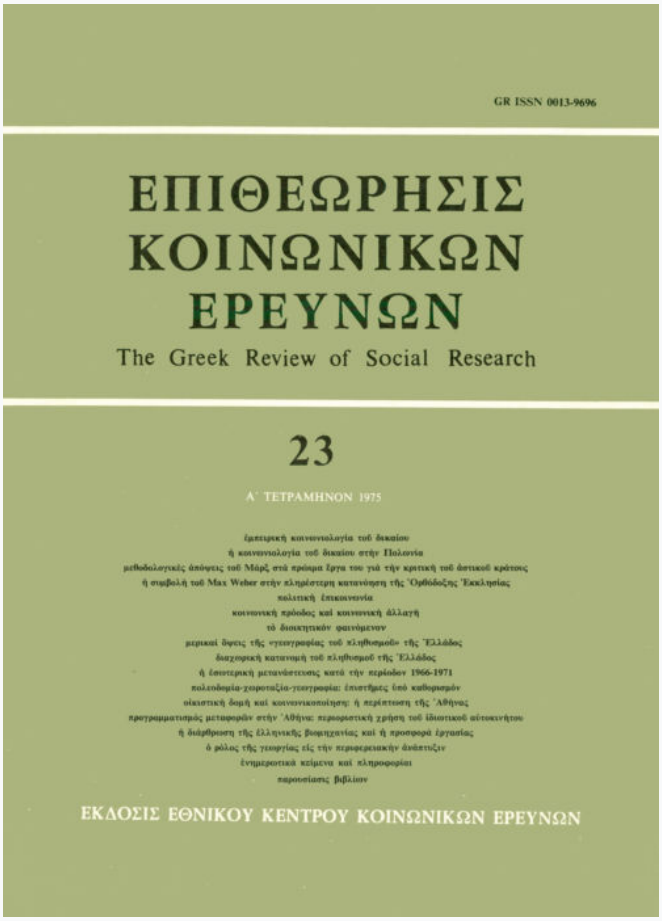
ePublishing

ΕΚΤ ΕΘΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ NATIONAL DOCUMENTATION CENTRE

The Greek Review of Social Research

Vol 23 (1975)

23 A'



Προγραμματισμός μεταφορών στην Αθήνα: Περιοριστική χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου

Timothy J. Smith, Χρυσούλα Λασκαράτου

doi: 10.12681/grsr.486

Copyright © 1975, Timothy J. Smith, Χρυσούλα Λασκαράτου

This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0.

To cite this article:

Smith, T. J., & Λασκαράτου Χ. (1975). Προγραμματισμός μεταφορών στην Αθήνα: Περιοριστική χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. *The Greek Review of Social Research*, *23*, 150–159. https://doi.org/10.12681/grsr.486

https://epublishing.ekt.gr | **e-Publisher:** EKT | **Downloaded at:** 28/03/2024 12:30:20

προγραμματισμὸς μεταφορῶν στὴν Αθήνα: περιοριστικὴ χρήση τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου

τοῦ
Timothy J. Smith

Μετάφραση:
Χρυσούλα Λασκαράτου

Τὸ 1835 ἐγκαινιάστηκε τὸ πρῶτο σύστημα μαζικῶν μεταφορῶν ποὺ γνωρίζουμε στὴν Ἀθήνα, ὅταν τὸ Ἑλληνικὸ Κράτος καὶ ὁ πρόξενος τῆς Βαυαρίας ἵδρυσαν μεταξὺ Ἀθήνας καὶ Πειραιᾶ ὑπηρεσία ἁμαξῶν, ποὺ τὶς ἔσερναν ἄλογα. Ἂν καὶ μπορεῖ κανεὶς ἀκόμη νὰ δῆ κάρρα ποὺ τὰ σέρνουν ζῶα, σὲ περιοχὲς τῆς σύγχρονης πόλης, ὡστόσο ἔχει ἀπὸ καιρὸ περάσει ἡ ἐποχὴ ποὺ μποροῦσε ἡ Ἀθήνα νὰ βασιστῆ στὶς ἅμαξες γιὰ μαζικὲς μεταφορές. Ἐνῶ ὁ πληθυσμὸς τῆς Ἑλλάδας αὐξήθηκε περίπου ἕντεκα φορὲς ἀπὸ τὸ 1830 μέχρι τὸ 1970, ὁ πληθυσμὸς τῆς Μείζονος Περιοχῆς Ἀθηνῶν ἔχει αὐξηθῆ σχεδὸν 170 φορές![1] Δεύτερη καὶ τρίτη μεγάλη μητροπολιτικὴ περιοχὴ τῆς Ἑλλάδας εἶναι ἡ Θεσσαλονίκη καὶ ἡ Πάτρα, μὲ πληθυσμὸ 550.000 καὶ 120.000 κατοίκους ἀντίστοιχα, πράγμα ποὺ δείχνει πόσο δεσπόζει ἡ Ἀθήνα ὡς τὸ κατ' ἐξοχὴν ἀστικὸ κέντρο τῆς χώρας.[2]

Μολονότι ἡ Ἀθήνα ἀνακηρύχτηκε πρωτεύουσα τῆς Ἑλλάδας τὸ 1833, μόνο στὶς ἀρχὲς αὐτοῦ τοῦ αἰώνα ἄρχισε νὰ ξεπροβάλλη σὰ σύγχρονη πόλη. Κατὰ τὰ τελευταῖα χρόνια ἡ Ἀθήνα ἔχει σημειώσει ἀξιόλογη ἀνάπτυξη στὴν περιφερειακή της ζώνη, σὰν ἀποτέλεσμα τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ ἀγροτῶν ποὺ μεταναστεύουν στὰ ἀστικὰ κέντρα, καθὼς καὶ προσφύγων πολέμου ποὺ ἀναζητοῦν καινούργιες προοπτικὲς στὴν πόλη.

Ἀπὸ τὸ 1950 ἡ ἀστικὴ ἀνάπτυξη τῆς Ἀθήνας ἔχει κατὰ πολὺ ξεπεράσει τὴν ἱκανότητα τῶν ἀρχῶν νὰ τὴν προβλέπουν. Κατὰ τὰ τελευταῖα εἴκοσι χρόνια ἔχουν κτισθῆ χωρὶς ἄδεια στεγαστικὲς μονάδες στὴν περιφερειακὴ ζώνη τῆς πόλης σ' ὅλες τὶς περιοχὲς τοῦ λεκανοπεδίου τῆς Ἀθήνας. Ὅσο γιὰ τὰ ἀρχαῖα σύνορα τῆς πόλης, οἱ ποταμοὶ Ἰλισὸς καὶ Ἠριδανὸς ἔχουν ἐκλείψει καὶ τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ ποταμοῦ Κηφισοῦ ἔχει ἐξαφανιστῆ ἢ εἶναι φραγμένο. Τὰ γύρω δάση ἔχουν κοπῆ ἢ καῆ καὶ οἱ πλαγιὲς τῶν λόφων ἔχουν παραμορφωθῆ ἀπὸ λατομεῖα. Σιγὰ-σιγά, ἀκόμη καὶ οἱ πρόποδες τῶν γύρω λόφων ἔχουν γεμίσει ἀπὸ σπίτια καὶ βιομηχανίες.

Στὰ τελευταῖα εἴκοσι χρόνια ἔχει σχηματιστῆ γύρω ἀπὸ τὴν πόλη ἕνας κύκλος ἀπὸ συνοικισμοὺς ἀνθρώπων μὲ χαμηλὸ εἰσόδημα· τὸ γεγονὸς αὐτό, πρωταρχικά, ὀφείλεται στὴν τρομερὴ πίεση τῆς ἀγροτικῆς μεταναστεύσεως πρὸς τὴν Ἀθήνα. Ὁ προγραμματισμὸς ἔχει κυρίως ἀφεθῆ στὸν τυχαῖο μηχανισμὸ τῆς κερδοσκοπίας ἀπὸ τὴ γῆ, μὲ ἀποτέλεσμα τὴ σύγχυση καὶ τὴν ἐνισχυμένη κοινωνικὴ διαστρωμάτωση. Ἡ Ἀθήνα σχεδὸν καθημε-

1. Aristidis G. Romanos, «Illegal Settlements in Athens», εἰς *Shelter and Society*, ed., Paul Oliver (New York and Washington: Frederick A. Praeger, 1969), σ. 139.

2. Τὰ στοιχεῖα πληθυσμοῦ εἶναι ἀπὸ τὴν Ἀπογραφὴ τοῦ Πληθυσμοῦ τῆς Ἑλλάδας τοῦ 1970.

ρινὰ ἀναπτύσσεται μὲ τὰ συνακόλουθα προβλήματα τῆς ἀστικῆς ἐξαπλώσεως καὶ τοῦ ὑπερπληθυσμοῦ.

Ὁ πίνακας 1 δείχνει σὲ ποιὸ βαθμὸ ἡ Ἑλλάδα ἔχει μεταβληθῆ ἀπὸ ἀγροτικὸ σὲ ἀστικὸ πληθυσμό, ἀπὸ τὸ 1928. Ἡ Ἀθήνα μόνη της ἀντιπροσωπεύει τὰ 54,5 % τοῦ συνολικοῦ ἀστικοῦ πληθυσμοῦ γιὰ τὸ 1971.[1]

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: *Πληθυσμὸς τῆς Ἑλλάδας κατὰ ἀστικό, ἡμιαστικὸ καὶ ἀγροτικὸ τόπο διαμονῆς, 1928-1971*

		Πληθυσμός		Ποσοστὸ πληθυσμοῦ		
Ἔτος	Ἀστικὸς	Ἡμι-αστικὸς	Ἀγρο-τικὸς	Ἀστι-κὸς	Ἡμι-αστικὸς	Ἀγρο-τικὸς
1928	1.931.937	899.466	3.373.281	31,1	14,5	54,4
1940	2.411.647	1.086.079	3.847.134	32,8	14,8	52,4
1951	2.879.994	1.130.188	3.622.619	37,7	14,8	47,5
1961	3.628.105	1.085.856	3.674.592	43,3	12,9	43,8
1971	4.667.489	1.028.769	3.072.383	53,2	11,7	35,1

Πηγή: Concise Statistical Yearbook of Greece, 1966 and 1971 editions, National Statistical Service of Greece (Athens).

Παρὰ τὴν ἀξιοσημείωτη αὐτὴ ἀνάπτυξη, ἡ Ἀθήνα παραμένει κοντὰ σ' ἕνα παγκόσμιο μέσο ὅρο ἀστικοποιήσεως.[2] Τὸ ἐπίπεδο ἀναπτύξεως καὶ εἰσοδήματος ἀντιστοιχεῖ σχεδὸν ἀπόλυτα μὲ τὸν παγκόσμιο μέσο ὅρο· ἡ Ἀθήνα συγκρίνεται μὲ δεκαπέντε τυχαῖα διαλεγμένα μητροπολιτικὰ κέντρα σὲ ποσοστὰ εἰσοδήματος καὶ κατανομῆς, σὲ ἡλικία οἰκιῶν καὶ γενικὰ στεγαστικὰ χαρακτηριστικά, σὲ πυκνότητα καὶ αὔξηση τοῦ πληθυσμοῦ. Ἡ ἑλληνικὴ μητρόπολη διαφέρει σὲ δύο βασικὰ σημεῖα: ἡ πόλη ἔχει δύο κέντρα, τὴν Ἀθήνα καὶ τὸν Πειραιᾶ, καὶ ὄχι ἕνα, ὅπως συνήθως, καὶ οἱ στατιστικὲς γιὰ τὸν ἀριθμὸ τῶν αὐτοκινήτων εἶναι μᾶλλον χαμηλές, ἂν καὶ οἱ δεῖκτες δείχνουν ὅτι ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς ἀνεβαίνει.

Τὸ λεκανοπέδιο τῆς Ἀθήνας περιβάλλεται ἀπὸ τὸ Αἰγαῖο Πέλαγος καὶ τὶς ὀροσειρὲς τοῦ Αἰγάλεω, τῆς Πάρνηθας, τῆς Πεντέλης καὶ τοῦ Ὑμηττοῦ. Ἀπὸ τὰ 528 τετραγωνικὰ χιλιόμετρα τοῦ λεκανοπεδίου, τὰ 188 εἶναι σήμερα ἀστικῆς χρήσης· μόνο 200 πρόσθετα τετραγωνικὰ χιλιόμετρα εἶναι κατάλληλα γιὰ ἀνάπτυξη.[3] Εἶναι πιθανὸ οἱ τελικὲς διαστάσεις τῆς Ἀθήνας νὰ καθοριστοῦν ἀπὸ τὴ γεωγραφικὴ της θέση, ἐφ' ὅσον πάψη ἡ ἀνεπιτυχὴς ἐφαρμογὴ τῶν σχεδίων προγραμματισμοῦ ὥστε νὰ ἐμποδιστῆ ἡ ὑπερβολικὴ ἐξάπλωση. Εὐτυχῶς, ἐλπίζεται ὅτι δὲ θὰ φτάσουμε σ' αὐτὸ τὸ σημεῖο, μολονότι ὁρισμένες ἀπόψεις τοῦ ἑλληνικοῦ ἀναπτυξιακοῦ προγραμματισμοῦ θὰ μαρτυροῦσαν ὅτι αὐτὸ εἶναι ἀναπόφευκτο.

