

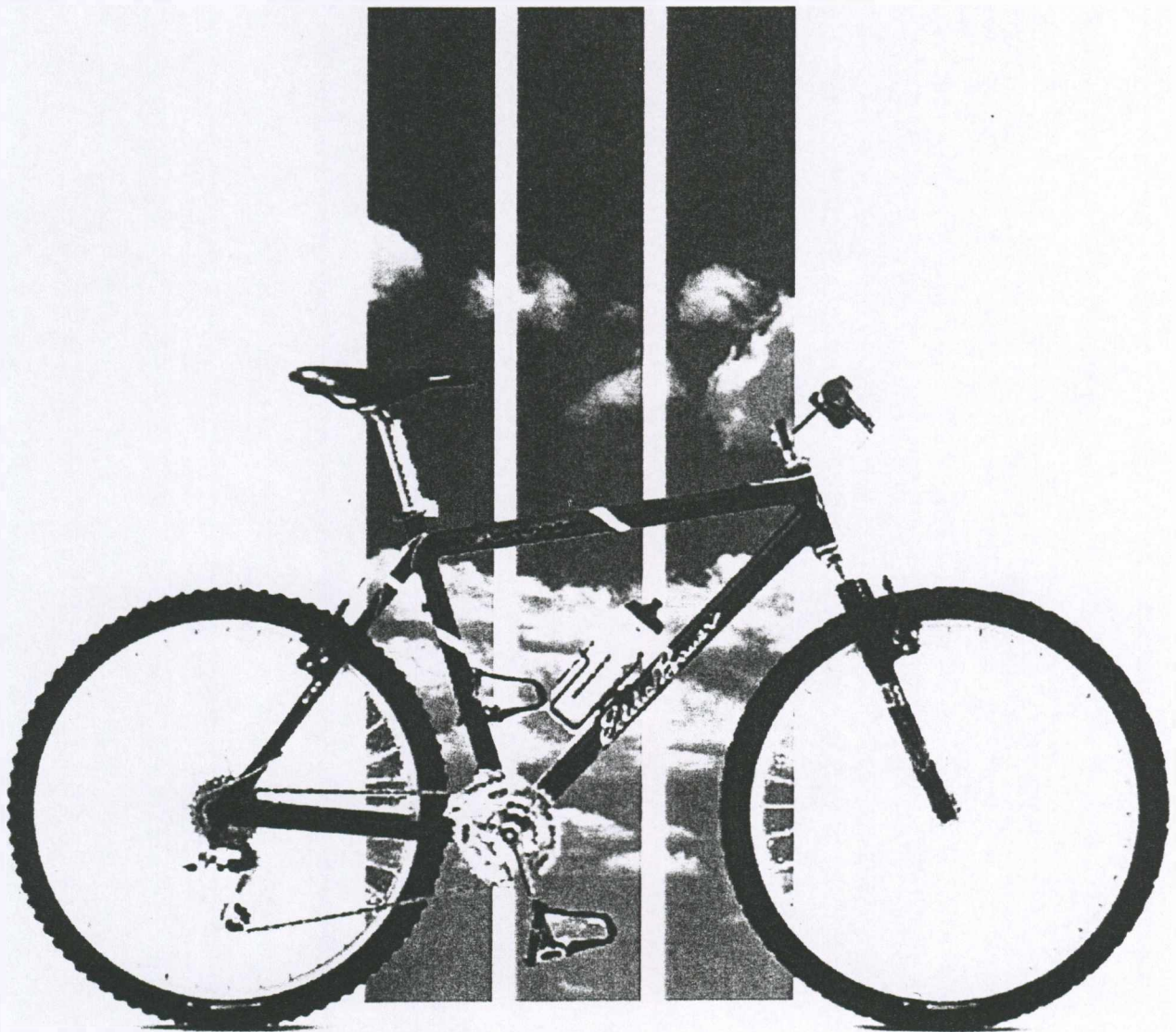
Ποδήλατο

Το φιλικότερο στο περιβάλλον
μέσο μεταφοράς

α. Αγγελίδης

Καθ' το ωδύμαιο
αεράμη φεχναίμε, οτι
η λαυία σου εωςαφείδα
είναι χώρα εωςίωδη ενώ
στην εράδα ισχυεί το
ααριθώ απί'έλιο

10/8/01



Ποδήλατο

Το Φιλικότερο στο περιβάλλον μέσο μεταφοράς

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η συνεχής επέκταση των σημερινών πόλεων είχε σαν άμεσο αποτέλεσμα τη θεαματική αύξηση των αποστάσεων που πρέπει να διανύσει κάποιος για να μετακινηθεί από την κατοικία του στον τόπο εργασίας του, στα εμπορικά κέντρα των πόλεων, αλλά ακόμα και στον τόπο της ψυχαγωγίας του. Συνακόλουθο χαρακτηριστικό των σημερινών πόλεων είναι η σταθερή προτίμηση της συντριπτικής πλειοψηφίας των πολιτών στη χρήση κυρίως του Ι.Χ. αυτοκινήτου για την κάλυψη των μετακινήσεών τους.

