

Πόλη & Συγκοινωνίες – με αφορμή το μετρό στη Θεσσαλονίκη

Ιορδάνης Στυλίδης

Αναπληρωτής καθηγητής του τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, συγγραφέας και εικαστικός ακτιβιστής.

Θέλουμε, λοιπόν, να συνδεθούμε με έναν τόπο. Να συνδεθούμε με τα τοπία του, να ανιχνεύσουμε και να ολοκληρώσουμε την εμπειρία μας στον χρόνο του τόπου που, φυσικά, ορίζεται και διαμορφώνεται από τις σχέσεις που τον ρυθμίζουν.

Καθώς ο τεχνικός πολιτισμός απέδωσε τα νέα του νοήματα και διέθεσε στην κριτική μας τις σημασίες του, οι τόποι, οι χρόνοι των τόπων και οι περιεχόμενες σχέσεις εντός τους διετέθησαν στην εποπτεία μας. Τα μέσα για το ταξίδι, τη βεβαιότητα της ασφαλούς και απρόσκοπτης μετάβασης και επιστροφής, τη βεβαιότητα της απρόσκοπτης εποπτείας, την πειθαρχία της εγγραφής και διατήρησης του αρχείου της πρόσκαιρης ή διαρκέστερης εμπειρίας, την απόλαυση της διαμονής, της βαθμιαίας άστατης ή πειθαρχημένης κατανόησης των ιδιοτήτων τους, παραδόθηκαν στη διάθεσή μας. Το όχημα, η θέση μας στο εσωτερικό του, η προσμονή της άφιξης εκεί όπου χρειάζεται, όπου επιθυμούμε να ταξιδέψουμε, οι ποικιλίες των ενδιαμέσων τόπων που παρατηρούμε να ορμάνε και να χάνονται αμέσως πάνω στη λεπτή γυάλινη μεμβράνη που μας περιβάλλει ολοκλήρωσαν - ολοκληρώνουν, επαληθεύουν, κάθε φορά- την υπόσχεση μιας εξαιρετικής εμπειρίας. Κάθε φορά διαφορετικής, κάθε φορά σημαντικής, κάθε φορά ικανής να μας παρασύρει τόσο πολύ ώστε να αποφασίσουμε και να παρεκκλίνουμε από το πρόγραμμα, να βουτήξουμε στο ντελίριο της υπόσχεσής της.

Ο τόπος της τακτικής ζωής μας και οι τόποι που κατά τη βούλησή μας θα διαλέξουμε να επισκεφτούμε, να διεισδύσουμε στο

απεριόριστο των υποθέσεών τους, να ρισκάρουμε τη θέση και τη στάση μας στην πραγματικότητα, να γίνουμε άλλοι και άλλες, γεφυρώνονται τακτικά και ακριβώς στον χάρτη, επαληθεύονται στις βέβαιες πορείες των οχημάτων μας, προβάλλουν μακριά στον ορίζοντα, ονομάζονται και οριοθετούνται, περιέχονται σύντομα στη / και περιέχουν τη συνείδησή μας.

Τα οχήματα έκαναν δυνατή τη μετακίνηση των ανθρώπων στο εσωτερικό των ορισμένων και περιορισμένων τόπων τους αλλά και σε κάθε τόπο, σε κάθε απόσταση, σε κάθε γεωγραφία, στο κέντρο και τα όρια του καιρού και των εποχών. Έκαναν δυνατή τη μετακίνηση σε κάποιο κέντρο, στο κέντρο του σκοπού μιας επίσκεψης, στο όριο, εκεί όπου εξασθενεί και διακινδυνεύεται η σημασία της, στην ενδιάμεση περιοχή, εκεί όπου το ειδικό νόημα του τόπου κάθε φορά διαθέτει την εκκρεμότητά του, είναι και δεν είναι. Τα οχήματα, οι μηχανές του εδάφους, του αέρα και των υδάτων διαμόρφωσαν και υπονόμευσαν ταυτόχρονα την ποιητική πολιτική της δημιουργίας τους.

Το όχημα είναι ένα κόσμημα σημασίας. Συμπυκνωτής και απόδειξη της γενναιότητας με την οποία κινούμαστε ως είδος στην ιστορία.

Το όχημα και ο/η επιβάτης του μετακινούν τη σημασία τους στο πεδίο των γεγονότων και των υποθέσεων για τη ζωή. Εκεί, στο ειδικό ένα αλλά και σε κάθε πεδίο έναρξης της περιπέτειας του βλέμματος και της σκέψης το όχημα κινείται, πλησιάζει, σταματά, εκκινεί και απομακρύνεται όταν και όσο χρειαστεί, όταν και όσο επιθυμείται, τόσο και λίγο περισσότερο, τώρα και μετά και αργότερα, ακριβώς.

Με τα οχήματα επισκεπτόμαστε και γεφυρώνουμε τις σημασίες, πληρώνουμε σιγά σιγά, στιγμή τη στιγμή, το ακατανόητο έδαφος, καταλαβαίνουμε τον αχανή πλανητικό φλοιό, τα σημεία και τα σημάδια των αστικών επικρατειών, τα μέτρα και χιλιόμετρα των αποστάσεων ανάμεσα στα εδώ και τα εκεί που επιχειρούμε να εννοήσουμε, να ωριμάσουμε στο νόημά τους, να προσθέσουμε και να αφαιρέσουμε σωστά τις λέξεις του συντάγματός τους ώστε η

αφήγηση, εκείνη η μελλοντική αφήγηση, στον/στην ακροατή μας να προκαλέσει ένα ακόμη ταξίδι. Έτσι ποιητικά θα έπρεπε να εξελιχθεί η σχέση μας με τα ευρήματα και τα έργα του τεχνικού πολιτισμού μας.

Όμως.

Καθώς η πόλη της Θεσσαλονίκης κινείται και διαμορφώνει την ιστορία της δημιουργούνται και εντείνονται τα ρήγματα και οι διαφυγές από την ποιητική αντίληψη και υπεράσπιση της συλλογικής ζωής σε κίνηση, σε δυναμική σχέση με το εγγύς και μακρινότερο περιβάλλον της. Ένα από τα εξαιρετικά συμβάντα που επηρεάζει και απασχολεί, ρυθμίζει και απορρυθμίζει την υπόθεση της ποιότητας της ιστορικής κίνησης της πόλης είναι η συγκοινωνία. Ιδιαίτερα η κοστοβόρα απόπειρα κατασκευής του υπογείου σιδηροδρόμου ταχείας μετακίνησης όπου κατασπαταλήθηκαν πόροι αξίας και ενέργειας χωρίς να αναδειχτεί το ιδιαίτερο αποτέλεσμα -ποιητικό και τεχνικό/αισθητικό- έως τώρα. Κάθε φορά, όλες τις φορές, που χρειάζεται να σχεδιάσουμε και να επιδιώξουμε ένα αποτέλεσμα κοιτάζουμε με επιμέλεια και νηφαλιότητα την Ιστορία. Σκεπτόμαστε, συζητάμε δημόσια και τακτοποιούμε τα επιχειρήματα έτσι ώστε να δημιουργούμε το απαραίτητο κοινόκτητο πεδίο σκέψης που μπορεί από εκεί, στον πυρήνα του αλλά και σε κάθε σημείο εναλλακτικής πιθανότητας που διατυπώνεται ή υπονοείται, να κατευθυνθούν οι σκέψεις μας, να τροφοδοτηθεί η κορυφαία τεχνική-τεχνολογική υπεροχή του ανθρωπίνου είδους.

Η πόλη της Θεσσαλονίκης σχεδιάστηκε και διαμορφώνεται χιλιάδες χρόνια εξαιτίας της σχέσης της με τη θάλασσα. Είναι πόλη-λιμάνι. Εξαιτίας αυτής της γεω-πολιτικής θέσης της οι κάτοικοι, εκόντες άκοντες συντάκτες και συντάκτριες της δομής και των υποδομών της, απολαμβάνουν και υποφέρουν τις αλλεπάλληλες εμπειρίες των επιλογών τους.

Φυσικά, κάθε τελικό αποτέλεσμα, κάθε πραγματοποιημένη εγκατάσταση νοήματος και σημασίας, πολιτικής, τεχνικής και αισθητικής, δεν είναι συνήθως υπόθεση των κατοίκων αλλά μικρών

ελίτ τεχνικών, πολιτικών και τεχνικών, που εργάζονται συστηματικά για τις υποθέσεις των ομάδων νομής του πλούτου και της εξουσίας. Αν, λοιπόν, για τον/την πολίτη που κοιτάζει και αναλογίζεται προς και για τη θάλασσα είναι εύκολο να απαντήσει σε ένα ερώτημα για την μετακίνηση, κάθε μετακίνηση, για έναν τεχνικό της εξουσίας, των ελίτ νομής του δημοσίου πλούτου, η απάντηση δεν εξαρτάται από το ακριβές και αβίαστο ερώτημα, από το ελεύθερο και προφανές νόημά του, αλλά από το ερώτημα που θα κατασκευάσει και θα επιβάλλει ώστε η απάντηση να αποφέρει το αποτέλεσμα που επιθυμεί, ξένο από την επιθυμία της κοινωνίας.

Αν η απάντηση του/της πολίτη που αναλογίζεται ήσυχα κοιτώντας προς τον ορίζοντα τη θάλασσά του/της είναι πως χρειάζεται, όταν χρειαστεί και για όσο χρειαστεί, ένα πλοίο για να περάσει στην απέναντι νότια ακτή του θερμαϊκού κόλπου ή ίσως έως την ακτή της πόλης Κατερίνη ή, γιατί όχι, έως την άκρη της χερσονήσου Κασσάνδρα ή και, διαμέσου του ισθμού της Ποτειδαίας, έως την άκρη της χερσονήσου Σιθωνία, αυτή η απάντηση δεν συναντά και δεν ενισχύει το ταιριαστό της ερώτημα.

Ας σκεφτούμε όμως, επιπροσθέτως, για τις μικρότερες αποστάσεις. Η απόσταση και η θέση του αεροδρομίου είναι τέτοιες που η ιδανική μόνη επιλογή θα ήταν η παραθαλάσσια μετακίνηση και κυκλοφορία προς την πόλη. Ας πούμε με δύο σταθμούς, το μέγαρο-ογκόλιθο *“της μουσικής”* και τον λεγόμενο *“λευκό”* πύργο, έως την προβλήτα Α του λιμανιού από όπου κάθε λεπτομέρεια και σύνολο είναι προσεγγίσιμα και τακτικά στις αποστάσεις τους.

