

ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ: ΟΧΗΜΑ ΓΙΑ ΕΝΑΝ ΜΙΚΡΟ ΠΛΑΝΗΤΗ

MARCIA D. LOWE

800.000.000

Σ' έναν κόσμο μεταμορφωμένο από το αυτοκίνητο σε τέτοιο βαθμό, ώστε ολόκληρα τοπία και τρόποι ζωής φέρουν τη σφραγίδα του, ένα σημαντικό γεγονός περνάει απαρατήρητο. Ενώ οι κοινωνίες όλου του κόσμου ορίζουν την μεταφορά μέσα από όρους ενέργειας μηχανών, το μεγαλύτερο μέρος των αναγκών για μεταφορές ατόμων καλύπτεται από την ανθρώπινη ενέργεια.

Από τα δεκατάχτητα της Βοστώνης ως τα μαύρα (Roadsters) του Πεκίνου τα **800 εκατομμύρια ποδήλατα** είναι διπλάσια σε αριθμό από τα αυτοκίνητα και κάθε χρόνο η παραγωγή ποδηλάτων είναι τριπλάσια από την παραγωγή αυτοκινήτων. Μόνο στην Ασία τα ποδήλατα μεταφέρουν περισσότερα άτομα από όσα μεταφέρουν όλα τα αυτοκίνητα του κόσμου.

Στις αναπτυσσόμενες χώρες —όπου οι εργάτες της πόλης πάνε με ποδήλατο στη δουλειά τους και οι κάτοικοι της υπαίθρου κινούν με πετάλια τα δίκυκλα και τρίκυκλα οχήματά τους με τα στιβαγμένα σε ψηλούς σωρούς φορτία των αγαθών— η ενέργεια του πεταλιού είναι σημαντικός παράγοντας των εθνικών οικονομιών και η μόνη οικονομικά εφικτή εναλλακτική λύση στο περπάτημα. Στις βιομηχανικές κοινωνίες τα ποδήλατα είναι ένα πρακτικό συμπλήρωμα στην μηχανοκίνητη μεταφορά.

Παράλληλα, μια σταθερή αύξηση της οδήγησης στις κυριότερες οικιστικές περιοχές του κόσμου ανεβάζει την συμφόρηση και την ρύπανση σε ανυπόφορα επίπεδα. Τα υποπροϊόντα της καύσης της βενζίνης —η ατμοσφαιρική ρύπανση στις πόλεις, όξινη βροχή και η παγκόσμια κλιματική αλλαγή— υποδεικνύουν την ανάγκη για μια εναλλακτική λύση στον τωρινό **αυτοκινητοκεντρικό** τρόπο μεταφοράς.

Η εκτεταμένη μαζική μεταφορά, αν και είναι ένας αξιόλογος στόχος σε οποιοδήποτε στάδιο οικονομικής ανάπτυξης, είναι δύσκολο να πραγματοποιηθεί. Οι κυβερνήσεις χωρών του τρίτου κόσμου μιας και δεν μπορούν να δημιουργήσουν επαρκή δημόσια μεταφορά του πληθυσμού, μπορούν πιο εύκολα να αντιμετωπίσουν επενδύσεις για μεταφορές με ποδήλατα. Σε βιομηχανικές χώρες —όπου οι άνθρωποι συνηθισμένοι σε εξατομικευμένη μεταφορά συχνά αρνούνται τις επίσημες προσπάθειες για ενθάρρυνση της χρήσης μαζικών μέσων μεταφοράς— το ποδήλατο είναι το μόνο όχημα που απαντά στα προβλήματα της πόλης που εισήγαγε το αυτοκίνητο ενώ συγχρόνως προσφέρει μια **βολική ιδιωτική λύση μεταφοράς**.

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ

Από το τέλος του 19ου αιώνα, οπότε και ανακαλύφθηκε το ποδήλατο που η κίνηση μεταδιδόταν με αλυσίδα, η ποδηλασία έχει κερδίσει πολύ έδαφος.

Τα ποδήλατα έγιναν σύντομα κοινός τόπος για την βιομηχανική εργατική τάξη και εισήχθησαν στις κοινωνίες των αποικιών. Σήμερα η δύναμη του πεταλιού χαρίζει δυνατότητα κίνησης στα πιο απόμακρα χωριά αλλά και τις πιο πυκνοδομημένες μητροπόλεις της υδρογείου. Όμως η μεταπολεμική εκρηκτική αύξηση της χρήσης του αυτοκινήτου σκιάζει την χρηστικότητα και οικουμενικότητα του ποδήλατου. Μόνο στην Κίνα και σε μερικά Ευρωπαϊκά κράτη συλλέγονται στοιχεία για την κυκλοφορία στα οποία υπολογίζονται τα ποδήλατα μεταξύ των άλλων μορφών μεταφοράς.

