

## Ποδηλατάδα για ένα καλύτερο αύριο



« Ποδηλατόδρομος» του Tom Anderson

Εν έτει 2022 ο πλανήτης ζητάει βοήθεια για να «αναπνεύσει», με την ατμοσφαιρική ρύπανση να χαρακτηρίζεται από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας ως επικίνδυνη για την υγεία, έχοντας ήδη προκαλέσει πάνω από 4 εκατομμύρια θανάτους παγκοσμίως. Δεδομένου ότι οι εκπομπές ρύπων από τα αυτοκίνητα εξακολουθούν να συμβάλουν σημαντικά στην κακή ποιότητα αέρα, οι κυβερνήσεις παγκοσμίως σχεδιάζουν και προσπαθούν να εφαρμόσουν πρακτικές φιλικές προς το περιβάλλον. Το ίδιο παρατηρείται και στην Ελλάδα [1], όπου εκτός από τη χρήση καταλυτών, την επέκταση του δικτύου μετρό κ.τ.λ., έδαφος πλέον κερδίζει και η χρήση του ποδηλάτου ως ένας εύκολος και οικονομικός τρόπος μετακίνησης προς την εργασία ή το σχολείο, για καθημερινές ανάγκες (ψώνια, γυμναστική κλπ), καθώς και για τη διασκέδαση. Η Αθήνα από την πλευρά της προσπαθεί να «αγκαλιάσει»

την τάση αυτή με την δημιουργία ποδηλατοδρόμων σε κεντρικές κομβικές αρτηρίες, από τα βόρεια έως και τα νότια προάστια [2]. Παρόλα αυτά, σύμφωνα με τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, ποδηλατόδρομοι εντοπίζονται μόνο σε 27 από τους 66 δήμους της Αττικής, καθιστώντας την καθημερινή μετακίνηση με το μέσο αυτό δύσκολη, καθώς εξυπηρετούν κυρίως τοπικές διαδρομές.

Ένας από τους 39 δήμους χωρίς ποδηλατοδρόμους είναι και ο Δήμος Αλίμου, ο οποίος βρίσκεται στα νότια προάστια των Αθηνών και είναι μέρος της Αθηναϊκής Ριβιέρας. Όπως είναι φανερό από τα πρόσφατα αποτελέσματα της Ευρωπαϊκής Εβδομάδας Κινητικότητας για το 2021, ο δήμος διακρίθηκε για τις περιβαλλοντικές δράσεις που εκπόνησε και ξεχώρισε ανάμεσα σε 3000 ευρωπαϊκές πόλεις, δείχνοντας ότι από τα πρωταρχικά μελήματα του είναι η βελτίωση του περιβάλλοντος. Για το λόγο αυτό, προβληματίζει η απουσία ποδηλατοδρόμων από τις γειτονίες του Αλίμου.

Πώς όμως επηρεάζει η ελλιπής οδική υποδομή τη χρήση του ποδηλάτου και ποια είναι η σύνδεση με τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα; Η συχνότητα και η προθυμία χρήσης του ποδηλάτου είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την ασφάλεια που νιώθει ο ποδηλάτης. Η δημιουργία ποδηλατοδρόμων υπόσχεται πως θα αυξήσει τον αριθμό ποδηλάτων στους δρόμους, αφήνοντας τα αυτοκίνητα σε δεύτερη μοίρα. Το αποτέλεσμα αυτού θα είναι να μειωθεί το διοξείδιο του άνθρακα, που αποτελεί έναν από τους σπουδαιότερους θερμοκηπικούς ρύπους. Ειδικότερα, η χρήση του ποδηλάτου έχει μηδενικές εκπομπές, εξοικονομώντας 150 γραμμάρια διοξειδίου του άνθρακα ανά χιλιόμετρο σε σύγκριση με την οδήγηση αυτοκινήτου. Η ποδηλασία έχει επίσης σημαντική επίδραση στην συνολική χρήση καυσίμου. Σύμφωνα με μία έκθεση από το Rails-to-Trails Conservancy, περίπου 700 εκατομμύρια έως 1,6 δισεκατομμύρια γαλόνια καυσίμου μπορούν να εξοικονομηθούν ετησίως εάν υπάρχουν επαρκείς υποδομές για ποδηλασία. Επίσης, απαιτούνται λιγότεροι πόροι για την παραγωγή και συντήρηση των ποδηλάτων [3].

Για την καλύτερη εκτίμηση της σχέσης μεταξύ της συχνότητας χρήσης του ποδήλατου και το αίσθημα ασφάλειας των ποδηλατών, διεξήχθη μία έρευνα μέσω ενός ερωτηματολογίου το οποίο δόθηκε σε δημότες ηλικίας από 11 έως 42 ετών. Τα στατιστικά της ερευνάς έδειξαν ότι οι περισσότεροι το χρησιμοποιούν για διασκέδαση (65%), ενώ οι υπόλοιποι ως μεταφορικό μέσο (20%) και για άθληση (15%). Επιπλέον, η πλειοψηφία των ερωτώμενων δηλώνει πως δεν νιώθει ασφάλεια με το ποδήλατο (82%) καθώς γνωρίζει περιπτώσεις ατυχημάτων μεταξύ ποδηλάτων και αυτοκινήτων ή πεζών, και προσθέτει πως θεωρεί την ύπαρξη των ποδηλατοδρόμων απαραίτητη. Επίσης τονίζουν ότι αν υπάρξουν οι απαραίτητες υποδομές θα χρησιμοποιούν το ποδήλατό τους πολύ περισσότερο (80%), ενώ όσοι δεν είναι χρήστες ποδηλάτου δήλωσαν πως προτίθενται να αγοράσουν ένα καθώς θα αισθάνονται ασφάλεια να το χρησιμοποιήσουν.

Σε κάθε περίπτωση η κατασκευή ενός ποδηλατοδρόμου σε μια γειτονία δεν είναι εύκολη υπόθεση. Η απάντηση του αρμόδιου τμήματος του Δήμου Αλίμου [4] σε σχετικό ερώτημα ήταν άμεση και πλήρως κατατοπιστική: «Τα διαφορετικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά των οδών (ανηφόρες, στενότητα οδοστρώματος και πεζοδρομίων, ύπαρξη φυσικών εμποδίων στα πεζοδρόμια π.χ. δέντρα κλπ. ), η μη-επαρκής χρηματοδότηση του δήμου για την υλοποίηση τέτοιων έργων, η δυσκολία συνύπαρξης ποδηλατόδρομου και οδικού δικτύου, η μεγάλη περίοδος προσαρμογής για την συνύπαρξη οχημάτων, ποδήλατων και πεζών, η αναγκαιότητα αλλαγής νοοτροπίας για την ενσωμάτωση του ποδηλάτου ως τρόπου μετακίνησης, καθώς και η ελλιπής και μη ορθή οδηγική παιδεία», αποτελούν μεγάλα εμπόδια στην υλοποίηση ενός τέτοιου εγχειρήματος. Όμως, η απάντηση συνοδευόταν και από μία πολύ ενδιαφέρουσα πληροφορία! Ειδικότερα, «Ο Δήμος Αλίμου έχει ως σκοπό την δημιουργία δικτύου ποδηλατόδρομων σε όλη την περιοχή του Αλίμου ώστε να μειωθεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση και κυρίως το περιβαλλοντικό αποτύπωμα σύμφωνα με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αντιμετώπιση της Κλιματικής Αλλαγής. Ήδη έχει υποβληθεί πρόταση για χρηματοδότηση από το ταμείο ανάκαμψης μέσω του Υπουργείου Περιβάλλοντος για την δημιουργία ποδηλατόδρομου που θα ενώνει το μετρό Αλίμου με το τραμ επί της Λεωφόρου Ποσειδώνος. Η προτεινόμενη διαδρομή περιλαμβάνει τις οδούς Κουμουνδούρου, Δεληγιώργη, Γούναρη, Ελ. Βενιζέλου, και τις λεωφόρους Ιωνίας, Στυμφαλίας και Αλίμου, με αναμενόμενο συνολικό μήκος άνω των 4 χιλιομέτρων. Επιπροσθέτως στην λεωφόρο Ποσειδώνος πρόκειται να δημιουργηθεί ο ποδηλατόδρομος που θα ενώνει την παραλιακή Ριβιέρα από Πειραιά μέχρι τον Δήμο Βάρης-Βούλας-Βουλιαγμένης». Για την κατασκευή αυτού, μερικές λύσεις είναι η ανακατασκευή των πεζοδρομίων και των κοινόχρηστων χώρων, καθώς και η οριοθέτηση με επίστρωση, τα οποία αποτελούν βιώσιμες λύσεις σε σημεία που η στενότητα του δρόμου είναι αποτρεπτική. Τέλος, ο προτεινόμενος ποδηλατόδρομος θα διέρχεται από σημεία ενδιαφέροντος όπως είναι σχολεία και γήπεδα, γεγονός που αναμένεται να λύσει μέρος των προβλημάτων ασφάλειας των πολιτών όπως προ-αναφέρθηκαν.



Ομάδα ποδηλάτων. Εικόνα του Scott Lowe

Κλείνοντας, το ποδήλατο είναι ένα μέσο μετακίνησης που μπορεί να συμβάλλει θετικά στους στόχους βιώσιμης ανάπτυξης μίας πόλης. Η εμφάνιση περισσότερων ποδηλατών, και κατά συνέπεια η μείωση της χρήσης αυτοκινήτου, είναι άμεσα συνδεδεμένα με τις ασφαλείς μετακινήσεις, δηλαδή την ύπαρξη ποδηλατοδρόμων. Ο συνδυασμός των δύο αυτών παραμέτρων δεν έχει περάσει απαρατήρητος από τους τοπικούς φορείς, όπως είναι για παράδειγμα ο Δήμος Αλίμου. Φαίνεται πως ένα καλύτερο μέλλον είναι μία ποδηλατάδα μακριά.

**Κατερίνα Δανηλοπούλου (16), 1<sup>ο</sup> Γενικό Λύκειο Αλίμου – Θουκυδίδειο (Ελλάδα)**

#### Πηγές

[1] European Environmental Agency, <https://www.eea.europa.eu/publications/2599XXX/page018.html>

[2] [https://www.smu.gr/greece\\_cycle\\_map/](https://www.smu.gr/greece_cycle_map/)

[3] <https://www.eesi.org/articles/view/better-bike-infrastructure-improves-environmental-and-human-health>

[4] Η αρθρογράφος ευχαριστεί θερμά το Δήμο Αλίμου για τη συμβολή του στη συγγραφή αυτού του άρθρου απαντώντας στις ερωτήσεις που του τέθηκαν.

#### Φωτογραφίες

"[P1010903] Cycle lane - EXTREME EDITION!" του Tom Anderson, με άδεια χρήσης CC BY 2.0.

<https://www.flickr.com/photos/56167057@N00/2844493252>

"Confident City Cycling Class" του Scott Lowe, με άδεια χρήσης CC BY-NC 2.0.

<https://www.flickr.com/photos/13861037@N00/6382449185>