



Έρχεται από το παρελθόν για να μας οδηγήσει στο μέλλον

«**Τ**ο ότι είναι απαραίτητο στην ελληνική πόλη να πάσουμε να είμαστε δέσμιοι του αυτοκινήτου μας, είναι κάτι που αναμασούμε από δεκαετίες, τουλάχιστον

μία πρόθεση να μειώσω τις προσπάθειες που έχουν γίνει για μια πιο φιλική προς τον άνθρωπο πόλη και ότι έχει μέχρι σήμερα κατορθωθεί. Όμως, οι “δυνάμεις αδρανείας” από πολιτεία, ειδικούς και “ειδικούς”

πρόλογο του βιβλίου «Ποδήλατο» ο ομότιμος καθηγητής Πολεοδομίας του ΕΜΠ, **Αθανάσιος Αραβαντινός**, ένας άνθρωπος που έχει τιμηθεί διεθνώς για το επιστημονικό έργο του αναφορικά με το δημόσιο χώρο και την ορθολογική αξιοποίησή του.

Συντάσσεται και αυτός με την ιδέα της απαλλαγής –όσο είναι δυνατόν– από το αυτοκίνητο και της σύνδεσης της ζωής μας –όσο περισσότερο γίνεται– με το ποδήλατο. Ένα μεταφορικό μέσο που έρχεται από το παρελθόν και μπορεί να μας οδηγήσει στο μέλλον.

Ένα μέλλον που για τρεις ελληνικές πόλεις –την Καρδίτσα, τη Λάρισα και το Μεσολόγγι– έχει γίνει πραγματικότητα, καθώς είναι οι πρώτες πόλεις στην Ελλάδα που απέκτησαν σύγχρονα δίκτυα ποδηλατόδρομων αρκετών χιλιομέτρων. Για άλλες 14 πόλεις εκπονήθηκαν μελέτες δημιουργίας δικτύου ποδηλάτου από το ΕΜΠ, στο πλαίσιο ενός ερευνητικού

προγράμματος που χρηματοδοτήθηκε την περίοδο 2001-2003 από το υπουργείο Μεταφορών, επικυρώθηκαν από τα δημοτικά συμβούλια, αλλά ως εκεί: Κόλλησαν στη χρηματοδότηση των απαραίτητων έργων ή... δίστασαν να αφαιρέσουν άσφαλο από το αυτοκίνητο.

Ωστόσο, κάτι κινείται. Το Σεπτέμβριο του 2004 στην Καρδίτσα, με αφορμή την Εβδομάδα Κινητικότητας, οργανώθηκε από την ΚΕΔΚΕ συνέδριο με θέμα «Πρωτοβουλίες για τη Βιώσιμη Κινητικότητα και το Ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις», που κατέληξε στη συγκρότηση δικτύου πόλεων για την προώθηση του ποδηλάτου, που υπογράφηκε από τους εκπροσώπους 43 πόλεων το Μάιο του 2005, ενώ το Σεπτέμβριο του ίδιου χρόνου έγινε το δεύτερο συνέδριο.

Οι αποδείξεις πως κάτι κινείται καταγράφονται στον τόμο που εκδόθηκε από το ΤΕΕ. Στον ίδιο περιγράφεται και ο τρόπος για να κινηθούν όλα ταχύτερα. Και είναι αλήθεια τόσο απλά, φτάνει να πιστέψουμε στο ποδήλατο...



Ο τόμος «Ποδήλατο - Οδηγός σχεδιασμού και αξιολόγησης δικτύων» γράφτηκε από το **Θάνο Βλαστό**, αναπληρωτή καθηγητή ΕΜΠ και τους δρ. ΕΜΠ **Νίκο Μπαρμπόπουλο** και **Δημήτρη Μηλάκη**.

Θα το βρείτε στο ΤΕΕ, στο Τμήμα Εκδόσεων (3ος όροφος) και κοστίζει 30 ευρώ.

στον εμείς που απασχολούμαστε με τα προβλήματα του χώρου. Πιο πρόσφατα μας ακολουθεί στις διαμαρτυρίες και ένα μέρος του πληθυσμού του τόπου μας.

