

Υποδομές συνύπαρξης
και αντιπαλότητας
ανάμεσα στον ποδηλάτη
και τους άλλους χρήστες



Στρασβούργο, λωρίδα ποδηλάτου
στο πεζοδρόμιο δίπλα σε στάση τραμ.
Ο στύλος της σήμανσης επισημαίνεται
με εκτροπή της οριογραμμής

4.1 Ποδήλατο και πεζοί.

Το ποδήλατο στα πεζοδρόμια και στους πεζόδρομους

Ανάλογα με το πλάτος του πεζοδρομίου ή του πεζόδρομου και την πυκνότητα των πεζών αποφασίζεται ο σχεδιασμός ή όχι διαδρόμου πάνω τους για τα ποδήλατα. Η ιδανικότερη και πιο ριζική λύση, όταν υπάρχει χώρος, θα ήταν ο διάδρομος για τα ποδήλατα να τους είναι υποχρεωτικός. Θα δίνεται παράλληλα στους πεζούς το δικαίωμα να τον διασχίζουν εγκάρσια, ώστε να μη λειτουργεί σαν φράγμα.





Λωρίδα ποδηλάτου σε πολύ πλατύ πεζοδρόμιο

Η προτίμηση υπέρ της δημιουργίας με απλή διαγράμμιση υποχρεωτικού διαδρόμου ακόμη κι όταν οι πεζοί είναι λίγοι, οφείλεται σε δυο λόγους:

- η ταχύτητα του ποδηλάτη συνεπάγεται κινδύνους για το πεζό,
- το πεζοδρόμιο ή ο πεζόδρομος ανήκει και σε άτομα περιορισμένης κινητικότητας ή οράσεως που δεν είναι εύκολο να αισθάνονται άνετα σε ελεύθερη συνύπαρξη με τον ποδηλάτη.

Η διαπλάτυνση πεζοδρομίων και η ανάλογοι πλάτους δημιουργία λωρίδων ποδηλάτου προς την πλευρά του οδοστρώματος είναι μια λύση που δόθηκε συστηματικά στα κέντρα των 17 πόλεων. Θα επιτρέπεται να διέρχεται εγκάρσια από αυτές ο πεζός και σε ποιες περιπτώσεις; Συνήθως προτάθηκαν σε δρόμους με πυκνές και ταχείες διελεύσεις αυτοκινήτων. Σε τέτοιους δρόμους το σωστότερο είναι το πέρασμα των πεζών στο αντίθετο πεζοδρόμιο να



Δρέσδη, λωρίδα ποδηλάτου στο πεζοδρόμιο



Παρίσι, rue de Rivoli, μπροστά στο δημαρχείο

γίνεται από τις διαβάσεις. Επομένως, εκεί η λωρίδα του ποδηλάτου χρησιμοποιείται σαν ένα φράγμα ασφαλείας για τους πεζούς, το οποίο διευκολύνει και τη ροή των οχημάτων.

Σε άλλες ωστόσο περιπτώσεις δεν μπορεί κανείς να αρνηθεί στους πεζούς τις εγκάρσιες διελεύσεις από κάθε σημείο του δρόμου, ιδίως όταν μόνο μια λωρίδα κυκλοφορίας τους χωρίζει από το απέναντι πεζοδρόμιο, κάτι που συμβαίνει πάρα πολύ συχνά λόγω της στάθμευσης.

Δεδομένου ότι οι κανόνες πρέπει να είναι απλοί και λίγοι και επειδή θα οδηγούσε τους ποδηλάτες να αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες αν τους αναγνωριζόταν αποκλειστική χρήση των λωρίδων τους στα πεζοδρόμια, προτείνεται για λόγους ασφαλείας ο πεζός να νομιμοποιείται να διασχίζει εγκάρσια τη λωρίδα ποδηλάτου. Φυσικά αυτή είναι απαραίτητο να διαφοροποιείται με το χρώμα και την υφή της από την

