

Nil's blog

Η πραγματικότητα είναι θέμα ερμηνείας....

[stay updated via rss](#)

Συνέντευξη: Ευθύμιος Μπακογιάννης

Posted: Ιανουαρίου 26, 2012 in [Συνεντεύξεις](#)

2

Ευθύμιος Μπακογιάννης:

*(Τοπογράφος Μηχανικός – Πολεοδόμος ,
Επιστημονικός Συνεργάτης Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας,
Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο,
Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών,
Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού)*

– **«ΠΩΣ ΕΧΕΙ ΜΕΤΑΒΛΗΘΕΙ ΤΟ ΚΟΙΝΟ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ»;**

Τα πρώτα χρόνια ήταν πολύ έντονη η κίνηση του ποδηλάτου. Ο λόγος ήταν ότι δεν υπήρχαν οικονομικές δυνατότητες και το αυτοκίνητο δεν ήταν αρκετά διαδεδομένο την δεκαετία του 50. Επομένως το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού μετακινούνταν με το ποδήλατο. Αργότερα, μετά το 1970 άρχισαν και κάνανε την εμφάνισή τους περισσότερο τα αυτοκίνητα. Φτάνοντας στην δεκαετία του 80 οπότε και κάθε οικογένεια είχε σαν όνειρό της την απόκτηση ενός αυτοκινήτου. Έτσι άρχισαν να πληθαίνουν στους δρόμους τα αυτοκίνητα. Από εκεί και πέρα ξεκίνησε μια μείωση της χρήσης του ποδηλάτου, δεδομένου ότι το αυτοκίνητο έδινε μια ανεξαρτησία στις μετακινήσεις, ήταν ένα στάτους κοινωνικό, επομένως αντικατέστησε ακόμα και τις πιο κοντινές μετακινήσεις. Εξάιρεση αποτέλεσαν κάποιες περιοχές οι οποίες το ποδήλατο το είχαν παράδοση, ενδεχομένως να βοήθησε και η μορφολογία του εδάφους, και έτσι το διατήρησαν στην ζωή τους. Πάντως όσο πιο πολύ βλέπαμε να δημιουργούνται αυτοκίνητα προσιτά σε κόστος, τόσο πιο πολύ ο μέσος Έλληνας είχε σαν όνειρό του την απόκτηση ενός αυτοκινήτου και τόσο πιο πολύ έβγαζε από την ζωή του το ποδήλατο.

– **«ΣΗΜΕΡΑ»;**

Σήμερα ξαναγυρίζουμε λίγο στις εποχές που το ποδήλατο ήταν μέρος της καθημερινότητας. Έχουμε το παράδειγμα της Ευρώπης όπου στις περισσότερες πόλεις το ποδήλατο είναι κομμάτι των μετακινήσεων των ευρωπαίων πολιτών. Οι περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις έχουν ιδιαίτερη ευαισθησία σε θέματα περπατήματος και ποδηλάτου, έχουν παντού ποδηλατόδρομους και συστήματα ενοικίασης ποδηλάτου. Αυτά έχουν αρχίσει και έρχονται σιγά σιγά και στην Ελλάδα. Υπάρχει ένα πολύ έντονο ποδηλατικό κίνημα από παιδιά, νέους, εφήβους, ακόμα και μεγάλους σε ηλικία όπου ξεχύνονται στους δρόμους. Όσο πιο πολύ γίνεται συνείδηση η οικολογική μετακίνηση και όσο η οικονομική κρίση βαθιάει, τόσο πιο πολύ το ποδήλατο θα επανέρχεται στις καθημερινές μετακινήσεις. Έχουμε φτάσει σε μια εποχή που η βενζίνη αγγίζει σχεδόν τα 2 ευρώ λίτρο, επομένως παρατηρούμε ότι έχει μειωθεί το κυκλοφοριακό στην πόλη, οι άσκοπες

μετακινήσεις που γίνονταν παλιότερα έχουν αρχίσει και μειώνονται, τα θηριώδη τζίπ αντικαθίστανται από μικρότερα αυτοκίνητα και πάρα πολύς κόσμος στρέφεται στην μετακίνηση με το ποδήλατο.