»Παρ' όλα αυτά οι πάντες ακόμα ταλαιπωρούμαστε από τη “δικτατορία” του αυτοκινήτου. Δεν έχω κα-

και φυσικά από ένα μεγάλο ακόμα μέρος μιας κοινής γνώμης, που κατά κανόνα καθοδηγείται στις συμπεριφορές της και στην παντός τύπου “κατανάλωση” από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας, όλα τούτα υποδουλίζουν τις προσπάθειες».

Αυτά, μεταξύ άλλων, γράφει στον

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:
ΓΙΩΡΓΟΣ Π. ΚΑΡΑΛΗΣ
ΦΡΟΣΩ ΚΑΒΑΛΑΡΗ



Από τότε έως σήμερα άλλαξαν τόσα πολλά και τόσο πολύ. Δεν υπάρχει επιστροφή στην παλιά πόλη, τις παλιές συνήθειες των ανθρώπων. Παρ' όλα αυτά το ποδήλατο επιμένει και επιστρέφει.

Το ποδήλατο δεν ταυτίζεται σήμερα με απλή διεκδίκηση μιας γενικά πιο ανθρώπινης πόλης. Είναι κάτι πιο σημαντικό. Είναι αλληλένδετο με την ελεύθερη βίωση της πόλης και με την αυτοδυναμία των μετακινήσεων. Είναι γεγονός ότι παλαιότερα ε-

σο, να χρησιμοποιείται συνδυασμένα με τη δημόσια συγκοινωνία. Και οπωσδήποτε να συμβάλει στο ζητούμενο από όλους: την ανθρώπινη πόλη. Ένα ζητούμενο που εκ των πραγμάτων θέτει ένα σοβαρό πολεοδομικό ζήτημα. Οι πόλεις αφέθηκαν να επεκταθούν διότι υπήρχε η λύση του αυτοκινήτου. Φτιάχτηκαν για να λειτουργούν με αυτοκίνητο. Η προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και του περπατήματος, προϋποθέτει πιο συγκεντρωμένες, πυκνότερες πόλεις. Πόλεις με βάση τα τοπικά κέντρα με πολυεπίπεδες δραστηριότητες, που θα καλύπτουν όσο γίνεται περισσότερες ανάγκες των κατοίκων των περιούριων που τα περιβάλλουν.

Ένα μέσο για όλους και σε κάθε περίπτωση

Στον πλανήτη κυκλοφορούν σήμερα ένα δισεκατομμύριο ποδήλατα, λίγο περισσότερα από τα αυτοκίνητα. Φυσικά το 1/3 από αυτά κυκλοφορούν στην Κίνα, ενώ γενικώς, η πλειονότητα αυτών στις αναπτυσσόμενες χώρες, όπου το ποδήλατο σύρεται από τα παλιά, ταυτισμένο με τη φτώχεια. Αντίθετα, στην αναπτυγμένη Δυτική Ευρώπη, την τελευταία δεκαετία, έχει αναδειχτεί ως ένα από τα πιο μοντέρνα εργαλεία του συγκοινωνιακού σχεδιασμού.

Μετά το περπάτημα, το ποδήλατο αντιπροσωπεύει τον πιο «αθώο» και ήπιο τρόπο μετακίνησης. Είναι αθόρυβο, δε ρυπαίνει, δεν καταναλώνει χώρο και καύσιμα, είναι λιγότερο επικίνδυνο όχημα απέναντι στον πεζό, αλλά και τον αναβάτη του. Σε σχέση με οποιοδήποτε άλλο όχημα (ή ζώο), αποτελεί το πιο αποδοτικό μέσο μεταφοράς φορ-

τίου για δεδομένη ποσότητα ενέργειας. Είναι, επίσης, φτηνό και συμπαθές γιατί συνδέεται με τα παιδικά μας χρόνια. Με το ποδήλατο παραμένεις ευέλικτος, σχεδόν σαν πεζός. Μάλιστα στα αστικά κέντρα γίνεσαι πολύ πιο γρήγορος ακόμη και από το χρήστη αυτοκινήτου, απολαμβάνεις τη μετακίνησή σου, διατηρώντας αμεσότερη επαφή με το χώρο από τον οποίο διέρχεσαι.

