

Μερικά σχόλια ως προς τις 'Προτάσεις του ΣΕΣ για το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας' και για τη σχετική συζήτηση στην Ημερίδα της 23.2.12

Θάνος Βλαστός
Καθηγητής ΕΜΠ

Η συζήτηση για το Ρυθμιστικό, έστω και αν γίνεται στο πλαίσιο ενός Συλλόγου Συγκοινωνιολόγων, είναι μια συζήτηση για την πόλη. Είναι φανερό ότι ο Σύλλογος δεν εξετράπη του αντικειμένου του. Ποιος διαφωνεί ότι η μορφή της πόλης επηρεάζει τις επιλογές μετακίνησης, και αντίστροφα, ότι οι μεταφορές καθοδηγούν την ανάπτυξη της πόλης; Για αυτό και συστηματικά και δικαίως επανέρχεται ο Σύλλογος στο αίτημά του να δημιουργηθούν Μητροπολιτικοί Οργανισμοί Πολεοδομίας και Μεταφορών, υπονοώντας φυσικά ότι πλέον οι μηχανικοί, πολεοδόμοι, συγκ/γοι κ.λπ. βρίσκονται σε ένα τέτοιο στάδιο ωριμότητας ώστε να μιλούν κοινή γλώσσα, να συνεννοούνται και να συνεργάζονται. Θα περίμενε λοιπόν κανείς οι Προτάσεις του για το Ρυθμιστικό της Αθήνας να δώσουν την ευκαιρία στον ΣΕΣ να παρουσιάσει την εικόνα που οραματίζεται για την πρωτεύουσα, συμβάλλοντας εποικοδομητικά στη συζήτηση για το μέλλον της. Δεν έγινε δυστυχώς αυτό. Προτιμήθηκε η άρνηση παρά η θέση και έτσι περιορίστηκε μόνο σε διαφωνίες με βασικές προτάσεις του ΟΡΣΑ.

Είναι γεγονός ότι είναι εξαιρετικά δύσκολος ο ρόλος όσων υποστηρίζουν απόψεις που δεν συμπίπτουν με τις κρατούσες, ιδίως όταν οι τελευταίες είναι εκείνες που κυριάρχησαν διεθνώς σε όλη τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα και υποστήριξαν και εξηγούν τη μορφή που επέλεξε η δυτική πόλη. Οι απόψεις αυτές στον τόπο μας εξακολουθούν να είναι παρούσες, ενώ σε Ευρώπη και όχι μόνο αρχίζουν να εγκαταλείπονται. Πράγματι τα τελευταία χρόνια, υπό την απειλή των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής και συνειδητοποιώντας τις σοβαρές συνέπειες της ρύπανσης και του θορύβου στην υγεία, το κόστος από τον κορεσμό, το οικονομικό και κοινωνικό κόστος από τα ατυχήματα, τις μεγάλες απώλειες στις αξίες των ακινήτων από την παραμόρφωση και υποβάθμιση του δημόσιου χώρου καθώς και τις επιπτώσεις στο κοινωνικό περιβάλλον της πόλης από την απομάκρυνση από το δρόμο της ανθρώπινης παρουσίας, στην συζήτηση για την πόλη καταγράφεται μια μεγάλη ανατροπή: αντί για την πόλη που διαχέεται αδιάκοπα προς την περιφέρειά της, καλύπτοντας πολύτιμη γη, απωθώντας το πράσινο και αυξάνοντας τα μήκη των μετακινήσεων και την κατανάλωση καυσίμου, προτείνεται η συγκράτηση των επεκτάσεων, η οριοθέτηση του ιστού και εκ των πραγμάτων η αύξηση της πυκνότητας, η συμπαγής πόλη. Η εικόνα αυτής της σφιχτής πολεοδομίας είναι συνδεδεμένη με τις αρχές λειτουργίας της βιώσιμης πόλης διότι όσο πυκνότερος είναι ο ιστός τόσο επαρκέστερα και πιο φτηνά καλύπτεται από δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας, λαμβανομένου υπόψη ότι οι κάτοικοι της πυκνής πόλης θα είναι πολύ λιγότερο εξαρτημένοι από το αυτοκίνητο, σε σχέση με τους κατοίκους των αραιοκατοικημένων προαστίων. Ο ΣΕΣ με το κείμενό του κάνει ότι αγνοεί αυτή τη συζήτηση με τις πάμπολλες σχετικές εφαρμογές σε Ευρώπη, Αμερική και Αυστραλία, σφυρίζοντας συγχρόνως αδιάφορα απέναντι στις δεσμεύσεις της χώρας μας στην παγκόσμια εκστρατεία για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Πώς είναι δυνατόν ο ΣΕΣ να αναφέρεται στη Βιώσιμη Κινητικότητα ενώ οι Προτάσεις του οδηγούν στο άλλο άκρο, σε περισσότερα αυτοκίνητα, μεγαλύτερα μήκη μετακινήσεων, μικρότερο ρόλο για τη