Η θάλασσα θα απελευθερώσει αισθητικά και πολιτικά την πόλη. Οι πόλεις που ρίζωσαν γερά στην ιστορία, έμειναν και ανθοφορούν εξαιτίας της συνεχούς υπεράσπισης της δομής τους από τους κατοίκους τους ή, σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, από τη συγκροτημένη και επαναστατική επιβολή της απαίτησής τους. Οι πόλεις αναπτύσσονταν αργά γιατί η τεχνολογία και οι εφαρμογές της (εργοστάσια, μηχανήματα, μηχανισμοί, οχήματα, δίκτυα) αργούσαν να επενδυθούν διαμορφώνοντας/αναμορφώνοντας την

ενεργό σύστασή της/τους. Τώρα, σήμερα, από το μέσον του εικοστού αιώνα, ο θρίαμβος της τεχνολογίας της κίνησης, ο θρίαμβος της επιστήμης και η ανθοφορία δεκάδων νέων επιστημονικών πειθαρχιών, ο θρίαμβος της τεχνικής του σχεδιασμού, της εφαρμογής, της εξουδετέρωσης του κόστους, οδήγησαν τη σκέψη μακριά από τις κοστοβόρες και χρονοβόρες επιλογές, στις έξυπνες και φτηνές προτάσεις που, ακόμη περισσότερο, δεν σπαταλούν ενέργεια, δεν εξαντλούν τα αποθέματα αξιών, είναι εύκολα ανατάξιμες και μεταβλητές ή επεκτάσιμες.

Στην πόλη της Θεσσαλονίκης επιλέχτηκε το αντίθετο. Όχι από τους κατοίκους της, φυσικά, αλλά από την πολιτική-τεχνική μικρή ελίτ εξουσίας και τους ομόθυμους συνοδούς τεχνικούς υπαλλήλους της. Η υιοθέτηση των ανοήτων επιχειρημάτων για τα αρχαία και τα νέα των υποθέσεών της προσανατόλισε-εξοστράκισε τακτικά τη δημόσια συζήτηση σε περιοχές νοήματος διαφορετικές από την ουσία της.

Μια ακόμη, παρ'όλα αυτά, ανόητη θέαση και χρήση της ταυτότητας της πόλης ενεργοποιήθηκε. Αυτή η εμμονή και η παραφροσύνη του κοιτάγματος προς το παρελθόν της. Ούτε στο εύρωστο παρόν ούτε στο υποσχόμενο, πάντα, μέλλον.

Τα "αρχαία" και τα νέα της ίχνη χρησιμοποιήθηκαν διατακτικά -ως διαταγές- αλλά και στρατηγικά ήδη πολύ πριν ενεργοποιηθεί η πρώτη μηχανή στο πρώτο εργοτάξιο. Κάθε φοιτητής και φοιτήτρια γνωρίζει πως ένα -ίσως και μισό;- μέτρο κάτω από την επιφάνειά της γης βρίσκονται αλληπάλληλες στρώσεις πόλεων. Η χρήση της ιστορίας και των θεσμισμένων τεχνικών απαγόρευσης χρησιμοποιήθηκαν σωστά ώστε να επιτευχθεί η νομιμοποιημένη ιδιοποίηση δημοσίου χρήματος από τους κατασκευαστές εργολάβους και τις εταιρίες τους. Η στρατηγική σχεδιάστηκε, ορίστηκε ως σκοπός και τρόπος, προστατεύτηκε θεσμικά, επιβλήθηκε και εξελίσσεται χωρίς καμία αμυντική και επιθετική προσπάθεια και δυνατότητα των πολιτών.

Η εξελισσόμενη κατασκευή καταναλώνει τυπικά και ουσιαστικά

ακαταλόγιστα ποσά δημοσίου χρήματος χωρίς να προσφέρει κανένα πλεονέκτημα στους κατοίκους της, αφήνοντάς τους έρμαιο της παθολογίας των ιδιωτικών αυτοκινήτων, των διαφημίσεων (των φημών) για τον τρόπο και τον σκοπό της μηχανοκίνητης συμπεριφοράς τους, ακολουθούς και οπαδούς κάθε κατασκευαστικού-σχεδιαστικού παραλογισμού επί της σημασίας της πόλης τους που όμως, εντός της, διάγουν ως ξένοι και ξένες.

Δεκάδες πόλεις στον πλανήτη διάλεξαν, υιοθέτησαν και κατασκεύασαν, είτε με χρηματοδοτήσεις-επενδύσεις του κράτους είτε με χρηματοδοτήσεις-επενδύσεις(!) των μεγάλων ιδιωτικών εταιριών που εδρεύουν στην περιοχή τους, στο πέρας μιας κοπιαστικής και απαιτητικής σειράς δημοσίων διαλόγων όπου αποδείχτηκε και αναδείχτηκε η σημασία του συμμετοχικού σχεδιασμού αλλά και της άμεσης δημοκρατίας των δημοψηφισμάτων, τον ελαφρύ επίγειο σιδηρόδρομο που το κόστος του αλλά και η αισθητική του δυνατότητα ως τρόπου και τόπου, δηλαδή εκπαίδευσης των πολιτών στην ανάγνωση της πόλης, την επίσκεψη και τη διαμονή στις γειτονιές της, την αποκάλυψη και οικειοποίηση των ανεξάντλητων τοπίων της, των ιδιαιτεροτήτων χώρου, χρόνου και σχέσεων που συγκρατεί και προσφέρει, των ποικιλιών των ασθενών και ισχυρών σημασιών της.

Ο **επίγειος σιδηρόδρομος** είναι μια απλή και ευπροσάρμοστη τεχνολογική κατασκευή με κορυφαία αισθητική-φιλοσοφική σημασία. Υπάρχει, θα υπάρξει, ως μέσο αποκάλυψης της πόλης, οικειοποίησης των αισθητικών (πολιτικών-φιλοσοφικών) ιδιοτήτων της, υπεράσπισης των γειτονιών της γιατί κάθε εύκολα προσβάσιμη γειτονιά είναι η γειτονιά των πολιτών της. Είναι το μέσο για τη βόλτα και τη διαμονή μακριά και ακόμη μακρύτερα (έως το δέλτα των ποταμών, έως τις λίμνες, έως τις αλυκές του Αγγελοχωρίου, την Καλλικράτεια, τα Μουδανιά, τη Νέα Φώκεια, τη Χαλκηδόνα, τα λουτρά Λαγκαδά).

Η έννοια και το περιεχόμενο της χρήσης της λέξης **πόλη** έχει αποκαλυφθεί και προταθεί ήδη προ χιλιάδων ετών από τους κατοίκους αυτής της περιοχής.

Πόλη είναι, φυσικά, ο οικισμός ως δομή χώρου και σχέσεων, η αγορά, ως χώρος πολιτικής έκφρασης και συναγωνισμού στις ιδέες και τις διαθέσεις, τη συλλογή των κοινών αποφάσεων, την εφαρμογή και την κριτική των κοινών αισθητικά-πολιτικά σχεδίων. Πόλη είναι τα δίκτυα των δρόμων αλλά και η βεβαιότητα της γνωριμίας και της μέριμνας όλων για όλους, πόλη είναι η πλατεία, η μερική ευρυχωρία του δρόμου όπου συγκεντρώνονται, συγκεντρώνονταν, το δειλινό που η ειρήνη οδηγούσε τις προθέσεις οι μεγαλύτεροι και μεγαλύτερες γυναίκες και άνδρες ώστε να συζητήσουν, να αφηγηθούν, να κρίνουν, να διορθώσουν, υπό την παρουσία των νέων και πολύ νεοτέρων αγοριών και κοριτσιών που έτσι, γι' αυτό, μάθαιναν και ασκούσαν τη φαντασία τους, κατανοούσαν και ησύχαζαν στις αγκαλιές των μητέρων ή των φίλων, των γνωστών, των συγγενών, σχηματίζαν και διακονούσαν στην πρώτη και τις επόμενες νοητικές εικόνες μιας συγκρότησης χώρου, χρόνου και σχέσεων όπου, έτσι μάθαιναν σιγά σιγά πού ανήκαν και τι υπηρετούσαν.

Πόλη ήταν, πολύ περισσότερο, η φυσική οικονομία, οι καλλιέργειες, οι κήποι των λαχανικών και των λουλουδιών, οι πεδιάδες και οι πλαγιές των βουνών που ως περιοχή δικαίου της ζωής φιλοξενούσε τις σύντομες ή διαρκέστερες πορείες και διαδρομές. Τη διάθεση και την εμπειρία να ασκηθούν, να ασκηθούμε και εμείς σήμερα, στην κατανόηση της φυσικής διάθεσης που υποδέχεται και ελπίζει στη μέριμνα του ανθρώπου ώστε να παραμείνει έτσι στους κύκλους των εποχών. Πόλη, φυσικά, ήταν και είναι ακόμη η ιστορία των φαινομένων. Η μεγάλη βροχή που κατέστρεψε τα αμπέλια αλλά φυτεύτηκαν ξανά, η τρικυμία που έσυρε και κατέστρεψε τα πλοία, που όμως με κοινή απόφαση και εργασία κατασκευάστηκαν ξανά. Η ανεξήγητη ξηρασία που αντιμετωπίστηκε σωστά γιατί σωστά διατηρηθήθηκαν σε αποθήκες οι τροφές για μια τέτοια στιγμή.

Πόλη ήταν και είναι ακόμη οι ξένοι που ήρθαν και έρχονται συνέχεια ώστε να προσφέρουν κάτι περισσότερο, μια παραλλαγή σημασίας και νοήματος. Να γοητεύσουν με τις σπουδαίες αφηγήσεις τους το μυαλό των νεαρών αγοριών και κοριτσιών ώστε

να επισκεφτούν και τους δικούς τους τόπους. Πόλη είναι και οι φήμες για τη ζωή, τον αγώνα και τα επιτεύγματα άλλων πόλεων που ορίζουν και διαμορφώνουν στο μέτρο που χρειάζεται τις δημόσιες συζητήσεις και πρακτικές. Που διδάσκουν και συμμορφώνουν τους πολίτες, εδώ και εκεί, μακριά, πώς και με ποιον τρόπο μπορούν να πειραματιστούν, να δοκιμάσουν, να κρίνουν και να διαλέξουν, να υπερασπίσουν, εντέλει, τα νέα και δικά τους τεχνικά και πολιτικά επιτεύγματα που εξελίσσουν την ανθοφορία τους, την εύρωστη και ειρηνική ζωή.

Στην πόλη της Θεσσαλονίκης, η κατασκευή του υπογείου σιδηροδρόμου δεν προσφέρει τίποτε από όλα αυτά.

Θα μπορούσαν όμως να προσφέρουν τα δίκτυα του επιγείου σιδηροδρόμου, των ποδηλατοδρόμων, των λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας λεωφορείων, της παραθαλάσσιας συγκοινωνίας. Θα μπορούσε να προσφέρει η βαθμιαία εξουδετέρωση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, μια ανορθολογική, αυτοκτονική, πρακτική μίμησης και υποδούλωσης σε κενές και κοστοβόρες συμπεριφορές. Η πόλη, τα δίκτυά της, η περιφέρεια της πόλης, η γεωγραφία των οικιστικών περιβαλλοντικών ποικιλιών της, οι ακτές, οι πλαγιές των λόφων, οι όχθες των ποταμών και των καταλήξεών τους στη θάλασσα, οι όχθες των λιμνών και η ήσυχη ζωή στις κοινότητες, η ζωή και η εργασία στις καλλιέργειες, οι επισκέψεις και οι κοινές γιορτές, ο ανα-στοχασμός για τη ζωή μετά την υποχρέωση της εργασίας, οι διεκδικήσεις και οι αγώνες για την περιβαλλοντική δικαιοσύνη, τη μέριμνα που ενεργοποιείται και χαρακτηρίζει τους συλλογικούς σκοπούς και τις προθέσεις, η ενεργειακή απελευθέρωση που οδηγεί αμέσως στην πολιτική απελευθέρωση και την αυτονομία, η γενναία επιλογή της κριτικής της καθημερινότητας και το σταμάτημα της σπατάλης και της καταστροφής των φυσικών πόρων, η τοπικότητα των ενεργειών και των προτάσεων ρύθμισης του παρόντος και του μέλλοντος, δεν χρειάζονται καθόλου τον υπόγειο σιδηρόδρομο. Που εκτείνεται και ενώνει/διαχωρίζει τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης με την περιοχή των εμπορικών κέντρων όπου συσσωρεύονται χιλιάδες αστόχαστων όντων που περιηγούν και μαρτυρούν την

αφρόντιστη σκέψη τους.

