

# Η ΕΥΡΩΠΗ ΣΤΗ ΖΩΗ ΜΑΣ 19.

ΜΗΝΙΑΙΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ  
του "ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΓΙΓΝΕΣΘΑΙ"



ΑΡ. ΤΕΥΧΟΥΣ 19 - ΙΟΥΛΙΟΣ 2008 - ΤΙΜΗ 5 €

Στο ΘΕΜΑ του ΜΗΝΑ  
ο επικεφαλής των ευρωβ. της Ν.Δ.:  
Ιωάννης Μ. ΒΑΡΒΗΣΙΩΤΗΣ  
"Με την έλλειψη  
ισχυρών ηγετών  
και στραβά θα ψηφίζουμε  
και στραβά θα αρμενίζουμε"

## Περί αποσύνδεσης της παραγωγής ηλεκτρισμού από την διανομή

Υπάρχουν ελπίδες για την ΔΕΗ;

Έγινε το πρώτο βήμα  
προς μια ευρωπαϊκή  
πολιτική μετανάστευσης

Δεν έχει απορροφηθεί  
1,35 δις ευρώ από το  
Ταμείο Συνοχής

Ποιοτική εκπαίδευση  
για τους ναυτικούς

Νέοι στόχοι για  
την αντιμετώπιση  
αποβλήτων

Ευρωπαϊκά ύδατα:  
Συμφωνία για τα  
περιβαλλοντικά  
πρότυπα ποιότητας

Νέοι τρόποι  
μετακίνησης στις πόλεις:  
Νέος προγραμματισμός  
της Αυτοκινητοκίνησης

## Νέοι τρόποι μετακίνησης στις πόλεις : ένας νέος πολιτισμός !

Μεταφορές

Όσα ταξιδεύουν στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις, κάτω από τους ουρανοί σκοτεινούς και βροχερούς ουρανοί εντυπωσιάζονται από μια νέα κουλτούρα που αφορά στις μετακινήσεις μέσα στις πόλεις. Ένα νέο μέσο μετακίνησης, κερδίζει ολοένα και περισσότερο έδαφος, και δίνει ένα νέο χαρακτήρα στα αστικά κέντρα: το ποδήλατο! Μέσο μετακίνησης πριν από το αυτοκίνητο, μέσο ψυχαγωγίας και άθλησης κατόπιν.

Ποδήλατο εναντίον αυτοκινήτου λοιπόν! Το αυτοκίνητο τις τελευταίες δεκαετίες κατέκλυσε τις πόλεις, έγινε κομμάτι της καθημερινότητάς μας, ταυτίστηκε με την ανάπτυξη και την ευημερία, την προσωπική

κοινωνική προβολή, αποτέλεσε όνειρο ζωής για πολλούς επί χρόνια αλόκληρα. Σε μερικές πόλεις και στις οικογένειες κάποιων κοινωνικών τάξεων, φτάσαμε να αντιστοιχεί ένα αυτοκίνητο σε κάθε ενήλικα. Το αποτέλεσμα ήταν οι πόλεις να φρακάρουν με αυτοκίνητα, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα να αυξάνονταν συνεχώς με ιλλυγκώδεις ρυθμούς στον τομέα των μεταφορών, νέφη ακιρωμένων σωματιδίων να καλύπτονταν τα κέντρα των πόλεων και οι οδηγοί να σφρακίζονταν κάτω από αυτά τα νέφος εγκλωβισμένοι μέσα στο κυκλοφοριακό χάος δοκιμάζοντας την αντοχή των νεύρων τους.

Κι αυτό που βίκαμε η Δύση και οι ανεπτυγμένες χώρες εδώ και μερικές δεκαετίες, τώρα ήρθε η ώρα να το περάσουν οι αναπτυσσόμενες χώρες. Χώρες όπως η Κίνα και η Ινδία, σπεύδουν να μετατρέψουν τους σκονισμένους χωματόδρομους σε ασφαλτοστρωτους και τα ποδήλατα ή ακόμα και τα "ζωντανά" που μέχρι σήμερα χρησιμοποιούν για τις μετακινήσεις τους, να δώσουν τη θέση τους στα αυτοκίνητα.

Περνούν κι αυτοί με τη σειρά τους την περίοδο όπου το αυτοκίνητο αποτελεί "όνειρο ζωής". Κι όταν το φθινό αυτοκίνητο των 1700 -μόλις- ευρώ εξοπλωθεί, θα έρθει και η περίοδος που το όνειρο θα μετέξελθει στην απόκτηση ενός μεγάλου πολυτελούς αυτοκινήτου ή ίσως ενός τετρακίνητου τζιπ για το... κέντρο της πόλης. Τα έχει περάσει η Δύση, να περνάει η χώρα μας ακόμα.

