

**Τα βασικά χαρακτηριστικά
του δικτύου κορμού ποδηλάτου**

3.1 Ο σκοπός και η δομή του δικτύου κορμού

Το ποδήλατο πηγαίνει εκεί όπου δεν μπορεί να πάει κανένα
άλλο όχημα. Πηγαίνει παντού. Περνάει από πεζοδρόμια και
πεζόδρομους, πάρκα και στοές, μεταφέρεται από άλλα οχή-
ματα, μπαίνει στο ασανσέρ, κουβαλιέται στον ώμο. Εννοείται
ότι θα διεκδικήσει μια θέση σε κάθε δρόμο. Στους δρόμους
γειτονιάς όπου οι ταχύτητες είναι χαμπλές δεν έχει πρό-
βλημα, δεν υπάρχει ανάγκη για καμιά ειδική υποδομή. Εκεί
όπου υπάρχει πρόβλημα είναι στους κύριους δρόμους που
συνδέουν τα κέντρα με τα προάστια, και στα ίδια τα κέντρα.





Το ποδήλατο είναι ταυτισμένο με την προοπτική ανάπλασης της πόλης στο σύνολό της. Δεν σημαίνει τίποτα μια υποδομή μόλις μερικών εκατοντάδων μέτρων. Είναι απαραίτητο να υπάρχει δίκτυο. Η πηγή των μετακινήσεων με ποδήλατο θα είναι οι περιοχές κατοικίας, κυρίως στα προάστια. Στην περίπτωση μιας πολύ μεγάλης πόλης, όπως η Αθήνα, το ποδήλατο μπορεί να αποτελεί μέρος συνδυασμένων μετακινήσεων με δημόσια συγκοινωνία. Στις επαρχιακές όμως πόλεις οι αποστάσεις είναι μικρές και το ποδήλατο για να επιλέγεται πρέπει να μπορεί να φτάνει στα κέντρα τους.

Η μεγάλη πλειονότητα των μετακινήσεων είναι μεταξύ των περιοχών κατοικίας και των κέντρων. Αυτές είναι που δεν

μπορούν να γίνονται με ποδήλατο σήμερα και για αυτό το ποδήλατο έχει εγκαταλειφθεί. Το δίκτυο κορμού αυτές τις μετακινήσεις έχει προορισμό να εξυπηρετεί. Οι υπόλοιπες, με αφετηρία τις γειτονίες και κατεύθυνση τους ακτινικούς κλάδους του δίκτυου κορμού γίνονται άνετα. Οι δρόμοι των γειτονιών θα 'κρεμαστούν' από το δίκτυο κορμού. Αυτή η πολιτική σχεδιασμού ακολουθήθηκε στις 17 πόλεις.

Τα δίκτυα που προτάθηκαν είναι δίκτυα κορμού. Επελέγησαν κατά κανόνα κύριοι δρόμοι γιατί πρώτον, συνήθως μόνο αυτοί είναι που συνδέουν τις περιοχές κατοικίας με τα κέντρα και δεύτερον, γιατί αυτοί είναι οι πιο ελκυστικοί και τους προτιμούν οι ποδηλάτες.



Πηγή: 'Le vélo un enjeu pour la ville', vélo et partage de l'espace urbain, fiche 5, CERTU, 1994

Strasbourg, Το τραμ είναι προσβάσιμο από τους ποδηλάτες, Πηγή: Des voies pour le vélo - 30 exemples de bonnes pratiques en France', CERTU, Lyon, 2003, σελ 45.

