



## Μιά “άλλη” ανάπτυξη στή θέση τής αποκέντρωσης - ή αναζήτηση ενός έθνικου σχεδίου

Στέλιος Π. Καφαντάρης

Ἡ κλειστή σύσκεψη τῶν πέντε εἰδικῶν, τῶν πέντε φορέων καί τῆς τέως δημοσφαιρίας, πού ὀργάνωσε ἡ κυβέρνηση, ἔδωσε τήν εὐκαιρία νά διαπιστωθεῖ μιὰ ἐνδιαφέρουσα σύγκλιση ἀπόψεων πρὸς τὴν ἀποκέντρωση (1). Βοηθούντος καί τοῦ ζωοποιοῦ Τύπου ἡ ἰδέα ἀναβαπτίστηκε στρατηγικὴ σωτηρίας τῆς Ἑλλάδας (2). Ὅσοι ἔμειναν ἀπ' ἐξω δὲν διαφώνησαν μέχρι στιγμῆς στὴν οὐσία τῶν συμπερασμάτων· ἀκούστηκαν μόνο ὀρισμένες διαμαρτυρίες πάνω στὴ διαδικασία ἐπειδὴ ὁ διάλογος κρατήθηκε κλειστός. Ἐπομένως ἡ χώρα ὁδηγεῖται

στὴν ἀποκέντρωση μὲ σπάνια ὁμόνοια τῶν πολιτικῶν καί ἐπιστημονικῶν δυνάμεων τοῦ τόπου.

Θ' ἀκολουθήσουν καί ἄλλες συσκέψεις καί συζητήσεις, ἴσως ἀκόμα καί μὲ συμμετοχὴ τοῦ κοινοῦ καί τελικά θὰ ἐπικυρωθεῖ τὸ μυστήριο τοῦ προγραμματισμοῦ. Εἶναι πολὺ ἀμφίβολο ὡστόσο, πὼς οἱ ἀρμόδιοι κρατικοὶ φορεῖς θὰ δεσμευτοῦν σὲ λεπτομέρειες. Ἡ ἐφαρμογὴ τῆς στρατηγικῆς κατὰ πᾶσα πιθανότητα θ' ἀφεθεῖ, ὅπως τόσες ἄλλες μικρολε-

(1) Σημειώνεται πὼς καί στά Σ.Θ. πολὺ πρὶν ἀπὸ τὴν κυβερνητικὴν σύσκεψη δημοσιεύτηκε ἄρθρο μὲ θαρραλέα κριτικὴ κατὰ τῶν συμβατικῶν προσπαθειῶν γιὰ τὴ λύση τοῦ κυκλοφοριακοῦ καί προβολὴ τῆς ἀποκέντρωσης σάν μόνη “δυναμικὴ οὐτοπία”. (βλ. Πολυδωρίδη, Ν.Δ., “Ὁ Πτολεμαῖος, ὁ Κοπέρνικο καί τὸ κυκλοφοριακὸ πρόβλημα τῆς Ἀθήνας”. Σ.Θ. τεύχος 2, Σεπτ. 1978).

(2) Θ' ἄξιζε νά διερευνηθεῖ ἡ πορεία τῆς ἰδέας μέχρι νά γίνει τὸ ἐλάχιστο κοινὸν πολλαπλάσιο τοῦ ἑλληνικοῦ προγραμματισμοῦ. Παρόλο πὺ ὁ γιγαντισμὸς εἶναι πρόσφατος ἢ ἀποκέντρωση συζητεῖται ἀπὸ προπολεμικὰ (σάν “ἀποκέντρωση” μὲ προτραπὲς γιὰ τὴ δημιουργία δορυφῶρων πόλεων (βλ. π.χ. Οἰκονόμου, Α. “Αἱ νεώτεραι ἀντιλήψεις ἐν τῇ διαφθορῇ τῶν πόλεων”, τόμος “Ἡ οἰκονομικὴ ἔρευνα τῶν μεγάλων τεχνικῶν ζητημάτων”. Τ.Ε.Ε., Ἀθήνα, 1933 Ἡ σχετικὴ ἀποτυχία τοῦ προγράμματος ἄλλοῦ δὲν ἀποκλείει εὐεργετικὰ ἀποτελέσματα στὴν Ἑλλάδα, ἀν τὸ μέτρο εἶχε ἐφαρμοστεῖ.

πομέρειες, σάν γύμνασμα για τούς τεχνοκράτες τών πουργείων.

Θά έπρεπε όμως τέτοιες προθέσεις νά συναντούσαν πολύ πυκρατημένη αίσιοδοξία. Μιά πρόχειρη εξέταση τής πολιτικής τής έξουσίας οδηγεί αυτόματα σέ ούσιαστικές άπορίες. Ή συμφύρση και ό ύδροκεφαλισμός τής 'Αθήνας και τό συμπληρωματικό φαινόμενο τής ερήμωσης στην ύπόλοιπη (ώρα όφειλονται σ' έξωγενείς παράγοντες, ή μήπως οι βάσεις τους είχαν τεθεί από τόν ίδιο φορέα έξουσίας μέ τά πρώτα σχέδια οίκονομικής ανάπτυξης τής δεκαετίας 50-60; Θά μπορούσε ίσως νά γίνει δεκτό ότι ύπήρξε υπέρβαση σέ καλοπροαίρετες προβλέψεις, αλλά δέν εξαλείφεται ή ύποψία ότι διαλέχθηκε συνειδητά ό δρόμος πού, βραχυπρόθεσμα μόνο οδηγούσε σέ κάποια σβήση τών συνολικών στατιστικών στοιχείων, μέ γνωστές τές παρενέργειες στό χωροταξικό. Αύτές οι στατιστικές χρησιμοποιούνται άκόμα και σήμερα σάν επιχειρήματα αξιολογικά τής πολιτικής και ως ένα σημείο πετυχαίνουν κομματικά όφελή.

'Η δεύτερη άπορία είναι ή συνωμοσία σιωπής γύρω άπ' τά υπάρχοντα μέτρα άποκέντρωσης και περιφερειακής ανάπτυξης (3). Όσα οίκονομικά κίνητρα κι άν δόθηκαν δέν δελτίωσαν τήν άνισοτροπία, ενώ από τήν άλλη πλευρά οι χωροταξικές μελέτες πού οδηγούσαν σέ περιφερειακή ανάπτυξη δέν εφαρμόστηκαν πουθενά (4). Τό κράτος έδειξε τυπολατρεία και μμητισμό τής Δύσης χωρίς ν' άποκλείεται και ή πρόθεση νά εξαγοραστεί ή σιωπή όρισμένων ειδικών ώστε νά ένοχοποιηθεί λιγότερο ή έξουσία στην κοινή γνώμη- μέ άλλα λόγια διάλεξε μία έπ' άόριστο παράταση τής άπραξίας.

Αυτά τά έρωτήματα έδωσαν άφορμή για τίς σκέψεις πού άκολουθούν. Πρώτα εξέτάζεται ή διωσιμότητα τής άποκέντρωσης όπως εξαγγέλθηκε και προτείνεται νά υποκατασταθεί από μία γενικότερη στρατηγική μιάς "άλλης" ανάπτυξης. Σέ δεύτερο στάδιο γίνεται και μία άπόπειρα ειδικής εφαρμογής μιάς τέτοιας νοοτροπίας στην άντιμετώπιση τού κυκλοφοριακού προβλήματος τής 'Αθήνας.

#### Άποκέντρωση ή άποπροσανατολισμός;

Δέν ύπάρχει άμφιβολία ότι στην πρωτεύουσα ή τερατογένεση έχει πάρει διαστάσεις έθνικής καταστροφής. Ύποστηρίζεται όμως ότι ή άποκέντρωση χωρίς καθήτερη άνάλυση τών κοινωνικο-οίκονομικών δομών και τών άντιθέσεων στον έλλαδικό χώρο, είναι μία άστοχη μηχανιστική έκτυροσκόρπηση (5). Θά έπρεπε κατ' άρχή ν' άναζητηθούν οι λόγοι τής συγκεκριμένης άνισοκατανομής τού πληθυσμού, καθώς επίσης και τής άποτυχίας στην άποκέντρωση και περιφερειακή ανάπτυξη.

