ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

ΠΡΑΚΤΙΚΟ

Της αριθμ. 4ης συνεδρίασης του **Διοικητικού Συμβουλίου του ΑΣΔΑ.**

Αριθμός απόφασης 15/90

Στις 23/11/90, ημέρα Παρασκευή και ώρα 19.30 μ.μ., στο Περιστέρι, έδρα του ΑΣΔΑ, και στην αίθουσα συνεδριάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου, συνήλθε στην 4η συνεδρίασή του το Διοικητικό Συμβούλιο του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δήμων Δυτικής Αθήνας, ύστερα από πρόσκληση του προέδρου κ. Δημ. Σκαμπά, που έγκαιρα επιδόθηκε στους ενδιαφερόμενους, όπως ο Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας προβλέπει, δηλαδή την 12/11/90.

Σύνολο μελών	:	42	
Παρόντες	:	15	Θ. Καρκαράντζας, Β. Κατσαρός, Γ. Κατωπόδης, Ι. Κουβέλης, Β.Κουκουβίνος, Α. Κουντούρης, Μ. Λιτσαρδάκης, Κ. Παπάρας, Ε. Σακέτος, Δ. Σκαμπάς, Κ. Σπηλιόπουλος, Σ. Σιούτης, Δ. Σκριβάνος, Ν. Τριανταφύλλου, Π. Φιλιππάκος.
Απόντες	:	27	Ε. Απολλωνάτος, Σ. Αποστόλου, Α. Βολιώτης, Κ. Γεωργακάκης, Σ. Θεοφίλης, Γ. Καλούδης, Π. Κοκκάκης, Σ. Κολτίδας, Κ. Λιάρος, Α. Λιάσκος, Δ. Λώλας, Ν. Μιχιώτης, Δ. Μπαρδής, Μπείτης, Νικολόπουλος, Θ. Παπαδόπουλος, Γ. Παπαθωμάς, Πελεκάνος, Α. Ρέτζιος, Ροδόπουλος, Α. Σιδηρόπουλος, Θ. Σπηλιώτης, Π. Τράκας, Γ. Τσιαμης, Κ. Τσιώκος, Δ. Φωλόπουλος, Χρυσάντζας.

Αφού διαπιστώθηκε απαρτία, ο Πρόεδρος εκήρυξε την έναρξη της συνεδρίασης και προχώρησε η συζήτηση πάνω στα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

Ο Πρόεδρος εισηγείται το 1° ΕΗΔ θέμα **"Τα μέτρα ενάντια στο Νέφος"** και λέει τα εξής :

▪ Πριν προχωρήσουμε τόσο στην κριτική για τα μέτρα του κ. Μάνου, όσο και στη διατύπωση της πρότασής μας για την ουσιαστική αντιμετώπιση του νέφους, είναι αναγκαίο να δούμε πιο συγκεκριμένα το πρόβλημα και τα αίτιά του.

Το πρόβλημα - τα αίτια

▪ Το νέφος είναι ένα πρόβλημα μάλλον γνωστό σε όλους μας. Γνωστό επίσης είναι και το ότι ενώ πριν μερικά χρόνια το κύριο πρόβλημα ήταν ο καπνός, που κατά κύριο λόγο εκπέμπεται από την βιομηχανία, με τα περιορισμένα μέτρα που πάρθηκαν αλλά κύρια με την αλόγιστη αύξηση του ΙΧ, αυξήθηκε σε επικίνδυνο βαθμό το φωτοχημικό φαινόμενο. Υπάρχει πρόβλημα παραπληροφόρησης, διαστρέβλωσης πάνω στο ζήτημα των αιτίων αύξησης των ρύπων, πράγμα που θα φανεί παρακάτω.

▪ Η βασική αιτία του νέφους βρίσκεται στον τρόπο που αναπτύχθηκε αυτή η πόλη, στη δομή της. Η άναρχη και ανεξέλεγκτη ανάπτυξη της Αθήνας οδήγησε στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Συγκεκριμένα :

1. Η χωροθέτηση βιομηχανιών με μόνο κριτήριο το κέρδος, χωρίς τη λήψη κανενός περιβαλλοντικού μέτρου, γέμισε τον άλλοτε γαλανό αττικό ουρανό με χιλιάδες χημικές ενώσεις.

2. Η υπερκάλυψη του Λεκανοπέδιου από τόνους μπετόν, το οποίο λειτουργεί ως θερμοσυσσωρευτής.

