

Μεθοδολογία χάραξης δικτύων ποδηλάτου.

Το πρόγραμμα του Υ.Μ.Ε. για την
κατασκευή υποδομής σε
17 ελληνικές πόλεις



7.1 Κριτήρια επιλογής των 17 πόλεων

Οι 17 πόλεις επελέγονται από ένα σύνολο 78, που είχαν εκδηλώσει ενδιαφέρον μετά από πρόσκληση του υπουργείου. Τα κριτήρια με βάση τα οποία αξιολογήθηκαν οι αιτήσεις ήταν: (α) η συμβατότητα με τις προδιαγραφές του προγράμματος, (β) η αριμότητα της υφιστάμενης μελέτης (στην περίπτωση που υπήρχε), (γ) η σοβαρότητα των κυκλοφοριακών προβλημάτων, (δ) η ευκολία υλοποίησης του έργου και (ε) η υφιστάμενη χρήση ποδηλάτου ή/και σημαντικά υλοποιημένα έργα για το ποδήλατο. Η Βαθμολόγηση έγινε με βάση την κλίμακα από 0 (χειρότερο) - 3 (καλύτερο). Η τελική Βαθμολογία προέκυψε ως άθροισμα των βαθμών στα πέντε επιμέρους κριτήρια.

7.2 Τα δίκτυα στις 17 πόλεις. Γεωγραφικά, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά

Οι 17 πόλεις είναι όλες διαφορετικές μεταξύ τους. Άλλες είναι παραθαλάσσιες (Κως, Ρόδος, Ηράκλειο, Κέρκυρα, Θεσσαλονίκη, Μεσολόγγι), άλλες πολύ μικρές (Αμαλιάδα, Ν. Ψυχικό, Π. Ψυχικό), άλλες μεγάλες (Λάρισα, Πάτρα, Θεσσαλονίκη, Δ. Αθηναίων, Ηράκλειο) άλλες είναι δήμοι στο εσωτερικό ευρύτερων πολεοδομικών συγκροτημάτων (Ν. Ψυχικό, Π. Ψυχικό, Δ. Αθηναίων, Θεσσαλονίκη), άλλες έχουν κλίσεις (Λαμία, Πάτρα) και γενικά κάθε μια τους είναι μια ειδική περίπτωση για την οποία έπρεπε να δοθεί μια ξεχωριστή λύση.

Η υπόθεση ποδηλάτου προχωράει πιο εύκολα όταν φυσικά υπάρχει μια παράδοση πάνω στην οποία μπορεί να πατήσει. Αυτό φάνηκε πολύ καθαρά στο επίπεδο της μελέτης και στο επίπεδο της υλοποίησης στο Μεσολόγγι, στην Καρδίτσα και σε μικρότερο βαθμό στο Βόλο έχουν εκπονηθεί σχετικές μελέτες.

- Στη Λάρισα είχε γίνει μελέτη ποδηλάτου στο πλαίσιο ενός ευρύτερου προγράμματος ανασχεδιασμού της κυκλοφοριακής της οργάνωσης. Δεν υπάρχουν παντού κυκλοφοριακές μελέτες. Σε πολλές περιπτώσεις έγιναν και απαρχαιώθηκαν σύντομα λόγω της ταχύτητας των αλλαγών.
- Ο Βόλος ήταν η πόλη για την οποία είχαν γίνει ανεξάρτητες μελέτες δικτύου ποδηλάτου.
- Στο Ηράκλειο επίσης υπήρχε μια πρόταση δικτύου ποδηλάτου ενσωματωμένη στο σχεδιασμό της αισθητικής ανάπλασης του ιστορικού πυρήνα. Η πόλη διαθέτει μια κυκλοφοριακή μελέτη που αλλάζει ριζικά την κυκλοφοριακή της οργάνωση. Η πρόταση για το δίκτυο ποδηλάτου βασίζεται σε αυτή την αναδιοργάνωση.
- Στη Θεσσαλονίκη οι όποιες προτάσεις ανάπλασης έχουν εξαρτηθεί από την προϋπόθεση της υλοποίησης κάποιων έργων, όπως του μετρό ή της υποθαλάσσιας αρτηρίας.
- Στο Δήμο της Αθήνας, για τον οποίο δεν εκπονήθηκε ποτέ μια συνολική κυκλοφοριακή μελέτη, επίσης υπήρχε αναμονή των αποτελεσμάτων από τις επεκτάσεις του μετρό, και από την ολοκλήρωση της Αττικής Οδού και του τραμ.

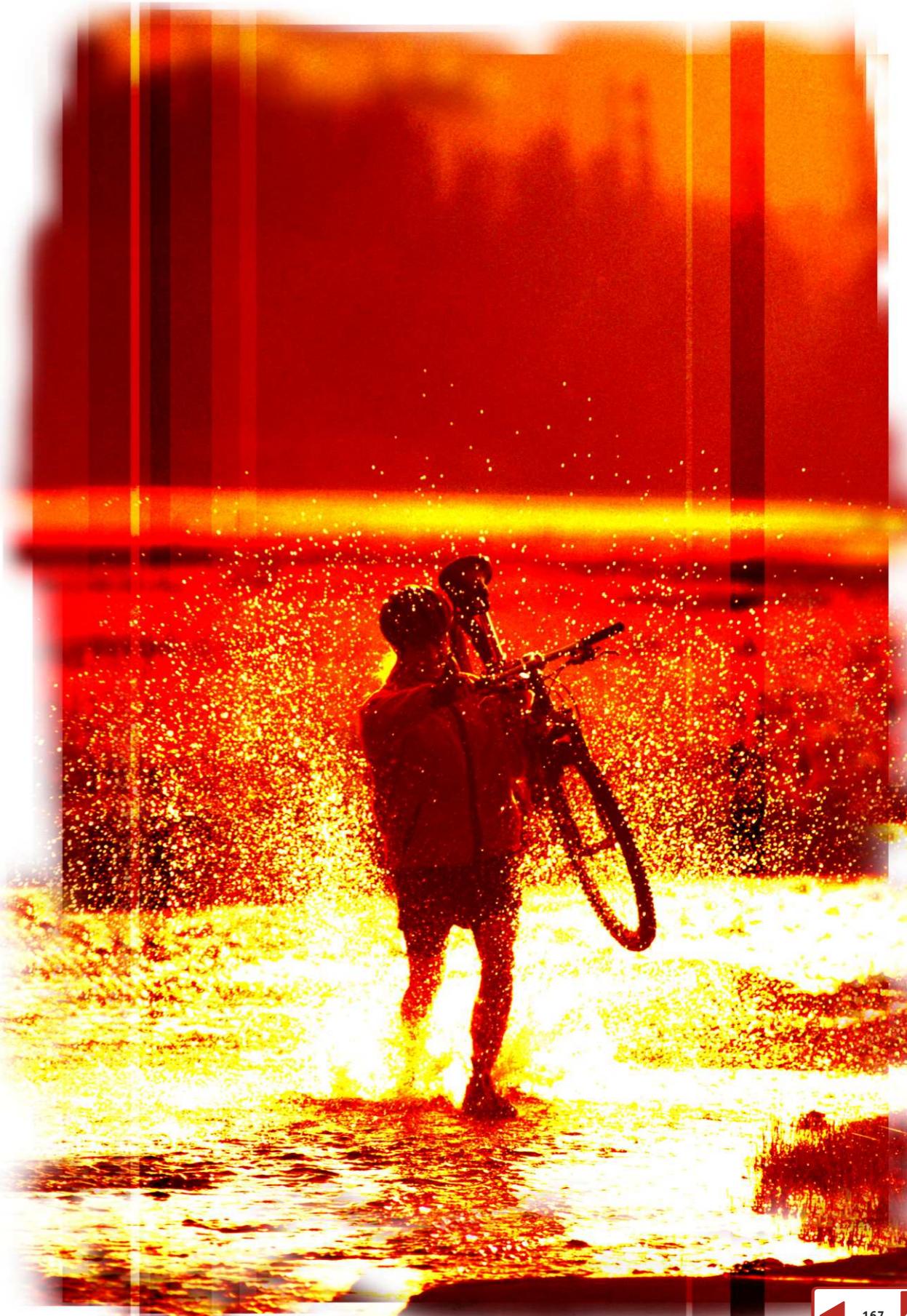
Ωστόσο οι κατά περίπτωση παρεμβάσεις, είτε πεζοδρομίσεων (Δ. Αρεοπαγίου - Απ. Παύλου-Ερμού) είτε δημιουργίας λεωφορειόδρομων διαμορφώνουν προοδευτικά μια νέα κατάσταση στην πρωτεύουσα, ευνοϊκότερη και για το ποδήλατο.

Αναμένεται μάλιστα να προκύψουν σημαντικές αλλαγές με τις επεκτάσεις του τραμ και του μετρό που θα συνεχίζονται όσο η Αθήνα θα μεγαλώνει και θα γίνεται πιο δραστήρια.

Η προετοιμασία για την Ολυμπιάδα είναι αλήθεια ότι θα μπορούσε να δώσει την ευκαιρία για ριζικές αποφάσεις προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας. Αυτό δεν έγινε. Συνολικά πάντως υπάρχει αισιοδοξία για την ελληνική πρωτεύουσα.

- Οι δήμοι Ν. Ψυχικού και Π. Ψυχικού λεπτουργούν σαν νησίδες στο εσωτερικό της Αθήνας. Ιδίως ο δεύτερος. Δεν είναι τυπικοί εκπρόσωποι της πρωτεύουσας. Το Ν. Ψυχικό είναι ο δήμος της Ελλάδας με το μεγαλύτερο δίκτυο δρόμων πάνας κυκλοφορίας. Αποδεικνύεται πάντως ότι δεν είναι αρκετό για να τον προστατεύσει από τις διαμπερείς ροές.
- Το Π. Ψυχικό είναι ο δήμος με το πιο όμορφο περιβάλλον από πλευράς αρχιτεκτονικής και πρασίνου. Αυτό είναι μια από τις προϋποθέσεις για το ποδήλατο. Στον ίδιο δήμο υπάρχει επίσης μια υπερσυγκέντρωση από σχολεία. Απευθύνονται σε μαθητές από όλη την Αθήνα. Μικρό ποσοστό μπορεί να πηγαίνει στο σχολείο με ποδήλατο. Θα του δοθεί η δυνατότητα;
- Διαμπερείς ροές δεν διέρχονται από όλες τις πόλεις. Εξαρτάται από τη θέση τους ως προς τα υπερασπικά δίκτυα. Το πρόβλημα ωστόσο υπάρχει σε αρκετές: Πάτρα, Τρίπολη, Ηράκλειο, Βόλος, Δ. Αθηναίων, Ν. Ψυχικό, Π. Ψυχικό, Κως.
- Η δημόσια συγκοινωνία στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες είναι συνεργάτης του ποδηλάτου. Από τις ελληνικές πόλεις μόνο στην Αθήνα αρχίζει να αποκτά μια ταυτότητα με αξιοπρέπεια. Στις υπόλοιπες είναι απόλυτα ελλειμματική.

Στη συνέχεια ακολουθεί η παρουσίαση των 17 πόλεων. Περιγράφονται τα πολεοδομικά και κυκλοφοριακά τους χαρακτηριστικά, οι πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι, ο ρόλος που προορίζεται για το ποδήλατο και το προτεινόμενο δίκτυό του. Για κάθε πόλη δίνονται από δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα λύσεων σε οδικά τμήματα και σε διασταυρώσεις.



7.3 Προτεινόμενη στρατηγική κυκλοφοριακής ελάφρυνσης για τις 17 πόλεις. Ο ρόλος του ποδηλάτου

7.3.1 Οι νησιωτικές πόλεις

7.3.1.1 Ρόδος

7.3.1.1.1 Γενικά

Η πολεοδομική συγκρότηση

Η Ρόδος είναι μια πόλη που έχει αναπτυχθεί στην αιχμή του Βόρειου άκρου του νησιού. Η δομή της είναι αρκετά περίπλοκη και άνιση, εξ' αιτίας τόσο γεωγραφικών, όσο και ιστορικών λόγων. Συντάρχουν πράγματι, χωρίς να επικοινωνούν καλά μεταξύ τους, τμήματα που ανήκουν σε διαφορετικές ιστορικές περιόδους. Η έντονα διαφορετική μορφολογία του δικτύου τους επιπρέπει τη συνέχεια και την ισόρροπη ανάπτυξη του συνολικού ιστού, όπως και τη λειτουργία του.

Ο πληθυσμός της πόλης είναι 54.000 κάτοικοι (απογραφή 2001), που το καλοκαίρι πολλαπλασιάζονται σε 200.000 - 250.000. Το μεγαλύτερο μέρος αυτού του πρόσθετου πληθυσμού, περίπου το 80 - 85%, συγκεντρώνεται σε μια μικρή επιφάνεια, στο βορειότερο άκρο της πόλης, και ειδικότερα σε μια ζώνη κατά μήκος της δυτικής ακτής, που είναι η μοναδική ακτή που προσφέρεται για μπάνιο. Στους διαμένοντες στην πόλη ξένους προστίθενται και οι επισκέπτες μερικών ωρών, είτε αυτοί που μένουν σε ξενοδοχεία εκτός πόλης, είτε αυτοί που διέρχονται με κρουαζιερόπλοια. Και οι μεν και οι δε φορτίζουν καθημερινά έντονα το κέντρο.

Οι διακριτές ενότητες που συνθέτουν την πόλη

> Χάρτης Χ(ρ)ο 1

1η ενότητα. Ο μεσαιωνικός πυρήνας.

Πρόκειται για τον πιο όμορφο και καλύτερα διατηρημένο μεσαιωνικό πυρήνα στην Ελλάδα. Βρίσκεται σε κεντροβαρική θέση και περικλείεται από τείχη, τάφρο και ζώνη πρασίνου. Η

προσπέλασή του γίνεται από ένα περιορισμένο αριθμό πυλών, 7 συνολικά, από τις οποίες μπορούν να διέρχονται μόνο τα αυτοκίνητα των κατοίκων. Ο μεσαιωνικός πυρήνας λειτουργεί ως φράγμα μεταξύ των περιοχών κατοικίας, που αναπτύσσονται στο νότιο τμήμα της πόλης, και του βορειοδυτικού τμήματος, όπου βρίσκεται το σύγχρονο κέντρο αλλά και η περιοχή των ξενοδοχείων.

2η ενότητα. Το σύγχρονο κέντρο

Περιλαμβάνει δυο τμήματα: χαρακτηρίζεται από μια σειρά πολύ αξιόλογων δημόσιων κτηρίων μνημειακής αρχιτεκτονικής της ιταλικής περιόδου. Προσδίδουν ένα ιδιαίτερο χαρακτήρα στην πόλη, αλλά η λεωφόρος που τα συνδέει κατά μήκος του λιμανιού, η λεγόμενη γραμμική πλατεία της 7ης Μαρτίου, παραμένει αδιαμόρφωτη, δεν προσφέρεται για περπάτημα και παρουσιάζει την εικόνα ενός χώρου αφιερωμένου αποκλειστικά στο αυτοκίνητο.

Ωστόσο η κυκλοφοριακή σημασία αυτού του δρόμου είναι μικρή. Η δυσανάλογη με τις ανάγκες κυκλοφορίας επιφάνεια ασφάλτου, που περιβάλλει άμορφα τα σημαντικότατα αυτά κτήρια, ενισχύει την εσωστρέφειά τους και τα εμποδίζει να ενταχθούν όπως τους αρμόζει στον πολεοδομικό ιστό και στην πόλη γενικότερα.

Το τμήμα του σύγχρονου εμπορικού κέντρου:

δεν έχει ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Οι εικόνες που επικρατούν είναι παρόμοιες με αυτές που συναντώνται στα εμπορικά κέντρα όλων των σύγχρονων πόλεων.

3η ενότητα. Η περιοχή των ξενοδοχείων

Σε επαφή με το σημερινό κέντρο, στη δυτική του πλευρά, είναι η περιοχή των ξενοδοχείων. Χαρακτηρίζεται από μεγάλους κτηριακούς όγκους μοντέρνας αρχιτεκτονικής και από την απόλυτη κυριαρχία χρήσεων αναψυχής και εμπορίου, που απευθύνονται στον ξένο επισκέπτη.

4η ενότητα. Η υπό κατασκευή λιμενική ζώνη

Η ανατολική ακτή της πόλης είναι μια εκτεταμένη λιμενική ζώνη, υπό κατασκευή. Δεν παρουσιάζει κανένα ενδιαφέρον για τον επισκέπτη. Εκεί όπου υπάρχει ένα σοβαρό πρόβλημα αισθητικής είναι στο τμήμα του λιμανιού, το οποίο βρίσκεται μπροστά στο τείχος της μεσαιωνικής πόλης. Ανατρέπει τελείως

τη σχέση που είχε ο μεσαιωνικός πυρήνας με τη θάλασσα. Στο πόδι του τείχους, που παλιότερα το έβρεχε η θάλασσα, ελίσσεται ένας στενός δρόμος με σημαντική κίνηση και στάθμευση κάθε κατηγορίας και μεγέθους οχημάτων, τα οποία υποβαθμίζουν την ποιότητα του χώρου. Η κίνηση του πεζού δεν είναι ούτε άνετη, ούτε ευχάριστη, και η κυρίαρχη εντύπωση είναι ότι στο τμήμα αυτό του μεσαιωνικού πυρήνα, παρόλο που έχει μεγάλη ιστορική και αισθητική αξία, η σύγχρονη πόλη με τη λειτουργία της, του γυρνάει την πλάτη. Η παλαιότερη θαυμάσια σχέση του τείχους με τη θάλασσα έχει ακυρωθεί από τη δραστηριότητα του λιμανιού και ειδικότερα από την κυκλοφορία. Η σχέση αυτή ήταν ένα από τα πιο αξιόλογα στοιχεία της πόλης που κάνονται αλλά θα μπορούσαν ωστόσο να αποκαλυφθούν, αν η πόλη αξιοποιούσε σωστά τα νέα λιμενικά έργα που θα γίνουν ανατολικότερα.

5η ενότητα. Τα μαράσσια

Στην μεσαιωνική πόλη πολλά της ελληνική κοινότητα κατά τη διάρκεια της τουρκοκρατίας δεν είχε δικαίωμα να κατοικεί. Οι κατοικίες των Ελλήνων ήταν συγκεντρωμένες γύρω από εκκλησίες. Σχηματίζονταν ενορίες, τα μαράσσια, που βρίσκονται νότια της μεσαιωνικής πόλης. Τα μαράσσια ήταν μικροί οικισμοί, υψηλής πυκνότητας, και με δρόμους που οι χαράξεις τους θυμίζουν μεσαιωνικούς αστικούς πυρήνες. Κεντρικός πυρήνας ήταν η εκκλησία. Η ιταλική πολεοδομία σεβάστηκε το χαρακτήρα των μαράσσιων. Δεν επέδειξε ανάλογο σεβασμό προς τα μαράσσια το σκέδιο πόλης του 56, που επεδίωξε να ανασκευάσει τη δομή τους με ευθύγραμμες χαράξεις, σύμφωνες με τις αρχές της μοντέρνας πολεοδομίας. Δεν τα κατάφερε και τα μαράσσια σήμερα, έχοντας διατηρήσει ένα



Κοπεγχάγη, συρρίκνωση του πλάτους της λωρίδας για να μειώνουν ταχύτητα οι ποδηλάτες πλοπάζοντας τη διασταύρωση. Ανάλογη λύση δίνεται και στις περιοχές των στάσεων δημόσιας συγκοινωνίας.

