



ΤΑΞΗ: Γ' ΓΕΝΙΚΟΥ ΛΥΚΕΙΟΥ

ΜΑΘΗΜΑ: ΝΕΟΕΛΛΗΝΙΚΗ ΓΛΩΣΣΑ/ΓΕΝΙΚΗΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ

Ημερομηνία: Σάββατο 4 Απριλίου 2026

Διάρκεια Εξέτασης: 3 ώρες

ΕΚΦΩΝΗΣΕΙΣ

ΚΕΙΜΕΝΟ 1

Βιώσιμη κινητικότητα

Ο ρόλος των μεταφορών στη βιώσιμη ανάπτυξη αναγνωρίστηκε για πρώτη φορά στη Διάσκεψη Κορυφής των Ηνωμένων Εθνών για τη Γη το 1992 και από τότε έχει απασχολήσει τα Ηνωμένα Έθνη, την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ε.Ε.), καθώς και τους ηγέτες των περισσότερων χωρών του πλανήτη. Έχει αποδειχθεί ότι οι μεταφορές αποτελούν το 25% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στην Ευρώπη, ενώ από την ίδια έκθεση της Ε.Ε. προκύπτει ότι τα αυτοκίνητα ευθύνονται για το 12% των ρύπων διοξειδίου του άνθρακα.

Αυτός είναι και ένας από τους λόγους που αρκετές πόλεις της Ευρώπης στρέφονται σε πιο βιώσιμες λύσεις, τόσο για την προστασία του περιβάλλοντος, όσο και για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους. Η λύση που επιχειρούν είναι η «δεκαπεντάλεπτη πόλη», η οποία επικεντρώνεται στη δυνατότητα πεζών και ποδηλάτων να μετακινούνται στην πόλη, ώστε να έχουν πρόσβαση σε αναγκαίες υπηρεσίες και υποδομές, όπως καταστήματα και πάρκα, σε 15 λεπτά. Παράδειγμα δεκαπεντάλεπτης πόλης αποτελεί το Παρίσι, αφού διαθέτει πεζόδρομους, πάρκα και πάνω από χίλια χιλιόμετρα ποδηλατόδρομων, ενώ οι αυλές των σχολείων και παιδικών σταθμών ανοίγουν μετά τις ώρες λειτουργίας τους, ώστε να δημιουργηθούν κέντρα αναψυχής ενδυναμώνοντας το αίσθημα της κοινότητας. Αυτή η δράση συμπληρώνεται και με το πρόγραμμα πεζοδρόμησης σχολικών δρόμων, για τη διευκόλυνση της μετακίνησης από και προς τα σχολεία με τα πόδια.

Παράλληλα, ένα παγκόσμιο δίκτυο, που ονομάζεται «C40 cities», περιλαμβάνει σχεδόν 100 δημάρχους πόλεων από ολόκληρο τον κόσμο, οι οποίοι με συλλογική και οργανωμένη προσπάθεια επιχειρούν να καταπολεμήσουν την κλιματική αλλαγή, μετατρέποντας τις πόλεις τους σε πράσινες και βιώσιμες. Το δίκτυο αυτό επιζητά καταρχάς

την ενσωμάτωση κρίσιμων οικοσυστημικών υπηρεσιών, όπως τα συστήματα τροφίμων, η ποιότητα του αέρα, το νερό, τα απόβλητα και η διαχείριση υλικών στη στρατηγική των πόλεων. Ταυτόχρονα στρέφεται στη βιώσιμη κινητικότητα η οποία περιλαμβάνει πολλά κομμάτια της καθημερινότητας κι αφορά την ποιότητα ζωής των ανθρώπων, και την επιθυμία τους για ένα καλύτερο μέλλον. Στο πλαίσιο αυτό, οι μεταφορές των ανθρώπων σε μακρινές και κοντινές αποστάσεις αλλάζουν καθημερινά με δραστικούς ρυθμούς, είτε λόγω αλλαγής των κανονιστικών πλαισίων, είτε από την επιθυμία τους να μετακινούνται με μεγαλύτερη ευκολία, περπατώντας ή με τη χρήση ποδηλάτου και μέσων μαζικής μεταφοράς, αντικαθιστώντας το αυτοκίνητο.

Πανεπιστημιακή εργασία της Στεφανίας-Σύλβιας Αγαπιάδη, 27 Ιουνίου 2024.

