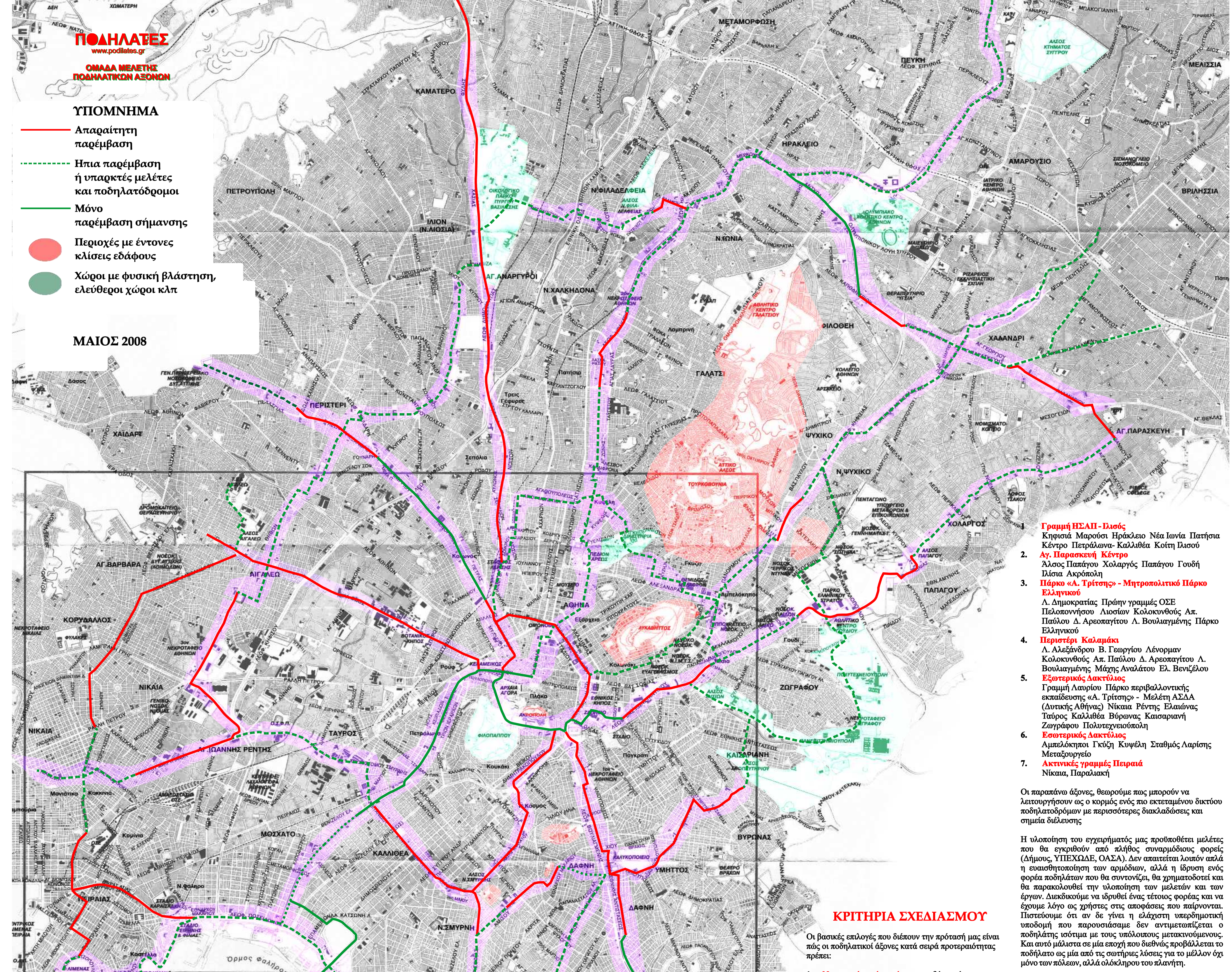


# Ποδηλατικοί Αξόνες στο Λεκανοπέδιο Αττικής



**ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ**  
www.podilata.gr

**ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- Απαραίτητη παρέμβαση
- Ηπια παρέμβαση ή υπαρκτές μελέτες και ποδηλατόδρομοι
- Μόνο παρέμβαση σήμανσης
- Περιοχές με έντονες κλίσεις εδάφους
- Χώροι με φυσική βλάστηση, ελεύθεροι χώροι κλπ

