



Η ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΝΕΙ ΠΕΤΑΛΙ

Ήταν το παιδικό παιχνίδι των περισσότερων από εμάς, το μέσο που μας μετέφερε στο σχολείο, στην πλατεία, στους φίλους μας. Στην εποχή της **οικολογικής κρίσης** οι ευρωπαίοι πολίτες δείχνουν έτοιμοι να αφήσουν το αυτοκίνητό τους στο γκαράζ και να επιστρέψουν σε ένα φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς. Τακτική που φανερώνει συνείδηση, όχι παλιμπαιδισμό. Κείμενο, φωτογραφίες: Μάρω Κουρή.

Ορθοπεταλιές, χαρά, ελευθερία, ατομικότητα, παιχνίδι, γυμναστική, καθαρός ουρανός, επάρκεια χώρου και εύκολη στάθμευση. Είναι σιωπηλό, ευέλικτο, ρομαντικό και εμπνέει. Για περιπέτεια, για σουρτούκεμα, για σχέσεις. Αλλωστε και η ζωή ποδήλατο είναι, άλλοτε με ανηφόρες που σε κάνουν να λαχανιάσεις και άλλοτε με κατηφόρες στις οποίες πετάς, με λακκούβες, σαμαράκια και στροφές που δεν ξέρεις τι σου επιφυλάσσουν. Παλιά χαζεύαμε από το μπαλκόνι του σπιτιού μας τον «επαγγελματία» ποδηλάτη – τον γαλατά, τον κουλουρτζή, τον ταχυδρόμο – με κάποια συμπάθεια. Ήταν από τα λίγα επαγγέλματα που έκαναν πετάλι, τότε που δέσποζαν τα καλογαλισμένα αυτοκίνητα – οι οικογενειάρχες αφιέρωναν ολόκληρη την Κυριακή για να τα πλύνουν. Ήταν η ακμή του νεοπλουτισμού και το ποδήλατο ήταν ντεμοντέ, όπως και οτιδήποτε θύμιζε ύπαιθρο.

Οι εποχές όμως αλλάζουν. Στην Ευρώπη το ποδήλατο φαίνεται να έχει μπει για τα καλά στη ζωή των κατοίκων, αφού καθημερινά εκατοντάδες είναι αυτοί που το επιλέγουν για τις μικρές, αλλά και τις λίγο μεγαλύτερες μετακινήσεις τους. Αλλωστε, σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η υπόθεση ποδήλατο προωθείται μέσα από μια σειρά χρηματοδοτούμενων προγραμμάτων και έργων τα τελευταία χρόνια με χαρακτηριστικό παράδειγμα την εκστρατεία «Πόλεις Ελεύθερες από Αυτοκίνητα - Car Free Cities», της οποίας ένα από τα κεντρικά συνθήματα ήταν φυσικά το ποδήλατο.

Πριγκιπάτο των ποδηλάτων, όπως και των πεζών και των τραμ, είναι η Ολλανδία, με αποτέλεσμα οι οδηγοί ΙΧ να έρχονται τελευταίοι σε προτεραιότητα. Διαθέτει 22.000 χιλιόμετρα ποδηλατολωρίδων, όταν το >>





συνολικό μήκος των δρόμων είναι 110.000 χιλιόμετρα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί και η πόλη Γκρόνινγκεν, στην οποία ήδη από τη δεκαετία του '80 άρχισαν να εφαρμόζονται μέτρα για την ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου και έτσι σήμερα το ένα τρίτο των εργαζομένων πηγαίνει στη δουλειά του με αυτό.