3.2 Ενιαίες διαδρομές

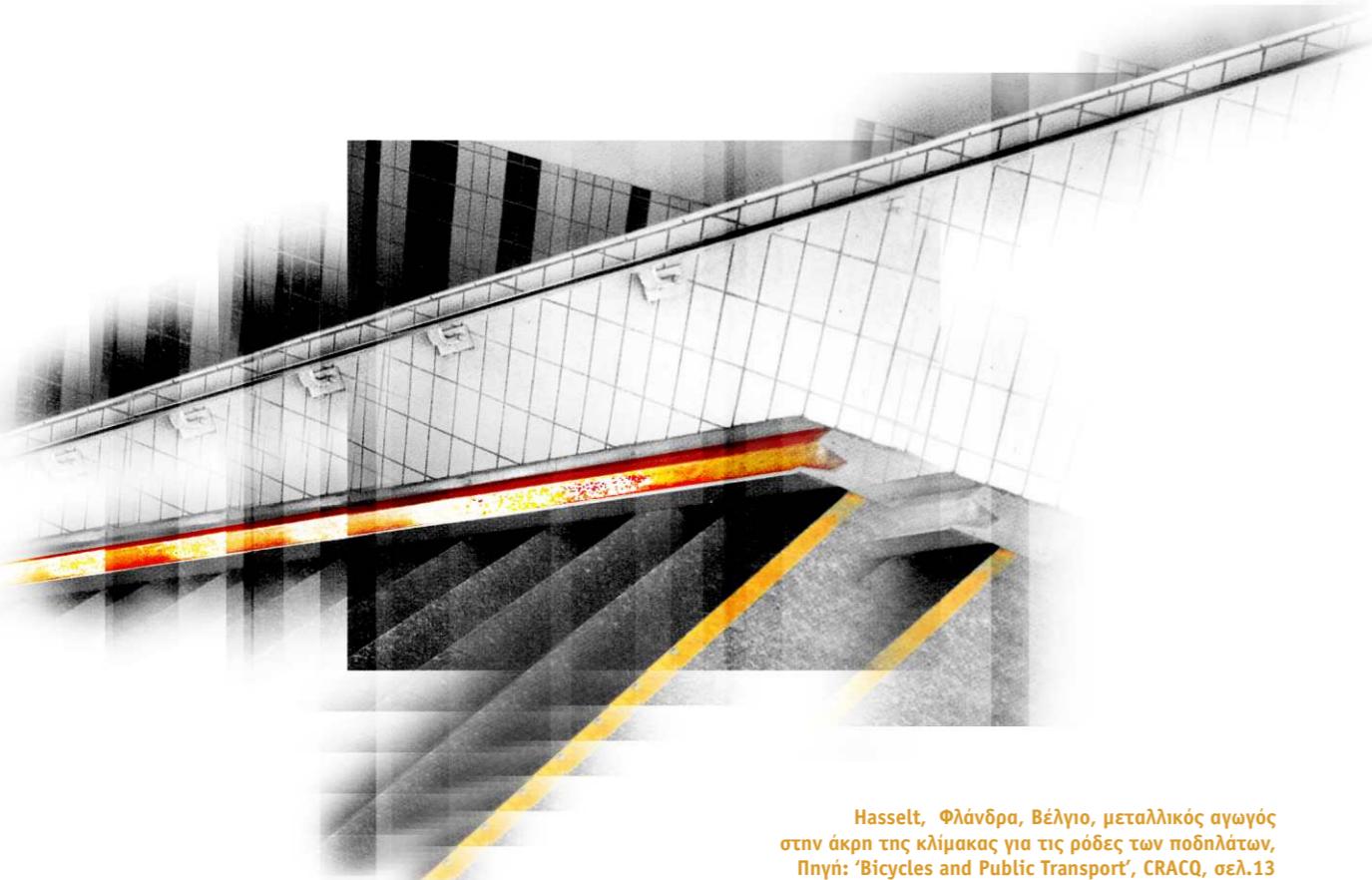
Η συνέχεια είναι απαραίτητη για την αναγνωσιμότητα του δίκτυου. Οι σημερινές άμορφες πολεοδομικές αναπτύξεις είναι υπερβολικά περίπλοκες για να είναι κατανοητές. Το δίκτυο ποδηλάτου μπορεί να είναι από τα στοιχεία εκείνα που ενοποιούν την πόλη και κάνουν την εικόνα της απλούστερη και επομένως φιλικότερη.

