

Ουδέν καλόν αμιγές κακού -και πώς το αποφεύγουμε-

Υπάρχουν γωνιές και δρόμοι της Αθήνας που μας κάνουν να ξεχνάμε σε ποια πόλη ζούμε και να δοκιμάζουμε αυτή τη γνωστή ευχάριστη αίσθηση της ανακάλυψης και της ανεμελιάς που έχουμε στα ταξίδια και που επιτρέπουν στο νου να ονειρευτεί και να ξεφύγει. Δύο τέτοιοι δρόμοι, που τον ένα ζούμε ως εποχούμενοι και τον άλλο ως πεζοί, είναι η Σπύρου Λούη και η Διονυσίου Αρεοπαγίτου.

Στην πρώτη (όπως και στην παράλληλη οδό Αρτέμιδος που αποτελεί το βόρειο όριο του ΟΑΚΑ), οι πρωτόγνωρες κατασκευές του Calatrava έφτιαξαν έναν τόπο με νέα μορφολογία και με νέα κλίμακα, ένα διάλειμμα στη συνηθισμένη εικόνα του πελάγους των πολυκατοικιών των αστικών περιοχών. Είναι όμως κρίμα που αυτός ο δημόσιος χώρος υποχρησιμοποιείται, λες και

θέλουμε να δικαιώσουμε την κριτική που έχει ασκηθεί για τη σκοπιμότητα και το κόστος του.

Ο πεζόδρομος της Διονυσίου Αρεοπαγίτου δημιουργεί μια διάθεση νοσταλγίας και ηρεμίας, που μεταβάλλει τον περίπατο και τη θέαση των αρχαιοτήτων σε μια ποιοτικά ανεβασμένη και σε τελευταία ανάλυση πιο ουσιαστική εμπειρία. Για τον πεζόδρομο έγιναν πρόσφατα πολλά σχόλια στον Τύπο ως ένα είδος απολογισμού της ΕΑΧΑ, της δημόσιας εταιρείας που κατασκεύασε το έργο. Τα σχόλια είναι δικαιολογημένα θετικά. Δεν έθιξαν όμως ορισμένους ανεκπλήρωτους στόχους της παρέμβασης.



Του ΑΡΙΣΤΕΙΔΗ ΡΩΜΑΝΟΥ*

Ενας από αυτούς ήταν η επίλυση της πρόσβασης και στάθμευσης των τουριστικών λεωφορείων, των οποίων η γεινίαση με τους αρχαιολογικούς χώρους είναι δυσμενής, περιβαλλοντικά και αισθητικά, για τα μνημεία. Από την άλλη πλευρά η προσέγγιση των

επισκεπτών μέχρι κάποιο σημείο εγγύτητας στους αρχαιολογικούς χώρους είναι πραγματική ανάγκη και όχι ιδεολογική θέση. Η σοβαρότητα του προβλήματος απαιτεί ριζική αντιμετώπιση. Κι αυτή, αργά ή γρήγορα, θα πρέπει να οδηγήσει στη χρήση ενός άλλου, κατάλληλου για την περιοχή, πιο ευέλικτου (μικρότερου από τα πούλμαν), μη ρυπογόνου και ευρισκόμενου σε συνεχή κυκλοφορία δημόσιου μέσου συγκοινωνίας. Παράδειγμα προς μίμηση το σύστημα που οργάνωσε ο Δήμος της Ρώμης το 2000 (η λεωφορειακή γραμμή J), που «διαμεσολαβεί» μεταξύ των σημείων στάθμευσης των πούλμαν στην περιφέρεια του ιστορικού κέντρου και των αρχαιολογικών χώρων. Συγκριτικά το ιστορικό κέντρο της Ρώμης καλύπτει ~ 5,5 x 7,5 χλμ., ενώ της Αθήνας ~ 2,5 x 2,5 χλμ. Στη Ρώμη την τουριστική περίοδο κυκλοφορούν μέχρι 1.000 πούλμαν/ημέρα, στους αρχαιολογικούς χώρους της Αθήνας στις αιχμές ~ 200 τουριστικά λεωφορεία ημερησίως. Ναι, βέβαια οι ιδιοκτήτες των

πούλμαν εναντιώθηκαν, αλλά οι αντιρρήσεις τους ξεπεράστηκαν με τη συμμετοχή τους στην κοινοπραξία που ανέλαβε την εκμετάλλευση της νέας γραμμής.

Στα παραπάνω πρέπει να προστεθούν δύο ακόμα στόχοι που έχουν λησμονηθεί κατά τα φαινόμενα, οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που θα απαλλάξουν τις γεινιάζουσες συνοικίες (Πετράλωνα, Φιλοπάππου, Κουκάκι) από την πρόσθετη διαμπερή κυκλοφορία που τους φόρτωσε η πεζοδρόμηση και ο αποτελεσματικότερος έλεγχος της λειτουργίας των καταστημάτων αναψυχής του Θησείου υπέρ της ηρεμίας των κατοίκων.

Δεν είναι περίεργο ότι η απάντηση σε ένα πρόβλημα μπορεί να οδηγήσει στη γέννηση ενός άλλου. Αρκεί να το έχουμε προβλέψει και να προλαβαίνουμε τις δυσμενείς επιπτώσεις του.

*Αρχιτέκτων - πολεοδόμος

[Ο Αριστείδης Ρωμανός υπήρξε διευθυντής της ΕΑΧΑ (1998-2001)]

ΞΕΝΟΣ ΤΥΠΟΣ

Ο ΔΙΑΔΟΧΟΣ ΤΟΥ Κ. ΜΠΟΥΣ

Η περιοδεία του προέδρου Μπους στη Μέση Ανατολή την περασμένη εβδομάδα παρείχε μια πιστή απεικόνιση των αποτυχημένων πολιτικών του – και των πολλών κινδύνων που θα αντιμετώπισει ο διάδοχός του.

Ως προς την ειρηνευτική διαδικασία: Στο Ισραήλ ο πρόεδρος Μπους μίλησε ξανά για το όραμά του για μια λύση δύο κρατών, με τους Παλαιστίνιους και τους Ισραηλινούς να ζουν μαζί ειρηνικά.

Αφού όμως αγνόησε το θέμα για επτά χρόνια, ξεκίνησε στην Ανάπολη τον περασμένο Νοέμβριο διαπραγματεύσεις, που όπως φαίνεται έχουν σημειώσει πολύ μικρή πρόοδο.

Ο επόμενος πρόεδρος των ΗΠΑ θα πρέπει να ασχοληθεί πολύ πιο σοβαρά και έγκαιρα με την ειρηνευτική διαδικασία στη Μέση Ανατολή, να διορίσει πιο επιδέξιους και δημιουργικούς συμβούλους και να αποφασίσει να είναι πιο ειλικρινής και ευαίσθητος διαμεσολαβητής απ' ό,τι ήταν ο κ. Μπους.

NEW YORK TIMES

Αστικές μετακινήσεις: νέα κουλτούρα, νέες μόδες!

Στους σκονισμένους χωματόδρομους χωρών όπως η Κίνα και η Ινδία, όπου ποδήλατα ή και «ζωντανά» ακόμα χρησιμοποιούνται για τις μετακινήσεις, η απόκτηση αυτοκινήτου αποτελεί όνειρο ζωής για εκατομμύρια ανθρώπους, εικόνα από τη Δύση συνώνυμη με την ανάπτυξη και την ευημερία. Πριν από μερικές δεκαετίες, και στην Ευρώπη και στη χώρα μας, η απόκτηση ενός αυτοκινήτου αποτελούσε μέσο καταξίωσης. Σήμερα το φαινόμενο έχει «μετεξελιχθεί» και συχνά η κοινωνική προβολή περνά μέσα από τα μεγάλα πολυτελή αυτοκίνητα και τα τετρακίνητα τζιπ που «οργώνουν» την... άσφαλτο των πόλεων.

Στον αντίποδα αυτής της νοοτροπίας, στις σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις, πολίτες – αλλά και πολιτικοί – με γνώση και ευ-

αισθησία, συχνά μάλιστα προερχόμενοι και από υψηλό κοινωνικό επίπεδο, υιοθετούν νέες συνήθειες και τις ανάγουν σε μόδα της σύγχρονης εποχής. Υβριδικά ή μικρά, φιλικά προς το περιβάλλον αυτοκίνητα, ποδήλατα, βιολογικά τρόφιμα, ενεργειακά αποδοτικά προϊόντα, αποτελούν ένδειξη μιας νέας «πολυτέλειας», μιας πολυτέλειας ενημέρωσης, γνώσης και κουλτούρας. Αφού εξυπηρετήθηκαν οι ανάγκες και ικανοποιήθηκε η ματαιοδοξία που ταυτίστηκε με την επίδειξη μιας αλόγιστης σπατάλης, οι ενημερωμένοι και ευαισθητοποιημένοι πολίτες άρχισαν να συνειδητοποιούν ότι η ευημερία μας δεν εξαρτάται πλέον από την υπερκατανάλωση αλλά από την ορθολογική διαχείριση των πολύτιμων φυσικών πόρων. Κι αυτό αφορά όχι μόνο στο κράτος αλλά στον καθένα μας. Ετσι, Ευρωπαίοι πολίτες αποφασίζουν

να αλλάξουν συνήθειες, αποτυπώνοντας μια νέα νοοτροπία στην εποχή των κλιματικών αλλαγών και των περιβαλλοντικών προκλήσεων αλλά και δίνοντας το στίγμα της προσωπικής τους ευαισθησίας.

Είναι, μάλιστα, εντυπωσιακό το ότι νοοτροπίες όπως η χρήση ποδηλάτων ξεκινούν από τις σκοτεινές και βροχερές πόλεις της Ευρώπης, όπως η Κοπεγχάγη, το Αμστερνταμ, οι Βρυξέλλες. Το 27% των Ολλανδών χρησιμοποιεί ποδήλατο για τις μετακινήσεις του και από αυτούς το 40% των εργαζομένων για τη μετάβαση στην εργασία, θεωρώντας το πιο πρακτικό, πιο φιλικό προς το περιβάλλον και καλύτερο για τη φυσική κατάσταση, ενώ το Παρίσι,

με 20.000 ποδήλατα διαθέσιμα σε 1.450 σταθμούς στάθμευσης, θέλει να πάρει τα σκήπτρα στην ευρωπαϊκή ποδηλατοκίνηση. Αλλά και η εικόνα του Ολλανδού υπουργού Δικαιοσύνης που επισκέπτεται τη βασίλισσα της

Ολλανδίας με ποδήλατο ίσως μας μοιάζει εικόνα φερμένη από... άλλο πλανήτη. Ωστόσο, τέτοιες εικόνες έχουν τη σημασιολογική τους αξία και βαρύτητα, αφού σηματοδοτούν νέες αντιλήψεις και έναν νέο, σύγχρονο πολιτισμό, σε πολλά επίπεδα.

Οι δικές μας μεγάλες πόλεις, Θεσσαλονίκη, Αθήνα, προσπαθούν να αποτινάξουν τα αρνητικά ευρωπαϊκά ρεκόρ ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε αιωρούμενα σωματίδια και ασθμαίνουν με



Της ΛΙΑΝΑΣ ΓΟΥΤΑ*

τους εκνευρισμένους οδηγούς, που είναι εγκλωβισμένοι και συχνά ακινητοποιημένοι στους δρόμους των πόλεων, κάτω από ένα λαμπρό και υπέροχο ήλιο.

Τα μέτρα που ανακοίνωσε το ΥΠΕΧΩΔΕ πριν από λίγες μέρες θα βοηθήσουν σίγουρα να γίνει πιο «πράσινη» η μετακίνηση με αυτοκίνητα. Ελπίζουμε να δούμε μέτρα και για άλλους τρόπους μετακίνησης. Στη Θεσσαλονίκη, στις 5 Ιουνίου, Ημέρα Περιβάλλοντος, μια ομάδα πολιτών διεκδικεί το δικαίωμα μετακίνησης με ποδήλατο. Διεκδικεί το δικαίωμα στη νέα κουλτούρα και φέρνει τον αέρα μιας νέας μόδας από τα...«Παρίσια και τις Ευρώπες»...

l.v.gouta@hellenic-petroleum.gr,
www.lianagouta.gr

*Χημικός μηχανικός, σύμβουλος σε θέματα Ενέργειας, Περιβάλλοντος και Ανάπτυξης