

## Κίνηση Δημοτών Βριλησίων Δράση για μια Άλλη Πόλη

Από το 2010 έχει αναγγελθεί από τις διοικήσεις των Βριλησίων η εκπόνηση μιας μελέτης που θα αντιμετώπιζε όλα τα κυκλοφοριακά προβλήματα των Βριλησίων. Επτά χρόνια μετά, παρουσιάστηκε στους δημότες **ένα φαραωνικό σχέδιο** που επιχειρεί να αλλάξει ολοκληρωτικά την πόλη, με οδηγό το δήθεν ρεαλιστικό (;) όραμα: **«Όχι στη διαμπερή κίνηση - ΝΑΙ στην ήσυχη γειτονιά»**. Πρόκειται για την εφαρμογή ενός **μοντέλου Φιλοθέης - Ψυχικού** που θα αποτρέπει τη διέλευση των οχημάτων από τα Βριλήσσια, εξαναγκάζοντας τους οδηγούς να κινηθούν κυρίως προς την Λ. Πεντέλης, την Λ. Αναπαύσεως και τον παράδρομο της Αττικής οδού. Παράλληλα, εκτός του ότι μετατοπίζεται η κυκλοφορία σε άλλες εσωτερικές οδούς, **οι κινήσεις εντός του προαστίου μετατρέπονται σε δαιδαλώδεις** και πολλές τοπικές οδοί γίνονται «ήπιας κυκλοφορίας», αυξάνοντας τους χρόνους μετακίνησης και τον αριθμό των διασταυρώσεων μέσα στο προάστιο. Μπορεί να φανταστεί κανείς τι θα συμβεί μετά την εφαρμογή αυτών των ρυθμίσεων στα φανάρια της Λ. Πεντέλης, όπου η αναμονή των οδηγών θα ακυρώσει ολοκληρωτικά τη λειτουργία της, κάνοντας αβίωτο τον άμεσο περίγυρο, **όπως συμβαίνει ήδη** με το Φάρο Ψυχικού και το κέντρο της Νέας Ερυθραίας.

Στην πραγματικότητα, η υιοθέτηση αυτού του μοντέλου **ελάχιστη σχέση έχει με τη βιώσιμη κινητικότητα**, δηλ. τον περιορισμό της επιβάρυνσης από το κυκλοφοριακό με παράλληλη ενίσχυση των μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία, περπάτημα και ποδήλατο, έναν στόχο δηλαδή, **απόλυτα θετικό**. Η πρόταση όμως που προωθεί ο δήμος Βριλησίων είναι τουλάχιστον παραπλανητική: Διατηρεί τη διαμπερή κίνηση στους κάθετους άξονες της Λ. Πεντέλης και την καταργεί στους παράλληλους δρόμους της, ουσιαστικά στη Θερμοπυλών και τη Σαλαμίνας, οι οποίες δεν εξυπηρετούν **μόνον** τη διαμπερή υπερτοπική κίνηση, αλλά και την είσοδο - έξοδο των Βριλησιωτών προς τα σπίτια τους!

## STOP στην κυκλοφοριακή μελέτη!

### Τα Βριλήσσια δεν μπορούν να γίνουν κλειστή πόλη.

Το πλαίσιο της μελέτης αγνοεί βασικά δεδομένα.: **Η Λ. Πεντέλης** - κέντρο της τοπικής αγοράς που εξυπηρετεί και γειτονικούς δήμους και όλα τα νοσοκομεία της περιοχής, **είναι ήδη υπερκορεσμένη**. Με την κατάργηση της δημοτικής αστυνομίας ο έλεγχος της παράνομης στάθμευσης, προϋπόθεση εφαρμογής του σχεδίου, είναι προβληματικός. **Οι παράδρομοι της Αττικής Οδού** μεταξύ Λ. Πεντέλης και Πλακεντίας δεν μπορούν να λειτουργήσουν ως τμήμα δακτυλίου, αφού δεν συνδέονται με την οδό Ηρακλείτου και ολόκληρη η περιοχή αποτελεί έναν ενιαίο κυκλοφοριακό χώρο, περιλαμβάνοντας και το Πάτημα Χαλανδρίου. **Ο δήμος Βριλησίων δεν διαθέτει δημοτική συγκοινωνία** και οι λεωφορειακές γραμμές που τον εξυπηρετούν, έχουν αραιή συχνότητα. Επιμένοντας σ' ένα σχεδιασμό **αποκλειστικά σε επίπεδο Δήμου**, η μελέτη επικεντρώνει στην κατάργηση της διαμπερούς κυκλοφορίας μόνο στους κάθετους προς την Αττική Οδό δρόμους, μέσω εκτεταμένων αντίθετων μονοδρομήσεων και πολυδάπανων «γεωμετρικών διαμορφώσεων». Μια **αυθαίρετη τελικά πολιτική επιλογή**, που μετακυλίνει την κυκλοφορία στην «αυλή του γείτονα» (π.χ. από τη Σαλαμίνας - Θερμοπυλών, στη Μακεδονίας και Αγ. Αντωνίου) η οποία επιβάλλεται στην τοπική κοινωνία **χωρίς** να έχει προηγηθεί η αναγκαία συμμετοχική διαδικασία ώστε οι διαχειριστές του σχεδίου να συνεννοηθούν με τους φορείς της πόλης, το δημοτικό συμβούλιο, τους εξειδικευμένους επιστήμονες, τους πολίτες, την τοπική αγορά...