3. Η πολεοδόμηση χωρίς σχεδιασμό, δημιούργησε θύλακες ζεστού αέρα, τους καύσωνες.

4. Η προοδευτική εξαφάνιση του πράσινου από την πόλη και τα γύρω βουνά, είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του παραγόμενου οξυγόνου και του συγκρατούμενου νερού.

5. Η, στην ουσία, ανυπαρξία Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και η μονοκεντρικότητα της πόλης, καθώς και η καλλιέργεια από το αστικό κράτος της αντίληψης για την αναγκαιότητα του ιδιόκτητου οχήματος, αυξάνουν τις κινήσεις τροχοφόρων και συνεπώς τους εκπεμπόμενους ρύπους.

▪ Με λίγα λόγια οδηγηθήκαμε σε μία αλλαγή του μικροκλίματος της Αττικής και την παράλληλη αύξηση των εκπεμπόμενων ατμοσφαιρικών ρύπων, που με την σειρά τους οδηγούν στην ενίσχυση του νέφους. Αυξήθηκαν οι ρυπαντές και εξοντώθηκαν οι αντιρυπαντές.

▪ Ο Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ παρουσίασε πριν από λίγες μέρες το γνωστό πακέτο μέτρων για το νέφος. Η λογική της "πρότασης" είναι :

– Για το νέφος 80% φταίει το αυτοκίνητο και άρα το 80% του πακέτου είναι μέτρα για "καθαρό" αυτοκίνητο. Η αλλιώς απευθύνεται για τη "λύση" του προβλήματος σε 1.000.000 ιδιοκτήτες βενζινοκίνητων αυτοκινήτων, ζητώντας τους – τι άλλο;– να πληρώσουν. Οπως υπολογίζει μάλιστα ο ίδιος σε δύο χρόνια θα

πρέπει να έχουν αντικαταστήσει τα αυτοκίνητα τους 400.000 ιδιοκτήτες ΙΧ., δηλαδή τζίρος 800.000.000.000 δρχ. σε δύο χρόνια στην αγορά του αυτοκινήτου. Σύν τα πρόστιμα, τα διόδια ....

Βέβαια, αν τα μέτρα αυτά δεν έχουν το διαφημιζόμενο αποτέλεσμα, η "διέξοδος" θα είναι και πάλι ο δακτύλιος και για τα "καθαρά", ακόμα πιό αυστηρά αστυνομικά μέτρα και πάει λέγοντας ...

Είναι αξιοσημείωτο ότι δεν υπάρχει καμμία πρόβλεψη γιά το κόστος αυτών των μέτρων, τόσο σε σχέση με το κράτος, όσο και με την ελληνική οικονομία συνολικότερα. Επίσης καμμία αναφορά, πλην μιας αόριστης δεκαετίας, σε χρονοδιάγραμμα υλοποίησης των μέτρων και εμφάνισης αποτελεσμάτων. Οσο γιά τον φορέα υλοποίησης και ελέγχου, πυκνό ... νέφος τον καλύπτει. Και όμως είναι ζητήματα που είχαν, στον ένα ή τον άλλο βαθμό μπεί από το "πακέτο Λιάσκα", επί Οικουμενικής κυβέρνησης.

- Δεν υπάρχει ουσιαστικά κανένα μέτρο για την βιομηχανία, τις θερμάνσεις, το πράσινο, κ.λπ. Ενδεικτικό είναι ότι προβάλλει σαν μέτρο για το νέφος την προσθήκη 10.000.000 μ^2 τσιμέντο στον Ελαιώνα!

- Αν συνδιαστεί το πακέτο προτάσεων για το νέφος με αύξηση του συντελεστής δόμισης για τις περιοχές επεκτάσεων (τροποποίηση του Ν.1337/83 με τον "αναπτυξιακό" νόμο), τα κτηματικά ομόλογα, καθώς και τις γενικότερες προτάσεις για ιδιωτική πολεοδομία, αντιλαμβανόμαστε ότι βρισκόμαστε μπροστά σε μια ολομέτωπη επίθεση στο περιβάλλον και στην ποιότητα ζωής.

