ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Περιστέρι, 21/04/92
Αρ. Πρώτ :

Πρός : Δήμους Δ. Αθήνας

ΝΕΡΟΣΥΝΔΕΣΜΟΣ

Ομιλία Προέδρου ΑΣΔΑ σε συνάντηση των Δήμων της Δυτικής Αθήνας

Περιστέρι, 21/04/1992

"Μετρα γιά την αντιμετώπιση του νέφους της Αθήνας και πολεοδομικές ρυθμίσεις"

Θέσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Δυτικής Αθήνας γιά το νομοσχέδιο του ΥΠΕΧΩΔΕ

"Γιά την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αφορούν το αστικό περιβάλλον, απαιτείται μία σφαιρική και όχι κατά τομείς προσέγγιση. Παρά το γεγονός ότι ο καθορισμός στόχων, μέσα σε οδηγίες και συστάσεις γιά την ποιότητα της ατμόσφαιρας, την ποιότητα του ύδατος, της μέγιστες στάθμες θορύβου, κλπ., είναι χρήσιμος και αναγκαίος, απαιτείται μιά ευρύτερη εξέταση της προέλευσης των περιβαλλοντικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι πόλεις μας, γιά την ανεύρεση λύσεων μακράς διαρκείας. Αυτό σημαίνει προσδιορισμό όχι μόνο των άμεσων αιτιών της περιβαλλοντικής υποβάθμισης, αλλά και εξέταση των κοινωνικών και οικονομικών επιλογών, οι οποίες αποτελούν την πραγματική ρίζα των προβλημάτων αυτών.

Τα προβλήματα των πόλεων αποτελούν πρώιμο προειδοποιητικό σήμα μιάς βαθύτερης κρίσης που καθιστά αναγκαία την επανεξέταση των μοντέλλων οργάνωσης και αστικής ανάπτυξης που ισχύουν σήμερα."[1] Αυτές είναι οι διαπιστώσεις του Πράσινου Βιβλίου της ΕΟΚ, με τις οποίες θα συμφωνήσουμε απολύτως.

Η ρύπανση της Αθήνας αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες οικολογικές καταστροφές στη χώρα μας. Είναι η αντανάκλαση του συγκεντρωτικού, παρασιτικού και αδιέξοδου χαρακτήρα της "ανάπτυξης" της πρωτεύουσας που ακολουθήθηκε στη μεταπολεμική περίοδο.

Ο χαρακτήρας της ατμοσφαιρικής ρύπανσης της Αθήνας έχει μεταβληθεί τα τελευταία χρόνια. Ενώ παληά το κύριο πρόβλημα ήταν ο καπνός, που κατά κύριο λόγο εκπέμπεται από τη βιομηχανία και τις θερμάνσεις, σήμερα η κύρια πηγή ρύπανσης είναι, αναμφισβήτητα, το αυτοκίνητο. Αυτό εντοπίζετε και στους ρύπους, που αυξάνονται συνεχώς, προκαλώντας σοβαρότατους κινδύνους γιά την υγεία των κατοίκων και το οικοσύστημα : οξείδια του αζώτου, υδρογονάνθρακες, μονοξείδια του άνθρακα.

---

1 Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων "Πράσινο Βιβλίο γιά το Αστικό Περιβάλλον", Ανακξοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Βρυξέλλες, 24/07/90, KOM(90).218 τελικό

ΑΙΜΙΛΙΟΥ ΒΕΑΚΗ 37, 121 34 ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ, ΤΗΛ. : 57 45 826, 53 32 435, FAX : 57 59 547

Με βάση αυτό το πραγματικό γεγονός, τα περισσότερα από τα μέχρι σήμερα εξαγγελθέντα προγράμματα γιά την αντιμετώπιση του νέφους, δίνουν έμφαση στην συσκευή "αυτοκίνητο" και όχι στο μέσο (παραγωγής, αναψυχής, γενικά εξυπηρέτησης). Στην πρόσφατη πρόταση της κυβέρνησης αυτό παρουσιάζεται σε εντονότερο βαθμό από ότι προηγούμενα, με αποτέλεσμα τα μέτρα γιά τα "καθαρά" αυτοκίνητα, γιά την απόσυρση παληών οχημάτων, γιά την τοποθέτηση τριοδικού καταλύτη, κλπ., να φορτίζονται με υπεραισιόδοξες προβλέψεις για σύντομη μείωση των ρύπων

Ταυτόχρονα υποτιμάται η σημασία των μέτρων γιά την πολεοδομική ανασυγκρότηση και λειτουργική αποσυμφόρηση της πρωτεύουσας, ενώ είναι γνωστό ότι η βασική αιτία του νέφους βρίσκεται στον τρόπο που αναπτύχθηκε αυτή η πόλη, στη δομή της. Η άναρχη και ανεξέλεγκτη ανάπτυξη της Αθήνας και η συμφόρησή της με παρασιτικές δραστηριότητες, συγκέντρωση πληθυσμού, μετακινήσεων και κτιριακών όγκων οδήγησε στην αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Συγκεκριμένα :