**ΜΑΙΟΣ 2008**

- Γραμμή ΗΣΑΠ - Διοδός**  
Κηφισιά Μαραοί Ηράκλειο Νέα Ιωνία Πατήσια Κέντρο Πετρώνα-Καλλιθέα Κοίτη Διοσού
- Αγ. Παρασκευά - Κέντρο**  
Άλιος Παπάγος Χολαργός Παπάγος Γουδί Δίονα Ακρόπολη
  - Πάρκο «Α. Τρίτσης» - Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού**  
Α. Δημοκρατίας Πρώην γραμμές ΟΣΕ Πελοποννησίου Λισίων Κολοκυνθός Απ. Παύλου Δ. Αρσαίου Απ. Βουλιαγμένης Πάρκο Ελληνικού
  - Περιφέρεια Καλαμάρας**  
Α. Αλεξάνδρου Β. Γεωργίου Λένωρμον Κολοκυνθός Απ. Παύλου Δ. Αρσαίου Απ. Βουλιαγμένης Μέγνης Ανατόλιου Ελ. Βενιζέλου
  - Εξωτερικός Δακτύλιος**  
Γραμμή Λαυρίου Πάρκο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης «Α. Τρίτσης» - Μολύβη ΑΣΠΑ (Δυτική Αθήνα) Νίκαια Ρέντης Ελευσίων Ταύρος Καλλιθέα Βύρωνα Καισαριανή Ζωγράφου Πολυτεχνειούπολη
  - Εσωτερικός Δακτύλιος**  
Αμυγδαλέρα Τούζη Κονάλη Σταθμός Λαρίσης Μεταξουργείο
  - Ακτινικές γραμμές Παλαιά**  
Νίκαια, Παράλια

## ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Οι βασικές επιλογές που διέπουν την πρόταση μας είναι πώς οι ποδηλατικοί άξονες κατά σειρά προτεραιότητας πρέπει:

- Να περνούν από τα κέντρα των δήμων ή των συνοικιών**, δηλαδή τα κεντρικά τους σημεία όπου παρατηρείται συνένταση κατοικησίας, εμπορίου, νυχτερινό και κοινωνικής συνείδησης.
- Να περνούν δίπλα ή μέσα από πάρκα** ή περιοχές με φυσική βλάστηση και γενικά ελεύθερους χώρους ή χώρους αναγωγής θορύβου και ανοχής ως τμήμα της καθημερινότητας και ως αντονήτη συνέμβαση της.
- Να συνδέουν σε υπερτοπικό επίπεδο** ευρύτερες περιοχές ή σημεία του Λεκανοπεδίου, όπως την πόλη με τη θάλασσα, το Εβρό με το Νότιο, την Ανατολική με τη Δυτική Αθήνα, τη λεκάνη του Διοσού με τη λεκάνη του Κηφισού...
- Να λαμβάνουν υπ όψη (στο βαθμό που είναι δυνατό)** υπάρχουσες μελέτες ποδηλάτων καθώς και τμήση διαμορφωμένων παρεμβάσεων.
- Να διατρέχουν όσο πιο κεντρικούς δρόμους** γίνεται λαμβάνοντας υπ όψη δύο υπαρκτές παραμέτρους: Την ασυμβατότητα του ποδηλάτου με τις υπερβολικά μεγάλες ταχύτητες των αυτοκινήτων στους δρόμους ταχείας κυκλοφορίας (Κηφισός, Κηφισός...) και την δυσκολία που προκύπτει από την ανακατατάξη παράρτησης θέσεων στάθμευσης και περιορισμού του αυτοκινήτου.
- Να αξιοποιούν διαδρομές στο λεκανοπέδιο με μικρή κλίση εδάφους**, ώστε η μετακίνηση να μην είναι ιδιαίτερα κοπιαστική. Οι ροές του νερού ακολουθούν την ίδια ενεργειακά μηδενική πορεία δημιουργώντας τα ρέματα, που είναι φυσικός οδηγός για την πορεία που μπορεί να ακολουθήσουν οι ποδηλατικοί άξονες (σε όσα έχουν καλύτερη μπορεί να διακριθεί η χάραξη τους κάτω από την φυσική). Επιπλέον οι μηχανικοί των σύγχρονων εξυδατών διαδρομών στο Λεκανοπέδιο με σταθερή κλίση στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα και στις αρχές του 20<sup>ου</sup> δημιουργώντας τις σύγχρονες διαδρομές Παλαιά-Κηφισιά, Αθήνα Ηράκλειο Χαλάνδρι - Λαύριο, Αθήνα - Αγ. Ανάργουρ Αγρινής Λαλιάνη - Χαλκίδα και Αθήνα - Αγ. Ανάργουρ Άνιο Λίσινα Ελευσίων.
- Να χρησιμοποιούν αναγωγισμούς άξονες** που θα εντοπίζονται εύκολα από τους ποδηλάτες.

## ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ

Με βάση τις παραπάνω αρχές έγινε δυνατόν να δημιουργηθεί ένα εκτεταμένο υπερτοπικό δίκτυο με **ακτινικές** πορείες που συνδέουν το κέντρο με τα βόρεια, νότια, δυτικά, και ανατολικά προάστια και τον Παλαιό. Επίσης δημιουργήθηκαν και δύο **περιφερειακοί δακτύλιοι**. Ο εσωτερικός συνδέει τις γειτονιές του κέντρου και ο εξωτερικός όλα τα προάστια μεταξύ τους. Το δίκτυο έχει συνολικό μήκος 140 χιλιόμετρα. Αν προσθέσουμε και το, υπό μελέτη, τμήμα της παραλίας φτάνει στα 180 χιλιόμετρα. Έχει πικνότητα περίπου 5 χ/κμ., ώστε να είναι εύκολα προσβάσιμο από όλους τους ποδηλάτες. Καλύπτει σε πρώτη φάση όλο το Λεκανοπέδιο νότια της Αττικής Οδού μέχρι τη Γλυβάδα. Σχηματικά οι άξονες θα μπορούσαν να περιγραφούν ως εξής:

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Τα προβλήματα που συνδέονται με την αλόγιστη χρήση μηχανοκίνητων μέσων στην πόλη είναι γνωστά παγκοσμίως:

- Κυκλοφοριακή συμφόρηση και υποστροφή επιβαλλόμενων ΙΧ, που συμβάλλει στη μείωση της ποιότητας μετακίνησης πεζών, ποδηλάτων και χρηστών μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Υποβάθμιση αστικού περιβάλλοντος, απόβλητο του κοινωνικού χαρακτήρα των δημοσίων χώρων.
- Αντήχημα που προκαλούν θανάτους ή μόνιμες αναπηρίες.
- Εκπομπές ρυπανών του θερμοκηπίου.
- Εκπομπές ρυπανών θορύβου.

Η υπερβολική χρήση του ΙΧ δημιουργεί λοιπόν ένα εχθρικό περιβάλλον για όσους επιλέγουν να μετακινούνται με φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους (πεζούς, ποδηλάτες), μετατρέποντας το ΙΧ σε ανασταλέ μέσο. Δημιουργείται λοιπόν ένα αδιέξοδο που οδηγεί στο θάνατο της πόλης.

**Μπορεί αυτός ο φαύλος κύκλος να σπάσει;**

Η σωστή είναι γνώση και εφαρμογή από τη δεκαετία του '70 σε όλη την Ευρώπη. Προσάρμοσε το ΙΧ και στήριξε φιλικό στο περιβάλλον τρόπο μετακίνησης (διαχείριση κυκλοφορίας ομοιάζεται επισημω, δηλαδή:

- Δημιουργία εκτεταμένου πεδύων στο κέντρο της πόλης που αφαιρούνται στους πεζούς και τα ποδήλατα.
- Ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Δημιουργία δικτύου πεζοδρομίων και αξόνων ποδηλάτου.