μέρος της ταυτότητάς τους, δικαιούνται προστασίας και ανάδειξης. Ήδη έχουν ασκηθεί πολιτικές προς αυτή την κατεύθυνση. Αφετηρία των πολιτικών ανάπλασης αυτών των περιοχών είναι η θωράκιση τους απέναντι στο αυτοκίνητο. Στα στενά τους δρομάκια, είτε η κίνηση, είτε η στάθμευσή του, προκαλεί προβλήματα και είναι ασύμβατη με την κλιμακα του χώρου. Αναμένεται ότι τα επόμενα χρόνια, σε συνέχεια και των πολιτικών ανάπλασης, θα αλλάξει σημαντικά ο κοινωνικός χαρακτήρας και το επίπεδο των εισοδημάτων των κατοίκων αυτών των περιοχών. Θα αυξηθεί κατά συνέπεια σημαντικά ο δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτου και αυτό είναι μια σοβαρή απειλή. Θα ήταν σκόπιμη η άμεση χάραξη μιας πολιτικής προστασίας αυτών των περιοχών οι οποίες είναι ένας σημαντικός πλούτος για την πολεοδομική φυσιognωμία της Ρόδου.

6η ενότητα. Οι σύγχρονες πολεοδομίσεις

Το σχέδιο της ιταλικής περιόδου φτάνει περίπου μέχρι την οδό Εθνικής Αντίστασης. Βορειότερα από αυτήν υπάρχουν σύγχρονες πολεοδομικές αναπτύξεις, αραιά δομημένες, στη Βάση ενός περίπου ορθογωνικού δικτύου. Δεν έχουν τα προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης που αντιμετωπίζουν σήμερα τα μαράσσια, όμως στερούνται ιστορίας και για αυτό πρέπει να αποκτήσουν κάποια στοιχεία αναφοράς και ταυτότητας που χαρακτηρίζουν τις παλιές γειτονίες.

7.3.1.2 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Οι πολεοδομικοί στόχοι

a. πρωτεύων στόχος

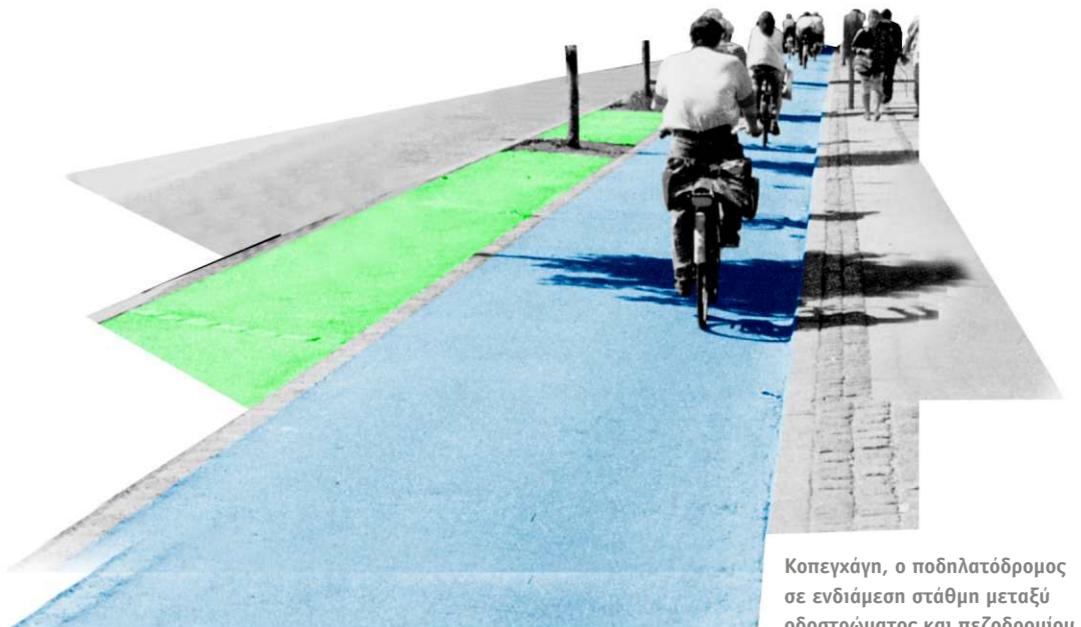
Πρωτεύων στόχος είναι η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην πόλη μέσω της απελευθέρωσής της από το αυτοκίνητο και της αισθητικής της ανασυγκρότησης. Ο αριθμός των αυτοκινήτων αυξάνει κατακόρυφα στη Ρόδο. Λόγω του υψηλού εισοδήματος των κατοίκων, η Ρόδος είναι μια από τις πόλεις της Ελλάδας με τους μεγαλύτερους δείκτες ιδιοκτησίας. Η χρησιμοποίηση της δημόσιας συγκοινωνίας βρίσκεται σε κατακόρυφη πτώση. Το 1981, εξυπηρετούσε 7 εκ. επιβάτες. Το 2000, ο αριθμός τους ήταν μόλις 2,5 εκ. άτομα. Ο αριθμός των μηχανοκίνητων δίκυκλων αυξάνει, ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες που ενοικιάζονται από τους ξένους επισκέπτες, ενώ το ποδήλατο είναι απόν. Σημαντικός είναι και ο αριθμός των μεγάλων τουριστικών λεωφορείων που εξυπ-

ρετούν τα ξενοδοχεία, το λιμάνι και κάθε πόλο ενδιαφέροντος, επιβαρύνοντας με τη στάθμευση και την κίνηση του τους κεντρικούς και δευτερεύοντες δρόμους του δικτύου. Οι κάτοικοι της πόλης μετακινούνται συστηματικά με το αυτοκίνητό τους για κάθε σκοπό μετακίνησης, ακόμη και για τη μετακίνηση σπίτι - εργασία, για την οποία στην ευρωπαϊκή πόλη ένα σημαντικό ποσοστό χρησιμοποιεί τη δημόσια συγκοινωνία. Οι κάτοικοι διαθέτουν αυτοκίνητα και δεν συμβαίνει τίποτα που να τους αποθαρρύνει να τα χρησιμοποιούν. Έχουν συνηθίσει να μετακινούνται αυτόνομα γιατί μόνο έτσι μπορούν να καλύπτουν την ανάγκη πολλών μηκρομετακινήσεων μέσα στην ημέρα. Οι χρόνοι μετακίνησης είναι πολύ μικροί, τα προβλήματα κυκλοφορίας ασύμματα και οι δυσκολίες στάθμευσης όχι ανυπέρβλητες, παρόλο που οι δρόμοι είναι στενοί και σε μεγάλα τμήματά τους τα πεζοδρόμια είναι επίσης πολύ στενά ή αδιαμόρφωτα. Η Ρόδος δεν είναι βιομηχανική πόλη. Η οικονομία της σπρέζεται σε πολύ μεγάλο βαθμό στον τουρισμό. Δεν αρκούν η θάλασσα και το κλίμα στον επισκέπτη. Ακόμη και αν αρκούσαν, και αυτός στρεφόταν αποκλειστικά προς τις ακτές, η οικονομία της πόλης της Ρόδου όχι μόνο θα έχανε μια μεγάλη ευκαιρία ανάπτυξης αλλά και θα οδηγείτο σε μαρασμό. Η πρόκληση για την πόλη είναι να κρατά τον επισκέπτη ολόκληρη την ημέρα, προσφέροντάς του όσο γίνεται περισσότερα από όσα ζητά. Αν η Ρόδος δώσει έμφαση στην αισθητική των κτηρίων της, στο περιβάλλον της και στην ποιότητα των δημόσιων χώρων της, αυτό θα είναι ένα μεγάλο κέρδος και για τον κάτοικο.

Ο τουρισμός έφερε χρήματα στο νησί, όμως αυτά, αντί να διατεθούν για να ενισχυθεί η ταυτότητά του, ώστε να γίνει ακόμη ποιο ενδιαφέρον για τους ξένους, διατέθηκαν για να μη μιθθεί με άγαρμπτο τρόπο τα πρότυπα των πόλεων από όπου προέρχονται οι επισκέπτες της. Η Ρόδος έτσι αυτοανατρέται ως τόπος επίσκεψης για να γνωρίσει κανείς κάτι διαφορετικό.

Β. Ομογενοποίηση του ιστού

Υπάρχει ένα σοβαρό ζήτημα ως προς την ομογενοποίηση της πόλης. Αξίζει να μετατραπεί σε ένα ποιο ισόρροπο και ενιαίο αστικό τοπίο. Η ομογενοποίηση αυτή πρέπει να γίνει προς την κατεύθυνση του παραδείγματος που δίνει η μεσαιωνική πόλη της Ρόδου. Το ίδιο παράδειγμα αξίζει να ακολουθηθεί και σε όλη τη ζώνη των κτηρίων της ιταλικής περιόδου, στο σύγχρονο κέντρο και γενικότερα στο 'τρίγωνο'.



Κοπεγχάγη, ο ποδηλατόδρομος σε ενδιάμεση στάθμη μεταξύ οδοστρώματος και πεζοδρομίου

πεζό. Έχει δημιουργηθεί ένα περιβάλλον που ταιριάζει απόλυτα στην ιστορικότητα και την ευαισθησία του χώρου.

Η μεσαιωνική πόλη είναι αποκομμένη από το σύγχρονο κέντρο. Η κύρια πύλη εισόδου σε αυτή, που θα μπορεί να παίξει καλύτερα από κάθε άλλο το ρόλο του συνδετήριου κρίκου με το σύγχρονο κέντρο, είναι η πύλη του Αγ. Παύλου. Αποτελεί την κατάληξη της κίνησης του πεζού κατά μήκος του λιμανιού, κατά μήκος της πλ. Της Μαρτίου, που έχει αφετηρία την πλ. Κουντουριώτη ή, ακόμη μακρύτερα, το Ενυδρείο. Όμως η προσπέλαση της πύλης αυτής από τον πεζό γίνεται δύσκολα, αφού υποχρεώνεται να διασχίσει την πλ. Χριστοφόρου Πατρ. Άλεξανδρείας, που ουσιαστικά είναι μια διευρυμένη διασταύρωση για τα αυτοκίνητα και μια μεγάλη πλάτσα για ταξί. Είναι απαραίτητη μια σημαντική παρέμβαση για την αναμόρφωση αυτής της περιοχής ώστε να αρθρωθεί στενά η μεσαιωνική πόλη με την περιοχή της Νέας Αγοράς και το σύγχρονο κέντρο. Ανάλογη παρέμβαση θα πρέπει να γίνει σε όλο το μήκος της ακτής, από την πύλη του Αγ. Παύλου μέχρι το Ενυδρείο. Η διάσπαση μεταξύ της μεσαιωνικής και της σύγχρονης πόλης ενισχύεται από τα δύο απολύτως ανόμοια κυκλοφοριακά καθεστώτα που επικρατούν σε αυτές.

Στην πρώτη, η είσοδος και η στάθμευση του αυτοκινήτου είναι αυτητρά πλέοντας. Επιτρέπονται μόνο στους λίγους κατοίκους. Οι συνθήκες στους λιθόστρωτους δρόμους της μεσαιωνικής πόλης είναι πίσυχες, ασφαλείς και άνετες για τον

ποιοτοποίηση αυτό που φανταζόταν για τη Ρόδο. Περνά στη μεσαιωνική πόλη ένα πολύ μικρό μέρος του χρόνου του. Της αφιερώνει λίγο περισσότερο χρόνο από ότι αφιερώνει για την επίσκεψη ενός μουσείου. Το ταξίδι του στο νησί αντιστοιχεί στις επίσησης διακοπές του, για τις οποίες χρειάζεται ξεκούραση σε ένα περιβάλλον ήσυχο και όσο γίνεται πιο διαφορετικό από αυτό της καθημερινότητας της πόλης που ζει και εργάζεται. Ο επισκέπτης θα περίμενε επίσης να γνωρίσει ένα τόπο με ξεχωριστή ταυτότητα ως προς την αρχιτεκτονική, την πολεοδομία και τις συνθήκες ζωής. Θα περίμενε να συναντήσει σε ένα νησί της Μεσογείου, για το οποίο γνωρίζει ότι έχει πλούσια ιστορία, ένα όμορφο συνδυασμό της δυτικής με την ανατολική παράδοση. Αντί γι' αυτό το σύγχρονο κέντρο χαρακτηρίζεται από εικόνες ταυτόσημες με αυτές των σύγχρονων ευρωπαϊκών πόλεων και μάλιστα, όχι εκείνες που συναντά κανείς αύτη, αλλά εκείνες που συναντούσε πριν από μερικές δεκαετίες, όταν ακόμη δεν είχαν αρχίσει να

εφαρμόζονται εκεί προγράμματα πεζοδρομίσεων, αναπλάσεων και εκσυγχρονισμού της δημόσιας συγκοινωνίας. Το αυτοκίνητο έδωσε τη δυνατότητα στις πόλεις να εκτονώσουν τα κέντρα τους και να εγκαταστήσουν χρήσεις κάθε κατηγορίας σε αρκετή απόσταση από την πόλη.

Αυτό οδήγησε στην αποδυνάμωση του ρόλου των κέντρων και κυρίως της παραδοσιακής λειτουργίας τους, που είναι αυτή των πόλων αναφοράς, των πόλων που εγγυώνται την κοινωνική συνοχή της πόλης. Ανάλογες επιπτώσεις διαπιστώνονται και στη Ρόδο. Επιπλέον υπάρχει πολυδιάσπαση του κέντρου της που οφείλεται σε ιστορικούς λόγους. Εντοπίζονται τα εξής υποκέντρα:

Το αστικό κέντρο.

Ο ιστορικός πυρήνας είναι η μεσαιωνική πόλη.

Το διοικητικό κέντρο. Οι ιταλοί κατασκεύασαν τα δημόσια κτήρια έξω από τη μεσαιωνική πόλη, πάνω στην παραλία και σε θέση όπου υπήρχε ελεύθερος χώρος για να διαταχθούν σύμφωνα με τη νεοκλασική λογική.

Το σύγχρονο εμπορικό κέντρο. Το πο ζωντανό τμήμα της σύγχρονης, της εκτός των τειχών πόλης, δεν ταυτίζεται με τη θέση των δημόσιων κτηρίων της ιταλικής περιόδου αλλά προσελκύεται από τη μεσαιωνική πόλη. Αναπτύχθηκε πο κοντά της, ανάμεσα στην ισχυρότερη πύλη της, τη δυτική, και στα κτήρια των ιταλών.

Υπάρχουν λοιπόν τρία διαφορετικά ανταγωνιστικά κέντρα. Εμποδίζεται έτσι η ανάπτυξη ενός και μοναδικού κέντρου, ισχυρού, που θα αποτελούσε τον πόλο αναφοράς για τους κατοίκους. Το κέντρο σε κάθε πόλη συνδυάζει παραδοσιακά τη διοίκηση, την αναψυχή, την εκπαίδευση, την κατοικία. Αυτό δεν συμβαίνει στην πόλη της Ρόδου.

Η κατοικία ουσιαστικά απομακρύνθηκε νοτιό-τερα, η αναψυχή αναπτύχθηκε προς κάθε κατεύθυνση, αφίνοντας μόνο έξω την περιοχή των δημόσιων κτηρίων, η εκπαίδευση είναι διασκορπισμένη νοτιότερα, το εμπόριο συγκεντρώνεται στη μεσαιωνική πόλη και δίπλα από αυτήν. Όλες αυτές οι θέσεις επικοινωνούν μεν λειτουργικά με το αυτοκίνητο, όμως στην πραγματικότητα αυτό το μέσον τις διασπά.

Σήμερα η κλίμακα της πόλης είναι τέτοια που μπορεί και πρέπει να δημιουργηθεί ένα ενιαίο κέντρο που θα περιλαμβάνει όλα τα παραπάνω τμήματα. Για να εππευχθεί αυτό, πρέπει να δημιουργηθούν ισχυροί δεσμοί ανάμεσα στα επί μέρους τμήματά του και να προστατευτεί από εκείνα τα στοιχεία που θα εμπόδιζαν μια τέτοια εξέλιξη. Το πιο σοβαρό από αυτά είναι το αυτοκίνητο.

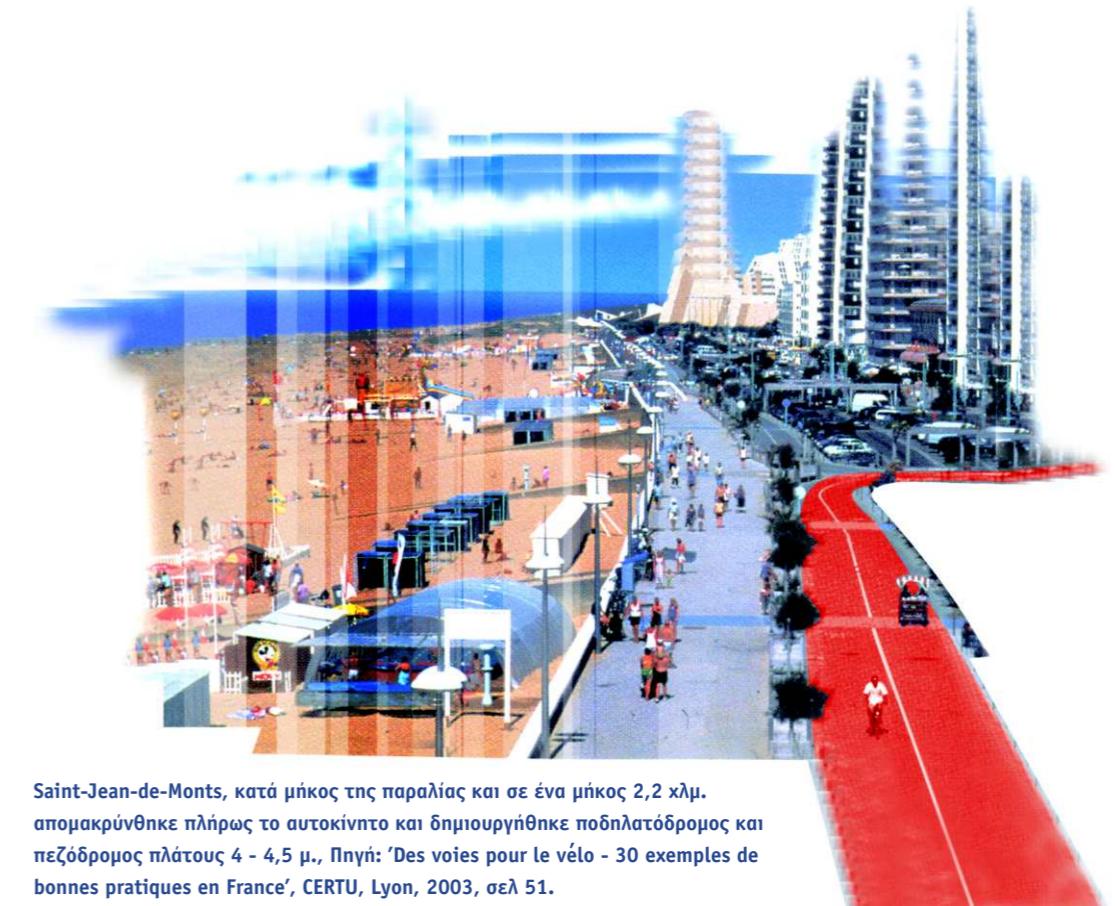
Το προτεινόμενο ενιαίο κέντρο δεν θα παρουσιάζει στο επίπεδο της αρχιτεκτονικής μια ενιαία εικόνα. Ως προς την εικόνα της μεσαιωνικής πόλης, αυτή είναι σταθερή. Ποια θα είναι η εικόνα που θα παρουσιάζει το 'τρίγωνο' που σχηματίζεται από τις ακτές Κανάρη και Μιαούλη, την πλατεία 7ης Μαρτίου και την Αλ. Διάκου;

Με εξαίρεση τα κτήρια της παλικής περιόδου, είναι λίγα εκείνα που έχουν αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Επιβάλλονται και κυριαρχούν με τον όγκο τους τα ξενοδοχεία. Δεν είναι δυνατόν να αλλάξει η αρχιτεκτονική αυτής της περιοχής. Αρχιτεκτονική ομογενοποίηση δεν μπορεί να υπάρξει παρά μόνο μακροπρόθεσμα. Αυτό που μπορεί να υλοποιηθεί είναι οδικές αναπλάσεις τέτοιας μορφής που θα ενοποιούν αισθητικά και λειτουργικά το σύνολο του νέου διευρυμένου κέντρου.