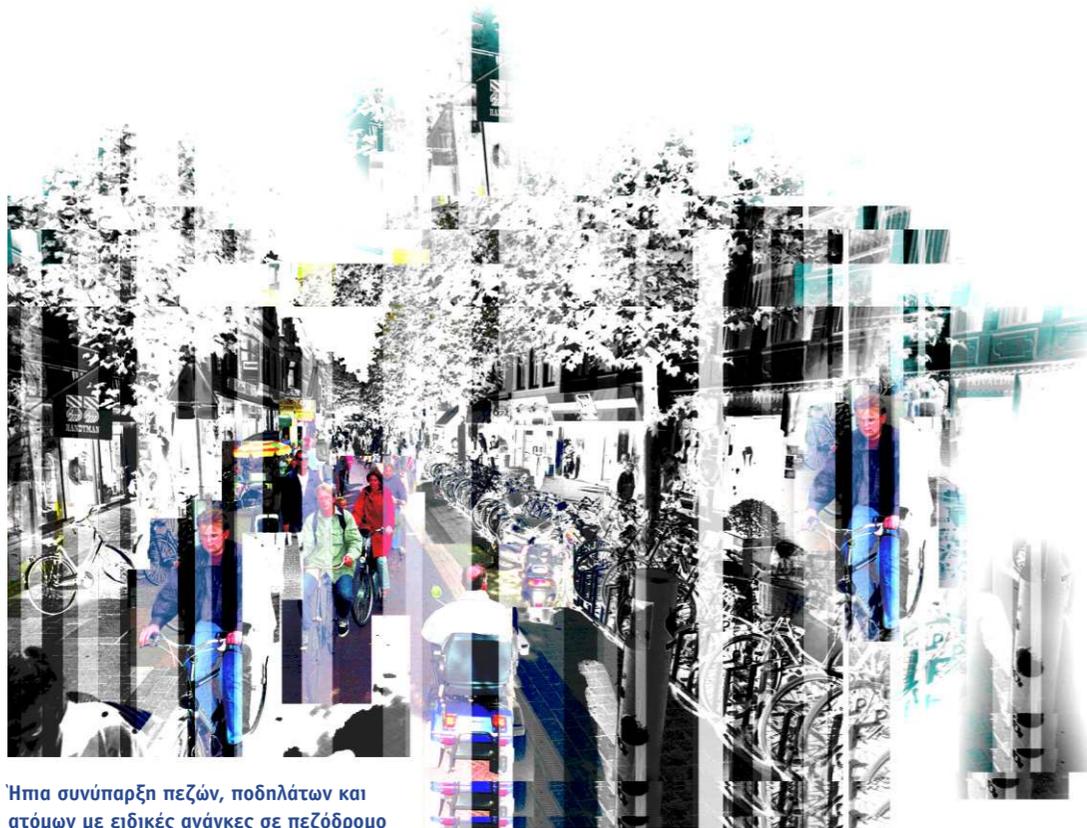
υπόλοιπη πλακόστρωση για να είναι έντονα ορατή. Για τα άτομα με περιορισμένη όραση είναι επίσης απαραίτητο η οριογραμμή που τη διαχωρίζει από το υπόλοιπο πεζοδρόμιο να είναι ελαφρά ανάγλυφη.

Το πεζοδρόμιο, ανεξάρτητα από λωρίδες, θα πρέπει ωστόσο να ανήκει στο σύνολό του στα παιδιά με ποδήλατο ηλικίας μέχρι 8 ετών. Τα παιδιά δεν γνωρίζουν να οδηγούν σε λωρίδες αλλά είναι σημαντικό να μπορούν να χρησιμοποιούν το πεζοδρόμιο για τις μετακινήσεις τους προς το σχολείο, το πάρκο ή το γήπεδο. Μέχρι αυτή την ηλικία η ταχύτητά τους δεν απειλεί τον πεζό αλλά θα πρέπει να έχουν διδαχτεί ότι πρέπει να είναι πολύ προσεκτικά στο πεζοδρόμιο και να τον σέβονται.



