

# Χώρας αειχώρος

**ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΤΟΜΟΣ 5  
VOLUME 5

ΤΕΥΧΟΣ 2  
ISSUE 2

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2006  
NOVEMBER 2006



**ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ** - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας  
*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας  
και Περιφερειακής Ανάπτυξης*

ΚΟΚΚΩΣΗΣ ΧΑΡΗΣ

ΜΠΕΡΙΑΤΟΣ ΗΛΙΑΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΠΕΤΡΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ

ΓΟΥΣΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ

ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ

#### **ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ**

Αραβαντινός Αθανάσιος	- ΕΜΠ
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- ΕΜΠ
Γιαννακούρου Τζίνα	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Παύλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δεμαθάς Ζαχαρίας	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- ΑΠΘ
Καρύδης Δημήτρης	- ΕΜΠ
Κοσμόπουλος Πάνος	- ΔΠΘ
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Παύλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαντουβάλου Μαρία	- ΕΜΠ
Μελαχροινός Κώστας	- University of London, Queen Mary, UK
Μοδινός Μιχάλης	- Εθν. Κέντρο Περιβ. και Αειψ. Ανάπτυξης (ΕΚΠΑΑ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- University of Surrey, UK
Παππάς Βασίλης	- Πανεπιστήμιο Πατρών
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Universite de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πατρών
Χαστάογλου Βίλμα	- ΑΠΘ

---

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας

και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ

Πεδίον Άρεως, 38334 ΒΟΛΟΣ

<http://www.prd.uth.gr/aeihoros> e-mail: [aeihoros@prd.uth.gr](mailto:aeihoros@prd.uth.gr)

τηλ.: 24210 – 74456 fax: 24210 – 74388



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Επιστημονικό Περιοδικό

---

αειχώρος

---

Επιμέλεια έκδοσης: Άννα Σαμαρίνα — Παναγιώτης Πανταζής  
Λαγού: Παναγιώτης Πανταζής  
Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς — Παναγιώτης Πανταζής  
Εκτύπωση: Αλέκος Ξουράφας  
Κεντρική διάθεση: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

## Περιεχόμενα

<b>Βλαστός Θ., Αθανασόπουλος Κ.</b>	<b>4</b>
Εμπόδια για τη συμμετοχή των κατοίκων σε σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας: Η περίπτωση του τραμ στην Αθήνα	
<b>Λύκος Μ.</b>	<b>26</b>
Το "μπτροπολιτικό όριο" στην Ελλάδα με γνώμονα τη διεθνή εμπειρία	
<b>Καλλιώρας Δ.</b>	<b>46</b>
Πρότυπα περιφερειακής ανάπτυξης των Νέων Κρατών-Μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Η ετερογενής επίδραση της Γεωγραφίας	
<b>Πολύζος Σ.</b>	<b>68</b>
Οι μεταναστευτικές ροές προς την Ελλάδα: Ανάλυση προσδιοριστικών παραγόντων, τυπολογία περιφερειών υποδοχής και χωρών προέλευσης	
<b>Καραγάνης Ε., Μιμής Α.</b>	<b>104</b>
Εφαρμογή των πολλαπλασιαστικά σταθμισμένων διαγραμμάτων Νογοποι στην ανάπτυξη του δικτύου τραπεζών	
<b>ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ</b>	
<b>Μιχάλαϊνα Ευ., Χριστοπούλου Ο.</b>	<b>122</b>
Ενεργειακή και τουριστική στρατηγική ανάπτυξης στη Νήσο Σκόπελο	

## **Εμπόδια για τη συμμετοχή των κατοίκων σε σχεδιασμούς βιώσιμης κινητικότητας: Η περίπτωση του τραμ στην Αθήνα**

**Θάνος Βλαστός**

*Αναπληρωτής Καθηγητής, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο*

**Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος**

*Πολιτικός Μηχανικός, Υποψήφιος Διδάκτωρ, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο*

### **Περίληψη**

*Η ευρωπαϊκή πολιτική με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα, που σημαίνει μετακινήσεις πιο ανθρώπινες και πολιτισμένες, αναγκαστικά στοχεύει το αυτοκίνητο, το μέσο με τις σοβαρότερες επιπτώσεις. Οι αντιδράσεις είναι πολλές, αφού η εξάρτηση από αυτό είναι μεγάλη. Είναι και δικαιολογημένες, αφού εξασφαλίζει ταχύτητα και ασφάλεια. Αν και πολλοί θα προτιμούσαν το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία, εφόσον οι πόλεις ήταν εξοπλισμένες με τα κατάλληλα δίκτυα, προς το παρόν εμποδίζουν την υλοποίησή τους, διότι θα άλλαζε συνήθειες και καθημερινές επιλογές. Το άρθρο επιχειρεί να συμβάλει στην αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος παρουσιάζοντας τα αποτελέσματα έρευνας βασισμένης σε εις βάθος συνεντεύξεις σε κατοίκους του Π. Φαλήρου. Στόχος ήταν η κατανόηση των αιτίων της γενικευμένης αντίδρασης στη χάραξη στην Αθήνα της πρώτης γραμμής τραμ, το οποίο παγκόσμια αποτελεί βασικό εργαλείο των πολιτικών αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Η έρευνα αποκάλυψε προβλήματα στις σχέσεις κράτους – πολίτη, που κάνουν τον τελευταίο εξαιρετικά δύσπιστο απέναντι στους σχεδιασμούς. Ωστόσο χωρίς τη συμμετοχή του στις διαδικασίες λήψης απόφασης είναι πολύ δύσκολο να προωθηθούν οι καινοτόμες πολιτικές που χρειάζεται η σημερινή πόλη. Η εργασία προσδιορίζει τις προϋποθέσεις ενημέρωσης, εκπαίδευσης και πληροφόρησης των κατοίκων για την προσέλκυσή τους, ώστε τα έργα να σχεδιάζονται καλύτερα και να έχουν τη συναίνεση των πολιτών.*

### **Λέξεις κλειδιά**

*Βιώσιμη κινητικότητα, συμμετοχή κοινού, τραμ.*

## ***Obstacles to Public Participation in Sustainable Mobility Policies: The Case of Tram Implementation in Athens***

*European policy for sustainable mobility that aims for better quality of movement has no choice but to target car use which of course has the most serious environmental impacts. Reaction to such policies is strong as dependence on travelling by car is great and it is of course safer and faster. Although many people would prefer to walk, cycle or use public transport if cities were equipped with the appropriate networks, they nevertheless obstruct their implementation as it would mean changes in everyday habits and choices.*

*This paper attempts to contribute towards overcoming this problem, presenting the results of qualitative research based on in-depth interviews of residents from the municipality of Paleo Faliro in Athens. The aim was to understand the reasons behind the hostile reaction to Athen's first tram line even though it should have been welcomed as a means used worldwide for upgrading urban environments. The research revealed problems in the relationship between the state and residents, resulting in the latter becoming alienated and skeptical about the motives of policy makers. However, public participation is a prerequisite for the success of sustainable mobility policies since innovative measures require public acceptance.*

*This paper outlines what is needed for residents to become informed, educated and eventually involved in order to achieve successful sustainable transport planning and implementation.*

### ***Keywords***

*Sustainable mobility, public participation, tram.*

### **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Ο μεγάλος αριθμός ατυχημάτων και το συνεπαγόμενο κλίμα ανασφάλειας που εκτοπίζει από το δρόμο παιδιά, άτομα με μειωμένη κινητικότητα, ηλικιωμένους, ακόμη και γυναίκες, η ρύπανση, ο θόρυβος και η παραμόρφωση του δημόσιου ανοικτού χώρου είναι προβλήματα που κατά ένα σημαντικό ποσοστό οφείλονται στο αυτοκίνητο. Είναι απολύτως φυσικό λοιπόν που αυτό το μέσο έχει αποτελέσει τον κύριο στόχο της εκστρατείας για τη βιώσιμη κινητικότητα. Οι πόλεις για να αποκτήσουν πρόσωπο πιο ανθρώπινο και πιο πολιτισμένο είναι αναγκασμένες, αν όχι να περιορίσουν την ιδιοκτησία του αυτοκινήτου, τουλάχιστον να μειώσουν την κυκλοφορία του αλλά και τη στάθμευσή του, ιδίως από τις πιο ευαίσθητες περιοχές, όπως τα ιστορικά κέντρα, οι γειτονιές, οι θέσεις των σχολείων, των κέντρων εμπορίου και αναψυχής κ.λπ.

Οι τεχνικές για τη μείωση της παρουσίας του αυτοκινήτου είναι πολλές: πεζοδρομήσεις, περιορισμοί στις ταχύτητες και στη στάθμευση, μείωση του διατιθέμενου πλάτους οδοστρώματος με κατασκευή λεωφορειολωρίδων και ποδηλατοδρόμων, ένταξη γραμμών τραμ, διαπλάτυνση πεζοδρομίων, αστικά διόδια, αύξηση του τέλους στάθμευσης κ.λπ. Ωστόσο έχει αποδειχτεί ότι τα μέτρα αυτά αποδίδουν κατά πολύ λιγότερα από τα επιδιωκόμενα όταν επιβάλλονται σε κοινωνίες ανώριμες να συναινέσουν στην εφαρμογή τους. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο 'δακτύλιος' της Αθήνας, που οι περιβαλλοντικοί στόχοι του απέτυχαν λόγω της αγοράς δεύτερου αυτοκινήτου, των χιλιάδων αδειών εξαίρεσης που δόθηκαν σε κατοίκους, επαγγελματίες κ.λπ., της εντατικής χρήσης ταξί και μοτοσυκλέτας και φυσικά της ανεπαρκούς αστυνόμευσης. Ως αποτέλεσμα της ανεπάρκειας του μέτρου μεταξύ 1985 και 1998 η μέση ταχύτητα των λεωφορείων μειώθηκε κατά 25% και το μερίδιο γενικότερα της δημόσιας συγκοινωνίας κατά 20% (Βλαστός και Μπαρμπούλου, 1998).

