

# πρόλογος

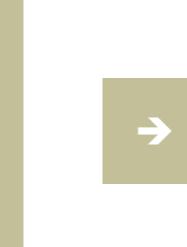
**Η πορεία της ευρωπαϊκής πόλης** προς τη Βιώσιμη κινητικότητα γίνεται με ομαλά βήματα διότι ήδη είναι εξοπλισμένη με τη βασική υποδομή: περιφερειακούς δακτυλίους, ιεραρχημένο οδικό δίκτυο, υπόγειους χώρους στάθμευσης, συγκοινωνιακά μέσα σταθερής τροχιάς, αποκλειστικές λωρίδες δημόσιας συγκοινωνίας, δίκτυα ποδηλατόδρομων και άνετα πεζοδρόμια. Συγχρόνως τον ευρωπαϊκό οδηγό τον διακρίνει ευγένεια στη συμπεριφορά απέναντι στους ευάλωτους χρήστες του δρόμου και πειθάρχηση στους κανόνες.

Η πολύχρονη εμπειρία από τη λειτουργία ενός υψηλού επιπέδου οργάνωσης του συνολικού συστήματος μεταφορών έχει συμβάλλει στην ανάπτυξη μιας νοοτροπίας συναίνεσης απέναντι στις πολιτικές περιορισμού του αυτοκινήτου. Αντίθετα το κοινωνικό περιβάλλον στην Ελλάδα είναι εχθρικό και δύσπιστο απέναντι σε κάθε μορφή σχεδιασμού που τείνει να αντιμετωπίσει ακόμη και τα οξύτερα των προβλημάτων.

Ενώ λοιπόν η Βιώσιμη κινητικότητα στην ευρωπαϊκή πόλη προσεγγίζεται με μια δρομολογημένη ομαλή εξελικτική πορεία, στην Ελλάδα αν υπάρξει, θα επιτευχθεί με αλλαγή κατεύθυνσης και ουσιαστική ανατροπή στα επίπεδα της υποδομής και της νοοτροπίας. Ανατροπή που προϋποθέτει μαζί με το σχεδιασμό, τόλμη και επιμονή στις αποφάσεις, διαφορετικές προτεραιότητες, έργα και την άσκηση πολιτικών ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης της κοινής γνώμης.

Στην Ελλάδα θα χρειαστούν ανατροπές για την υλοποίηση υποδομών σε συνθήκες ιδιαίτερα δύσκολες, όπου η λειτουργία του δικτύου συνεχώς επιβαρύνεται με μεγάλο αριθμό νέων αυτοκινήτων και μηχανοκίνητων δίκυκλων, τα οποία κινούνται και σταθερούνται καταπατώντας χώρους που δεν τους ανήκουν, όπως αποκλειστικές λωρίδες δημόσιας συγκοινωνίας και πεζοδρόμια. Θα χρειαστούν ανατροπές στη νομοθεσία και στις συνήθειες. Η ένταξη του ποδηλάτου θα αποτελέσει μια τέτοια ανατροπή. Δεν μπορεί να επιτευχθεί ανεξάρτητη από τη γενικότερη τύχη της ελληνικής πόλης. Για να χρησιμοποιείται το ποδήλατο, που από τη φύση του είναι ένα μέσο ήπιας μετακίνησης, πρέπει οι γενικότερες συνθήκες να γίνουν φυσιολογικές και πολιτισμένες.

Το Υπ. Μεταφορών και Επικοινωνιών ανέθεσε στο Ε.Μ.Π. την εκπόνηση ερευνητικού προγράμματος για την ένταξη του ποδηλάτου σε 17 ελληνικές πόλεις. Αυτή η κίνηση δεν είναι ανεξάρτητη της πολιτικής του ίδιου υπουργείου για την προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας και ειδικότερα στην Αθήνα των λεωφορείων φυσικού αερίου, του τραμ και του προαστιακού σιδηροδρόμου.



Πηγή: Quality cycling-city, BYPAD bicycle policy audit, prospectus

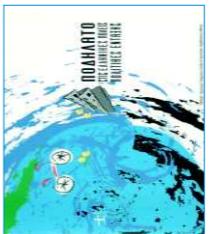
Για τις περισσότερες πόλεις το ποδήλατο ήταν μια υπόθεση πρωτόγνωρη. Ωστόσο αυτό που εντυπωσίασε είναι ότι οι τοπικές αυτοδιοικήσεις υποδέχτηκαν την πρωτοβουλία του υπουργείου ένθερμα και συνεργάστηκαν με την ερευνητική ομάδα πολύ στενά. Παρόλο που τα δίκτυα που προτάθηκαν σε όλες τις πόλεις επιτρέζαν σημαντικά το κυκλοφοριακό καθεστώς στα κέντρα τους, οι αλλαγές έγιναν αποδεκτές χωρίς δισταγμό.

Είναι προφανές ότι οι πόλεις είναι ώριμες πα για να υλοποιήσουν έργα που θα αποκαταστήσουν το περιβάλλον τους και θα τους επιτρέψουν να προχωρήσουν στον 21ο αιώνα με το κεφάλι ψηλά. Τα δίκτυα που παρουσιάζονται εδώ έχουν εγκριθεί από τις τοπικές αυτοδιοικήσεις και ήδη τρία έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί: πρόκειται για τα δίκτυα της Καρδίτσας, του Μεσολογγίου και της Λάρισας.

## ο τρόπος χρήσης του οδηγού



Για το ποδήλατο στην Ελλάδα έχουν γραφτεί τρία Βιβλία:



Το πρώτο, Βλαστός, Θ., Μπρμπίλη, Τ., Μπαρμπόπουλος, Ν., 'Ποδήλατο στις Ελληνικές Πόλεις - Πολιτικές Ένταξης', ΥΠΕΧΩΔΕ / Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Mbike, 1999, σελ. 34, απευθύνεται στους δημοτικούς άρχοντες και τους προτείνει τα βήματα που θα έπρεπε να ακολουθήσουν ώστε να κερδίσουν τη συναίνεση των κατοίκων για την υλοποίηση έργων για το ποδήλατο.