το ποδήλατο - σύντροφος





Ήπια συνύπαρξη πεζών, ποδηλάτων και ατόμων με ειδικές ανάγκες σε πεζόδρομο



Παρίσι, λεωφορείο της RATP, ενοικίασης και επισκευής ποδηλάτων σε κεντρικό σημείο της πόλης (Chatelet)

4.2 Το ποδήλατο και η σχέση του στο δρόμο με τα πατίνια, τα gingers, και το μηχανοκίνητο δίκυκλο

Μπορεί στην Ελλάδα η χρήση των πατινιών να είναι περιθωριακή λόγω των κακών οδοστρωμάτων και του απειλητικού περιβάλλοντος ωστόσο αποτελούν ένα μέσο που θα έρθει και εδώ, ιδίως αν η πολιτική κατασκευής λωρίδων ποδηλάτου και ποδηλατόδρομων επεκταθεί. Οι λωρίδες αυτές, κυρίως εκείνες που θα κατασκευάζονται με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, ή οι ποδηλατόδρομοι σε ανοικτούς χώρους πρασίνου, θα αποτελούν μια όαση ομαλού και καθαρού από αυτοκίνητα χώρου. Τους χρήστες πατινιών, gingers ή άλλων ήπιων μέσων που θα εφευρισκονται αδιάκοπα, αυτές οι υποδομές αναπότρεπτα θα τους προσελκύουν. Ποια πολιτική θα πρέπει να ακολουθηθεί ως προς αυτά;

Για να απαντηθεί το ερώτημα αυτό, θα πρέπει να εξεταστούν δυο θέματα: το αν θα είναι επιθυμητή η παρουσία τους στην πόλη και η συμβατότητά τους με το ποδήλατο σε κοινές λωρίδες. Είναι γεγονός ότι οι πόλεις αποδείχτηκαν απροετοίμαστες απέναντι στα πατίνια, τα rollers και τα gingers. Τα αντιμετωπίζουν με αμηχανία, μη γνωρίζοντας ποια θέση να τους δώσουν στο δρόμο. Κατά συνέπεια δεν προχωρούν και σε σχεδιασμούς που θα τους απέδιδαν ένα συγκεκριμένο ρόλο στις αστικές μεταφορές. Φυσικά κανείς δεν μπορεί εύκολα να εναντιωθεί σε μέσα τόσο ήπια και φιλικά στο περιβάλλον, που είναι τόσο κοντά στον πεζό.

Αξίζουν χώρους για να κινούνται με άνεση και ταχύτητα. Κανείς δεν θα μπορούσε εύκολα να επιχειρηματολογήσει ενάντια στην εικόνα μιας πόλης που, τουλάχιστον η κεντρική της περιοχή θα ήταν ένας παράδεισος για την αποκλειστική χρήση αυτών των μέσων. Το ποδήλατο θα μπορούσε να συνυπάρχει μαζί τους; Η ως τώρα εμπειρία στην Ευρώπη από

τη συνύπαρξη του ποδηλάτου με άλλα μέσα δεν οδηγεί σε σαφή συμπεράσματα. Σε κάποιες χώρες, π.χ. στη Δανία, οι λωρίδες ποδηλάτου ανήκαν και στα μοτοποδήλατα όμως πρόκειται εκεί για πραγματικά μοτοποδήλατα που δεν αναπτύσσουν ταχύτητα μεγαλύτερη των 40χλμ/ώρα. Στη Γαλλία αυτό το δικαίωμα αφαιρέθηκε από τα μοτοποδήλατα (με το διάταγμα της 14.9.98) μάλλον για δύο λόγους:

ο πρώτος είναι η επιθυμία να προωθηθεί με κάθε τρόπο το ποδήλατο, **ο δεύτερος** ότι τελικά σήμερα στην κατηγορία των μοτοποδηλάτων ανήκουν και τα σκούτερ που είναι πολύ νευρικά, τρέχουν και γίνονται επικίνδυνα για το ποδήλατο. Συμβαίνει ωστόσο στη Γαλλία κάτι που πριν από μερικά χρόνια δεν μπορούσε να προβλεφθεί και που αποτελεί εμπόδιο στη δυναμική που έχει αποκτήσει η χρήση του ποδηλάτου. Πρόκειται για την εκρηκτική αύξηση της μοτοσυκλέτας, αύξηση που είναι προϊόν του αυξανόμενου κορεσμού των αυτοκινήτων. Οι μοτοσυκλέτες βρίσκουν διέξοδο στις

