



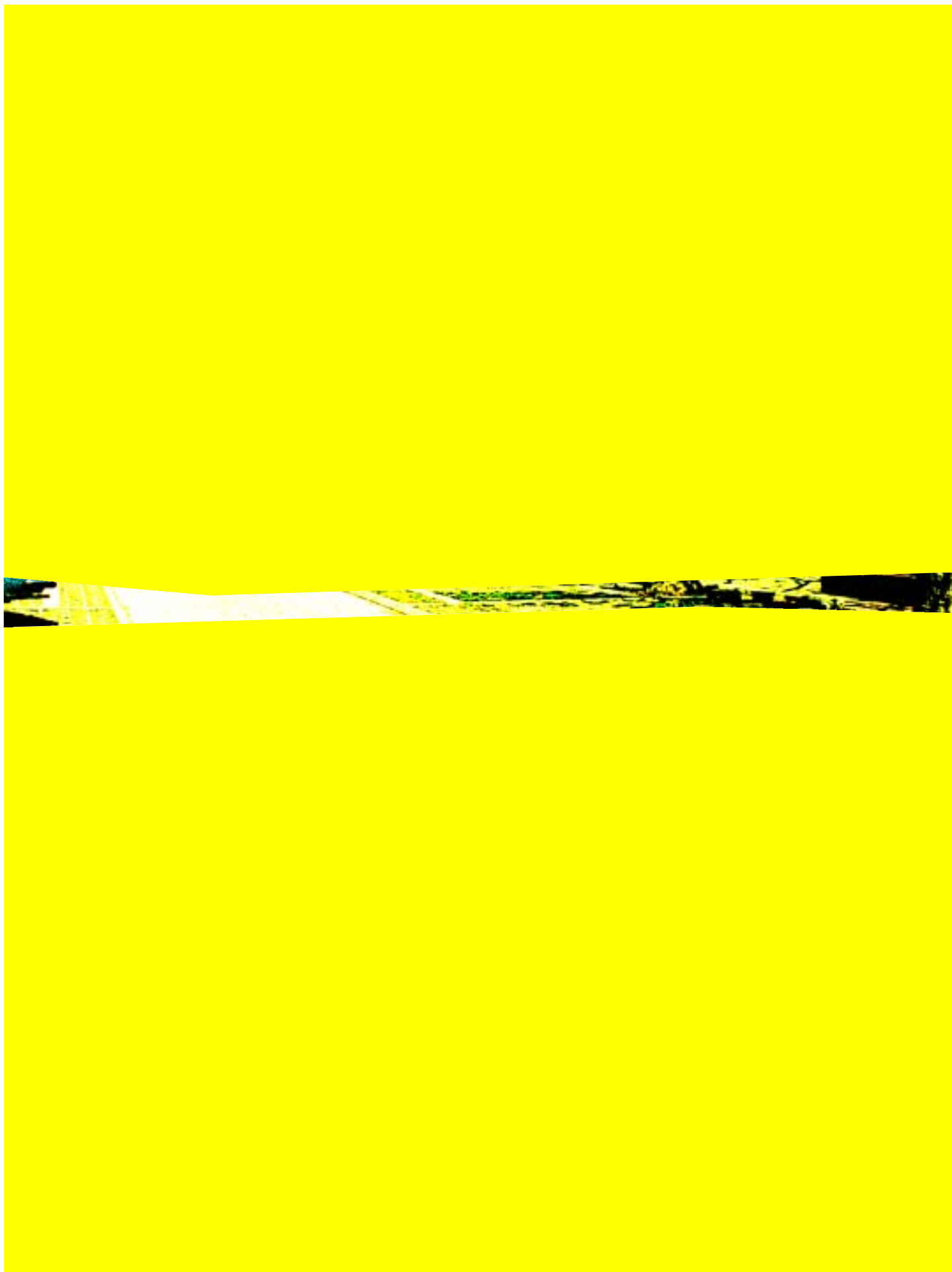
Κ Ε Φ Α Λ Α Ι Ο





ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ
Σ Ε Λ Λ Α Δ Α Κ Α Ι Κ Υ Π Ρ Ο





Παραδείγματα για το ποδήλατο σε Ελλάδα και Κύπρο

4.1 Υλοποιήσεις λωρίδων και διαδρόμων για το ποδήλατο και ποδηλατοδρόμων

4.1.1 Γενικά

Στην Ελλάδα, οι πρώτες, αλλά διστακτικές, σκέψεις για ποδήλατο είναι πολύ πρόσφατες. Για παράδειγμα, το 1988 όταν ξεκίνησε μια ευρείας έκτασης πολιτική εκπόνησης κυκλοφοριακών μελετών σε Δήμους της Αθήνας, στις προδιαγραφές τους δεν υπήρχε καν αναφορά στο ποδήλατο. Ωστόσο, τότε ακόμη η εισαγωγή του ποδηλάτου θα ήταν ασύγκριτα πιο εύκολη από σήμερα. Εκείνη την εποχή, υπήρχε μια μεγάλη αισιοδοξία για την ικανότητα των νέων τεχνολογιών διαχείρισης της κυκλοφορίας (ηλεκτρονική κλπ) να επιλύσουν τα προβλήματα. Οι λύσεις θα ήταν με το αυτοκίνητο και για το αυτοκίνητο.

Η πραγματικότητα σήμερα κυριολεκτικά ανέτρεψε αυτές τις λογικές. Αντί για τα υπερσύγχρονα συστήματα φωτεινής σηματοδότησης, που διαθέτει σήμερα η τεχνολογία, γίνεται όλο και πιο απαραίτητη η παρουσία του παραδοσιακού τροχονόμου. Αντί για τα ηλεκτρονικά καθοδηγούμενα αυτοκίνητα, όλο και πιο απαραίτητο γίνεται το περπάτημα και το ποδήλατο, λύσεις ανθρώπινες που φαίνονταν όμως κάποτε παρωχημένες. Αποδεικνύονται τώρα, οι πιο μοντέρνες.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι στην Ελλάδα οι πολιτικές για το ποδήλατο αντίθετα με ό,τι συμβαίνει κατά κανόνα, δεν έχουν ως αφετηρία τους την πρωτεύουσα. Πολλές επαρχιακές πόλεις βρίσκονται μπροστά, ανοίγουν το δρόμο και το παράδειγμά τους αξίζει να προσεχτεί. Κάποιες από αυτές τις πόλεις όπως ο Βόλος, η Λάρισα, οι δήμοι Αθηναίων και Ν. Ψυχικού, είναι μέλη ευρωπαϊκών δικτύων πόλεων, που προωθούν πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας, όπως το 'Car Free Cities – Network for a New Mobility Culture'. Κάποιες άλλες χρηματοδότησαν τις εφαρμογές τους για το ποδήλατο από ευρωπαϊκά προγράμματα. Σε γενικές γραμμές, η επιρροή στην Ελλάδα της ευρωπαϊκής εμπειρίας και των πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής είναι σημαντική. Η ελληνική πόλη αξιοποιεί σήμερα την εμπειρία της ευρωπαϊκής πόλης και έχει πολλά πλεονεκτήματα ώστε αύριο να την ανταγωνιστεί.

4.1.2 Θεσσαλονίκη

Η Θεσσαλονίκη είναι μια μεγάλη πόλη που αναπτύσσεται κατά μήκος της ακτής του Θερμαϊκού σε μια σχετικά επίπεδη επιφάνεια. Αν και για μια τέτοιας μορφής πόλη, όπου η παρουσία των νέων είναι ιδιαίτερα έντονη λόγω του Πανεπιστημίου, το ποδήλατο θα μπορούσε να προσφέρει λύσεις, στην πραγματικότητα απουσιάζει. Οι κύριοι άξονες που τροφοδοτούν την πόλη είναι κορεσμένοι από αυτοκίνητα κάνοντας τη χρήση του ποδηλάτου μια επικίνδυνη υπόθεση.

Ωστόσο, στη Θεσσαλονίκη έχει δοθεί μια ευκαιρία για το ποδήλατο, περισσότερο για να χρησιμοποιείται για αναψυχή και για βόλτα παρά ως λύση για τις καθημερινές μετακινήσεις στην πόλη. Πρόκειται για την οριοθέτηση, παρά για ειδική κατασκευή, λωρίδας κίνησης του ποδηλάτου, σημαντικού μήκους, περίπου 2,9 χλμ, κατά μήκος της πλακοστρωμένης παραλίας. Το πλάτος των 2,2 μ. είναι πολύ στενό για μια αμφίδρομη λωρίδα αλλά είναι ανεκτό δεδομένου ότι ακόμη δεν υπάρχει μεγάλη πυκνότητα ποδηλάτων. Δικαιολογείται ακόμη γιατί αυτή η λωρίδα δεν βρίσκεται σε επαφή με οδόστρωμα αυτοκινήτων αλλά στο εσωτερικό μιας πεζοδρομημένης επιφάνειας μεγάλου πλάτους.

Η αφητηρία της λωρίδας είναι ο Λευκός Πύργος. Κατευθύνεται προς τα ανατολικά και καταλήγει στο Ποσειδάσιο κοντά στο νέο Μέγαρο Μουσικής. Το πρώτο της τμήμα, μήκους 600 μ., οριοθετείται με δύο πράσινες γραμμές οι οποίες στο δεύτερο και μεγαλύτερο τμήμα της γίνονται ανάγλυφες και μετατρέπονται σ' ένα λεπτό όριο ύψους περίπου 5 εκ. (Φωτογραφία 4.1). Το ανάγλυφο αυτό όριο σπάει την ενότητα του παραλια-



Φωτ. 4.1.

Θεσσαλονίκη. Λωρίδα για το ποδήλατο στην παραλία. Διακρίνεται η ανάγλυφη οριοθέτηση που εντάσσεται άκομψα στην μεγάλη πλακοστρωμένη επιφάνεια.

κού χώρου. Θα μπορούσε αντί γι' αυτό να διαφοροποιηθεί το υλικό επίστρωσης της λωρίδας και να αποκτήσει άλλο χρώμα και άλλη υφή το σύνολο της επιφάνειάς της, έτσι ώστε να είναι πιο έντονη αισθητικά και ουσιαστικά η παρουσία της. Η φτηνή λύση που έχει σήμερα δοθεί υποτιμά το ποδήλατο και τον ίδιο τον παραλιακό χώρο που η ποιότητά του θα άξιζε μιας καλύτερης μεταχείρισης.

Το ζητούμενο είναι το ποδήλατο να κυκλοφορήσει στους δρόμους της πόλης. Η προγραμματιζόμενη κατασκευή της γραμμής μετρό, θα πρέπει να δώσει την ευκαιρία να παρθούν μέτρα περιορισμού του αυτοκινήτου και απόδοσης χώρου στο ποδήλατο. Είναι μια ευκαιρία η οποία ως τώρα δεν αξιοποιήθηκε στην περίπτωση της λειτουργίας του νέου μετρό στην Αθήνα. Στη Θεσσαλονίκη υπήρξε πριν από μερικά χρόνια μια ενδιαφέρουσα προοπτική ανάπλασης των βασικών αξόνων της πόλης μέσω της ένταξης γραμμής τραμ. Τελικά, προτιμήθηκε το μετρό. Ίσως τώρα μια από τις ευκαιρίες που απομένουν για την ανάπλαση του οδικού περιβάλλοντος της πόλης είναι η εισαγωγή του ποδηλάτου.

4.1.3 Βόλος



Ο Βόλος είναι μια σχετικά μικρή πόλη, των 115.000 κατοίκων. Έχει όμως πλούσια πολιτιστική παράδοση, που είναι ίσως μια από τις σημαντικότερες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου. Το ήπιο κλίμα, η επίπεδη επιφάνεια και οι μικρές αποστάσεις που διανύονται από τους κατοίκους για τις καθημερινές τους δραστηριότητες λόγω της μικρής ανάπτυξης της πόλης, είναι τρεις λόγοι που ευνόησαν παραδοσιακά τη χρήση του ποδηλάτου στο Βόλο. Το ίδιο άλλωστε συνέβη στις περισσότερες επίπεδες επαρχιακές πόλεις μέχρι τη δεκαετία του 70, τότε που το αυτοκίνητο άρχισε να εκτοπίζει το ποδήλατο.

Η πόλη του Βόλου χωρίζεται σε δυο σαφώς διακεκριμένα τμήματα. Το πρώτο, δυτικά, αναπτύσσεται περίπλοκα γύρω από το κάστρο και το σημερινό σιδηροδρομικό σταθμό, ενώ το δεύτερο, ανατολικά, πολύ πιο εκτεταμένο, χαρακτηρίζεται από ένα αυστηρά ιπποδάμειο δίκτυο.

Η πόλη έχει αναπτυχθεί πάνω σε δύο προσανατολισμούς, τον παράλληλο ως προς τη θάλασσα και τον κάθετο σε αυτήν, που τη συνδέει με το Πήλιο. Οι διαμπερείς ροές ακολουθούν το ζεύγος των δύο πρώτων παράλληλων αξόνων στην παραλία, την Ιάσονος και τη Δημητριάδος. Η κάθετος σε αυτές, η Ιωλκού, οδηγεί προς το Πήλιο. Οι κεντρικές δραστηριότητες, εμπορικές και διοικητικές, αναπτύχθηκαν, όπως συμβαίνει πάντα, πάνω στους άξονες της διαμπερούς ροής.

