

## ΛΑΡΙΣΑ

### 7.3.2.3 Λάρισα

#### 7.3.2.3.1 Γενικά

Η Λάρισα είναι μια μεγάλη επίπεδη πόλη, που αναπτύχθηκε ταχύτατα τα τελευταία χρόνια χάρη στη σημαντική αύξηση των γεωργικών εισοδημάτων από τις καλλιέργειες στο Θεσσαλικό κάμπο. Η οικονομική ανάπτυξη έφερε στη Λάρισα πολύ κόσμο από τη γύρω περιοχή, κάτι που οδήγησε σε μια ταχεία ανοικοδόμηση πάνω σε ένα πολεοδομικό υπόβαθρο απροετούμαστο. Το αποτέλεσμα είναι ότι οι αντοκές του οδικού δικτύου για στάθμευση και κυκλοφορία έχουν ζεπεραστεί από τις πολύ υψηλές πυκνότητες κατοικίας και δραστηριοτήτων και η εικόνα που παρουσιάζουν οι δρόμοι στην κεντρική περιοχή της πόλης θυμίζει τις κορεσμένες συνθήκες των αθηναϊκών.

Η μορφή του οδικού δικτύου είναι η τυπική μορφή πόλεων που αναπτύχθηκαν χωρίς σχεδιασμό. Πρόκειται για ένα περίπλοκο δίκτυο χωρίς πολλά χαρακτηριστικά σημεία αναφοράς, που αποτελείται από στενούς δρόμους και από ελάχιστους κάπως φαρδύτερους, οι οποίοι διασταυρώνονται υπό διάφορες γωνίες, δυσκολεύοντας την εξέλιξη της ροής.

Το μεγαλύτερο ποσοστό των 125.000 περίπου κατοίκων της Λάρισας είναι συγκεντρωμένο γύρω από την ευρεία κεντρική περιοχή. Οι αποστάσεις δεν είναι μεγάλες. Ένα σημαντικό μέρος των μετακινήσεων θα μπορούσε να καλύπτεται με τα πόδια, και πράγματι σήμερα οι πεζή μετακινήσεις είναι πολλές. Συγχρόνως η μικρή έκταση της πόλης δεν ευνοεί την ανάπτυξη, χωρίς υπερβολικό κόστος, ενός δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, τόσο πυκνού και δυναμικού σε γραμμές και σε συχνότητες που να μπορούσε να απορροφήσει και να εξυπηρετήσει επαρκώς αυτές τις μικρού μήκους μετακινήσεις.

Από την άλλη πλευρά ούτε το ιδιωτικό αυτοκίνητο θα μπορούσε να είναι μια βιώσιμη λύση. Η στάθμευση στην κεντρική περιοχή είναι πολύ δύσκολη, το ίδιο και η κίνηση του αυτοκινήτου.

Το ιδιωτικό αυτοκίνητο δεν αποτελεί λύση για μετακινήσεις στην κεντρική περιοχή. Μια τέτοια προοπτική θα ήταν αδιέξοδη και φυσικά, όχι μόνο θα παγίωνε τα υφιστάμενα αισθητικά και λειτουργικά προβλήματα, αλλά, θα τα όξυνε.

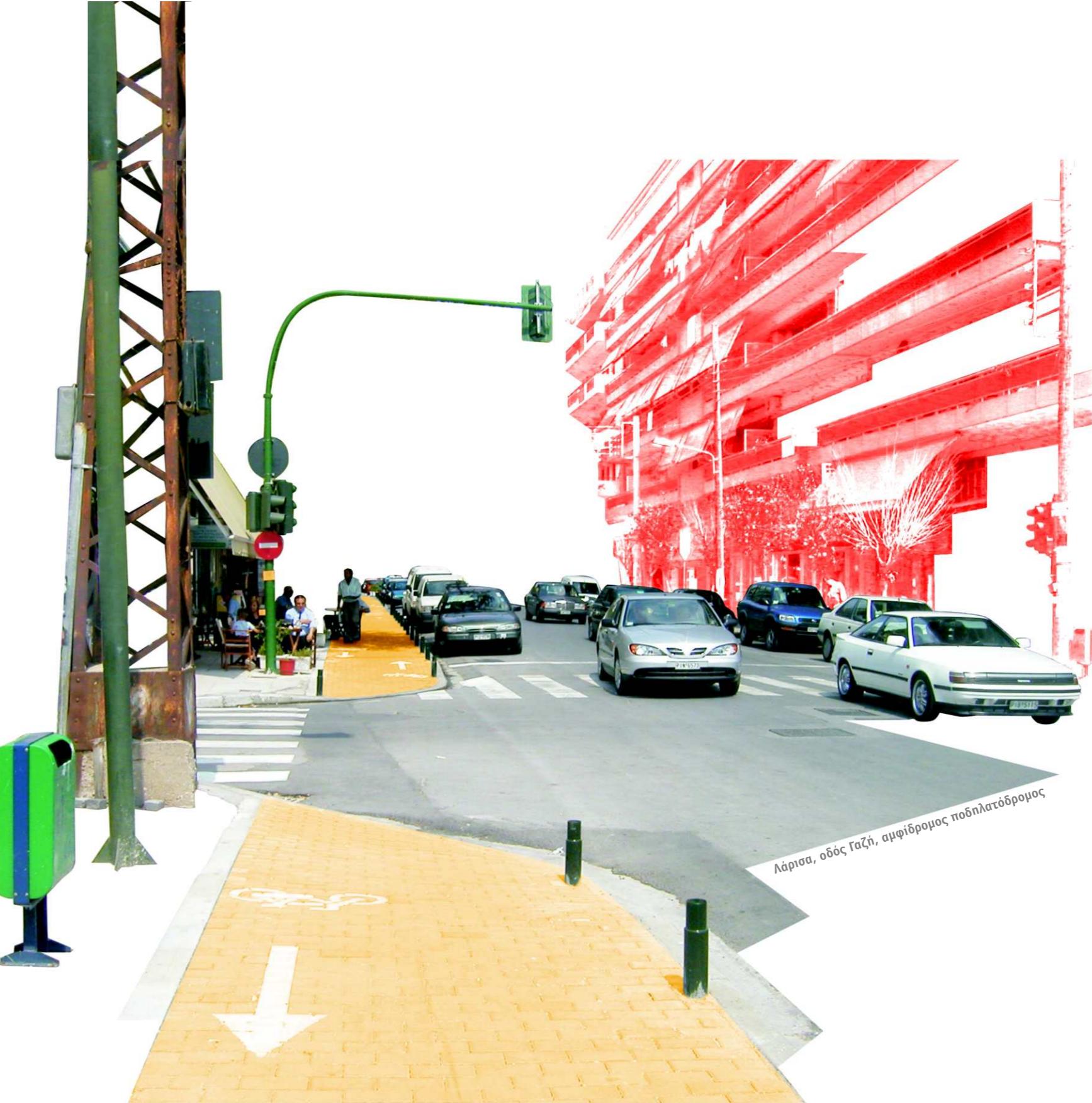
#### 7.3.2.3.2 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Η Λάρισα έχει αποφασίσει να ακολουθήσει μια κατεύθυνση προς τη λειτουργική, περιβαλλοντική και αισθητική της αναβάθμιση. Σήμερα, υπάρχουν δύο σχετικά νέα στοιχεία, που βάζουν τη σφραγίδα τους στη μορφή της πόλης και χαράσσουν τις κατευθύνσεις για την κυκλοφοριακή και πολεοδομική της ανασυγκρότηση.

**Το πρώτο** είναι ο εσωτερικός δακτύλιος. Δεν της προσδίδει ένα ιδιαίτερα κανονικό σχήμα, πάντως οριοθετεί μια περιμέτρο. Ορίζεται έτσι η ευρεία κεντρική περιοχή και γίνεται ευκολότερο να ασκηθεί μια ιδιαίτερη πολεοδομική και κυκλοφοριακή πολιτική στο εσωτερικό της.