Θα επαναφέρουμε γρήγορα, έτσι πρέπει και χρειάζεται, την αισθητική στη σκέψη και τους προβληματισμούς. Θα συναντηθούμε. Ωστε να εξετάσουμε και να εξεταστούμε, να γνωριστούμε και να γνωρίσουμε τις εκτάσεις της σκέψης που έχει ήδη καρποφορήσει και διατίθεται ελεύθερα. Θα φτάσουμε, κάθε φορά σε διαφορετικό τόπο και περιοχή, οδοιπορώντας, ποδηλατώντας, επιβάτες και ασκητές στα πλοία και τα οχήματα της χαράς των επισκέψεων και των συζητήσεων.

ΣΥΝΟΨΗ

Η κατασκευή ενός τμήματος του υπογείου σιδηροδρόμου, του ανοήτου τεχνικού έργου, χωρίς καμία λειτουργική συνέπεια και υπηρεσία στις ανάγκες και τις διαθέσεις των πολιτών της πόλης της Θεσσαλονίκης πρέπει να σταματήσει. Ας μείνουν τα εύρετρα της ιστορίας της πόλης (τα αρχαία!) ως αντίδωρα αυτής της σπατάλης, καταστροφής, αξίας και ενέργειας. Το έργο είναι τυπικό παράδειγμα τεχνικής-θεσμικής επίθεσης επί των υλικών πόρων του πληθυσμού της χώρας από μία μεγάλη και αρκετές μικρότερες συνοδές ομάδες εργολάβων που συνεργάστηκαν και συνεργάζονται σωστά με πολιτικούς και τεχνικούς υπαλλήλους.

Ας ξεκινήσει ο διάλογος, ας ξεκινήσουν οι συζητήσεις, ας ξεκινήσει ο σχεδιασμός των χαρτών, του νέου χάρτη, για την επίγεια και παραθαλάσσια συγκοινωνία που θα απελευθερώσει και θα δωρήσει αυτή τη στοχαστική αισθητική-φιλοσοφική απελευθέρωση στους πολίτες. Στο κέντρο, στις γειτονιές, στην περιφέρεια και την ενδοχώρα της πόλης.

Πόλη είναι το ευγενές φυσικό και ανθρωπογενές υπόβαθρο όπου εκδηλώνονται και ανθοφορούν οι τρόποι και οι διαθέσεις μας μετά την υποχρεωτική εργασία, μετά τα τυπικά της αναγκαιότητας της ζωής που οφείλουμε και αγωνιζόμαστε να μετατρέψουμε από ζωή σε συγκέντρωση σε ευτοπία σχέσεων, προσφορών, επιμέλειας και μέριμνας. Τη ζωή που δεν μπορεί να είναι ευτυχής αν δεν διαχέει, δεν δωρίζει την ευτυχία σε όλους και όλες.

Παρακάτω περιλαμβάνονται χάρτες, εικόνες και σχόλια από πόλεις της Ευρώπης όπου εφαρμόστηκαν και εφαρμόζονται ήπιες τεχνολογικές λύσεις μετακίνησης και ανάδειξης-αποκάλυψης των ταυτοτήτων των πόλεων, των εγγύς και μακρυνότερων περιοχών σημασίας, των περιφερειών τους που συνδιαλέγονται και υποστηρίζουν συνεπώς αυτή και κάθε πρόσθετη ήπια κοινωνία (συγκοινωνία):

Βίντεο από την εκδήλωση “Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη”

Βίντεο από την εκδήλωση και τη συζήτηση που ακολούθησε με τίτλο **“Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη: Προοπτικές και Τρόποι Υλοποίησης”**. Η εκδήλωση έλαβε χώρα στις 25/07/18 με βασικούς άξονες συζήτησης το δικαίωμα στην πόλη, την πρόταση για πραγματικά δημόσιες-ελεύθερες-κοινωνικές συγκοινωνίες και την κριτική στη σύγχρονη κουλτούρα του αυτοκινήτου.

Ομιλητές:

Γιώργος Δαρεμάς (Διδάκτωρ Κοινωνικής και Πολιτικής Θεωρίας παν/μιο Sussex, Δίκτυο Πολιτών Ηρακλείου). Εισήγησή του **ΕΔΩ**

Κώστας Φωτεινάκης (Φίλοι της Φύσης). Εισήγησή του **ΕΔΩ**

Yavor Tarinski (περ. Βαβυλωνία, TRISE). Εισήγησή του **ΕΔΩ**

Στο Συνεργατικό Καφενείο Περιμπανού

Διοργάνωση: περ. Βαβυλωνία και Διεθνές Ινστιτούτο Κοινωνικής Οικολογίας (TRISE)

[youtube id="axexvfj3Q1Q"]















Η δημόσια δωρεάν μετακίνηση με τα ΜΜΜ από τη θεωρία του 1973 στην πράξη του 2013

Κώστας Φωτεινάκης

Το Ελληνικό Δίκτυο ΦΙΛΟΙ της ΦΥΣΗΣ/ Naturefriends Greece έχει πάρει σαφή θέση για το θέμα της δωρεάν δημόσιας μετακίνησης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, από το 2013. Οι θέσεις των ΦτΦ έχουν πάρει υπόψη τους τις προτάσεις και τις επεξεργασίες των θεωρητικών της οικολογίας από το 1973, όπως π.χ. του Πιέρ Σάμουελ από το βιβλίο του ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ, του Αντρέ Γκορζ «Η κοινωνική ιδεολογία του αυτοκινήτου», του Πωλ Σουήζυ «Αυτοκίνητα και Πόλεις», τις προτάσεις του Παγκόσμιου Κοινωνικού Φόρουμ (2004) όπως παρουσιάζονται στον Παγκόσμιο Κοινωνικό Χάρτη για το Δικαίωμα στην Πόλη, αλλά και νεώτερων προσεγγίσεων όπως του Μισέλ Λεβί «Οικοσοσιαλιστική Επανάσταση» 2008, των Michael Brie and Mario Candeias (Just Mobility – Postfossil Conversion and Free Public Transport, 2012).

Πιερ Σάμουελ, ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ, 1973:

«...Πολλοί, ζητάνε όχι μόνο να βελτιωθούν οι δημόσιες συγκοινωνίες, αλλά και να είναι δωρεάν. Υπάρχουν τόσες υπηρεσίες που η κοινωνία παρέχει «δωρεάν». Δεν θα ήταν λοιπόν καθόλου υπερβολικό ή επαναστατικό αν οι αστικές συγκοινωνίες γίνουν κι αυτές δωρεάν. Μόνο μερικοί εκκεντρικοί θα μπορούσαν να παίξουν, παίρνοντας χωρίς λόγο το ΜΕΤΡΟ ή το λεωφορείο...».

Μισέλ Λεβί, «Κόκκινο και Πράσινο: Η οικοσοσιαλιστική προοπτική», περιοδικό transform, 02/2008:

«Σε μία διαδικασία μετάβασης στον Οικοσοσιαλισμό, η δημόσια συγκοινωνία θα επεκταθεί πάρα πολύ και θα είναι δωρεάν για τους χρήστες της... οι πεζοί και οι ποδηλάτες θα έχουν προστατευόμενους δρόμους κυκλοφορίας...»

Οι θέσεις των ΦΙΛΩΝ της ΦΥΣΗΣ/ Naturefriends Greece «Η ευχάριστη, οικονομική, ασφαλής και οικολογική μετακίνηση στις πόλεις είναι ΔΙΚΑΙΩΜΑ» παρουσιάστηκαν το 2014 με αφορμή την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Βιώσιμης Κινητικότητας (16-22 Σεπτεμβρίου), όπου μεταξύ των άλλων προτείναμε:

«...να ανοίξει ο διάλογος για τη δωρεάν δημόσια μετακίνηση στα Μ.Μ.Μ, μια συζήτηση που άνοιξε στις αρχές της δεκαετίας του '70, για την αποθάρρυνση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. στις πόλεις. Για τους ΦτΦ η συζήτηση για τη δωρεάν δημόσια μετακίνηση στα δημόσια ΜΜΜ έχει οικολογική, κοινωνική και οικονομική διάσταση. Επισημαίνουμε ότι αρκετές κοινωνικές κατηγορίες μετακινούνται ήδη δωρεάν (π.χ. ένστολοι κ.ά). Άρα η συζήτηση για δωρεάν μετακίνηση έχει αντικειμενική βάση, ισχύει από 1/1/2013 στο Ταλίν και απασχολεί και την Ε.Ε..»

Από 1η Ιανουαρίου 2013 η δωρεάν μετακίνηση ισχύει στο Ταλίν, την Πρωτεύουσα της Εσθονίας και από 1η Ιουλίου 2018 επεκτείνεται σε ολόκληρη τη χώρα. [ΕΔΩ ΕΔΩ ΕΔΩ]

Και δεν είναι μόνο το Ταλίν και η Εσθονία, υπάρχουν και άλλα παραδείγματα σε δώδεκα πόλεις της Γαλλίας, σε έξι πόλεις της Τσεχίας, σε ορισμένες πόλεις της Γερμανίας, Σλοβακίας, Ρουμανίας, σε εννέα πόλεις της Βραζιλίας. Επιπλέον θετικά παραδείγματα πόλεων με ελεύθερη μετακίνηση στις πόλεις, καταγράφονται στο βιβλίο «Free Public Transport: And Why We Don't Pay to Ride Elevators», 2017 που παρουσίασαν οι ΦτΦ στο blog τους.

Η δωρεάν μετακίνηση στην Ελλάδα – Σύντομο ιστορικό

1. Στις αρχές της δεκαετίας του '80 εφαρμόστηκε για ένα μικρό διάστημα, ως κοινωνικός μισθός, η δωρεάν μετακίνηση στα ΜΜΜ όλων των επιβατών αδιακρίτως, τις πρωινές και απογευματινές ώρες, τέσσερις ώρες συνολικά, πριν και μετά τη δουλειά.
2. Τον Αύγουστο του 2013 το θέμα της δωρεάν μετακίνησης ανοίγει με αφορμή το θάνατο/ δολοφονία του 19χρονου

θανάση Καναούτη επιβάτη τρόλεϊ στο Περιστέρι.