ποδηλατολωρίδες, εκτοπίζοντας ουσιαστικά το ποδήλατο. Το πρόβλημα είναι ότι οι ποδηλατολωρίδες συμπίπτουν με τις λεωφορειολωρίδες. Οι τελευταίες κατασκευάζονται με πλάτος 4,5μ. για να μπορούν τα ποδήλατα να προσπερνούν τα σταματημένα λεωφορεία. Υπάρχει λοιπόν χώρος και για τις μοτοσυκλέτες. Αυτές χρησιμοποιούν σαν επιχείρημα για να διεκδικήσουν το δικαίωμα εισόδου τους, την παρουσία των ταξί. Όταν υπάρχει χώρος για τα ταξί δεν υπάρχει για τις μοτοσυκλέτες; Τι λύση μπορεί να δοθεί για την ασφαλέστερη κίνηση της μοτοσυκλέτας; Σε καμιά χώρα δεν έχει κάτι βρεθεί και μέχρι αυτό να γίνει η αντιπαλότητα ανάμεσα στο μηχανοκίνητο δίκυκλο και το ποδήλατο θα είναι μεγάλη. Προφανώς το ποδήλατο αποδεικνύεται σήμερα ότι έχει ανάγκη να θωρακιστεί απέναντι στα υπόλοιπα μέσα, το ίδιο όπως έχει ανάγκη να θωρακιστεί και ο πεζός. Η λύση της διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου για τη δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου πάνω του, προς την πλευρά του οδοστρώματος, είναι μια καλή

Freiburg, πεζοδρομημένο κέντρο ελεύθερο για ποδήλατα και τραμ,
Πηγή: 'Bicycles & Public Transport', CRACQ, European Cyclists Federation, 2002



επιλογή γιατί απομακρύνει το ποδήλατο από το οδόστρωμα και παράλληλα απομακρύνει και το αυτοκίνητο από τον πεζό. Επιπλέον προστατεύει το ποδήλατο και από τη μοτοσυκλέτα διότι όταν η λωρίδα βρίσκεται στο πεζοδρόμιο

δεν είναι καθόλου ελκυστική για τις μηχανές. Η τοποθέτηση χαμηλών μεταλλικών πασσάλων παρά το κράσπεδο για τη θωράκιση της λωρίδας του ποδηλάτου επιτυγχάνει συγχρόνως και τη θωράκιση του πεζοδρομίου για τους πεζούς.



Καρλσρούη, Γερμανία, tram train, μετεπιβίβαση από το ποδήλατο
στο τραμ - τρένο, Πηγή: 'Bicycles and Public Transport', CRACQ, σελ. 3

4.3 Το ποδήλατο και η σχέση του στο δρόμο με τη δημόσια συγκοινωνία

Στις ελληνικές συνθήκες θα είχε νόημα μια λύση συνύπαρξης λεωφορείων και ποδηλάτων στις λεωφορειολωρίδες, όπως αυτή δίνεται σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες; Δεν είναι εύκολη η απάντηση δεδομένου ότι το πρόβλημα της μοτοσυκλέτας είναι στην Ελλάδα ακόμη πιο σοβαρό.