(Κείμενο διασκευασμένο για τις ανάγκες της εξέτασης).

ΚΕΙΜΕΝΟ 2

«Να δώσουμε μια ευκαιρία στο ποδήλατο»

Ο Σπύρος Παπαγεωργίου -εκδότης του πρώτου μηνιαίου περιοδικού ποδηλάτου στην Ελλάδα και δημιουργός του Athens Bike Festival- καταφθάνει με το ποδηλατικό του κράνος στα χέρια. Το παρουσιαστικό του δεν προσομοιάζει στη σίγουρα στερεοτυπική εικόνα για τον αστικό ποδηλάτη. Είναι ένας εντελώς «κανονικός» άνθρωπος στη μέση ηλικία, δεν είναι υποχρεωτικά ο πιο αθλητικός τύπος κι ούτε ξεχειλίζει από... ιερό μίσος για το αυτοκίνητο ή οτιδήποτε μηχανοκίνητο επί της Γης.

«Πριν από 25 χρόνια το ποδήλατο ήταν κυρίως μέσο αναψυχής. Τα τελευταία 15 χρόνια άρχισε να συζητιέται ως μέσο αστικής μετακίνησης δίνοντας λύση για αποστάσεις έως 10 χιλιομέτρων. Οι πόλεις αρχίζουν να καταλαβαίνουν ότι επενδύοντας μικρά ποσά στο ποδήλατο λύνουν τεράστια προβλήματα που δεν λύνονται με περισσότερους δρόμους». Ο πιο αγαπημένος του μύθος είναι ότι η Αθήνα «δεν κάνει για ποδήλατο», επειδή δεν είναι επίπεδη όπως το Άμστερνταμ ή το Παρίσι.

Αν για κάτι στενοχωριέται ο -συνήθως ευδιάθετος- Σπύρος είναι το γεγονός ότι η διαχρονική απραξία της ελληνικής δημόσιας διοίκησης σε σχέση με την (μη) πολιτική μας για τη βιώσιμη κινητικότητα (η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίς εθνική στρατηγική για το ποδήλατο) αποτρέπει χιλιάδες Αθηναίους από το να δοκιμάσουν κάτι διαφορετικό, πέρα από τον καταναγκασμό της καθημερινής μετακίνησης με

αυτοκίνητο κάτω από τις γνωστές συνθήκες κυκλοφοριακής παράλυσης. Να χρησιμοποιούν, δηλαδή, ένα ποδήλατο που ζυγίζει 15 κιλά και να γλιτώσουν το άγος¹ της στάθμευσης, το κόστος της βενζίνης, τον θόρυβο.

*Δημ. Ρηγόπουλος, εφ. «Η Καθημερινή», 08-03-2026.
(Κείμενο διασκευασμένο για τις ανάγκες της εξέτασης).*

ΚΕΙΜΕΝΟ 3

Ο ποδηλάτης

Στις σκοτεινές στοές
της μνήμης
βρήκα
σκονισμένο, σκουριασμένο
το παλιό μου ποδήλατο.
Το καβάλησα.
Ποδηλατούσα μόνο
με ανάποδες πεταλιές.
Παράξενο ταξίδι.
Απ' το θαμπό παράθυρο
της λήθης
διέκρινα
τις ατελείωτες αλάνες,
τα πελώρια πετρόσπιτα,
τα θεόρατα θερινά σινεμά.
Ασπρόμαυρη διαδρομή.
Σε κάθε μου πεταλιά
μίκραινα
όλο και μίκραινα.
[...]
έγινα μια σταλιά.

Κυριάκος Αναγιωτός, Ως άνεμος επακμάζων, Λεμεσός 2012.

¹ κατάρα

ΘΕΜΑ Α

A1. Να αποδώσετε συνοπτικά σε μία παράγραφο 60-70 λέξεων γιατί είναι αναγκαία η βιώσιμη κινητικότητα και πώς αυτή υλοποιείται, σύμφωνα με το **κείμενο 1**.

Μονάδες 20**ΘΕΜΑ Β**

B1. Να χαρακτηρίσετε τις παρακάτω περιόδους λόγου ως σωστές ή λανθασμένες, γράφοντας στο τετράδιό σας, δίπλα στον αριθμό που αντιστοιχεί σε κάθε περίοδο, τη λέξη **Σωστό** ή **Λάθος**. (Χωρίς να παραπέμψετε σε χωρία του κειμένου.)