Πρῶτο, δὲν ἔχει υἱοθετηθῆ πλῆρες καὶ λεπτομερὲς σχέδιο γιὰ τὴ μελλοντικὴ ἀνάπτυξη τῆς Ἀθήνας. Ἀντίθετα, μέχρι τώρα ἡ ἀνάπτυξη εἶναι τυχαία καὶ τὸ κίνητρο τῆς ἀναπτύξεως προέρχεται ἀπὸ τὴν ἐπιθυμία γιὰ γρήγορη ἐκβιομηχανοποίηση χωρὶς παράλληλο κοινωνικὸ προγραμματισμὸ καὶ προγραμματισμὸ τοῦ περιβάλλοντος. Δεύτερο, ἡ Ἑλλάδα οὐσιαστικὰ δὲν ἔχει προγράμματα ἀγροτικῆς ἀναπτύξεως, ποὺ θὰ μποροῦσαν νὰ μειώσουν τὴ συνεχιζόμενη μετανάστευση πρὸς τὴν Ἀθήνα, προσφέροντας ἄλλες λύσεις ἐκτὸς ἀπὸ τὴν ἀστικὴ διαβίωση.[4] Τέλος, μολονότι ἡ Ἑλλάδα ἀνήκει στὶς ὑπὸ ἀνάπτυξη χῶρες, ὡστόσο ἡ τιμὴ τῆς γῆς στὸ κέντρο τῆς πόλης μπορεῖ νὰ συγκριθῆ μὲ τὶς τιμὲς τῆς Νέας Ὑόρκης ἢ τοῦ Τόκυο, ποὺ εἶναι ἀπὸ τὶς ὑψηλότερες τοῦ κόσμου,[5] μὲ ἀποτέλεσμα νὰ παρουσιάζεται ἀνεξέλεγκτη ἀνάπτυξη στὰ περίχωρα τῆς Ἀθήνας, ὅπου ἡ γῆ εἶναι φθηνότερη καὶ δὲν ἔχουν ἐπιβληθῆ φόροι οἰκοδομήσεως.

Ἀνάμεσα στὸ 1870 καὶ τὸ 1970 ἡ Ἀθήνα γνώρισε μιὰ συνεχῆ αὔξηση τοῦ πληθυσμοῦ κατὰ 3 % κάθε χρόνο, ἐνῶ ἡ οἰκοδομημένη περιοχὴ ὑπερβαίνει τὴν αὔξηση τοῦ πληθυσμοῦ κατὰ 1,3 %.[6] Ἂν λάβη κανεὶς ὑπ' ὄψη του τοὺς συνδυασμένους παράγοντες τῆς αὐξήσεως τοῦ πληθυσμοῦ, τὶς δημογραφικὲς τάσεις, τοὺς φυσικοὺς πόρους, τὶς οἰκονομικὲς προβλέψεις καὶ τὸν διαθέσιμο κατοικήσιμο χῶρο σὲ σχέση μὲ τὴν πυκνότητα, ὁ συνολικὸς πληθυσμὸς τοῦ λεκανοπεδίου τῆς Ἀθήνας ἀναμένεται ὅτι θὰ φτάση τὰ 3.050.000 μέχρι τὸ 1985[7] καὶ τὸν καταπληκτικὸ ἀριθμὸ τῶν 14.000.000 μέχρι τὸ ἔτος 2060.[8]

Αὐτὲς οἱ προβλέψεις γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς Ἀθήνας θέτουν πολυάριθμα προβλήματα γιὰ τὴν πόλη καὶ τὴ χώρα. Ἡ Ἀθήνα παρουσιάζει κιόλας χαρακτηριστικὰ πόλεων ποὺ ἔχουν ὑποστῆ γρήγορη ἀστικοποίηση, χωρὶς νὰ διαθέτουν τοὺς ἀπαραίτητους πόρους καὶ τὶς ἱκανότητες γιὰ νὰ τὴν ἀντιμετωπίσουν. Ἀκόμη καὶ ὁ τυχαῖος παρατηρητὴς δὲν εἶναι δυνατὸ νὰ μὴ προσέξη ὑπερπλήρη λεωφορεῖα, ὑπόγειους σιδηρόδρομους, ὅπου τὸ πλῆθος συνωστίζεται, καθὼς καὶ μολυσμένους, θορυβώδεις δρόμους μὲ ὑπερβολικὴ κίνηση στὴν Ἀθήνα.

1. Greece, National Statistical Service, *Concise Statistical Yearbook of Greece* (Athens, 1971).

2. Ἡ συζήτηση σ' αὐτὸ τὸ τμῆμα εἶναι βασισμένη σ' ἕνα ἄρθρο τοῦ George Papageorgiou, «Comparison of Athens with Six Other Metropolises of Similar Size and Function», *Ekistics* 27, no 163, (Ἰούν. 1969), 373-381, καθὼς ἐπίσης καὶ στὶς σημειώσεις μου ἀπὸ μιὰ ὁμιλία ποὺ ἔδωσε ὁ Παπαγεωργίου κατὰ τὸν Ἀθηναϊκὸ Μῆνα Οἰκιστικῆς, τὸν Ἰούλιο τοῦ 1972.

3. Wilbur Smith καὶ συνεργάτες, *Athens Basin Survey and Study of Mass Transportation and Parking Terminals* (New Haven, Conn.: 1965).

4. Ἔχω συζητήσει πληρέστερα τὴν ἀγροτικὴ ἀνάπτυξη στὴν Ἑλλάδα στὸ Smith, «Regional Development Strategy in Greece: An Historical Review and Contemporary Case Study», Προκαταρκτικὴ ἐργασία, Dept. of City and Regional Planning, University of California, Berkeley, 1975.

5. Ἀναφέρθηκε ἀπὸ τὸν Γεώργιο Παπαγεωργίου στὸν Ἀθηναϊκὸ Μῆνα Οἰκιστικῆς, τὸν Ἰούλιο τοῦ 1972.

6. Ὁμοίως.

7. Smith καὶ συνεργάτες, *Athens Basin Survey*, σ. 5.

8. C. A. Doxiades, G. Papageorgiou καὶ J. Frantzeskakis, «The Future Capital of Greece», *Ekistics* 33, no. 199 (Ἰούν. 1972): 482.

Αὐτὴ ἡ ἐργασία θὰ ἀσχοληθῆ μὲ τὸ πρόβλημα τῶν ἀστικῶν μεταφορῶν στὴν Ἀθήνα καί, εἰδικώτερα, μὲ τὸ θέμα τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου. Μετὰ ἀπὸ μιὰ σύντομη ἀνασκόπηση τῶν μεταφορικῶν εὐκολιῶν καὶ ὁρισμένες συστάσεις γιὰ μελλοντικὲς διευκολύνσεις, θὰ ἐξετάσω τὴ σκοπιμότητα καὶ τὶς ἐπιπτώσεις τῆς ἀσκουμένης πολιτικῆς, σχετικὰ μὲ τὴν ἀναμενομένη αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων.

μαζικὲς μεταφορὲς στὴν Ἀθήνα

Σὲ παλιότερες πόλεις ποὺ ἀντιμετωπίζουν σύγχρονες ἀπαιτήσεις, ἡ ἐξασφάλιση ἀστικῶν ὑπηρεσιῶν περιπλέκεται ἀπὸ ἕνα καλειδοσκόπιο ποὺ ἀπεικονίζει τὴ γῆ καὶ τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ πληθυσμοῦ. Ἡ Ἀθήνα δὲν ἀποτελεῖ ἐξαίρεση. Δρόμοι μὲ ἀνεπαρκὲς πλάτος καὶ περίπλοκα ὁδικὰ δίκτυα δυσκολεύουν τὴν ἄνετη μετακίνηση ἐμπορευμάτων καὶ ἀνθρώπων καὶ ἐμποδίζουν τὴν ἀνάπτυξη ἑνὸς συστήματος μεταφορῶν ποὺ νὰ βασίζεται σὲ πρότυπο ἐκβιομηχανίσεως. Ὡστόσο, ἡ Ἀθήνα εἶναι δυναμικὴ ἀστικὴ περιοχὴ μὲ αὐξανόμενο πληθυσμὸ καὶ μὲ ἔντονα αὐξανόμενη τάση γιὰ ἀπόκτηση ὀχημάτων.

Κατὰ συνέπεια, εἶναι ἀπαραίτητη ἡ ἐκ τῶν προτέρων λήψη μέτρων γι' αὐτὸ τὸ ἀνερχόμενο δυναμικὸ μεταφορῶν.

Μετὰ ἀπὸ τὴν ἵδρυση ὑπηρεσίας μεταφορῶν μὲ ἅμαξες, ποὺ τὶς ἔσερναν ἄλογα, μεταξὺ Ἀθήνας καὶ Πειραιᾶ στὶς ἀρχὲς τοῦ 19ου αἰώνα, κατασκευάστηκε τὸ 1868 μιὰ ἀτμοκίνητη σιδηροδρομικὴ γραμμὴ μεταξὺ τῆς περιοχῆς τοῦ Θησείου στὴν Ἀθήνα καὶ τοῦ Πειραιᾶ.[1] Τὸ 1880, μιὰ δεύτερη σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ἐπεκτάθηκε βόρεια, ἐξυπηρετώντας μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο πληθυσμὸ 90.000 ἀνθρώπων μὲ σιδηρόδρομο ἀπὸ Βορρᾶ πρὸς Νότο. Οἱ σιδηροδρομικὲς γραμμὲς καὶ τὰ τράμ ἔγιναν ἠλεκτροκίνητα τὸ 1904 καὶ τὸ 1907, ἀντίστοιχα. Στὶς ἀρχὲς τῆς δεκαετίας τοῦ 1920 ἔκαναν τὴν ἐμφάνισή τους στὴν Ἀθήνα τὰ πρῶτα αὐτοκίνητα λεωφορεῖα. Ἐκείνη τὴν ἐποχή, περίπου 150.000 πρόσφυγες[2] ἀπὸ τὴ Μικρασιατικὴ Ἐκστρατεία ἔφτασαν στὴν Ἀθήνα καὶ πρόσφεραν σημαντικὴ πελατεία στὶς γραμμὲς τῶν λεωφορείων ποὺ εἶχαν μόλις ἐγκαινιαστῆ. Στὴν προσπάθεια νὰ ὀργανωθοῦν οἱ μαζικὲς μεταφορὲς καὶ νὰ ἐξασφαλιστῆ ὁμοιομορφία στὴ λειτουργία τῶν ὑπηρεσιῶν, ἱδρύθηκε διὰ νόμου τὸ 1952 τὸ Κοινὸν Ταμεῖον Ἑλληνικῶν Λεωφορείων (ΚΤΕΛ).