Γι' αυτό ενώ η μελέτη είναι αναλυτική σε ότι αφορά το κυκλοφοριακό, δεν είναι και καθόλου αναλυτική σε αυτό που αποτελεί «το ζουμί της υπόθεσης», **τους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας**, διαμορφώνοντας ένα πλαίσιο ώστε η διοίκηση να μπορεί να εκτελεί **έργα κατά βούληση**, με το αιτιολογικό ότι «τα προβλέπει η μελέτη»! Πληρούν άραγε όλοι αυτοί οι δρόμοι κάποια κριτήρια; Έχουν μετρηθεί οι ταχύτητες, έχουν καταμετρηθεί τα ατυχήματα; Έχουν εκτιμηθεί οι συνέπειές τους στους γύρω δρόμους, στην αποκομιδή των σκουπιδιών; Έχει ειπωθεί στιδήποτε για το κόστος τους; 24 δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας πόσο κοστίζουν; Κανείς δεν απαντά! Εμείς υπολογίσαμε το μήκος τους, καταλήγοντας (κατά προσέγγιση) στο ότι αυτοί έχουν συνολικό μήκος 19.201 μέτρα! **20χλμ. δρόμων ήπιας κυκλοφορίας θα κοστίσουν τουλάχιστον 15 εκ.€!** Αντίστοιχα, προβλέπονται 7,6 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων! Υπολογίσαμε και πάλι το κόστος τους, χρησιμοποιώντας ως μέτρο το κόστος των 4,5 χλμ. του υπάρχοντος ποδηλατοδρόμου που κόστισε 2,2 εκατ. ευρώ, με αποτέλεσμα να προκύπτει ότι **μόνο για τους ποδηλατοδρόμους ο δήμος Βριλησίων θα χρειαστεί ένα ποσό της τάξης των 7εκ.€ !**

**Τι προσδοκά τελικά η διοίκηση;** Να εμφανίσει ένα πρόγραμμα «αναμόρφωσης» του προαστίου, υπολογίζοντας ότι οι κάτοικοι θα εστιάσουν στους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας χωρίς να αναρωτηθούν για το **τι θα γίνει στο προάστιο** αν τόσοι δρόμοι γίνουν «ήπιοι»! Επιπλέον, ενώ η εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων ξεκινά άμεσα, η κατασκευή των πεζόδρομων και η λειτουργία της δημοτικής συγκοινωνίας γίνεται **σε βάθος πενταετίας και δεκαετίας**. Ποιος μπορεί να πειστεί ότι είναι διασφαλισμένες τέτοιας κλίμακας παρεμβάσεις στην Ελλάδα της κρίσης, ΧΩΡΙΣ να συνοδεύονται από κοστολόγηση και εξασφάλιση των αντίστοιχων κονδυλίων;



**Η αλήθεια είναι ότι** με αυτές τις ρυθμίσεις δημιουργείται μία **σχιζοφρενική κυκλοφορία** για τους κατοίκους, που αυξάνει τη φθορά των ελαστικών (συνεχείς στροφές, επιταχύνσεις, φρεναρίσματα) και την κατανάλωση βενζίνης, διαχέοντας τη μόλυνση και την όχληση σε όλο το προάστιο. **Η αλήθεια είναι ότι** οι πολλοί ελιγμοί, η αύξηση των διασταυρώσεων, οι μονοδρομήσεις και οι αντιδρομήσεις, προκαλούν αποπροσανατολισμό των οδηγών και **αύξηση του κινδύνου ατυχημάτων**. Χαρακτηριστικό του σχεδιασμού είναι η διαμόρφωση **συγκεκριμένων** κύριων διαδρομών, τις οποίες πρέπει κανείς να ακολουθεί πιστά και προγραμματισμένα, εάν κάνει λάθος, πρέπει να επαναλάβει εξ αρχής τον λαβύρινθο! **Η αλήθεια είναι** ότι θα υπάρξουν τμήματα γειτονιών που θα ευνοηθούν και άλλα που θα επιβαρυνθούν, με αποτέλεσμα να

τροφοδοτηθούν άγονες αντιπαραθέσεις μεταξύ των κατοίκων, αντί να αναζητηθεί το ωφέλιμο για το προάστιο.

**Η αλήθεια είναι ότι τα Βριλήσσια δεν είναι περιοχή αμιγούς κατοικίας**, όπως το Ψυχικό. **Έχουν και αγορά!** Δεν μπορεί να γίνουν κλειστή πόλη. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ίδιας της μελέτης, **πάνω από 6000 άτομα εργάζονται στο προάστιο**. Διάφορες μικρές επιχειρήσεις, που στήριξαν τον προγραμματισμό και τις δαπάνες τους σε συγκεκριμένη εμπορική «θέση» θα βρεθούν προ εκπλήξεων, με κίνδυνο να κλείσουν.