Το ποδήλατο ήταν στο πρώτο μισό του 20ού αιώνα, σε όλες τις επίπεδες πόλεις, το βασικό μέσο μετακίνησης. Αν, μάλιστα, υπήρχαν τότε τα σημερινά ποδήλατα, θα χρησιμοποιούνταν σχεδόν σε κάθε πόλη, εφόσον ανεβαίνουν πια πολύ πιο εύκολα τις ανηφόρες. Το ποδήλατο ήταν βασιλιάς γιατί δεν υπήρχαν αυτοκίνητα.



λευθερία και αυτοδυναμία έχτισαν το μύθο του αυτοκινήτου. Αποδεικνύεται σήμερα ότι με το αυτοκίνητο δεν είσαι ελεύθερος γιατί η πόλη δεν σε αφήνει. Δεν είναι συμβατό με αυτήν. Η μεν ιστορική δεν έχει το διαθέσιμο χώρο, η δε σύγχρονη δεν μπορεί εύκολα να εγκαταστήσει συνθήκες ήπιας ένταξής του στο εσωτερικό της. Αργό αυτοκίνητο δεν είναι αυτοκίνητο.

Αναμφισβήτητα δεν περιμένει κανείς σήμερα να καλύπτονται οι μεγάλες αποστάσεις της σύγχρονης πόλης. Η βιβλιογραφία υποστηρίζει ότι περίπου τα 5 χιλιόμετρα είναι το όριο. Είναι προφανές ότι το ποδήλατο δεν είναι ένα μέσο για διαπεριφερειακές ή αντιδιαμετρικές μετακινήσεις. Μπορεί, ωστό-

Το «μοντέλο»: η... κρεβατοκάμαρα στη Γλυφάδα, το γραφείο στο Μαρούσι και τα εμπορικά καταστήματα ή η αναψυχή στο κέντρο της Αθήνας, για παράδειγμα, οδήγησαν σε αδιέξοδα κυκλοφοριακά, ποιότητας ζωής, κόστους διαβίωσης. Η αλλαγή δείχνει αναπόφευκτη και μέσω αυτής το ποδήλατο, μέσο κατάλληλο για όλες τις ηλικίες, θα πάρει τη θέση που του πρέπει...



Κι όμως το ποδήλατο είναι συγκοινωνιακό μέσο

ΤΟΥ ΘΑΝΟΥ ΒΛΑΣΤΟΥ

Αν. Καθηγητή ΕΜΓΓ



«Το πρόβλημα για τις δημοτικές αρχές και τις κυβερνήσεις δεν είναι ότι οι συνθήκες είναι κακές. Είναι ο χώρος που χρειάζεται το ποδήλατο. Αυτό το δεύτερο πεζοδρόμιο, δίπλα στο πεζο-

Ας δώσουμε χώρο στη ζωή μας

δρόμιο, αυτός ο χώρος που, όταν δεν υπάρχουν ποδηλάτες, ανήκει και στους πεζούς, αυτός ο χώρος που απομακρύνει τα αυτοκίνητα από το πεζοδρόμιο, πού θα βρεθεί; Προφανώς θα αφαιρεθεί από το αυτοκί-

νητο, διότι όλα ανήκουν στο αυτοκίνητο, ακόμη και τα πεζοδρόμια σε ένα σημαντικό ποσοστό τους.

Αυτό είναι το δίλημμα για τον πολιτικό, αυτό είναι το ρίσκο. Δεν έχει να πείσει για το ποδήλατο. Έχει να πείσει για την ανάγκη μιας άλλης, πιο ανθρώπινης πόλης. Θα πείσει, φυσικά, αφού θελήσει πρώτα ο ίδιος να καταλάβει.

Το ποδήλατο δεν ταυτίζεται σήμερα με απλή διεκδίκηση μιας γενικά πιο ανθρώπινης πόλης. Είναι κάτι πολύ πιο σημαντικό. Είναι αλληλένδετο με την ελεύθερη βίωση της πόλης και με την αυτοδυναμία των μετακινήσεων...».