Σήμερα οἱ μαζικὲς μεταφορὲς στὴν Ἀθήνα περιλαμβάνουν ἕξι ἀστικὰ ΚΤΕΛ καὶ ἕνα προαστίων, καὶ τοὺς Ἑλληνικοὺς Ἠλεκτρικοὺς Σιδηροδρόμους, ποὺ ἐλέγχουν τὴ λειτουργία τοῦ ὑπογείου σιδηροδρόμου, τῶν τρόλλεϋ καὶ τῶν λεωφορείων. Ἡ ἀναμενόμενη αὔξηση τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Ἀθήνας θὰ ἔχη φυσικὰ σὰν ἐπακόλουθο πρόσθετες ἀπαιτήσεις γιὰ ὑπηρεσίες μεταφορῶν. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν ποὺ διακινοῦνται μὲ τὰ μέσα μαζικῆς μεταφορᾶς αὐξάνει κατὰ 3,3 % κάθε χρόνο, μὲ ταυτόχρονη αὔξηση 4,7 % τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐγγεγραμμένων αὐτοκινήτων.[3] Ὁ αὐξανόμενος ἀριθμὸς τῶν ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων στὸ λεκανοπέδιο τῆς Ἀθήνας εἶναι πρωτοφανής. Τὸ 1936 ὑπῆρχαν 13.000 αὐτοκίνητα ἢ ἕνα γιὰ κάθε 122 κατοίκους· μέχρι τὸ 1964 μιὰ αὔξηση 270 % τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἰδιωτικῶν ὀχημάτων ἀνέβασε τὸν ἀριθμὸ σὲ 48.000 ἢ ἕνα γιὰ κάθε 41 κατοίκους.[4] Μέχρι τὸ 1985 προβλέπεται ὅτι θὰ ὑπάρχουν 391.000 νοικοκυριὰ ποὺ θὰ ἔχουν αὐτοκίνητο στὸ λεκανοπέδιο ἢ ἕνα αὐτοκίνητο γιὰ κάθε 2,14 νοικοκυριὰ ἢ γιὰ 7,2 ἄτομα, δηλαδὴ θὰ ἔχουμε τὸ ὀκταπλάσιο τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ 1964.[5]

Εἶναι φανερὸ ὅτι εἶναι ἀπαραίτητη ἡ χάραξη μιᾶς ἑλληνικῆς ἐθνικῆς πολιτικῆς μεταφορῶν. Πρὸς τὸν σκοπὸ αὐτὸ τὸ Ὑπουργεῖο Δημοσίων Ἔργων καὶ τὸ Ὑπουργεῖο Συγκοινωνιῶν ἀνάθεσαν στὸν Wilbur Smith καὶ στοὺς συνεργάτες του ἀπὸ τὸ New Haven, Connecticut, νὰ ἐκπονήσουν μιὰ πλήρη μελέτη τῶν μεταφορικῶν εὐκολιῶν καὶ ἀναγκῶν στὸ λεκανοπέδιο τῆς Ἀθήνας.[6] Ἡ μελέτη, ἡ ὁποία ἐκπονήθηκε τὸ 1962 καὶ τὸ 1964, περιελάμβανε τρεῖς φάσεις: συλλογὴ στοιχείων, ἀνάλυση καὶ ἐπεξεργασία σχεδίου. Τὰ συγκεντρωθέντα στοιχεῖα, μεταξὺ τῶν ὁποίων καταγραφὲς τῶν διευκολύνσεων ποὺ ὑπάρχουν, χαρακτηριστικὰ τῆς ἀναπτύξεως τῶν μεταφορῶν καὶ τῆς γῆς, ἀναλύθηκαν τὸ ἕνα σὲ σχέση μὲ τὸ ἄλλο καὶ ἔγιναν σημαντικὲς συσχετίσεις. Οἱ ὑπάρχοντες τύποι μεταφορῶν, οἱ συνήθειες σταθμεύσεως καὶ ὁ τρόπος χρησιμοποιήσεως τῶν τερμάτων καθορίστηκαν καὶ ἀξιολογήθηκαν. Προβλέψεις βασισμένες σὲ σημαντικοὺς παράγοντες ἀναπτύξεως χρησίμευσαν γιὰ νὰ ἐκτιμηθοῦν μελλοντικὲς ἀνάγκες μεταφορῶν καὶ σταθμεύσεως. Τελικά, ἀξιολογήθηκαν ἐναλλακτικὲς λύσεις διαφορετικοῦ συστήματος καὶ ἔτσι προέκυψε τὸ σχέδιο ποὺ εἶχε ἀνατεθῆ. Οἱ ὑποδείξεις μποροῦν νὰ συνοψισθοῦν σὲ τέσσερα σημεῖα:

1. Τὸ δίκτυο τῶν δημοσίων δρόμων ποὺ ὑπάρχει θεωρεῖται ἀνεπαρκὲς γιὰ νὰ καλύψη ἀκόμη καὶ τὶς ὑπάρχουσες ἀνάγκες τῆς κυκλοφορίας στὸ λεκανοπέδιο τῆς Ἀθήνας. Γιὰ νὰ ἀντιμετωπισθῆ ἡ τρέχουσα

1. Αὐτὸ τὸ σύντομο ἱστορικὸ διάγραμμα τῶν μαζικῶν μεταφορῶν στὴν Ἀθήνα προέρχεται ἀπὸ τὸν Smith καὶ συνεργάτες του, *Athens Basin Survey*, σσ. 19-22.

2. Αὐτὸς ὁ ἀριθμὸς προέρχεται ἀπὸ τὸ George Lenczowski, *The Middle East in World Affairs* (Ithaca, N. Y.: Cornell University Press, 1962), σ. 109, καὶ ὑποστηρίζεται ἀπὸ τὸν George W. Hoffman, *Regional Development Strategy in Southeast Europe: A Comparative Analysis of Albania, Bulgaria, Greece, Romania and Yugoslavia* (New York, Washington and London: Praeger Publishers, 1972), σ. 45.

3. Smith καὶ συνεργάτες του, *Athens Basin Survey*, σ. 2· Αὐτὰ τὰ στοιχεῖα εἶναι βασισμένα στὶς στατιστικὲς τῶν ἐτῶν 1956-1964. Πιὸ πρόσφατα στοιχεῖα δὲν εἶναι προσιτά.

4. Ὁμοίως.

5. Ὁμοίως, σσ. 5, 130.

6. Ὁμοίως.

καὶ ἡ ἀναμενόμενη αὔξηση στὴ χρήση τῶν ὀχημάτων, συνιστᾶται ἕνα δίκτυο ἀρτηριῶν—καθὼς καὶ αὐτοκινητοδρόμων—μὲ μεγαλύτερη χωρητικότητα. Ἐκτὸς ἀπὸ τὶς βελτιώσεις τῶν δρόμων ποὺ ἔχουν ἤδη γίνει καὶ ἀπὸ τὴν ἐπέκτασή τους, τὸ προτεινόμενο σύστημα περιλαμβάνει τέσσερις βασικὲς προσθῆκες : περιφερειακοὺς αὐτοκινητόδρομους ποὺ νὰ περιβάλλουν τὶς κεντρικὲς περιοχὲς τῆς Ἀθήνας καὶ τοὺς λόφους τῆς Ἀκρόπολης καὶ τοῦ Λυκαβηττοῦ· ἕνα δίκτυο ἀπὸ ἕξι αὐτοκινητόδρομους ποὺ νὰ ἀκολουθοῦν τοὺς βασικοὺς διαδρόμους ἀναπτύξεως· δύο πλάγιους συνδετικοὺς δρόμους ποὺ νὰ ἐκτείνωνται ἀπὸ τὰ ἀνατολικὰ πρὸς τὰ δυτικὰ καὶ ἀπὸ Βορρᾶ πρὸς Νότο· καὶ ἕναν αὐτοκινητόδρομο ποὺ νὰ διασχίζη τὴν κεντρικὴ περιοχὴ τῆς πόλης.

2. Τὸ ὑφιστάμενο σύστημα μαζικῶν μεταφορῶν μαζὶ μὲ τὶς λεωφορειακὲς γραμμὲς καὶ τὸν ὑπόγειο σιδηρόδρομο, θεωρεῖται ἀνεπαρκές. Συνιστᾶται ἡ ἀνάπτυξη ἑνὸς ὁλοκληρωμένου συστήματος δημοσίων μεταφορῶν ποὺ νὰ ἀποτελῆται ἀπὸ τρία μέρη: τὴν ἐπέκταση τοῦ ἀστικοῦ σιδηροδρομικοῦ συστήματος μὲ τρόπο ὥστε νὰ περιλαμβάνη τέσσερις νέες γραμμές, οἱ ὁποῖες θὰ δημιουργήσουν ἕνα περιφερειακὸ τρίγωνο γύρω ἀπὸ τὸ κέντρο τῆς Ἀθήνας· ἕνα λεωφορειακὸ σύστημα ποὺ νὰ ἀποτελῆται ἀπὸ τοπικὲς γραμμὲς καθὼς καὶ ἀπὸ γραμμὲς ἀπ' εὐθείας συνδέσεως ἔξω ἀπὸ τὴν κεντρικὴ περιοχή, σύστημα τὸ ὁποῖο θὰ ἐξυπηρετῆ τὶς τοπικὲς λεωφορειακὲς γραμμὲς καὶ τὸν σιδηρόδρομο· καὶ τέρματα λεωφορείων προορισμένων νὰ μεταφέρουν ἐπιβάτες σὲ γραμμὲς τοπικῶν λεωφορείων καὶ στὸ σιδηροδρομικὸ σύστημα.

3. Συνιστᾶται νὰ ἀντιμετωπισθοῦν σὲ δύο φάσεις οἱ ἀνάγκες τῆς σταθμεύσεως αὐτοκινήτων· στὴν πρώτη φάση ἡ στάθμευση θὰ χρεωνόταν μὲ ἀνώτατο ὅριο δύο ὡρῶν παντοῦ ὅπου τὰ αὐτοκίνητα σταθμεύουν στὴν ἄκρη τοῦ πεζοδρομίου, καὶ θὰ κατασκευάζονταν τρία γκαράζ γιὰ τὴ στάθμευση τῶν αὐτοκινήτων μὲ τὴ συμπληρωματικὴ ἀνάπτυξη τῶν οἰκοπέδων ποὺ βρίσκονται σὲ παρόδους. Στὴ δεύτερη φάση ἡ στάθμευση στὴν ἄκρη τοῦ πεζοδρομίου θὰ περιοριζόταν σὲ μιὰ ὥρα καὶ θὰ κατασκευάζονταν τέσσερα πρόσθετα γκαράζ ἢ οἰκόπεδα κοντὰ σὲ σημαντικοὺς περιφερειακοὺς σιδηροδρομικοὺς σταθμούς. Μέχρι νὰ συμπληρωθῆ ἡ δεύτερη φάση, θὰ μποροῦσαν νὰ ἐξυπηρετηθοῦν καθημερινὰ 18.500 ὁδηγοὶ αὐτοκινήτων στὴν κεντρικὴ περιοχή.

4. Συνιστᾶται νὰ κατασκευασθῆ ἕνα ἀρτηριακὸ δίκτυο ἑνοποιημένων τερμάτων λεωφορείων, φορτηγῶν αὐτοκινήτων καὶ ἀεροπορικῶν γραμμῶν. Ἡ προβλεπόμενη τὸ 1964 συνολικὴ δαπάνη γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ αὐτοῦ τοῦ σχεδίου ἦταν ἀπὸ 14.407 μέχρι 18.756 ἑκατομμύρια δραχμές.[1] Αὐτοὶ οἱ ἀριθμοὶ ἀντιπροσωπεύουν τὰ δύο τρίτα τοῦ ἐθνικοῦ εἰσοδήματος τῆς Ἑλλάδας γιὰ τὸ 1962 ἢ τὸ ἑξαπλάσιο τοῦ συνόλου τῶν δημοσίων δαπανῶν γιὰ τὸ ἴδιο ἔτος.[2] Ἐὰν ἐξοφλῆται ἡ δαπάνη κάθε χρόνο μέχρι τὸ 1985, θὰ ἐξακολουθῆ νὰ ἀποτελῆ τὸ τετραπλάσιο τοῦ συνολικοῦ ἐτήσιου προϋπολογισμοῦ γιὰ ἔργα κυκλοφορίας.[3] Τὰ ἔξοδα γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τῶν ὑποδείξεων γιὰ ἀρτηρίες, αὐτοκινητόδρομους καὶ τέρματα, ὅπου ἐπιτρέπεται ἡ στάθμευση, ξεπερνοῦν τὰ 6.710 ἑκατομμύρια δραχμές, ἢ τὸ ἕνα τρίτο μέχρι τὸ μισὸ τῆς προβλεπόμενης συνολικῆς δαπάνης.[4]

Εἶναι εὐνόητο ὅτι οἱ προτάσεις ὑπερβαίνουν κατὰ πολὺ τὶς οἰκονομικὲς δυνατότητες τῆς Ἑλλάδας, γιὰ νὰ ἐφαρμοσθοῦν χωρὶς ἀξιόλογη ξένη βοήθεια. Ἀκόμη καὶ ὅταν προτάθηκε, τὸ σχέδιο δὲν ἦταν πραγματοποιήσιμο στὴν Ἑλλάδα. Ἐὰν ληφθοῦν ὑπ' ὄψη οἱ ἐπιδράσεις τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ διεθνοῦς πληθωρισμοῦ, τὰ αὐξημένα ἔξοδα ἐνεργείας καὶ οἱ τιμὲς εἰσαγωγῆς, εἶναι πιθανὸ ὅτι ἡ σχετικὴ δαπάνη γιὰ τὴν ἐφαρμογὴ τοῦ ὅλου σχεδίου θὰ ὑπερβαίνη σήμερα ἀκόμη καὶ τὶς ἀναλογίες τοῦ 1964.

Ἂν καὶ ἡ μελέτη τοῦ Wilbur Smith θὰ μποροῦσε νὰ θεωρηθῆ πλήρης γιὰ ἕνα ἀναπτυγμένο ἢ ἐκβιομηχανισμένο ἀστικὸ κέντρο, ὡστόσο παραλείπει νὰ λάβη ὑπ' ὄψη τὰ χαρακτηριστικὰ ἐκεῖνα ποὺ ξεχωρίζουν τὶς ἀνάγκες μιᾶς ὑπὸ ἀνάπτυξη χώρας, καὶ συγκεκριμένα τὶς ἀνάγκες τῆς Ἀθήνας. Γενικά, πέντε χαρακτηριστικοὶ παράγοντες ἔχουν σημασία γιὰ τὸν τομέα τῶν μεταφορῶν: τὰ χαμηλὰ εἰσοδήματα, ὁ ἀντίστοιχα μεγάλος ρόλος τῶν ὑπηρεσιῶν ποὺ παρέχονται ἀπὸ τὸν τριτογενῆ τομέα, ἡ μεγάλη ἔλλειψη πόρων γιὰ ἔργα πρωταρχικῆς σημασίας, τὸ σοβαρὸ πρόβλημα ἰσοζυγίου πληρωμῶν καὶ ἡ μεγάλη ἀνεργία.