Το δεύτερο, Βλαστός, Θ., Μπρμπίλη, Τ., 'Διαμορφώσεις και Πολιτικές για την ένταξη του Ποδηλάτου στην Ελληνική Πόλη - Διερεύνηση Γεωμετρικών Προδιαγραφών με βάση την Ευρωπαϊκή Εμπειρία', Mbike, 2000, σελ. 154, αποτελεί προϊόν ανάλυσης των ευρωπαϊκών κυρίων προδιαγραφών για τις υποδομές ποδηλάτου. Από την ανάλυση αυτή προέκυψαν κάποιες κατευθύνσεις, που εκτιμήθηκε ότι ήσαν χρήσιμες και για την ελληνική πραγματικότητα.



Το τρίτο, Βλαστός, Θ., Μπρμπίλη, Τ., 'Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο. Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής', Ε.Ε. Γ.Π.Περιβάλλοντος, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Mbike, Ιανουάριος 2001, σελ. 256, έδωσε έμφαση στα ζητήματα κατασκευής των δικτύων ποδηλάτου και παράλληλα παρουσίασε μια απογραφή των υποδομών που σίχαν υλοποιήθει μέχρι το 2001 στην Ελλάδα και την Κύπρο.

Πηγή: 'Portal - Promotion of Results in Transport Research and Learning', E.E. Research Programme, Γ.Δ. Μεταφορών, Agenda 2003

## ο τρόπος χρήσης του οδηγού



Πηγή: 'Portal - Promotion of Results in Transport Research and Learning',  
Ε.Ε. Research Programme, Γ.Δ. Μεταφορών, Agenda 2003

Η εκπόνηση μελετών δικτύων ποδολάτου σε 17 ελληνικές πόλεις στο πλαίσιο του προγράμματος του ΥΜΕ 'Ένταξη του ποδολάτου στην ελληνική πόλη' έδωσε τη δυνατότητα να εξεταστούν αναλυτικά τα χωρικά, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά δεδομένα ενός σημαντικού δείγματος από τις ελληνικές πόλεις, να δοκιμαστούν οι λύσεις που εφαρμόζονται στις ευρωπαϊκές χώρες και να σχεδιαστούν άλλες που προσαρμόζονται καλύτερα στα δεδομένα της χώρας μας. Με την εμπειρία που αποκτήθηκε μπορεί να υποστηριχτεί ότι έγινε ένα πολύ σημαντικό βήμα για την προώθηση της υπόθεσης ποδολάτου στην Ελλάδα. Ήδη οι πρώτες υλοποιήσεις δίδαξαν επίσης πολλά και βοήθησαν στην εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, τα οποία εντάχθηκαν σε αυτό το εγχειρίδιο.

Αναμφίβολα κάθε νέα μελέτη, κάθε νέο έργο θα αποτελεί μια πρόσθετη συνεισφορά στην κατανόηση των προβλημάτων και στη βελτιστοποίηση των λύσεων για το ποδόλατο. Οι ελληνικές πόλεις αλλάζουν με ταχύτατους ρυθμούς, όπως αλλάζουν και οι κάτοικοι τους στη νοοτροπία και τις συμπεριφορές.

Ο στόλος των οχημάτων, αυτοκινήτων και δίκυκλων, αυξάνεται αλλά, ίσως το πιο ανησυχητικό είναι η συνεχής επέκταση της δόμησης προς την περιφέρεια που ενισχύει την εξάρτηση από το αυτοκίνητο. Για τις πόλεις ποτέ δεν θα σταματήσουμε να μαθαίνουμε και, ως προς το ποδόλατο, η εξέλιξή τους θα οδηγεί σε νέες λύσεις και θα υποχρεώνει σε διαρκείς διορθώσεις και προσαρμογές των πολιτικών.



Πηγή: 'Portal - Promotion of Results in Transport Research and Learning',  
Ε.Ε. Research Programme, Γ.Δ. Μεταφορών, Agenda 2003

Μετά από την ολοκλήρωση 17 μελετών, που με τις προτάσεις τους βρίσκονται σύμφωνες οι τοπικές κοινωνίες, νομιμοποιούμαστε να εισηγηθούμε κάποιες λύσεις που δείχνουν να ταπιράζουν καλύτερα στα ελληνικά δεδομένα.

Τα 17 δίκτυα που προτάθηκαν αξιολογήθηκαν και προέκυψαν συμπεράσματα που παρουσιάζονται εδώ, με στόχο να βοηθήσουν τους μελετητές στο σχεδιασμό δικτύων και σε άλλες πόλεις.

Αυτός λοιπόν ο τόμος αποτελεί συνέχεια των προηγούμενων βιβλίων που εξακολουθούν να είναι χρήσιμα σε θέματα ευρωπαϊκής εμπειρίας, πολιτικής και κατασκευής υποδομών ποδολάτου.

Ο Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας ως προς το ποδόλατο είναι πολύ φτωχός. Μετά από τις 17 μελέτες εντοπίστηκαν πιο καθαρά τα κενά του. Μπορούμε σίμερα να πάρουμε αποφάσεις για τις αναγκαίες συμπληρώσεις του. Μέχρι να συμπληρωθεί ο Κώδικας θα υπάρχουν και πλουσιότερα συμπεράσματα από τη λειτουργία των δικτύων που κατασκευάστηκαν και θα κατασκευάζονται και οι αλλαγές θα γίνουν πιο σωστά. Μέχρι τότε θα μπορεί να γίνεται χρήση της υφιστάμενης σήμανσης και δοκιμαστικά της προτεινόμενης.