ποιότητα και να είναι ασφαλή. Ακόμα περισσότερο δεν έχει δημιουργήσει ανεξάρτητα δίκτυα γι' αυτούς.

**Οι ποδηλατόδρομοι και γενικότερα η ποδηλατική υποδομή της πόλης δε γίνεται να σχεδιάζονται αποσπασματικά.** Σημαιακές ποδηλατοδρομίες που πραγματοποιούνται από διάφορους δήμους, παρότι θετικές, φαίνεται να εντάσσονται σε ένα γενικό σχέδιο για να κλιμακώσουν τις ανάγκες μετακίνησης των ποδηλάτων. Προκαλεί επομένως ανάγκη για ένα πιο συνολικό δίκτυο ποδηλατοδρομών με υπερτοπικό χαρακτήρα, εντασμένο προφανώς σε ένα ευρύτερο δράμα για βελτίωση των συνθηκών ζωής και μετακίνησης στην πόλη. Τα σχεδιαζόμενα δίκτυα ποδηλατοδρομών πρέπει να διασχίζονται από μεγάλους ποδηλατικούς άξονες, που να ενσωματώνουν τις επιμέρους παρεμβάσεις σε ένα ενιαίο σύνολο. Η παρουσία και η προπόση των ποδηλατικών αξόνων μπορεί να βοηθήσει ακόμα περισσότερο το ποδήλατο να λειτουργήσει ως ένα **ασφαρό μέσο μετακίνησης, ανταγωνιστικό προς το ΙΧ, και όχι απλά ως μέσο αναγωγής ή σημειακής και αποκεντρικής μετακίνησης** και χωροθέτησης. Ο σχεδιασμός οφείλει να είναι διαδύναμο, υπερτοπικός και κυρίως λειτουργικός και χρήσιμος στον ποδηλάτη.

Η Αθήνα είναι μια ευρωπαϊκή πόλη, εγκλωβισμένη στα προβλήματα που δημιουργεί το ΙΧ. Απέναντί της ελληνικό πολιτισμικό σχέδιο, κοινότητα χρόνου και οι μεγάλοι συντελεστές, δήμοι. Το να αναστεί το ΙΧ στην Αθήνα είναι σαν να συμβουλευθεί κάποιον με ασθένεια στους πνεύμονες να κινήσει. Η υποδομή για το ΙΧ σε μία από τις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές της Ευρώπης είναι αδύνατο να δημιουργηθεί και το ΙΧ είναι αδύνατο να κινήσει και να σταθμεύσει στους δρόμους της.

Το "ελληνικό δαιμόνιο" βέβαια έχει βρει τη λύση, ώστε το ΙΧ να χωρέσει. Το βέλτιστο στα πεδύων, το βέλτιστο δόξα και ασφαλέστατο σταθμισμένο σε οδούς με έλατος 6 μέτρων, ανά και στις γωνίες, παρβόλες, συστηματικά και ασυμμετρικά τα δικαιώματα των αναπηρών, των πεζών και των ποδηλάτων.

Η ιδέα αυτή συναντά ισχυρή κριτική. Το ανάγλυφο, η στάθμευση, οι μεγάλες αποστάσεις είναι τα επιχειρήματα όσον αφορούν στην δυνατότητα της Αθήνας να δώσει στους ποδηλάτες την αναγκαία υποδομή, το συντονιστικό τους δικαίωμα για ισόσημη δυνατότητα μετακίνησης στην πόλη.