Σήμερα, το δίκτυο του Βόλου έχει κατακτηθεί από το αυτοκίνητο που χρησιμοποιείται εντατικά διότι η δημόσια συγκοινωνία είναι ελλιπής ενώ το ποδήλατο τείνει να εγκαταλειφθεί διότι δεν είναι πια ασφαλής η χρήση του. Η στάθμευση καλύπτει άναρχα κάθε διαθέσιμο χώρο. Οι ταχύτητες είναι περιορισμένες όμως οι διελεύσεις οχημάτων συνεχείς.

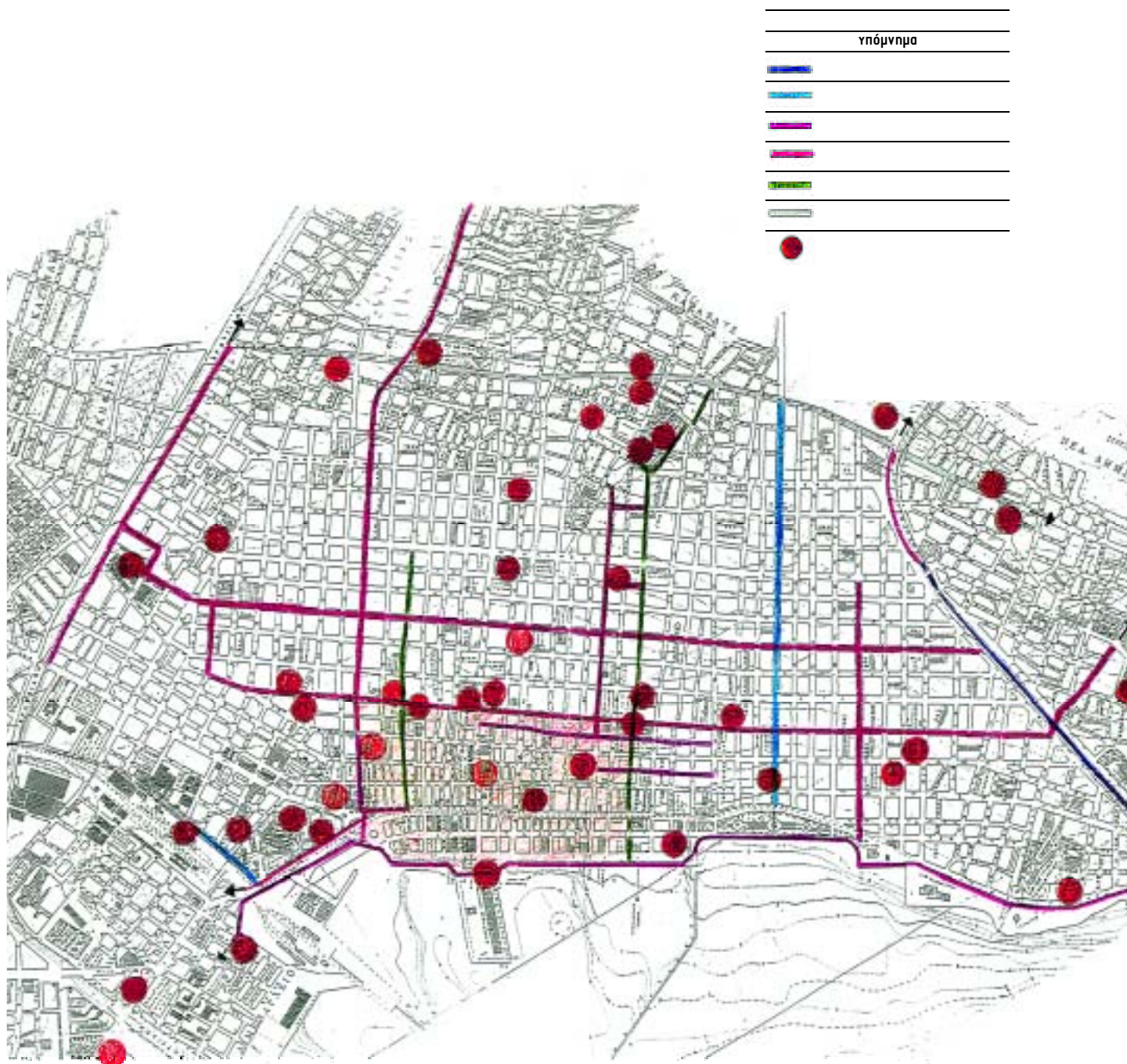
Προτάσεις για επανένταξη του ποδηλάτου στην πόλη άρχισαν να κατατίθενται από το 1991. Παρουσιάστηκαν ως απάντηση στα προβλήματα του κυκλοφοριακού κορεσμού και είχαν τη στήριξη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Εντάσσονται σε μια γενικότερη πολιτική ανάπτυξης της πόλης και ανάδειξης της φυσιογνωμίας της στη βάση της παράδοσής της. Ως προς το ποδήλατο μπορεί να γραφτεί με βεβαιότητα ότι ο Βόλος είναι η πόλη που ξεχωρίζει από όλες τις πόλεις της Ελλάδας τόσο για τον πλούτο των μελετών όσο και των υλοποιήσεων.



Μέχρι σήμερα έχουν κατατεθεί δύο ολοκληρωμένες μελέτες για εφαρμογή πλήρους δικτύου ποδηλάτου. Η πρώτη, προτείνει ένα δίκτυο διαδρόμων και λωρίδων για το ποδήλατο που συνοδεύεται από ριζικές αλλαγές στο οδικό περιβάλλον της πόλης (Χάρτης 4.1)³. Η μελέτη αυτή είναι εναρμονισμένη με τη μελέτη αναθεώρησης του Σχεδίου Πόλεως του Βόλου που προβλέπει εκτεταμένες πεζοδρομήσεις αξόνων, κυκλοφοριακές κυψέλες, ειδικές κατασκευές στις διασταυρώσεις και άλλες αισθητικές παρεμβάσεις. Το συνολικό κόστος του έργου είναι υψηλό. Το προτεινόμενο δίκτυο έχει μήκος 22 χλμ με αποκλειστικούς αμφίδρομους διαδρόμους κίνησης για το ποδήλατο.

Η δεύτερη μελέτη είναι πιο ευέλικτη, πιο εύκολα εφαρμόσιμη κι έχει σαν στόχο την

³ Η μελέτη "Πρώτο δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην πόλη του Βόλου", εκπονήθηκε το 1992 από ομάδα μελετητών υπό τον συγκοινωνιολόγο Γ. Τουλουμάκο. Αποτελεί τη συνέχεια μιας προμελέτης για δίκτυο ποδηλατοδρόμων των Δ. Φιλιππιτζή, Κ. Κίτσιου και Η. Μανουσάκη.



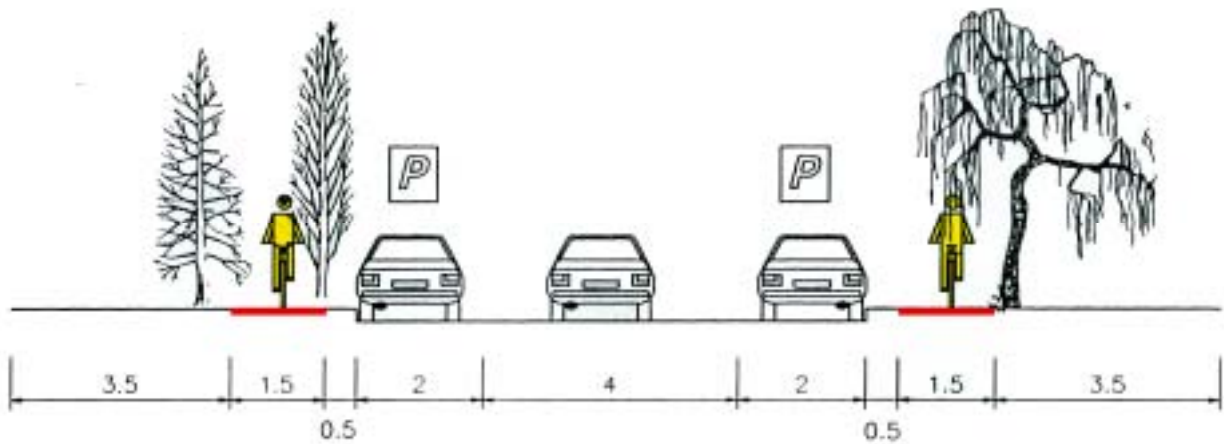
Χάρτης 4.1. Βόλος. Προμελέτη δικτύου διαδρόμων για το ποδήλατο

προσαρμογή της προηγούμενης μελέτης στις υπάρχουσες συνθήκες κυκλοφορίας, έτσι ώστε να είναι δυνατή η ένταξη του ποδηλάτου χωρίς ριζικές επεμβάσεις και χωρίς υψηλό κόστος⁴ (Χάρτης 4.2).

Το βασικό δίκτυο που ήδη είχε επιλεγεί από την πρώτη μελέτη παραμένει ίδιο και στη δεύτερη. Η διαφορά ανάμεσα στις δύο προτάσεις είναι ότι η δεύτερη προτείνει λωρίδες ποδηλάτου μιας κατεύθυνσης, αντί των αμφίδρομων αποκλειστικών διαδρόμων. Καθώς η συντριπτική πλειονότητα των δρόμων του Βόλου είναι μονόδρομοι, στο δίκτυο προστίθενται δρόμοι αντίθετης κατεύθυνσης συμπληρωματικοί αυτών που είχαν επιλεγεί, έτσι ώστε να δημιουργηθούν ζεύγη μονοδρόμων που θα αναλάβουν την κίνηση των ποδηλάτων και στις δύο κατευθύνσεις. Το ποδήλατο έχει την ίδια φορά κίνησης με το αυτοκίνητο. Δίνονται παρακάτω παραδείγματα διατομών.

Στο Σχέδιο 4.1 απεικονίζεται η διατομή της οδού Κασσαβέτη όπου η στάθμευση διατηρείται και ο χώρος κίνησης για το ποδήλατο αφαιρείται από το φαρδύ πεζοδρόμιο. Το πλάτος της λωρίδας ποδηλάτου είναι 1,5 μ. για μονόδρομη κίνηση ενώ αφήνεται απόσταση 0,5 μ. από τα σταθμευμένα αυτοκίνητα για ασφάλεια του ποδηλάτη από το άνοιγμα των θυρών των αυτοκινήτων. Μια άλλη χαρακτηριστική διατομή είναι αυτή του Σχεδίου 4.2 της οδού Μαγνήτων (τμήμα Κοραή - Γκλαβάνη) όπου πάλι η στάθμευση διατηρείται και στις δύο πλευρές, το ποδήλατο κινείται μονόδρομα ανάμεσα στη ζώνη στάθμευσης και στο διάδρομο κίνησης των οχημάτων διαθέτοντας λωρίδα πλάτους 1,6 μ.

120

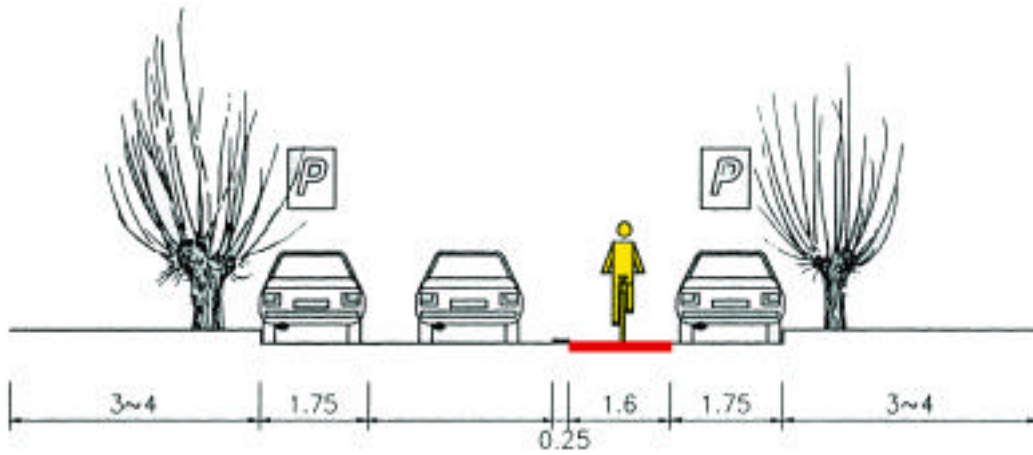


Σχέδιο 4.1. Βόλος. Διατομή οδού Κασσαβέτη

⁴ Η μελέτη "Δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην πόλη του Βόλου και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε κόμβους που διασχίζονται από ποδηλατοδρόμους", εκπονήθηκε το 1994 από ομάδα μελετητών υπό τον συγκοινωνιολόγο Ν. Τρίμη.



