



Τμήμα Οικολογίας – Περιβάλλοντος

Συμβολή του τμήματος  
Οικολογίας – Περιβάλλοντος ΣΥΝ

Στη

Συνέλευση του τμήματος Τοπικής Αυτοδιοίκησης ΣΥΝ

- ΕΝΕΡΓΕΙΑ  
(Η ενέργεια στην οικονομία των αναγκών, Αυτοδιοίκηση και φωτοβολταϊκά)
- Βιώσιμη κινητικότητα  
(απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο των συλλογικοτήτων Ποδηλάτες, ΠΕΖΗ, Επιβάτες)

ΧΑΡΤΑ για οικογειτονιές στη Μεσόγειο

## Η Ενέργεια στην «Οικονομία των Αναγκών»

Αναζητώντας δημοκρατικές, οικολογικές αρχές στον Ενεργειακό Σχεδιασμό

Το ενεργειακό το αντιμετωπίζουμε μέχρι σήμερα ως πρόβλημα αντιμετώπισης της διαρκώς αυξανόμενης ζήτησης και όχι ως στοιχείο ενός εναλλακτικού παραγωγικού μοντέλου και καταναλωτικών συμπεριφορών, όπως προτείνουν πολιτικοί και οικονομολόγοι υποστηρικτές της «Οικονομίας των Αναγκών». Ένα εναλλακτικό παραγωγικό μοντέλο, που δεν θα αναπαράγει τις ανισότητες και τις κρίσεις του νεοφιλελευθερισμού. Σε μια περίοδο όπου η διαρκής προσπάθεια βελτίωσης των μακροοικονομικών δεικτών με βάση το καπιταλιστικό πρότυπο εξαθλιώνει οικονομικά τους λαούς και δημιουργεί ανθρωπιστικές τραγωδίες λόγω σοβαρών κλιματικών αλλαγών, ο ενεργειακός σχεδιασμός πρέπει να βασίζεται στις παρακάτω αρχές:

- **Εξοικονόμηση:** με πολιτικές που θα στοχεύουν στην αλλαγή παραγωγικού μοντέλου και στους τρεις τομείς (πρωτογενής, δευτερογενής, τριτογενής) της οικονομίας και των καταναλωτικών συνηθειών με στόχο την εξοικονόμηση ενέργειας, ενάντια στην «ορθοδοξία» της οικονομίας της αγοράς, που επενδύει στην αύξηση της ζήτησης.
- **Αξιοποίηση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας,** με σεβασμό στην κλίμακα του χώρου και στις περιβαλλοντικές αντοχές του τόπου. Με εξειδίκευση του Ειδικού Χωροταξικού ανά περιοχή και ευλαβική τήρηση των κανόνων ασφαλείας, όσον αφορά την λειτουργία εγκαταστάσεων.
- **«Αρχή της τοπικής αυτόαρκειας»:** Στο πεδίο της ενέργειας η παραπάνω πολιτική επιβάλλει την τάση για ενεργειακή αυτόαρκεια κάθε κοινότητας μέσω της εκμετάλλευσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας. Σε αυτή τη βάση θα επιτύχουμε και την μείωση των ενεργειακών αναγκών μέσω της δημιουργίας πιο υπεύθυνων καταναλωτών, που θα αναλογίζονται πριν καταναλώσουν το περιβαλλοντικό κόστος της παραγωγής ενέργειας. Κανένας δεν θα υποστήριζε για παράδειγμα τη ρυπογόνα καύση μαζούτ ή λιθάνθρακα ή τη δημιουργία πυρηνικών εργοστασίων για την παραγωγή ενέργειας τη στιγμή που οι ρύποι θα έπνιγαν τον ίδιο και το ενδεχόμενο ενός πυρηνικού ατυχήματος θα απειλούσε τον ίδιο και όχι μια μακρινή πόλη ή χώρα όπως συμβαίνει σήμερα.

Η πρόταση αυτή συμβαδίζει με την αναζωογόνηση των τοπικών κοινοτήτων σε όλα τα επίπεδα. Στις μικρές κοινότητες ή στις γειτονιές των μεγάλων πόλεων είναι δυνατόν να εφαρμοστούν μοντέλα άμεσης συμμετοχικής δημοκρατίας. Με αυτό τον τρόπο ο πολίτης μπορεί να λαμβάνει ο ίδιος στα πλαίσια τοπικών συνελεύσεων αποφάσεις για την ίδια τη ζωή του –όχι μόνο για την ενέργεια- και να προωθεί τις λύσεις των προβλημάτων που ο ίδιος γνωρίζει καλύτερα από τον όποιο διαμεσολαβητή της γνώμης του. Σε αυτή την κλίμακα γίνεται άλλωστε εφικτό να ελέγχονται οι εξουσίες, να μην καταστρατηγείται η θεμελιώδης διάκρισή τους, να μην παγιώνονται εντολοδόχοι της γενικής βούλησης, -οι πολιτικές αποφάσεις δεν μπορεί να είναι αποτέλεσμα στατιστικής-, και συνεπώς να περιορίζονται φαινόμενα πολιτικής αλαζονείας, αναξιοκρατίας και διαφθοράς.