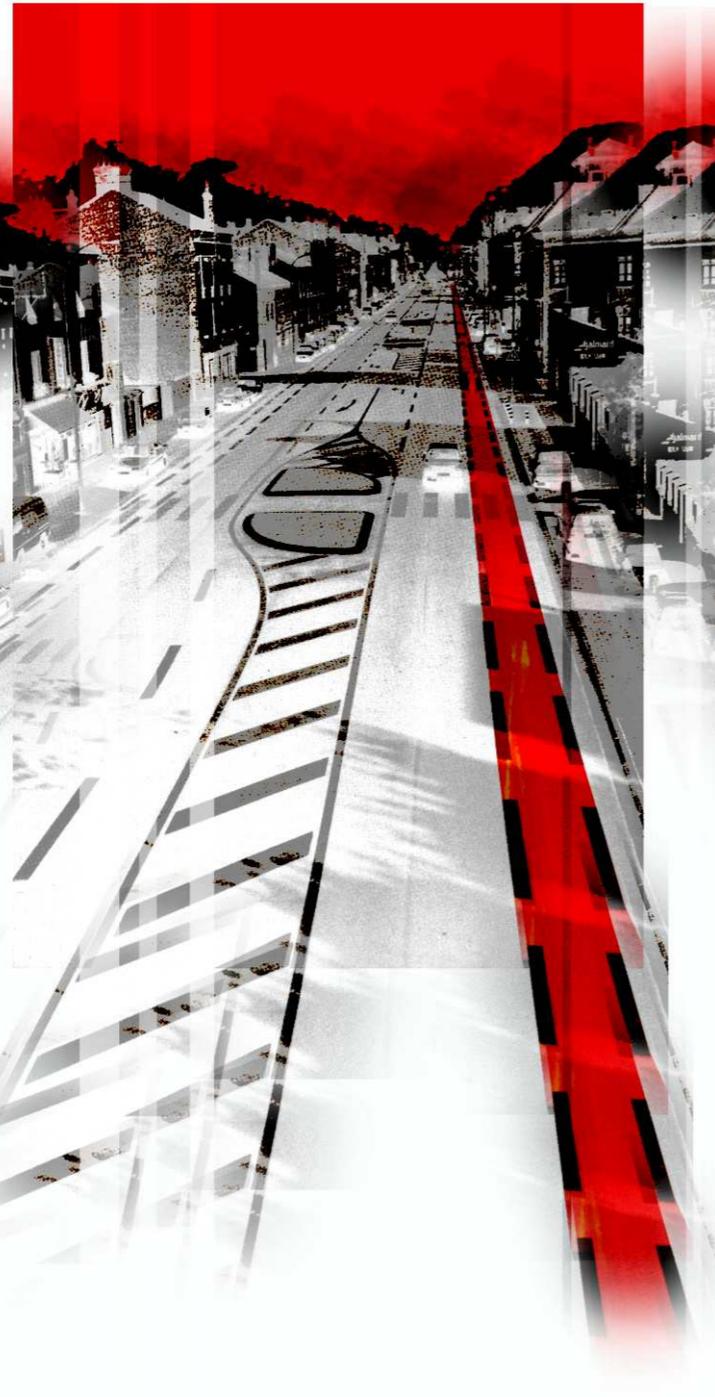
Το μηχανοκίνητο δίκυκλο είναι μια λύση για τις μετακινήσεις διότι καταναλώνει για την κίνηση και τη στάθμευσή του ελάχιστο χώρο, είναι ευέλικτο και γρήγορο. Η λειτουργία και η οικονομία της ελληνικής πόλης σπριζονται και στο δίκυκλο και επομένως οι σχεδιασμοί δεν μπορούν να παραγνωρίζουν το σημαντικό του ρόλο. Εδώ και λίγα χρόνια η Ελλάδα μαζί με πολύ λίγες ευρωπαϊκές πόλεις επιτρέπει στο δίκυκλο να χρησιμοποιεί τις λεωφορειολωρίδες, προσφέροντάς τους περισσότερη ασφάλεια. Αυτό που υπάρχει στην Ελλάδα είναι το μηχανοκίνητο δίκυκλο, όχι το ποδήλατο, και σωστά δόθηκε μια λύση για το πρώτο. Απομακρύνθηκε η πιθανό-

τητα μιας μελλοντικής λύσης στις λεωφορειολωρίδες για τους αυριανούς ποδηλάτες; Δεν είναι σίγουρο. Το ποδήλατο δεν έχει την ισχύ της μοτοσυκλέτας ώστε να βγαίνει από τη λεωφορειολωρίδα κάθε φορά που συναντά ένα σταματημένο λεωφορείο ή τρόλεϊ. Δεν είναι σίγουρο ότι θα έβρισκε κάποια στιγμή θέση σε αυτές. Η πρόωθηση του ποδηλάτου εξαρτάται από την υλοποίηση δικών του αποκλειστικών λωρίδων και από την οργάνωση συνδυασμένων λύσεων με τη δημόσια συγκοινωνία. Το λεωφορείο, το τραμ, το μετρό και το προαστιακό τρένο έχουν πολλές δυνατότητες για να συνδυαστούν με το ποδήλατο και να συμβάλλουν στην πρόωψή του. Τα παραδείγματα είναι πολλά¹ σε όλο τον κόσμο. Μεταφορά των ποδηλάτων με τα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας, διαμόρφωση χώρων στις στάσεις και τους σταθμούς για τη φύλαξη των ποδηλάτων, ενοικίαση ποδηλάτων από τους φορείς διαχείρισης της δημόσιας συγκοινωνίας κλπ.