δημόσια συγκοινωνία; Δεν είναι παράξενο διότι υπάρχει απόλυτη παρανόηση στις Προτάσεις του ως προς το τι σημαίνει Βιώσιμη Κινητικότητα. Χρειάζεται να εξηγηθεί ότι δεν είναι ένα συμπλήρωμα (λίγο περπάτημα και λίγο ποδήλατο) στο γνωστό μενού της οδικής κυκλοφορίας. Βιώσιμη Κινητικότητα είναι το συνταγματικό πλαίσιο υπό το οποίο γίνεται ο σχεδιασμός. Σημαίνει καθαρές, ασφαλείς, υγιείς, ευχάριστες, οικονομικές μεταφορές, σε συνθήκες ανθρωπιάς και πολιτισμού, με σεβασμό στην ιστορία και στην κλίμακα της πόλης, στα χαρακτηριστικά του αναγλύφου, στον άνθρωπο και ειδικότερο στους πιο ευάλωτους που είναι οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά, τα άτομα με αναπηρίες. Σημαίνει λιγότερα αυτοκίνητα. Σημαίνει υπευθυνότητα απέναντι στον πλανήτη. Πρόκειται για όρους για τους οποίους η Ελλάδα στο εξής θα ελέγχεται κατά πόσον τους τηρεί διότι ότι κάνουμε εδώ έχει επιπτώσεις στους γείτονές μας. Τα ψέματα τέλειωσαν.

Βιώσιμη Κινητικότητα είναι λοιπόν μετακινήσεις με βάση τη δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο και ανήκει σε μας να επηρεάσουμε με τους σχεδιασμούς μας τη ζήτηση και όχι να παρακολουθούμε παθητικά και να ενθαρρύνουμε τάσεις που τις έθρεψαν οι σχεδιασμοί. Το θέμα δεν είναι *‘... να ενταχθεί με ρεαλισμό η Βιώσιμη Κινητικότητα ... στις πραγματικές ανάγκες της Αθήνας ... ώστε να δοθεί απάντηση στην τεράστια ζήτηση αστικών και υπεραστικών μετακινήσεων που στηρίζουν την οικονομία της πόλης ...’* αλλά να ξαναδούμε τη λειτουργία της Αθήνας και το αύριο με νέες αρχές, αυτές που δίνουν απάντηση στα προβλήματα της πρωτεύουσας, του τόπου και του πλανήτη γενικότερα.