Ωστόσο, στις ευρωπαϊκές πόλεις, ένας νέος πολιτισμός αναδύεται. Γιατί πράγματι πρόκειται για ενός νέου είδους πολιτισμό. Για ένα είδος πολιτισμού ενημέρωσης, γνώσης και ευαισθησίας. Ο σύγχρονος ευρωπαίος πολίτης ενημερώνεται για όσα συμβαίνουν στον πλανήτη, ακούει τα σήματα κινδύνου που

κρούουν οι επιστήμονες γύρω από τους παγκόσμιους κινδύνους των κλιματικών αλλαγών αλλά και τις περιβαλλοντικές προκλήσεις μικρότερης κλίμακας που τον περιβάλλουν στην χώρα του, στην πόλη,



στη γειτονιά του. Συνειδητοποιεί πλέον ότι η ευημερία δε συνδέεται με την υπερκατανάλωση, αλλά με την ορθολογική διαχείριση των πολυτιμων φυσικών πόρων. Και απορροφάει με πάρη και ο ίδιος πρωτοβουλίες για το μερίδιο ευθύνης που του αναλογεί και να αλλάξει συνήθειες.

Είναι εντυπωσιακό να σκεφτούμε ότι από τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, που κατά κύριο λόγο ευθύνεται για τις κλιματικές αλλαγές, το 30% των εκπομπών προέρχεται από τις μεταφορές, τον τομέα που είναι ο μονοδικός που αντί να μειώνει τις εκπομπές του τα τελευταία 15 χρόνια, τις έχει αυξήσει κατά 25%! Από την άλλη, η ρύπανση στο κέντρο των πόλεων -και ειδικά

Της  
**Λιάννας ΓΟΥΤΑ**  
Χημικού Μηχανικού  
Συμβούλου σε θέματα Ενέργειας,  
Περιβάλλοντος και Ανάπτυξης  
lv.gouta@hellenic-petroleum.gr,  
www.lianagouta.gr,





πόλεων όπως η Θεσσαλονίκη και η Αθήνα, οι οποίες κατέχουν αρνητική ευρωπαϊκή ρεκόρ- οφειλονται σε συντριπτικό ποσοστό στην κίνηση των αυτοκινήτων. Μελέτες του ΑΠΘ ανεβάζουν αυτό το ποσοστό στα επίπεδα του 80% για τη Θεσσαλονίκη.

Έτσι λοιπόν οι ιδέες για μια πιο οικολογική μετακίνηση πρέπει επισκεπτικά να αποσκοπούν πρώτα προτεραιότητα. Οι λόγοι είναι πολλοί:

- η μείωση της κατανάλωσης ενέργειας με τη μορφή ορυκτών καυσίμων, με έμφαση οφέλη για την οικονομία της χώρας αλλά και άμεσα για τη δική μας τσέπη,
- η αυνεκφορία στον αγώνα κατά των κλιματικών αλλαγών,
- η μείωση του καυσαερίου, η βελτίωση της ατμόσφαιρας και του περιβάλλοντος στις πόλεις και άρα της υγείας μας,
- η βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης και της ποιότητας ζωής, το εμπλεκόμενα των φοροκλιματικών από τα αυτοκίνητα πόλεων, ο σταθερός και προβλέψιμος χρόνος μετακίνησης,
- η άσκηση και η βελτίωση της φυσικής μας κατάστασης.

Όλα αυτά για πολλούς ευρωπαίους πολίτες και για τους πολιτικούς τους δεν είναι καινούρια. Μαζί με πολλά άλλα μέτρα που αφορούν στη χρήση πιο φιλικών προς το περιβάλλον αυτοκινήτων, στον περιορισμό των αυτοκινήτων στο κέντρο, στην ενίσχυση των μέσων

μαζικής μεταφοράς, προστίθεται αλάνια και περισσότερο και το ποδήλατο. Όχι ως μέσο αναγκαστικής και άβλητης, αλλά ως καθημερινό μέσο μεταφοράς για τον μέσο πολίτη.

Τη στιγμή που στην Ελλάδα η χρήση του ποδηλάτου περιορίζεται μόλις στο 1% των πολιτών, φέρνοντας μας στην προτελευταία

τάξη θέση μεταξύ 17 ευρωπαϊκών χωρών, στην Ολλανδία το 27% των πολιτών χρησιμοποιούν ποδήλατο, το 18% των Δανών, το 13% των Σουηδών, το 10% των Γερμανών και των Βέλγων. Και μόλις το ποσοστό του 27% των Ολλανδών που γενικώς χρησιμοποιεί ποδήλατο, σκαρφαλώνει στο 42% όταν πρόκειται για τους εργαζόμενους που χρησιμοποιούν το ποδήλατο για να πάνε στη δουλειά τους! Νούμερο εντυπωσιακά κι απίστευτα για μας, από μια χώρα που ακόμα ο Υπουργός Δικαιοσύνης πηγαίνει να επισκεφθεί την Βασίλισσα της Ολλανδίας χρησιμοποιώντας, όχι κάποια υπουργική λιμουζίνα, αλλά ποδήλατο!

Ή ακόμα, μια χώρα όπου έχουν θεσπιστεί φοροαπαλλαγές και κίνητρα για την απόκτηση όχι εταιρικών αυτοκινήτων, αλλά εταιρικών ποδηλάτων! Και όπου ο σχεδιασμός είναι τέτοιος που στους σταθμούς του μετρό προβλέπονται κιιάδες θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων.

Στη Δανία ήδη το ποδήλατο είναι το δεύτερο μέσο αστικής μετακίνησης και η Κοπεγχάγη η πρώτη ευρωπαϊκή πόλη που υποθέτσει την ελεύθερη χρήση 2.000 δημόσιων ποδηλάτων, μέσα από 200 σταθμούς.

Αντίστοιχα στη Βαρκελώνη με 1.500 ποδήλατα που ξεκίνησαν να διατίθενται για δωρεάν χρήση

για τα πρώτα 30 λεπτά, μέσα στους πρώτους 6 μήνες 80.000



Φωτό από την εκδήλωση στη Θεσσαλονίκη. Διακρίνονται ο Γενικός Γραφέας των Η.Π.Α. στη Θεσσαλονίκη κ. Hoyt Yee, ο Αντιπρόεδρος Γενικά Αρχαίων ο Δημάρχος Θεσσαλονίκης και πίσω του μαζί διακρίνεται ο Γραφέας του Σ.Α.Ε.Π. ο Περιφερειακός Κοινοβουλευτικός Μακεδονίας, ο Αντιπρόεδρος Πολιτισμού, ο Πρόεδρος του Ο.Μ.Ε. η Λένα Γούτα και ο Πρόεδρος της Τουρκίας.

πολίτες έκαναν χρήση αυτής της δυνατότητας.

Αντίστοιχα και πολλές άλλες ευρωπαϊκές πόλεις, όπως οι Βρυξέλλες, το Λονδίνο, το Μόναχο, η Λυών, η Σπακόλημ έχουν να επιδείξουν τα δικά τους μέτρα και τις δικές τους ιδέες προέσθησης του "πράσινου" αυτού μέσου, επιδιώκοντας σε έναν άτυπο συναγωνισμό καλύτερες ιδέες και εφαρμογές των μέτρων.

Αυτή τη στιγμή τα σκάπτρα κρατά το Παρίσι, που από τον Δεκέμβριο του 2007 διαθέτει μέσα από το πρόγραμμα Velib 20.000 ποδήλατα σε 1.450 σταθμούς στάθμευσης, έναν κάθε 300 μέτρα. Το κόστος χρήσης πολύ μικρό, και δωρεάν για το 30 πρώτα λεπτά.

Βλέποντας λοιπόν όλα αυτά και την ταχύτητα διάδοση αυτής της νέας μόδας, αναρωτιέται κανείς τι περιμένουμε εμείς εδώ στις ελληνικές πόλεις? Χρειάζεται να ξεσηκωθούν οι πολίτες και να το απαιτήσουν? Χρειάζεται οι πολιτικοί να τοιζόδουν και να πάρουν ιδέες

και αποφάσεις? Ας μη ξεκινούν από την Ελλάδα τέτοιες ιδέες -που θα έπρεπε βεβαίως, σε μια χώρα με τόσο πλούσια και λίγες βροχές-, αλλά τέλος πάντων, έστω σε αντιγράψουμε ιδέες από άλλους. Οι ζημιώσεις έχουν φανήσει, ως προχωράουμε και στις αποφάσεις και στην υλοποίηση.