**Το δεύτερο** στοιχείο είναι το ευρύ δίκτυο πεζόδρομων. Το πρώτο του προσόν είναι ότι αναπτύσσεται κεντροβαρικά στην πόλη γύρω από τις σημαντικότερες πλατείες της, την Ταχυδρομείου και την Κεντρική. Το δεύτερο προσόν του είναι ότι συνδέει το κέντρο της Λάρισας με την αρχαιολογική περιοχή που βρίσκεται στη βόρεια πλευρά του δακτυλίου. Χάρη στους πεζόδρομους, το κέντρο της Λάρισας έχει αποκτήσει μια ισχυρή φυσιογνωμία που σπανίζει στις ελληνικές πόλεις > **Χάρτης Χ<sub>(Λ)</sub>1**. Η φυσιογνωμία αυτή δεν έχει ιστορικά ή αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά (δεν έχει ενσωματώσει τον αρχαιολογικό χώρο). Η ταυτότητά της είναι οι πεζόδρομοι, δηλαδί η έμφαση στον πεζό, ή αντίστροφα, ο περιορισμός στο αυτοκίνητο. Πρόκειται για μια κυκλοφοριακή λύση στο πρότυπο των λύσεων που έχουν δοθεί στα ιστορικά κέντρα πολλών ευρωπαϊκών πόλεων (σε αυτό το θέμα η Λάρισα είναι από τις πρωτοπόρες πόλεις στην Ελλάδα). Είναι μια λύση που αποτελεί το πρώτο Βήμα ενός γενικότερου σχεδιασμού, που οι άλλες του παράμετροι θα είναι η δημόσια συγκοινωνία και το ποδήλατο.

Οι πεζόδρομίσεις και κάποιες άλλες παρεμβάσεις δομικού χαρακτήρα, που έγιναν τα τελευταία χρόνια, είναι συνεπείς με αυτό το φιλόδοξο στόχο ο οποίος είναι και στόχος γενικά της ευρωπαϊκής πόλης στην πορεία της στον 21ο αιώνα (αξίζει να σημειωθεί η δραστήρια συμμετοχή της Λάρισας στο δίκτυο ευρωπαϊκών πόλεων Car Free Cities (σήμερα Access), που πρωθυΐν πολιτικές περιορισμού του ιδιωτικού αυτοκινήτου). Ο περιορισμός της χρήσης του αυτοκινήτου στην περικλειόμενη από τον εσωτερικό δακτύλιο κεντρική περιοχή είναι η αναγκαία και ικανή συνθήκη για την ανάπλαση του οδικού περιβάλλοντος.





**Λάρισα, ποδηλατόδρομος και πεζόδρομος στην ανατολική όχθη του Πηνειού, δημοφιλής κυρίως στα παιδιά**

της πόλης και η μοναδική στρατηγική για την προάσπιση της από την επερχόμενη απειλή των αναμενόμενων δραματικά μεγάλων αυξήσεων στην ιδιοκτησία αυτοκινήτου. Η μείωση των αυτοκινήτων στην κεντρική περιοχή θα δώσει την ευκαιρία της εκτέλεσης δομικών παρεμβάσεων, όπως κατασκευής λεωφορείοδρομών και λωρίδων ποδηλάτου, διαπλάτυνσης πεζοδρομίων, αύξησης των νησίδων πρασίνου κλπ., παρεμβάσεων που έχουν το προσόν, σε σχέση με τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, να είναι οριστικές και μόνιμες, αφού δεν μπορούν να ανατραπούν από την αυθαίρετη χρήση του αυτοκινήτου. Η Λάρισα με την πεζοδρόμηση του κέντρου της έχει ήδη κάνει ένα μεγάλο ξεκίνημα για την ανακατασκευή του οδικού της περιβάλλοντος. Ακολουθεί τώρα το στάδιο των παρεμβάσεων στην περιμέτρου του πεζοδρομημένου κέντρου και βαθύτερα στις περιοχές κατοικίας, έτσι ώστε να δοθεί η δυνατότητα στον κάτοικο να χρησιμοποιεί λιγότερο το αυτοκίνητο χρησιμοποιώντας για ένα μεγάλο μέρος των μετακινήσεών του στην πόλη τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Με αυτή τη στρατηγική τα βήματα που έγιναν μέχρι σήμερα με τις πεζοδρομίσεις θα προστατευτούν

και θα παίξουν το ρόλο που τους ανήκει για την προώθηση εκείνης της λειτουργίας της πόλης που χαράσσει μια βιώσιμη προοπτική για το μέλλον της. Το ερευνητικό έργο "Άξιολόγηση δομικών και λειτουργικών στοιχείων του συγκοινωνιακού συστήματος της Λάρισας. Πρόγραμμα πρότυπων βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων παρεμβάσεων", που εκπόνησε το Α.Π.Θ., και που βασίζεται στην πιο πρόσφατη ανάλυση των δεδομένων της Λάρισας, κατέθεσε ολοκληρωμένες προτάσεις σχεδιασμού που υπηρετούν με συνέπεια τους στόχους που διατυπώθηκαν παραπάνω. Οι προτάσεις αυτές έχουν εγκριθεί από το Δημοτικό Συμβούλιο. Συγκεκριμένα οι στρατηγικοί στόχοι, όπως διατυπώνονται από το ερευνητικό πρόγραμμα είναι:

- 'μείωση των διαμπερών ροών',
- 'μείωση του μεριδίου των ιδιωτικών αυτοκινήτων στο σύνολο των μετακινήσεων,
- 'αύξηση του μεριδίου των πεζή μετακινήσεων ακόμη και για αποστάσεις που υπερβαίνουν τα 500 μ.',
- 'αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων με ποδήλατο'.



**Λάρισα, ποδηλατόδρομος και πεζόδρομος στην ανατολική όχθη του Πηνειού**

Ειδικότερα οι βασικές πολιτικές που προτείνονται από το πρόγραμμα είναι:

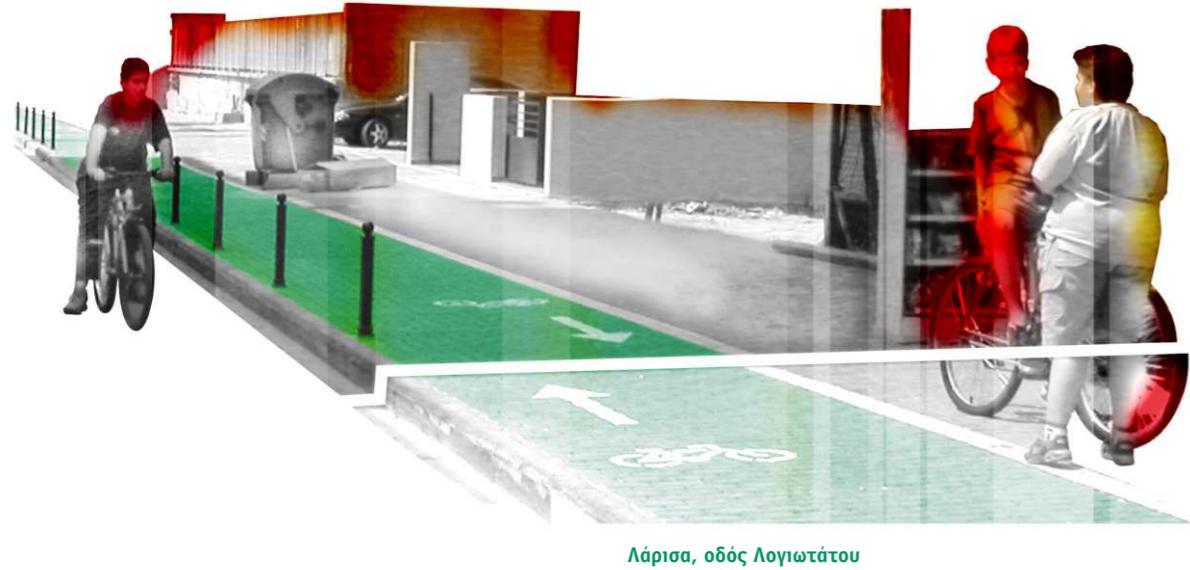
- Ανακατασκευές δρόμων με απόδοση περισσότερου χώρου στη δημόσια συγκοινωνία, στον ποδηλάτη και τον πεζό.
- Δημιουργία περιοχών ήπιας κυκλοφορίας ('ζωνών 30', δηλαδή μέγιστης ταχύτητας 30 χλμ/ώρα).
- Δημιουργία συνεχούς δικτύου για την κίνηση του πεζού από τις περικεντρικές περιοχές προς το κέντρο που θα αποτελείται από πεζοδρόμους, δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και πεζοδρόμια άνετου πλάτους.
- Δημιουργία συνεχούς δικτύου για την κίνηση του ποδηλάτου από την περιφέρεια προς το κέντρο.
- Δημιουργία δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας που θα καλύπτει πληρέστερα την επιφάνεια της πόλης και θα έχει προνομιακή μεταχείριση σε σχέση με το αυτοκίνητο.