Τέλος, και τό σημαντικότερο, θά έπρεπε ή άποκέντρωση νά μήν προέρχεται από τήν εξέταση όρισμένων άριθμών και συμπτωμάτων αλλά νά βγαίνει μέσα από μία γενική στρατηγική τής ανάπτυξης.

Γιά παράδειγμα: Άκόμα και στην περίπτωση πού ή άποκέντρωση πετυχαίνει στό άκέραιο -μιά ύπόθεση άκρας

φανταστική-, δέν είναι διόλου βέβαιο πώς ή ποιότητα ζωής θά έχει δελτιωθεί ούσιαστικά στό σύνολο τού πληθυσμού. Πώς θ' αλλάξει και μάλιστα θά δελτιωθεί ή ζωή μας μόνο από τό γεγονός ότι τό 2.000 ή 'Αθήνα θά έχει τό σημερινό πληθυσμό άντί τών 4,5 εκ. πού προβλέπονται; Πώς άντίστοιχα θά δελτιωθεί ή ζωή στη Λάρισα μέ άλλες έκατό χιλιάδες κόσμο; Στο άλλο άκρο, είναι δυνατό κάτω από ούσιαστικές διαρθρωτικές αλλαγές νά έπιτευχθεί μία καλύτερη ποιότητα ζωής στην πρωτεύουσα για πληθυσμό σάν τής 'Ελλάδας όλόκληρης. Δέν ύπάρχουν τεκμηριωμένες άντενδείξεις για τήν ύψηλή συγκέντρωση ή τήν ύψηλή πυκνότητα τού πληθυσμού. Όλα εξαρτώνται από τά κοινωνικά, πολιτικά και οίκονομικά δεδομένα.

Ό περιορισμός τού πληθυσμού τών μεγαλουπόλεων έχει έπιχειρηθεί σχεδόν σέ όλα τά μήκη και πλάτη και κάτω από διάφορα κοινωνικοπολιτικά συστήματα. Ή έπιτυχία τού έγγειρήματος δέν μπορεί νά προδικαστεί από τίς έπιμέρους συνιστώσες. Στη Σαγγάη π.χ. παρόλη τή θέληση και τήν όργάνωση τού Κινέζικου κράτους ή συρροή τού πληθυσμού λίγο έπηρεάστηκε από τά μέτρα- τό ίδιο και στη Μόσχα. Άντίθετα στό Λονδίνο ή στάση τού πληθυσμού πέτυχε σχεδόν σέ άνησυχητικό βαθμό (6).

Άν μειωθεί ό πληθυσμός τής 'Αθήνας μέ τήν άποκέντρωση, τότε θά μπορούμε νά περιφανεύομαστε ότι είμαστε μοναδικοί στον κόσμο (7). Άπό τήν άλλη μεριά άπόπολλα συγκροτήματα συγκρίσιμα μέ τήν 'Αθήνα σέ μέγεθος προβλέπεται ν' αύξηθούν μέ ίδιους ή μεγαλύτερους ρυθμούς: 10-15 στην Κίνα, 7-8 στις Ίνδίες, 3 στό Πακιστάν, ή 'Αβάνα (ιδιαιτέρως σημασίας για μās καθώς ή Κούβα έχει τόν ίδιο συνολικό πληθυσμό και άλλο πολιτικό σύστημα), ή Ουάσιγκτον, τό Τορόντο κλπ. κλπ.

'Η σύγκριση τών πόλεων δέν τελειώνει μέ άντιπαράθεση στοιχείων πληθυσμού και ρυθμών αύξησης. Χρειάζεται νά εξέταστεί και ή θέση τής πόλης στον άστικό χώρο και ή διάθρωση τής, ή χρήση γής και ό βαθμός συγκέντρωσης

(3) Τά πρώτα διατάγματα θεσπίστηκαν στη δεκαετία του '50 (Ν.Δ. 2176/1952 Ν.3213/1955). Βλ. και ΕΤΒΑ, "Οδηγός 'Επενδύσεων". Άθήνα, 1977.

(4) Μία πολύ ένδιαφέρουσα άνάλυση τής χωροταξικής πολιτικής παρουσιάζεται στό άρθρο τής συντακτικής έπιτροπής "Ρύθμιση τού χώρου στην 'Ελλάδα- μία σύντομη άνασκόπηση". Αρχιτεκτονικά Θέματα, Τ.12, Άθήνα, 1977.

(5) "Ίσως ή κοινή γνώμη έπρεπε νά πληροφορηθεί ότι ή ιδέα τών αντιπόλεων περιέχεται και στό χοντικό "Σχέδιο προτύπου μακροχρόνιου ανάπτυξης τής 'Ελλάδος, 1973-87". Βλ. και όριστική έκθεση ΚΕΠΕ, "Χωροταξικά και πολιτιστικά άπόψεις τού περιβάλλοντος", Άθήνα, 1972.

(6) Ή έπιτυχία ενός σχεδίου εξαρτάται βέβαια από τούς στόχους του. Ένδεχεται ό διπλοασιασμός της Σαγγάης μεταξύ 1950-75 νά είναι τελικά μεγάλη έπιτυχία. Σημειωτέον πώς στό ίδιο διάστημα διπλοσιάστηκε και ή 'Αθήνα. Άντίστοιχα ή Μόσχα αύξήθηκε κατά 60%. Τό Λονδίνο είναι ή μοναδική μεγαλούπολη πού έμεινε στάσιμη. (βλ. ΟΗΕ, Global Review of Human Settlements, Pergamon, 'Οξφόρδη, 1976). Όλα ώστόσο είναι σχετικά: Οι Μεξικανοί θεωρούν τιμή τους πώς ή Πόλη τού Μεξικού θά είναι τό 2.000 ή μεγαλύτερη στον κόσμο μέ 32 εκ. κατοίκους. Οι Βραζιλιανοί διεκδικούν για τόν έαυτό τους τά πρώτεια μέ τόν Σάν Πάολο αλλά προβλέπεται πώς θά φτάσει μόνο τά 26 εκ. κατοίκους.

(7) Άπό τά 360 μεγαλύτερα άστικά συγκροτήματα σέ παγκόσμια κλίμακα (τουλάχιστον 500χλ. σκά 1970), κανένα δέν μειώθηκε στην είκοσιπενταετία 1950-75 και όλα προβλέπεται ότι θ' αύξηθούν στην επόμενη (βλ. ΟΗΕ, ό.π.)

δραστηριοτήτων. Από λίγα στατιστικά στοιχεία φαίνεται πώς ή Αθήνα μακροσκοπικά τουλάχιστον δεν αποτελεί εξαίρεση (8).

#### Τά εφικτά όρια της αποκέντρωσης.

Για να μην ερμηνευτεί ή άκραία θέση σάν ύποσθήριξη του γιγαντισμού της Αθήνας όρισμένες έξηγήσεις κρίνονται σκόπιμες. Δέν ύπάρχει αντίρρηση ότι ή κατάσταση στην Αθήνα είναι οίκτηρή και ότι τά μέχρι τώρα προγράμματα ανάπτυξης όδήγησαν σε πολλαπλή καταστροφή της ύπαιθρου και σε διάσπαση του έλληνικού χώρου. Όποιαδήποτε κοινωνικά όφέλη άποκομίστηκαν μέ την οικονομική άνόρθωση της Ελλάδας -έτσι κι άλλως περιορισμένα στο δεδομένο κοινωνικό καθεστώς- έξανεμιστηκαν μέ την έρήμωση του χωριού, την καταστροφή του περιβάλλοντος και τό συνωτισμό στην πρωτεύουσα (9). Αλλά ή έξαγγελία άποκέντρωσης είναι ένα αυτόκαταργούμενο πυροτέχνημα. Ακόμα και λεκτικά είναι ένδεικτική του άθεράλευτου άθηναιοκεντρισμού. Έπειτα, σε ούσιαστικότερο επίπεδο, ή άποκέντρωση ύπήρξε πάντα ένα σχέδιο "γιά τούς άλλους". Όταν οί άλλοι είναι άγέννητοι ίσως μπορεί νά έξασφαλιστεί κάποια άνταπόκριση. Έξου και ή διεθνής μείωση της σημασίας των μεγαλουπόλεων διατηρώντας όμως πάντα τή σχετική τους θέση. Ποιός όμως ή άποκεντρωθεί στην Ελλάδα και μέ ποιό κοινωνικό κόστος;