Σε αρκετές χώρες της Γηραιάς Ηπείρου εφαρμόζεται η πολιτική του «ποδηλάτου πόλης», όπου με μια μηνιαία κάρτα μπορείς να έχεις ποδήλατο δημοσίας χρήσεως. Στο Παρίσι περιμένουν τον υποψήφιο ποδηλάτη σταντ με ποδήλατα έξω από το μετρό, τις πλατείες και τους δρόμους, όπου με την πιστωτική του κάρτα μπορεί να τα «νοικιάσει» και ύστερα να τα αφήσει σε κάποιο άλλο σταντ, για τον επόμενο οδηγό. Στην Πόλη του Φωτός οι αποκλειστικοί ποδηλατόδρομοι είναι 33 χιλιόμετρα, ενώ σε άλλα 314 χιλιόμετρα τα ποδήλατα συνυπάρχουν με άλλα μέσα. Το Στρασβούργο, ακολουθώντας το παράδειγμα του Παρισιού, απομάκρυνε από το κέντρο του τα αυτοκίνητα και έκανε

εκτεταμένες πεζοδρομήσεις σε συνδυασμό με 77 χιλιόμετρα ποδηλατόδρομων, με αποτέλεσμα πέρα από το οικολογικό όφελος το οικονομικό κέρδος να είναι πολύ μεγάλο δεδομένου ότι οι μετακινήσεις προς τα εμπορικά καταστήματα του κέντρου να αυξηθούν κατά 33%. Οι ευρωπαϊκές χώρες με τα υψηλότερα ποσοστά χρήσης ποδηλάτου ως προς το σύνολο των μετακινήσεων είναι η Ολλανδία με ποσοστό 27%, η Δανία με 18% και η Σουηδία με 13%.

Στην Ελλάδα η υπόθεση ποδήλατο φαίνεται να έχει μείνει αρκετά πίσω σε σχέση με τις υπόλοιπες ευρωπαϊκές χώρες. «Είναι σημαντικό να επιστρέψει το ποδήλατο στην ελληνική πόλη δεδομένου ότι η ένταξη του θα δρομολογήσει την υλοποίηση έργων που θα αναβαθμίσουν την αισθητική της πόλης, θα βελτιώσουν τις συνθήκες για τον πεζό, θα αυξήσουν την πελατεία της δημόσιας συγκοινωνίας» γράφει ο Κλοντ Μποςού, υπεύθυνος της Γενικής Διεύθυνσης Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προλογίζοντας το βιβλίο του υπέρμαχου του ποδηλάτου στο

1 **υνέχεια εργάζονται σε ένα οπτικό περιβάλλον που τους διδάσκει ελάχιστα. Αδυνατούμε να φανταστούμε τις πόλεις μας διαφορετικές από αυτό που είναι. Ο τόπος μας, για να είναι**

ελληνικό άστρo Βλαστού, επίκουρου καθηγητή στο ΕΜΠ, και της δρος περιβαλλοντολόγου Τίνας Μπιρμπίλη, «Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο».

Ο θάνος Βλαστός επισημαίνει ότι «δυστυχώς, οι Έλληνες μηχανικοί σπουδάζουν και στη συνέχεια εργάζονται σε ένα οπτικό περιβάλλον που τους διδάσκει ελάχιστα. Αδυνατούμε να φανταστούμε τις πόλεις μας διαφορετικές από αυτό που είναι. Ο τόπος μας, για να είναι ανταγωνιστικός, πρέπει να επιδεικνύει όχι μόνο την ιστορία του αλλά και το παρόν του. Το μεγαλύτερο πρόβλημα της πόλης του 21ου αιώνα θα είναι η ανεπάρκεια χώρου. Δεν θα υπάρχει χώρος για το αυτοκίνητο – την κίνηση και τη στάθμευσή του. Όσοι θα το χρησιμοποιούν θα πληρώνουν ακριβά το ενεργειακό, περιβαλλοντικό και αισθητικό κόστος που θα προκαλούν. Το αδικημένο ποδήλατο δρομολογεί τις >>



2 **συνέχεια εργάζονται σε ένα οπτικό περιβάλλον που τους διδάσκει ελάχιστα. Αδυνατούμε να φανταστούμε τις πόλεις μας διαφορετικές από αυτό που είναι. Ο τόπος μας, για να είναι ανταγωνιστικός, πρέπει να επιδεικνύει όχι μόνο την ιστορία του αλλά και το παρόν του. Το μεγ**





πολιτικές ανακατασκευές του μελλοντικού οδικού περιβάλλοντος.