Ἡ μεθοδολογία ποὺ χρησιμοποιήθηκε στὴ μελέτη τοῦ 1964 προϋποθέτει ἀπόλυτη ὁμοφωνία στὰ προβλήματα καὶ στοὺς σκοποὺς ἑνὸς συστήματος ἀστικῶν μεταφορῶν, χωρὶς νὰ ἀξιολογῆ τὶς ἐπιπτώσεις τῆς πολιτικῆς αὐτῶν τῶν ὑποθέσεων γιὰ τὶς ὑπὸ ἀνάπτυξη χῶρες. Χωρὶς πρῶτα νὰ συλλάβη τὴν ἔννοια τοῦ συγκεκριμένου προβλήματος τῆς Ἀθήνας ἀπὸ οἰκονομική, κοινωνικο-πολιτιστικὴ καὶ οἰκολογικὴ ἄποψη, ἡ μελέτη ἁπλῶς καὶ μόνο μετέφερε τὴν ἴδια ἀκριβῶς μεθοδολογία ποὺ χρησιμοποιεῖται σὲ ἐκβιομηχανισμένες πόλεις καὶ κατὰ συνέπεια συνέστησε ἕνα σχέδιο ποὺ μπορεῖ νὰ ἐφαρμοσθῆ σὲ ἑλληνικὴ πόλη μόνο σὲ περιορισμένη κλίμακα. Ἡ μέθοδος προγραμματισμοῦ στὸν τομέα μεταφορῶν τῆς Ἀθήνας καὶ ἄλλων ὑπὸ ἀνάπτυξη πόλεων ἀπαιτεῖ καλύτερη κατανόηση τῆς ἐθνικῆς πραγματικότητας καὶ «χρειάζεται νὰ ἀντικαταστήση τὶς ὑπολανθάνουσες καὶ σιωπηλὲς ὑπο-

1. Ὁμοίως, σ. 276.

2. Ὁμοίως.

3. Ὀδυσσεὺς Παπαδάκης, «Ἡ ἀντιμετώπισις τῶν κυκλοφοριακῶν προβλημάτων εἰς τὴν Μείζονα Περιοχὴν Ἀθηνῶν», πολυγραφημένο (Ἀθῆναι: Ὑπουργεῖον Δημοσίων Ἔργων, ἄ. ἡ.), σ. 12.

4. Smith καὶ συνεργάτες του, *Athens Basin Survey*, σ. 276.

ποθέσεις ὅτι πρόκειται γιὰ τὴν ἴδια πραγματικότητα μὲ ἐκείνη τῶν χωρῶν ὅπου ἀναπτύχθηκαν οἱ μέθοδοι».[1]

Μολονότι τὸ σχέδιο, ἂν ἐφαρμοζόταν, ὁπωσδήποτε θὰ καθιστοῦσε πρσσιτὰ ὅλα τὰ μέρη τοῦ λεκανοπεδίου τῆς 'Αθήνας, θὰ δημιουργοῦσε, ὡστόσο, καὶ πολλὰ ἀπὸ τὰ προβλήματα ποὺ ἀντιμετωπίζουν οἱ ἐπεκτεινόμενες, μολυσμένες πόλεις τοῦ ἐκβιομηχανισμένου κόσμου. Τὸ σχέδιο αὐτὸ δὲν ἐξετάζει σὲ κανένα σημεῖο τὶς κοινωνικὲς καὶ οἰκολογικὲς ἐπιπτώσεις ποὺ θὰ μποροῦσε νὰ ἐπιφέρη ἕνα ἐκτεταμένο σύστημα δρόμων καὶ δημοσίων ὁδῶν προορισμένων νὰ ἐξυπηρετήσουν 391.000 ἰδιωτικὰ αὐτοκίνητα, οὔτε καὶ προτείνει ἄλλες βιώσιμες λύσεις γιὰ τοὺς ἰδιοκτῆτες τῶν ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων. Τέλος, τὸ σχέδιο δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ πραγματοποιηθῆ στὴν 'Ελλάδα χωρὶς νὰ δημιουργηθοῦν μεγάλα χρέη καὶ στὴ συνέχεια νὰ προκύψη αὐξημένη ἐξάρτηση ἀπὸ ξένες δυνάμεις, νὰ μεγαλώση ἡ ἔλλειψη ἀποθεμάτων κεφαλαίων γιὰ δημόσια ἔργα καθὼς καὶ νὰ ἐπιδεινωθῆ τὸ πρόβλημα τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν.

τὸ ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο: προβλήματα, περιορισμοὶ καὶ διέξοδοι

'Απὸ ὅλα τὰ μέσα μεταφορᾶς τὸ ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο εἶχε ἀποδειχθῆ ὅτι ἦταν τὸ πιὸ κατάλληλο γιὰ ἀτομικὰ ἀστικὰ ταξίδια. Παρέχει τὴ μεγαλύτερη ἄνεση καὶ εὐχέρεια κινήσεως καὶ προσφέρει τὴν ἐλάχιστη ἀπόσταση σὲ διαδρομὲς ταξιδιῶν.

Μόνο ἡ μεγάλη δαπάνη ἀγορᾶς καὶ λειτουργίας τοῦ ὀχήματος ἀποτρέπει γενικὰ τὰ ἄτομα ἀπὸ τὸ νὰ ἀποκτήσουν ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο, ποὺ παρέχει καὶ γόητρο καὶ εὐχέρεια κινήσεως. Ὡστόσο, πρόσφατες προβλέψεις δείχνουν ὅτι ὁ ἀριθμὸς τῶν αὐτοκινήτων στὶς ὑπὸ ἀνάπτυξη χῶρες θὰ γίνη ἑξαπλάσιος μέχρι τὸ ἔτος 2000, μὲ τὰ τρία τέταρτα τῶν αὐτοκινήτων συγκεντρωμένα σὲ μεγάλες μητροπολιτικὲς περιοχές.[2] 'Απὸ τὸ 1960 μέχρι τὸ 1970 ὁ πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξήθηκε κατὰ λιγώτερο ἀπὸ 20 %, ἐνῶ ὁ ἀριθμὸς τῶν αὐτοκινήτων αὐξήθηκε κατὰ περισσότερο ἀπὸ 100 %.[3] Σήμερα πάνω ἀπὸ 750.000.000 ὀχήματα εἶναι ἐγγεγραμμένα σ' ὁλόκληρο τὸν κόσμο, ἢ ἕνα γιὰ κάθε δεκατέσσερα ἄτομα.[4]

Οἱ κοινωνικὲς δαπάνες τῆς ἰδιοκτησίας αὐτοκινήτου εἶναι συχνὰ πολὺ μεγαλύτερες ἀπὸ ὅ,τι συνειδητοποιεῖ ὁ ἴδιος ὁ ἰδιοκτήτης τοῦ αὐτοκινήτου. Σὲ μιὰ χώρα σὰν τὴν 'Ελλάδα, ποὺ δὲν κατασκευάζει αὐτοκίνητα, ἡ εἰσαγωγὴ αὐτοκινήτων, καυσίμων καὶ λιπαντικῶν προϋποθέτει τὴ χρησιμοποίηση τοῦ λιγοστοῦ ξένου συναλλάγματος ποὺ χρειάζεται γιὰ τὴν ἀνάπτυξη. 'Απὸ πολλὲς ἀπόψεις, τὸ αὐτοκίνητο ἀποβαίνει ἐπιζήμιο γιὰ τὴν κοινωνία, μὲ τὴν αὔξηση τῶν θυμάτων ἀπὸ ἀτυχήματα καὶ τῆς μολύνσεως τῆς ἀτμόσφαιρας, τὴν καπνιὰ καὶ τὸν θόρυβο ποὺ συνεχῶς αὐξάνονται, καθὼς καὶ τὴν αὐξανόμενη ζήτηση γῆς καὶ ἄλλων λιγοστῶν πόρων. Ὅσοι δὲν ἔχουν αὐτοκίνητο ἢ δὲν ἔχουν τὴ δυνατότητα νὰ ἀποκτήσουν, βρίσκουν ὅτι ἡ εὐχέρεια κινήσεώς τους καὶ ἡ μετάβαση στὶς δουλειές τους, καθὼς καὶ ἡ ἐκμετάλλευση ἄλλων εὐκαιριῶν, παρακωλύεται σοβαρά. Τέλος, οἱ μελέτες ἀστικῶν αὐτοκινητόδρομων γενικὰ ἐπιφέρουν διάσπαση στὶς γειτονιὲς καὶ στοὺς κατοίκους, πράγμα ποὺ τοὺς προκαλεῖ οἰκονομικὲς καὶ κοινωνικὲς δαπάνες, οἱ ὁποῖες θὰ πρέπει νὰ καλυφθοῦν ἀπὸ τὴν εὐρύτερη κοινωνία.

'Η ἐξοικονόμηση χώρου γιὰ τὴν ἀναμενόμενη αὔξηση τοῦ ἀριθμοῦ τῶν αὐτοκινήτων δὲν προσφέρει ὁπωσδήποτε λύσεις στὶς ἀπαιτήσεις τῆς κυκλοφορίας, συχνὰ μάλιστα καταλήγει στὴ δημιουργία ἄλλων προβλημάτων. 'Ο Tyler ἀναφέρει τὴν περίπτωση τοῦ Λάγκος, ὅπου κατασκευάστηκαν καλύτεροι δρόμοι στὸ κέντρο τῆς πόλης, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ χρησιμοποιοῦν περισσότεροι ἄνθρωποι αὐτοκίνητα, προκαλώντας ὅμως ἔτσι μεγαλύτερη συμφόρηση στὴν κυκλοφορία ἀπὸ ἐκείνη ποὺ ὑπῆρχε προτοῦ κατασκευαστοῦν οἱ δρόμοι. «Σ' αὐτὲς τὶς περιπτώσεις ἡ κοινωνικὴ ἐπένδυση εἶναι ἀποτελεσματική, μόνο ἐφ' ὅσον συνοδεύεται ἀπὸ μιὰ περιστολὴ στὴ ζήτηση ὀχημάτων».[5] Μιὰ ἄλλη μελέτη διαπίστωσε ὅτι «Στὶς περισσότερες πόλεις σ' ὁλόκληρο τὸν κόσμο ἡ λανθάνουσα ζήτηση γιὰ χρήση ἰδιωτικῶν ὀχημάτων εἶναι τέτοια ὥστε ἡ αὔξηση τῆς χωρητικότητας τῶν δρόμων ἀντισταθμίζεται ἀπὸ τὸν αὐξανόμενο ἀριθμὸ ἰδιωτικῶν ὀχημάτων, ὡσότου ἡ συμφόρηση τῆς κυκλοφορίας ξαναγυρίση στὸ προηγούμενο ἐπίπεδό της...».[6]

Τὰ βασικὰ ἐνδιαφέροντα ὁποιασδήποτε χώρας στὸ πεδίο τῶν μεταφορῶν εἶναι ἡ ἐξασφάλιση τῶν ἀπαραιτήτων ὑπηρεσιῶν ἀστικῶν μεταφορῶν (πρώτιστα δημοσίων ἀλλὰ καὶ ἐμπορικῶν), ἡ φειδωλὴ διαχείριση τῶν ἐθνικῶν πόρων γιὰ τὴν ἀνάπτυξη, καὶ ἡ δημιουργία φυσικῶν ἀστικῶν προτύπων ποὺ νὰ εἶναι καὶ ἀπὸ οἰκονομικῆς ἀπόψεως ἀποδοτικὰ καὶ ἀπὸ κοινωνικῆς ἀπόψεως ἐπιθυμητά.[7] 'Η ἐξοικονόμηση χώρου γιὰ μαζικὸ ἀριθμὸ ἰδιωτικῶν

1. Ralph Gakenheimer, «Urban Transportation Method in Latin America: Themes for Methodological Development», πολυγραφημένο, Massachusetts Institute of Technology, 1974, σ. 18.

2. Wilfred Owen, «Automobiles and Cities: Strategies for Developing Countries» πολυγραφημένο, The Brookings Institute, Working Paper no 5. (Paris: OECD, 1973), σ. 1.

3. 'Ομοίως.

4. 'Ομοίως.

5. Michael Tyler, «Transport Planning in Developing Countries: Principles and Methods», *Ekistics* 35, no. 211 (June 1973): 367.

6. World Bank, «The Private Automobile: Considerations for Urban Transport Project and Study Preparation», *Central Projects Memorandum*, no. 8. 1, n.d. [1974], σσ. 5-6.