Από την άλλη ένα μέτρο επαχθές για την κοινωνία, όπως η τιμολόγηση της χρήσης του οδικού δικτύου από το αυτοκίνητο, έγινε δεκτό με περιορισμένες αντιδράσεις από την κοινωνία του Λονδίνου. Τα αστικά διόδια σε συνδυασμό με τα αυστηρά μέτρα αστυνόμευσης (κάμερες) πέτυχαν σε όλη τη μητροπολιτική περιοχή της βρετανικής μεγαλούπολης ένα 4% των μετακινήσεων να στραφεί από το ΙΧ στη δημόσια συγκοινωνία (δηλαδή περίπου 1 εκατομμύριο μετακινήσεις δε γίνονται πλέον με ΙΧ). Χάρη σε μία εκτεταμένη εκστρατεία συμμετοχής του κοινού<sup>1</sup> επιτεύχθηκε πριν την εφαρμογή του μέτρου 40% των κατοίκων να το υποστηρίζει. Μετά την εφαρμογή, η οποία τροποποιήθηκε εν μέρει σε σχέση με την αρχική εξαγγελία και έλαβε υπ' όψη της αρκετά σχόλια των κοινωνικών ομάδων που μετα-

<sup>1</sup> Το Μάιο του 2000 εκλέχθηκε νομάρχης της ενιαίας διοίκησης του Λονδίνου (Greater London Authority) ο Ken Livingstone με βασική προεκλογική δέσμευση την εφαρμογή του μέτρου. Τον Ιούλιο του 2000 οργανώθηκε δημόσια ακρόαση (public hearing), ώστε να καταγραφούν οι απόψεις του κοινού. Τον Ιανουάριο του 2001 ετοιμάστηκε ένα πρώτο προσχέδιο της Κυκλοφοριακής Στρατηγικής και δημοσιεύτηκε. Κατατέθηκαν 8.000 σχόλια. Τον Ιούλιο του 2001 συντάχθηκε το τελικό κείμενο της Κυκλοφοριακής Στρατηγικής (περιορισμός κυκλοφοριακής συμφόρησης και βελτίωση της κίνησης με ΙΧ, βελτίωση μέσω μαζικής μεταφοράς, συνδυασμός μέσων, κινητικότητα για όλους, προώθηση τοπικών κυκλοφοριακών σχεδίων). Έκτοτε ξεκίνησε η διαβούλευση για το σχέδιο οδικής τιμολόγησης, που ανταποκρινόταν στις αρχές της εγκεκριμένης κυκλοφοριακής στρατηγικής. Η διαδικασία συμμετοχής του κοινού δημοσιεύτηκε στον τύπο, στο διαδίκτυο, σε εκθέσεις και λειτούργησε παράλληλα τηλεφωνική γραμμή ενημέρωσης. Η διαδικασία περιελάμβανε δύο δημόσιες συγκεντρώσεις (public meetings), δημοσκοπήσεις και μία έκθεση (παραδοσιακοί τρόποι συμμετοχής). Το σχέδιο ήταν αναρτημένο επί 10 εβδομάδες και συγκεντρώθηκαν 2.274 σχόλια. Τα σχόλια αυτά ταξινομήθηκαν και προκάλεσαν μικροαλλαγές στο αρχικό σχέδιο, που αφορούσαν κυρίως τις ώρες λειτουργίας της τιμολόγησης, κοινωνικές ομάδες που εξαίρεθηκαν τελικά από τις ρυθμίσεις και αλλαγή στην τιμολόγηση των φορτηγών. Επιπλέον αποφασίστηκε ότι το μέτρο θα λειτουργούσε μόνο όταν θα είχε επιτευχθεί αύξηση της ικανότητας του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας. Το Σεπτέμβριο του 2001 σταμάτησε η διαβούλευση, ενώ το Νοέμβριο του 2001 δημοσιεύτηκε η τροποποιημένη πρόταση με βάση τις αλλαγές που εγκρίθηκαν από τη διαβούλευση. Μεταξύ Δεκεμβρίου 2001 και Ιανουαρίου 2002 πραγματοποιήθηκε ο δεύτερος γύρος συμμετοχής του κοινού και συγκεντρώθηκαν 533 σχόλια. Το Φεβρουάριο του 2002 το σχέδιο εγκρίθηκε από το νομάρχη (Banister, 2003).



κινούνταν στο κέντρο του Λονδίνου, το ποσοστό αποδοχής έφθασε το 55% (Livingstone, 2004: 495). Ένα σημαντικό αποτέλεσμα της εμπλοκής του κοινού ήταν η απόσπασση της διαβεβαίωσης ότι το μέτρο θα εφαρμοστεί μόνο μετά την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών (Banister, 2003).

Στο Στρασβούργο, πάλι χάρη σε μία προσεκτική κοινωνική διαβούλευση, επετεύχθη πραγματική μεταμόρφωση του κέντρου της πόλης. Για την απομάκρυνση του ΙΧ από το κέντρο της πόλης χρησιμοποιήθηκαν κατασκευαστικές λύσεις, που περιόρισαν τις δυνατότητες κίνησης του ΙΧ σε περιορισμένες διαδρομές, οι οποίες οδηγούσαν σε χώρους στάθμευσης. Όλη η κεντρική περιοχή είναι πλέον μία πεζοδρομημένη ζώνη, που μπορούν να τη διασχίζουν μόνο οι 4 γραμμές τραμ που δημιουργήθηκαν, οι πεζοί και οι ποδηλάτες. Με αυτόν τον τρόπο εξασφαλίστηκε ότι όλοι οι κάτοικοι απαρέγκλιτα θα μετακινούνται με φιλικά προς το περιβάλλον μέσα τουλάχιστον στο κέντρο της πόλης (Βλαστός κ.ά., 2003).

Τα μέτρα περιορισμού του ΙΧ απαιτούν από τους μελετητές και όσους λαμβάνουν τις σχετικές αποφάσεις κοινωνική προσέγγιση. Το άρθρο αυτό ασχολείται με τη χάραξη πολιτικής στο θέμα της συμμετοχής των πολιτών για την επίτευξη των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας.

## **2. ΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΑΙΤΙΕΣ ΤΗΣ ΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΤΟΥ ΚΑΤΟΙΚΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ**

Τα περιοριστικά μέτρα για το αυτοκίνητο είναι προφανώς περιοριστικά επίσης σε καθημερινές συνθήκες και ευκολίες. Επομένως για να γίνουν αποδεκτά θα πρέπει να συμφωνούν οι κάτοικοι ότι συλλογικές αξίες, όπως η ποιότητα του ανοικτού χώρου, η ιστορικότητα, το περπάτημα, το ποδήλατο, η ησυχία, ο καθαρός αέρας, η ασφάλεια κ.λπ. είναι σημαντικότερες από τις ατομικές, που είναι να πηγαίνουν αυτόνομα, άνετα και γρήγορα στον προορισμό τους, να επιλέγουν αυτούς που θα τους συντροφεύουν και να απολαμβάνουν ιδιωτικά το δημόσιο χώρο. Το αυτοκίνητο είναι επέκταση της κατοικίας, θωρακίζει και ενισχύει την ατομικότητά μας (Βλαστός, 1997· Morin, 1998: 344). Δεν είναι εύκολο να το εγκαταλείψεις όταν τις περισσότερες επιπτώσεις του δεν τις υφίστασαι ο ίδιος αλλά οι άλλοι: το αυτοκίνητο στην πόλη λύνει το πρόβλημα της ασφάλειας και του θορύβου μεταθέτοντάς τα στους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου, απομακρύνει επίσης την ανθρώπινη παρουσία από τους χώρους που με το πέρασμά του υποβαθμίζει. Οι ίδιοι οι οδηγοί δεν είναι λοιπόν άμεσα θύματα των συνθηκών που προκαλεί το αυτοκίνητό τους. Για παράδειγμα οι κάτοικοι των αραιοκατοικημένων προαστίων απολαμβάνουν ένα πολύ πιο υγιές περιβάλλον από αυτό των πυκνοκατοικημένων κέντρων. Συγχρόνως όμως τα επιβαρύνουν συγκεντρωνόμενοι καθημερινά σε αυτά και πιέζοντας για τη διάνοιξη όλο και ευρύτερων

αρτηριών προσπέλασής τους και για την κατασκευή εκεί όλο και περισσότερων χώρων στάθμευσης.

Ο τομέας των μεταφορών είναι κατεξοχήν πεδίο κοινωνικών συγκρούσεων. Ανάλογα με το επάγγελμα, τον καθημερινό τρόπο μετακίνησης και τον τόπο κατοικίας η οπτική ως προς τις ανάγκες της πόλης είναι τελείως διαφορετική (Βλαστός, 1993). Τα συμφέροντα είναι διαφορετικά, όπως διαφορετικοί είναι και οι τρόποι που ζουν οι κάτοικοι την πόλη. Το αυτοκίνητο είναι ένα στοιχείο που χωρίζει τους κατοίκους. Αυτό γίνεται ιδιαίτερα καθαρό από τη συζήτηση για τα αστικά διόδια, τα οποία δίνουν τη δυνατότητα στα υψηλά εισοδήματα να απολαμβάνουν ανετότερη κίνηση σε πρώην κορεσμένους δρόμους, εις βάρος χαμηλότερων εισοδημάτων, που υποχρεώνονται να στραφούν προς άλλες επιλογές. Πρόκειται για μια εξέλιξη, που αντιβαίνει στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, αφού αυτές υπηρετούν ένα όραμα για μια πιο δίκαιη και δημοκρατική πόλη, όπου όλοι, ανεξαιρέτως εισοδήματος, θα μοιράζονται την ευθύνη της περιβαλλοντικής της προστασίας (Βλαστός και Μπαρμπόπουλος, 1998). Σε ένα άλλο πεδίο τιμολόγησης, αυτό της στάθμευσης, έρευνα στο Λος Άντζελες και στο Σακραμέντο έδειξε ότι αύξηση της στάθμευσης κατά \$3 την ημέρα στο κέντρο της πόλης, παράλληλα με αύξηση \$2 στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου και μηδενική αύξηση στα προάστια, θα προκαλούσε μείωση της χρήσης ΙΧ αυτοκινήτου από τα χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα κατά 30% στο Λος Άντζελες και κατά 15% στο Σακραμέντο. Η μείωση στα υψηλότερα εισοδηματικά στρώματα ήταν 3 και 2% αντίστοιχα (TRB, 1998: 56). Στον τομέα της ασφάλειας, όσο μειώνεται το εισόδημα τόσο αυξάνει η πιθανότητα τροχαίου ατυχήματος (βλ. Πίνακα 1). Αυτό οφείλεται σε πολλούς λόγους: τα φτωχά παιδιά παίζουν συχνότερα στο δρόμο, τα επικίνδυνα μηχανοκίνητα δίκυκλα επιλέγονται κυρίως από τα χαμηλότερα εισοδήματα, η συντήρηση των φτηνών οχημάτων είναι ελλιπέστερη των ακριβών κ.ά. Τέλος οι διαφορές στην ποιότητα περιθάλψης σε περίπτωση ατυχήματος είναι τεράστιες.