Αφού δεν μπορούν να γίνουν πολλά στον τομέα της αισθητικής των κτηρίων η προσοχή ξίζει να στραφεί προς την πλευρά της αισθητικής του οδικού περιβάλλοντος και φυσικά προς αυτή την κατεύθυνση δεν υπάρχει άλλη λύση από τις διαμορφώσεις που θα αποδύσουν περισσότερο χώρο στον πεζό και θα περιορίσουν την παρουσία του αυτοκινήτου.

Μπορούν να αλλάξουν οι συνθήκες στο δρόμο. Μπορεί να γίνει μια αλλαγή που θα έχει αισθητικό αποτέλεσμα. Η μείωση της παρουσίας του αυτοκινήτου θα έχει ένα τέτοιο αποτέλεσμα.

Είναι άλλη η εικόνα ενός δρόμου που μπορεί να περπατάς ελεύθερα και με ασφάλεια και άλλη ενός δρόμου γεμάτου αυτοκίνητα που ρυπαίνουν, θορυβούν, απειλούν. Ισχυροί δεσμοί μπορούν να αποδειχθούν οι μετακινήσεις με περπάτημα και ποδήλατο υπό τον όρο ότι θα γίνουν οι κατάλληλες διαμορφώσεις στο οδικό περιβάλλον που θα αντανακλούν την παρουσία αυτής της κατηγορίας μετακινήσεων στο χώρο, π.χ. διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, λωρίδες για το ποδήλατο κλπ.



Saint-Jean-de-Monts, κατά μήκος της παραλίας και σε ένα μήκος 2,2 χλμ. απομακρύνθηκε πλήρως το αυτοκίνητο και δημιουργήθηκε ποδηλατόδρομος και πεζόδρομος πλάτους 4 - 4,5 μ., Πηγή: 'Des voies pour le vélo - 30 exemples de bonnes pratiques en France', CERTU, Lyon, 2003, σελ 51.

Οι κυκλοφοριακοί στόχοι > Χάρτης X_(P0)2

Ο πρώτος στόχος του σχεδίου ιεράρχησης είναι η απομάκρυνση από το κέντρο των διαμπερών ροών, που αναπτύσσονται κυρίως μεταξύ του λιμανιού και του δυτικού παραλιακού άξονα, που οδηγεί προς νότο. Για την επίτευξη αυτού του στόχου ορίζεται το ζεύγος Αλ. Διάκου και Παπαλουκά ως οι ανώτεροι ιεραρχικά δρόμοι (αρτηρίες), οι οποίοι θα πρέπει να εξασφαλίζουν την ανετότερη διέλευση της ροής ώστε να την προσελκύουν και να την αποθαρρύνουν να συνεχίζει βορειότερα. Θα χρειαστεί σε αυτούς τους δύο δρόμους να παρθούν μέτρα, όπως απομάκρυνση της στάθμευσης κλπ.

Ο δεύτερος στόχος για να υλοποιηθεί έχει ως προϋπόθεση την επίτευξη του πρώτου. Αφορά τη μέγιστη δυνατή απελευθέρωση της 7ης Μαρτίου από το αυτοκίνητο ώστε να αναδειχθεί ο χώρος και τα κατά μήκος του δημόσια κτήρια της ιταλικής περιόδου. Προτείνεται η υποβάθμιση της 7ης Μαρτίου σε απλή τοπική οδό

που θα χρησιμοποιείται μόνο από τα αυτοκίνητα που έχουν προορισμό το Δημαρχείο και τον υπόγειο χώρο στάθμευσης που προβλέπεται να κατασκευαστεί μπροστά του. Ο πρώτος δείχνει την ένταξη της υποδομής του ποδηλάτου στο υφιστάμενο κυκλοφοριακό καθεστώς και ο δεύτερος την τελική διαμόρφωση της πλατείας 7ης Μαρτίου σύμφωνα με τις προτάσεις της επιτροπής εμπειρογνωμόνων, δηλαδή με μονοδρόμιση της πλατείας με μια λωρίδα κίνησης αυτοκινήτων και παράλληλη ένταξης μιας μονόδρομης λωρίδας δημόσιας συγκοινωνίας, κατεύθυνσης αντίρροπης στα αυτοκίνητα.

Ο τρίτος στόχος είναι η μετατροπή της Βόρειας αιχμής της χερσονήσου, από το Ενυδρέιο μέχρι την Παπανικολάου, σε μια ήσυχη περιοχή. Είναι απολύτως εφικτό το σύνολο των δρόμων της να μετατραπούν σε δρόμους τοπικής κυκλοφορίας. Η περιοχή αυτή αξίζει μιας ειδικής μεταχείρισης διότι, αποτελώντας το βορειότερο άκρο του νησιού, η γεωγραφική της θέση και η μορφή της είναι ξεχωριστές. Εφάπτεται επίσης στο Ενυδρείο, η δε μορφολογία των δρόμων της γύρω από την εσωτερική επιμήκη πλατεία έχει μια έντονη ταυτότητα. Στο κεντρικό τμήμα της χερσονήσου, μεταξύ των Αλ. Διάκου και Παπανικολάου, προτείνεται η κυκλοφορία να δομηθεί με βάση δυο ζεύγη μονοδρόμων το Γρίβα / Δραγούμη και το Η. Πολυτεχνείου / Αμερικής. Οι δρόμοι αυτοί θα λειτουργούν ως συλλεκτήριοι και θα επιτρέψουν τη διαμόρφωση των υπολοίπων σε τοπικούς ή και πεζόδρομους.

7.3.1.1.3 Το ποδήλατο στη μελλοντική βιώσιμη λειτουργία της πόλης

**Υποκατάσταση του αυτοκινήτου
και του προχαγοκίνητου δίκικλου**

Πρωταρχικός στόχος του ποδοπλάτου είναι να δίνει τη δυνατότητα στους κατοίκους και τους επισκέπτες να αποφεύγουν τις μετακινήσεις με αυτοκίνητο. Το πιο εύκολο θα ήταν να αναζητηθούν και να βρεθούν διαδρομές για το ποδόλατο έξω από τον ιστό και χωρίς εμπλοκές με τα προβλήματα κυκλοφορίας. Στην περίπτωση αυτή θα επρόκειτο για διαδρομές που δεν θα ξευπηρετούσαν άλλο σκοπό μετακίνησης παρά τη βρόλτα και την σημασιχή.

Η πολιτική ένταξης του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη έχει ποι φιλόδοξους στόχους από αυτόν. Το ποδηλάτο για παιχνίδι ή

αναψυχή ίσως θα ήταν αρκετά ενδιαφέρον για μια πόλη τουριστική, όπως η Ρόδος, όμως, αξίζει να προσφέρει πολύ περισσότερα. Ένα από τα βασικότερα προβλήματα της Ρόδου είναι το αυτοκίνητο. Δεν είναι τόσο ο κορεσμός που το τελευταίο προκαλεί όσο η ασυμβατότητά του με χώρους όπου κανονικά ο πεζός θα έπρεπε να περπατά αμέριμνος, χωρίς οχλήσεις ή κινδύνους για την ασφάλειά του. Οι επισκέπτες έρχονται στη Ρόδο για να περπατούν ελεύθερα και να απολαμβάνουν τον πίλιο, τη θάλασσα, ένα ευχάριστο και χαρούμενο περιβάλλον. Δεν βρίσκουν δρόμους για κάπι τείσιο. Οι δρόμοι κατακτήθηκαν από το αυτοκίνητο. Το ποδήλατο στη Ρόδο θα μπορούσε να υποκαταστήσει το αυτοκίνητο πολύ πιο εύκολα από ότι σε άλλες πόλεις, διότι οι αποστάσεις είναι μικρές, η ρύπανση είναι ελάχιστη, ο θόρυβος περιορισμένος, ενώ συγχρόνως υπάρχουν διαδρομές στο εσωτερικό του αστικού ιστού πολύ ευχάριστες για τον ποδηλάτη, όπως στην πράσινη ζώνη που περιβάλλει το τείχος της μεσαιωνικής πόλης, ή κατά μήκος της δυτικής ακτής.

Ως προς το μηχανοκίνητο δίκυκλο, αυτό παρουσιάζει μια μεγάλη αύξηση στη Ρόδο γιατί, και αυτό όπως το αυτοκίνητο, ξεασφαλίζει αυτόνομες μετακινήσεις. Είναι ένα μέσο που αναπτύσσεται εκρηκτικά σε όλες τις μεσογειακές πόλεις λόγω του ευνοϊκού τους κλίματος. Η Ρόδος δεν θα μπορούσε να είναι μια εξαίρεση. Η πολιτική προώθησης του ποδηλάτου στη Ρόδο θα έχει να αντιμετωπίσει το μηχανοκίνητο δίκυκλο σαν ένα μεγάλο ανταγωνιστή.

Το μηχανοκίνητο δίκυκλο είναι μια ικανοποιητική λύση όταν η μετακίνηση είναι αυτοσκοπός, όταν από τον μετακινούμενο δεν αναζητούνται άλλες ποιότητες κατά τη μετακίνηση του και όταν δεν υπάρχουν αξίες στο οδικό περιβάλλον της πόλης που θα άξιζε να προστατεύονται. Η εκρηκτική χρήση του δικύκλου στην Ελλάδα εκδηλώνει την παθογένεια του συστήματος μεταφορών, διότι επιβαρύνεται η ρύπανση και το ακουστικό περιβάλλον και εκτίθενται οι αναβάτες σε σοβαρούς κινδύνους. Το μοναδικό του πλεονέκτημα, για μεν την πόλη είναι ότι καταναλώνει πολύ λίγο χώρο, για δε τον επιβάτη, ότι διαθέτει αυτονομία μετακίνησης και δεν επηρεάζεται από την κορεσμένη κυκλοφορία. Το πρόβλημα της σκεδόν αποκλειστικής χρήσης του αυτοκινήτου ή του μηχανοκίνητου δίκυκλου για τη μετακίνηση σπίτι - εργασία εμφανίζεται ιδιαίτερα έντονο στην περιοχή του σύγχρονου κέντρου της Ρόδου, στο 'τρίγωνο' που σχηματίζεται από τις ακτές Κανάριο και Μιαούλη, την πλατεία Ζης Μαρτίου και την ΑΑ.



Διάκου. Στο 'φρίγωνο' αυτό συγκεντρώνεται η πλειονότητα των διοικητικών υπηρεσιών και το εμπόριο, επομένως και η πλειονότητα των θέσεων εργασίας. Η πυκνή στάθμευση, παραφεύεται πρωτίστως στους εργαζομένους και δευτερευόντως στους επισκέπτες των καταστημάτων, έχει σαν αποτέλεσμα τη υποβάθμιση της αισθητικής του οδικού περιβάλλοντος και την παρεμπόδιση της κίνησης των πεζών επισκεπτών, που μένονται στα πολλά ξενοδοχεία της περιοχής ή προσελκύονται από την χρήσεις αναψυχής. Το πρόβλημα ενισχύεται από την παρουσία των πολλών τουριστικών λεωφορείων. Οι πρώτοι που έχουν σημασία στην περιοχή είναι οι επισκέπτες

Πρόκειται για χιλιάδες ανθρώπους που δεν έχουν αυτοκίνητο, που ένα ποσοστό τους κάνει καθημερινά ποδήλατο στην πόλη που ζει και που, όλοι τους, θα το θεωρούσαν απόλυτα φυσικό και θα επιθυμούσαν να χρησιμοποιούν ποδήλατο κατά τις διακοπές τους, αν οι συνθήκες ήταν ευχάριστες και ασφαλείς. Υποδομές για το ποδήλατο που θα απευθύνονται κατ' αρχήν στους επισκέπτες μπορούν εύκολα να γεμίσουν από ποδηλάτες. Η παρουσία ποδηλατών αποτελεί τον πιο σίγουρο τρόπο για τη θωράκιση των ποδηλατόδρομων απέναντι στις πιθανές καταπατήσεις από αυτοκίνητα ή σκούτερ. Για τη δημιουργία υποδομής πρέπει φυσικά να επλενούν τέτοιες διαδορυμές που

Θα είναι χρήσιμες και για τους κατοίκους, διαδρομές στο εσωτερικό της πόλης. Οι μαθητές και οι οπουδαστές αναμένεται και αυτοί να προσελκυστούν από το ποδήλατο, είτε λόγω πλικίας, είτε επειδή είναι φτηνό. Το ζήτημα είναι να τους δοθεί η δυνατότητα να το κάνουν από ένα δίκτυο που θα εξυπηρετεί σχολεία και σχολές. Σήμερα ο κάτοικος της ευρωπαϊκής πόλης για τις καθημερινές του μετακινήσεις περπατά πολύ, κάνει ποδήλατο και χρησιμοποιεί δημόσια συγκοινωνία. Στη σημερινή Ρόδο δεν μπορεί να ζήσει κανές κατ' αυτόν τον τρόπο. Είναι δέσμιος του τουριστικού λεωφορείου, του αυτοκίνητου και του σκούτερ. Υποχρεώνοντας η πόλη τον επισκέπτη να μετακινείται κατ' αυτόν τον τρόπο του δίνει το μήνυμα ότι υποτιμάται από τους κατοίκους της. Είναι φυσικό να επαναλαμβάνει και εκείνος ανάλογες συμπεριφορές που ζημιώνουν το περιβάλλον της και παραγνωρίζουν την αξία της. Η πόλη με τον τρόπο που λειτουργεί καταστρέφει πιο ιδιαίτερα την εικόνα που θα ήθελε να παρουσιάζει ώστε να προσελκύει επισκέπτες.

Όσο αυστηροί και αν ήσαν οι περιορισμοί που θα επιθεντο στον επισκέπτη ως προς τη χρήση αυτοκίνητου ή σκούτερ, αυτοί θα γίνονταν κατανοητοί και σεβαστοί διότι θα ταυτίζονται με το μήνυμα ότι υπάρχουν ποιότητες που αξίζουν να προστατεύονται και προστατεύονται. Όταν δεν υπάρχουν περιορισμοί αυτό που αντιλαμβάνεται ο επισκέπτης είναι ότι δεν υπάρχει τίποτα το αξιόλογο.

Σε όσες πόλεις ασκήθηκαν δυναμικές πολιτικές ανάπλασης των κέντρων τους αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αναστροφή των τάσεων εγκατάλειψής τους από τους κατοίκους και την προσέλκυση νέων. Στο Βόρειο 'τρίγωνο' μεγάλο ποσοστό των κατοίκων απομακρύνθηκε αλλά και η ταυτότητα που έχει αποκτήσει δεν είναι αυτή ενός κέντρου πόλης. Το 'τρίγωνο' απευθύνεται σχεδόν αποκλειστικά στους ξένους επισκέπτες. Υπάρχουν ωστόσο πολλά περιθώρια αλλαγής της φυσιογνωμίας του με παρεμβάσεις στις χρήσεις γης ώστε να το καταστήσουν πραγματικό κέντρο της πόλης.

7.3.1.1.4 Περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου

Επλογές σχεδιασμού

Στόχοι του δικτύου ποδηλάτου > Χάρτης X_(ρο)³

1. Να ανασυγκροτηθεί το κέντρο κατά ένα πο ομοιογενή τρόπο ώστε το ποδήλατο να μπορεί να κινείται ευχάριστα και άνετα στο σύνολο της πολεοδομικής επιφάνειας.

2. Το δίκτυο του ποδηλάτου να εξασφαλίζει μια άνετη σύνδεση του κέντρου με τις γειτονικές ακτές.

Η δυτική ακτή είναι η μοναδική ουσιαστικά ακτή της πόλης που προσφέρεται για ποδήλατο και για μπάνιο. Ο ανατολικός παράκτιος άξονας θα είναι ιδιαίτερα βεβαρημένος κυκλοφοριακά για δυο λόγους:

- a. Θα καταλήγει σε αυτόν ο νέος περιφερειακός άξονας της πόλης και
- B. είναι λογικό να ασκηθεί μια πολιτική διοχετευσης της κυκλοφορίας εισόδου στην πόλη, από όπου και αν προέρχεται (από τη Λ. Καλλιθέας, τη Λ. Λίνδου ή το δυτικό άξονα), στον ανατολικό παράκτιο.

Κατ' αυτόν τον τρόπο πρώτον θα απαλλαγεί από τους μεγάλους φόρτους πι η δυτική παράκτια ζώνη, που στηρίζει την τουριστική οικονομία, δεύτερον, θα επιβαρυνθεί μια περιοχή που, ως λιμενική ζώνη, δεν έχει ιδιαίτερες απαιτήσεις ποιότητας, τρίτον, θα συνδεθεί αμεσότερα η λιμενική ζώνη με το υπόλοιπο νησί, και τέταρτον θα απαλλαγεί το κέντρο της πόλης από διαμπερείς ροές.

■ Ως προς την ανατολική ακτή, νοτιότερα της λιμενικής ζώνης, η σύνδεσή της με την πόλη θα γίνεται αναγκαστικά από το εσωτερικό, ώστε να παρακάμπτεται η λιμενική ζώνη. Θα προγειώνεται αναγκαστικά της προσέγγισης της ακτής δια της Λ. Καλλιθέας μια σημαντική εσωτερική διαδρομή που πρέπει να επλεγεί έτσι ώστε να είναι ευκάριστη στον ποδηλάτη, παρόλο που δεν θα είναι δίπλα στη θάλασσα.

■ Ως προς τη δυτική ακτή, η υποδομή για το ποδήλατο πρέπει να προστατεύει τον ποδηλάτη από το αυτοκίνητο και να τον αφήνει να απολαμβάνει απερίσπαστος τη θάλασσα.