3. Οι περισσότεροι δήμοι της χώρας διαθέτουν δωρεάν δημοτική τοπική συγκοινωνία για εσωτερικές μετακινήσεις. Αξίζει να αναφέρω ότι σύμφωνα με ανακοίνωση του Δήμου Ελληνικού Αργυρούπολης τον μήνα Μάρτιο του 2018 έγιναν 17.500 δωρεάν μετακινήσεις με τρεις γραμμές.
4. Από το 2016 γίνονται καταστροφικές επιθέσεις ακυρωτικών μηχανημάτων και σε μπάρες σε σταθμούς του ΜΕΤΡΟ με αφορμή το ηλεκτρονικό εισιτήριο.

Κοινωνικές και άλλες κατηγορίες που δικαιούνται δωρεάν μετακίνηση:

1. Πιστοποιημένοι άνεργοι – έχουν εκδοθεί 190.000 κάρτες για δωρεάν μετακίνηση
2. ΑμΕΑ – με 67% αναπηρία
3. Εργαζόμενοι στα ΜΜΜ
4. Παιδιά μέχρι 6 ετών
5. Στρατιώτες και έφεδροι αξιωματικοί
6. Ένστολο προσωπικό της Ελληνικής Αστυνομίας, των Συνοριακών Φυλάκων και Ειδικών Φρουρών
7. Προσωπικό πυροσβεστικού σώματος (μόνιμοι και πυροσβέστες 5ετους υποχρέωσης)
8. Ένστολο προσωπικό και δόκιμοι του Λιμενικού Σώματος και της Ελληνικής Ακτοφυλακής
9. Οι ανάπηροι πολέμου
10. Βουλευτές και Ευρωβουλευτές, με την επίδειξη της βουλευτικής ταυτότητας (Άρθρο 63 παρ.2 του Συντάγματος)

Κοινωνικές και άλλες κατηγορίες που δικαιούνται μειωμένο κόστος:

1. Φοιτητές-Σπουδαστές Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης [με την επίδειξη ακαδημαϊκής ταυτότητας]
2. Μαθητές Πρωτοβάθμιας & Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης [με την επίδειξη του Δελτίου Μαθητικού Εισιτηρίου]
3. Σπουδαστές Δημόσιων Ι.Ε.Κ. [μέχρι την ηλικία των 22 ετών με την επίδειξη Αστυνομικής ταυτότητας και Δελτίου

Ειδικού Εισιτηρίου]

4. Φοιτητές Σχολών Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης ή Πανεπιστημίων της αλλοδαπής μέχρι την ηλικία των 25 [ετών με την επίδειξη Φοιτητικής Ταυτότητας «Student Card – University ID» και Διαβατηρίου ή Ταυτότητας]
5. Πολύτεκνοι και μέλη των οικογενειών τους
6. Παιδιά ηλικίας 7 έως 12 ετών με τη φυσική παρουσία του παιδιού
7. Νέοι ηλικίας 13 έως 18 ετών με την επίδειξη Αστυνομικής ταυτότητας
8. Άτομα ηλικίας άνω των 65 ετών με την επίδειξη Αστυνομικής ταυτότητας
9. Σπουδαστές των παραγωγικών σχολών των Ε.Δ.

Από την ανάγνωση των παραπάνω κατηγοριών προκύπτει ότι υπάρχουν δέκα κοινωνικές κατηγορίες που μπορούν να μετακινηθούν δωρεάν και άλλες εννέα οι οποίες μπορούν να μετακινηθούν με μειωμένο κόστος.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ:

1. Αξιοποίηση θετικών καλών πρακτικών από άλλες χώρες και πόλεις. Συνεργασίες και ανταλλαγή εμπειριών σε επίπεδο κινημάτων και κοινωνίας γενικότερα.
2. Διατήρηση των κατηγοριών που ήδη μετακινούνται δωρεάν και επέκτασή τους σε κατηγορίες που έχουν χαμηλό εισόδημα (το όριο μπορεί να καθοριστεί).
3. Να επεκταθεί η δωρεάν μετακίνηση σε εκείνες της κατηγορίες που σήμερα μετακινούνται με μειωμένο κόστος (κυρίως στις κατηγορίες των νέων μέχρι και 28 ετών -μια κατηγορία η οποία παρουσιάζει περισσότερο από 50% ανεργία).

Δύο θέματα για συζήτηση

1. Οι υποδομές, η οργάνωση, τα μέσα μεταφοράς (Λεωφορεία, τραμ, μετρό) έχουν κόστος αγοράς και συντήρησης. Για να έχουμε αξιόπιστα και ποιοτικά ΜΜΜ πρέπει να διαθέτουμε

τα οικονομικά μέσα, πόρους και αμειβόμενο ανθρώπινο δυναμικό. Άρα έχουμε ένα κόστος για την αγορά, τη συντήρηση, τη λειτουργία και τις αμοιβές των εργαζομένων. Θα πρέπει, επομένως, να εξασφαλιστούν από κάπου οι οικονομικοί πόροι για τη λειτουργία των ΜΜΜ για να μπορεί να παρέχεται δωρεάν-δημόσια μετακίνηση.

2. Υιοθετώ τον όρο δωρεάν και όχι ελεύθερη μετακίνηση γιατί σε ορισμένες κατηγορίες δεν μπορεί να είναι χωρίς εισιτήριο. Μια τέτοια μεγάλη κατηγορία είναι τα 5.1 εκατ. τουρίστες που επισκέφτηκαν την Αθήνα το 2017. Ενδεχομένως να εξαιρεθούν κι άλλες κατηγορίες.

Η δωρεάν μετακίνηση & ο 11ος στόχος του ΟΗΕ για τη βιώσιμη ανάπτυξη

Η πρόταση για την επέκταση της δωρεάν δημόσιας μετακίνησης με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στις πόλεις συνάδει και με τον 11ο στόχο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του ΟΗΕ για τη «μετατροπή των πόλεων και των ανθρώπινων οικισμών σε χώρους δίχως αποκλεισμούς, ασφαλείς, ανθεκτικούς και βιώσιμους».

Να αξιοποιήσουμε τη δύναμη του καλού παραδείγματος προβάλλοντας πόλεις και γενικότερα έρευνες, εκδόσεις και κινηματικές δράσεις που προωθούν και τεκμηριώνουν το δικαίωμα της δωρεάν-δημόσιας μετακίνησης για οικολογικούς, κοινωνικούς και οικονομικούς λόγους.

Από τη θεωρία του 1973 των Σάμουλ, Σουήζυ, Γκορζ και την κριτική τους για την ιδεολογική κυριαρχία του ΙΧ, ήρθε η ώρα σήμερα να περάσουμε στην πράξη με τη δωρεάν-δημόσια μετακίνηση με τα ΜΜΜ.

Το παρόν κείμενο αποτελεί την εισήγηση του Κώστα Φωτεινάκη στην εκδήλωση του περ. Βαβυλωνία και του Διεθνούς Ινστιτούτου Κοινωνικής Οικολογίας που έλαβε χώρα στις 25/7/2018 με τίτλο **“Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη: Προοπτικές και Τρόποι Υλοποίησης”**.

Ιδιωτική Αυτοκίνηση vs Ελεύθερη Δημόσια Συγκοινωνία

Γιώργος Δαρεμάς,

διδάκτωρ Κοινωνικής και Πολιτικής θεωρίας παν/μιο Sussex,
Δίκτυο Πολιτών Ηρακλείου

Για να μιλήσει κανείς για τα εγχειρήματα ελεύθερης (δωρεάν) δημόσιας συγκοινωνίας είτε σε τοπικό, περιφερειακό ή και ακόμα εθνικό επίπεδο πρέπει να έχει υπόψιν του το συνολικό πλέγμα θεσμών εντός του οποίου κινείται η δημόσια συγκοινωνία στις διάφορες μορφές της. Στις σύγχρονες φιλελεύθερες κοινωνίες υπάρχει ένα θεμελιώδες δικαίωμα που οφείλουν οι οργανωμένες πολιτείες να εγγυώνται και να παρέχουν στους πολίτες τους. Είναι η **ελευθερία μετακίνησης** (freedom of movement) δηλαδή η έμπρακτη δυνατότητα να μεταβαίνει κανείς από τόπο σε τόπο εντός του δημοσίου χώρου που συγκροτεί το κράτος-έθνος στο οποίο ανήκει. Το δικαίωμα αυτό το διασφαλίζει η δημόσια συγκοινωνία και ως εκ τούτου αυτή αναδεικνύεται σε βασικό **δημόσιο αγαθό** που οφείλει μια κοινωνία στα μέλη της.

Δυστυχώς η κατάσταση των δημοσίων συστημάτων συγκοινωνίας υφίσταται μια δραματική κρίση εντός του κεφαλαιοκρατικού κόσμου που έχει οδηγήσει από τη μία μεριά σε υποβάθμιση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών και από την άλλη σε μια αυξανόμενη περιθωριοποίηση ευρέων στρωμάτων του πληθυσμού ούτως ώστε ουσιαστικά να στερούνται της ελευθερίας μετακίνησης αν και τύποις την απολαμβάνουν.

Η κρίση της δημόσιας συγκοινωνίας επήλθε ως αποτέλεσμα της τεράστιας και τερατώδους ανάπτυξης της ιδιωτικής αυτοκίνησης από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα στον αναπτυγμένο αλλά και στον αναπτυσσόμενο κόσμο και βέβαια και στην Ελλάδα.

Για να σας δώσω μια τάξη μεγέθους της κυριαρχίας του ιδιωτικού αυτοκινήτου ως μέσου μεταφοράς, αναφέρω ότι το ποσοστό χιλιομετρικής χρήσης αυτοκινήτου στο σύνολο των επίγειων μεταφορών (τρένα, τραμ, λεωφορεία κ.α.) μετρούμενη με εκατομμύρια χιλιόμετρα αποστάσεων που διανύουν οι επιβάτες ανερχόταν σε 74,5% στην Ε.Ε των 15 και αυξήθηκε ακόμα περισσότερο σε 82,8% το 2014 στην Ε.Ε των 28 προσεγγίζοντας τα 5 τρισεκατομμύρια επιβατηγά χιλιόμετρα ετησίως. Από το σύνολο των μεταφορικών χιλιομέτρων με όλα τα επίγεια μέσα, παραπάνω από το 80% πραγματοποιείται με αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης. Στην Ελλάδα η αύξηση της ιδιωτικής αυτοκίνησης ήταν αλματώδης και ο ετήσιος αριθμός επιβατικών χιλιομέτρων ανήλθε από 10 δισεκατομμύρια χλμ. το 1970 σε 100 δισεκατομμύρια το 2014.

Στην Ευρώπη, στη Βόρεια Αμερική και σε πολλές άλλες χώρες της υψηλού το αυτοκίνητο έχει καταστεί το προνομιούχο μέσο μεταφοράς. Αν για τον μεμονωμένο κάτοχό του το αυτοκίνητο φαντάζει είτε ως είδος πολυτελείας και κοινωνικής καταξίωσης είτε ως μέσο ικανοποίησης στοιχειωδών αναγκών, ιδωμένη ολιστικά η 'ιδιωτική αυτοκίνηση' έχει εξελιχτεί σε βασική «αρρώστια» του σημερινού τεχνο-καπιταλιστικού πολιτισμού. Αν κοιτάξει κανείς τον πλανήτη μας από δορυφόρο θα διαπιστώσει ότι το πιο εμφανές σήμα πολιτισμού που θα διακρίνει είναι οι αμέτρητες οδικές αρτηρίες που διασχίζουν τον πλανήτη.