Οι παραπάνω πολιτικές περιγράφουν ορθά τον ολοκληρωμένο πλόπο που είναι απαραίτητος για να αναπτυχθεί μια πόλη το

αυτοκίνητο, δίνοντας εναλλακτικές δυνατότητες προσπέλασης στους κατοίκους της, που θα συμβάλλουν στο δυναμισμό και την οικονομική της ανάπτυξη και θα εγγυώνται την αναβάθμιση του περιβάλλοντός της.

#### 7.3.2.3.3 Το ποδήλατο στη μελλοντική Βιώσιμη λειτουργία της πόλης

Το ποδήλατο είναι παρόν στη Λάρισα όμως η απειλή του αυτοκινήτου το οδηγεί σε συνεχή συρρίκνωση. Το ποδήλατο στις περιοχές κατοικίας και σε δρόμους με περιορισμένες διελεύσεις αυτοκινήτων και μικρές ταχύτητες μπορεί να συνυπάρχει με το αυτοκίνητο χωρίς ειδική υποδομή. Οι 'ζώνες 30' που, μέσω κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και κάποιων κατασκευαστικών παρεμβάσεων, θα απαλλαγούν από τις διαμπερείς ροές, θα αποτελέσουν εν δυνάμει πηγές παραγωγής μετακινήσεων με ποδήλατο που θα γίνουν πραγματικές αν στο ποδήλατο δοθεί η δυνατότητα να ξεφεύγει από το στενό πλαίσιό τους και να επικοινωνεί με τις γειτονικές ή πιο απομακρυσμένες ζώνες, καθώς και με το κέντρο.



Λάρισα, οδός Λογιωτάτου



Λάρισα, οδός Καραθάνου

#### 7.3.2.3.4 Περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου. Επλογές σχεδιασμού

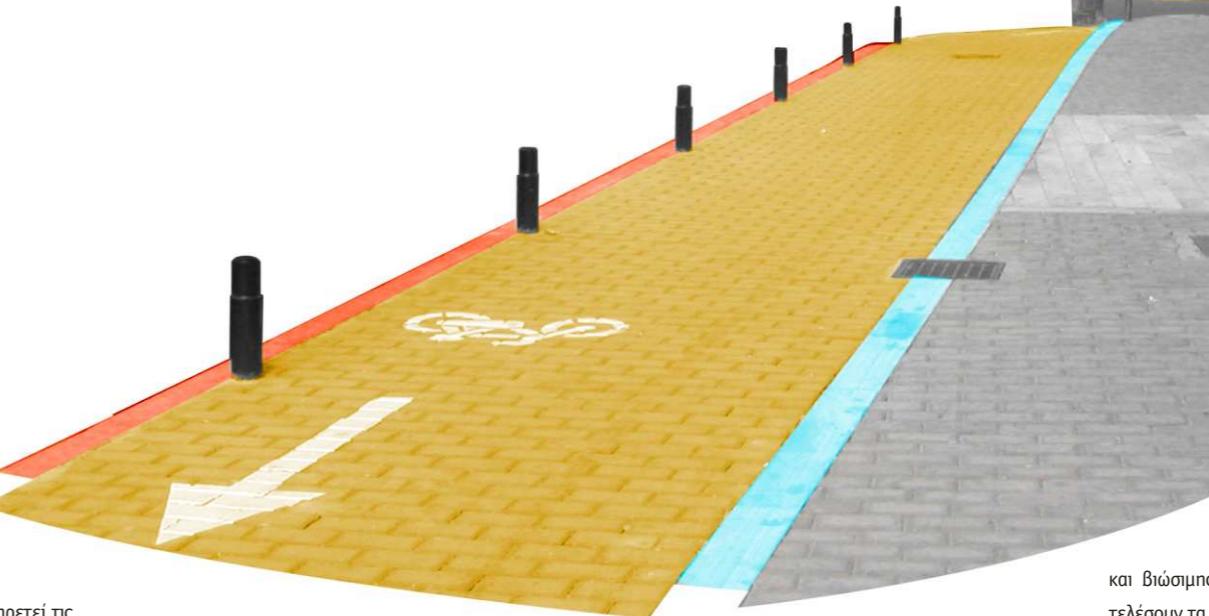
##### Πολεοδομικά κριτήρια για τη χάραξη του δικτύου κορμού ποδηλάτου

Για τη διευκόλυνση αυτών των συνδέσεων θα χρειαστεί ένα δίκτυο κορμού που, 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 δίμος για να πρωθήσει το ποδήλατο, δίνοντάς του οντότητα και μια αξιοπρεπή θέση, δεν πρέπει να το περιορίσει σε δευτερεύοντες δρόμους. Οι ποδηλάτες επιθυμούν όπως και κάθε άλλος μετακινούμενος να κινούνται γρήγορα και από δρόμους σημαντικούς με χρήσεις ελκυστικές που ενδιαφέρουν τον καθένα (εμπόριο, αναψυχή κλπ). Δεδομένου ότι οι σημαντικοί δρόμοι της Λάρισας δεν είναι δρόμοι μεγάλων ταχυτήτων και, ούτως ή άλλως επιδιώκεται να απελευθερωθούν από τις διαμπερείς ροές, είναι εφικτό να ενταχθεί σε αυτούς και υποδομή για το ποδήλατο.

Το δίκτυο κορμού είναι το βασικό δίκτυο που θα εξυπηρετεί τις συνδέσεις στο εσωτερικό της Λάρισας:

α) ανάμεσα στις περιοχές πόλης κυκλοφορίας, β) μεταξύ αυτών των περιοχών και του κέντρου και γ) μεταξύ του κέντρου και διαφόρων εστιών ειδικότερης πολεοδομικής σημασίας για την καθημερινή λειτουργία της πόλης.

Το δίκτυο κορμού θα τροφοδοτείται από τους τοπικής κυκλοφοριακής σημασίας δρόμους των γειτονιών, που δεν χρειάζεται να έχουν κάποια ξεχωριστή υποδομή για το ποδήλατο. Πρόσθετα κριτήρια για τον καθορισμό της μορφής των συνδέσεων του προτεινόμενου δικτύου κορμού με αφετηρία το κέντρο της Λάρισας είναι:



- Η ισόρροπη σύνδεση του κέντρου προς όλες τις κατευθύνσεις,
- Η σύνδεση των σχολικών συγκροτημάτων,
- Η σύνδεση του Πηνειού και του Αλκαζάρ,
- Η σύνδεση της αρχαιολογικής περιοχής,
- Η σύνδεση με το σιδηροδρομικό σταθμό.

Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η αρχαιολογική περιοχή, ο Πηνειός με το Αλκαζάρ και ο σιδηροδρομικός σταθμός, είναι οι τρεις

πολύτιμες εστίες πολιτισμού, περιβάλλοντος και βιώσιμης συγκοινωνίας της Λάρισας που πρέπει να αποτελέσουν τα θεμέλια πάνω στα οποία θα στηριχτεί η στρατηγική αναβάθμισης της πόλης. Για διαφορετικούς λόγους η κάθε μια, αυτές οι τρεις εστίες θα ενισχυθούν έντονα τα επόμενα χρόνια από προγράμματα και πολιτικές, τοπικού ή εθνικού επίπεδου, που είναι εν εξελίξει. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές αναμένεται να κατακτήσουν και στην Ελλάδα ένα ρόλο ανάλογο με αυτόν που παίζουν στις ευρωπαϊκές χώρες. Ο σιδηροδρομικός σταθμός θα μετατραπεί σε ισχυρό πόλο χρήσεων διαφόρων κατηγοριών. Οι αρχαιολογικές έρευνες συνεχίζονται και το αρχαίο θέατρο θα αναβιώσει, το δε Αλκαζάρ με τον Πηνειό ήδη έχουν αναβαθμιστεί με εξοπλισμό και διαμορφώσεις σε τόπους αναψυχής και ξεκουράσης.

Οι αποστάσεις των τριών παραπάνω πόλων από το κέντρο είναι ελάχιστες και θα μπορούσαν εύκολα να καλύπτονται με τα πόδια και ακόμη πο εύκολα με ποδήλατο, ωστόσο είναι αποκομμένοι από δρόμους (π.χ. τη γέφυρα προς το Αλκαζάρ) παραδομένους αποκλειστικά στο αυτοκίνητο. Με το δίκτυο ποδηλάτου μπορεί να αποκατασταθεί άμεσα μια ζωτική σχέση ανάμεσα στο κέντρο και επομένων τελικά την πόλη και τον αρχαιολογικό χώρο, τον σιδηροδρομικό σταθμό και τον Πνευό με το Αλκαζάρ.