– «ΤΙ ΚΕΡΑΙΖΕΙ ΚΑΠΟΙΟΣ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΩΝΤΑΣ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ»;

Πρώτα απ' όλα δεν στοιχίζει τίποτα. Το ποδήλατο είναι ένα φτηνό μέσο μετακίνησης. Πλέον τα ποδήλατα έχουν και τα ίδια αξιοποιήσει τις τεχνολογίες, είναι ελαφριά, δεν χρειάζεσαι μεγάλα σωματική δύναμη, έχουν εξαιρετικά υλικά επομένως και μόνο ότι το χρησιμοποιείς χωρίς μεγάλη σωματική δύναμη και χωρίς να το πληρώνεις, παρά μόνο το κόστος αγοράς, αυτό δίνει ένα σημαντικό οικονομικό όφελος με δεδομένου ότι δεν έχεις αυτοκίνητο, δεν έχεις ασφάλεια, δεν έχεις δεν έχεις βενζίνη, δεν έχεις όλα αυτά τα παράλληλα οικονομικά κόσθη που συνοδεύονται με το αυτοκίνητο.

Σε δεύτερη φάση σου δίνει μια καλύτερη υγεία. Όταν μετακινήσαι με το ποδήλατο σημαίνει ότι άσκησε, σημαίνει ότι καίς θερμίδες, ότι γυμνάζεις το σώμα σου, ότι αποκτάς μια καλύτερη ισορροπία στο σώμα. Αυτό λοιπόν είναι ένα δεύτερο όφελος που σχετίζεται με τον άνθρωπο και την υγεία.

Τρίτων το ποδήλατο είναι ένα εξαιρετικό μέσω κοινωνικοποίησης. Με το ποδήλατο μπορείς να μετακινηθείς, δεν χρειάζεται να ψάξεις για να παρκάρεις, σταματάς σε οποιοδήποτε σημείο, μπορείς να μιλήσεις με έναν φίλο σου. Αποτελεί λοιπόν και ένα στοιχείο κοινωνικοποίησης, κάτι το οποίο λείπει στις μέρες μας από την Ελληνική πόλη.

Επίσης ένα άλλο σημαντικό όφελος που έχει το ποδήλατο είναι το γεγονός ότι είναι ένα μέσο το οποίο μπορείς να το έχεις κοντά σου πλέον παντού. Έχουν βγει πλέον τα σπαστά ποδήλατα τα που μπορείς να τα βάλεις στο μετρό, να τα βάλεις στον ΗΣΑΠ, να τα βάλεις στο λεωφορείο, να το πάρεις στο γραφείο σου για να μην σου το κλέψουν, άρα ουσιαστικά είναι μια προέκταση του χαρτοφύλακά σου που πηγαίνεις στο γραφείο, έχεις μαζί σου και ένα ποδήλατο που μπορείς ανά πάσα στιγμή να το ξεδιπλώνεις και να μετακινήσαι, να το διπλώνεις και να το έχεις μαζί.

– «ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ»

Στην Ελλάδα τα τελευταία δέκα χρόνια έχουν γίνει πάρα πολλές μελέτες κυρίως σε επαρχιακούς δήμους. Σχεδόν 40 πόλεις έχουν εκπονήσει μελέτες για ποδηλατόδρομους.

Στο μητροπολιτικό δήμο της Αθήνας έχει γίνει μια μελέτη από το 2007 και έχει παραδοθεί στο υπουργείο μεταφορών. Η μελέτη αυτή περιλαμβάνει την σύνδεση μετρό Κατεχάκη, με το πάρκο του Γουδί, την Πολυτεχνειούπολη, την Πανεπιστημιούπολη, το πάρκο των Ιλισίων και τον σταθμό μετρό του Ευαγγελισμού. Ουσιαστικά πρόκειται για μια υπεραστική διαδρομή η οποία θα εξυπηρετήσει και τις καθημερινές μετακινήσεις των φοιτητών από τους δύο σταθμούς μετρό, προς τις σχολές τους και είναι μια εύκολη όδευση. Σήμερα βρίσκεται στα συρτάρια του ΥΠΟΜΕΔΙ (ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΔΙΚΤΥΩΝ) και περιμένει να βρει χρηματοδότηση.