[1] Δείτε στο Θ. Βλαστός, 'Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μια διαφορετική πόλη', έκδοση της Αναπτυξιακής Εταιρίας του Δήμου Αθηναίων, Αθήνα 2003, τα κεφάλαια Α2.3 'Δημόσια συγκοινωνία και ποδήλατο' και Β6 'Επιτυχημένα ευρωπαϊκά παραδείγματα στη δημόσια συγκοινωνία'.



Romans, Πηγή: 'Des voies pour le vélo - 30 exemples de bonnes pratiques en France', CERTU, Lyon, 2003, σελ. 43



4.4 Το ποδήλατο και η σχέση του στο δρόμο με τα αυτοκίνητα

Βρυξέλλες, συνθήκες κορεσμού, λωρίδα ποδηλάτου αντίθετης κίνησης ως προς τα αυτοκίνητα

4.4.1 Συνύπαρξη

Στην περίπτωση δρόμων τοπικής κυκλοφορίας, όπου οι ταχύτητες των αυτοκινήτων είναι αντίστοιχες αυτών του ποδηλάτου, και εκεί όπου το πλάτος του δρόμου δεν επιτρέπει προπεράσματα, είναι ανεκτό το ποδήλατο να συνυπάρχει με το αυτοκίνητο. Τέτοιοι δρόμοι υπάρχουν πολλοί στις γειτονιές και με μικρές παρεμβάσεις, που εξασφαλίζουν την τήρηση του ορίου ταχύτητας των 30 κλμ/ώρα, όπως σημειακές διαπλάτυνσεις του πεζοδρομίου, τοπικές ανυψώσεις του οδοστρώματος στη στάθμη του πεζοδρομίου κλπ., μπορούν να λειτουργούν ως ήπιες κυκλοφορίας.



Ιωάννινα, ποδηλατόδρομος στα όρια της παλιάς πόλης





Ταϊβάν, το τραμ εντάσσεται σ'ένα περιβάλλον έντονης παρουσίας του ποδηλάτου, Πηγή: 'LRV - Gelenktriebwagen τύπου TLRV-2 με την ονομασία ASPIRE (KIEPE ELEKTRIK), prospectus

Σε αυτούς τους δρόμους, που κατά κανόνα είναι μονόδρομοι, απαιτείται μόνο μια συνιστώμενη λωρίδα για το ποδήλατο στη μία πλευρά του δρόμου. Ορίζεται με διακεκομμένη γραμμή. Εξυπηρετεί την κίνηση των ποδηλάτων την αντίθετη ως προς τα αυτοκίνητα που έτσι γίνεται πιο προφυλαγμένα. Εννοείται ότι όταν δεν υπάρχουν αυτοκίνητα, το ποδήλατο κινείται ελεύθερα στο εσωτερικό της διατομής.

Η αμφίδρομη κίνηση του ποδηλάτου σε μονοδρόμους είναι κάτι που επιτρέπεται από τους κώδικες πολλών ευρωπαϊκών

χωρών και είναι ένα μέτρο πάρα πολύ σημαντικό για την προώθηση του ποδηλάτου.

Στην περίπτωση αμφίδρομων με μικρή παρουσία αυτοκινήτων και με ανεπαρκές πλάτος για τη χάραξη λωρίδας ποδηλάτου η καταλληλότερη λύση είναι η δημιουργία δύο συνιστώμενων λωρίδων στη μια και στην άλλη πλευρά του οδοστρώματος, καταφύγιων στην περίπτωση διέλευσης ενός αυτοκινήτου.