Η συνέχεια της διαδρομής δεν επιτυγχάνεται με διαμορφώσεις που σχεδιάζονται μόνο βάσει κριτηρίων ασφάλειας. Συμβάλλουν πολύ και η σήμανση, η αισθητική και η επάρκεια του εξοπλισμού για τον ποδηλάτη. Τα δίκτυα όπως είναι



φυσικό περιλαμβάνουν τμήματα με διάφορες λύσεις υποδομής (περιοχές απόλυτου διαχωρισμού από το αυτοκίνητο, περιοχές συνύπαρξης κλπ). Όλα αυτά τα τμήματα πρέπει να εγγράφονται σε ενιαία συστήματα οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης, χώρων στάθμευσης ποδηλάτων, χώρων μετεπιβίβασης σε δημόσια συγκοινωνία και σύνδεσης με χαρακτηριστικά σημεία ή διαδρομές του αστικού χάρτη.



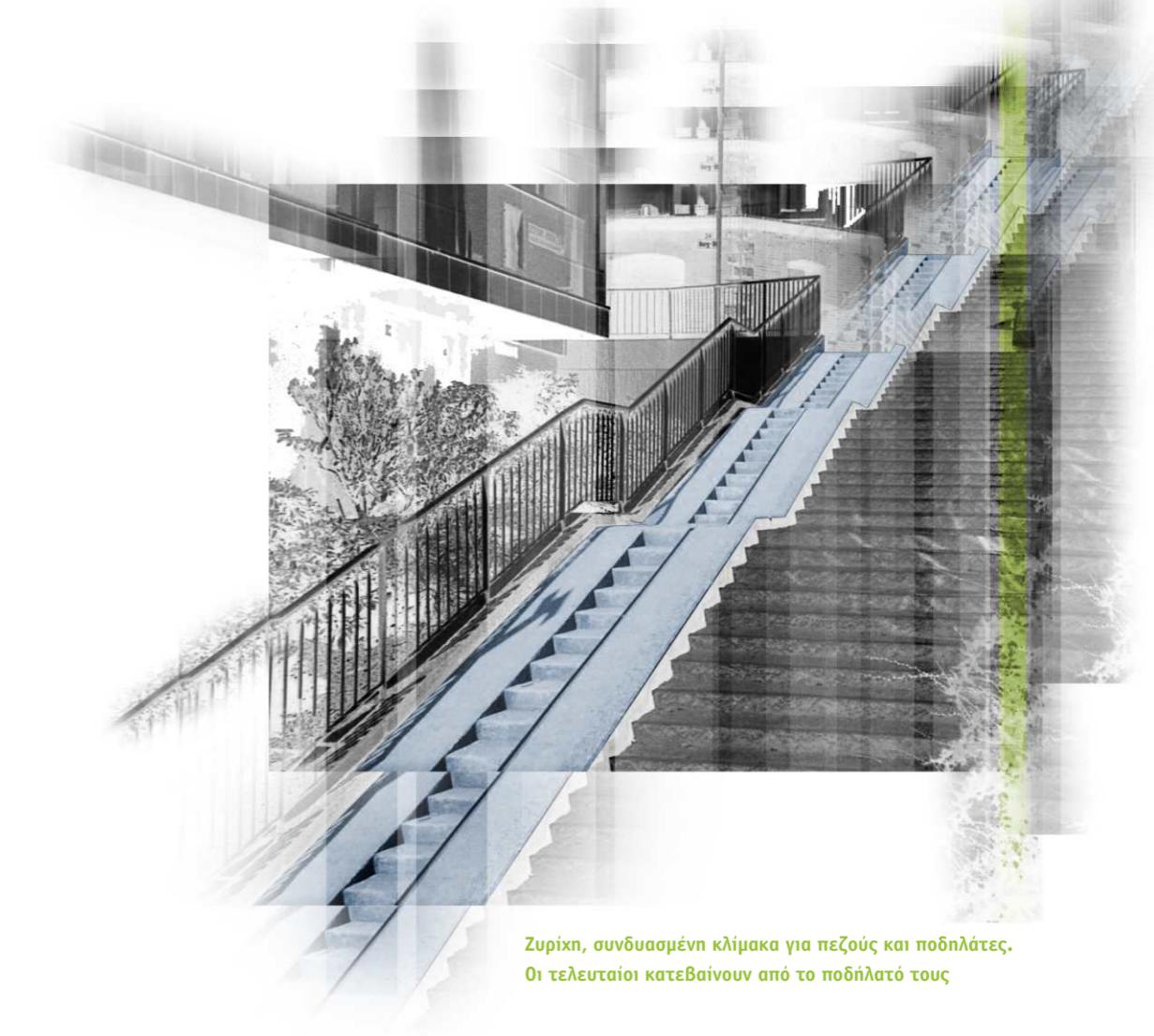


Hasselt, Φλάνδρα, Βέλγιο, μεταλλικός αγωγός στην άκρη της κλίμακας για τις ρόδες των ποδηλάτων,
Πηγή: 'Bicycles and Public Transport', CRACQ, σελ.13

3.3 Αμεσότητα των συνδέσεων

Για το αυτοκίνητο η λογική των παρακάμψεων κάποιων περιοχών και των υποχρεωτικών περιπορειών μέσω της δημιουργίας δακτυλίων, εφαρμόζεται όλο και πιο συχνά, ανάλογα με το βαθμό ευαισθητοποίησης μιας κοινωνίας απέναντι στις επιπτώσεις που προκαλεί η κίνηση ή η στάθμευσή του. Για το ποδήλατο πρέπει να εφαρμόζεται μια