Ορισμένες σκέψεις γιά τα αυτοκίνητα

- Ο ετήσιος ρυθμός απόσυρσης των αυτοκινήτων σήμερα είναι περίπου 0,6% (10 - 12 φορές μικρότερος από αυτόν της ΕΟΚ). Από το 1992 οι ρυθμοί αυτοί θα αυξηθούν ούτως ή άλλως. Τα μέτρα Μάνου

ουσιαστικά προσπαθούν να προλάβουν την ανανέωση του στόλου στα δύο χρόνια πριν το 1992, με σκοπό στο διάστημα αυτό το κράτος να αυξήσει τα έσοδά του από τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, με το εξής σκεπτικό : μειώνοντας κατά 50% τον ειδικό φόρο κατανάλωσης, με απλό διπλασιασμό του ρυθμού απόσυρσης, πετυχαίνει τις ίδιες εισπράξεις. Με το πακέτο Μάνου ο ρυθμός αυτός θα είναι πολλαπλάσιος (400.000 αυτοκίνητα σε δύο χρόνια!) και τα έσοδα του δημοσίου κατά το ήμισυ πολλαπλάσια. Αυτό βέβαια θα σημαίνει αύξηση της συναλλαγματικής εκροής, που όμως, εν μέρει, υπολογίζεται ότι θα αντισταθμιστεί από τη μείωση των απαιτούμενων ανταλλακτικών (η εξαγωγή συναλλάγματος για ανταλλακτικά είναι κατά 50% μεγαλύτερη από αυτήν για την αγορά αυτοκινήτων). Όλα αυτά είναι ανεξάρτητα από τους ετήσιους ρυθμούς αύξησης του στόλου, που σήμερα είναι περίπου 8% και μάλλον δεν θα μειωθεί (σε δύο δηλαδή χρόνια θα έχουμε 400.000 + 300.000 + 160.000 = 860.000 αυτοκίνητα υποψήφια για καθημερινή είσοδο στο δακτύλιο!).

- Η καταλυτική τεχνολογία, σύμφωνα με υπολογισμούς του Συλλόγου Ηλεκτρολόγων - Μηχανολόγων θα κοστίζει κάθε χρόνο 50 - 53 δις. δρχ. Προϋπόθεση για την επιτυχία της και τη συμβολή της στο θέμα νέφος είναι να λειτουργήσει σωστά το κύκλωμα συντήρησης και αντικατάστασης του καταλύτη, το ανόθευτο καύσιμο, κλπ. (στις ΗΠΑ, πρώτη χώρα που την εφάρμοσε, τα αποτελέσματα είναι πολύ λιγότερα από τα προσδοκόμενα. Σε έρευνα στο Ντητροϊτ, το 36% των αυτοκινήτων με καταλύτη από την κατασκευή τους, εξέπεμπε ρύπους πάνω από τα όρια εως και 8,5 φορές).

- Η εμπειρία από την προσθήκη καταλύτη σε κυκλοφορούντα οχήματα είναι άκρως αρνητική, και πρέπει να εγκαταληφθεί, εκτός από συγκεκριμένους τύπους οχημάτων που έχει προβλεφτεί κάτι τέτοιο από την κατασκευή τους. Ο κίνδυνος που υπάρχει είναι να προστεθεί καταλύτης σε παλιά αυτοκίνητα, μόνο και μόνο για να μπαίνει ο κάτοχός τους στον δακτύλιο, με αποτέλεσμα την αύξηση της ρύπανσης.

- Για να αποτραπεί κάποιο κύκλωμα κερδοσκοπίας γύρω από την απόσυρση παλιών αυτοκινήτων, από όσους έχουν πρόθεση να αγοράσουν ακριβά καινούργια - και να γλυτώσουν 2 - 2,5 εκ. δρχ. - πρέπει να μπει ρήτρα χρόνου κατοχής του παλαιού αυτοκινήτου, προκειμένου να αποσυρθεί για αντικατάσταση (π.χ. τρεις μήνες πριν την εξαγγελία των μέτρων).

- Να μην αποκλειστεί η τεχνολογία που προβλέπει αυτοκίνητα με καθαρούς κινητήρες και συμβατικό καύσιμο, ή όποιο άλλο, αν στο μέλλον πετύχει χαμηλές εκπομπές ρύπων. Η ενίσχυση των καταλυτικών αυτοκινήτων ευνοεί συγκεκριμένες αυτοκινητο βιομηχανίες.

