

Let's cycle!



Οι ποδηλατόδρομοι στην Αθήνα παραμένουν απραγματοποίητο όνειρο κάθε «τρειλού» που αποφάσισε να αφήσει το αυτοκίνητό του και να κυκλοφορεί στην πόλη με αρθροπλαστικές. Ωστόσο, μέσα στις συνθήκες απόλυτου χάους κατά τις ώρες αιχμής, οι αναβάτες θέτουν εαυτούς σε κίνδυνο με κάθε τους πεταλιά. Κινούνται σπασμοδικά, πότε ως αθλητές, πότε ως πεζοί, μπερδεύοντας την κυκλοφορία και στους μεν και στους δε. Αυτό μερικές φορές αντιμετωπίζεται με συμπόδια, άλλες όμως όχι και τόσο ψύχραιμα. Η ουσία είναι πως, από τη στιγμή που τα αυτοκίνητα και οι μηχανές χρειάζονται τους δρόμους και οι πεζοί τα πεζοδρόμια, έτσι και οι ποδηλάτες έχουν δικαίωμα στην ασφαλή μετακίνησή τους μέσω ποδηλατοδρόμων. Η έλλειψή τους είναι αυτή που κάνει τη συνύπαρξη δυσκολότερη. Τα ποδήλατα αυξάνονται, 350.000 πουλήθηκαν μόνο πέρυσι, ενώ φέτος οι πωλήσεις έχουν αυξητικές τάσεις, καθιστώντας την κατασκευή ποδηλατοδρόμων «πρακτική ανάγκη».

Πριν από λίγες ημέρες, στα μέσα Απριλίου, κατά τη διάρκεια του Ευρωπαϊκού Συνεδρίου στη Βιέννη για το Ποδήλατο (Velo City 2013), η μελέτη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου για το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων της Αθήνας απέσπασε το τρίτο βραβείο στην κατηγορία «Ποδηλατικών οραμάτων» (σε «λευθερή μετάφραση του "Cycling visionaries awards"). Τι περιλαμβάνει η μελέτη που εκπονήθηκε μέσα σε τρία χρόνια από τοπογράφους, πολεοδόμους, αρχιτέκτονες και συγκοινωνιολόγους;

226 χιλιόμετρα ποδηλατοδρόμων που θα διατρέχουν όλες τις μεγάλες οδικές αρτηρίες της πρωτεύουσας και θα αγγιζάνε την ασφαλή και ταχύτατη μετακίνηση όσων επιλέγουν το ποδήλατο για μεταφορικό τους μέσο. «Στόχος μας είναι να υπάρξει ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων, όπως και στις άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, έτσι και στο επίπεδο του σχεδιασμού, το οποίο στη συνέχεια θα ενταχθεί στο ρυθμιστικό σχέδιο της πόλης για να υλοποιηθεί στο μέλλον. Η υλοποίησή του βάζει την Αθήνα στις δέκα πρώτες ευρωπαϊκές «ποδηλατοπόλεις» και συμβάλλει σε μια ευρύτερη

στροφή προς βιώσιμες λύσεις που θα αφορούν τη μετακίνηση του πολίτη στην πρωτεύουσα», λέει ο Θάνος Βλάστος, καθηγητής της Σχολής Αγρονόμων Τοπογράφων και Γεωμαθηματικών του ΕΜΠ. Ο ποδηλατόδρομος θα διατρέχει όλες τις μεγάλες οδικές αρτηρίες (Μεσογείων, Κηφισίας, Βασ. Σοφίας, Πανεπιστημίου, Αθηνών, Βουλιαγμένης, Συγγρού, Θεσάλων, Πειραιώς, Παροριακή κ.ά.), ενώ τοντας τα προάστια με το κέντρο της πόλης και προσφέροντας στον ποδηλάτη μια ολοκληρωμένη διαδρομή, όπου και αν επιλέξει να κινηθεί μέσω στην πρωτεύουσα. «Η πρότασή μας για μητροπολιτικό ποδηλατόδρομο βασίστηκε σε μελέτες που πραγματοποιήθηκαν σε ποδηλατικά δίκτυα οκτώ ευρωπαϊκών πόλεων. Οι 36 ποδηλατολωρίδες ταχείας κυκλοφορίας που προβλέψαμε θα ενώνουν σχεδόν όλα τα πανεπιστήμια, τα μεγάλα εμπορικά κέντρα, ανοικτούς χώρους και αθλητικές εγκαταστάσεις, νοσοκομεία και σταθμούς του μετρό και του τραμ».

