



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ  
ΜΟΝΑΔΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ηρώων Πολυτεχνείου 9, Πολυτεχνειούπολη Ζωγράφου, Αθήνα 157 80  
Τ: 210 772 2630 | Φ: 210 772 2752 | E: vlastos@survey.ntua.gr



**ΘΑΝΟΣ ΒΛΑΣΤΟΣ**, ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.

Συγκοινωνιολόγος-Πολεοδόμος

T: +30 210 772 2630

Φ: +30 210 772 2752

K: +30 6974 738360

E: vlastos@survey.ntua.gr

ΕΜΠ, 15.6.2011

Προς το ΔΣ του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Θέμα: Δελτίο Τύπου του ΣΕΣ σχετικό με τα ποδήλατα στις λεωφορειολωρίδες της Αθήνας

Κοινοποίηση

Υπουργό ΠΟΜΕΔΙ κ. Δ. Ρέππα

Υπουργό ΠΕΚΑ κ. Τ. Μπιρμπίλη

Υφυπουργό ΠΟΜΕΔΙ κ. Σπ. Βούγια

Πρόεδρο ΟΑΣΑ κ. Δ. Δημητρίου

Πρόεδρο Οργ. Αθήνας κ. Ι. Πολύζο

Αποτελεί πολύ θετική εξέλιξη το ότι με Δελτίο Τύπου ο ΣΕΣ στις 13.6.11, με τον πιο ρητό τρόπο, υπογραμμίζει την ανάγκη «*Η Πολιτεία να επανασχεδιάσει τόσο την οδική υποδομή όσο και τον τρόπο οργάνωσης της αστικής κυκλοφορίας, έτσι ώστε οι συνεχώς περισσότεροι ποδηλάτες και ποδηλάτισσες να μπορούν να κυκλοφορούν άνετα και με ασφάλεια στις ελληνικές πόλεις, αναβαθμίζοντας έτσι την ποιότητα ζωής*». Είναι αυτονόητο αλλά θα μπορούσε να διευκρινιστεί ότι η αποσκοπούμενη αναβάθμιση δεν θα αφορά μόνο τη ζωή των ποδηλατών αλλά όλων των κατοίκων, μια και το ζητούμενο από τις εφαρμοζόμενες σήμερα στρατηγικές κυκλοφορίας στην Ευρώπη είναι η υποκατάσταση μέρους των αυτοκινήτων με ποδήλατα έτσι ώστε να περιοριστούν η ρύπανση, ο θόρυβος και τα ατυχήματα, των οποίων βασική πηγή είναι τα αυτοκίνητα. Επιπλέον, στις πόλεις της Ευρώπης διαπιστώνεται ότι με την παρουσία τους οι ποδηλάτες επιτυγχάνουν μείωση της ταχύτητας των αυτοκινήτων και πιο ευγενικές συμπεριφορές από τους οδηγούς, κάτι που είναι ευεργετικό και για τον πεζό.

Το ποδήλατο λοιπόν είναι συνδεδεμένο και οδηγεί προς την ανάπλαση της ελληνικής πόλης. Σε συνθήκες όμως εξαιρετικά εχθρικές για πεζούς και ποδηλάτες, όπως είναι αυτές που επικρατούν, πώς θα μπορούσε να προωθηθεί; Το ζήτημα της ασφάλειας του ποδηλάτη, στη μεταβατική περίοδο μέχρι να αλλάξει η πόλη, είναι κρίσιμο. Φυσικά το να συμβουλευτείς σήμερα, για το καλό τους, τα παιδιά να μη κάνουν ποδήλατο, ή ακόμη και να

μη περπατούν είναι μια εύκολη και ανώδυνη λύση. Είναι προφανές ότι αν καθόμαστε όλοι σπίτι μας ή αν όταν βγαίναμε στο δρόμο παραμέναμε θωρακισμένοι μέσα στο αυτοκίνητο ένα μεγάλο μέρος των ατυχημάτων θα είχε εξαιρεθεί. Αυτή είναι η αντίστροφη λύση αν σκοπεύαμε να κάνουμε σιγά σιγά τις πόλεις μας πιο ανθρώπινες. Στην πράξη αυτή εφαρμόζεται και φτάσαμε σήμερα στο σημείο τα παιδιά να μη παίζουν πια στο δρόμο, ούτε καν στο σχολείο να μη τα αφήνουμε να πάνε με τα πόδια, ο αριθμός των ποδηλατών να είναι ασήμαντος σε σχέση με τον ανάλογο στην ευρωπαϊκή πόλη, τα άτομα με κινητικά προβλήματα να είναι σαν να μην υπάρχουν, το ίδιο και πολλοί ηλικιωμένοι να υποχρεώνονται να μένουν κλεισμένοι σπίτι τους. Όταν λόγω αυξανόμενης γήρανσης του πληθυσμού, σε όχι πολλά χρόνια από σήμερα το ποσοστό των ηλικίας μεγαλύτερης των 65 θα ξεπερνά το 30% του πληθυσμού πώς θα επιβιώνει οικονομικά η ελληνική πόλη όταν τοποθετεί τόσο πολλούς στο περιθώριο;

Δεν υπάρχει διαφορετική προοπτική για την ελληνική πόλη από το να γίνει φιλική στον άνθρωπο, προσελκύνοντας με την ομορφιά της και τις ήπιες συνθήκες που θα επικρατούν κατοίκους και επισκέπτες. Δρόμοι ζωντανοί και φιλόξενοι είναι εκείνοι που κρατούν ζωντανά και υγιή εμπόριο, επιχειρήσεις και κυρίως το κοινωνικό περιβάλλον. Η άλλη κατεύθυνση παρέχει την ικανοποίηση της 'ασφάλειας' αλλά αυτό που σίγουρα εγγυάται είναι η πτώχευση και η κατάθλιψη. Αφήνει πεδίο ελεύθερο σε όλο και περισσότερα αυτοκίνητα, σε όλο και υψηλότερες ταχύτητες και τελικά στην εγκατάλειψη και στην υποβάθμιση κάθε αξίας. Η τραγική τύχη για αυτούς τους λόγους του κέντρου της Αθήνας είναι γνωστή. Δεν κατακτήθηκε από τους πρόσφυγες. Είχε προηγουμένως αδειάσει από τους ανθρώπους του, εκείνους που θα το υπερασπίζονταν.

Ο ΣΕΣ λέει ναί στο ποδήλατο αλλά «σε υποδομές όσο το δυνατόν διαχωρισμένες από την κυκλοφορία». Ποιος μπορεί να αρνηθεί τη σημασία του να κατασκευαστούν όσο γίνεται περισσότερα χιλιόμετρα ποδηλατόδρομων που θα θωράκιζαν τον ποδηλάτη απέναντι στις απειλές της κυκλοφορίας; Ωστόσο ας μην υποτιμάται ότι στην Ευρώπη, σε αρκετές χώρες, επικρατεί μια διαφορετική λογική σχεδιασμού. Θεωρείται πολύ πιο ασφαλές να συνυπάρχει ο ποδηλάτης στο οδόστρωμα μαζί με τα υπόλοιπα οχήματα ώστε να γνωρίζουν όλοι ποιος βρίσκεται στο δρόμο και να αποφεύγονται αιφνιδιασμοί στις διασταυρώσεις, εκεί όπου η ανάμιξη των οχημάτων είναι αναπόφευκτη.

Η δημιουργία υποδομής διαχωρισμένης από την κυκλοφορία είναι η λύση που δόθηκε συστηματικά και από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ τα τελευταία 12 χρόνια κατά τα οποία έγιναν στην Ελλάδα κάποια έργα για το ποδήλατο. Σύμφωνα με τη λύση αυτή διαπλατύνεται το πεζοδρόμιο κατά περίπου 2μ., όσο είναι το ελάχιστο πλάτος για αμφίδρομη κίνηση ποδηλατών. Επελέγη διότι με αυτήν επωφελείται και ο πεζός, όταν οι ποδηλάτες είναι λίγοι. Θα ήταν άδικο να γίνονται έργα για το ποδήλατο και να αδιαφορούμε για τον πεζό, όταν κατά κανόνα του αφήνονται πεζοδρόμια εξαιρετικά στενά ή γεμάτα εμπόδια, με αποτέλεσμα να υποχρεώνεται να περπατά στο οδόστρωμα.

Ο απολογισμός 12 ετών μεγάλης προσπάθειας για την κατασκευή τέτοιας μορφής ποδηλατοδρόμων, και παρά τις ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις, είναι απογοητευτικός ως προς την έκταση του όλου έργου. Πώς να αξιολογηθούν τα λίγα οφέλη από τις κάποιες δεκάδες χιλιομέτρων σε όλη την Ελλάδα μπροστά στην παράλληλη δραματική υποβάθμιση

της ελληνικής πόλης από τον υπερδιπλασιασμό του αριθμού των αυτοκινήτων και τις αδιάκοπες αστικές επεκτάσεις με τη μορφή αραιοκατοικημένων απρόσωπων προαστίων; Αν χρειάστηκαν 12 χρόνια για την κατασκευή ελάχιστων αποσπασματικών ποδηλατόδρομων σε συνθήκες ευημερίας πόσα θα χρειαζόνταν για να αποκτήσουν οι ελληνικές πόλεις επαρκή δίκτυα και μάλιστα τώρα που η χώρα έχει πτωχεύσει;

Ενώ η σύγκλιση με την ευρωπαϊκή πόλη, αναγκαία για την ανταγωνιστικότητα και την λειτουργική, οικονομική, περιβαλλοντική και πολιτισμική μας ωρίμανση, μας υποχρεώνει να επιταχύνουμε τους ρυθμούς, να αντιμετωπίσουμε προβλήματα, να προλάβουμε τους άλλους, βρισκόμαστε σε απόλυτη αδυναμία και για τα ελάχιστα. Ωστόσο υπάρχουν λύσεις σχεδόν δωρεάν, τις οποίες δεν χρειάζεται να εφεύρουμε, αφού τις εφαρμόζουν σταθερά και με επιτυχία, αν και πλούσιοι, τόσο οι εταίροι μας στην Ένωση, όσο και άλλες ανεπτυγμένες πόλεις ανά τον κόσμο. Η ένταξη του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες είναι μια από αυτές (ενδεικτικά παραδείγματα (α) από την Ευρώπη: London, Paris, Berlin, Bordeaux, Bristol, Manchester, Münster, Mannheim, Basel, Ghent (β) από την Αμερική: Tucson, Madison, Toronto, Ontario, Vancouver, Philadelphia, Minneapolis, Milwaukee και (γ) από τον υπόλοιπο κόσμο: Singapore, Auckland) (βλ. επίσης Pucher & Dijkstra, 2000; Pucher & Buehler, 2008). Στην ίδια λογική είναι και η χάραξη με διαγράμμιση λωρίδων ποδηλάτου στο οδόστρωμα. Είναι δυνατόν να θέτουμε ως προϋπόθεση για την προώθηση του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη έργα πανάκριβα που είναι και εξαιρετικά χρονοβόρα στην Ελλάδα λόγω του παρανοϊκού καθεστώτος ανάθεσης και έγκρισης μελετών και κατασκευής έργων, όταν στην υπόλοιπη Ευρώπη (όπου 'χρήματα υπάρχουν') κατασκευάζονται με απλή διαγράμμιση δεκάδες χιλιομέτρων ποδηλάτου μέσα σε λίγους μήνες; Μας τιμά να αποφασίζουμε σχεδιασμούς, με ορίζοντα τουλάχιστον δεκαετίας, στηριγμένους στο επιχείρημα ότι εκεί υπάρχει πολιτισμός ενώ εδώ λόγω της κυριαρχούσης βαρβαρότητας χρειάζονται για το ποδήλατο ειδικά μέτρα προστασίας; Ο πολιτισμός δεν είναι έμφυτος αλλά αναπτύσσεται με την εκπαίδευση στην πράξη και όχι με τη θεωρία. Στην ευρωπαϊκή πόλη οι οδηγοί έμαθαν να προσέχουν τον ποδηλάτη γιατί τον έχουν χρόνια δίπλα τους και γνωρίζουν πια τα χαρακτηριστικά της κίνησής του. Άλλος τρόπος δεν υπάρχει.

Η κίνηση ποδηλάτων στους δρόμους της Αθήνας είναι πια γεγονός. Η παρουσία τους στο δρόμο είναι νόμιμη. Συγχρόνως οι περισσότεροι δρόμοι στον κεντρικό δακτύλιο της Αθήνας έχουν επιτέλους αποκτήσει λεωφορειολωρίδες. Αν συνεχίσει να απαγορεύεται στα ποδήλατα να τις χρησιμοποιούν όπως προτείνει ο ΣΕΣ, πού θα κινούνται τα ποδήλατα μέχρις ότου στο απώτερο μέλλον κατασκευαστούν ποδηλατόδρομοι; Στο μέσον του δρόμου; Αυτό ο ΣΕΣ το βρίσκει ασφαλέστερο; Δεν αντιλαμβάνεται το ΔΣ του ΣΕΣ ότι στην πράξη αυτό που προτείνει είναι να μην επιτρέπονται τα ποδήλατα σε δρόμους όπου υπάρχουν λεωφορειολωρίδες; Επειδή γνωρίζουν ότι δεν θα ήταν νοητή μια τέτοια απαγόρευση γιατί θα γινόμαστε για άλλη μια φορά διεθνώς ρεζίλι, αυτό που ουσιαστικά εισηγείται είναι να συνεχίσουμε να κλείνουμε τα μάτια ως προς το πρόβλημα και να αφήσουμε τους ποδηλάτες στην τύχη τους, δηλαδή να καταφεύγουν παρανόμως στις λεωφορειολωρίδες έτσι όπως, όλοι το ξέρουν, ότι το κάνουν σήμερα, αφού προφανώς είναι για αυτούς η ασφαλέστερη λύση. Το να κλείσει τα μάτια στο ζήτημα θα μπορούσε να το περιμένει κανείς από έναν 'πολιτικό' που νοιάζεται πιο πολύ για το 'πολιτικό' κόστος από το πώς θα τραβήξει την κοινωνία μπροστά, όμως είναι στάση αυτή για ένα επιστημονικό

σύλλογο; Στη συγκεκριμένη περίπτωση των λεωφορειολωρίδων της Αθήνας ο πολιτικός προετοιμάζει το αύριο ενώ οι 'ειδικοί' επιλέγουν να αγκιστρωθούν στο παρελθόν.

Εκτός από την ασφάλεια του ποδηλάτη ο ΣΕΣ προβάλλει το επιχείρημα ότι τα ποδήλατα θα εμποδίζουν την κίνηση λεωφορείων και τρόλεϊ. Λαμβάνοντας υπόψη την εμπειρία της παρουσίας ποδηλάτου σε λεωφορειολωρίδες ευρωπαϊκών πόλεων με πολλούς ποδηλάτες αυτό δεν θα συμβεί. Οι λόγοι είναι αρκετοί:

α) στο δακτύλιο δεν υπάρχουν έντονες κλίσεις, επομένως η ταχύτητα του ποδηλάτου είναι η ίδια ή και μεγαλύτερη των οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας που λόγω υψηλής πυκνότητας στάσεων και διασταυρώσεων κινούνται σχετικά αργά,

β) το εύρος κατάληψης οδοστρώματος από το ποδήλατο είναι μικρό και μπορεί να παρακάμπτεται από τη δημόσια συγκοινωνία όταν σπάνια θα χρειάζεται,

γ) ο δακτύλιος είναι κυκλοφοριακά κορεσμένος και οι ταχύτητες μικρές, επομένως τα ποδήλατα εύκολα μπορούν να περνούν στη μεσαία λωρίδα ώστε να διευκολύνουν τα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας όταν έχουν πίσω τους, ή μπροστά τους σταματημένο σε στάση, όχημα,

Τέλος, αντί ο ΣΕΣ να στιγματίζει τον ποδηλάτη ως υπεύθυνο για τις καθυστερήσεις των οχημάτων δημόσιας συγκοινωνίας, ας στραφεί όπως το έχει κάνει ήδη στο παρελθόν προς τις πραγματικές αιτίες που είναι η μη απόδοση προτεραιότητας στη δημόσια συγκοινωνία μέσω φωτεινής σηματοδότησης και η αυθαίρετη είσοδος στις λεωφορειολωρίδες κάθε κατηγορίας οχήματος.

Οι παραπάνω λόγοι εξηγούν το γιατί σε ευρωπαϊκές χώρες επιτρέπεται η είσοδος ποδηλάτων στις λεωφορειολωρίδες, ακόμη και όταν το πλάτος τους είναι το ίδιο με των αθηναϊκών. Οι σχετικές έρευνες δείχνουν ότι όχι μόνο δεν έχουν προκύψει προβλήματα, αλλά αυξήθηκαν οι ποδηλάτες (Reid & Guthrie, 2004; Newcombe & Wilson, 2011) και το αίσθημα ασφάλειάς τους ενισχύθηκε (van der Waerden et al., 2004; Parkin et al., 2007). Ωστόσο, θα ήταν ενδιαφέρον αφού ο ΣΕΣ δηλώνει ότι *«Η Πολιτεία οφείλει να επανασχεδιάσει τόσο την οδική υποδομή όσο και τον τρόπο οργάνωσης της αστικής κυκλοφορίας έτσι ώστε οι συνεχώς περισσότεροι ποδηλάτες και ποδηλάτισσες να μπορούν να κυκλοφορούν άνετα και με ασφάλεια...»* να πρότεινε τη μοναδική συγκεκριμένη λύση για να γίνεται η συνύπαρξη ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας ανετότερα και με μεγαλύτερη ασφάλεια που είναι η διαπλάτυνση των λεωφορειολωρίδων. Πολλά τέτοια παραδείγματα συναντώνται στην Ευρώπη, αντανακλώντας τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας, οι οποίες προσβλέπουν σε πόλεις με λιγότερα αυτοκίνητα και χαμηλότερες ταχύτητες. Εξάλλου διακηρυγμένος στόχος και του ΣΕΣ είναι η αποφόρτιση του κέντρου της Αθήνας από αυτοκίνητα και αυτό δεν γίνεται με άλλο τρόπο από τον περιορισμό του χώρου που διατίθεται σε αυτά.

Ο ΣΕΣ γνωρίζει και κατ' επανάληψη έχει επισημάνει ότι το πρόβλημα των λεωφορειολωρίδων είναι η ημινόμιμη χρήση τους από τα ταξί και η αυθαίρετη είσοδος επιβατικών αυτοκινήτων. Δεν πρέπει να ξεχνάμε και την νόμιμη χρήση τους από τα μηχανοκίνητα δίκυκλα που αποφασίστηκε σε μια εποχή που ποδήλατα δεν υπήρχαν. Αξίζει

να σημειωθεί ότι επιτράπη στα δίκυκλα να χρησιμοποιούν τις λεωφορειολωρίδες ακριβώς για την ασφάλειά τους και κανένα πρόβλημα δεν έχει καταγραφεί μέχρι σήμερα. Φυσικά πρόκειται για την ανάποδη λύση από αυτή που εφαρμόζεται διεθνώς δηλαδή σε όλο τον κόσμο στις λεωφορειολωρίδες τα ποδήλατα είναι που επιτρέπονται ενώ αποκλείονται τα μηχανοκίνητα δίκυκλα.

Η ελεύθερη είσοδος του ποδηλάτου στις λεωφορειολωρίδες αποτελεί ένα πολύ αποφασιστικό, άμεσο και μη δαπανηρό μέτρο για την προώθησή του, αφού αυτές αναπτύσσονται σε μήκος δεκάδων χιλιομέτρων. Αντίστοιχου μήκους ποδηλατόδρομοι θα χρειαζόνταν δεκαετίες για να κατασκευαστούν με τα σημερινά δεδομένα. Συγχρόνως τα ποδήλατα θα βοηθήσουν με την παρουσία τους να προστατεύονται οι λεωφορειολωρίδες από όσους αυθαίρετα εισέρχονται σε αυτές. Ο ΣΕΣ αντί να τοποθετείται ως προς αυτό το θέμα στη μεριά εκείνων που υπερασπίζονται μια άρρωστη πραγματικότητα θα ήταν πιο συνεπής με τις αρχές που διακηρύττει αν αξιοποιούσε την ευκαιρία που δίνεται με την νομιμοποίηση της εισόδου των ποδηλάτων στις λεωφορειολωρίδες ζητώντας την σε επόμενη φάση τη διαπλάτυνσή τους.

### **Αναφορές**

- Pucher, J., Buehler, R., 2008. Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews* 28 (4): 495-528.
- Pucher, J, Dijkstra, L., 2000. Making walking and cycling safer: lessons from Europe. *Transportation Quarterly* 54 (3): 25-50.
- Reid, S., Guthrie, N., 2004. Cycling in bus lanes. TRL Report 610. UK: Transport Research Laboratory.
- Newcombe, D., Wilson, D., 2011. Cycle & motorcycle crash trends on Auckland City bus lane routes. Auckland Transport.
- Parkin, J., Wardman, M., Page, M., 2007. Models of perceived cycling risk and route acceptability. *Accident Analysis & Prevention* 39 (2): 364-371.
- van der Waerden, P., Borgers, A., Timmermans, H., 2004. Cyclists' Perception and Evaluation of Street Characteristics. Proceedings of the 83rd Annual Meeting of the Transportation Research Board.

### **Youtube link**

<http://www.youtube.com/watch?v=69FXiDHDRrE>



Παραδείγματα ενιαίων ποδηλατο-λεωφορειολωρίδων σε Παρίσι και Λονδίνο.