Οι κυκλοφοριακές συνθήκες εκτός του κέντρου είναι ήπιες. Εκεί δεν χρειάζεται για το ποδήλατο ειδική υποδομή. Για τη σύνδεση των περιοχών αυτών με το κέντρο υπάρχουν δυο επιλογές:

η πρώτη, είναι η αποφυγή των μεγάλων δρόμων με χρησιμοποίηση του, συχνά περίπλοκου, τοπικού δικτύου δρόμων κατοικίας. Το μοναδικό πλεονέκτημα αυτής της λύσης είναι ότι οι συνθήκες στους δρόμους αυτούς είναι ασφαλέστερες,

η δεύτερη επιλογή, είναι το ποδήλατο να κινείται στους δρόμους που επιλέγει και το αυτοκίνητο για την προσπέλαση του κέντρου.



Gironde, δασικός ποδηλατόδρομος, Πηγή:

'Des voies pour le vélo - 30 exemples de bonnes pratiques en France', CERTU, Lyon, 2003, σελ. 63
(photo: Bun Phannara, 2002)

Στις πόλεις όπου υπάρχει ποδήλατο αυτούς τους δρόμους προτιμούν οι ποδηλάτες. Διότι εκεί η κίνησή τους γίνεται ταχύτερα και διότι τους επιτρέπουν την άμεση προσπέλαση των χρήσεων εμπορίου και αναψυχής, που κατά κανόνα εγκαθίστανται στους δρόμους με τις μεγαλύτερες ροές αυτοκινήτων.

Προτείνεται η δεύτερη λύση που είναι μεν πο τολμηρή αλλά και πο ρεαλιστική. Δημιουργώντας ένα δίκτυο κορμού, που να συνδέει το κέντρο με τις γύρω περιοχές κατοικίας, τα εκπαιδευτικά συγκροτήματα και τους αρχαιολογικούς χώρους, δίνεται η ευκαιρία για μια συνολικότερη ανάπλαση των κύριων δρόμων.

Η αφαίρεση χώρου για να δημιουργηθεί η υποδομή για το ποδήλατο θα εξυπρετήσει αυτό τον στόχο.

Η πολιτική ένταξης του ποδηλάτου γίνεται εργαλείο της στρατηγικής για την αισθητική αναβάθμιση της πόλης. Δεν παρακάμπτει το πρόβλημα που θέτει το αυτοκίνητο, αλλά αντίθετα, συγκρούεται με αυτό και προτείνει εναλλακτικές λύσεις προσπέλασης του κέντρου, συμβατές με την αναβάθμιση της πόλης.

Σύνδεση των σημαντικότερων πόλων

■ Σύνδεση των πόλων του σύγχρονου κέντρου

Η ομογενοποίηση της μεσαιωνικής πόλης με το σημερινό κέντρο, δηλαδή με το 'τρίγωνο' που το νότιο ορίο του είναι η Παπαλουκά, προϋποθέτει ένα κοινό κυκλοφοριακό καθεστώς και στις δυο περιοχές. Αν όμως τη μεσαιωνική πόλη την προφύλασσουν από το αυτοκίνητο το τείχος και η τάφρος, το σημερινό κέντρο χρειάζεται μια ειδική πολιτική περιορισμού του αυτοκίνητου για να το προστατεύσει.

Στο 'τρίγωνο', δεδομένου ότι παντού είναι εγκατεστημένες χρήσεις που απευθύνονται στον επισκέπτη, δεν είναι δυνατόν παρά να θεωρηθεί ότι το ποδήλατο θα πρέπει να μπορεί να κινείται άνετα και με ασφάλεια σε όλους τους δρόμους του. Θα πάτων επικίνδυνο να σχεδιαστεί για το 'τρίγωνο' δίκτυο κορμού.

Για τους λόγους που έχουν αναπτυχθεί στα προηγούμενα θεωρείται εκ των ων ουκ άνευ τη δημιουργία υποδομής για το ποδήλατο σε όλο το μήκος της δυτικής ακτής, με αφετηρία τα

Κρητικά, διέλευση από το Ενυδρείο, την πλατεία 7ης Μαρτίου, μπροστά από τη μεσαιωνική πόλη και κατάλοξη στην αρχή της οδού Καναδά.

■ Σύνδεση των πόλων της μεσαιωνικής πόλης

Η πράσινη κατά μήκος της τάφρου της μεσαιωνικής πόλης προσφέρει έναν ιδανικό διάδρομο για τη σύνδεση του κέντρου με τους χώρους εκπαίδευσης και τις περιοχές κατοικίας που περιβάλλουν τη μεσαιωνική πόλη από τη νότια πλευρά της. Η κίνηση νοτιότερα υποχρεωτικά θα ακολουθήσει τους λίγους ακτινικούς βασικούς δρόμους που ακολουθεί και το αυτοκίνητο. Στις ευρωπαϊκές προδιαγραφές το κυριαρχούσα άποψη είναι ότι το ποδήλατο είναι ανεκτό στους πεζόδρομους όταν δεν εμποδίζει την ελεύθερη κίνηση του πεζού. Στη μεσαιωνική πόλη θα πρέπει να εφαρμοστεί ένα ανάλογο καθεστώς. Σε κάποιους δρόμους, όπου ο πυκνότητα των πεζών αιχάνει σημαντικά κάποιες ώρες της ημέρας, εκεί το ποδήλατο δεν είναι συμ-βατό. Γενικά ωστόσο η μεσαιωνική πόλη μπορεί να λειτουργήσει ως μια από τις βασικές πηγές παραγωγής μετακινήσεων με ποδήλατο.

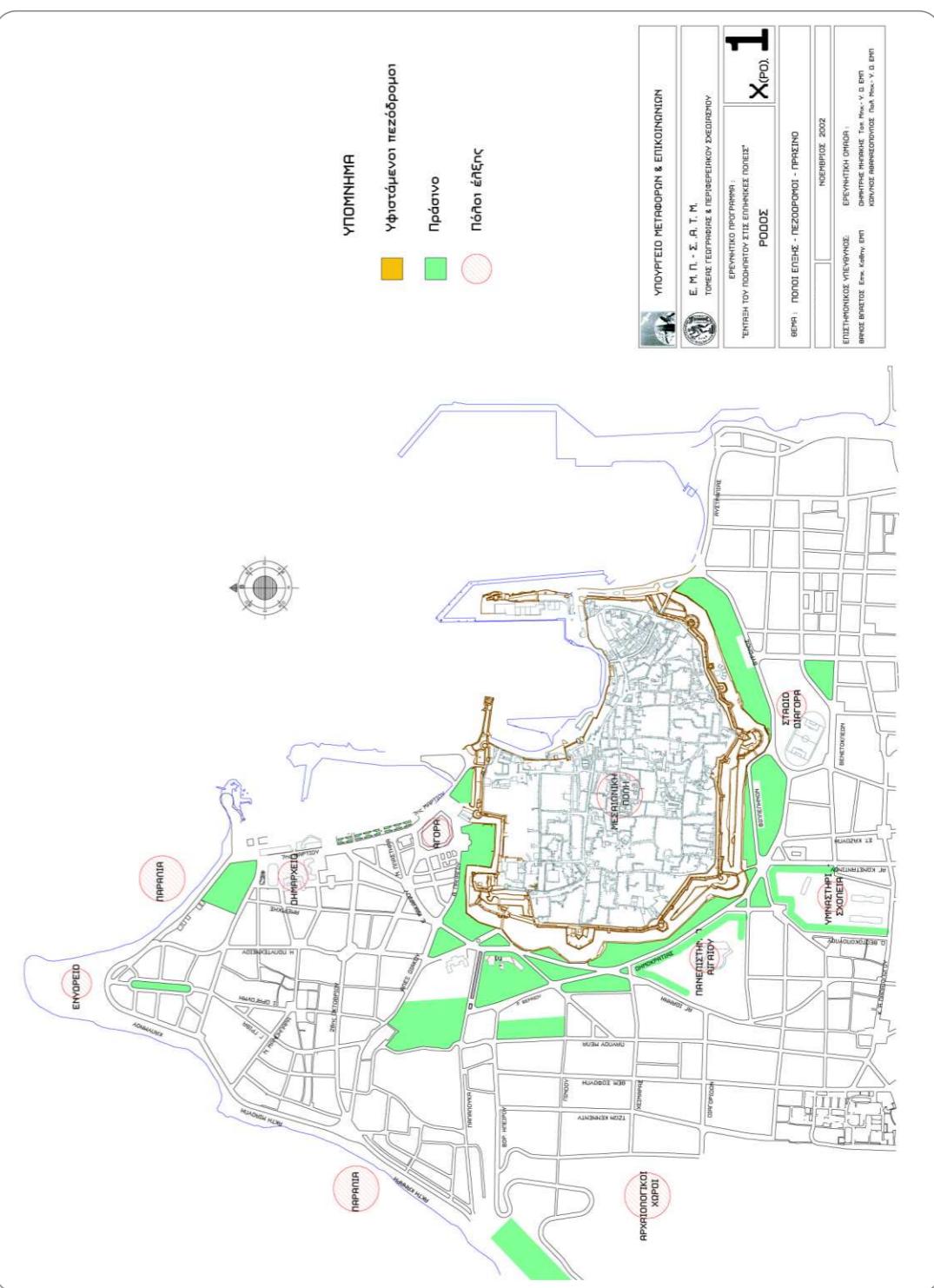
■ Σύνδεση των σχολείων

Στην περίμετρο της μεσαιωνικής πόλης υπάρχει σειρά εκπαιδευτικών συγκροτημάτων και αθλητικών κέντρων, όπως η Σχολή τουριστικών επαγγελμάτων, το Πανεπιστήμιο Αιγαίου, το 1ο Γυμνάσιο και το 3ο Λύκειο, το 11ο Δημοτικό, τα 30, 40, 50 Δημοτικά και τα 1ο και 2ο Λύκεια, το 4ο Γυμνάσιο και το 2ο Λύκειο, το στάδιο του Διαγόρα κλπ. Νοτιότερα υπάρχουν επίσης πολλά σχολεία και αθλητικοί χώροι κατανεμημένοι σχετικά ισόρροπα στις περιοχές κατοικίας. Το δίκτυο κορμός του ποδηλάτου θα πρέπει να αναζητήσει διαδρομές που θα συνδυάζουν την εξυπρέτηση αυτών των πόλων. Ο προσανατολισμός των διαδρομών θα είναι προς κάθε κατεύθυνση και κυρίως προς τις περιοχές κατοικίας.

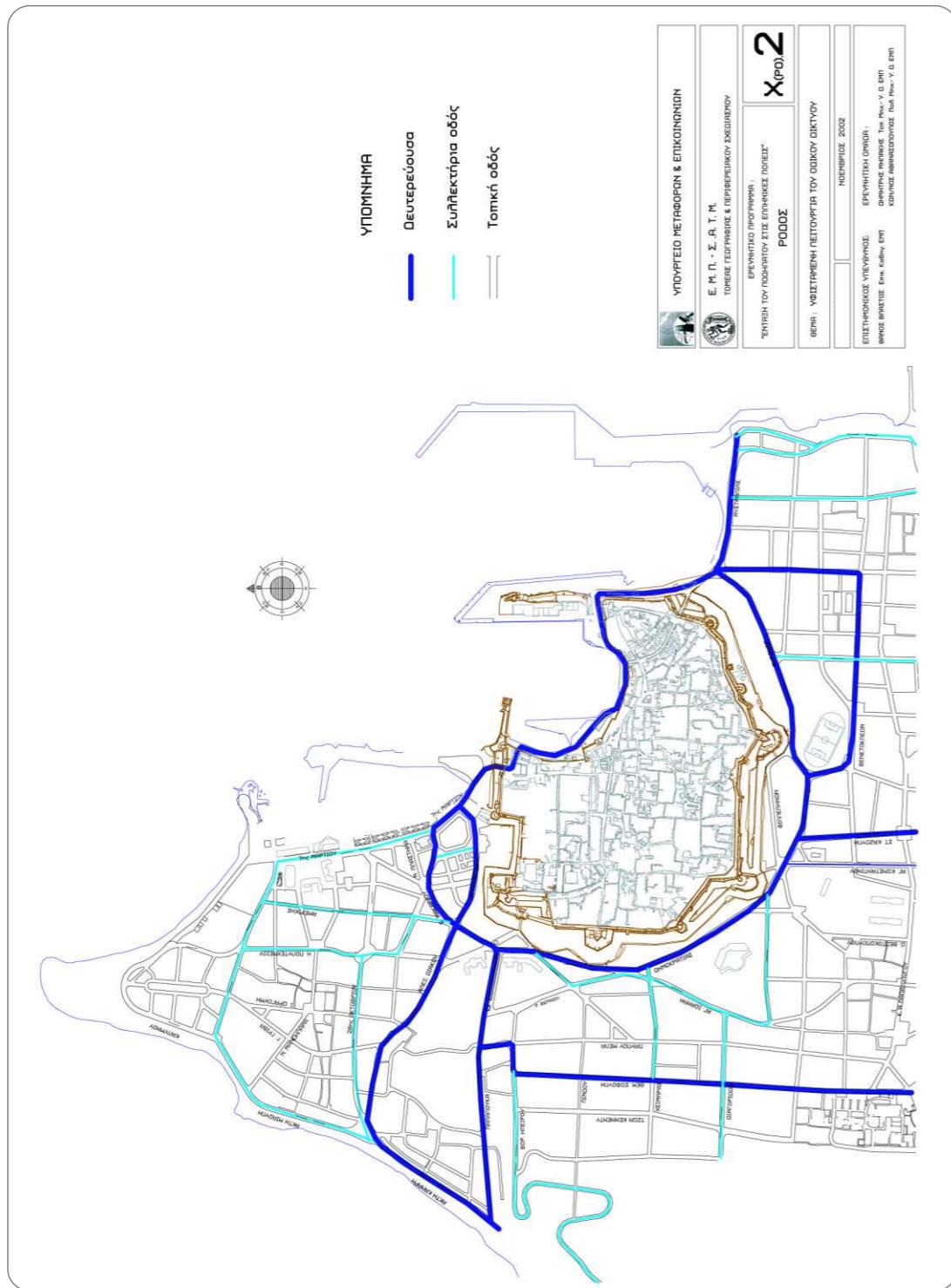
■ Σύνδεση των αρχαιολογικών χώρων

Πρόκειται για δύο μεγάλους αρχαιολογικούς χώρους. Είναι η Ακρόπολη και το Ροδίνι. Αποτελούν πόλους έλξης, κυρίως για τους ξένους επισκέπτες. Επομένως προέχει η σύνδεση τους με το κέντρο.

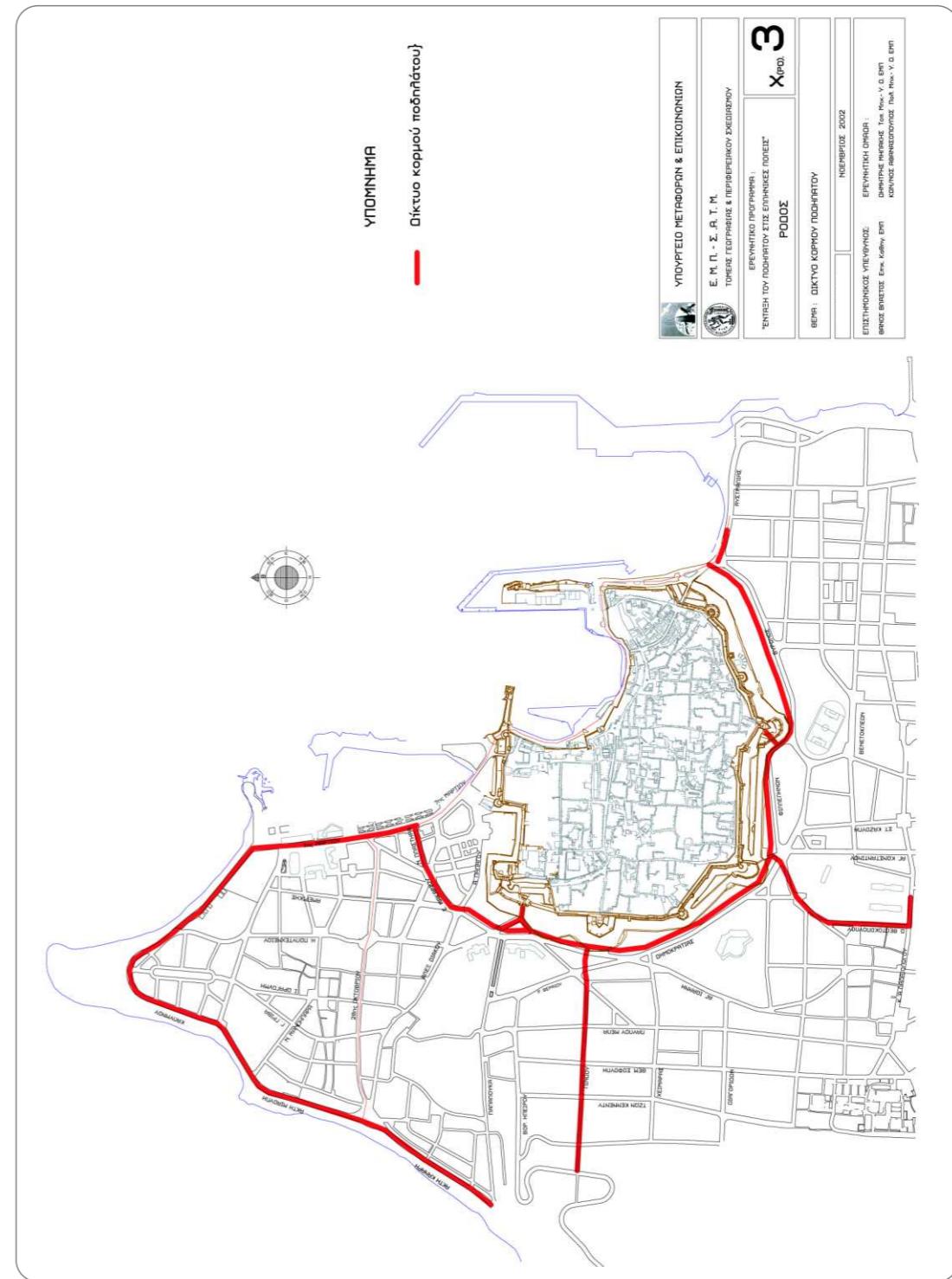
ΧΑΡΤΗΣ Χ(Ρ)1 > ΠΟΛΟΙ ΕΛΣΗΣ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ



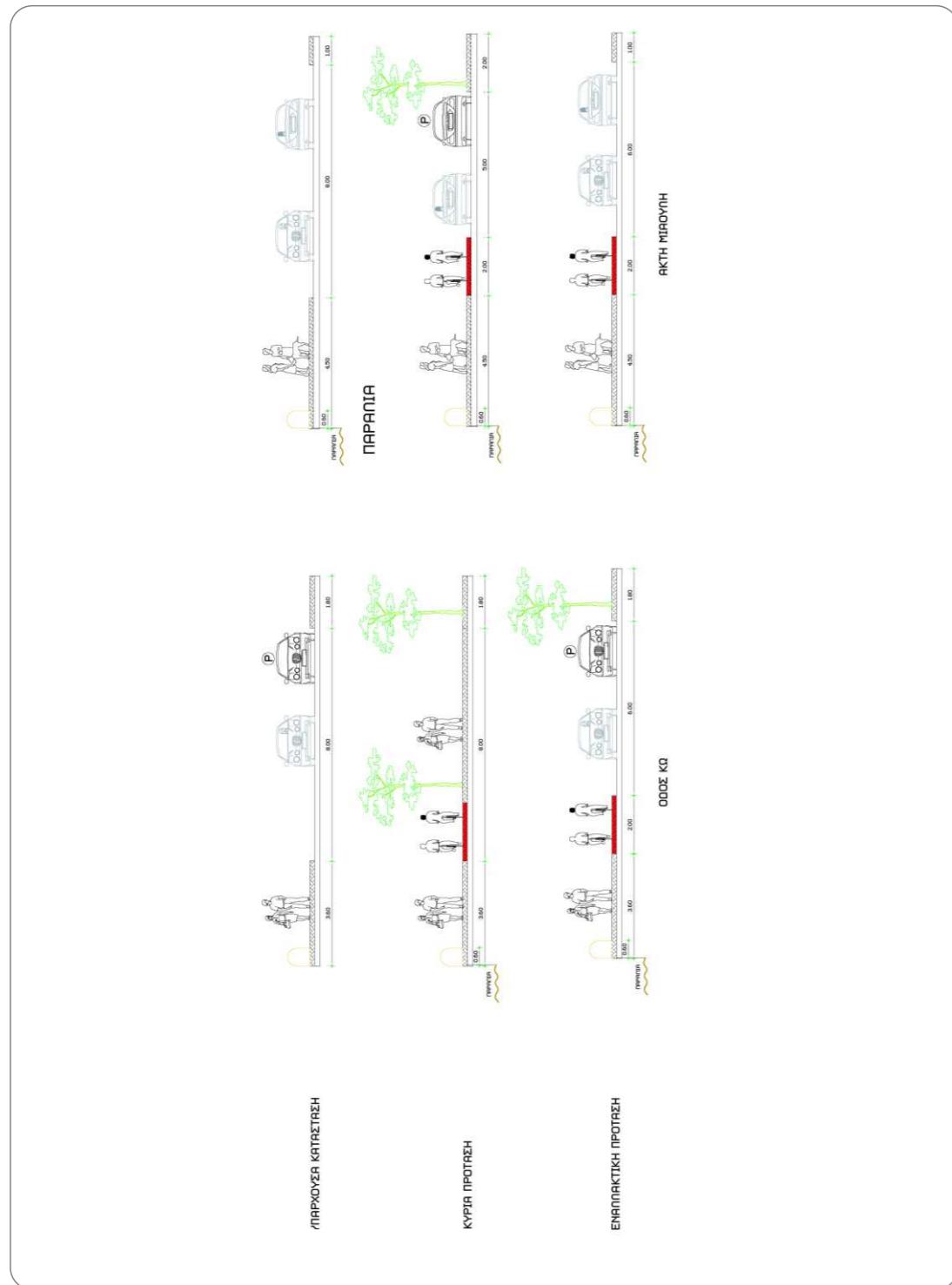
ΧΑΡΤΗΣ X_{(P0)2} > ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



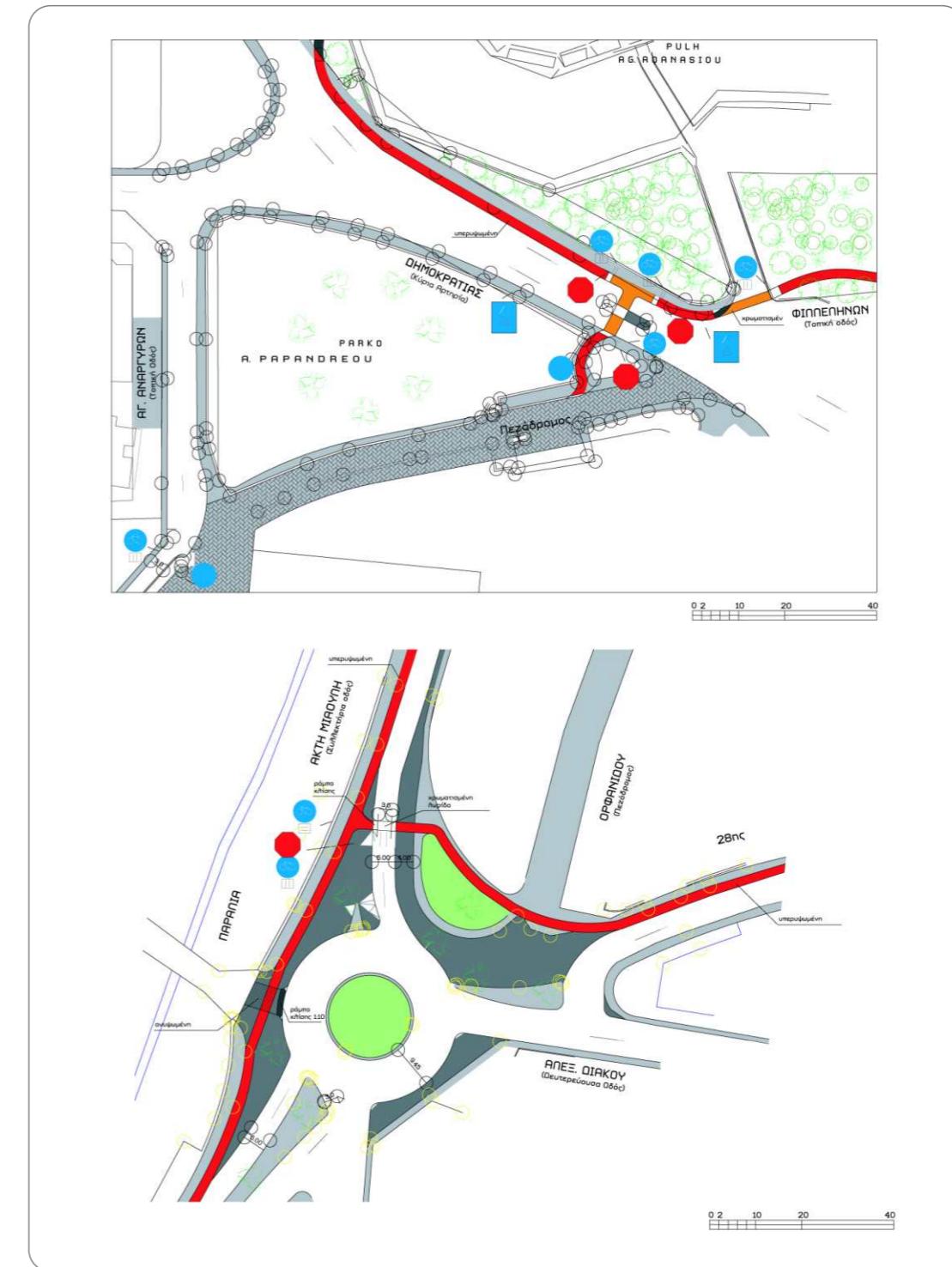
ΧΑΡΤΗΣ X_{(P0)3} > ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



Σχέδιο 7.1.1. Ρόδος. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου



Σχέδιο 7.1.2. Ρόδος. Χαρακτηριστικοί κόμβοι ποδηλάτου



7.3.1.2 Κως

7.3.1.2.1 Γενικά

Η Κως προσφέρεται για ποδήλατο για πολλούς λόγους. Ίσως ο κυριότερος είναι ότι το ποδήλατο ανήκει στην παράδοση του νησιού. Εντάχθηκε στην καθημερινότητα των κατοίκων από τις αρχές του 19ου αιώνα, στην περίοδο της ιταλικής κατοχής. Ήταν ένα φτηνό κι εύκολο μέσο μεταφοράς, όταν ακόμη το αυτοκίνητο δεν είχε εφευρεθεί. Τις τελευταίες δεκαετίες το ποδήλατο χρησιμοποιείται αρκετά από τους κατοίκους, αλλά ακόμη περισσότερο από τους ξένους επισκέπτες, αφού είναι ένα μέσο απόλυτα συμβατό με αυτό που αναζητούν, δηλαδί επαφή με το τοπίο, αναψυχή, παιχνίδι, άσκηση, ευκολία, αυτονομία. Ο καλός καιρός στο νησί, το όμορφο περιβάλλον και η μορφολογία του εδάφους κάνουν το ποδήλατο αγαπητό μέσο μεταφοράς σε κατοίκους και επισκέπτες > **Χάρτης X_(κω)1**

Η κατασκευή υποδομής για το ποδήλατο στην ευρεία περιφέρεια της πόλης ξεκίνησε στη δεκαετία του '80. Τότε ήταν πολύ ο κατασκευή λόγω του διαθέσιμου χώρου και των ευθύγραμμων και χωρίς διασταυρώσεις χαράξεων. Κατασκευάστηκαν αρχικά δυο μεγάλου μήκους διάδρομοι, διαχωρισμένοι από το οδόστρωμα, σε δυο παραλιακούς δρόμους προς τα ανατολικά και προς τα δυτικά της πόλης.

Τα τελευταία χρόνια η πρόκλιση για το δίμο της Κω είναι η ένταξη του ποδηλάτου στο κέντρο της πόλης και το χρήσι του ως μέσου για τις καθημερινές μετακινήσεις κατοίκων και επισκεπτών, έτσι ώστε να αποσυμφορθεί το κέντρο από το αυτοκίνητο. Η Κως, όπως και όλα πα τα νησιά, αντιμετωπίζουν κατά τους καλοκαιρινούς μήνες σοβαρά προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης, διότι το οδικό δίκτυο των μεσαιωνικών οικισμών είναι ανίκανο να εξυπηρετήσει τους δυσανάλογα μεγάλους ως προς τις αντοχές τους αριθμούς των αυτοκινήτων. Μια πολιτική αποθάρρυνσης της επίσκεψης των νησιών με αυτοκίνητο και προώθησης ενός εναλλακτικού τουρισμού, στηριγμένου σε άλλου τύπου μετακινήσεις, που θα αναβαθμίσουν το ρόλο και του ποδηλάτου, θα ήταν σκόπιμο να εφαρμοστεί. Για να είναι όμως αποτελεσματική εκτός από περιορισμούς πρέπει να προσφέρει κίνητρα, με σημαντικότερο από αυτά την κατάλληλη και ασφαλή υποδομή. Στην πόλη της Κω ασκείται μια αποφασιστική πολιτική προς αυτή την κατεύθυνση.

Έχει πεζοδρομηθεί ένα σημαντικό μέρος του κέντρου και τα έργα οδικών αναπλάσεων, με κατασκευή πεζόδρομων, δρόμων ήπας κυκλοφορίας και υποδομής για το ποδήλατο, συνεχίζονται σύμφωνα με ένα ολοκληρωμένο κυκλοφοριακό σχέδιο¹.

7.3.1.2.2 Υφιστάμενη υποδομή ποδηλάτου

Υποδομή κατά μήκος της ακτής

Υπάρχουν δύο ποδηλατόδρομοι που συνδέουν την πόλη της Κω με τη Ν. Αλικαρνασσό προς τα δυτικά και το Ψαλίδι προς τα ανατολικά.

Ο πρώτος κατασκευάστηκε στα μέσα της δεκαετίας του '80. Κινείται παράλληλα στην παραλιακή οδό Λάμπτης, που με αφετηρία την πόλη κατευθύνεται προς τα δυτικά, και είναι διαχωρισμένος από αυτή με νησίδα πλάτους περίπου 1,8 μ. Έχει μήκος 3,8 χλμ. Πρέπει να παρατηρηθεί ότι το πλάτος του είναι περίπου 3 μ., δηλαδί υπερβολικά μεγάλο, τόσο ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται ως παραπλευρος δρόμος για στάθμευση των αυτοκινήτων. Δίνεται έτσι η δυνατότητα στα αυτοκίνητα που κινούνται στην κυρίως παραλιακή οδό να αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες. Αυτό είναι δυσάρεστο για τους ποδηλάτες που κινούνται μεν με ασφάλεια, αλλά σε μικρή απόσταση από τα αυτοκίνητα, υφιστάμενοι ρύπους και θόρυβο σε ένα περιβάλλον το οποίο κανονικά θα έπρεπε να τους εξασφαλίζει καθαρό αέρα και πουσκά. Ποδηλατόδρομοι, που σε μεγάλο βαθμό χρησιμοποιούνται για αναψυχή, όπως συμβαίνει στην Κω με τους διοδόρους προς Ν. Αλικαρνασσό και Ψαλίδι, θα ήταν σκοπόμετρο να έχουν χάραξην αυτόνομη και σε απόσταση από κάθε οδική υποδομή. Βεβαίως αυτό συνεπάγεται ένα αυξημένο κόστος, σε σχέση με το κόστος κατασκευής λωρίδων διαχωρισμένων με νησίδα, σε κοινό οδόστρωμα με αυτό των αυτοκινήτων. Άλλα, το πρόσθετο αυτό κόστος δικαιολογείται από την ποιότητα μετακίνησης που προσφέρει ένας ποδηλατόδρομος αυτόνομης χάραξης στον ποδηλάτη.

Ο δεύτερος ποδηλατόδρομος κατασκευάστηκε στις αρχές του 90. Με αφετηρία την πόλη κινείται προς τα ανατολικά, προς τον υγρότοπο του Ψαλιδιού. Έχει μήκος 2,6 χλμ.

Υποδομή ποδηλάτου στο κέντρο της πόλης

Με αφετηρία το 1977, ο δίμος ξεκίνησε ένα ευρύ πρόγραμμα υλοποίησεων υποδομών για το ποδήλατο στο εσωτερικό της

πόλης, ανταποκρινόμενος άμεσα στις προτάσεις της κυκλοφοριακής μελέτης, που ολοκληρώθηκε εκείνη τη χρονιά.

Στο **Χάρτη X_(κω)2** φαίνεται η πρόταση της κυκλοφοριακής μελέτης για ένα πλήρες δίκτυο υλοποιήσιμο σε τρεις φάσεις. Εντάσσεται στο πλαίσιο ενός ευρύτερου σχεδίου, πρώτον, για την ολοκληρωμένη οργάνωση της υποδομής και τη διαχείριση της κυκλοφορίας στο οδικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής του δήμου και δεύτερον, για την πεζοδρόμηση του κέντρου.

Το κέντρο της πόλης περιλαμβάνει μια εκτεταμένη πεζοδρομημένη ζώνη. Σε αυτήν, ο ποδηλάτης είτε συνυπάρχει με τον πεζό, όπως συμβαίνει στην πλατεία Καζούλη - Ελευθερίας, είτε διαθέτει δικές του λωρίδες στους πεζόδρομους. Λωρίδες για το ποδήλατο έχουν κατασκευαστεί και σε δρόμους ήπας κυκλοφορίας, όπως σε τμήματα των 25ης Μαρτίου και Β. Παύλου.

7.3.1.2.3 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Αυτό που είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακό στην Κω είναι ότι το κέντρο της έχει αναπτυχθεί ακριβώς στη θέση του αρχαίου κέντρου. Η παρουσία των αρχαιολογικών χώρων είναι εντονότατη και αυτό προσδίδει μια σπάνια ποιότητα που πρέπει να προστατευτεί. Στο ιστορικό κέντρο ανήκει και το λιμάνι, όπου δεσπόζει το κάστρο των Ιπποτών. Λιμάνι, αρχαίους και εμπορικό κέντρο συγκεντρώνονται σε μια περιοχή που καλύπτεται άνετα με τα πόδια. Το ίδιο κοντά, αμέσως μετά το λιμάνι, αρχίζουν και οι ακτές που προσφέρονται για μπάνιο και αναψυχή. Οι αποστάσεις είναι μικρές στην Κω, με ποδήλατο και περπάτημα σε επιφάνεια της πόλης καλύπτεται άνετα. Ωστόσο το νησί είναι μεγάλο, οι τουριστικοί και άλλοι προορισμοί απλώνονται παντού και αυτό προκαλεί την ανάπτυξη σημαντικών ροών αυτοκινήτου με αφετηρία ή κατάληξη την πόλη. Αξίζει να σημειωθεί η σοβαρή επιβαρύνση του παραλιακού δρόμου, ο οποίος συγκεντρώνει συγχρόνως και τους περισσότερους πεζούς. Πρόκειται για ένα σοβαρό πρόβλημα, που είναι εις βάρος της εικόνας που θα επιθυμούσε να παρουσιάζει το νησί στους επισκέπτες του.

Υψηλός είναι και ο φόρτος της ροής κατά μήκος της Γρηγορίου του Ε', με αποτέλεσμα να προκαλείται σοβαρή αποκοπή του Ωδείου και της Κάζα Ρομάνα από το κέντρο της πόλης. Η Ελ. Βενιζέλου, μεταξύ της παραλιακής και της Γρηγορίου του Ε', διέρχεται από την καρδιά του κέντρου επιβαρύνοντάς το. Σε συνέπεια των παραπάνω το δίκτυο ποδηλάτου θα πρέπει να διευκολύνει την

άνετη και ασφαλή προσπέλαση των αρχαιολογικών χώρων, των πλαζ, στα ανατολικά και δυτικά της πόλης και των ξενοδοχείων και των κέντρων αναψυχής, που βρίσκονται επίσης σε αυτές τις περιοχές. Θα ήταν πάρα πολύ σημαντική επίσης η σύνδεση με υποδομή ποδηλάτου της πόλης με το Ασκληπιείο, το οποίο αποτελεί τον πιο σημαντικό πόλο επίσκεψης των τουριστών. Ωστόσο αυτό το έργο προϋποθέτει απαλλοτριώσεις για τη διαπλάτυνση του δρόμου και την κατασκευή νησίδας για την απομόνωση και προστασία της λωρίδας του ποδηλάτου.

Μέσω της προώθησης της χρήσης του ποδηλάτου θα επιτευχθεί επίσης η μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων και θα δοθεί η δυνατότητα εφαρμογής περιοριστικών μέτρων για το αυτοκίνητο και έργων αναβάθμισης του οδικού περιβάλλοντος (π.χ. επέκταση των πεζοδρομίσεων κλπ).

