



## ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΚΑΡΝΑΒΑΛΙ

Ή πώς ντύθηκαν η Λάρισα λιμάνι, η Καβάλα σιδηροδρομικός κόμβος και η Καλαμάτα Βαβυλώνα

του Θόδωρου Νάτσινα, ΠΜ, μέλους της συντονιστικής επιτροπής Σε προηγούμενο τεύχος του Τεχνογραφήματος έγινε αναφορά στον «Αστικό Έλεγχο» [Urban Audit] που διενέργησε η Ευρωπαϊκή Ένωση και ανακοίνωσε τα αποτελέσματά του στα τέλη του 2005. Ο σκοπός του ελέγχου είναι να προσφέρει στατιστικά στοιχεία για 258 πόλεις σε 27 χώρες της Ευρώπης (τα 25 κράτη-μέλη της ΕΕ, την Βουλγαρία και τη Ρουμανία). Περιλαμβάνει σχεδόν 300 στατιστικούς δείκτες για τη δημογραφία, την κοινωνική οργάνωση, την οικονομία, το περιβάλλον, τις μετακινήσεις, την κοινωνία της πληροφορίας και την αναψυχή. Τα στοιχεία του ελέγχου θεωρούνται σημαντικά δεδομένα για την θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον, που ανακοίνωσε η Γενική Διεύθυνση Περιβάλλοντος τον Ιανουάριο του 2006.

Στο προηγούμενο κείμενο αναφέρθηκε ότι τα στοιχεία για τις Ελληνικές πόλεις παρουσιάζουν προβλήματα. Το σχόλιο αυτό ήταν ένας ευφημισμός. Τα στοιχεία για τις Ελληνικές πόλεις είναι ένας τραγέλαφος. Τα αποτελέσματα για μεγάλο ποσοστό από τους σχετικά λίγους δείκτες για τους οποίους υπάρχουν στοιχεία από την Ελλάδα ταιριάζουν μόνο για την καρναβαλική περίοδο που διανύουμε και για τίποτα άλλο. Μερικά παραδείγματα ακολουθούν για την τεκμηρίωση της θέσης αυτής.

### Δείκτης Καρναβαλισμού 1:

**Ποσοστό της έκτασης (της πόλης) με λιμενικές χρήσεις [Proportion of the area in ports use]**

Ερώτηση 1η: Ποια πόλη στην Ελλάδα διαθέτει το μεγαλύτερο ποσοστό της έκτασής της σε λιμάνι; Μαντέψατε σωστά, η «σωστή» απάντηση είναι: η Λάρισα. Μάλιστα, η Λάρισα «είναι» στην 6η θέση σε όλη την Ευρώπη σαν λιμάνι! Μην μου πείτε ότι δεν το ξέρατε; Δεν ξέρατε ότι όχι μόνο ο Πηγεϊός έγινε πλωτός από την θάλασσα ως την Λάρισα αλλά έχει κατασκευασθεί εκεί το μεγαλύτερο λιμάνι εσωτερικής ναυσιπλοΐας στην Ευρώπη; Λέτε να εννοούν τα λιμανάκια στον παραλιακό δρόμο του Νομού Λάρισας; Παρακάτω αναπαράγεται ο σχετικός πίνακας από τον Έλεγχο. Όπως βλέπετε και η Θεσσαλονίκη είναι σε περίοπτη θέση. Το αστέιο συνεχίζεται γιατί στην 15η θέση των μεγαλύτερων Ευρωπαϊκών λιμένων βρίσκονται ... τα Ιωάννινα.

Θαύμα παιδάκι μου, θαύμα! - όπως έλεγε η γιαγιά σε μια σειρά κόμιξ του σκιτσογράφου Ιωάννου τη δεκαετία του 80.

Ο σχετικός πίνακας, για του λόγου το αληθές:

You are on page 1 of 9 (90 records)

Rank	City	Score
1	Schwerin (DE)	37.51
2	Rotterdam (NL)	28.74
3	Amsterdam (NL)	27.09
4	Kaunas (LT)	7.32
5	Santander (ES)	6.54
6	Larissa (GR)	5.31
7	Thessaloniki (GR)	4.92
8	Groningen (NL)	2.75
9	Wiesbaden (DE)	2.24
10	Brugge (BE)	2.14

### Δείκτης Καρναβαλισμού 2:

**Σιδηροδρομικά δεδομένα. Εδώ συνδυάζουμε δύο δείκτες: α) Ποσοστό της έκτασης (της πόλης) με χρήσεις σιδηροδρομικού δικτύου [Proportion of the area in rail network use] και β) Προσβασιμότητα με σιδηρόδρομο [Accessibility by rail].**

Ως προς το ποσοστό της έκτασης πρώτη έρχεται η συνήθης ύποπτη Λάρισα. ΠΡΟΣΟΧΗ, δεν εννοώ πρώτη στην Ελλάδα, εννοώ ΠΡΩΤΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ (συνολικά 93 πόλεις έδωσαν στοιχεία για τον δείκτη αυτό). Δεύτερη στην Ευρώπη: η Θεσσαλονίκη. Για τον ίδιο δείκτη, τα Ιωάννινα είναι η 39η πόλη στην Ευρώπη, η Καβάλα είναι 63η και το Ηράκλειο είναι 77ο. Τι; Καμιά από αυτές τις τρεις δεν έχει σιδηροδρομική σύνδεση; Τώρα με σοκάρατε. Δεν μπορεί, κάτι θα έχουν.

Ερώτηση 2η: Ποια είναι η 2η πιο προσβάσιμη πόλη με σιδηρόδρομο στην Ελλάδα (μετά την Θεσσαλονίκη); Σωστά, η Καβάλα, σύμφωνα με τον δείκτη (β). Και κατέχει την τιμητική 209η θέση σε 250 Ευρωπαϊκές πόλεις. Πολύ καλά για μια πόλη που δεν έχει δει ποτέ της τρένο. Λέτε να υπάρχει κανένα τσαφτσουφ στην παραλία της Καβάλας;

Κοιτώντας, εξ απαλών ονύχων, τις πιθανές πηγές των λαθών (καλέ για ποια λάθη; για την πηγή αυτών των καταπληκτικών νέων που δεν είναι ευρέως γνωστά ήθελα να πω) βρέθηκα προ μιας καταπληκτικής αιτιολόγησης αυτής της επίδοσης της Καβάλας. Ειδικά για την προσβασιμότητα, τα στοιχεία δεν προήλθαν από εθνικές στατιστικές αλλά από ένα ευρωπαϊκό πρόγραμμα ονόματι ESPON. Το καλό αυτό πρόγραμμα μάζεψε στοιχεία - υποθέτω πάλι από εθνικές πηγές - και διαπίστωσε ότι υπάρχει μια σιδηροδρομική γραμμή (υφιστάμενη, έτσι;) μεταξύ Θεσσαλονίκης και Καβάλας που να διέρχεται μέσω της επαρχίας Λαγκαδά! Το ESPON διαθέτει και τον ανάλογο χάρτη, όχι παίζουμε, που παρουσιάζεται παρακάτω. Και όχι όποια-όποια σιδηροδρομική γραμμή αλλά γραμμή ΥΨΗΛΟΤΑΤΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ, ανάλογη των τρένων TGV των γαλλικών σιδηροδρόμων. Υφιστάμενη, από την Θεσσαλονίκη πάω για καφέ στη παραλία της Καβάλας σε 20 λεπτά.

Θαύμα παιδάκι μου, θαύμα!