- Επειδή ο καταλύτης κοστίζει το ίδιο περίπου για όλα τα αυτοκίνητα, ανεξάρτητα από κυβισμό, η ποσοστιαία επίδρασή τους στο κόστος του αυτοκινήτου είναι μεγάλη για τα μικρού κυβισμού, και μικρότερη για τα μεγάλου. Αυτό ευνοεί χώρες που παράγουν αυτοκίνητα μεγάλου κυβισμού (Γερμανία) και όχι μικρού (Ιταλία, Γαλλία).

- Παράλληλα θα εισάγονται μεταχειρισμένα αυτοκίνητα, όπως προαλείφεται με τη ρήτρα της 5ετίας.

- Τι θα απογίνουν 400.000 αυτοκίνητα που θα αποσυρθούν μέσα σε δύο χρόνια; θα γίνει όλη η Αττική μία μάντρα παλιών αυτοκινήτων; Ποιά είναι τα διαλυτήρια παλιών αυτοκινήτων; Μήπως θα πουληθούν σε άλλες χώρες;

Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΜΑΣ

▪ Τα όποια μέτρα θα πρέπει να κινούνται σε τρείς άξονες, παράλληλα. Αλλαγή της φύσιογνωμίας και της δομής της πόλης, αύξηση των φυσικών αντιρυπαντών, μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων από όλες τις πηγές.

▪ Αρα το πρώτο μέτρο γιά την εξάλλειψη του νέφους έχει σχέση με την δομή της. Πρέπει να αποκατασταθεί το αττικό κλίμα. Αυτό σημαίνει από περιβαλλοντικής - πολεοδομικής πλευράς :

α. τέρμα στις αλόγιστες προεκλογικές - ρουσφετολογικές επεκτάσεις.
β. επανακαθορισμός του ρόλου της Αθήνας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Το όραμα μας είναι μία Αθήνα ανθρώπινη, πόλη για τους κατοίκους της - Πρωτεύουσα της Ελλάδας και όχι Αθήνα του δακτύλιου και των ελεύθερων βιομηχανικών επεκτάσεων, όπως προωθεί η κυβέρνηση, αλλά ούτε και πόλη - ιδέα, πρωτεύουσα του ελληνισμού.
γ. επανασχεδιασμός σε λαϊκή κατεύθυνση και αυστηρός έλεγχος των χρήσεων γής.
δ. μετεξέλιξη της Αθήνας από μονοκεντρική σε πολυκεντρική.
ε. μείωση των συντελεστών δόμησης (δηλαδή συντελεστών εκμετάλευσης).

▪ Ως βασικό ρυπαντή της ατμόσφαιρας μπορούμε να θεωρήσουμε τα καύσιμα, είτε πρόκειται γιά τα καύσιμα των τροχοφόρων είτε γιά αυτά της βιομηχανίας, είτε γιά εκείνα των οικιακών καυστήρων.

▪ Για τη βιομηχανία δύο είναι τα βασικά ζητήματα : Το πρώτο, η άναρχη χωροθέτηση των βιομηχανικών εγκαταστάσεων και το δεύτερο ο ανύπαρκτος κρατικός έλεγχος και οί περιορισμένες αρμοδιότητες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σ'αυτόν τον τομέα. Βέβαια υπάρχει πάντα και το πρόβλημα του γερασμένου εξοπλισμού, της μη εφαρμογής αντιρυπαντικής τεχνολογίας, κλπ. Είναι φανερό όμως ότι αν δεν

λυθούν τα δύο πρώτα ζητήματα, οποιαδήποτε άλλα μέτρα δεν θα αποτελούν παρά ευχολόγια, μιάς και στην πράξη δεν θα εφαρμοστούν, ή θα εφαρμοστούν εκεί μόνο όπου συμφέρει οικονομικά το κεφάλαιο. Ας μην ξεχνάμε π.χ. τα τεράστια κέρδη που αποκομίζει σήμερα η μονοπωλιακή βιομηχανία αντιρυπαντικής τεχνολογίας.

Ερώτημα : Η Αθήνα χρειάζεται βιομηχανία - βιοτεχνία; Αν ναι ποιά; Η απάντηση είναι δύσκολη. Ας την σκιαγραφίσουμε με δύο λόγια. Ναι, η Αθήνα μπορεί και πρέπει να έχει βιομηχανία - βιοτεχνία, αφού δεν είναι στη λογική μας μία μεγαλούπολη υπηρεσιών, χωρίς όμως να συγκεντρώνει, όπως σήμερα, το πάνω από 50% της εθνικής μας βιομηχανίας - βιοτεχνίας. Η βιομηχανία - βιοτεχνία που μπορεί να βρίσκεται στην Αθήνα είναι η μη οχλούσα, και με περιορισμούς η χαμηλής όχλησης. Μιλάμε όμως γιά βιομηχανία - βιοτεχνία που θα βρίσκεται στην τεχνολογική αιχμή, μιλάμε γιά εκσυγχρονισμό της υπάρχουσας, μιλάμε γιά σωστά σχεδιασμένη χωροθέτηση της στο Λεκανοπέδιο. Η Τ.Α. θα έχει **ουσιαστικές αρμοδιότητες ελέγχου των όποιων μέτρων χωροθέτησης και αντιρύπανσης**. Αρμοδιότητες που θα της επιτρέπουν να μπαίνει στις βιομηχανίες και βιοτεχνίες και να ελέγχει, χωρίς να χρειάζεται την άδεια του ιδιοκτήτη. Με δικαίωμα να επιβάλει αυστηρές ποινές στους παραβάτες και να τις εφαρμόζει. Αρμοδιότητες που θα καταστήσουν πραγματικότητα τον λαϊκό έλεγχο.

- <u>Το αυτοκίνητο είναι σημαντική πηγή ρύπανσης</u>. Ομως το πρόβλημα δεν λύνεται με την πολιορκία του κέντρου της πόλης από τους ΙΧήδες, στην προσπάθειά τους να καλύψουν τις καθημερινές ανάγκες τους γιά εργασία, αγορές, ψυχαγωγία, κλπ. Ούτε αποτελεί μακροπρόθεσμη λύση η αποσπασματική πεζοδρόμηση μικρότερων ή μεγαλύτερων αρτηριών και τα Mini-Bus γύρω από το κέντρο.

Η ρίζα του προβλήματος είναι βαθύτερη. Η αμόλυβδη βενζίνη ή τα καινούργια αυτοκίνητα δεν αποτελούν ουσιαστικά μέτρα. Γιατί, ακόμα και άν εφαρμοστούν σε όλα τα αυτοκίνητα, το αποτέλεσμα θα είναι μόνο η προσωρινή μείωση μερικών ρύπων, που σιγά σιγά θα

αυξηθούν και πάλι, αφού δεν θα έχει εξαλειφθεί ο κύριος παράγοντας, δηλαδή οι χιλιάδες άσκοπες μετακινήσεις. Και βέβαια το πρόβλημα δεν λύνεται με απαγορευτικά μέτρα κίνησης των ΙΧ.

Δύο λοιπόν τα μέτρα : **μείωση των αναγκαίων μετακινήσεων** και **ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς**. Το πρώτο μας παραπέμπει σ'αυτό που είπαμε ήδη στην αρχή - πολυκεντρική πόλη, με χωρική και λειτουργική αποκέντρωση. Το δεύτερο σημαίνει μια γενναία πολιτική προώθησης - πριμοδότησης όλων των μορφών μέσων μαζικής μεταφοράς (με κύριο βάρος στα μέσα σταθερής τροχιάς - τράμ, μετρό).

Παράλληλα θα πρέπει να παρθούν μέτρα για την βελτίωση της ποιότητας τόσο των οχημάτων που ήδη κυκλοφορούν, όσο και των καινούργιων. Αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο αν σταματήσει η αντίληψη του κράτους για αυτοκίνητο πηγή εσόδων, και μειωθούν οι τιμές στα ίδια επίπεδα με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες.

- <u>Σχετικά με την θέρμανση</u> : Απαιτείται εκσυγχρονισμός των κεντρικών θερμάνσεων όλων των κτιρίων της πόλης, δημοσίων και ιδιωτικών. Πρέπει να εξεταστεί σοβαρά η τηλεθέρμανση. Να προχωρήσει πιό γρήγορα η εισαγωγή του φυσικού αέριου. Να αναπτυχθεί πιό γρήγορα και ορθολογικά το δίκτυο της ΔΕΦΑ.

- Πέρα από αυτά τα μέτρα, ιδιαίτερη πρόσοχή πρέπει να δώσουμε στους **φυσικούς αντι - ρυπαντές**, που έχουν εξαφανιστεί σχεδόν από την Αττική.

<u>Το πράσινο</u> από μόνο του αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους αντι - ρυπαντές. Κάθε δένδρο μπορεί να καθαρίσει κάποια κυβικά μέτρα αέρα, καθώς και να συγκρατήσει το νερό και το χώμα, απαραίτητα στοιχεία για την αναπαραγωγή του πράσινου και για την αποκατάσταση του ύπιου αττικού κλίματος. Πρέπει να φυτευθούν όλοι οι ορεινοί όγκοι, που περιβάλλουν το Λεκανοπέδιο, καθώς και όλοι οι μικρότεροι ή μεγαλύτεροι ελεύθεροι χώροι, που είναι ακόμα

διαθέσιμοι, μέσα στην πόλη (Γουδί, Ελαιώνας, εγκαταλελλημένα εργοστάσια, κλπ.).

- Ο κτισμένος όγκος της Αθήνας, έτσι όπως είναι δομημένος, πέρα από την τεράστια ποσότητα του, δημιουργεί και ένα επιπλέον πρόβλημα : Εμποδίζει την ελεύθερη κυκλοφορία του αναζωογόνου αέρα. Η αντιπαροχή και οι υψηλοί συντελεστές, που δόθηκαν από τις εκάστοτε κυβερνήσεις σαν πριμ στους μεγαλοκαταπατητες και τους μεγαλοεργολάβους, αλλά και σαν προεκλογικό ρουσφέτι σε μικρομεσαίους ψηφοφόρους, που ταύτιζαν το ατομικό τους συμφέρον με την μεγαλύτερη εκμετάλευση της ιδιοκτησίας τους, αδιαφορώντας γιά το αποτέλεσμα στο περιβάλλον, οδήγησε στην πόλη - φούρνο.

- Η αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων απαιτεί ορθολογικό σχεδιασμό - χάραξη των διόδων του αερισμού της πόλης, πάταξη της κερδοσκοπίας στη γή και έλεγχο της δόμησης, μακριά από λαϊκιστικα συνθήματα γιά μεγαλύτερους συντελεστές (άρα μεγαλύτερη καταστροφή) ή γιά κατάργηση των οικοδομικών αδειών (άρα αναξέλεγκτη δόμηση). Γιατί, βέβαια, είναι φανερό ότι εκείνοι που θα ζημιωθούν, θα υπονομεύσουν την ίδια τους τη ζωή, με την καταπάτηση των ελεύθερων χώρων, είναι οι εργαζόμενοι και όχι η μεγαλοαστική τάξη, που έχει τα μέσα να δημιουργήσει γιά τον εαυτό της το περιβάλλον που θέλει. Το πρόβλημα της κατοικίας μπορεί να λυθεί μόνο με οργανωμένη παρέμβαση του κράτους και της αυτοδιοίκησης.

- Η Τοπική Αυτοδιοίκηση πρέπει με κάθε δυνατό τρόπο να παλέψει γιά την πραγματοποίηση μεγάλων έργων απαραίτητων γιά την επιβίωση της πόλης, όπως είναι ορισμένα κυκλοφοριακά - συγκοινωνιακά (Λεωφόρος Σταυρού Ελευσίνας, Δυτική Περιφερειακή Αιγάλεω, Περιφερειακή Υμηττού, Δίκτυο Αστικών συγκοινωνιών με έμφαση στα μέσα σταθερής τροχιάς - τραμ), μέτρα γιά το περιβάλλον, ιδιαίτερα το πράσινο, όπως το πρασίνισμα του Ποικίλου, του Ελαιώνα.

- Όμως το θέμα είναι πράγματι τεράστιο. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση

πρέπει να πάρει στα χέρια της την υπόθεση του περιβάλλοντος, και μαζί με τους άλλους λαϊκούς φορείς (εργατικά συνδικάτα, επιστημονικοί φορείς, μαζικοί τοπικοί φορείς, κλπ.) να αναγκάσουν την όποια κυβέρνηση, να πάρει ουσιαστικά μέτρα για το νέφος, και όχι μέτρα ανεπαρκή, προσωρινά, εντυπωσιασμού.

Επιγραμματικά και εν συντομία τα μέτρα για την ουσιαστική αντιμετώπιση του νέφους είναι :

α. επανακαθορισμός του ρόλου της Αθήνας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

β. αλλαγη της δομής της Αθήνας στην κατεύθυνση της πολυκεντρικής - πολυλειτουργικής πόλης, άμεση υλοποίηση της αυτοδιοίκησης δεύτερου βαθμού.

