

Φιλελεύθερος Cover story

ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΗΜΕΡΑ



Ο ΤΗΣ ΝΙΚΟΛΕΤΤΑΣ ΜΟΥΤΟΥΣΗ

ρθοπεταλιές συνεχίζει να κάνει η Ελλάδα σε ό,τι αφορά τη χρήση ποδηλάτων, με αποτέλεσμα να βρίσκεται στην τελευταία πεντάδα των 28 χωρών-μελών της Ε.Ε. -μαζί με Κύπρο, Μάλτα, Ρουμανία και Πορτογαλία- των οποίων οι πολίτες χρησιμοποιούν το μέσον αυτό για τις καθημερινές μετακινήσεις τους. Κάτω από το 2% των Ελλήνων χρησιμοποιεί ποδήλατο για να μετακινηθεί, την ώρα που τα αντίστοιχα ποσοστά στο Ζάγκρεμπ είναι 10,1%, στο Ελσίνκι 11%, στη Λιουμπλιάνα 12%, στο Βερολίνο 13%, ενώ εκτινάσσονται στο 32% στο Αμστερνταμ και στο 35% στην Κοπεγχάγη.

Και μπορεί στις 3 Ιουνίου, ημερομηνία η οποία πρόσφατα καθιερώθηκε από τον ΟΗΕ ως Παγκόσμια Ημέρα Ποδηλάτου, να έγιναν δράσεις σε διάφορες περιοχές, αλλά ακόμη και όσοι έχουν ήδη κάνει στη χώρα την επιλογή να μετακινούνται με ποδήλατο βιώνουν έναν καθημερινό εφιάλτη από την έλλειψη υποδομών.

«Τα τελευταία χρόνια γίνεται μια προσπάθεια στις ελληνικές πόλεις να ενταχθεί το ποδήλατο ως μέσον καθημερινής μετακίνησης και όχι απλώς ως ένα μέσον αναψυχής. Για τον λόγο αυτό πολλοί δήμοι στην Ελλάδα εκπόνησαν μελέτες για ποδηλατοδρόμους, ενώ ένα μικρό τμήμα των μελετών αυτών υλοποιήθηκαν αποσπασματικά αξιοποιώντας κάποια συνήθως ευρωπαϊκή χρηματοδότηση», σημειώνει ο Ευθύμιος Μπακογιάννης, δρ πολεοδομίας-συγκοινωνιολόγος μηχανικός, μέλος του Ειδικού Διδακτικού Προσωπικού της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ.

Το δίκαιο του ισχυρού

«Το πρόβλημα της ένταξης του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη, όμως, δεν είναι τεχνικό θέμα, αλλά πολιτικό και ίσως και πολιτισμικό. Το βασικό πρόβλημα είναι να αλλάξεις τις

συμπεριφορές, τις συνήθειες και την καθημερινότητα των πολιτών που έχουν μάθει σε πόλεις όπου δεν τηρούνται οι κανόνες και επικρατεί ο ισχυρός έναντι του ευάλωτου χρήστη στον δρόμο», προσθέτει.

Και επισημαίνει χαρακτηριστικά: «Ετσι, ενώ όλοι (πολίτες, φορείς και πολιτικοί) είναι θετικοί στο να γίνουν ποδηλατόδρομοι, όταν πρόκειται να χαθούν θέσεις στάθμευσης, να αλλάξουν οι κυκλοφοριακές συνθήκες στον δρόμο, να γίνουν μονοδρομήσεις που θα δημιουργήσουν περιορισμούς και δυσκολίες στη χρήση του αυτοκινήτου, τότε αρχίζουν οι δικαιολογίες. "Δεν γίνεται να

κάνουμε ποδηλατόδρομους στην πόλη. Είναι στενοί οι δρόμοι. Έχει ανηφόρες. Δεν έχουμε κυκλοφοριακή παιδεία. Φτιάξτε πρώτα τις άλλες υποδομές (π.χ. αποχέτευση) και μετά ποδηλατόδρομους. Δεν το επιτρέπουν οι καιρικές συνθήκες". Οι παραπάνω φράσεις και δεκάδες ακόμα ακούγονται, ώστε να μην αλλάξει τίποτα και να διατηρηθεί αυτό που όλοι έχουν συνηθίσει να κάνουν».