Η γενικευμένη χρήση του αυτοκινήτου Ι.Χ. προκαλεί αυξημένη ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση, υψηλή κατανάλωση ενέργειας, ενώ οδηγεί και στη θυσία πολύτιμης γης για τη δημιουργία νέων αυτοκινητοδρόμων. Έχει παρατηρηθεί δικαίως ότι η ανεξέλεγκτη χρήση του αυτοκινήτου τείνει να είναι η πλέον καταστροφική αιτία για την παραμόρφωση των σημερινών πόλεων.

Τα καυσαέρια των αυτοκινήτων είναι η κύρια αιτία της παρατηρούμενης (σε διεθνές επίπεδο) αλλαγής του κλίματος, μιας άμεσης απειλής για την ανθρωπότητα. Η σημερινή πόλη με την μαζική χρήση των αυτοκινήτων δεν είναι πλέον υποφερτή, καθώς τα καυσαέρια και η ηχορύπανση που προκαλούν τα αυτοκίνητα είναι άμεση απειλή για την ανθρώπινη υγεία. Παράλληλα η μετακίνηση με αυτοκίνητο απειλεί και εμποδίζει τον πλέον κοινωνικό, φιλικό στο περιβάλλον, οικονομικό και σύγχρονο τρόπο ταξιδιού: τη μετακίνηση με ποδήλατο.

Β. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

α. Ποδήλατο και Υγεία. Στις ΗΠΑ, Αυστραλία αλλά και τις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες οι καρδιακές παθήσεις είναι η κύρια αιτία θανάτου. Η εμφάνιση αυτών των παθήσεων οφείλεται κατεξοχήν στην έλλειψη σωματικής δραστηριότητας. Αντίθετα στη φυσική άσκηση αποδίδονται μειωμένα ποσοστά εγκεφαλικών επεισοδίων και μερικών μορφών καρκίνου. Οι Οργανώσεις Υγείας σημειώνουν ότι το ήμισυ των ανδρών που ακολουθούν φαρμακευτική αγωγή για υπέρταση δεν θα την χρειάζονταν, αν γυμνάζονταν.

Παράλληλα κάποιες έρευνες έχουν καταδείξει, ότι η κεντρική προώθηση της φυσικής άσκησης μέσα από οργανωμένα σχέδια και σε συγκεκριμένα αθλήματα έχει περιορισμένα χρονικά αποτελέσματα, καθώς οι μόνες δραστηριότητες που ακολουθούνται καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής είναι το περπάτημα, η κηπουρική και το ποδήλατο.

Ειδικά στην περίπτωση των παιδιών και των εφήβων η δυνατότητα ανεξάρτητης μετακίνησής τους με ποδήλατο έχει παραγνωρισθεί από τους συγκοινωνιολόγους και αυτό παρόλο που τα παιδιά στην Ευρώπη σε ποσοστό άνω του 50% έχουν υψηλά επίπεδα χοληστερίνης ή προβλήματα παχυσαρκίας. Το γεγονός αυτό, που συνδέεται άμεσα με την έλλειψη σωματικής δραστηριότητας, είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί με το περπάτημα ή τη χρήση ποδηλάτου για τη μετακίνησή τους, κυρίως προς το σχολείο, καθώς πέραν της σωματικής άσκησης στην οποία θα υποβάλλονται θα εξοικειωθούν και με τον υγιεινό τρόπο ζωής, κάτι πολύ σημαντικό για το υπόλοιπο του βίου.

β. Άλλα Πλεονεκτήματα. Κύριο χαρακτηριστικό της χρήσης του ποδηλάτου σαν μέσο μεταφοράς είναι η ανυπαρξία εκπομπής καυσαερίων και συνακόλουθα η μη επιβάρυνση καθ' οιονδήποτε τρόπο της ατμόσφαιρας της πόλης. Επίσης γίνεται δεκτό, ότι το ποδήλατο είναι ιδιαίτερο υγιεινό για τον αναβάτη του, αφού του επιβάλλει την φυσική άσκηση. Η χρήση του ποδηλάτου σαν καθημερινό μέσο μεταφοράς είναι ένας εύκολος και άνετος τρόπος ενσωμάτωσης της γυμναστικής στον αστικό τρόπο ζωής.