Χάρτης 4.2. Βόλος. Μελέτη δικτύου λωρίδων για το ποδήλατο



Σχέδιο 4.2. Βόλος. Διατομή οδού Μαγνήτων (τμήμα Κοραΐ - Γκλαβάνη)



Η οδός Ρήγα Φεραίου είναι ένας δρόμος μήκους 2,5 χλμ, παράλληλος στο θαλάσσιο μέτωπο, στο κέντρο του οδικού δικτύου της πόλης. Τη διασχίζει διαμπερώς από ανατολή μέχρι δύση (βλ. Χάρτη 4.2). Η πρόταση για τη δημιουργία ενός άξονα πρασίνου - γραμμικού πάρκου - άξονα αναψυχής των κατοίκων μακριά από το παραδοσιακό θαλάσσιο μέτωπο, βρήκε την εφαρμογή της με τη μετατροπή της Ρήγα Φεραίου σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας όπου αυτοκίνητα, πεζοί και ποδηλάτες συνυπάρχουν. Αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες σε έκταση υλοποιήσεις ήπιας κυκλοφορίας που έχουν γίνει σε ελληνική πόλη. Βέβαια, τα πλούσια γεωμετρικά χαρακτηριστικά της Ρήγα Φεραίου (πλάτος περίπου 20 μ.) διευκόλυναν την εκτέλεση αυτού του σχεδιασμού.

Οι διαμορφώσεις της οδού Ρήγα Φεραίου διακόπονται στις διασταυρώσεις, όμως η επίστρωση με κυβόλιθους συνεχίζεται και σε αυτές. Αυτό κάνει ασφαλέστερη τη διέλευση πεζών και ποδηλατών και εξασφαλίζει την αισθητική συνέχεια του δρόμου (Φωτογραφία 4.2). Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός της Ρήγα Φεραίου αποκλείει την εκτέλεση μεγάλου μήκους κινήσεων κατά μήκος της. Αυτό επιτυγχάνεται ανά διαστήματα είτε με παρεμβολή πεζοδρομημένων τμημάτων είτε με διαδοχικές αντιδρομήσεις της φοράς κίνησης (Φωτογραφία 4.3).

Γενικά στο δρόμο, η μέγιστη ταχύτητα κίνησης είναι 20 χλμ/ώρα. Για την τήρηση αυτού του ορίου, το πλάτος του διαδρόμου κίνησης των αυτοκινήτων περιορίζεται στα 2,9 μ., έχει τεθλασμένη χάραξη και επιστρώνεται με αδρά υλικά. Η στάθμευση γίνεται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους, στην δε υπόλοιπη επιφάνεια αποτρέπεται με τεχνητά

122

Φωτ. 4.2.

Βόλος. Οδός Ρήγα Φεραίου. Περιοχή διασταύρωσης με κάθετο προς αυτή δρόμο. Διακρίνονται οι σε παράλληλη καμπύλη χάραξη διαφορετικοί διάδρομοι κίνησης οχημάτων και ποδηλατών. Στο δεξί τμήμα της φωτογραφίας φαίνεται η ράμπα για αναπήρους





Φωτ. 4.3. Βόλος. Οδός Ρήγα Φεραίου. Διακοπή διαπερόπτητας με παρεμβολή πλήρως πεζοδρομημένου τμήματος με καθιστικά. Ο διάδρομος κίνησης εξυπηρετεί την πρόσβαση στις θέσεις στάθμευσης. Είναι ενδιαφέρουσα η πληροφοριακή σήμανση ως προς τη στάθμευση.

123



Φωτ. 4.4. Βόλος. Οδός Ρήγα Φεραίου. Διάδρομος κίνησης οχημάτων και ποδηλάτων σε καμπύλη χάραξη

4.3 Μελέτες για το ποδήλατο

4.3.1 Αθήνα

4.3.1.1 Λωρίδες για ποδήλατο στο Ιστορικό Κέντρο

Για την Αθήνα, το Ιστορικό της Κέντρο αποτελεί μια πρόκληση. Τα ίχνη της αρχαίας πόλης και της μετεξέλιξής της κατά τους αιώνες που ακολούθησαν αποτελούν πολύτιμη συμβολή στην ιστορία της ευρωπαϊκής πόλης και γενικότερα του παγκόσμιου πολιτισμού. Η συμπεριφορά των σύγχρονων Αθηναίων απέναντι στην ιστορική κληρονομιά της πόλης τους δεν είναι αυτή που της αξίζει. Οι αρχαίες πέτρες ασβεστοποιούνται από τη ρύπανση, οι αρχαιολογικοί χώροι προσπελούνται πολύ δύσκολα και κατά κανόνα μόνο με τουριστικά λεωφορεία. Οι κυκλοφοριακές συνθήκες, που επικρατούν στις περιβάλλουσες περιοχές τους, είναι τόσο φορτισμένες που τους απομονώνουν από τη ζωή της πόλης. Το πρωτότυπο μέτρο που εφαρμόζεται στην Αθήνα από το 1982, του εναλλασσόμενου περιορισμού εισόδου των αυτοκινήτων στο ευρύ κέντρο, ανάλογα με τον αριθμό κυκλοφορίας τους, είναι πλέον απαρχαιωμένο για το σημερινό αριθμό αυτοκινήτων και η συμβολή του είναι περιορισμένη.

174

Στην Αθήνα, έχει δρομολογηθεί μια φιλόδοξη πολιτική για την ‘ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων’. Στόχος της είναι η άμβλυση των αποκοπών που προκαλούν οι διάφορες αρτηρίες μεταξύ των αρχαιολογικών χώρων, η χαλάρωση των κυκλοφοριακών εντάσεων στην ευρύτερη περιοχή τους και η δημιουργία μιας μεγάλης και ενιαίας, αρχαιολογικού ενδιαφέροντος, επιφάνειας για τον πεζό, από το Παναθηναϊκό Στάδιο μέχρι τον Κεραμεικό, μήκους περίπου 3 χλμ., που θα μπορεί απρόσκοπτα να την επισκέπεται.

‘Ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων’ σημαίνει επίσης ένταξή τους στην καθημερινή ζωή της πόλης και δημιουργία πιο ήπιων συνθηκών γενικότερα στο κέντρο της Αθήνας. Αυτές θα το καθιστούν περισσότερο ελκυστικό στον κάτοικο και θα αναδεικνύουν την ιστορικότητά του. Σήμερα, στο πλαίσιο αυτό, εκτός της κατασκευής των δύο νέων γραμμών μετρό, η ύπαρξη των οποίων διευκολύνει την άσκηση πολιτικών περιορισμού του αυτοκινήτου, εκτελούνται δύο έργα: η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου (Σχέδιο 4.19) και η πεζοδρόμηση των Διον. Αρεοπαγίτου – Απ. Παύλου. Παρ’ όλο που πρόκειται για έργα μεγάλης κλίμακας (η έκταση του πρώτου είναι περίπου 400 στρέμ. (40 εκτάρια) και το μήκος του δεύτερου περίπου 1.7 χλμ.), τα οποία θα μπορούσαν να δώσουν την ευκαιρία για υλοποίηση μεγάλων διαδρομών για το ποδήλατο, δεν υπάρ-



Σχέδιο 4.19. Αθήνα. Εμπορικό Τρίγωνο. Το σχέδιο προέρχεται από το ερευνητικό πρόγραμμα «Διερεύνηση μεθόδων αντιμετώπισης προβλημάτων εφαρμογής από την πεζοδρόμηση στο κεντρικό Τρίγωνο της Αθήνας Σταδίου - Ερμού - Αθήνας». Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής. Φορείς ανάθεσης Δήμος Αθηναίων και ΥΠΕΧΩΔΕ (1995-96).

χει κάποια ειδική πρόβλεψη γι' αυτό. Ειδικά το Εμπορικό Τρίγωνο, αν και επίσημα πεζοδρομημένη ζώνη, έχει καταληφθεί ξανά από μηχανοκίνητα δίκυκλα και αυτοκίνητα.

Ωστόσο, το ποδήλατο καταλαμβάνει μια σημαντική θέση σε μια άλλη μελέτη: της κυκλοφοριακής οργάνωσης του ιστορικού κέντρου και ειδικότερα των περιοχών Εξαρχείων, Κολωνακίου, Μακρυγιάννη και Θησείου που εκπονήθηκε με πρωτοβουλία του Οργανισμού Αθήνας. Η μελέτη αυτή προβλέπει την πεζοδρόμηση ενός εκτεταμένου δικτύου δευτερευόντων δρόμων καθώς και ένα μεγάλο μήκους δίκτυο για το ποδήλατο που κάνει χρήση σημαντικών οδών όπως οι Σταδίου, Φιλελλήνων, Αμαλίας. Με επιστράτευση και άλλων δρόμων μικρότερης σημασίας το δίκτυο αυτό δημιουργεί διαδρομές ποδηλάτου που συνδέουν το κέντρο με τις εφαπτόμενες περιοχές κατοικίας

(Παγκράτι, Ιλίσια, Κυψέλη, Πατήσια, Κολωνό, Ρούφ κλπ) και δίνουν τη δυνατότητα στον κάτοικο, γι' αυτές τις μέσες αποστάσεις, να αποφύγει το αυτοκίνητο (Σχέδιο 4.20). Αξίζει να σημειωθεί ότι στο δίκτυο αυτό περιλαμβάνονται και οι Δ. Αρεοπαγίτου – Απ. Παύλου.

Από τη μελέτη, δεν προσδιορίζεται ποια ακριβώς θα είναι η υποδομή για το ποδήλατο στο εσωτερικό των συγκεκριμένων δρόμων. Προφανώς, θα απαιτηθεί η εκπόνηση ειδικών μελετών. Αυτό που έχει σημασία είναι ότι για πρώτη φορά σε μελέτη του υπουργείου γίνεται αποδεκτή η λογική της δημιουργίας δικτύου ποδηλάτου για το κέντρο της Αθήνας, το οποίο θα αποτελεί τον κορμό στον οποίο θα καταλήγουν τα τοπικά δίκτυα ποδηλάτου των περιοχών κατοικίας των γύρω δήμων. Με ένα τέτοιο σχήμα, το ποδήλατο θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί στην πρωτεύουσα ως ένα αυτόνομο μέσο για μικρές και μεγάλες διαδρομές.

4.3.1.2 Μητροπολιτικό Πάρκο στο Γουδί. Ποδηλατόδρομοι

Το Γουδί είναι μια περιοχή της ανατολικής Αθήνας, ανάμεσα στη λεωφόρο Μεσογείων και τον Υμητό. Στη νότια πλευρά εφάπτεται με το δήμο Ζωγράφου και στη βόρεια πλευρά με το δήμο Παπάγου. Οι δυο αυτοί δήμοι φτάνουν επίσης μέχρι τους πρόποδες του Υμητού. Η περιοχή αυτή είναι από τις ελάχιστες αραιά δομημένες επιφάνειες που έχουν απομείνει στην Αθήνα διότι δεν καλύφθηκε με κατοικία αλλά μόνο με χρήσεις δημόσιου χαρακτήρα όπως είναι νοσοκομεία, αθλητικές εγκαταστάσεις, άλλα δημόσια κτήρια και η Πολυτεχνειούπολη. Στην περιοχή επίσης, βρίσκονται στρατόπεδα τα οποία προγραμματίζεται να μετακινηθούν και να απελευθερώσουν τους χώρους που σήμερα καλύπτουν. Όλες οι παραπάνω εγκαταστάσεις λειτουργούν τελείως ανεξάρτητα η μια από την άλλη, είναι περιφραγμένες κι έχουν το δικό τους οδικό δίκτυο σύνδεσης με τις βασικές αρτηρίες της ευρύτερης περιοχής.

Ο σκοπός της προγραμματιζόμενης παρέμβασης είναι το σύνολο της παραπάνω επιφάνειας να μετασχηματιστεί σε μια πιο ενιαία χωρίς αποκοπές ιδιοκτησιακών ορίων στο εσωτερικό της. Θα δίνει τη δυνατότητα στον κάτοικο της Αθήνας να κάνει περπατώντας ή με ποδήλατο μεγάλες διαδρομές ανάμεσα στο πράσινο που υπάρχει ή και που θα φυτευτεί. Φυσικά, αυτός ο στόχος δεν είναι καθόλου εύκολο να επιτευχθεί. Η Αθήνα μεγαλώνει, οι ανάγκες αυξάνουν και όλες οι υφιστάμενες εγκαταστάσεις στο Γουδί προγραμματίζουν επεκτάσεις και οικοδόμηση νέων κτηρίων που αποτελούν απειλή για το πράσινο και απομακρύνουν την προοπτική μετασχηματισμού του χώρου σε πάρκο.



Σχέδιο 4.20. Αθήνα. Ιστορικό Κέντρο. Μελέτη κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης (1997). Μελετητές Γ. Γκόλιας, Μ. Σταματιάδης, Σ. και Β. Τσούκης. Το δίκτυο ποδηλατόδρομων φαίνεται με τις μπλε γραμμές.

Συγχρόνως, υπάρχει η απειλή από τα σχεδιαζόμενα μεγάλα οδικά έργα όπως είναι η Κατεχάκη και η Πεντέλης και από διεκδικήσεις για κατασκευή ποδοσφαιρικών γηπέδων καθώς και εγκαταστάσεων για τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Το Ε.Μ.Π., για λογαριασμό του Οργανισμού Αθήνας, εκπόνησε έρευνα και πρότεινε ένα σχέδιο οργάνωσης του χώρου το οποίο περιλαμβάνει μεγάλες διαδρομές για το ποδήλατο και τον πεζό (Χάρτης 4.9). Οι ποδηλατόδρομοι αυτοί, πλάτους 10 – 20 μ., περιλαμβανομένου και του χώρου κίνησης των πεζών, διαπερνούν τα φράγματα που σήμερα τεμαχίζουν το χώρο. Αποτελούν το δομικό κορμό του πάρκου και επιτρέπουν την προσπέλαση του συνόλου της επιφάνειάς του.