Η Λάρισα διαθέτει ήδη ειδική υποδομή για το ποδήλατο. Πρόκειται για 8 χλμ. λωρίδων ποδηλάτου (διαχωρισμένων με νησίδα), που έχουν κατασκευαστεί στα πρόσατα της πόλης σε δρόμους χωρίς μεγάλη φόρτιση, και 2,2 χλμ. ποδηλατόδρομων στο Αλκαζάρ και κατά μήκος του Πνευού. Είναι φανερό ότι εκκρεμεί το ποδήλατο να εισαχθεί στο εσωτερικό της Λάρισας, στην κεντρική περιοχή, εκεί όπου υπάρχουν πραγματικά προβλήματα κυκλοφορίας. Το ποδήλατο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο για να περιοριστεί η χρήση του αυτοκινήτου στην πόλη και ιδιαίτερα στο κέντρο. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως εργαλείο για να επιτευχθούν οι στόχοι του κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Αυτό δεν έχει γίνει μέχρι σήμερα διότι όλες οι υποδομές για το ποδήλατο έγιναν στην περιφέρεια της πόλης. Η μεγάλη πρόκληση είναι το ποδήλατο να προταθεί στους κατοίκους ως εναλλακτική λύση εκεί όπου η πόλη για την αναβάθμισή της πρέπει να περιορίσει την παρουσία του αυτοκινήτου.

Στη Λάρισα έχουν κατατεθεί δύο προτάσεις ολοκληρωμένων δικτύων για το ποδήλατο. Η πρώτη περιλαμβάνεται στις προτάσεις του ερευνητικού έργου "Άξιολόγηση δομικών και λειτουργικών στοιχείων του συγκοινωνιακού συστήματος της Λάρισας. Πρόγραμμα πρότυπων βραχυπρόθεσμων και μεσοπρόθεσμων παρεμβάσεων" του Α.Π.Θ. Η δεύτερη συντάχθηκε από το τμήμα Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων του δήμου και αφορά δίκτυο μήκους 64 χλμ. Σε σχέση με τα παραπάνω δίκτυα, που δεν συμπίπτουν απόλυτα μεταξύ τους, προτείνονται κάποιες αλλαγές οι οποίες οφείλονται σε μια πιο αποφασιστική προσέγγιση του ποδηλάτου. Ο έλεγχος του αυτοκινήτου στη Λάρισα δεν είναι μια εύκολη υπόθεση.

Το ποδήλατο για να υπάρξει στους δρόμους της πόλης πρέπει να μπορέσει να αντιμετωπίσει το αυτοκίνητο με τους ίδιους όρους. Έχει ανάγκη για αυτό μιας υποδομής που να το καταστήσει πραγματικά ανταγωνιστικό μέσο ως προς το αυτοκίνητο, εκεί όπου το αυτοκίνητο κυριαρχεί, διότι προφανώς το τελευταίο έχει επιλέξει εκείνες τις διαδρομές που εξυπηρετούν καλύτερα

την προσπέλαση της πόλης. Ο σχεδιασμός αυτής της υποδομής πρέπει να την καθιστά άνετη, ευχάριστη και ασφαλή απέναντι στον κίνδυνο που αντιπροσωπεύει πάντα το αυτοκίνητο που θα βρίσκεται δίπλα της, και να την εντάσσει στο περιβάλλον του δρόμου έτσι ώστε ο ποδηλάτης να έχει μια προνομιακή προσπέλαση των διαφόρων χρήσεων. Το δεύτερο χαρακτηριστικό αυτής της υποδομής είναι λοιπόν να τολμήσει να αναπτυχθεί στην πόλη κατά τον τρόπο που και το αυτοκίνητο ελεύθερα αναπτύχθηκε, επιλέγοντας τις προσφορέτερες διαδρομές. Αυτές οι διαδρομές είναι εκείνες που διευκολύνουν την προσπέλαση της πόλης και αν το ποδήλατο κρατηθεί έξω από αυτές, υποχρεούμενο να περιοριστεί σε ένα περίπλοκο δευτερεύον δίκτυο, θα εκπέσει σε δευτερεύον μέσο, θα κάσσει τη μάχη με το αυτοκίνητο και η όλη στρατηγική ένταξής του θα αστοχίσει. Το παράδειγμα όλων των ευρωπαϊκών πόλεων με παρουσία ποδηλάτου είναι σαφές: υποδομή για το ποδήλατο διαθέτουν στις βασικότερες κεντρικές τους αρτηρίες. Αυτός ο κανόνας δεν πρέπει να υποτιμηθεί. Το σχέδιο ανάπτυξης των κυκλοφοριακών ροών στην περικλείσμενη από τον εσωτερικό δακτύλιο περιοχή είναι κυρίως προσανατολισμένο στην κατεύθυνση βορρά - νότου > **Χάρτης Χ<sub>(Λ)</sub>2**.

Η κατεύθυνση αυτή εξυπρετείται από μια σειρά ζευγών μονόδρομων και έναν αμφίδρομο (την Καραθάνου που ουσιαστικά είναι όριο του εσωτερικού δακτυλίου). Από τους μονόδρομους αυτούς, 23ης Οκτωβρίου, Υψηλάντου, Παναγούλη, Μ. Αλεξάνδρου, Παπαναστασίου, Γαζή, κάπως βαρύτερα φορτισμένοι είναι οι Παπαναστασίου και η Γαζή. Πρέπει ωστόσο να υπογραμμιστεί ο πολεοδομικά πρωτεύων ρόλος της Παπαναστασίου. Κατά την εγκάρσια σημαντικός είναι ο ρόλος της Κύπρου, από τη διασταύρωσή της με την 28η Οκτωβρίου μέχρι τη γέφυρα, καθώς και της Βενιζέλου.

Νοτιότερα σε επίπεδο συλλεκτηρίων σημαντικός είναι ο ρόλος του ζεύγους Μανδηλαρά/Ηπείρου. Σύμφωνα με όσα υποστηρίχτηκαν παραπάνω το δίκτυο κορμού που προτείνεται θα πρέπει να έχει κλάδους και προς τις δύο κατευθύνσεις, βορρά - νότου και δύσης - ανατολής, ακολουθώντας κάποιους από τους κύριους δρόμους κυκλοφορίας, εκείνους που επιδιώκεται να αναβαθμιστούν. Οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι θα είναι φυσικά ελεύθεροι για τους ποδηλάτες. Όμως η πυκνή παρουσία πεζών σε αυτούς δεν επιτρέπει τη χρήση τους ως τμημάτων του δικτύου κορμού στο οποίο οι ποδηλάτες θα πρέπει να μπορούν να κινούνται γρήγορα.



Λάρισα οδός Καραθάνου, επ'ευκαιρία της κατασκευής του ποδηλατόδρομου έγινε μια ευρύτερη διαμόρφωση πρασίνου που αξιοποίησε το μεγάλο εύρος του δρόμου



τρών και Ιουστινιανού - Γρηγορίου Έ. που προτείνεται να κατασκευαστούν σε μελλοντική φάση. Περιλαμβάνει επίσης μια πρόσθετη σύνδεση με τον Πηνειό μέσω της οδού Κύπρου.

#### ■ Κατεύθυνση Βορρά - Νότου

Ως προς αυτή την κατεύθυνση είναι σκόπιμο το δίκτυο κορμού να περιλάβει δυο τμήματα ανατολικά και δυτικά του πεζοδρομημένου κέντρου: τις Παπαναστασίου / Γαζή και την Ιάσωνας.

#### Παπαναστασίου

Αποτελεί το σημαντικότερο τμήμα του δικτύου, στο οποίο αναμένονται οι μεγαλύτεροι φόρτοι ποδηλάτων. Προσφέρει άμεση προσπέλαση στο εμπορικό κέντρο του δήμου από το νότο. Η ένταξη του ποδηλάτου στο τμήμα αυτό, σε συνδυασμό με την ισχυροποίηση της θέσης της δημόσιας συγκοινωνίας μέσω της κατασκευής αποκλειστικής λωρίδας, θα διευκολύνει την προοπτική κυκλοφοριακής ελάφρυνσης και ανάπλασης του τμήματος αυτού, απαλλάσσοντάς το από τις υπάρχουσες σήμερα διαμπερείς ροές. Η Παπαναστασίου έχει μια σημαντική παρουσία πεζών που θα μπορούσε να ενισχυθεί με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.

