

ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑ**Μείωση ταχύτητας από 50 χλμ. σε 30 χλμ. στις τοπικές οδούς**

Τη μείωση της ταχύτητας στα 30 χλμ., από τα 50 χλμ. την ώρα, στις τοπικές οδούς των πόλεων προτείνουν οι συγκοινωνιολόγοι της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ με τη μορφή τροπολογίας, στο πλαίσιο της συζήτησης του σχεδίου νόμου του υπουργείου Μεταφορών που έχει κατατεθεί στη Βουλή.

Σύμφωνα με την προτεινόμενη τροπολογία, το ανώτατο επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας των αυτοκινήτων σε κατοικημένες περιοχές μπορεί να παραμείνει στα 50 χλμ. την ώρα, αλλά να εξαιρεθούν οι τοπικές οδοί των συγκεκριμένων περιοχών, όπου τα οχήματα θα μπορούν να κινούνται με ταχύτητα έως 30 χλμ. την ώρα.

Αντίστοιχα, και για τα φορτηγά που κινούνται σε τοπικές οδούς κατοικημένων περιοχών προτείνεται η μείωση του ορίου από τα 40 στα 30 χλμ. την ώρα.

Όπως εξηγεί ο δρ πολεοδόμος-συγκοινωνιολόγος του ΕΜΠ, Ευθύμιος Μπακογιάννης,

η μείωση της ταχύτητας είναι κάτι που ήδη εφαρμόζεται σε πόλεις άλλων ευρωπαϊκών χωρών όπως η Γαλλία, η Γερμανία και το Βέλγιο: «Σε καμία, βέβαια, δεν έχει θεσμοθετηθεί, και εάν αυτό συμβεί στην Ελλάδα, θα είναι μια πραγματική καινοτομία στο ζήτημα της βιώσιμης κινητικότητας».

Αλλωστε έχει αποδειχθεί ότι η ταχύτητα είναι συνδεδεμένη με την ασφάλεια, καθώς όσο μεγαλύτερη είναι τόσο περιορίζεται το εύρος του οπτικού πεδίου του οδηγού και τόσο μεγαλύτερο είναι το μήκος που χρειάζεται ένα όχημα για να σταματήσει. Το σημαντικότερο όμως, σύμφωνα με τον κ. Μπακογιάννη, είναι η συνάρτηση της πιθανότητας θανάτου του πεζού με την ταχύτητα του οχήματος που θα τον χτυπήσει. Η πιθανότητα αυτή, μάλιστα, αυξάνει εκθετικά από τα 30 χλμ. την ώρα και πάνω.

Η μείωση του ορίου ταχύτητας, όπως επισμαίνονται οι ειδικοί της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας, δεν θα άλλαζε τον κυκλοφο-



Οι συγκοινωνιολόγοι της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ επισμαίνονται ότι με τη μείωση του ορίου ταχύτητας θα βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των πολιτών στις γειτονιές

ριακό ρόλο των τοπικών δρόμων, καθώς συνήθως δεν αναπτύσσονται μεγάλες ταχύτητες, αλλά θα έδινε τη δυνατότητα προσέλασης στην κατοικία και τις άλλες συνοδευτικές δραστηριότητες, ενισχύοντας παράλληλα το περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία.

Και αυτό γιατί με τη μείωση του κινδύνου από την κυκλοφορία, οι συγκοινωνιολόγοι εκτιμούν ότι η πόλη και οι δρόμοι θα μπορούσαν να επιστρέψουν στους πολίτες, αφού τις τελευταίες δεκαετίες η προτεραιότητα που έχει δοθεί στην κίνηση των οχημάτων έχει απο-

κόψει σημαντική μερίδα πληθυσμού από τη γειτονιά και τη ζωή στον αστικό ιστό, μειώνοντας ακόμα και το πλάτος των πεζοδρομίων ή εξαφανίζοντάς τα: «Τα άτομα με κινητικά προβλήματα που δυσκολεύονται στη μετακίνηση, τα παιδιά που δεν παίζουν πια στο δρόμο και όλο και λιγότερο πηγαίνουν με τα πόδια στο σχολείο, αρκετοί ηλικιωμένοι και φυσικά οι ποδηλάτες έχουν πληγεί. Στην πραγματικότητα, πρόκειται για ένα πρόβλημα δημοκρατίας και πολιτισμού» ●

Μ. ΛΙΛΙΟΠΟΥΛΟΥ

Σύμφωνα με τον αναπληρωτή υπουργό Περιβάλλοντος, Σωκράτη

ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΚΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΘΗΝΩΝ

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Το Πανεπιστήμιο Αθηνών ανακοινώνει ότι στα ΦΕΚ 122/22.3.2018