ΚΕΙΜΕΝΟ 1

1. Οι εκπομπές ρύπων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου στην Ευρώπη σχετίζονται άμεσα με τα Μέσα Μεταφοράς εντός αστικού πλαισίου.
2. Προγράμματα βιώσιμης κινητικότητας αναπτύσσονται σε πρωτεύουσες της Ευρώπης με στόχο την ανάπτυξη κουλτούρας πράσινης κινητικότητας από την πρώιμη ηλικία.
3. Τα προγράμματα βιώσιμης κινητικότητας δρουν στοχευμένα χωρίς να εμπλέκουν σε σχετικές δράσεις τους ευρύτερες υπηρεσίες που αναβαθμίζουν συνολικά το επίπεδο ζωής των πολιτών.

ΚΕΙΜΕΝΟ 2

4. Η διάδοση της ποδηλατικής κουλτούρας στην Ελλάδα είναι κοστοβόρα, γι' αυτό και δεν επιλέγεται.
5. Η πολιτεία στη χώρα μας έχει σταθεί πολλές φορές αρωγός στη διάδοση της βιώσιμης κινητικότητας.

Μονάδες 10

B2. Να καταγράψετε δύο (2) μέσα πειθούς τα οποία αξιοποιεί η συντάκτρια του **κειμένου 1** στην πρώτη (1^η) παράγραφο («Ο ρόλος των μεταφορών ... διοξειδίου του άνθρακα.») και να εξηγήσετε πού αποσκοπεί η επιλογή της αυτή λαμβάνοντας υπόψη και τον λειτουργικό ρόλο της παραγράφου στην οποία βρίσκονται.

Μονάδες 10

B3. α. Να σχολιάσετε τη χρήση των παρακάτω σημείων στίξης:

1. Εισαγωγικά: «C40 cities» (**Κείμενο 1** – 3^η παράγραφος)
 2. Αποσιωπητικά: ξεχειλίζει από... ιερό μίσος (**Κείμενο 2** – 1^η παράγραφος)
 3. Διπλή παύλα: -συνήθως ευδιάθετος- (**Κείμενο 2** – 3^η παράγραφος)
 4. Παρένθεση: (η Ελλάδα είναι η μόνη χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης χωρίς εθνική στρατηγική για το ποδήλατο) (**Κείμενο 2**– 3^η παράγραφος) (**μονάδες 08**)
- β.** Στο **κείμενο 2** αξιοποιείται ο ευθύς λόγος. Να καταγράψετε το σχετικό χωρίο (**μονάδες 02**) και να εξηγήσετε την επιλογή αυτή του συντάκτη (**μονάδες 05**).

Μονάδες 15

ΘΕΜΑ Γ

- Γ1.** Ποιο είναι το κυρίαρχο συναίσθημα του ποιητικού υποκειμένου στο **κείμενο 3**; Να το προσδιορίσετε αξιοποιώντας τρεις (3) κειμενικούς δείκτες. Ποια είναι η δική σας επαφή με το ποδήλατο; (150- 200 λέξεις)

Μονάδες 15

ΘΕΜΑ Δ

- Δ1.** Η άνοδος στην τιμή των καυσίμων το τελευταίο διάστημα, ως άμεση συνέπεια του πολέμου, από κοινού με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των καυσαερίων από τα αυτοκίνητα αναδεικνύουν την αναγκαιότητα για «πιο βιώσιμες λύσεις, τόσο για την προστασία του περιβάλλοντος, όσο και για την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους».

Σε συζήτηση που διεξάγεται σε εκδήλωση που διοργανώνει ο Αντιδήμαρχος Περιβάλλοντος του Δήμου σου, παρίστασαι ως εκπρόσωπος των συμμαθητών σου, προκειμένου να εξηγήσεις:

- α)** Γιατί -παρόλα αυτά- ο Έλληνας δεν έχει ακόμα την κουλτούρα χρήσης βιώσιμων τρόπων μετακίνησης;
- β)** Πώς θα μπορούσε να συμβάλει η νέα γενιά στην εφαρμογή ενός μοντέλου βιώσιμης κινητικότητας;

Στο κείμενο της ομιλίας σου (350- 450 λέξεις) μπορείς να αξιοποιήσεις δημιουργικά πληροφορίες των κειμένων αναφοράς 1 και 2.

Μονάδες 30

Σας ευχόμαστε επιτυχία!