7. 'Η συζήτηση σ' αὐτὸ τὸ τμῆμα εἶναι κατὰ πολὺ βασισμένη στὸ ἀνωτέρω, σ. 1.

αὐτοκινήτων σίγουρα δὲν ἐκπληρώνει αὐτοὺς τοὺς σκοπούς, γιὰ διάφορους λόγους:

1. Γενικὰ ὅσοι χρησιμοποιοῦν ἀστικὰ αὐτοκίνητα δὲν πληρώνουν ὁλόκληρο τὸ κόστος ποὺ ἀποδίδεται στὴ χρήση αὐτοκινήτου.

2. Ἡ κατασκευὴ αὐτοκινητοδρόμων γιὰ χρήση ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων εἶναι δαπανηρὴ μορφὴ ἀστικῶν μεταφορῶν, σὲ συνάρτηση μὲ τὴ χορήγηση ἐθνικῶν πόρων γιὰ ἄλλες μεθόδους.

3. Τὸ ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο εἶναι ὁ βασικὸς συντελεστὴς τῆς συμφορήσεως τῆς κυκλοφορίας, ἡ ὁποία μειώνει τὴν ἀποδοτικότητα τῶν δημοσίων μεταφορῶν καὶ τῶν ἐμπορικῶν ὀχημάτων.

4. Ἡ χρήση τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου συχνὰ παραποιεῖ τὰ πρότυπα τῆς ἀστικῆς ἀναπτύξεως μὲ τρόπους ποὺ συχνὰ δὲν εἶναι οὔτε οἰκονομικὰ ἀποδοτικοὶ οὔτε καὶ κοινωνικὰ ἐπιθυμητοί.

5. Ἡ μεγάλη δαπάνη τῆς ἰδιοκτησίας καὶ τῆς λειτουργίας αὐτοκινήτου τείνει νὰ εὐνοῇ τοὺς πλούσιους καὶ νὰ καθιστᾶ μειονεκτικὴ τὴ θέση τῶν φτωχῶν.

Κατὰ συνέπεια, ἔχει οὐσιαστικὴ σημασία γιὰ τὴν Ἑλλάδα ἢ ὁποιαδήποτε ἄλλη ὑπὸ ἀνάπτυξη χώρα νὰ ἀναζητήσῃ ἄλλες διεξόδους γιὰ τὸ ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο. Μὲ βάση μιὰ ἐπισκόπηση τῶν μεταφορικῶν ὑπηρεσιῶν στὴν Ἀθήνα ποὺ ἔγινε τὸ 1962, ὑπολογίστηκε ὅτι κατὰ τὴ διάρκεια μιᾶς συνηθισμένης μέρας πραγματοποιήθηκαν 3,2 ἑκατομμύρια διαδρομὲς στὸ λεκανοπέδιο τῆς Ἀθήνας, ἀπὸ τὶς ὁποῖες οἱ 20,3 % ἔγιναν μὲ ἰδιωτικὰ ἐπιβατικὰ αὐτοκίνητα καὶ οἱ 64,5% μὲ ὀχήματα μαζικῶν μεταφορῶν.[1] Ἡ χρήση τῶν δημοσίων μεταφορῶν συνεχίζει νὰ αὐξάνεται κάθε χρόνο παρὰ τὸν ἐντεινόμενο συναγωνισμὸ ἀπὸ τὸν συνεχῶς αὐξανόμενο ἀριθμὸ τῶν ἰδιοκτητῶν αὐτοκινήτων.[2] Αὐτὴ ἡ φαινομενικὴ ἀντινομία ὀφείλεται στὸ ὅτι ὁ πληθυσμὸς ποὺ δὲν ἔχει ἰδιόκτητο αὐτοκίνητο αὐξάνεται ταχύτερα ἀπὸ ἐκεῖνον ποὺ ἔχει δικό του. Ἔτσι, θὰ φαινόταν ὅτι τὸ ποσοστὸ τῶν συνολικῶν διαδρομῶν ποὺ πραγματοποιοῦνται σήμερα εἶναι μικρότερο ἀπὸ τὸ 20,3 % ποὺ ἀναφέρεται γιὰ τὸ 1962.

Τὸ 1964, ἡ ὑπηρεσία λεωφορείων τοῦ ΚΤΕΛ παρεῖχε τὸ 78% ὅλων τῶν ἐπιβατικῶν ὑπηρεσιῶν στὴν Ἀθήνα,[3] πρᾶγμα ποὺ θὰ ἀποδείκνυε τὴν ἀνάγκη νὰ ἐπεκταθῇ ἡ ὑπηρεσία λεωφορείων περισσότερο ἀπὸ τὸ ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο. Ὡστόσο, τὸ σχέδιο ποὺ προτάθηκε γιὰ εὐκολίες μεταφορῶν στὴν Ἀθήνα ἀπαιτεῖ δαπάνη μόνο 411,9 ἑκατομμυρίων δραχμῶν γιὰ λεωφορεῖα καὶ τέρματα, ἐνῶ γιὰ ἀφετηρίες, αὐτοκινητόδρομους καὶ εὐκολίες σταθμεύσεως χρειάζονται 6.710,4 ἑκατομμύρια.[4]

Ὁ δανεισμὸς τῆς τεχνολογίας καὶ τῶν μεθοδολογικῶν τρόπων ἀπὸ ἐκβιομηχανισμένες χῶρες φαίνεται σχεδὸν ἀναπόφευκτος, μολονότι μπορεῖ νὰ ἔχῃ περιορισμένη μόνο ἐφαρμογὴ στὶς ὑπὸ ἀνάπτυξη χῶρες. Τὸ σχέδιο μεταφορῶν τῆς Ἑλλάδας εἶναι βασικὰ ἐπανάληψη τῆς διαδικασίας ἀναπτύξεως στὶς ΗΠΑ μετὰ τὸν δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, ἡ ὁποία ἀποσκοποῦσε στὴν κατασκευὴ νέων αὐτοκινητοδρόμων, ποὺ θὰ μποροῦσαν νὰ ἀνταποκριθοῦν στὸν αὐξανόμενο ἀριθμὸ ἰδιοκτητῶν αὐτοκινήτων. Ὡστόσο, πρόσφατες τάσεις στὸ πεδίο τῶν μεταφορῶν δείχνουν κάποια δυσαρέσκεια μὲ τὴν κλασικὴ μέθοδο χρησιμοποιήσεως τῆς γῆς, ἐνῶ δίνεται μεγαλύτερη προσοχὴ στὸ κοινωνικὸ καὶ οἰκολογικὸ περιβάλλον. Ἔχει παρατηρηθῆ ἐπίσης μεγαλύτερο ἐνδιαφέρον γιὰ προγραμματισμὸ δημοσίων μεταφορῶν καὶ ὄχι αὐτοκινητοδρόμων.[5]

Ἡ Ἑλλάδα πρέπει νὰ ἐφαρμόσῃ μιὰ πολιτικὴ ἀστικῶν μεταφορῶν, ἡ ὁποία θὰ τείνῃ νὰ εὑρύνῃ στὸ μέγιστο βαθμὸ τὶς θετικὲς πλευρὲς τῆς ἀναπτύξεως, αὐξάνοντας τὴν ἐργασία καὶ ταυτόχρονα ἐκθέτοντας τὶς δυνατότητες γιὰ μελλοντικὴ ἀνάπτυξη καὶ περιορίζοντας στὸ ἐλάχιστο τὶς ἀρνητικὲς κοινωνικὲς καὶ οἰκολογικὲς ἐπιδράσεις. Οἱ σκοποὶ μιᾶς πολιτικῆς κοινωνικῶν μεταφορῶν περιλαμβάνουν:

1. Βελτίωση τῶν συνθηκῶν ἀστικῆς δικαιοσύνης μὲ τὴν ἀλλαγὴ τῆς κατανομῆς ὑπηρεσιῶν καὶ εἰσοδήματος.

2. Ἐνίσχυση τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως μὲ τὴν κατάλληλη διάθεση τῶν πόρων.

3. Ὕφεση τῆς ζητήσεως τῶν μεταφορῶν καὶ μείωση τῆς συμφορήσεως.

4. Περιορισμὸ στὸ ἐλάχιστο τῶν δαπανῶν τῶν ἀστικῶν μεταφορῶν, μὲ τὴν προϋπόθεση ὅτι οἱ ἀποταμιεύσεις θὰ χρησιμοποιηθοῦν παραγωγικώτερα.

5. Αὔξηση στὸ μέγιστο βαθμὸ τῶν εὐκαιριῶν ἀπασχολήσεως.

6. Ἐλάττωση ἢ μείωση στὸ ἐλάχιστο τῶν ἐπιδράσεων τοῦ περιβάλλοντος.

7. Ἐξασφάλιση εὐνοϊκῆς ἀστικῆς διαβιώσεως.

8. Δημιουργία ἑνὸς κοινωνικὰ ἐπιθυμητοῦ προτύπου χρησιμοποιήσεως τῆς γῆς.

9. Ἐξασφάλιση ἐνεργείας καὶ

10. Καθορισμὸ ἢ περιορισμὸ τοῦ ἐπιπέδου τῆς ξένης ἐπεμβάσεως καὶ ἐξαρτήσεως.

Ἡ ἄμεση φροντίδα τῶν πόλεων στὶς ὑπὸ ἀνάπτυξη χῶρες εἶναι νὰ ξεπεράσουν τὰ μειονεκτήματα τῶν μεταφορῶν ὅσο γίνεται γρηγορώτερα μὲ τὴν ἐλάχιστη δυνατὴ δαπάνη. Τὸ αὐτοκίνητο δὲν εἶναι οἰκονομικὰ ἀποδοτικὸ σὲ σχέση μὲ ἄλλους τρόπους μεταφορᾶς, καὶ ἀπέχει πολὺ ἀπὸ τὸ νὰ ἱκανοποιῇ τοὺς σκοποὺς τῆς πολιτικῆς μεταφορῶν. Σ' ὁλόκληρο τὸν ὑπὸ ἀνάπτυξη κόσμο, καὶ μόνο ὁ διπλασιασμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν λεωφορείων καὶ ἡ παροχὴ προτεραι-

1. Smith καὶ συνεργάτες του, *Athens Basin Survey*, σσ. 84-85.
2. Ὁμοίως, σ. 24.
3. Ὁμοίως, σ. 68.
4. Ὁμοίως, σ. 277.
5. Γιὰ πληρέστερη συζήτηση, βλέπε Gakenheimer, «Urban Transportation Method».

ότητας στὶς δημόσιες μεταφορὲς στοὺς ὑπάρχοντες δρόμους, θὰ μποροῦσε νὰ προσφέρη 135 ἑκατομμύρια περισσότερες διαδρομὲς κάθε μέρα, μὲ μιὰ ἐπένδυση 4.000 ἑκατομμυρίων δολλαρίων—δηλαδή, λιγώτερο ἀπὸ τὰ ἔξοδα γιὰ νέους δρόμους ποὺ θὰ ἔχουν δυναμικότητα ἀντίστοιχη μὲ τὰ ὑπάρχοντα ἰδιωτικὰ αὐτοκίνητα, καὶ λιγώτερο ἀπὸ τὸ 10 % τοῦ κόστους ἀντίστοιχης δυναμικότητας σὲ ὑπόγειους σιδηροδρόμους![1] Τὰ λεωφορεῖα εἶναι τουλάχιστον δέκα φορὲς πιὸ ἀποδοτικὰ ἀπὸ τὰ ἐπιβατικὰ αὐτοκίνητα σὲ σχέση μὲ τὸν χῶρο τοῦ δρόμου,[2] καὶ ἕνα συλλογικὸ ταξὶ ἢ φτηνὸ λεωφορεῖο μπορεῖ νὰ ὑποκαταστήση ἕξι ἰδιωτικὰ αὐτοκίνητα καὶ νὰ μειώση τὴν κυκλοφορία τῶν αὐτοκινήτων κατὰ 80 %.[3]

Εἶναι σαφὲς ὅτι πρέπει νὰ ἀναζητηθοῦν διέξοδοι γιὰ τὸ ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο. Στὴν τεχνολογικὴ ἐπιλογὴ τοῦ προτύπου τοῦ μεταφορικοῦ μέσου, πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψη ὁρισμένα κριτήρια:[4]

1. Οἱ ἐπενδύσεις γιὰ μεταφορὲς θὰ πρέπει νὰ εἶναι φειδωλὲς στὴ χρησιμοποίηση κεφαλαίων, σὲ εἰσαγωγὲς εἰδῶν, σὲ σύγχρονη τεχνολογία καὶ σχετικὰ εὐρεῖες στὴ χρησιμοποίηση ἄφθονου ἐργατικοῦ δυναμικοῦ, παραδοσιακῆς ἢ ἄλλης ἐντατικῆς ἐξειδικευμένης ἐργασίας καὶ ἀφθόνων πρώτων ὑλῶν.

