

ΑΘΗΝΑ, ΩΡΑ ΓΙΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Ερωτηματολόγιο προς υποψηφίους για τη Δημαρχία της Αθήνας

Αγαπητοί υποψήφιοι,

Με το παρακάτω ερωτηματολόγιο ζητούμε τη γνώμη σας για την θέση του ποδηλάτου στη ζωή της Αθήνας. Θεωρούμε ότι το ποδήλατο είναι εργαλείο μετακίνησης και ότι η προώθησή του θα μπορούσε να βελτιώσει αισθητά την ποιότητα ζωής στην πόλη μας, αλλά και να αυξήσει το διαθέσιμο εισόδημα των πολιτών. Δεν θέλουμε να υπάρχει καμία αμφιβολία ότι το ποδήλατο ενδιαφέρει πολύ περισσότερους ανθρώπους αυτούς που σήμερα το χρησιμοποιούν. Δυσνητικά, ποδηλάτες και ποδηλάτισσες είμαστε όλοι, ανεξαρτήτως ηλικίας, αρκεί να διαμορφωθούν οι κατάλληλες υποδομές. Η αφαίρεση χώρου από το αυτοκίνητο και η μείωση των ταχυτήτων των οχημάτων καθιστά τις γειτονιές μας πιο ασφαλείς, γι αυτό και οι πεζοί συμμεριζόμαστε τα αιτήματα των ποδηλατών. Τέλος, η αύξηση των ποδηλατικών μετακινήσεων συμβάλλει στην καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής, αναδεικνύοντας την προώθηση του ποδηλάτου σε αίτημα όσων ανησυχούμε για την επόμενη ημέρα όχι μόνο της Αθήνας αλλά και του πλανήτη.

Ποδηλάτες-Ποδηλάτισσες
Φίλοι του ποδηλάτου
Μαμάδες στο Δρόμο
Φίλοι της Φύσης
WWF

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ

Α. Γενικές ερωτήσεις

1. Πιστεύετε πως η Αθήνα μπορεί να γίνει φιλική προς το ποδήλατο;

Σήμερα η Αθήνα είναι μια πόλη εχθρική προς το ποδήλατο. Η πόλη μπορεί να γίνει “φίλος του ποδηλάτου” μόνο όταν το κυκλοφοριακό δίκτυο υπηρετεί τις ανάγκες των κατοίκων και όχι τα κέρδη των μεγάλων πολυεθνικών, του τουρισμού και των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών. Δεν αρκεί να αλλάξουμε μόνο τους δρόμους, πρέπει να αλλάξουμε ολόκληρο το σύστημα. Και φυσικά πρέπει να πάρουμε υπόψη και τη μορφολογία του εδάφους της Αθήνας σε πολλές γειτονιές της.

2. Δεσμεύεστε να προωθήσετε την ένταξη του ποδηλάτου ως μέσου μεταφοράς στη ζωή της πόλης;

Δεσμευόμαστε ότι θα παλέψουμε, αλλά αυτό δεν αρκεί. Μια πόλη που είναι εχθρική προς τις ανάγκες των κατοίκων, δεν μπορεί να είναι φιλική με το ποδήλατο και τους ποδηλάτες.

3. Πιστεύετε ότι στις υποχρεώσεις ενός δήμου περιλαμβάνεται η μέγιστη δυνατή παροχή δωρεάν θέσεων στάθμευσης ΙΧ στο δημόσιο χώρο;

Ναι, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει ότι θέλουμε οι ελεύθεροι χώροι, τα πεζοδρόμια, οι πλατείες και οι πεζόδρομοι να γίνουν πάρκινγκ.

Είμαστε ΥΠΕΡ του κεντρικού σχεδιασμού, της μελέτης και δημιουργίας δωρεάν δημοτικών χώρων στάθμευσης (κλειστών & ανοιχτών) σε όλη την Αθήνα, πάντα με σεβασμό στο περιβάλλον, τους ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου της Αθήνας. Αντιπαλέψαμε την καταστροφή πάρκων για τη δημιουργία πάρκινγκ όπως στο Α΄ Νεκροταφείο, στο πάρκο Κύπρου & Πατησίων κ.α.