τελείως αντίστροφη λογική. Το ποδήλατο δεν είναι σωστό να υποβάλλεται σε περιπορείες. Περιπορεία για το αυτοκίνητο σημαίνει προστασία της πόλης, περιπορεία για το ποδήλατο σημαίνει αδυναμία της πόλης να αποκαταστήσει ένα περιβάλλον πολιτισμένο στο οποίο τα ποδήλατα κι άλλοι ευαίσθητοι χρήστες θα μπορούσαν να εισέρχονται με ασφάλεια.

Οι χαράξεις επομένων δικτύων κορμού ποδηλάτων θα πρέπει να περιλαμβάνουν τμήματα όσο γίνεται πιο ευθύγραμμα που δεν θα παρακάμπτουν εμπόδια, αλλά θα τα ακυρώνουν. Πρέπει να θεωρείται δεδομένο ότι, ακόμη και αν για να προστατευθεί ο ποδηλάτης του προταθούν σημαντικές εκτροπές στην κίνησή του, δεν θα τις σεβαστεί και αυτό θα είναι ακόμη πιο επικίνδυνο από λύσεις υποδομής που κατ' αρχήν φαίνονται παρακινδυνέμενες, αλλά είναι πιο σίγουρο ότι θα κρατήσουν τον ποδηλάτη πάνω τους. Σύμφωνα με αυτή τη λογική οι μονόδρομες λωρίδες για το ποδήλατο, είναι μια λύση δανεισμένη από το αυτοκίνητο που δεν γίνεται ανεκτί εύκολα από τον ποδηλάτη. Δεν γίνεται ιδίως σεβαστή όταν υποτάσσει



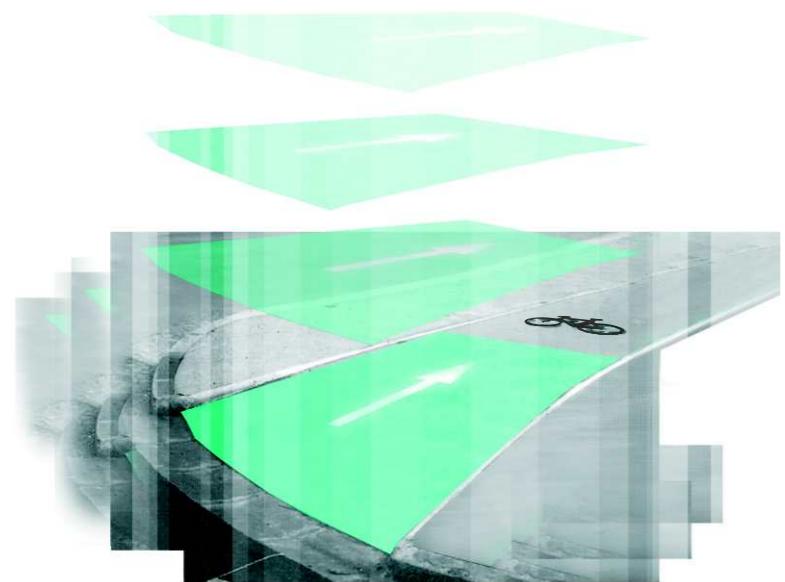
Ζυρίχη, συνδυασμένη κλίμακα για πεζούς και ποδηλάτες.
Οι τελευταίοι κατεβαίνουν από το ποδήλατό τους