1. Η εγκατάσταση βιομηχανιών χωρίς κανένα σχεδιασμό, η λειτουργία τους χωρίς τη λήψη κανενός περιβαλλοντικού μέτρου, γέμισε τον άλλοτε γαλανό αττικό ουρανό με χιλιάδες χημικές ενώσεις.
2. Η υπερκάλυψη του Λεκανοπέδιου από τόνους μπετόν, που λειτουργεί ως θερμοσυσσωρευτής.
3. Η πολεοδόμηση χωρίς σχεδιασμό, δημιούργησε τα "αδιέξοδα" της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της μονοκεντρικής μεγαλούπολης, της υπανάπτυκτης υποδομής της.
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 λειτουργία της πόλης με ατομικό τρόπο μεταφοράς, που οδήγησε στην αποδυνάμωση έως υπονόμευση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ξήλωμα τράμ, κακός σχεδιασμός δικτύου συγκοινωνιών, έλλειψη συντήρησης, κ.λπ.), καθώς και η καλλιέργεια της αντίληψης για την αναγκαιότητα του ιδιόκτητου οχήματος ακόμη και γιά τις μικρο - μετακινήσεις μέσα στην πόλη, αυξάνουν τις κινήσεις τροχοφόρων και συνεπώς τους εκπεμπόμενους ρύπους.

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

Ειδικότερα γιά την Δυτική Αθήνα, που είναι από τις πιό υποβαθμισμένες περιοχές του Λεκανοπεδίου, τα στοιχεία του ΤΑΠ του ΑΣΔΑ (Νοέμβρης 1990) δίνουν σαν βασικά χαρακτηριστικά της υποβάθμισης τα εξής (όχι με ιεράρχιση) :

1. Αυξημένη θνησιμότητα
2. Πρόβλεψη αύξησης γηραίου πληθυσμού
3. Αναμενόμενη αύξηση πληθυσμού
4. Μείωση απασχόλησης στο δευτερογενή τομέα, που πλήττει ιδιαίτερα τον γυναικείο πληθυσμό
5. Χαμηλό εισόδημα των κατοίκων της γεωγραφικής ενότητας
6. Χαμηλό μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων
7. Στασιμότητα ή πτώση των βασικών κλάδων παραγωγής στην περιοχή
8. Ανάμιξη οχλουσών βιομηχανιών - βιοτεχνιών με την κατοικία
9. Ιδιαίτερα υψηλές πυκνότητες σε κεντρικές περιοχές
10. Ελλειψη πρασίνου και ελεύθερων χώρων μέσα στον οικιστικό ιστό

11. Σοβαρές ελλείψεις κοινωνικής υποδομής
12. Ελλειψη ολοκληρωμένης αντιπλημμυρικής προστασίας
13. Ανεπάρκεια και κακή οργάνωση κυκλοφοριακού δικτύου
14. Ελλειψη συγκοινωνιακής σύνδεσης μεταξύ των Δήμων της ενότητας
15. Ατμοσφαιρική ρύπανση
16. Πλήρης υποβάθμιση του Ορους Αιγάλεω - Ποικίλο

Από τη μελέτη του Ποικίλου Ορους επιπλέον επισημαίνονται και τα κάτωθι

1. Ελλειψη διαδημοτικών - υπερδημοτικών σημείων έλξης μέσα στην Δ. Αθήνα
2. Ελλειψη Δευτεροβάθμιας κοινωνικής εξυπηρέτησης μέσα στην Δ. Αθήνα
3. Ελλειψη κατάλληλων θέσεων εργασίας μέσα στην Δ. Αθήνα
4. Σοβαρή διατάραξη οικολογικής ισορροπίας
5. Πλήρης έλλειψη σχεδιασμού και προγραμματισμού

Είναι φανερό από τα παραπάνω ότι λύσεις καθαρά "τεχνικού" χαρακτήρα δεν αρκούν. θα πρέπει να προταχθεί η τεράστια σημασία δομικών παραμέτρων και τα αντίστοιχα απαιτούμενα μέτρα, όπως :

1. **Ανάγκη σταθεροποίησης και απαρχή μείωσης του πληθυσμού και μιάς σειράς δραστηριοτήτων στην πρωτεύουσα.**
2. **Σχεδιασμένη λειτουργική αποσυμφόρηση και ανασυγκρότηση της πόλης, θεμελιωμένη στην αποκέντρωση, στον Δήμο, στην πολεοδομική ενότητα και στην ενεργή συμμετοχή του πολίτη.**
3. **Αλλαγή πολιτικής στον τρόπο μετακίνησης του κατοίκου, ανάγκη έλξης και σημαντικής αύξησης των μετακινούμενων πολιτών στα δημόσια μέσα μεταφοράς, με την δραστική βελτίωση των τελευταίων και ενίσχυση της αξιοπιστίας τους.**
4. **Συστηματική προσπάθεια γιά την σταδιακή δημιουργία μιάς νέας περιβαλλοντικής συνείδησης σε όλους μας.**

Σε ποιό βαθμό μπορεί να είναι αποτελεσματικά τα "τεχνικά" μέτρα, όταν :

