

ΕΛΛΑΔΑ

ΕΛΛΑΔΑ 01.03.2009

Πάμε μια βόλτα με το ποδήλατο

Του Γιαννη Ελαφρου

Επιτέλους, ένα όραμα πολλών που θέλουν να «απεξαρτηθούν» από το Ι.Χ. τους και ταυτόχρονα ένα στοίχημα για μια πόλη λιγότερο ρυπαρή, πιο φιλική στους πεζούς, παίρνει σάρκα και οστά. Το πρώτο στην Αθήνα μεγάλο και λειτουργικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων μελετήθηκε και βρίσκεται λίγο πριν από την κατασκευή του. Περίπου 17 χιλιόμετρα βασικού δικτύου ποδηλατοδρόμων, που θα διασχίζει έξι δήμους (από την Εκάλη έως το Χαλάνδρι), θα δοθεί για χρήση στους σημερινούς και... μελλούμενους ποδηλάτες, πιθανότατα εντός του έτους. Πρόκειται για έργο που χρηματοδοτείται από το υπουργείο Μεταφορών, η μελέτη του έγινε από την Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου και υλοποιείται από κάθε δήμο.

Το βασικό δίκτυο ξεκινά από τον Δήμο Εκάλης, με μήκος 2,5 χιλιομέτρων, περνά από τη Νέα Ερυθραία με βασικό δίκτυο ενός χιλιομέτρου (εδώ υπάρχουν και 3,5 χιλιόμετρα συμπληρωματικού δικτύου πλήρως μελετημένα), ακολουθεί η Κηφισιά, όπου κάνει μια διαδρομή 5 χιλιομέτρων, συνεχίζει στα Μελίσσια με 2,5 χιλιόμετρα (προβλέπονται και 400 μέτρα συμπληρωματικού δικτύου, αλλά δεν έχει γίνει ακόμα μελέτη), διασχίζει 2,5 χιλιόμετρα στα Βριλησσία (όπου προβλέπονται άλλα τρία χιλιόμετρα τοπικό δίκτυο) και καταλήγει στο Χαλάνδρι, όπου προβλέπονται 3,5 χιλιόμετρα βασικού δικτύου. Ολόκληρο το βασικό δίκτυο θα στρωθεί με κυβόλιθους σε κόκκινο χρώμα, έτσι ώστε να είναι εύκολη η κίνηση των ποδηλάτων και η διάκριση για πεζούς και οχήματα. Το συνολικό κόστος του έργου, που θα προέλθει από το άθροισμα των εργαλαβιών σε κάθε δήμο, υπολογίζεται ότι θα κινηθεί περί τα 12 εκατομμύρια ευρώ. Τις προδιαγραφές έθεσε η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ, ύστερα από μελέτη των ελληνικών συνθηκών...

Δίκτυο μετακίνησης

Το πιο σημαντικό σημείο του συγκεκριμένου ποδηλατόδρομου των βορείων προαστίων είναι ότι μπορεί να αποτελέσει χρηστικό δίκτυο μετακίνησης και όχι χάραξη κάποιων μικρών διαδρομών απλώς για αναψυχή, όπως γινόταν μέχρι σήμερα. Συνδέει περιοχές κατοικίας με σταθμούς μετρό ή ΗΣΑΠ, με εμπορικά ή πολιτιστικά κέντρα γειτονιών, με σχολεία και άλλους πόλους κοινωνικού ενδιαφέροντος, δίνοντας έτσι την ευκαιρία σε όποιον θέλει να αξιοποιήσει το ποδήλατό του στην καθημερινότητά του, για να κάνει μια πλήρη διαδρομή, αφήνοντας το αυτοκίνητό του.

«Ζητούμενο είναι η διαμόρφωση δικτύων μετακίνησης και όχι αποσπασματικών διαδρομών. Τα πέντε χιλιόμετρα υπολογίζονται ως όριο των αυτόνομων μετακινήσεων με ποδήλατο. Στη συνέχεια, πρέπει να μπορεί να υπάρχει μετεπιβίβαση σε δημόσια μέσα μεταφοράς, κατά προτίμηση σε σταθμούς μέσων σταθερής τροχιάς», λέει στην «Κ» ο αναπληρωτής καθηγητής ΕΜΠ κ. Θανάσης Βλαστός, υπεύθυνος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας.

Ενας ποδηλάτης μπορεί να αναπτύξει μια ταχύτητα περίπου 20 χλμ/ώρα, καθόλου μικρή για μια πόλη. «Δεν θέλουμε περισσότερο γιατί είναι επικίνδυνο. Τόσο για τους οδηγούς Ι.Χ (που δεν είναι εξοικειωμένοι), αλλά και για τους πεζούς. Μας ενδιαφέρει η συνύπαρξη του ποδηλάτου με τον πεζό, έτσι κι αλλιώς είμαστε από την ίδια πλευρά», συμπληρώνει.