**Πίνακας 1.** Θάνατοι εξαιτίας τροχαίου σε φτωχές και πλούσιες πόλεις στον κόσμο, 1995

	Πόλεις υψηλού εισοδήματος			Πόλεις χαμηλού εισοδήματος		
	ΗΠΑ	Δ. Ευρώπης	Ασίας	Λατ. Αμερικής	Αφρικής	Ασίας
Θάνατοι/ 100.000 κατ.	12,7	7,1	7.1	27,6	18,0	15,2

Πηγή: Kenworthy, 2002: 13

Το αυτοκίνητο είναι μια σόφρων λύση για την ασφάλεια και την ταχύτητα της μετακίνησης. Ως προς την πρώτη, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, διανύοντας μια απόσταση με τα πόδια ή ποδήλατο, αντί με αυτοκίνητο, η πιθανότητα να υπάρξει ατύχημα είναι έξι φορές μεγαλύτερη (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2007: 19). Ως προς την ταχύ-

τητα, στην Αθήνα, η μεγάλη μελέτη της Αττικό Μετρό, το 1996, έδειξε ότι η μέση διάρκεια μετακίνησης με δημόσια συγκοινωνία είναι σχεδόν διπλάσια σε σχέση με αυτή με αυτοκίνητο (βλ. Πίνακα 2). Αυτό φυσικά μεταφράζεται και σε ένα ανάλογο κόστος. Λαμβάνοντας υπόψη και την αξία του χρόνου, η μετακίνηση με αυτοκίνητο, σε σχέση με τη μετακίνηση με δημόσια συγκοινωνία, κοστίζει φτηνότερα.

**Πίνακας 2.** Μέση διάρκεια μετακίνησης ανά μέσο μετακίνησης στην Αθήνα

<b>Μέση διάρκεια μετακίνησης (σε λεπτά)</b>		
	<i><b>Ι.Χ.</b></i>	<i><b>Δημόσια συγκοινωνία</b></i>
1972	17,5	34
1996	27,0	47

Πηγή: Αττικό Μετρό, 1996

Η σύγκριση μέσω του Πίνακα 2 των ετών 1972 και 1996 είναι χαρακτηριστική. Σε αυτά τα 25 χρόνια, παρά τα προβλήματα κορεσμού, η διαφορά μεταξύ της διάρκειας της μέσης μετακίνησης με ΙΧ και με δημόσια συγκοινωνία αυξήθηκε.

Είναι λοιπόν φυσικό να είναι οι κάτοικοι προσκολλημένοι στο αυτοκίνητο. Αποτελεί την πιο φτηνή και ελκυστική λύση. Πώς είναι δυνατόν να πεισθούν να αλλάξουν συμπεριφορές; Είναι προφανές ότι θα τις αλλάξουν μόνο όταν αυτό θα τους συμφέρει. Όταν π.χ. η πόλη θα είναι εξοπλισμένη με δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων και συγχρόνως οι αναπλάσεις θα έχουν περιορίσει κατά πολύ τις ελευθερίες του αυτοκινήτου, θα συμφέρουν οι εναλλακτικές λύσεις και θα επιλέγονται. Για παράδειγμα σε εκείνες τις πόλεις, όπου υπάρχουν ποδηλατόδρομοι, υπάρχει και υψηλή χρήση ποδηλάτου. Ακόμα και στην Καρδίτσα, παρ' όλο που το δίκτυο δεν ξεπερνά τα 8 χλμ., 22% των μετακινήσεων γίνεται με ποδήλατο. Στην ίδια πόλη υψηλότετο ποσοστό, που ξεπερνά το 35% των μετακινήσεων, γίνεται με περπάτημα χάρη στις ήπιες συνθήκες που επικρατούν στους δρόμους (Βλαστός κ.ά., 2007: 220). Επίσης μπορεί να αναφερθεί το παράδειγμα της Κύπρου, όπου η εξυπηρέτηση με δημόσια συγκοινωνία είναι πολύ φτωχή, με αποτέλεσμα να καλύπτει μόλις το 1,8% των μετακινήσεων (Κυπριακή Δημοκρατία, 2007) ή το παράδειγμα της πεζοδρόμησης της οδού Βουκουρεστίου στην Αθήνα. Μετά την πεζοδρόμηση σημειώθηκε αύξηση της κίνησης των καταστημάτων μέχρι και 40% (Γιαννόπουλος, 1980).

Το πρόβλημα βρίσκεται στην προηγούμενη φάση, αυτή της υλοποίησης των παραπάνω δικτύων, η οποία προσκρούει σχεδόν πάντα σε αντιδράσεις κατοίκων. Στη φάση αυτή υπάρχει απόσταση μεταξύ των πολιτικών που αποφασίζουν ένα έργο και των κατοίκων, οι

οποίοι προασπίζονται την υφιστάμενη κατάσταση γιατί αυτή γνωρίζουν και σε αυτήν έχει προσαρμοστεί η καθημερινότητά τους.

### **3. ΟΙ ΕΠΙΔΙΩΚΟΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ**

Η συμμετοχή των πολιτών στο σχεδιασμό για πολλούς λόγους που θα αναλυθούν στη συνέχεια είναι ένα μεγάλο ζητούμενο. Στον τόπο μας αυτή η συμμετοχή εκδηλώνεται σπάνια για πολλούς ιστορικούς, πολιτικούς και κοινωνικούς λόγους. Τα περισσότερα καινοτόμα και σημαντικά έργα έγιναν στην Ελλάδα είτε υπό την πίεση και χρηματοδότηση του ξένου παράγοντα (π.χ. το τραμ στην Αθήνα) είτε με πρωτοβουλίες κάποιων φωτισμένων πολιτικών.

Πώς μπόρεσαν αυτοί οι πολιτικοί, έστω και σπάνια, να πάρουν πρωτοβουλίες που εκ των πραγμάτων τους έφεραν και σε αντιπαράθεση με τους ψηφοφόρους τους;

- αξιοποίησαν πληροφόρηση που εκ των πραγμάτων δεν είχε ο πολίτης. Τους δόθηκε από τις τεχνικές υπηρεσίες, των οποίων προϊστάμενοι, και από εξωτερικούς συμβούλους-μελετητές, που αναλύουν τα προβλήματα και εισηγούνται λύσεις,
- ήταν υποχρεωμένοι να ακολουθήσουν τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία ενδιαφέρεται για την εφαρμογή στα κράτη μέλη των πολιτικών που προωθούν τη βιώσιμη ανάπτυξη, γιατί θεωρείται προϋπόθεση και οικονομικής ευημερίας,
- όφειλαν να ικανοποιούν τις ανάγκες του μελετητικού και κατασκευαστικού δυναμικού της χώρας, του οποίου η επιβίωση εξαρτάται από τα έργα,
- είχαν πολιτικό συμφέρον να δρομολογούν έργα υπερτοπικού χαρακτήρα διότι, έστω και αν είναι αντίθετη η τοπική κοινωνία, πάντα υστερεί σε αριθμό σε σχέση με αυτόν του ευρύτερου κοινού στο οποίο απευθύνεται ένα υπερτοπικό έργο,
- είχαν κάποιες φορές στόχους και οράματα που βρίσκονται πιο μπροστά σε σχέση με τα ενδιαφέροντα της κοινωνίας που εκπροσωπούν.

Οι παραπάνω παράμετροι δεν είναι πάντα αρκετά ισχυρές ώστε ένας πολιτικός να αποφασίσει την προώθηση ενός έργου. Όταν λοιπόν οι αρμόδιοι φορείς, που παίρνουν τις αποφάσεις αδρανούν, η τύχη λύσεων για τη βιώσιμη κινητικότητα εξαρτάται από τους ίδιους τους πολίτες. Απομένει στους τελευταίους με την πίεση που θα ασκούν να πείθουν τις αρχές ότι η αδράνειά τους θα σημαίνει μεγαλύτερο πολιτικό κόστος από εκείνο που θα υφίσταντο ενδεχομένως από την άσκηση μιας καινοτόμου πολιτικής.

Η εμπλοκή των πολιτών στο σχεδιασμό εξυπηρετεί πολλούς στόχους:

### **α. Βελτίωση της ποιότητας των αποφάσεων**

Η παραδοσιακή διαδικασία, με αποκλειστικούς παίκτες πολιτικούς και ειδικούς, κρατώντας τους κατοίκους στο περιθώριο, στερεί από το σχεδιασμό σημαντικά στοιχεία ανάλυσης. Όταν οι κάτοικοι απουσιάζουν, η εμπειρία και οι απόψεις τους ως προς τις τοπικές ιδιαιτερότητες, τις αξίες, τις κοινωνικές ευαισθησίες και άλλες ποιοτικές μεταβλητές είναι δύσκολο να ανιχνευθούν και να καταγράφονται.

Οι πολίτες που ζουν σε μία περιοχή έχουν γνώση που αποκτούν μέσω της καθημερινής εμπειρίας των χώρων, στους οποίους ζουν. Η γνώση αυτή καλείται "πρακτική γνώση" ή "τοπική γνώση" (Healey, 1998· Rydin και Pennington, 2000). Οι κάτοικοι μιας περιοχής μπορούν πολύ καλύτερα να διακρίνουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των αποφάσεων που δρομολογούνται, αφού αυτοί γνωρίζουν το τοπικό περιβάλλον καλύτερα (Petts, 2003). Επιπλέον μπορεί να βοηθήσουν να παρθούν αποφάσεις που ανταποκρίνονται περισσότερο στις τοπικές ανάγκες (Simmons και Birchall, 2005). Οι Lindblom και Heinelt ονομάζουν "σοφία της δημοκρατίας" τη γνώση αυτών που καλούνται να συμμετέχουν στις αποφάσεις. Οδηγεί σε καλύτερα αποτελέσματα (Heinelt και Töller, 2003).