Το ποδήλατο είναι μέσο χαμηλού κόστους. Η αγορά του κοστίζει από 20.000 - 150.000 δρχ., τα έξοδα συντήρησης είναι πενιχρά και η δημιουργία της απαιτούμενης υποδομής είναι φθηνή συγκρινόμενη με οιαδήποτε άλλη. Έρευνες που έγιναν στην Ολλανδία απέδειξαν ότι η εξοικονόμηση πόρων από την ενεργό χρήση του ποδηλάτου υπολογίζεται σε περίπου 2,1 δις ECU ετησίως. Αυτός ο υπολογισμός έγινε μόνο σε σχέση

με την χρησιμοποίηση του ποδηλάτου σαν μέσο μεταφοράς σε αντικατάσταση των δημόσιων μέσων μεταφοράς, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη και ο περιορισμός του γενικότερου κόστους της μετακίνησης με μηχανοκίνητα μέσα εν γένει.

Η χρήση του ποδηλάτου έχει περιορισμένες απαιτήσεις για διαθέσιμους χώρους. Η στάθμευση του ποδηλάτου απαιτεί ένα τετραγωνικό μέτρο, μόλις το 8 % του χώρου που απαιτείται για τη στάθμευση ενός αυτοκινήτου.

Η μετακίνηση με το ποδήλατο μέσα στην πόλη, εφόσον γίνεται στις υπάρχουσες οδικές αρτηρίες είναι φυσικό να μην απαιτεί δημιουργία επιπλέον χώρου, κατά συνέπεια τα έξοδα για την δημιουργία υποδομής είναι ελάχιστα. Αλλά ακόμα και στην περίπτωση της δημιουργίας ειδικών ποδηλατοδρόμων, η εξοικονόμηση χώρου είναι αξιολογική: σύμφωνα με επίσημα στοιχεία, ένας ποδηλατόδρομος, μονής κατεύθυνσης, πλάτους δύο μέτρων είναι δυνατόν να εξυπηρετήσει άνω των 5.200 ποδηλάτες ανά ώρα - αντίθετα ένας τυπικός δρόμος για αυτοκίνητα πλάτους 3.5 - 4 μέτρων αδυνατεί να εξυπηρετήσει περισσότερα από 2.000- 2.500 αυτοκίνητα την ώρα. Έτσι - σύμφωνα με αυτές τις μετρήσεις- προκύπτει, ότι η μετακίνηση με ποδήλατο απαιτεί πέντε φορές λιγότερο χώρο απ' ότι η μετακίνηση με Ι.Χ.

Το ποδήλατο στις αστικές περιοχές είναι το πιο γρήγορο μέσο μετακίνησης. Η κατανάλωση χρόνου για τις μετακινήσεις, ιδίως στις περιπτώσεις μικρών αποστάσεων αλλά και η ευκολία στη στάθμευσή του συνηγορούν στην παραπάνω παραδοχή. Η μέση οδική ταχύτητα που αναπτύσσει ένα ποδήλατο στις αστικές περιοχές (15 - 25 χιλιόμετρα ανά ώρα) υπερβαίνει την αντίστοιχη μέση πραγματική ταχύτητα οποιουδήποτε άλλου οχήματος σε δρόμους με κυκλοφοριακό πρόβλημα. Η μεγάλη επιτυχία που σημειώνουν εταιρείες ταχυμεταφοράς σε πόλεις, όπως η Νέα Υόρκη, η Κολωνία και το Λονδίνο επιβεβαιώνουν την ανταγωνιστικότητα του ποδηλάτου σαν μέσου μεταφοράς. Είναι χαρακτηριστικό, ότι σε πολλές περιπτώσεις διαγωνισμού ταχύτερης μετακίνησης μέσα σε αστικές περιοχές, οι ποδηλάτες επικράτησαν με χαρακτηριστική ευκολία εκείνων που μετακινήθηκαν με Ι.Χ. αυτοκίνητο ή μέσα μαζικής μεταφοράς.

Γ. Η ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΜΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Η χρήση του ποδηλάτου σαν μέσου μεταφοράς ποικίλλει από χώρα σε χώρα, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα :

ΧΩΡΑ/ΠΟΛΗ	ΠΕΖΟΙ	ΠΟΔΗΛΑΤΟ	Μ.Μ.Μ.	ΑΥΤΟΚΙΝ.	ΚΑΤΟΙΚΟΙ (σε χιλιάδες)
ΟΛΛΑΝΔΙΑ(1991- 93)	16%	27%	6%	48%	
ΓΕΡΜΑΝΙΑ (1994)	27%	9%	10%	53%	
Μ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ (1995)	-	2%	-	-	
ΓΚΡΟΝΙΓΚΕΝ (1990)	17%	48%	5%	30%	160
ΟΥΤΡΕΧΤΗ (1995)	23%	32%	11%	34%	234
ΒΑΣΤΕΡΑΣ (1981)	17%	33%	10%	40%	117
ΜΟΥΝΣΤΕΡ (1990)	21%	34%	7%	38%	253
ΚΟΠΕΝΧΑΓΗ (1995)	12%	20%	18%	50%	580
ΣΑΛΤΣΜΠΟΥΡΓΚ (1993)	23%	19%	13%	45%	140
ΦΕΡΡΑΡΑ (1995)	20%	31%	15%	34%	135
ΓΚΡΕΝΟΜΠΛ (1992)	36%	4%	10%	54%	170
ΟΥΛΜ (1996)	14%	25%	5%	56%	103
ΜΑΔΡΙΤΗ (1981)	56%	0%	29%	15%	4400