Είμαστε ΥΠΕΡ της κατάργησης της επί πληρωμή στάθμευσης και της ληστρικής εισπρακτικής πολιτικής του Δήμου που ιδιωτικοποιεί ακόμα και το δρόμο. Ήμασταν μαζί με τους κατοίκους και τους φορείς που μπλόκαραν την επέκταση της επί πληρωμής στάθμευσης στο Μετς.

4. Τάσσεστε υπέρ της μετατροπής λωρίδων παράνομης στάθμευσης σε ποδηλατόδρομους;

Ναι, μόνο αν γίνει με κεντρικό κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό. Δε συμφωνούμε με πολυδάπανες σημειακές παρεμβάσεις χωρίς συνολική μελέτη και σχεδιασμό.

5. Τάσσετε υπέρ της μείωσης του πλάτους των λωρίδων κυκλοφορίας ή της αφαίρεσης λωρίδων κυκλοφορίας από επιλεγμένους δρόμους αδικαιολόγητα μεγάλου πλάτους, ώστε να αποδοθούν στο ποδήλατο;

Το πλάτος των δρόμων, ο αριθμός των λωρίδων κυκλοφορίας, το πλάτος των πεζοδρομίων η χάραξη και λειτουργία ποδηλατοδρόμων, η διασφάλιση της ελεύθερης διέλευσης στα πεζοδρόμια ατόμων με αναπηρία, πεζών και μαμάδων με καροτσάκια, πρέπει να απορρέουν ως συμπέρασμα μιας ολοκληρωμένης συγκοινωνιακής και κυκλοφοριακής μελέτης βασισμένη στα σημερινά δεδομένα μιας πόλης που μόνο για το δήμο της Αθήνας σύμφωνα με την τελευταία απογραφή έχει πληθυσμό άνω των 650.000 κατοίκων, ενώ ταυτόχρονα θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι καθημερινές διελεύσεις εκατοντάδων χιλιάδων ανθρώπων που διασχίζουν τους κεντρικούς οδικούς άξονες της πόλης.

6. Η Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) που θα εκπονηθεί για τον Δήμο Αθηναίων στοχεύει στο να λειτουργεί ο δήμος με λιγότερα αυτοκίνητα, με χαμηλότερες ταχύτητες, με περισσότερο περπάτημα, ποδήλατο και δημόσια συγκοινωνία. Συμφωνείτε με αυτούς τους στόχους;

Συμφωνούμε με τους παραπάνω στόχους. Δεν πιστεύουμε ότι το πρόβλημα θα λυθεί με τη "Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας". Έχουμε επιφυλάξεις ως προς τον προσανατολισμό της Στρατηγικής καθώς εκτιμούμε ότι δε θα προσανατολίζεται στο να ζωντανέψουν υποβαθμισμένες περιοχές, αλλά στη χρηματοδότηση του τουριστικού προϊόντος που λέγεται Αθήνα.

B. Συγκεκριμένες Ερωτήσεις -πρώτα βήματα

1. Δεσμεύεστε να προωθήσετε την άμεση μετατροπή της αδρανούς γραμμής του τραμ σε διάδρομο βιώσιμης κινητικότητας, ως προσωρινή λύση, έως ότου μελετηθεί, δρομολογηθεί και υλοποιηθεί μόνιμη λύση για το ζήτημα της καλυμμένης κοίτης του Ιλισσού;

Διατηρούμε επιφυλάξεις, διότι αν δε γίνει με σωστό σχεδιασμό, κατάλληλη σήμανση και άλλες αναγκαίες προδιαγραφές, μπορεί να είναι επικίνδυνη και για τους ποδηλάτες και για τους διερχόμενους πεζούς.

2. Δεσμεύεστε να εργαστείτε, στο βαθμό που περνάει από το χέρι σας, για την υλοποίηση των τεσσάρων πιλοτικών έργων ποδηλάτου που εγκρίθηκαν από το Δημοτικό Συμβούλιο της Αθήνας;

Ναι, με επιμέρους παρατηρήσεις και επιφυλάξεις που θέσαμε στο δημοτικό συμβούλιο.

3. Δεσμεύεστε να εργαστείτε, στο βαθμό που περνάει από το χέρι σας, για την κατασκευή του εγκεκριμένου ποδηλατόδρομου στον Βόρειο Αξονα του ΗΣΑΠ;

Ναι, με επιφύλαξη για όσα αναλύσαμε παραπάνω.

Γ. Συγκεκριμένες Ερωτήσεις -στρατηγικός σχεδιασμός

1. Σκοπεύετε να υποστηρίξετε την κατασκευή ποδηλατόδρομων σε κεντρικούς άξονες της Αθήνας, όπως η οδός Πανεπιστημίου;

Ναι, όχι όμως στην Πανεπιστημίου. Φτάνουν τα πειράματα και τα μεγάλοπνοα σχέδια.

2. Σκοπεύετε να εμπλέξετε τους χρήστες των μελλοντικών υποδομών ποδηλάτου στον σχεδιασμό για την κατασκευή τους;

Στο στάδιο της μελέτης και του καθορισμού των αναγκών και της λειτουργικότητας των έργων θέλουμε να ακουστεί η φωνή και των ποδηλατών και των πεζών. Δε γίνεται να ακούγονται μόνο οι Ξενοδόχοι και οι πολυεθνικές σε αυτή την πόλη. Ο σχεδιασμός είναι κάτι πιο σύνθετο. Πρέπει να ληφθούν υπόψη πολλοί παράγοντες που αφορούν τα συγκοινωνιακά θέματα. Στο στάδιο της υλοποίησης είμαστε υπέρ της κατασκευής από τις τεχνικές υπηρεσίες του Δήμου όσο είναι δυνατό και όχι στην κατασπατάληση χρημάτων για πολυδάπανες χρονοβόρες εργολαβίες.

3. Σκοπεύετε να βελτιώσετε την ποιότητα του αέρα στην πόλη επαναφέροντας την απαγόρευση κυκλοφορίας οχημάτων με κινητήρες ντίζελ, όπως εξετάζουν πόλεις του εξωτερικού και όπως ίσχυε στην Αθήνα ως το 2014;

Είναι Κυβερνητικές επιλογές. Ας αφήσουμε όμως τα μεγάλα σχέδια που είναι λόγια χωρίς κόστος και προεκλογικές πομπόλυγες.

4. Επιθυμείτε να αναλάβει ο Δήμος της Αθήνας ενεργό ρόλο στην παγκόσμια προσπάθεια περιορισμού των ρύπων που ευθύνονται για την κλιματική αλλαγή;

Αν θέλει κάποιος να συμβάλλει ουσιαστικά στην προστασία του περιβάλλοντος θα πρέπει να πάρει μέτρα: Π.χ. να επιβάλλει αντιρρυπαντική τεχνολογία και να κάνει συστηματικούς ελέγχους στις βιομηχανίες, να ανανεώσει το στόλο των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών με σύγχρονης αντιρρυπαντικής τεχνολογίας οχήματα, να καταργήσει τον ειδικό φόρο κατανάλωσης στο πετρέλαιο θέρμανσης που οδηγεί χιλιάδες νοικοκυριά να επιστρέψουν σε μορφές θέρμανσης του προηγούμενου αιώνα, με αποτέλεσμα το φαινόμενο της αιθαλομίχλης, κ.α. Τα εκατοντάδες χιλιάδες οχήματα ΙΧ και ΔΧ που κινούνται στην πόλη συμβάλλουν στη ρύπανση της ατμόσφαιρας. Οι μαζικές μετακινήσεις όμως απαιτούν σύγχρονο δημόσιο και δωρεάν ολοκληρωμένο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών, με έμφαση στα μέσα σταθερής τροχιάς, με τακτικά δρομολόγια (που σημαίνει στόλο και προσωπικό) και φθηνό εισιτήριο για όλους.

Αυτά τα μέτρα μπορούν να συμβάλλουν στη μείωση των ρύπων και στην προστασία του περιβάλλοντος. Αφορούν όμως την πολιτική που εφαρμόζεται συνολικά, και όχι τις επιμέρους πρωτοβουλίες που μπορεί να πάρει κάθε δήμος. Αυτές είναι ευπρόσδεκτες αν βοηθούν ουσιαστικά σε αυτή την κατεύθυνση, αλλά δεν θα λύσουν το πρόβλημα. Εξάλλου η προστασία του περιβάλλοντος και η δημόσια υγεία δεν συμβαδίζουν με τα κέρδη, αφού μόνο ως κόστος από το οποίο θέλουν να απαλλαγούν αντιμετωπίζεται.

Και να μην ξεχνάμε και μία άλλη πλευρά: Την αξιοποίηση του φαινομένου της κλιματικής αλλαγής για την αποποίηση των ευθυνών κυβέρνησης και περιφέρειας για τις πρόσφατες τραγωδίες σε Μάτι και Μάνδρα και το θάνατο 123 ανθρώπων, ή πιο πρόσφατα στην Κρήτη. Ας κρατάμε λοιπόν μικρό καλάθι όταν ακούμε μεγαλόστομες διακηρύξεις για το περιβάλλον.

Επιπλέον θα θέλαμε να θέσουμε υπόψη σας τα εξής:

Η δημιουργία ποδηλατοδρόμων είναι ένα απαραίτητο μέτρο στη σημερινή λειτουργία των σύγχρονων πόλεων. Γι αυτό είναι ήδη καθιερωμένοι σε όλες τις μεγάλες πόλεις της Ευρώπης, αλλά και σε αρκετούς περιφερειακούς δήμους στο λεκανοπέδιο.

Ακόμα και στην φορτισμένη κυκλοφοριακά Αθήνα είναι δυνατή η δημιουργία ποδηλατόδρομων. Όχι όμως σημειακά και ευκαιριακά, αλλά με τη δημιουργία ενός λειτουργικού δικτύου διαδρομών που θα καθοριστεί με βάση ένα κεντρικό καλοσχεδιασμένο προγραμματισμό, που θα εξασφαλίζει με διακριτή διαδρομή, τόσο την απρόσκοπτη λειτουργία και τη συνέχεια τους, όσο και κυρίως την ασφαλή κυκλοφορία των χρηστών. Η ποδηλατοδρόμηση, είναι δυνατή π.χ. με στένεμα πεζοδρομίων υπό προϋποθέσεις, με απαγόρευση στάθμευσης ΙΧ κατά μήκος κάποιων δρόμων, απαγόρευση κυκλοφορίας ΙΧ κλπ. Μιλάμε για ποδηλατόδρομους αποκλειστικής χρήσης με ευδιάκριτη σήμανση, από την αρχική σχεδίαση και για το σκοπό αυτό, που θα παίρνουν υπόψη τις υπάρχουσες κυκλοφοριακές μελέτες και θα είναι ασφαλείς στη χρήση τους. Είναι βασικό η χωροθέτηση και λειτουργία τους να λύσει προβλήματα και όχι να δημιουργήσει καινούργια σε μια βεβαρημένη κυκλοφοριακά πόλη, τόσο για τους πεζούς, από τη χρήση των πεζόδρομων από τους ποδηλάτες, όσο και για την κυκλοφορία των οχημάτων.

Ένα τέτοιο κεντρικά και σωστά σχεδιασμένο δίκτυο ποδηλατόδρομων, σε συνδυασμό με τη δυνατότητα εισόδου των ποδηλάτων στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς σταθερής τροχιάς, παίρνοντας ταυτόχρονα μέτρα για την ελαχιστοποίηση της όχλησης των επιβατών σε αυτά (π.χ. προσθήκη βαγονιών στους συρμούς, αύξηση των υπάρχόντων δρομολογίων τους κλπ), μπορεί να λειτουργεί σε όλες τις περιοχές. Στην κατεύθυνση αυτή βρίσκονταν και οι τοποθετήσεις μας στο Δημοτικό Συμβούλιο τα προηγούμενα χρόνια.

Θέλουμε, ωστόσο, να τονίσουμε ότι ακόμα κι αν ληφθούν όλα εκείνα τα μέτρα που απαιτούνται για την ασφαλή και απρόσκοπτη χρήση του ποδηλάτου, το ποδήλατο δεν μπορεί λύσει το ζήτημα των μαζικών μετακινήσεων στην πόλη. Δεν μπορεί να αντικαταστήσει την ανάγκη για ύπαρξη και λειτουργία ενός δημόσιου και δωρεάν ολοκληρωμένου δικτύου αστικών συγκοινωνιών με τακτικά δρομολόγια και φθινό εισιτήριο για όλους.

Στη συζήτηση με τους υποψηφίους τη Λαϊκή Συσπείρωση θα εκπροσωπήσει ο ΣΤΑΘΗΣ ΔΡΟΓΩΣΗΣ, ανεξάρτητος Δημοτικός Σύμβουλος και εκ νέου υποψήφιος με τη Λαϊκή