



**ΘΑΝΟΣ ΒΛΑΣΤΟΣ**, ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Ε.Μ.Π.  
Συγκοινωνιολόγος-Πολεοδόμος

Τ: +30 210 772 2630  
Φ: +30 210 772 2752  
Κ: +30 6974 738360  
Ε: [vlastos@survey.ntua.gr](mailto:vlastos@survey.ntua.gr)  
URL: <http://users.ntua.gr/vlastos>

ΕΜΠ 15.4.13

## **Σχετικά με την ποινική δίωξη στελεχών του Δήμου Βόλου για το δίκτυο ποδηλατοδρόμων της πόλης**

### **Ιστορικό**

Με ομόφωνη απόφασή του το Δημοτικό Συμβούλιο Βόλου στις 19.12.2008 υπέβαλε πλήρη φάκελο με όλες τις απαραίτητες εγκρίσεις στην Ενδιάμεση Διαχειριστική Αρχή (Ε.Δ.Α) Μεταφορών για τη χρηματοδότηση δικτύου ποδηλατοδρόμων. Μετά και από σύμφωνη γνώμη του Αστικού ΚΤΕΛ Βόλου, του Υπεραστικού ΚΤΕΛ Μαγνησίας και της Δ/σης Μεταφορών & Επικοινωνιών Μαγνησίας, στις 09.02.2009 δόθηκε η προέγκριση δημοπράτησης του έργου από την Ε.Δ.Α Μεταφορών και στις 24.02.2009 το έργο εντάχθηκε στο Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες» (ΣΑΑΣ). Το έργο δημοπρατήθηκε στις 24.03.2009 και η σύμβαση με τον Ανάδοχο υπογράφηκε στις 11.05.2009 με συμβατικό αντικείμενο 521.439,39 €. Στις 31.12.2009 εκδόθηκε η βεβαίωση περαίωσης του έργου. Το Πρωτόκολλο Οριστικής Παραλαβής συντάχθηκε με παρατηρήσεις και διευκρινίσεις στις 30.06.2011 και εγκρίθηκε από το Δημοτικό Συμβούλιο Βόλου στις 29.12.2011. Για το έργο υπήρξαν διάφορες ενστάσεις από πολίτες και από το ΤΕΕ και μετά από ανώνυμη καταγγελία επελήφθη η Δικαιοσύνη.

### **Οι κατηγορίες σύμφωνα με το Κλητήριο Θέσπισμα**

- Διατάραξη της ασφάλειας της συγκοινωνίας.
- Κάποιοι αμφίδρομοι ποδηλατόδρομοι που κατασκευάστηκαν έχουν πλάτος 1,7 και όχι 2μ.
- Για τη ζώνη στάθμευσης αυτοκινήτων προβλέφθηκαν 1,8μ πλάτους και όχι 2μ.
- Η λωρίδα κυκλοφορίας αυτοκινήτων περιορίστηκε στα 2,5 μ. χωρίς να υφίσταται απαγόρευση για την κίνηση φορτηγών
- Δεν τηρήθηκαν οι 'εθνικές προδιαγραφές ΟΜΟΕ'
- Η μελέτη δεν περιλάμβανε τυπική διατομή και λεπτομέρεια της νησίδας διαχωρισμού του ποδηλατόδρομου από το υπόλοιπο οδόστρωμα

- Η νησίδα διαχωρισμού κατασκευάστηκε από μπετόν 20-25 εκ. ύψους, με πακτωμένα μεταλλικά κολωνάκια, που καθιστά 'σφόδρα πιθανό το ενδεχόμενο' σοβαρών τραυματισμών οδηγών μηχανοκίνητων δικύκλων ή ποδηλατών που θα έπεφταν πάνω τους.
- Το δίκτυο ποδηλατοδρόμων παρουσιάζει ασυνέχειες.

## Παρατηρήσεις

### 1. Τι είναι τα έργα για το ποδήλατο

Τα έργα για το ποδήλατο κάθε άλλο παρά συμβατικά έργα είναι. Πρόκειται για έργα άγνωστα στην ελληνική πραγματικότητα διότι η ελληνική κοινωνία έδωσε απόλυτη προτεραιότητα στο αυτοκίνητο, του παρέδωσε το σύνολο της διατομής του δρόμου και αδιαφόρησε για το ποδήλατο, το οποίο εκ των πραγμάτων και για λόγους ασφάλειας υποχρεώθηκε να αποσυρθεί σχεδόν ολοκληρωτικά (με εξαίρεση ελάχιστες επαρχιακές πόλεις).