Από φιλοσοφική σκοπιά έχουμε τη διάπραξη μιας «**ύβρεως**» σε βάρος της φύσης γιατί η γεωμορφολογία του πλανήτη που παρέμεινε αναλλοίωτη για εκατομμύρια χρόνια, κατάφερε να αλλαχθεί δραστικά από τον τεχνοκαπιταλισμό μέσα σε ογδόντα χρόνια.

Αυτή η τεράστια αύξηση στην αυτοκίνηση έχει αποδοθεί, από μια τεχνοκρατικά προσανατολισμένη επιστήμη της συγκοινωνιολογίας σε δύο εξηγητικούς παράγοντες: «Το εισόδημα και η πληθυσμιακή μεγέθυνση είναι οι κύριες καθοδηγητικές δυνάμεις πίσω από την αυξανόμενη ιδιοκτησία και χρήση οχημάτων». (Marshall & Barrister, 2000). Αυτές οι δύο «καθοδηγητικές δυνάμεις» που υποτιθέμενα εξηγούν την έκρηξη στην ιδιωτική χρήση αυτοκινήτων

συσκοτίζουν και «φυσικοποιούν» τη χρήση αυτοκινήτου αφού δεν μας εξηγούν γιατί η απλή «πληθυσμιακή αύξηση» δεν ικανοποίησε τις ανάγκες μετακίνησης μέσω της χρήσης δημοσίων συστημάτων συγκοινωνίας, ή γιατί η «αύξηση εισοδημάτων» δαπανήθηκε και δαπανάται για «κατοχή οχημάτων» και όχι σε άλλες μορφές δαπανών. Με άλλα λόγια, κανείς από τους προτεινόμενους εξηγητικούς παράγοντες δεν μας εξηγεί γιατί υπήρξε αυτή η τεράστια στροφή στην κατοχή αυτοκινήτου.

Συνιστά έκφραση μιας διαδεδομένης ιδεολογίας στην επιστήμη, στις δημόσιες πολιτικές και στο ευρύ κοινό να υποτίθεται άκριτα ότι η ιδιοκτησία και χρήση αυτοκινήτου είναι «μια φυσική κατάσταση πραγμάτων» που εκφράζει τη «μεγέθυνση» του επιπέδου ζωής και ευμάρειας που επιδεικνύει ο σημερινός πολιτισμός.

Καταρχάς, τα αυτοκίνητα είναι ακριβά εμπορεύματα για να τα κατέχει και να χρησιμοποιεί κάποιος. Η κατανάλωση τους υποβάσται μια από τις μεγαλύτερες, αν όχι την μεγαλύτερη, βιομηχανία παγκοσμίως. Η κατοχή αυτοκινήτου έχει καταστεί ένας κοινωνικά αναγνωρίσιμος σηματοδότης ταξικού κύρους και συγκροτεί μια συμβολική ιεραρχία γοήτρου που είναι καταφανής όχι μόνο για τους ιδιοκτήτες αυτοκινήτων αλλά και σε αυτούς/ες που είναι αποστερημένοι από τα υλικά μέσα κατοχής και διατήρησης ενός αυτοκινήτου. Η ιδιοκτησιακή κατοχή αυτοκινήτου είναι αναπόσπαστο τμήμα ενός εξιδανικευμένου εμπορευματοποιημένου τρόπου κοινωνικού ζην, ο οποίος προωθείται άγρια από την παγκόσμια διαφήμιση και τον μαζικό τύπο, και αντανακλά το (νέο)φιλελεύθερο εδρασμένο στην αγορά πιστεύω ότι η εαυτο-επικεντρωμένη συμπεριφορά του ατόμου, στον βαθμό που υπακούει «στους κανόνες του παιχνιδιού» συνεισφέρει αθροιστικά στην κοινωνική ευημερία και στο δημόσιο όφελος.

Αυτό που παραβλέπεται στον νεοφιλελεύθερο ιδεολογικό λόγο είναι ότι η τάση μονοπώλησης της δημόσιας μετακίνησης μέσω ενός ιδιωτικού τρόπου μετακίνησης σε βάρος της χρήσης δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας, δημιουργεί ένα διττό σύστημα «πρώτης» και «δεύτερης κατηγορίας» πολιτών.

Συγκροτείται μια ταξική πόλωση μεταξύ μιας «προνομιούχας τάξης» που μπορεί να διαθέτει αυτοκίνητο και των υπολοίπων «μη προνομιούχων» κοινωνικών κατηγοριών που δεν μπορούν, όπως οι φτωχοί, οι άνεργοι, οι υπο-απασχολούμενοι, το πρεκαριάτο, τα άτομα με αναπηρίες και οι αντιρρησίες συνείδησης στην 'ιδιωτική αυτοκίνηση'.

Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου έχει αναδειχτεί σε δείκτη κοινωνικής ανισότητας στον ύστερο καπιταλισμό.

Το 2014 υπήρχαν 491 αυτοκίνητα για κάθε 1000 κατοίκους στην Ε.Ε των 28. Η προκύπτουσα ταξική διάκριση υποβιβάζει τους μη-έχοντες αυτοκίνητο σε εξαναγκασμένους ('παγιδευμένους' άνευ επιλογής) χρήστες υποβαθμισμένων, υποχρηματοδοτούμενων και ανεπαρκών δημόσιων συγκοινωνιών ενώ το δημόσιο χρήμα ξοδεύεται πλουσιοπάροχα στη χρηματοδότηση υποδομών για ιδιωτική χρήση αυτοκινήτου. Έτσι, πλήττονται κατά μέτωπο οι δημοκρατικές αρχές της κοινωνικής συμπερίληψης και της καθολικής παροχής δημόσιων υπηρεσιών που διασφαλίζουν το δικαίωμα ελεύθερης μετακίνησης για όλους τους πολίτες.

Η κατάσταση αυτή παγιώνει έναν αυτο-εκπληρούμενο φαύλο κύκλο. Η υποβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών δημόσιας συγκοινωνίας (συνωστισμός, μεγαλύτερα χρονικά διαστήματα αναμονής, συρρίκνωση ωραρίων και συχνότητας διαδρομών, έκθεση σε ήπια εγκληματικότητα) ωθεί αυξανόμενα τμήματα του πληθυσμού σε ιδιωτικοποιημένες λύσεις «διαφυγής» που προσφέρει η αγορά μεταχειρισμένων αυτοκινήτων και έτσι επιβεβαιώνεται κοινωνιο-συμβολικά το lifestyle των ιδιοκτητών αυτοκινήτων ως η κατάλληλη καταναλωτική ρότα για την άσκηση του δικαιώματος της ελεύθερης μετακίνησης. Αναπαράγεται και ενισχύεται, συνεπώς, το υπάρχον status quo της ιδιωτικοποιημένης αυτοκίνησης.

Και οι ίδιοι, όμως, οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτου παγιδεύονται μέσα σε μια ανεπίλυτη αντίφαση. Από τη μια μεριά ζουν τη φαντασίωση της προσωπικής «ελευθερίας» τους απομονωμένοι στον μικρόκοσμο του αυτοκινήτου τους αλλά από την άλλη μεριά υποφέρουν καθημερινά στην ολοένα και αυξανόμενη κυκλοφοριακή

συμφόρηση, υποχρεώνονται σε περισσότερες ώρες οδήγησης σε και από την δουλειά τους και σε ψυχαγωγικές εξόδους, σε έκθεση στην εντεινόμενη επιθετικότητα από άλλους εξίσου βασανιζόμενους οδηγούς, σε υπερκόπωση εξαιτίας της οδήγησης και σε σημαντικές δαπάνες για καύσιμα, ασφάλιση αυτοκινήτου, τέλη κυκλοφορίας, πάρκινγκ (στο Η.Β. οι δαπάνες συντήρησης και κυκλοφορίας ενός αυτοκινήτου ανέρχονται στο 1/3 του καθαρού μηνιαίου εισοδήματος) και βέβαια σε έκθεση σε τροχαία ατυχήματα.

Ο συνολικός απολογισμός νεκρών, ο αριθμός μόνιμων αναπηριών και οι τραυματισμοί που προξενούνται από τη χρήση αυτοκινήτου σε όλες τις μεγάλες πολιτισμένες χώρες μας επιτρέπει, χωρίς υπερβολή, να χαρακτηρίσουμε το αυτοκίνητο ως **«όπλο μαζικής καταστροφής»** εν καιρώ ειρήνης. 1.25 εκατομμύρια θάνατοι παγκοσμίως, 85.000 χιλιάδες νεκροί στην Ευρώπη ετησίως, σαν να χάνεται η πόλη του Μαρουσιού κάθε χρόνο ή δύο πόλεις σαν το Ντόβερ της Αγγλίας.

Παρ'όλα αυτά, το σύνολο των ανθρώπινων απωλειών και οι φυσικές, ψυχολογικές και κοινωνικές βλάβες που θυσιάζονται στον «Μολώχ της Ασφάλτου» εμφανίζονται απλώς ως ένα αφηρημένο στατιστικό δεδομένο. Το ίδιο ισχύει για τη μόλυνση του αέρα που οφείλεται στα 80 δηλητηριώδη αέρια που εκπέμπουν τα αυτοκίνητα.

Όλοι αυτοί οι θάνατοι είναι άορατοι γιατί δεν παίρνουν 'σάρκα και οστά'. Παρά αυτές τις καταστροφικές επιπτώσεις η ιδιωτική αυτοκίνηση δεν αντιμετωπίζεται ως κοινωνικό πρόβλημα που χρήζει επίλυσης από την κοινωνία αλλά αντίθετα ως απόδειξη «επιτυχίας» στη ζωή ενός ανθρώπου.

Αυτή η διάχυτη παραπλάνηση που εμφανίζει ένα τεράστιο κοινωνικό πρόβλημα ως «δώρο» του τεχνολογικού πολιτισμού οφείλεται σε «μια συνομωσία σιωπής» που έχει πλεχθεί γύρω από τις καταστροφικές επιπτώσεις της ιδιωτικής αυτοκίνησης εξαιτίας των μερίδων κεφαλαίου, βιομηχανικές και

χρηματιστικές, που εμπλέκονται στην παραγωγή και κυκλοφορία του εμπορεύματος-αυτοκίνητο και οι οποίες διαθέτουν υπερβολική πολιτική ισχύ που επηρεάζει ή ακόμα και καθορίζει τον σχεδιασμό πολιτικών από τις κυβερνήσεις.