**Η αλήθεια είναι** ότι, με πρόσχημα τα υπαρκτά προβλήματα ορισμένων δρόμων, **αντί τοπικών παρεμβάσεων**, μεθοδεύεται **ένα πρωτοφανές για τα ελληνικά δεδομένα δαπανηρό «όραμα»** που δημιουργεί περισσότερα προβλήματα στη μεγάλη πλειοψηφία των Βριλησιωτών.

Ενώ δεν έχουμε πεζοδρόμια, σχεδιάζονται 20 χλμ. δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και 7,6 χλμ. νέοι ποδηλατοδρόμοι

## Εργολαβίες εκατομμυρίων για μια πόλη - λαβύρινθο!

### Απορρίπτουμε τη μελέτη γιατί...

- 1. Μετατρέπει τα Βριλήσσια σε κλειστή πόλη.**
- 2. Τα Βριλήσσια έχουν αγορά.** Πάνω από 6000 άτομα δουλεύουν εδώ.
- 3. Μετατρέπει τα Βριλήσσια σε λαβύρινθο. Όλες οι κινήσεις εντός του προαστίου γίνονται δαιδαλώδεις.**
- 4. Δημιουργεί πολίτες δυο κατηγοριών:** Αυτούς που θα μένουν σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και τους «άλλους», που απλώς θα υποστούν τις συνέπειες.
- 5. Οδηγεί τον δήμο σε χρεωκοπία.** Προβλέπει μια **φαραωνική** κατασκευή 20 χλμ. ήπιων δρόμων, δηλαδή όσο η απόσταση από τα Βριλήσσια στη Ραφήνα και 7,5 χλμ. ποδηλατοδρόμων, διαμορφώσεις σε όλες τις διασταυρώσεις και εφαρμογή συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης, **χωρίς καμία αναφορά ή εκτίμηση του κόστους όλων αυτών.**
- 6. Ποιος αποφασίζει;** Η συντριπτική πλειοψηφία των κατοίκων όχι μόνον δεν έχει ιδέα περί του σχεδίου, (που δεν ζήτησε), αλλά δεν έχει ιδέα και για τις συνέπειές του.

### Το πλαίσιο μιας ΑΝΤΙΠΡΟΤΑΣΗΣ

#### Οι βασικές αρχές μιας εναλλακτικής πρότασης

- **Χαμηλό και ρεαλιστικό οικονομικό κόστος.** Τα δεδομένα της κρίσης δεν προβλέπεται να αλλάξουν σύντομα. Ο δήμος δεν νοείται να εγκλωβίζεται σε προϋπολογισμούς δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ σε ορίζοντα δεκαετίας, ούτε έχει τόσο έντονα προβλήματα που να δικαιολογούν τέτοιας έκτασης έργα.
- **Εμπλοκή των πολιτών**, όπου αυτό είναι δυνατόν.
- **Στοχευμένες σημειακές παρεμβάσεις.**
- **Ανακούφιση** των προβληματικών σημείων χωρίς μετακύλιση της επιβάρυνσης σε κάποιους διπλανούς δρόμους.
- Συνειδητοποίηση ότι **«κυκλοφοριακό είναι πρώτα η μετακίνηση των ανθρώπων»** και όχι των αυτοκινήτων.

#### Προτεινόμενες παρεμβάσεις

- **Σχέδιο ασφαλούς πρόσβασης με τα πόδια και με ποδήλατο για κάθε σχολείο.** Διευρύνσεις πεζοδρομίων και επείγουσα κατασκευή τους όπου δεν υπάρχουν, υποδομές για ποδήλατα.
- **Επείγουσες παρεμβάσεις** στις οδούς **Θερμοπυλών και Σαλαμίνας** και σε όλα τα επικίνδυνα σημεία για τη μείωση της ταχύτητας και την ασφάλεια των πεζών.
- **Διεύρυνση πεζοδρομίων** στις βασικές διασταυρώσεις.
- Συγκέντρωση των (περιορισμένων) διαθέσιμων πόρων στην ενίσχυση και επέκταση της **Δημοτικής Συγκοινωνίας**, ώστε αυτή να γίνει αξιόπιστη και ελκυστική ως εναλλακτική λύση στο ΙΧ.
- **Μελέτη αποτίμησης** της μέχρι τώρα λειτουργίας των **ποδηλατοδρόμων**. Οι ενδεχόμενοι νέοι ποδηλατοδρόμοι, να σχεδιαστούν **με χαμηλό κόστος.**
- **Μακροπρόθεσμο** πλαίσιο συνεργασίας του Δήμου με τους δήμους Χαλανδρίου και Αμαρουσίου, όσο και με την ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ και την ΤΡΕΝΟΣΕ/Προαστιακό.
- **Εξοικονόμηση** πόρων για τη συνεχή φροντίδα και συντήρηση του δημόσιου χώρου και του υπάρχοντος κοινωνικού εξοπλισμού του δήμου.