Ο Οδηγός που έχετε στα χέρια σας φιλοδοξεί να βοηθήσει το μελετητή να σχεδιάσει δίκτυο ποδολάτου δίνοντας λύσεις σε οποιαδήποτε πόλη της Ελλάδας.



**Πηγή:** 'Portal - Promotion of Results in Transport Research and Learning', E.E. Research Programme, Γ.Δ. Μεταφορών, Agenda 2003

#### A. Τυποποίηση μορφών υποδομής στα οδικά τμήματα και τις διασταυρώσεις

Το κεφ. 5 δίνει μια γενική εικόνα του διατιθέμενου οπλοστάσιου λύσεων που εφαρμόστηκαν στις 17 πόλεις, τόσο στο επίπεδο της διατομής όσο και στο επίπεδο της διασταύρωσης. Πράγματι στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται σχέδια διατομών (κεφ. 5.1) όλων των τύπων υποδομής. Συνοδεύεται από παραδείγματα εφαρμογών όλων αυτών των λύσεων στις 17 πόλεις. Ανάλογα, δίνεται ένας κατάλογος με τους χαρακτηριστικούς τύπους διασταυρώσεων (κεφ. 5.2) που εφαρμόστηκαν στις 17 πόλεις και από παραδείγματα εφαρμογών τους.

#### B. Μεθοδολογία σχεδιασμού

Ο σχεδιασμός των δικτύων στις 17 πόλεις είναι ένα καλό βιόθημα στην αφετηρία του σχεδιασμού για μια νέα πόλη. Ο Οδηγός παρουσιάζει 17 παραδείγματα πόλεων και τα κριτήρια που εφαρμόστηκαν σε αυτές για την επιλογή των διαδρομών του δικτύου ποδηλάτου.



#### Κεφάλαιο 7.3. Παρουσίαση των πόλεων

Στο κεφάλαιο 7.3 παρουσιάζονται τα βασικά πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της κάθε πόλης. Το κείμενο συνοδεύεται από τους ανάλογους Χάρτες. Ο αναγνώστης μπορεί να καταλάβει την ταυτότητα και τα προβλήματα της και να αξιολογήσει τη σημασία των λύσεων που δόθηκαν.

Αφιερώστε λίγο χρόνο στο Σχέδιο 7.18 που περιλαμβάνει το σύνολο των σχεδίων των δικτύων ποδηλάτου και των 17 πόλεων. Είναι όλα στην ίδια κλίμακα. Είναι εύκολο έτσι να γίνουν συγκρίσεις. Προκύπτει αμέσως ότι δεν υπάρχουν συνταγές για τυπικές μορφές δικτύων. Οι μορφές καθορίζονται από τη γεωγραφία των ποιοτικών διαδρομών που υπάρχουν ή μπορούν να δημιουργηθούν και των πόλων έλξης. Κατά κανόνα για κάθε πόλη στο ίδιο κεφάλαιο δίνονται τρεις βασικοί χάρτες:

α) των πολεοδομικών χαρακτηριστικών,

β) της ιεράρχησης του οδικού δικτύου,

γ) του προτεινόμενου δικτύου ποδηλάτου.

Οι χάρτες συνοδεύονται από σχέδια διατομών των πολεοδομικών δρόμων όπου εντάχθηκε υποδομή ποδηλάτου, διατομών της υφιστάμενης κατάστασης και της λύσης που προτάθηκε. Δίνονται επίσης κάποια σχέδια χαρακτηριστικών διασταυρώσεων.

#### Κεφάλαιο 7.4.

Κριτήρια χάραξης των δικτύων. Σύνδεση πόλων έλξης και διέλευση από ποιοτικές διαδρομές

Οι Συγκεντρωτικοί Πίνακες 7.1 και 7.2 κάνουν σαφές το ποιες ορίζονται ως ποιοτικές διαδρομές και ποιοι χαρακτηρίζονται ως πόλοι έλξης. Δείχνουν επίσης το πόσο πολύ επιρρέασαν οι μεν και οι δε την τελική μορφή των δικτύων.

#### Κεφάλαιο 7.5.

Απολογισμός - Αξιολόγηση των λύσεων που δόθηκαν στις 17 πόλεις

Το κεφ. 7.5 αξιολογεί το σύνολο των λύσεων που δόθηκαν. Εξάγονται βασικά συμπεράσματα χρήσιμα για την επιλογή λύσεων σε μια οποιαδήποτε άλλη πόλη μικρή ή μεγάλη. Το μέγεθος της πόλης δεν παίζει τόσο μεγάλη σημασία. Το κεφάλαιο περιλαμβάνει δύο ομάδες Πινάκων:

Οι Πίνακες της πρώτης ομάδας (7.3.1 - 7.3.17) αντιστοιχούν ο καθένας σε μια διαφορετική πόλη. Παρουσιάζουν τον απολογισμό των δρόμων που επελέγησαν για τις διαδρομές του δικτύου, τα γεωμετρικά και λειτουργικά τους χαρακτηριστικά και τους τύπους υποδομής που εφαρμόστηκαν στον κάθε δρόμο.

Οι Πίνακες της δεύτερης ομάδας (7.4.1 - 7.4.17) παρουσιάζουν συγκεντρωτικά στοιχεία των οδικών τμημάτων για κάθε πόλη ξεχωριστά. Ιεράρχηση, στάθμευση, κατευθύνσεις κυκλοφορίας και τύποι υποδομής ποδηλάτου.



