



ΑΝΤΙΚΑΠΙΤΑΛΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΤΡΟΠΗ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

ΑΝΤΑΡΣΙΑ ΣΕ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ-ΕΕ-ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Κίνηση Πόλης

Στοιχεία επικοινωνίας:

aastinathina.home.blog | aastinathina@gmail.com

Γραφεία Αιόλου 47, 3^{ος} όρ., τηλ. 2103248892

Δημοτικός σύμβουλος: Κεφαλληνός Παναγιώτης 6934816016

Ομάδα συλλογικής εκπροσώπησης:

Ρέππα Ντίνα, Ρίζος Μιχάλης, Μάτσα Κατερίνα, Παπαχριστούδη Ματίνα,
Σιαπάτης Αποστόλης, Μένου Κική

Σχετικά με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Το νέο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που κατατίθεται για τον Δήμο Αθήνας είναι ένα άτολμο σχέδιο, χωρίς όραμα για τους κατοίκους και τις γειτονιές της πόλης, που δεν ανταποκρίνεται σε επαναλαμβανόμενα βασικά αιτήματα φορέων και συλλογικοτήτων, ούτε στην επίλυση των σύγχρονων προβλημάτων μιας μεγαλούπολης, όπως η πρωτεύουσα.

Το ερώτημα είναι αν θα μπορούσε να είναι διαφορετικά προσανατολισμένο, από την κατεύθυνση που υπηρετεί, δηλαδή τη μετατροπή κυρίως του κέντρου σ' ένα απέραντο διασκεδαστήριο-τουριστικό θέρετρο. Δεν περιλαμβάνει καμία, έστω και υποτυπώδη, περιβαλλοντική μέριμνα, ιδιαίτερα σε αυτή τη συγκυρία (με την όξυνση της κλιματικής κρίσης) για μια σε μια πόλη με το λιγότερο πράσινο στην Ευρώπη, αλλά και καμία πρόνοια για την αντιμετώπιση των όλο και σημαντικότερων επιπτώσεων που έχουν τα καιρικά φαινόμενα, ακόμα και αυτά όχι ιδιαίτερης έντασης, όπως η τελευταία νεροποντή.

Πράγματι, το σχέδιο δεν κάνει καμία ουσιαστική αναφορά στις επιπτώσεις που υπάρχουν από τις τραγικές φωτιές του καλοκαιριού στην Αττική, τις πολύ υψηλές θερμοκρασίες των 45-47 °C τα τελευταία 2 καλοκαίρια, την κατάσταση που υπάρχει λόγω της πανδημίας σε αρκετούς τομείς, όπως οι συγκοινωνίες, τα σχολεία, οι χώροι μεγάλης συγκέντρωσης κόσμου κ.λπ..

Αντιθέτως, το σχέδιο προσπαθεί να τεκμηριώσει, χωρίς επιτυχία, την «ορθότητα» της επιλογής του λεγόμενου Μ. Περιπάτου, χρησιμοποιώντας ατυχή στοιχεία.

Η πραγματικότητα είναι ότι η δημοτική αρχή οφείλει μεγαλύτερο σεβασμό όταν φέρνει θέματα τέτοιας σημασίας για την πόλη στο δημοτικό συμβούλιο. Θα έπρεπε να υπάρξει μια ειδική συνεδρίαση του Δημοτικού συμβουλίου, καλά προετοιμασμένη και σχεδιασμένη. Η υπάρχουσα αντιμετώπιση δείχνει προχειρότητα και έλλειψη σεβασμού στους κατοίκους των γειτονιών της.

Το ΣΒΑΚ που παρουσιάζεται είναι τσιγγούνικο και επιλεκτικό γιατί αφορά μόνο μέρος του δήμου -δεν είναι τυχαίο που επικεντρώνει στο τουριστικό κέντρο- ενώ αγνοεί εντελώς τις λαϊκές

γειτονιές. Αλλά και για το κέντρο ακόμα, προτείνει πλήθος αναχρονιστικών και άκαρπων δράσεων, όπως π.χ. το μέτρο info-kiosk, η οποία, στην εποχή των εφαρμογών στα κινητά, ανήκει στην προϊστορία της κινητικότητας στην πόλη, κατασπαταλώντας δημόσιο χώρο και πόρους, ενώ και στο παρελθόν, δεν απέδωσε ιδιαίτερα, λόγω έλλειψης προσωπικού και συντήρησης.