Επίσης έχει ολοκληρωθεί μια μελέτη για το τμήμα Φάληρο-Κηφισιά, που ουσιαστικά ακολουθεί την διαδρομή του ΗΣΑΠ. Αυτήν την στιγμή το τμήμα από το Φάληρο μέχρι την οδό Ερμού είναι ολοκληρωμένη και δημοπρατείται τον επόμενο μήνα (Ιούνιο). Από εκεί και πέρα το βόρειο τμήμα που είναι από την οδό Αθηνάς μέχρι την Κηφισιά μελετάται τώρα και πιστεύεται πως μέχρι τα τέλη του Οκτώβριου θα είναι και αυτή σε θέση να δημοπρατηθεί.

Υπάρχει και ένας εγκάρσιος κλάδος από την Ερμού να συνεχίσει μέσω της Διονυσίου Αρεοπαγίτου και να βγει κατά μήκος της Αποστόλου Παύλου στο Καλλιμάρμαρο και μετά το Καλλιμάρμαρο να φτάσει με μια ακόμα γραμμή στον Ευαγγελισμό, έτσι ώστε να συνδεθεί και με τον προαναφερόμενο ποδηλατόδρομο (σταθμό Κατεχάκη – Ευαγγελισμό).

Ακόμα είναι σε φάση μελέτης ο παραλιακός άξονας από το ΣΕΦ μέχρι την περιοχή της Βάρης.

Ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων έχει γίνει στα βόρεια προάστια. Ένας ποδηλατόδρομος που ξεκινάει από την Εκάλη και καταλήγει στο Παλαιό Ψυχικό, διακοπτόμενο από ένα τμήμα που είναι στα Μελίσσια και το οποίο δεν κατάφερε να υλοποιηθεί. Άρα σήμερα ολοκληρωμένο τμήμα ποδηλατοδρόμου έχουμε μόνο στα βόρεια προάστια. Επίσης έχουμε κάποια μικρά τμήματα ποδηλατοδρόμου σε κάποιους δήμους όπως το Μοσχάτο, η Βάρη, η Αργυρούπολη, το Ίλιον,

– **«ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ, ΤΙ ΑΚΡΙΒΩΣ ΠΡΟΚΕΙΤΑΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ»;**

Η πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου ήταν μια πρόταση που είχε ξεκινήσει επί Τρίτση από το 1982. Είχαν γίνει πάρα πολλές συζητήσεις όλα αυτά τα χρόνια, ωρίμασε σαν σκέψη και πλέον είναι στα σχέδια και στις εξαγγελίες της κυβέρνησης να προχωρήσει η υλοποίηση της πεζοδρόμησης. Αυτήν την στιγμή βρίσκεται στην φάση της προκήρυξης του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού. Επίσης μελετάται το μοντέλο της διαχείρισης κυκλοφορίας με δεδομένο ότι όταν πεζοδρομηθεί η Πανεπιστημίου, που μέχρι σήμερα είναι κάθοδος, θα πρέπει να βρεθεί η δυνατότητα στα αυτοκίνητα να κατευθύνονται από το Σύνταγμα προς την Ομόνοια. Σήμερα το μοντέλο αυτό προβλέπει την λειτουργία ζεύγους μονόδρομων της οδού Σταδίου και της οδού Ακαδημίας. Το μεγάλο πρότζεκτ έχει ως στόχο να μπορέσουν τα αυτοκίνητα να διατηρηθούν περιμετρικά του κέντρου, δηλαδή να δημιουργηθεί ένας δακτύλιος που θα ταυτίζεται με τον αυτόν που υπάρχει σήμερα για την κυκλοφορία μονών και ζυγών και από εκεί και πέρα αυτός ο δακτύλιος να είναι ένας πράσινος δακτύλιος όπου θα μπορούν να γίνονται μόνο μετακινήσεις των κατοίκων ή με πολύ πιο περιοριστικά μέτρα για όλους τους άλλους χρήστες.