Πηγαίνετε κατ' ευθείαν στο κεφ. 7.5.2.2.4 (Πίνακας 7.9). Εδώ θα βρείτε τη συσχέτιση των τύπων υποδομής ποδηλάτου και του πλάτους δρόμου που απαιτείται για την επιλογή τους (σε συνάρτηση φυσικά με τα λειτουργικά χαρακτηριστικά όπως η στάθμευση και οι κατευθύνσεις κυκλοφορίας). Έχοντας λοιπόν επιλέξει, με κριτήρια τις ποιοτικές διαδρομές και τους πόλους έλξης, τους δρόμους από τους οποίους θα διέλθει το δίκτυο σας στην πόλη που μελετάτε, μπορείτε με βάση τον Πίνακα 9 να βρείτε τι τύπους λύσεων μπορείτε να εφαρμόσετε.

Στο κεφ. 7.5.1 γίνεται συγκριτική ανάλυση των 17 πόλεων ως προς τον πληθυσμό τους, τα μήκη των προταθέντων δικτύων και την ακτίνα κάλυψης της επιφανειάς τους. Δίνεται έτσι μια τάξη μεγέθους της ανάπτυξης των δικτύων, τα οποία σχεδιάστηκαν ως δίκτυα κορμού και με ένα συγκεκριμένο όριο ως προς τον προϋπολογισμό τους (της τάξης των 450.000 ευρώ).

Στο κεφ. 7.5.2.1.1 γίνεται απολογισμός των προτάσεων ανά πόλη. Εδώ ο αναγνώστης θα δει τι είδους δρόμοι επελέγησαν, ποια είναι τα γεωμετρικά και λειτουργικά τους χαρακτηριστικά και τι τύποι λύσεων προτάθηκαν για αυτούς. Το κεφ. 7.5.2.1.1 πρέπει να διαβαστεί σε συνδυασμό και με τις αναλύσεις που γίνονται στο κεφ. 7.3 για την κάθε πόλη.

Στο κεφάλαιο 7.5.2.1.2 δίνονται συγκεντρωτικά στοιχεία ανά πόλη για τους δρόμους που επελέγησαν, ως προς τη γεωμετρία τους, την ιεράρχησή τους, τη στάθμευση, τις κατευθύνσεις κυκλοφορίας, και τους τύπους υποδομής ποδηλάτου που προτάθηκαν για αυτούς.

Το κεφ. 7.5.2.2.1 δίνει συγκεντρωτικά στοιχεία και για τις 17 πόλεις ως προς την κατανομή των διαφόρων τύπων υποδομής στους δρόμους των δικτύων σε συνάρτηση με τις κατευθύνσεις κυκλοφορίας και τη στάθμευση. Ο μελετητής, επιλέγοντας ένα δρόμο για να περάσει το δίκτυο του, ανάλογα με την ιεράρχησή του, σε αυτό το κεφάλαιο μπορεί να δει ποιες είναι οι λύσεις υποδομής που δόθηκαν ποι συχνά στις 17 πόλεις.



κυκλοφορίας, και τους τύπους υποδομής ποδηλάτου που προτάθηκαν για αυτούς. Στο ίδιο κεφάλαιο παρουσιάζονται συγκεντρωτικά οι αλλαγές που η ένταξη του ποδηλάτου επιφέρει στο κυκλοφοριακό καθεστώς (κατάργηση θέσεων στάθμευσης, μονοδρομίσεις κλπ).

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι μονοδρομίσεις αποτελούν ίσως ένα από τα λίγα διαθέσιμα εργαλεία για την απόκτηση του απαραίτητου χώρου για την κίνηση του ποδηλάτου.

Το κεφ. 7.5.2.2.2 δίνει συγκεντρωτικά στοιχεία και για τις 17 πόλεις ως προς την κατανομή των διαφόρων τύπων υποδομής στους δρόμους των δικτύων σε συνάρτηση με τις κατευθύνσεις κυκλοφορίας και τη στάθμευση. Ο μελετητής, επιλέγοντας ένα δρόμο για να περάσει το δίκτυο του, ανάλογα με την ιεράρχησή του, σε αυτό το κεφάλαιο μπορεί να δει ποιες είναι οι λύσεις υποδομής που δόθηκαν ποι συχνά στις 17 πόλεις.

Δεν προτείνονται λοιπόν απόλυτες συνταγές έτοιμων λύσεων. Κάθε δρόμος έχει τη δική του ταυτότητα. Ωστόσο, στατιστικά με βάση τα παραπάνω κεφάλαια, προκύπτει ποιες λύσεις έχουν δοθεί συχνότερα σε κάθε περίπτωση δρόμου (σε συνάρτηση με τις κατευθύνσεις κυκλοφορίας, τη στάθμευση και την ιεράρχησή του).

Η ένταξη του ποδηλάτου  
στο πλαίσιο ενός συνδυασμένου  
πολεοδομικού και  
κυκλοφοριακού σχεδιασμού.



Πηγή: Chalon-sur-Saône, la Voie Bleue le long de la Saône, 'Des voies pour le vélo 30 exemples de bonnes pratiques en France', CERTU, Lyon, 2003, σελ. 19

## 1. Εισαγωγή

### 1.1 Η κοινή τύχη πεζού και ποδηλάτη

Από τη συνολική διατομή του ελληνικού δρόμου, στις περιοχές εκείνες όπου επικρατεί η μεγαλύτερη αταξία κατασκευαστική και λειτουργική, είναι στις δυο πλευρές του. Εκεί έρχεται σε επαφή το αυτοκίνητο με τις παρόδιες χρήσεις και το χώρο του πεζού. Αυτή η επαφή γίνεται κατά τον πλέον βάρβαρο τρόπο. Άλλοτε δεν υπάρχουν πεζοδρόμια, άλλοτε τα πεζοδρόμια είναι ημιτελή, άλλοτε είναι συνεχώς μεταβαλλόμενο πλάτους και πάντα ανεπαρκούς. Πολύ συχνά διακόπτονται για να υπάρχει δυνατότητα προσπέλασης του αυτοκινήτου σε βενζινάδικα, εκθέσεις αυτοκινήτων, εργοτάξια και γενικά χώρους στάθμευσης εκτός οδού. Πολύ συχνά επίσης καταλαμβάνονται αυθαίρετα από αυτοκίνητα και δίκυκλα, χρησιμοποιούμενα κατά τον πλέον άναρχο τρόπο για τη στάθμευσή τους.