7.3.1.2.4 Το ποδήλατο στη μελλοντική Βιώσιμη λειτουργία της πόλης

Ο στόχος είναι το ποδήλατο να μπορεί να κινείται παντού. Ωστόσο αρχικά ασφάλεια και άνεση μπορεί να εγγυηθεί η υποδομή μόνο σε συγκεκριμένους δρόμους, εκείνους που θα σχηματίζουν το δίκτυο κορμού. Αυτό αναγκαστικά θα κάνει χρήση δρόμων μη τοπικού χαρακτήρα, με αυξημένους φόρτους. Στους δρόμους αυτούς είναι απαραίτητη η υλοποίηση ειδικής υποδομής. Αυτό που πρέπει να υπογραμμιστεί είναι ότι ο δήμος για να πρωθήσει το ποδήλατο, δίνοντάς του οντότητα και μια αξιοπρεπή θέση ως μέσου μετακίνησης, δεν πρέπει να το περιορίσει σε δευτερεύοντες δρόμους. Οι ποδηλάτες επιθυμούν, όπως και κάθε άλλος μετακινούμενος, να κινούνται γρήγορα και από δρόμους σημαντικούς, με κρήσεις ελκυστικές, που ενδιαφέρουν τον καθένα (εμπόριο, αναψυχή κλπ). Δεδομένου ότι οι σημ

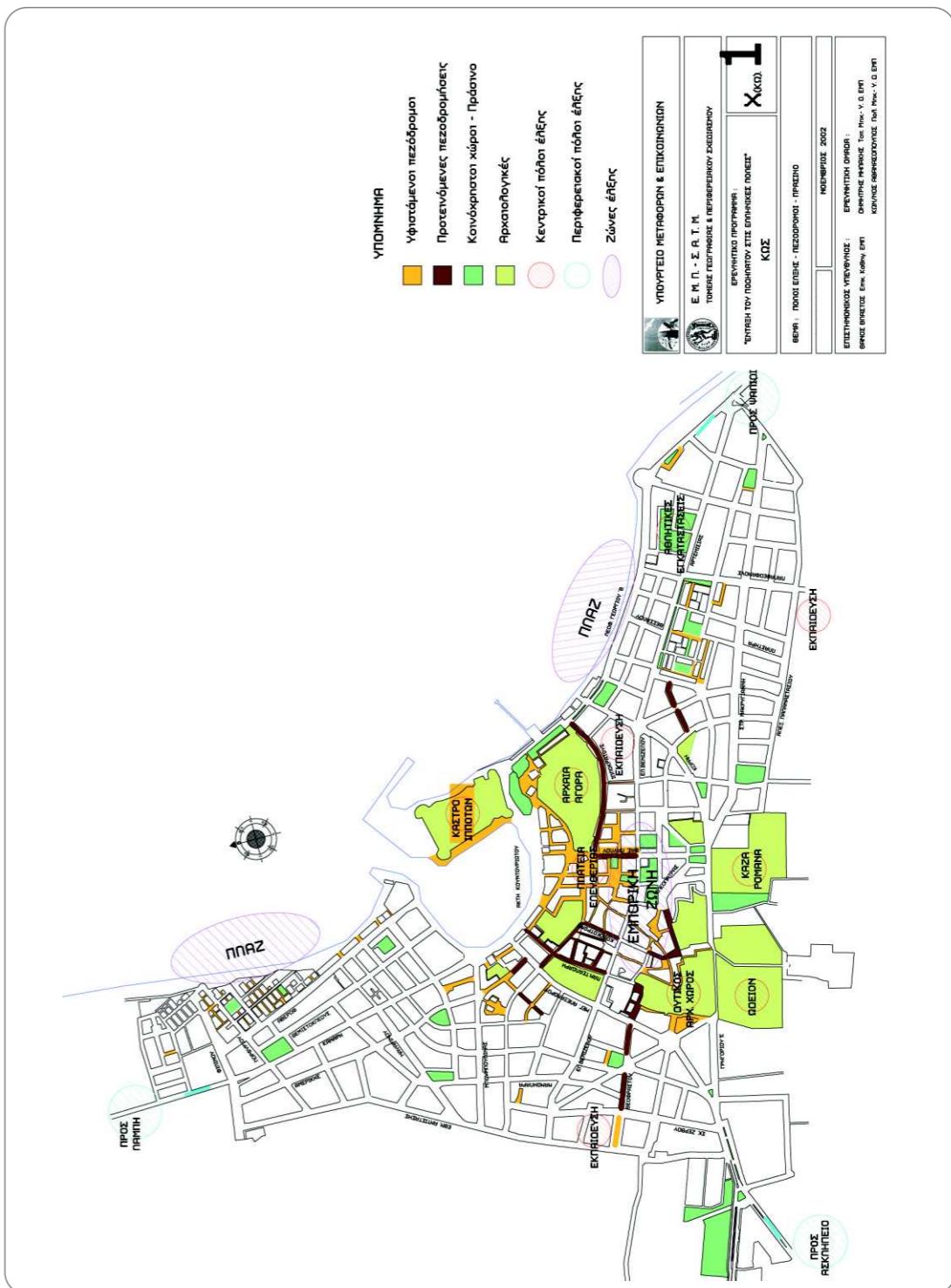


περιβάλλοντος (ακτή) και της ύπαρξης των κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος της, όσο και γιατί αποτελεί άξονα σύνδεσης μεταξύ των δύο υφιστάμενων ποδηλατόδρομων > **Χάρτης Χ(κα)3**. Μια δεύτερη σημαντική διαδρομή για το ποδήλατο προτείνεται κατά μήκος των οδών Μακρυγάννη, Κλεοπάτρας και Θεοφράστου. Η διαδρομή αυτή αναπτύσσεται παράλληλα προς την ακτή και δίνει τη δυνατότητα διαμήκους προστέλασης στο εσωτερικό του οικισμού. Το δίκτυο κορμού συμπληρώνεται με τέσσερις κάθετες συνδέσεις των δύο παραπάνω διαδρομών. Οι συνδέσεις αυτές γίνονται μέσω των οδών Θεσσαλού, Βασ. Παύλου, Παν. Τσαλδάρη και Μανδηλαρά - Ναυρίου.

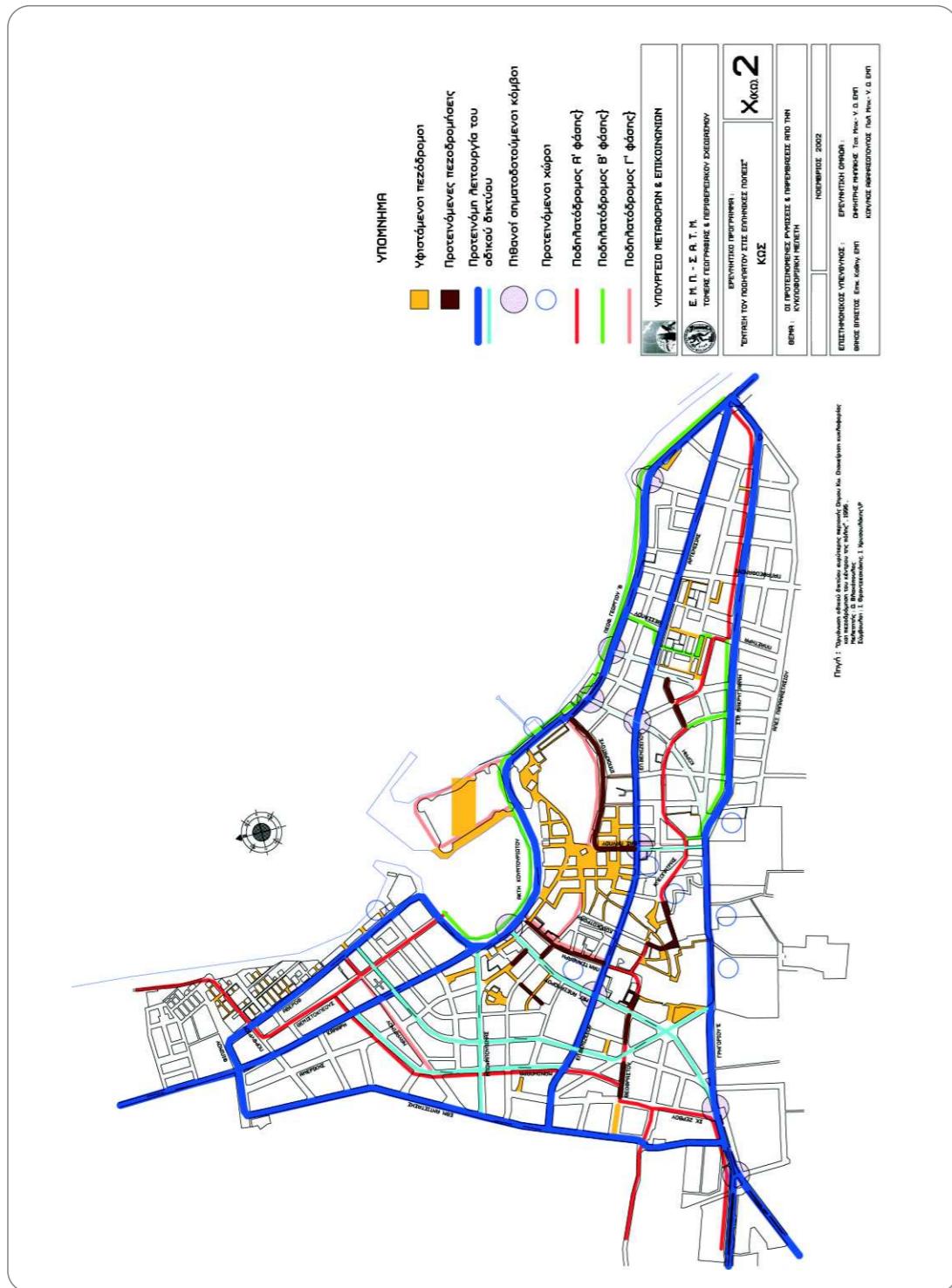


Bas-Rhin, Από το 1980 φτιάχνονται 10 έως 20 χλμ. ποδηλατόδρομοι το χρόνο, Πηγή: 'Des voies pour le vélo - 30 exemples de bonnes pratiques en France', CERTU, Lyon, 2003, σελ. 57

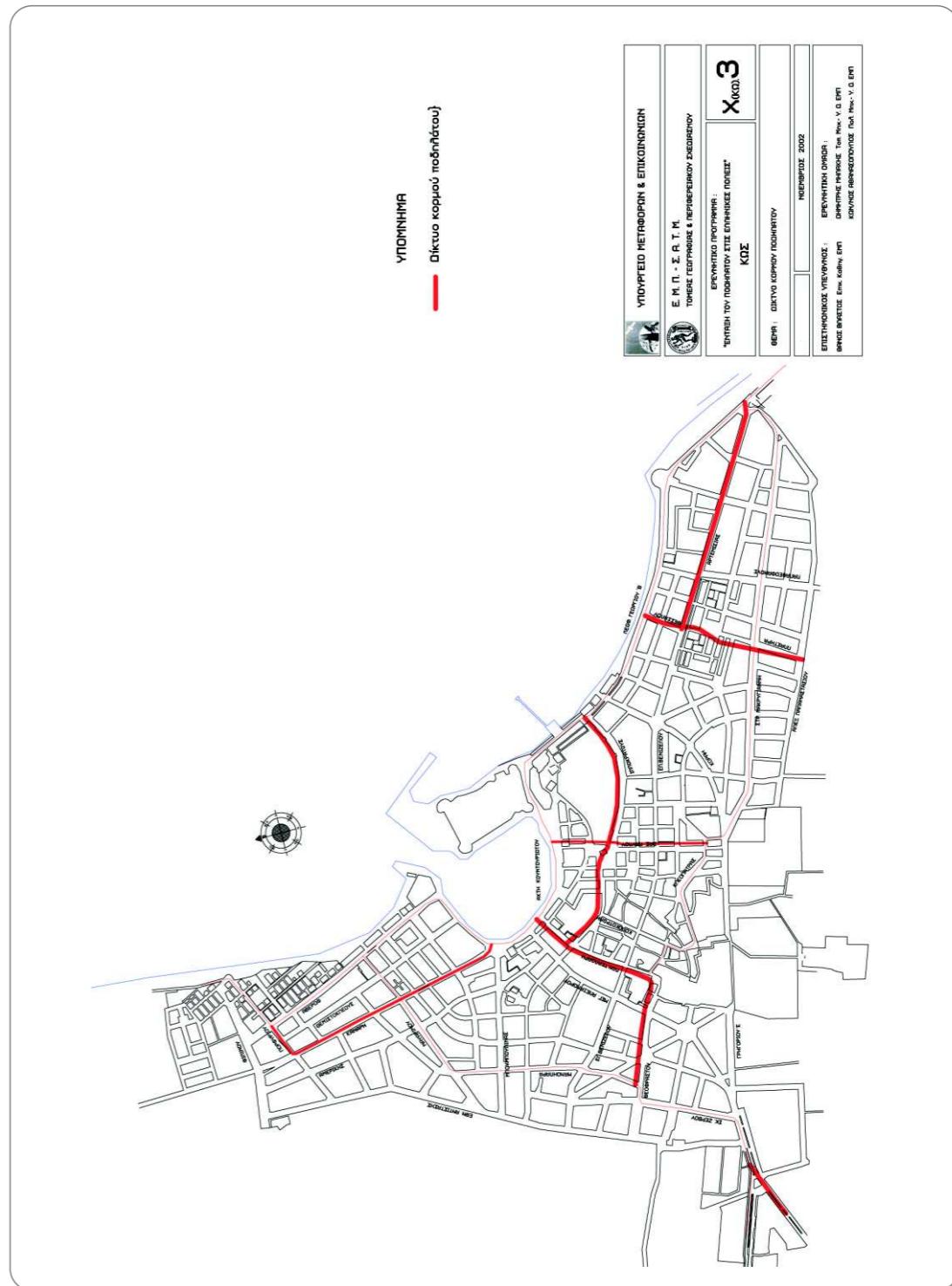
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΚΩ)1 > ΠΟΛΟΙ ΕΛΞΗΣ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ



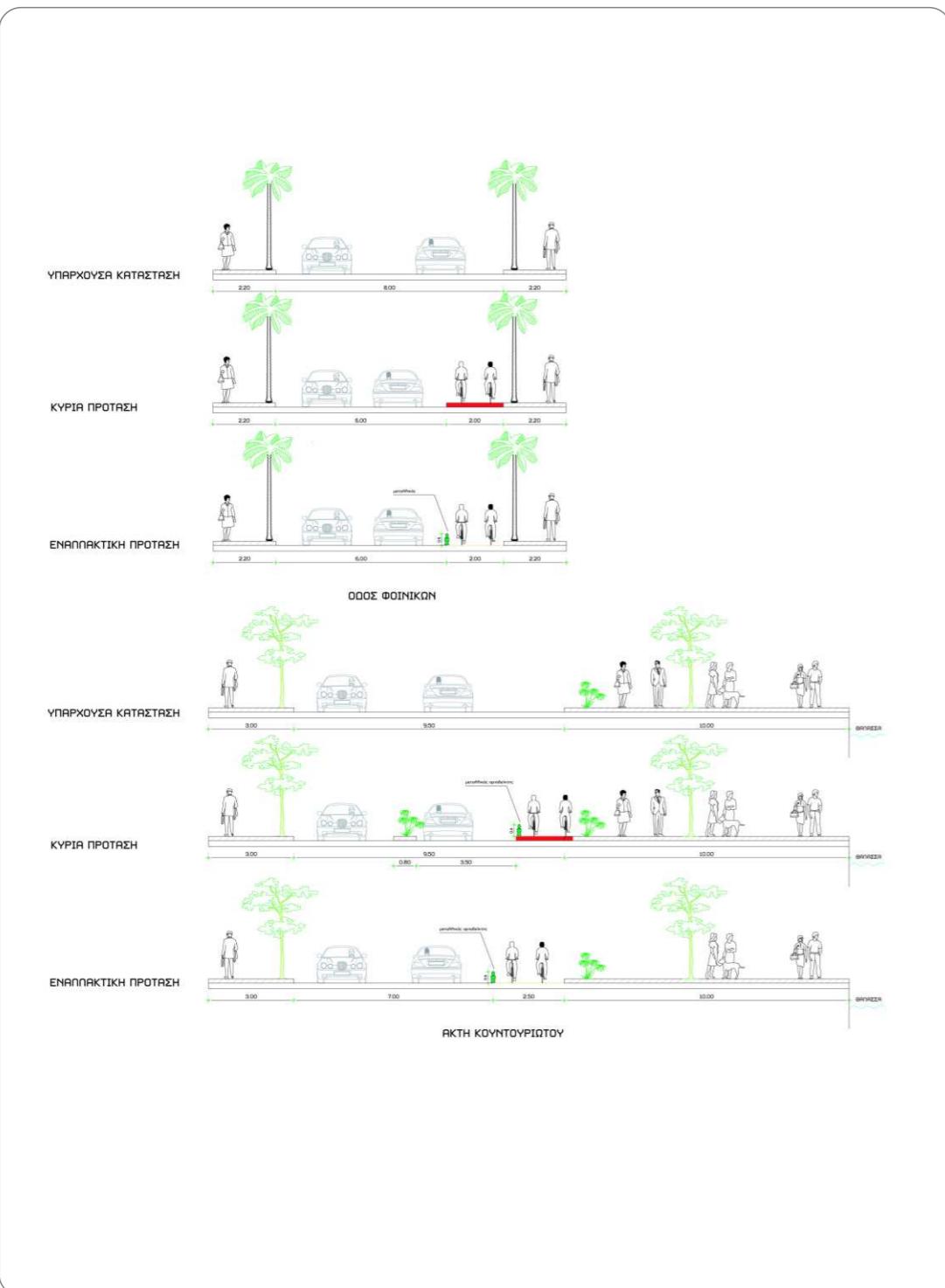
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΚΩ)2 > ΟΙ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ



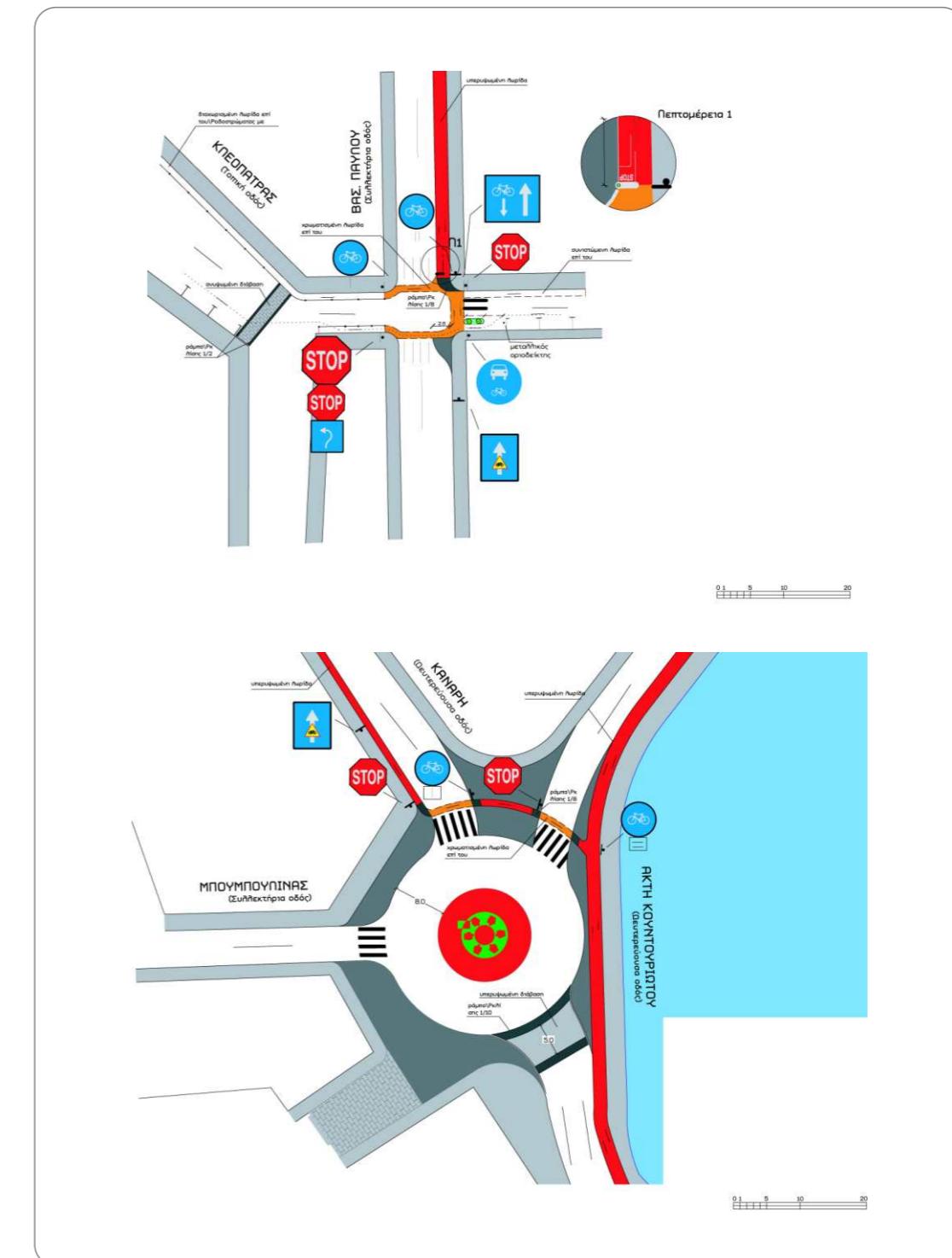
ΧΑΡΤΗΣ Χ(κΩ)3 > ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