Η αντιμετώπιση αυτή μιας συσπείρωσης και έλξης το αποτέλεσμα που ακολουθεί. Εύλογοι και χρήστες συναντηθήκαμε και διαπιστώσαμε ότι στην Αθήνα παύσει να δημιουργηθούν ποδηλατικοί άξονες. Λέει η σχετική ευαισθητοποίηση του κόσμου και η πολιτική βούληση. Διαπιστώσαμε ότι ισχύουν τ' αντίθετα από αυτά που υποστηρίζουν όσοι ισχυρίζονται ότι η χρήση του ποδηλάτου στην Αθήνα είναι οσοπύνη.

Είναι αλήθεια ότι έχει γίνει προσπάθεια να εφαρμοστεί η επιταχυντική ευρωπαϊκή συνταγή για την επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων και στην Αθήνα. Οι λεωφορειοδρομοί, το τραμ, το Μετρό, η ενσωμάτωση των αρχαιολογικών χώρων, οι πεζοδρομίες δρόμων, η πίκωση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης με τα λεωφορεία έχουν δημιουργήσει τις προϋποθέσεις, ώστε να είναι η μετακίνηση με τα μέσα μαζικής μεταφοράς ανθρώπινη.

Η πολιτεία όμως δεν έχει δημιουργήσει τις προϋποθέσεις, ώστε η κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων στις γειτονιές, να έχει

- ✓ **Υπάρχουν μεγάλες υπερτοπικές διαδρομές** που έχουν σταθερή κλίση και δεν είναι κορυφαίες για τους ποδηλάτες. Μεταξύ αυτών είναι τα αναμενόμενα ρέματα και οι ροές των σύγχρονων.
- ✓ **Υπάρχουν πόλοι στην Αθήνα που αξίζει να τους διασχίσουμε με το ποδήλατο.** Η Αθήνα είναι μία ανθρώπινη πόλη με ζωντανά κέντρα, με όμορφες γειτονιές, με ελάχιστους, αλλά σημαντικούς, χώρους με φυσική βλάστηση.
- ✓ **Η Αθήνα σε σχέση με άλλες μεγαλουπόλεις δεν είναι εκτεταμένη.** Σε διάστημα 30 λεπτών μπορείς να μετακινήσεις με ποδήλατο (αν υπάρχει ένα δίκτυο που εξασφαλίζει άνεση, ασφάλεια και ταχύτητα) από το κέντρο στη θάλασσα, από τα γύρω προάστια στο κέντρο. Η μετακίνηση με ποδήλατο είναι ταχύτερη από αυτή με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αρκετές φορές μάλιστα πιο γρήγορη από ότι με το ΙΧ.

Οι παραπάνω άξονες, θεωρούμε πως μπορούν να λειτουργήσουν ως ο κορμός ενός πιο εκτεταμένου δικτύου ποδηλατοδρομών με περισσότερες διακλάδους και σημεία διέλευσης.

Η υλοποίηση του εγχευματός μας προϋποθέτει μελέτες που θα εγκριθούν από κλήρος συναρμόδιους φορείς (Δήμος, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΟΑΣΑ). Δεν απαιτείται λοιπόν ασλή η ευαισθητοποίηση των αρμόδιων, αλλά η ίδρυση ενός φορέα ποδηλάτων που θα συντονίζει, θα χρηματοδοτεί και θα παρακολουθεί την υλοποίηση των μελετών και των έργων. Διεκδικούμε να ιδρυθεί ένας τέτοιος φορέας και να έχουμε λόγο ως χρήστες στις αποφάσεις που παίρνονται. Πιστεύουμε ότι αν δε γίνει η ελάχιστη υπερδημοκρατική υποδομή που παρουσιάζουμε δεν αντιμετωπίζεται ο ποδηλάτης ισότητα με τους υπόλοιπους μετακινούμενους. Και αυτό μάλιστα σε μία εποχή που διεθνώς προβάλλεται το ποδήλατο ως μία από τις σωστήρες λύσεις για το μέλλον όχι μόνο των πόλεων, αλλά ολόκληρου του πλανήτη.