Ο πεζός, εκδιώχθηκε αρχικά από ένα σχεδιασμό που δίνει την εντύπωση ότι δεν είχε στόχο να δημιουργήσει πεζοδρόμια για περπάτημα αλλά μια ελάχιστη ζώνη απομάκρυνσης των αυτοκινήτων από τους τοίχους, για την ασφάλειά τους. Τώρα ο πεζός συχνά εκδιώκεται με την κατάληψη ακόμη και αυτών των ζωνών από το αυτοκίνητο.



Γέφυρα σε ξύλινους πασσάλους για ποδηλάτες και πεζούς

Η φυσιολογική θέση του ποδηλάτη είναι στο οδόστρωμα: όμως ως ένας ευάλωτος χρήστης, όπως και ο πεζός, δεν μπόρεσε να συνυπάρξει για πολύ στις συνθήκες που επετράπη στο αυτοκίνητο να δημιουργήσει. Δεν υπάρχει πια ποδηλάτης στους δρόμους των περισσότερων ελληνικών πόλεων. Ωστόσο ο κορεσμός στρέφει προς το ποδήλατο όχι μόνο όσους θα ήθελαν να απολαμβάνουν μια πόλη που θα το άξιζε, ή εκείνους που θα επιθυμούσαν να κρατούν σε φόρμα το σώμα τους, αλλά και αυτούς που κουράστηκαν από την ταλαιπωρία και το κόστος που συνεπάγεται η οδήγηση του αυτοκινήτου, κυρίως στα κέντρα. Και αυτοί τελικά υποψιάζονται τις ποιότητες που θα κέρδιζαν ζώντας στην πόλη πολιτισμένα.

Η τύχη του πεζού και του ποδηλάτη είναι κοινή. Και για τους δύο προϋπόθεση για να υπάρχουν είναι να επικρατούν συνθήκες ανθρώπινες στο δρόμο, ο αέρας να είναι καθαρός, ο θόρυβος

μικρός, να υπάρχει πράσινο και όμορφες εικόνες. Δεν υπάρχει περίπτωσα να κατακτήσουν οι ποδηλάτες μια αξιοπρεπή θέση στο δρόμο και να μην ισχύσει ταυτόχρονα το ίδιο και για τους πεζούς. Ούτε και το αντίστροφο. Αν δοθεί χώρος στους πεζούς είναι πάρα πολλοί έτοιμοι να καταφύγουν στο πεζοδρόμιο χρησιμοποιώντας ποδήλατα, πατίνια, rollers, gingers και άλλα μέσα αυτής της κατηγορίας που εξελίσσονται αδιάκοπα. Το ποδήλατο και αυτά τα συγγενή μέσα μπορούν να γίνουν σύμμαχοι του πεζού. Η θέση τους είναι στο δεξιό άκρο του οδοιπρώματος και στο αριστερό του πεζοδρομίου. Ο διάδρομος κίνησής τους, ανεξάρτητα του σε ποια στάθμη θα βρίσκεται, αν σταματήσει την επέκταση του αυτοκινήτου προς το πεζοδρόμιο, θα είναι μια πολύ ευεργετική εξέλιξη για τον πεζό.

Κοινή είναι η τύχη πεζού και ποδηλάτη και στους δρόμους γειτονιάς. Σε αυτούς ο πεζός συνυπάρχει με το αυτοκίνητο στο



Grenoble, Πηγή: 'Des voies pour le vélo - 30 exemples de bonnes pratiques en France', CERTU, Lyon, 2003, σελ. 23

οδόστρωμα. Το ίδιο θα κάνει και ο ποδηλάτης. Οι διελεύσεις των αυτοκινήτων είναι αραιές και θα ήταν παράλογο να ζητείται από το ποδήλατο να περιορίζεται σε κάποιο αποκλειστικό και εκ των πραγμάτων στενό διάδρομο. Του χρειάζεται μόνο ένα καταφύγιο στην άκρη του δρόμου όταν ένα αυτοκίνητο προτίθεται να το προσπεράσει. Ο τοπικής κυκλοφορίας δρόμος στις γειτονιές των ελληνικών πόλεων είναι στενός και γίνεται ακόμη στενότερος λόγω της στάθμευσης των αυτοκινήτων. Ο μέσος όρος του πλάτους αυτής της κατηγορίας δρόμων, που επελέγουνται ως τμήματα των δικτύων τα οποία προτάθηκαν στις 17 πόλεις είναι 6,8 μ. Σε ποσοστό 48% έχουν στάθμευση στη μια πλευρά και σε ποσοστό 32% στάθμευση και στις δύο. Κατά συνέπεια ο μέσος όρος του διατιθέμενου οδοιπρώματος είναι 3,5 μ. Δεν υπάρχει περιθώριο για

αποκλειστική λωρίδα. Σε αυτούς τους δρόμους, είναι σκόπιμο η ελληνική πόλη, οδεύοντας προς τον 21<sup>ο</sup> αιώνα, στο πρότυπο της πολιτικής που ακολουθείται στις ευρωπαϊκές πόλεις, να εγκαταστήσει συνθήκες ήπας κυκλοφορίας. Το βασικό κριτήριο για την ύπαρξη τους είναι οι χαμηλές ταχύτητες.