Υφίσταται επί μακρόν μια οικονομικοπολιτική *συμπαιχνία* μεταξύ της βιομηχανίας οχημάτων με τις συνδεόμενες με αυτήν κλάδους παραγωγής όπως οι βιομηχανίες ανταλλακτικών και πρώτων υλών για αυτοκίνητα, οι βιομηχανίες τροφοδοσίας καύσιμης ύλης (βιομηχανία πετρελαίου και πετροχημική βιομηχανία), οι πάροχοι υπηρεσιών (χονδρικό και λιανικό εμπόριο αυτοκινήτων και εξαρτημάτων) και άλλοι δευτερεύοντες κλάδοι, όπως τηλεπικοινωνίες και τεχνολογίες πληροφορικής με τις κυβερνήσεις, όχι μόνο σε χώρες που διαθέτουν αυτοκινητοβιομηχανία όπως Γερμανία, Γαλλία, Ιταλία, Ιαπωνία, Η.Π.Α., Καναδάς, Σουηδία και προσφάτως Κίνα και Ινδία αλλά και σε χώρες που είναι αμιγείς εισαγωγείς αυτοκινήτων.

Αυτό συμβαίνει διότι **η δαπάνη κατανάλωσης αυτοκινήτων είναι η δεύτερη μεγαλύτερη δαπάνη (μετά την αγορά στέγης) που θα κάνει ποτέ στη ζωή του ο μέσος καταναλωτής.** Συχνά αυτή η δαπάνη καλύπτεται με δανεισμό με συνέπεια ο ιδιοκτήτης να χρεώνεται επί μακρόν και μέσω αντικατάστασης αυτοκινήτων να καθίσταται οφειλέτης δια βίου βιώνοντας μια *μόνιμη κοινωνικοοικονομική εξάρτηση*, έναν περιορισμό της ελευθερίας του στο όνομα της οποίας παρωθήθηκε εξ αρχής για να αγοράσει αυτοκίνητο. Πολλοί καταντούν να ζουν δουλεύοντας για την αποπληρωμή του αυτοκινήτου τους. Αυτή η σχέση μόνιμης χρέωσης για την πολυπόθητη απόκτηση αυτοκινήτου εξηγεί γιατί συχνά το αυτοκίνητο γίνεται αντιληπτό ως προέκταση του εαυτού.

Η «*συνομωσία σιωπής*» επικαθορίζεται από την παντοδυναμία της διαφημιστικής βιομηχανίας που είναι η θεμελιώδης πηγή χρηματοδότησης των εμπορικών συστημάτων μέσω μαζικής επικοινωνίας που παρέχουν ειδησεογραφία και ψυχαγωγία στην πλειονότητα των πολιτών-καταναλωτών παγκοσμίως. Στις Η.Π.Α. ενδεικτικά οι 3 από τους 10 μεγαλύτερους διαφημιζόμενους είναι αυτοκινητοβιομηχανίες. Συνεπώς, δημιουργούνται ζώνες

«δημοσιογραφικού αποκλεισμού» (no go areas), δηλαδή θεματικές περιοχές ειδησεογραφίας και ενημέρωσης που δεν παρουσιάζονται ποτέ δημοσιογραφικά γιατί οι εταιρείες μαζικής ενημέρωσης δεν θέλουν βέβαια να δυσαρεστήσουν τους μεγάλους πελάτες τους. Χαρακτηριστικά στο πρόσφατο σκάνδαλο της Βολκσβάγκεν, με την εξαπάτηση αναφορικά με τους εκπεμπόμενους ρύπους, μόλις άρχισαν τα Γαλλικά τηλεοπτικά κανάλια να παρουσιάζουν το σκάνδαλο παρενέβη η εταιρεία απειλώντας να αποσύρει τα διαφημιστικά προγράμματα της και αυτά σίγησαν σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Η πολιτική υποταγή των φιλο-αγοραίων κυβερνήσεων στις επιταγές του κεφαλαίου του αυτοκινητο-βιομηχανικού συμπλέγματος υποκρύπτεται συχνά πίσω από την πολιτική «εκλογίκευση» ότι η χρηματοδότηση και υιοθέτηση πολιτικών που υποστηρίζουν την ανάπτυξη υποδομών (εθνικές οδοί, αρτηρίες και δίκτυα δρόμων, τούνελ και αυτοκινητόδρομοι ταχείας κυκλοφορίας) συνιστά μια μορφή «δημοκρατικής» ανταπόκρισης σε αιτήματα και επιθυμίες που έρχονται από την κοινωνία πολιτών και ιδιαίτερα από τις «μεσαίες τάξεις» οι οποίες επιζητούν πολιτικές ευεπίφορες στο στυλ ζωής τους, ασχέτως των αρνητικών επιπτώσεων τους στο σύνολο της κοινωνίας. Ταυτόχρονα, τα μεσαία στρώματα θεωρούνται από τις πολιτικές ελίτ η προνομιούχα εκλογική πελατεία τους, των οποίων η εκλογική υποστήριξη είναι ο *ων ουκ άνευ όρος* για να ανέλθουν ή να διατηρήσουν την πολιτική εξουσία τους.

Σε πολλές πόλεις (συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας) αυτή η ταξική μεροληπτική πολιτική εμφανίζεται ως εξυπηρέτηση των προαστίων σε βάρος των κέντρων των πόλεων. Στα προάστια κατοικούν τα μεσαία στρώματα και δίνεται προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση της ιδιωτικής αυτοκίνησης (δρόμοι, κόμβοι, γέφυρες, πάρκινγκ, μολ) ενώ στα κέντρα των πόλεων φυτοζωούν υποβαθμισμένες δημόσιες συγκοινωνίες.

Τίθεται ζήτημα «ποιότητας δημοκρατίας» και ουσιαστικά έλλειψη ουσιαστικής δημοκρατίας όταν οι κυβερνητικές πολιτικές απηχούν επιδιώξεις της οικονομικής ολιγαρχίας αντί να αντιπροσωπεύουν

μια πεφωτισμένη λαϊκή βούληση που πολιτεύεται εν ονόματι του κοινού καλού. Αν δεν εκδημοκρατιστούν τα υφιστάμενα πολιτικά καθεστώτα, αν δεν ενημερωθεί ο πληθυσμός για τις αντικοινωνικές επιπτώσεις της ιδιωτικής αυτοκίνησης και δεν τιθασευτεί ο άκρατος ατομικισμός και καταναλωτισμός τότε και οι δημόσιες συγκοινωνίες θα παραμείνουν μέσο μετακίνησης περιθωριοποιημένων στρωμάτων συχνά σε αναξιοπρεπείς συνθήκες μετακίνησης.

Σε αντιδιαστολή με την περίκλειση σε έναν ιδιωτικό μικρόκοσμο που απολαμβάνει σχεδόν αυτιστικά ο εποχούμενος, η δημόσια συγκοινωνία στις πολλές μορφές της είναι ένα κινούμενο πεδίο **κοινωνικοποίησης** του ατόμου γιατί το φέρνει σε επαφή με τους συμπολίτες του. Μπορεί όχι μόνο να φλερτάρει και να συνάψει γνωριμίες αλλά και να αποκτήσει κοινωνική γνώση για το ποιον των συνανθρώπων του και εξ' αντανάκλασας για τον ίδιο τον εαυτό του. Αυτού του είδους η πρωταρχική κοινωνική αισθητότητα κείται και στη βάση των αυθεντικών ταξιδιωτικών εμπειριών. Για να γνωρίσεις μια καινούργια πόλη πρέπει να χρησιμοποιήσεις τα δημόσια μέσα της. Εκεί μόνο προκύπτουν αυθόρμητες κοινωνικές αλληλοδράσεις ή και ακόμα πράξεις αλληλεγγύης σε έκτακτα περιστατικά.

Αυτός ο πρωταρχικός κοινωνικός δεσμός που λαμβάνει χώρα στους δημόσιους χώρους, το να εκτίθεται κανείς σε αγνώστους άλλους και αντίστροφα είναι μια ανθρώπινη κοινωνική ικανότητα που τείνει να χαθεί στη σύγχρονη κουλτούρα μας που πριμοδοτεί την αυτοαναφορική απομόνωση ακόμα και σε δημόσιους χώρους όπως μέσα στο αυτοκίνητο ή με τη χρήση φορητών ψηφιακών ιδιόκοσμων.

Η κατάσταση που σας περιέγραψα αφορά και την Ελλάδα με μικρές παραλλαγές. Οι βασικές κοινωνικές διαδικασίες που διαμόρφωσαν το σημερινό σκηνικό ήταν η στρεβλή οικονομική ανάπτυξη των τελευταίων δεκαετιών που οδήγησε σε απότομη και υπέρμετρη αστικοποίηση και σε δεύτερη φάση σε γεωγραφική αποκέντρωση και προ-αστικοποίηση. Διαδικασίες που δεν συνοδεύτηκαν από αντίστοιχες χωροτακτικές πολιτικές και ανάπτυξη δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας. Έτσι, κατέστη η ιδιωτική χρήση

αυτοκινήτου αναγκαία.

Παράλληλα, επειδή το αυτοκίνητο στην καπιταλιστική κουλτούρα είναι σύμβολο κοινωνικής επιτυχίας οι ανερχόμενες μεσαίες τάξεις στράφηκαν μαζικά στην κτήση αυτοκινήτου ως απόδειξη της καταξίωσης τους και επίδειξη του ανεβασμένου καταναλωτικού επιπέδου τους. Η στροφή αυτή συναρτάται με την ανάπτυξη των μέσων μαζικής επικοινωνίας, ιδιαίτερα της τηλεόρασης και των μαζικών εντύπων-περιοδικών που προώθησαν έναν απερίσκεπτο και εγωμανή καταναλωτισμό. Επίσης, συνετέλεσε στην κυριάρχηση της αυτοκίνησης το γεγονός ότι στις δεκαετίες του '90 και 2000, που διογκώθηκε η κοινωνική ανάγκη για μετακίνηση, δεν αναπτύχθηκε κοινωνικό κίνημα διεκδίκησης των δημόσιων συγκοινωνιών ως απαραίτητο κοινωνικό/συλλογικό αγαθό.

Οι κυβερνητικές ελίτ εκμεταλλεύτηκαν την αναδυόμενη εγωκεντρική κουλτούρα εμποδίζοντας το πελατειακό κράτος και τη διαπλοκή μέσω δημοσίων επενδύσεων σε οδικές υποδομές ευνοώντας τους «εθνικούς κατασκευαστές» που θησαύρισαν μέσω υπερτιμολογήσεων (το ένα χιλιόμετρο οδού κόστους 1 εκατομμύριο ευρώ, στοίχιζε στην Ισπανία 2, στη Πορτογαλία 3 και στην Ελλάδα 9 φορές περισσότερο). Η δημοσιονομική σπατάλη για τις υποδομές αυτοκίνησης οδήγησε σε δημόσιο υπερδανεισμό με αποτέλεσμα η κρίση δημοσίου χρέους που έπληξε την χώρα μας την τελευταία δεκαετία να οφείλεται εν μέρει στις πολιτικές στήριξης της ιδιωτικής αυτοκίνησης. Επιπλέον, επειδή η χώρα μας δεν παράγει αυτοκίνητα, ο τεράστιος αριθμός εισαγωγών συνετέλεσε στο διαχρονικό εμπορικό έλλειμμα που είναι ένας βασικός παράγοντας των σημερινών δεινών.