Όπως γίνεται αντιληπτό από τον παραπάνω πίνακα, σε κάποιες πόλεις η χρήση του ποδηλάτου σαν μέσου μεταφοράς αναλογικά είναι ιδιαίτερα αυξημένη, ενώ σε κάποιες άλλες υπολείπεται χαρακτηριστικά (στις τελευταίες περιπτώσεις θα μπορούσαμε εμπειρικά - πλην όμως ανεπιφύλακτα - να κατατάξουμε και την Αθήνα αλλά και τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις).

Ανάμεσα στις αιτίες για την ελλειπή χρήση του ποδηλάτου αναφέρονται το κλίμα (αιτία, που κατά τη γνώμη μας δεν αποδίδει την πραγματικότητα - είναι χαρακτηριστικό ότι η Μαδρίτη, όπως και η Αθήνα, μεσογειακές πόλεις με μεγάλα ποσοστά ετήσιας ηλιοφάνειας εμφανίζουν πενιχρά ποσοστά μετακίνησης με ποδήλατο, αντίθετα με χώρες όπως η Σουηδία ή η Δανία) και η τοπογραφία. Παράγοντες που επίσης επηρεάζουν την γενικευμένη ή μη χρήση του ποδηλάτου είναι η ταχύτητα των άλλων μέσων μετακίνησης, η ύπαρξη κατάλληλων οδών, η γειτνίαση ή μη των περιοχών κατοικίας με εμπορικά κέντρα, εργασιακούς χώρους και τόπους ψυχαγωγίας, η συμπεριφορά των άλλων οδηγών, η ύπαρξη παράδοσης («ποδηλατικής κουλτούρας») και η ευνοϊκή ή μη κοινωνική στάση απέναντι στο ποδήλατο, τα υφιστάμενα μέτρα ασφαλείας κατά της κλοπής, η ύπαρξη υποδομών (χώροι στάθμευσης) κλπ.

Δ. ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΩΣ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

α. Γενικά. Αναμφισβήτητα η αντικατάσταση από το ποδήλατο της μετακίνησης με αυτοκίνητο ή ακόμα και της μεταφοράς με τα μαζικά μέσα

θα έχει σημαντικά οφέλη για την υπόθεση του περιβάλλοντος. Αξίζει να σημειωθεί ότι την μεγαλύτερη επιβάρυνση του περιβάλλοντος ανά χιλιόμετρο μετακίνησης την προκαλεί η μετακίνηση σε μικρές αποστάσεις (που είναι εύκολο να αντικατασταθεί με μετακίνηση με ποδήλατο). Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία είναι εφικτή η επίτευξη σε συγκεκριμένες περιοχές ενός ποσοστού μετακίνησης με ποδήλατο της τάξεως του 40 %. Γενικά η επίτευξη ποσοστού 20% εμφανίζεται ρεαλιστική.

Στις αστικές περιοχές το ποδήλατο αποτελεί ιδανικό μέσο μεταφοράς για μικρές αποστάσεις. Μετρήσεις που έχουν γίνει απέδειξαν, ότι αν έπαυε η μετακίνηση με αυτοκίνητο για αποστάσεις μικρότερες του ενός χιλιομέτρου η συνολική κυκλοφορία θα μειωνόταν κατά 15 % - παράλληλα, αν οι μετακινήσεις μέχρι πέντε χιλιόμετρα γίνονταν μόνο με ποδήλατο ή με τα πόδια, η κυκλοφορία θα μειωνόταν συνολικά κατά ποσοστό περίπου 50 % !

β. Συνδυασμός ποδηλάτου - MMM . Το ποδήλατο και το τραίνο είναι τα κατεξοχήν φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς. Το τραίνο λειτουργεί ιδιαίτερα σαν γρήγορο και μειωμένης κατανάλωσης ενεργείας μέσο στην περίπτωση των μεγάλων αποστάσεων, ενώ το ποδήλατο αποτελεί εξαιρετικό μέσο για τις μικρές αποστάσεις.

Ο συνδυασμός ποδηλάτου - τραίνου είναι μία αξιόπιστη εναλλακτική λύση απέναντι στη χρήση αυτοκινήτου, προσφέροντας μία σειρά πλεονεκτημάτων. Τα παραπάνω ισχύουν σε γενικές γραμμές και για την περίπτωση του συνδυασμού της χρήσης του ποδηλάτου με το τραμ ή το μετρό.