Σε πρώτο επίπεδο, το αντικείμενο του τόμου «Ποδήλατο. Οδηγός σχεδιασμού και αξιολόγησης δικτύων» αναφέρεται σε ένα συγκοινωνιακό μέσο. Όμως σε δεύτερο επίπεδο, οι προεκτάσεις του οι σχετικές με την ευθύνη και τις επιλογές μας απέναντι στην υπερθέρμανση του πλανήτη, στα προβλήματα ποιότητας ζωής και στο περιβάλλον βαρβαρότητας στο οποίο τείνει να μετατραπεί ο δρόμος, είναι πολλές.

Βασισμένος ο τόμος στην ανάλυση 17 ελληνικών πόλεων, καταθέτει μια πρόταση για το ποδήλατο που, όσο και αν φαίνεται υπερβολικά ριζοσπαστική για κάποιους νοστροπίες εγκλωβισμένες στα αδιέξοδα της σημερινής πραγματικότητας, αποδεικνύει ότι είναι ρεαλιστική και εφαρμόσιμη. Απέναντι στα σοβαρότατα προβλήματα υποβάθμισης που αντιμετωπίζουν οι ελληνικές πόλεις χαράσσει μια προοπτική που ανοίγει δρόμους οι οποίοι φαίνονταν αδιέξοδοι.

Η Ελλάδα έχει την τύχη να έχει κάποιες πόλεις, με πιο χαρακτηριστική την Καρδίτσα, όπου το ποδήλατο είναι παρόν. Δίνουν το παράδειγμα και για τις άλλες πόλεις. Ειδικά η Καρδίτσα αναλύθηκε τόσο ως προς την υποδομή της, όσο και ως προς τους ανθρώπους της. Ποιοι και γιατί επιλέγουν το ποδήλατο, για ποιες μετακινήσεις, ποιες διαδρομές προτιμούν;

Στο βιβλίο παρουσιάζεται η ευρωπαϊκή μεθοδολογία σχεδιασμού και αξιολόγησης -BYPAD- η οποία για την Τοπική μας Αυτοδιοίκηση θα ήταν μια εξαιρετική άσκηση δημοκρατίας. Στηρίζεται στη συμμετοχή των πολιτών στο σχεδιασμό γιατί μόνο με αυτή την προϋπόθεση θα δοθούν σωστότερες τεχνικές λύσεις και θα γίνουν πιο εύκολα αποδεκτές αλλαγές στις καθημερινές συνήθειες και συμπεριφορές.

Στις πόλεις του κόσμου

Το ποδήλατο κερδίζει συνεχώς χώρο στις πόλεις του κόσμου, ενώ τα τελευταία χρόνια βγαίνει έξω απ' αυτές, αλλά και πέραν τα σύνορα των κρατών.

Το ευρωπαϊκό πρόγραμμα «Eu-



rovelo» (σ.σ. περισσότερες πληροφορίες στο www.eurovelo.org) είναι μια πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ποδηλατιστών, η οποία το 1995 δρομολόγησε το φιλόδοξο στόχο να απλώσει στο χάρτη της Ευρώπης ένα δίκτυο 12 διαδρομών για ποδήλατο, συνολικού μήκους 65.380 χλμ., εκ των οποίων 21.000 χλμ. ήδη λειτουργούν!

Με το δίκτυο αυτό συνδέεται το βορειότερο ακρωτήριο της Ηπείρου μας ως το Γιβραλτάρ, τη Σικελία και την Κύπρο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στηρίζει το πρόγραμμα χρηματοδοτώντας τις μελέτες, ενώ συμμετέ-



χουν με συγχρηματοδότηση και άλλοι περίπου 50 φορείς (δημόσιοι και ιδιωτικοί από 20 κράτη).

Ένα άλλο πρόγραμμα είναι το «Cyprusmed», που ξεκίνησε το καλοκαίρι του 2006 με στόχο την αναλυτική μελέτη μέρους της νότιας πλευράς του δικτύου που συνδέει τη Μάλτα με τη Νότια Ιταλία, την Ελλάδα και την Κύπρο.