Η δημιουργία λωρίδας ποδηλάτου δεν αφήνει χώρο για τέτοια διαπλάτυνση παρά μόνο στην περίπτωση μονόδρομης κίνησης. Προτείνεται λοιπόν μονόδρομη λωρίδα ποδηλάτου ώστε συγχρόνως να ενισχυθεί και το ποδήλατο και το περπάτημα. Ο πεζός θα ευνοηθεί και από την υποδομή για το ποδήλατο διότι τον απομακρύνει από το αυτοκίνητο.

Μονόδρομη κίνηση στην Παπαναστασίου σημαίνει ότι απαιτείται να δημιουργηθεί ένα ζεύγος με την επιστράτευση της Γαζή. Δεδομένου ότι αυτός ο δρόμος έχει επαρκές πλάτος κρίνεται σκοπιμότερο να δημιουργηθεί σε αυτόν αμφίδρομη λωρίδα.

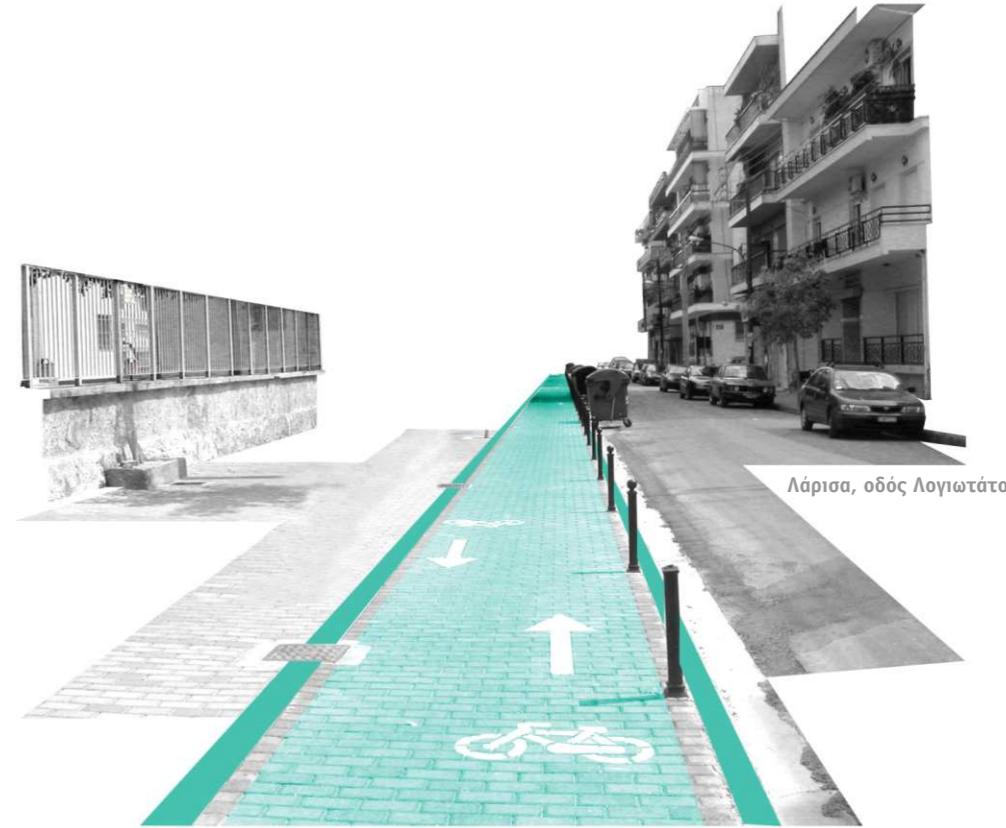
#### Κολοκοτρών - Λ. Κατσών και Ιάσωνας

Με τη διαδρομή των Κολοκοτρών - Κατσών διευκολύνεται η σύνδεση των Βορείων - Βορειανατολικών περιοχών με το σταθμό του Ο.Σ.Ε. και τα δύο συγκροτήματα σχολείων. Ωστόσο προτείνεται η υποδομή για το ποδήλατο να δημιουργηθεί εκεί σε μελλοντική φάση και άμεσα να προωθηθεί υποδομή στην Ιάσωνας.

Στόχος του σχεδιασμού είναι να προταθεί στους κατοίκους ένα απλό και αναγνώσιμο δίκτυο. Είναι λοιπόν σημαντικό να επιλεγούν δρόμοι χαρακτηριστικοί της πόλης και να δημιουργηθεί σε αυτούς κατά το δυνατόν υποδομή αμφίδρομης κίνησης του ποδηλάτου, πλάτους 2,0 - 2,5 μ., ώστε να μην υπάρχουν ζεύγη μονόδρομων διαδρομών, όπως τα ζεύγη μονόδρομων που κάνουν το δίκτυο πολύπλοκο και αυξάνουν τις τομές για το αυτοκίνητο. Για τον ίδιο λόγο αποφεύγεται, όσο αυτό είναι δυνατόν, η τοποθέτηση μονόδρομων λωρίδων ένθεν και ένθεν του οδοστρώματος, που επίσης αυξάνουν τις τομές.

Η εμπειρία της Λάρισας δείχνει ότι λωρίδες με απλή διαγράμμιση καταπατώνται από τα αυτοκίνητα για να σταθμεύουν. Είναι λοιπόν απαραίτητο αν βρίσκονται στο οδόστρωμα και όχι επί του πεζοδρομίου να προστατεύονται από τις σταθμεύσεις με οριοδείκτες. Ο πιο σίγουρος τρόπος για τη θωράκιση των λωρίδων είναι ο φυσικός διαχωρισμός τους από το οδόστρωμα με νησίδα πρασίνου όπου ο χώρος το επιτρέπει. Συνηθέστερα ωστόσο η οριστική λύση είναι η ανύψωση της λωρίδας ποδηλάτου στη στάθμη του πεζοδρομίου.

Το δίκτυο (Χάρτης Χ(λ)3) αποτελείται από δύο κύριες χαράξεις μορφής σταυρού, τις Παπαναστασίου και Μανδολαρά / Ηπείρου-Λογιωτάτου. Συμπληρώνεται από τις δευτερεύουσες Κολοκο-



#### ■ Κατεύθυνση Ανατολής - Δύσης Μανδολαρά / Ηπείρου

Αποτελούν τον κορμό του δικτύου κατά την οριζόντια κατεύθυνση. Συνδέουν τους δύο κάθετους άξονες, Παπαναστασίου, Ιάσωνος, και προσφέρουν άμεση πρόσβαση σε σημαντικούς πόλους στα δυτικά της πόλης αλλά και στο δίκτυο πεζοδρομών, του κέντρου. Η επλογή της δημιουργίας ζεύγους δύο μονόδρομων κινήσεων στις οδούς Μανδολαρά και Ηπείρου έγινε διότι το πλάτος τους δεν επέτρεπε σε καμιά από αυτές την κατασκευή αμφίδρομης λωρίδας παρόλο που αυτό θα ήταν σκοπιμότερο για την αναγνωστικότητα του δικτύου.

#### Λογιωτάτου

Ολοκληρώνει το δίκτυο ποδηλάτου προς τα δυτικά ως συνέχεια του ζεύγους Μανδολαρά / Ηπείρου. Μέσω της Λογιωτάτου και μικρού τμήματος της Καραθάνου πραγματοποιείται η έξοδος προς το δυτικό, εκτός κέντρου, μελετούμενο από το δήμο δίκτυο ποδηλάτου.

#### Ιουστινιανού, Γρηγορίου Έ

Αποτελεί δευτερεύουσα σύνδεση μεταξύ των δύο κάθετων αξόνων η οποία, όταν κατασκευαστεί, θα αυξήσει το επίπεδο λειτουργικότητας του δικτύου ποδηλάτου.

#### ■ Σύνδεση με τον ποδηλατόδρομο τον παράπλευρο του Πηνειού

##### Κύπρου

Προτείνεται η επέκταση του δίδυμου διαμορφωμένου τμήματος της Κύπρου μεταξύ των οδών Παπαναστασίου και Ανθ. Γαζή, προς τα δυτικά. Μέσω και της οδού Καραθάνου το δίκτυο φτάνει στον Πηνειό.

