αλλάζουν πολλά από τα τεχνολογικά δεδομένα, που προκαλούν τα σημερινά προβλήματα της Αθήνας. Το πιο σημαντικό είναι ότι αλλάζουν τα αυτοκίνητα. Δεν θα είναι πια ρυπογόνα και θορυβώδη. Το ίδιο θα συμβεί και με τα μοτοποδήλατα και τις μοτοσυκλέτες. Ήδη και μόνο αυτό, χωρίς να κάνει τίποτα η Αθήνα, θα αλλάξει θεαματικά τις συνθήκες του οδικού περιβάλλοντος. Θα αλλάξει και την αισθητική, μια και οι επιφάνειες των

κτηρίων θα είναι πιο καθαρές και θα μπορούν να αποκτήσουν χρώματα, που δεν θα εξαφανίζονται σε ελάχιστο χρόνο από το μαύρο καπνό των καυσαερίων.

Αυτό που βλέπει όποιος κινείται στην πόλη είναι τις όψεις των κτηρίων, το αστικό δάπεδο (οδόστρωμα, πεζοδρόμια και πλατείες) και τη δυναμική του δρόμου, ανθρώπους και οχήματα. Αν αποκτήσουν τα κτήρια χρώμα, αν το αστικό δάπεδο της Αθήνας απελευθερωθεί από το μονοπώλιο της ασφάλτου και της φτηνής γκρίζας τσιμεντόπλακας και ανακατασκευαστεί με περισσότερα υλικά, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των χρηστών του δρόμου, αν γεμίσουν άριο οι δρόμοι με φτηνά και ευέλικτα μέσα αυτόνομης μετακίνησης που δεν καταναλώνουν πολύ χώρο, όπως το Segway (απόγονους του σημερινού δίκυκλου, του ποδηλάτου και των πατινιών), αν βγουν ξανά στην πόλη εκείνοι που εγκλωβίστηκαν στα διαμερίσματα, τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και όσοι έχουν προβλήματα κινητικότητας, τότε η Αθήνα θα γίνει διαφορετική. Θα γίνει μια άλλη πόλη.

Η Αθήνα μπορεί να γίνει πιο χαρούμενη και πιο ζωντανή αν βάλει χρώμα στα κτήριά της. Χωρίς μεγάλη δαπάνη, οι ομοιόμορφες μπεζ πολυκατοικίες θα διαφοροποιηθούν η μια από την άλλη και θα αποκτήσουν ταυτότητα. Η κυκλοφορία πρέπει και αυτή να αποκτήσει το δικό της χρώμα. Λιγότερο επιθετικά μέσα, πιο απλά και πιο φιλικά προς όλους τους χρήστες του δρόμου, μπορούν να εξυπηρετήσουν πολύ αποτελεσματικότερα από τα αυτοκίνητα τις ανάγκες μετακίνησης στην Αθήνα. Σε ένα οδικό περιβάλλον πιο ευγενικό και πολιτισμένο 'χρώμα' θα αποκτήσει και η ψυχολογία των μετακινουμένων.

Η Αθήνα απέτυχε να προσαρμόσει το παρόν της στις υφιστάμενες τεχνολογίες. Τουλάχιστον ως προετοιμάσει το μέλλον της για την τεχνολογία που θα είναι τρέχουσα στις αμέσως επόμενες δεκαετίες.

6. Προς την πλήρη πεζοδρόμηση του ιστορικού κέντρου

Σε ένα ιστορικό κέντρο, με εμβέλεια ανάλογη αυτής που έχει το κέντρο της Αθήνας, με χωρητικότητα ικανή να κάνει τον επισκέπτη να ξεχνιέται μέσα του, να απελευθερώνεται από την καθημερινότητά του και να μεταφέρεται στο τοπίο και την ατμόσφαιρα της αρχαίας Αθήνας, ώστε πραγματικά να αντιλαμβάνεται τη σημασία αυτού στο οποίο παραπέμπουν οι λίγες πέτρες που απέμειναν, το αυτοκίνητο και οτιδήποτε αντιπροσωπεύει το σήμερα, δεν έχει θέση. Ένας αρχαιολογικός χώρος πάνω από όλα είναι τοπίο και περιβάλλον. Είναι αυτό που δεν μπορεί ένα μουσείο να εκθέσει.

Το ιστορικό κέντρο της Αθήνας δεν είναι τόσο μεγάλο ώστε να μη μπορεί να ζήσει χωρίς αυτοκίνητο. Αντίθετα, μόνο χωρίς αυτοκίνητο θα μπορέσουν να αναπτυχθούν οικονομικές δραστηριότητες που θα απευθύνονται στους επισκέπτες. Το μετρό το κάνει εύκολα προσπελάσιμο. Οι σταθμοί του είναι πολλοί, τουλάχιστον έξη: Ομόνοια, Πανεπιστήμιο, Σύνταγμα, Μοναστηράκι, Θησείο, Ακρόπολη. Ήδη το Εμπορικό Τρίγωνο είναι θεσμοθετημένο πεζοδρομημένη περιοχή, η Πλάκα λειτουργεί υπό ειδικό καθεστώς για το αυτοκίνητο, ένα μικρό τμήμα του Ψυρρή πεζοδρομήθηκε και η πιο σημαντική αρτηρία της περιοχής, η Δ. Αρεοπαγίτου – Απ. Παύλου πεζοδρομείται. Για την οδό Αθηνάς έχουν κατά καιρούς υπάρξει προτάσεις πεζοδρόμησης της, όπως για το Ιστορικό Τρίγωνο, για τις μη πεζοδρομημένες οδούς του Εμπορικού Τριγώνου (Σοφοκλέους, Ευριπίδου και Μητροπόλεως) και για το δυτικό τμήμα της Ερμού. Για την Πανεπιστημίου επίσης είναι γνωστή η πρόταση πεζοδρόμησης της από τη δεκαετία του 80.

