



# Επανάσταση σε δύο τροχούς

Το ποδήλατο κάνει καλό στο περιβάλλον, στην υγεία, στην τσέπη, στον κοινωνικό μας πολιτισμό. Ωστόσο οι ποδηλάτες κινούνται μετ' εμποδίων στους ελληνικούς δρόμους.

ΣΠΥΡΟΣ ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ

Ως ακόμη ένα «χρεοκοπημένο» μοντέλο της ελληνικής κοινωνίας προβάλει η εκτεταμένη χρήση του Ι.Χ. για τις καθημερινές μετακινήσεις μέσα στις πόλεις.

Παρά την ολοένα αυξανόμενη δυναμική για τη χρήση του ποδηλάτου, το ζήτημα είναι κατά πόσο είναι εφικτό να μετακινείται κανείς με το ποδήλατο για να πάει στη δουλειά, στο σχολείο ή στις όποιες υποχρεώσεις του, κυρίως με ασφάλεια. Η απάντηση ποικίλλει από πόλη σε πόλη. «Σε γενικές γραμμές, δεν είναι επικίνδυνο και εντελώς απαγορευτικό να κυκλοφορείς με ποδήλατο στην Αθήνα, γι' αυτό άλλωστε βλέπουμε και τόσους πολλούς ποδηλάτες στους δρόμους. Ωστόσο ο ποδηλάτης που βγαίνει στην Αθήνα θα πρέπει να ξέρει τον ΚΟΚ, να συνειδητοποιήσει ότι δεν πρόκειται για βόλτα, να είναι απόλυτα εξοικειωμένος με το ποδήλατό του και να προσέχει, διότι γενικά δεν τον προσέχουν» λέει στην «FS» ο Αντώνης Σηφάκης από τους «ΠΟΔΗΛΑΤισσες», μια ομάδα ανθρώπων που ασχολείται με την προώθηση—και όχι μόνο—των αστικών μετακινήσεων με ποδήλατο μέσω σειράς δράσεων, όπως π.χ. ποδηλατοπορείες ή critical mass (βόλτα με ποδήλατο στην πόλη και με σημείο συγκέντρωσης

την πλατεία Συντάγματος κάθε πρώτη Δευτέρα του μήνα), οι οποίες αποφασίζονται μέσω ανοιχτών συνελεύσεων που πραγματοποιούνται δύο φορές το μήνα (κάθε πρώτη και τρίτη Τετάρτη) στο κτίριο Χημικών στο Πολυτεχνείο το χειμώνα και στο Πεδίον του Άρεως το καλοκαίρι.

Πέρα όμως από τις δύσκολες κυκλοφοριακές συνθήκες, οι ποδηλάτες στην Αττική—αλλά και σε πολλές ελληνικές πόλεις—έχουν να αντιμετωπίσουν και τις σημαντικές ελλείψεις σε επίπεδο υποδομών. Για παράδειγμα, ακόμα δεν τους επιτρέπεται να μεταφέρουν τα ποδήλατά τους στους συρμούς του μετρό και του ΟΣΕ ή στα λεωφορεία, δεν υπάρχει κάποια πρόβλεψη για την ασφαλή και νόμιμη στάθμευση των ποδηλάτων τους στους σταθμούς του μετρό, τη στιγμή που, όπως υποστηρίζουν, αυξάνονται ραγδαία τα περιστατικά κλοπών, ενώ ελάχιστοι και αποσπασματικοί είναι οι υπάρχοντες ποδηλατοδρόμοι.

## Ζήτημα πολιτισμού

Κατηγορηματικά υπέρ της χρήσης του ποδηλάτου, της δημόσιας συγκοινωνίας αλλά και του περπατήματος ως τρόπων μετακίνησης στην πόλη τάσσεται ο Θάνος Βλαστός, καθηγητής ΕΜΠ και κοινωνιολόγος, ο οποίος έχει δη-

Στο Παρίσι υπάρχουν 33 χλμ. λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων και άλλα 314 χλμ. όπου το ποδήλατο συνυπάρχει με τα άλλα οχήματα, ενώ στην Ολλανδία από τα 110.000 χλμ. οδικού δικτύου τα 22.000 χλμ. είναι ειδικές λωρίδες για ποδήλατα.