Όταν λοιπόν οι ποδηλάτες είναι ελάχιστοι δεν γίνεται κατανοητή η αναγκαιότητα έργων για το ποδήλατο, των μοναδικών με τα οποία δεν αποσκοπείται να δοθεί απάντηση σε ανάγκες υπαρχόντων οχημάτων, αλλά σε μελλοντικών. Επομένως δύσκολα συναινεί για αυτά η ελληνική κοινωνία (πρέπει ωστόσο να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας ένας αυξανόμενος αριθμός νέων, ακολουθώντας το παράδειγμα της Ευρώπης, στρέφεται προς το ποδήλατο).

Για τους ίδιους λόγους η νομοθεσία για το ποδήλατο στην Ελλάδα είναι εξαιρετικά ελλιπής. Οι ΟΜΟΕ – Οδηγίες Μελετών Οδικών Έργων κάνουν ελάχιστες αναφορές. Σημειώνεται ότι αποτελούν Οδηγίες και όχι Προδιαγραφές. Το ίδιο ελλείπει είναι και οι Γενικές Οδηγίες για Ποδηλατοδρόμους του ΥΠΕΧΩΔΕ που συντάχθηκαν για προσωρινή χρήση. Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας είναι επίσης υπερβολικά φτωχός, και έτσι ο σχεδιασμός έργων για το ποδήλατο δεν θα μπορούσε θεωρητικά αλλού να προστρέξει παρά στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές, οι οποίες όμως δεν είναι εύκολο να εφαρμόζονται στις ελληνικές πόλεις. Υπογραμμίζεται ότι στην πλειονότητά τους τα έργα για το ποδήλατο γίνονται στο εσωτερικό πόλεων όπου το πλάτος των δρόμων και τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά τους είναι πολύ φτωχά και κατά κανόνα απέχουν πολύ από τα χαρακτηριστικά των ευρωπαϊκών δρόμων. Αν οι ελληνικοί αστικοί δρόμοι είχαν σχεδιαστεί με ευρωπαϊκές προδιαγραφές για πεζούς, ΑΜΕΑ και οχήματα τότε η ανάγκη τήρησης επίσης ευρωπαϊκών προδιαγραφών για την ένταξη στο εσωτερικό τους ποδηλατοδρόμων θα ήταν προφανής. Το πλαίσιο ωστόσο είναι πολύ διαφορετικό και τα έργα για το ποδήλατο είναι υποχρεωμένα να προσαρμόζονται σε μια γεωμετρία ελλειμματική που υποδέχεται συνθήκες λειτουργίας κάθε άλλο παρά κανονικές, τόσο ως προς την κίνηση όσο και ως προς την στάθμευση.

Στην περίπτωση του ποδηλάτου το πρόβλημα 'λύθηκε' στην Ελλάδα δια της 'κατάργησής' του. Το ίδιο συνέβη και στην περίπτωση των ΑΜΕΑ που σπάνια διακινδυνεύουν την έξοδό τους στο δρόμο. Να 'καταργηθούν' και οι πεζοί γενικά ήταν αδύνατο, ωστόσο και για αυτούς το περιβάλλον στους αστικούς δρόμους είναι πολύ εχθρικό. Το πλάτος των πεζοδρομίων είναι ανεπαρκές (ακόμη και σε σχέση με όσα ορίζει η ελάχιστα απαιτητική

ελληνική νομοθεσία) και πολύ συχνά, λόγω της παράνομης στάθμευσης και άλλων εμποδίων, υποχρεώνονται οι πεζοί να περπατούν στο οδόστρωμα με ότι αυτό σημαίνει για την ασφάλειά τους.

Η θέση του πεζού στις ευρωπαϊκές πόλεις συνδέεται άμεσα με τη θέση του ποδηλάτη. Μοιράζονται τις ίδιες διαβάσεις, τον ίδιο χρόνο πρασίνου στη φωτεινή σηματοδότηση και σε πολλές περιπτώσεις ο ποδηλατόδρομος κατασκευάζεται με διαπλάτυνση πεζοδρομίου ώστε να επωφελούνται και οι πεζοί όταν δεν υπάρχουν ποδηλάτες. Όταν λοιπόν για τους πεζούς επικρατούν συνθήκες που απέχουν πολύ από αυτά που ορίζει ακόμη και η ελληνική νομοθεσία γίνεται φανερό πόσο δύσκολο είναι να δοθεί ο κατάλληλος χώρος στον δρόμο για την κίνηση ποδηλατών όταν μάλιστα αυτοί εξακολουθούν να είναι απόντες.

## **2. Ο σκοπός της προώθησης του ποδηλάτου**

Ενώ το ποδήλατο στην Ελλάδα έχει εκτοπιστεί, αποτελεί διεθνώς ένα από τα ισχυρότερα όπλα των πολιτισμένων κοινωνιών απέναντι στα προβλήματα της πόλης. Είναι αθόρυβο, δεν ρυπαίνει, δεν καταναλώνει χώρο και καύσιμα και κοστίζει ελάχιστα. Εγγυάται επίσης ευελιξία στην κίνηση, άνεση στη στάθμευση, απόλαυση της μετακίνησης και άσκηση του κορμιού. Για τους παραπάνω λόγους οι νέες γενιές σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες και παρά τις δύσκολες συνθήκες που επικρατούν στο δρόμο, αγκάλιασαν το ποδήλατο. Χάρη σε αυτό ανακάλυψαν έναν άλλο, πιο ευχάριστο, πολιτισμένο και υγιή τρόπο ζωής, που τους δίνει κέφι, ζωντάνια και ελευθερία. Έτσι σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες η αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου είναι εκρηκτική.

Ο σκοπός της προώθησης του ποδηλάτου είναι λοιπόν να οδηγηθούμε προοδευτικά σε μια διαφορετική ελληνική πόλη με λιγότερα αυτοκίνητα, μικρότερες ταχύτητες και περισσότερο στηριγμένη και στους δυο άλλους πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας που είναι η δημόσια συγκοινωνία και το περπάτημα. Αν γενικευόταν η χρήση του ποδηλάτου οι συνθήκες στο δρόμο θα γίνονταν πολύ πιο ασφαλείς. Η αντικατάσταση αυτοκινήτων από ποδήλατα θα σήμαινε ότι οχήματα επικίνδυνα τόσο για τους επιβάτες όσο και για τους πεζούς λόγω των ταχυτήτων που αναπτύσσουν, θα αντικαθίσταντο από οχήματα ήπια και καθόλου απειλητικά για τους άλλους.

Η παρουσία του ποδηλάτου θα κάνει την πόλη πιο ελκυστική, θα αποκτήσει την εμπιστοσύνη επισκεπτών και επενδυτών και η εμπορική και επιχειρηματική δραστηριότητα θα ενισχυθεί. Θα κάνει επίσης την πόλη συμμετέχουσα στην προσπάθεια της Ευρώπης να δώσει ένα καλό παράδειγμα στον υπόλοιπο κόσμο υπευθυνότητας μπροστά στην απειλή για τον πλανήτη από την κλιματική αλλαγή.

Θα ήταν εύκολο κάθε στέλεχος Τεχνικής Υπηρεσίας Δήμου, δεδομένης της ελλιπούς νομοθεσίας και της δυσπιστίας της ελληνικής κοινωνίας απέναντι στα έργα για το ποδήλατο, να αρνείται να εμπλακεί σε σχεδιασμούς και υλοποιήσεις ποδηλατοδρόμων. Ο μοναδικός λόγος που προχώρησαν ανάλογα έργα είναι ότι σε κάποιους Δήμους μερικοί **αιρετοί** και κάποιοι μηχανικοί κατανόησαν τη μεγάλη σημασία του ποδηλάτου για την χώρα

και το μέλλον των παιδιών μας, και χωρίς να έχουν κάποιο άλλο προσωπικό συμφέρον πέραν της ικανοποίησης ότι είναι συνεπείς στις αρχές τους, έκαναν το καθήκον τους.

### **3. Αντικείμενο των έργων για το ποδήλατο**

Η προστασία του ποδηλάτη από τα αυτοκίνητα είναι ο βασικός στόχος των έργων για το ποδήλατο. Παρά τις ευνοϊκές καιρικές συνθήκες η έλλειψη ασφάλειας είναι η κύρια αιτία που απομάκρυνε από τις ελληνικές πόλεις τον ποδηλάτη και μόνο το αίσθημα περισσότερης ασφάλειας είναι αυτό που θα ενθαρρύνει τον κάτοικο να επιστρέψει στο ποδήλατο. Εννοείται ότι η ηλικία, το φύλο, η εμπειρία κ.λπ. είναι παράγοντες που επηρεάζουν το αίσθημα ασφάλειας. Οι νέοι και οι έμπειροι ποδηλάτες αισθάνονται πιο σίγουροι και δεν χρειάζονται καν έργα για το ποδήλατο. Νιώθουν περισσότερο ελεύθεροι όταν κυκλοφορούν μαζί με τα αυτοκίνητα, στο οδόστρωμα, που είναι πολύ πιο ευρύ και δεν τους περιορίζει όπως το στενό εύρος ενός ποδηλατοδρόμου. Αντίθετα οι μεγαλύτερες ηλικίες ή τα μικρά παιδιά ίσως δικαιολογημένα δεν τολμούν να κάνουν σήμερα ποδήλατο αν και ανήκουν σε εκείνες τις κατηγορίες που ποδηλατούν στις ευρωπαϊκές πόλεις όπου όμως εκεί οι συνθήκες είναι διαφορετικές. Οι μεγαλύτερες ηλικίες και τα παιδιά αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού και φυσικά προς αυτές τις κατηγορίες στρέφονται τα έργα για το ποδήλατο. Αν η ελληνική πόλη στοχεύει να προσεγγίσει την ευρωπαϊκή θα πρέπει να παρουσιάσει παρόμοια ποσοστά ποδηλατών, επομένως να πείσει άτομα ανάλογης κατηγορίας, αν και εξαρτημένα από το αυτοκίνητο, να ποδηλατούν. Όσο πιο ασφαλής, δηλαδή όσο πιο θωρακισμένος απέναντι στα αυτοκίνητα είναι ο ποδηλατόδρομος τόσο αυξάνουν οι πιθανότητες να πειστούν. Ο βαθμός θωράκισης εξαρτάται προφανώς από το επίπεδο της απειλής. Στην Ελλάδα η απειλή από τα αυτοκίνητα είναι πολύ μεγαλύτερη της απειλής που αυτά αντιπροσωπεύουν στη μέση ευρωπαϊκή πόλη για τέσσερις λόγους:

- Οι έλληνες οδηγοί θα είναι σε μια πρώτη περίοδο ανυποψίαστοι απέναντι στην παρουσία ποδηλατών.
- Οι έλληνες οδηγοί χαρακτηρίζονται από όχι απόλυτα πειθαρχημένες στους κανόνες συμπεριφοράς οδήγησης, κάτι που ενθαρρύνεται από την ελλιπή αστυνόμευση.
- Η στενότητα χώρου στους ελληνικούς δρόμους προκαλεί συνθήκες υψηλής πυκνότητας οχημάτων με αυξημένη πιθανότητα μεταξύ τους τριβών, με τον ευάλωτο ποδηλάτη να είναι αυτός που κινδυνεύει περισσότερο.
- Η εξοικείωση του ποδηλάτη με τις συνθήκες του ελληνικού δρόμου είναι μικρή διότι δεν παρέχονται στα σχολεία μαθήματα ποδηλάτου, αντίθετα με ότι συμβαίνει σε ευρωπαϊκές χώρες.

Οι επικρατούσες λοιπόν συνθήκες στους ελληνικούς δρόμους έχουν οδηγήσει τους μελετητές στην αποφυγή σχεδιασμού λωρίδων για ποδήλατο, διαχωρισμένων από τις λωρίδες των αυτοκινήτων με απλή διαγράμμιση και χωρίς άλλη προστασία, λύσεων που εφαρμόζονται συστηματικά στην Ευρώπη. Εκεί αρκούν για την ασφάλεια των ποδηλατών χάρη στην υπευθυνότητα των οδηγών αυτοκινήτων και στην αυστηρή πειθάρχηση στους κανόνες. Εδώ προτιμώνται λύσεις πιο σίγουρες, οι οποίες όμως χρειάζονται χρόνο και χρήματα για να υλοποιηθούν. Σε χώρες λοιπόν όπου αρκεί μια άσπρη γραμμή για την

προστασία του ποδηλάτη δεν έχουν νόημα λύσεις σαν αυτές που επελέγησαν στον Βόλο. Δεν έχει όμως επίσης νόημα το να θεωρείται υποχρεωτικό για την Ελλάδα να προστατεύει τους ποδηλάτες της με τον ίδιο τρόπο που προστατεύονται και στην υπόλοιπη Ευρώπη, δηλαδή με βάση ευρωπαϊκές προδιαγραφές που προϋποθέτουν πλούσια γεωμετρικά χαρακτηριστικά, υψηλό επίπεδο πολιτισμού και συνθήκες φιλικές, οι οποίες πράγματι μπορεί μεν εκεί να ισχύουν, όχι όμως εδώ.

#### **4. Τα εμπόδια απέναντι στα έργα για το ποδήλατο**

Στο εσωτερικό του δρόμου το ποδήλατο είναι ανταγωνιστής του αυτοκινήτου. Για να κινείται με ασφάλεια χρειάζεται το δικό του χώρο, τον οποίο αναγκαστικά θα πάρει από το αυτοκίνητο. Σε συνθήκες κορεσμού, όπως οι ελληνικές, όπου ακόμη και τα πεζοδρόμια καταλαμβάνονται από αυτοκίνητα για στάθμευση, η αφαίρεση χώρου από το αυτοκίνητο για την απόδοσή του σε ελάχιστους ποδηλάτες προκαλεί σε πολλούς ερωτηματικά και αντιδράσεις.

Ποιος είναι ο απαραίτητος χώρος για την κίνηση των ποδηλατών; Είναι προφανές ότι όσο πιο πολύ χώρο διαθέτει ένα όχημα τόσο πιο άνετα κυκλοφορεί, όμως δεν πρέπει να υποτιμάται ότι η άνεση χώρου του δίνει και την ευχέρεια ανάπτυξης ταχύτητας. Ο πρωτοετής φοιτητής στο μάθημα της Οδοποιίας από τα πρώτα πράγματα που μαθαίνει είναι ότι όσο αυξάνει το πλάτος μιας λωρίδας τόσο αυξάνουν και οι ταχύτητες. Ισχύει για το αυτοκίνητο, ισχύει φυσικά και για το ποδήλατο. Η θωράκιση λοιπόν ποδηλατοδρόμου, σε οποιοδήποτε δρόμο κάθε ελληνικής πόλης, μέσω διαχωριστικής νησίδας επιτυγχάνει με το στένεμα του οδοστρώματος τη μείωση των ταχυτήτων των αυτοκινήτων και αυτό είναι ευεργετικό για όλους, πεζούς, ποδηλάτες και επιβάτες οχημάτων. Επαναλαμβάνεται ότι το ζητούμενο στην ευρωπαϊκή πόλη είναι η μείωση των ταχυτήτων, ιδίως σε περιοχές κατοικίας όπου εκεί προοδευτικά οι δρόμοι, με εξαίρεση το αρτηριακό δίκτυο, μετατρέπονται σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, με μέγιστη ταχύτητα τα 30 χλμ/ώρα. Με την πολιτική αυτή μειώνονται τα ατυχήματα, η ρύπανση, ο θόρυβος και η κατανάλωση ενέργειας. Στην περίπτωση των ποδηλατοδρόμων πρέπει να σημειωθεί ότι στην Ελλάδα για τη μείωση της ταχύτητας του ποδηλάτου εφαρμόζονται διάφορες λύσεις στην επιστροφή, στη σήμανση, στη μορφή, μεταξύ των οποίων και ο περιορισμός του πλάτους των στο ελάχιστο δυνατό (το ΕΜΠ εισηγείται 1,6μ. όσο το προβλέπουν και ευρωπαϊκές προδιαγραφές). Δεδομένου ότι η πυκνότητα οχημάτων και πεζών είναι μεγάλη, η εμπειρία οδήγησης ποδηλάτου μικρή, η δε απόσταση μεταξύ διαδοχικών διασταυρώσεων περιορισμένη σε σχέση με τα ισχύοντα στην Ευρώπη λόγω έλλειψης σωστής ρυμοτομίας, το να μη τρέχουν οι ποδηλάτες, όπως εξάλλου και τα αυτοκίνητα, είναι πολύ σημαντικό για την ασφάλεια όλων.

Με δεδομένη τη γεωμετρία των ελληνικών δρόμων καθώς και την ανάγκη να παραμένουν και μετά την ένταξη του ποδηλατοδρόμου χώροι για στάθμευση, για κυκλοφορία και για πεζούς αυτό σημαίνει ότι και οι τρεις παραπάνω χώροι θα όφειλαν να συνεισφέρουν για να χωρέσει και το ποδήλατο. Όμως τα πεζοδρόμια δεν έχουν περιθώρια περαιτέρω μείωσης του πλάτους τους όσο για τη στάθμευση τα 1,8 μ. είναι το ελάχιστο στο οποίο μπορεί να μειωθεί. Το μόνο που απομένει είναι η συρρίκνωση των λωρίδων κίνησης

αυτοκινήτων και ποδηλάτων. Αν ωστόσο υπήρχε επιμονή στο να τηρηθούν χωρίς εκπτώσεις κάποιες ξένες προδιαγραφές τότε η λύση που απομένει είναι η κατάργηση της στάθμευσης ή η ακύρωση του σχεδίου ένταξης του ποδηλατοδρόμου στον συγκεκριμένο δρόμο και η αναζήτηση μιας διαφορετικής διαδρομής. Η κατάργηση της στάθμευσης σπάνια είναι εφικτή λύση διότι είτε οι θέσεις στάθμευσης σε πολλές περιοχές κατοικίας είναι λιγότερες των αναγκών, όσο για την αλλαγή της χάραξης του ποδηλατοδρόμου επίσης συνήθως δεν είναι εφικτή διότι η χάραξη συνδέεται με πολεοδομικούς στόχους τους οποίους μόνο μια διαδρομή τους εξυπηρετεί. Σχετικό με τα παραπάνω είναι το ζήτημα της δια μιας κατασκευής ενός συνεχούς δικτύου που θα εξασφαλίζει ολοκληρωμένες μετακινήσεις με ποδήλατο. Δεν υπάρχει πόλη στον κόσμο που να επέτυχε κάτι τέτοιο για δυο λόγους: α) για να υπάρξει ολοκληρωμένο δίκτυο θα έπρεπε να απλώνεται στο σύνολο της πόλης ώστε να δίνει απάντηση στις περίπλοκες ανάγκες μετακίνησης των κατοίκων των οποίων οι προελεύσεις και οι προορισμοί βρίσκονται οπουδήποτε άρα θα απαιτούντο χιλιάδες χιλιόμετρα δικτύου ποδηλατοδρόμων και β) διότι το κόστος θα ήταν έξω από κάθε λογική. Δεν πρέπει επίσης να υποτιμάται το δύσκολο κοινωνικό περιβάλλον υπό το οποίο κατασκευάζονται οι ποδηλατόδρομοι στην Ελλάδα κάτι που υποχρεώνει να γίνονται μικρά βήματα εκεί όπου οι συνθήκες δείχνουν να είναι πιο ευνοϊκές μέχρις ότου να προκύψει μια ευρύτερη συναίνεση για αυτό το μέσο.

Θα ήταν εύκολο να δηλωθεί ευθαρσώς ότι η ελληνική πόλη είναι ακατάλληλη για ποδήλατο. Όμως αυτό θα ήταν και παραδοχή ότι η ελληνική πόλη εγκαταλείπει κάθε προσπάθεια να συμμετάσχει υπεύθυνα στην ευρωπαϊκή στρατηγική για το περιβάλλον και σηκώνει τα χέρια ψηλά απέναντι σε προβλήματα που ενέχονται για τη σημερινή οικονομική και κοινωνική της κρίση.

Αν υποθέσουμε ότι ο μελετητής έχει να συμβιβάσει από την μια πλευρά την πραγματικότητα του ελληνικού δρόμου, που το πλάτος του είναι δεδομένο, και από την άλλη κάποιες ευρωπαϊκές προδιαγραφές και αν δεν τίθεται στο τραπέζι το σενάριο ακύρωσης της ένταξης του ποδηλάτου τότε αναγκαστικά το πρώτο βήμα θα είναι να γίνουν εκπτώσεις στις 'προδιαγραφές'. Αυτό θα οδηγήσει σε μείωση των ταχυτήτων κάτι που στην Ευρώπη είναι επιθυμητό. Δεν είναι τυχαίο ότι στην Ελλάδα δεν υπάρχουν προδιαγραφές αλλά μόνο Οδηγίες. Αυτό συμβαίνει διότι η πολιτεία, αναγνωρίζοντας τα ιδιαίτερα προβλήματα στενότητας του ελληνικού δρόμου, προτιμά να παρέχει στον έλληνα μελετητή την ευχέρεια να δίνει κάθε φορά την καταλληλότερη κατά την επιστημονική του κρίση λύση που θα συμβιβάζει άνεση και ασφάλεια για όλους τους χρήστες και δεν θα αποκλείει, αντίθετα θα υλοποιεί, την απόφαση της πολιτείας να ενταχθεί το ποδήλατο στους δρόμους της πόλης.

Ακριβώς για να συνδράμει τον έλληνα μελετητή η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ, αφού μελέτησε δεκάδες ελληνικές πόλεις για λογαριασμό του τότε υπουργείου Μεταφορών συνέταξε Οδηγό Εκπόνησης Μελετών. Ο Οδηγός αυτός εγκρίθηκε από το υπουργείο (το οποίο είναι αρμόδιο για τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας) και δημοσιεύτηκε 1) από τον Οργανισμό Εκδόσεως Διδακτικών Βιβλίων του Υπουργείου Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων με τίτλο 'Το ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις – Οδηγός εκπόνησης

Μελετών', Αθήνα 2004 και 2) από το Τεχνικό Επιμελητήριο της Ελλάδας με τίτλο 'Ποδήλατο – Οδηγός σχεδιασμού και αξιολόγησης δικτύων', Αθήνα 2007. Ο παραπάνω οδηγός λοιπόν αποτελεί απόσταγμα της εμπειρίας που αποκτήθηκε με την ανάλυση της ελληνικής πραγματικότητας, σε συνδυασμό φυσικά και με την ευρωπαϊκή εμπειρία, και προτείνει λύσεις που δοκιμάστηκαν στην πράξη με πολύ καλά αποτελέσματα υπό την αιγίδα του υπουργείου Μεταφορών και χρηματοδοτήθηκαν από αυτό μέσω ευρωπαϊκών κονδυλίων. Οι παραπάνω εκδόσεις του Οδηγού από επίσημους φορείς θα μπορούσαν να ερμηνευτούν και ως αποδοχή του περιεχομένου του.

Η λύση του διαχωρισμού της λωρίδας ποδηλάτου από το υπόλοιπο οδόστρωμα με νησίδα από μπετόν περιλαμβάνεται στις λύσεις υποδομής ποδηλάτου που εξετάστηκαν και προτείνονται από τον Οδηγό του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου. Προτείνεται επίσης και από τις Γενικές Οδηγίες για Ποδηλατοδρόμους του ΥΠΕΧΩΔΕ, όπου μάλιστα προβλέπονται επί της νησίδας και κολωνάκια (σελ. 14). Σημειώνεται ότι τέτοιες λύσεις έχουν κατασκευαστεί στην Ελλάδα και σε χώρες της Ευρώπης όπως στην Γαλλία, Μεγ. Βρετανία, Ολλανδία κ.λπ. Όσο για τα μεταλλικά κολωνάκια αποτελούν τυπικό εξοπλισμό των πεζοδρομίων σε όλη την Ευρώπη με στόχο την προστασία τους από παράνομες σταθμεύσεις που προκαλούν σοβαρά προβλήματα ορατότητας σε πεζούς και οδηγούς οχημάτων, πολύ συχνά παρεμποδίζουν την κυκλοφορία και γίνονται πρόξενοι ατυχημάτων.

Νησίδες διαχωρισμού από μπετόν συναντώνται επίσης σε πολλούς συμβατικούς, αστικούς και υπεραστικούς δρόμους διότι είναι απαραίτητες για τη λειτουργία τους χωρίς φυσικά να περιλαμβάνουν υποδομή ποδηλάτου. Για παράδειγμα με κεντρική νησίδα από μπετόν ύψους περίπου 1μ. διαχωρίζονται τα αντίθετα ρεύματα κυκλοφορίας στους αυτοκινητοδρόμους, εκεί όπου οι ταχύτητες αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών είναι εξαιρετικά υψηλές. Επίσης σε κάθε αστικό δρόμο είναι άπειρα τα στοιχεία εκείνα στα οποία η πρόσκρουση οποιουδήποτε οχήματος θα μπορούσε να προκαλέσει τραυματισμούς ή θανάτους (π.χ. το κράσπεδο του πεζοδρομίου, οι διαχωριστικές νησίδες στις διασταυρώσεις, οι στύλοι πινακίδων σήμανσης και σηματοδότησης, τα σταθμεύοντα οχήματα κ.λπ.). Το ίδιο ισχύει και για τους πεζούς από τα άπειρα εμπόδια που βρίσκονται νομίμως στα πεζοδρόμια και τους υποχρεώνουν να ελίσσονται ανάμεσά τους (στύλοι σήμανσης, στύλοι ηλεκτροφωτισμού, δένδρα κ.λπ.).

## **5. Τελικές παρατηρήσεις**

Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας το ποδήλατο έχει δικαίωμα να κινείται στους συμβατικούς αστικούς δρόμους (με εξαίρεση τις αρτηρίες υψηλής ταχύτητας), έστω και όταν δεν υπάρχει σε αυτούς κάποια ειδική υποδομή για αυτό το μέσο. Αν και μερικοί θα υποστήριζαν ότι το ποδήλατο στην Ελλάδα δεν είναι σάφρον να χρησιμοποιείται, το γεγονός ότι έχει το δικαίωμα να κυκλοφορεί σημαίνει ότι η πολιτεία έχει την υποχρέωση να του παρέχει συνθήκες ασφάλειας. Θα μπορούσε μια ανεύθυνη απέναντι στις ευρωπαϊκές υποχρεώσεις της πολιτεία να κάνει ότι αγνοεί την υπόθεση ποδήλατο ώστε τουλάχιστον να μην ενθαρρύνει τη χρήση του. Αντί για αυτό, η ελληνική, αποδεχόμενη τις σχετικές ευρωπαϊκές χρηματοδοτήσεις, είτε εφάρμοσε προγράμματα προώθησης του ποδηλάτου μέσω των υπουργείων Μεταφορών, Εσωτερικών και ΥΠΕΧΩΔΕ είτε ενίσχυσε χρηματικά

τους Δήμους που πήραν ανάλογες πρωτοβουλίες, ανταποκρινόμενοι στις σχετικές προσκλήσεις της.

Η πολιτεία χρηματοδότησε λοιπόν έργα για το ποδήλατο, παρέλειψε ωστόσο να θεσμοθετήσει κάποιους κανόνες που είναι απαραίτητοι για να ενταχθούν αυτά τα έργα ομαλά. Ο εμπλουτισμός του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας με τύπους υποδομής, σήμανση και κανόνες κυκλοφορίας παραμένει σοβαρή εκκρεμότητα. Αμέλησε επίσης η πολιτεία να δρομολογήσει τις απαραίτητες εκστρατείες ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των κατοίκων και ειδικότερα των οδηγών, παρόλο που σχετικά ελάχιστα κοστίζουν.

Οι ποδηλατόδρομοι ως πρωτόγνωρα έργα για την Ελλάδα προσελκύουν την προσοχή, συζητούνται πολύ και κρίνονται από τον μέσο πολίτη. Ενώ για έναν οποιονδήποτε δρόμο, για τον οποίο κανείς δεν αγνοεί ότι είναι στατιστικά βέβαιο ότι θα συμβούν πάνω του ατυχήματα, δεν κατατίθενται ενστάσεις ως προς τις πάμπολλες ατέλειες και συστηματικές αστοχίες κατασκευής, ενώ επίσης για τα πεζοδρόμια όπου καταγράφονται καθημερινά ατυχήματα από πτώσεις πεζών, η κατάστασή τους θεωρείται δεδομένη και οι διεκδικήσεις για αυτά είναι ελάχιστες. Αντίθετα, για τους ποδηλατοδρόμους αυτοί γίνονται το κέντρο του ενδιαφέροντος. Είναι αναμενόμενο διότι πολλοί κάτοικοι δεν τους επιθυμούν. Προβάλλοντας διάφορα ζητήματα ως προς τη λειτουργία και την ασφάλειά τους επιθυμούν κατά βάθος να τους ακυρώσουν ή να σταματήσουν την επέκτασή τους ώστε να αποκτήσει το αυτοκίνητο ξανά το χώρο που του στερούν, ιδίως για τη στάθμευσή του. Ζητούν λοιπόν, ενώ το ευρύτερο οδικό πλαίσιο μοιάζει με τριτοκοσμικό, η κάθε λεπτομέρεια των ποδηλατοδρόμων να αναπαράγει και να παραπέμπει στις εικόνες της πιο προηγμένης ευρωπαϊκής πόλης.

Η σύγχυση που επικρατεί εξηγείται από την αντιφατική στάση της πολιτείας που δείχνει να ενδιαφέρεται μόνο για την απορρόφηση των ευρωπαϊκών κονδυλίων, χωρίς να κατανοεί ή να συμμαρτυρεί τη σοβαρότητα των προβλημάτων απέναντι στα οποία το ποδήλατο θα μπορούσε να δώσει κάποιες λύσεις, και έτσι αφήνει να γίνονται έργα σε συνθήκες θεσμικού κενού.

Η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ, ο μοναδικός φορέας που ασχολείται κατά την τελευταία δεκαπενταετία συστηματικά με το ποδήλατο μέσω ερευνητικών προγραμμάτων, είτε υπό την αιγίδα ελληνικών υπουργείων, είτε της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, έχει προσπαθήσει να συμβάλει στο να προχωρήσουν κάποια πράγματα με όσο γίνεται σωστότερο τρόπο σχετικά με το ποδήλατο. Κατέθεσε προτάσεις στο αρμόδιο υπουργείο και κατ'επανάληψη του επεσήμανε το θεσμικό κενό, αλλά εις μάτην. Αυτό που είναι βέβαιο είναι ότι οι Τεχνικές Υπηρεσίες των Δήμων και οι μελετητές έχουν αφεθεί ελεύθεροι να κρίνουν κατά περίπτωση, λαμβάνοντας φυσικά υπόψη το τι γίνεται στην Ευρώπη αλλά και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ελληνικής πραγματικότητας. Το τι ακριβώς αναθέτει η πολιτεία στον Έλληνα μελετητή διατυπώνεται καθαρά στο τεύχος των Οδηγιών Μελετών Οδικών έργων (σελ. 3 της ΟΜΟΕ-ΚΑΔ), που σημειωτέον αφορούν μόνο κύριες αστικές οδούς: « Η εφαρμογή των οδηγιών του παρόντος τεύχους δεν πρέπει να γίνεται αυστηρά αλλά με ευελιξία λόγω των πολλών, ποικιλόμορφων και πιθανόν ιδιόμορφων απαιτήσεων που τίθενται γενικά στις κύριες αστικές οδούς».