

Το ποδηλατικό θαύμα της Κοπεγχάγης

/ Γενικά Θέματα



Το Ποδηλατικό Φίδι είναι μια υπερυψωμένη γέφυρα χρώματος πορτοκαλί, μήκους 235 μ. και πλάτους 4 μ. με δύο ποδηλατολωρίδες και αρκετά ήπια κλίση.

Η δημιουργία της ολοκαίνουργιας γέφυρας πάνω από το πολυσύχναστο μέτωπο του λιμανιού έρχεται να αποδείξει πως οι υποδομές έχουν πάντα το ίδιο αποτέλεσμα: αν φτιάξεις περισσότερους δρόμους για αυτοκίνητα, θα γεμίσεις αυτοκίνητα. Αν φτιάξεις πεζόδρομους, θα γεμίσουν πεζούς κι αν φτιάξεις ποδηλατόδρομους, θα γεμίσουν ποδήλατα! Η δημοτική αρχή της Κοπεγχάγης προτίμησε την τελευταία επιλογή και το αποτέλεσμα είναι για μία ακόμη φορά εκπληκτικό. Ο πολυσύχναστος, για πεζούς και ποδηλάτες, δρόμος που περνούσε μπροστά από το μέτωπο του λιμανιού συχνά προκαλούσε προβλήματα, καθώς όλοι αναζητούσαν μια θέση στον δρόμο – πεζοί και ποδηλάτες.

Το νέο απόκτημα της πόλης, όμως, άλλαξε εντελώς την κατάσταση. Το έργο Cykelslangen ή το Ποδηλατικό Φίδι, που ξεκίνησε πριν από οκτώ χρόνια, είναι μια υπερυψωμένη, πορτοκαλιά γέφυρα μήκους 235 μέτρων και πλάτους 4 μέτρων, αρκετών για να δημιουργηθούν δύο ποδηλατολωρίδες, με αρκετά ήπια κλίση – κάτι που πετυχαίνεται από το σαν φίδι σχήμα της, που αυξάνει την απόσταση κάνοντας την κλίση πιο γλυκιά.

Η λογική της δημιουργίας μιας γέφυρας δεν είναι κάτι το μοναδικό. Αυτή τη φορά, όμως, δημιουργήθηκε αποκλειστικά για το ποδήλατο με στόχο να ομορφύνει τη ζωή των κατοίκων και να διευκολύνει τη διέλευση ποδηλάτων και πεζών. Το έργο, που ανατέθηκε από τον Δήμο της Κοπεγχάγης και σχεδιάστηκε από το αρχιτεκτονικό γραφείο DISSING+WEITLING, στοίχισε 32 εκατ. κορώνες, δηλαδή 4,3 εκατ. ευρώ (αντιλαμβάνεστε το κόστος ενός αντίστοιχου έργου για αυτοκίνητα) και ήδη χρησιμοποιείται καθημερινά από περισσότερους από 8.000 χρήστες ποδηλάτων την ημέρα οι οποίοι απολαμβάνουν την υπέροχη αίσθηση του να ποδηλατείς πάνω από την επιφάνεια του νερού.

Το ποδήλατο είναι μια αγαπημένη μέθοδος μετακίνησης, ακριβώς επειδή οι κάτοικοι έχουν διαπιστώσει ότι είναι ο πιο βολικός και γρήγορος τρόπος. Και αυτό δημιουργεί την ανάγκη για όλο και περισσότερες υποδομές. Ευτυχώς η δημοτική αρχή ανταποκρίνεται θετικά δημιουργώντας «δρόμους ταχείας κυκλοφορίας ποδηλάτων», ασφαλείς λωρίδες, θέσεις στάθμευσης και τώρα γέφυρες. Ουσιαστικά πρόκειται για περισσότερο δημόσιο χώρο για το ποδήλατο. Και επειδή το «περισσότερο» για το ποδήλατο είναι «λιγότερο» από το πολύ του αυτοκινήτου, παραμένει και αρκετός ελεύθερος χώρος για τους πεζούς, ενώ τα αυτοκίνητα κινούνται με άνεση, αφού το περίπου 50% των κατοίκων της πόλης επιλέγει το ποδήλατο.