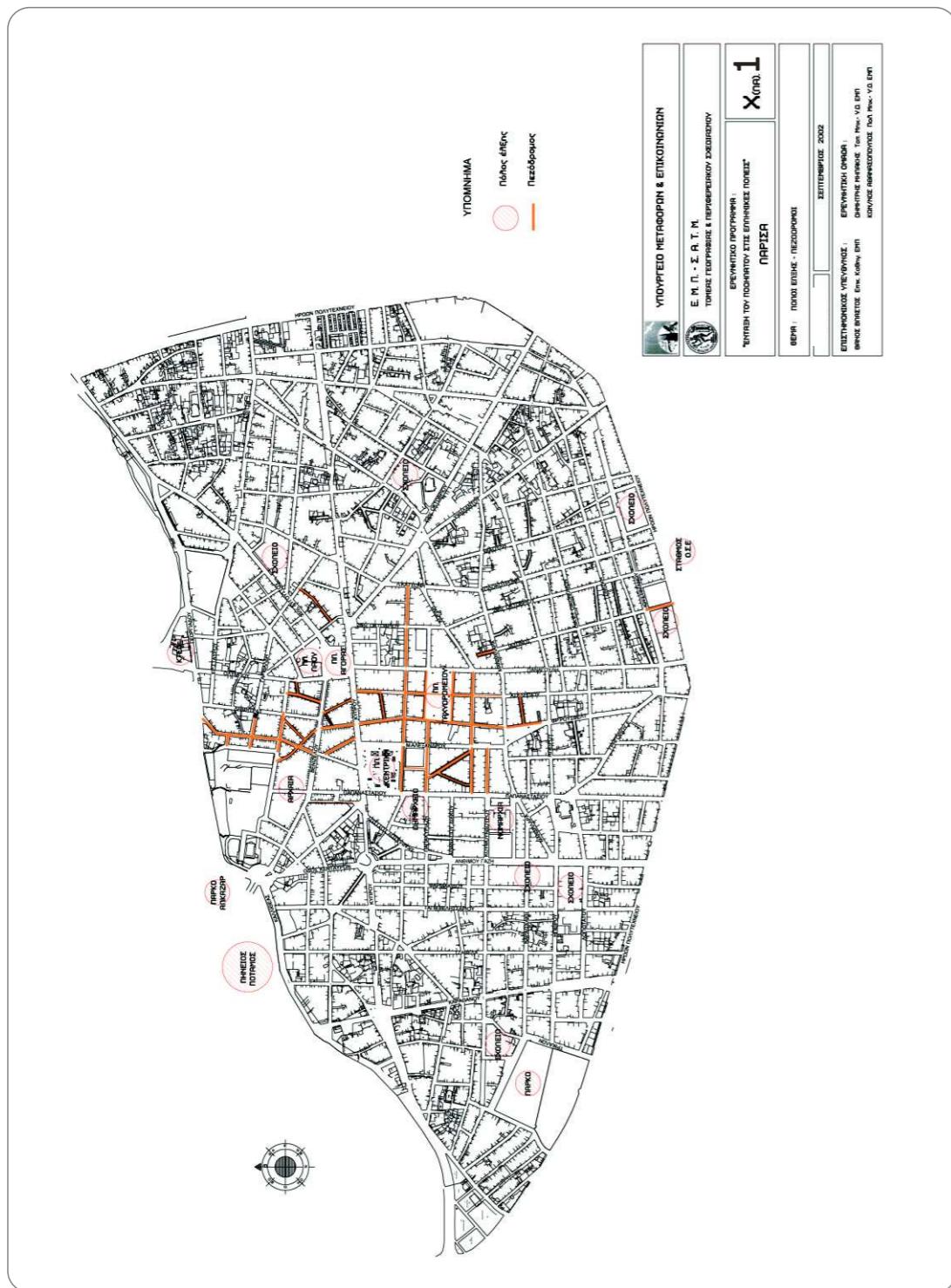
Στο τμήμα αυτό, με τη διαμόρφωση που προτείνεται, δημιουργείται μια νέα διαδρομή για τους πεζούς προς τον Πηνειό, με αφετηρία την κεντρική πλατεία και την προσέγγιση διαδοχικά της Πλατείας Γαζή, του κυκλικού κόμβου Κύπρου-Καραθάνου και του Πηνειού ποταμού.

##### Βενιζέλου

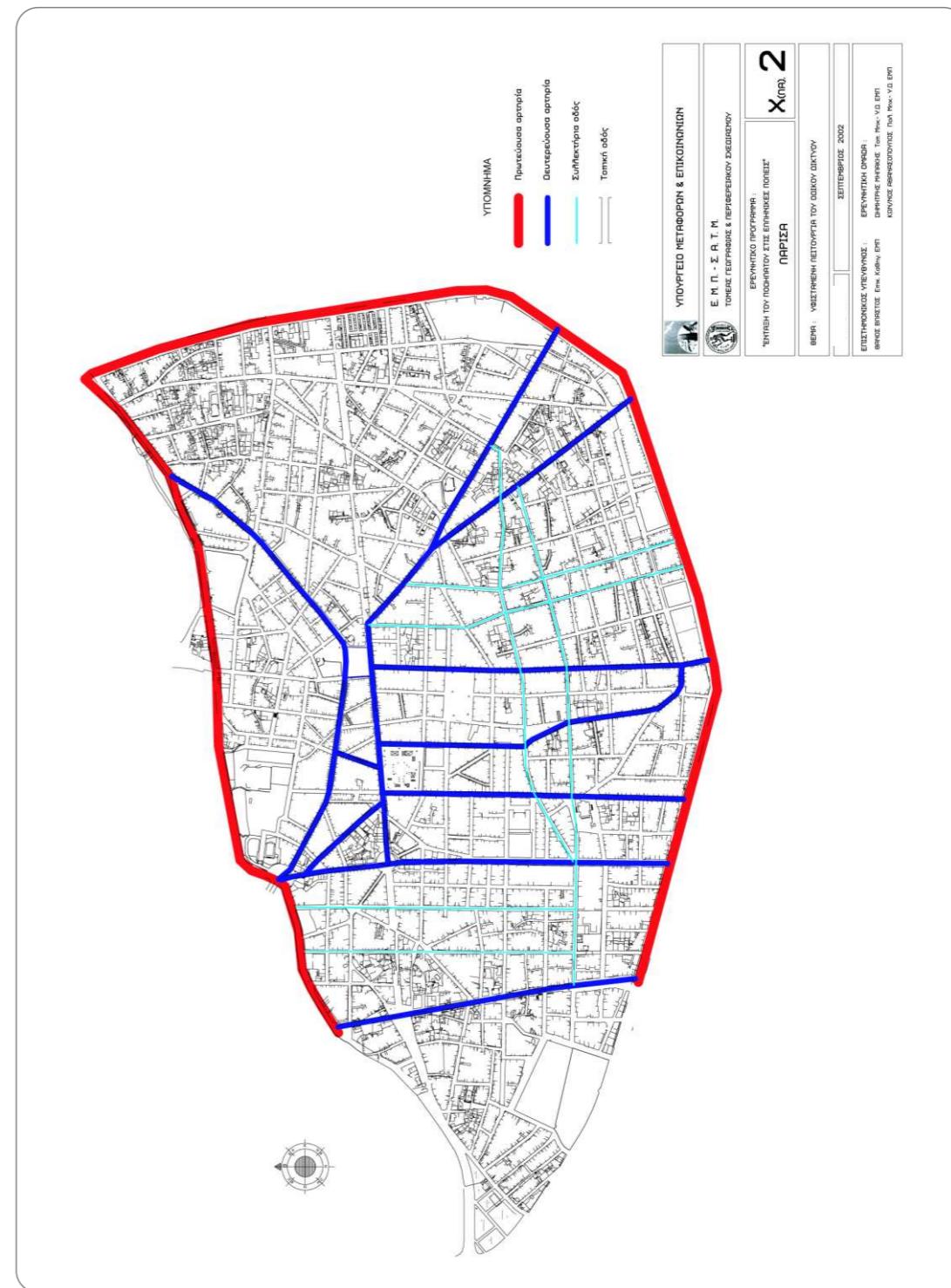
Επλέγεται με στόχο την προσέγγιση του Βορείου τμήματος του δικτύου πεζοδρομών που αναπτύσσεται στην αρχαιολογική περιοχή.

Εντάσσεται στην προοπτική πεζοδρόμησης της Βενιζέλου, από την οδό Φιλελλήνων έως την οδό Πολυκάρπου, έτσι ώστε να αναδειχθούν οι αρχαιολογικοί χώροι. Και αυτό το τμήμα ανήκει στο δίκτυο που θα κατασκευαστεί μελλοντικά.