2. Τὸ σύστημα μεταφορῶν θὰ πρέπει νὰ κάνη πολὺ ἐντατικὴ χρήση τοῦ φυσικοῦ του κεφαλαίου.

3. Ἡ περιοδικὴ χρησιμοποίηση τῶν ἐπενδύσεων, ἡ ὁποία ἔχει ἀποφασιστικὴ σημασία, θὰ πρέπει νὰ ἐρευνηθῆ μὲ προσοχή, καί, ὅπου εἶναι δυνατό, νὰ γίνεται χρήση μεθόδων κινήσεως ρευστοῦ χρήματος μὲ ἔκπτωση καὶ νὰ προτιμοῦνται συστήματα ὑπερτιμήσεως, τὰ ὁποῖα εἶναι δυνατὸ νὰ βελτιωθοῦν σταδιακά, ἐφόσον κάθε στάδιο θὰ εἶναι ἀποδοτικό.

4. Ὁ τομέας μεταφορῶν θὰ πρέπει νὰ ὀργανωθῆ ὥστε νὰ προάγη τὸ σύνολο τῆς οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς ἀναπτύξεως μὲ μέσα ὅπως ἡ ἐνίσχυση τῆς ζητήσεως γιὰ προϊόντα τοπικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἡ ἐξασφάλιση εὐκαιριῶν ἐργασίας ποὺ ἀνεβάζουν τὸ ἐπίπεδο τῆς ἐξειδικευμένης ἐργασίας στὸ ἐργατικὸ δυναμικό.

Στὶς ὑπὸ ἀνάπτυξη χῶρες, ἡ ἰδιοκτησία ὀχημάτων εἶναι σπάνια καὶ τὰ εἰσοδήματα ἀποτελοῦν τοὺς ἀποφασιστικοὺς παράγοντες στὸν καθορισμὸ τῆς ἐκλογῆς τοῦ μεταφορικοῦ μέσου. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπο, προτεραιότητα ποὺ θὰ δοθῆ στὸ αὐτοκίνητο στὴν Ἀθήνα, δὲν θὰ ἐπιφέρη μόνο ἄνιση κατανομὴ τῶν πόρων, ἀλλὰ θὰ τείνη ἐπίσης νὰ τονίση τὴν ἤδη ὑπάρχουσα κοινωνικὴ διαφορὰ ἀνάμεσα στοὺς πλούσιους καὶ τοὺς φτωχούς, σ' αὐτοὺς ποὺ ἔχουν αὐτοκίνητο καὶ σ' αὐτοὺς ποὺ δὲν ἔχουν. Τὸ εἰσόδημα τῆς οἰκογένειας ἐπηρεάζει σημαντικὰ τὰ ποσοστὰ τῆς «παραγωγῆς» μεταφορῶν στὴν Ἀθήνα μὲ ὅλα τὰ μέσα, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν δημοσίων μεταφορῶν, καὶ γίνεται σημαντικὸς παράγοντας ποὺ προσδιορίζει τὸ δυναμικὸ μεταφορῶν. Τὸ κόστος τῶν εἰσιτηρίων τῶν μεταφορικῶν μέσων, μολονότι εἶναι μικρὸ σὲ σύγκριση μὲ τὶς δαπάνες σὲ ἄλλες πόλεις, ὡστόσο ἐνεργεῖ σὰν ἀνασχετικὸς παράγοντας ἀνάμεσα στὶς ὁμάδες χαμηλοτέρου εἰσοδήματος. Στὴ μελέτη τοῦ 1964 γιὰ τὶς μαζικὲς μεταφορὲς ἀναφερόταν ὅτι, μεταξὺ τῶν οἰκογενειῶν ποὺ ἔχουν αὐτοκίνητο, ἡ πραγματοποίηση διαδρομῶν κυμαινόταν ἀπὸ 1,62 γιὰ διαδρομὲς ἀνὰ νοικοκυριὸ στὶς οἰκογένειες μὲ τὸ χαμηλότερο εἰσόδημα, ὡς 4,41 γιὰ διαδρομὲς ἀνὰ νοικοκυριὸ στὶς οἰκογένειες μὲ τὸ ὑψηλότερο εἰσόδημα.[5] Τόσο ἀνάμεσα στὶς οἰκογένειες ποὺ ἔχουν αὐτοκίνητο, ὅσο καὶ σ' ἐκεῖνες ποὺ δὲν ἔχουν, ὑπῆρχε μιὰ σαφὴς τάση τῶν ὁμάδων μεσαίου εἰσοδήματος νὰ κάνουν πολλὲς διαδρομές. Τὰ μικρότερα ποσοστὰ παρατηρήθηκαν ἀνάμεσα στὶς ὁμάδες χαμηλοτέρου εἰσοδήματος: 1,19 διαδρομὲς ἀνὰ νοικοκυριὸ γιὰ τὶς οἰκογένειες ποὺ ἔχουν αὐτοκίνητο, καὶ 2,60 διαδρομὲς ἀνὰ νοικοκυριὸ γιὰ τὶς οἰκογένειες ποὺ δὲν ἔχουν δικό τους αὐτοκίνητο.[6] Συγκριτικοὶ ἀριθμοὶ γιὰ τὶς ὁμάδες ὑψηλοτέρου εἰσοδήματος εἶναι 2,47 καὶ 4,56, ἀντίστοιχα.[7]

Στὴν Ἀθήνα ἡ πολιτικὴ μεταφορῶν θὰ πρέπει νὰ δώση ἔμφαση στὴν ἀνάπτυξη ἑνὸς δικτύου μαζικῶν μεταφορῶν ποὺ νὰ ἐξυπηρετῆ τὶς ἀνάγκες ὁμάδων χαμηλοτέρου εἰσοδήματος καὶ νὰ μὴ διοχετεύη τοὺς πόρους τῆς χώρας σὲ μελέτες ποὺ θὰ ἔχουν τελικὰ σὰν ἀποτέλεσμα μιὰ διχασμένη, διαρχικὴ κοινωνία. Δύο μέσα μαζικῶν μεταφορῶν ποὺ δὲν ἔχουν ἀρκετὰ τονισθῆ καὶ ἐκτιμηθῆ θὰ μποροῦσαν νὰ προσφέρουν κατάλληλες καὶ οἰκονομικὲς διεξόδους γιὰ τὸ αὐτοκίνητο: τὰ δημόσια λεωφορεῖα καὶ τὰ συλλογικὰ ταξί.

Τὸ λεωφορεῖο. Τὰ λεωφορεῖα γενικὰ παρέχουν τὴ φθηνότερη μορφὴ μαζικῶν μεταφορῶν καὶ εἶναι ἀρκετὲς φορὲς πιὸ ἀποδοτικὰ ἀπὸ τὰ αὐτοκίνητα. Μολονότι τὸ λεωφορεῖο ἔχει κατὰ πολὺ μικρότερη χωρητικότητα ἀπὸ τὰ καθιερωμένα σιδηροδρομικὰ συστήματα, ἐν τούτοις, ἔχει τὸ πλεονέκτημα ὅτι μπορεῖ νὰ ἐξυπηρετήση ἕνα πυκνὸ ὁδικὸ δίκτυο μὲ χαμηλότερο κόστος.

Στὴν Ἀθήνα, λειτουργοῦν 1.057 λεωφορεῖα τῶν ΚΤΕΛ μὲ 217 δρομολόγια σὲ 189 καθιερωμένες γραμμές.[8] Τὸ μέτρημα τῶν ἐπιβατῶν λεωφορείων σὲ ὧρες αἰχμῆς ἀποκάλυψε, σὲ ὁρισμένες περιπτώσεις, ὑπερφόρτωση 270 % τῆς χωρητικότητας τοῦ λεωφορείου σὲ καθημένους,[9] πρᾶγμα ποὺ δείχνει μιὰ πραγματικὴ ἀνάγκη καὶ δυνατότητα νὰ ὑποστηριχθῆ ἡ δημιουργία πρόσθετων ὑπηρεσιῶν λεωφορείων.

1. Owen, «Automobiles and Cities», σ. i.
2. World Bank, «Private Automobile», σ. 7.
3. Owen, «Automobiles and Cities», σ. i.
4. Ἡ συζήτηση σ' αὐτὸ τὸ τμῆμα στηρίζεται στὸ Tyler, «Transport Planning», σσ. 368-369.
5. Smith καὶ συνεργάτες του, *Athens Basin Survey*, σ. 95.
6. Ὁμοίως, σ. 98.
7. Ὁμοίως, σ. 96.
8. Ὁμοίως, σ. 2.
9. Ὁμοίως, σ. 3.

Οὐσιαστικὴ αὔξηση καὶ βελτίωση τῆς ὑπηρεσίας λεωφορείων θὰ μποροῦσε νὰ ἐπιφέρη οὐσιαστικὴ μείωση τῆς συμφορήσεως τῶν ὀχημάτων. Στὶς ὧρες αἰχμῆς στὸ George Washington Bridge στὴ Νέα Ὑόρκη χρειάζονται 136 λεωφορεῖα γιὰ νὰ μεταφερθοῦν 6.900 ἐπιβάτες, ἀλλὰ 27 φορὲς περισσότερα ἰδιωτικὰ αὐτοκίνητα γιὰ νὰ μεταφερθοῦν 6.200 ἐπιβάτες. Στὸ San Francisco-Oakland Bay Bridge, στὶς ὧρες αἰχμῆς χρειάζονται 216 λεωφορεῖα γιὰ νὰ μεταφερθοῦν 7.800 ἄνθρωποι, ἀλλὰ 30 φορὲς περισσότερα αὐτοκίνητα γιὰ νὰ μεταφερθοῦν μόνο 20 % περισσότεροι ἐπιβάτες.[1] Ἐπὶ πλέον, τὰ λεωφορεῖα προσφέρουν οὐσιαστικὴ ἐξοικονόμηση σὲ καύσιμα. Ἐνῶ τὰ περισσότερα αὐτοκίνητα μὲ δυὸ ἐπιβάτες διανύουν κατὰ μέσο ὅρο 33 ἐπιβατικὰ μίλια ἀνὰ ἀμερικανικὸ γαλλόνι καυσίμων, ἕνα ἀστικὸ λεωφορεῖο, στὶς ὧρες αἰχμῆς, διανύει κατὰ μέσο ὅρο 95, ἕνα λεωφορεῖο προαστίων κατὰ μέσο ὅρο 250 καὶ ἕνα μικρὸ λεωφορεῖο μὲ ἑπτὰ ἐπιβάτες διανύει κατὰ μέσο ὅρο 375.[2]

Ἡ αὔξηση τῆς δυναμικότητας τοῦ συστήματος τῶν λεωφορείων θὰ πρέπει νὰ γίνη σὲ συνδυασμὸ μὲ περιορισμοὺς στὴ χρήση τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου. Τὰ λεωφορεῖα ποὺ ἐκτελοῦν δρομολόγια καθὼς καὶ ἄλλα ὀχήματα δημοσίων μεταφορῶν, ὅταν κινοῦνται στὴ δεξιὰ λωρίδα τοῦ δρόμου, δὲν προσφέρουν ἐξυπηρέτηση σὰν ἐναλλακτικὴ ἐκλογὴ στὴ χρήση τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου, δεδομένου ὅτι οἱ ἐπιβάτες τῶν λεωφορείων θὰ ἐξακολουθοῦν νὰ ὑφίστανται τὶς ἴδιες καθυστερήσεις ποὺ προέρχονται ἀπὸ τὴ συμφόρηση τῆς κυκλοφορίας.

Τὸ συλλογικὸ ταξί. Σ' ὁλόκληρο τὸν κόσμο τὸ συλλογικὸ ταξὶ εἶναι ἕνα σχετικὰ ἀνεκμετάλλευτο μέσο παροχῆς βελτιωμένης ὑπηρεσίας μεταφορῶν· εἶναι ἕνα μέσο ποὺ εἶναι ἄγνωστο στὴν Ἀθήνα. Ἂν καὶ οἱ δαπάνες στὰ συλλογικὰ ταξὶ εἶναι μεγαλύτερες γιὰ κάθε εἰσιτήριο ἀποστάσεως ἑνὸς μιλίου, ἐν τούτοις αὐτὰ προσφέρουν τὸ πλεονέκτημα νὰ διατηροῦν ὑψηλοὺς μέσους ὅρους ταχύτητας, οἱ ὁποῖοι δὲν εἶναι πολὺ χαμηλότεροι ἀπὸ αὐτοὺς τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου, καὶ νὰ εἶναι ἐλαστικὰ στὰ δρομολόγιά τους.

