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](https://doi.org/10.12681/grsr.486)

Copyright © 1975, Timothy J. Smith, Χρυσούλα Λασκαράτου

This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/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>

**προγραμματισμός με-
ταφορών στην Αθήνα:
περιοριστική χρήση
του ιδιωτικού
αυτοκινήτου**

**του
Timothy J. Smith**

*Μετάφραση:
Χρυσούλα Λασκαράτου*

Ἀθήνα: ἀνάπτυξη τῆς σύγχρονης πόλης

Τὸ 1835 ἐγκαινιάστηκε τὸ πρῶτο σύστημα μαζικῶν μεταφορῶν ποὺ γνωρίζουμε στὴν Ἀθήνα, ὅταν τὸ Ἑλληνικὸ Κράτος καὶ ὁ πρόξενος τῆς Βαυαρίας ἱδρυσαν μεταξὺ Ἀθῆνας καὶ Πειραιᾶ ὑπηρεσία ἁμαξῶν, ποὺ τὶς ἐσέρναν ἄλογα. Ἄν καὶ μπορεῖ κανεὶς ἀκόμη νὰ δῇ κάρρα ποὺ τὰ σέρνουν ζῶα, σὲ περιοχὲς τῆς σύγχρονης πόλης, ὥστόσο ἔχει ἀπὸ καιρὸ περάσει ἡ ἐποχὴ ποὺ μπορούσε ἡ Ἀθήνα νὰ βασιστῇ στὶς ἁμαξες γιὰ μαζικὲς μεταφορές. Ἐνῶ ὁ πληθυσμὸς τῆς Ἑλλάδας αὐξήθηκε περίπου ἑντεκα φορές ἀπὸ τὸ 1830 μέχρι τὸ 1970, ὁ πληθυσμὸς τῆς Μείζονος Περιοχῆς Ἀθηνῶν ἔχει αὐξηθῇ σχεδὸν 170 φορές!¹ Δεύτερη καὶ τρίτη μεγάλῃ μητροπολιτικῇ περιοχῇ τῆς Ἑλλάδας εἶναι ἡ Θεσσαλονικὴ καὶ ἡ Πάτρα, μὲ πληθυσμὸ 550.000 καὶ 120.000 κατοίκους ἀντίστοιχα, πράγμα ποὺ δείχνει πόσο δεσπόζει ἡ Ἀθήνα ὡς τὸ κατ' ἐξοχὴν ἀστικό κέντρο τῆς χώρας.²

Μολονότι ἡ Ἀθήνα ἀνακηρύχθηκε πρωτεύουσα τῆς Ἑλλάδας τὸ 1833, μόνο στὶς ἄρχες αὐτοῦ τοῦ αἰῶνα ἄρχισε νὰ ξεπροβάλλει σὰ σύγχρονη πόλη. Κατὰ τὰ τελευταῖα χρόνια ἡ Ἀθήνα ἔχει σημειώσει ἀξιόλογη ἀνάπτυξη στὴν περιφερειακὴ τῆς ζώνῃ, σὰν ἀποτέλεσμα τοῦ μεγάλου ἀριθμοῦ ἀγροτῶν ποὺ μεταναστεύουν στὰ ἀστικά κέντρα, καθὼς καὶ προσφύγων πολέμου ποὺ ἀναζητοῦν καινούργιες προοπτικὲς στὴν πόλη.

Ἀπὸ τὸ 1950 ἡ ἀστικὴ ἀνάπτυξίς τῆς Ἀθῆνας ἔχει κατὰ πολὺ ξεπεράσει τὴν ἱκανότητα τῶν ἄρχων νὰ τὴν προβλέπουν. Κατὰ τὰ τελευταῖα εἴκοσι χρόνια ἔχουν κτισθῇ χωρὶς ἄδεια στεγαστικὲς μονάδες στὴν περιφερειακὴ ζώνῃ τῆς πόλης σ' ὅλες τὶς περιοχὲς τοῦ λεκανοπεδίου τῆς Ἀθῆνας. Ὅσο γιὰ τὰ ἄρχαῖα σύνορα τῆς πόλης, οἱ ποταμοὶ Ἰλισὸς καὶ Ἡριδανὸς ἔχουν ἐκλείψει καὶ τὸ μεγαλύτερο μέρος τοῦ ποταμοῦ Κηφισοῦ ἔχει ἐξαφανισθῇ ἢ εἶναι φραγμένο. Τὰ γύρω δάση ἔχουν κοπῇ ἢ καὶ καὶ οἱ πλαγιὲς τῶν λόφων ἔχουν παραμορφωθῇ ἀπὸ λατομεῖα. Σιγά-σιγά, ἀκόμη καὶ οἱ πρόποδες τῶν γύρω λόφων ἔχουν γεμίσει ἀπὸ σπίτια καὶ βιομηχανίες.

Στὰ τελευταῖα εἴκοσι χρόνια ἔχει σχηματισθῇ γύρω ἀπὸ τὴν πόλη ἕνας κύκλος ἀπὸ συνοικισμοὺς ἀνθρώπων μὲ χαμηλὸ εἰσόδημα· τὸ γεγονός αὐτό, πρωταρχικά, ὀφείλεται στὴν τρομερὴ πίεση τῆς ἀγροτικῆς μεταναστεύσεως πρὸς τὴν Ἀθήνα. Ὁ προγραμματισμὸς ἔχει κυρίως ἀφεθῇ στὸν τυχαῖο μηχανισμὸ τῆς κερδοσκοπίας ἀπὸ τῇ γῇ, 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 στοιχεία πληθυσμοῦ εἶναι ἀπὸ τὴν Ἀπογραφή τοῦ Πληθυσμοῦ τῆς Ἑλλάδας τοῦ 1970.

ρινά αναπτύσσεται με τα συνακόλουθα προβλήματα της άστικής εξασπλώσεως και του υπερπληθυσμού.

Ο πίνακας 1 δείχνει σε ποιο βαθμό η Ελλάδα έχει μεταβληθεί από αγροτικό σε άστικό πληθυσμό, από το 1928. Η Αθήνα μόνη της αντιπροσωπεύει τα 54,5 % του συνολικού άστικού πληθυσμού για το 1971.¹

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Πληθυσμός της Ελλάδας κατά άστικό, ημιαστικό και αγροτικό τόπο διαμονής, 1928-1971

Έτος	Άστικός	Πληθυσμός		Ποσοστό πληθυσμού		
		Ημιαστικός	Αγροτικός	Άστικός	Ημιαστικός	Αγροτικός
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).

Παρά την αξιοσημείωτη αυτή ανάπτυξη, η Αθήνα παραμένει κοντά σ' ένα παγκόσμιο μέσο όρο αστικοποίησης.² Το επίπεδο ανάπτυξεως και εισοδήματος αντιστοιχεί σχεδόν απόλυτα με τον παγκόσμιο μέσο όρο: η Αθήνα συγκρίνεται με δεκαπέντε τυχαία διαλεγμένα μητροπολιτικά κέντρα σε ποσοστά εισοδήσεως και κατανομή, σε ηλικία οίκων και γενικά στεγαστικά χαρακτηριστικά, σε πυκνότητα και αύξηση του πληθυσμού. Η ελληνική μητρόπολη διαφέρει σε δύο βασικά σημεία: η πόλη έχει δύο κέντρα, την Αθήνα και τον Πειραιά, και όχι ένα, όπως συνήθως, και οι στατιστικές για τον αριθμό των αυτοκινήτων είναι μάλλον χαμηλές, αν και οι δείκτες δείχνουν ότι ο αριθμός αυτός ανεβαίνει.

Το λεκανοπέδιο της Αθήνας περιβάλλεται από το Αιγαίο Πέλαγος και τις όροσειρές του Αιγάλω, της Πάρνηθας, της Πεντέλης και του Ύμηττου. Από τα 528 τετραγωνικά χιλιόμετρα του λεκανοπεδίου, τα 188 είναι σήμερα άστικής χρήσης: μόνο 200 πρόσθετα τετραγωνικά χιλιόμετρα είναι κατάλληλα για ανάπτυξη.³ Είναι πιθανό οι τελικές διαστάσεις της Αθήνας να καθοριστούν από τη γεωγραφική της θέση, έφ' όσον πάψη η άνευπτυχής εφορμογή των σχεδίων προγραμματισμού ώστε να έμποδιστεί η

υπερβολική εξάπλωση. Εύτυχως, έλπίζεται ότι δέ θα φτάσουμε σ' αυτό το σημείο, μολονότι όρισμένες απόψεις του ελληνικού αναπτυξιακού προγραμματισμού θα μαρτυρούσαν ότι αυτό είναι αναπόφευκτο.