Οι δράσεις σε επίπεδο πεζοδρομήσεων/αναπλάσεων στην πόλη (μέτρα 3.1-3.8) είναι οι σημειακές παρεμβάσεις των οποίων οι μελέτες υλοποιούνται αυτή τη στιγμή. Πρόκειται για αποσπασματικές κινήσεις, χωρίς όραμα ή δυνατότητα να υλοποιήσουν στην πόλη μια συνθήκη βιώσιμης κινητικότητας.

Παράλληλα, δράσεις που θα μπορούσαν πράγματι να την προωθήσουν (π.χ. μέτρο 8.7: μικροί περίπατοι στα κέντρα των γειτονιών και μέτρο 8.8: ενοποίηση οικοδομικών τετραγώνων), διατυπώνονται χωρίς συγκεκριμένες κατευθύνσεις, απλά ως αναφορές, που κατά πάσα πιθανότητα δεν θα υλοποιηθούν ποτέ.

Είναι αξιοσημείωτο ότι δεν δίνονται πουθενά κατευθυντήριες οδηγίες για τη στάθμευση των οχημάτων, κάτι που απλά αναφέρεται. Όπως είναι γνωστό η αναζήτηση στάθμευσης και η στάθμευση καθ' αυτή, όταν δεν λαμβάνονται υπόψη στις συγκοινωνιολογικές εκτιμήσεις, μπορούν να προκαλέσουν σημαντικά περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά προβλήματα. Κάτι που φαίνεται να μην έχει γίνει ούτε εδώ, παρά μόνο με γενικόλογες σχετικά με την ελεγχόμενη στάθμευση (μέτρο 5.2) και την παράνομη στάθμευση (μέτρο 5.1).

Οι δράσεις σχετικά με τα μέσα μαζικής μεταφοράς (που δεν ελέγχονται από το δήμο - μέτρα 2.1-2.6) παραμένουν σε επίπεδο ευχολογίου, χωρίς να δίνεται το στίγμα του πώς ο δήμος θα μπορούσε να ασκήσει κάποια επιρροή προς μια βιώσιμη κινητικότητα. Οι καταστάσεις που ζουν οι εργαζόμενοι και οι κάτοικοι του δήμου στα ΜΜΜ, ιδιαίτερα τώρα με την πανδημία, είναι τραγικές, και στο σχέδιο αυτό δεν φαίνεται πουθενά μια λύση για ασφαλή μετακίνηση με αυτά.

Το μέτρο για τη συνύπαρξη ποδηλάτων και λεωφορείων σε λεωφορειόδρομους (7.4) είναι επικίνδυνο για τους ποδηλάτες. Ωθεί μάλιστα στην ατομικιστική συμπεριφορά της παρεμπόδισης της γρήγορης μετακίνησης με τα ΜΜΜ, την με προτεραιοποίηση της ατομικής μετακίνησης.

Το μέτρο για την ανακήρυξη του ιστορικού κέντρου σε περιοχή περιορισμένης πρόσβασης IX (8.1), είναι μέτρο που θέλει να κρατήσει «ισορροπίες». Το ιστορικό κέντρο, με τους στενούς του δρόμους, θα έπρεπε να μετατραπεί σε ζώνη ελεύθερη από ΙΧ για να είναι βιώσιμο, κάτι που γίνεται επιτυχώς σε άλλες πόλεις. Αντιθέτως η δημοτική αρχή δεν τολμά, γιατί υπάρχει σύγκρουση με μεγάλα συμφέροντα. Δυστυχώς, με την έναρξη της δημαρχιακής θητείας, η κινητικότητα των ΙΧ στον δήμο επιδεινώθηκε: τα αυτοκίνητα διασχίζουν τους πεζόδρομους χωρίς φόβο, η παράνομη στάθμευση έχει ξεχειλώσει, ενώ είναι συνηθισμένο τα δίκυκλα να κυκλοφορούν στα πεζοδρόμια. Χωρίς ριζοσπαστικές δράσεις, δεν πρόκειται να υπάρξει βιώσιμη κινητικότητα στην πόλη.