Η οικονομική μακροχρόνια ύφεση έχει παγιδεύσει και τους ίδιους τους κατόχους αυτοκινήτων. Πολλοί αναγκάστηκαν να πωλήσουν τα αυτοκίνητά τους όσο όσο, άλλοι να καταθέσουν μαζικά τις πινακίδες τους, και άλλοι να μειώσουν τα χιλιόμετρα που διανύουν άρα τη χρήση του αυτοκινήτου. Αυτές οι μεταβολές με τη σειρά τους έχουν οδηγήσει σε υπερφόρτωση το μαζικό σύστημα συγκοινωνιών χωρίς όμως παράλληλα να αυξήσει τα έσοδα του συγκοινωνιακού φορέα.

Κλείνοντας θέλω να τονίσω τα εξής.

Χωρίς δυναμικά κινήματα διεκδίκησης της ελευθερίας μετακίνησης, που απαιτούν και δωρεάν συγκοινωνίες, δεν θα μπορέσει η κοινωνία μας να ανορθώσει τις δημόσιες συγκοινωνίες και να αποκαταστήσει το δικαίωμα μετακίνησης.

Δεύτερον, επειδή το αυτοκίνητο είναι σημαντική πηγή κρατικών εσόδων πρέπει ένα σημαντικό τμήμα αυτών των εσόδων να δαπανάται στοχευμένα, υπέρ της στήριξης των δημόσιων συγκοινωνιών, της δωρεάν ελεύθερης μετακίνησης των ευάλωτων κοινωνικών ομάδων, της ανάπτυξης δημοτικών ελεύθερων συγκοινωνιών, της κάλυψης των νοσοκομειακών δαπανών που προξενούνται από τα οδικά ατυχήματα και υπέρ της περιβαλλοντικής αναβάθμισης των δημοσίων μέσων.

Επειδή η κάθε οικονομικοκοινωνική κρίση προσφέρει ένα «παράθυρο ευκαιρίας» για κοινωνική αλλαγή αντί η Ελληνική κοινωνία να αναπολεί τις παλιές καλές ημέρες που δεν πρόκειται να έρθουν ποτέ, χρειάζεται να αποκτήσει την απαραίτητη αυτογνωσία ώστε να μετριαστεί ο εγωτισμός και η ιδιοτέλεια, να αναμορφωθεί η πρόσβαση στους δημόσιους χώρους με συμμετοχικότητα, συνεργασία και αλληλεγγύη, έχοντας ως κεντρικό άξονα και αξία ζωής, όχι την αύξηση του υλικού επιπέδου ζωής αλλά την πολύπλευρη διεύρυνση της ποιότητας ζωής του καθενός, της καθεμιάς και όλων μας.

Το παρόν κείμενο αποτελεί την εισήγηση του Γιώργου Δαρεμά στην εκδήλωση του περ. Βαβυλωνία και του Διεθνούς Ινστιτούτου Κοινωνικής Οικολογίας που έλαβε χώρα στις 25/7/2018 με τίτλο **“Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη: Προοπτικές και Τρόποι Υλοποίησης”**.

Εκδήλωση: Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη | 25/07

Η Βαβυλωνία και το Διεθνές Ινστιτούτο Κοινωνικής Οικολογίας σας προσκαλούν στην εκδήλωση-συζήτηση με τίτλο:

“Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη: Προοπτικές και Τρόποι Υλοποίησης”

Ομιλητές:

Γιώργος Δαρεμάς (Διδάκτωρ Κοινωνικής και Πολιτικής Θεωρίας παν/μιο Sussex, Δίκτυο Πολιτών Ηρακλείου)

Κώστας Φωτεινάκης (Φίλοι της Φύσης)

Yavor Tarinski (περ. Βαβυλωνία, TRISE)

Στο **Συνεργατικό Καφενείο Περιμπανού** (Γ. Χατζηδάκη 9 – Άνω Πατήσια) την **Τετάρτη 25 Ιουλίου** στις 20:00.

Στην εκδήλωση θα παρουσιαστούν προτάσεις για την υλοποίηση της ελεύθερης μετακίνησης με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στις πόλεις καθώς και θετικά παραδείγματα πόλεων με ελεύθερη μετακίνηση στην Ευρώπη και τον κόσμο. Πώς μπορεί να πραγματοποιηθεί μία τέτοια μετάβαση εν μέσω μίας συγκυρίας όπου το σύστημα ελέγχου των εισιτηρίων όλο και αυστηροποιείται; Ποια η σημασία της δικτύωσης και των συλλογικών αντιστάσεων; Το δικαίωμα στη μετακίνηση ανήκει στη σφαίρα των κοινών αγαθών και αποτελεί κομμάτι των γενικότερων διεκδικήσεων για δημοκρατικές και οικολογικές πόλεις.

Στη συζήτηση θα εξετάσουμε πώς η ίδια η ζωή μιας πόλης εξαρτάται άμεσα από την οικολογική αλλά και την κοινωνικο-οικονομική διάσταση της ελεύθερης μετακίνησης.

Τετάρτη 25 Ιουλίου και ώρα 20.00

Εκδήλωση-Συζήτηση Ελεύθερες & Δωρεάν Μετακινήσεις στην Πόλη: προοπτικές και τρόποι υλοποίησης



Ομλητές:

Γιώργος Δαρεμάς (Διδάκτωρ Κοινωνικής και Πολιτικής
Θεωρίας παν/μιο Sussex, Δίκτυο Πολιτών Ηρακλείου)

Κώστας Φωτεινάκης (Φίλοι της Φύσης)

Yavor Tarinski (περ. Βαβυλωνία, TRISE)

*Συνεργατικό Καφενείο Περιμπανού
Γ. Χατζηδάκη 9 - Άνω Πατήσια*

Διοργάνωση:

Περιοδικό Βαβυλωνία babylonia.gr
Διεθνές Ινστιτούτο Κοινωνικής Οικολογίας trise.org

Διοργάνωση:

Η ελεύθερη μετακίνηση στα Μ.Μ.Μ. επεκτείνεται από το Ταλίν σε ολόκληρη την Εσθονία

Κώστας Φωτεινάκης

Με αφορμή την «Ευρωπαϊκή Πράσινη Εβδομάδα», 21-25 Μαΐου, αλλά και με την πρόσφατη ανακοίνωση της Εσθονίας, ότι από 1ης Ιουλίου 2018 η ελεύθερη μετακίνηση με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς επεκτείνεται από το Ταλίν σε ολόκληρη τη χώρα, επαναφέρουμε την πρόταση των Φίλων της Φύσης για τη δωρεάν μετακίνηση και στην Ελλάδα.

Το Ελληνικό Δίκτυο ΦΙΛΟΙ της ΦΥΣΗΣ/ Naturefriends Greece έχει πάρει σαφή θέση για το θέμα της ελεύθερης μετακίνησης στην πόλη, με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, από το 2013. Οι θέσεις των ΦτΦ έχουν πάρει υπόψη τους τις προτάσεις θεωρητικών της οικολογίας από το 1973, όπως π.χ. του Πιέρ Σάμουελ από το βιβλίο του ΟΙΚΟΛΟΓΙΑ, τις προτάσεις του Παγκόσμιου Κοινωνικού Φόρουμ (2004) όπως παρουσιάζονται στον Παγκόσμιο Κοινωνικό Χάρτη για το Δικαίωμα στην Πόλη, αλλά και νεώτερων προσεγγίσεων όπως του Μισέλ Λεβί «Οικοσοσιαλιστική Επανάσταση» 2008, των Michael Brie and Mario Candeias (Just Mobility – Postfossil Conversion and Free Public Transport, 2012).

Οι θέσεις των ΦΙΛΩΝ της ΦΥΣΗΣ, «Η ευχάριστη, οικονομική, ασφαλής, και οικολογική μετακίνηση στις πόλεις είναι ΔΙΚΑΙΩΜΑ», παρουσιάστηκαν το 2014 με αφορμή την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Βιώσιμης Κινητικότητας (16-22 Σεπτεμβρίου), όπου

μεταξύ των άλλων προτείναμε:

«...να ανοίξει ο διάλογος για τη δωρεάν μετακίνηση στα δημόσια Μ.Μ.Μ, μια συζήτηση που άνοιξε στις αρχές της δεκαετίας του '70, για την αποθάρρυνση της κυκλοφορίας των Ι.Χ. στις πόλεις. Για τους ΦτΦ η συζήτηση για τη δωρεάν μετακίνηση στα δημόσια ΜΜΜ έχει οικολογική και οικονομική διάσταση. Επισημαίνουμε ότι αρκετές κοινωνικές κατηγορίες μετακινούνται ήδη δωρεάν (π.χ. ένστολοι κ.ά). Άρα η συζήτηση για δωρεάν μετακίνηση έχει αντικειμενική βάση, ισχύει από 1/1/2013 στο Ταλίν και απασχολεί και την Ε.Ε..»

Από 1η Ιανουαρίου 2013 η δωρεάν μετακίνηση ισχύει στο Ταλίν, την Πρωτεύουσα της Εσθονίας και από 1η Ιουλίου 2018 επεκτείνεται σε ολόκληρη τη χώρα. [ΕΔΩ ΕΔΩ ΕΔΩ]

Και δεν είναι μόνο το Ταλίν και η Εσθονία, υπάρχουν και άλλα παραδείγματα σε δώδεκα πόλεις της Γαλλίας, σε έξι πόλεις της Τσεχίας, σε ορισμένες πόλεις της Γερμανίας, Σλοβακίας, Ρουμανίας, σε εννέα πόλεις της Βραζιλίας, σε είκοσι έξι πόλεις των ΗΠΑ, κ.ά.

Επιπλέον, θετικά παραδείγματα πόλεων με ελεύθερη μετακίνηση στις πόλεις, καταγράφονται στο βιβλίο «Free Public Transport: And Why We Don't Pay to Ride Elevators», 2017 που παρουσίασαν οι ΦτΦ στο blog τους.

Στην Ελλάδα η συζήτηση έχει ανοίξει κυρίως από τους ΦτΦ και έχει επεκταθεί από το ράδιο BABYΛΩΝΙΑ (εδώ και εδώ) και θεωρούμε ορισμένα μέτρα που έχουν παρθεί πρόσφατα ότι είναι σε σωστή κατεύθυνση, όπως π.χ. η ελεύθερη μετακίνηση ανέργων, η διαγραφή προστίμων που είχαν βεβαιωθεί στην εφορία από τον Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, 2017. Ωστόσο, αυτά τα μέτρα πρέπει να επεκταθούν και σε άλλες κοινωνικές κατηγορίες και ιδιαίτερα στους νέους, ακόμα και σε ωρολογιακές ζώνες (π.χ. ώρες που η μετακίνηση με τα ΜΜΜ είναι μικρή).

Να υπενθυμίσω ότι στις αρχές της δεκαετίας του '80, με την

κυβέρνηση της αλλαγής του ΠΑΣΟΚ, εφαρμόστηκε ως κοινωνικός μισθός η ελεύθερη μετακίνηση στα ΜΜΜ, για συγκεκριμένες ώρες, κατά τη διάρκεια της μετακίνησης όλων των επιβατών αδιακρίτως, ωφελούμενοι όμως ήταν κυρίως οι εργαζόμενοι. [ΕΔΩ]

Η πρόταση για τη επέκταση της ελεύθερης μετακίνησης με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στις πόλεις συνάδει και με τον 11ο στόχο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του ΟΗΕ για τη «Μετατροπή των πόλεων και των ανθρώπινων οικισμών σε χώρους δίχως αποκλεισμούς, ασφαλείς, ανθεκτικούς και βιώσιμους».