Ένα πρώτο και πολύ σημαντικό βήμα για τη χρησιμοποίηση του ποδηλάτου είναι λοιπόν η ιεράρχηση του δικτύου με διαμορφώσεις και ρυθμίσεις που θα θωρακίσουν τις γειτονιές από διαμπερείς ροές και υψηλές ταχύτητες και θα εξασφαλίσουν την τήρηση της ιεράρχησης. Οι δρόμοι μιας πόλης δικαιούνται στην πλειονότητά τους να λειτουργούν ως δρόμοι τοπικής κυκλοφορίας. Αυτό είναι ένα μεγάλο στοίχημα για τον πολιτισμό κάθε πόλης. Αν κερδοθεί τότε αυτόματα και το ποδήλατο θα έχει κατακτήσει μια άνετη θέση.



Λύση για ασφαλή μεταφορά μικρών παιδιών που τα προστατεύει παράλληλα από τη βροχή ή τη ρύπανση. Και σε αυτή την περίπτωση το κράνος δεν είναι περιττό



Πηγή: 'Portal - Promotion of Results in Transport Research and Learning', E.E. Research Programme, Γ.Δ. Μεταφορών, Agenda 2003

## 1.2 Η ταυτότητα του αυριανού ποδηλάτου

Ο σχεδιασμός υποδομής για το ποδήλατο προϋποθέτει μια καλή γνώση, όσο γίνεται πιο λεπτομερή, των μετακινήσεων και των καθημερινών πρακτικών των κατοίκων.

Στην περίπτωση της Ελλάδας, μόνο υποθέσεις και προβλέψεις μπορούμε να κάνουμε για αυτό που θα μπορούσε να συμβαίνει από πλευράς κινητικότητας, αν οι πόλεις μας γίνονταν ανθρώπινες και πολιτισμένες. Υποθέσεις μόνο μπορούν να γίνουν και ως προς την ταυτότητα των αυριανών

ποδηλατών. Στην Ελλάδα η δημιουργία υποδομής για το ποδήλατο, δεν έρχεται να καλύψει ανάγκες γνωστές, να εξυπηρετήσει ποδηλάτες που υπάρχουν, αλλά ανάγκες που είναι άγνωστες γιατί δεν μπορούν να εκδηλωθούν. Η υποδομή για το ποδήλατο ελπίζεται να δημιουργήσει νέες συμπεριφορές, νέες σχέσεις, μια νέα κοινωνικότητα και να δώσει ώθηση στην οικονομία. Το ποδήλατο στην Ελλάδα ανήκει σε μια νέα εικόνα, που φυσικά δεν είναι αποκλειστική αρμοδιότητα των υπουργείων να τη φανταστούν, αλλά θα προκύψει κυρίως από την ίδια την κοινωνία. Αυτή μπορεί να υπερβεί το τέλμα της υποβάθμισης του χώρου από το αυτοκίνητο και να εμπνευστεί άλλους τρόπους μετακίνησης, που πραγματικά εγγυώνται μια αληθινή ποιότητα ζωής.

Η νέα υποδομή θα μπορούσε να εξυπηρετήσει τρεις διαφορετικές χρήσεις του ποδηλάτου.

- α. τις καθημερινές μετακινήσεις ανάμεσα στο σπίτι και το σχολείο ή τη δουλειά που περιλαμβάνουν επίσης αγορές, αναψυχή κλπ. Γίνονται στο εσωτερικό της πόλης και ενδεχομένως συνδυάζονται με τη χρήση κι άλλων μέσων, όπως η δημόσια συγκοινωνία ή το Ι.Χ.
- β. τις μετακινήσεις για άθληση που χρησιμοποιούν δρόμους εκτός πόλεων αλλά πολλές φορές έχουν αφετηρία, διέρχονται ή έχουν προορισμό αστικές περιοχές.
- γ. τις μετακινήσεις αναψυχής, σε μια μικρή ακτίνα γύρω από το σπίτι (π.χ. για μια οικογενειακή βόλτα με τα παιδιά), σε ένα πάρκο, ή τουριστικές διαδρομές επίσκεψης περιοχών της πόλης.

Στις παραπάνω κατηγορίες μετακινήσεων αντιστοιχούν και διαφορετικές κατηγορίες ποδηλατών. Εντοπίζονται δύο κατηγορίες:

- Στην πρώτη ανήκουν οι 'έμπειροι και γρήγοροι' ποδηλάτες. Αυτοί επιλέγουν τις πιο άμεσες διαδρομές και δεν διστάζουν να εμπλέκονται στην κυκλοφορία μαζί με τα υπόλοιπα αυτοκίνητα.

Σπάνια μπαίνουν στις αποκλειστικές λωρίδες ποδηλάτου, ιδίως όταν αυτές είναι πάνω στα πεζοδρόμια, γιατί τις βρίσκουν δεσμευτικές μια και δεν έχουν εύκολη πρόσβαση και ο έξοδος από αυτές δεν τους είναι θολική.



Παρίσι, rue du Renard. Αν κάποιοι ποδηλάτες φορούν μάσκα στο Παρίσι και το Λονδίνο, τι θα έπρεπε όλοι να κάνουν στην Αθήνα;



Πηγή: 'Ville et Vélo', No 7, juin/juillet/aout 2003, σελ. 4

■ Η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τους αργούς ή φορτωμένους με ψώνια ποδηλάτες, για τους οποίους προέχει να αποφεύγουν τις τριβές με τα αυτοκίνητα. Αυτοί αντιπροσωπεύουν την καλύτερη πελατεία για όλες τις αποκλειστικές υποδομές που κατασκευάζονται για το ποδήλατο. Βέβαια, στις πόλεις των περισσότερων ευρωπαϊκών χωρών ο ποδηλάτης μπορεί να κινθεί στο εσωτερικό του δρόμου με σχετική ασφάλεια.