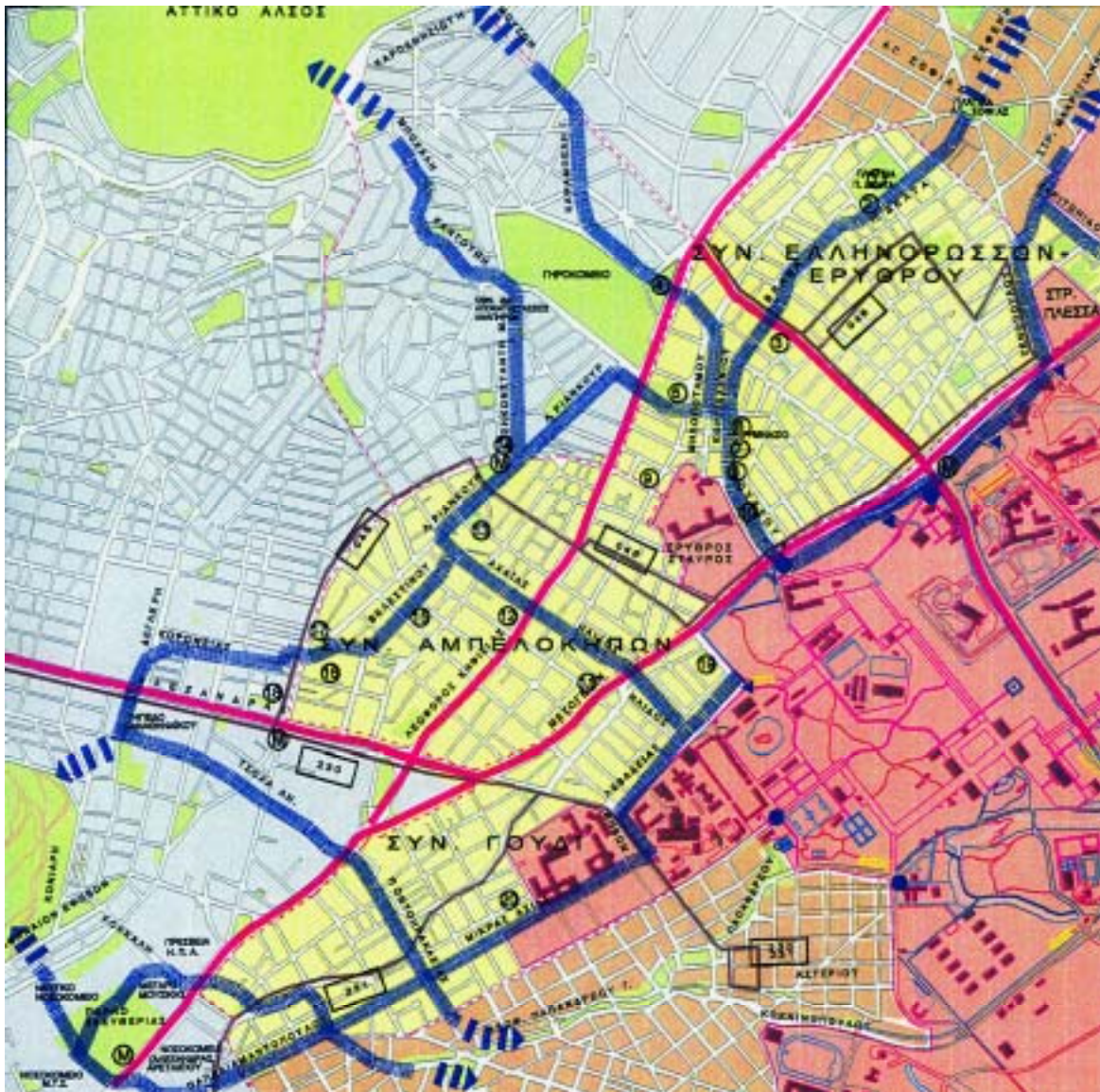
Στόχος της έρευνας είναι το Μητροπολιτικό Πάρκο του Γουδιού να απευθύνεται κατά προτεραιότητα στους κατοίκους των γειτονικών περιοχών, Αμπελοκήπων, Ελληνορώσων, Ζωγράφου και Παπάγου, οι οποίοι θα πρέπει να μπορούν να προσπελαύνουν το πάρκο με τα πόδια ή ακόμη με το ποδήλατο. Γι' αυτό και μεγάλη προσοχή δόθηκε στον εντοπισμό και τη διαμόρφωση διαδρομών οι οποίες διατρέχουν τις γειτονικές περιοχές, συνδέοντάς τις με το πάρκο. Για παράδειγμα, στον Χάρτη 4.10 με μπλε χρώμα αποτυπώνονται οι διαδρομές που συνδέουν τις περιοχές Γουδιού, Αμπελοκήπων κι Ελληνορώσων με το πάρκο. Θα πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι ένα από τα χαρακτηριστικά προβλήματα της Αθήνας, λόγω της κυκλοφορίας και των επιπτώσεών της, είναι η αδυναμία των κατοίκων της να προσπελαύνουν και να απολαμβάνουν τους διάφορους χώρους, αρχαιολογικούς, αθλητικούς, πρασίνου. Θεωρούν δεδομένο ότι η επίσκεψη κάθε χώρου πρέπει να γίνεται με αυτοκίνητο.

Υπάρχει ένα σοβαρό πρόβλημα ενοποίησης της Αθήνας συνολικά, που διατυπώνεται με ανάλογους όρους με αυτούς που περιέγραψαν την περίπτωση της δυτικής Αθήνας. Όπως η δυτική Αθήνα επιδιώκει μέσω των δικτύων ποδηλάτου και πεζών να αρθρωθεί σε μια ενιαία επιφάνεια, έτσι και η Αθήνα, μέσω σχεδιασμών, όπως αυτός του Μητροπολιτικού Πάρκου του Γουδιού, επιδιώκει να δημιουργήσει διαδρομές που θα συνδέουν τις περιοχές κατοικίας με τους γύρω πράσινους χώρους ή τους άλλους πόλους αναφοράς. Με αυτές τις διαδρομές θα λειτουργήσει πιο συνεκτικά, θα δώσει ευκαιρίες στο περπάτημα και στο ποδήλατο και θα αναβαθμίσει έτσι το περιβάλλον της. Ενώ το αυτοκίνητο ως μέσο μετακίνησης προοριζόταν να φέρει σε επαφή τα διάφορα σημεία της πόλης, απεδίχθη ότι τα απομόνωσε και ο σχεδιασμός καταφεύγει σήμερα στα δίκτυα περπατήματος και ποδηλάτου για να δομήσει και να συνδέσει ξανά την πόλη.



179

Χάρτης 4.9. Γουδί, Αθήνα. Σχέδιο οργάνωσης του Μητροπολιτικού Πάρκου. Πρόταση ερευνητικής ομάδας του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του Τμήματος Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π. για λογαριασμό του Οργανισμού Αθήνας (υπεύθυνος καθηγητής Ι. Πολύζος). Με κίτρινο χρώμα διακρίνονται οι πεζόδρομοι και οι ποδηλατόδρομοι.



Χάρτης 4.10. Γουδί. Αθήνα. Σχέδιο σύνδεσης του Μητροπολιτικού Πάρκου με γειτονικές περιοχές κατοικίας μέσω διαδρομών για πεζούς και ποδηλάτες (φαινόνται με μπλε χρώμα). Πρόταση ερευνητικής ομάδας του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του Τμήματος Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π.

4.3.1.3 Φιλοθέη - Π. Ψυχικό - Ν. Ψυχικό - Χαλάνδρι. Δίκτυο ποδηλάτου

Οι τέσσερις δήμοι αντιμετωπίζουν ένα ανάλογο πρόβλημα αλλά μικρότερης έκτασης και σημασίας, με αυτό των δήμων της δυτικής Αθήνας και με αυτό που επιχειρείται να αντιμετωπιστεί με την ένταξη του Μητροπολιτικού Πάρκου του Γουδιού στην ευρύτερη περιοχή του. Οι τέσσερις δήμοι τέμνονται από τη λεωφ. Κηφισίας. Ο συγκοινωνιακός αυτός άξονας, ο οποίος υποδέχεται όλο και περισσότερους φόρτους και εμπλουτίζεται με νέους ανισόπεδους κόμβους, προκαλεί μια σημαντική αποκοπή σε πολεοδομικές επιφάνειες οι οποίες κανονικά θα έπρεπε να λειτουργούν ενιαία (Χάρτης 4.11).

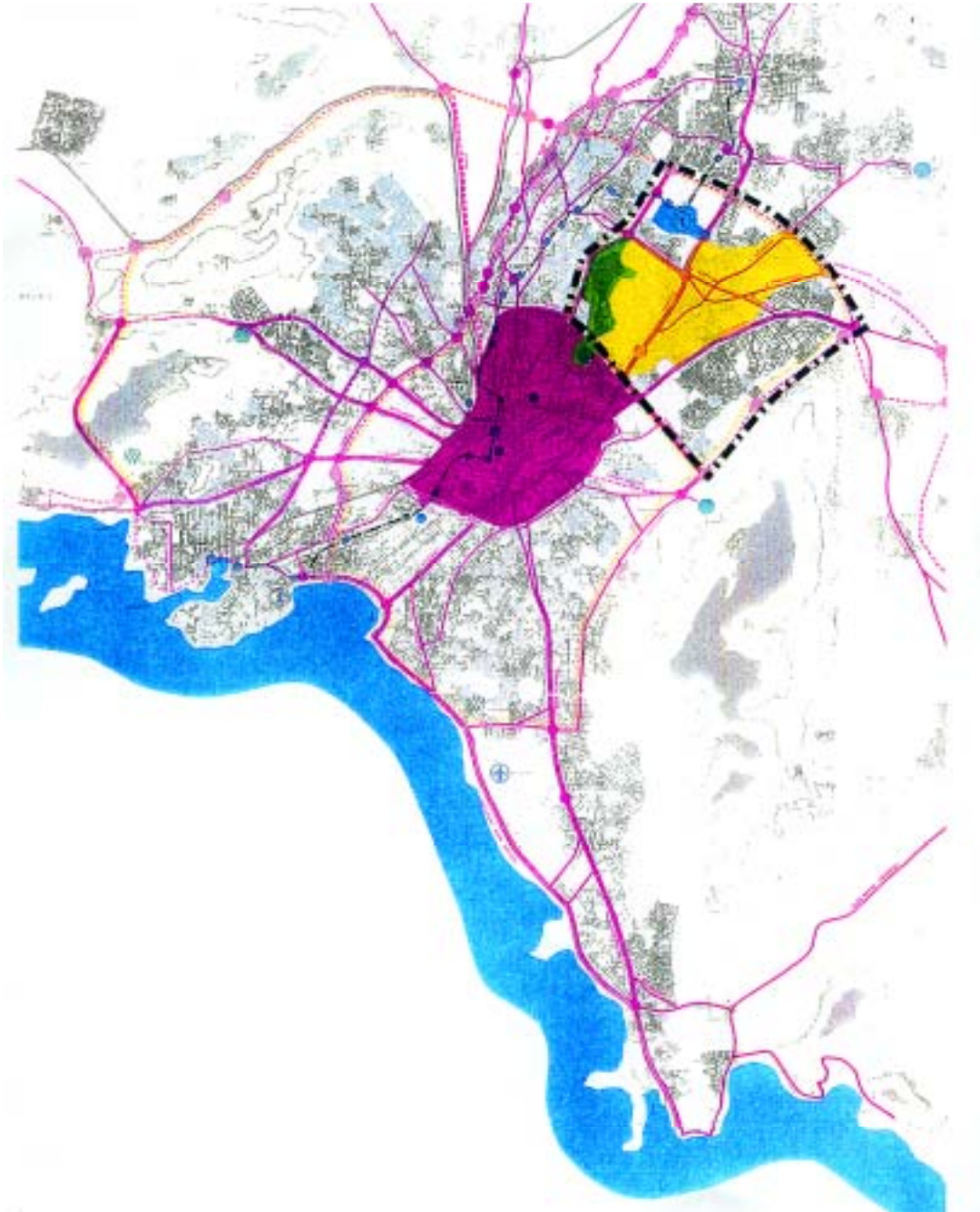
Απέναντι σ' αυτό το πρόβλημα, οι δήμοι Φιλοθέης, Ν. Ψυχικού, Π. Ψυχικού και Χαλανδριού έχουν ξεκινήσει ένα πρόγραμμα πολεοδομικής και λειτουργικής ενοποίησης τους μέσω ενός δικτύου λωρίδων και διαδρόμων για ποδήλατο και πεζόδρομων, που συγκροτούν έναν 'πράσινο περίπατο', μήκους 15 κλμ. Συνοδευτικά στο παραπάνω δίκτυο, θα λειτουργεί και ένα δίκτυο διαδημοτικής συγκοινωνίας (Χάρτης 4.12). Οι τέσσερις δήμοι βρίσκονται σε μια σημαντική θέση του λεκανοπεδίου (Χάρτης 4.11, κίτρινο χρώμα) διότι παρεμβάλλονται του ιστορικού κέντρου (κόκκινο χρώμα) και του αθλητικού Ολυμπιακού πόλου του ΟΑΚΑ (μπλε χρώμα). Στη δυτική τους πλευρά βρίσκεται το Αττικό Άλσος (πράσινο χρώμα) το οποίο προγραμματίζεται να αναπτυχθεί σε πόλο αναψυχής και αθλητισμού.