Το πρόβλημα και η λύση του έχουν εντοπιστεί. Κατά καιρούς γενναίες προτάσεις κατατέθηκαν. Ωστόσο κάθε μέρα που περνάει κρίνονται και πιο ανεδαφικές, συγκρινόμενες με το 'ρεαλισμό' της παθητικής παρακολούθησης της λαίλαπας του αυτοκινήτου. Η πρωτεύουσα μπορεί και τώρα να αποκτήσει ένα πλήρως πεζοδρομημένο κέντρο, ανάλογο της κλίμακας μιας πόλης με πληθυσμό που ξεπερνάει τα τέσσερα εκατομύρια. Θα είναι επίσης ανάλογο του μεγάλου στόχου της

διαμόρφωσης μιας αρκετά ισχυρής επιφάνειας, που θα κάνει την Αθήνα τουριστικά αυτάρκη, αναβαθμίζοντάς την από απλό συγκοινωνιακό κόμβο μετεπιβίβασης, σε τόπο προορισμού.

Ένα ευρύ πεζοδρομημένο κέντρο μπορεί να λειτουργήσει και για τους κατοίκους του και για τον εμπορικό κόσμο. Ειδικά προνόμια στάθμευσης δίνονται σε τέτοιες περιπτώσεις στους πρώτους, όσο για την τροφοδοσία των καταστημάτων, δεν θα είναι ενοχλητική αν περιορίζεται σε συγκεκριμένα ωράρια και εφαρμόζονται συγχρόνως συστήματα παρόμοια άλλων πόλεων, που στηρίζονται στη μεταφόρτωση των εμπορευμάτων σε μικρότερα και μη ρυπογόνα οχήματα. Η αποστολή των εμπορευμάτων στους αγοραστές από τα καταστήματα, η δημιουργία μεγάλων αποθηκών σε θέσεις περιφερειακές ως προς τον ιστορικό πυρήνα, και η προσδευτική απομάκρυνση κάποιων βιοτεχνιών, που δεν είναι συμβατές με το χαρακτήρα του χώρου, είναι μερικά από τα μέτρα που επίσης θα ελαφρύνουν το περιβάλλον του κέντρου. Εκτός από το μετρό, το κέντρο σήμερα εξυπηρετείται, συνδεδεμένο και με τις γειτονικές του περιοχές, από γραμμές μικρών λεωφορείων. Αύριο τα συμβατικά οχήματα θα μπορούσαν να αντικατασταθούν με ηλεκτρικά, όπως ηλεκτρικά ή υδρογόνου θα είναι όλα τα οχήματα που θα κυκλοφορούν στην πόλη. Σήμερα θα ήταν αμελητέα η σημασία 'καθαρών' οχημάτων στο εσωτερικό μιας κορεσμένης και υπέρμετρα ρυπογόνου ροής. Ανεξάρτητα από αυτό το κέντρο δεν πάσχει από συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση. Θα μπορούσε εύκολα μάλιστα να εξοπλιστεί με ένα ακόμη πλουσιότερο δίκτυο μικρών λεωφορείων, ακόμη και ηλεκτρικών δικύκλων και τρικύκλων, έτσι ώστε η προσπελασιμότητά του να είναι η βέλτιστη δυνατή.

Ως προς την Πανεπιστημίου, όσο περνάει ο χρόνος και οι άμορφοι όγκοι σκυροδέματος πλημμυρίζουν την πόλη, συνθλιβοντας την όποια ταυτότητα της είχε μείνει, γίνεται πιο φανερή η μεγάλη πολεοδομική αξία της και η σημασία της αρχιτεκτονικής τριλογίας, Ακαδημία, Πανεπιστήμιο, Βιβλιοθήκη. Η Πανεπιστημίου είναι ο πολεοδομικός κορμός της Αθήνας, με ιστορικό και σύγχρονο ρόλο, και το σύνολο του χώρου που αναπτύσσονται τα παραπάνω κτήρια, μαζί με το Πνευματικό Κέντρο στην οδό Ακαδημίας, συγκροτεί την καρδιά της.

Από αυτόν τον τόσο πολύτιμο άξονα διέρχεται υποχρεωτικά ένας από τους πιο μεγάλους κυκλοφοριακούς όγκους, που συνδέει τις νότιες με τις βόρειες περιοχές της Αθήνας. Δεν είναι εύκολο να διακοπεί αυτή η ροή. Αυτό όμως που γίνεται εφικτό σήμερα είναι να βυθιστεί ο δρόμος, ώστε η επιφάνεια να πεζοδρομηθεί.

7. Προς ένα 'ευφυές' σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων για μια δραστήρια Αθήνα

Πολύ δύσκολα η δημόσια συγκοινωνία θα μπορούσε να ικανοποιήσει τις ανάγκες του δραστήριου πολίτη του 21ου αιώνα. Η όλη της οργάνωση δεν μπορεί να προσφέρει παρά άκαμπτες υπηρεσίες προς παθητικούς χρήστες. Αν συνεχίσει έτσι, θα εξακολουθήσει να απευθύνεται μόνο σε όσους δεν έχουν αυτοκίνητο, ή για κάποιους λόγους δεν μπορούν να οδηγούν. Θα παραμείνει λοιπόν στο περιθώριο της πόλης και της δυναμικής του νέου αιώνα.

Το στοίχημα για τη δημόσια συγκοινωνία είναι να προσελκύει αυτούς που έχουν αυτοκίνητο και να τους κερδίζει, προσφέροντάς τους ανταγωνιστικές υπηρεσίες για κάποιες από τις μετακινήσεις τους. Θα πρέπει να γίνει λοιπόν πιο ευέλικτη, λιγότερο μαζική και να δίνει κάποια απάντηση στις ιδιαίτερες ανάγκες του κάθε χρήστη. Με τις νέες τεχνολογίες αυτές οι προϋποθέσεις δεν αποτελούν ουτοπία.