Ο συνδυασμός ποδηλάτου και MMM είναι εφικτός με δύο κυρίως τρόπους:

- α) πρόβλεψη για ασφαλή στάθμευση του ποδηλάτου σε ειδικούς χώρους των σταθμών
- β) μεταφορά του ποδηλάτου από τα τραίνα / λεωφορεία σαν αποσκευές.

Η πρώτη περίπτωση αποτελεί λύση ιδανική για τακτές μεταφορές σε συγκεκριμένους προορισμούς (σχολείο, εργασία) και έχει το σημαντικό πλεονέκτημα της βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της μετακίνησης με MMM. Η δεύτερη περίπτωση είναι μία ελκυστική εναλλακτική λύση για «ευκαιριακή» μετακίνηση (αργίες, διακοπές, επισκέψεις) και συγκεντρώνει αξιοσημείωτη δυναμική σε πολλές χώρες. Στην Ολλανδία υπάρχουν φυλασσόμενοι σταθμοί ποδηλάτων χωρητικότητας μέχρι 1000 θέσεων σε πάνω από 100 σταθμούς, ενώ περίπου το 40 % όσων μετακινούνται με τραίνο πηγαίνουν στο σταθμό με το ποδήλατο.



Ε. ΔΙΚΤΥΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

Η βασικότερη προϋπόθεση για αύξηση των ποσοστών χρήσης του ποδηλάτου είναι η δημιουργία ενός κατάλληλου συγκοινωνιακού δικτύου σε επίπεδο πόλης. Αυτό το δίκτυο θα πρέπει :

- Να πληροί αυστηρές προδιαγραφές ασφαλείας
- Να παρέχει άμεση σύνδεση (π.χ. μέσα από την χρήση του ποδηλάτου σε ειδικά τμήματα κεντρικών αρτηριών) των τόπων αναχώρησης και προορισμού
- Να διαθέτει συνεκτική δομή (οι ποδηλατόδρομοι θα πρέπει να είναι συνεχόμενοι - συνδεόμενοι μεταξύ τους και εύκολα αναγνωρίσιμοι).

Η δημιουργία ποδηλατοδρόμων πρέπει να στραφεί κυρίως σε τρεις κατευθύνσεις :

α) Δημιουργία λωρίδων ποδηλάτου στις κεντρικές αρτηρίες. Αυτό θα εξασφαλίσει τη χρήση του ποδηλάτου σαν μέσο μετακίνησης με μακροπρόθεσμο αποτέλεσμα τη μείωση της κυκλοφορίας. Ειδική μέριμνα θα πρέπει να ληφθεί σε επίπεδο σχεδιασμού και νομοθεσίας για την εξασφάλιση της ασφαλούς κίνησης.

β) δημιουργία ποδηλατοδρόμων αναψυχής, παράλληλων με σιδηροδρομικές γραμμές, ποτάμια ή παραλίες. Οι δρόμοι αυτοί θα είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται από ποδηλάτες (και μόνο) όλων των επιπέδων εμπειρίας

γ) Δημιουργία μονοπατιών για ποδήλατο σε ορεινούς όγκους ή και σε δάση για τη χρήση ποδηλάτου του βουνού. Τα μονοπάτια αυτά, όπως και οι ποδηλατόδρομοι αναψυχής, θα πρέπει να συνδέονται με κεντρικές αρτηρίες που διαθέτουν λωρίδες ποδηλάτου (ώστε να αποφεύγεται το φαινόμενο της μετακίνησης προς αυτούς με αυτοκίνητα που μεταφέρουν τα ποδήλατα).

Σχετικά κρίνεται απαραίτητη και η θεσμοθέτηση προγραμμάτων με κύριο στόχο να βοηθήσουν τους ποδηλάτες να ξεπεράσουν την εν πολλοίς δικαιολογημένη φοβία της οδήγησης μέσα σε συνθήκες μεγάλης κίνησης και να τους παράσχουν τη βασική εκπαίδευση της χρήσης του ποδηλάτου. Η θεσμοθέτηση μαθημάτων από τους ΟΤΑ για την ασφαλή χρήση του ποδηλάτου κινείται προς αυτήν την κατεύθυνση.

ΣΤ. ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΘΕΤΙΚΟΥ ΚΛΙΜΑΤΟΣ

Η δημιουργία κατάλληλου κλίματος είναι επίσης απαραίτητη. Αυτό θα αντανάκλα τη θετική γνώμη της κοινωνίας για τους ποδηλάτες, ειδικά εκ μέρους των υπολοίπων οδηγών, ώστε να παίρνουν τις απαραίτητες προφυλάξεις απέναντί τους. Η αλλαγή της μέχρι σήμερα αντιμετώπισης δεν

είναι δυνατόν να επιτευχθεί άμεσα αλλά θα απαιτηθεί κάποιος χρόνος και διενέργεια σχετικής εκστρατείας.