Οι ιδέες της εξοικονόμησης ενέργειας και της «αρχής της αυτόαρκειας» δεν συμφωνούν με τη μετατροπή ολόκληρων περιοχών σε εργοστάσια παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας. Παράλληλα δεν αποδέχονται υποχρεωτικά και τη λογική ύπαρξης ορίων και στεγανών στην ενεργειακή αυτόαρκεια στο βαθμό που μπορούν να αντιμετωπιστούν ενεργειακές ανάγκες γειτονικών περιοχών και να ελαφρύνουν βεβαρημένες οικολογικά περιοχές (Μεγαλόπολη, Πτολεμαΐδα, Κοζάνη κλπ).

**Τα παραπάνω στην ελληνική πραγματικότητα σημαίνουν ότι ο ενεργειακός σχεδιασμός οφείλει να είναι ευθύνη πρωταρχικά της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, πρώτου και δευτέρου**

**βαθμού, με στόχο την αυτάρκεια. Ευθύνη της κεντρικής διοίκησης είναι να συνθέτει τους περιφερειακούς σχεδιασμούς και να εγγυάται την ασφάλεια του συστήματος με την δημόσια επιχείρηση παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.**

Η παραγωγή ενέργειας έχει παγκοσμίως μετατραπεί σε πεδίο κερδοφορίας του παγκοσποποιημένου χρηματοπιστωτικού κεφαλαίου, που σχεδιάζει την παραγωγή ενέργειας ως καταναλωτικό προϊόν, που η πώληση του αποφέρει κέρδη και όχι ως κοινωνικό αγαθό.

Η ουτοπία να σχεδιάσουμε την οικονομία και την κατανάλωση ενέργειας με βάση τις κοινωνικές ανάγκες για βιώσιμη ανάπτυξη, για κοινωνική συνοχή και αλληλεγγύη, για προστασία του περιβάλλοντος είναι ρεαλιστικά επιτακτική ανάγκη.

Μπάμπης ΜΠΙΛΙΝΗΣ

Μέλος γραμματείας

Τμήματος Οικολογίας – Περιβάλλοντος ΣΥΝ

## **Φωτοβολταϊκά και Τοπική Αυτοδιοίκηση:**

Γιατί όχι όπως χθες

Η στροφή στις καθαρές πηγές ενέργειας όπως η ηλιακή, αποτελεί τη μόνη διέξοδο για την ανατροπή των κλιματικών αλλαγών που απειλούν σήμερα τον πλανήτη.

Κάθε κιλοβατώρα ηλεκτρισμού που προμηθευόμαστε σήμερα από το δίκτυο της ΔΕΗ και παράγεται από ορυκτά καύσιμα, επιβαρύνει την ατμόσφαιρα με ένα τουλάχιστον κιλό διοξειδίου του άνθρακα. Και το CO<sub>2</sub> είναι ως γνωστόν το σημαντικότερο «αέριο του θερμοκηπίου» που συμβάλλει στις επικίνδυνες κλιματικές αλλαγές.

Γιατί ηλιακή ενέργεια

Γιατί εν αντιθέσει με την αιολική ενέργεια και τα υδροηλεκτρικά, η ηλιακή ενέργεια είναι η μόνη καθαρή ενέργεια που μπορεί να παραχθεί μέσα στις πόλεις. Οι αστικές περιοχές, όπως η Αθήνα και ο Πειραιάς, δεν έχουν άλλη δυνατότητα παραγωγής καθαρής ενέργειας.

Όλα τα φωτοβολταϊκά μοιράζονται τα παρακάτω πλεονεκτήματα:

- Μηδενική ρύπανση
- Αθόρυβη λειτουργία
- Αξιοπιστία και μεγάλη διάρκεια ζωής (που φτάνει τα 30 χρόνια)
- Δυνατότητα επέκτασης ανάλογα με τις ανάγκες
- Ελάχιστη συντήρηση

Τα φωτοβολταϊκά συνεπάγονται σημαντικά οφέλη για το περιβάλλον και την κοινωνία. Οφέλη για τον καταναλωτή, για τις αγορές ενέργειας και για τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Κάθε κιλοβατώρα που παράγεται από φωτοβολταϊκό, συνεπάγεται την αποφυγή έκλυσης 1,1 kg διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα (με βάση το σημερινό ενεργειακό μείγμα στην Ελλάδα και τις μέσες απώλειες του δικτύου).

Ένα τυπικό φωτοβολταϊκό σύστημα το ενός KWatt, αποτρέπει κάθε χρόνο την έκλυση 1,3-1,4 τόνων διοξειδίου του άνθρακα, όσο δηλαδή θα απορροφούσαν 2 στρέμματα δάσους.

Επιπλέον συνεπάγεται λιγότερες εκπομπές άλλων επικίνδυνων ρύπων (όπως τα αιωρούμενα μικροσωματίδια, τα οξείδια του αζώτου, οι ενώσεις του θείου κλπ. Οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα πυροδοτούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου και αλλάζουν το κλίμα της Γης, ενώ η ατμοσφαιρική ρύπανση έχει σοβαρές επιπτώσεις στην υγεία και το περιβάλλον.

Ο παρακάτω πίνακας συνοψίζει την ποσότητα των ρύπων (σε γραμμάρια) η έκλυση των οποίων αποφεύγεται για κάθε ηλιακή κιλοβατώρα που παράγεται από ένα φωτοβολταϊκό σύστημα.