Με επιχείρημα ότι, έτσι κι αλλιώς, στα Μεσόγεια θα αναπτυχθεί μια δεύτερη Αθήνα, η πρόταση του ΣΕΣ είναι να προλάβουν νέες οδικές υποδομές να την καθοδηγήσουν ώστε να αποφευχθεί το γνωστό πανάκριβο μοντέλο των εκ των υστέρων έργων. Επιχείρημα λοιπόν η εκ των προτέρων παραδοχή της αποτυχίας του σχεδιασμού; Αυτή είναι η δουλειά μας; Η άνευ όρων παράδοση; Ή μήπως είναι κάποιοι που θα το θεωρούσαν επιτυχία να δουν αυτή τη δεύτερη Αθήνα να κτίζεται; Μήπως οι απόψεις του ΣΕΣ συναντώνται με αυτές, όπως τις διατύπωσε ευθαρσώς ο Πρόεδρος του ΤΕΕ, προβάλλοντας ως αίτημα την *‘αποκέντρωση’*; Δίνοντας μια δική του ερμηνεία στον όρο εξήγησε στην πρόσφατη Ημερίδα ότι τον εννοεί ως απομάκρυνση κατοίκων από το κέντρο και εγκατάστασή τους στην περιφέρεια. Έτσι λοιπόν, χρίζοντας οι Έλληνες μηχανικοί τη δεύτερη Αθήνα θα πάρει μπρος η μηχανή *‘ανάπτυξης’* (σίγουρα της δικής τους)!

Δεν θάπρεπε ο ΣΕΣ, ως επιστημονικός Σύλλογος, να πει δυο λόγια για το κόστος και τα οφέλη αυτής της ανάπτυξης; Το παράδειγμά της υπάρχει, είναι πολλών δεκαετιών και μπορεί να μετρηθεί. Τα σημερινά οικονομικά του ελληνικού κράτους το περιγράφουν. Εκτός και αν η μορφή της Αθήνας θεωρείται αθώα για την πτώχευση. Αποτελεί η πρωτεύουσα το κατάλληλο παραγωγικό πλαίσιο για να ανταγωνιστεί στον πλανήτη; Έχει να επιδείξει οικονομικές επιτυχίες αυτή η Αθήνα; Μήπως στον τομέα της προσέλκυσης τουριστών και επενδύσεων, μήπως στις χαμηλές δαπάνες περίθαλψης λόγω του υψηλού επιπέδου υγείας των κατοίκων χάρη στον καθαρό αέρα, την ησυχία και την άσκηση με περπάτημα και ποδήλατο; Μήπως στο χαμηλό κόστος των μετακινήσεων που διεκπεραιώνονται ανέτως χωρίς απώλειες χρόνου; Θα περίμενε κανείς επίσης ο Σύλλογος να δώσει κάποιες εκτιμήσεις ως προς τη συμβολή της ελληνικής πρωτεύουσας στη μείωση των ρύπων του θερμοκηπίου όταν χτιστούν τα Μεσόγεια, το Θριάσιο και συνεχίσουν οι επεκτάσεις προς βορρά και νότο.

Η τραγική υποβάθμιση του κέντρου θα άξιζε να αναδειχθεί ως το κρισιμότερο θέμα της συζήτησης για την πρωτεύουσα. Δεν συναντάται η παραμικρή αναφορά στο κείμενο του ΣΕΣ. Φαίνεται ότι θεωρείται τριτεύον ζήτημα, ή ότι δεν ενοχλεί, ή ίσως αξιοποιείται ως μέσο προώθησης της επιζητούμενης *‘αποκέντρωσης’* γιατί προφανώς θα υποχρεώσει τους εναπομείναντες κατοίκους να φύγουν μια ώρα αρχύτερα. Ο Πρόεδρος του ΤΕΕ ως προς αυτό ήταν σαφής: *‘ούτε ένα ευρώ στις υποβαθμισμένες πλατείες’* είπε στην Ημερίδα.