Συγχρόνως η συνεργασία τεχνικών, πολιτικών και κατοίκων είναι μια άσκηση δημοκρατίας εξαιρετικά σημαντική και για τις τρεις πλευρές, που θα οδηγήσει κάποια στιγμή στη σύνταξη μιας κοινής γλώσσας επικοινωνίας. Η Healey (1997) πιστεύει ότι η συμμετοχή του κοινού είναι ο μοναδικός τρόπος να ληφθούν δίκαιες αποφάσεις, που μεγιστοποιούν τα κοινωνικά οφέλη. Χρειάζεται σε εποχές έντονης δυσπιστίας για το δημόσιο όφελος των έργων λόγω της αυξανόμενης διείσδυσης σε αυτά του ιδιωτικού τομέα (Booth και Richardson, 2001).

### **β. Ενημέρωση, εκπαίδευση και ευαισθητοποίηση ως προς τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης και των σχετικών σχεδιασμών**

Η συμμετοχή είναι μια παιδαγωγική διαδικασία που δίνει την ευκαιρία στους πολίτες να αποκτούν μια σφαιρική γνώση των γενικότερων στόχων των σχεδιασμών. Αυτό είναι πολύ σημαντικό γιατί έτσι ενημερώνονται για τα γενικότερα προβλήματα της πόλης ή της περιοχής τους και κατανοούν καλύτερα τον ειδικό ρόλο του εξεταζόμενου έργου.

### **γ. Κινητοποίηση**

Τις αποφάσεις που προκύπτουν με συμμετοχικές διαδικασίες οι πολίτες τις θεωρούν 'δικές τους', τις σέβονται και πειθαρχούν σε αυτές με υπευθυνότητα τις καθημερινές τους συμπεριφορές κατά τρόπο φιλικό στο περιβάλλον (Petts, 2003· Schmidt, 2002). Έχει διαπιστωθεί επίσης ότι όσοι συμμετέχουν στις αποφάσεις αποκτούν ισχυρή αίσθηση κοινότητας, και συμμαρρίζονται κοινούς στόχους και αξίες (Simmons και Birchall, 2005).

**δ. Αποφυγή απρόβλεπτων και μη ελεγχόμενων αντιδράσεων**

Η δημοκρατία έφτασε σε ένα τέτοιο στάδιο ωριμότητας που παρέχει στους πολίτες τη δυνατότητα να εμποδίζουν την εκτέλεση έργων, τα οποία κρίνουν αντίθετα με τα συμφέροντα του τόπου τους ή και τα δικά τους. Το πρόσθετο μεγάλο κόστος από τις συνεπαγόμενες καθυστερήσεις και εκ των υστέρων διορθώσεις είναι ένα πρόβλημα που η ίδια η δημοκρατία μπορεί να λύσει. Η συμμετοχή των κατοίκων στο σχεδιασμό είναι δικλείδα ασφαλείας για τις αρχές διότι, καθώς η διαδικασία λήψης αποφάσεων γίνεται πιο διαφανής και πιο έγκυρη, προλαμβάνονται ενδεχόμενες αντιδράσεις (Healey, 1997 και 1998· Lowndes κ.ά., 2001β· Petts, 2003· Pløger, 2001· Rydén και Pennington, 2000· Simmons και Birchall, 2005).

**ε. Ενίσχυση της θέσης του πολίτη**

Μέχρι τη βιομηχανική επανάσταση ο άνθρωπος ήταν κυρίαρχος όλων των παραμέτρων της καθημερινότητάς του. Έχτιζε το σπίτι του, έφτιαχνε τα εργαλεία της δουλειάς του, παρήγαγε ο ίδιος το μεγαλύτερο μέρος των προϊόντων που κατανάλωνε. Σε συνθήκες παγκοσμιοποίησης βυθίζεται σε ένα κόσμο του οποίου δύσκολα μπορεί να παρακολουθήσει τις δυναμικές. Παραδοσιακά οι εθνικές κυβερνήσεις, που τον εκπροσωπούσαν, ήταν κυρίαρχες στον τόπο της καθημερινής του δράσης. Πράγματι σήμερα, σε συνθήκες αδιαφάνειας, η ζωή του καθορίζεται από κινήσεις μεγάλης κλίμακας απρόσωπων κεφαλαίων με τεράστια πολιτική ισχύ. Ο Habermas (1981: 107) χρησιμοποιεί τον όρο "αφηρημένο σύστημα" για να περιγράψει την αγορά και τη γραφειοκρατία της διοίκησης. Αυτό το αντιπαραθέτει στον κόσμο της ζωής (Lebenswelt), δηλαδή τον κόσμο που αντιλαμβανόμαστε ως αντικειμενικό και ορίζει τον τρόπο δράσης μας. Διαπιστώνει την αυξανόμενη απομάκρυνση του αφηρημένου συστήματος από τον κόσμο ζωής με αποτέλεσμα οι πολίτες να στερούνται της δύναμης να καθορίζουν την ίδια τους τη ζωή.

Από την άλλη πλευρά, πολλοί από τους κατοίκους είναι περαστικοί από την πόλη. Η εσωτερική μετανάστευση και τα προσφυγικά ρεύματα τις έχουν καταστήσει προσωρινούς σταθμούς σε πορείες χωρίς τέλος. Μετατρέπονται και αυτές σε εκτός κλίμακας άμορφα εμπορευματικά τοπία, έντονης κερδοσκοπίας από άγνωστα συμφέροντα. Απέχουν πολύ από αυτό που ήταν άλλοτε, τόποι κοινωνικής έκφρασης, αναφοράς και συλλογικότητας, τόποι συνδεδεμένοι με τους κατοίκους τους (Lefebvre, 1977: 99). Πάνω στο άχρωμο τοπίο τους ο πολίτης για να ξαναβρεί σήμερα δεσμούς χρειάζεται στήριξη από νέες δομές οργάνωσης και συλλογικότητας. Έχει στα χέρια του ένα ισχυρότατο όπλο επικοινωνίας και προβολής αιτημάτων, το διαδίκτυο, το οποίο σε ολόκληρη την Ευρώπη χρησιμοποιείται ως μέσο ενημέρωσης και διαβούλευσης (TRANSPLUS, 2002: 28).

**στ. Αξιοποίηση της σχετικά πρόσφατης εναισθητοποίησης ως προς τις κλιματικές αλλαγές**

Οι κλιματικές αλλαγές τρομάζουν, γιατί είναι άγνωστη η εξέλιξή τους, όπως και οι επιπτώσεις τους. Ο ρόλος και του αυτοκινήτου σε αυτές είναι αναμφισβήτητος. Ίσως η συγκυρία επιτρέψει να υπάρξει συμφωνία για λύσεις που υπό άλλες συνθήκες θα ήταν πολύ δύσκολο να συζητηθούν.

**4. Η ΕΡΕΥΝΑ ΤΗΣ ΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΣΤΟ TRAM**

**4.1. Η ταυτότητα της έρευνας**

Οι Οδηγίες που προωθούν άμεσα την εμπλοκή των πολιτών στο σχεδιασμό είναι δύο: η 2001/42 (ΕΕ L197/21.7.2001), που αναφέρεται στις 'Στρατηγικές Περιβαλλοντικές Εκτιμήσεις Σχεδίων και Προγραμμάτων' και η 2003/35 (ΕΕ L156/25.6.2003), που ορίζει τις διαδικασίες συμμετοχής του κοινού στις περιβαλλοντικές αποφάσεις. Όλες βρίσκονται σε ευθεία γραμμή με την Ατζέντα 21 προϊόν της Παγκόσμιας Διάσκευης για το Περιβάλλον στο Ρίο (1992) και με τη Σύμβαση του Άαρχους (UNECE, 1998). Βασικός στόχος του συνολικού φάσματος των παραπάνω παρεμβάσεων είναι να δεσμευτούν οι κυβερνήσεις και οι τοπικές αρχές:

1. να προβλέπουν πυκνές διαδικασίες συμμετοχής σε διάφορα στάδια χάραξης στρατηγικών και σχεδιασμού έργων,
2. να ενημερώνουν έγκαιρα τους πολίτες ως προς τις διαδικασίες, τους υπεύθυνους και τις σχετικές πηγές πληροφόρησης για τα συζητούμενα έργα και τα σχέδια αποφάσεων που αναφέρονται σε αυτά,
3. να ορίζουν άνετες προθεσμίες για τα διάφορα στάδια συμμετοχής, ώστε οι πολίτες να έχουν το χρόνο να προετοιμάζονται,
4. να αξιολογούν τις απόψεις των πολιτών,
5. να ενημερώνουν ως προς τα κριτήρια που υπαγόρευσαν τις τελικές αποφάσεις.

Ειδικότερα η Οδηγία για τις "Στρατηγικές Περιβαλλοντικές Εκτιμήσεις Σχεδίων και Προγραμμάτων" είναι ιδιαίτερα καινοτόμος για την ελληνική πραγματικότητα (Βλαστός, 2004). Πράγματι έμμεσα εισάγει την υποχρέωση χάραξης προγραμμάτων πολιτικής, στα οποία θα πρέπει να εντάσσονται τα επιμέρους έργα. Με τα προγράμματα αναμένεται να επιτευχθούν τέσσερις στόχοι:

1. Προσδιορίζονται γενικές πολιτικές που μπορούν να αντιμετωπίζουν καλύτερα τα μεγάλα προβλήματα περιβάλλοντος.
2. Γίνεται συνδυασμένος σχεδιασμός των επιμέρους έργων.



3. Η συζήτηση είναι απαλλαγμένη από τεχνικές λεπτομέρειες, διευκολύνοντας την άνετη και ενεργό εμπλοκή των πολιτών στη συζήτηση των γενικών στόχων.
4. Η περιγραφή συγκεκριμένων έργων, όντας πολύ γενική και χωρίς συγκεκριμένη αναφορά στη χωροθέτησή τους, απελευθερώνει τη συζήτηση από τις, δέσμιες τοπικών συμφερόντων, συνήθειες αντιδράσεις.

Η Ελλάδα έχει ενσωματώσει την Οδηγία στο ελληνικό δίκαιο με την υπ. αριθμ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017 Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 1225/Β/5-9-2006). Από την εφαρμογή της Οδηγίας εξαιρούνται ωστόσο, σύμφωνα με την απόφαση αυτή, οι πολεοδομικές και κυκλοφοριακές μελέτες, παρ' όλο που έχουν μεγάλη σημασία για τη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος.