Υποκατάσταση	Αποφυγή εκλυόμενων ρίπων (σε gr) ανά ηλιακή κιλοβατώρα (λαμβάνοντας υπόψη και τις απώλειες του δικτύου)			
	CO2	SO2	NOx	PM10
Λιγνίτη	1.482	1-1,8	1,17-1,23	1,1
Πετρελαίου (χαμηλού Θείου)	830	3,5	1,5	0,34
Φυσικού αερίου	475	0,017	0,6	-
Μεσαίου ενεργειακού μείγματος χώρας	1.062	CO2: διοξείδιο του άνθρακα		

		SO2: διοξείδιο του θείου NOx: οξειδία του αζώτου PM10: μικροσωματίδια
--	--	---

Η βαθμιαία αύξηση των μικρών ηλεκτροπαραγωγών μπορεί να καλύψει αποτελεσματικά τη διαρκή αύξηση της ζήτησης ηλεκτρικής ενέργειας, η οποία σε διαφορετική περίπτωση θα έπρεπε να καλυφθεί με μεγάλες επενδύσεις για σταθμούς ηλεκτροπαραγωγής. Η παραγωγή ηλεκτρισμού από μικρούς παραγωγούς, μπορεί να περιορίσει επίσης την ανάγκη επενδύσεων σε νέες γραμμές μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας. Το κόστος μιας νέας γραμμής μεταφοράς είναι πολύ υψηλό, αν λάβουμε υπόψη μας πέρα από τον τεχνολογικό εξοπλισμό και θέματα που σχετίζονται με την εξάντληση των φυσικών πόρων και τις άλλες χρήσεις γης.

Οι διάφοροι μικροί παραγωγοί «πράσινης» ηλεκτρικής ενέργειας, αποτελούν ιδανική λύση για τη μελλοντική παροχή ηλεκτρικής ενέργειας στις περιπτώσεις που αμφισβητείται η ασφάλεια της παροχής. Από την άλλη, η μέγιστη παραγωγή ηλιακού ηλεκτρισμού συμπίπτει χρονικά με τις ημερήσιες αιχμές της ζήτησης (ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες), βοηθώντας έτσι στην εξομάλυνση των αιχμών φορτίου και στην αποφυγή black out.

**Απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο για τα κόμματα των οργανώσεων πολιτών «ΠΟΔΗΛΑΤ-ισσ-ΕΣ» ([www.podilates.gr](http://www.podilates.gr)), «ΠΕΖΗ» ([www.pezh.gr](http://www.pezh.gr)) και «Δίκτυο Ε.Π.Ι.Β.Α.ΤΗ.Σ» ([www.epivatis.gr](http://www.epivatis.gr))**

**25/09/2009**

---

**Σχετικά με:**

**...το Αυτοκίνητο**

**1. Θα θέσετε ως προτεραιότητα του κυκλοφοριακού σχεδιασμού στην ελληνική πόλη τον περιορισμό του αυτοκινήτου και την προώθηση της Δημόσιας Συγκοινωνίας, του περπατήματος και του ποδηλάτου;**

Η προτεραιότητα της "βιώσιμης μετακίνησης" αποτελεί στοιχείο του πολιτικού προγράμματος του ΣΥΡΙΖΑ και των αυτοδιοικητικών σχημάτων στα οποία συμμετέχει. Στεκόμαστε κριτικά απέναντι στις σημερινές νεοφιλελεύθερες πολιτικές προώθησης της ιδιωτικής αυτοκίνησης και είμαστε αντίθετοι στην κατασκευή αυτοκινητοδρόμων (όπως αυτοί στον Υμηττό) που έχουν σοβαρές αρνητικές περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις.

**2. Θα δώσετε έμφαση στην απελευθέρωση των ιστορικών και των σύγχρονων κέντρων από το αυτοκίνητο;**

Ναι, υπό την προϋπόθεση ότι θα ληφθούν παράλληλα μέτρα για την διατήρηση του πολυλειτουργικού χαρακτήρα των κέντρων των ελληνικών πόλεων, δηλ. για την προστασία της κατοικίας και των μικρομεσαίων εμπορικών και μεταποιητικών επιχειρήσεων, ώστε να αποφευχθούν φαινόμενα "εξευγενισμού" και "τουριστικοποίησης" των ιστορικών κέντρων.

**3. Δεσμεύεστε ότι κάθε χρηματοδότηση νέου αστικού οδικού έργου θα πρέπει να συνοδεύεται από τουλάχιστον ισοβαρή χρηματοδότηση για έργα που αφορούν στα υπόλοιπα μέσα μετακίνησης (Δημόσια Συγκοινωνία, περπάτημα, ποδήλατο);**

Διεκδικούμε τη διάθεση επαρκών δημόσιων πόρων για έργα και άλλες άυλες παρεμβάσεις προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας, στη βάση ενός σοβαρού και μακροχρόνιου σχεδιασμού.

**4. Θα προωθήσετε έργα για την εγκατάσταση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας και μείωσης των ταχυτήτων στις γειτονιές;**

Ναι. Υποστηρίζουμε την προστασία της γειτονιάς και των περιοχών κατοικίας από τη διαμπερή κίνηση και την ανεξέλεγκτη στάθμευση των ΙΧ, με τη δημιουργία δικτύων ήπιας μετακίνησης που θα συνδέουν λειτουργικά ελεύθερους χώρους πρασίνου, αναψυχής, αθλητισμού κ.ά. κοινωνικές εξυπηρετήσεις.

*...το Περπάτημα*

**1. Θα θέσετε την ασφαλή και άνετη κίνηση των πεζών και των ΑΜΕΑ ως προτεραιότητα του κυκλοφοριακού σχεδιασμού στην ελληνική πόλη;**

Ναι. Οι πεζοί και τα άτομα με ειδικές κινητικές ανάγκες (ΑΜΕΑ, γονείς με καρτσάκια, παιδιά) είναι τα κατεξοχήν θύματα του σημερινού κυκλοφοριακού μοντέλου και αυτό πρέπει να αλλάξει.