Εξηγείται εύκολα λοιπόν η σιωπή του ΣΕΣ και του ΤΕΕ (γιατί άραγε και του Δήμου Αθηναίων;) σε ένα κείμενο προτάσεων για την Αθήνα ως προς την *‘πεζοδρόμηση’* της Πανεπιστημίου. Πρόκειται ωστόσο για ένα σχέδιο το οποίο περιλαμβάνεται και στο παλιότερο Ρυθμιστικό και που θα άξιζε να εμπνεύσει όσους πονάνε αυτή την πόλη γιατί αν γινόταν πραγματικότητα θα άλλαζε ριζικά την πολεοδομική εικόνα του κέντρου, απελευθερώνοντάς το από διαμπερείς ροές και δυσανάλογες για τις αντοχές του φορτίσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι η συζητούμενη *‘πεζοδρόμηση’* ελάχιστα μέτρα πλάτους θα προσφέρει στον πεζό. Αυτό που κυρίως θα σημαίνει είναι μια θεαματική ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας. Πράγματι το τραμ, *‘χαμηλής χωρητικότητας και υψηλών ελλειμμάτων’* κατά τον ΣΕΣ, θα απεγκλωβιστεί από το Σύνταγμα και θα συνεχίσει σε Πανεπιστημίου και Πατησίων, αναβαθμίζοντας τις, με μεγάλα προβλήματα, γειτονικές περιοχές κατοικίας. Γνωρίζει πολύ καλά το σημερινό ΔΣ, τον πρωταγωνιστικό ρόλο που ανατέθηκε από πάρα πολλές ευρωπαϊκές πόλεις στο τραμ, οι οποίες κατάφεραν, σε συνδυασμό με αποφασιστικές αναπλάσεις, να απαλλαγούν από τις συνέπειες της βιομηχανικής παρακμής και να ξαναγίνουν προορισμοί επισκεπτών και κεφαλαίων. Το ΔΣ, εγκαταλείποντας τις πάγιες θέσεις του ΣΕΣ, συνεργεί στην εύκολη δυσφήμιση ενός Αθηναϊκού τραμ που επιμένει η πολιτεία να το αντιμετωπίζει ως απλό λεωφορείο, χωρίς προτεραιότητα στις διασταυρώσεις και σε ένα ανεπαρκές δίκτυο (πάνω από 8 χρόνια περιμένει μπροστά στην κλειστή πόρτα του Πειραιά και κάτι παρόμοιο συμβαίνει και μπροστά στο κλειστό κέντρο της Αθήνας).

Το κείμενο προτάσεων του ΣΕΣ ανάλογα επιφυλάσσει και για τον *‘ακριβό’* Προαστιακό. *‘Η περαιτέρω επέκτασή του είναι προφανές ότι είναι εκτός συζητήσεως για τα επόμενα 20 τουλάχιστον χρόνια’*. Αγνωστί ο ΣΕΣ ότι ο Προαστιακός υπολειπεται γιατί στερείται επικοινωνίας με την πόλη αφού ο κλάδος μεταξύ σταθμού Λαρίσης και Αχαρνών παραμένει ανολοκλήρωτος;

Αν και ο ΣΕΣ είναι λοιπόν αντίθετος σε *‘... θεωρητικές αναζητήσεις που προϋποθέτουν ανεξάντλητους οικονομικούς πόρους...’* και υποστηρίζει ότι οι προτάσεις για έργα πρέπει να συνοδεύονται *‘...από συγκεκριμένους τρόπους χρηματοδότησης’* απορρίπτει Τραμ και Προαστιακό και στη θέση τους ρίχνει, από το πουθενά, μερικές ακόμη γραμμές μετρό (να η φτηνή λύση!) που κανείς δεν έχει μελετήσει και ούτε περιλαμβάνονται στους προγραμματισμούς της Αττικό Μετρό. Αξίζει εδώ να θυμηθούμε αυτό που κατατέθηκε στην Ημερίδα από τον πιο ειδικό, ότι δηλαδή το μετρό δεν είχε την παραμικρή συμβολή στα επίπεδα ρύπανσης της Αθήνας. Πώς να έχει όταν τίποτα δεν άλλαξε στην επιφάνεια;

