

ΕΛΛΑΔΑ

ΕΛΛΑΔΑ 10.09.2016

Ποδηλατόδρομοι σε μερική αχρηστία

ΓΙΩΡΓΟΣ ΛΙΑΛΙΟΣ

Το δίκτυο στην Ελλάδα

Περιφέρειες	Χιλιόμετρα	Σύνολο δήμων	%
Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης	31,9	7	32
Κεντρικής Μακεδονίας	45,1	13	34
Δυτικής Μακεδονίας	21,2	5	42
Ηπείρου	14,7	3	17
Θεσσαλίας	61,6	6	24
Στερεάς Ελλάδας	13,8	8	33
Βορείου Αιγαίου	7,1	2	22
Νοτίου Αιγαίου	14,6	4	12
Ιονίων Νήσων	14,7	3	43
Δυτικής Ελλάδας	62,1	9	47
Πελοποννήσου	15,5	6	21
Αττικής	83,5	27	41
Κρήτης	17,9	9	38

ΠΗΓΗ: Μινώκος Βλάσης, Κιτσικόπουλος, τμήμα Αρχιτεκτονικής - Τοπογραφικών Μετρήσεων ΕΜΤ (Θάνας Βλαστός, Θάνας Μισακλόπουλος)



Ετικέτες:

«Η διαφορά της ύπαρξης ποδηλατόδρομου και της απουσίας του στην Αθήνα είναι απλή: αν υπάρχει, μπορείς να κάνεις ποδήλατο με την οικογένειά σου, αλλιώς όχι. Βέβαια ποδηλατόδρομος από ποδηλατόδρομο διαφέρει. Υπάρχουν εκείνοι που έγιναν σωστά και εκείνοι που έγιναν με φθηνό τρόπο, για να ισχυριστεί ο δήμαρχος ότι βελτιώνει τη ζωή στην πόλη και οι οποίοι καταργήθηκαν στην πράξη λ.χ. από τα παρκαρισμένα αυτοκίνητα. Ο σωστά κατασκευασμένος ποδηλατόδρομος μπαίνει αμέσως στη ζωή της πόλης. Αρκεί κανείς να δοκιμάσει τη νέα διαδρομή, από το Θησείο έως το Φάληρο. Θα βρει οικογένειες με παιδιά να κάνουν ποδήλατο, ηλικιωμένους που κάνουν τη βόλτα τους, ακόμα και ανθρώπους σε αναπηρικά αμαξίδια. Αυτό μας δείχνει πόσο ανάγκη τους έχουμε, σε μια πόλη με τόσα εμπόδια στην κινητικότητα».

Η 35χρονη Αγγλαΐα Ντίξη, ιδιωτική υπάλληλος και μητέρα δύο παιδιών, έχει βάλει εδώ και αρκετά χρόνια το ποδήλατο στη ζωή της και όπως όλοι όσοι το έχουν αποτολμήσει, γνωρίζει διά της εμπειρίας τα οφέλη αλλά και τις δυσκολίες που κρύβει η χρήση του ποδηλάτου σε μια μεγάλη πόλη, όπως η Αθήνα. Όπως υποστηρίζει, η δημιουργία ενός ποδηλατόδρομου μπορεί να βελτιώσει εκπληκτικά τη ζωή μιας περιοχής.

Αρκεί όμως να γίνει σωστά.

Το πρώτο βήμα

Στα τέλη της άνοιξης η πολιτεία έκανε ένα βήμα που έχει γίνει εδώ και χρόνια στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες: το υπουργείο Υποδομών ενέκρινε τις πρώτες προδιαγραφές για ποδηλατικές υποδομές (τις οποίες μάλιστα εκπόνησε το Τμήμα Οδικής Ασφάλειας, Σήμανσης και Σηματοδότησης του υπουργείου). Για τη σύνταξη του τελικού κειμένου ελήφθησαν υπόψη τόσο η εμπειρία 85 δήμων που διαθέτουν ποδηλατόδρομους όσο και η εμπειρία όσων τους χρησιμοποιούν (μέσω διαφόρων συλλογικοτήτων, όπως η Ελληνική Ομοσπονδία Ποδηλασίας, οι Φίλοι του Ποδηλάτου, ο σύλλογος Ποδηλάτες-ισσες).