1. Συνεχίζεται η αύξηση του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας;
2. Συνεχίζεται η διόγκωση συμφορημένων δραστηριοτήτων κύρια του τριτογενή, αλλά και δευτερογενή τομέα (τόσο στο δημόσιο όσο και τον ιδιωτικό τομέα);
3. Δεν προωθείται η συστηματική εφαρμογή του Ρ.Σ.Α. και των Γ.Π.Σ. - Π.Μ.Ε.Α. κάθε Δήμου, με την καθιέρωση συγκεκριμένων χρήσεων γης, περιορισμό των συντελεστών εκμετάλλεύσης, κ.α.;
4. Δεν αποκεντρώνονται αρμοδιότητες, πόροι, δραστηριότητες σε τοπική κλίμακα με την ανάδειξη του Δήμου ως υπεύθυνου φορέα γιά την περιβαλλοντική και πολεοδομική ανασυγκρότηση της περιοχής του, την ενεργοποίηση της αποκέντρωση μέσα από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και ανάδειξη του μητροπολιτικού ρόλου, που μπορεί να παίξει η ΤΑ της περιφέρειας της πρωτεύουσας με την ένταξη σ'αυτή του Οργανισμού Αθήνας;
5. Προωθείται πολύπλευρα η οικοπεδοποίηση και ο πολλαπλασιασμός κατοικιών, εμπορικών και άλλων εγκατασταάσεων, ακόμα και σε ελεύθερες δημόσεις εκτάσεις;
6. Αυξάνεται γιά πρώτη φορά τα τελευταία 12 χρόνια ο συντελεστής εκμετάλευσης στις βιοτεχνικές και βιομηχανικές ζώνες, με την ένταξη τους στο σχέδιο πόλης, από 0,80 σε 2,40;
7. Προωθείται άμεσα ή έμμεσα η εντεινόμενη χρήση του Ι.Χ. και μάλιστα του μεγάλου κυβισμού, ενώ παράλληλα επιβραδύνεται η εγκατάταση ενός συνολικού ολοκληρωμένου

μεταφορικού συστήματος δημοσίων μέσων μεταφοράς, στην συντριπτική πλειοψηφία τους ηλεκτροκίνητων και στο συνολό τους "καθαρών";

Είναι σαφές ότι οι απαντήσει σ'αυτά τα ερωτήματα καθορίζουν και τη στάση καθενός απέναντι στο μεγάλο πρόβλημα του νέφους. Η ΤΑ είναι υποχρεωμένη, από την ίδια τη φύση της, να δώσει μία συνολική απάντηση, να προβάλει συνολική πρόταση γιά την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του Λεκανοπεδίου. Από αυτή την άποψη δεν μπορούμε να διαχωρίσουμε τα μέτρα γιά το νέφος από τα γενικότερα μέτρα γιά την Αθήνα. Δεν μπορούμε να απομονώσουμε τα "τεχνικά" μέτρα, από τα περιβαλλοντικά, χωροταξικά, πολεοδομικά, κλπ.

Τα όποια μέτρα γιά το νέφος θα πρέπει να εντάσσονται στους παρακάτω τομείς κατευθύνσεων :

1. Αποσυμφόρηση της πρωτεύσουσας, ανάπτυξη της περιφέρειας, ενίσχυση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης.
2. Εσωτερική αποσυμφόρηση και ανασυγκρότηση της Πρωτευούσας, στην κατεύθυνση της πολυκεντρικής πόλης
3. Πολλαπλασιασμός ελεύθερων χώρων και πράσινου
4. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, με πριμοδότηση των ΜΜΜ
5. Μέτρα γιά το αυτοκίνητο
6. Μέτρα γιά την Βιομηχανία - βιοτεχνία και τη θέρμανση.
7. Τα όποια μέτρα θα πρέπει να κινούνται στην λογική συνολικής ανάπτυξης της χώρας και θα πρέπει να εξασφαλίζουν την ευρύτερη αποδοχή
8. Υπάρχουν μέτρα άμεσα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Ολα όμως πρέπει να ξεκινήσουν αύριο
9. Χωρίς την ουσιαστική συμμετοχή της Αυτοδιοίκησης, των επιστημονικών - τεχνικών φορέων, των φορέων των εργαζομένων, των κατοίκων όλων, δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί τίποτα
10. Υπάρχουν μέτρα που απαιτούν γενναία χρηματοδότηση από τον κρατικό προϋπολογισμό, με ανακατανομή των κονδυλίων, μέτρα που μπορούν να αυτοχρηματοδοτηθούν, και τέλος, μέτρα που θα πρέπει να τα πληρώσουν οι χρήστες.