Επίσης περιλαμβάνεται η επέκταση του τραμ από το Σύνταγμα προς την Ομόνοια και από εκεί και πέρα, ακολουθώντας την Πατησίων θα φτάνει μέχρι την πλατεία Αιγύπτου (πεδίο του Άρεως). Μαζί με το τραμ θα υπάρχει και λωρίδα για το ποδήλατο. Δύο μέτρα, ουσιαστικά ένας ποδηλατόδρομος αμφίδρομος, επομένως η πεζοδρόμηση αυτή είναι μια γενικότερη ανάπλαση στην οποία εκτός από το περπάτημα θα ενισχύσει και την μετακίνηση με το ποδήλατο αλλά και την δημόσια συγκοινωνία που είναι το τραμ.

– **«ΠΟΙΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΠΙΟ ΑΝΑΓΚΑΙΟΙ»;**

Αυτοί που θεωρούνται πιο αναγκαίοι, είναι αυτοί που συνδέουν το κέντρο της Αθήνας με περιοχές που έχουν μια σημασία για την συνάθροιση του κοινού. Δηλαδή μεγάλες αθλητικές εγκαταστάσεις, μεγάλους πόλους αναψυχής, αρχαιολογικούς χώρους, εμπορικά κέντρα, ζώνες δηλαδή που θα μπορούσες ουσιαστικά να πάρεις το ποδήλατό σου και να κατευθυνθείς προς τα εκεί.

– **«ΠΟΣΟ ΕΦΙΚΤΟ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ»;**

Πρέπει να λάβουμε υπ' όψιν μας τα ελληνικά δεδομένα που μιλάμε για μικρούς δρόμους, στενούς δρόμους, με παρκαρισμένα αυτοκίνητα παντού, με στενά πεζοδρόμια. Άρα το πιο σωστό θα ήταν να επανασχεδιάσουμε την πόλη από την αρχή. Σήμερα όμως δεν μπορείς ούτε να γκρεμίσεις τις πολυκατοικίες, ούτε να γκρεμίσεις την Αθήνα για να φτιάξεις ποδηλατόδρομους. Θα πρέπει λοιπόν στον υφιστάμενο χώρο που υπάρχει χωρέσει και το ποδήλατο. Για να χωρέσει το ποδήλατο χρειάζονται ουσιαστικά δύο μέτρα, να τα παρθούν είτε από το αυτοκίνητο, είτε από την στάθμευση. Αυτό μπορεί να γίνει, είναι εφικτό, χρειάζεται όμως η πολιτική βούληση.

Το κρίσιμο είναι ότι χρειάζονται στην Ελλάδα χρήματα. Και χρειάζονται στη Ελλάδα χρήματα, γιατί δεν υπάρχει ο σεβασμός και η παιδία που υπάρχει στις ευρωπαϊκές χώρες. Στην Ευρώπη τραβάς μια άσπρη γραμμή και λες αυτό είναι ποδηλατόδρομος και ο οδηγός σέβεται αυτόν τον ποδηλατόδρομο και δεν μπαίνει μέσα με το αυτοκίνητό του. Εάν αυτό το μοντέλο το ακολουθήσουμε στην Αθήνα, τραβήξουμε μια άσπρη γραμμή και πούμε αυτό είναι ποδηλατόδρομος, την επόμενη στιγμή θα είναι σίγουρα κατειλημμένη από το αυτοκίνητο, είτε θα είναι παρκαρισμένο, είτε θα το χρησιμοποιούν για την μετακίνησή τους. Γι' αυτόν τον λόγο και αυτό το οποίο λέμε είναι ότι θα πρέπει οι ποδηλατόδρομοι να είναι θωρακισμένοι από το αυτοκίνητο. Θα πρέπει δηλαδή να πέσουν χρήματα, ώστε να φτιαχτεί η υποδομή, που η υποδομή δεν είναι μια άσπρη γραμμή, γιατί εάν το έργο που θα κάνουμε είναι μια άσπρη γραμμή, την επόμενη στιγμή, θα έχει το ίδιο έργο καταργηθεί.

– **«ΕΥΡΩΠΗ. ΠΟΙΕΣ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ ΜΕ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ»;**

Στις Ευρωπαϊκές πόλεις που έχουν μεγάλη παράδοση με το ποδήλατο, π.χ. στην Ολλανδία, στην Γερμανία, υπάρχει ένα μεγάλο ποσοστό, της τάξης περίπου 18% των μετακινήσεων που γίνονται με το ποδήλατο. στην Ολλανδία μπορεί να είναι και μεγαλύτερο γιατί έχουν και υπεραστικούς ποδηλατόδρομους άρα μπορεί να φτάνει και το 30%. Στο Άμστερνταμ για παράδειγμα που δεν υπάρχει η δυνατότητα στάθμευσης στο μεγαλύτερο μέρος της πόλης, εκεί βλέπεις ότι το μεγαλύτερο μέρος των κατοίκων, χρησιμοποιεί είτε το ποδήλατο, είτε τις συγκοινωνίες, είτε το περπάτημα. Το ίδιο συμβαίνει και στην Δανία. Στην Κοπεγχάγη για παράδειγμα γνωρίζουμε ότι ένα πολύ μεγάλο ποσοστό της τάξης του 28% μετακινείτε καθημερινά με το ποδήλατό του.

Στην Ελλάδα δεν έχουμε στοιχεία που να μας δίνουν με βεβαιότητα τι ποσοστό των μετακινήσεων γίνεται με το ποδήλατο, επειδή δεν έχουν γίνει σχετικές έρευνες. Έχει γίνει μια στην Καρδίτσα πριν από 4 χρόνια περίπου και διαπιστώσαμε ότι και εκεί ένα ποσοστό της τάξης του 30% χρησιμοποιεί το ποδήλατό του καθημερινά. Αυτό δεν σημαίνει ότι κάνει όλες τις μετακινήσεις του με το ποδήλατο, αλλά και μόνο το γεγονός ότι χρησιμοποιεί το ποδήλατο σε καθημερινή βάση, μας δίνει μια τάξη μεγέθους ότι σε αυτήν την πόλη το ποδήλατο είναι στοιχείο της καθημερινότητας των μετακινήσεων.

– **«Η ΑΘΗΝΑ ΕΧΕΙ ΤΙΣ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ»;**

Η Αθήνα δεν μπορεί να γίνει Άμστερνταμ γιατί η φυσιογνωμία της πόλης δεν ταιριάζει με την φυσιογνωμία του Άμστερνταμ. Έχει πολλές διαβαθμίσεις, έχει πολλά σημεία όπου το ανάγλυφο της είναι έντονο. Μπορεί όμως να έχει μεγάλες διαδρομές αξονικές στις βασικές αρτηρίες. Όπως έχει λεωφοριολωρίδες θα μπορούσε να έχει και λωρίδες ποδηλάτου για μεγάλες τύπου και μήκους μετακινήσεις. Αυτό θα μπορούσε να γίνει τα επόμενα χρόνια. Είναι και στόχος του ρυθμιστικού σχεδίου. Δεν πιστεύω ότι είμαστε στο επίπεδο της φυσιογνωμίας για να γίνουμε Άμστερνταμ, μπορούμε όμως να προσεγγίσουμε το ευρωπαϊκό μοντέλο της πόλης που σημαίνει λιγότερες μετακινήσεις με το αυτοκίνητο, περισσότερες μετακινήσεις με την δημόσια συγκοινωνία και σίγουρα πολύ περισσότερες μετακινήσεις με το ποδήλατο και με τα πόδια.

Σχόλια



Ο/Η Ανώνυμος λέει:

Απρίλιος 18, 2012 στο 5:30 μμ

Den sevestai tipota apradektoi mia zw ths remoulas k pws tha kanoyme oti kanei h eyrwph.kantw prwta ola ta alla k meta pernetai ton dromo k to pezodromeio poy plhrwnei o ellhnas forologoumenos gia na to xarisete se merida toy kosmoy.sevasthte k toys alloys!!!!

Απάντηση

Ο/Η Ανώνυμος λέει:



Απρίλιος 28, 2012 στο 2:55 μμ

Τους ποδηλάτες ποιος τους σέβεται...;; Οι Ελληναράδες οδηγοί αυτοκινήτων...;;

Απάντηση

[Δημιουργήστε ένα δωρεάν ιστότοπο ή ιστολόγιο στο WordPress.com.](#)