**2. Θα προχωρήσετε σε τακτικές ενημερωτικές εκστρατείες για τα δικαιώματα των πεζών στα μέσα μαζικής ενημέρωσης και στα σχολεία;**

Θα υποστηρίξουμε παρόμοιες σοβαρές πρωτοβουλίες, αρκεί να μην είναι «για το θεαθήναι».

**3. Πως θα διασφαλίσετε ώστε κάθε αστυνομικός να εφαρμόζει τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) σε σχέση με τους πεζούς;**

Οι αστυνομικές δυνάμεις (Τροχαία και δημοτικές αστυνομίες) πρέπει να εκπαιδευτούν κατάλληλα ώστε να έχουν θέτουν σαν προτεραιότητα στην καθημερινή λειτουργία τους την προστασία των πεζών και των ποδηλάτων από την ασυδοσία των ΙΧ.

**4. Τα πεζοδρόμια που υπάρχουν και αυτά που κατασκευάζονται είναι συνήθως ακατάλληλα και ανασφαλή για την κίνηση των πεζών. Τεράστια ποσά σπαταλώνται στην κατασκευή και συντήρηση ακατάλληλων πεζοδρομίων, ειδικά πριν τις εκλογές της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Τι θα κάνετε ώστε να αποκτήσουμε καλά πεζοδρόμια και χώρους πεζών, ώστε να μπορούμε να κινούμαστε και να χαιρόμαστε τις ζωή μας στις πόλεις και τα χωριά;**

Ασκούμε συστηματική κριτική και έλεγχο στις διαδεδομένες πρακτικές που περιγράφετε και καταθέτουμε, ως ΣΥΡΙΖΑ και στο πλαίσιο των αυτοδιοικητικών σχημάτων που συμμετέχουμε, τεκμηριωμένες προτάσεις για την αναβάθμιση της ποιότητας της μετακίνησης των πεζών.

**5. Γνωρίζετε τις ελληνικές προδιαγραφές για τα πεζοδρόμια, καθώς και τις προδιαγραφές του ΟΟΣΑ και τι γνώμη έχετε για την εφαρμογή τους;**

Τα πεζοδρόμια προφανώς πρέπει να κατασκευάζονται με βάση τα αναγνωρισμένα διεθνή πρότυπα μέσα από διαφανείς διαδικασίες αυτεπιστασίας ή και ανάθεσης από τους Δήμους. Κυρίως όμως πρέπει να περιφρουρούνται καθημερινά από παράνομες χρήσεις και την αυθαίρετη κατάληψή τους από -δημόσιες και ιδιωτικές- κατασκευές, τραπεζοκαθίσματα κ.λπ.

### **...το Ποδήλατο**

#### **1. Προτίθεστε να αφαιρέσετε οδικό χώρο από το αυτοκίνητο για την κατασκευή δικτύων υποδομής ποδηλάτου στα κέντρα των ελληνικών πόλεων;**

Η προώθηση του ποδηλάτου (όπως και των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς) προϋποθέτει την ανάκτηση του οδικού χώρου που έχει ιστορικά καταλάβει το ΙΧ στην ελληνική πόλη.

#### **2. Ποιος είναι ο στόχος για το ποσοστό χρήσης του ποδηλάτου στην Ελλάδα, με δεδομένο ότι σήμερα είναι 1% και πως θα τα επιτύχετε;**

Πρωταρχικός στόχος πρέπει να είναι το ποδήλατο να καταστεί μια ελκυστική, ασφαλής και άνετη επιλογή για τους κατοίκους των πόλεων, ώστε να αυξηθεί το ποσοστό των μετακινήσεων που διεκπεραιώνονται με αυτό. Διεθνή και ευρωπαϊκά κείμενα (πχ. «η Χάρτα των Βρυξελλών») υποδεικνύουν σχετικούς στόχους – ωστόσο δυστυχώς είμαστε πολύ μακριά από το να τους πετύχουμε σαν χώρα...

#### **3. Θα επιτρέψετε την είσοδο των ποδηλάτων στο μετρό και θα διευκολύνετε περαιτέρω με διάφορα μέτρα τη μεταφορά του από τα υπόλοιπα αστικά και υπεραστικά μέσα δημόσιας συγκοινωνίας;**

Οι δυνάμεις του ΣΥΡΙΖΑ έχουν με συνέπεια υποστηρίξει σε κάθε επίπεδο τα σχετικά αιτήματα. Η πολιτική της «βιώσιμης κινητικότητας» περιλαμβάνει σαφώς και την προώθηση των συνδυασμένων μετακινήσεων.

#### **4. Δεσμεύεστε ότι σε κάθε νέο υπεραστικό οδικό έργο (με εξαίρεση τους αυτοκινητοδρόμους) θα πρέπει να προβλέπεται και λωρίδα υποδομής ποδηλάτου;**

Διεκδικούμε την κατασκευή ποδηλατο-λωρίδων στη βάση κατατεθειμένων μελετών και προτάσεων από εξειδικευμένους φορείς και δίκτυα, σε υπάρχοντες και νέους οδικούς άξονες.