Η τεκμηρίωση σχετικά με το μέτρο για τον Μεγάλο Περίπατο (8.2) είναι αντιεπιστημονική, έως και αστεία: υποτίθεται ότι από τους 54 συμμετέχοντες στη διαβούλευση, μόνο 10 εξέφρασαν διαφωνία (18%), όταν το Σεπτέμβριο δημοσιεύθηκε αντίστοιχη έρευνα του ΑΠΘ, σε πολύ μεγαλύτερο δείγμα, όπου «το 87% των ερωτηθέντων δηλώνει λίγο ή καθόλου ικανοποιημένο από την ποιότητα της παρέμβασης».

Επίσης, δεν υπάρχει πουθενά επιστημονική τεκμηρίωση για τα αποτελέσματα των προτεινόμενων δράσεων στο κυκλοφοριακό της Αθήνας. Για παράδειγμα, **για την ανάπλαση**

της οδού Σόλωνος (μέτρο 8.5), έχει γίνει σχετική συγκοινωνιακή μελέτη; Αν ναι, πού είναι τα αποτελέσματά της;

Αντίστοιχα στο μέτρο 10.1 για τα **σημεία φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων**, αναφέρεται ότι «τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα έχουν καλύτερη ενεργειακή απόδοση και η χρήση τους συντελεί στον περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα» (σελ. 63). Βάσει της τελευταίας εθνικής απογραφής (2019), στον ηλεκτρισμό οφείλονται περισσότερες εκπομπές αερίων υπεύθυνων για το φαινόμενο του θερμοκηπίου σε σχέση με το πετρέλαιο (2.5 φορές παραπάνω) ή το φυσικό αέριο (3.3 φορές παραπάνω). Αυτά τα στοιχεία δεν τα είχαν στη διάθεσή τους όσοι συνέταξαν το συγκεκριμένο σχέδιο; Επιπλέον, με την τραγική διαχείριση της ενέργειας που γίνεται σε εθνικό επίπεδο αυτή τη στιγμή, κατά πάσα πιθανότητα οι εκπομπές από τον ηλεκτρισμό θα αυξηθούν.

Τέλος, ο πίνακας 3.1, όπου παρουσιάζονται **τα κόστη των παρεμβάσεων**, αναφέρονται δυσανάλογα μεγάλοι ενδεικτικοί προϋπολογισμοί. Είναι εμφανές ότι επιδιώκεται να εγκριθεί μια ληστρική κοστολόγησή δημοσίων έργων, τη στιγμή που θα αρχίσει και η επίβλεψη από ιδιώτες.

Γενικά οι μεγάλες τομές στις παρεμβάσεις του Δήμου, για να γίνει η πόλη βιώσιμη για τους Αθηναίους, απουσιάζουν.

Θα μπορούσαν να ειπωθούν πολλά:

- Όπως π.χ. για ένα υπερτοπικής σημασίας πάρκο σε όλη την παρακηφίσια ζώνη, με ένα εκτεταμένο πρόγραμμα απαλλοτριώσεων, αλλά και απαγόρευση έκδοσης οικοδομικών αδειών και εργασιών για ένα διάστημα κατά μήκος του Κηφισού.
- Την ανατροπή των σχεδιασμών για την λεγόμενη διπλή ανάπλαση, με την ασύλληπτη κατασπατάληση δημόσιου χρήματος για κοινωνικά άχρηστα μεγαθήρια ιδιωτικής χρήσης (γήπεδο ΠΑΟ, mall και άλλα project) και την τσιμεντοποίηση μέρους του Ελαιώνα.
- Το άνοιγμα του υπογειοποιημένου Κηφισού ποταμού και τη σύνδεση του με το φυσικό του περιβάλλον στην Ακ. Πλάτωνα, και τον Ελαιώνα, όπως αντίστοιχα και του Ιλισού.
- Τη σχεδιασμένη μετακίνηση-απομάκρυνση της επισκευαστικής μονάδας του ΜΕΤΡΟ από τα Σεπόλια, σε σημείο εκτός του σημερινού αστικού ιστού, για τη δημιουργία ενός νέου πάρκου 140 στρεμμάτων.
- Την άμεση απομάκρυνση των σταθμών ΚΤΕΛ (Κηφισού, Λιοσίων), με τη δημιουργία πάρκων υψηλού πρασίνου.
- Την αξιοποίηση και ανάπλαση της περιοχής Βότρυς-Κοροπούλη, με καθολική παραχώρηση του χώρου και τη δημιουργία ενός πόλου αναψυχής-αθλητισμού-περιπάτου, πολιτιστικών δράσεων και κάλυψη των αναγκών για σχολικές αίθουσες.
- Την αναβάθμιση, με ενίσχυση του πράσινου και τη συνεχή φροντίδα των λόφων της Αθήνας και των μεγάλων πάρκων-αλσών, ως βιότοπους, αλλά και χώρους επίσκεψης και περιπάτου των ανθρώπων, σε μια αρμονική συμβίωση απαραίτητη για το οικοσύστημα.
- Την απόλυτη προστασία του Υμηττού και τη διάσωση του πάρκου Γουδί και Ιλισίων.
- Την κήρυξη του ιστορικού κέντρου (με τους πολύ μικρούς-στενούς δρόμους) ως χώρους ελεύθερους από αυτοκίνητο.
- Την απολύτως αναγκαία μέριμνα οι σταθμοί της νέας γραμμής του μετρό να μην καταλάβουν άλλους από τους ελάχιστους ελεύθερους πράσινους χώρους της πόλης. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αποτελεί η πλατεία Εξαρχείων, η οποία σχεδιάζεται να καταληφθεί από έναν άχρηστο σταθμό που θα απέχει απειροελάχιστα από τους διπλανούς του. Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και με τους υπόλοιπους.

Μπορούν να προστεθούν πολλά ακόμα, από χιλιάδες κόσμο. Όμως η σημερινή δημαρχία και το κεντρικό κράτος αντιστρατεύονται την προοπτική μιας πόλης βιώσιμης για τους ανθρώπους της. Αντίθετα αντιμετωπίζουν την Αθήνα αποκλειστικά ως εφελτήριο επενδύσεων κεφαλαίων και απομύζησης κερδών, ξένων και ντόπιων επιχειρηματιών, και όχι ως χώρο διαβίωσης και εργασίας χιλιάδων ανθρώπων, αναγκαίο πεδίο ανάπτυξης των ανθρώπινων σχέσεων, πολιτισμικής δημιουργίας, άθλησης και μόρφωσης.

Η δημαρχία Μπακογιάννη εγκλωβίζει την όποια στρατηγική για την πόλη σε αντιδραστικά σχέδια, προσαρμόζοντας τα κάθε φορά στις ανάγκες του κεφαλαίου για κέρδος και στην προεκλογική ατζέντα με στόχο την πολιτική επιβίωση. Η έλλειψη ενός προοδευτικού οράματος για την Αθήνα, με τον εκφυλισμό των στρατηγικών σχεδίων της πόλης, αντιστρατεύεται την όποια προοπτική βελτίωσης των συνθηκών ζωής στην πρωτεύουσα.

Γραφεία Αιόλου 47, 3^{ος} όρ., τηλ. 2103248892

Δημοτικός σύμβουλος: Κεφαλληνός Παναγιώτης - 6934816016

**Ομάδα συλλογικής εκπροσώπησης:
Ρέππα Ντίνα, Ρίζος Μιχάλης, Μάτσα Κατερίνα,
Παπαχριστούδη Ματίνα, Σιαπάτης Αποστόλης, Μένου Κική**