

**Είμαστε πρωτεύουσα  
 της ατμοσφαιρικής ρύπανσης**

Στο κόκκινο τα αιωρούμενα σωματίδια στη Θεσσαλονίκη. Φταίει η νοθεία στα καύσιμα, λέει ο καθηγητής Χημείας του ΑΠΘ Κ. Φυτιάνος.



ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΤΗΣ ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

# Μας πνίγουν οι εξατμίσεις των ΙΧ

Πρωταθλήτρια στην ατμοσφαιρική ρύπανση αναδεικνύεται η Θεσσαλονίκη, όπου τουλάχιστον διακόσιες από τις 365 ημέρες του χρόνου οι τιμές των αιωρούμενων σωματιδίων βρίσκονται στο κόκκινο.

Της **Βαρβάρας Ζούκα**  
 vzouka@makthes.gr

**«Α**όρατους δολοφόνους», λόγω των σοβαρών επιπτώσεών τους στην υγεία, χαρακτήρισε τους ρύπους από τα αιωρούμενα σωματίδια ο καθηγητής του τμήματος Χημείας του ΑΠΘ Κώστας Φυτιάνος, μιλώντας χθες σε ημερίδα της αντιδημαρχίας Δημοτικής Αστυνομίας Θεσσαλονίκης με θέμα "αικολογία και ποδήλατο".

**Νοθεία στα καύσιμα**

Ο κ. Φυτιάνος προσδιόρισε ως μια από τις σοβαρότερες αιτίες του προβλήματος τη νοθεία των υγρών καυσίμων, για την οποία επικαλούμενος σχετική έρευνα του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου επισήμανε ότι ξεπερνά το 30%. "Ο τζίνος της νοθείας στα καύσιμα έχει υπολογιστεί στο ύψος των τριών δισ., ενώ και το ένα τρίτο των ταξί εκτιμάται ότι κυκλοφορεί με νοθευμένο πετρέλαιο", υπογράμμισε ο καθηγητής, τονίζοντας με αυτά τα δεδομένα η ενδεχόμενη απελευθέρωση της πετρελαιοκίνησης των Ι.Χ. σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη θα αποτελούσε "ταφόπλακα για το περιβάλλον". Σύμφωνα με τον κ. Φυτιάνο, εξάλλου, το 30% έως 40%



**+**  
**Η χρήση του ποδηλάτου θα συνέβαλε σημαντικά στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, ωστόσο στην Ελλάδα μόνο το 1% των πολιτών να χρησιμοποιεί ποδήλατο, όταν στην Ολλανδία το αντίστοιχο ποσοστό υπολογίζεται σε 27%**

των αυτοκινήτων κυκλοφορούν με κατεστραμμένους καταλύτες, ενώ μέρος των ρύπων προέρχονται από

απέρως διαδεδομένη στην Ελλάδα. Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρουσίασε η εκπρόσωπος του "Ecoscity" Λάνα Γούτα, "η Ελλάδα κατατάσσεται στην προτελευταία θέση μεταξύ δεκαεπτά χωρών, με μόνο το 1% των πολιτών να χρησιμοποιεί το ποδήλατο για μετακίνηση, ενώ στην Ολλανδία το ποσοστό αυτό εκπνύσσεται στο 27% και στη Δανία στο 18%".

Όπως ανέφερε η κ. Γούτα, στα ευρύτερα πολεοδομικά συγκρότημα της Θεσσαλονίκης πραγματοποιούνται ημερησίως περισσότερες από 1,8 εκατ. μετακινήσεις, εκ των οποίων το 44% γίνονται με Ι.Χ., το 27% με αστικά λεωφορεία, το 12% πεζή, το 6% με δίκυκλα, το 7% με ταξί και το 4% με άλλους τρόπους.

"Κάθε μετακίνηση με μέσο μαζικής μεταφοράς σέβεται τον πολίτη και το περιβάλλον", ανέφερε από την πλευρά του ο συγκοινωνιολόγος Γιάννης Τόσκας, σημειώνοντας ενδεικτικά ότι "ένα λεωφορείο αστικής συγκοινωνίας αντικαθιστά την κίνηση πλέον των είκοσι Ι.Χ. οχημάτων, τους ελιγμούς στάθμευσης άνω των 120 οχημάτων στο κέντρο της πόλης και κοστίζει ανά άτομο τουλάχιστον 20 φορές φθηνότερα για μετακίνηση μόλις μιας ημέρας".

Για γεωμετρική αύξηση των χρηστών του ποδηλάτου στη Θεσσαλονίκη έκανε λόγο ο αρμόδιος αντιδήμαρχος Δημοτικής Αστυνομίας Θεόδωρος Αθανάσσορας, ενώ ο δήμαρχος Βασίλης Παπαγεωργόπουλος επισήμανε ότι μέσα στο τρέχον έτος θα διανεμηθούν στους πολίτες 1.000 ποδήλατα, ώστε να μπορούν να απολαμβάνουν το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων, μήκους 12,5 χλμ., που κατασκευάστηκε στην πόλη.

τον πεπαλαιωμένο στόλο των οχημάτων βαρέως τύπου και των ταξί.

**Απειλή για την υγεία**

Στις επιπτώσεις των αιωρούμενων σωματιδίων στην υγεία αναφέρθηκε ο Γιώργος Παπαστέργος, δημοτικός αστυνομικός και διδάκτωρ Περιβαλλοντικής Γεωχημείας ΑΠΘ. Όπως σημείωσε, "η μέση απώλεια προσδόκιμου χρόνου ζωής λόγω της ρύπανσης από τα μικροσωματίδια PM2.5 στην Ευρώπη υπολογίστηκε σε 8,6 μήνες".

**Χαμηλή η χρήση ποδηλάτου**

Η χρήση του ποδηλάτου, πάντως, που θα μπορούσε να προσφέρει ανακούφιση στα προβλήματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, δεν είναι ιδι-