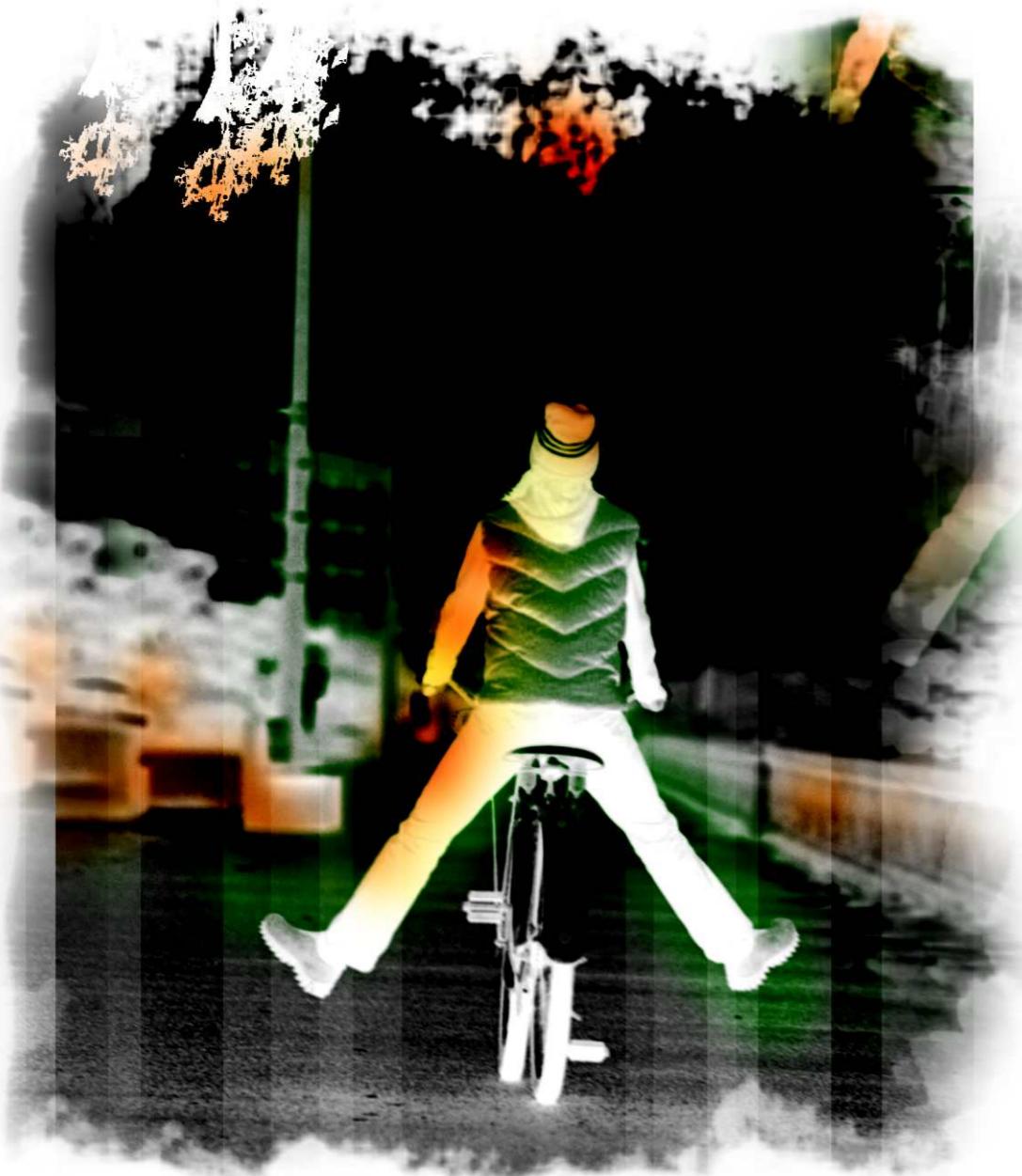
Το ίδιο συμβαίνει ακόμη και σε δικές μας πόλεις, όπως η Καρδίτσα και το Μεσολόγγι. Όμως στη μεγάλη πλειονότητα των ελληνικών πόλεων η συνύπαρξη με το αυτοκίνητο, ιδίως στους δρόμους των κέντρων, είναι παρακινδυνευμένη. Οι ελάχιστοι ποδηλάτες που κυκλοφορούν σήμερα είναι πράγματα πάρα πολύ καλοί οδηγοί και εξοικειωμένοι με τις απειλητικές συνθήκες κυκλοφορίας που επικρατούν.

Αυτούς, οι ειδικές υποδομές για το ποδήλατο ενδεχομένως να μην τους προσελκύσουν. Δεν θα γίνουν για αυτούς. Θα γίνουν

κυρίως για εκείνο τον κόσμο, κάθε πλικίας, που σήμερα δικαιολογημένα δεν τολμά να χρησιμοποιήσει ποδήλατο, παρ' όλο που θα του προσέφερε μια πολύ θολική λύση. Θα γίνουν για εκείνους για τους οποίους προέχει η ασφάλεια, η άνεση και η ευχαρίστηση της μετακίνησης.

Είναι βέβαιο ότι στο υπερκορεσμένο καθεστώς που επικρατεί στους δρόμους και στα πεζοδρόμια των ελληνικών πόλεων, με τα τόσο φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, η ταχύτητα του ποδηλάτη δεν θα μπορεί να είναι πολύ μεγάλη. Θα είναι μικρότερη της μέσης ταχύτητας του ποδηλάτη στην ευρωπαϊκή πόλη. Όμως αυτό δεν έχει μεγάλη σημασία.

