



ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΗ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΛΙΤΩΝ ΔΗΜΟΥ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ

Πάνε μήνες τώρα που στην πόλη της Καλαμπάκας έχει ξεσπάσει ένας άτυπος εμφύλιος πόλεμος με αφορμή την πεζοδρόμηση του κεντρικού της άξονα. Προσωπικά ανήκω σε αυτούς που χειροκρότησαν από την πρώτη στιγμή την πιθανότητα ενός τέτοιου εγχειρήματος. Για την ακρίβεια δεν θα είχα αντίρρηση ακόμη κι αν όλη η πόλη πεζοδρομούταν απ' άκρη σ' άκρη. Οτιδήποτε καταργούσε την παντοδυναμία του αυτοκινήτου θα με έκανε ευτυχή. Κατανοώ φυσικά την ακρότητα ενός τέτοιου σχεδίου και γι' αυτό το διαφυλάσσω στο προσωπικό μου σεντούκι με τα “ουτοπικά” διότι μπορώ να αναγνωρίσω πως τέτοιου είδους παρεμβάσεις εμπεριέχουν κοινωνική πολυπλοκότητα και καταλήγουν σε αυτό που προανέφερα: στο ξέσπασμα τοπικών εμφυλίων. Καθώς όμως ξεκάθαρα στάθηκα υπέρ του πεζοδρόμου που μόλις χάθηκε, θα ήθελα να εκφράσω τις ακόλουθες σκέψεις προκειμένου να υπερασπιστώ τη θέση μου αυτή.

Ο ρόλος του δρόμου ως “ρυθμιστή της δημόσιας ζωής” προέκυψε σε συνάρτηση με την εμφάνιση του αυτοκινήτου το οποίο μπορεί μεν να κάλυψε τις μεγάλες αποστάσεις από την άλλη όμως μετέτρεψε σε επικίνδυνο τον δημόσιο χώρο, ειδικά για παιδιά, ηλικιωμένους, αναπήρους, αλλάζοντας βίαια την αντίληψη για τον αστικό χώρο. Ο χώρος επίσης που καταλαμβάνουν σήμερα τα αυτοκίνητα είναι μεγάλος και το θέμα αντιμετωπίζεται σε πολιτικό επίπεδο ως πρόβλημα πάρκινγκ κι όχι ως πρόβλημα του αυτοκινήτου όπως θα' πρεπε. Η παγκόσμια τάση αστικής αναζωογόνησης εστιάζει σε ένα αστικό τοπίο προς όφελος των πεζών και των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (πχ. ποδήλατο) οι οποίοι καλούνται να αποκτήσουν σημαντική θέση στην αστική κινητικότητα (urban mobility). Τα παραπάνω αναφέρονται σε επιστημονικό άρθρο του αυστριακού πολιτικού μηχανικού Hermann Knoflacher σχετικά με τα μεγάλα αστικά κέντρα (Knoflacher et

al
2010:342). Δεν μπορεί λοιπόν στο σημείο αυτό, κανείς να αρνηθεί ότι οι αποστάσεις στην πόλη μας ουδέποτε υπήρξαν απαγορευτικές για να τις διανύσει κανείς με τα πόδια κι ότι η χρήση του αυτοκινήτου στην καθημερινότητα των κατοίκων της μόνο προβλήματα δημιουργεί. Δεν θα μπορούσα να χρεώσω σε καμία πολιτική αρχή το χάος που δημιουργείται καθημερινά στους δρόμους της πόλης μας παρά μόνο στην κακιά μας συνήθεια να μην μπορούμε να κάνουμε βήμα χωρίς το αυτοκίνητό μας.

Παγκόσμια τάση επίσης αποτελούν η πεζοδρόμηση, οι πλατείες, τα δημόσια πάρκα τα οποία εντάσσονται στην λογική του αστικού εξευγενισμού.

Κάθε πεζόδρομος συγκεκριμένα θεωρώ ότι αποσκοπεί στην εφαρμογή της πολιτιστικής πολιτικής η οποία με την σειρά της επιδιώκει την προσβασιμότητα σε πολιτιστικά αγαθά, στη μαζική λαϊκή κουλτούρα, σε πολιτιστικές δράσεις με την συμμετοχή των πολιτών και στην προβολή της πόλης ως πολιτιστικό προορισμό υψηλής αισθητικής με σκοπό την προσέλκυση εξωτερικών επισκεπτών.

Κανείς πολίτης αυτής της πόλης δεν μπορεί να αρνηθεί ότι επιθυμεί την βελτίωση της όψης της, που μακροπρόθεσμα θα την καθιέρωνε από μόνη της “στολίδι” του τόπου αυτού, ανεξάρτητο από την έτσι κι αλλιώς δεδομένη λάμψη των Μετεώρων.