Ὅσον ἀφορᾶ τὴν ἀπασχόληση, τὰ φτηνὰ λεωφορεῖα παρέχουν πολλὲς εὐκαιρίες ἐργασίας σὲ ὁδηγοὺς καὶ σὲ συνεργεῖα γιὰ τὴ συναρμολόγηση, συντήρηση καὶ ἐπισκευὴ τῶν ὀχημάτων ποὺ μποροῦν νὰ ἐξελιχθοῦν σὲ σημαντικὰ βιομηχανικὰ συγκροτήματα. Στὴν Ἀθήνα, καθὼς καὶ σὲ ἄλλες πόλεις ὅπου συρρέει μεγάλος ἀριθμὸς ἀγροτῶν-μεταναστῶν, τὰ συλλογικὰ ταξὶ μποροῦν νὰ δώσουν τὴν εὐκαιρία νὰ ἀπασχοληθοῦν οἱ πρόσφατα ἀφιχθέντες καὶ οἱ ἄνεργοι στὸν τομέα τῶν ὑπηρεσιῶν αὐτῶν.

Ὅσον ἀφορᾶ τὴν ἀποδοτικότητα, ἔχει ὑπολογιστῆ γιὰ τὴν Τεχεράνη ὅτι οἱ ὑπηρεσίες 160.000 ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων μποροῦσαν νὰ προσφερθοῦν μόνο ἀπὸ 10.000 συλλογικὰ ταξί. Μὲ ἕνα ὁλοκληρωμένο σύστημα λεωφορείων καὶ συλλογικῶν ταξί, θὰ μποροῦσε νὰ ἐξασφαλιστῆ ἕνα πλῆρες σύστημα δημοσίων μεταφορῶν στὴν Τεχεράνη μὲ τὸ 20 % τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ὀχημάτων ποὺ κυκλοφοροῦν τώρα στοὺς δρόμους.[3]

Ἐὰν ἕνα λεωφορεῖο κοστίζη 32.000 δολλάρια καὶ μπορῆ νὰ μεταφέρη 1.200 ἐπιβάτες κάθε μέρα, ὀκτὼ συλλογικὰ ταξί, ποὺ κοστίζουν 4.000 δολλάρια τὸ ἕνα καὶ μεταφέρουν 150 ἐπιβάτες τὴν ἡμέρα, θὰ μποροῦσαν νὰ προσφέρουν τὴν ἴδια ἐξυπηρέτηση. Ἐπὶ πλέον, τὸ συλλογικὸ ταξὶ μπορεῖ νὰ ἐξασφαλίση κάθισμα γιὰ ὅλους, συχνὰ δρομολόγια, ὑψηλὲς ταχύτητες καὶ ἐξυπηρέτηση σχεδὸν ἀπὸ «πόρτα σὲ πόρτα». Ἂν ὑποθέσουμε ὅτι ἕνα ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο μεταφέρει μέχρι δέκα ἄτομα τὴν ἡμέρα, τὸ συλλογικὸ ταξὶ μπορεῖ νὰ κάνη δέκα πέντε φορὲς πιὸ πολλὴ δουλειά. Ἔτσι, οἱ διαδρομὲς 100.000 ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων μποροῦν νὰ πραγματοποιηθοῦν μὲ 6.600 δημόσια αὐτοκίνητα.[4] Ἕνα μικρὸ αὐτοκίνητο μὲ τέσσερις ἐπιβάτες διανύει 100 ἐπιβατικὰ μίλια ἀνὰ ἀμερικανικὸ γαλλόνι καυσίμων, πράγμα ποὺ ἀποτελεῖ οὐσιαστικὴ οἰκονομία σὲ σύγκριση μὲ τὰ 33 μίλια ποὺ διανύουν κατὰ μέσο ὅρο τὰ περισσότερα αὐτοκίνητα ποὺ μεταφέρουν δύο ἐπιβάτες.[5]

Τὸ συλλογικὸ ταξὶ θὰ μποροῦσε νὰ καλύψη μιὰ πραγματικὴ ἀνάγκη γιὰ ἄνετη καὶ γρήγορη μεταφορὰ πρὸς διάφορες κατευθύνσεις, κατὰ τρόπο οἰκονομικὰ ἀποδοτικό. Γενικά, ἡ λειτουργία τῶν μαζικῶν μεταφορῶν, ἐκτὸς ἐὰν ἐπιχορηγοῦνται, ρυθμίζεται καὶ περιορίζεται ἀπὸ τὴν ἀνάγκη νὰ ἀντισταθμίζεται ἡ ὑπηρεσία μὲ τὸ ἀποκτώμενο εἰσόδημα. Ἔτσι, τὰ δρομολόγια περιορίζονται συνήθως, ἀπὸ ἀπόψεως οἰκονομικῆς, σὲ περιοχὲς μὲ μεγάλη πυκνότητα πληθυσμοῦ καὶ δὲν ἐξυπηρετοῦν τὶς ἀκραῖες περιοχές. Ταυτόχρονα, κάτοικοι αὐτῶν τῶν ἰδίων ἀκραίων περιοχῶν εἶναι οἱ ἴδιες ὁμάδες χαμηλοτέρου εἰσοδήματος ποὺ πρέπει νὰ βασιστοῦν στὶς δημόσιες μεταφορές. Ἕνα σύστημα φτηνῶν λεωφορείων ποὺ θὰ ἐνσωματώνονταν στὸ δίκτυο τῶν δημοσίων μεταφορῶν θὰ μποροῦσε νὰ ἐξυπηρετήση ἀποκλειστικὰ αὐτὲς τὶς ἀραιοκατοικημένες κοινότητες χαμηλοῦ εἰσοδήματος.

Ἡ ὑποδομὴ μεταφορῶν στὴν Ἑλλάδα ὑστερεῖ ἤδη σὲ δικαιολογημένα οἰκονομικὰ ἐπίπεδα, ἐξ αἰτίας τῆς ζητήσεως ποὺ ὑπάρχει, τῆς αἰσθητῆς ἐλλείψεως δημοτικῆς χρηματοδοτήσεως ποὺ ἐπικρατεῖ καὶ τῆς ἐπείγουσας ἀνάγκης νὰ ἱκανοποιηθοῦν οἰκονομικὲς καὶ κοινωνικὲς ἀπαιτήσεις. Παρὰ τοὺς ἤδη ὑψηλοὺς δασμοὺς στὰ εἰσαγόμενα ἕτοιμα προϊόντα καὶ τὰ καύσιμα, ἡ ἰδιοκτησία τῶν αὐτοκινήτων ἐξακολουθεῖ νὰ εἶναι σὲ ἄνοδο—μολονότι ἡ πρόσ-

1. Owen, «Automobiles and Cities», σ. 38.
2. Ὁμοίως, σ. 34.
3. Ὁμοίως, σ. 45.
4. Ὁμοίως, σ. 47.
5. Ὁμοίως, σ. 34.

φατη παγκόσμια ἐνεργειακὴ κρίση καὶ οἱ ὑψηλότεροι δασμοὶ καυσίμων στὴν Ἑλλάδα μπορεῖ νὰ προκαλέσουν ἕνα βραδύτερο ρυθμὸ ἀγορᾶς αὐτοκινήτων.

Τὰ μέτρα ποὺ χρησιμοποιήθηκαν στὸ παρελθὸν γιὰ νὰ περιοριστῆ ἡ ἰδιοκτησία αὐτοκινήτων ἔχουν ἀποδειχτῆ ἀνεπιτυχῆ γιὰ διάφορους λόγους. Πρῶτο, τὰ μέτρα δὲν κατευθύνονταν ἐναντίον τοῦ αὐτοκινήτου *αὐτοῦ καθ' ἑαυτό (per se)*, ἀλλὰ ἀπέβλεπαν στὸ νὰ σταθεροποιήσουν τὸ ἰσοζύγιο τῶν πληρωμῶν. Δεύτερο, οἱ περιορισμοὶ τῆς φορολογίας δὲν ἦσαν συνδυασμένοι μὲ τοὺς φυσικοὺς περιορισμούς· πράγματι, ἡ πολιτικὴ ἦταν νὰ ἐξοικονομηθῆ χῶρος γιὰ τὴν ἀναπόφευκτη—ὅπως φαίνεται—ἄνοδο στὸν ἀριθμὸ τῶν ἰδιοκτητῶν αὐτοκινήτων. Τέλος, τὰ μέτρα γιὰ τὸν περιορισμὸ τῆς χρήσεως τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου δὲν συμπληρώθηκαν μὲ τὴν ὑποχρέωση νὰ βελτιωθῆ ὁ τομέας τῶν δημοσίων μεταφορῶν ποὺ εἶναι ἤδη ὑπερβολικὰ φορτωμένος.

Ἀποτέλεσμα τῶν ἀνεπαρκῶν δημοσίων μεταφορῶν καὶ τῆς σχεδὸν ἀπεριόριστης ἀγορᾶς αὐτοκινήτων ὑπῆρξε ἡ ἀστικὴ ἐπέκταση, ἡ συμφόρηση τῆς κυκλοφορίας καὶ ἡ ρύπανση, ποὺ συνεχίζονται μὲ τὴν ἴδια ἔνταση. Μὲ τὴν ἐγκατάσταση τῶν κατοίκων σὲ ἀραιοκατοικημένες περιοχές, ποὺ ὅλο καὶ περισσότερο στηρίζεται στὴ χρησιμοποίηση τῶν ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων, γίνεται ἰδιαίτερα δύσκολη ἡ ἐξασφάλιση ἑνὸς ἐλκυστικοῦ ὑποκατάστατου τῶν δημοσίων μεταφορῶν καὶ ἐπίσης ὅλο καὶ πιὸ δαπανηρὴ ἡ ἐξασφάλιση ἄλλων ἀστικῶν δρομολογίων. Ἔτσι, ἀναπτύσσεται ἕνας φαῦλος κύκλος, στὸν ὁποῖο πόροι ποὺ χρειάζονται ὁπωσδήποτε γιὰ τὴν ἐξασφάλιση δημοσίων μεταφορῶν πρέπει νὰ χρησιμοποιοῦνται γιὰ τὴν κάλυψη ἄλλων δημοσίων ἀναγκῶν· στὴ συνέχεια, ἡ ἔλλειψη δημοσίων μεταφορῶν προκαλεῖ πρόσθετη ἐπέκταση. «Αὐτὲς οἱ σκέψεις ὑπογραμμίζουν τὴ σημασία τοῦ νὰ μὴν ὑστερήσουμε στὴν ἐξασφάλιση ἀποδοτικῶν δημοσίων μεταφορῶν τόσο ἀπὸ τὴν ἄποψη τῆς ἐξασφαλίσεως μεταφορῶν γιὰ τὴν πιὸ ἀδύνατη οἰκονομικὰ πλειοψηφία ἢ τοὺς ἀστοὺς κατοίκους, ὅσο καὶ σὲ σχέση μὲ τὴ χρήση τῶν ἐθνικῶν πόρων καὶ τὰ πρότυπα ἀστικῆς ἀναπτύξεως».[1]

Ὁ σημερινὸς ἀριθμὸς αὐτοκινήτων στὴν Ἀθήνα ἔχει ἤδη ἐπιφέρει ἀρνητικὲς ἐπιπτώσεις στὴν κοινωνία καὶ στὸ περιβάλλον, γιὰ νὰ μὴν ἀναφέρουμε τὴν πιθανότητα νὰ ὑπάρχουν 391.000 αὐτοκίνητα μέχρι τὸ 1985! Ἕνα ποσοστὸ τῆς γῆς, ποὺ συνεχῶς αὐξάνεται, ἔχει ἀφιερωθῆ σὲ δρόμους καὶ χώρους σταθμεύσεως αὐτοκινήτων, μειώνοντας ἔτσι τὴν ἐπιθυμία τῶν ἀνθρώπων νὰ ζήσουν σὲ ὁρισμένα μέρη τῆς πόλης. Ἡ ἄλλοτε γαλήνια μεσογειακὴ πόλη, ποὺ ἦταν ὀνομαστὴ γιὰ τὸ χρυσαφένιο της φῶς, ἔχει γίνει μιὰ συνωστισμένη, μολυσμένη πόλη. Ἰδιαίτερα κατὰ τὴ διάρκεια τῶν καλοκαιρινῶν μηνῶν, ἡ Ἀθήνα γίνεται σχεδὸν ἀνυπόφορη, μὲ τὴν Ἀκρόπολη κρυμμένη πίσω ἀπὸ μιὰ γκρίζα καταχνιά. Αὐτὸς ὁ τύπος μολύνσεως ὄχι μόνο προκαλεῖ ἀνεπανόρθωτες οἰκολογικὲς ζημιές, ἀλλὰ λέγεται ἐπίσης συχνὰ στὴν Ἀθήνα ὅτι ἡ καπνιὰ τῶν τελευταίων εἴκοσι πέντε χρόνων ἔχει προκαλέσει περισσότερες ζημιὲς στὸν Παρθενῶνα ἀπὸ ὅ,τι τὰ προηγούμενα δύο χιλιάδες χρόνια. Ἂν καὶ οἱ ὑπεύθυνοι γιὰ τὴ χάραξη τῆς πολιτικῆς τῶν μεταφορῶν στὴν Ἀθήνα ἔχουν τὴν τάση νὰ θεωροῦν τὴν Ἀκρόπολη καὶ ἄλλους ἀρχαιολογικοὺς χώρους σὰ «σημαντικὰ τοπογραφικὰ φράγματα»[2] ποὺ ἐμποδίζουν τὴν κατασκευὴ περισσοτέρων δρόμων, αὐτοὶ ἀκριβῶς οἱ χῶροι εἶναι ποὺ θὰ πρέπει νὰ προστατεύωνται ἀπὸ ζημιές.