Η τελευταία θα πρέπει να απευθύνεται κυρίως στους υπόλοιπους ενεργούς οδηγούς με τριπλό στόχο :

α) να τους κάνει γνωστή τη χρήση του ποδηλάτου, τις απαιτήσεις του και τα πλεονεκτήματά του

β) να κάνει αντιληπτή την ανάγκη μετακίνησης με ποδήλατο

γ) να μετατρέψει τους πιθανούς χρήστες ποδηλάτου σε ενεργούς.

Βασικά σημεία μίας τέτοιας εκστρατείας θα πρέπει να είναι :

α) Στο επίπεδο σχεδιασμού, η σε πρώτο στάδιο καταγραφή των αναγκών και των πεποιθήσεων της κοινωνίας, η αναβάθμιση του υπάρχοντος συστήματος μεταφοράς με την εισαγωγή της χρήσης και του ποδηλάτου και ο καθορισμός συγκεκριμένων στόχων για το μέλλον.

β) Σε δεύτερο στάδιο θα πρέπει να ακολουθήσει η αναμόρφωση του όλου συγκοινωνιακού συστήματος, ώστε να γίνει πιο φιλικό προς το ποδήλατο, η επιλογή συγκεκριμένων λύσεων για την κίνηση του ποδηλάτου μέσα στο δρόμο και ο σχεδιασμός της χρήσης του ποδηλάτου εκτός δρόμου.

Z. ΜΕΤΡΑ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ.

Πέραν της δημιουργίας ποδηλατοδρόμων και θετικού κλίματος απέναντι στην χρήση του ποδηλάτου απαραίτητη κρίνεται και η λήψη των ακόλουθων μέτρων :

α) ενσωμάτωση της χρήσης του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης σε όλα τα σχέδια κατασκευής νέων δρόμων.

β) Εκπόνηση σχεδίων κατά την εφαρμογή ρυθμιστικών προγραμμάτων στις πόλεις, με στόχο την ελαχιστοποίηση της χρήσης αυτοκινήτου και την αύξηση της χρήσης ποδηλάτου.

γ) Πρόβλεψη για ασφαλή στάθμευση ποδηλάτων σε όλους τους τόπους αναχώρησης ΜΜΜ. Πρόβλεψη για δυνατότητα μεταφοράς των ποδηλάτων από τα ΜΜΜ (τραίνα, λεωφορεία, μετρό).

δ) Θεσμοθέτηση της υποχρεωτικής κατασκευής χώρων στάθμευσης ποδηλάτων (σε εργασιακούς χώρους, νέες πολυκατοικίες).

Εφαρμογή σε πιλοτικό τουλάχιστον στάδιο και σε επίπεδο ΟΤΑ προγραμμάτων:

1) Διάθεση ποδηλάτων με ειδικά γνωρίσματα: Το πρόγραμμα αυτό απαιτεί σε πρώτη φάση αγορά ενός αριθμού ποδηλάτων, που θα φέρουν ειδικά διακριτικά γνωρίσματα και εγκατάστασή τους σε συγκεκριμένα σημεία. Ο υποψήφιος χρήστης θα βρίσκει απλώς ένα ποδήλατο και θα

το χρησιμοποιεί μέχρι τον προορισμό του, όπου και θα το αφήνει σε συγκεκριμένο σημείο, ώστε να χρησιμοποιηθεί από τον επόμενο ποδηλάτη. Η ύπαρξη των γνωρισμάτων θα αποτρέπει τις πιθανές κλοπές.

2) Δωρεάν διανομή κράνους και παροχή στοιχειώδους εκπαίδευσης.

3) Αλλαγή των κοινωνικών πεποιθήσεων σχετικά με την χρήση του ποδηλάτου. Όλοι όσοι χρησιμοποιούν τους δρόμους θα πρέπει να καταλάβουν ότι είναι νόμιμο και σεβαστό το δικαίωμα των ποδηλατών να τους χρησιμοποιούν και αυτοί ισότιμα και με ασφάλεια. Οι τελευταίοι θα πρέπει να συναισθανθούν την λήψη ιδιαίτερης μέριμνας από την πλευρά του κράτους για την ασφαλή οδήγηση του ποδηλάτου. Αυτό θα επιτευχθεί με εισαγωγή προγραμμάτων χρήσης ποδηλάτου σε επίπεδο ΟΤΑ (για ενήλικους), Σωματείων (για ερασιτέχνες ποδηλάτες), ΜΜΕ (με στόχο την κοινωνική συνειδητοποίηση).

4) Διευκόλυνση συμμετοχής των πόλεων που επιθυμούν να βελτιώσουν τις υφιστάμενες συνθήκες για χρήση του ποδηλάτου, στο σχετικό δίκτυο πόλεων που έχει θεσμοθετηθεί από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλάτου, με κύριο στόχο την ανταλλαγή εμπειριών με χώρες που προηγούνται στον τομέα αυτό αλλά και την ενθάρρυνση για τη βελτίωση των απαραίτητων συνθηκών.