Τις επόμενες δεκαετίες η δημόσια συγκοινωνία θα μπορούσε να γίνει δομικό στοιχείο της Αθήνας. Να αποτελέσει τον κορμό ενός ολοκληρωμένου δικτύου συνδυασμένων μετακινήσεων, εκείνου δηλαδή του δικτύου που θα είναι οργανωμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να περιορίζεται η χρήση του αυτοκινήτου στις πραγματικά αναγκαίες μετακινήσεις. Ένα τέτοιο σύστημα για να αξιοποιείται σωστά κρίσιμο ρόλο θα παίζει η πληροφόρηση του κάτοικου. Η αμφίδρομη επικοινωνία της πόλης και του μετακινούμενου θα γίνεται μέσω του διαδικτύου, της κινητής τηλεφωνίας, των ηλεκτρονικών πινάκων μεταβλητών μηνυμάτων, των ηλεκτρονικών περίπτερων, των 'έξυπνων' στάσεων.

Το ολοκληρωμένο σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων είναι ένα 'έξυπνο' σύστημα που απευθύνεται σε όλους τους πολίτες και περιλαμβάνει το περπάτημα, το ποδήλατο, το ταξί, κάθε δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας, τα μικρά λεωφορεία, τα μεγάλα, το τραμ, το μετρό και συστήματα που αναπτύσσονται σε Ευρώπη και Αμερική, όπως το car sharing και το car pooling. Σε μια έτσι οργανωμένη Αθήνα οι μετακινήσεις δεν θα είναι μαζικές, αλλά αντίθετα, θα εξατομικεύονται σε προσωπικούς χειρισμούς και συνδυασμένες επιλογές, που θα απαιτούν ενεργητικότητα και πλούσια γνώση του αστικού χώρου. Η χρήση ενός τέτοιου συστήματος θα υποκαθιστά τη διασκέδαση της οδήγησης και οι υπηρεσίες του θα είναι ανταγωνιστικές των υπηρεσιών του αυτοκινήτου; Η απάντηση είναι ότι ποτέ δεν θα είναι συγκρίσιμο με την απόλαυση της οδήγησης. Όμως στη συνδυασμένη μετακίνηση η οδήγηση δεν θα αποκλείεται. Αυτόνομες μετακινήσεις με ποδήλατο, δίκυκλο και αυτοκίνητο, όπως είναι φυσικό, θα εξακολουθούν να υπάρχουν και θα διευκολύνονται αν δύσκολα τμήματα του οδικού δικτύου καλύπτονται από τη δημόσια συγκοινωνία.

Η προοπτική ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας ως απάντηση στον κορεσμό, δεν πρέπει λοιπόν να ταυτίζεται με τον κίνδυνο να μετατραπεί η πόλη σε ένα άκαπτο μηχανισμό, στερητικό των ελευθεριών που είχε ο κάτοικος του δεύτερου μισού του 20ου αιώνα. Δεν θα επιστρέψουμε στη λογική των μαζικών μεταφορών, ούτε η πόλη θα εκπέσει σε ένα πεδίο διαδρομών αποκλειστικά ογκωδών αρθρωτών λεωφορείων ή τραμ, που συνθλίβουν την ανθρώπινη κλίμακα. Τα βαριά συστήματα θα συνυπάρχουν με ελαφρότερα, με μέσου μεγέθους, μικρά και μίνι λεωφορεία και με συλλογικά ταξί. Μαζί με αυτά, χάρη στη μείωση των αυτοκινήτων, ο δρόμος θα προσφέρει χώρο και για το ποδήλατο, το καθαρό δίκυκλο και για άλλα φιλικά στο περιβάλλον μέσα αυτόνομης μετακίνησης, που θα διατίθενται στην αγορά τις επόμενες δεκαετίες. Πράγματι τα αυτοκίνητα στην Αθήνα θα πρέπει να μειωθούν δραστικά και η δημόσια συγκοινωνία να αναλάβει πολλαπλάσιο έργο, όμως ο χώρος που θα προκύψει δεν θα μείνει άδειος. Θα γίνει πολύ πιο ζωντανός με την παρουσία ευέλικτων μέσων, που σήμερα δεν τολμούν να βγουν στο δρόμο.

8. Δρόμοι γεμάτοι ποδηλάτες, πεζούς, 'καθαρά' δίκυκλα και άλλα ήπια μέσα

Το ποδήλατο αντιπροσωπεύει τον πιο 'αθώο', μετά το περπάτημα, τρόπο μετακίνησης. Είναι αθόρυβο, δεν ρυπαίνει, δεν καταναλώνει χώρο και καύσιμα, είναι ελάχιστο επικίνδυνο απέναντι στον πεζό αλλά και στον οδηγό του. Είναι απόλυτα συμβατό με τις πολιτικές αστικών αναπλάσεων και αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά όπλα της στρατηγικής προς τη βιώσιμη πόλη. Πρέπει επίσης να υπογραμμιστεί ότι είναι φτηνό, γυμνάζει το κορμί και είναι ένα μέσο που συνδέεται με τον καθένα από τα πρώτα του παιδικά χρόνια. Ποδήλατο χρησιμοποιεί όποιος έχει μια διαφορετική στάση ζωής, όποιος επιθυμεί να έχει επαφή με την πόλη και να απολαμβάνει το χώρο. Ποδήλατο χρησιμοποιεί όποιος θέλει να είναι ευέλικτος, όπως ο πεζός, και αυτόνομος στις μετακινήσεις του, χωρίς να ζημιώνει το περιβάλλον.

Για να κάνουν οι Αθηναίοι και οι Αθηναίες ποδήλατο πρέπει η Αθήνα να το αξίζει. Μια τέτοια Αθήνα αν υπάρξει θα γεμίσει με ποδηλάτες. Το ποδήλατο αποτελεί κριτήριο και προϋπόθεση ποιότητας. Το ποδήλατο συνδέεται με την προοπτική ανάπλασης της πόλης στο σύνολό της. Δεν σημαίνει τίποτα μια υποδομή μόλις μερικών εκατοντάδων μέτρων. Θα επιλέγεται το ποδήλατο μόνο αν με αυτό, στο πλαίσιο μιας συνδυασμένης μετακίνησης, καλύπτεται ολόκληρη η πόλη.