Ἡ πολιτικὴ τῶν μεταφορῶν στὴν Ἀθήνα χρειάζεται νὰ ἀναπροσανατολισθῆ γιὰ νὰ ἐξασφαλίση διευκολύνσεις μαζικῶν μεταφορῶν μὲ μιὰ παράλληλη πολιτικὴ γιὰ τὸν περιορισμὸ τῆς ἰδιοκτησίας ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων. Αὐτὸ τὸ τελευταῖο μπορεῖ νὰ πραγματοποιηθῆ μὲ τὴ βοήθεια διαφόρων μεθόδων φορολογίας καθὼς ἐπίσης καὶ ὁρισμένων φυσικῶν περιορισμῶν: ποσοστῶν ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς τῶν αὐτοκινήτων, ἀπαγορεύσεως τῆς χρήσεως διαφόρων τύπων ὀχημάτων σὲ καθορισμένες περιοχὲς (δηλαδή, λωρίδες μόνο γιὰ πεζοὺς ἢ γιὰ λεωφορεῖα μόνο), περιορισμῶν σταθμεύσεως αὐτοκινήτων, καὶ φυσικῶν ἐμποδίων (ὅπως ἀλλαγὲς στὴν κατεύθυνση τῶν δρόμων γιὰ νὰ ἐμποδίζεται ἡ κυκλοφορία διὰ μέσου τῶν κεντρικῶν περιοχῶν).

Σὰν μέσο γιὰ τὴν ἐνίσχυση τῆς χρήσεως μαζικῶν μεταφορῶν, θὰ ἦταν χρήσιμο νὰ καταρτισθῆ ἕνα πολύπλοκο σύστημα μεταφορῶν μὲ πολλὲς θέσεις. Γρήγορα μικρὰ λεωφορεῖα, μὲ ἐξασφαλισμένα καθίσματα, κλιματισμένα λεωφορεῖα, φτηνὰ λεωφορεῖα, ἢ πρώτης θέσεως διαμερίσματα στοὺς σιδηροδρόμους, μπορεῖ νὰ ἔχουν μεγαλύτερη ἐπίδραση στὸν περιορισμὸ τῆς χρήσης τῶν ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων ἀπὸ ὅ,τι ἕνα ὁμοιόμορφο σύστημα.

Ἀπαραίτητες προϋποθέσεις γιὰ τὴ χρήση τῶν μαζικῶν μεταφορῶν εἶναι βασικὰ ἡ οἰκονομία καὶ ἡ ἀποδοτικότητα. Κατὰ συνέπεια, τὸ κόστος τῶν δημοσίων μεταφορῶν πρέπει νὰ εἶναι μέσα στὰ πλαίσια τῶν δυνατοτήτων ἐκείνων ποὺ πρόκειται νὰ τὶς χρησιμοποιήσουν. Οἱ ἐπιχορηγήσεις τῶν δημοσίων μεταφορῶν, κλιμακωτὲς γιὰ νὰ καθρεφτίζουν τὸ εἰσόδημα τῆς περιοχῆς ποὺ ἐξυπηρετεῖται, θὰ πρέπει νὰ θεωροῦνται σὰν βῆμα γιὰ τὴν προώθηση τῶν μεταφορῶν καί, στὴ συνέχεια, σὰν ἀποκατάσταση μὴ ἰσοδύναμων εὐκαιριῶν εὐχέρειας κινήσεως καὶ εἰσοδήματος. Στὴν Ἀθήνα, ὅπου ὅλα τὰ αἰτήματα τῶν ἰδιοκτητῶν λεωφορείων, φορτηγῶν καὶ αὐτοκινήτων ἀποτελοῦν διεκδικήσεις γιὰ κατάλληλο καὶ ἐπαρκῆ χῶρο, ἡ ὁροθέτηση ἀποκλειστικῶν δρόμων γιὰ μεταφορὲς θὰ βελτίωνε τὴν ἀποδοτικότητα τῶν δημοσίων μεταφορῶν.

Οἱ μεταφορὲς ἀποτελοῦν τόσο ἀναπόσπαστο μέ-

1. World Bank, «Private Automobile», σ. 7.

2. Παπαδάκης, «Ἡ ἀντιμετώπισις τῶν κυκλοφοριακῶν προβλημάτων», σ. 2.

ρος τοῦ ἀστικοῦ προγραμματισμοῦ ὥστε μπορεῖ νὰ ὑπαγορεύση τὴν ἐπιτυχία ἢ ἀποτυχία πολλῶν προγραμμάτων ἀναπτύξεως. Ἐν μέρει, τὰ προβλήματα μεταφορῶν μποροῦν νὰ λυθοῦν μὲ μὴ μεταφορικὰ μέσα. Στὴν Ἀθήνα, ἡ ὁποία χαρακτηρίζεται ἀπὸ μικρὲς κοινότητες, ἂν δινόταν ἔμφαση στὴν αὐτάρκεια κάθε κοινότητας, σὲ ἀντίθεση πρὸς τὴ συγκέντρωση ὅλων τῶν βιομηχανιῶν καὶ ὑπηρεσιῶν, θὰ ἦταν δυνατὸ νὰ μειωθῆ ἀποτελεσματικὰ ἡ συμφόρηση τῆς κυκλοφορίας στὸ κέντρο τῆς πόλης καὶ νὰ ἐλαττωθῆ ἐπίσης ἡ ζήτηση γιὰ μεταφορὲς μεγάλων ἀποστάσεων. Οἱ διαδρομὲς μέσα στὶς συνοικίες τείνουν νὰ εἶναι συντομώτερες, προσφέροντας ἔτσι περισσότερες εὐκαιρίες νὰ πάη κανεὶς πεζὸς ἢ νὰ χρησιμοποιήση ποδήλατο.

Κάποτε περιέγραψαν τὴν Ἀθήνα, λέγοντας ὅτι «βρίσκεται ἀκόμη στὰ σπάργανα... εἶναι ἄχαρη, ταραγμένη, ἀδέξια, ἀβέβαιη γιὰ τὸν ἑαυτό της...».[1] Σὲ περισσότερο ἀπὸ τριάντα χρόνια, ἡ Ἀθήνα θὰ φαίνεται ἴσως ἀκόμη ἄχαρη, μολονότι ἀναπτύσσεται μὲ ταχὺ ρυθμὸ σὲ ζωτικὴ πρωτεύουσα ποὺ μπορεῖ νὰ συγκριθῆ μὲ ἐκεῖνες τῆς Εὐρώπης ἢ ἄλλων χωρῶν τοῦ κόσμου. Εὐτυχῶς ἐλπίζεται ὅτι ἡ Ἀθήνα θὰ διδαχθῆ ἀπὸ τὰ σφάλματα τοῦ ἐκβιομηχανισμένου κόσμου, τοῦ ὁποίου ἀγωνίζεται νὰ ἀποτελέση μέρος. Μιὰ αὐξανόμενη δυσαρέσκεια ἀπὸ τὴν ἐπίδραση καὶ τοὺς περιορισμοὺς τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου στὴν Εὐρώπη καὶ στὶς ΗΠΑ θὰ ἔπρεπε νὰ ἐπισημάνη τὴν ἀνάγκη γιὰ μιὰ νέα κατεύθυνση στὴν πολιτικὴ τῶν ἀστικῶν μεταφορῶν στὴν Ἑλλάδα.

Ὅταν οἱ μεταφορὲς εἶναι προσιτὲς καὶ προσφέρουν εὐχέρεια κινήσεως, ἔχει ἀποδειχθῆ ὅτι ἀσκοῦν σημαντικὲς ἐπιδράσεις στὴν ἀστικὴ μορφή, στὴν ἐκμετάλλευση κοινωνικῶν καὶ οἰκονομικῶν εὐκαιριῶν καὶ στὴν ποιότητα τῆς ἀστικῆς ζωῆς. Ἀντὶ νὰ ἐξετάζεται τὸ πρόβλημα τῶν μεταφορῶν μέσα στὸ θεωρητικὸ καὶ μεθοδολογικὸ πλαίσιο τῶν ἀνεπτυγμένων χωρῶν, ἡ ἑλληνικὴ πολιτικὴ τῶν μεταφορῶν θὰ πρέπει νὰ καθρεφτίζη τὴ δική της ἐθνικὴ πραγματικότητα. Ἀπὸ τὴ στιγμὴ ποὺ τὰ προβλήματα θὰ γίνουν ἀντιληπτά, θὰ πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῆ μιὰ μέθοδος συστημάτων, ἡ ὁποία ταυτόχρονα θὰ ἀναλύη πρότυπα χρήσεως τῆς γῆς, οἰκονομικὲς δραστηριότητες καὶ σχέσεις χώρου. Οἱ ὑπηρεσίες μεταφορῶν, ἐναλλασσόμενες μὲ τὸ ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο, εἶναι ἐφικτὲς καὶ προτιμότερες καὶ θὰ πρέπει νὰ ἐφαρμοσθοῦν τὸ συντομώτερο δυνατό. Ὁ χαρακτήρας καὶ ἡ ποιότητα τῆς ἀστικῆς ζωῆς, ποὺ συχνὰ ἐπαινοῦν οἱ Ἀθηναῖοι, θὰ πρέπει νὰ διατηρηθοῦν. Αὐτὸ ὅμως δὲν θὰ συμβῆ μὲ τὴν ἄσκηση μιᾶς πολιτικῆς ἐξοικονομήσεως χώρου γιὰ τὸ ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο, ἀλλὰ μᾶλλον μὲ μιὰ πολιτικὴ περιορισμοῦ τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου.

1. Henry Miller, *The Collossus of Maroussi* (London: Penguin Books, 1941), σ. 47.

BIBLIOGRAPHY

Candilis, Georges. «Athènes: Problème d'une Ville». *L'Architecture d'aujourd'hui* 38 (June-July 1967).

Doxiades, C. A. *Our Capital and Its Future.* Athens: Doxiades Associates, 1961.

Doxiades, C. A., G. Papageorgiou and J. Frantzeskakis. «The Future Capital of Greece», *Ekistics* 33, no. 199 (June 1972): 483 - 487.

Gakenheimer, Ralph. «Urban Transportation Method in Latin America: Themes for Methodological Development», Massachusetts Institute of Technology, 1974. Mimeographed.

Greece. Ministry of the Prime Minister's Office. *The Economic Development of Greece 1955-1960.* Athens, 1961.

Hoffman, George. W. *Regional Development Strategy in Southeast Europe: A Comparative Analysis of Albania, Bulgaria, Greece, Romania and Yugoslavia.* New York, Washington and London: Praeger Publishers, 1972.

Lencowski, George. *The Middle East in World Affairs.* Third edition. Ithaca, N.Y.: Cornell University Press, 1962.

Miller, Henry. *The Colossus of Maroussi.* London: Penguin Books, 1941.

Owen, Wilfred. «Automobiles and Cities: Strategies for Developing Countries». The Brookings Institute, Working Paper no. 5. Paris: OECD, 1973. U /cko /72.900.

Παπαδάκης Ὀδυσσεύς, «Ἡ ἀντιμετώπισις τῶν κυκλοφοριακῶν προβλημάτων εἰς τὴν Μείζονα Περιοχὴν Ἀθηνῶν», Ἀθῆναι, Ὑπουργεῖον Δημοσίων Ἔργων, ἄ. ἡ.

Papageorgiou, George. «Comparison of Athens with Six Other Metropolises of Similar Size and Function», *Ekistics* 27, no. 163 (June 1969): 373-381.

Papageorgiou, George. «General Data on the Capital of Greece», *Ekistics* 33, no. 199 (June 1972): 480-482.

Romanos, Aristidis G. «Illegal Settlements in Athens», in *Shelter and Society,* edited by Paul Oliver. New York and Washington: Frederick A. Praeger, 1969.

Smith, Timothy J. «Regional Development Strategy in Greece: A Historical Review and Contemporary Case Study». Draft of paper. Department of City and Regional Planning, University of California, Berkeley, 1975.

Smith, Wilbur and Associates. *Athens Basin Survey and Study of Mass Transportation and Parking Terminals.* New Haven, Conn.: 1965.

Tyler, Michael. «Transport Planning in Developing Countries: Principles and Methods», *Ekistics* 35, no. 211 (June 1973): 366-370.

Vassiliadis, P. *General Plan of the Greater Athens Area.* Athens: Ministry of Public Works, n. d. [1968].

World Bank. «The Private Automobile: Considerations for Urban Transport Project and Study Preparation». Central Projects Memorandum, no. 8.1., n, d. [1974].