Δίνεται η εντύπωση ότι κάποιοι τίποτα δεν κατάλαβαν από την τραγωδία της ελληνικής οικονομίας. Ζουν σε άλλες εποχές, τότε που η ελληνική πόλη βίωνε τον *‘αμερικάνικο’* μύθο της και τα τεράστια αγροτικά 4Χ4 παρήλαυναν καμαρωτά σε δρόμους όπου χωράνε μετά βίας μοτοσυκλέτες. Επιμένουν σε έργα εκτός τόπου και χρόνου εφευρίσκοντας αυτοκινητόδρομους, για τους οποίους ποιος άραγε κάτι έχει ακούσει, όπως *‘η υποθαλάσσια σύνδεση Ελληνικού – Περάματος’* που κάποια σχέση πρέπει να έχει

με την υποθαλάσσια σήραγγα 'Πέραμα – Σαλαμίνα' που αργά ή γρήγορα θα ακολουθηθεί και από την επίσης υποθαλάσσια σήραγγα Σαλαμίνα - Μέγαρο. Όλα αυτά πάνω στα ερείπια του κέντρου μιας ευρωπαϊκής πρωτεύουσας που ούτε τα σκουπίδια της δεν ξέρει πού να πετάξει.

Μήπως θα πρέπει να ξαναδεί ο ΣΕΣ πιο προσεκτικά την πρότασή του να φτάνει στην Ούλφ Πάλμε, στα 2 χλμ. από την πλατεία Συντάγματος, διατρέχοντας την Πανεπιστημιούπολη, κλάδος της περιφερειακής Υμηττού ανάλογος της Κατεχάκη; Η τελευταία εκβάλλει στις λεωφόρους Μεσογείων και Κηφισίας; Η Ούλφ Πάλμε τι θα σηκώσει; Σημειώνεται ότι ο συγκοινωνιακός ρόλος του προτεινόμενου κλάδου θα είναι πολλαπλάσιος σημασίας της Κατεχάκη γιατί πιο κεντρικός και με περίπου άμεση σύνδεση με τα Μεσόγεια. Άμεση λουπόν σύνδεση της πλ. Συντάγματος με τη 'δεύτερη Αθήνα'. Σεβαστό που ο ΣΕΣ νοιάζεται για την *'...ανακούφιση του κορεσμένου δικτύου της Καισαριανής'*, όμως στο κέντρο της Αθήνας τι θα γίνει; Πώς ακριβώς το φαντάζεται ο ΣΕΣ αυτό που κάποτε ήταν το κέντρο της Αθήνας, όταν θα συγκλίνουν εκεί από τα νότια η Λ. Συγγρού και από τα ανατολικά ο αυτοκινητόδρομος των Μεσογείων;

Για τα προβλήματα της Αθήνας δεν υπάρχει ούτε λέξη στο κείμενο των Προτάσεων του ΣΕΣ. Ωστόσο δεν νοούνται προτάσεις χωρίς στόχους απέναντι σε προβλήματα. Τι ακριβώς επιδιώκει ο ΣΕΣ με τις Προτάσεις του; Με ποιο ακριβώς τρόπο θα μειωθούν ατυχήματα, , ρύπανση, θόρυβος, κορεσμός, παχυσαρκία; Με ποιο ακριβώς τρόπο θα αναστραφεί η πορεία υποβάθμισης του κέντρου και των γειτονιών; Πώς θα ενισχυθεί η δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο; Πώς θα επιστρέψουν τουρίστες και επενδύσεις στην πρωτεύουσα; Ούτε λέξη. Ποιος θα διαφωνήσει με την αναγκαιότητα εκπόνησης *'μιας νέας Γενικής Συγκοινωνιακής Μελέτης της Αθήνας'* όπως προτείνεται; Όμως ποιους στόχους θα υπηρετήσει; Από μελέτες που παραπαίουν ακυβέρνητες και συγκαλύπτουν το ότι δεν ξέρουμε τι θέλουμε τι μπορούμε να περιμένεις;