Η υπόθεση “ποδήλατο” έχει πάρει μπρος και στην Ελλάδα. Υλοποιούνται δίκτυα στο Νέο Ψυχικό, στο Χαλάνδρι, στα Μελίσσια, στην Εκάλη και στη Νέα Ερυθραία, στη Θεσσαλονίκη, στη Λαμία, στην Κω. Ο μοντέρνος Έλληνας ταξιδεύει και βλέπει τι γίνεται στο εξωτερικό. Όλο και περισσότεροι είναι οι νέοι ποδηλάτες που διεκδικούν, με πορείες και διαδηλώσεις, το δικαίωμα να χρησιμοποιούν το ποδήλατο αντί του ΙΧ. Και εμείς στο ΕΜΠ εδώ και δέκα χρόνια μελετούμε και σχεδιάζουμε, και εσείς οι δημοσιογράφοι το κάνετε πάντα θέμα πρώτης γραμμής. Οι πο-

λιτικοί δεν μπορούν να μείνουν αδιάφοροι. Αυτή τη στιγμή στο Πολυτεχνείο κάνουμε μελέτες για λογαριασμό των υπουργείων Μεταφορών, Τουρισμού και ΠΕΧΩΔΕ.

Παράδειγμα ποδηλατούπολης είναι η Καρδίτσα, όπως και στην Αθήνα η Πολυτεχνειούπολη. Το ποδήλατο επιτρέπεται σε ΗΣΑΠ, προαστιακό και τραμ – εκτός ωρών αιχμής –, ενώ στο μετρό επιτρέπονται μόνο τα σπαστά. Προτείνουμε διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, καταργώντας μια λωρίδα που σήμερα καταλαμβάνεται από παρκαρισμένα αυτοκίνητα, και επομένως δεν επεμβαίνουμε στην κυκλοφορία. Το σημαντικότερο: χρειαζόμαστε αλλαγή νοοτροπίας. Βέβαια στην

αστά. Προτείνουμε διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, καταργώντας μια λωρίδα που σήμερα καταλαμβάνεται από παρκαρισμένα αυτοκίνητα, και επομένως δεν επεμβαίνουμε στην κυκλοφορία. Το σημαας μια λωρίδα που σήμερα καταλαμβάνεται από παρκαρισμένα αυτοκίνητα, και επομένως δεν επεμ

Ελλάδα κάνουμε κάποια βήματα μπροστά και μετά πάλι πίσω, εφόσον τα ΙΧ αυξάνονται όσο η πόλη επεκτείνεται. Οι πολιτικοί συμφωνούν να το προωθήσουν αλλά φοβούνται μην τους κατηγορήσουν αν γίνουν ατυχήματα. Δεν είναι όμως και λύση να μένουμε σπίτι μας ή να κυκλοφορούμε με τζιπ».

Σύμφωνα με το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ως το 2010 δύο ποδηλατόδρομοι μήκους 21,4 χιλιομέτρων θα κατασκευαστούν στην Αθήνα, πράγμα που κρίνεται απαραίτητο καθώς οι ποδηλάτες της πρωτεύουσας υπολογίζονται σε 3.000 με 3.500. Παράλληλα στη Θεσσαλονίκη τον περασμένο Αύγουστο ξεκίνησε κατασκευή ποδηλατόδρομου, συνολικού μήκους 12 χιλιομέτρων, ώστε να εθιστούν οι κάτοικοι της πόλης στη χρήση αυτού του εναλλακτικού μέσου μεταφοράς. Μάλιστα οι Θεσσαλονικείς φαίνεται να είναι ενθουσιασμένοι με την ιδέα, αφού το 97% των ερωτηθέντων σε έρευνα που διενήργησε το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης απάντησε ότι η κατασκευή τους θα συμβάλει σε μια πιο φιλική και ελκυστική πόλη. ●