Μόλις το 31% των δήμων διαθέτει ποδηλατόδρομους, που αντιστοιχούν σε 403,7 χιλιόμετρα σε μια χώρα έκτασης σχεδόν 132.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων. Αντιστοίχως, στην Ολλανδία, συνολικής έκτασης λίγο πάνω από

42.000 τ.χλμ., οι ποδηλατόδρομοι έχουν συνολικό μήκος 15.000 χιλιόμετρα.

Ο χώρος που του αναλογεί

«Σε κόντρα του κατεστημένου και της συντηρητικής άποψης του να μην αλλάξει τίποτα, οι δημοτικές αρχές πρέπει να πάρουν τις πολιτικές αποφάσεις και να δημιουργήσουν εκτεταμένα δίκτυα ποδηλάτου στις ελληνικές πόλεις, όπως έχει γίνει σε όλες τις σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις και όχι να υλοποιούν κάποια μικρά τμήματα για να δείξουν απλώς ότι έκαναν κάποιο έργο», σχολιάζει ο κ. Μπακογιάννης.



ΤΑ ΟΦΕΛΗ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

ΒΕΛΤΙΩΝΕΙ ΤΗ ΦΥΣΙΚΗ ΥΓΕΙΑ

ΔΕΝ ΠΡΟΚΑΛΕΙ ΘΟΡΥΒΟ ΚΑΙ ΔΕΝ ΡΥΠΑΙΝΕΙ

ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΕΙΤΑΙ ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΑ ΠΟΛΥ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ ΤΟΥ Ι.Χ.

ΒΟΗΘΕΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Παίρνω ένα ποδήλατο και φεύγω για τ' αδύνατο



«Το ποδήλατο είναι όχημα καθημερινής μετακίνησης και ως τέτοιο πρέπει να αντιμετωπιστεί στην πόλη. Πρέπει να πάρει τον χώρο που του αναλογεί. Η ένταξη του ποδηλάτου θα κάνει τις πόλεις πιο ασφαλείς για όλους τους χρήστες, αφού θα μειωθούν οι ταχύτητες, θα ξαναζωντανέψει τις γειτονιές, θα ενισχύσει την κοινωνικότητα, θα αποκαταστήσει τη δημοκρατία στον οδικό χώρο. Είναι ένα μεγάλο στοίχημα, που πρέπει κερδηθεί», αναφέρει.

Ηδη 170 πόλεις έχουν πάρει χρηματοδότηση από το Πράσινο Ταμείο για να εκπονίσουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

(ΣΒΑΚ), που αποτελούν στρατηγικές για την αύξηση του περπατήματος, του ποδηλάτου και της δημόσιας συγκοινωνίας και τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου.

Προκειμένου να διευκολύνει περαιτέρω τους δήμους να προχωρήσουν τα ΣΒΑΚ -ήδη βρίσκεται εδώ και χρόνια στο πλευρό τους- το Εργαστήριο Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ δημιούργησε πριν από μερικές ημέρες και μία νέα ηλεκτρονική πλατφόρμα, ώστε να μπορέσουν να κάνουν σχεδιασμούς για το ποδήλατο και το περπάτημα στις πόλεις. Οι δήμοι μπορούν να βοηθηθούν σε αυτούς τους σχεδιασμούς κάνοντας μια επίσκεψη στην ιστοσελίδα www.svak.gr.

Κίνητρα και οικονομικές ελαφρύνσεις

Στην Κοπεγχάγη τα ποδήλατα υπερέρχουν του αριθμού των αυτοκινήτων. Το 2017 το σύνολο των ποδηλάτων ανέρχεται σε 265.700 έναντι 252.600 Ι.Χ. οχημάτων, με το 41% των καθημερινών μετακινήσεων να γίνεται με ποδήλατα.