Έτσι κι αλλιώς με το ποδήλατο ο μετακινούμενος θα εξασφαλίζει την πιο υψηλή ταχύτητα σε σχέση με όλα τα άλλα μέσα μεταφοράς. Οι αποστάσεις στις ελληνικές πόλεις είναι σχετικά μικρές. Δεν είναι η υψηλή ταχύτητα που μετράει αλλά η αποφυγή των ουρών στις κορεσμένες διασταύρωσεις. Το ποδήλατο τις παρακάμπτει και αυτό είναι το πιο σημαντικό.



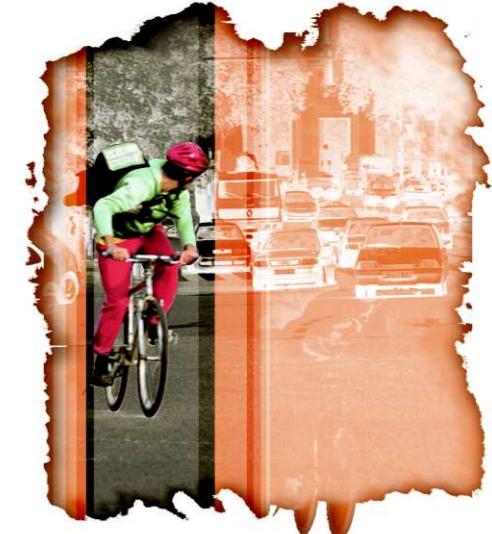
Το ποδήλατο είναι ένα παιχνίδι ακόμη και στις πολύ χαμπλές ταχύτητες.  
Αντίθετα, το παιχνίδι με τη μοτοσυκλέτα είναι συνυφασμένο με την ταχύτητα

### 1.3 Η απρόβλεπτη οδήγηση του ποδηλάτου

Πρέπει να μνη υποτιμηθεί ότι ο οποιοσδήποτε ποδηλάτης, έμπειρος ή άπειρος, έχει μια τάση να οδηγεί όσο γίνεται πιο ελεύθερα, περιορίζοντας τις στάσεις κατά την κίνησή του. Όπως ο πεζός στην Ελλάδα δυσφορεί κατά την αναμονή στους φωτεινούς σηματοδότες, η διασχίζει το οδόστρωμα οπουδήποτε, ανεξάρτητα από διαβάσεις και παραβιάζοντας τους κανόνες, έτσι και ο ποδηλάτης, όντας ακόμη πιο ευέλικτος και κατά τεκμήριο πιο τολμηρός από τον πεζό, θα πρέπει να αναμένεται ότι θα έχει την τάση να μνη πειθαρχεί. Δείγματα ανάλογων συμπεριφορών παίρνουμε και από τους χρήστες των μπχανοκίνητων δίκυκλων. Δεδομένου λοιπόν ότι εμπειρία ποδηλάτου δεν υπάρχει στην Ελλάδα και είναι σκόπιμο να εγκατασταθεί ένα καθεστώς όσο γίνεται πιο ασφαλές, θα πρέπει να αναζητηθούν ελκυστικές λύσεις οι οποίες θα πείθουν για τη σοβαρότητα και την ορθότητά τους. Με τον τρόπο αυτό θα εκπαιδεύουν τον ποδηλάτη στο να ακολουθεί συμπεριφορές που δεν θα αυξήσουν την επικινδυνότητα του ελληνικού δρόμου, αλλά αντίθετα θα τον κάνουν πιο ήπιο και πιο πολιτισμένο.



Με το ποδήλατο οι βαθμοί ελευθερίας κατά τη μετακίνηση αυξάνουν. Δεν είναι ένα όχημα συνυφασμένο με μηχανικές και άκαμπτες συμπεριφορές. Όταν λοιπόν διαπιστώνεται ότι σε ευρωπαϊκές χώρες, όπου οι οδηγοί γενικά χαρακτηρίζονται από σοβαρότητα και πειθαρχία, οι ποδηλάτες συμπριφέρονται ως συστηματικοί παραβάτες, γίνεται φανερό ότι



Πηγή: 'Portal - Promotion of Results in Transport Research and Learning', E.E. Research Programme, Γ.Δ. Μεταφορών, Agenda 2003

στην Ελλάδα το στοίχημα θα είναι πολύ δύσκολο. Θα προστεθούν ποδηλάτες, φύσει και θέσει ελεύθεροι και απειθαρχοί οδηγοί, σε ένα κυκλοφοριακό καθεστώς που δεν διακρίνεται για την τάξη και την πειθάρχηση σε κανόνες. Όσο σημαντικό είναι το σύστημα υποδομής για το ποδήλατο να διαπαιδαγωγεί τους ποδηλάτες σε συνετές συμπεριφορές, άλλο τόσο σημαντικό είναι να διαπαιδαγωγεί και τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου ανάλογα. Αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία, ιδίως ως προς τους χρήστες μπχανοκίνητων δίκυκλων, οι οποίοι εύκολα θα μπορούσαν να μπαίνουν στις αποκλειστικές υποδομές του ποδηλάτου, όπως και ως προς τους οδηγούς αυτοκινήτων, οι οποίοι θα μπορούσαν επίσης εύκολα να σταθμεύουν πάνω σε αυτές αν δεν σχεδιαστούν σωστά.

Απέναντι λοιπόν σε απρόβλεπτους οδηγούς, όπως είναι οι ποδηλάτες, χρειάζονται υποδομές προσεκτικά σχεδιασμένες, που να δίνουν έμφαση στην ανακατασκευή του δρόμου και όχι στην απλή σήμανση, ώστε να στέλνουν το μήνυμα ότι η πολιτεία επενδύει πολλά στο ποδήλατο γιατί πιστεύει στις ποιότητες που αντιπροσωπεύει.



Με το ποδήλατο μπορείς να χαμογελάς