181

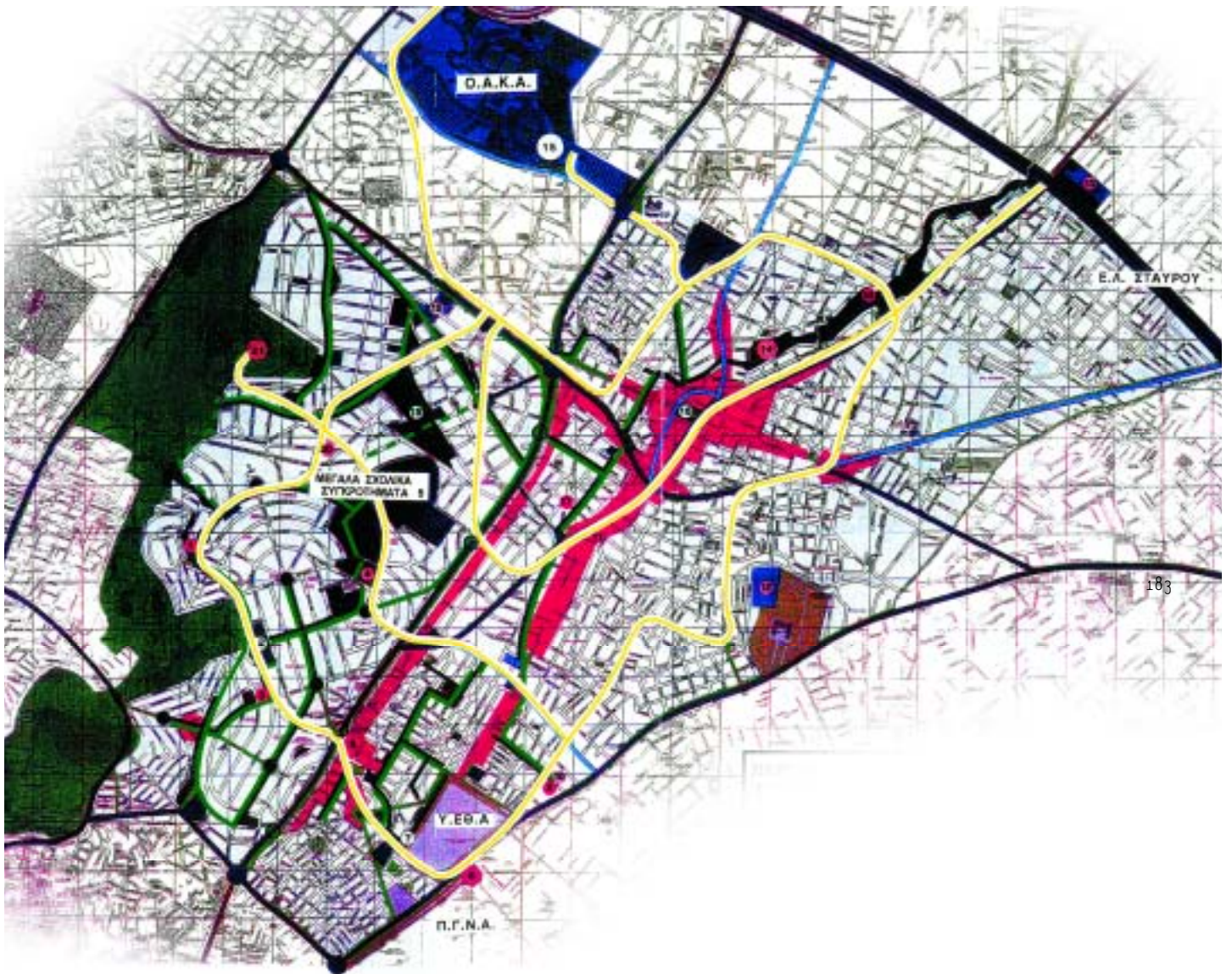
Δεδομένου ότι στους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004, η σχέση του ιστορικού κέντρου με την περιοχή του ΟΑΚΑ θα είναι στενή, είναι σκόπιμη η αναβάθμιση της περιοχής των τεσσάρων δήμων. Η αναβάθμισή τους είναι μια σχετικά εύκολη υπόθεση, αφού έχουν το προνόμιο να χαρακτηρίζονται από χαμηλές πυκνότητες δόμησης, με χρήση σχεδόν αποκλειστικά κατοικίας και οδικό δίκτυο με διατομές μεγάλου πλάτους.

Ειδικά για τη Φιλοθέη, που έχει ένα πλούσιο δίκτυο χώρων πρασίνου καθώς κι ένα ανοιχτό ρέμα με πολύ πράσινο, το δίκτυο των λωρίδων για το ποδήλατο θα δώσει τη δυνατότητα μιας καλύτερης επαφής των κατοίκων με το φυσικό περιβάλλον. Εδώ, η κατασκευή του δικτύου ποδηλάτου έχει και μια ιδιαίτερη σημασία. Μέσω αυτής, θα μειωθεί το πλάτος του οδοστρώματος, που σ' αυτό το δήμο είναι ιδιαίτερα μεγάλο κι έτσι θα περιοριστούν οι ταχύτητες των αυτοκινήτων (Χάρτης 4.13, Σχέδιο 4.21).

Πρέπει να σημειωθεί ότι η λογική της ενοποίησης των τεσσάρων δήμων μέσω δικτύων λωρίδων και διαδρόμων για το ποδήλατο, πεζόδρομων και δημόσιας συγκοινωνίας



Χάρτης 4.11. Λεκανοπέδιο Αττικής. Με κόκκινο το ευρύ μητροπολιτικό κέντρο, με κίτρινο η περιοχή των δήμων Φιλοθέης, Π. Ψυχικού, Ν. Ψυχικού και Χαλανδρίου, με μπλε το Ολυμπιακό Κέντρο (ΟΑΚΑ). Μελετητές Β. Κουτσάκος και συνεργάτες.



Χάρτης 4.12. Δήμοι Φιλοθέης, Π. Ψυχικού, Ν. Ψυχικού και Χαλανδρίου. Αθήνα. Διαδημοτικό δίκτυο μικρών λεωφορείων για την ενοποίησή τους. Με πράσινες γραμμές φαίνονται οι χαράξεις των λωρίδων και των διαδρόμων ποδηλάτου και των πεζόδρομων. Με κίτρινες γραμμές το διαδημοτικό δίκτυο μικρών λεωφορείων.



Χάρτης 4.13. Φιλοθέη. Αθήνα. Δίκτυο λωρίδων και διαδρόμων για το ποδήλατο.

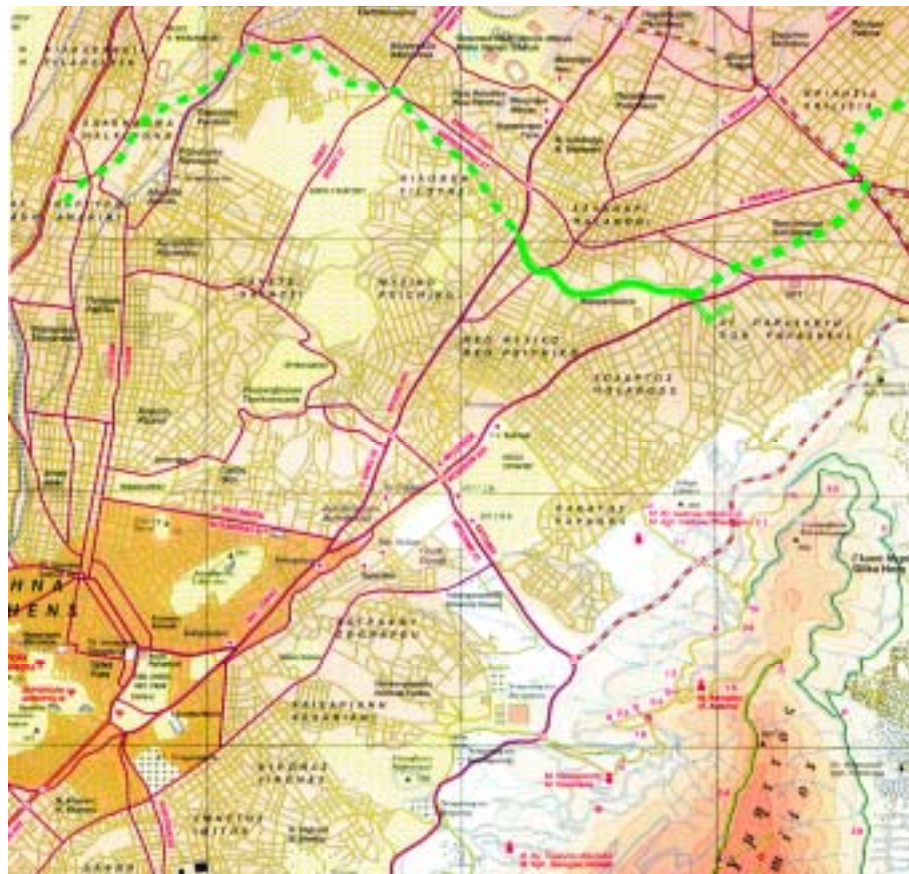


Σχέδιο 4.21. Φιλοθέη. Αθήνα. Παράδειγμα τυπικής διατομής οδού ήπιας κυκλοφορίας που περιλαμβάνει λωρίδα για ποδήλατο, πλάτους 1,60 μ., σε επέκταση του πεζοδρομίου και ζώνη στάθμευσης σε ενδιάμεση στάθμη μεταξύ οδοστρώματος και πεζοδρομίου.

αποτελέσει την αφετηρία για την ανάπτυξη ενός ευρύτερου προγράμματος ενοποίησης 21 δήμων του βορείου λεκανοπεδίου, οι οποίοι συγκροτήθηκαν σε Σύνδεσμο για την υλοποίηση αυτού του στόχου. Ήδη, υπάρχει ο σχεδιασμός ενός ευρύτερου δικτύου ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας (βλ. Χάρτη 4.12), του οποίου η τμηματική εφαρμογή δοκιμάστηκε για πρώτη φορά στις 22 Σεπτεμβρίου 2000 με την ευκαιρία της πανευρωπαϊκής Ημέρας Χωρίς Αυτοκίνητο ('Στην Πόλη, χωρίς το Αυτοκίνητό μου').

Το αρχικό σχέδιο ενοποίησης των παραπάνω δήμων είναι φυσικό να εξειδικευτεί καλύτερα, όταν εκπονηθούν λεπτομερείς κυκλοφοριακές και πολεοδομικές μελέτες. Για παράδειγμα, στο Κ. Χαλάνδρι, πρόσφατη μελέτη για την απάλυνση των κυκλοφοριακών προβλημάτων εισηγήθηκε την κατασκευή λωρίδων και διαδρόμων για το ποδήλατο σε όλο το μήκος του καλυμμένου ρέματος Σαρανταπόρου, του οποίου η συνέχεια είναι το ρέμα της Φιλοθέης (Χάρτης 4.14). Η κατασκευή αυτής της υποδομής για το ποδήλατο θα συνδέει την Αγ. Παρασκευή, το Χαλάνδρι και τη Φιλοθέη και θα επαναφέρει τουλάχιστον στη μνήμη την πορεία ενός φυσικού υδροφορέα, στοιχείου πολύτιμου για το περιβάλλον των πυκνοδομημένων περιοχών της Αθήνας.

Χάρτης 4.14.
Κ. Χαλάνδρι. Αθήνα.
Χάραξη λωρίδας και διαδρόμου για το ποδήλατο κατά μήκος των Σαρανταπόρου – Κόδρου (με μπλε γραμμή). Με κόκκινη διακεκομμένη γραμμή φαίνεται η προέκταση του ίδιου ρέματος προς Βριλήσσια και προς Χαλκηδόνα. Η χάραξη του ποδηλάτου αρθρώνεται με την Αγ. Παρασκευή και τη Φιλοθέη. Μελετητές Θ. Βλαστός, Τ. Μπιρμιπίλη.



4.3.1.4 Πολυτεχνειούπολη. Ποδηλατόδρομος αναψυχής

Η Πολυτεχνειούπολη, στου Ζωγράφου, που φιλοξενεί μια κοινότητα περίπου 10.000 ατόμων, καθημερινά έλκει και παράγει ένα μεγάλο αριθμό μετακινήσεων, από και προς κάθε πλευρά της Αθήνας. Ο αριθμός αυτός αυξάνει με ταχύτατους ρυθμούς. Η σύνδεση της Πολυτεχνειούπολης με το κέντρο είναι στηριγμένη στο αυτοκίνητο, όπως στο αυτοκίνητο είναι στηριγμένη συνολικά η λειτουργία της πρωτεύουσας.