Η έκδοση των πρώτων προδιαγραφών προκάλεσε συζητήσεις στον χώρο όσων ασχολούνται με το ποδήλατο. «Η σύνταξη προδιαγραφών ήταν απολύτως αναγκαία. Υπάρχουν σήμερα ποδηλατόδρομοι που είναι εντελώς άχρηστοι – είτε πολύ στενοί, ή καταπατημένοι από τα Ι.Χ., που η μόνη τους θετική λειτουργία είναι ότι βάζουν το ποδήλατο σε δημόσια θέα, ως κομμάτι των μετακινήσεων στον αστικό ιστό», λέει η κ. Λυδία Χατζηαλεξίου, από τον σύλλογο Φίλοι του Ποδηλάτου. «Κατά τη γνώμη μου έχει γίνει πολύ καλή δουλειά, καθώς δίνονται πολλές επιλογές σε όποιον δήμο θέλει να ασχοληθεί. Και η δυνατότητα παρέκκλισης, αν το επιβάλλουν οι συνθήκες».

Οι απόψεις δίστανται. «Οι προδιαγραφές που έφτιαξε το υπουργείο είναι φαραωνικές. Το μοντέλο που εφαρμόζεται σε μια βορειοευρωπαϊκή χώρα δεν έχει σχέση με την πραγματικότητα στην Ελλάδα, όπου δεν υπάρχει χώρος, όπου η κυριαρχία του αυτοκινήτου είναι απόλυτη», εκτιμά ο κ. Θάνος Βλαστός, συγκοινωνιολόγος/πολεοδόμος, καθηγητής στο ΕΜΠ. «Πιστεύω ότι οι προδιαγραφές αυτές τελικά θα υπονομεύσουν τη δημιουργία νέων ποδηλατόδρομων, αφού θα αποθαρρύνουν τους ενδιαφερόμενους».

Πριν από μια δεκαετία, η συζήτηση αυτή θα είχε μεγαλύτερο ενδιαφέρον. Ομως, σήμερα η προσπάθεια διείσδυσης του ποδηλάτου στον αστικό ιστό έχει ατονήσει. «Λίγο πολύ έχουν αφεθεί στην τύχη τους. Το ποδηλατικό κίνημα, ως φορέας διεκδίκησης, έχει ατονήσει. Όταν χτυπάς “στου κουφού την πόρτα”, κάποια στιγμή κουράζεσαι», λέει η κ. Χατζηαλεξίου. «Παλαιότερα, όταν πηγαίναμε στα υπουργικά γραφεία και προτεινάμε ποδηλατόδρομους, μας έλεγαν “ναι μεν, αλλά δεν έχουμε λεφτά”», λέει ο κ. Βλαστός. «Τώρα μας λένε όχι, ότι είναι πολυτέλεια να φτιάχνουμε ποδηλατόδρομους στις εποχές που ζούμε, είναι προκλητικό για τους φτωχούς. Το ποδήλατο αντιμετωπίζεται από κάποιους ως μέσο... των πλουσίων!».

Σύμφωνα με στοιχεία της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ (Θάνος Βλαστός, Θύμιος Μπακογιάννης, Κωνσταντίνος Αθανασόπουλος), σήμερα 102 δήμοι σε όλη την Ελλάδα έχουν κάποιας μορφής ποδηλατόδρομο (31%). Αν συνυπολογίσουμε στους διαχωρισμένους ποδηλατόδρομους (305 χλμ.), τις απλές λωρίδες ποδηλάτων (στο οδόστρωμα, χωρίς διαχωρισμό, 63,5 χλμ.) και τους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, όπου πεζοί και ποδήλατα έχουν προτεραιότητα (34,8 χλμ.), τότε το σύνολο του δικτύου ανέρχεται σε 403,7 χλμ. σε όλη τη χώρα, περίπου 0,037 μέτρα ανά κάτοικο.

«Δεν είναι εύκολο να έρθεις εκ των υστέρων και να δημιουργήσεις ποδηλατόδρομους, χωρίς να αφαιρέσεις χώρο από το αυτοκίνητο», λέει ο κ. Βλαστός. «Το βλέπουμε σε πολλές ελληνικές πόλεις, όπου φορείς και πολίτες... ξεσηκώνονται ενάντια στο ποδήλατο. Υπάρχει νησί που έλαβε πόρους από την Ε.Ε. για να δημιουργήσει σύστημα κοινόχρηστων ποδηλάτων, το οποίο δεν λειτούργησε ούτε μια μέρα! Απλά έβαψαν μια άσπρη γραμμή στο πλάι του δρόμου, την οποία βέβαια κατέλαβαν παρκαρισμένα αυτοκίνητα. Την ίδια στιγμή βλέπουμε παραδείγματα πόλεων όπως η Λουμπλιάνα, που άλλαξαν πρόσωπο μέσα σε λίγα χρόνια πεζοδρομώντας ολόκληρες περιοχές, δίνοντας χώρο στον πεζό, στο ποδήλατο. Εδώ επικρατεί μια μόνιμη άρνηση».

Δεν τυπώνω. Πι?οστατε?ω το πε?ιβάλλον.