την κίνησή του σε ζεύγη μονόδρομων λωρίδων που μοιράζονται σε διαφορετικούς παράλληλους δρόμους. Ο ποδηλάτης επικοινωνεί με τους πεζούς και τους άλλους ποδηλάτες και επιδιώκει να τους συναντά. Η καλύτερη λύση είναι η λωρίδα ποδηλάτου να βρίσκεται πάνω στο πεζοδρόμιο και να είναι αμφίδρομη, όπως αμφίδρομη είναι και η κίνηση των πεζών. Και στα δυο απέναντι πεζοδρόμια το σωστότερο είναι να υπάρχει χώρος να κινούνται αμφίδρομα οι ποδηλάτες.

Σε μονόδρομους για τα αυτοκίνητα το ποδήλατο είναι σωστότερο να μπορεί να κινείται αμφίδρομα. Είναι μια λύση που δίνεται συστηματικά στην Ευρώπη. Θα ήταν απολύτως λάθος να προτείνονται στο ποδήλατο μορφές δικτύων που να μημούνται το μοντέλο των δικτύων κίνησης των αυτοκινήτων.

Δεν γίνεται έτσι ελκυστικό το ποδήλατο στον ανταγωνισμό του απέναντι στα άλλα οχήματα. Θα έπρεπε να αναζητηθούν λύσεις στην τελείως αντίθετη κατεύθυνση, που να παρέχουν στον ποδηλάτη ελευθερίες τις οποίες η πόλη αδυνατεί να δώσει στο αυτοκίνητο ή ακόμη και του τις αφαιρεί.

Για παράδειγμα η μονοδρόμηση μιας αμφίδρομης οδού για να προκύψει χώρος ώστε να ενταχθεί αμφίδρομη διαδρομή ποδηλάτου είναι μια τέτοια λύση. Η διέλευση του ποδηλάτου από πάρκα, από πεζόδρομους, από υπαίθριες σκάλες, η προσπέλασή του στις αποβάθρες του μετρό, η μεταφορά του σε εξωτερικές σχάρες προσαρτημένες στα λεωφορεία, είναι λύσεις που δίνουν πραγματικά προτεραιότητα στο ποδήλατο και κάνουν την πόλη ικανή να στηρίζεται σε αυτό.



Ράμπα σύνδεσης λωρίδας ποδηλάτου, που αναπτύσσεται στο πεζοδρόμιο, με το οδόστρωμα, Πηγή: 'Le vélo un enjeu pour la ville', faciliter la circulation des cyclistes, fiche 6, CERTU, 1994

3.4 Ελκυστικές διαδρομές.