Όλα τα παραπάνω πιθανόν ακούγονται ουτοπικά για την περίπτωση της χώρας μας, όπου το ποδήλατο αντιμετωπίζεται περισσότερο σαν παιδικό παιχνίδι και δε θεωρείται αξιόπιστο μέσο μετακίνησης. Τα πλεονεκτήματα όμως από τη γενίκευση της χρήσης του είναι τόσα πολλά, ώστε η ανάληψη μιας σχετικής εκστρατείας να αξίζει τον κόπο.

Τα εμπόδια που θα συναντήσει στη χώρα μας οποιαδήποτε προσπάθεια για εφαρμογή μιας εθνικής πολιτικής για γενίκευση της χρήσης του ποδηλάτου σαν μέσο μεταφοράς, άσκησης και ψυχαγωγίας ίσως είναι αρκετά, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην παντελή έλλειψη μιας σχετικής κουλτούρας.

Σαν πρόσθετα προβλήματα, κοινά για όλες τις χώρες που αναλαμβάνουν σχετικές εκστρατείες, που πρέπει να αντιμετωπισθούν είναι :

α) Οι εσφαλμένες πεποιθήσεις του κοινού σχετικά με τη χρήση του ποδηλάτου, ότι δηλαδή :

1) Η χρήση του ποδηλάτου δεν απαιτεί κάποια ιδιαίτερη εκπαίδευση. Η άποψη αυτή θεωρεί σαν ικανό ποδηλάτη εκείνον που απλώς γνωρίζει να ισορροπεί πάνω στο ποδήλατο, ενώ αντίθετα η εκπαίδευση σχετικά με την τεχνική του ποδηλάτου αλλά και τις προφυλάξεις ασφαλείας είναι κάτι παραπάνω από απαραίτητη. Βασικές γνώσεις όπως η επιλογή της

σωστής ταχύτητας, το σωστό φρενάρισμα, η αλλαγή λωρίδας, η θέση επί της οδού ανάλογα με την υφιστάμενη κυκλοφορία, η βασική οδική σήμανση, το ταξίδι την νύκτα ή με άσχημο καιρό είναι απαραίτητες για οιονδήποτε χρησιμοποιεί το ποδήλατό του.

2) Ο ποδηλάτης υπολείπεται σε δικαιώματα του οδηγού αυτοκινήτου ή του μοτοσικλετιστή. Η άποψη αυτή έρχεται σε αντίθεση με τον ίδιο τον ΚΟΚ, ο οποίος θεωρεί τον ποδηλάτη οδηγό οχήματος με δικαιώματα και υποχρεώσεις. Έτσι ο ίδιος ο ποδηλάτης θεωρεί τον εαυτό του οδηγό β' κατηγορίας, με αποτέλεσμα να αποφεύγει να κινείται σε κεντρικές αρτηρίες, αφού αισθάνεται ότι εμποδίζει την κυκλοφορία ή και όταν ακόμα κινείται σε αυτές αποδέχεται στωικά να μην είναι ασφαλής, προκειμένου να μη δημιουργεί κυκλοφοριακά προβλήματα π.χ. κινείται στην άκρη του δρόμου, διευκολύνοντας την προσπέρασή του από άλλα οχήματα κ.ά.

3) Η χρήση των κεντρικών αρτηριών και των μεγάλων δρόμων είναι δύσκολη και επικίνδυνη, ενώ η χρήση του ποδηλάτου σαν μεταφορικό μέσο είναι ιδανική στις κεντρικές αρτηρίες και στους μεγάλους δρόμους, καθώς και απολαμβάνουν προτεραιότητας σε σχέση με τις διασταυρώσεις και αποτελούν σχεδόν πάντα τους συντομότερους δρόμους για τον εκάστοτε προορισμό.

Η εισαγωγή ποδηλατοδρόμων σε αυτές τις αρτηρίες θα πρέπει να αποτελέσει πρώτη προτεραιότητα. Η κατασκευή τους είναι εφικτή με πολλούς τρόπους: στην περίπτωση των αρτηριών διπλής κατεύθυνσης, η κατάργηση μίας λωρίδας κυκλοφορίας μπορεί να οδηγήσει στην δημιουργία δύο λωρίδων ποδηλατοδρόμων (διπλής κατεύθυνσης).

β) Το ποδήλατο σαν μέσο δεν λαμβάνεται υπόψη καθόλου κατά τον σχεδιασμό των οδικών δικτύων, με αποτέλεσμα τα εν λόγω δίκτυα να κατασκευάζονται από ανθρώπους που αγνοούν τις απαραίτητες διαστάσεις μίας λωρίδας για την κίνηση του ποδηλάτου, τα λειτουργικά χαρακτηριστικά αυτής της κίνησης και τις ιδιαίτερες απαιτήσεις της.