Πρώτο, δέν έχει υιοθετηθεί πλήρες και λεπτομερές σχέδιο για τη μελλοντική ανάπτυξη της Αθήνας. Αντίθετα, μέχρι τώρα η ανάπτυξη είναι τυχαία και τó κίνητρο της ανάπτυξεως προέρχεται από την επιθυμία για γρήγορη έκβιομηχανοποίηση χωρίς παράλληλο κοινωνικό προγραμματισμό και προγραμματισμό του περιβάλλοντος. Δεύτερο, η Ελλάδα οδυσιαστικά δέν έχει προγράμματα αγροτικής ανάπτυξεως, που θα μπορούσαν να μειώσουν τη συνεχιζόμενη μετανάστευση προς την Αθήνα, προσφέροντας άλλες λύσεις εκτός από την άστική διαβίωση.⁴ Τέλος, μολονότι η Ελλάδα ανήκει στις υπό ανάπτυξη χώρες, όστόσο η τιμή της γής στο κέντρο της πόλης μπορεί να συγκριθεί με τις τιμές της Νέας Υόρκης ή του Τόκυο, που είναι από τις υψηλότερες του κόσμου,⁵ με αποτέλεσμα να παρουσιάζεται άνεξέλεγκτη ανάπτυξη στα περίχωρα της Αθήνας, όπου η γη είναι φθηνότερη και δέν έχουν επιβληθεί φόροι οικοδομής.

Ανάμεσα στο 1870 και το 1970 η Αθήνα γνώρισε μιá συνεχή αύξηση του πληθυσμού κατά 3 % κάθε χρόνο, ενώ η οικοδομημένη περιοχή υπερβαίνει την αύξηση του πληθυσμού κατά 1,3 %.⁶ Αν λάβει κανείς υπ' όψη του τούς συνδυασμένους παράγοντες της αύξησεως του πληθυσμού, τις δημογραφικές τάσεις, τούς φυσικούς πόρους, τις οικονομικές προβλέψεις και τόν διαθέσιμο κατοικήσιμο χώρο σε σχέση με την πυκνότητα, ó συνολικός πληθυσμός του λεκανοπεδίου της Αθήνας αναμένεται ότι θα φτάσει τα 3.050.000 μέχρι το 1985⁷ και τόν καταπληκτικό αριθμό τών 14.000.000 μέχρι το έτος 2060.⁸

Αττές οι προβλέψεις για την ανάπτυξη της Αθήνας θέτουν πολυάριθμα προβλήματα για την πόλη και τη χώρα. Η Αθήνα παρουσιάζει κιόλας χαρακτηριστικά πόλεων που έχουν ύποστη γρήγορη αστικοποίηση, χωρίς να διαθέτουν τούς απαραίτητους πόρους και τις ικανότητες για να την αντιμετωπίσουν. Ακόμη και ó τυχαίος παρατηρητής δέν είναι δυνατό να μη προσέξει υπερπλήρη λεωφορεία, υπόγειους σιδηρόδρομους, όπου τó πλήθος συνωστίζεται, καθώς και μολυσμένους, θορυβώδεις δρόμους με υπερβολική κίνηση στην Αθήνα.

4. Έχω συζητήσει πλήρως την αγροτική ανάπτυξη στην Ελλάδα στο Smith, «Regional Development Strategy in Greece: An Historical Review and Contemporary Case Study», Προκαταρκτική έργασία, Dept. of City and Regional Planning, University of California, Berkeley, 1975.

5. Αναφέρθηκε από τόν Γεώργιο Παπαγεωργίου στον Αθηναϊκό Μήνα Οικιστικής, τόν Ιούλιο τού 1972.

6. Όμοιος.

7. Smith και συνεργάτες, Athens Basin Survey, σ. 5.

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

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

2. Η συζήτηση σ' αυτό τó τμήμα είναι βασισμένη σ' ένα άρθρο τού George Papageorgiou, «Comparison of Athens with Six Other Metropolises of Similar Size and Function», Ekistics 27, no. 163, (Ιούν. 1969), 373-381, καθώς επίσης και στις σημειώσεις μου από μιá ομιλία που έδωσε ó Παπαγεωργίου κατά τόν Αθηναϊκό Μήνα Οικιστικής, τόν Ιούλιο τού 1972.

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

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

μαζικὲς μεταφορὲς στὴν Ἀθήνα

Σὲ παλιότερες πόλεις ποὺ ἀντιμετωπίζουν σύγχρονες ἀπαιτήσεις, ἡ ἐξασφάλιση ἀστικῶν ὑπηρεσιῶν περιπλέκεται ἀπὸ ἓνα καλειδοσκόπιο ποὺ ἀπεικονίζει τὴ γῆ καὶ τὰ χαρακτηριστικά τοῦ πληθυσμοῦ. Ἡ Ἀθήνα δὲν ἀποτελεῖ ἐξαιρεση. Δρόμοι μὲ ἀνεπαρκὲς πλάτος καὶ περίπλοκα ὁδικὰ δίκτυα δυσκολεύουν τὴν ἄνετη μετακίνηση ἐμπορευμάτων καὶ ἀνθρώπων καὶ ἐμποδίζουν τὴν ἀνάπτυξη ἐνὸς 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 ὑπηρεσιᾶς μεταφορῶν μὲ ἄμαξες, ποὺ τὶς ἐορναν ἄλογα, μεταξὺ Ἀθηνῶν καὶ Πειραιᾶ στίς ἀρχὲς τοῦ 19ου αἰῶνα, κατασκευάστηκε τὸ 1868 μιὰ ἀτμοκίνητη σιδηροδρομικὴ γραμμὴ μεταξὺ τῆς περιοχῆς τοῦ Θηραίου στὴν Ἀθήνα καὶ τοῦ Πειραιᾶ.¹ Τὸ 1880, μιὰ δευτέρη σιδηροδρομικὴ γραμμὴ ἐπεκτάθηκε βόρεια, ἐξυπηρετώντας μὲ αὐτὸν τὸν τρόπο πληθυσμὸ 90.000 ἀνθρώπων μὲ σιδηρόδρομο ἀπὸ Βορρᾶ πρὸς Νότο. Οἱ σιδηροδρομικὲς γραμμὲς τοῦ 1907, τὰ τρᾶμ ἔγιναν ἡλεκτροκίνητα τὸ 1904 καὶ τὸ 1907, ἀντίστοιχα. Στίς ἀρχὲς τῆς δεκαετίας τοῦ 1920 ἔκαναν τὴν ἐμφάνισή τους στὴν Ἀθήνα τὰ πρῶτα αὐτοκίνητα λεωφορεῖα.² Ἐκεῖνη τὴν ἐποχὴ, περίπου 150.000 πρόσφυγες³ ἀπὸ τὴ Μικρασιατικὴ Ἐκστρατεία ἔφτασαν στὴν Ἀθήνα καὶ πρόσφεραν σημαντικὴ πελατεία στίς γραμμὲς τῶν λεωφορειῶν ποὺ εἶχαν μόλις ἐγκαινιάσει. Στὴν προσπάθεια νὰ ὁργανωθοῦν οἱ μαζικὲς μεταφορὲς καὶ νὰ ἐξασφαλιστῇ ὁμοιορρομία στὴ λειτουργία τῶν ὑπηρεσιῶν, ἰδρύθηκε διὰ νόμου τὸ 1952 τὸ Κοινὸν Ταμεῖον Ἑλληνικῶν Λεωφορειῶν (ΚΤΕΛ).

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 Lencowski, *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.

Σήμερα οἱ μαζικὲς μεταφορὲς στὴν Ἀθήνα περιλαμβάνουν ἑξὶ ἀστικά ΚΤΕΛ καὶ ἓνα προαστιακόν, καὶ τοὺς Ἑλληνικοὺς Ἡλεκτρικοὺς Σιδηροδρόμους, ποὺ ἐλέγχουν τὴ λειτουργία τοῦ ὑπογείου σιδηροδρόμου, τῶν τρόλλεϋ καὶ τῶν λεωφορειῶν. Ἡ ἀναμενόμενη αὐξηση τοῦ πληθυσμοῦ τῆς Ἀθῆνας θὰ ἐξῆ φυσικὰ σὰν ἐπακόλουθο πρόσθετες ἀπαιτήσεις γιὰ ὑπηρεσίες μεταφορῶν. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν ποὺ διακινούνται μὲ τὰ μέσα μαζικῆς μεταφορᾶς αὐξάνει κατὰ 3,3 % κάθε χρόνο, μὲ ταυτόχρονη αὐξηση 4,7 % τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐγγεγραμμένων αὐτοκινήτων.³ Ὁ αὐξανόμενος ἀριθμὸς τῶν ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων στὸ λεκανοπεδίο τῆς Ἀθῆνας εἶναι πρωτοφανής. Τὸ 1936 ὑπῆρχαν 13.000 αὐτοκίνητα ἢ ἓνα γιὰ κάθε 122 κατοίκους· μέχρι τὸ 1964 μιὰ αὐξηση 270 % τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἰδιωτικῶν ὀχημάτων ἀνέβασε τὸν ἀριθμὸ σὲ 48.000 ἢ ἓνα γιὰ κάθε 41 κατοίκους.⁴ Μέχρι τὸ 1985 προβλέπεται ὅτι θὰ ὑπάρχουν 391.000 νοικοκυριά ποὺ θὰ ἔχουν αὐτοκίνητο στὸ λεκανοπεδίο ἢ ἓνα αὐτοκίνητο γιὰ κάθε 2,14 νοικοκυριά ἢ γιὰ 7,2 άτομα, δηλαδὴ θὰ ἔχουμε τὸ ὀκταπλάσιο τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ 1964.⁵