Οσον αφορά το συγκεκριμένο νομοσχέδιο, θα θέλαμε συνοπτικά να παρατηρήσουμε τα εξής :

1. Τα μέτρα που αφορούν την αντιμετώπιση του νέφους αναφέρονται αποκλειστικά στο αυτοκίνητο, και όχι στο σύνολο των αιτιών που το προκαλλούν
2. Οι πολεοδομικές ρυθμίσεις που προτείνονται, στο σύνολό τους, δεν εξυπηρετούν τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στην Αθήνα
3. Πολλά ζητήματα αφήνονται ανοιχτά, ώστε να ρυθμιστούν με Προεδρικά Διατάγματα ή Υπουργικές Αποφάσεις, αγνώστου περιεχομένου και χρόνου έκδοσης
4. Ενώ εισάγει θετικά μέτρα ελέγχου των οχημάτων, εκχωρεί το δικαίωμα πραγματοποίησής του σε ιδιώτες, με άγνωστες προδιαγραφές και κόστος
5. Δεν αντιμετωπίζει τα διαρθρωτικά προβλήματα της Αθήνας, παρά μόνο αποσπασματικά.
6. Παρεισφύουν στο νομοσχέδιο διατάξεις άσχετες με το κύριο αντικείμενο, που θα μπορούσαν να περιληφθούν σε ξεχωριστούς νόμους.

Αναλυτικά θα μπορούσαμε να επισημάνουμε τα εξής

I. **Αρθρα 1 - 5 "Διατάξεις γιά τα αυτοκίνητα"[2]**

1. Η εισαγωγή μεταχειρισμένων καταλυτικών αυτοκινήτων μπορεί να οδηγήσει στην πλημμυρίδα της Αθήνας από ακατάλληλα ρυπογόνα αυτοκίνητα, δεδομένου ότι δεν

υπάρχει δυνατότητα και υποδομή ελέγχου τους πριν την εισαγωγή στην Ελλάδα.[3]

2. Η **αλλαγή κινητήρων** ή η **τοποθέτηση καταλυτών σε παλιά αυτοκίνητα**, μάλιστα με την παροχή κινήτρων και αντιπαροχή την ελεύθερη κίνηση των αυτοκινήτων αυτών καθημερινώς στο "δακτύλιο", συνιστά ένα ακόμα σοβαρό κίνδυνο, αφού ούτε δυνατότητες ελέγχου σε τέτοιες εργασίες υπάρχουν, αλλά και δεν έχει "μετρηθεί" το κόστος των καταλυτών και η τυχόν ωφελιμότητά τους σε μεταχειρισμένα αυτοκίνητα.[4]

3. Η δεκάχρονη και πλέον εμπειρία οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η **κυκλοφορία των πετρελαιοκίνητων ταξί** θα επιδεινώσει την κατάσταση της Αθήνας ως προς τη ρύπανση, αφού η εμπειρία πάντα δεν εγγυάται ότι θα συγκροτηθεί μηχανισμός ελέγχου, που να είναι συνεχής και αξιόπιστος. Η επιλογή μάλιστα του μέτρου της απαλλαγής από τον Ειδικό Φόρο Κατανάλωσης και των πετρελαιοκίνητων ταξί χαμηλής εκπομπής ρύπανσης, οδηγεί σε ευνόηση του πετρελαίου έναντι της βενζίνης.[5]

4. Η **κυκλοφορία πετρελαιοκίνητων ΙΧ στην επαρχία**, αντιστοίχως, αν δεν συνοδευτεί από ελεγκτικούς μηχανισμούς, μπορεί να οδηγήσεις σε προβλήματα ρύπανσης μεγάλων επαρχιακών πόλεων.[6]

5. Σε ότι αφορά τον **έλεγχο τήρησης των περιβαλλοντικών όρων** θα πρέπει να τροποποιηθεί ο μηχανισμός που θα εκδίδει τα πιστοποιητικά, να δημιουργηθεί σώμα ελεγκτών και η λειτουργία του να ανατεθεί στο ΤΕΕ.[7]

II. Αρθρα 5 - 11 "Πολεοδομικές ρυθμίσεις και λοιπά"

1. Δίνει τη δυνατότητα, με Π.Δ. γιά περιοχές βιομηχανίας, κλπ, που εντάσσονται στο σχέδιο πόλης, να καθορίζονται **εισφορές σε γη και χρήμα διαφορετικές** από αυτές του Νόμου 1337/83. Είναι φανερό ότι μιλάμε γιά μείωση εισφορών, σε περιοχές μάλιστα όπου υπάρχουν τεράστιες ανάγκες σε υποδομή, τόσο γιά το περιβάλλον, όσο και γιά τήν με αναπτυξιακή κατεύθυνση λειτουργία τους. Επίσης είναι φανερό ότι πρώτος στόχος της διάταξης αυτής είναι ο Ελαιώνας. Είναι εγκληματικό.[8]

2. Και η επόμενη διάταξη αναφέρεται ουσιαστικά στον Ελαιώνα, και νομιμοποιεί εκ των υστέρων μία διάταξη του ΠΔ γι'αυτόν. Συγκεκριμένα δίνει τη δυνατότητα σε "ειδικά κτίρια ή εγκαταστάσεις" που βρίσκονται σε κοινόχρηστους χώρους **να διατηρηθούν γιά 30!!! χρόνια** μέσα σ'αυτούς. Οι άλλοι δηλαδή, κάτοικοι αυθαιρέτων που ρυμοτομούνται;[9]

3. Καταγούνται οι **τριμελείς επιτροπές κρίσης των αυθαιρέτων**, με το αιτιολογικό ότι οι εκπρόσωποι των ΟΤΑ και του ΤΕΕ δεν προσέρχωνταν, και αντικαθίστανται από την Πολεοδομία. Το μέτρο αυτό είναι απαράδεκτο.[10]