Οι μοναδικοί λόγοι που περιορίζουν τη χρήση του αυτοκινήτου στην Αθήνα και ιδιαίτερα στο κέντρο, είναι ο κυκλοφοριακός κορεσμός, ο 'δακτύλιος' και τα προβλήματα στάθμευσης. Στο εσωτερικό της Πολυτεχνειούπολης, αυτοί οι λόγοι δεν ισχύουν. Αντίθετα, η Πολυτεχνειούπολη είναι μια κυκλοφοριακή όαση. Είναι επομένως ένα κίνητρο για τη χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου. Συγχρόνως, στη χρήση του αυτοκινήτου για την προσπέλαση της Πολυτεχνειούπολης συμβάλλουν και δυο πρόσθετοι λόγοι:

- Η Πολυτεχνειούπολη βρίσκεται πολύ κοντά σε μεγάλους οδικούς άξονες, που την καθιστούν μια από τις προνομιούχες περιοχές της Αθήνας από πλευράς οδικής πρόσβασης.
- Για την κάλυψη των αναγκών στάθμευσης στην Πολυτεχνειούπολη προβλέφθηκαν πολλοί και μεγάλοι χώροι δίπλα σε κάθε χρήση. Η Πολυτεχνειούπολη αναπαράγει το πρότυπο της Αθήνας. Μετατρέπεται για ένα μεγάλο διάστημα της ημέρας σε ένα εκτεταμένο parking. Το μπετόν, η ασφάλτος και το αυτοκίνητο κυριαρχούν. Η στάθμευση ρυπαίνει αισθητικά το χώρο και ανατρέπει τελείως την εικόνα που αυτός έπρεπε να παρουσιάζει. Η Πολυτεχνειούπολη, αποτελώντας τμήμα της ευρύτερης περιοχής του Γουδιού, η οποία προγραμματίζεται από το ΥΠΕΧΩΔΕ να λειτουργήσει ως ένα ενιαίο Μητροπολιτικό Πάρκο (βλ. παρ. 4.3.1.2) έπρεπε να είναι μια μεγάλη, ανοιχτή και κυρίως πράσινη επιφάνεια. Το πράσινο, αντί να καθορίζει την ταυτότητα του χώρου, αποκτά ένα συνοδευτικό χαρακτήρα.

Ωστόσο, το Πολυτεχνείο επιδιώκει να ακολουθήσει μια πολιτική συμβατή με το στόχο της δημιουργίας ήπιων συνθηκών κυκλοφορίας και αναβάθμισης του περιβάλλοντος. Ήδη, έχουν κατασκευαστεί 30 πλατφόρμες μείωσης ταχύτητας ('σαμαράκια') (Φωτογραφία 4.35) και έχει αφεθεί μόνο μια είσοδος για τα αυτοκίνητα, έτσι ώστε να μην μπορούν να εκτελούν διαμπερείς ροές. Στο πλαίσιο της ίδιας πολιτικής προβλέπεται να ενταχθεί και το ποδήλατο, έτσι ώστε το Πολυτεχνείο να συμβάλλει ενεργά στην πρόωψή του. Η Πολυτεχνειούπολη είναι ένα από τα ελάχιστα σημεία στην Αθήνα

που, χάρη στην ήπια κυκλοφορία και στους μεγάλους ανοικτούς της χώρους, προσφέρεται για ποδήλατο. Γι' αυτό συχνά έρχονται αθλητές ποδηλάτες για προπόνηση και νέα παιδιά για βόλτα. Είναι ένας από τους καταλληλότερους χώρους για να μνηθούν τα παιδιά στο ποδήλατο αφού πια ο δρόμος της γειτονιάς σπάνια το επιτρέπει.

Η ένταξη του ποδηλάτου στην Πολυτεχνειούπολη θα γίνει με τρεις τρόπους:

■ με την κατασκευή ποδηλατόδρομου [σχέδιο 4.22]

Ο ποδηλατόδρομος εντάσσεται στο γενικότερο σχέδιο αναμόρφωσης των ανοικτών χώρων της Πολυτεχνειούπολης, που υπολογίζεται ότι θα αρχίσει να υλοποιείται από το 2001. Η διαδρομή του θα είναι μήκους περίπου 3 χλμ. και πλάτους 2,5 μ. Θα ακολουθεί περιμετρική πορεία. Όμως, η απόστασή της από την περιμετρική οδό θα είναι αρκετή, έτσι ώστε ο ποδηλάτης να περιβάλλεται από πράσινο και να μην επηρεάζεται από το θόρυβο των οχημάτων.



Φωτ. 4.35. Πολυτεχνειούπολη. Αθήνα. Διαδοχικά σαμαράκια μορφής πλατώματος, περίπου στη στάθμη του πεζοδρομίου, για τη μείωση των ταχυτήτων. Η παρεμπόδιση της απορροής των νερών αποφεύγεται με διακοπή του πλατώματος 5 εκ. προ του κρασπέδου, στη θέση του ρείθρου.



188

Σχέδιο 4.22. Πολυτεχνειούπολη. Αθήνα. Ποδηλατόδρομος αναφυκίς σε περίπου περιμετρική χάραξη. Μελετητής Θ. Βλαστός.

■ με διάθεση δωρεάν ποδηλάτων για εσωτερικές μετακινήσεις

Οι μετακινήσεις αυτές είναι πολλές και οι αποστάσεις τους είναι ιδανικές για χρήση ποδηλάτου. Πρόκειται για μετακινήσεις μεταξύ των διασκορπισμένων κτηρίων, μεταξύ των πυλών εισόδου και των διαφόρων εσωτερικών προορισμών.

Η προστασία των ποδηλάτων από κλοπές θα διευκολύνεται από το γεγονός ότι η Πολυτεχνειούπολη είναι ένας περιφραγμένος χώρος με ελεγχόμενες πύλες. Συγχρόνως, θα υπάρχει ένα σύστημα φύλαξης με ηλεκτρονικές κάρτες που θα έχουν στη διάθεσή τους όλοι όσοι επιθυμούν να χρησιμοποιούν τα ποδήλατα. Τα ποδήλατα θα είναι προσδεδεμένα σε συγκεκριμένα σημεία. Μέσω της κάρτας θα καταγράφεται αυτόματα η ταυτότητα του χρήστη και θα απελευθερώνεται ένα ποδήλατο. Με ανάλογο τρόπο θα επιστρέφεται το ποδήλατο.

■ με διευκόλυνση της σύνδεσης με ποδήλατο της πολυτεχνειούπολης με το σταθμό του μετρό ‘κατεχάκη’

Με το μετρό, τα δεδομένα ως προς την προσέλαση της Πολυτεχνειούπολης αλλάζουν ριζικά. Το μετρό θα γίνεται όλο και πιο ελκυστικό, διότι συνεχώς θα επεκτείνεται ενώ, αντίθετα, οι συνθήκες κυκλοφορίας στους δρόμους συνεχώς θα επιδεινώνονται. Μια από τις λύσεις που εκκρεμούν είναι η σύνδεση του κοντινότερου σταθμού ‘Κατεχάκη’, επί της λεωφ. Μεσογείων με την Πολυτεχνειούπολη. Η ειδική γραμμή λεωφορείου εξασφαλίζει ένα επίπεδο εξυπηρέτησης, το οποίο όμως αξίζει να συνοδεύεται και από παροχή εναλλακτικών δυνατοτήτων αυτόνομης μετακίνησης, όπως αυτή που προσφέρεται από το ποδήλατο.

Όταν υλοποιηθεί το Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδιού το ποδήλατο θα μπορεί να χρησιμοποιηθεί με ασφάλεια και άνεση. Η διαδρομή μέσα από το Πάρκο θα είναι ελκυστική. Ο ποδηλάτης θα έχει στη διάθεσή του ένα πλούσιο πλέγμα μονοπατιών, πεζοδρομίων και ειδικών διαδρομών για το ποδήλατο. Όμως δεν αρκεί η υποδομή. Θα πρέπει στο σταθμό, όπως και στην Πολυτεχνειούπολη, να υπάρχουν χώροι φύλαξης και διάθεσης ποδηλάτων. Θα απαιτηθεί γι’ αυτό η συνεργασία του Πολυτεχνείου με την εταιρία Αττικό Μετρό.

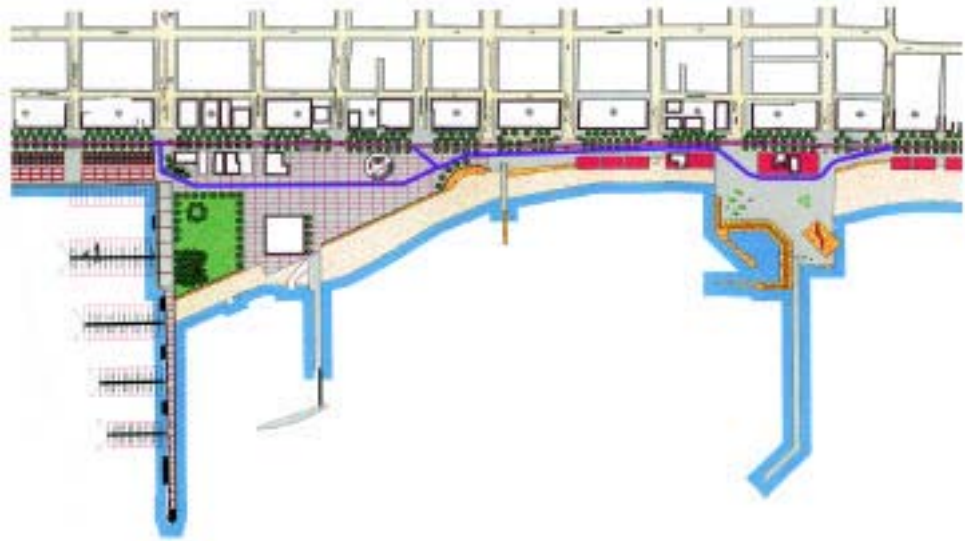
189

4.3.2 Καλαμάτα

- ποδηλατόδρομος / λεωφορειόδρομος στον παραλιακό δρόμο
- λωρίδα ποδηλάτου στην παραλία

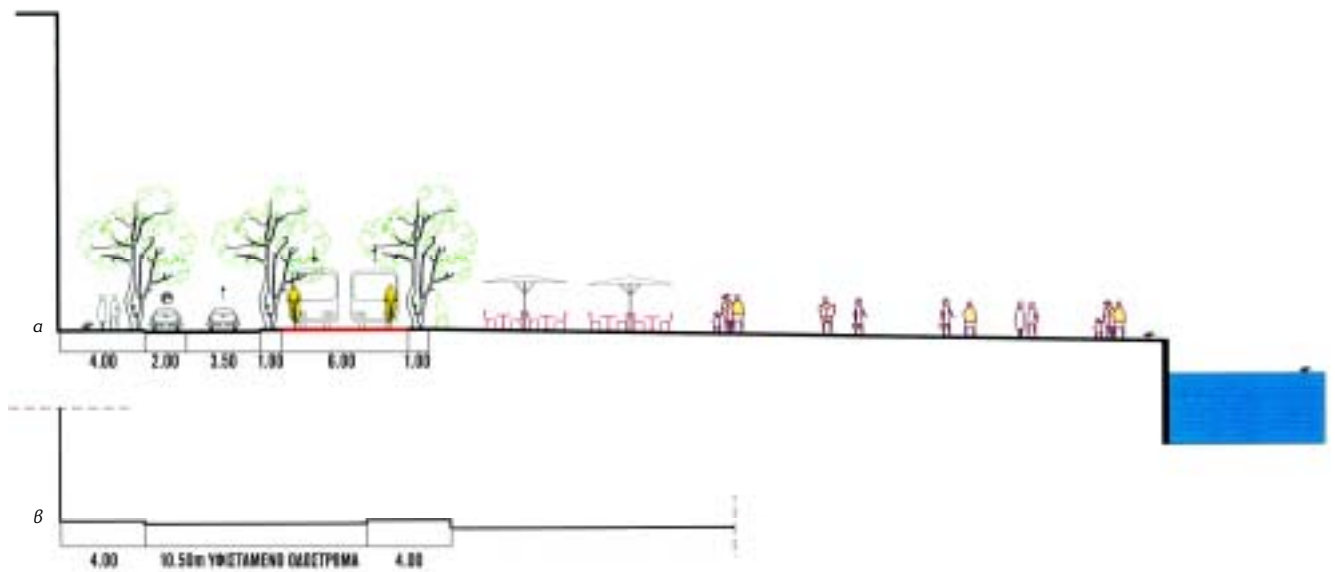
Η Καλαμάτα είναι μικρή πόλη, περίπου 45.000 κατοίκων, της οποίας ο ιστορικός πυρήνας βρίσκεται σε μικρή απόσταση, 3 περίπου χλμ, από το λιμάνι της και την παρακείμενη ακτή. Η απόσταση αυτή σήμερα έχει καλυφθεί από δόμηση, στη δε ακτή έχει αναπτυχθεί σε μεγάλο μήκος μια όμορφη ζώνη αναψυχής.