Όστόσο ακόμη και σήμερα, που η Ελλάδα υποχρεώνεται, με βάση τις Ευρωπαϊκές Οδηγίες, να καταθέσει προς συζήτηση με τους πολίτες γενικότερα προγράμματα πολιτικής, οι πολίτες δεν προσελκύονται εύκολα σε ένα διάλογο για τον οποίο όχι μόνο δεν υπάρχει εμπειρία αλλά και γιατί η δυσπιστία ανάμεσα στις δυο πλευρές είναι μεγάλη.

Στο εξωτερικό έχουν γίνει πολλές έρευνες ως προς τη στάση των πολιτών απέναντι στους σχεδιασμούς (Albrechts, 2002· Bedford κ.ά., 2002· Davies, 2001· Jenkins κ.ά., 2002· Lowndes κ.ά., 2001α και 2001β· Palerm, 2000· Petts, 2003· Rydin και Pennington, 2000· Simmons και Birchall, 2005· Webler κ.ά., 2001). Εδώ παρουσιάζεται μια ανάλογη, με την οποία επιχειρήθηκε να διερευνηθεί η στάση των κατοίκων απέναντι στην πολιτεία με την ευκαιρία ενός αμφιλεγόμενου σχεδιασμού, όπως ήταν αυτός της γραμμής τραμ για τη σύνδεση του κέντρου με τη θαλάσσια ζώνη.

Η εισαγωγή του σύγχρονου τραμ, σε όλο τον κόσμο, ανήκει σε αποφασιστικές πολιτικές ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας και περιορισμού του αυτοκινήτου. Συνοδεύεται για αυτό από οδικές αναπλάσεις που δίνουν προτεραιότητα στον πεζό, τον κατεξοχήν πελάτη της δημόσιας συγκοινωνίας. Η συμβολή του στη γενικότερη αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της πόλης είναι μεγάλη (Βλαστός κ.ά., 2003). Είναι χαρακτηριστικά τα παραδείγματα του Στρασβούργου, του Παρισιού, της Λυών, του Saint Etienne, των Βρυξελλών και δεκάδων άλλων πόλεων στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ, όπου το τραμ δρομολόγησε ριζικές αναπλάσεις του αστικού τοπίου. Στην περίπτωση της Αθήνας η Ελ. Βενιζέλου, μεγάλου μήκους ευθύγραμμος άξονας, που διατρέχει τη Νέα Σμύρνη, από αδιαμόρφωτος χώρος τακτοποιήθηκε δίνοντας αξιοπρεπή θέση και στον πεζό, ενώ η παραλιακή λεωφόρος Ποσειδώνος επίσης απαλλάχθηκε από την παράνομη στάθμευση και το αυτοκίνητο απομακρύνθηκε από το πεζοδρόμιο κατά 7.5 μέτρα. Στους κατοίκους της πρωτεύουσας ωστόσο αυτό το βασικό στοιχείο ως προς το τι σημαίνει τραμ και ποιος είναι ο ρόλος του για την αντιμετώπιση των σοβαρών προβλημάτων περιβάλλοντος φάνηκε ότι



δεν είναι γνωστό. Ένα σημαντικό ποσοστό δείχνει ότι τα αγνοεί, αλλά μάλλον αυτό που συμβαίνει είναι ότι τα υποτιμά έχοντας βουλευτεί και επιλέγοντας με οποιοδήποτε τίμημα το αυτοκίνητο.

Οι κάτοικοι λοιπόν των περιοχών διέλευσης του τραμ το υποδέχτηκαν στο στάδιο του σχεδιασμού του στην πλειονότητά τους αρνητικά, όπως αρνητική απέναντί του ήταν και η στάση των ελληνικών κυβερνήσεων την τελευταία δεκαπενταετία προ των Ολυμπιακών Αγώνων. Παρ' όλο που είχαν εκπονηθεί και εγκριθεί αρκετές μελέτες για τη δημιουργία τραμ στην Αθήνα με αφετηρία το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1985, το τραμ τελικά αποφασίστηκε υπό την πίεση της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής όταν η Αθήνα ανέλαβε τη διοργάνωσή τους<sup>2</sup>. Αιτία της αρνητικής στάσης των ελληνικών κυβερνήσεων μέχρι τότε ήταν ότι το τραμ παίρνει χώρο από το αυτοκίνητο. Για αυτό συστηματικά προτίμησαν τη λύση μετρό, αλλά και όταν αποφασίστηκε να γίνει το τραμ, βασικό κριτήριο σχεδιασμού ήταν να μην επηρεαστεί η οδική κυκλοφορία (Βλαστός κ.ά., 2003). Αιτία της αρνητικής στάσης των κατοίκων, εκτός από την υποτίμηση των προβλημάτων περιβάλλοντος και την άγνοια των πλεονεκτημάτων του τραμ ήταν και η δυσπιστία τους απέναντι στις πρωτοβουλίες της πολιτείας. Ανάλογα και οι κάτοικοι του Πειραιά.

Για την ανάλυση των βαθύτερων αιτιών της παραπάνω στάσης των κατοίκων προτιμήθηκαν οι μη δομημένες εμβαθυντικές συνεντεύξεις, έστω και αν δίνουν μόνο ποιοτικά αποτελέσματα (Bedford κ.ά., 2002· Davies, 2001· Jenkins κ.ά., 2002· Lowndes κ.ά., 2001α και 2001β· Webler κ.ά., 2001). Δείγμα της έρευνας αποτέλεσαν 47 άτομα. Εκπροσωπήθηκαν όλες οι κοινωνικές ομάδες του Π. Φαλήρου (ηλικιακά, εισοδηματικά, μορφωτικά κ.λπ.). Είχαν η κάθε μια διάρκεια περίπου δυο ωρών. Με τη μέθοδο αυτή οι απόψεις των συμμετεχόντων στην έρευνα δεν περιορίστηκαν στο στενό πλαίσιο προσχεδιασμένων ερωτήσεων ερωτηματολογίου αλλά εκφράστηκαν ελεύθερα μέσα από τον ανοικτό διάλογο (Λυδάκη, 2001· Mason, 1996· Morin, 1998). Οι συνεντεύξεις έγιναν στη φάση κατασκευής του τραμ. Η φάση αυτή ήταν η καταλληλότερη για να αξιολογηθεί το τι προηγήθηκε όσον αφορά τη συμμετοχή των κατοίκων.

<sup>2</sup> Το παράρτημα του Ρυθμιστικού Σχεδίου που αφορά τα μέσα σταθερής τροχιάς συντάξε το 1984 ομάδα μελέτης αποτελούμενη από τους Γ. Αργυράκο, Κ. Μπίστη και Κ. Πετράκη. Έκτοτε έχουν γίνει άλλες τρεις μελέτες για τη δημιουργία τραμ στην Αθήνα (Δήμος Αθηναίων 1991· Δήμος Αθηναίων 1994· Δήμος Αθηναίων 1995). Καμία μελέτη δεν υλοποιήθηκε, αντίθετα δρομολογήθηκε η κατασκευή του μετρό. Στο φάκελο υποψηφιότητας της Ελλάδας, επειδή μια σειρά από στάδια βρισκότουσαν κατά μήκος της παραλίας έγινε αναγκαστική η σύνδεσή τους με το κέντρο της Αθήνας με τραμ δεδομένου ότι η λεωφορειακή σύνδεση δε θα μπορούσε να καλύψει τη ζήτηση κατά τη διάρκεια των αγώνων. Με την ανάθεση των αγώνων στην Αθήνα και την παράλληλη έγκριση του φακέλου υποψηφιότητας η Ελλάδα δεσμεύτηκε έτσι να κατασκευάσει το τραμ.

## 4.2 Συμπεράσματα από τις συνεντεύξεις: Τα εμπόδια στη συμμετοχή

### α. Άγνοια της ευρωπαϊκής πολιτικής προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας και των στόχων της

Σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στη σύγχυση που υπάρχει στην Ελλάδα από τις ακολουθούμενες κυβερνητικές πολιτικές, οι οποίες κατά κανόνα δίνουν προβάδισμα στα έργα για το αυτοκίνητο. Είναι χαρακτηριστική η διαρκής αντιπαλότητα μεταξύ του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών (αρμόδιο για τη δημόσια συγκοινωνία) και του ΥΠΕΧΩΔΕ (αρμόδιο για το αυτοκίνητο). Η δημόσια συγκοινωνία στην Ελλάδα δεν αντιμετωπίζεται, όπως στις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες, ως λύση για όλους, περιλαμβανομένων των ιδιοκτητών αυτοκινήτων, αλλά για μερικούς.

Έτσι στις συνεντεύξεις υποστηρίχτηκε από πολλούς ότι ο ρόλος της δημόσιας συγκοινωνίας είναι να εξυπηρετεί μόνο εκείνους που δεν μπορούν να αποκτήσουν ή να οδηγούν αυτοκίνητο. Με αυτή τη λογική, στο Παλαιό Φάληρο το τραμ δεν χρειάζεται αφού είναι περιοχή υψηλών εισοδημάτων. Το ότι το τραμ θα έδινε τη δυνατότητα σε κατοίκους γενικά της Αθήνας να έχουν πρόσβαση στη θάλασσα μάλλον ενοχλούσε διότι έτσι οι κάτοικοι την παραλιακή τους ζώνη θα έπρεπε να τη μοιράζονται και με "άλλους".

Η άγνοια για τη σημασία του τραμ και της δημόσιας συγκοινωνίας απέναντι στα προβλήματα περιβάλλοντος οδήγησε πολλούς να μη κατανοούν άλλους λόγους για την κατασκευή του τραμ παρά μόνο είτε την εξυπηρέτηση των αναγκών των Ολυμπιακών Αγώνων (προφανώς σε αυτό επηρέασε και το ότι το τραμ επιβλήθηκε από τη Διεθνή Ολυμπιακή Επιτροπή) είτε την απορρόφηση ευρωπαϊκών κονδυλίων. *"Γιατί με το τραμ –αν δεν κάνω λάθος– ένα 65 ή 70, 60% ήτανε από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Οπότε οι Έλληνες σκεφτήκαν: Αφού δίνουν εκείνοι τα περισσότερα λεφτά από τα μισά, να τσοντάρουμε και εμείς, να κάνουμε ένα έργο ... ο κόσμος να δουλεύει. Έτσι το βλέπω εγώ το πράγμα, να πούμε..."* (Γιάννης, 70 ετών).