4. Διάταξη γιά τα **ρυάκια και τους χείμαρρους της Αττικής**, με τον χαρακτηρισμό τους ως ιδιαίτερου πολεοδομικού ενδιαφέροντος, με αποτέλεσμα να δημιουργείται δικαίωμα μεταφοράς συντελεστή. Είναι γνωστό όμως ότι οι χείμμαροι ανήκουν στην ΕΥΔΑΠ. Ποιός λοιπόν θα καρπωθεί τον Σ.Δ.; Το ελληνικό δημόσιο, που δεν έχει τέτοια ανάγκη ή καταπατητές;[11]

5. Καταργεί τη διαδικασία **προέγκρισης χωροθέτησης** και μάλιστα γιά προβληματικές περιβαλλοντικά εγκαταστάσεις.[12]

---

2 Οι παρατηρήσεις γι'αυτό το κεφάλαιο είναι από τη θέση του ΤΕΕ (Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ 1704, 16/03/1992)
3 Αρθρο 2, παρ. 1 - 4
4 Αρθρο 2, παρ. 5 - 7
5 Αρθρο 1, παρ. 3, 4 και 1
6 Αρθρο 1, παρ. 2 και 3
7 Αρθρο 3
8 Αρθρο 5, παρ. 1
9 Αρθρο 5, παρ. 2
10 Αρθρο 5, παρ. 6β
11 Αρθρο 6, παρ. 1γ
12 Αρθρο 6, παρ. 3 και 4

6. Ιδιαίτερα περίεργο είναι το άρθρο που δίνει τη δυνατότητα σε **υφιστάμενες εγκαταστάσεις του Ελαιώνα** αν απομακρυνθούν πρίν από τα είκοσι (20) χρόνια που προβλεπει το ΠΔ, να αποκτήσουν μεταφερόμεο συντελεστή. Δεν ορίζει όμως αν αυτό ισχύει και γιά χρήση που θα απομακρυνθεί στα 19 χρόνια και 11 μήνες.[13]

7. Καθιερώνει **διόδια** στο "βασικό οδικό δικτυο της Αττικής"!!![14]

8. Επιτρέπει την καθιέρωση παρεκκλίσεων γιά την **ανέγερση Πολυδύναμου Κέντρου Ιατρικής Αποκατάστασης** σε ευαίσθητη περιοχή της Πεντέλης (Πρόεδρος η κ. Μαρίκα Μητσοτάκη).[15]

9. Νομιμοποιεί **παράνομες δεξαμενές υγρών καυσίμων**, χωρίς όρους![16]

10. Επιτρέπει τον **καθορισμό υπογείων χώρων στάθμευσης** και άλλων χρήσεων, μετά από *"γνώμη"* της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, παραπέποντας όμως σε Π.Δ. που θα εκδοθούν.[17]

11. Τροποποιεί το **Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας** (Ν. 1515/85), σε μιά σωστή μάλλον κατεύθυνση, χωρίς όμως να έχει πάρει υπ'όψη του τις θέσεις της Τ.Α. Εδώ αξίζει τον κόπο να σταθούμε λίγο περισσότερο, μιάς και το θέμα μας καίει ιδιαίτερα.

    Οπως γνωρίζετε το ΡΣΑ καθιέρωνε :

    - δύο (2) μητροπολιτικά κέντρα (Αθήνα - Πειραιάς)
    - τέσσερα (4) κέντρα χωροταξικής υποενότητας (Μέγαρα, Καπανδρίτη, Αίγινα, Λαύριο)
    - 23 κέντρα Δήμου υπερτοπικής σημασίας (από τα οποία τρία (3) στην Δυτική Αθήνα - Αγιοι Ανάργυροι, Περιστέρι, Αιγάλεω)

    Το πρόβλημα που δημιουργείται από μία τέτοια κατανομή των υπερτοπικών και άνω κέντρων, είναι ότι δεν εξυπηρετεί την δημιουργία πολυκεντρικής πόλης, αλλά επιβαρύνει ακόμα περισσότερο κέντρα υπάρχοντα, δεν δίνει τη δυνατότητα ανάπτυξης δευτεροβάθμιων κέντρων, με αποτέλεσμα να διαιωνίζετε και επιτείνεται η εξάρτηση όλων των Δήμων από το κέντρο της Αθήνας, και σε μικρότερο βαθμό από το κέντρο του Πειραιά. Τα σημεία αυτά είχαν επισημανθεί έγκαιρα από τους αρμόδιους φορείς τότε (ΤΕΕ, ΟΤΑ), χωρίς δυστυχώς να γίνουν δεκτές οι αντιρρήσεις τους. Οσο όμως οξύνονταν η κατάσταση, η πολιτεία έβλεπε ότι έπρεπε να παρέμβει. Το κακό είναι ότι η παρέμβαση αυτή δεν γίνεται σε συνεργασία με τον κατ'εξοχήν αρμόδιο, την Τοπική Αυτοδιοίκηση, αλλά ερήμην της. Δεν θα πρέπει όμως αυτό το γεγονός να μας οδηγήσει στην συλλήβδην απόρριψη των προτάσεων γιά την πολυκεντρική δομή της Αθήνας, και να παραπεμφτεί γιά άλλη μία φορά στις καλένδες. Πρέπει να ζητήσουμε, παράλληλα με την απόσυρση του Νομοσχεδίου, το άνοιγμα διαλόγου γι'αυτό το ζήτημα, ώστε σύντομα να καταλήξουμε (πολιτεία, ΟΤΑ, τεχνικοί και επιστημονικοί φορείς) σε μία εννίαια πρόταση.