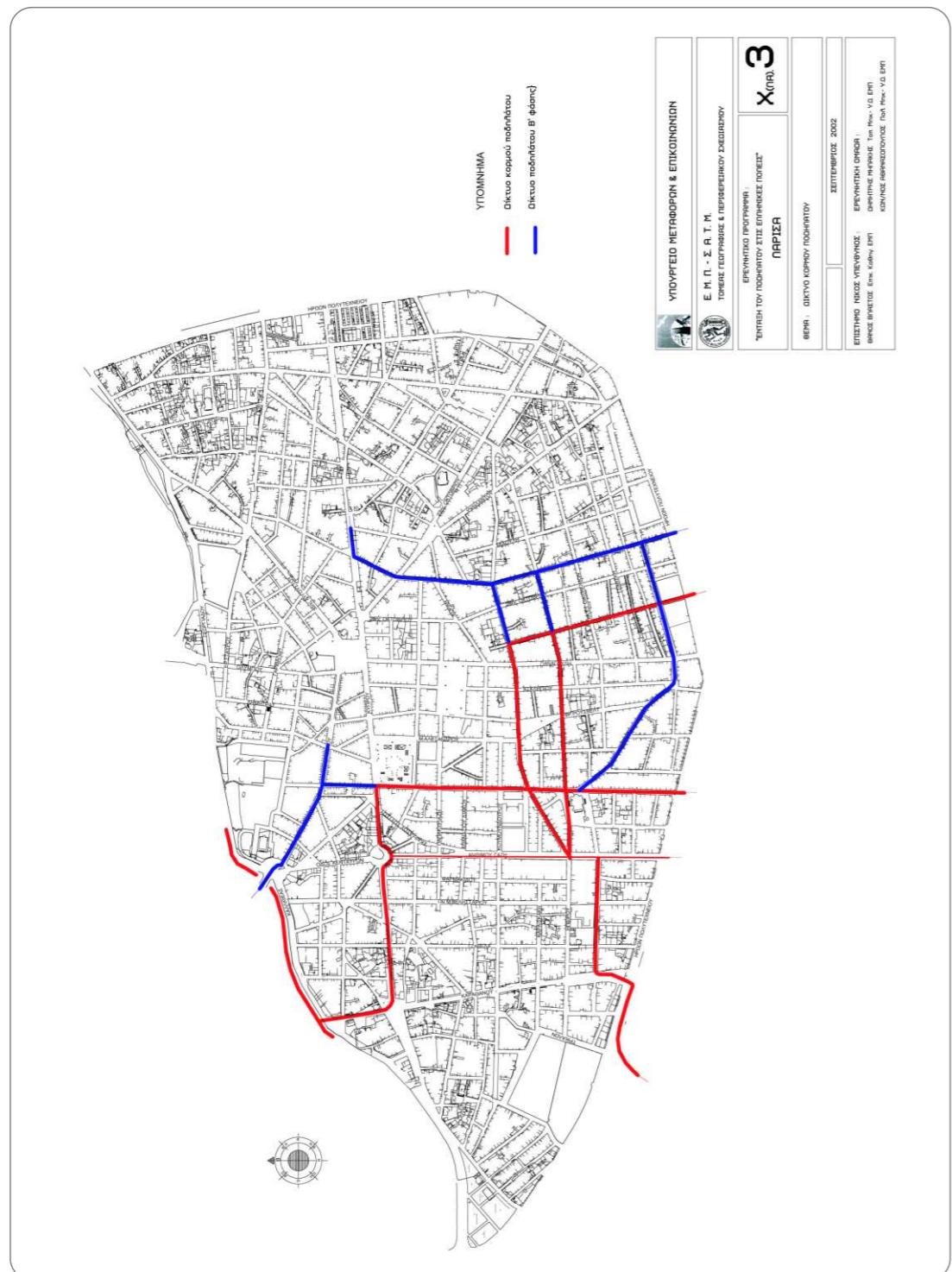
ΧΑΡΤΗΣ Χ(Λ)1 > ΠΟΛΟΙ ΕΛΙΣΣ - ΠΕζΟΔΡΟΜΟΙ



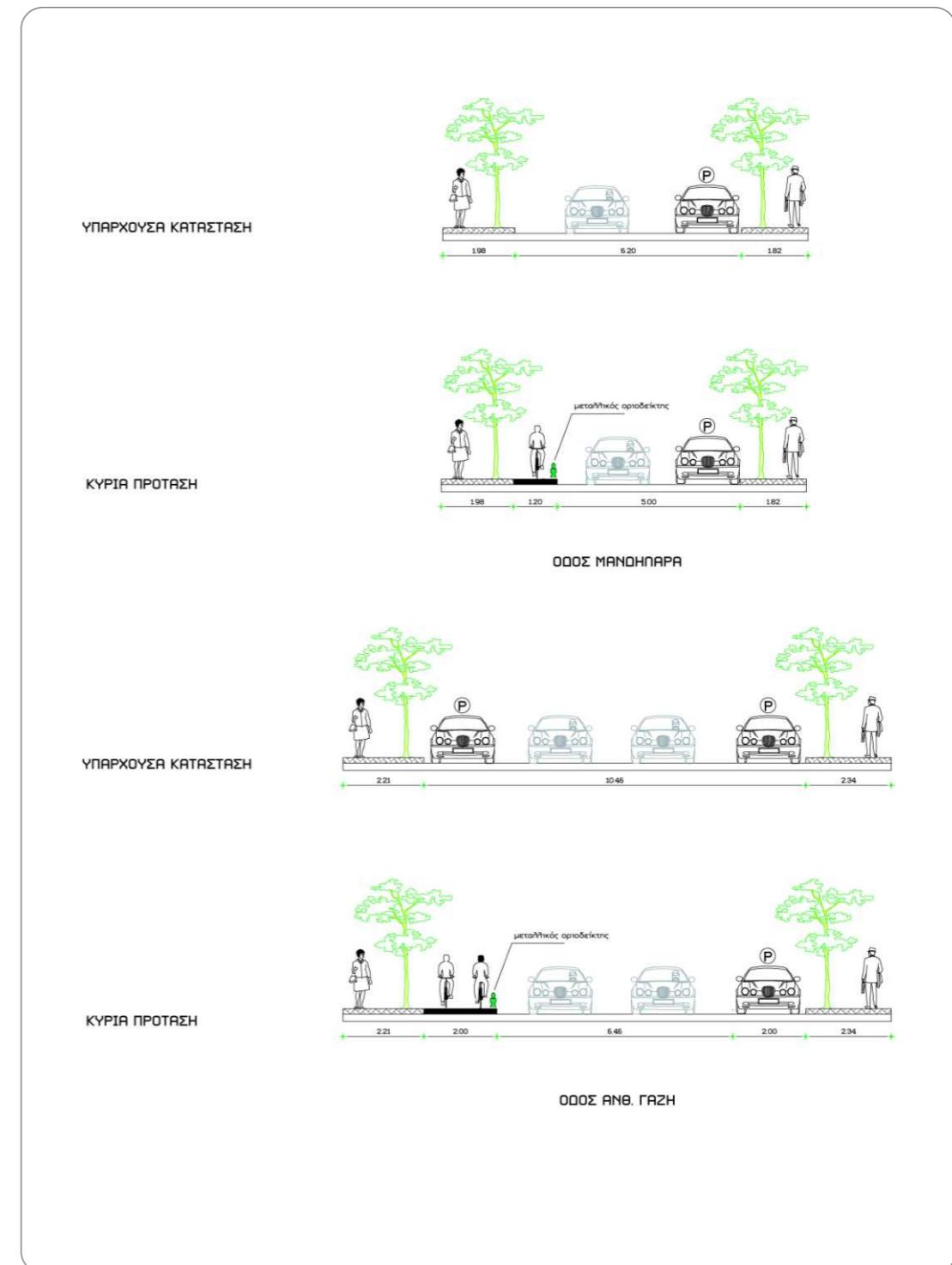
ΧΑΡΤΗΣ Χ(Λ)2 > ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