Σχέδιο 7.2.1. Κως. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου



Σχέδιο 7.2.2. Κως. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου



ΚΕΡΚΥΡΑ

7.3.1.3 Κέρκυρα

7.3.1.3.1 Γενικά

Η Κέρκυρα είναι, χάρη στην ποιότητα του τοπίου της, και στη ξεχωριστή φυσιογνωμία της πόλης, ένας από τους ξεχωριστούς προορισμούς που συγκεντρώνουν από τα υψηλότερα ποσοστά επισκεπτών στη χώρα μας. Παράλληλα σημαντική είναι η έλξη που ασκεί και στους Έλληνες επισκέπτες. Αποτέλεσμα αυτών των ισχυρών τουριστικών ρευμάτων, που έχουν αιχμή το καλοκαίρι και το Πάσχα, είναι το ότι οι κάθε μέρα παρόντες επισκέπτες στο νησί ξεπερνούν τα 200.000 άτομα, είναι δηλαδί διπλάσιοι των κατοίκων. Η πληθυσμακή αυτή ανατροπή, σε συνδυασμό με τις λειτουργικές ανατροπές που προκαλεί η άνιση φόρτιση των οικισμών και των μεταφορικών δικτύων, αποτελεί ένα πρόβλημα που αντιμετωπίζουν, βέβαια, όλοι οι τουριστικοί τόποι της Ελλάδας. Όμως οι επιπτώσεις του είναι εντονότερες σε εύθραυστες περιοχές υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος και αισθητικής, όπως είναι η Κέρκυρα >**Χάρτης Χ_(ΚΕ)1.**

Η πόλη της Κέρκυρας, με 42000 κατοίκους (απογραφή 2001), είναι μια σχετικά μικρού έως μεσαίου μεγέθους πόλη, η οποία όμως, αποτελώντας την πύλη ολόκληρου του νησιού από τη θάλασσα και τον αέρα, επιβαρύνεται από τις ροές αυτοκινήτων που το αφορούν συνολικά. Η Κέρκυρα, σε αντίθεση με τα περισσότερα ελληνικά νησιά, βρίσκεται σε μικρή απόσταση από την πεπιρωτική Ελλάδα. Το ταξίδι μεταξύ Κέρκυρας και Ηγουμενίτσας είναι μικρό και αυτό διευκολύνει το πέρασμα του αυτοκινήτου στο νησί. Ούτως ή άλλως η χρησιμοποίηση του αυτοκινήτου για την επίσκεψη της Κέρκυρας για προερχόμενους από τα περισσότερα σημεία της Ελλάδας είναι η πιο ανταγωνιστική λύση διότι το αεροπλάνο είναι σχετικά ακριβό και ο επισκέπτης υποχρεώνεται στη συνέχεια να ενοικιάσει αυτοκίνητο.

Ίσως το μεγαλύτερο πρόβλημα για την Κέρκυρα είναι το αυτοκίνητο. Αν σε άλλες μεγαλύτερες πόλεις οι πιο σοβαρές επιπτώσεις είναι η ρύπανση και ο θόρυβος, που προκαλούνται από τις μεγάλες ροές, στην περίπτωση της Κέρκυρας, τόσο μεγάλες ροές δεν υπάρχουν. Η κύρια επίπτωση σε αυτή την πόλη είναι η απώλεια της ταυτότητάς της. Στην Κέρκυρα η ιστορία επιβιώνει διότι η αρχιτεκτονική κληρονομιά παραμένει ζωντανή. Το ίδιο ζωντανή παραμένει και η πολεοδομική κληρονομιά, αφού το ιστορικό οδικό δίκτυο διασώθηκε. Η

Ενετική πόλη υπάρχει χωρίς σοβαρές παραμορφώσεις ως προς το δομημένο περιβάλλον της. Θα μπορούσε μάλιστα να υποστηρίχθει ότι έχει αποκτήσει περισσότερο χρώμα χάρη στις νέες χρήσεις αναψυχής, εμπορίου κλπ. που έχει ενσωματώσει. Η Ενετική πόλη είναι ένα κόσμημα που έχει αξιοποιηθεί και πράγματι έχει καταφέρει να είναι πραγματικά ελκυστικό στον κάτοικο και τον επισκέπτη.

Αυτό που ανατρέπει τις ισορροπίες, τις εικόνες, την αισθητική, την ιστορία, τους ήχους και τα χρώματα του δρόμου είναι το αυτοκίνητο. Είτε με την κίνηση, είτε με την στάθμευσή του. Ιδιαίτερα η τελευταία τείνει να γίνει πιο σοβαρό και πιο δυσεπίλυτο πρόβλημα και από την κυκλοφορία. Αυτό ισχύει στις μεγάλες πόλεις, αυτό ισχύει και στην Κέρκυρα. Η Ενετική πόλη φτιάχτηκε σε μια εποχή ανυποψίαστη για το αυτοκίνητο. Ωστόσο οσοι ζουν σε αυτή δικαιούνται να διαθέτουν αυτοκίνητο, όπως ο καθένας. Λίγοι από τους δρόμους της παλιάς πόλης χαρακτηρίζονται από μια κανονικότητα που θα καθοδηγούσε και τον τρόπο που θα στάθμευαν τα αυτοκίνητα, ώστε να ενσωματώνονται στο χώρο του δρόμου με κάποια στοιχειώδη τάξη και αρμονία ως προς τις αντοχές του.

Η ακανόνιστη γεωμετρία οδηγεί και σε μια άναρχη στάθμευση, που οξύνεται από την κραυγαλέα δυσαναλογία ανάμεσα στον αριθμό των αυτοκινήτων και την έκταση του διατιθέμενου χώρου. Εκτός από την αναρκία της στάθμευσης στο εσωτερικό της παλιάς πόλης, η αναρκία επεκτείνεται και στην περίμετρό της, στους ανοικτούς χώρους όπου βρίσκουν διέξοδο και συσσωρεύονται μαζικά τα αυτοκίνητα. Πρόκειται για αυτοκίνητα τόσο των κατοίκων της παλιάς πόλης όσο και των κατοίκων των περιφερειακών περιοχών, που συρρέουν καθημερινά προς το κέντρο για εργασία, αγορές, αναψυχή κλπ.

Η άμεση επίπτωση του αυτοκινήτου είναι από την παρουσία του στο εσωτερικό της παλιάς πόλης. Η έμμεση επίπτωση, ακόμη σοβαρότερη, είναι το ότι έδωσε τη δυνατότητα στην πόλη να επεκταθεί προς την περιφέρειά της. Σε πρώτη θεώρηση αυτή ήταν μια ευεργετική εξέλιξη διότι εκτόνωσε τις πέσεις από τις νέες ανάγκες, παράλληλα όμως αυξήθηκε έτσι το μήκος των καθημερινών μετακινήσεων και η εξάρτηση των κατοίκων από το αυτοκίνητο.

Η σημερινή ταυτότητα της πόλης της Κέρκυρας είναι μια σύνθεση του ιστορικού πυρήνα και των σύγχρονων επεκτάσεων.

Υπάρχει ισορροπία; Προϋπόθεση για να επιβιώνει μια ιστορική πόλη, που σχετικά γίνεται όλο και πιο μικρή στο εσωτερικό ενός σύγχρονου πολεοδομικού πλαισίου το οποίο αδιάκοπα επεκτείνεται, είναι να προστατεύεται η διαφορετικότητά της. Αυτή απειλείται κυρίως από τις κυκλοφοριακές πέσεις που ασκούνται από το σύγχρονο τμήμα. Οι ευρωπαϊκές μεσαιωνικές πόλεις χάρη στα τείχη τους, διαθέτουν ένα σαφές όριο, που κατά κανόνα ταυτίσπει με έναν οδικό δακτύλιο, ο οποίος δίνει τη δυνατότητα στις ροές να παρακάμπτουν την πόλη.

Συγχρόνως ασκούνται αποφασιστικές πολιτικές περιορισμού της παρουσίας του αυτοκινήτου στο εσωτερικό τους. Συνήθης κυκλοφοριακή λύση είναι η οργάνωση κυκλοφοριακών βρόχων που επιτρέπουν μεν την προσπέλαση κάποιων χώρων στο εσωτερικό του ιστορικού πυρήνα, κατά κανόνα υπόγειων σταθμών στάθμευσης, αλλά αποκλείουν την εκτέλεση διαμπερών ροών. Κυρίαρχο στοιχείο φυσικά αυτών των λύσεων είναι η δημιουργία χώρων στάθμευσης στην περίμετρο των ιστορικών πυρήνων, κάτι που στην περίπτωση της Κέρκυρας εξετάζεται εδώ και πολλά χρόνια και φυσικά αποτελεί προϋπόθεση για την αποφόρτιση του ιστορικού πυρήνα.

Στην Κέρκυρα τα πράγματα δεν είναι τόσο σαφή. Η λειτουργία του οδικού δικτύου, που περιγράφεται στο **Χάρτη Χ_(ΚΕ)2**, στοριζεται σε μια σειρά από δευτερεύουσες αρτηρίες, οι οποίες αναπτύσσονται έξω από τον ιστορικό πυρήνα, εκεί όπου συγκεντρώνονται και οι περισσότερες δραστηριότητες διοίκησης, εκπαίδευσης, αθλητισμού.

Ωστόσο υπάρχει και ένας πλήρης δακτύλιος, επιπέδου συλλεκτήριας οδού, ο οποίος σχηματίζεται διαδοχικά από τους Βελισσαρίου - Δεσσύλα - Αγων. Πολυτεχνείου - Αρσενίου - Δόνζελοτ. Το πρόβλημα με το δακτύλιο αυτό είναι ότι, στη μεν ανατολική του πλευρά έχει αναπτυχθεί μια ευρεία ζώνη στάθμευσης που υποβαθμίζει αισθητικά μια περιοχή με υψηλές αισθητικές ευαισθησίες, στη δε βόρεια οδηγεί την κυκλοφορία από ένα από τα πιο γραφικά σημεία της πόλης, δυσκολεύοντας πάρα πολύ τον πεζό.

Σε όλο το ανατολικό τμήμα της πόλης μέχρι τον Ανεμόμυλο οι δρόμοι περιορίζονται σε επίπεδο συλλεκτήριου, που αν και αυτό σημαίνει ότι η κυκλοφοριακή τους σημασία δεν είναι πολύ σημαντική, ωστόσο εξυπηρετούν ροές που επηρεάζουν το αισθητικό περιβάλλον.



Βουδαπέστη. Ποδήλατο σε αστικό κόπο

7.3.1.3.2 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Ο πρώτος σε προτεραιότητα πολεοδομικός στόχος, έτσι όπως είχε διατυπωθεί από τους μελετητές της πολεοδομικής μελέτης, εδώ και αρκετά χρόνια, ήταν 'η διάσωση, προστασία και ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της πόλης'. Δυο ακόμη στόχοι ήταν 'η αρμονική σύνδεση των γειτονιών με το φυσικό περιβάλλον, το ενδοαστικό πράσινο και τα παραδοσιακά σύνολα και μνημεία' και η απομάκρυνση της κυκλοφορίας διέλευσης από το εσωτερικό των γειτονιών.

Σήμερα η σημασία των στόχων αυτών, λόγω της δραματικής αύξησης των αυτοκινήτων, είναι ακόμη πιο μεγάλη. Αυτό που είναι ενδιαφέρον είναι ότι σε μεγάλο βαθμό εντοπίζονται σε προβλήματα κινητικότητας. Είτε πρόκειται για προβλήματα που οφείλονται σε μετακινήσεις που γίνονται με ασύμβατο για τις πόλεις τρόπο, είτε για προβλήματα που οφείλονται σε μετακινήσεις που δεν γίνονται.

Πράγματι, αν ο στόχος για την αυριανή Κέρκυρα είναι να περιοριστεί η παρουσία του αυτοκινήτου στο εσωτερικό του ιστορικού πυρήνα αλλά και να αναβαθμιστεί ο οδικό περιβάλλον των περιφερειακών γειτονιών της πόλης, όπως το Μαντούκι, η Γαρίτσα και ο Ανεμόμυλος, αυτό δε σημαίνει ότι η επίευξη του θα οδηγούσε σε περιορισμό των μετακινήσεων και κατ' επέκταση σε συρρίκνωση των δραστηριοτήτων της. Αντίθετα με τη μείωση

των αυτοκινήτων θα δινόταν η δυνατότητα να αναπτυχθούν άλλοι τρόποι μετακίνησης πολύ πιο συμβατοί με την ιδιαιτερότητα της φυσιογνωμίας της πόλης, όπως το ποδήλατο αλλά και το περπάτημα. Με τους τρόπους αυτούς κάτοικοι και επισκέπτες θα γίνονταν πολύ πιο κινητοί και έτσι οι οικονομικές δραστηριότητες της πόλης θα αναπτύσσονταν. Ο επισκέπτης περιμένει από την Κέρκυρα να του προσφέρει ένα περιβάλλον διαφορετικό εκείνου της καθημερινότητάς του, ένα περιβάλλον συνεπές με την ιστορικότητά της και που θα του επιτρέπει να ξεκουράζεται και να απολαμβάνει με άνεση τις ποιότητες του χώρου της. Ο επισκέπτης περιμένει από την πόλη, παρά τις επεκτάσεις της, να διατηρεί μια ανθρώπινη κλίμακα, αυτή την κλίμακα που χαρακτηρίζει την Ενετική πόλη. Περιμένει επίσης στο δρόμο να συναντά εικόνες που να παραπέμπουν στην εποχή που χτίστηκε ο ιστορικός πυρήνας και όχι να κυριαρχούνται από την αισθητική του αυτοκινήτου.

Τα επί μέρους θμήματα από τα οποία αποτελείται η πόλη της Κέρκυρας είναι:

- ο ιστορικός πυρήνας,
- όλη η περιοχή ανατολικά της οδού Ελευθερίας, με τις πλατείες και τη χερσόνησο με το παλιό κάστρο,
- το αστικό τμήμα γύρω από τη λεωφόρο Αλεξάνδρας, ανάμεσα στις οδούς Μπροπολίτη Μεθοδίου, Στ. Δεσσύλα, τη λεωφ. Δημοκρατίας και τις φυλακές,
- η Γαρίτσα,
- ο Ανεμόμυλος,
- η παραλιακή διαδρομή κατά μήκος της λεωφ. Δημοκρατίας,
- το Μαντούκι.

Κάθε ένα από τα παραπάνω θμήματα έχει μια ξεχωριστή ποιότητα που αξίζει να προστατευτεί. Συγχρόνως ο πιο σημαντικός πολεοδομικός στόχος είναι να επιτευχθεί η άρθρωση όλων τους σε μια ενιαία επιφάνεια στηριγμένη στα πάπια μέσα μεταφοράς και που δεν θα διακόπτεται από αρτηρίες και άλλες υποδομές για το αυτοκίνητο.

7.3.1.3.3 Το ποδήλατο στη μελλοντική

Βιώσιμη λειτουργία της πόλης

Προώθηση του ποδηλάτου σημαίνει ότι η πόλη της Κέρκυρας αποφασίζει να αλλάξει την εικόνα του οδικού της περιβάλλοντος. Το περιβάλλον της πόλης εγγυάται ευχάριστες και όμορφες

διαδρομές. Συγχρόνως το σύνολο της Ενετικής πόλης μπορεί να αποτελέσει τον πυρήνα παραγωγής μετακινήσεων με ποδήλατο, αφού ένα μεγάλο μέρος του δικτύου της είναι πεζοδρομημένο και γενικά στο σύνολο των δρόμων του το ποδήλατο μπορεί να κινείται με άνεση.

Έχοντας ως αφετηρία την Ενετική πόλη το ποδήλατο μπορεί να υπάρξει στην πόλη της Κέρκυρας αν αντιμετωπιστεί θετικά το πρόβλημα της σύνδεσης για τον ποδηλάτη της παλιάς πόλης με τους προορισμούς της περιφέρειάς της. Η απόσταση ανάμεσα στο Μαντούκι, τη Γαρίτσα, τον Ανεμόμυλο και την Ενετική πόλη είναι πολύ μικρή. Με το ποδήλατο καλύπτεται σε ελάχιστα λεπτά. Για την Κέρκυρα το ποδήλατο είναι το ιδανικό μέσο.

Το πρόβλημα είναι ότι έπεσε θύμα μιας νοοτροπίας που το ταύτιζε με το παρελθόν και τη φτώχεια. Σήμερα, στις πολύσιες χώρες της Ευρώπης, λόγω του κορεσμού και της ευαισθητοποίησης απέναντι στα προβλήματα περιβάλλοντος, αυτή η νοοτροπία μεταστρέφεται, και στο ποδήλατο αναγνωρίζεται ότι αντιπροσωπεύει μια από τις πιο μοντέρνες προτάσεις για τη ζωή στην αυριανή πόλη.

Η πόλη της Κέρκυρας μπορεί να αλλάξει ριζικά διαθέτοντας μεν λίγα χρήματα, αλλά επενδύοντας σε μια μεγάλη πολιτική. Είναι απολύτως εφικτό στην Κέρκυρα να εφαρμόσει με επιτυχία ένα διαφορετικό σχέδιο λειτουργίας της. Μέχρι σήμερα αφέθηκε αυτή η πόλη να κατακτηθεί από το αυτοκίνητο χωρίς να εκδηλώσει την παραμικρή άμυνα, επιτρέποντας συμπεριφορές που δεν σέβονται τη μοναδικότητα αυτού του τόπου. Ωστόσο, σε αυτή τη μοναδικότητα επιθυμεί η Κέρκυρα να εξακολουθήσει να στηρίζει την οικονομία της και προσβλέπει στην ανάπτυξή της. Πρόκειται για αντίφαση. Το τοπίο της πόλης προσδετικά υποβαθμίζεται και ανάλογα υποβαθμίζεται η ποιότητα των επισκεπτών της.