    Θα πρέπει να επισημάνουμε πάντως την ποιοτική αλλαγή που γίνεται στο νομοσχέδιο, μιάς και προτείνονται πλέον κέντρα αστικών χωροταξικών υποενοτήτων (Μαρούσι, Ελληνικό, Χαϊδάρι, Μενίδι) και όχι μόνο ημιαστικά.[18]

    Βέβαια θα πρέπει επίσης να επισημάνουμε και την απαράδεκτη τοποθέτηση της αιτιολογικής έκθεσης, που προβλέπει σ'αυτά τα κέντρα "*απορρόφηση κεντρικών λειτουργιών από το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά*"[19]. Σε καμμία περίπτωση δεν θα πρέπει να το δεχτούμε, έτσι γενικά.

---

13 Αρθρο 6, παρ. 1δ
14 Αρθρο 6, παρ. 13
15 Αρθρο 6, παρ. 17
16 Αρθρο 6, παρ. 18
17 Αρθρο 8
18 Αρθρο 11, παρ. 4
19 Αιτιολογική έκθεση, σελ 23

Είναι φανερό ότι πέρα από τα άλλα, το όποιο σχέδιο νόμου, θα πρέπει να καθορίζει, μετά από μελέτη, το ποιές χρήσεις επιτρέπονται και ποιές απαγορεύονται σε κάθε κέντρο, μετά από σύμφωνη γνώμη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης συνολικά.

III. **Αρθρα 12 - 17 "Ιδρυση και λειτουργεία ΑΝΕΛ"**

1. Τα άρθρα αυτά δημιουργούν την ανώνυμη εταιρεία "Ανάπλαση και Διαχείρηση Περιοχής Ελαιώνα Αττικής (ΑΝ.ΕΛ.) Οι θέσεις μας γιά το μεγάλο θέμα του Ελαιώνα είναι γνωστές. Δεν πιστεύουμε ότι αυτή τη στιγμή, με το Π.Δ. ένταξης της περιοχής στο σχέδιο πόλης ενεργό, η δημιουργία της εταιρείας λύνει οποιοδήποτε πρόβλημα. Δεν έχει νόημα να επεκταθούμε. Είναι φανερό ότι και αυτά τα άρθρα πρέπει να αποσυρθούν, ώσπου να καταλήξουμε σε μία κοινά αποδεκτή λύση γιά το πρόβλημα Ελαιώνας.

Εχοντας όλα αυτά σαν δεδομένα, δεν θα πρέπει να αρκεστούμε στην απλή απόρριψη του νομοσχεδίου ως απαράδεκτου και επικίνδυνου γιά την πόλη. Θα πρέπει να προτάξουμε τις προτάσεις μας. Αυτές είναι οι εξής :

1. ΠΑΚΕΤΟ ΜΕΤΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΝΕΦΟΥΣ

I. Αποσυμφόρηση της Πρωτεύσουσας - Ανάπτυξη Περιφέρειας - Ενίσχυση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης

1. Βραχυπρόθεσμα - μακροπρόθεσμα
   - □ Ενίσχυση της Περιφέρειας - Δραστική αποκέντρωση κεντρικών υπηρεσιών (λειτουργική και χωρική)
   - □ Εφαρμογή κατευθύνσεων περιβαλλοντικής και χωροταξικής οργάνωσης στο επίπεδο της Περιφέρειας
   - □ Επανακαθορισμός του ρόλου της Αθήνας σε εθνικό επίπεδο
   - □ Ελξη δραστηριοτήτων - πληθυσμού προς την περιφέρεια μέσω κινήτρων
   - □ Μείωση του πληθυσμού του Λεκανοπεδίου στη 10ετία του '90

2. Αμεσα μέτρα
   - □ Αμεση απόδοση αρμοδιοτήτων και πόρων στην Τοπική Αυτοδιοίκηση
     - Ενεργοποίηση της Β'βάθμιας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης
     - Επιτάχυνση της δημιουργίας του "Νέου Δήμου"
     - Μητροπολιτική Αυτοδιοίκηση γιά την Πρωτεύουσα
   - □ Εσωτερική αποσυμφόρηση και ανασυγκρότηση της Πρωτεύουσας
     - αυστηροί περιορισμοί στην εκτός σχεδίου δόμηση και κατάτμηση
     - σταμάτημα των επεκτάσεων των σχεδίων πόλης γιά κάθε χρήση μόνο στις προβλεπόμενες από τα Γ.Π.Σ.
     - μείωση Συντελεστών Δόμησης
     - Εκσυγχρονισμός - εγγύτερη εξυπηρέτηση του πολίτη στον τόπο κατοικίας και εργασίας
     - Αναβάθμιση, ορθολογική ανάπτυξη των περιφερειακών κέντρων του Λεκανοπεδίου και ιδιαίτερα αυτών υπερτοπικής σημασίας
     - Ενταξη λειτουργιών - χρήσεων που λείπουν έτσι ώστε να γίνουν "πολυσυλεκτικά" και ελκυστικά
     - Κίνητρα γι'αυτές τις χρήσεις - χώροι στάθμευσης, κυκλοφοριακή σύνδεση με τις γύρω περιοχές
     - Η αρχή μπορεί να γίνει με το Δευτεροβάθμιο κέντρου κοινώνικής και οικονομικής ζωής Δυτικής Αθήνας στα Στρατόπεδα Χαϊδαρίου