Εντυπωσιακά νούμερα

Πάνω από το 23% των καθημερινών μετακινήσεων γίνεται με ποδήλατο, σε μια πόλη 1,5 εκατ. κατοίκων η οποία διαθέτει πάνω από 1.000 χιλιόμετρα ποδηλατόδρομων. Περίπου 30.000 ποδηλάτες περνούν τις ώρες αιχμής από συγκεκριμένα σημεία σε κεντρικούς δρόμους κάθε ημέρα. Το 80% των χρηστών ποδηλάτου το χρησιμοποιεί όλες τις εποχές του χρόνου και το 25% αυτών διαθέτει και «cargo bikes», δηλαδή ποδήλατα για μεταφορά αντικειμένων ή παιδιών στο σχολείο.

Σύμφωνα με τον MiKael Colville Andersen, τον άνθρωπο πίσω από τη λέξη «Copenhagenize», δηλαδή την αναγωγή του δανικού τρόπου ζωής με το ποδήλατο σε στυλ ζωής, τίποτα δεν είναι τυχαίο. «Ήταν πριν από περίπου 30 χρόνια, μετά την πρώτη πετρελαϊκή κρίση, όταν ο δήμος αντιλήφθηκε πως η κατάσταση δεν πήγαινε άλλο. Πολλά αυτοκίνητα, μόλυνση, θόρυβος, αποξένωση, ατυχήματα και οι κάτοικοι να μετακινούνται στα προάστια αναζητώντας περισσότερο ελεύθερο χώρο. Το κέντρο της πόλης καταστρεφόταν. Τα έσοδα του δήμου μειώνονταν συνεχώς από τη μείωση των δημοτικών φόρων, καθώς τα καταστήματα έκλειναν και ολόκληρες γειτονιές μαράζωναν. Ο δήμος αντιμετώπιζε το ενδεχόμενο

πτώχευσης και ταυτόχρονα η ζωή των πολιτών γινόταν αφόρητη. Η λύση ήρθε από την ίδια τη δημοτική αρχή: παλαιότερα οι πολίτες ήταν πιο ευτυχισμένοι, είχαν περισσότερο ελεύθερο χρόνο και μετακινούνταν στις δουλειές τους αλλά και στην αναψυχή με ποδήλατα. Μήπως θα έπρεπε να επανέλθουν σε αυτή τη συνθήκη;

Εκπονήθηκε το πρώτο πλάνο σταδιακής «απομάκρυνσης» Ι.Χ. από το κέντρο της πόλης με την ταυτόχρονη δημιουργία υποδομών για το ποδήλατο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Οι συγκοινωνιολόγοι άρχισαν να δουλεύουν εντατικά και σύντομα, υποδομές, στην αρχή απλές, οικονομικές και λειτουργικές, έβγαλαν όλη την οικογένεια στον δρόμο. Το θαύμα της Κοπεγχάγης δεν έγινε σε μία μέρα. Πήρε δεκαετίες. Εγιναν λάθη, διορθωτικές κινήσεις, βρέθηκαν γενναίοι πολιτικοί που αδιαφόρησαν για το βραχυπρόθεσμο κόστος των διαμαρτυριών των πολιτών – γιατί οι άνθρωποι είναι παντού οι ίδιοι και δεν θέλουν τις αλλαγές...