Ενώ η βιώσιμη κινητικότητα στην ευρωπαϊκή πόλη προσεγγίζεται με μια δρομολογημένη ομαλή εξελικτική πορεία, στην Αθήνα αν υπάρξει, θα επιτευχθεί με αλλαγή κατεύθυνσης και ουσιαστική ανατροπή στα επίπεδα της υποδομής και της νοοτροπίας. Πρέπει να πειστεί ο κάτοικος ότι το ποδήλατο δεν είναι ένα μέσο που σέρνεται μετά βίας από το παρελθόν αλλά μια μοντέρνα συνιστώσα της ανθρώπινης πόλης του μέλλοντος.

Η πιο σημαντική προϋπόθεση για να υπάρχουν ποδηλάτες είναι να βρίσκουν τη δυνατότητα μιας ευχάριστης, άνετης και ασφαλούς κίνησης. Το ποδήλατο δεν έχει την ισχύ και την ικανότητα όπως το δίκυκλο να συμμετέχει στις τριβές της κυκλοφορίας μαζί με τα υπόλοιπα οχήματα, ούτε

επιθυμούν κάτι τέτοιο οι ποδηλάτες. Εδώ λοιπόν θα απαιτηθεί μια μεγάλη ανατροπή για τη διαμόρφωση μιας νέας διατομής στους αθηναϊκούς δρόμους ώστε να περιλαμβάνουν έναν άνετο και σίγουρο αποκλειστικό διάδρομο για τον ποδηλάτη. Ο χώρος αυτός θα αφαιρεθεί αναγκαστικά από το αυτοκίνητο. Είναι φανερό ότι η ένταξη του ποδηλάτου στην Αθήνα θα προκαλέσει ανατροπές στις συνήθειες. Θα χρειαστεί επίσης ένας νέος Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας.

Θα ήταν λογικό και εφικτό στο πλαίσιο της βιώσιμης ανάπτυξης της Αθήνας να σχεδιαστεί μια στρατηγική προοδευτικής αντικατάστασης του μηχανοκίνητου δίκυκλου από το ποδήλατο; Στην Ευρώπη πράγματι γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια με κατασκευή νέας υποδομής, έτσι ώστε να αυξάνονται οι ποδηλάτες. Συγχρόνως στην αγορά διατίθενται όλο και σε χαμηλότερες τιμές ποδήλατα με μπαταρία, η οποία ενεργοποιείται και διευκολύνει τον ποδηλάτη όταν οι κλίσεις του δρόμου είναι έντονες. Τα ποδήλατα με πολλές ταχύτητες εξυπηρετούν επίσης τον ίδιο σκοπό. Για τις μετακινήσεις στην πόλη η άνεση και η ευκολία είναι ένα ζητούμενο και ως προς αυτό το μηχανοκίνητο δίκυκλο υπερτερεί αλλά και το ποδήλατο βελτιώνεται. Μια Αθήνα με ποδήλατα θα είναι πιο ήπια σε σχέση με μια Αθήνα με 'καθαρά' δίκυκλα. Το ποδήλατο είναι ο τελικός στόχος. Για να επιτευχθεί θα χρειαστεί να σκηθούν πολιτικές προνομιακής μεταχείρισής του στο χώρο. Οι πεζοδρομημένες περιοχές θα είναι προσπελάσιμες για παράδειγμα μόνο από ποδηλάτες.

9. Τα 7 μεγάλα έργα για την ανακατασκευή της Αθήνας

Για να δοθούν οι δρόμοι της Αθήνας ελεύθεροι από αυτοκίνητα σε εκείνα τα μέσα που θα εξασφαλίσουν, τόσο την αποτελεσματική λειτουργία της, όσο και ένα ζωντανό περιβάλλον για άνετες και ευχάριστες μετακινήσεις, θα πρέπει η Αθήνα να ανακατασκευαστεί.

Θα πρέπει να γίνει όμορφη ώστε να είναι ελκυστική, να τη βλέπεις και όχι να την προσπερνάς. Θα πρέπει επίσης να γίνουν έργα υποδομής για τα νέα ήπια μέσα που θα θελήσουν να κατακτήσουν τους δρόμους. Εκκρεμούν μια σειρά από μεγάλα έργα:

• 1ο Έργο: Πεζοδρόμηση του Ιστορικού Κέντρου

Το πρόγραμμα ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων είναι αρκετά φιλόδοξο. Ήδη έχει τολμήσει να συγκρουστεί θεαματικά με το αυτοκίνητο στη Δ. Αρεοπαγίτου και Απ. Παύλου και αύριο ίσως στη Β. Όλγας. Πρέπει να τολμήσει ακόμη περισσότερο. Ήδη τα τελευταία χρόνια τα αρχαία γλυπτά υπέστησαν από τη ρύπανση φθορές που δεν είχαν υποστεί σε όλους τους προηγούμενους αιώνες. Πρέπει να δημιουργηθεί γύρω από τους αρχαιολογικούς χώρους μια ζώνη ασφαλείας. Το σημαντικότερο όμως στοιχείο είναι να δημιουργηθεί για τον πεζό ένα ενιαίο τοπίο που θα περιλαμβάνει αρχαιολογικούς χώρους και τμήματα του ιστορικού κέντρου που στεγάζουν δραστηριότητες της πόλης.