γ. έλεγχος και περιορισμός της δόμησης·

δ. ουσιαστικές αρμοδιότητες στην Αυτοδιοίκηση για τον ελέγχο και την επιβολή προστίμων στις ρυπαίνουσες βιομηχανίες - βιοτεχνίες, καθώς και αναλυτικότερα για θέματα περιβάλλοντος.

ε. πέρασμα των μέσων μαζικής μεταφοράς στην Τοπική Αυτοδιοίκηση, ενίσχυση τους, ιδιαίτερη έμφαση στα μέσα σταθερής τροχιάς (τραμ, μετρό), αναδιάρθρωση των λεωφορειών γραμμών

στ αμεση φύτευση όλων των ορεινών όγκων, καθώς και των μεγάλων ή μικρών εναπομεινάντων ελεύθερων χώρων, και σε πρώτη φάση του Ελαιώνα και του Ποικίλου.·

ζ. προώθηση του φυσικού αέριου

η. μέτρα για το αυτοκίνητο που να μην επιβαρύνουν την εθνική

οικονομία, που να μειώνουν την ανάγκη χρήσης του (όλα τα ανωτέρω δηλαδή, συν μέτρα για την απόκτηση όλων όσων θέλουν αυτοκίνητα νέας τεχνολογίας).

θ. προώθηση του Π.Δ. για την υποχρεωτική αναδάσωση ιδιωτικών δασικών εκτάσεων.

- Για την Δυτική Αθήνα, υπάρχουν μία σειρά μεγάλα έργα αναγκαία για την προστασία του περιβάλλοντος, που συνεισφέρουν ουσιαστικά στην μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Αυτά είναι :

- Οδικά έργα
  - Λεωφόρος Σταυρού Ελευσίνας
  - Δυτική Αιγάλεω
  - Λεωφόρος Θηβών

  Για αυτά τα έργα πρέπει να προχωρήσει άμεσα η ολοκλήρωσή τους.

- Μέσα μαζικής μεταφοράς
  - Αναδιάρθρωση των Λεωφορειακών γραμμών στη λογική της εξυπηρέτησης εσωτερικών μετακινήσεων
  - Δημιουργία γραμμών τραμ, τόσο σε γραμμή κορμού που να διασχίζει το σύνολο της περιοχής, όσο και σύνδεσης με το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά
  - Εναρξη εργασιών για το ΜΕΤΡΟ
  - Απομάκρυνση των σιδηροδρομικών γραμμών από τον αστικό ιστό και δημιουργία σταθμού μεταφόρτωσης στο Μενίδι.
  - Δημιουργία Περιαστικού Σιδηρόδρομου στις γραμμές του ΟΣΕ

- Πράσινο
  - Φύτευση Ποικίλου Ορους - 5.000 στρ. ετησίως
  - Δημιουργία υπερτοπικού πόλου στον Πύργο Βασιλίσσας
  - Εξασφάλιση απαραίτητου νερού για το πότισμα - γεωτρήσεις, αξιοποίηση νερού Μεταμόρφωσης
  - Δημιουργία ενιαίου πάρκου 3.500 στρμ. στον Ελαιώνα

- Αποκέντρωση
  - Δημιουργία δευτεροβάθμιου κέντρου Κοινωνικής και Οικονομικής εξυπηρέτησης στο χώρω των στρατοπέδων Χαϊδαρίου.

- Ολα αυτά απαιτούν μία μαχόμενη Αυτοδιοίκηση, στο πλευρό του

λαού, μία Αυτοδιοίκηση που θα ενδιαφέρεται γιά την λύση των λαϊκών προβλημάτων, και όχι γιά το πέρασμα πολιτικών θέσεων ξένων προς τα συμφέροντα των Δημοτών, του λαού.

Το Δ.Σ. του ΑΣΔΑ, αφού άκουσε την εισήγηση του Προέδρου και μετά από διαλογική συζήτηση.

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ ΟΜΟΦΩΝΑ

Να εγκρίνει την εισήγηση του Προέδρου.

Η απόφαση αυτή πήρε αύξοντα αριθμό 15/90 των αποφάσεων του Δ.Σ. του Α.Σ.Δ.Α.

Το Διοικητικό Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

Τα Μέλη

Ακριβές αντίγραφο

Περιστέρι 23/11/1990

Ο Πρόεδρος του ΑΣΔΑ

Δημήτρης Σκαμπάς