Ο στόχος του δήμου

Σήμερα, το 23% των συνολικών μετακινήσεων στην πόλη –ακόμα κι όταν χιονίζει– γίνεται με ποδήλατο και ο στόχος του δήμου είναι να φτάσει το 50% στα επόμενα χρόνια. Για να το πετύχει αυτό και με δεδομένες τις κλιματικές συνθήκες στη Δανία, οι ποδηλατόδρομοι είναι οι πρώτοι που καθαρίζονται όταν χιονίζει, γίνονται προσπάθειες να αποκτούν μεγαλύτερο πλάτος που τους καθιστά πιο ασφαλείς και είναι μονής ροής. Αυτό σημαίνει πως στην πραγματικότητα ο ποδηλατόδρομος έχει τουλάχιστον «δύο λωρίδες κυκλοφορίας». Τις ώρες αιχμής και όταν τα ποδήλατα αγγίζουν τις 30 ή και 35 χιλιάδες σε συγκεκριμένους δρόμους, τα φανάρια κυκλοφορίας είναι έτσι ρυθμισμένα ώστε αν κάποιος ξεκινήσει με πράσινο και κινείται σταθερά με 20 χλμ. την ώρα να μη χρειαστεί να σταματήσει σε φανάρι ως το κέντρο της πόλης. Ετσι δημιουργούνται «ποδηλατόδρομοι υψηλών ταχυτήτων» και η μετακίνηση γίνεται με τον γρηγορότερο δυνατό τρόπο.

Οι Δανοί δεν χρησιμοποιούν το ποδήλατο επειδή έχουν «άλλη κουλτούρα». Αλλάξαν κουλτούρα διότι η προηγούμενη τους είχε οδηγήσει σε αδιέξοδο – στο ίδιο που βρισκόμαστε εμείς σήμερα. Πριν από 30 χρόνια, οι Δανοί έκαναν διαμαρτυρίες κατά του ποδηλάτου, προσπαθώντας να προστατεύσουν τη ζωή με το αυτοκίνητο. Γιατί δεν είχαν δει τη διαφορά. Την είδαν, όμως, οι πολιτικοί τους. Και με τον καιρό την αποδέχθηκαν οι πολίτες βλέποντας τη ζωή τους να βελτιώνεται. Στην Ελλάδα έχει συμβεί το αντίθετο. Μεγάλος αριθμός πολιτών έχει δει την ανάγκη και προσπαθεί, με δυσκολία και τακτικά με κίνδυνο της ζωής του, να εντάξει το ποδήλατο στην καθημερινότητά του, αλλά όχι ακόμη οι πολιτικοί. Η δημοτική αρχή και η πολιτική εξουσία πρέπει να ρίξουν μια πιο προσεκτική ματιά γύρω τους. Ας δουν πώς αντιμετωπίζουν το θέμα άλλες κοινωνίες, με διαφορετικά αλλά και τόσο ίδια προβλήματα με τα δικά μας. Ας πιστέψουν ότι ο πρωταρχικός

λόγος που πρέπει το ποδήλατο να μπει στις ελληνικές πόλεις είναι η ποιότητα ζωής των πολιτών, η δημιουργία «ανθρώπινων» πόλεων. Η βελτίωση της υγείας και η ανάπτυξη της οικονομίας.

«Ανάπτυξη της μετακίνησης με ποδήλατο χωρίς υποδομές δεν γίνεται», δηλώνει ο κ. Andersen. «Και υποδομές χωρίς τον περιορισμό των αυτοκινήτων, είναι ανέφικτο να υπάρξουν. Καμιά πόλη στην Ευρώπη δεν έχει τόσο φαρδείς λεωφόρους που να χωράνε Ι.Χ., συγκοινωνίες, ποδήλατα και πεζούς. Κάποιος πρέπει να περιοριστεί».

Με την ανάπτυξη του αυτοκινήτου είδαμε τα αποτελέσματα: μόλυνση, θόρυβος, έξοδα, απομάκρυνση των πολιτών από τα κέντρα των πόλεων. Μήπως ήρθε η ώρα να δοκιμαστεί και στην Ελλάδα κάτι καινούργιο και ταυτόχρονα τόσο παλιό και... αποδεδειγμένα επιτυχημένο σε όλο και περισσότερες πόλεις στον κόσμο;

ΣΠΥΡΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

Πηγή: Έντυπη- kathimerini.gr