Μέσα στις πόλεις, το ποδήλατο κερδίζει «έδαφος» στις μετακινήσεις των πολιτών, καθώς αναπτύσσονται σύγχρονα επιχειρηματικά προγράμματα ενοικίασης ποδηλάτων (σ.σ. οι φωτογραφίες από τις Βρυξέλλες και το Παρίσι είναι ενδεικτικές), ενώ το ποδήλατο - ταξί είναι πλέον και μια ευρωπαϊκή πραγματικότητα (σ.σ. η φωτογραφία από την Κολωνία χαρακτηριστική).

Στην πρόσφατη πολυήμερη απεργία των Μαζικών Μέσων Μετα-



φοράς στο Παρίσι, χιλιάδες κάτοικοι της πόλης, αλλά και πολλοί τουρίστες, μετακινήθηκαν χάρη στο δίκτυο των ενοικιαζόμενων ποδηλά-

των, το οποίο το τελευταίο διάστημα απέκτησε μια εντυπωσιακή πυκνότητα. Να σημειωθεί ότι τα ενοικιαζόμενα με αυτό το σύστημα ποδήλατα δεν είναι ανάγκη να επιστραφούν από το σημείο όπου παρελήφθησαν, αλλά μπορούν να αφηθούν σε

έναν οποιοδήποτε «σταθμό», του δικτύου, γεγονός που διευκολύνει τους χρήστες τους.

Στη «Στοά του Βιβλίου», σε μια εκδήλωση που συγκέντρωσε πολύ κόσμο και μεταξύ αυτών φίλους του ποδηλάτου, παρουσιάστηκε το λεύκωμα «Ποδήλατο», δίνοντας την ευκαιρία και για μια γενικότερη αναφορά στο περιβάλλον, τα προβλήματά του, κυρίως τις ευεργετικές επιδράσεις που μπορεί στην κατεύθυνση αυτή να έχει η εισαγωγή του ποδηλάτου

λεσματικής και πιο ευημερούσας» επισήμανε ο Πρόεδρος του ΤΕΕ, **Γιάννης Αλαβάνος**, που χαρακτήρισε το βιβλίο ως «ένα τόμο βαθιά αισιόδοξο για το αύριο των παιδιών μας». Για να συμπληρώσει: «Σήμερα, σε συνθήκες απόλυτου κορεσμού, είναι πια δύσκολο κανείς να αμφισβητήσει ότι η δήθεν δυναμική πόλη, αυτή που χτίστηκε με κριτήριο την ταχύτητα των αυτοκι-

Είπαν με αφορμή την έκδοση

στην καθημερινή μας ζωή.

«Δεν μπορεί να υπάρξει σύγχρονη πολιτική για τις Μεταφορές, χωρίς φροντίδα για το Περιβάλλον. Και δεν μπορούμε να μιλάμε για προστασία του περιβάλλοντος χωρίς να προσπαθούμε να μειώσουμε τη χρήση του ΙΧ» είπε χαρακτηριστικά ο υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, **Κωστής Χατζηδάκης**, μιλώντας στην εκδήλωση. «Πιστεύω πραγματικά ότι σε αυτή την προσπάθεια για τη δημιουργία μιας ανθρώπινης πόλης το ποδήλατο μπορεί να παίξει ξεχωριστό ρόλο. Δεν είναι τυχαίο ότι στις υπόλοιπες πόλεις της Ευρώπης το παραδοσιακό αυτό μέσο για τις μετακινήσεις μας ολοένα και κερδίζει έδαφος. Είναι στα σχέδιά μας να ενισχύσουμε τους ποδηλάτες και να ενθαρρύνουμε τους κατοίκους των πόλεων να χρησιμοποιούν ποδήλατα» πρόσθεσε, ενώ αναφερόμενος ειδικότερα στην έκδοση είπε ότι «στην Ελλάδα έχουμε τη θέληση, αλλά τείνουμε να υστερούμε στην πράξη. Το βιβλίο αυτό είναι πράξη. Είναι μια ουσιαστική αξιολόγηση των δυνατοτήτων του οδικού δικτύου να υποδεχθεί το ποδήλατο».