#### **5. Θα διευκολύνεται την αγορά ποδηλάτων μέσω οικονομικών κινήτρων (π.χ. επιδότηση, κατάργηση ή μείωση του ΦΠΑ);**

Η μείωση του κόστους απόκτησης ποδηλάτου είναι ακόμη ένα μέτρο για την προώθηση της χρήσης του.

### **...τη Δημόσια Αστική Συγκοινωνία**

#### **1. Θα εφαρμόσετε πρόγραμμα επέκτασης και προστασίας των λεωφορειολωρίδων στην Αθήνα και σε άλλες ελληνικές πόλεις;**

Η δημόσια συγκοινωνία πρέπει να έχει απόλυτη προτεραιότητα στον οδικό χώρο, έναντι του ΙΧ και των ταξί.

**2. Θα προωθήσετε άμεσα την πραγματική απόδοση προτεραιότητας («πράσινο κύμα») στο τραμ της Αθήνας και την περαιτέρω ανάπτυξη δικτύων τραμ σύμφωνα με υφιστάμενους σχεδιασμούς σε Αθήνα (π.χ. Πανεπιστημίου, Πατησίων, Αλεξάνδρας), Πειραιά, Πάτρα, Ιωάννινα, Βόλο και την εκπόνηση σχεδίων για άλλες μεγάλες ελληνικές πόλεις;**

Η ύπαρξη του «Ολυμπιακού» τραμ στην Αθήνα συκοφαντήθηκε από την απουσία προτεραιότητας του έναντι της οδικής κυκλοφορίας και στρώθηκε έτσι το έδαφος για την αναστολή του προγράμματος επέκτασης του δικτύου. Υποστηρίζουμε την ανάπτυξη του τραμ, καθώς, συν τοις άλλοις, τα δημόσια μέσα μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς αναβαθμίζουν τόσο την ποιότητα των μετακινήσεων, όσο και το αστικό περιβάλλον ευρύτερα αποδίδοντας πράσινους και ελεύθερους χώρους στην καθημερινή ζωή της πόλης.

**3. Θα προχωρήσετε σε μια δίκαιη κατανομή της επιδότησης του εισιτηρίου αστικής συγκοινωνίας στις ελληνικές πόλεις (ώστε να πάψει η προνομιακή μεταχείριση Αθήνας και Θεσσαλονίκης);**

Η Πολιτεία έχει καθολική υποχρέωση να διασφαλίσει ότι οι αστικές μετακινήσεις στις ελληνικές πόλεις πρέπει να είναι προσιτές στα λαϊκά στρώματα που κατεξοχήν κάνουν χρήση των δημόσιων μέσων συγκοινωνίας. Δεν δεχόμαστε λογικές «ανταποδοτικότητας» και επιδίωξης κερδοφορίας των δημόσιων συγκοινωνιακών φορέων.

**4. Θα ολοκληρώσετε το πρόγραμμα αναδιάρθρωσης των λεωφορειακών γραμμών ώστε να τροφοδοτούν και να συμπληρώνουν (και όχι να επικαλύπτουν) τις γραμμές του μετρό και των άλλων μέσων σταθερής τροχιάς σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη;**

Παρακολουθούμε τις σχετικές προτάσεις και πολιτικές και υποστηρίζουμε κάθε μελετημένη αναδιάρθρωση των δικτύων δημόσιων μέσων μεταφοράς που συμβάλλει στην ορθολογικοποίηση και επέκταση της χρήσης τους, χωρίς οικονομική επιβάρυνση των χρηστών.

**5. Θα προχωρήσετε στην πρόσληψη επιπλέον προσωπικού για να αυξηθούν οι συχνότητες στο μετρό, τα λεωφορεία, τα τρόλεϊ και τα τραμ;**

Ως ΣΥΡΙΖΑ υποστηρίζουμε στο Πρόγραμμά μας ότι υπάρχει σοβαρή αναγκαιότητα για προσλήψεις μόνιμου προσωπικού ώστε να καλύπτονται κοινωνικές ανάγκες σε κρίσιμους τομείς του δημόσιου τομέα, μεταξύ αυτών και οι συγκοινωνίες.

**...τον Σιδηρόδρομο (Προαστιακό και Υπεραστικό)**

**1. Ποια συγκεκριμένα μέτρα προτίθεστε να πάρετε για να διασφαλίσετε τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση του σιδηροδρόμου σε θάρος των οδικών μεταφορών;**

Ο ΣΥΡΙΖΑ, από κοινού με τις αριστερές συνδικαλιστικές δυνάμεις στον ΟΣΕ, υποστηρίζουμε την ανάπτυξη του οργανισμού με την διαφύλαξη του δημόσιου χαρακτήρα του και έχουμε καταθέσει συγκεκριμένες προτάσεις για την υλοποίηση επενδύσεων και παρεμβάσεων στην κατεύθυνση της αύξησης του μεταφορικού έργου που επιτελεί ο σιδηρόδρομος.