### Στη ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ απαιτούν...

Παράδειγμα, αυτό της Θεσσαλονίκης, όπου μια μικρή ομάδα πολιτών αποτελούμενη από επιχειρηματίες, δηλωμένες, επιστήμονες, φοιτητές ζήτησαν τη δημιουργία ποδηλατοδρόμου. Μια πόλη με θαλάσσιο μέτωπο 7 χιλιομέτρων, όπου πολύ εύκολα μπορεί να διατρέξει ο ποδηλατοδρόμος. Με κάποιους κάθετους άξονες -που μάλιστα καλό είναι να προβλεφθεί να συνδεθούν με τις στάσεις μετρό που κατασκευάζονται-, θα μπορούσε να καλυφθεί ομείως ένα μεγάλο κομμάτι της πόλης, συμπεριλαμβάνοντας και τη μετακίνηση των φοιτητών στη μεγαλύτερη πανεπιστημιακή της Βαλκανίων. Η υποδομή και το κόστος που απαιτούνται είναι μικρά και αφορούν στη δημιουργία λωρίδων, σημάτων και σημειακών στάθμευσης για τα ποδήλατα. Για να περαστεί ο μέσος πολίτης που δεν είναι οθλητής, να βάλει ένα νέο μέσο μετακίνησης στην καθημερινότητά του, πρέπει να του εξασφαλισθούν η σταθερά ασφάλεια και η ευκολία χρήσης. Η χρήση δημοσίων ποδηλάτων θα ήταν βεβαίως το καλύτερο και ίσως το τελευταίο βήμα σε μια σταδιακή προώθηση της ποδηλατοκίνησης. Οι συνθήκες είναι ώριμες. Οι πολίτες απαιτούν ευαισθησίες, ενημερώνονται, αναζητούν, προσαρμόζονται. Χρειάζονται και οι πολιτικές αποφάσεις για να δημιουργηθούν οι υποδομές, να δοθούν τα μέσα ώστε να αλλάξουν οι συνθήκες. Και τότε το όφελος μπορεί να είναι μεγάλο και σε ποσοτικό και σε ποιοτικό, για όλους. Αξίζει να προσπαθήσουμε με μικρά μέσα να πετύχουμε μεγάλα οφέλη.



Του Βασίλη ΛΟΝΙΔΗ

## Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο «ανεβαίνει» σε ποδήλατα στην Καβάλα για τον εορτασμό των 50 χρόνων λειτουργίας του

Μ' έναν πρωτοποριακό τρόπο τίμησε ο Δήμος Καβάλας τον εορτασμό των πενήντα χρόνων από την έναρξη της λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Την τελευταία Κυριακή του Ιουνίου, ο Δήμος Καβάλας διοργάνωσε τον 1ο Ποδηλατικό Γύρο της πόλης αφιερώνοντας την εκδήλωση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Όπως είναι γνωστό το 2008 έχει καθιερωθεί ως έτος εορτασμού των πενήντα χρόνων

Ο δήμαρχος Καβάλας Κωνστάντος Σιμπιτζίς δίνει το σήμα για την εκκίνηση του 1ου ποδηλατικού γύρου της Καβάλας

Η εκδήλωση του ποδηλατικού γύρου ήταν μια μεγάλη γιορτή που εκτιμήθηκε σε όλα τον αστικό ιστό της πόλης. Οι ποδηλάτες, παιδιά και ενήλικες, φορούσαν ειδικά μπλουζάκια αφιερωμένα στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ενώ μπάνερ, αφίσες και έντυπο υπήρχαν και στόλιζαν όλα το μήκος της ποδηλατικής διαδρομής.

Τα αναμνηστικά διπλώματα, τα κύπελα και τα μετάλλια που δόθηκαν στους νικητές ήταν αφιερωμένα στα πενήντα χρόνια λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με ειδική αναφορά στο πρόγραμμα: «Ο Μίτος της Αριότητας για τη Δημοκρατία».

Στο χώρο της έναρξης και της λήξης του αγώνα έγιναν ειδικές ομιλίες για να τιμηθεί ο θεσμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, ακούστηκε ο ύμνος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έγινε έπαρση της σημαίας και διανεμήθηκε έντυπο ενημερωτικό υλικό στους συμμετέχοντες και στον κόσμο που παρακολουθούσε την εκδήλωση.



από την έναρξη λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

Ο Δήμος Καβάλας με την πρόταση που κατέθεσε και φέρει τον τίτλο: «Ο Μίτος της Αριότητας για τη Δημοκρατία», έχει επιλεγεί από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο ως ένας

από τους σπάνια δήμους της Ευρώπης που επίσης συμμετέχουν στον εορτασμό για το μισό αιώνα ζωής αυτού του κορυφαίου θεσμολογικού οργάνου της Ε.Ε.