II. Πολλαπλασιασμός ελεύθερων χώρων και πρασίνου

1. Αναδάσωση Ποικίλου, Υμμητού, Πάρνηθας
2. Παραχώρηση μεγάλων εκτάσεων στρατοπέδων και άλλων δημοσίων κτημάτων γιά κοινωνικό και μόνο εξοπλισμό και πράσινο
3. Ψήφιση νομοθετικών ρυθμίσεων γιά την εξασφάλιση ελεύθερων χώρων στα παληά εγκεκριμένα σχέδια
4. Υπογραφή Π.Δ. γιά την υποχρεωτική φύτευση δασικών εκτάσεων
5. Ενιαίο αστικό και υπεραστικό δίκτυο πράσινου
6. Πάρκο στον Ελαιώνα
7. Πολεοδομικές αναπλάσεις σε υποβαθμισμένες γειτονιές

III. Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις

1. Οι Αστικές Συγκοινωνίες
   - □ Δρομολόγηση μικρών λεωφορείων στο κέντρο της πόλης και σε περιφερειακού Δήμους
   - □ Ολοκλήρωση κυκλοφοριακών έργων δαλκτυλίου
   - □ Εξάπλωση γραμμών κορμού, δημιουργία διαπεριφερειακού δικτύου
   - □ ΜΕΤΡΟ - Συνολικό δίκτυο που να καλύπτει και διαπεριφερειακές μετακινήσεις
   - □ Δίκτυο ΤΡΑΜ μέσα στο δακτύλιο, αλλά όχι μόνο
   - □ Αξιοποίηση γραμμών ΟΣΕ γιά αστική και περιαστική συγκοινωνία
   - □ Δημιουργία χώρων στάθμευσης κατά προτεραιότητα στα όρια του δακτυλίου και σε σταθμούς μετεπιβίβασης του δικτύου Αστικών Συγκοινωνιών
   - □ Να αποφευχθούν πολυδάπανα κυκλοφοριακά έργα
   - □ Ολοκλήρωση εθνικού δικτύου παράκαμψης της πόλης, παίρνοντας υπ'όψη τις προτάσεις της ΤΑ. (Λεωφόρος Σταυρού - Ελευσίνας, Δυτική του Αιγάλεω, κλπ)
   - □ Σταθμοί μετεπιβίβασης - μεταφόρτωσης του ΟΣΕ στο Μενίδι
   - □ Απομάκρυνση σιδηροδρομικών γραμμών από τον αστικό ιστό, σύνδεση με Πειραιά μέσω Θριασίου - Σκαραμαγκά

2. Προτάσεις γιά το Αυτοκίνητο
   - □ Δραστική μείωση των εκπομπών ανά διανυόμενο οχηματοχιλιόμετρο, και
   - □ Μέιωση των διανυομένων οχηματοχιλιομέτρων

   Η πρώτη κατεύθυνση περιλαμβάνει τεχνικά μέτρα. Η δεύτερη συνδέεται με μέτρα που έχουν γιά στόχο την αποσύνδεση από τη χρήση του αυτοκινήτου και έχουν ήδη αναπτυχθεί προηγούμενα.

   Προτείνονται οι παρακάτω δοκιμασμένες παρεμβάσεις, με βάση την παγκόσμια εμπειρία και την κατάσταση του αυτοκινήτου στη χώρα μας. Τα μέτρα που προτείνονται είναι άμεσα ή το πολύ βραχυπρόθεσμα.
   - Αμεση υλοποίηση της υποδομής, που θα εξασφαλίσει την απόδοση του μέτρου της εισαγωγής στην κυκλοφορία των εκ κατασκευής "καθαρών" αυτοκινήτων
   - Υιοθέτηση αυστηρών προδιαγραφών καυσαερίων γιά όλες τις κατηγορίες οχημάτων
   - Ολοκλήρωση της κατασκευής των ΚΤΕΟ