**2. Θα επιδιώξετε άμεσα (στα πλαίσια του ΕΣΠΑ) την ολοκλήρωση των κρίσιμων έργων του Προαστιακού στην περιοχή της Αθήνας (ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση, ανισοπεδοποίηση ΣΚΑ-Αθήνα-Πειραιάς, Νέος Επιβατικός Σταθμός Αθηνών) και την επέκταση του ηλεκτροκίνητου προαστιακού προς το Λαύριο, το Λουτράκι και την Ραφήνα; Επίσης την πύκνωση των δρομολογίων του Προαστιακού με πρόσληψη του απαιτούμενου προσωπικού και προμήθεια νέου τροχαίου υλικού;**

Υποστηρίζουμε την περαιτέρω ανάπτυξη και χρήση σιδηροδρομικών δικτύων για αστικές και περιαστικές μετακινήσεις. Διεκδικούμε παράλληλα την πλήρη υπογειοποίηση των γραμμών στα σημεία που αυτές διέρχονται από τον πυκνοκατοικημένο αστικό ιστό. Στην κατεύθυνση της ανάπτυξης του τρένου, αναγκαία είναι η υποστήριξη του δημόσιου ΟΣΕ με προσωπικό και πόρους, σε αντιδιαστολή με την προωθούμενη σήμερα απαξίωση και απόπειρα ιδιωτικοποίησης.

**3. Θα επιδιώξετε επίσης την επέκταση του Προαστιακού της Θεσσαλονίκης στις κατευθύνσεις που προτείνει η σχετική μελέτη του ΣΑΣΘ (Χαλκιδική, Γιαννιτσά/Εδεσσα κλπ), με ένταξη των έργων στο ΕΣΠΑ; Επίσης την λειτουργία τοπικών προαστιακών δικτύων γύρω από τις μεγάλες επαρχιακές πόλεις, κατά το πετυχημένο παράδειγμα της Καλαμάτας;**

Συμφωνούμε με αντίστοιχες προτάσεις που έχουν κατατεθεί και οι δυνάμεις του ΣΥΡΙΖΑ στις πόλεις της περιφέρειας διεκδικούν τοπικά παρόμοιες πολιτικές.

**4. Θα αναθεωρήσετε τον παρόντα κυβερνητικό σχεδιασμό για έργα εκσυγχρονισμού αποκλειστικά στον σιδηροδρομικό ΠΑΘΕ και όχι και στις υπόλοιπες περιφέρειες της χώρας;**

Οι πρόσφατοι κυβερνητικοί σχεδιασμοί στοχεύουν στην απαξίωση και απίσχναση του σιδηρόδρομου και την προώθηση του ΙΧ και των συμφερόντων που συνδέονται με αυτό (κατασκευαστικές, εισαγωγείς). Η δική μας λογική είναι στον αντίποδα.

**5. Θα παρέμβετε ώστε να ξαναμπούν τα δρομολόγια που κόπηκαν πρόσφατα στο δίκτυο του ΟΣΕ και μάλιστα με επιδότησή τους ως Υπηρεσίες Γενικότερου Οικονομικού Συμφέροντος, αναγνωρίζοντας στην πράξη την μεγάλη συμβολή του σιδηροδρόμου (ως Πράσινη Μεταφορά) στο Περιβάλλον, την Μείωση των ατυχημάτων, την Κυκλοφοριακή Αποσυμφόρηση, την Εξοικονόμηση Ενέργειας, την Περιφερειακή Ανάπτυξη και την Ποιότητα Ζωής;**

Ήδη, με εκδηλώσεις τοπικά (πχ. Καλαμάτα) και παρεμβάσεις σε περιφερειακά θεσμικά όργανα και στη Βουλή, διεκδικούμε ως ΣΥΡΙΖΑ την επαναφορά των κομμένων δρομολογίων που αποτελούν, εκτός από περιβαλλοντικά ορθή επιλογή, σημαντική αναπτυξιακή υποδομή για την περιφέρεια.

**...την ανάπτυξη βιώσιμου και επαρκούς Δικτύου Συγκοινωνιών στην Περιφέρεια?**

**1. Θα προωθήσετε θεσμικές αλλαγές ώστε να αναλάβει ο Δεύτερος Βαθμός Αυτοδιοίκησης την ευθύνη (και τους πόρους) για τον συντονισμό, τον λειτουργικό σχεδιασμό, την επιδότηση και τον έλεγχο της παροχής συγκοινωνιακών υπηρεσιών σε αστικό, προαστιακό-τοπικό και περιφερειακό επίπεδο για όλα τα μέσα μαζικής μεταφοράς (λεωφορεία, τραίνα κλπ);**

Ως ΣΥΡΙΖΑ, είμαστε από θέση αρχής υπέρ της αποκέντρωσης ουσιαστικών αρμοδιοτήτων και αντίστοιχων πόρων στην περιφέρεια και την αυτοδιοίκηση. Ωστόσο, για να μην καταστεί η διαδικασία της αποκέντρωσης μηχανισμός περαιτέρω απορύθμισης και ιδιωτικοποίησης της παροχής κρίσιμων υπηρεσιών στους πολίτες, παρόμοια μέτρα πρέπει να συνοδεύονται από

δικλείδες που θα διασφαλίζουν την υλοποίηση ενός εθνικού σχεδιασμού και το δημόσιο, κοινωφελή χαρακτήρα των λειτουργιών που θα αναλαμβάνει κατά περίπτωση η αυτοδιοίκηση.

**2. Θα λάβετε μέτρα για την εκλογίκευση του ανταγωνισμού μεταξύ σιδηροδρόμου και λεωφορείου και την δημιουργία διεπαφών και συμπληρωματικών / τροφοδοτικών υπηρεσιών μεταξύ τους;**

Ο «ανταγωνισμός» μεταξύ σιδηρόδρομου και λεωφορείου θα λυθεί εάν υπάρξουν μακροχρόνια οι προϋποθέσεις ώστε ο σιδηρόδρομος να παρέχει αντίστοιχη μεταφορική υπηρεσία τακτικότερα, πιο προσιτά και, προφανώς, γρηγορότερα και ποιοτικότερα, από τα λεωφορεία.