Ο δήμος Καλαμάτας, πριν από μερικά χρόνια, αποφάσισε να συνδέσει τον ιστορικό πυρήνα της πόλης με την παραλιακή ζώνη αναψυχής μέσω ενός συστήματος τραμ, ελαφρών οχημάτων, επαναφορτιζόμενων στις στάσεις (είναι ο πρώτος επαρχιακός δήμος μετά την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη που εξέτασε τη λύση του τραμ. Σήμερα, η λύση αυτή προωθείται και στο Ηράκλειο της Κρήτης). Η λύση του τραμ στην Καλαμάτα τελικά εγκαταλείφθηκε λόγω της προβλεπόμενης περιορισμένης ζήτησης. Όμως αυτό που παραμένει ζωντανό είναι η δημιουργία ενός διαδρόμου αναβαθμισμένης δημόσιας

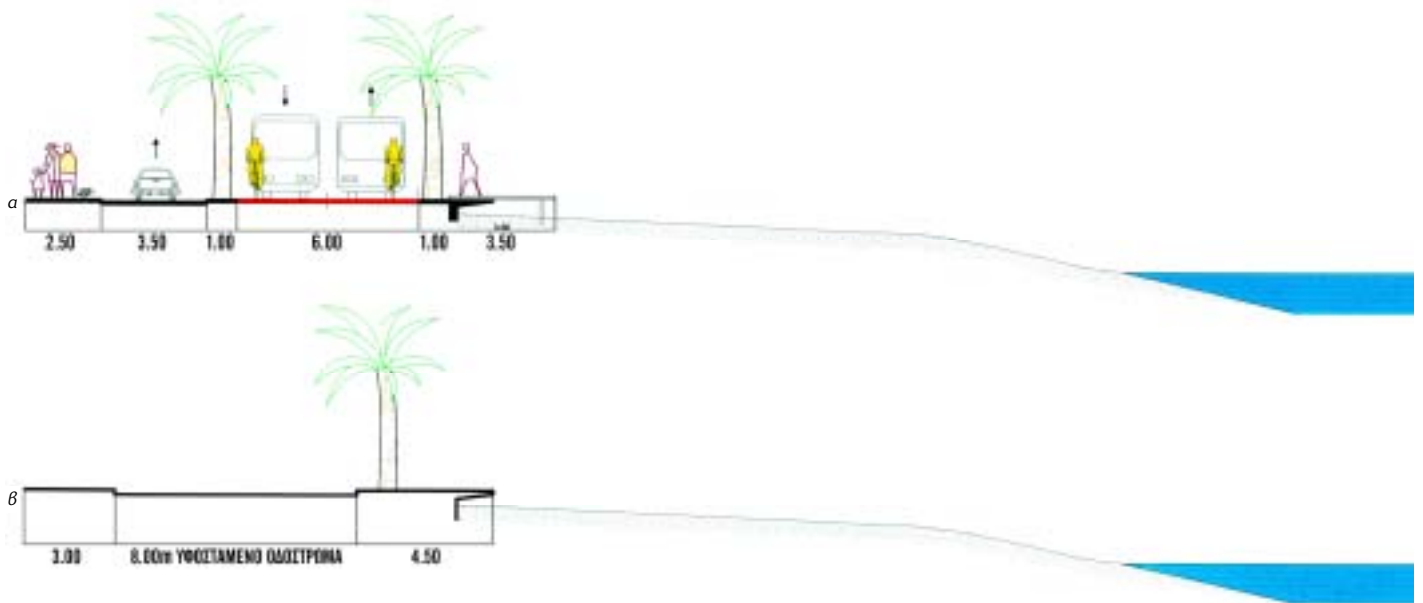


Σχέδιο 4.23. Καλαμάτα. 1. Λωρίδα ποδηλάτου κατά μήκος του παραλιακού πλακοστρωμένου χώρου σε χάραξη πολύ πιο ελεύθερη από την ανάλογη λύση της Θεσσαλονίκης (δείτε παρ. 4.1.1) και 2. Ανάπλαση του παραλιακού δρόμου με διατήρηση της κίνησης του αυτοκινήτου σε μονή λωρίδα σε περιορισμένα τμήματα και δημιουργία ποδηλατόδρομου – λεωφορειόδρομου.

190



Σχέδιο 4.24. Καλαμάτα. (α) Διατομή της διαμόρφωσης στο τμήμα μεταξύ Φαρών και Μαζώνος. Στο τμήμα αυτό διατηρούνται λωρίδα για τα αυτοκίνητα και ζώνη στάθμευσης και δημιουργείται αμφίδρομος λεωφορειόδρομος - ποδηλατόδρομος πλάτους 6 μ. (β) Διατομή της υφιστάμενης κατάστασης



Σχέδιο 4.25. Καλαμάτα. (α) Διατομή της διαμόρφωσης στο τμήμα μεταξύ των οδών Αύρας και Κρήτης, (β) Διατομή της υφιστάμενης κατάστασης



Σχέδιο 4.26. Καλαμάτα. (α) Διατομή της διαμόρφωσης στο τμήμα μεταξύ των οδών Υψηλάντου και Βουλγαροκτόνου. Στο τμήμα αυτό το ποδήλατο κάνει χρήση εκτός του ποδηλατόδρομου – λεωφορειόδρομου και ειδικής λωρίδας στον παραλιακό χώρο που φαίνεται και στο Σχέδιο 4.23. (β) Διατομή της υφιστάμενης κατάστασης



Σχέδιο 4.27. Καλαμάτα. Προοπτικό της παραλιακής ζώνης με τον ποδηλατόδρομο - λεωφορειόδρομο

192

συγκοινωνίας και ποδηλάτου που να συνδέει τον ιστορικό πυρήνα με την ακτή και να διατρέχει την τελευταία απαλλάσσοντάς την από την άναρχη παρουσία του αυτοκινήτου.

Σήμερα, είναι έτοιμη η οριστική μελέτη τμήματος της παραλιακής ζώνης⁷. Προβλέπει την κατάργηση του οδοστρώματος και την υψομετρική ενοποίηση του πεζοδρομίου με τον διάδρομο κίνησης των λεωφορείων και των ποδηλάτων (Σχέδιο 4.23). Πράγματι, για το ποδήλατο προβλέπεται να μοιράζεται τον αμφίδρομο αποκλειστικό διάδρομο κίνησης των λεωφορείων (Σχέδια 4.24 και 4.25 α, β) αλλά, παράλληλα, του δίνεται και η δυνατότητα να κινείται πιο ελεύθερα μαζί με τους πεζούς στην πλευρά της παραλίας, σε λωρίδα συγκεκριμένης χάραξης πάνω στην πλακοστρωμένη επιφάνεια που σημαίνεται με διαφορετικό χρώμα (Σχέδια 4.26 α, β και 4.27). Στα τμήματα εκείνα όπου υπάρχει διάδρομος κίνησης του αυτοκινήτου, αυτός είναι μικρού μήκους, διακόπεται από ενδιάμεσα πεζοδρομημένα τμήματα κι έτσι είναι αδύνατη η εκτέλεση διαμπερών κινήσεων κατά μήκος της παραλίας.

Σε επόμενη φάση όταν μελετηθεί και κατασκευαστεί η σύνδεση με ποδήλατο του ιστο-

⁷ Ανάπλαση της παραλιακής ζώνης της Καλαμάτας, εκπόνηση μελέτης, ΑΓΠΕΡΓΟΝ Αρχιτεκτονικές μελέτες, Γ. Κυριακόπουλος, Μ. Κλαμπασέας, Ντ. και Αγλ. Νικολακοπούλου (συγκοινωνιολόγος, Θ. Βλασός).

ρικού πυρήνα με τη θάλασσα, αυτή δεν θα είναι παρά ο κορμός στον οποίο θα αρθρώνεται το υπόλοιπο δίκτυο της πόλης. Στο αστικό δίκτυο, το ποδήλατο θα κινείται σε συνύπαρξη με το αυτοκίνητο, αφού εξασφαλιστεί ότι οι ροές και οι ταχύτητες θα είναι περιορισμένες. Αξίζει να τονιστεί ότι στην περίπτωση της Καλαμάτας το ποδήλατο (μαζί με την αναβαθμισμένη δημόσια συγκοινωνία) καλείται να δώσει λύση σ' ένα πολεοδομικό πρόβλημα σύνδεσης του κέντρου της πόλης με τη θάλασσα. Παράλληλα, στον παραλιακό χώρο, το ποδήλατο μαζί με τη δημόσια συγκοινωνία δίνουν τη δυνατότητα άσκησης μιας πολιτικής απομάκρυνσης του αυτοκινήτου και θεαματικής ανάπλασής του.

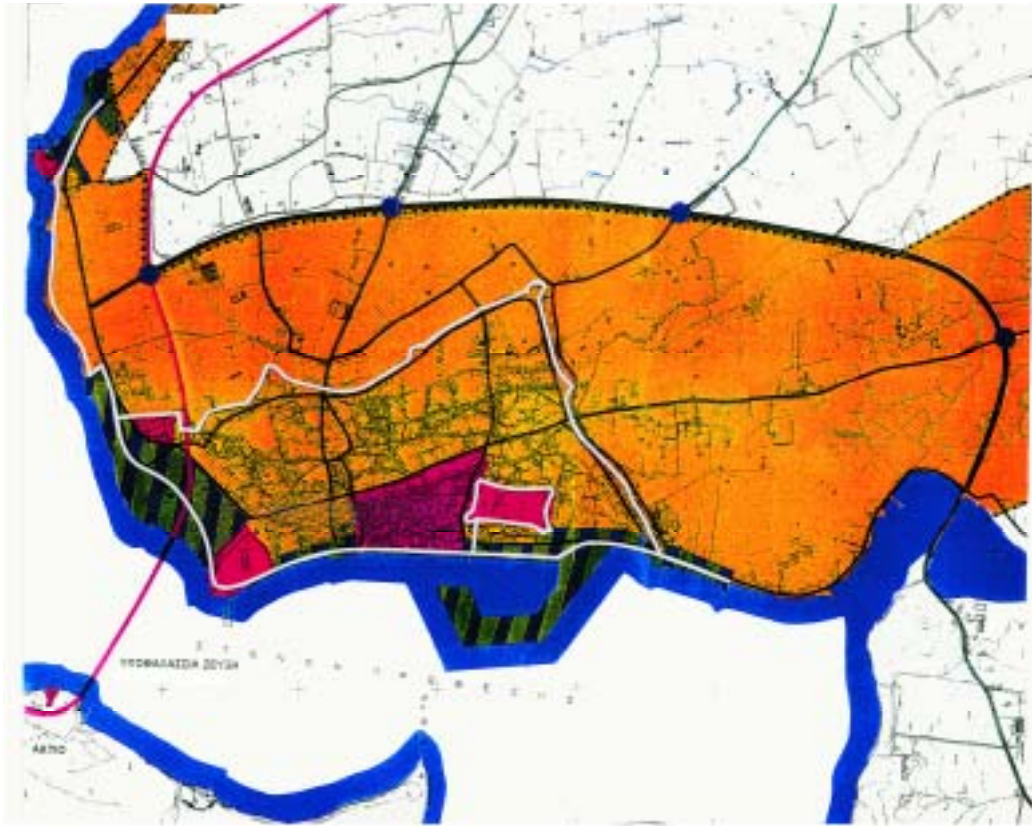
4.3.3 Πρέβεζα

- λωρίδα κατά μήκος της παραλίας
- περιμετρικός ποδηλατόδρομος κατά μήκος της οχυρωματικής τάφρου
- λωρίδα ποδηλάτου για τη σύνδεση με τον αρχαιολογικό χώρο