μοσιεύσει (και έχει υλοποιήσει) αρκετές μελέτες για τη δημιουργία ποδηλατοδρόμων σε αρκετές πόλεις της Ελλάδας. «Πρέπει να πάρουμε χώρο από το αυτοκίνητο. Αυτό δεν είναι "ταμπουκάς", αλλά η αποκατάσταση ενός πολιτισμού, ο οποίος έχει αφαιρεθεί από τους δρόμους της πόλης» υπογραμμίζει ο κ. Βλαστός, σημειώνοντας πως έχουμε αφήσει το αυτοκίνητο να κατακτήσει τα πάντα, τα πεζοδρόμια, τα πάρκα, τους κήπους, γι' αυτό και θα πρέπει, όπως λέει, «να δούμε ξανά το δρόμο από την αρχή».

Το ευρωπαϊκό παράδειγμα για τον επανασχεδιασμό του δρόμου και την ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου έχει δύο κύριες αρχές. Στα προάστια, στις γειτονιές και γενικά στις περιοχές κατοικίας με διάφορους σχεδιασμούς, π.χ. με «σαμαράκια», διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, φυτεύσεις κτλ., προσπαθούν συστηματικά και μαζικά να διαμορφώσουν συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας και να μειώσουν τις ταχύτητες των αυτοκινήτων κάτω από τα 30 χλμ./ώρα, όριο που επιτρέπει στο ποδήλατο να κινηθεί με ασφάλεια μαζί με το αυτοκίνητο στο δρόμο. Σε δρόμους μεγαλύτερους, όπου αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες και απειλείται ο ποδηλάτης, κατασκευάζονται ποδηλατοδρόμοι. Στην Αττική οι ποδηλατοδρόμοι, με εξαίρεση κάποια χιλιόμετρα σε Μοσχάτο, Βριλήσσια, Κηφισιά, Εκάλη, Νέα Ερυθραία, αποτελούν άγνωστη λέξη, τη στιγμή που στο Παρίσι υπάρχουν 33 χλμ. λωρίδων αποκλειστικής κυκλοφορίας ποδηλάτων και άλλα 314 χλμ. όπου το ποδήλατο συνυπάρχει με τα άλλα οχήματα, ενώ στην Ολλανδία από τα 110.000 χλμ. οδικού δικτύου τα 22.000 χλμ. είναι ειδικές λωρίδες για ποδήλατα.

## Κολλημένα μυαλά

«Όπως φτιάξαμε και έχουμε την εμπειρία των λεωφορειολωρίδων στην Αθήνα, έτσι πρέπει να φτιάξουμε και ποδηλατοδρόμους, οι οποίοι δεν θέλουν και τόσο πλάτος. Ξέρουμε πάρα πολύ καλά να φτιάξουμε ποδηλατοδρόμους, ξέρουμε πώς μπορούμε να κάνουμε τις πόλεις μας υγιείς, ασφαλείς και ανθρώπινες. Το πρόβλημα είναι ότι έχουμε κολλημένα μυαλά, έχουμε νοοτροπίες εξαρτημένες από το αυτοκίνητο, νοοτροπίες αναχρονιστικές, που ανήκουν στις δεκαετίες του '50 και του '60. Ο κόσμος βρίσκεται αλλού, η Ευρώπη λειτουργεί τελείως διαφορετικά. Πρέπει κάποια στιγμή να ξεφύγουμε από αυτή τη μιζέρια, η οποία μας έχει οδηγήσει στην πτώχευση. Σε τι άλλο οφείλεται η πτώχευση παρά στο υπόβαθρο της οικονομίας μας; Η πόλη όπου ζούμε κι ερ-

γαζόμαστε είναι άρρωστη» αναφέρει χαρακτηριστικά ο κ. Βλαστός, διερωτώμενος πώς μπορεί να είναι κανείς παραγωγικός όταν, λόγω του κυκλοφοριακού, του θορύβου, της ρύπανσης, φτάνει στη δουλειά του «ερείπιος».