**3. Τι προτίθεστε να κάνετε (ή να προτείνετε) ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης των νησιών του ελληνικού αρχιπελάγους;**

Η «απελευθέρωση της αγοράς» της ακτοπλοΐας αποτελεί τυπικό παράδειγμα της αποτυχίας της αγοράς να παρέχει δημόσια υπηρεσία. Σαν ΣΥΡΙΖΑ έχουμε καταθέσει στη Βουλή και στα Νομαρχιακά όργανα των Κυκλάδων και της Δωδεκανήσου, συγκεκριμένες προτάσεις για την ανάπτυξη και υποστήριξη από το δημόσιο ενός συστήματος ακτοπλοϊκής εξυπηρέτησης των νησιών, την εφαρμογή της αρχής του «μεταφορικού ισοδύναμου» για την επιχορήγηση των γραμμών κ.ά.

***Δώστε χρονοδιάγραμμα και προϋπολογισμό για το πρόγραμμά σας προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας στις ελληνικές πόλεις και των Πράσινων Μεταφορών (Σιδηρόδρομος, Συνδυασμένες Μεταφορές κλπ) σε ολόκληρη την χώρα, καθώς και τις θεσμικές αλλαγές που προβλέπετε (π.χ. ενοποίηση των υπουργείων ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και Μεταφορών ή άλλες).***

Η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στις ελληνικές πόλεις και οι «πράσινες μεταφορές» προϋποθέτουν κύρια την ύπαρξη πραγματικής πολιτικής βούλησης και την μετατόπιση των κυρίαρχων σήμερα αναπτυξιακών και περιβαλλοντικών προτεραιοτήτων. Ο ΣΥΡΙΖΑ θεωρεί ότι, για να προχωρήσουν άμεσα παρόμοιες πολιτικές, χρειάζεται ριζική αμφισβήτηση και αλλαγή της ακολουθούμενης νεοφιλελεύθερης πολιτικής και είναι αναγκαία η ύπαρξη διεκδικητικών κινημάτων και ανεξάρτητων οργανώσεων πολιτών. Οι πόροι για μέτρα και πολιτικές υπέρ του περιβάλλοντος θα βρεθούν από τον αναπροσανατολισμό των δημόσιων προγραμμάτων επενδύσεων και της διάθεσης των Ευρωπαϊκών κονδυλίων, από τους αυτοκινητόδρομους και την –άμεση και έμμεση- επιχορήγηση των ΙΧ, σε διαφορετικές, περιβαλλοντικά, αναπτυξιακά και κοινωνικά ωφελιμότερες, κατευθύνσεις.

## Χάρτα για τις “Οικο-Γειτονίες της Μεσογείου”<sup>ο</sup>

### 1 - ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

***Για μια μεσογειακή βιώσιμη πολεοδομία, με επίκεντρο τη γειτονιά***

Οι περιοχές της Μεσογείου, ευάλωτες στην κλιματική αλλαγή και τις ανθρώπινες δραστηριότητες, έχουν επείγουσα ανάγκη μια βιώσιμη και οργανωμένη πολεοδομία για να μπορέσουν να

αντιμετωπίσουν καλύτερα τις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές προκλήσεις του μέλλοντος.

Οι πόλεις της Μεσογείου υπήρξαν για χιλιετίες, λίκνα πολλών πολιτισμών. Απέναντι στις νέες προκλήσεις, η πολεοδομία και η αρχιτεκτονική διατηρούν έναν ουσιαστικό ρόλο: να μετατρέψουν τις πόλεις του αύριο σε πρότυπα κέντρα βιώσιμων πρακτικών συνύπαρξης γύρω από την Μεσόγειο.

Η κάλυψη των εδαφών πρέπει να γίνεται με έναν ολοκληρωμένο τρόπο: ο αστικός, ο αγροτικός και ο δασικός τομέας θα αντιμετωπίζονται σαν ένα ζωντανό και αλληλοεξαρτώμενο σύνολο.

Η κλίμακα της γειτονιάς μοιάζει να είναι μια σημαντική μονάδα, τόσο για το σχεδιασμό όσο και για την πρακτική: Οργανικά ενσωματωμένα στον αστικό ιστό, η γειτονιά, είναι στην ουσία η το πιο προσιτή επίπεδο της πόλης για τη ζωή των κατοίκων, τόπος της οικογενειακής, κοινωνικής και οικονομικής ζωής.

° το κείμενο θα εγκριθεί οριστικά κατά τη διάρκεια του διεθνούς συνεδρίου «Χτίζοντας Οικο-

Γειτονιές στη Μεσόγειο», Αθήνα, 17-18 Απριλίου 2008

## 2 - ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Γνώση για καλύτερη δράση

- Αναπτύσσουμε τα σχέδια πόλης μέσα από τη σύγκριση των πιθανών διαφορετικών εναλλακτικών σεναρίων, λαμβάνοντας υπόψη κριτήρια δημόσιας ωφέλειας, πολιτισμικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων και οικονομικής βιωσιμότητας.

- Προσδιορίζουμε ένα συνολικό σχέδιο για την πόλη που μπορεί να εφαρμοστεί με έναν ολοκληρωμένο και εξελικτικό τρόπο.

Μια ελεγχόμενη πολεοδομία

Προτείνουμε ένα μακροπρόθεσμο όραμα για την πόλη, σε συμφωνία με τους κατοίκους και το σύνολο των διάφορων κοινωνικών εταίρων

Συγκροτούμε ένα αποτελεσματικό σύστημα διαχείρισης και προγραμματισμού, διαφανές και προσαρμοσμένο στις τοπικές ανάγκες.