Τό μόνο πού ως ένα βαθμό έχουν πετύχει κράτη μέ συγκεκριμένους στόχους και άυστηρό πρόγραμμα περιφερειακής ανάπτυξης και πρώτιστα μέ θέληση και δυνατότητα νά τό επιβάλουν, είναι κάποια άλλαγή στους ρυθμούς αύξης των άστικών κέντρων, δηλ. θαμμαία μείωση του βάρους της πρωτεύουσας, και αυτό συνήθως μέ τή βοήθεια συνολικής πληθυσμιακής αύξης. Πώς τά μπορούσε να γίνει κάτι τέτοιο στην Ελλάδα μέ την πληθυσμιακή στασιμότητα (10); Μιά ιδέα θά ήταν ίσως νά βασιστεί ή περιφερειακή ανάπτυξη στην επάνοδο των μεταναστών. Στην περίπτωση αυτή θά έπρεπε τά κίνητρα νά ήταν πολύ μεγαλυτέρα άπ' όσα χρειάζονταν γιά νά μην άποφάσιζαν τή μετανάστευση. Γιά τήν άποκέντρωση του πληθυσμού της Αθήνας, θά έπρεπε νά ήταν τουλάχιστον άνάλογα καθώς δέν ύπάρχει και τό κίνητρο της παλιννόστησης στον ίδιο βαθμό μέ τούς μετανάστες. Από τά παραπάνω φαίνεται χωρίς χαρτί και μολύδι ότι απαιτούνται ρυθμοί ανάπτυξης μεγαλυτέροι άπ' αυτούς πού έχουμε πετύχει ως τώρα. Ας αναλογιστούν οι είδικοί τήν άναγκαία άλυσίδα των κινήτρων γιά ν' άποκατασταθεί κάποια στοιχειώδης ίσορροπία στο χώρο. Έχει έρευνηθεί ή κοντύλια, ντόπια, της ΕΟΚ και άλλα απαιτεί ή χρηματοδότηση μιας τέτοιας ανάπτυξης (11);

Οί παρατηρήσεις αυτές όδήγησαν στην ύποψία πού μνημονεύεται στην εισαγωγή, ότι ή άποκέντρωση είναι μία νέα -ίσως ή τελευταία- γραμμή άμυνας της έξουσίας στον άγώνα έναντίον της φθοράς. Καλό θά ήταν νά τήν είχαμε βέβαια. Αυτή είναι ή στατική άποψη (12). Όποιαδήποτε δέν μπορεί νά είναι αυτοσκοπός- επιπλέον είναι εκ του πονηρού (φωναίζει ό κλέφτης "πιάστε τον"). Μόνη της δέν δίνει λύση στο

χωροταξικό και οικονομικό πρόβλημα αλλά άποτελεί και αυτή μία προσπάθεια καταπίεσης των συμπτωμάτων καταστροφής σε ύψηλότερο βαθμό.

#### Οί προϋποθέσεις μιάς "άλλης" ανάπτυξης

Μιά τιμιότερη θέση γιά τήν άντιμετώπιση του έλληνικού προβλήματος θά ήταν ή άναγνώριση της άποτυχίας των σημερινών συμβατικών αρχών της ανάπτυξης και τό πέρασμα σε μιάν "άλλη" ανάπτυξη, μέσα από ριζικές διαρθρωτικές άλλαγές (13). Μιά τέτοια στρατηγική προϋποθέτει τή συνειδητή έπιλογή ενός δρόμου πού είναι σε όλα τά βασικά σημεία αντίθετος από αυτόν πού άκολούθησε ή Ελλάδα μεταπολεμικά.

Η άφετηρία του προγράμματος της "άλλης" ανάπτυξης άποτελείται από όρισμένες αρχές, κατ' άνάγκη άπλές και γενικές ώστε νά περιλάβουν συνθήκες μέ παγκόσμια έφαρμογή. Τό ιδεολογικό ύπόβαθρο συνθέτει ταυτόχρονα ένα στρατηγικό σχέδιο έρευνας και έφαρμογής των αρχών γιά τήν περίπτωση της κάθε χώρας. Οί γενικές αρχές παρουσιάζονται έδώ μέ σύντομες έπεξηγήσεις:

α) Προσανατολισμός της ανάπτυξης πρós τίσ βασικές άνάγκες του ανθρώπου. Η κάλυψη των βασικών αναγκών, ύλικών και άυλων, είναι ή πρώτη αρχή και στόχος. Σ' αυτές περιλαμβάνονται οι βασικές άνάγκες γιά τή διαβίωση, οι καταναλωτικές άνάγκες, ή γενικευμένη παροχή κοινωνικών ύπηρεσιών, τό δικαίωμα της έπιλογής στην έργασία, ή έλευθερία έκφρασης, ή δημιουργικότητα και ή συμμετοχή σε πολιτιστικές δραστηριότητες και ή συλλογική λήψη των

(8) Η Αθήνα μέ περίπου τό μισό άστικό πληθυσμό της χώρας και μέ πολύ μεγαλυτέρα ποσοστά δραστηριοτήτων και ύπηρεσιών έχει τυπικές αναλογίες πρωτεύουσας του Τρίτου Κόσμου. Ός πρós τήν πυκνότητα πληθυσμού ή Αθήνα παρουσιάζει πολύ χαμηλές τιμές σχετικά μέ άλλες ευρωπαϊκές. π.χ. στο κέντρο έχει 22 κατ/εκτάριο ενώ τό Παρίσι 234, τό Δουβλίνο 364, ή Ζυρίχη 45, ή Βουδαπέστη 39. Στο σύνολο άστικής περιοχής ή Αθήνα έχει 6.2 ενώ τό Παρίσι 86.3 και τό Δουβλίνο 210 (Πηγή/ΟΗΕ, δ. π.). Οί αριθμοί είναι ένδεικτικοί του βαθμού έντροπίας της όργάνωσης του χώρου στην Αθήνα.

(9) Η έρευνα του κοινωνικού κόστους / ωφέλειας της ανάπτυξης θά είχε πολύ ενδιαφέρον έστω και άν βασίζονταν σε άνεπιβεβαίωτες ύποθέσεις. Διαισθητικά πιστεύεται πώς γιά κάποια άμφίβολη και θραχυπρόθεση αύξηση της κατανάλωσης, θυσιάσαμε ένα μεγαλυτέρο μέρος του οικονομικού μας πλούτου χωρίς νά συνυπολογιστεί ή πολιτιστική καταστροφή και ή ίσοπέδωση του τρόπου ζωής.

(10) Ίσως και ή ύπογεννητικότητα νά είναι μία ένδειξη πώς τό έλληνικό οικοσύστημα έχει παραβιαστεί. Εύτυχώς τό κενό καλύπτει ή κατάκτηση του τουρισμού (και αντίστροφα). Οί τουρίστες άντιπροσωπεύουν πληθυσμιακά αύξανόμενο ποσοστό των κατοίκων έστω και άν τά συγκεκριμένα άτομα έχουν σίντομη διαμονή.

(11) Η άπάντηση στην έρώτηση δίνει και τό σκέλος του κόστους (μέρους, όχι του συνολικού) της σημερινής πορείας (δλ σημ. 9). Η άνακατανομή όπωσδήποτε απαιτεί θυσίες μεγαλυτέρες από τά άρχικά όφέλη της συγκέντρωσης: όταν μάλιστα δέν γίνεται κάτω από καθεστώς σοσιαλισμού είναι σχεδόν άδύνατη. Ο συγκεντρωτισμός είναι μέσα στο μηχανισμό κερδοσκοπίας των έπιχειρήσεων όπως τόσο παραστατικά φαίνεται στο μοντέλο του Χάτελιγκ (1929). Μέχρι τώρα ή διαμνηχανία και οι ύπηρεσίες εύρισκαν μία ύποδομή, έλλιειπή ίσως, αλλά ύπάρχουσα από τήν προ-καπιταλιστική περίοδο. Δέν θά τήν εγκαταλείψουν μέ εύχολόγια.

αποφάσεων σε όλα τα κλιμάκια. Η καινοτομία της αρχής των βασικών αναγκών βρίσκεται στο δυναμικό χαρακτήρα που θα πάρουν οι παραγωγικές δραστηριότητες: Αφενός η κάλυψη μίας βαθμίδας αναγκών οδηγεί αυτόματα στην επόμενη, και αφετέρου αναγνωρίζεται η αλληλεπίδραση των αναγκών. Οι επιλογές στην παραγωγή και γενικά ή κοινωνικο - οικονομική πολιτική αποκτούν ένα πολυδιάστατο κριτήριο αφήνοντας κατά μέρος τον παραπλανητικό μαξimalισμό των ρυθμών αύξησης.

β) *Αυτοδυναμία και απόλυτος έλεγχος από κάθε χώρα στην πορεία της ανάπτυξης της.* Καθώς οι βασικές ανάγκες διαφέρουν από χώρα σε χώρα ή ανάπτυξη δεν μπορεί να υποταχτεί σε γενικά μοντέλα και πολύ περισσότερο, δεν μπορεί να επιβληθεί εκ των άνω. Μόνο μία προσπάθεια βασισμένη στις δυνάμεις του τόπου, τό έμπυχο ύλικό και τους έθνικούς πόρους, μπορεί να φέρει αποτελέσματα πραγματικά αναπτυξιακά. Άπαραίτητη συνθήκη για μίαν αυτοδύναμη ανάπτυξη είναι η έθνική, πολιτική και οικονομική ανεξαρτησία και η αναγνώριση τέτοιου δικαιώματος και στους άλλους λαούς. Μέ την παγκόσμια αναγνώριση του δικαιώματος της ενδογένειας στην ανάπτυξη κάθε χώρας, η ιδέα της αυτοδυναμίας προεκτείνεται στη "συλλογική αυτοδυναμία" υποκαθιστώντας τό στείρο έθνικισμό και την ξεπερασμένη έννοια της αυτόαρκειας.

γ) *Αναγνώριση των περιορισμών που θέτει τό οικοσύστημα του πλανήτη.* Άμεσα συνδεμένη με τις αρχές των βασικών αναγκών και της ενδογένειας / αυτοδυναμίας είναι η οικολογική άρμονία στην ανάπτυξη τόσο σε τοπικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Η ιδέα ότι οι πόροι είναι γενικά περιορισμένοι είναι παλιά όσο και η οικονομική σκέψη. Η θεώρηση όμως της οικολογίας σαν παράγοντα της ανάπτυξης είναι πρόσφατη.

"Όπως οι βασικές ανάγκες βάζουν τό "έξωτερικό όριο" στην ανάπτυξη έτσι και η οικολογία βάζει τό "έξωτερικό όριο". Η διατήρηση της οικολογικής ισορροπίας αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της αρχής της ενδογένειας και της συλλογικής αυτοδυναμίας. Η οικολογικά σωστή αναπτυξιακή πορεία είναι και κοινωνικά και οικονομικά όρθολογική όχι μόνο για τους κατοίκους μίας περιοχής ή μίας χώρας αλλά και για τον πλανήτη ολόκληρο.

δ) *Άνάγκη για διαρθρωτικές μεταβολές.* Η αλλαγή προσανατολισμού προς την "άλλη" ανάπτυξη απαιτεί βαθιές διαρθρωτικές αλλαγές στη δομή της έξουσίας, τους κοινωνικούς θεσμούς, τις οικονομικές δραστηριότητες, την οργάνωση του χώρου και τον τρόπο ζωής. Η αλληλεξάρτηση της αρχής αυτής με τις προηγούμενες είναι προφανής. Η άποδοχή των προηγούμενων προϋποθέτει τις διαρθρωτικές αλλαγές και οι τελευταίες έχουν σαν στόχο την τήρηση των τριών πρώτων. Γι' αυτό και τονίζεται η ανάγκη ενημέρωσης της κοινής γνώμης και η χρησιμότητα του διαλόγου. Πάνω απ' όλα η αλλαγή νοοτροπίας σε όλα τα κλιμάκια αποφάσεων είναι ό καταλύτης που θα ξεκινήσει την αντίδραση.

ε) *Τό πέρασμα στην "άλλη" ανάπτυξη μπορεί ν' αρχίσει άμέσως.* Η πολιτική βάση της "άλλης" ανάπτυξης είναι η Νέα

Διεθνής Τάξη στη γενική της μορφή (κι όχι μόνο στά Οικονομικά). Έξατομικευμένο τό πρόγραμμα για κάθε χώρα είναι σοσιαλιστικό με την ευρύτερη έρμηνεία του όρου. Ό πλουραλισμός στην εφαρμογή των τεσσάρων αρχών είναι φυσικά άποδεκτός, καθώς η ανάγκη για μίαν "άλλη" ανάπτυξη δεν συνδέεται μ' ένα συγκεκριμένο κοινωνικο - πολιτικό σύστημα. Τό ξεκίνημα για την εφαρμογή των αρχών της "άλλης" ανάπτυξης μπορεί να γίνει ανεξάρτητα από τις επιθυμητές αλλαγές στον τρόπο διακυβέρνησης και στη δομή της έξουσίας.

Η κινητοποίηση για την αλλαγή νοοτροπίας, όπως τονίστηκε ήδη, είναι ό πρώτος στόχος της "άλλης" ανάπτυξης, στόχος βαθιά πολιτικός.

Τά παραπάνω πέντε σημεία διαγράφουν την περιοχή που θα μπορούσε να κινηθεί ένα πρόγραμμα για την "άλλη" ανάπτυξη. Η στενή οργανική τους σύνδεση επιβάλλει μία καθολική προσέγγιση. Βασική προϋπόθεση της "άλλης" ανάπτυξης είναι η έθνική, πολιτική και οικονομική ανεξαρτησία. Βαθμιαία και αλίμονο, μετά από έθνικές καταστροφές, γίνεται συνείδηση ότι τά μόνα άσφαλή μέσα για την επίτευξη όποιουδήποτε στόχου είναι οι ίδιες μας οι δυνάμεις και οι δυνατότητες του τόπου. Αυτό δεν σημαίνει απομόνωση και έσωστρέφεια αλλά άποδοχή με ίσους όρους της Νέας Διεθνούς Τάξης πραγμάτων και κυρίως της ιδέας της "συλλογικής αυτοδυναμίας" όπου κάθε κοινωνία θα στηρίζεται κατά τον ίδιο τρόπο. Άπό αυτήν την αρχή πηγάζει τό αξίωμα της προσαρμογής της ανάπτυξης σε πρότυπα που ταιριάζουν στον τόπο παίρνοντας υπόψη τις βασικές ύλικές και πολιτιστικές ανάγκες του λαού. Η χρήση των πόρων θα πρέπει να προσανατολίζεται στην κάλυψη αυτών των αναγκών χωρίς υπερβάσεις, με τους περιορισμούς που επιβάλλονται για την ισορροπία του οικοσυστήματος τόσο σε τοπικό επίπεδο όσο και σε παγκόσμιο.

Άπαιτείται έπομένως κοινωνικός όρθολογισμός και αναγνώριση των κυριαρχικών δικαιωμάτων τόσο στο σύνολο του λαού όσο και στις μελλοντικές γενιές. Ό σοσιαλιστικός μετασχηματισμός είναι ικανή άλλ' όχι και αναγκαία συνθήκη για ν' αρχίσει η διαδικασία μίας "άλλης" ανάπτυξης. Έτσι η στρατηγική διατηρεί ένα χαρακτήρα πραγματιστικό, ή καλύτερα άντι-ουτοπιστικό στην εφαρμογή της. Μέ αυτή τη συνθήκη η "άλλη" ανάπτυξη προσφέρεται σαν μιά έναλλακτική λύση καθολικής πολιτικής ακόμα και κάτω από συντηρητι-

(12) Στην ύποθετική αυτή περίπτωση αποκλείεται να είχαμε μόνο άποκέντρωση. Η ύπαρξη της θα σήμαινε και την παρουσία ενός άλλου τρόπου σκέψης και πράξης σ' όλη τη χώρα.

(13) Η "άλλη" ανάπτυξη αποτελεί διεθνή κίνηση που συνεχώς κερδίζει έδαφος. Σε διακρατικό επίπεδο ύποστηρίζεται από τις περισσότερες χώρες του Τρίτου Κόσμου και μερικές συνειδητοποιημένες χώρες της Δύσης. Μέ διεθνή χρηματοδότηση οργανώθηκε τό "Διεθνές Ίδρυμα για έναλλακτικούς τρόπους ανάπτυξης (IFDA), με κύριο στόχο να βοηθήσει τις ανεπίσημες -ή κυβερνητικές- άποψεις ν' άκουστούν. Μέσα σ' άλλα έχει επιφορτισθεί μιά ομάδα μελέτης να κάνει μιά πρόταση για την εφαρμογή μίας "άλλης" ανάπτυξης στην Ελλάδα. Βασική βιβλιογραφία: α) THE 1975 DAG HAMMARSKJOLD REPORT "WHAT NOW" β) M. NERFIN (ED), "ANOTHER DEVELOPMENT - APPROACHES AND STRATEGIES", D.H. FOUNDATION, Ουψάλα, 1977 γ) Τά ντοσιέ του IFDA (έχουν εκδοθεί δύο μέχρι στιγμής), Νyon, Έλβετία.



κή διακυβέρνηση (14). Ουσιαστικά δηλώνει την ανάγκη αλλαγής προσανατολισμού από ποσοτικούς σε ποιοτικούς στόχους.

### Τό πέραςμα στην "άλλη" ανάπτυξη

Χωρίς ν' αναφέρονται κάτω από έναιο σχήμα, οι θέσεις της "άλλης" ανάπτυξης έχουν μεγάλη ύποσφιξη στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια (15). Θά ήταν ουσιαστική πρόοδος αν αναγνωριζόταν ή οργανική σύνδεση των επιμέρους στοιχείων της δηλ. της εθνικής αυτοδυναμίας στην ανάπτυξη, της έστιασης στις βασικές ανάγκες, της κοινωνικά ορθολογικής χρήσης των πόρων και του περιβάλλοντος, της απαίτησης για διαρθρωτικές αλλαγές και της δυνατότητας για άμεση εφαρμογή στοιχείων της στρατηγικής. Τότε ή επίθεση έναντι των συμβατικών λύσεων δέν θ' αδυνάτιζε από την πολυφωνία.

Μιά τέτοια συνολική αντιμετώπιση δίνει στην αποκέντρωση και την περιφερειακή ανάπτυξη λιγότερο μεγαλόσχημες διαστάσεις. Γίνονται αλλά μέσα για την επίτευξη του στόχου της ανάπτυξης. Δέν είναι τά μοναδικά, ούτε αυτομάτως επείγοντα, ούτε καν ύποχρεωτικά χωρίς αποδείξεις. Θά έπρεπε νά είχε μελετηθεί ή αποδοτικότητα τους και πριν απ' όλα ή εφαρμοσιμότητά τους. Έκείνο πού επείγει είναι ή αλλαγή στον τρόπο ζωής. Η υπερκατανάλωση και ή πολιτιστική φτώχεια είναι προβλήματα βασικών αναγκών πού πρέπει ν' αντιμετωπιστούν άμεσα.

Η περιφερειακή ανάπτυξη εντάσσεται στή γενική στρατηγική καθώς συντείνει στην ορθολογική εκμετάλλευση των παραγωγικών δυνάμεων και την αποκατάσταση της οικολογικής ισορροπίας αλλά χρειάζεται ποιότητα. Η άφειτηρία της δέν μπορεί νά είναι άπλως ή αποσυμφόρηση της πρωτεύουσας με την επανάληψη της αθηναϊκής ποικιλίας στις άλλες. Χρειάζεται πριν απ' όλα αποκέντρωση παροχών και δυνατότητων. Ίσως αυτό νά μνή απαιτεί καν μετακίνηση πληθυσμού. Έπειτα, πριν δοθούν και άλλα κίνητρα σε μιά βιομηχανία πού έξυπηρετεί έλάχιστους, είτε σάν παραγωγικές σχέσεις είτε σάν αποτέλεσμα, θά πρέπει νά ξεκαθαριστεί τί είδους βιομηχανίες μπορεί και επιβάλλεται από τις κοινωνικές ανάγκες νά έχει ή χώρα και σε ποιές θέσεις.

Παράλληλο θέμα για εξέταση είναι ή συνδρομή της τεχνολογίας. Ως ποιό βαθμό είναι χρήσιμη ή εισαγωγή της, τί έξάρτηση προϋποθέτει, ποιές θυσίες μπορούν νά γίνουν για την ανάπτυξη έχωριας και ποιά ή χωροθέτηση τέτοιων άναπτύξεων. Η διεθνής ανταγωνιστικότητα δέν μπορεί νά είναι πιά άποφασιστικό κριτήριο όταν ή παραγωγή άφορά την έχωρια κατανάλωση. Αλλά πρέπει σαφώς ν' αποκεντρωθεί, νά διαλυθεί ό προστατευτισμός του κεφαλαίου ώστε οι θυσίες του καταναλωτή νά πιάσουν τόπο.

Ανάλογα θά μπορούσε νά μελετηθεί ή ενεργειακή και ή γεωργική πολιτική. Οι επιλογές με βάση μιά "άλλη" ανάπτυξη οδηγούν σε λύσεις πού ενισχύουν την περιφέρεια. Η σύλληψη της ήλιακής ενέργειας είναι τό έπιστέγασμα της αποκεντρωμένης παραγωγής· ή ενίσχυση του άγρότη είναι άμεσα συνδεμένη με θυσίες των κατοίκων της πόλης,

επομένως σημαίνει αποκέντρωση των παροχών.

Πριν αποκεντρωθούν οι δημόσιες υπηρεσίες ως έξεταστεί αυτό καθ' έαυτό τό θέμα της χρησιμότητάς τους. Γιατί νά μνή περάσει ένα μέρος από τις άρμοδιότητες τους στην τοπική αυτοδιοίκηση. Νά μιά αποκέντρωση με έπιτυχία έξασφαλισμένη χωρίς πρόσθετους οργανισμούς και συσκέψεις.

Η πολιτική της γής έπίσης θά μπορούσε νά συμβάλει στή βελτίωση της ποιότητας της ζωής άμεσα, με την καλύτερη οργάνωση του χώρου και έμμεσα με την αποσυμφόρηση. Επιτέλους, ως γίνει ή απόπειρα νά θγούν τά ακίνητα και ιδιαίτερα ή γή από τό κύκλωμα της άγοράς. Τό κίνητρο της κερδοσκοπίας έχει καταστρέψει άδιάκριτα κέντρο και περιφέρεια και κρατάει δέσμες τις δυνάμεις του τόπου.

As δοκιμαστεί έξάλλου πρώτα ή αποκέντρωση παροχών με την έξισορρόπηση των κοινωνικών υπηρεσιών Αθήνας και έπαρχίας έσω και στό σημερινό πληθυσμό. Τέλος τά τεχνικά έργα πού λόγω μεγέθους και οικονομικής σημασίας δεσμεύουν τό χώρο και τις έναλλακτικές λύσεις για χρόνια θά πρέπει ν' αναμορφωθούν με γνώμονα τή διανομή της ώφέλειας σ' όλόκληρο τον πληθυσμό: π.χ. ως έξεταστεί κάτω από αυτό τό πρίσμα τό κόστος και ή ώφέλεια και έντέλει ή ανάγκη για ένα υπεραεροδρόμιο στην Αττική. (16)

Όσο για τους ρυθμούς αύξησης της πρωτεύουσας ως μνή υπάρχουν αυταπάτες: Νά γίνουν άρνητικοί είναι άδιανόητο. Νά μηδενιστούν θά είναι άθλος άξιοσημείωτος. Κατά πάσα πιθανότητα οι τάσεις πολύ λίγο θά αλλάξουν. Όπως και

(14) Τότε θά είχε μικρή έμβέλεια, έννοείται. Η άποδοχή της ιδέας ώστόσο θά γινέρονε και κάποια έλαστικότητα της κυριαρχης ιδεολογίας.

(15) Κυβερνητικές ένεργειες (ή ανάγκη φιλοτιμίας). Η πρόθεση ν' αξιοποιήσει τους έθνικούς πόρους και νά προσπατήσει τό περιβάλλον, νά προάγει την έθνική τεχνολογία και νά ρυθμίσει τό χώρο· όλα αυτά όμως χωρίς μιά έννοια του συνόλου και με δεινοσαυρική οργάνωση. Έξκυβερνητικό σύστημα: Όλα τά κόμματα λίγο πολύ μίλησαν για διαρθρωτικές αλλαγές. Συνδικαλιστικά όργανα όπως ΤΕΕ, ΕΙΝΑΠ, ΕΔΠ, ΣΑΔΑΣ έδειξαν ότι μπορούν νά έγκαταλείψουν τά ίδιωτικά τους συμφέροντα για τό κοινό καλό σε άξιοσημείωτο βαθμό. Ίδιωτικές όργανώσεις όπως ή ΕΠΟΙΩ ή Δημοκρατική Ένημέρωση, τό ΙΝΚΑ (με την έξαίρεση της απαράδεκτης στάσης του στο κυκλοφοριακό), έχουν δραστηριοποιηθεί για την προστασία του πολίτη και την άλλαγή νοοτροπίας. Αντίστοιχη προσπάθεια γίνεται από προοδευτικά στοιχεία της τοπικής αυτοδιοίκησης. Ακόμα, ένα μεγάλο μάθημα στο κράτος για τη σχεδόν άνηπακτη μέριμνα, δόθηκε με την άπροσχεδίαση κινητροποίησης του λαού στη Θεσσαλονίκη μετά τους σεισμούς. Τέλος ή Κρήτη ίσως είναι ή πρώτη γεωγραφική ένότητα όπου ο λαός πειραματίζεται σε άναπτυξιακή αυτοδιάθεση χωρίς νά περιμένει τή βοήθεια του έθνικού κέντρου.

(16) Η έρευνα για την έπιλογή της θέσης του νέου αεροδρομίου άντι νά προβληθεί με κάθε τρόπο είναι άπόρητη. Ίσως γιατί δέν υπάρχουν κοινωνικά οικονομικά κριτήρια. Ποσο ύπολογίστηκε ή ζημιά στο λεκανοπέδιο από την κατάληψη των Σπάτων. Άνεξάρτητα από τις άλλες θέσεις θά έπρεπε νά λογαριαστεί και ή άπλή μείωση της σημασίας του Έλληνικού σε όφελος άλλων. Η παράμετρος προσέλασης στην Αθήνα είναι άντιφατική με την ιδέα της ισορροπίας του χώρου. Ως τότε θά διευκολύνουμε την έλληνική ολιγαρχία, τους ξένους έπιχειρηματίες και τους τουρίστες. Σημειώνεται για τή μνήμη του Τ.Χ. Ζενέτου πως την έγκατάλειψη της ιδέας για τή μεταφορά του αεροδρομίου στα Σπάτα και την άποκέντρωση των λειτουργιών του Έλληνικού έλεγε τονίσει στο άρθρο του "Τό αεροδρόμιο Αθηνών - Έναλλακτική λύση ή παραμονή του στην περιοχή Έλληνικού". Τεχνικά Χρονικά, 1.78 που δημοσιεύτηκε μετά τό θάνατο του και πέρασε, φυσικά άπαράητο.

νάνα, με ή χωρίς αποκέντρωση ως πάρουμε τη ζωή μας αλλιώς.

### *‘Η “άλλη” ανάπτυξη για τό κυκλοφοριακό*

Γιά νά στερεωθεί πραχτικά ή ιδέα τής “άλλης” ανάπτυξης θά γίνει μιά πρόχειρη ανάλυση τών δυνατοτήτων γιά τή λύση του κυκλοφοριακού τής ‘Αθήνας. Παρά τή δευτερογενή του υπόσταση -παράγωγο στραθής αναπτυξιακής πολιτικής- δέν παύει νά είναι κολοσσιαίο πρόβλημα μέ συνέπειες πού άντανακλούν σ’ όλη τή χώρα και νά ταλαιπωρεί καθημερινά τό 1/3 του συνολικού πληθυσμού. (17). Παράλληλο πρόβλημα είναι στροφή σημαντικών άποταμιεύσεων πρós τή δαπάνη γιά άγορά αυτοκινήτων (18).

‘Η καθημερινότητα, ή πρόδηλη παρουσία και ή πολυπλοκότητα του προβλήματος είναι φυσικό νά δημιουργεί ενδιαφέρον και πληθώρα προτάσεων. ‘Η πρόταση πώς τίποτε δέν πιάνει τόπο χωρίς παράλληλη άποκεντρωτική πολιτική είναι, ως γνωστόν ιδιαίτερα δημοφιλής. Θά ύποστηριχτεί εδώ πώς ύπάρχουν και αυθύπαρκτα μέτρα πού μπορούν άμεσα νά περιορίσουν τήν ένταση του κυκλοφοριακού προβλήματος.

Τό κυκλοφοριακό έχει πολλά στοιχεία πού προσφέρονται γιά αντιμετώπιση μέσα άπ’ τό πρίσμα μιάς “άλλης” ανάπτυξης: ‘Η κυκλοφορία είναι βασική ανάγκη πού άπαιτεί σημαντικούς πόρους και έπιδρά στο περιβάλλον. ‘Επιπλέον, οί περισσότερες λύσεις του προβλήματος επιβάλλουν κάποια τεχνολογική αντιμετώπιση, όποτε προκύπτει τό θέμα τής έπιλογής ανάμεσα σέ έναλλακτικές προτάσεις πού δίνουν διαφορετικό βαθμό έξάρτησης ή καθεμιά. Τέλος, ή αντιμετώπιση του προβλήματος κατά ένα άποδεκτό τρόπο άπό κοινωνικής πλευράς, οδηγεί άδήρητα στο αίτημα γιά διαρθρωτικές αλλαγές.

### *‘Η σκοπιμότητα του Μετρό*

‘Ιεραρχικά ή πύο μακροπρόθεση και άκριθή ιδέα τής κυβέρνησης είναι ή “λύση” Μετρό. Δέν ύπάρχει μελέτη κοινωνικού κόστους / ώφέλειας πού νά φανερώνει ότι ή άπόφαση είναι κοινωνικά άποδεκτή. Δυστυχώς δέν ύπάρχει ούτε και ή αντίθετη άποψη τεκμηριωμένη. Και οί δύο βασίζονται στη διαίσθηση και στην άναλογία. Οί ύποστηρικτές λένε ότι χωρίς αύξηση τών δρόμων θά πάρει ένα τμήμα τής κυκλοφορίας και έπιπλέον τό έχει ή πολιτισμένη Εύρώπη. Οί αντίθετοι μιλούν γιά τό περιορισμένο κέντρο τής ‘Αθήνας, έπομένως και τήν αναγκαστική ύποχρησιμοποίησή του, τό δραχώδες έδαφος, τήν άκρίβεια, τήν άνωμαλία στην ‘Αθήνα γιά χρόνια μέχρι νά τελειώσουν οί δύο γραμμές, τήν έξάρτηση, και τίς ευκαιρίες γιά σπέκουλα στη γή κατά μήκος τών άξόνων (19)

Τό Μετρό είναι θεμελιακά αντίθετο μέ τίς ιδέες τής “άλλης” ανάπτυξης. Κατ’ άρχήν άποτελεί έναν ανεπίτρεπτο μιμητισμό χωρών μέ έντελώς διαφορετικές δυνατότητες. ‘Όσα μετρό έγιναν τήν έποχή τής άποικιοκρατίας δέν είχαν έννοείται ανάγκη άπό μελέτη τών κοινωνικών έπιπτώσεων. ‘Ας έξεταστούν όμως οί θέσεις και τά κέρδη άπό μεταπολεμ-

κές κατασκευές μετρό. Οί ΗΠΑ έχουν τήν άνεση νά δοκιμάζουν και νά κάνουν λάθη. Τό πανάκριβο μετρό του Σάν Φρανσίσκο καλύπτει μόνον 3-4% τής κυκλοφορίας και λειτουργεί συνέχεια μή ζημιά (20). Γενικά τά μετρό όχι μόνο δέν θγαίνουν οικονομικά αλλά, όπως ύποστηρίζεται, γίνονται πρόξενοι πρόσθετης συμφόρησης καθώς δημιουργούν πόλους έλξης κατά μήκος τών άξόνων τους (21).

Καθώς δέν ύπάρχουν περιθώρια γιά λάθη θά πρέπει νά τό σκεφτούμε έφτάδιπλα. Είναι φανερό πώς σάν ποσοστό του προϋπολογισμού θά είναι τό μεγαλύτερο μοναδιαίο έργο. ‘Ας έξεταστεί ή ποσοστιαία άναλογία γιά δελτιώσεις του κυκλοφοριακού σέ άλλες χώρες, και Δυτικές άκόμα. Καλούμαστε νά καταβάλουμε ένα τεράστιο ποσό, δυσανάλογο τών δυνατοτήτων μας μέ άβέβαιο άν όχι άρνητικό μέλλον. ‘Η κατασκευή του μάς δεσμεύει άπόλυτα ενώ ή άναβολή του δέν άποκλείει τήν έπιλογή του στο μέλλον ιδιαίτερα άν ύπάρξει ταυτόχρονα και πολιτική γής πού θά σταθεροποιήσει τά ύψη τών άποζημιώσεων πού θ’ άπαιτηθούν.

### *‘Απάνθισμα έναλλακτικών λύσεων*

‘Η συντηρητική αντιμετώπιση τής άναμονής και τής μελέτης έναλλακτικών λύσεων είναι γιά τήν περίπτωση και ή πύο ριζοσπαστική. ‘Ας έξαντληθούν πριν άπό τό Μετρό οί δυνατότητες δελτιωσης και επέκτασης άλλων δημοσίων μέσων. ‘Η έπιτυχία μιάς τέτοιας πολιτικής, έχει τονιστεί και άλλοτε (22), έξαρτάται άπό τή στάση τής πολιτείας άπέναντι στα ΙΧ. ‘Υπάρχει ό ένδοιασμός ότι ή μικτή χρήση τών δρόμων, όσο καλή είναι ή έξυπηρέτηση μέ τά δημόσια μέσα, ποτέ δέν θά μπορέσει νά διώξει τό ΙΧ σέ έλεύθερο άνταγωνισμό (23).

(17) Τό κυκλοφοριακό συζητήθηκε όχι μόνο στις δημοτικές εκλογές αλλά και στις βουλευτικές (τό όκτώωρο πού είναι έντεκάωρο). ‘Ακόμα και μουσικοκριτικοί καταπίστηκαν μέ τό θέμα στις έφημερίδες (βλ. Γ. Λευτοάκου, “Πάντοτε ύπάρχει κάποια λύση...”, Βήμα 17/1/78 όπου ό άρθρογράφος προτείνει πολλά, αλλά πάνω άπ’ όλα άναφωνεί “ΜΕΤΡΟ, ΜΕΤΡΟ, ΜΕΤΡΟ”.

(18) βλ. Οίκον. Ταχυόφ. όπου έρευνα Ν. Ρούση γιά τήν κατανάλωση αναφέρει ποσά γιά τό 1974-76 ύπήρξε αύξηση άρχικής δαπάνης 258% και συντήρησης 61.5% γιά τά ιδιωτ. αυτοκίνητα Ο/Τ/ Φ38(1272) 21/9/78 σελ. 37)

(19) Δειγματοληπτικά αναφέρονται τρία κείμενα πού εκφράζουν άμφιβολίες γιά τό Μετρό: α) Κυθωνιάτη, Σ., “Αθηναϊκά τινά” Τεχ. Χρονικά 3/76 (έπιστ. έκδοση) β) Τρίτσι, Α., “Μετρό: Πανάκριθη αυθαίρεσία στα πρότυπα του ...Μόρνου”, Βήμα, 26/2/78 γ) Καράλη, Γ., “Τό “Μετρό” και πώς δέν μπορεί νά γίνει”, ΑΝΤΙ, 3/6/78 όπου γράφεται ότι άκόμα και τό ‘Υπουργείο Δημ. Έργων έχει εκφράσει επιφυλάξεις αλλά τό ‘Υπ. Συγκοινωνιών προχωράει άκάθεκτο.

(20) βλ. CURRIE.L., “TAMING THE MEGALOPOLIS”, PERGAMON, ‘Οξφόρδη, 1976. Ειδικά γιά τήν ‘Αθήνα, έπειδή ύποστηρίχτηκε ότι καλό θά ήταν νά είχαμε ήδη τό μετρό, θά ήταν ενδιαφέρον νά έρευνηθούν ύποθετικά οί έπιπτώσεις άπό μιά κατασκευή μετρό πριν χ χρόνια (5,10,20).

(21) Ο OWEN.W., “TRANSPORTATION AND HUMAN SETTLEMENTS” ΟΗΕ, 1975 αναφέρει τίς περιπτώσεις του Τόκιο και τής Πόλης του Μεξικού.

(22) βλ. Πολυδωρίδη, Ν., ό.π.

(23) Τελευταία γράφτηκε ότι διαφορεάν δημοσίες συγκοινωνίες θά έπειθαν τόν κόσμο ν’ αφήσει τά ΙΧ σπίτι του (βλ. Γιαννοπούλου, Γ., Ο.Τ. 19/10/1978). ‘Η ύπόθεση είναι τουλάχιστον άφελής μέ τό σημερινό διαφορεικό κόστος δημοσίου και ιδιωτικού μέσου. Δέν είναι τό οικονομικό πού θά μάς κάνει νά αλλάξουμε.

Άκόμα κι αν οι βελτιώσεις προσελκύσουν γιωταχίδες στην αρχή, τα πλεονεκτήματα του ΙΧ θα φανούν και πάλι -ίσως μάλιστα και πιο καθαρά καθώς οι δρόμοι θα έχουν μια σχετική αποσυμφόρηση- και τότε η εμπιστοσύνη στο δημόσιο μέσο θα χάνεται βαθμιαία ενώ το νέο επίπεδο ισορροπίας θα βρεθεί στην παλιά ή και μεγαλύτερη συμφόρηση μαζί και με μεγαλύτερη υποχρησιμοποίηση των αστικών συγκοινωνιών.

Η λύση επομένως πρέπει να προβλέπει εξοβελισμό του ΙΧ από το κέντρο, μέτρο όχι πολύ δημοφιλές που θα προκαλέσει θύελλα με πρωταγωνιστές τον Νίκο Δήμου, το ΙΝΚΑ, την ΕΛΠΑ και την Έλευθεροτυπία (24). Έπείγει ωστόσο να ταχτοποιήσουμε τους λογαριασμούς μας με τα γιωταχί. Πολλοί ισχυρίζονται πως το ιδιόκτητο αυτοκίνητο είναι τώρα πιά μια κοινωνική ανάγκη. Ταυτίζεται άλλωστε με την οικονομική πρόοδο και τον πολιτισμό. Στο σημείο αυτό παραθέτονται συνήθως οι στατιστικές για τα αυτοκίνητα που χρειαζόμαστε κατά κεφαλή ώσπου γίνουμε αληθινοί Εύρωπαίοι (25). Πρέπει να σημειωθεί ότι δεν είναι η Ελλάδα το μοναδικό θύμα αυτής της τεχνοκρατικής μίμησης. Η ΕΣΣΔ έχασε τη μοναδική ευκαιρία να δείξει το δυναμισμό του σοσιαλισμού καλύπτοντας αλλιώς την ανάγκη κυκλοφορίας. Όπωςδήποτε η βασική ανάγκη είναι η έλευθερία και άνεση κυκλοφορίας και όχι η φύση της ιδιοκτησίας του μέσου. Αυτή η ανάγκη θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί με κοινωνική επάρκεια μόνο με την κοινωνικοποίηση στις μεταφορές.