«Το ποδήλατο είναι πολλά περισσότερα από ένα απλό μέσο μεταφοράς. Είναι το σύμβολο μιας διαφορετικής πόλης, πιο ανθρώπινης, πιο πολιτισμένης, πιο ήρεμης και τελικά πιο αποτε-

νήτων, παρέλυσε. Δεν μπορεί να λειτουργήσει πια, απλά γιατί δεν χωράει. Την εμποδίσαμε να αποκτήσει το οδικό δίκτυο που θα κάλυπτε τις ανάγκες των μεγάλων αριθμών, πληθυσμού και δραστηριοτήτων. Συμπεριφερθήκαμε κοντόφθαλμα». Υπογραμμίζοντας πως πλέον αυτές οι νοοτροπίες έχουν ξεπεραστεί δήλωσε ότι «το ΤΕΕ θα συνεχίσει τις προσπάθειές του, θα είναι υποστηρικτής κάθε πρωτοβουλίας που θα συμβάλει στην ποιότητα ζωής, ώστε να γίνει ο τόπος μας καλύτερος. Το ποδήλατο είναι μια μοντέρνα λύση και συνάδει με την ανάπτυξη που οραματιζόμαστε» τόνισε.

Ο βουλευτής Αργολίδας του ΠΑΣΟΚ και άλλοτε γενικός γραμματέας του ΥΜΕ, **Γιάννης Μανιάτης**, στάθηκε κυρίως στην αναγκαιότητα της παροχής φορολογικών και άλλων κινήτρων, ώστε να υπάρξει διάδοση του ποδηλάτου (όπως, π.χ., να καταργηθεί ο ΦΠΑ για την αγορά ποδηλάτων). Υπενθύμισε, ακόμη, πως η Ελλάδα έχει δεσμευτεί να πετύχει 20% μείωση στην εκπομπή αερίων του θερμοκηπίου, 20% εισαγωγή στο ενεργειακό ισοζύγιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και 20% εξοικονόμηση ενεργειακού δυναμικού. «Νομίζω ότι σε αυτό το τελευταίο 20% το ποδήλατο θα μπορούσε πάρα πολύ να συμβάλει αν το ενισχύαμε» τόνισε.

Ο αντιδήμαρχος Αθηναίων, **Χρόνης Ακριτίδης**, υπογράμμισε ότι «το ποδήλατο στην πόλη της Αθήνας –και γενικότερα σε μεγάλες πόλεις αστικού τύπου όπως η Αθήνα– είναι μια λύση. Αλλά μια λύση η οποία πρέπει να σχεδιαστεί ορθολογικά».

Ο Δήμαρχος Χαλανδρίου, **Γρηγόρης Ζαφειρόπουλος**, επισήμανε τα δύο προβλήματα στην κατεύθυνση της διάδοσης



του ΤΕΕ

του ποδηλάτου. «Πρώτον, δεν υπάρχει σχετική παιδεία, τόνισε. Είναι σε πολύ χαμηλό ποσοστό η δυνατότητα αντίληψης όλων μας, ως προς την αναγκαιότητα και τη διευκόλυνση που παρέχει το ποδήλατο. Και δεύτερον, το θέμα της έλλειψης επικοινωνίας. Εδώ ευθυνόμαστε και εμείς οι Δήμοι αλλά και η πολιτεία, ο τρόπος με τον οποίο επικοινωνούμε αυτή την προσπάθειά μας προς τους πολίτες». Αναφέρθηκε, επίσης, στις πιλοτικές εφαρμογές που ξεκίνησαν στο δήμο του με δανεισμό ποδηλάτων στους μαθητές σχολείων του Χαλανδρίου και τόνισε ότι η προσπάθεια θα συνεχιστεί, καθώς βρίσκει ανταπόκριση στους νέους.

Ο ομότιμος καθηγητής Πολεοδομίας ΕΜΠ, **Αθανάσιος Αραβαντινός**, με μια φράση διπλής έννοιας τόνισε πως «το ποδήλατο ανοίγει δρόμους» και στάθηκε ιδιαίτερα στο ζήτημα της αστυνόμευσης των ποδηλατοδρόμων, αλλά και της διασφάλισής τους με τεχνικά μέσα, ενώ σε ό,τι αφορά τη διάδοσή τους είπε ότι θα πρέπει να προωθηθεί με κάθε μέσο και η χρήση του «τρίτροχου» ποδηλάτου, κάτι που γίνεται ήδη σε πολλά σημεία του πλανήτη μας με μεγάλη επιτυχία.