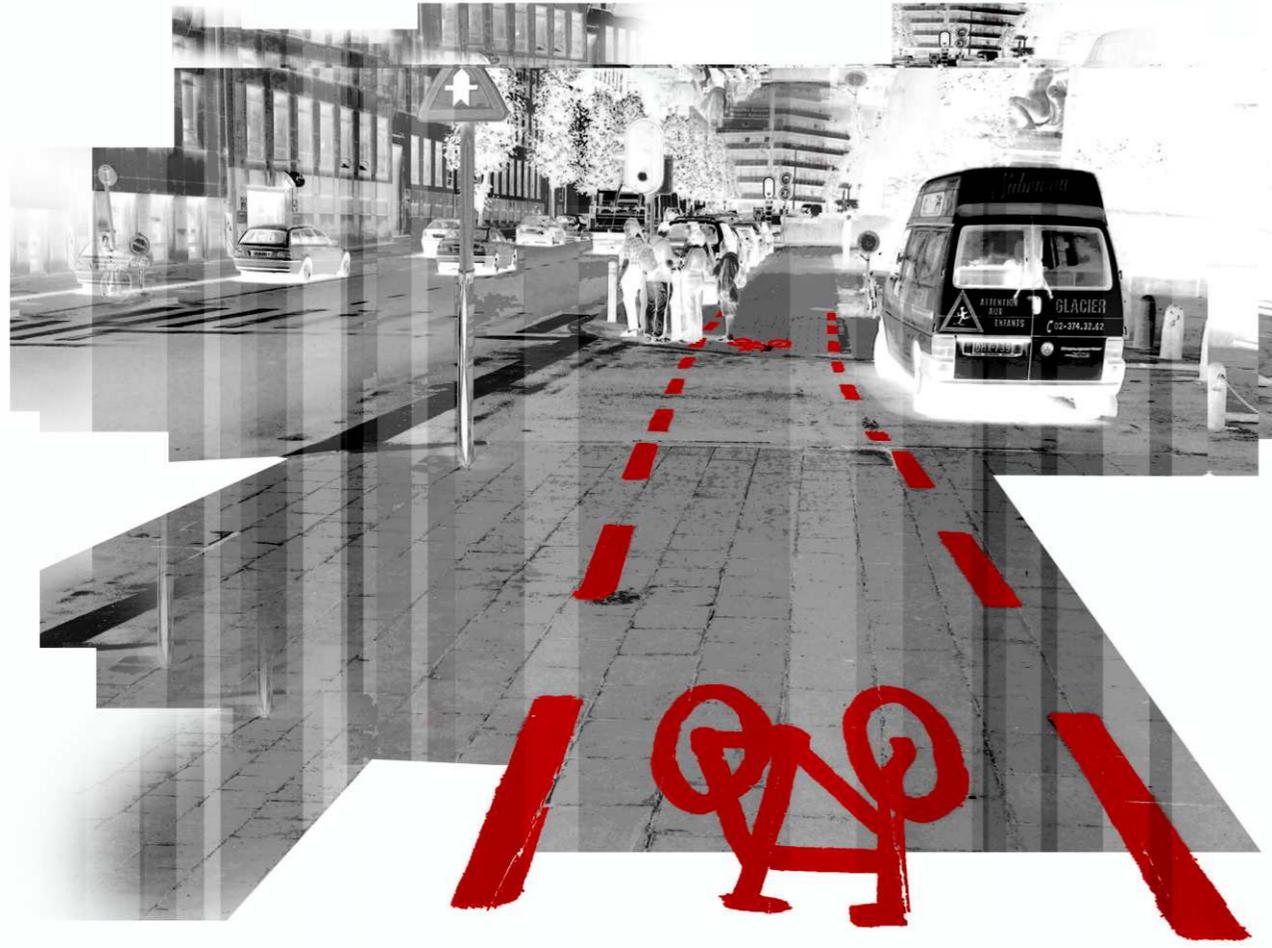
Όταν δεν υπάρχει αυτοκίνητο τότε τα ποδήλατα χρησιμοποιούν ελεύθερα το σύνολο της διατομής.



Το ποδήλατο τοποθετείται στο λεωφορείο σε εξωτερική οριζόντια σχάρα, Πηγή: Sportworks, www.bicycleracks.com

Παρίσι, ποδηλατόδρομος στη στάση του οδοστρώματος στο boulevard Richard Lenoir. Νησίδα πλάτους ενός μέτρου προστατεύει τους ποδηλάτες από αιφνίδια ανοίγματα της πόρτας των σταθμευμένων αυτοκινήτων