• 2ο Έργο: Στάθμευση σε υπόγειους χώρους

Οι υπόγειες λύσεις κατασκευής χώρων στάθμευσης είναι απαραίτητες και εφικτές. Θα απαιτήσουν βέβαια μια σημαντική δαπάνη. Η κατασκευή μιας υπόγειας θέσης στάθμευσης στην Αθήνα κοστίζει περίπου 5 εκ., όσο περίπου κοστίζει κατά μέσο όρο ένα αυτοκίνητο. Όσα δίνει ο Αθηναίος για την αγορά ενός αυτοκινήτου άλλα τόσα θα όφειλε να δίνει για την υπόγεια στάθμευσή του. Το κόστος αυτό δεν καταβάλλεται και μετακυλιέται στην κοινωνία. Τα αυτοκίνητα σταθμεύουν στο δημόσιο χώρο, χώρο σε ανεπάρκεια, που η αξία του ανά τ.μ. είναι πολύ μεγαλύτερη από το κόστος κατασκευής ενός τ.μ. υπόγειου χώρου. Κάθε κάτοικος, πληρώνοντας τα μισά από όσα θα έπρεπε κατά την αγορά ενός αυτοκινήτου, ουσιαστικά αφαιρεί αυτό το ποσό από την αξία του δημόσιου χώρου και από την ποιότητα ζωής του κοινωνικού συνόλου. Η Αθήνα είναι μια πόλη που εισήγαγε το αυτοκίνητο χωρίς να επενδύσει ανάλογα για αυτό. Ούτε για την κίνησή του, ούτε για τη στάθμευσή του.

Για την υπόγεια στάθμευση ενός μεγάλου ποσοστού των αυτοκινήτων υπάρχει λοιπόν η εκκρεμότητα ενός έργου της τάξης μερικών δις ευρώ. Κάνοντας τη σύγκριση του κόστους στάθμευσης, που δεν έχει καταβληθεί, με το κόστος του μετρό προκύπτει ότι το κόστος που δεν επωμιστήκαμε αντιστοιχεί σε δεκάδες χιλιόμετρα υπόγειων σηράγγων. Αν είχαν αυτά τα χρήματα δαπανηθεί για χώρους υπόγειας στάθμευσης οι δρόμοι θα ήταν ελεύθεροι για πραγματικά φιλικές στον άνθρωπο μετακινήσεις.

• 3ο Έργο: Υπογειοποιήσεις οδικών τμημάτων

Παρόλο που ως τώρα οι Αθηναίοι απέφευγαν τους υπόγειους χώρους (όπως π.χ. τις υπόγειες διαβάσεις) γιατί ήταν βρώμικοι και επικίνδυνοι, το μετρό κατάφερε να δώσει μια άλλη εικόνα στον υπόγειο χώρο. Με την κατασκευή του ξεκίνησε μια υπόγεια εμπειρία για την Αθήνα που δεν θα έχει τέλος. Κάτω από την επιφάνεια της σημερινής Αθήνας υπάρχουν τα υπόγεια επάλληλα στρώματα των ιστορικών περιόδων. Με το μετρό η σημερινή πόλη πήγε ακόμη πιο βαθιά και τα έφερε πιο κοντά της. Ο υπόγειος χώρος γίνεται πιο οικείος και αξίζει να αξιοποιηθεί. Η τεχνολογία είναι πια διαθέσιμη. Στις υπόγειες λύσεις θα καταφεύγει η Αθήνα όλο και περισσότερο για πολλούς λόγους:

- ο υπόγειος χώρος είναι ανεκμετάλλετος,
- η σχετική τεχνολογία γίνεται όλο και πιο φτηνή,
- η επιφάνεια είναι κορεσμένη,
- οι υπέργειες λύσεις αποφεύγονται διότι εγγράφονται δύσκολα στην αισθητική της πόλης.

Προτάσεις για υπογειοποιήσεις τμημάτων αρτηριών, με στόχο τη δημιουργία μεγάλων ανοικτών χώρων χωρίς αποκοπές από το αυτοκίνητο, έχουν κατατεθεί πολλές:

- της Β. Κωνσταντίνου, μπροστά από το Παναθηναϊκό Στάδιο,
- της Αμαλίας, μπροστά από την πύλη του Αδριανού,
- της Πειραιώς, μπροστά από τον Κεραμεικό,
- της Ακαδημίας, για την ενοποίηση του Πνευματικού Κέντρου του Δήμου με την τριλογία των νεοκλασικών κτηρίων της Πανεπιστημίου,
- της Λ. Αλεξάνδρας, μπροστά από τις προσφυγικές πολυκατοικίες και το γήπεδο του Παναθηναϊκού (Κουντουριώτικα),
- της Λ. Ποσειδώνος, πρώτον, για την ενοποίηση του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού με τις εγκαταστάσεις του Αγ. Κοσμά και δεύτερον, για την ενοποίηση του Π. Φαλήρου με την ακτή στην περιοχή του Έδεμ,
- της Κατεχάκη, κάτω από τα Τουρκοβούνια, για τη σύνδεσή της με τη Γαλατσίου (ενδιάμεσος δακτύλιος)
- της Υμηττού, κάτω από τα νοσοκομεία Παίδων, για τη σύνδεσή της με τη Λ. Μεσογείων,
- της Κηφισίας, από το Ν. Ψυχικό μέχρι και τη Φιλοθέη, για την αποφόρτισή της και την καλύτερη ένταξή της στο αστικό περιβάλλον,
- της σιδηροδρομικής γραμμής από τον Πειραιά μέχρι το Μενίδι, για την αποφυγή των ισόπεδων διασταυρώσεων με τους κάθετους δρόμους,
- της γραμμής του ηλεκτρικού για να πάψει να αποκόπτει τις αστικές περιοχές από τις οποίες διέρχεται.

Ημιυπόγειο έργο είναι και η Αττική οδός, που κατασκευάστηκε σε όρυγμα για να μην αποκόψει τις όμορες περιοχές και να τις προστατέψει από το θόρυβο και τη ρύπανση. Μικρές σήραγγες κατασκευάστηκαν και κατά μήκος της περιφερειακής Υμηττού για να διασωθούν τα πιο ευαίσθητα τμήματα του ορεινού τοπίου και για να διατηρηθούν διάδρομοι επικοινωνίας μεταξύ της γειτονικής περιοχής κατοικίας και του βουνού. Στο ίδιο έργο θα ανήκει και η σήραγγα της Αργυρούπολης, που θα συνδέσει το νότιο λεκανοπέδιο με τα Μεσόγεια.

Οι αναπλάσεις κεντρικών αρτηριών βρίσκονται τα τελευταία χρόνια στο στόχαστρο πολλών πόλεων στην Ευρώπη. Στην Αθήνα με την προοπτική του 2004 το αρμόδιο υπουργείο εκπόνησε σχετικές μελέτες για τις Πανεπιστημίου, Ακαδημίας, Πειραιώς, Αλεξάνδρας και Πατησίων δίνοντας ιδιαίτερα συντηρητικές κατευθύνσεις στους μελετητές. Οι προτάσεις υπογειοποιήσεων σε αυτούς τους δρόμους ξεχάστηκαν, παρ' όλα αυτά το πρόβλημα έχει εντοπιστεί και είναι φανερό ότι οι λύσεις που προωθούνται δεν δίνουν επαρκείς απαντήσεις. Σχετικό με την αναζήτηση μιας φυσιογνωμίας για το οδικό περιβάλλον του ιστορικού κέντρου είναι το ερευνητικό πρόγραμμα που εκπονεί το Ε.Μ.Π. για λογαριασμό του ΥΠΕΧΩΔΕ 'Αισθητική αναβάθμιση του Ιστορικού Κέντρου των Αθηνών. Προτάσεις σε κλίμακα Πολεοδομική, Αρχιτεκτονική και Εξοπλισμού'.

- **4ο Έργο. Προώθηση της επιφανειακής δημόσιας συγκοινωνίας. Κατασκευή δικτύων τραμ.**

Ποιες λειτουργίες μπορούν να πηγαίνουν στον υπόγειο χώρο και ποιες πρέπει με κάθε τρόπο να διατηρούν μια θέση στην επιφάνεια; Δεν έγιναν πάντα οι σωστές επιλογές ως προς αυτό το θέμα. Ως προς τη στάθμευση δεν υπάρχει πρόβλημα. Το πρόβλημα για τα υπόγεια γκαράζ είναι μόνο η χωροθέτησή τους, γιατί προσελκύουν αυτοκίνητα και αυτό δεν είναι πάντα ανεκτό για τους δρόμους της γύρω τους περιοχής. Αντίθετα υπάρχει ένα ζήτημα ως προς τα μεταφορικά δίκτυα. Παλαιότερα εθεωρείτο αυτονόητο ότι το υπόγειο μετρό είναι η ιδανική λύση. Όταν η προβλεπόμενη ζήτηση το δικαιολογούσε και υπήρχαν τα χρήματα δεν υπήρχε δισταγμός. Σήμερα οι ευρωπαϊκές πόλεις αποφεύγουν να κατεβάζουν τα πλήθη των επιβατών της δημόσιας συγκοινωνίας στις υπόγειες σήραγγες. Η προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας επιτυγχάνεται με λύσεις που την καθιστούν πιο ελκυστική και αναβαθμίζουν την ποιότητα του προσφερόμενου έργου. Ως κύριο κριτήριο ποιότητας είναι η επιφανειακή μεταφορά, σε αντιδιαστολή με την υπόγεια.

Η έμφαση σε αυτό το κριτήριο εξηγεί την πραγματική αναγέννηση του τραμ στην ευρωπαϊκή πόλη. Αντιπροσωπεύει τη λύση που όχι μόνο ενισχύει τη μεταφορική ικανότητα της δημόσιας συγκοινωνίας, αλλά της δίνει τη δυνατότητα να είναι μη ρυπογόνος, άνετη, μοντέρνα, με υψηλές κινητικές επιδόσεις και κυρίως επιφανειακή.

Οι ροές των αυτοκινήτων μεταφέρουν πολύ λιγότερους επιβάτες από μια γραμμή τραμ. Είναι λοιπόν μια δίκαιη επιλογή η υπόγεια λύση για το αυτοκίνητο και η επιφανειακή λύση για τη δημόσια συγκοινωνία. Αν είναι κάτι για να μεταφερθεί στο υπόγειο είναι τα αυτοκίνητα. Θεωρείται αυτονόητη η στάθμευση των αυτοκινήτων σε υπόγειους χώρους. Πρέπει το ίδιο να γίνεται και για την κίνησή τους. Αν η πόλη δώσει το προβάδισμα στη δημόσια συγκοινωνία, αν οι μεγάλοι αριθμοί κινούνται με δημόσια συγκοινωνία τότε οι προτεραιότητες αλλάζουν. Η πόλη θέλει κοντά της αυτόν τον κόσμο, όχι τα αυτοκίνητα.

Επιφανειακή δημόσια συγκοινωνία σημαίνει βασικά τραμ. Γραμμές τραμ χρειάζεται πάρα πολλές η Αθήνα. Τις χρειάζεται σε όλες τις αρτηρίες. Συνοδευτικά με αυτές θα αναπτύσσονται τα ελαφρότερα δίκτυα που θα το τροφοδοτούν.

- **5ο Έργο. Απελευθέρωση, διαπλάτυνση, φύτευση και θωράκιση πεζοδρομίων**

Πρόκειται για ένα μεγάλο και δύσκολο έργο, αν ληφθεί υπόψη η κατάσταση που επικρατεί. Πεζοδρόμια που δεν είναι θωρακισμένα στο άκρο τους για να προστατεύονται από αυθαίρετες εισόδους αυτοκινήτων ή δικύκλων, δεν έχουν νόημα. Είναι σημαντικό τα δάπεδα των πεζοδρομίων να ανακατασκευαστούν και να αποκτήσουν επίπεδες και ομαλές επιφάνειες. Τους χρειάζεται πολύ μεγαλύτερο πλάτος διότι αύριο δεν θα ανήκουν μόνο στον πεζό αλλά και σε αυτόν που θα φοράει πατίνια ή θα κινείται με το νέο ηλεκτρικό δίτροχο Segway (γνωστό και με το κωδικό όνομα Ginger), που βγαίνει το 2003 στην αγορά. Με το Segway το σώμα στέκεται όρθιο σε μια μικρή επιφάνεια που συνδέει δυο τροχούς, αριστερά και δεξιά του σώματος, και ισορροπεί χάρη σε ένα υψηλής τεχνολογίας σύστημα γυροσκοπίων. Το κορμί καταλαμβάνει σχεδόν τον ίδιο

χώρο που καλύπτει και μόνο του, έχει απόλυτη ευελιξία και κινείται με ταχύτητα μέχρι 25 χλμ/ώρα. Σε λίγα χρόνια με αυτό το μέσο οι πεζοί θα αποκτήσουν ταχύτητα, και θα μετακινούνται χωρίς να κουράζονται σε μεγάλες αποστάσεις, απολαμβάνοντας μια οδήγηση – παιχνίδι.