Οι αλλαγές, όμως, που πρέπει να γίνουν για την ολοκλήρωση ενός τέτοιου, μεγαλόπνοου σχεδίου, είναι πολλές. «Αντίστοιχα σχέδια έχουν καταφέρει να υλοποιηθούν μέσα σε έναν χρόνο σε μεγάλες πόλεις της Ευρώπης, αλλά εδώ τα πράγματα είναι διαφορετικά. Πρέπει να γίνουν σωστές υποδομές και ο ποδηλατόδρομος να έχει έναν διακριτό ρόλο στην κυκλοφορία των πολιτών. Δυστυχώς, δεν έχουμε την ποδηλατική νοοτροπία και κάτι τέτοιο γεννά προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν. Στην Ελβετία, ενδεχομένως, να χρειάζεται μια απλή διαγράμμιση για να γίνει σεβαστή η ποδηλατική διαδρομή, εδώ όμως πρέπει να διαφυλάξουμε τους ποδηλάτες από την «έξουσία» των οδηγών στους δρόμους».

Κάτι τέτοιο, όπως είναι φυσικό, εκτός του ότι αυξάνει το κόστος αποπεράτωσης του έργου, ενεργοποιεί και το πρόβλημα της εξεύρεσης χώρου. «Η πρότασή μας έχει να κάνει με τη διακτύπωση μεγάλων οδικών αρτηριών, εκεί που υπάρχει χώρος και με τις κατάλληλες ρυθμίσεις μπορούμε να πετύχουμε την ελαχιστοποίηση των ενδεχόμενων προβλημάτων», μας λέει ο Ευθύμιος Μπακογιάννης, πολεοδόμος-συγκοινωνιολόγος στο ΕΜΠ και μέλος της ομάδας που εκπόνησε το

μητροπολιτικό σχέδιο. «Στα έργα «και δε σε αυτά που σχετίζονται με την κυκλοφορία- το 100% της επένδυσης έγκειται στο να μάθει ο πολίτης να τα χρησιμοποιεί σωστά και να αξιοποιούνται διεκδικώντας την κυκλοφορία όλων μας. Αλλάξω δεν υπάρχει λόγος να κόνεις κάτι. Με τις κατάλληλες υποδομές, εκπαιδευτές και τον οδηγό, αλλά και τον ποδηλάτη να κυκλοφορούν σωστά, χωρίς ο ένας να αποτελεί βόρρο για τον άλλον».

Πόσο κοντά στην πραγματικότητα είναι, όμως, ένα τόσο μεγάλο έργο, που αλλάζει τις κυκλοφοριακές συνθήκες σε ολόκληρη την πρωτεύουσα; «Τα πράγματα δεν γίνονται από τη μια μέρα στην άλλη. Αρχικά, χρειάζεται πολιτική βούληση. Η πρότασή μας έχει κατατεθεί στα αρμόδια υπουργεία και μόλις τώρα κάτι άρχισε να κινείται», λέει ο κ. Βλάστος αναστεφόμενος στο κομμάτι του ποδηλατοδρόμου που θα ενώσει το Φάληρο με το Γκάζι, για το οποίο μόλις έχει αποφασιστεί η δημοπράτηση του έργου. Ο ποδηλατόδρομος αυτός θα ξεκινάει από το Φαληρικό Δέλτα και, εκμεταλλευόμενος την άπια κυκλοφορία στις άκρες του Ιλισού στην Καλλιθέα, θα διασχίζει τον Ταύρο για να φτάσει στο Γκάζι. «Το έργο υπολογίζεται να κοστίσει 4.700.000 ευρώ και σε αυτό το ποσό υπολογίζονται 15% απρόβλεπτα, 18% εργασιμικό ύψους και 23% ΦΠΑ. Επομένως, το πραγματικό κόστος του είναι περίπου 2.600.000 ευρώ», μας λέει ο κ. Μπακογιάννης, τονίζοντας πως τα πάσα θα καλυφθεί από ευρωπαϊκά κονδύλια.

Τα δέκα αυτά χιλιόμετρα θα είναι το πρώτο δίκτυο διαδημοτικού ποδηλατοδρόμου που καταφέρει και εισχωρεί εντός των συνόρων του Δήμου Αθηναίων, εγκαινιάζοντας έτσι ένα πολλά υποσχόμενο σχέδιο με κεντρική ιδέα την ασφαλή και ανεμπόδιτη κυκλοφορία όλων. Η απονομή του τρίτου βραβείου για την πρόταση μητροπολιτικού ποδηλατικού δικτύου από το ΕΜΠ θα γίνει στο Velo City 2013 στη Βιέννη στα μέσα Ιουνίου, σηματοδοτώντας «ίσως» την απαρχή ενός κυκλοφοριακού καύσιμου».