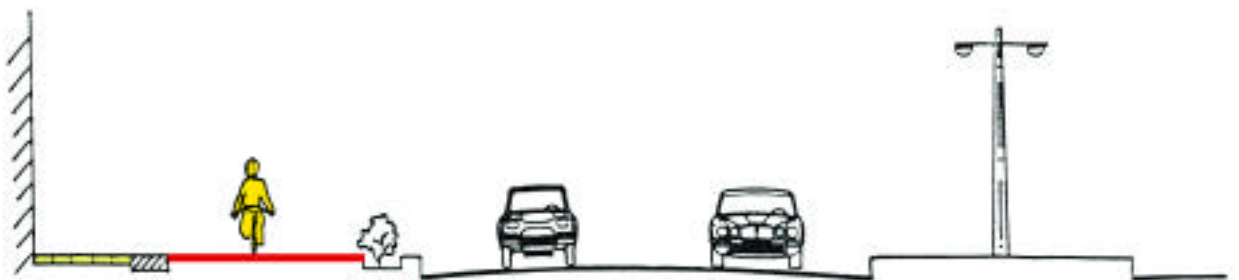
193



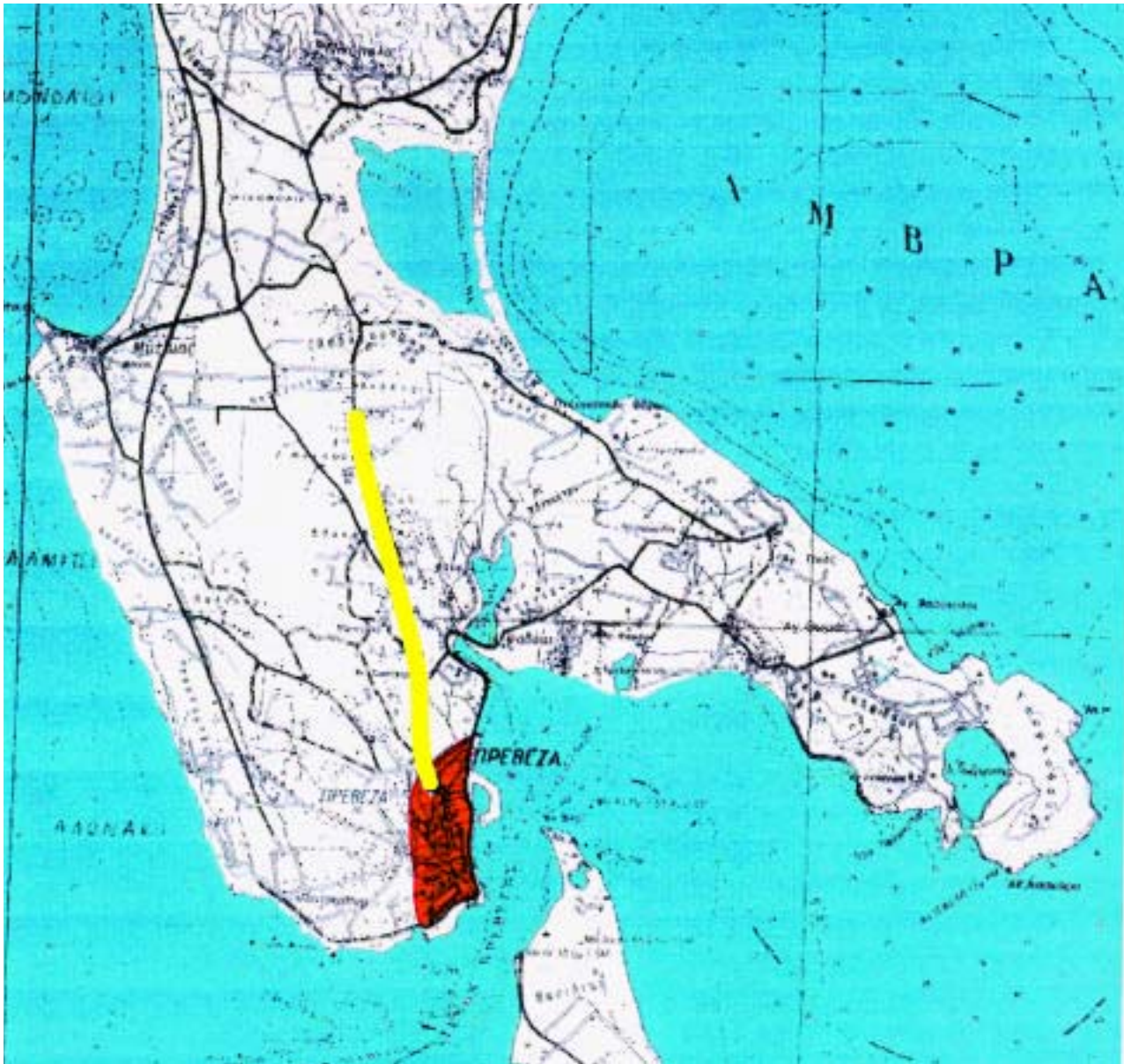
Χάρτης 4.15. Πρέβεζα. Η πεζοδρομημένη ζώνη



Χάρτης 4.16. Πρέβεζα. Το πολεοδομικό συγκρότημα. Με θαλασσί χρώμα φαίνεται η λωρίδα ποδηλάτου που αναπτύσσεται στην παραλία, από το δυτικό άκρο στο κάστρο του Παντοκράτορα μέχρι το ανατολικό άκρο, εκεί που καταλήγει η οχυρωματική τάφρος. Φαίνεται επίσης η χάραξη του ποδηλατόδρομου σε όλο το μήκος της οχυρωματικής τάφρου.



Σχέδιο 4.28. Πρέβεζα. Τυπική ημιαδομή του άξονα σύνδεσης με τη Νικόπολη



Χάρτης 4.17. Πρέβεζα. Εδώ φαίνεται η χάραξη του άξονα σύνδεσης της Πρέβεζας με τον αρχαιολογικό χώρο της Νικόπολης ο οποίος περιλαμβάνει λωρίδα για το ποδήλατο.

Η Πρέβεζα είναι μια ιστορική πόλη με αξιόλογο ιστορικό πυρήνα και με μεγάλες δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης. Η υποθαλάσσια ζεύξη της με το Άκτιο θα ενισχύσει τη ροή που αναπτύσσεται κατά μήκος του δυτικού άξονα της Ελλάδας και η Πρέβεζα θα επωφεληθεί. Το ποδήλατο καλείται να προσφέρει μια σημαντική συμβολή στην πολιτική ανάπτυξης που έχει δρομολογηθεί. Οι βασικοί άξονες αυτής της πολιτικής είναι οι πεζοδρομήσεις (έχει πεζοδρομηθεί ένα τμήμα του ιστορικού κέντρου, Χάρτης 4.15) και η κατασκευή υποδομής για ποδήλατο με στόχους:

- την εξασφάλιση μιας ευχάριστης διαδρομής κατά μήκος όλης της παραλίας του πολεοδομικού συγκροτήματος,
- την ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας της πόλης και της ευρύτερης περιοχής με την κατασκευή δύο ποδηλατόδρομων. Ο πρώτος θα ακολουθεί τη χάραξη της οχυρωματικής τάφρου της πόλης (Χάρτης 4.16) και ο δεύτερος, μήκους 7 χλμ, με τη μορφή λωρίδας πάνω σε πεζοδρόμιο θα συνδέει την πόλη με τη Νικόπολη που είναι ένας σημαντικότερος αρχαιολογικός χώρος της ρωμαϊκής εποχής (Χάρτης 4.17).

196

Ο ποδηλατόδρομος προς Νικόπολη θα κινείται παράλληλα με τον οδικό άξονα που θα είναι δύο λωρίδων ανά κατεύθυνση και που θα περιλαμβάνει και κεντρική νησίδα. Στο αστικό τμήμα του, θα υπάρχει αμφίδρομη λωρίδα πλάτους 3 μ. πάνω στο διευρυμένο πεζοδρόμιο (Σχέδιο 4.28). Στο υπεραστικό τμήμα θα υπάρχουν δύο μονόδρομες λωρίδες πλάτους 1,5 μ. στη μια και την άλλη πλευρά της οδού, πάλι πάνω στο πεζοδρόμιο.

4.3.4 Ηράκλειο

Το Ηράκλειο έχει έναν ιδιαίτερα χαρακτηριστικό ιστορικό πυρήνα. Περιλαμβάνεται από τείχη και φαρδιά τάφρο. Τα τελευταία χρόνια επιχειρείται να ασκηθεί στην πόλη μια πολιτική προστασίας της από το αυτοκίνητο μέσω εκτεταμένων πεζοδρομήσεων. Στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής σχεδιάζεται η δημιουργία γραμμής τραμ και δικτύου πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων. Μια από τις γραμμές του δικτύου ακολουθεί τη χάραξη του τείχους (όπως και στην περίπτωση της Πρέβεζας) ενώ δυο άλλες γραμμές διατρέχουν τον ιστορικό πυρήνα από τα ανατολικά προς τα δυτικά. Το δίκτυο των πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων είναι λιτό, όμως θεωρείται δεδομένο ότι σχεδόν στο σύνολο των υπολοίπων δρόμων το ποδήλατο θα κινείται επίσης, συνυπάρχοντας με το αυτοκίνητο. Αυτό θα είναι δυνατόν γιατί στο σύνολο του ιστορικού πυρήνα θα εγκατασταθούν συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας (Χάρτης 4.18).

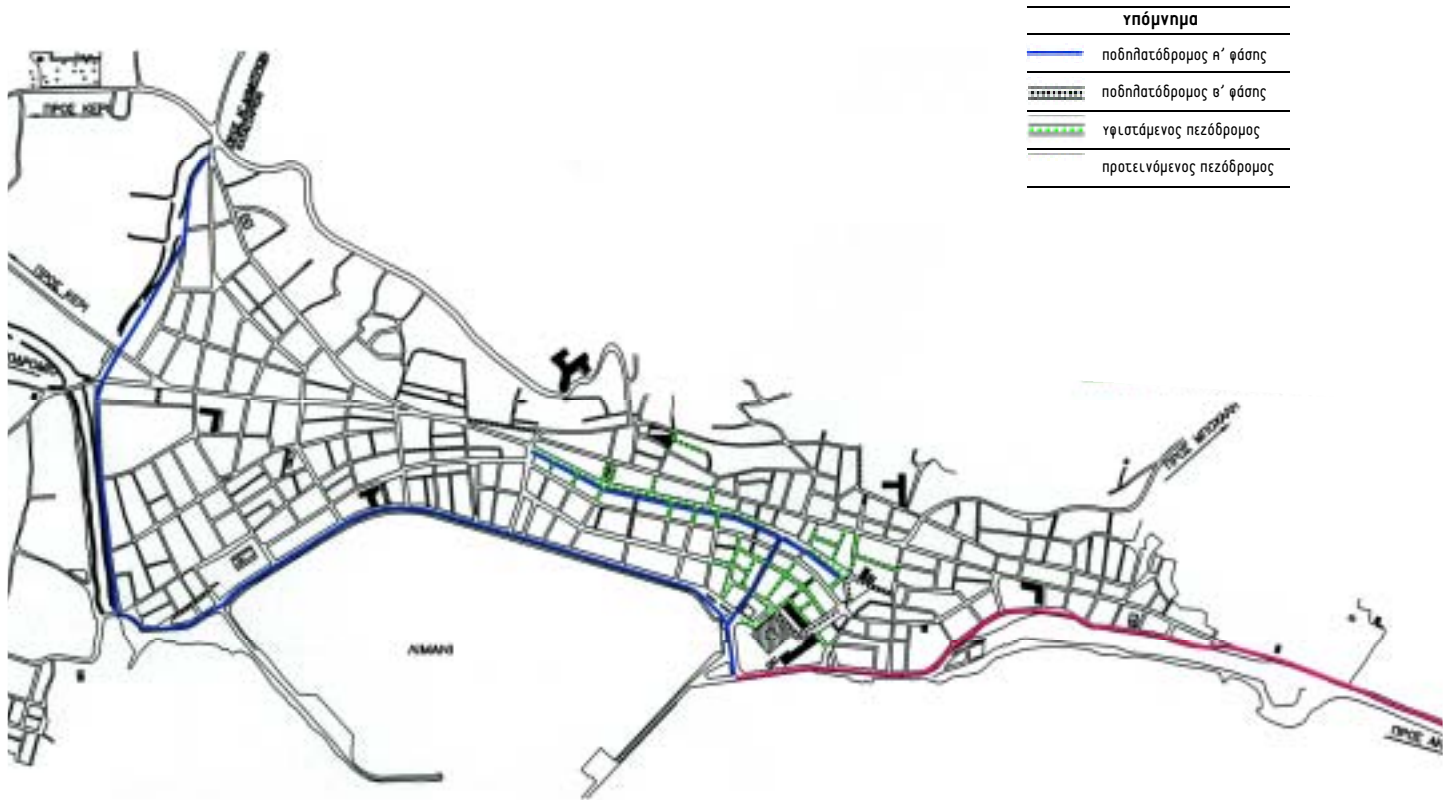


Χάρτης 4.18. Ηράκλειο, Κρήτη. Προκαταρκτική πρόταση ανάπλασης ιστορικού πυρήνα. Με κόκκινη γραμμή το δίκτυο πεζόδρομων / ποδηλατόδρομων. Μελετητής Α. Πανταζής.

4.3.5 Ζάκυνθος

Η Ζάκυνθος είναι ένα νησί που δεν έχει μεγάλη παράδοση ποδηλάτου όπως η Κως. Όμως η ραγδαία τουριστική ανάπτυξη κάνει υποχρεωτική τη λήψη μέτρων που ευνοούν τη χρήση του ποδηλάτου έτσι ώστε ο επισκέπτης να μπορεί με μεγαλύτερη άνεση να απολαμβάνει το τοπίο αλλά και τους οικισμούς του νησιού. Οι τοπικές αρχές έχουν αποφασίσει να κινηθούν προς αυτή την κατεύθυνση και αυτό αντανακλάται στην κυκλοφοριακή μελέτη που πρόσφατα εκπονήθηκε για την πόλη της Ζακύνθου. Η μορφή του δικτύου ποδηλατόδρομων που προτείνει η μελέτη αντιστοιχεί προφανώς στη μακρόστενη μορφή ανάπτυξης του οικισμού κατά μήκος της παραλίας. Βασικός κορμός του δικτύου είναι ο αμφίδρομος παραλιακός ποδηλατόδρομος ο οποίος διαχωρίζεται από το οδόστρωμα μέσω πεζοδρομίου.

Σε πρώτη φάση θα κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος σε μήκος 2,2 χλμ. έχοντας αφετηρία την άκρη του λιμανιού και κατεύθυνση προς την βόρεια περιφέρεια της πόλης (Χάρτης 4.19). Στη δεύτερη φάση το δίκτυο συμπληρώνεται με επέκταση του παραλιακού ποδηλατόδρομου προς νότο και με δύο νέα τμήματα στο εσωτερικό της πόλης. Το βασικότερο από αυτά ταυτίζεται με τον κεντρικότερο εμπορικό δρόμο, την Αλ. Ρώμα, του οποίου προβλέπεται η πεζοδρόμηση. Το δεύτερο τμήμα εξασφαλίζει τη σύνδεση του ποδηλατόδρομου της Αλ. Ρώμα με αυτόν της παραλίας. Εντάσσεται στην Ελ. Βενιζέλου η οποία είναι επίσης ένας κεντρικός δρόμος που έχει επάνω του τη Νομαρχία, το Δημαρχείο και τα δικαστήρια. Το μήκος των ποδηλατόδρομων της δεύτερης φάσης είναι 3,1 χλμ.



Χάρτης 4.19. Ζάκυνθος. Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατόδρομων από την κυκλοφοριακή μελέτη που πρόσφατα ολοκληρώθηκε. Μελετητής Κ. Ηλιόπουλος και συνεργάτες.