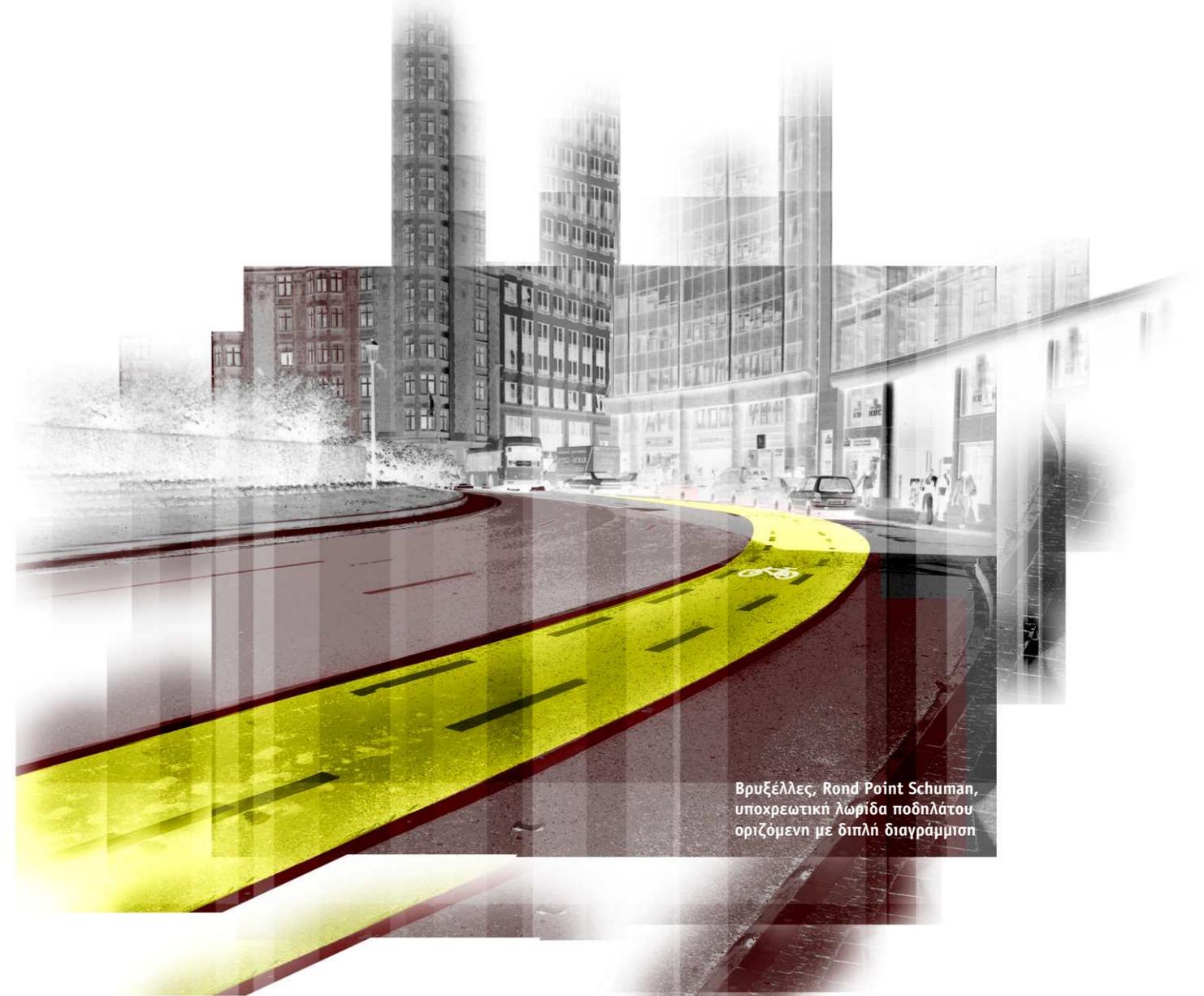
Βρυξέλλες, rue Royale,
στην είσοδο του parc de Bruxelles,
λωρίδα ποδηλάτου στο πεζοδρόμιο



4.4.2 Διαχωρισμός

Σε δρόμους όπου οι ταχύτητες των αυτοκινήτων είναι απειλητικές δεν μπορεί να υπάρχει συνύπαρξη. Τρεις είναι οι γενικές λύσεις που εφαρμόστηκαν στις 17 πόλεις.

- λωρίδα ποδηλάτου στο οδόστρωμα με διαγράμμιση,
- λωρίδα ποδηλάτου στο οδόστρωμα προστατευμένη από διαχωριστική ντισίδα,
- διαπλάτυνση του πεζοδρομίου και δημιουργία λωρίδας πάνω του προς την πλευρά του οδοστρώματος.



Βρυξέλλες, Rond Point Schuman,
υποχρεωτική λωρίδα ποδηλάτου
οριζόμενη με διπλή διαγράμμιση