«Η διαμόρφωση του δικτύου των ποδηλατοδρόμων θέλουμε να συμβάλλει σε μια γενικότερη ανάπτυξη του δημόσιου χώρου, των δρόμων και των πεζοδρόμων», λέει στην «Κ» ο κ. Ευθύμιος Μπακογιάννης, τοπογράφος - πολεοδόμος, μέλος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας. Γι' αυτό, στις περισσότερες περιπτώσεις, αφαιρείται χώρος από τα αυτοκίνητα, αυξάνει ο ωφέλιμος χώρος του πεζοδρομίου, προβλέπονται φυτεύσεις δένδρων και θάμνων. Οι πλάτους δύο μέτρων ποδηλατοδιάδρομοι (όταν είναι δύο κατευθύνσεων, ένα μέτρο ανά ρεύμα κίνησης) μπορούν να διασχίζονται από τους πεζούς όταν δεν υπάρχουν ποδήλατα. Αυξάνεται έτσι ο συνολικός δημόσιος χώρος. Επιπλέον, σε αρκετές περιπτώσεις, όπως μας εξηγεί ο κ. Μπακογιάννης, η ανάπτυξη του βασικού και των συμπληρωματικών δικτύων ποδηλατοδρόμων θα συμβάλλει στη διαμόρφωση δρόμων ήπιας κυκλοφορίας. Σε αυτή την κατεύθυνση βρίσκεται και η προσπάθεια υλοποίησης των «Ζωνών 30», δηλαδή περιοχών κατοικίας όπου η μέγιστη ταχύτητα του αυτοκινήτου είναι 30 χλμ/ώρα και οι ποδηλάτες μπορούν να κινούνται με ασφάλεια χωρίς ειδικό ποδηλατόδρομο.

«Το ποδήλατο έρχεται να πάρει χώρο από το αυτοκίνητο και όχι από τον πεζό. Έρχεται σαν αντίπαλος του Ι.Χ, αντίπαλος της περιβαλλοντικής υποβάθμισης των πόλεών μας», τονίζει στην «Κ» ο κ. Βλαστός. «Πόλεις για ποδήλατο σημαίνει διαφορετικές στη μορφή, στην εικόνα, στη δομή, στην αρχιτεκτονική και στη λειτουργία τους. Δεν έχει ακόμη στον τόπο μας αποφασιστεί ξεκάθαρα να οικοδομηθούν ήπιες, υγιείς, ανθρώπινες, βιώσιμες πόλεις. Εμείς ακόμα υλοποιούμε την ιδιωτική και όχι τη δημόσια πόλη», τονίζουν οι μελετητές της Βιώσιμης Κινητικότητας.

Τι ποσοστό των μετακινήσεων μπορεί να αποσπάσει το ποδήλατο; «Δεν ξέρουμε ακόμα. Στην Καρδίτσα το 22% των μετακινήσεων γίνεται με ποδήλατο. Βεβαίως μιλάμε για επίπεδη και μικρή πόλη. Στις περισσότερες ελληνικές πόλεις το ποσοστό μετακινήσεων με ποδήλατο τείνει στο μηδέν. Παρ' όλα αυτά νομίζω ότι έρχεται μια νέα γενιά πιο ευαισθητοποιημένη, πιο συνειδητοποιημένη, που θα δώσει ώθηση στο ποδήλατο, αρκεί να της αφήσουμε χώρο», λέει ο κ. Βλαστός.

Οι ποδηλάτες

Οι φίλοι του ποδηλάτου ελπίζουν ότι ο πρώτος αυτός ποδηλατόδρομος θα αποτελέσει την αρχή. Η συλλογικότητα Ποδηλάτες/Ποδηλάτισσες έχει καταθέσει μια συνολική πρόταση για διαμόρφωση δικτύου ποδηλατοδρόμων σε όλη την Αθήνα. Η πρόταση είναι πολύ ενδιαφέρουσα γιατί στηρίζεται στις διαδρομές που κάνουν οι ίδιοι οι ποδηλάτες.

«Πρέπει να αλλάξουν όλα. Σήμερα για παράδειγμα είναι αυτονόητο και θεσμοθετημένο ότι σε κάθε δρόμο θα υπάρχει πεζοδρόμιο, άσχετο από το πλάτος του ή την τελική κατάληξή του. Στους δρόμους του μέλλοντος πρέπει να προβλέπεται διάδρομος για τα ποδήλατα ή άλλη πρόνοια για την κίνησή τους. Ήδη αυτό ξεκινά στη Γαλλία», τονίζει ο κ. Βλαστός.

Το ποδήλατο δεν υπόσχεται μόνο καθαρότερο περιβάλλον, υγιεινή άσκηση, επικοινωνία και οικονομία, αλλά τη μετατροπή της καθημερινής μετακίνησης από σκοτούρα σε ευχαρίστηση και «παιχνίδι».

Δεν τυπώνω. Πιλοτάειω το περὶβάλλον.