Είναι φανερό ότι τα πεζοδρόμια της Αθήνας είναι παντελώς άχρηστα για την κίνηση ενός τέτοιου μέσου, που θα εκτοξεύσει την οικονομική δραστηριότητα των ευρωπαϊκών και αμερικάνικων πόλεων, οι οποίες είναι έτοιμες να το υποδεχτούν. Τα πεζοδρόμια θα αναβαθμιστούν σε βασικούς διαδρόμους κυκλοφορίας της αυριανής πόλης. Η Αθήνα στερούμενη αυτή την υποδομή, θα βρεθεί σε πολύ άβολη θέση στην προσπάθειά της να καλύψει την απόσταση που τη χωρίζει από άλλες ανταγωνίστριες πόλεις.

• **6ο Έργο. Δημιουργία και θωράκιση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας**

Κανονικά τέτοιες περιοχές πρέπει να καλύπτουν το σύνολο των περιοχών κατοικίας. Στο εσωτερικό τους είναι απολύτως αναγκαίο να επικρατούν ήπιες συνθήκες, καθαρός αέρας και ησυχία, τα παιδιά να μπορούν να παίζουν στο δρόμο και τα παράθυρα να μη χρειάζεται να είναι ερμητικά κλειστά. Το κρίσιμο σε αυτές τις περιοχές είναι η περιμέτρός τους. Αν οι διαμορφώσεις των διασταυρώσεων της περιμέτρου αποθαρρύνουν τις εισόδους διαμπερών κινήσεων τότε το σύνολο της επιφάνειας έχει απαλλαγεί.

• **7ο Έργο. Κατασκευή αποκλειστικών λωρίδων για ποδήλατο**

Η δημιουργία υποδομής για το ποδήλατο θα είναι ένα δύσκολο κίνημα στους δρόμους. Θα πρέπει επίσης να συνοδεύεται από μια σοβαρή και συστηματική πολιτική συντήρησης, κάτι που ποτέ δεν αντιμετωπίστηκε σοβαρά στην Ελλάδα. Η οριζόντια σήμανση για το ποδήλατο είναι η πιο σημαντική. Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις στηρίζεται στο χρώμα. Η συντήρηση της οριζόντιας σήμανσης και η εξασφάλιση μιας σταθερά υψηλής ποιότητας οδοστρώματος αποτελούν ικανές και αναγκαίες συνθήκες για την κίνηση του ποδηλάτου.

Για το ποδήλατο δεν θα είχε νόημα να κατασκευαστεί υποδομή σε κάθε δρόμο. Ειδικά στις περιοχές κατοικίας, αν λειτουργούσαν ως κυψέλες ήπιας κυκλοφορίας, το ποδήλατο μπορεί να συνυπάρχει με το αυτοκίνητο. Ένα πρώτο και πολύ σημαντικό βήμα για τη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου είναι λοιπόν η ιεράρχηση του δικτύου με διαμορφώσεις και ρυθμίσεις που θα θωρακίσουν τις γειτονιές από διαμπερείς ροές και υψηλές ταχύτητες.

Η υποδομή του ποδηλάτου αποτελείται είτε από συνιστώμενες, είτε από υποχρεωτικές λωρίδες. Δημιουργούνται με διαγραμμίσεις στο οδόστρωμα. Εκεί όπου οι ταχύτητες του αυτοκινήτου είναι υψηλές η μοναδική λύση για να είναι ασφαλής ο ποδηλάτης είναι να κινείται σε ειδική λωρίδα στο πεζοδρόμιο. Στα αθηναϊκά δεδομένα, όπου υπάρχουν τέτοιες λωρίδες, θα πρέπει τα πεζοδρόμια να διαπλατυνθούν.

Οι λωρίδες για τον ποδηλάτη, δεδομένων των πιεστικών συνθηκών, του τρόπου οδήγησης από τον Έλληνα οδηγό και της στενότητας των δρόμων είναι σκόπιμο να έχουν τέτοια γεωμετρικά χαρακτηριστικά που να περιορίζουν την ταχύτητά του. Ο ποδηλάτης στην Αθήνα, για λόγους ασφάλειας, αναγκαστικά θα κινείται με μικρότερη ταχύτητα από ότι ο ποδηλάτης στην ευρωπαϊκή πόλη.

Ποιες διαδρομές θα επιλεγούν για την κατασκευή των λωρίδων; Για τη σύνδεση των προαστίων με το κέντρο υπάρχουν δυο επιλογές: η πρώτη, είναι η αποφυγή των μεγάλων δρόμων και η χρησιμοποίηση του περίπλοκου τοπικού δικτύου δρόμων κατοικίας. Το μοναδικό πλεονέκτημα αυτής της λύσης είναι ότι οι συνθήκες στους τοπικούς δρόμους είναι ασφαλέστερες. Η δεύτερη επιλογή, είναι το ποδήλατο να κινείται στους δρόμους που επιλέγει και το αυτοκίνητο για την προσπέλαση του κέντρου. Αυτούς τους δρόμους προτιμούν οι ποδηλάτες σε κάθε πόλη. Διότι εκεί η κίνησή τους γίνεται ταχύτερα και διότι επίσης τους επιτρέπουν την άμεση προσπέλαση των

χρήσεων εμπορίου και αναψυχής, που κατά κανόνα εγκαθίστανται στους δρόμους με τις μεγαλύτερες ροές αυτοκινήτων. Προτείνεται η δεύτερη λύση που είναι μεν πιο τολμηρή αλλά και πιο ρεαλιστική.