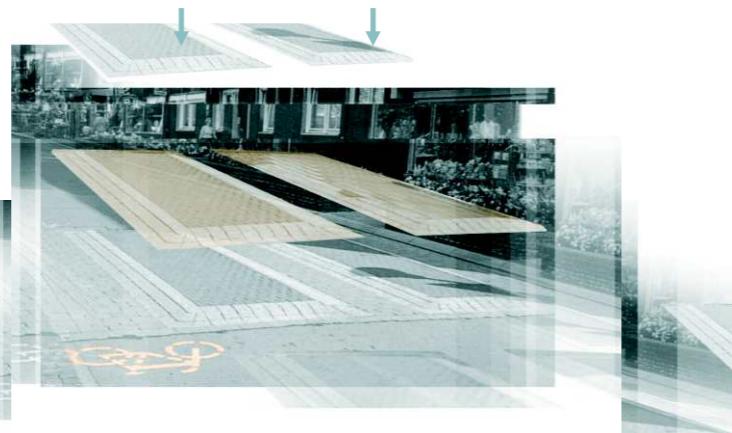
Η υποδομή για το ποδήλατο δρομο-

λογεί την ανάπλαση της πόλης

Από δρόμους βρώμικους, άσχημους, θορυβώδεις, δεν θα περάσει ο ποδηλάτης, όσο ασφαλής κι αν είναι εκεί. Το περιβάλλον τον ποδηλάτη τον αφορά, γιατί έρχεται σε επαφή μαζί του. Το αγγίζει, το εισπνέει, το ακούει, το αισθάνεται. Δεν απομονώνεται από αυτό όπως ο επιβάτης του αυτοκινήτου. Δεδομένου ότι στις ελληνικές πόλεις δεν περισσεύουν οι όμορφες διαδρομές, τα καινούρια δίκτυα του ποδηλάτου θα πρέπει να φροντίσουν να αναπτυχθούν αξιοποιώντας εκείνες τις λίγες που υπάρχουν, συνδέοντας το ποδήλατο με την ποιότητα. Συγχρόνως όταν η εξυπρέτηση της σύνδεσης κάποιων σημαντικών πόλων υποχρεώνει τη χάραξη δικτύων ποδηλάτου σε δρόμους αισθητικά ανεπαρκείς, θα πρέπει η δημιουργία της νέας υποδομής να συνοδεύεται από ένα γενικότερο πρόγραμμα αισθητικής ανάπλασης του δρόμου.

Η συντήρηση της οριζόντιας σήμανσης και η εξασφάλιση μιας σταθερά υψηλής ποιότητας οδοστρώματος αποτελούν ικανές και αναγκαίες συνθήκες για την κίνηση του ποδηλάτου. Σε γενικές γραμμές στην Ευρώπη, τα αποτελέσματα στα οποία εμπλέκονται οι ποδηλάτες είναι πολύ περισσότερα στις πόλεις, αν και λιγότερο σοβαρά, απ' ότι στην εξοχή. Ένας μεγάλος όμως αριθμός τους δεν καταγράφεται, κυρίως αυτών που οφείλονται σε πτώσεις και όχι σε συγκρούσεις με άλλο όχημα. Τα αποτελέσματα συμβαίνουν κυρίως κατά το

"Μαξιλαράκια" (coussins, γαλ.) για τη μείωση της ταχύτητας των αυτοκινήτων. Η διέλευση των ποδηλάτων δεν επιβαρύνεται, Πηγή: 'Le vélo un enjeu pour la ville, faciliter la circulation des cyclistes', fiche 6, CERTU, 1994



3.5 Η σημασία της λεπτομέρειας στην κατασκευή

Δεν θα έπρεπε να υποτιμάται ότι η δημιουργία υποδομής για το ποδήλατο θα είναι ένα δύσκολο κέντημα στους δρόμους της ελληνικής πόλης και ότι θα πρέπει να συνοδεύεται από μια σοβαρή και συστηματική πολιτική συντήρησης, κάτι που ποτέ δεν αντιμετωπίστηκε σοβαρά στην Ελλάδα. Η οριζόντια σήμανση για το ποδήλατο είναι η πιο σημαντική. Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις στηρίζεται στο χρώμα.