Λιγότερο από το 1% του πληθυσμού του Τρίτου Κόσμου έχουν την οικονομική δυνατότητα να αποκτήσουν ένα αυτοκίνητο, αλλά πολλές αναπτυσσόμενες χώρες, μαζί με τα λίγα αυτοκίνητα που εισάγουν, εισάγουν και έναν αντίστοιχο τρόπο σκέψης. Μηχανικοί εκπαιδευμένοι στη Δύση και ολιγάριθμες ελίτ οδηγών αυτοκινήτων εκτρέπουν τις αποφάσεις που σχετίζονται με τις μεταφορές προς τον μηχανοκίνητο τομέα. Σαν αποτέλεσμα εκατομμύρια άτομα παραμένουν πεζοί, με περιορισμένη πρόσβαση σε δουλειές, σχολεία και σε ζωτικής σημασίας υπηρεσίες.

Λίγες είναι οι χώρες που ενθαρρύνουν την ποδηλασία όταν καταστρώνουν στρατηγικές για την μετακίνηση των πολιτών. Η κρατική πολιτική στην Κίνα —και σε μικρότερη έκταση στην Ιαπωνία— άρχισε να υιοθετεί την μετακίνηση με ποδήλατο, όταν η περιορισμένη πρόσβαση σε μηχανοκίνητα οχήματα άφησε πολύ κόσμο χωρίς άλλη επιλογή. Σήμερα διάφορες βιομηχανικές χώρες προωθούν την ποδηλασία σαν εναλλακτική λύση στην υπερβολική εξάρτηση από τα αυτοκίνητα.

ΠΟΔΗΛΑΤΑ

Η κρατική πολιτική μπορεί να διευκολύνει την ποδηλασία με πολλούς τρόπους. Κάνοντας αρχικά τους δρόμους που υπάρχουν ασφαλείς για ποδήλατα και προβλέποντας την δημιουργία ενός **δίκτυου ποδηλατόδρομων** —ξεχωριστών μονοπατιών για ποδήλατα, ειδικών λωρίδων κυκλοφορίας πάνω στους δρόμους. Πολλές βελτιώσεις μπορούν να δώσουν στους ποδηλάτες και τους οδηγούς ίση πρόσβαση σε όσο το δυνατό περισσότερους προορισμούς. Ίσως ο πιο οικονομικά αποτελεσματικός τρόπος ώστε οι αρχές να εξοικονομήσουν καύσιμα και να μειώσουν τις εκπομπές ρύπων από τα οχήματα είναι να προβλέψουν χώρους στάθμευσης ποδηλάτων κοντά στα σημεία στάσης οχημάτων μαζικής μεταφοράς— μια λύση που είναι γνωστή με την ονομασία **«bike and ride»**.

Οι κυβερνήσεις μπορούν ακόμα πιο πολύ να προωθήσουν ένα **ποδηλατικό περιβάλλον**, αν αναγκάσουν όσους χρησιμοποιούν αυτοκίνητο να επωμισθούν το πλήρες κόστος της οδήγησης. Καταργώντας κρυφά ευεργετήματα, όπως π.χ. είναι η κρατική επιχορήγηση χώρων στάθμευσης, ή αναθερώντας τις φορολογικές δομές, με τρόπο ώστε να αντανακλούν το κόστος της ρύπανσης και των επενδύσεων για κατασκευή αυτοκινητόδρομων και να μεταχειρίζονται το πετρέλαιο, τον καθαρό αέρα και την επιφάνεια του εδάφους σαν αγαθά σε ανεπάρκεια.

Μια στάση υπέρ του ποδήλατου δεν είναι αναγκαστικά ενάντια στο αυτοκίνητο. Η Ολλανδία, η πιο φιλική προς το ποδήλατο βιομηχανική χώρα —σε συνδυασμό με υψηλού επιπέδου δημόσιες συγκοινωνίες— έχει τις υψηλότερες πυκνότητες ποδηλατόδρομων, αλλά και αυτοκινήτων στον Δυτικό κόσμο. Μεγιστοποιώντας μάλιστα την χρήση ποδηλάτων και μέσων μαζικής μεταφοράς είναι δυνατόν να αμβλυθεί η απότομη αύξηση της χρήσης του αυτοκινήτου, πριν ο αέρας της πόλης γίνει ακατάλληλος για αναπνοή και η κυκλοφορία στις ώρες αιχμής οδηγηθεί σε πλήρη ακινησία.

Μια πλατεία υποστήριξη της ποδηλασίας δεν μπορούμε να περιμένουμε ότι θα εμφανιστεί, χωρίς να δραστηριοποιηθούν άτομα, ομάδες και άλλα ιδρύματα. Καθώς οι κοινωνίες βλέπουν σταδιακά τον ρόλο που μπορεί να παίξει η ποδηλασία, εμφανίζεται ένα εναλλακτικό σενάριο: ένα διαφοροποιημένο σύστημα μεταφορών το οποίο δεν βλάπτει το περιβάλλον, απαιτεί πολύ λίγα από την οικονομία και δίνει την ζητούμενη κινητικότητα σε εκατομμύρια ανθρώπων. Για να φτάσουμε εκεί πρέπει να ξεπεράσουμε τις περιορισμένες σημερινές κυκλοφοριακές λύσεις και να εκμεταλλευτούμε τον δυναμικό ρόλο που μπορεί να παίξει το ποδήλατο— **το όχημα του μέλλοντος**.