Ο εξοπλισμός για την με τάξη και ασφάλεια στάθμευση είναι συστατικό στοιχείο της υποδομής για το ποδήλατο. Θα χρειαστεί στην Αθήνα πυκνό δίκτυο σημείων στάθμευσης με εξοπλισμό που θα εμπλουτίσει με την αισθητική του την ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος.

10. Επίλογος

Η Αθήνα είναι ένα λάθος που διορθώνεται. Με τα δεδομένα αυτής της πόλης μπορούν να υπάρξουν λύσεις που θα την κάνουν βιώσιμη και ανθρώπινη. Αυτό που πρέπει να αλλάξει δεν είναι τόσο τα κτήριά της, όσο οι δρόμοι της. Εκεί θα παιχτεί το παιχνίδι της μελλοντικής της λειτουργίας, της αισθητικής της, του περιβάλλοντός της, φυσικού και κοινωνικού. Η Αθήνα διορθώνεται, αν όμως συνεχίσει να επεκτείνεται με τους σημερινούς ρυθμούς, σε λίγα χρόνια θα υπάρχει μια ακόμη Αθήνα στα Μεσόγεια, άλλη μια στο Θριάσιο, ακόμη μια ανάμεσα στην Πεντέλη και την Πάρνηθα και τέλος μια κατά μήκος της ακτής του Σαρωνικού. Το όλο συγκρότημα θα είναι πια εκτός ελέγχου.

Θα ήταν πολύ σημαντικό άμεσα να μπουν όρια στην Αθήνα και να πάψουν να οικοδομούνται αδιάκοπα νέες επιφάνειες πρασίνου, ακόμη και δασών, εξέλιξη που προσθέτει παρά λύνει προβλήματα. Τις επόμενες δεκαετίες υπάρχουν μεγάλα περιθώρια να αξιοποιηθούν εντατικότερα οι χώροι που σήμερα καλύπτονται από τα αραιοκατοικημένα προάστια. Η χωρητικότητά τους είναι μεγάλη. Παράλληλα οι νέες συγκοινωνιακές υποδομές θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη των γειτονικών οικισμών και πόλεων που, αποκτώντας μια πιο δορυφορική σχέση με την Αθήνα, θα απορροφήσουν τη νέα ζήτηση για κατοικία και εργασιακούς χώρους.

Η Αθήνα έχει υποχρέωση να συμμετάσχει και αυτή στην παγκόσμια προσπάθεια περιορισμού της ρύπανσης, της κατανάλωσης ενέργειας και κάλυψης του πρασίνου. Πρέπει επίσης να γίνει πιο φιλόξενη για τους επισκέπτες της και τους προσφυγές της και πιο φιλική για τους κατοίκους της. Η Αθήνα δεν είναι ένα πρόβλημα μηχανικού για να αφήνεται στους τεχνικούς. Την πόλη πρέπει να την πάρουν στα χέρια τους οι κάτοικοί της. Η Αθήνα θέτει μια σειρά από ευθύνες για την τύχη της ιστορίας της, του τοπίου της και της δημοκρατίας σε όλους εκείνους που λίγο αφήφιστα την διάλεξαν για να ζήσουν.

Βιβλιογραφία

1. 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.
2. 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'.
3. 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.
4. Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., 'Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο. Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής', Ε.Ε. ΓΔ Περιβάλλοντος, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Mbike, Ιανουάριος 2001, σελ. 256.
5. Βλαστός, Θ., 'Το μέλλον των αστικών μετακινήσεων', σελ. 166 – 180, συμβολή στο βιβλίο 'Η βιώσιμη πόλη', εκδόσεις Στοχαστής/ΔΙΠΕ, Αθήνα 2000.
6. Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., 'Η Αθήνα του 2020. Συγκοινωνιακά διλήμματα', 'Οικοτοπία', Ιούλιος – Αύγουστος 1999, τεύχος 15, σελ. 53-55.

7. 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.
8. Αραβαντινός, Αθ., Βλαστός, Θ., Γιώτης, Απ., Γκόλιας, Ι., Φραντζεσκάκης, Ι., "Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου - Ενα 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).
9. "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.
10. Βλαστός, Θ., 'Κυκλοφοριακός σχεδιασμός προς τη βιώσιμη πόλη' (Συγγραφή του Μέρους Δ, Κεφ. 17,18,19, 20 σελ. 401 - 474) στο βιβλίο του Α. Αραβαντινού «Πολοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του Αστικού Χώρου», εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1997.
11. Βλαστός, Θ., «Η αναγκαιότητα λήψης γενναίων αποφάσεων για τις μετακινήσεις στο Λεκανοπέδιο», «Πυρφόρος» - Διμηνιαία έκδοση Ε.Μ.Π., τεύχος Νοεμ.-Δεκέμ. 1995, σελ 7-10, και στο "Ν. Οικολογία" με τίτλο «Το συγκοινωνιακό, η Αθήνα και οι πολιτικοί», τεύχος 139, Μάιος 1996, 24-26.
12. Βλαστός, Θ. "Προς την Αθήνα του 2000. Σκέψεις απέναντι στην πολιτική των μεγάλων οδικών έργων", "Μανδραγόρας", τεύχος 12-13, Μάιος - Σεπτέμβριος 1996, σελ. 50-51.
13. 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.
14. Σιόλας, Α., Βλαστός, Θ., «Προτάσεις Πολεοδομικής και Κυκλοφοριακής Ενοποίησης στην Πόλη. Η Δυτική Αθήνα.», Ε.Μ.Π., Αθήνα 1994, σελ. 183.
15. 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.
16. 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.