Η βιώσιμη πόλη

- Διατηρούμε την πυκνότητα της πόλης, ώστε να αποφευχθεί η επέκταση που καταβροχθίζει τον περιαστικό χώρο και απαιτεί νέα δίκτυα υποδομών, επινοούμε πολεοδομικές μορφές προσαρμοσμένες στις καινούργιες ανάγκες των κατοίκων, και φροντίζουμε την βλάστηση και την πρόσβαση στην φύση, ως ουσιαστικό στοιχείο για την ποιότητα της ζωής στην πόλη.

- Συσχετίζουμε την παραδοσιακή τεχνογνωσία και τα τοπικά υλικά με τις καινοτόμες τεχνολογίες.

- Εντοπίζουμε, προστατεύουμε και αξιοποιούμε την πολιτιστική και φυσική κληρονομιά δίνοντάς της την θέση που της αξίζει σε ένα μεταλλασσόμενο αστικό τοπίο.

- Αλλάζουμε τα μοντέλα παραγωγής και χρήσης των δομικών υλικών ώστε να μειώσουμε την κατανάλωση και την μόλυνση

- Φροντίζουμε τα ποιοτικά στοιχεία που καθορίζουν την ταυτότητα κάθε τόπου και την ανάγκη του ανήκειν των κατοίκων.

- Πρωθούμε, από το σπίτι έως την πόλη, την μέγιστη ενεργειακή αυτονομία και την συνεχή και ελεγχόμενη μείωση του οικολογικού αποτυπώματος.

- Σχεδιάζουμε την πόλη ώστε να μειωθούν οι απαραίτητες μετακινήσεις, να υποστηρίξουμε τις "ήπιες" μετακινήσεις και την μαζική συγκοινωνία.
- Διατηρούμε και διαχειριζόμαστε με βέλτιστο τρόπο τους φυσικούς πόρους (νερό, αέρας, γη)
- Δίνουμε ιδιαίτερο βάρος στην έλλειψη των υδάτινων πόρων, και υιοθετούμε μια πολιτική συλλογή, διατήρησης και εξογίανσης των νερών.
- Διαχειριζόμαστε τα στερεά απόβλητα επιδιώκοντας την ελαχιστοποίηση του όγκου και την μεγιστοποίηση της αξιοποίησής τους.
- Προσέχουμε ώστε η αστική επέκταση να γίνεται εκεί όπου τα εδάφη είναι κατάλληλα για την δόμηση και λιγότερο γόνιμα για την αγροτική παραγωγή.
- Προστατεύουμε την καλλιεργήσιμη γη από τη μόλυνση, ώστε να μπορέσουμε να αναπτύξουμε τον αγροτικό τομέα κοντά στα αστικά κέντρα
- Λαμβάνουμε υπόψη μας το σύνολο των περιβαλλοντικών παραγόντων (κλίμα, ηχητικό περιβάλλον, υγεία, διαχείριση των φυσικών και ανθρωπογενών κινδύνων)

Η γειτονιά στην καρδιά της πόλης

- Φροντίζουμε ώστε οι γειτονιές να παραμείνουν πολυ-λειτουργικές (συνδέοντας κατοικία, οικονομική δραστηριότητα, ψυχαγωγία και υπηρεσίες) και όχι με διαχωρισμένες χρήσεις, όπως ήταν η τάση τον προηγούμενο αιώνα, τον αιώνα του αυτοκινήτου.
- Προγραμματίζουμε, για το λόγο αυτό, με ολοκληρωμένο και εξελικτικό τρόπο την δημογραφική, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη τους.
- Προωθούμε την κοινωνική ανάμειξη των γειτονιών και αναζωογονούμε τις υποβαθμισμένες γειτονιές ώστε να αποφύγουμε το φαινόμενο του κοινωνικού αποκλεισμού ή της γκετοποίησης.

Οικο-γειτονιές στη Μεσόγειο: Μια προσπάθεια σε περιφερειακή κλίμακα

- Εφαρμόζουμε πρωτοβουλίες, μεθόδους και εργαλεία που να είναι μεταφέρσιμα και οικειοποιήσιμα από όλους τους φορείς στην περιφέρεια της Μεσογείου.
- Προσαρμόζουμε ή αναπτύσσουμε δείκτες που θα επιτρέπουν την διαχείριση και την αξιολόγηση των προγραμμάτων πολεοδομίας και των βιώσιμων κατασκευών.
- Δημιουργούμε πιλοτικά προγράμματα για την διάχυση αυτής της προσέγγισης στην περιοχή.
- Ευνοούμε την ανάπτυξη των τοπικών δεξιοτήτων, προωθώντας την κατάρτιση και τον επαγγελματισμό των δημόσιων και ιδιωτικών φορέων.
- Αναπτύσσουμε τρόπους ανταλλαγής εμπειρίας και στρατηγικές συμμαχίες ανάμεσα σε δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, στην υπηρεσία της βιώσιμης πόλης στη Μεσόγειο, και συγκεκριμένα στο πλαίσιο ενός μόνιμου δικτύου "Οικο-γειτονιών"
- Προσκαλούμε τα γειτονικά κράτη να εφαρμόσουν μια πραγματική στρατηγική βιώσιμης αστικής ανάπτυξης που να βασίζεται στις παραπάνω αρχές.