Δεν αρνούμαι ωστόσο ότι ο αστικός εξευγενισμός μπορεί από την μία να στοχεύει για παράδειγμα στην βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος αλλά από την άλλη μπορεί και να αποσυντονίσει το κοινωνικό. Είναι δύσκολο πολλές φορές να αποφασίσει κανείς αν μια πεζοδρόμηση είναι τελικά καλή ή κακή αστική παρέμβαση. Επίσης δεν έχουν όλες οι πεζοδρομήσεις την ίδια βαρύτητα κι αυτό το αναγνωρίζω. Είναι διαφορετικό να πεζοδρομείται ένας κεντρικός οδικός άξονας κι αλλιώς ένας συνοικιακός δρόμος. Οι σπουδαιότερες επιπτώσεις στην πρώτη περίπτωση είναι συνήθως η αύξηση στις τιμές των ακινήτων και η αναγκαστική αλλαγή του συγκοινωνιακού χάρτη. Στο σημείο όμως αυτό θα ήθελα να αναφέρω το εξής: Η κυρία Μελαμπιανάκη στην διατριβή της με θέμα “Οι πλατείες της Αθήνας 1834-1923. Διαδικασία διαμόρφωσης, λειτουργία, πολεοδομική σημασία” (ΕΜΠ, 2006) περιγράφει αναλυτικά το θεσμικό πλαίσιο γύρω από τους κοινόχρηστους χώρους τις δεκαετίες του '20 και του '30. Περιληπτικά αναφέρω ότι τον καιρό εκείνο θεσπίστηκε ο νόμος Ν.Δ.17.7.1923

“περί σχεδίων πόλεων, κώ μων και συνοικισμών του κράτους και οικοδομής αυτών” που αποτελεί σταθμό στην πολεοδομική νομοθεσία, θέτοντας το πλαίσιο του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού. Σύμφωνα με αυτό, η ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών γίνεται μόνο μέσω εγκεκριμένου σχεδίου, το οποίο υποχρεούνται οι δήμοι και οι κοινότητες να εκπονούν και να εφαρμόζουν και στο οποίο σαφώς θα προσδιορίζονται οι χρήσεις γης.

Οι ιδιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι για πρώτη φορά να συνεισφέρουν δωρεάν οικόπεδα για κοινόχρηστους χώρους ή κοινωφελείς σκοπούς.

Μια σειρά από άρθρα ρύθμιζε επίσης ζητήματα αναγκαστικών απαλλοτριώσεων λόγω δημόσιας ωφελείας ενώ ο νόμος Ν. 662/1915 όριζε

“επιβολή τέλους επί της εκμεταλλεύσεως των πεζοδρομίων, των οδών και των

πλατειώ ν”

. Φυσικά και δεν θέλω να σταθώ σε έναν αναχρονιστικό, ίσως για πολλούς, νόμο, την ισχύ του οποίου σήμερα μπορεί και να την αγνοώ, αυτό όμως που θέλω να επισημάνω με την παραπάνω αναφορά είναι ότι κάποτε θεσπίστηκε νομοθετικά από αυτό το ίδιο το κράτος, ούτε λίγο ούτε πολύ, η καταναγκαστική συνεισφορά στο κοινό καλό. Αυτό δηλαδή που λείπει στις μέρες μας.

Γιατί τελικά ξέσπασε ο μικρός μας εμφύλιος; Γιατί κάποιοι έχασαν κέρδη από τα μαγαζιά τους, ενώ την ίδια στιγμή κάποιοι άλλοι κέρδιζαν με την εκ νέου διαπραγμάτευση των ενοικίων. Γιατί κάποιοι δεν θέλησαν να αφήσουν πίσω το αυτοκίνητό τους για να βαδίσουν ελεύθερα μέσα στην πόλη τους. Γιατί τελικά κανείς δεν μπορεί να θέσει τον εαυτό του σε μια συλλογικότητα κι αυτό είναι θλιβερό στις μέρες που ζούμε και που προστάζουν ομοψυχία. Η επιβολή τελών στην εκμετάλλευση ενός πεζοδρόμου επιφέρει κέρδη σε ένα δήμο που είναι αυτόνομο. Κέρδη που μένουν στην πόλη και που με παρόμοιες “εσωτερικές” παρεμβάσεις μπορούν να γεμίσουν τον κουμπαρά μας, ανεξάρτητα της κεντρικής εξουσίας που όπως φαίνεται έχει εγκαταλείψει την περιφέρειά της.

Οι βάρβαροι δεν μπορεί να είναι πια μια κάποια λύση.

Κι αυτό το τελευταίο μπορώ να το χρεώσω, ως πολίτης, σε όλες τις μέχρι σήμερα τοπικές αρχές που διοίκησαν αυτόν τον τόπο. Στην τελευταία δε, μπορώ επίσης να χρεώσω την εγκατάλειψη ενός κατά τ' άλλα μεγαλόπνοου σχεδίου και την ευκολία με την οποία, για λόγους μικροπολιτικής, αρνήθηκε το “παιδί” της την στιγμή που έπρεπε να το υπερασπιστεί μέχρις εσχάτων.

Κλείνοντας να πω ότι ανεξάρτητα με το ποια θέση παίρνει ο καθένας μας στη διαμάχη αυτή θα πρέπει σίγουρα να γνωρίζει ότι μια πόλη βιώνεται και γίνεται περισσότερο επεξεργάσιμη όταν περπατιέται, όταν κάθε κάτοικος και επισκέπτης έχει το δικαίωμα να μπορεί να περπατήσει άφοβα, να την παρατηρήσει και μέσω αυτής της παρατήρησης να καταφέρει και να την αγαπήσει. Δηλώνω λοιπόν δημόσια την υποψηφιότητά μου στις ερχόμενες δημοτικές εκλογές στο πλευρό της κας Πέρυ Χαρτοπούλου, ώστε να μπορώ να μιλώ ενσυνείδητα για όσα πιστεύω δίχως την καταδίκη μέσα μου ότι ποτέ δεν έκανα τίποτα για να τα υπερασπιστώ.

Αθανασία (Νάνσυ) Σαράντη

Φυσικός