Εἶναι φανερό ὅτι εἶναι ἀπαραίτητη ἡ χάραξη μιᾶς ἐλληνικῆς 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 ἐνκολιῶν καὶ ἀναγκῶν στὸ λεκανοπεδίο τῆς Ἀθῆνας.⁶ Ἡ μελέτη, ἡ ὁποία ἐκπονήθηκε τὸ 1962 καὶ τὸ 1964, περιελάμβανε τρεῖς φάσεις: συλλογὴ στοιχείων, ἀνάλυση καὶ ἐπεξεργασία σχεδίου. Τὰ συγκεκριμένα στοιχεῖα, μεταξὺ τῶν ὁποίων καταγραφῆς τῶν διευκολύνσεων ποὺ ὑπάρχουν, χαρακτηριστικὰ τῆς ἀναπτύξεως τῶν μεταφορῶν καὶ τῆς γῆς, ἀναλύθηκαν τὸ ἓνα σὲ σχέση μὲ τὸ ἄλλο καὶ ἔγιναν σημαντικὲς συσχετίσεις. Οἱ ὑπάρχοντες τύποι μεταφορῶν, οἱ συνθήκες σταθμεύσεως καὶ ὁ τρόπος χρησιμοποιοῦσεως τῶν τερμάτων καθορίστηκαν καὶ ἀξιολογήθηκαν. Προβλέψεις βασισμένες σὲ σημαντικοὺς παράγοντες ἀναπτύξεως χρησίμευσαν γιὰ νὰ ἐκτιμηθοῦν μελλοντικὲς ἀνάγκες μεταφορῶν καὶ σταθμεύσεως. Τελικὰ, ἀξιολογήθηκαν ἐναλλακτικὲς λύσεις διαφορετικοῦ συστήματος καὶ ἔτσι προέκυψε τὸ σχέδιο ποὺ εἶχε ἀναθεθῇ. Οἱ ὑποδείξεις μποροῦν νὰ συνοψισθοῦν σὲ τέσσερα σημεῖα:

1. Τὸ δίκτυο τῶν δημοσίων δρόμων ποὺ ὑπάρχει θεωρεῖται ἀνεπαρκὲς γιὰ νὰ καλύψῃ ἀκόμη καὶ τὶς ὑπάρχουσες ἀνάγκες τῆς κυκλοφορίας στὸ λεκανοπεδίο τῆς Ἀθῆνας. Γιὰ νὰ ἀντιμετωπισθῇ ἡ τρέχουσα

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

4. Ὁμοίως.

5. Ὁμοίως, σσ. 5, 130.

6. Ὁμοίως.

και η άναμενη αύξηση στη χρήση των οχημάτων, συνιστάται ένα δίκτυο αρτηριών—καθώς και αυτοκινητόδρομων—με μεγαλύτερη χωρητικότητα. Έκτός από τις βελτιώσεις των δρόμων που έχουν ήδη γίνει και από την επέκτασή τους, το προτεινόμενο σύστημα περιλαμβάνει τέσσερις βασικές προσθήκες: περιφερειακούς αυτοκινητόδρομους που να περιβάλλουν τις κεντρικές περιοχές της Αθήνας και τους λόφους της Ακρόπολης και του Λυκαβηττού· ένα δίκτυο από έξι αυτοκινητόδρομους που να ακολουθούν τους βασικούς διαδρόμους ανάπτυξεως· δύο πλάγιους συνδετικούς δρόμους που να εκτείνονται από τα ανατολικά προς τα δυτικά και από Βορρά προς Νότο· και έναν αυτοκινητόδρομο που να διασχίζει την κεντρική περιοχή της πόλης.

2. Το υφιστάμενο σύστημα μαζικών μεταφορών μαζί με τις λεωφορειακές γραμμές και τον υπόγειο σιδηρόδρομο, θεωρείται ανεπαρκές. Συνιστάται η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος δημοσίων μεταφορών που να αποτελούνται από τρία μέρη: την επέκταση του αστικού σιδηροδρομικού συστήματος με τρόπο ώστε να περιλαμβάνει τέσσερις νέες γραμμές, οι οποίες θα δημιουργήσουν ένα περιφερειακό τρίγωνο γύρω από το κέντρο της Αθήνας· ένα λεωφορειακό σύστημα που να αποτελούνται από τοπικές γραμμές καθώς και από γραμμές απ' εθνείας συνδέσεως έξω από την κεντρική περιοχή, σύστημα το οποίο θα εξυπηρετεί τις τοπικές λεωφορειακές γραμμές και τον σιδηρόδρομο· και τέρματα λεωφορείων προορισμένων να μεταφέρουν επιβάτες σε γραμμές τοπικών λεωφορείων και στο σιδηροδρομικό σύστημα.

3. Συνιστάται να αντιμετωπισθούν σε δύο φάσεις οι ανάγκες της σταθμεύσεως αυτοκινήτων: στην πρώτη φάση η στάθμευση θα χρεωνόταν με ανάταο δριο δύο ώρων παντού όπου τα αυτοκίνητα σταθμεύουν στην άκρη του πεζοδρομίου, και θα κατασκευάζονταν τρία γκαράζ για τη στάθμευση των αυτοκινήτων με τη συμπληρωματική ανάπτυξη των οικοπέδων που βρίσκονται σε παρόδους. Στη δεύτερη φάση η στάθμευση στην άκρη του πεζοδρομίου θα περιοριζόταν σε μία ώρα και θα κατασκευάζονταν τέσσερα πρόσθετα γκαράζ ή οικόπεδα κοντά σε σημαντικούς περιφερειακούς σιδηροδρομικούς σταθμούς. Μέχρι να συμπληρωθεί η δεύτερη φάση, θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν καθημερινά 18.500 οδηγού αυτοκινήτων στην κεντρική περιοχή.

4. Συνιστάται να κατασκευασθεί ένα αρτηριακό δίκτυο ένοπιημένων τερμάτων λεωφορείων, φορητών αυτοκινήτων και αεροπορικών γραμμών. Η προβλεπόμενη το 1964 συνολική δαπάνη για την εφαρμογή αυτού του σχεδίου ήταν από 14.407 μέχρι 18.756 εκατομμύρια δραχμές.¹ Αυτοί οι αριθμοί αντιπροσωπεύουν τα δύο τρίτα του εθνικού εισοδήματος της Ελλάδας για το 1962 ή το εξαπλά-

1. Όμοιος, σ. 276.

σιο του συνόλου των δημοσίων δαπανών για το ίδιο έτος.² Εάν εξοφληθεί η δαπάνη κάθε χρόνο μέχρι το 1985, θα εξακολουθή να αποτελεί το τετραπλάσιο του συνολικού ετήσιου προϋπολογισμού για έργα κυκλοφορίας.³ Τα έξοδα για την εφαρμογή των υποδείξεων για αρτηρίες, αυτοκινητόδρομους και τέρματα, όπου επιτρέπεται η στάθμευση, ξεπερνούν τα 6.710 εκατομμύρια δραχμές, ή το ένα τρίτο μέχρι το μισό της προβλεπόμενης συνολικής δαπάνης.⁴

Είναι εύνοτο ότι οι προτάσεις υπερβαίνουν κατά πολύ τις οικονομικές δυνατότητες της Ελλάδας, για να εφαρμοσθούν χωρίς αξιολογή ξένη βοήθεια. Ακόμη και όταν προτάθηκε το σχέδιο δεν ήταν πραγματοποιήσιμο στην Ελλάδα. Εάν ληφθούν υπ' όψη οι επιδράσεις του εσωτερικού και διενδους πληθωρισμού, τα αυξημένα έξοδα ενεργείας και οι τιμές εισαγωγής, είναι πιθανό ότι η σχετική δαπάνη για την εφαρμογή του όλου σχεδίου θα υπερβείν σήμερα ακόμη και τις αναλογίες του 1964.

Αν και η μελέτη του Wilbur Smith θα μπορούσε να θεωρηθεί πλήρης για ένα αναπτυγμένο ή εκβιομηχανισμένο αστικό κέντρο, ωστόσο παραλείπει να λάβει υπ' όψη τα χαρακτηριστικά εκείνα που ξεχωρίζουν τις ανάγκες μίας υπό ανάπτυξη χώρας, και συγκεκριμένα τις ανάγκες της Αθήνας. Γενικά, πέντε χαρακτηριστικοί παράγοντες έχουν σημασία για τον τομέα των μεταφορών: τα χαμηλά εισοδήματα, ο αντίστοιχα μεγάλος ρόλος των υπηρεσιών που παρέχονται από τον τριτογενή τομέα, η μεγάλη έλλειψη πόρων για έργα πρωταρχικής σημασίας, το σοβαρό πρόβλημα ισοζυγίου πληρωμών και η μεγάλη ανεργία.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε στη μελέτη του 1964 προϋποθέτει απόλυτη ομοφωνία στα προβλήματα και στους σκοπούς ενός συστήματος αστικών μεταφορών, χωρίς να αξιολογή τις επιπτώσεις της πολιτικής αυτών των υποθέσεων για τις υπό ανάπτυξη χώρες. Χωρίς πρώτα να αλλάξει την έννοια του συγκεκριμένου προβλήματος της Αθήνας από οικονομική, κοινωνικο-πολιτιστική και οικολογική άποψη, η μελέτη απλώς και μόνο μετέφερε την ίδια ακριβώς μεθοδολογία που χρησιμοποιείται σε εκβιομηχανισμένες πόλεις και κατά συνέπεια συνέστησε ένα σχέδιο που μπορεί να εφαρμοσθεί σε ελληνική πόλη μόνο σε περιορισμένη κλίμακα. Η μέθοδος προγραμματισμού στον τομέα μεταφορών της Αθήνας και άλλων υπό ανάπτυξη πόλεων απαιτεί καλύτερη κατανόηση της εθνικής πραγματικότητας και χρειάζεται να αντικαταστήσει τις υπολανθάνουσες και σιωπηλές υπο-

2. Όμοιος.

3. Οδυσσεύς Παπαδάκης, «Η αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων εις την Μεζονα Περιοχήν Αθηνών», πολυγραφημένο (Αθήναι: Υπουργείον Δημοσίων Έργων, δ. ή.), σ. 12.

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

ποθέσεις ὅτι πρόκειται γιὰ τὴν ἴδια πραγματικότητα με ἐκείνη τῶν χωρῶν ὅπου ἀναπτύχθηκαν οἱ μέθοδοι.¹

Μολονότι τὸ σχέδιο, ἂν ἐφαρμοζόταν, ὅπως δὴ ποτε θὰ καθιστοῦσε πρσιτὰ ὅλα τὰ μέρη τοῦ λεκανοπεδίου τῆς Ἀθήνας, θὰ δημιουργοῦσε, ὥστόσο, 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 ἐπιφέρει ἓνα 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 δυνατόν νὰ πραγματοποιηθῇ στὴν Ἑλλάδα χωρὶς νὰ δημιουργηθοῦν μεγάλα χρέη καὶ στὴ συνέχεια νὰ προκύβῃ αὐξημένη ἐξάρτηση ἀπὸ ξένες δυνάμεις, νὰ μεγαλώσῃ ἡ ἔλλειψη ἀποθεμάτων κεφαλαίων γιὰ δημόσια ἔργα καθὼς καὶ νὰ ἐπιδεινωθῇ τὸ πρόβλημα τοῦ ἰσοζυγίου πληρωμῶν.

τὸ ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο: προβλήματα, περιορισμοὶ καὶ διέξοδοι

Ἀπὸ ὅλα τὰ μέσα μεταφορᾶς τὸ ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο εἶχε ἀποδειχθῇ ὅτι ἦταν τὸ πῶ κατὰλλο γιὰ ἀτομικὰ ἀστικὰ ταξίδια. Παρέχει τὴ μεγαλύτερη ἄνεση καὶ εὐχέρεια κινήσεως καὶ προσφέρει τὴν ἐλάχιστη ἀπόσταση σὲ διαδρομὲς ταξιδιῶν.

Μόνον 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 ἀνάπτυξή χώρες θὰ γίνῃ ἐξαπλάσιος μέχρι τὸ ἔτος 2000, μὲ τὰ τρία τέταρτα τῶν αὐτοκινήτων συγκεντρωμένα σὲ μεγάλες μητροπολιτικὲς περιοχές.² Ἀπὸ τὸ 1960 μέχρι τὸ 1970 ὁ πληθυσμὸς τῆς γῆς αὐξήθηκε κατὰ λιγώτερο ἀπὸ 20 %, ἐνῶ ὁ ἀριθμὸς τῶν αὐτοκινήτων αὐξήθηκε κατὰ περισσότερον ἀπὸ 100 %.³ Σήμερα πάνω ἀπὸ 750.000.000 ὀχήματα εἶναι ἐγγεγραμμένα σ' ὅλοκληρον τὸν κόσμον, ἢ ἓνα γιὰ κάθε δεκατέσσερα ἄτομα.⁴

Οἱ κοινωνικὲς δαπάνες τῆς ἰδιοκτησίας αὐτοκινήτων εἶναι συχνὰ πολὺ μεγαλύτερες ἀπὸ ὅ,τι συνειδητοποιεῖ ὁ ἴδιος ὁ ἰδιοκτῆτης τοῦ αὐτοκινήτου. Σὲ

μιά χώρα σὰν τὴν Ἑλλάδα, ποὺ δὲν κατασκευάζει αὐτοκίνητα, ἡ εἰσαγωγή αὐτοκινήτων, καυσίμων καὶ λιπαντικῶν προϋποθέτει τὴ χρησιμοποίηση τοῦ λιγοστοῦ ξένου συναλλάγματος ποὺ χρειάζεται γιὰ τὴν ἀνάπτυξη. Ἀπὸ πολλὰς ἀπόψεις, τὸ αὐτοκίνητο ἀποβαίνει ἐπιζήμιον γιὰ τὴν κοινωνία, μὲ τὴν αὐξησὴ τῶν θυμάτων ἀπὸ ἀτυχήματα καὶ τῆς μολύνσεως τῆς ἀτμόσφαιρας, τὴν καπνιά καὶ τὸν θόρυβον 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 ἐκμετάλλευσή ἄλλων εὐκαιριῶν, παρακολυτεται σοβαρά. Τέλος, οἱ μελέτες ἀστικῶν αὐτοκινητόδρομων γενικὰ ἐπιφέρουν διάσπαση στὶς γειτονιὲς καὶ στοὺς κατοίκους, πράγμα ποὺ τοὺς προκαλεῖ οἰκονομικὲς καὶ κοινωνικὲς δαπάνες, ὅτι οἱ ποτε θὰ πρέπει νὰ καλυφθοῦν ἀπὸ τὴν ἐνδύτερη κοινωνία.

Ἡ ἐξοικονόμηση χώρου γιὰ τὴν ἀναμενόμενη αὐξησὴ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν αὐτοκινήτων δὲν προσφέρει ὅπως δὴ ποτε λύσεις στὶς ἀπαιτήσεις τῆς κυκλοφορίας, συχνὰ μάλιστα καταλήγει στὴ δημιουργία ἄλλων προβλημάτων. Ὁ 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 ἀποτελεσματικὴ, μόνον ἐφ' ὅσον συνοδεύεται ἀπὸ μιὰ περιστολὴ στὴ ζήτηση ὀχημάτων).⁵ Μιὰ ἄλλη μελέτη διαπιστώνει ὅτι «στὶς περισσότερες πόλεις σ' ὅλοκληρον τὸν κόσμον ἡ λανθάνουσα ζήτηση γιὰ χρῆση ἰδιωτικῶν ὀχημάτων εἶναι τέτοια ὥστε ἡ αὐξησὴ τῆς χωρητικότητας τῶν δρόμων ἀντισταθμίζεται ἀπὸ τὸν αὐξανόμενο ἀριθμὸ ἰδιωτικῶν ὀχημάτων, ὥστόσο ἡ συμφόρηση τῆς κυκλοφορίας ξαναγυρίζει στὸ προηγούμενον ἐπίπεδόν της...».⁶

Τὰ βασικὰ ἐνδιαιφέροντα ὁποιασδήποτε χώρας στὸ πεδίο τῶν μεταφορῶν εἶναι ἡ ἐξασφάλισή τῶν ἀπαραίτητων ὑπηρεσιῶν ἀστικῶν μεταφορῶν (πρώτιστα δημοσίων ἀλλὰ καὶ ἐμπορικῶν), ἡ φειδωλὴ διαχείρισή 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 Ἡ ἐξοικονόμηση χώρου γιὰ μαζικὸ ἀριθμὸ ἰδιωτικῶν

1. Ralph Gakenheimer, «Urban Transportation Method in Latin America: Themes for Methodological Developments», 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. Ὁμοίως.

4. Ὁμοίως.

5. Michael Tyler, «Transport Planning in Developing Countries: Principles and Methods», *Eksisties* 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], σ. 5-6.

7. Ἡ συζήτηση σ' αὐτὸ τὸ τμήμα εἶναι κατὰ πολὺ βασισμένη στὸ ἀνωτέρω, σ. 1.

αυτοκινήτων σίγουρα δεν εκπληρώνει αυτούς τους σκοπούς, για διάφορους λόγους:

1. Γενικά όσοι χρησιμοποιούν αστικά αυτοκίνητα δεν πληρώνουν ολόκληρο το κόστος που αποδίδεται στη χρήση αυτοκινήτου.

2. Η κατασκευή αυτοκινητοδρόμων για χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων είναι δαπανηρή μορφή αστικών μεταφορών, σε συνάρτηση με τη χορήγηση εθνικών πόρων για άλλες μεθόδους.

3. Το ιδιωτικό αυτοκίνητο είναι ο βασικός συντελεστής της συμφορήσεως της κυκλοφορίας, ή όποια μειώνει την αποδοτικότητα των δημοσίων μεταφορών και των εμπορικών οχημάτων.

4. Η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου συχνά παραποιεί τα πρότυπα της αστικής ανάπτυξεως με τρόπους που συχνά δεν είναι ούτε οικονομικά αποδοτικοί ούτε και κοινωνικά επιθυμητοί.

5. Η μεγάλη δαπάνη της ιδιοκτησίας και της λειτουργίας αυτοκινήτου τείνει να ενοχλήσει τους πλούσιους και να καθιστά μειονεκτική τη θέση των φτωχών.

Κατά συνέπεια, έχει ουσιαστική σημασία για την Ελλάδα η οποιαδήποτε άλλη υπό ανάπτυξη χώρα να αναζητήσει άλλες διεξόδους για το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Με βάση μια επισκόπηση των μεταφορικών υπηρεσιών στην Αθήνα που έγινε το 1962, υπολογίστηκε ότι κατά τη διάρκεια μιας συνηθισμένης μέρας πραγματοποιήθηκαν 3,2 εκατομμύρια διαδρομές στο λεκανοπέδιο της Αθήνας, από τις οποίες οι 20,3 % έγιναν με ιδιωτικά επιβατικά αυτοκίνητα και οι 64,5 % με οχήματα μαζικών μεταφορών.¹ Η χρήση των δημοσίων μεταφορών συνεχίζει να αυξάνεται κάθε χρόνο παρά τον εντεινόμενο συναγωνισμό από τον συνεχώς αυξανόμενο αριθμό των ιδιοκτητών αυτοκινήτων.² Αυτή η φαινομενική αντινομία οφείλεται στο ότι ο πληθυσμός που δεν έχει ιδιωτικό αυτοκίνητο αυξάνεται ταχύτερα από εκείνον που έχει δικό του. Έτσι, θα φαινόταν ότι το ποσοστό των συνολικών διαδρομών που πραγματοποιούνται σήμερα είναι μικρότερο από το 20,3 % που αναφέρεται για το 1962.

Το 1964, η υπηρεσία λεωφορείων του ΚΤΕΛ παρείχε το 78 % όλων των επιβατικών υπηρεσιών στην Αθήνα,³ πράγμα που θα αποδείκνυε την ανάγκη να επεκταθεί η υπηρεσία λεωφορείων περισσότερο από το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Ωστόσο, το σχέδιο που προτάθηκε για ευκολίες μεταφορών στην Αθήνα απαιτεί δαπάνη μόνο 411,9 εκατομμυρίων δραχμών για λεωφορεία και τέρματα, ενώ για αφετηρίες, αυτοκινητόδρομους και ευκολίες σταθμεύσεως χρειάζονται 6.710,4 εκατομμύρια.⁴

Ο δανεισμός της τεχνολογίας και των μεθοδολογικών τρόπων από εκβιομηχανισμένες χώρες φαίνεται σχεδόν αναπόφευκτος, μολονότι μπορεί να έχει περιορισμένη μόνο εφαρμογή στις υπό ανάπτυξη χώρες. Το σχέδιο μεταφορών της Ελλάδας είναι βασικά επανάληψη της διαδικασίας ανάπτυξεως στις ΗΠΑ μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο, ή όποια αποσκοπούσε στην κατασκευή νέων αυτοκινητοδρόμων, που θα μπορούσαν να ανταποκριθούν στον αυξανόμενο αριθμό ιδιοκτητών αυτοκινήτων. Ωστόσο, πρόσφατες τάσεις στο πεδίο των μεταφορών δείχνουν κάποια δυσαρέσκεια με την κλασική μέθοδο χρησιμοποίησεως της γής, ενώ δίνεται μεγαλύτερη προσοχή στο κοινωνικό και οικολογικό περιβάλλον. Έχει παρατηρηθεί επίσης μεγαλύτερο ενδιαφέρον για προγραμματισμό δημοσίων μεταφορών και όχι αυτοκινητοδρόμων.⁵

Η Ελλάδα πρέπει να εφαρμόσει μια πολιτική αστικών μεταφορών, η οποία θα τείνει να εuryνη στο μέγιστο βαθμό τις θετικές πλευρές της ανάπτυξεως, αυξάνοντας την εργασία και ταυτόχρονα εκθρόνιστας τις δυνατότητες για μελλοντική ανάπτυξη και περιορίζοντας στο ελάχιστο τις αρνητικές κοινωνικές και οικολογικές επιδράσεις. Οι σκοποί μιας πολιτικής κοινωνικών μεταφορών περιλαμβάνουν:

1. Βελτίωση των συνθηκών αστικής δικαιοσύνης με την αλλαγή της κατανομής υπηρεσιών και εισοδήματος.

2. Ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξεως με την κατάλληλη διάθεση των πόρων.

3. Ύφεση της ζητήσεως των μεταφορών και μείωση της συμφορήσεως.

4. Περιορισμό στο ελάχιστο των δαπανών των αστικών μεταφορών, με την προϋπόθεση ότι οι αποταμιεύσεις θα χρησιμοποιηθούν παραγωγικότερα.

5. Αύξηση στο μέγιστο βαθμό των ευκαιριών απασχολήσεως.

6. Ελάττωση ή μείωση στο ελάχιστο των επιδράσεων του περιβάλλοντος.

7. Εξασφάλιση ευνόικης αστικής διαβιώσεως.

8. Δημιουργία ενός κοινωνικά επιθυμητού προτύπου χρησιμοποίησεως της γής.

9. Εξασφάλιση ενεργείας και

10. Καθορισμό ή περιορισμό του επιπέδου της ζένης επεμβάσεως και εξαρτήσεως.

Η άμεση φροντίδα των πόλεων στις υπό ανάπτυξη χώρες είναι να ξεπεράσουν τα μειονεκτήματα των μεταφορών όσο γίνεται γρηγορότερα με την ελάχιστη δυνατή δαπάνη. Το αυτοκίνητο δεν είναι οικονομικά αποδοτικό σε σχέση με άλλους τρόπους μεταφοράς, και απέχει πολύ από το να ικανοποιή τους σκοπούς της πολιτικής μεταφορών. Σ' ολόκληρο τον υπό ανάπτυξη κόσμο, και μόνο ο διπλάσιασμός του αριθμού των λεωφορείων και η παροχή προτεραι-

1. Smith και συνεργάτες του, *Athens Basin Survey*, σσ. 84-85.

2. Όμοιος, σ. 24.

3. Όμοιος, σ. 68.

4. Όμοιος, σ. 277.

5. Για πληρέστερη συζήτηση, βλέπε Gakenheimer, «Urban Transportation Method».

όττας στὶς δημόσιες μεταφορὲς στοὺς ὑπάρχοντες δρόμους, θὰ μπορούσε νὰ προσφέρει 135 ἑκατομμύρια περισσότερες διαδρομὲς κάθε μέρα, μὲ μιὰ ἐπένδυση 4.000 ἑκατομμυρίων δολλαρίων—δηλαδή, λιγώτερο ἀπὸ τὰ ἐξοδα γιὰ νέους δρόμους ποὺ θὰ ἔχουν δυναμικότητα ἀντίστοιχη μὲ τὰ ὑπάρχοντα ἰδιωτικά αυτοκίνητα, καὶ λιγώτερο ἀπὸ τὸ 10 % τοῦ κόστους ἀντίστοιχης δυναμικότητας σὲ ὑπόγειους σιδηροδρόμους!¹ Τὰ λεωφορεῖα εἶναι τουλάχιστον δέκα φορές πρὸ ἀποδοτικά ἀπὸ τὰ ἐπιβατικά αυτοκίνητα σὲ σχέση μὲ τὸν χώρὸ τοῦ δρόμου,² καὶ ἔνα συλλογικὸ ταξί ἢ φτηνὸ λεωφορεῖο μπορεῖ νὰ ὑποκαταστήσῃ ἕξι ἰδιωτικά αυτοκίνητα καὶ νὰ μειώσῃ τὴν κυκλοφορία τῶν αυτοκινήτων κατὰ 80 %.³

Εἶναι σαφές ὅτι πρέπει νὰ ἀναζητηθοῦν διέξοδοι γιὰ τὸ ἰδιωτικὸ αυτοκίνητο. Στὴν τεχνολογικὴ ἐπιλογὴ τοῦ προτύπου τοῦ μεταφορικοῦ μέσου, πρέπει νὰ ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν ὁρισμένα κριτήρια:⁴

1. Οἱ ἐπενδύσεις γιὰ μεταφορὲς θὰ πρέπει νὰ εἶναι φειδωλές στὴ χρησιμοποίηση κεφαλαίων, σὲ εἰσαγωγές εἰδῶν, σὲ σύγχρονη τεχνολογία καὶ σχετικὰ εὐρέεις στὴ χρησιμοποίηση ἀφθονοῦ ἐργατικοῦ δυναμικοῦ, παραδοσιακῆς ἢ ἄλλης ἐντατικῆς ἐξειδικευμένης ἐργασίας καὶ ἀφθόνων πρώτων ὑλῶν.

2. Τὸ σύστημα μεταφορῶν θὰ πρέπει νὰ κἀν πολλὰ ἐντατικὴ χρῆσιν τοῦ φυσικοῦ τὸν κεφαλαίου.

3. Ἡ περιοδικὴ χρησιμοποίηση τῶν ἐπενδύσεων, ἢ ὅποια ἔχει ἀποφασιστικὴ σημασία, θὰ πρέπει νὰ ἐρευνηθῇ μὲ προσοχὴ, καί, ὅπου εἶναι δυνατό, νὰ γίνεταί χρῆσις μεθόδων κινήσεως ρευστοῦ χρήματος μὲ ἔκπτωση καὶ νὰ προτιμῶνται συστήματα ὑπερτιμῆσεως, τὰ ὁποῖα εἶναι δυνατό νὰ βελτιωθοῦν σταδιακά, ἐφόσον κάθε στάδιον θὰ εἶναι ἀποδοτικόν.

4. Ὁ τομέας μεταφορῶν θὰ πρέπει νὰ ὁργανωθῇ ὥστε νὰ προάγῃ τὸ σύνολο τῆς οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς ἀναπτύξεως μὲ μέσα ὅπως ἡ ἐνίσχυσις τῆς ζητήσεως γιὰ προϊόντα τοπικῶν ἐπιχειρήσεων καὶ ἡ ἐξασφάλισις εὐκαιριῶν ἐργασίας ποὺ ἀνεβάζουν τὸ ἐπίπεδο τῆς ἐξειδικευμένης ἐργασίας στὸ ἐργατικὸ δυναμικόν.

Στὶς ὑπὸ ἀνάπτυξιν χώρες, 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 δοθῇ στὸ αυτοκίνητο στὴν Ἀθήνα, δὲν θὰ ἐπιφέρει μόνον ἄνιστη κατανομὴ τῶν πόρων, ἀλλὰ θὰ τεῖνῃ ἐπίσης νὰ τονίσῃ τὴν ἥδη ὑπάρχουσα κοινωνικὴ διαφορά ἀνάμεσα στοὺς πλούσιους καὶ τοὺς φτωχοὺς, σ' αὐτοὺς ποὺ ἔχουν αυτοκίνητο 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 σύγκρισιν μὲ τὶς δαπάνες σὲ ἄλλες πόλεις, ὥστόσο ἐνεργεῖ σὰν ἀνασχετικὸς παράγοντας ἀνάμεσα στὶς ὁμάδες χαμηλοτέρου εἰσοδήματος. Στὴ μελέτῃ τοῦ 1964 γιὰ τὶς μαζικὲς μεταφορὲς ἀναφερόταν ὅτι, μεταξὺ τῶν οἰκογενειῶν ποὺ ἔχουν αυτοκίνητο, ἡ πραγματοποίηση διαδρομῶν κυμαίνονταν ἀπὸ 1,62 γιὰ διαδρομὲς ἀνὰ νοικοκυριὸ στὶς οἰκογένειες μὲ τὸ χαμηλότερο εἰσόδημα, ὥς 4,41 γιὰ διαδρομὲς ἀνὰ νοικοκυριὸ στὶς οἰκογένειες μὲ τὸ ὑψηλότερο εἰσόδημα.⁵ Τόσο ἀνάμεσα στὶς οἰκογένειες ποὺ ἔχουν αυτοκίνητο, ὅσο καὶ σ' ἐκεῖνες ποὺ δὲν ἔχουν, ὑπῆρχε μιὰ σαφὴς τάσις τῶν ὁμάδων μεσαίων εἰσοδήματος νὰ κάνουν πολλὰς διαδρομὰς. Τὰ μικρότερα ποσοστὰ παρατηρήθηκαν ἀνάμεσα στὶς ὁμάδες χαμηλοτέρου εἰσοδήματος: 1,19 διαδρομὲς ἀνὰ νοικοκυριὸ γιὰ τὶς οἰκογένειες ποὺ ἔχουν αυτοκίνητο, καὶ 2,60 διαδρομὲς ἀνὰ νοικοκυριὸ γιὰ τὶς οἰκογένειες ποὺ δὲν ἔχουν δικὸν τοὺς αυτοκίνητο.⁶ Συγκριτικοὶ ἀριθμοὶ γιὰ τὶς ὁμάδες ὑψηλοτέρου εἰσοδήματος εἶναι 2,47 καὶ 4,56, ἀντίστοιχα.⁷

Στὴν Ἀθήνα ἡ πολιτικὴ μεταφορῶν θὰ πρέπει νὰ δώσῃ ἐμφασιν στὴν ἀνάπτυξιν ἐνὸς δικτύου μαζικῶν μεταφορῶν ποὺ νὰ ἐξυπηρετῇ τὶς ἀνάγκες ὁμάδων χαμηλοτέρου εἰσοδήματος καὶ νὰ μὴ διοχετεύῃ τοὺς πόρους τῆς χώρας σὲ μελέτες ποὺ θὰ ἔχουν τελικὰ σὰν ἀποτέλεσμα μιὰ διχασμένη, διαρchiκὴ κοινωνία. Δύο μέσα μαζικῶν μεταφορῶν ποὺ δὲν ἔχουν ἀρκετὰ τονισθῇ καὶ ἐκτιμηθῇ θὰ μπορούσαν νὰ προσφέρουν κατάλληλες καὶ οἰκονομικὲς διεξόδους γιὰ τὸ αυτοκίνητο: τὰ δημόσια λεωφορεῖα καὶ τὰ συλλογικά ταξί.

Τὸ λεωφορεῖο. Τὰ λεωφορεῖα γενικὰ παρέχουν τὴ φθηνότερη μορφὴ μαζικῶν μεταφορῶν καὶ εἶναι ἀρκετὲς φορές πρὸ ἀποδοτικά ἀπὸ τὰ αυτοκίνητα. Μολονότι τὸ λεωφορεῖο ἔχει κατὰ πολλὰ μικρότερη χωρητικότητα ἀπὸ τὰ καθιερωμένα σιδηροδρομικὰ συστήματα, ἐν τούτοις, ἔχει τὸ πλεονέκτημα ὅτι μπορεῖ νὰ ἐξυπηρετήσῃ ἐνα 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 ὥρες αἰχμῆς ἀποκάλυψε, σὲ ὁρισμένους περιπτώσεις, ὑπερφόρτωσις 270 % τῆς χωρητικότητος τοῦ λεωφορείου σὲ καθήμενους,⁹ πράγμα ποὺ δείχνει μιὰ πραγματικὴ ἀνάγκη καὶ δυνατότητα νὰ ὑποστηριχθῇ ἡ δημιουργία πρόσθετων ὑπηρεσιῶν λεωφορείων.

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.

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 τμήμα στηρίζεται στὸ Tyler, «Transport Planning», σσ. 368-369.

Ουσιαστική αύξηση και βελτίωση της υπηρεσίας λεωφορείων θα μπορούσε να επιφέρει ουσιαστική μείωση της συμφορήσεως των οδηγμάτων. Στις ώρες αιχμής στο George Washington Bridge στη Νέα Υόρκη χρειάζονται 136 λεωφορεία για να μεταφερθούν 6.900 επιβάτες, αλλά 27 φορές περισσότερα ιδιωτικά αυτοκίνητα για να μεταφερθούν 6.200 επιβάτες. Στο San Francisco-Oakland Bay Bridge, στις ώρες αιχμής χρειάζονται 216 λεωφορεία για να μεταφερθούν 7.800 άνθρωποι, αλλά 30 φορές περισσότερα αυτοκίνητα για να μεταφερθούν μόνο 20 % περισσότεροι επιβάτες.¹ Επί πλέον, τα λεωφορεία προσφέρουν ουσιαστική εξοικονόμηση σε καύσιμα. Ένώ τα περισσότερα αυτοκίνητα με δύο επιβάτες διανύουν κατά μέσο όρο 33 έπιβατικά μίλια ανά αμερικανικό γαλλόνι καυσίμων, ένα αστικό λεωφορείο, στις ώρες αιχμής, διανύει κατά μέσο όρο 95, ένα λεωφορείο προαστίων κατά μέσο όρο 250 και ένα μικρό λεωφορείο με επτά επιβάτες διανύει κατά μέσο όρο 375.²

Η αύξηση της δυναμικότητας του συστήματος των λεωφορείων θα πρέπει να γίνει σε συνδυασμό με περιορισμούς στη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Τα λεωφορεία που εκτελούν δρομολόγια καθώς και άλλα όχηματα δημοσίων μεταφορών, όταν κινούνται στη δεξιά λωρίδα του δρόμου, δεν προσφέρουν εξυπηρέτηση σαν εναλλακτική έκλογη στη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, δεδομένου ότι οι επιβάτες των λεωφορείων θα εξακολουθούν να υφίστανται τις ίδιες καθυστερήσεις που προέρχονται από τη συμφόρηση της κυκλοφορίας.

Το συλλογικό ταξί. Σ' ολόκληρο τον κόσμο το συλλογικό ταξί είναι ένα σχετικά ανεκμετάλλευτο μέσο παροχής βελτιωμένης υπηρεσίας μεταφορών είναι ένα μέσο που είναι άγνωστο στην Αθήνα. Άν και οι δαπάνες στα συλλογικά ταξί είναι μεγαλύτερες για κάθε εισιτήριο απόστασεως ενός μιλίου, εν τούτοις αυτά προσφέρουν το πλεονέκτημα να διατηρούν υψηλούς μέσους όρους ταχύτητας, οι οποίοι δεν είναι πολύ χαμηλότεροι από αυτούς του ιδιωτικού αυτοκινήτου, και να είναι ελαστικά στα δρομολόγια τους.

Όσον αφορά την απασχόληση, τα φτηνά λεωφορεία παρέχουν πολλές ευκαιρίες εργασίας σε οδηγούς και σε συνεργεία για τη συντηρηση, συντήρηση και επισκευή των οχημάτων που μπορούν να εξελιχθούν σε σημαντικά βιομηχανικά συγκροτήματα. Στην Αθήνα, καθώς και σε άλλες πόλεις όπου συρρέει μεγάλος αριθμός αγροτών-μεταναστών, τα συλλογικά ταξί μπορούν να δώσουν την ευκαιρία να απασχοληθούν οι πρόσφατα άφιχθέντες και οι άνεργοι στον τομέα των υπηρεσιών αυτών.

Όσον αφορά την αποδοτικότητα, έχει υπολογιστεί για την Τεχεράνη ότι οι υπηρεσίες 160.000

ιδιωτικών αυτοκινήτων μπορούσαν να προσφερθούν μόνο από 10.000 συλλογικά ταξί. Με ένα ολοκληρωμένο σύστημα λεωφορείων και συλλογικών ταξί, θα μπορούσε να εξασφαλιστεί ένα πλήρες σύστημα δημοσίων μεταφορών στην Τεχεράνη με το 20 % του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν τώρα στους δρόμους.³

Εάν ένα λεωφορείο κοστίζει 32.000 δολάρια και μπορεί να μεταφέρει 1.200 επιβάτες κάθε μέρα, όκτώ συλλογικά ταξί, που κοστίζουν 4.000 δολάρια το ένα και μεταφέρουν 150 επιβάτες την ημέρα, θα μπορούσαν να προσφέρουν την ίδια εξυπηρέτηση. Επί πλέον, το συλλογικό ταξί μπορεί να εξασφαλίσει κάθισμα για όλους, συχνά δρομολόγια, υψηλές ταχύτητες και εξυπηρέτηση σχεδόν από «πόρτα σε πόρτα». Άν υποθέσουμε ότι ένα ιδιωτικό αυτοκίνητο μεταφέρει μέχρι δέκα άτομα την ημέρα, το συλλογικό ταξί μπορεί να κάνει δέκα πέντε φορές πιο πολλή δουλειά. Έτσι, οι διαδρομές 100.000 ιδιωτικών αυτοκινήτων μπορούν να πραγματοποιηθούν με 6.600 δημόσια αυτοκίνητα.⁴ Ένα μικρό αυτοκίνητο με τέσσερις επιβάτες διανύει 100 έπιβατικά μίλια ανά αμερικανικό γαλλόνι καυσίμων, πράγμα που αποτελεί ουσιαστική οικονομία σε σύγκριση με τα 33 μίλια που διανύουν κατά μέσο όρο τα περισσότερα αυτοκίνητα που μεταφέρουν δύο επιβάτες.⁵

Το συλλογικό ταξί θα μπορούσε να καλύψει μία πραγματική ανάγκη για άνετη και γρήγορη μεταφορά προς διάφορες κατευθύνσεις, κατά τρόπο οικονομικά αποδοτικό. Γενικά, η λειτουργία των μαζικών μεταφορών, εκτός εάν επιχορηγούνται, ρυθμίζεται και περιορίζεται από την ανάγκη να αντισταθμίζονται οι υπηρεσίες με το απόκτώμενο εισόδημα. Έτσι, τα δρομολόγια περιορίζονται συνήθως, από απόψεως οικονομικής, σε περιοχές με μεγάλη πυκνότητα πληθυσμού και δεν εξυπηρετούν τις άκρατες περιοχές. Ταυτόχρονα, κάτοικοι αυτών των ιδίων άκραιων περιοχών είναι οι ίδιες ομάδες χαμηλότορου εισοδήματος που πρέπει να βασιστούν στις δημόσιες μεταφορές. Ένα σύστημα φτηνών λεωφορείων που θα ενσωματώνονταν στο δίκτυο των δημοσίων μεταφορών θα μπορούσε να εξυπηρετήσει αποκλειστικά αυτές τις άραιοκατοικημένες κοινότητες χαμηλού εισοδήματος.

Η ύποδομη μεταφορών στην Ελλάδα ύστερεί ήδη σε δικαιολογημένα οικονομικά επίπεδα, εξ αιτίας της ζητήσεως που υπάρχει, της αίσθητης ελλείψεως δημοτικής χρηματοδοτήσεως που επικρατεί και της επείγουσας ανάγκης να ικανοποιηθούν οικονομικές και κοινωνικές απαιτήσεις. Παρά τούτο ήδη υψηλούς δασμούς στα εισαγόμενα έτοιμα προϊόντα και τα καύσιμα, η ιδιοκτησία των αυτοκινήτων εξακολουθεί να είναι σε άνοδο—μολοντί η πρόσ-

1. Owen, «Automobiles and Cities», σ. 38.

2. Όμοιος, σ. 34.

3. Όμοιος, σ. 45.

4. Όμοιος, σ. 47.

5. Όμοιος, σ. 34.

φατη παγκόσμια ἐνεργειακή κρίση καὶ οἱ υψηλότεροι δασμοὶ καυσίμων στὴν Ἑλλάδα μπορεῖ νὰ προκαλέσουν ἓνα βραδύτερο ρυθμὸ ἀγορᾶς αὐτοκινήτων.

Τὰ μέτρα ποὺ χρησιμοποιοῦθηκαν στὸ παρελθόν γιὰ νὰ περιοριστῇ ἡ ἰδιοκτησία αὐτοκινήτων ἔχουν ἀποδειχτῇ ἀνεπιτυχή 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 περιορισμοὺς· πράγματι, ἡ πολιτικὴ ἦταν νὰ ἐξοικονομηθῇ χῶρος γιὰ τὴν ἀναπόφευκτη—ὅπως φαίνεται—ἀνοδοὶ στὸν ἀριθμὸ τῶν ἰδιοκτητῶν αὐτοκινήτων. Τέλος, τὰ μέτρα γιὰ τὸν περιορισμὸ τῆς χρήσεως τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου δὲν συμπληρώθηκαν μὲ τὴν ὑποχρέωση νὰ βελτιωθῇ 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 συμμόρφωση 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 ἐνὸς ἐλκυστικοῦ ὑποκατάστατου τῶν δημοσίων μεταφορῶν καὶ ἐπίσης ὅλο καὶ διαπνηρὴ ἡ ἐξασφάλιση ἄλλων ἀστικῶν δρομολογίων. Ἔτσι, ἀναπτύσσεται ἓνας φαῦλος κύκλος, στὸν ὁποῖο πόροι ποὺ χρειαζοῦνται ὀπωσδήποτε γιὰ τὴν ἐξασφάλιση δημοσίων μεταφορῶν πρέπει νὰ χρησιμοποιούνται 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 ἐξασφάλισέως μεταφορῶν γιὰ τὴν πρὶ ἀδύνατη οἰκονομικὰ πλειοψηφία ἢ τοὺς ἀστοὺς κατοίκους, ὅσο καὶ σὲ σχέση μὲ τὴν 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 μὴ ἀναφέρουμε τὴν πιθανότητα νὰ ὑπάρχουν 391.000 αὐτοκίνητα μέχρι τὸ 1985! Ἐνα ποσοστὸ τῆς γῆς, ποὺ συνεχῶς ἀυξάνεται, ἔχει ἀφιερωθῇ σὲ δρόμους καὶ χώρους σταθμεύσεως αὐτοκινήτων, μειώνοντας ἔτσι τὴν ἐπιθυμία τῶν ἀνθρώπων νὰ ζήσουν σὲ ὁρισμένα μέρη τῆς πόλης. Ἡ ἄλλοτε γαλῆνια μεσογειακὴ πόλη, ποὺ ἦταν ὀνομαστὴ γιὰ τὸ χρυσαφένιο τῆς φῶς, ἔχει γίνει μὴ συννοσημένη, μολυσμένη πόλη. Ἰδιαίτερα κατὰ τὴ διάρκεια τῶν καλοκαιρινῶν μηνῶν, ἡ Ἀθήνα γίνεται σχεδὸν ἀνυπόφορη, μὲ τὴν Ἀκρόπολη κρυμμένη πίσω ἀπὸ μιὰ γκριζὰ καταχνιά. Αὐτὸς ὁ

τύπος μολύνσεως ὄχι μόνο προκαλεῖ ἀνεπανόρθωτες οἰκολογικὲς ζημιές, ἀλλὰ λέγεται ἐπίσης συχνὰ στὴν Ἀθήνα ὅτι ἡ καπνία τῶν τελευταίων εἴκοσι πέντε χρόνων ἔχει προκαλέσει περισσότερες ζημιές στὸν Παρθενῶνα ἀπὸ ὅ,τι τὰ προηγούμενα δύο χιλιάδες χρόνια. Ἄν 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 περισσότερων δρόμων, αὐτοὶ ἀκριβῶς οἱ χώροι εἶναι ποὺ θὰ πρέπει νὰ προστατευθῶνται ἀπὸ ζημιές.

Ἡ πολιτικὴ τῶν μεταφορῶν στὴν Ἀθήνα χρειάζεται νὰ ἀναπροσανατολισθῇ γιὰ νὰ ἐξασφαλίσῃ διευκολύνσεις μαζικῶν μεταφορῶν μὲ μιὰ παράλληλη πολιτικὴ γιὰ τὸν περιορισμὸ τῆς ἰδιοκτησίας ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων. Αὐτὸ τὸ τελευταῖο μπορεῖ νὰ πραγματοποιηθῇ μὲ τὴ βοήθεια διαφόρων μεθόδων φορολογίας καθὼς ἐπίσης καὶ ὁρισμένων φυσικῶν περιορισμῶν: ποσοστὸν ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς τῶν αὐτοκινήτων, ἀπαγορεύσεως τῆς χρήσεως διαφόρων τύπων ὀχημάτων σὲ καθορισμένες περιοχὲς (δηλαδή, ὁριζῶν μόνο γιὰ πεζοὺς ἢ γιὰ λεωφορεῖα μόνο), περιορισμῶν σταθμεύσεως αὐτοκινήτων, καὶ φυσικῶν ἐμποδίων (ὅπως ἀλλαγὴς 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 καταρτισθῇ ἓνα πολὺπλοκο σύστημα μεταφορῶν μὲ πολλὰς θέσεις. Γρήγορα μικρὰ λεωφορεῖα, μὲ ἐξασφαλισμένα καθίσματα, κλιματισμένα λεωφορεῖα, φτηνὰ λεωφορεῖα, ἢ πρῶτης θέσεως διαμερίσματα στοὺς σιδηροδρόμους, μπορεῖ νὰ ἔχουν μεγαλύτερη ἐπίδραση στὸν περιορισμὸ τῆς χρήσης τῶν ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων ἀπὸ ὅ,τι ἓνα ὁμοιόμορφο σύστημα.

Ἀπαραίτητες προϋποθέσεις γιὰ τὴν 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 καθιερωθῶν τὸ εἰσόδημα τῆς περιοχῆς ποὺ ἐξυπηρετεῖται, θὰ πρέπει νὰ θεωροῦνται σὰν βῆμα γιὰ τὴν προώθησή τῶν μεταφορῶν καί, στὴ συνέχεια, σὰν ἀποκατάσταση μὴ ἰσοδύναμων εὐκαιριῶν εὐχέρειας κινήσεως καὶ εἰσοδήματος. Στὴν Ἀθήνα, ὅπου ὅλα τὰ αἰτήματα τῶν ἰδιοκτητῶν λεωφορῶν, φορηγῶν καὶ αὐτοκινήτων ἀποτελοῦν διεκδικήσεις γιὰ κατάλληλο καὶ ἐπαρκὲς χῶρο, ἡ ὁρόθετη ἀποκλειστικὸν δρόμῳ νὰ μεταφερῶν θὰ βελτίωνε τὴν ἀποδοτικότητα τῶν δημοσίων μεταφορῶν.

Οἱ μεταφορὲς ἀποτελοῦν τόσο ἀναπόσπαστο μέ-

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

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

ρος του άστικού προγραμματισμού ώστε μπορεί να υπαγορεύσει την έπιτυχία ή άποτυχία πολλών προγραμμάτων ανάπτυξεως. Έν μέρει, τὰ προβλήματα μεταφορών μπορούν νὰ λυθούν με μὴ μεταφορικά μέσα. Στὴν Ἀθήνα, ἡ ὁποία χαρακτηρίζεται ἀπὸ μικρὲς κοινότητες, ἂν δινόταν ἐμφαση στὴν αὐτάρκεια κάθε κοινότητος, σὲ ἀντίθεση πρὸς τὴ συγκέντρωση ὅλων τῶν βιομηχανιῶν καὶ ὑπηρεσιῶν, θὰ ἦταν δυνατό νὰ μειωθῇ ἀποτελεσματικὰ ἡ συμφόρηση τῆς κυκλοφορίας στὸ κέντρο τῆς πόλης καὶ νὰ ἐλαττωθῇ ἐπίσης ἡ ζήτηση γιὰ μεταφορὲς μεγάλων ἀποστάσεων. Οἱ διαδρομὲς μέσα στὶς συνοικίες τείνουν νὰ εἶναι συντομώτερες, προσφέροντας ἔτσι περισσότερες εὐκαιρίες νὰ πᾶν κανεὶς πεζὸς ἢ νὰ χρησιμοποίηση ποδήλατο.

Κάποτε περιέγραψαν τὴν Ἀθήνα, λέγοντας ὅτι «βρίσκεται ἀκόμη στὰ σπάργανα... εἶναι ἄχαρη, παραγμένη, ἀδέξια, ἀβέβαιη γιὰ τὸν ἑαυτὸ της...».¹ Σὲ περισσότερο ἀπὸ τριάντα χρόνια, ἡ Ἀθήνα θὰ φαίνεται ἴσως ἀκόμη ἄχαρη, μολοντὶ ἀναπτύσσεται μετὰ ταχὺ ρυθμὸ σὲ ζωτικὴ πρωτεύουσα ποὺ μπορεῖ νὰ συγκριθῇ μετὰ ἐκείνης τῆς Εὐρώπης ἢ ἄλλων χωρῶν τοῦ κόσμου. Εὐτυχῶς ἐλπίζεται ὅτι ἡ Ἀθήνα θὰ διδαχθῇ ἀπὸ τὰ σφάλματα τοῦ ἐκβιομηχανισμένου κόσμου, τοῦ ὁποίου ἀγωνίζεται νὰ ἀποτελέσῃ μέρος. Μία αὐξανόμενη δυσανεξία ἀπὸ τὴν ἐπιόραση καὶ τοὺς περιορισμοὺς τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου στὴν Εὐρώπη καὶ στὶς ΗΠΙΑ θὰ ἔπρεπε νὰ ἐπισημάνῃ τὴν ἀνάγκη γιὰ μίαν νέα κατεύθυνση στὴν πολιτικὴ τῶν ἀστικῶν μεταφορῶν στὴν Ἑλλάδα.

Ὅταν οἱ μεταφορὲς εἶναι προσιτὲς καὶ προσφέρουν εὐχέρεια κινήσεως, ἔχει ἀποδειχθῇ ὅτι ἄσκουν 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 καθρεφτίζῃ τὴ δική της ἐθνικὴ πραγματικότητα. Ἀπὸ τὴ στιγμή ποὺ τὰ προβλήματα θὰ γίνουν ἀντιληπτά, θὰ πρέπει νὰ χρησιμοποιηθῇ μίαν μέθοδος συστημάτων, ἡ ὁποία αὐτοτόχρονα θὰ ἀναλύῃ πρότυπα χρήσεως τῆς γῆς, οἰκονομικὲς δραστηριότητες καὶ σχέσεις χώρου. Οἱ ὑπηρεσίες μεταφορῶν, ἐνυάλισσόμενες μετὰ τὸ ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο, εἶναι ἐφικτὲς καὶ προτιμότερες καὶ θὰ πρέπει νὰ ἐφαρμοσθοῦν τὸ συντομότερο δυνατό. Ὁ χαρακτῆρας καὶ ἡ ποιότητα τῆς ἀστικῆς ζωῆς, ποὺ συχνὰ ἐπηρεάζουν οἱ Ἀθηναῖοι, θὰ πρέπει νὰ διατηρηθοῦν.

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

Αὐτὸ ὅμως δὲν θὰ συμβῇ μετὰ τὴν ἄσκηση μιᾶς πολιτικῆς ἐξοικονομήσεως χώρου γιὰ τὸ ἰδιωτικὸ αὐτοκίνητο, ἀλλὰ μᾶλλον μετὰ μίαν πολιτικὴν περιορισμοῦ τοῦ ἰδιωτικοῦ αὐτοκινήτου.

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/cjo 72.900.
- Παπαδάκης Ὀδυσσεύς. «Ἡ ἀντιμετώπιση τῶν κυκλοφοριακῶν προβλημάτων εἰς τὴν Μετσοβιανὴν Περιοχὴν Ἀθηνῶν», Ἀθήναι, 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].