### β. Έλλειψη προσωπικού ενδιαφέροντος

Οι περισσότεροι κάτοικοι αισθάνονται ότι η καθημερινότητά τους είναι συνδεδεμένη με το αυτοκίνητο και δεν έχει χώρο για το τραμ. Οι μόνοι που είπαν ότι θα το χρησιμοποιούσαν ήταν ήδη χρήστες δημόσιας συγκοινωνίας (κυρίως ηλικιωμένοι) καθώς και κάποιες γυναίκες (που αισθάνονταν ευτυχείς από την προοπτική της απαλλαγής τους από την εξάρτηση του αυτοκινήτου).

### γ. Ανπαρξία δεσμών με τον τόπο

Οι κάτοικοι είναι όλο και λιγότερο στάσιμοι στην ίδια πόλη. Η κινητικότητα αμβλύνει τους δεσμούς με τον τόπο. Μειώνει κατά συνέπεια και το ενδιαφέρον. Ακόμη και στο επίπεδο

της καθημερινότητας η κατοικία για τον εργαζόμενο είναι σχεδόν μόνο υπνωτήριο. Η γειτονιά δεν τον αφορά γιατί δεν τη ζει. Το ίδιο και η πόλη που, λόγω του μεγέθους της, τον πνίγει. Δεν έχει λοιπόν ούτε το χρόνο ούτε το ενδιαφέρον να συμμετέχει σε σχεδιασμούς (Albrechts, 2002· Jenkins κ.ά., 2002· Simmons και Birchall, 2005). Εξ'άλλου τι θα κερδίσει; (‘πρόβλημα συλλογικής δράσης’ – Rydin και Pennington, 2000). "Δεν συμμετείχα, γιατί ... δεν γνωρίζω πολλά. Είμαι απλά κάτοικος... Ούτε καν ξέρω τα προβλήματα... ούτε ξέρω και κανέναν...δεν ξέρω αν θα είμαι και αύριο δημότης Παλαιού Φαλήρου" (Θανάσης, 42 ετών).

#### **δ. Αίσθηση ανεπάρκειας**

Η αίσθηση ανεπάρκειας ως προς τεχνικά ζητήματα, όπως η χάραξη ενός συγκοινωνιακού μέσου, έχει καταγραφεί σε πολλές έρευνες (Albrechts, 2002· Davies, 2001· Jenkins κ.ά., 2002· Lowndes κ.ά., 2001β). "Τη γνώμη μου επί τεχνικής πλευράς δε μπορώ να την πω, γιατί δεν είμαι τεχνίτης ... Εγώ τι να πω; ... θα με κοροϊδεύουν!" (Φώτης, 65 ετών), "Δεν μπορώ να πω κάτι στον αέρα και να με κοροϊδεύει ο άλλος ... Θέλουν να με ρωτήσουν για τη δουλειά μου, να πω χίλια δυο πράγματα! Υπάρχουν όμως... πολίτες, οι οποίοι έχουν τις γνώσεις αυτές ..." (Γιάννης, 64 ετών). Αντίθετα άτομα, που λόγω ειδικότητας αισθάνονται οικεία με το αντικείμενο, προσελκύονται ευκολότερα στις διαδικασίες σχεδιασμού (Simmons και Birchall, 2005). Άλλη έρευνα στη Βρετανία έδειξε ότι άτομα που συμμετέχουν σε διαδικασίες σχεδιασμού του χώρου ανήκουν κατά κανόνα στη μεσαία τάξη, έχουν υψηλό μορφωτικό επίπεδο και είναι λευκοί (Bedford κ.ά., 2002).

Αίσθηση ανεπάρκειας καταγράφεται και ως προς το πολιτικό επίπεδο. Για παράδειγμα, σε χώρες με μεγάλη παράδοση κεντρικού σχεδιασμού (π.χ. της ανατολικής Ευρώπης), αρκετοί θεωρούν περιττό να συμμετέχουν, ακόμη και όταν τους δίνεται η ευκαιρία, διότι δεν πιστεύουν ότι είναι ικανοί να βελτιώνουν τους σχεδιασμούς της πολιτείας (Palerm, 2000). Κάποιοι μάλιστα, όπως για πρώτη φορά προέκυψε από την έρευνα στο Π. Φάληρο, θα προτιμούσαν να μην προβλέπονται διαδικασίες συμμετοχής γιατί διευκολύνουν μόνον εκείνους που έχουν την ικανότητα (παιδεία ή οικονομική ισχύ) να επηρεάζουν. Έχουν μεγαλύτερη εμπιστοσύνη στους πολιτικούς, που τουλάχιστον τους έχουν επιλέξει, παρά σε άγνωστους πολίτες μιας κοινωνίας γεμάτης ανισότητας και αντίπαλα συμφέροντα.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το ζήτημα της ανεπάρκειας των κατοίκων να χειρίζονται τεχνικά θέματα προβλήθηκε από αρκετούς μηχανικούς οι οποίοι αμφισβήτησαν την πρακτική αξία της συμμετοχής φοβούμενοι τις εμπλοκές που θα μπορούσε να προκαλέσει και θεωρώντας ότι δικαιούνται την αποκλειστικότητα στο χειρισμό αυτών των αντικειμένων.

**ε. Έλλειψη ενημέρωσης γενικά ως προς τις διαδικασίες**

Από τους 47 που συμμετείχαν στις συνεντεύξεις μόνο επτά είχαν πάρει παλαιότερα μέρος σε διαδικασίες σχετικές με το σχεδιασμό του χώρου. Από αυτούς τρεις δραστηριοποιούνταν σε τοπικούς συλλόγους και τέσσερις ήταν μηχανικοί. Οι υπόλοιποι 40 αγνοούσαν τη σημαίνει περιβαλλοντική αδειοδότηση ενός νέου έργου, το σκοπό της, τη διαδικασία που ακολουθείται και τα περί συμμετοχής στο σχεδιασμό. Η άγνοια των κατοίκων ως προς αυτά τα θέματα έχει καταγραφεί και από άλλες έρευνες. Ο Albrechts (2002: 335) σε έρευνα μεταξύ ειδικών στην Ευρώπη εντόπισε ότι οι παράγοντες που αποθαρρύνουν το κοινό να συμμετέχει είναι κυρίως πολιτιστικοί: έλλειψη εκπαίδευσης και γνώσεων για το σχεδιασμό. Η Davies (2001: 202) στη δική της ποιοτική κοινωνική έρευνα στην Αγγλία εντόπισε ότι το κοινό δεν γνωρίζει και δεν κατανοεί ούτε το αντικείμενο του πολεοδομικού σχεδιασμού, ούτε τις διαδικασίες με τις οποίες μπορεί να συμμετέχει. Οι Jenkins κ.ά., (2002: 34, 48, 52, 55) σε ίδια έρευνα στη Σκοτία κατέληξαν σε παρόμοια συμπεράσματα. Το κοινό βρίσκει πολύπλοκες τις διαδικασίες πολεοδομικού σχεδιασμού και ζητεί καθοδήγηση για να συμμετάσχει. Τέλος οι Lowndes κ.ά. (2001β) σε ποιοτική κοινωνική έρευνα με αντικείμενο τη συμμετοχή του κοινού γενικότερα σε θέματα τοπικής αυτοδιοίκησης κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι το κοινό δεν ήξερε πώς να πληροφορηθεί για τα θέματα που συζητούνται στο δημοτικό συμβούλιο ούτε ήξερε ότι μπορεί να παρακολουθήσει τις συνεδριάσεις. Δεν γνώριζε ούτε για τις τοπικές ενώσεις που δραστηριοποιούνται στις περιοχές με στόχο την επιρροή των αποφάσεων που λαμβάνονται.

**στ. Έλλειψη ενημέρωσης για το συγκεκριμένο έργο**

Η πληροφόρηση, ακόμη και σε αυτούς που είναι πρόθυμοι να συμμετέχουν, φτάνει πολύ αργά. Στην περίπτωση του τραμ, όσοι κινητοποιήθηκαν, ενημερώθηκαν για τα χαρακτηριστικά του έργου μετά την έγκριση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων. Το παράδοξο είναι ότι στην περιοχή δραστηριοποιούνται πολλοί σύλλογοι προστασίας του περιβάλλοντος, κυρίως της παραλίας.

**ζ. Αμφισβήτηση της ειλικρίνειας των μηχανισμών συμμετοχής**

Η ειλικρίνεια των μηχανισμών συμμετοχής αμφισβητείται κατ' αρχήν από αυτούς που θεωρούν το κράτος διαβρωμένο από ιδιωτικά συμφέροντα. Πρόκειται για κατοίκους απογοητευμένους από τους κυβερνώντες. Η απαξίωση της πολιτικής είναι διεθνές πρόβλημα. Οι ειδικοί διαπιστώνουν αποξένωση του κόσμου από τις διοικήσεις και τις αποφάσεις τους (Albrechts, 2002: 336). Θεωρούν ότι μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις των διαδικασιών συμμετοχής του κοινού είναι να "ξεπεραστεί η αδράνεια του κόσμου που προκαλείται από την αντιπάθειά του προς τους πολιτικούς θεσμούς και τις πρακτικές των πολιτικών"

(Davies 2001: 199). Οι διαπιστώσεις αυτές επιβεβαιώθηκαν από την κοινωνική έρευνα των Jenkins κ.ά., (2002) και Lowndes κ.ά. (2001β). Και στο Παλαιό Φάληρο αναδείχθηκε το πρόβλημα της έλλειψης εμπιστοσύνης στα κίνητρα αυτών που λαμβάνουν αποφάσεις: *"Πιστεύω ότι το τραμ το φτιάξαν' – όπως και πολλά άλλα έργα – για να βάλουν στην τσέπη κάποια λεφτά. Για ποιο άλλο λόγο; ... φαίνεται από τον τρόπο που έγινε το έργο ..."* (Εύη, 35 ετών).