## Προοπτικές

Στο δρόμο της υλοποίησης βρίσκεται ο ποδηλατοδρόμος, μήκους 12 χλμ., ο οποίος θα έχει ως αρχή του το σταθμό του μετρό στην Κατεχάκη, θα διατρέχει το πάρκο στο Γουδί, θα συνδέεται με τον υφιστάμενο ποδηλατοδρόμο στην Πολυτεχνειούπολη, θα περνά πίσω από το Νεκροταφείο του Ζωγράφου και την Πανεπιστημιούπολη και θα καταλήγει στο πάρκο Ιλίων του Δήμου Αθηναίων.

Επιπλέον, εντός του έτους εκτιμάται πως θα ολοκληρωθεί η μελέτη για τη δημιουργία του ποδηλατοδρόμου, μήκους περίπου 25 χλμ., από την Κηφισιά μέχρι τον Φαληρικό Όρμο, ο οποίος θα κινείται κατά μήκος της γραμμής του ΗΣΑΠ. Στόχος του υπουργείου Περιβάλλοντος είναι να προχωρήσει στην κατασκευή του μισού έργου μέσα στο 2010, για να το ολοκληρώσει το 2011. Υπό μελέτη βρίσκεται ακόμα ένας ποδηλατοδρόμος, ο οποίος θα ενώνει τον Φαληρικό Όρμο με τη Βάρκιζα κατά μήκος του θαλάσσιου μετώπου. Όπως λέει ο κ. Βλαστός, το κόστος για τη δημιουργία ενός ποδηλατοδρόμου δεν είναι απαγορευτικό. «Στην πάμπλουτη Ελβετία τραβούν μια άσπρη γραμμή στο οδόστρωμα και φτιάχνουν ποδηλατοδρόμο. Εμείς αναγκάζομαστε να ρίχνουμε ένα κάρο λεφτά για να κάνουμε τους ποδηλατοδρόμους σπικωμένους από το οδόστρωμα, διότι ξέρουμε ότι δεν υπάρχει αστυνόμευση. Διότι αν υπήρχε αστυνόμευση και ήμασταν λίγο πολιτισμένοι, θα σεβόμασταν τη διαγράμμιση, δεν θα την πατάγαμε, δεν θα παρκάραμε πάνω σε αυτήν. Η απουσία βούλησης κάνει τα πάντα να μας κοστίζουν πανάκριβα» καταλήγει ο κ. Βλαστός.

## ΠΡΟΟΔΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ

Ποδηλατοδρόμοι έχουν αναπτυχθεί—χωρίς κι εκεί να λείπουν τα προβλήματα—σε αρκετές πόλεις της περιφέρειας, όπως, μεταξύ άλλων, στη Θεσσαλονίκη, στην Αλεξανδρούπολη, στην Καρδίτσα, στη Λάρισα, στα Τρίκαλα, στον Βόλο, στο Μεσολόγγι, στην Ιτέα, στο Ρέθυμνο, στην Κω, στην Κέρκυρα. Το καλύτερο πάντως παράδειγμα και πρότυπο για τα ελληνικά δεδομένα είναι η Καρδίτσα. Εκμεταλλευόμενη τη μορφολογία του εδάφους της, την παράδοση των κατοίκων της στο περπάτημα και στο ποδήλατο, αλλά και το μικρό της μέγεθος, η Καρδίτσα ήδη από το 2004 έχει αναπτύξει ένα εκτενές δίκτυο ποδηλατοδρόμων, το οποίο, λόγω και του ότι αναπτύσσεται στο κέντρο της, είναι ουσιαστικό, με αποτέλεσμα να είναι ιδιαίτερα έντονη η παρουσία του ποδηλάτου. Σε έρευνα που διενήργησε πρόσφατα υπηρεσία του δήμου, επισημαίνεται πως το 70% των κατοίκων χρησιμοποιεί για τις μετακινήσεις του το ποδήλατο, ενώ το 83% δηλώνει πως θα χρησιμοποιούσε ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων το οποίο θα επεκτεινόταν σε περιοχές εκτός της πόλης, δηλαδή σε κοντινούς δήμους και τοπικά διαμερίσματα.