γ) Πολλοί πιστεύουν ότι οι ποδηλάτες δεν υπόκεινται σε κανένα αστυνομικό έλεγχο. Δυστυχώς αυτήν την άποψη έχει και η αστυνομία, η οποία συνήθως παραλείπει να ασκεί πειθαρχικό έλεγχο στους παραβάτες ποδηλάτες π.χ. οδήγηση αντίθετα στο ρεύμα κυκλοφορίας, ανυπαρξία φώτων για νυκτερινή πορεία, αγνόηση σημάτων φωτεινών σηματοδοτών.

Η. ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ - ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΔΙΚΤΥΑ

Η εμπειρία της δημιουργίας στην Αυστρία του ποδηλατόδρομου του Δουνάβεως κατέδειξε ότι το ταξίδι με ποδήλατο προσφέρει τεράστια



δυναμική για την ανάπτυξη αυτού του είδους τουρισμού . Συγχρόνως η άμεση και μάλλον αναπάντεχη επιτυχία του ποδηλατόδρομου από Ακτή σε Ακτή (στη Βόρεια Αγγλία) απέδειξε τις μεγάλες δυνατότητες για τη δημιουργία και προσέλκυση μιας καινούργιας, ξεχωριστής κατηγορίας τουρισμού, με συνακόλουθη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας. Ανάλογα οφέλη από την ανάπτυξη αυτού του είδους τουρισμού αντλούν εδώ και αρκετά χρόνια η Δανία και η Ολλανδία.

Στις χώρες αυτές αλλά και σε άλλες ευρωπαϊκές έχουν δημιουργηθεί εθνικά δίκτυα ποδηλατοδρόμων, ενώ κάποιες άλλες χώρες, όπως η Γερμανία και η Αυστρία έχουν δημιουργήσει ποδηλατόδρομους μεγάλων αποστάσεων.

Ήδη βρίσκεται σε εξέλιξη μία σημαντική προσπάθεια από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών για την δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού δικτύου ποδηλατοδρόμων (EuroVelo Route), που θα στηρίζεται κυρίως στην υπάρχουσα υποδομή, χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις για εκτέλεση κατασκευαστικών έργων. Κύριος στόχος αυτού του δικτύου είναι η προώθηση του τουρισμού με ποδήλατο αλλά και της χρήσης του ποδηλάτου γενικότερα. Τα οφέλη από αυτήν την προσπάθεια εκτιμάται ότι ποικίλλουν, από την προστασία του περιβάλλοντος και τη δημιουργία θέσεων εργασίας μέχρι την υποστήριξη αγροτικών καταλυμάτων για φιλοξενία των τουριστών.

Το παραπάνω δίκτυο προβλέπεται να συνδέσει όλα τα ευρωπαϊκά κράτη και θα στηρίζεται σε ήδη υφιστάμενες κατευθύνσεις σε εθνικό και τοπικό επίπεδο. Το όλο σχέδιο δημιουργίας αυτού του δικτύου εξετάζει πολλές συνισταμένες: μετακίνηση, τουρισμό, ψυχαγωγία, περιβάλλον, κυκλοφοριακό συνωστισμό και οδική ασφάλεια, τοπική ανάπτυξη, δημόσια υγεία, πολιτιστικές ανταλλαγές. Τα εγκαίνια του πρώτου ποδηλατόδρομου αυτής της κλίμακας τοποθετούνται την άνοιξη του 2000, με απώτερο στόχο την ανάπτυξη ενός ποδηλατοδρόμου ανά έτος μέχρι το 2011. Σε πανευρωπαϊκό επίπεδο έχει εκδηλωθεί μεγάλο ενδιαφέρον κυρίως για τον ποδηλατόδρομο Ατλαντίς (από το Κάντιζ στο Σκάι) και αυτόν της Βόρειας Θάλασσας.

Σήμερα η κυκλοφορία με ποδήλατο στην χώρα μας καταγράφεται μόνο σε κάποιες ελάχιστες περιπτώσεις αναφοράς σε στατιστικές τροχαίων ατυχημάτων, ενώ γενικότερα αντιμετωπίζεται σαν ένα πρόβλημα για την κυκλοφορία στους δρόμους. Ελπίζουμε όσα αναφέρθηκαν σε αυτό το μικρό κείμενο να αποτελέσουν το έναυσμα για μια ουσιαστική μεταστροφή της κοινωνικής στάσης απέναντι στο ποδήλατο, σε μια στάση που θα αναγνωρίζει το σημαντικό του ρόλο στην διασφάλιση της δημόσιας υγείας, στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος αλλά και στην αποτελεσματικότερη μετακίνηση μέσα στην πόλη.