Αυξητική τάση παρουσιάζει η χρήση ποδηλάτων και στο Λονδίνο. Κατά τη δεκαετία 2004- 2014 ο αριθμός τους διπλασιάστηκε έναντι των αυτοκινήτων, ενώ σύμφωνα με εκτιμήσεις το 2019 θα υπάρχουν περισσότερα ποδήλατα από Ι.Χ. σε ώρες αιχμής. Σε αυτό βοήθησε η δημιουργία ποδηλατοδρόμων αλλά και η λειτουργία σταθμών ενοικίασης ποδηλάτων.

Σε άλλες χώρες οι ποδηλάτες έχουν και οικονομικά οφέλη. Στο Βέλγιο η χρήση ποδηλάτου αμειβεται με 23 λεπτά του ευρώ ανά χιλιόμετρο μετακίνησης. Περισσότεροι από 400.000 Βέλγοι επιλέγουν το ποδήλατο για τις καθημερινές τους μετακινήσεις, ενώ τη διετία 2015- 2017 δόθηκαν στους δικαιούχους πάνω από 93 εκατομμύρια ευρώ.

Συστήματα οικονομικών κινήτρων για τη χρήση ποδηλάτου προχωρούν και σε άλλες χώρες, όπως στη Γαλλία, στο Λουξεμβούργο και την Ιταλία, μέσω επιδοτήσεων ή φορολογικών ελαφρύνσεων. Αλλά και στην Ολλανδία με τα 15.000 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων υπάρχουν προβλήματα τόσο για την απόκτηση ποδηλάτου όσο και για οφέλη από τη μετακίνηση από το σπίτι προς τη δουλειά με το μέσον αυτό.

Στην Ελλάδα αποτελεί ουτοπία για όσους θέλουν να επιλέξουν αυτό το μέσο μετακίνησης, καθώς η έλλειψη υποδομών δεν επιτρέπει τη χρήση του

Η ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΟΥ EUROVELO

Στοίχημα για τη χώρα αποτελεί και το EuroVelo, το ευρωπαϊκό δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών, που έχει σκοπό να διαμορφώσει ένα δίκτυο διασύνδεσης ευρωπαϊκών χωρών, καταγράφοντας ήδη υπάρχουσες διαδρομές ή δημιουργώντας νέες. Το ευρωπαϊκό δίκτυο ήδη περιλαμβάνει περισσότερα από 45.000 χιλιόμετρα ποδηλατικών διαδρομών και στόχος είναι όταν ολοκληρωθεί να ξεπεράσει τα 70.000 χιλιόμετρα.

Επίσημα σηματοδοτημένο δίκτυο EuroVelo βρίσκει κανείς σήμερα σε χώρες όπως η Αυστρία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ουγγαρία, η Σερβία, η Σλοβακία, η Ελβετία, η Ενωμένο Βασίλειο, η Τσεχία, η Πορτογαλία, η Ισπανία, η Ιταλία και άλλες. Πρόσφατα, υπογράφηκε συνεργασία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ποδηλατιστών (ECF) με την ΜΚΟ Πόλεις για Ποδήλατο, που ανέλαβε τον ρόλο του εθνικού συντονιστή του EuroVelo στην Ελλάδα, με πρόβλεψη τη δημιουργία τριών ευρωπαϊκών ποδηλατικών διαδρομών, που θα διασχίζουν τη χώρα.

Οι τρεις διαδρομές

Πρόκειται για μία διαδρομή 5.900 χιλιομέτρων, η οποία θα ξεκινάει από το Κάντιθ της Ανδαλουσίας στην Ισπανία και θα καταλήγει, μέσω Ηγουμενίτσας, στην Αθήνα, διερχόμενη σε ελληνικό έδαφος τις Περιφέρειες Ηπείρου, Δυτικής Ελλάδας, Πελοποννήσου και Αττικής.