Υπάρχει αναντιστοιχία ανάμεσα σε αυτό που η Κέρκυρα κληρονόμησε και στον τρόπο που το διασειρίζεται. Και όμως θα μπορούσε να οργανώσει τη λειτουργία της διαφορετικά. Οι αποστάσεις είναι μικρές, η Ενετική πόλη είναι εκ των πραγμάτων πεζοδρομημένη. Αρκεί να δοθεί η δυνατότητα να επικοινωνούν με ποδήλατο το κέντρο με τις περιμετρικές του περιοχές. Αν γίνει αυτό με τη δημιουργία ενός δικτύου κορμού ποδηλάτου, τότε η εξάρτηση από το αυτοκίνητο θα περιοριστεί σημαντικά. Κάτοικοι και επισκέπτες θα έχουν μια βιώσιμη εναλλακτική λύση για τις μετακινήσεις τους, πολύ πιο Βολική, φτηνή και γρήγορη.



7.3.1.3.4 Περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου. Επιλογές σχεδιασμού

Το δίκτυο κορμού που προτείνεται **Χάρτης Χ(κ)Ε3** αποτελείται από ένα περιμετρικό δακτύλιο συγκροτούμενο από τις οδούς Δημοκρατίας - Αγωνού. Πολυτεχνείου - Αρσενίου - Δόνζελοτ - Ελ. Βενιζέλου - Ι. Θεοτόκου - Λ. Αλεξάνδρας, ο οποίος συμπληρώνεται με δύο ακτινικές παραλιακές προεκτάσεις προς το Μον Ρεπό (μέχρι τον Ανεμόμυλο) και προς το λιμάνι, και μια κεντρική διαδρομή που εισχωρεί στην καρδιά της Ενετικής πόλης (Ευγ. Βουλγάρεως - Μπτρ. Μεθοδίου). Συμπληρωματικοί επίσης ακτινικοί, τροφοδοτικοί των προηγούμενων, κλάδοι είναι η Κύπρου (οδηγεί στις αθλητικές εγκαταστάσεις), η Π. Κωνσταντά και η Κολοκοτρώνη (οδηγούν σε εγκαταστάσεις εκπαίδευσης). Ειδικά, όσον αφορά στο τμήμα του δικτύου ποδηλάτου, που

Παρίσ, οριζόντια διαγράμμιση μορφής ψαροκόκκαλου για την εντονότερη σήμανση της διέλευσης της λωρίδας ποδηλάτου από τη διασταύρωση

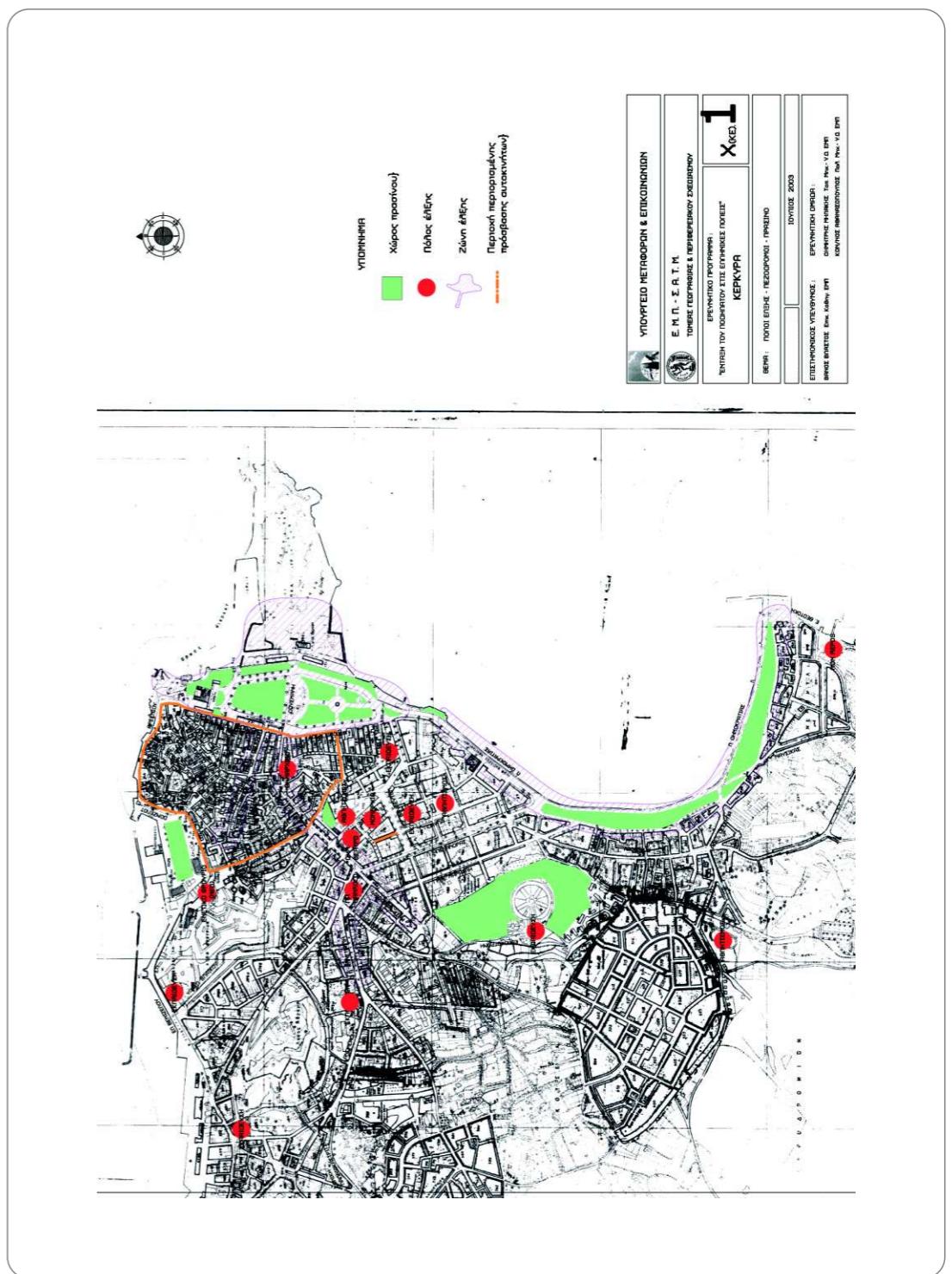
αναπτύσσεται στις οδούς Κύπρου και Κολοκοτρώνη, προτείνεται παράλληλη εφαρμογή όρισμάνων κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, που θα διευκολύνουν και θα κάνουν την κίνηση του ποδηλάτου πιο ασφαλή. Η Κύπρου λειτουργεί σήμερα ως συλλεκτήρια οδός αναλαμβάνοντας φόρτους που φυσιολογικά θα έπρεπε να χρησιμοποιούν την παράλληλη λεωφ. Δημοκρατίας.

Ο κύριος λόγος είναι ότι η Κύπρου προσφέρει αμεσότερη σύνδεση με το κέντρο της πόλης και συνεπώς μειώνει το χρόνο μετακίνησης. Με την προτεινόμενη ρύθμιση, η Κύπρου θα μετατραπεί σε δευτερεύουσα συλλεκτήρια λειτουργώντας ως ζεύγος με την οδό Αλκινόου. Θα εξυπηρετεί μετακινήσεις που παράγονται στις περιοχές κατοικίας γύρω από αυτήν, ενώ η διαμπερής κυκλοφοριακή ροή, που μέχρι σήμερα τη χρησιμοποιούσε, θα εκτραπεί στη λεωφ. Δημοκρατίας.

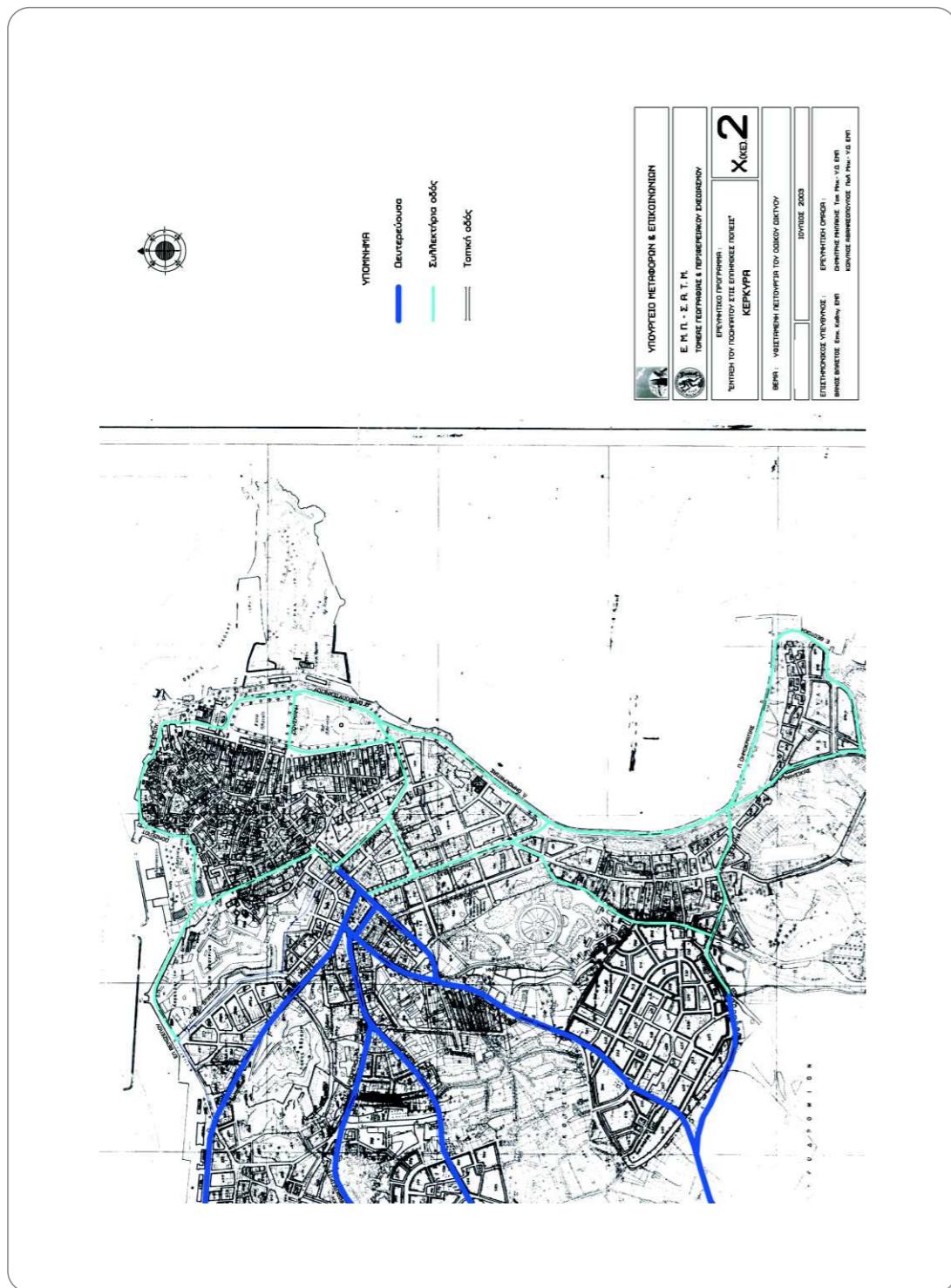


Παρίσι, ανάπλαση του Boulevard de Clichy με κατασκευή και ποδηλατόδρομου κατά μήκος της κεντρικής ζώνης πρασίνου

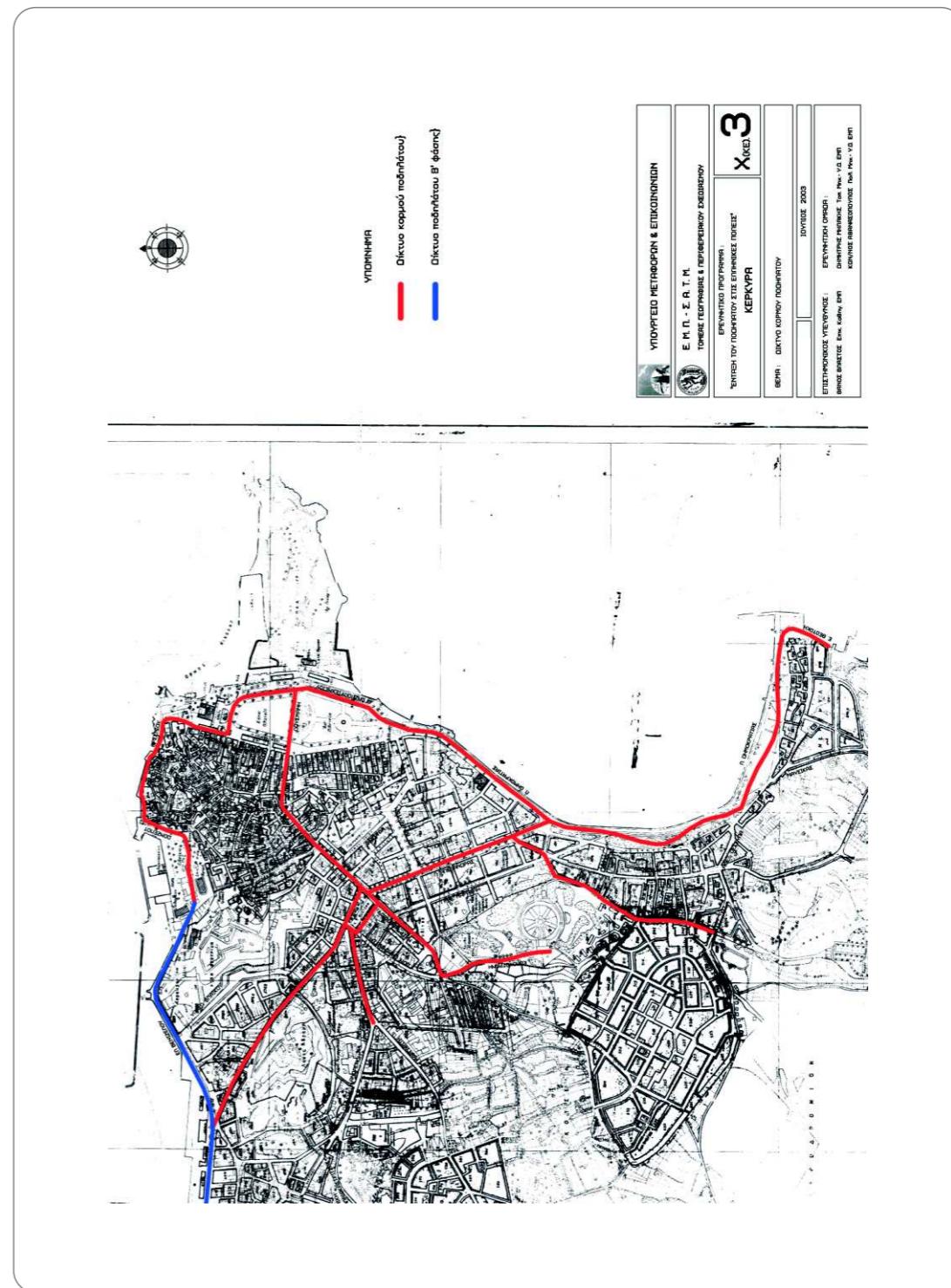
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΚΕ)1 > ΠΟΛΟΙ ΕΛΙΣΗΣ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ



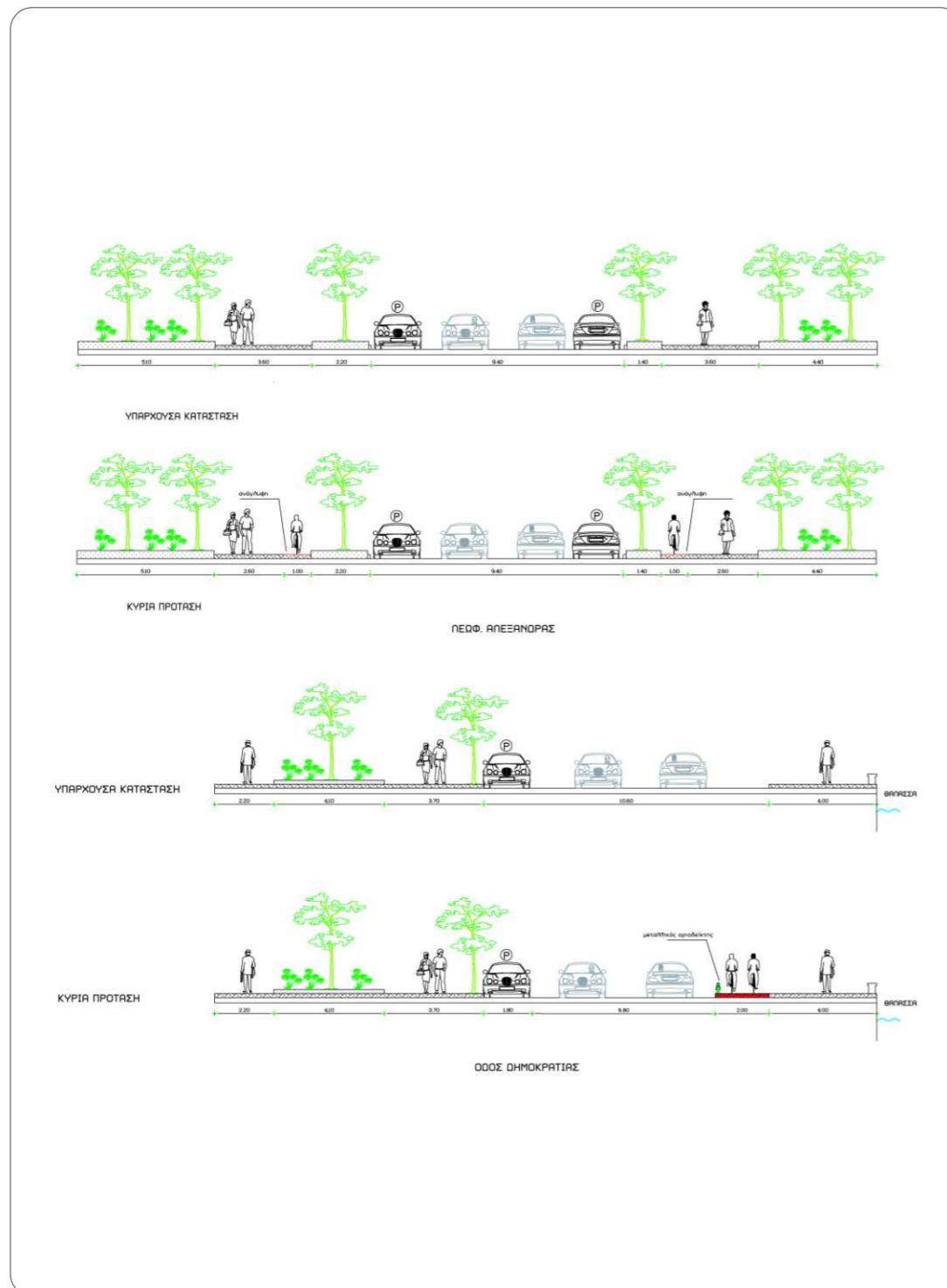
ΧΑΡΤΗΣ X_(KE)2 > ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



ΧΑΡΤΗΣ X_(KE)3 > ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



Σχέδιο 7.3.1. Κέρκυρα. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου



Σχέδιο 7.3.2. Κέρκυρα. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου

