

Το κυκλοφοριακό χάος στην Αθήνα και ο κίτρινος ποταμός των ταξί

Η ΕΚ περιτροπής κυκλοφορία των ταξί στον εσωτερικό δακτύλιο της Αθήνας, μετά από επιτυχή εφαρμογή αρκετών μηνών, καταργήθηκε. Τώρα, στο κέντρο της Αθήνας κυκλοφορούν ελεύθερα όλα τα ταξί, μονά-ζυγά. Αυτό έγινε σε μια εποχή που ακόμη και οι ταξιτζήδες, που διαμαρτύρονταν τις πρώτες εβδομάδες του μέτρου, παραδέχθηκαν ότι βελτιώνει τις κυκλοφοριακές συνθήκες στο κέντρο της πόλης, χωρίς να περικόπτει το εισόδημά τους.

Πέρασαν αρκετά χρόνια μέχρι να κατανοήσουν οι Αθηναίοι ότι η σημαντικότερη αιτία για την ατμοσφαιρική ρύπανση, ιδιαίτερα στο κέντρο της πόλης, είναι τα αυτοκίνητα. Αργότερα, άλλες μελέτες έδειξαν ότι τα νηζελοκίνητα ταξί ρυπαίνουν κυρίως με τον καπνό που εκπέμπουν. Η Αθήνα, ως γνωστόν, έχει ένα στόλο ταξί που πριν ένα-δυο χρόνια υπολογίζονταν σε 13-15.000, πράγμα που είναι ίσως μοναδικό στην Ευρώπη (το Λονδίνο ή το Παρίσι έχουν 9-10.000 ταξί). Μετά το ξεκαθάρισμα των 2-3.000 παράνομων ταξί που κυκλοφορούσαν, πιθανόν έχουν μείνει τώρα 12-14.000 ταξί.

Από μελέτες που έκανε τα τρία τελευταία χρόνια ο ΟΑΣ (Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών) σε ημέρες απεργίας των ταξί και σε κανονικές ημέρες βρήκε ότι η ταχύτητα των λεωφορείων μέσα στο δακτύλιο αυξανόταν κατά 30% περίπου, όταν τα ταξί είχαν απεργία. Αυτό σημαίνει πολλά πράγματα από άποψη κυκλοφορια-

κού φόρτου και αριθμού στάσεων που κάνουν τα τροχοφόρα στο κέντρο της πόλης. Τα τροχοφόρα που σταματούν και ξεκινούν πολλές φορές ή βρίσκονται σε στάση αναμονής με αναμμένη τη μηχανή ρυπαίνουν περισσότερο και μάλιστα με ρύπους που συμβάλλουν ουσιαστικά στο φωτοχημικό νέφος.

Το βασικό πρόβλημα σήμερα στο κέντρο της Αθήνας είναι το κυκλοφοριακό. Η πόλη έχει ακόμη τα τεράστια προβλήματα της πυκνής δόμησης, της έλλειψης πρασίνου, των σκουπιδιών και της υπέρμετρης συσσώρευσης υπηρεσιών και εμπορικής δραστηριότητας: 4,5 εκατομμύρια άνθρωποι, σε μερικά τετραγωνικά χιλιόμετρα.

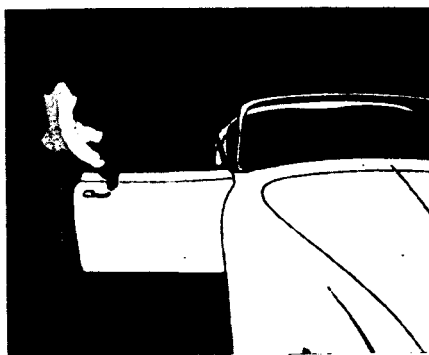
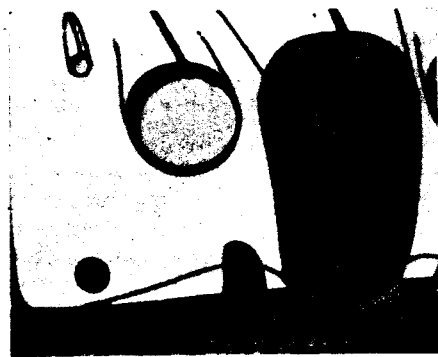
Κάθε λοιπόν περιορισμός της κίνησης τροχοφόρων στο κέντρο της Αθήνας θα αυξήσει τις δυνατότητες για πιο άνετη κυκλοφορία των λεωφορείων, τρόλεϋ, υπόλοιπων ταξί και ιδιωτικών αυτοκινήτων. Θα δώσει στους πεζούς τη δυνατότητα να περπατούν με μεγαλύτερη άνεση στα πεζοδρόμια (κατειλημμένα συχνά από παράνομες σταθμεύσεις) και να διασχίζουν τους δρόμους χωρίς να απειλούνται από

οδηγούς που θέλουν να πάνε στις εργασίες τους και γίνονται όλο και πιο επιθετικοί όταν καθυστερούν.

Αυτό το φαινόμενο της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο κέντρο της πόλης δεν είναι ελληνικό φαινόμενο. Ήδη όλες οι πρωτεύουσες της Ευρώπης και αρκετές μεγάλες πόλεις στη Ν. Αμερική, Ασία και Αφρική αντιμετωπίζουν το κυκλοφοριακό χάος στις ώρες αιχμής και φυσικά αυξημένα προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Το αυτοκίνητο πλέον έχει καταστεί κατάρα του μοντέρνου πολιτισμού μας. Πέρα από τα 100.000 θύματα των τροχών στον πλανήτη μας κάθε χρόνο, το αυτοκίνητο έχει αλλάξει τον τρόπο ζωής και τον τρόπο που αντιλαμβανόμαστε πολλά πράγματα για τη σχέση του ανθρώπου με τη φύση. Όπως έχει ονομαστεί τελευταία, αποτελεί «θανατηφόρο θέλγητρο».

Ορισμένα επιχειρήματα λοιπόν, ότι τελικά τα μισά ταξί όταν κυκλοφορούν μαζί με τα άλλα μισά δεν συνεισφέρουν παραπάνω από 2-3% στην ατμοσφαιρική ρύπανση της πόλης και λίγο παραπάνω στο κυκλοφοριακό πρόβλημα, άρα γιατί να στερήσουμε τους κακόμοιρους τους Αθηναίους-ες από την ευχαρίστηση να ταξιδεύουν με ταξί, δεν ευσταθούν.

Η Αθήνα και ιδιαίτερα το κέντρο της πόλης πάσχει από κυκλοφοριακή συμφόρηση σ' όλη τη διάρκεια των ωρών εργασίας των υπηρεσιών και των καταστημάτων. Ο περιορισμός της κυκλοφορίας των οχημάτων θα είναι ευεργετικός για τους κατοίκους και τους εργαζομένους. Άλλωστε να μην ξεχνάμε ότι είναι πιθανόν οι τιμές των αυτοκινήτων να μειωθούν σε τέτοιο σημείο που πολλοί Αθηναίοι θα αποκτήσουν αυτοκίνητο, οι δε πλουσιότερες οικογένειες θα αποκτήσουν και δεύτερο ή τρίτο. Αναπόφευκτα ο αριθμός των Ι.Χ. στην Αθήνα θα αυξηθεί και τότε πλέον οι περιορισμοί στην κυκλοφορία θα είναι αναγκαίοι.



A.B.

20.9.89