### Δείκτης Καρναβαλισμού 3:

**Έκταση πόλεων και χρήσεις γης. Εδώ συνδυάζουμε πολλούς δείκτες και δεν θα τους αναφέρω όλους για λόγους οικονομίας του χώρου. Εξ άλλου, τώρα πια, για ποιο λόγο να τους αναφέρω;**

Ερώτηση 3η: Ποια είναι η ΠΙΟΟΟΟΟ μεγάλη πόλη στην Ελλάδα; Η Καλαμάτα, φυσικά. Αλλά αυτό δεν είναι το μόνο καταπληκτικό. Το ωραίο είναι ότι 92,57% της έκτασής της (ακρίβεια, ε; όχι παίζουμε) αφιερώνεται στο πράσινο! Άλλο 37,30% σε αγροτικές χρήσεις!! Γιατί γελάτε; Επειδή το άθροισμα είναι πάνω από 100,00%; Καλά βρε παιδιά, δεν προσέξατε ότι στην αρχή είπαμε ότι η Καλαμάτα ντύθηκε Βαβυλώνα; Έβαλε κρεμαστούς κήπους!!! Τι πράσινες ταρατσες (που προωθεί ο Δήμος μας) και πράσινα άλογα...

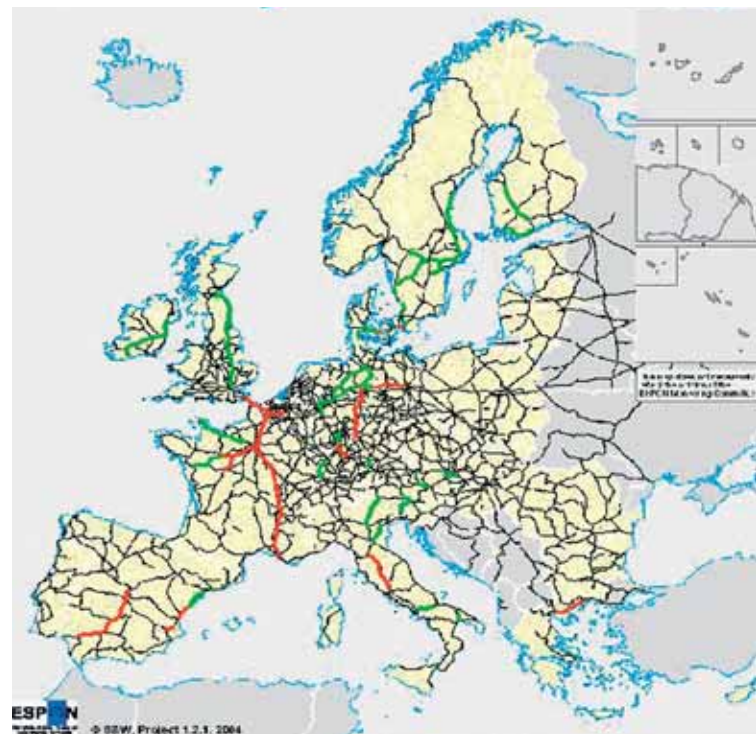
Φυσικά, μια τόοοοοοοο πράσινη πόλη πρέπει να είναι ψηλά και στη σχετική ιεραρχία στην Ευρώπη. Όντως, είναι η 3η πιο πράσινη πόλη της Ευρώπης! Δεν έχω πάει στην Καλαμάτα, να μην την αδικώ, ίσως και να είναι. Αλλά την 6η και 7η θέση των πιο πράσινων πόλεων στην Ευρώπη τις κατέχουν το Ηράκλειο και ο Βόλος αντίστοιχα και εκεί έχω πάει, και είμαι σίγουρος ότι δεν τους ανήκουν αυτές οι θέσεις. (Λέτε μαζί με τα δένδρα να μετρούσαν και ψηφοφόρους; Κακίες). Αχ! Καλέ ξεχάστηκα, στις δύο αυτές πόλεις έχουν κατασκευασθεί τα πιο τεράστια πάρκα που έχουμε δει ποτέ, ειδικά το εντός των τειχών ιστορικό κέντρο του Ηράκλειου κατεδαφίστηκε όλο, καθώς 86,12% (αυτή η ακρίβεια τέλος πάντων) της πόλης, πλέον, είναι αφιερωμένο στο πράσινο.

Θαύμα παιδάκι μου, θαύμα!!!

Αλλά τα θαύματα δεν τελειώνουν εδώ.

Συνέχεια στη σελίδα 18

### Σιδηροδρομικό δίκτυο



Πηγή: ESPON Project 1.2.1, "Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion", Σεπτέμβριος 2004, σελίδα 191.