Άλλοι πάλι, αισθανόμενοι αδύναμοι απέναντι στον κρατικό μηχανισμό, δεν πιστεύουν ότι η άποψή τους θα μπορούσε να επηρεάσει τις αποφάσεις. Έχει αποδειχθεί διεθνώς ότι στην πράξη ισχυρά οικονομικά συμφέροντα έχουν πολύ μεγαλύτερη δυνατότητα να επηρεάζουν τις αποφάσεις μέσω ανεπίσημων διαδικασιών πίεσης απ' ό,τι το κοινό με τις θεσμικές δυνατότητες συμμετοχής. Στη Δανία σε συμμετοχικές διαδικασίες ανάπλασης γειτονιών *"η συναίνεση που επιτυγχάνονταν αντανάκλασε τα συμφέροντα των ισχυρών κοινωνικών ομάδων εις βάρος των αδυνάτων"* (Pløger, 2001: 233). Οι Bedford κ.ά. (2002) μελετώντας την αδειοδότηση για μία μεγάλη επένδυση με σκοπό την εμπορική αξιοποίηση μιας εγκαταλελειμμένης παραποτάμιας βιομηχανικής περιοχής του Λονδίνου διαπίστωσαν ότι οι αρχές έδρασαν χωρίς να λαμβάνουν υπ' όψη τους τις απόψεις που εκφράστηκαν από τους ενδιαφερόμενους. Μία τεράστια επένδυση της LG στην Ουαλία πραγματοποιήθηκε, επειδή οι αρχές ουσιαστικά απέκρυσαν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή από το κοινό, προκειμένου να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας (Pheips και Tewdwr-Jones, 2000).

Η έλλειψη ενημέρωσης απομακρύνει επίσης τους πολίτες και περιορίζει την εμπιστοσύνη τους προς τις αρχές (Davies, 2001). Σε μερικές συνεντεύξεις υποστηρίχθηκε ότι η κυβέρνηση απέκρυψε τα μειονεκτήματα του έργου και σε κάποιες άλλες ότι οι δημοτικές αρχές τους έδωσαν υπερβολική διάσταση για να εκμεταλλευτούν πολιτικά τις διαμαρτυρίες (ο δήμος διοικείται από παράταξη προσκείμενη στην αντιπολίτευση).

#### **η. Αντίδραση του πολίτη σε αποφάσεις που επηρεάζουν την καθημερινότητά του**

Το μέχρι πού φτάνει η ελευθερία του πολίτη είναι ένα ζήτημα το οποίο θα πρέπει να επανατεθεί υπό το πρίσμα των απειλών για την τύχη του πλανήτη. Είναι φανερό ότι εκ των πραγμάτων ο ρόλος του κράτους, ως φορέας οργάνωσης και κινητοποίησης των πολιτών για την υπεράσπιση του περιβάλλοντος γίνεται όλο και πιο σημαντικός (Healey, 1997: 14, 15). Αν και ο πολίτης είχε πιστέψει ότι οι δημοκρατικές κατακτήσεις θα οδηγούσαν στην άμβλυνση της ισχύος των διαφόρων επιπέδων εξουσίας και αυτός θα κατακτούσε όλο και πιο πολλές ελευθερίες οι εξελίξεις είναι διαφορετικές. Κανόνες και περιορισμοί θα τίθενται όλο και πιο αυστηροί. Οι κοινωνίες θα επιδείξουν εκείνο το επίπεδο ωριμότητας, ώστε να κατανοούν τους λόγους εφαρμογής αυτών των κανόνων; Σε αντίθετη περίπτωση ο κίνδυνος αυταρχικών εκτροπών ίσως να γίνει πιθανός. Η σχέση κράτους και πολίτη έτσι θα δοκιμαστεί.

Τις καθημερινές επιλογές μετακίνησης πολλοί εξακολουθούν να τις θεωρούν ζήτημα προσωπικής ελευθερίας, την οποία έχουν δικαίωμα να υπερασπίζονται απέναντι σε 'αυθαίρετες' παρεμβάσεις της πολιτείας. *"Και είπε [ο υπουργός] ότι ένας από τους σκοπούς μας είναι να δημιουργήσουμε πρόβλημα στον οδηγό! Να τον αναγκάσουμε να μη χρησιμοποιεί το αυτοκίνητο και να χρησιμοποιεί το τραμ. Δηλαδή με το τσαμπουκά που λέμε, ρε παιδί μου!"* Δηλαδή αγόρασα αυτοκίνητο, πλήρως αφόρους ... και έρχεται μετά και μου λέει: *"Θα σου δημιουργώ πρόβλημα για να παίρνεις το τραμ!"* Και ποιος ρώτησε για το τραμ; Και τότε γιατί πήρα ΙΧ;" (Μανώλης, 37 ετών).

## 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι κλειστές κοινωνίες δίνουν τη θέση τους σε ένα κόσμο χωρίς σύνορα με οικονομικά συμφέροντα και δυναμικές που συνθλίβουν τον πολίτη. Η σημασία της εθνικής κυβέρνησης, που ήταν ο συγκεκριμένος συνομιλητής του, και που έλεγχε τους σχεδιασμούς, συρρικνώνεται. Σήμερα ο πολίτης διεκδικεί δικαίωμα λόγου και συμμετοχής στο σχεδιασμό όχι μόνο απέναντι στους πολιτικούς εκπροσώπους του, αλλά και απέναντι σε ισχυρά ιδιωτικά και πολυεθνικά κεφάλαια. Δεν αρκεί γι' αυτό να χειρίζεται καλά μόνο την εθνική νομοθεσία, αλλά και τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς και τις διεθνείς συμφωνίες. Αυτά όλα προϋποθέτουν ισχυρή προετοιμασία, μεγάλα έξοδα, συνδρομή ειδικών και αποτελεσματική λειτουργία των μη κυβερνητικών οργανώσεων. Οι κλίμακες μιας ουσιαστικής συμμετοχής είναι πολύ διαφορετικές από αυτές για τις οποίες μεριμνούν οι Ευρωπαϊκές Οδηγίες. Θα πρέπει και αυτές να απλώνονται στο επίπεδο του πλανήτη. Μια αρχική αλλά καθαρή εικόνα της διακίνησης των ιδεών και της πολιτικής δράσης, όπως θα αναπτυχθούν τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, δίνεται ήδη από το διαδίκτυο.

Τα αποτελέσματα της έρευνας στο Παλιό Φάληρο, ως προς τους παράγοντες εκείνους που αποθαρρύνουν τη συμμετοχή των κατοίκων στο σχεδιασμό, δεν απέχουν πολύ από αυτά ανάλογων ερευνών στην υπόλοιπη Ευρώπη, παρ' όλο που σε αρκετές χώρες η συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων έχει παράδοση. Αυτό σημαίνει ότι η απόσταση που χωρίζει την κρατική μηχανή από τον πολίτη είναι μεγάλη και ελάχιστα περιορίζεται από τις υφιστάμενες διαδικασίες συμμετοχής. Το Π. Φάληρο είναι μια μικρή τοπική κοινωνία. Ωστόσο η ανάλυση των απόψεων, έστω και λίγων ατόμων, έριξε κάποιο φως σε νοσηρότητες και προβλήματα που θα εξακολουθήσουν να συναντώνται και πιθανά να οξύνονται τα επόμενα χρόνια. Το έλλειμμα ενημέρωσης είναι μόνο μια από τις διαστάσεις της συμμετοχής. Προηγείται η ευαισθητοποίηση που θεμέλιό της είναι η εκπαίδευση. Η τελευταία αποτελεί ευθύνη της πολιτείας, την οποία θα αναλάβει όταν πρώτα η ίδια πειστεί ότι για να υπάρξει σωστός σχεδιασμός και αποτελεσματική λειτουργία της δημοκρατίας είναι απαραίτητη η κινητοποίηση της κοινωνίας.



Δεν μπορεί να υποτιμηθεί ότι ένα έργο όπως το τραμ, που σε όλο τον κόσμο είναι καταξιωμένο ως ενισχυτικό της δημόσιας συγκοινωνίας και τελικά της απεξάρτησης του κάτοικου από το αυτοκίνητο, προκάλεσε τόσες αντιδράσεις. Είναι προφανές ότι οι κάτοικοι δεν επιθυμούν περιορισμούς στη χρήση του αυτοκινήτου και ούτε έχουν πειστεί ότι η δημόσια συγκοινωνία είναι ικανή να προσφέρει ανταγωνιστικές λύσεις. Ίσως σε ένα μεγάλο βαθμό η αποστασιοποίησή τους από τους μηχανισμούς λήψης απόφασης οφείλεται στο ότι γενικά είναι αντίθετοι στους σχεδιασμούς, οι οποίοι εκ των πραγμάτων αλλάζουν τα δεδομένα της ζωής τους. Πριν από μερικά χρόνια ίσως θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι ένας από τους σημαντικότερους λόγους για την αρνητική στάση απέναντι στο τραμ ήταν ότι επρόκειτο για ένα άγνωστο μέσο. Η έντονα αρνητική στάση της κοινωνίας του Πειραιά, που εκδηλώθηκε το 2006 σε συγκεντρώσεις του Δημοτικού και Νομαρχιακού Συμβουλίου και τοπικών φορέων απέναντι στην προοπτική επέκτασης της υφιστάμενης γραμμής από το Ν. Φάληρο στο κέντρο της πόλης, κατέρριψε αυτή την ερμηνεία. Σήμερα οι κάτοικοι του Πειραιά, όπως όλοι, γνωρίζουν τι σημαίνει τραμ. Η θεαματική αναβάθμιση της Ελ. Βενιζέλου στη Ν. Σμύρνη, της Ι. Μεταξά στη Γλυφάδα καθώς και της παραλιακής ζώνης είναι γνωστή σε πολλούς Αθηναίους. Ωστόσο οι κάτοικοι εξακολουθούν να δίνουν προβάδισμα στο αυτοκίνητο, το οποίο θεωρούν ότι πλεονεκτεί. Πράγματι ακόμη και η ίδια η πολιτεία το αντιμετωπίζει προνομιακά, παρέχοντάς του, για τη σύνδεση του κέντρου με τη θάλασσα, έναν αυτοκινητόδρομο, τη Λ. Συγγρού, σε παράλληλη ανταγωνιστική χάραξη με το τραμ.

Για τη συμμετοχή, με βάση όσα προέκυψαν και από τις συνεντεύξεις, θα μπορούσαν άμεσα να γίνουν κάποια δημοκρατικά βήματα που θα βελτίωναν το κλίμα μεταξύ κράτους και πολίτη:

- Χάραξη, με συμμετοχή του πολίτη, προγραμμάτων και στρατηγικών για όλα τα μεγάλα προβλήματα περιβάλλοντος.
- Έγκαιρη πληροφόρηση για τις επιπτώσεις ενός έργου στο περιβάλλον και συμμετοχή του πολίτη στην αξιολόγησή τους που να μην έπεται των βασικών αποφάσεων σχεδιασμού.
- Οι τοπικοί φορείς να αποκτήσουν πρόσβαση σε ανεξάρτητους εμπειρογνώμονες.
- Οι όροι των διαδικασιών συμμετοχής να είναι γνωστοί εκ των προτέρων.
- Οι προθεσμίες να είναι επαρκείς για μια εποικοδομητική συμβολή στην όλη συζήτηση.
- Οι τελικές αποφάσεις να τεκμηριώνονται.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσση

Αττικό Μετρό (1996) *Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό*.