- Αντικατάσταση των ΤΑΞΙ με οχήματα αυστηρών προδιαγραφών, με παράλληλη επαναφορά του συστήματος της εκ περιτροπής κυκλοφορίας σε όσα δεν πληρούν τις προδιαγραφές αυτές
- Καθιέρωση κινήτρων γιά την απόσυρση των παλαιών οχημάτων, γιά διάστημα 3 - 4 ετών, με στόχο να αποφευχθεί η απότομη αύξηση του στόλου. Το ύψος των κινήτρων δεν πρέπει να υπερβαίνει την αξία ενός αυτοκινήτου 12 - 14 ετών, όπου ολοκληρώνεται η απόσβεση γιά την εθνική οικονομία. Με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται και ο κίνδυνος παρενεργειών (παρεμπόριο, κλπ.)
- Καθιέρωση της κάρτας ελέγχου καυσαερίων γιά όλα τα αυτοκίνητα, "καθαρά" και συμβατικά, χωρίς το κίνητρο της ελεύθερης κυκλοφορίας στον μικρό δακτύλιο
- Καθιέρωση υποχρεωτικού τεχνικού ελέγχου στα οχήματα πριν από κάθε μεταβίβαση ή μεταπώληση
- Μείωση της τιμής των καθαρών οχημάτων γιά όλους τους Ελληνες και όχι μόνο γι'αυτούς που ήδη έχουν και πρόκειται να αποσύρουν ένα παλαιό όχημα
- Καθιέρωση αυστηρών προδιαγραφών γιά συστατικά βενζινών, που χαρακτηρίζονται από μεγάλη φωτοχημική δραστηριότητα και έχουν κατηγορηθεί γιά καρκινογέννεση
- Εντατικοποίηση των ελέγχων τήρηρης των προδιαγραφών στα καύσιμα
- Καθιέρωση προδιαγραφών γιά τις εκπομπές υδρογονανθράκων, λόγω αναθυμιάσεων σε όλο το κύκλωμα διακίνησης του καυσίμου
- Διαχωρισμός του Diesel σε δύο ποιότητες - θέρμανσης και κίνησης - με ταυτόχρονη βελτίωση των προδιαγραφών του Diesel κίνησης, κυρίως ώς προς το σημείο απόσταξης και την περιεκτικότητα σε θείο

IV. Προτάσεις γιά την Βιομηχανία - Βιοτεχνία - Θέρμανση

Τα μέτρα γιά την οικολογική εξυγίανση στου τομείς αυτούς μπορούν να εστιαστούν σε δύο επίπεδα :

1. Σε εκείνα που έχουν στόχο τη μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων, και,
2. στα μέτρα που αποσκοπούν στη σχεδιασμένη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση της βιομηχανίας - βιοτεχνίας.

Τα προτεινόμενα μέτρα είναι :

- □ Λήψη μέτρων αντιρρύπανσης από όλες τις μονάδες
- □ Απόδοση στην ΤΑ ουσιαστικών αρμοδιοτήτων και πόρων γιά τον έλεγχο τήρησης των μέτρων και την επιβολή προστίμων
- □ Εκσυχρονισμός των υπαρχουσών μονάδων και δημιουργία νέων μόνο στους κλάδους τεχνολογικής αιχμής
- □ Απομάκρυνση από την Αττική μονάδων που δεν μπορούν να πάρουν μέτρα αντιρρύπανσης
- □ Συγκέντρωση στο εκτός Λεκανοπεδίου χώρο και εκσυγχρονισμός ομοειδών μονάδων. Η αρχή να γίνει με τα βυρσοδεψία, επιμεταλωτήρια, χυτήρια
- □ Συγκέντρωση σε βιομηχανικές - βιοτεχνικές περιοχές των διάσπαρτων σήμερα στον αστικό ιστό μονάδων, με τη σωστή οργάνωση αυτών των χώρων (υποδομή, πράσινο μόνωσης, κλπ.)
- □ Προώθηση φυσικού αερίου

Η πρόταση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σε σχέση με το συγκεκριμένο νομοσχέδιο δεν μπορεί παρά να είναι απορριπτική, παρά τα κάποια θετικά του. Πρέπει να συμφωνήσουμε με την διαπίστωση στη Συντονιστικής Επιτροπής γιά την καταπολέμηση του νέφους[20], ότι "*Το νομοσχέδιο περιέχει βασικές*

διατάξεις με καθαρά αντιπεριβαλλοντικό περιεχόμενο, που θα χειροτερέψουν τις συνθήκες ζωής και θα εντείνουν τη ρύπανση, αλλά και διατάξεις που επεκτείνουν τις επιλογές γιά ιδιωτικοποιήσεις, ακόμα και καίριων λειτουργιών του Δημοσίου.

Το Σχέδιο αυτό ατο συνολό του, ελάχιστα αφορά το ζήτημα αντιμετώπισης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και αυτό καθ'αυτό αντί γιά "νεφοκτόνο" θα αποβεί "νεφογόνο"

Η κυβέρνηση πρέπει να το αποσύρει και να το αναμορφώσει ριζικά, σύμφωνα με τις θέσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των επισημονικών και τεχνικών φορέων, του ΕΚΑ, κλπ.

20 "Θέσεις πάνω στο νέο Σχ'έδιο Νόμου γιά το νέφος", ΤΕΔΚΝΑ, ΕΚΑ, Σύνδεσμος Δήμων Ελαιώνα, Σύλλογος Μονίμων Υπαλλήλων ΥΠΕΧΩΔΕ Αττικής, Αθήνα, 17/03/1992