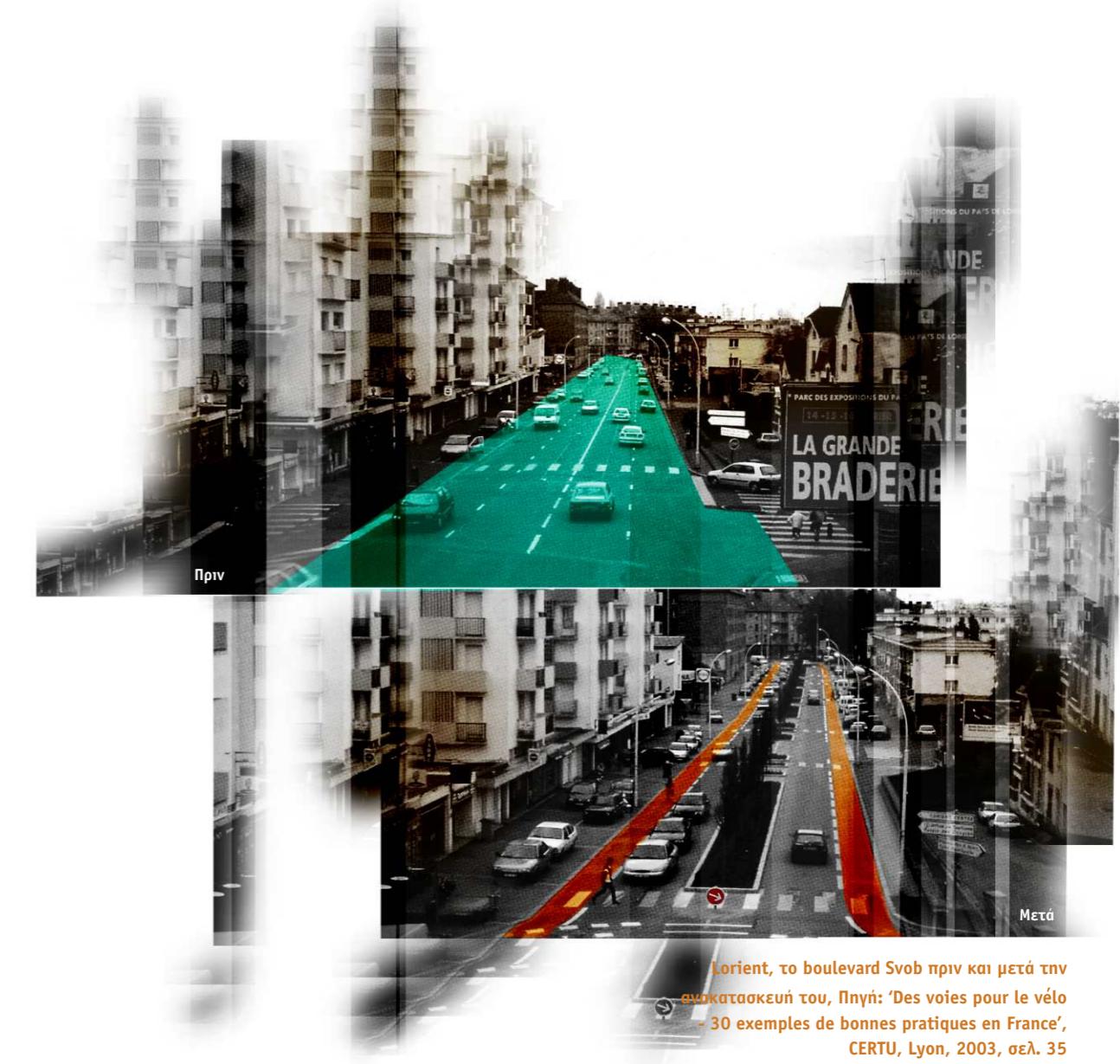
Προνομιακή διέλευση για ποδήλατα, Πηγή: 'Le vélo un enjeu pour la ville, faciliter la circulation des cyclistes', fiche 6, CERTU, 1994

σούρουπο, όταν το ποδήλατο φωτίζεται ελάχιστα ή καθόλου. Αυτοί που είναι πολύ εκτεθειμένοι σε κινδύνους είναι τα παιδιά και η πληθυσμός. Πιο πολλά αποτελέσματα καταγράφονται μεταξύ των διασταυρώσεων παρά στις διασταυρώσεις. Ίσως γιατί στις διασταυρώσεις ο ποδηλάτης έχει συνείδηση του κινδύνου και προσέχει. Δυο είναι οι κυριότεροι λόγοι αποχήματων:

1. Η διαφορά της ταχύτητας ανάμεσα στο ποδήλατο και στο αυτοκίνητο.
2. Η παραβίαση των κανόνων τόσο από ποδηλάτες όσο και από αυτοκινητιστές. Σχεδόν στις μισές συγκρούσεις μεταξύ αυτοκινήτων και ποδηλάτων, ο ποδηλάτης βρισκόταν σε σταθερή πορεία και το αύξημα οφείλετο στο αυτοκίνητο (προσπέραση με κακή εκτίμηση των αποστάσεων, άνοιγμα της πόρτας κλπ).