Η πρόταση μας δεν προβόηρε σε λειτουργία σχεδιασμό ούτε σε συγκεκριμένες, επεξεργασμένες προτάσεις εφαρμογής. Δεν πρότεινε δηλαδή αν θα έπρεπε να υλοποιηθεί με ποδηλατοδρομίες, ποδηλατολειτουργίες, διπλής ή μονής κατεύθυνσης, δρόμους ηπιας κυκλοφορίας (ανοικτής) πεζοδρομίες ή παράλληλη κίνηση με μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως λεωφοροδρομίο ή γραμμές τραμ, ή ακόμα και καμία παρέμβαση. Δεν μπορούμε και δεν μας αντιστοιχεί να κάνουμε τέτοια μέληση.

Η χάραξη των αξόνων παραμένει σε **διαπραγματικό επίπεδο**, υποστηρίξιμη από την ίδια την αναγκαιότητα της καθώς και από τη δυνατότητα εύκολης εφαρμογής της. **Η πρόταση δεν είναι τελεσίδικη, τελική, ή τέλεια.** Ελπίζουμε να αποτελέσει το έναυσμα για ακόμα πιο ενεργητικές, πιο διεθνικές, πιο εκτεταμένες και πιο λεπτομερείς παρεμβάσεις που θα καταλήξουν τελικά να γεμίσουν την πόλη με ποδήλατα αναγκαιότητας και από τη μνημονοκρατία του ΙΧ.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Συνήθως στους επιλογές είναι κρίσιμη μια σίγουρη συνομοδότηση από μια αρχή, ή κάτι παρόμοιο. Στην περίπτωση αυτή οι ενσυχές δεν κρίνουν. Μόλιον το αντίθετο χρειάζεται. Επιτρέψτε μας να τελειώσουμε με έζοκα.

Καταθέτουμε μια ημετέλη πρόταση, που θέλουμε πολλαπλές εφαρμογές ή εφαρμογές. Μπορεί συνομηθεί να μην πραγματοποιηθεί αλλά οι ενσυχές δεν κρίνουν, Μόλιον το αντίθετο χρειάζεται. Επιτρέψτε μας να τελειώσουμε με έζοκα.

Καταθέτουμε μια ημετέλη πρόταση, που θέλουμε πολλαπλές εφαρμογές ή εφαρμογές. Μπορεί συνομηθεί να μην πραγματοποιηθεί αλλά οι ενσυχές δεν κρίνουν, Μόλιον το αντίθετο χρειάζεται. Επιτρέψτε μας να τελειώσουμε με έζοκα.

Δεν θα θέλαμε να υλοποιηθεί αποσπασματικά. Το κύριο πρόβλημα μιας τέτοιας πρότασης είναι αποτελεί ολοκληρωμένο δίκτυο μετακίνησης. Αν κομμάτιασει η πρόταση, γίνεται η σημασία της. Το αντίθετο: Θα έπρεπε να εμπλουτιστεί ακόμα περισσότερο. Ας μην ξεχνάμε πως την προτείνουμε ως βασικό κορμό ενός ευρύτερου δικτύου.

Δεν θα θέλαμε να υλοποιηθεί με κύριο γνώμονα το κριτήριο της εύκολης εφαρμογής. Αυτός ο παρθένας αποτέλεσμα και δικό μας κριτήριο (5<sup>ο</sup> σε ιεράρχηση) αλλά αν θέλει να πετύχει κάποιος το σπινθηροστέφανο να προβεί σε μέληση. Είναι προφανώς ευκολότερο να εγχευθεί ο αποσοβιστικός ποδηλατοδρομίες στα πάρκα ή σε αποκεντρικούς δρόμους με μικρή κυκλοφορία και περιεπαισθευμένους σταθμισμένους, αλλά έτσι δεν εξυπηρετούνται οι ποδηλάτες που σε αυτή τα σημεία κινούνται όπως η άλλος. Έχοντας επιλέξει τα εμπειρικά τεύχη δρόμους σε σημεία της πρότασης μας, τονίζουμε πως εκεί που έχει σημασία να **γίνουν παρεμβάσεις είναι στα δύσκολα και όχι στα εύκολα.**

Αυτό είναι και το τελικό πρόταγμα της πρότασης μας