Βλαστός Θ. (1993) "Μεταφορές και κοινωνικό περιβάλλον", Πρακτικά Συνεδρίου *Μεταφορές και Περιβάλλον*, 4 και 5/5/1993, Αθήνα: Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, 55-74.

Βλαστός Θ. (1997) "Αθήνα. Φάκελος Βιωσιμότητα και Μεταφορές. Τεχνική ή Πολιτική προσέγγιση;", Πρακτικά πανευρωπαϊκού συνεδρίου: *Βιώσιμο Αστικό Περιβάλλον-Θεσμοί και Διαχείριση*, Αθήνα: Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων, 87-94.

Βλαστός Θ. (2003) *Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μια διαφορετική πόλη*, PRECO, DG REGIO, EU, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων.

Βλαστός Θ. (2004) "Οι ευκαιρίες από τη νέα Οδηγία 2001/42/ΕΚ για τις "Στρατηγικές Περιβαλλοντικές Εκτιμήσεις" - Το παράδειγμα του τομέα των Μεταφορών", *Περιβάλλον και Δίκαιο* 29(3): 334-39.

Βλαστός Θ. και Μπαρμπόπουλος Ν. (1998) "Διόδια στις πόλεις για την εφαρμογή της αρχής: "Ο ρυπαίνων πληρώνει". Απόδοση δικαιοσύνης ή κοινωνική αδικία; ", *Περιβάλλον και Δίκαιο*, 5: 238-46.

Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν. και Αθανασόπουλος Κ. (2003) "Συγκριτική Ανάλυση των Τραμ του Στρασβούργου και της Αθήνας: Πρώτα Συμπεράσματα για τις μελλοντικές Υλοποιήσεις στην Ελλάδα", Διεθνές Συνέδριο *Σύγχρονα Συστήματα Τραμ και Επιφανειακού Μετρό*, 19-20/05, Πάτρα: Πανεπιστήμιο Πατρών.

Βλαστός Θ., Μπαρμπόπουλος Ν. και Μηλάκης Δ. (2007) *Ποδήλατο. Οδηγός Σχεδιασμού και Αξιολόγησης Δικτύων*, Αθήνα: ΤΕΕ.

Γιαννόπουλος Γ.Α. (1980) "Κυκλοφοριακή Θεώρηση της Δημιουργίας Πεζοδρόμων και Αξιολόγηση της Ελληνικής Εμπειρίας", *Τεχνικά Χρονικά*, 1: 5-25.

Δήμος Αθηναίων (1991) "Σύστημα Τραμ για την Ιστορική Αθήνα", Σύμβουλοι: Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος ΕΠΕ, DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί ΕΠΕ.

Δήμος Αθηναίων (1994) *Σύστημα Τραμ της Αθήνας - Τεχνική και Οικονομική Μελέτη Σκοπιμότητας*, SEMALY-TRENDS-BECHTEL.

Δήμος Αθηναίων (1995) "Μελέτη τραμ για τη σύνδεση της Αθήνας με τη θάλασσα", Ομάδα Μελέτης: Πετράκης Γ., Αραβαντινός Α., Γκόλιας Ι., Βλαστός Θ.

ΕΕ (2001) "Οδηγία 2001/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27<sup>ης</sup> Ιουνίου 2001 σχετικά με την εκτίμηση των περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων", αριθ. L 197 της 21.7.2001, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων - ΕΛ., 30-37



- ΕΕ (2003) "Οδηγία 2003/35/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26<sup>ης</sup> Μαΐου 2003 σχετικά με τη συμμετοχή του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων σχεδίων και προγραμμάτων που αφορούν το περιβάλλον και με την τροποποίηση όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη, των οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου", αριθ. L 156 της 25.6.2003, Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων – EL, 17-24.
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2007) *Πράσινο Βιβλίο – Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας*, Βρυξέλλες: COM (2007) 551 τελικό.
- Κυπριακή Δημοκρατία (2007) "Έρευνα Διακίνησης Επιβατών/Ατόμων σε Αποστάσεις κάτω των 100 χλμ. 2007", Λευκωσία: Στατιστική Υπηρεσία.
- Lefebvre H. (2007) *Δικαίωμα στην Πόλη – Χώρος και Πολιτική*, Αθήνα: Κουκίδα.
- Λυδάκη Α. (2001) *Ποιοτικές Μέθοδοι της Κοινωνικής Έρευνας*, Αθήνα: Εκδόσεις Καστανιώτη.
- Morin E. (1998) *Κοινωνιολογία*, Αθήνα: Εκδόσεις του Εικοστού Πρώτου.

### **Ξενόγλωσση**

- Albrechts L. (2002) "The Planning Community Reflects on Enhancing Public Involvement. Views from Academics and Reflective Practitioners", *Planning Theory και Practice*, 3(3): 331-47.
- Banister D. (2003) "Critical pragmatism and congestion charging in London", *International Social Science Journal*, 55 (2): 249-264.
- Bedford T., Clark J. και Harrison C. (2002) "Limits to new public participation practices in local land use planning", *Town Planning Review*, 73(3): 311-31.
- Booth C. και Richardson T. (2001) "Placing the public in integrated transport planning", *Transport Policy*, 8(2): 141-49.
- Davies A. (2001) "Hidden or hiding? Public perceptions of participation in the planning system", *Town Planning Review*, 72(2): 193-216.
- Habermas J. (1981) *Theorie des Kommunikativen Handelns – Band 1: Handlungsrationalität und Gesellschaftliche Rationalisierung*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Healey P. (1997) *Collaborative Planning – Shaping Places in Fragmented Societies*, New York: Palgrave.
- Healey P. (1998) "Building institutional capacity through collaborative approaches to urban planning", *Environment and Planning A*, 30 (9): 1531-46.
- Heinelt H. και Töller A.E. (2003) "Sustainability, Innovation, Participation and EMAS", στο H. Heinelt και R. Smith (επ.), *Sustainability, Innovation and Participatory*

*Governance – A Cross-National Study of the EU Eco-Management and Audit Scheme*, Aldershot: Ashgate, 11-21.

- Jenkins P., Kirk K. και Smith H. (2002) *Getting Involved in Planning. Perceptions of the wider public*, Edinburgh: Scottish Executive Social Research.
- Kenworthy J. (2002) "Traffic 2042 – A more global perspective", *Transport Policy*, 9(1): 11-15.
- Livingstone, K. (2004) "The Challenge of Driving through Change: Introducing Congestion Charging in Central London", *Planning Theory & Practice*, 5(4): 490-498.
- Lowndes V., Pratchett L. και Stoker G. (2001α) "Trends in Public Participation: Part 1 – Local Government Perspectives", *Public Administration*, 79 (1): 205-22.
- Lowndes V., Pratchett L. και Stoker G. (2001β) "Trends in Public Participation: Part 2 – Citizen's Perspectives", *Public Administration*, 79(2): 445-55.
- Mason G. (1996) *Qualitative Researching*, London, Thousand Oaks, New Delhi: Sage Publications.
- Palerm J. (2000) "An Empirical-Theoretical Analysis Framework for Public Participation in Environmental Impact Assessment", *Journal of Environmental Planning and Management*, 43 (5): 581-600.
- Petts J. (2003) "Barriers to deliberative participation in EIA: Learning from Waste Policies, Plans and Projects", *Journal of Environmental Assessment Policy and Management*, 5(3): 269-93.
- Phelps N.A. και Tewdwr-Jones M. (2000) "Scratching the surface of collaborative and associative governance: identifying the diversity of social action in institutional capacity building", *Environment and Planning A*, 32(1): 111-130.
- Pløger J. (2001) "Public participation and the art of governance", *Environment and Planning B*, 28(2): 219-41.
- Rydin Y. και Pennington M. (2000) "Public Participation and Local Environmental Planning: the collective action problem and the potential of social capital", *Local Environment*, 5 (2): 153-69.
- Schmidt V. (2002) "The Effects of European Integration on National Forms of Governance: Reconstruction Practices and Reconceptualizing Democracy", στο B. Gbikpi and J. Grote (επ.), *Participatory Governance – Political and Societal Implications*, Opladen: Leske and Budrich, 141-76.
- Simmons R. και Birchall J. (2005) "A Joined-up Approach to User Participation in Public Services: Strengthening the 'Participation Chain'", *Social Policy και Administration*, 39(3): 260-83.
- TRANSPLUS (2002) "Review of current practices for promoting participation in the urban planning process", D 5.1, <http://www.isis-it.com/transplus/doc/public.asp>.

- Transportation Research Board – TRB (1998) *Transit Cooperative Research Program – Report 40*, Federal Transit Administration, Transportation Research Board – National Research Council, Washington: National Academy Press.
- United Nations – UN (1992) *Agenda 21*, UN Department of Economic and Social Affairs, Department of Sustainable Development, <http://www.un.org/esa/sustdev/documents/agenda21/index.htm>.
- United Nations Economic Commission for Europe – UNECE (1998) *Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-Making and Access to Justice in Environmental Matters*, United Nations Economic Commission for Europe, <http://www.unece.org/env/pp/documents/cep43e.pdf>.
- Webler T., Tuler S. και Krueger R. (2001) "What is a Good Public Participation Process? Five Perspectives from the Public", *Environmental Management*, 27 (3): 435-50.

Θάνος Βλαστός

Σχολή Τοπογράφων, Ομάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο • Ηρώων Πολυτεχνείου 9, Πολυτεχνειούπολη, Αθήνα 157 80, e-mail: [vlastos@survey.ntua.gr](mailto:vlastos@survey.ntua.gr)

Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος

Σχολή Τοπογράφων, Ομάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο • Ηρώων Πολυτεχνείου 9, Πολυτεχνειούπολη, Αθήνα 157 80, e-mail: [kathanas@mail.ntua.gr](mailto:kathanas@mail.ntua.gr)