Η ασφάλεια του ποδηλάτη εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τις λεπτομέρειες. Μια μικρή ανωμαλία, σε ένα κατά τα άλλα ομαλό οδόστρωμα, είναι αυτή που αιφνιδιάζει τον ποδηλάτη. Στο σημείο αυτό είναι φανερό ότι στην Ελλάδα βρισκόμαστε στο μπέν.





ένταξη του ποδηλάτου σημαίνει γενική ανακατασκευή των ανοικτών χώρων της ελληνικής πόλης έτσι ώστε να γίνουν ομαλότεροι και χωρίς κατασκευαστικές ανωμαλίες. Φυσικά αυτό θα είναι προς όφελος όλων των χρηστών, ειδικότερα των ατόμων με κινητικές δυσκολίες, των πεζών, αλλά και των οδηγών αυτοκινήτου.

Οι είσοδοι και έξοδοι στις διασταυρώσεις από αποκλειστικές λωρίδες, ιδίως όταν αυτές είναι σε διαφορετική στάθμη από το οδόστρωμα π.χ. πάνω σε πεζοδρόμιο, στην αρχή και το τέλος πεζοδρόμου, οι είσοδοι πάρκων και πλατειών, τα

στόμια των φρεατίων απορροής οιμβρίων, οι περιοχές εισόδου σε χώρους στάθμευσης παρόδιων χρήσεων, όπου αναγκαστικά οι λωρίδες ποδηλάτων επί των πεζοδρομίων ταπεινώνονται στη στάθμη του οδοστρώματος, αποτελούν σημεία που η κατασκευή τους απαιτεί μεγάλη προσοχή.

Σε γενικές γραμμές οι πόλεις έχουν στηρίξει τις στρατηγικές οδικής ασφάλειας σε λύσεις ανισοσταθμίας των χώρων που αντιστοιχούν σε ανταγωνιστικούς χρήστες (π.χ. ανισοσταθμία μεταξύ πεζοδρομίου και οδοστρώματος). Η ανισοσταθμία κατασκευάζεται τόσο πο έντονη όσο οι σχέσεις ανάμεσα στους

διάφορους χρήστες γίνονται πιο εχθρικές. Ωστόσο αυτή η ανισοσταθμία συνεπάγεται τεμαχισμό του δρόμου σε ασυνεχείς περιοχές, που θωρακίζονται μεταξύ τους από εμπόδια τα οποία φυσικά λειτουργούν περιοριστικά για χρήστες όπως οι ποδηλάτες που εναλλάσσονται σε όλα τα μέρη της οδού. Το ιδανικό οδικό αστικό περιβάλλον για ποδηλάτες και πεζούς θα ήταν εκείνο που θα χαρακτηρίζοταν από απόλυτη συνέχεια στη στάθμη και στην αισθητική. Ενα τέτοιο αστικό τοπίο θα ήταν και το πλέον ασφαλές για αυτούς.

Η εισαγωγή του ποδηλάτου και η ανακατασκευή του οδικού χώρου αποτελούν λοιπόν δύο αλληλένδετους στόχους. Το ποδήλατο είναι ένα σημαντικό εργαλείο σε μια στρατηγική που θέτει το ζήτημα της τύχης της πόλης ως 'κατασκευή'. Η ανακατασκευή του δρόμου είναι ένας στόχος που δεν αφορά μόνο το ποδήλατο. Αφορά τον πεζό και κάθε κάτοικο. Αφορά το περιβάλλον, τη λειτουργία της πόλης, την ποιότητα ζωής και την οικονομική ανάπτυξη.