Η κατάργηση του γιωταχί είναι μια άκραιο θέση αδιανόητη σήμερα. Η απαγόρευση της κυκλοφορίας όμως εκλεκτικά σε ορισμένες περιοχές και χρονικές περιόδους της μέρας είναι κοινωνική επιταγή. Η μάλλον άπιθανη θεωρία ότι τα ΙΧ δεν είναι το σημαντικότερο αίτιο συμφόρησης δεν εμποδίζει διόλου ν' απαιτήσουμε τις απαγορεύσεις για λόγους αρχής. Μια ενδιάμεση λύση θα ήταν η αποτίμηση του κοινωνικού κόστους του ΙΧ και η φορολογία των αυτοκινήτων που χρησιμοποιούν το κέντρο. Το μέτρο εφαρμόστηκε στη Σιγκαπούρη με τις εύλογες ευχές της Διεθνούς Τράπεζας, που βλέπει το ΙΧ σαν σύμβολο της έλευθερίας, και είχε σχετική επιτυχία. Στην Αθήνα ένα πρόσθετο τέλος 3.000 δραχ / μήνα θα έπρεπε να είναι το ελάχιστο, (26) παρόλο που το μέτρο δεν έχει και μεγάλες πιθανότητες να άπονεύει κυκλοφοριακή δικαιοσύνη. Κάτι τέτοιο δεν γίνεται ούτε στις άπειραριθμες παραβιάσεις του κώδικα παρόλο που τα νέα αστυνομικά μέτρα αναγγέλθηκαν με τυμπανοκρουσίες και τελετουργικές χαράξεις κίτρινων γραμμών.

Για να περιοριστούν οι αντιρρήσεις από την απαγόρευση του ΙΧ θα μπορούσε να προταθεί η αύξηση των ταξί. Λέγεται ότι έχουμε ήδη πολλά σε σύγκριση με άλλες πόλεις. Αυτό εξηγείται με το χάλι της αστικής συγκοινωνίας. Αλλά ως προς τα ΙΧ το μεταφορικό πλεονέκτημα των ταξί δεν χρειάζεται αποδείξεις. Όλες οι ΙΧ μετακινήσεις μπορούν να γίνουν με το 1/6 του αριθμού των ΙΧ σε ταξί. (27) Η Αθήνα έχει γνωρίσει τους πειρατές που εξυπηρετούσαν με επάρκεια γραμμές τακτικής συγκοινωνίας. Εναλλακτικά, αντί της αύξησης των ταξί μικρά λεωφορεία θα μπορούσαν να προστεθούν στο σύστημα που να κινούνται πάνω σε βασικούς

άξονες ίσως και με ελαστικότερες διαδρομές, ένα υβρίδιο ανάμεσα στα λεωφορεία και τα ταξί.

Γενικά το βέλτιστο μέγεθος λεωφορείων θα πρέπει να είναι μάλλον μικρότερο από το καθιερωμένο. Με την προϋπόθεση ότι οι δρόμοι χωρούν, πράγμα εύλογο αν στο κέντρο κινούνται μόνο δημόσια μέσα, τότε με το 7% του αρχικού κόστους για το μετρό θα μπορεί να γίνει το ίδιο μεταφορικό έργο από λεωφορεία. Αναντίρρητα η ταχύτητα θα είναι μικρότερη και το κόστος λειτουργίας μεγαλύτερο αλλά είναι ένα σύστημα ελαστικό, άμεσα εκμεταλλεύσιμο, και πέρα απ' την αρχική οικονομία μπορεί ν' αυξομειωθεί και να διακλαδωθεί κατά βούληση, άκομα και να καταργηθεί. Η ηλεκτροκίνηση πρέπει επίσης να εξεταστεί βαθύτερα. Τα τρόλλεϋ έχουν αρχικά κόστος μεγαλύτερο από τα λεωφορεία αλλά πολλά πλεονεκτήματα περιβάλλοντος.

Τέλος υπάρχουν και τρόποι ν' αποσυμφορηθεί η Αθήνα που δεν εξαρτώνται από την τεχνολογία των μεταφορικών μέσων. Η αποκέντρωση σε επίπεδο γειτονιάς, ή μείξη των χρήσεων και το μεταβλητό ωράριο θα καταργούσαν αρκετές διαδρομές ή θα έδιναν πιο ισορροπητή χρήση των μεταφορικών μέσων. Φαίνεται πως έχει λησμονηθεί ένας βασικός λόγος δημιουργίας των πόλεων: Η ελαχιστοποίηση των καθημερινών αποστάσεων. Η δημιουργία πεζόδρομων θα ξανάδινε στο κέντρο την κλίμακα της πόλης· αλλά ο προγραμματισμός τους θα έπρεπε να γίνει από τη βάση, με συμμετοχή και του κοινού στη διαμόρφωση τους απλά και χωρίς τις μεγάλες εργολαβίες, τις ζαρτινιέρες και τους ύπουλους κομπιασμούς για τον ένα και μοναδικό πεζόδρομο πολυτελείας.

### Επίμετρο

Οι επιλογές για ν' αποφευχθεί το μπλοκάρισμα του Μετρό είναι πολυάριθμες και σχετικά απλές στην εφαρμογή τους. Χρειάζεται βασικά μόνο ατομική και συλλογική θέληση. Ακριβώς όμως η δύναμη τους είναι ταυτόχρονα και η μεγαλύτερη αδυναμία τους. Είναι δυστυχώς πιο πιθανό να βρεθούν τα δισεκατομμύρια που χρειάζεται το μετρό και να τελειώσει στα δέκα χρόνια που προγραμματίζεται παρά να δοκιμαστούν άλλοι τρόποι. Πως θα μπορούσε η πολιτεία να

(24) Οι "κοινοί" άγινες φέρνουν στο προσκήνιο τις πιο άπιθανες συμμαχίες. Πριν απ' τον περασμένο Σεπτέμβριο ποιός έλεγε πως το ΙΝΚΑ θα γινόταν οργανωτής και σταυροφόρος της αίσχης διαμαρτυρίας των ΙΧ. Η εύλογια των γιωταχίδων από το ΙΝΚΑ είναι ένα από τα πιο βασικά χαρακτηριστικά της ελληνικής ύπανάπτυξης.

(25) Μεταξύ των άλλων θεμάτων ύποστηρικτών του ΙΧ είναι θεδαίως και η εταιρεία Σμίθ. Το διαδραστικό γράμμα προς το Υπουργείο πλάτη του με την παράδοση της μελέτης του κυκλοφοριακού στα μέσα της περασμένης δεκαετίας είναι υπόδειγμα πατερναλισμού σχετικά με τους στόχους και τις αξίες που πρέπει να έχουμε στο κυκλοφοριακό.

(26) Μία όριακή ανάλυση: Παίρνοντας και μόνο ένα στοιχείο απ' όσα θα μπορούσαν ν' αποτιμηθούν σε χρήμα, αν το 1/4 των αυτοκινήτων της περιοχής δηλ. 100.000 κυκλοφορούν στο κέντρο και είναι επομένως συννευθίνα κατά ένα ποσοστό έστω 50% με τ' άλλα μέσα για τη συμφόρηση τότε σε κάθε αυτοκίνητο αναλογούν 250χιλ. για την κατασκευή του Μετρό (κόστος 50χις) που αντιπροσωπεύουν εισόδημα 25.000 δραχ. το χρόνο.

(27) OWEN, δ.π.



εφαρμόσει ριζοσπαστικά μέτρα όταν ή δλη όρμη τών νέων απαγορεύσεων δέν κράτησε περισσότερο από μία γρίππη; Πώς θά συνετιστούν οί γιωταχήδες έπειτα από χρόνια παιδείας στην άντικοινωνική συμπεριφορά;

Άπό τήν άποψη ότι δοκιμάζεται ή ίκανότητα ενός λαού ν' άντιμετωπίζει συλλογικά ένα θέμα μέ στόχο τό μακροπρόθεσμο συμφέρον του τό κυκλοφοριακό είναι έθνικό πρόβλημα. Τό πιθανότερο είναι πώς ή κατασκευή του Μετρό θ' άρχίσει (έγκαίνια καί τελετές όπωσδήποτε πριν κιόλας άρχίσει). 'Η

πορεία του έργου θά γίνει ένα από τά κύρια θέματα του κοινοβουλευτικού βίου. Σέ μιάν Έλλάδα πού δέν θά έχει κέφι νά σκεφτεί τίποτε πιά μέ συλλογική ύπευθυνότητα τό μετρό θά είναι ένα έθνικό σύμβολο· θά ύποκαταστήσει πλήρως κάθε άλλη δημιουργία. 'Ο πύργος της Βαβέλ. Άραγε οί μεταβιομηχανικοί άρχαιολόγοι πώς θά έξηγήσουν τίς περιέργες στοές πού θά βρούν οκάβοντας τήν πάλαι ποτέ Έλλάδα;

Ίανουάριος 1979

---