Η δεύτερη, 6.000 χιλιομέτρων, ξεκινά από το Βόρειο Ακρωτήριο της Νορβηγίας και καταλήγει μέσω Θεσσαλονίκης στην Αθήνα, διερχόμενη σε ελληνικό έδαφος τις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας, Θεσσαλίας, Στερεάς Ελλάδας και Αττικής.

Και η τρίτη, 10.400 χιλιομέτρων, ξεκινά από τον Αρκτικό Ωκεανό και τη Θάλασσα του Μπάρεντς στα σύνορα Νορβηγίας και Ρωσίας και καταλήγει στη Μαύρη Θάλασσα διασχίζοντας την Ελλάδα σε δύο τμήματα, από τον Προμαχώνα Σερρών έως την Εξοχή Δράμας και από τον Κυπρίνο έως τις Καστανιές Εβρου, κατά μήκος του Αρδα ποταμού, διερχόμενη σε ελληνικό έδαφος τις Περιφέρειες Κεντρικής Μακεδονίας και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης. «Ο ποδηλατικός τουρισμός αποτελεί ένα εξαιρετικά καυτό θέμα σήμερα στην Ευρώπη. Εκατομμύρια πολίτες επιλέγουν το ποδήλατο για τις διακοπές τους, είτε αποκλειστικά ως μέσον μετακίνησης είτε ως μέσον αναψυχής στη διάρκεια των διακοπών αυτών», σημειώνει η ΜΚΟ Πόλεις για Ποδήλατο.

Φιλελεύθερος Γνώμη

ΚΟΛΠΑ

Το κόλπο στην πολιτική είναι παλιό: οι κυβερνήσεις ανοίγουν ένα (θεωρητικά ανώδυνο) μέτωπο για να κρύψουν ένα (πραγματικά μεγαλύτερο) πρόβλημα. Αυτό το δοκιμασμένο κόλπο επιστράτευσε και αυτή η κυβέρνηση για να αποσπάσει την προσοχή της κοινής γνώμης από το πραγματικά μεγάλο πρόβλημα, που δεν είναι άλλο από τη ζημία στην οικονομία. Και το επιστράτευσε ανοίγοντας το μέτωπο του Σκοπιανού.



Μόνο που τα κόλπα στην πολιτική φέρνουν ενίοτε τα αντίθετα αποτελέσματα από τα επιδιωκόμενα. Πρώτον, το μέτωπο δεν αποδείχθηκε τόσο ανώδυνο όσο θα ήθελαν οι επιτελείς του Μαξίμου. Εκείνοι πίστευαν ότι και η κοινή γνώμη θα αδιαφορήσει για το θέμα του ονόματος και ότι η αντιπολίτευση θα στριμωχτεί. Δεν συνέβη όμως ούτε το ένα ούτε το άλλο. Οι μαθητευόμενοι μάγοι της κυβέρνησης βρέθηκαν έτσι να μην ξέρουν πώς να διαχειριστούν το αγκάθι. Πήραν την πρωτοβουλία των κινήσεων, αλλά στη συνέχεια έχασαν τον έλεγχό τους.



Τι σημαίνει αυτό; Οτι η κυβέρνηση πρόσθεσε ακόμη ένα πρόβλημα στα ήδη υπάρχοντα. Το αποτέλεσμα, όπως δείχνουν και οι τελευταίες δημοσκοπήσεις, δεν ήταν παρά να εκτοξευθεί η δυσαρέσκεια της κοινής γνώμης στα ύψη και να εισπράξει προσωπικά ο πρωθυπουργός τόση αποδοκιμασία, όσο δεν είχε συμβεί ποτέ άλλοτε στο παρελθόν για επικεφαλής κυβέρνησης. Στη συνείδηση της κοινής γνώμης αυτή δεν είναι μια κυβέρνηση που λύνει προβλήματα, αλλά που δημιουργεί συνεχώς νέα. Για να αποδειχθεί ότι της νύχτας τα... κόλπα τα βλέπει η μέρα και γελάει.