Ο πρόεδρος του ΟΑΣΑ και συντονιστής της συζήτησης, **Δημήτρης Τσαμπούλας**, αναφέρθηκε στην αξία του βιβλίου, που

έρχεται την κατάλληλη στιγμή, να συμπληρώσει το κενό που υπήρχε στην ελληνική βιβλιογραφία (και μάλιστα με ολοκληρωμένο τρόπο) και ταυτόχρονα να ανοίξει νέους δρόμους διάδοσής του. «Για εμένα, μεταξύ των άλλων, το ποδήλατο αποτελεί μια πρόκληση - είτε χαρακτηριστικά. Πώς θα μπορέσει να ενταχθεί το ποδήλατο στη λογική των μέσων μαζικής μεταφοράς. Και πώς θα μπορέσουμε να συνδυάσουμε τα τρία συνθετικά, τον πεζό που για αυτόν κινούνται τα πάντα, το ποδήλατο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς».

Ο δήμαρχος Λαμιών και πρόεδρος του «Δικτύου για τη Βιώσιμη Κινητικότητα και το Ποδήλατο», **Γιώργος Κοτρωνιάς**, υπογράμμισε πως σήμερα υπάρχει απουσία πολιτικής σε τρόπους εναλλακτικής μετακίνησης, όπως, επίσης, είναι εμφανής η απουσία ενσωμάτωσης πολιτικών εναλλακτικής μετακίνησης στο βασικό εργαλείο των Δήμων,

που είναι το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Ακόμη τόνισε πως δύο πρέπει να είναι οι στόχοι στο εξής: πρώτον να ενταχθεί στη καθημερινότητα του Έλληνα πολίτη η χρήση του ποδηλάτου (και να μην αποτελεί μόνον τρόπο αναψυχής) και δεύτερον να υπάρχει ενημέρωση κυρίως στις μικρές ηλικίες.

Ο εκ των συγγραφέων του βιβλίου αναπληρωτής καθηγητής του ΕΜΠ, **Θάνος Βλαστός**, στάθηκε ιδιαίτερα στο γεγονός ότι το ποδήλατο αποτελεί σύμβολο πολιτισμού και ευγένειας, χαρακτήρισε ως πόλη - πρότυπο για το ποδήλατο στην Ελλάδα την Καρδίτσα και δήλωσε ότι μετά την προσέλευση που είδε στη συγκεκριμένη εκδήλωση, αισθάνεται, μαζί με τους δύο άλλους συγγραφείς, περισσότερο δυνατός και έτοιμος να συνεχίσει την προσπάθειά τους.

Ο **Δημήτρης Μηλάκης**,

ένας εκ των άλλων συγγραφέων του βιβλίου, αναφέρθηκε στις προσπάθειες τις οποίες έχει κάνει η μονάδα βιώσιμης κινητικότητας, που κατέληξε –μέσα από ένα ερευνητικό ταξίδι μιας ΙΟετίας, όπως είπε– στο συγκεκριμένο έργο.

Στην εμπειρία από την υλοποίηση ποδηλατοδρόμων στην πόλη της Καρδίτσας αναφέρθηκε ο πρώην δήμαρχος της πόλης **Χρήστος Τέγος**. Είπε πως τα χαρακτηριστικά της πόλης ευνόησαν το έργο, παράλληλα με την αποδοχή του από τους πολίτες, αλλά σημαντική για την

επιτυχία ήταν η προσωπική συμβολή του κ. Βλαστόυ. Επισήμανε, ωστόσο, την ανάγκη υποστήριξης των προσπαθειών που γίνονται από τους δήμους, με τη χρηματοδότηση των απαραίτητων έργων και την ενθάρρυνση και οικονομική στήριξη των νέων, που είναι αυτοί που μπορούν να αγκαλιάσουν το μέσο και να αλλάξουν τη ζωή όλων.