Η οικονομική συγκυρία στη χώρα μας ίσως δεν είναι και η καλύτερη, ούτε προφανώς μπορούμε με έναν διακόπτη να μεταβούμε από τη μια στιγμή στην άλλη, από ένα σύστημα ελέγχου των εισιτηρίων που έχει πρόσφατα εκσυγχρονιστεί και έχει γίνει πιο αυστηρό, σε ένα σύστημα ελεύθερης μετακίνησης.

Ωστόσο η δρομολόγηση και η επέκταση της ελεύθερης μετακίνησης μπορεί να προγραμματιστεί, όχι μόνο για οικονομικούς αλλά και για οικολογικούς λόγους, μιας και η αύξηση της μετακίνησης με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς μειώνει την κυκλοφορία των ΙΧ, την εκπομπή ρύπων και βελτιώνει τη λειτουργία των πόλεων.

ΦΙΛΟΙ της ΦΥΣΗΣ

Δωρεάν Μετακινήσεις Σε Όλη την Πόλη | Εκπομπή Βαβυλωνία (audio)

Εκπομπή ΒΑΒΥΛΩΝΙΑ.

Κάθε Παρασκευή στις 14:00, στην ERTOPEN.

Στην εβδομαδιαία ραδιοφωνική εκπομπή του πολιτικού περιοδικού

BABYΛΩΝΙΑ στην Ertopen-106,7 την Παρασκευή 3 Νοεμβρίου 2017, στις 14:00-15:00 το μεσημέρι, συνομιλούμε με τον Κώστα Παπαδάκη για την προσφυγή στο ΣΤΕ από κατοίκους της Νέας Φιλαδέλφειας για το γήπεδο Μελισσανίδη, με την Μάνια Μπαρσέφσκι για την απεργία πείνας 14 μεταναστών-προσφύγων στο σύνταγμα, αλλά και με τον Κώστα Φωτεινάκη για τα MMM και την ελεύθερη μετακίνηση στην πόλη.

Τρία ζητήματα πόλης, τα οποία στο αστικό σύμπλεγμα των Αθηνών παίζουν έναν ιδιαίτερο ρόλο.

Στο μικρόφωνο ο Νίκος Ιωάννου.

tracklist:

T-Rex – Get It On

Jefferson Airplane – White Rabbit

Beck – Loser

M.I.A. – Paper Plains

Nancy Sinatra – These Boots Are Made For Walking

Ραδιοφωνικά στους 106,7 στα FM για την Αττική, στους 96,5 FM μέσω του Εργατικού Κέντρου Εύβοιας και μέσω του Ράδιο Ένωση 97,3 FM στην Βοιωτία.

Διαδικτυακά στο <https://www.ertopen.com/radio>.

Ελεύθερη Μετακίνηση στην Πόλη πέρα από το Χρήμα και την Αγορά

Πέτρος Τζιέρης

Κάθε άλλο παρά μικρή ήταν η αναταραχή που προκάλεσε το σχέδιο

ΟΑΣΑ και κυβέρνησης για την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου στα μέσα μαζικής μεταφοράς και την εγκατάσταση ειδικών μπαρών στους επιμέρους σταθμούς.

Ο υπερβολικά μεγάλος αριθμός προσωπικών δεδομένων που καλείται να αποκαλύψει ο κάθε πολίτης για να αποκτήσει το ηλεκτρονικό εισιτήριο (ημερομηνία, ώρα, Αριθμός Μητρώου Κοινωνικής Ασφάλισης-ΑΜΚΑ, ονοματεπώνυμο, διεύθυνση κατοικίας, ημερομηνία γέννησης, φωτογραφία σε ηλεκτρονική μορφή, αριθμός τηλεφώνου, αριθμός κινητού τηλεφώνου, αριθμός fax, ταχυδρομική διεύθυνση, ηλεκτρονική διεύθυνση κ.ά.) οδήγησε αρχικώς την αρχή προστασίας προσωπικών δεδομένων να βάλει προσωρινό φρένο στην εφαρμογή του, αφού πρώτα γίνουν ορισμένες τροποποιήσεις.

Εκτός από την προαναφερθείσα αρχή, ένα αξιοσημείωτο κομμάτι της κοινωνίας την πρώτη περίοδο των εξαγγελιών έδειξε έμπρακτα την αντίθεσή του σε αυτές, κάνοντας σαμποτάζ σε ακυρωτικά μηχανήματα και τις εγκατεστημένες μπάρες στους σταθμούς. Οι συγκεκριμένες κινήσεις προερχόμενες από ένα σύνθετο υποκείμενο πολιτικοποιημένων ανθρώπων ενάντια στο διευρυνόμενο πλαίσιο του ελέγχου, αλλά και απλών επιβατών των ΜΜΜ, λοιδορήθηκαν και χαρακτηρίστηκαν πράξεις τυφλής βίας από ΜΜΕ και κρατικούς εκπροσώπους.

Ωστόσο, η παραδοχή ακόμη και μιας ανεξάρτητης κρατικής αρχής ότι το φακέλωμα που προωθείται μέσα από την υιοθέτηση του ηλεκτρονικού εισιτηρίου είναι τεραστίων διαστάσεων, τους στέρησε τη νομιμοποίηση στη λαοπολογία. **Πώς θα ήταν δυνατόν άλλωστε να μην υπάρξει αντίδραση, δεδομένου ότι το δικαίωμα στη μετακίνηση ανήκει στη σφαίρα των κοινών και δημόσιων αγαθών, είναι καθολικό, καθώς σχεδόν ολοένα και μεγαλύτερο κομμάτι της κοινωνίας κάνει χρήση του και είναι αδιανόητο για τη χρήση αυτή να απαιτείται ακόμη και η ελάχιστη παραβίαση προσωπικών δεδομένων.**

Μην ξεχνάμε άλλωστε την κινηματική παρακαταθήκη που υπάρχει στην Ελλάδα για το συγκεκριμένο ζήτημα, ξεκινώντας από το κίνημα «Δεν πληρώνω» (πριν οδηγηθεί σε εκφυλισμό) και τις

δράσεις του ενάντια στα ακυρωτικά μηχανήματα και τις μπάρες διοδίων, μέχρι τις διαδηλώσεις χιλιάδων ανθρώπων στο Περιστέρι, μετά τη δολοφονία του 19χρονου θανάση Καναούτη από ελεγκτή σε τρόλεϊ το 2013. Αξίζει ακόμη να αναφερθεί ότι το ηλεκτρονικό εισιτήριο δεν έρχεται να προσφέρει καμία ανακούφιση σε σχέση με τις ήδη υπεραυξημένες τιμές των συμβατικών εισιτηρίων, γεγονός που προκύπτει από τις ήδη ανακοινωμένες ενδεικτικές τιμές.

Επίσης, αποκλείει το διευρυμένο φαινόμενο της «συνεπιβατικής αλληλεγγύης» με την προσφορά του ακυρωμένου εισιτηρίου στον συνεπιβάτη που δεν έχει (πρακτική που ακολουθεί, το 30% των επιβατών, σύμφωνα με την έρευνα athens transport 2014, ενώ 32% δεν χρησιμοποιεί εισιτήριο). Όσο δύσκολη και νωθρή κι αν φαντάζει αυτή η περίοδος, η δημιουργία ενός μαζικού κοινωνικού κινήματος από τα κάτω για τις μετακινήσεις είναι παραπάνω από αναγκαία για να μπλοκάρει τουλάχιστον την εφαρμογή του ηλεκτρονικού εισιτηρίου-φακελώματος, καθώς η αντίσταση που μπορεί να προβάλει μία θεσμική αρχή, εύκολα θα καμφθεί από ορισμένες ασήμαντες τροποποιήσεις που θα πιέσουν τη ρύθμιση στο όριο του νομότυπου.

Από κει και πέρα, είναι πάντα θεμιτό να ανοίξει ο δημόσιος διάλογος για το εάν και κατά πόσο θεωρείται αναγκαία και απαραίτητη η ύπαρξη ακόμη και του συμβατικού εισιτηρίου για τη χρήση των ΜΜΜ. Εάν αποδεχόμαστε ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες ανήκουν στη σφαίρα των δημόσιων υπηρεσιών που αφορούν όλους, όπως η παιδεία και η υγεία, τότε το να πληρώνουμε αντίτιμο για την καθημερινή τους χρήση είναι εξίσου παράλογο με το να πληρώναμε καθημερινά για να μπαίνουν τα παιδιά μας στα σχολεία ή οι ασθενείς στα νοσοκομεία.

Επιπλέον, η διαδικασία της μετακίνησης, δηλαδή της αλλαγής παραστάσεων και περιβάλλοντος, πέρα από επιτακτική ανάγκη των καιρών, είναι και θεμελιώδης πηγή ελευθερίας και αναζωογόνησης για τον άνθρωπο. Η σύνδεση αυτής της πηγής ελευθερίας με το χρήμα, μέσω της επιβολής αντιτίμου για τη μετακίνηση, αυτομάτως την περιορίζει, και ως τέτοια αλλά και ως δικαίωμα,

και την καθιστά προνόμιο το οποίο απολαμβάνουν στο έπακρο, και σε αυτή την περίπτωση, οι έχοντες αυτού του πλανήτη.

Το παρόν κείμενο δημοσιεύεται στο Περιοδικό Βαβυλωνία #Τεύχος 19

Εκπομπή BABYΛΩΝΙΑ | Στην Ελεύθερη Μετακίνηση Λέμε ΝΑΙ! (audio)

Εκπομπή BABYΛΩΝΙΑ.

Κάθε Παρασκευή στις 14:00, στην ERTOPEN.

Αναλύσεις και σχολιασμός... από τα κάτω.

Την Παρασκευή, 3 Μαρτίου 2017, εξετάσαμε το θέμα της ελεύθερης χρήσης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Μισόν αιώνα μετά την κριτική στην ιδεολογία του αυτοκινήτου η Ελλάδα απλώνει παντού αυτοκινητόδρομους, συρρικνώνει το σιδηρόδρομο, ενώ σηκώνει φράχτες ελέγχου της μετακίνησης στις πόλεις, που χωρίς τη μετακίνηση απλώς δεν είναι πόλεις!

Ποια είναι η γνώμη του Κώστα Φωτεινακη από τους Φίλους Της Φύσης; Τι αναφέρουν άνθρωποι που συμμετέχουν σε πρωτοβουλίες για ελεύθερη μετακίνηση;

Παρουσιάζει ο Νίκος Ιωαννου. Δημοσιογραφική επιμέλεια: Γιώργος Παπαχριστοδούλου.

Ραδιοφωνικά στους 106,7 στα fm για την Αττική και την Εύβοια, στους 96,5 μέσω του εργατικού κέντρου Εύβοιας και στους 97,3 στην Βοιωτία, μέσω του ράδιο "Ένωση".

Διαδικτυακά στο <https://www.ertopen.com/radio>.

Τα ηχητικά όλων των εκπομπών **εδώ**.