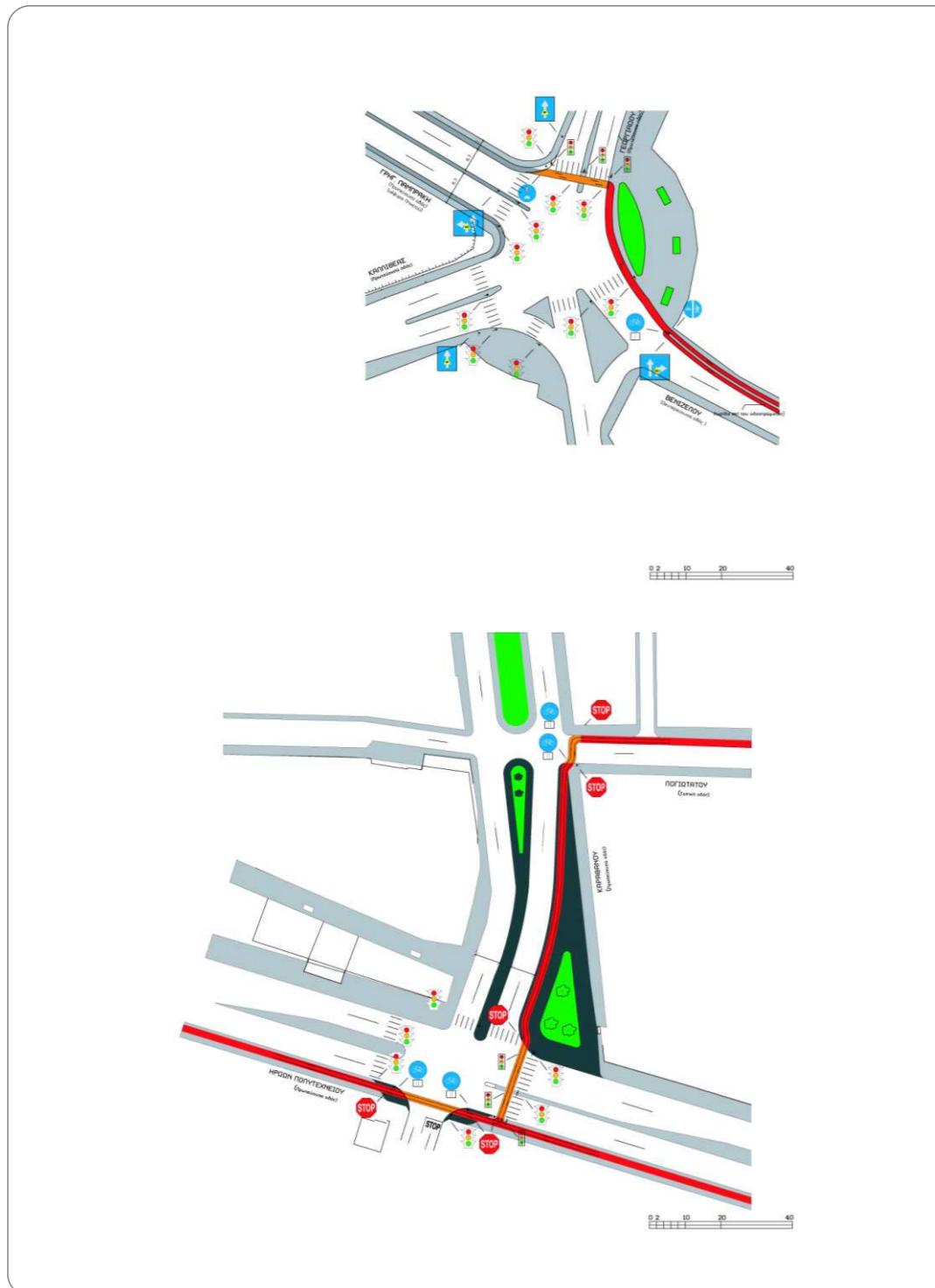
ΧΑΡΤΗΣ Χ(Λ)3 > ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



Σχέδιο 7.6.1. Λάρισα. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου



Σχέδιο 7.6.2. Λάρισα. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου



## Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ

### 7.3.3 Οι δήμοι της πρωτεύουσας

#### 7.3.3.1 Δ. Αθηναίων

##### 7.3.3.1.1 Γενικά

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες ήταν ένας σημαντικός σταθμός στην ιστορία της Αθήνας και μια καταπληκτική ευκαιρία για έργα που θα άλλαζαν την εικόνα της. Τελικά κάποια αποφασίστηκαν και ολοκληρώθηκαν. Αυτό που ήταν πραγματικά καινοτόμο για τα ελληνικά δεδομένα, και που μάλλον δεν θα γινόταν αν δεν το είχε υποσχεθεί η Αθήνα στη διεθνή κοινότητα, είναι το τραμ. Το τραμ παίρνει χώρο από το αυτοκίνητο, αλλάζει ριζικά ότι συμβαίνει στο δρόμο, και για αυτό συγκρύεται με συνίθετες και νοοτροπίες. Ανοίγει το δρόμο για ένα εκτεταμένο δίκτυο και για μια άλλη Αθήνα. Η κατασκευή τραμ σε μια πόλη εξαρτημένη από το αυτοκίνητο δεν είναι μικρή υπόθεση.

Μετά από μερικά χρόνια, ακόμη και αν ο κόσμος σκεφτόταν αλλιώς, ο κορεσμός δύσκολα θα άφηνε περιθώρια για το ξεκίνημα τέτοιων λύσεων. Τα ίδια ισχύουν και για το ποδήλατο. Πρόκειται για μια απολύτως πρωτότυπη για τα ελληνικά δεδομένα λύση, όχι βέβαια συσχετισμένη με τους Ολυμπιακούς Αγώνες, αλλά που προωθείται στο σύνολο της Ελλάδας στο πλαίσιο του κλίματος αλλαγών που και οι Αγώνες έχουν δρομολογήσει.

Οι σόχοι των αναγκαίων αλλαγών για μια πόλη του μεγέθους της Αθήνας και των προβλημάτων της, χρειάζονται οριζόντια τουλάχιστον τριάντα ετών και προϋπολογισμούς πραγματικά γενναίους για να υλοποιηθούν. Ωστόσο η πολιτική για το ποδήλατο μπορεί να προχωρήσει σταδιακά με έργα μικρού κόστους και να δώσει δυσανάλογα μεγάλα ως προς την επένδυση αποτελέσματα. Με το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία η Αθήνα μπορεί να ξεφύγει από αυτό που είναι, να γίνει μια σύγχρονη μεγαλούπολη, όμορφη, ήπα και ανθρώπινη, συνεπής στις αρχές της βιωσιμότητας.

Αν γίνουν υποδομές για το ποδήλατο αυτές θα ανίκουν σε μια άλλη Αθήνα που δεν θα υπάρξει ακολουθώντας τους γνωστούς ρυθμούς. Με αυτούς τους ρυθμούς το αποτέλεσμα είναι γνωστό. Η δόμηση θα συνεχίσει να επεκτείνεται προς την περιφέρεια και η συνοχή του πολεοδομικού ιστού να καλαρώνει. Τα αυτοκίνητα θα αυξάνουν, προβλέπεται να διπλασιαστούν μέχρι το 2020, τα προβλήματα στάθμευσης θα οξύνονται και θα καταπατηθούν και

οι τελευταίοι ανοικτοί χώροι που έχουν απομείνει. Θα υλοποιούνται κάποια συγκοινωνιακά έργα, όμως δεν θα προλαβαίνουν να αντιμετωπίζουν παρά ένα μέρος των νέων προβλημάτων που θα προστίθενται καθημερινά. Σε μια τέτοια Αθήνα το σημερινό μοντέλο θα επαναληφθεί αναλλοίωτο σε πολλαπλάσια επιφάνεια και η επίπτωσή του στην κυκλοφορία θα είναι κατά πολύ μεγαλύτερη. Σε οριακές συνθήκες, όπως αυτές που επικρατούν, η επίπτωση κάθε νέου αυτοκινήτου είναι μεγαλύτερη αυτής του αυτοκινήτου που προηγήθηκε. Ο κορεατός θα απλωθεί και στους βασικούς δρόμους των προαστίων, στις δε κεντρικές περιοχές θα καλύψει και τους τριτεύοντες δρόμους. Οι αυξανόμενες ανάγκες χώρου των κατοίκων, χάρη στη βελτίωση του βιοτικού τους επιπέδου, θα τους κάνουν να αναζητούν στα πρόστια καλύτερες συνθήκες εγκατάστασης. Τα τελευταία θα συνεχίσουν να αυτονομούνται αποκτώντας επαρκείς εμπορικές και άλλες δραστηριότητες, και το παραδοσιακό κέντρο θα συνεχίσει να χάνει τη σημασία που δικαιούται να έχει, σαν ιστορικός και κοινωνικός πόλος αναφοράς για ολόκληρη την πόλη.

Σύμφωνα πάντα με τους τρέχοντες ρυθμούς εκτέλεσης έργων, σε ώρες εκτός αιχμής, κάποιες βασικές αρτηρίες όπως η Αττική οδός, θα επιτρέπουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων και αυτό θα είναι ένα κίνητρο για εντονότερη χρήση του αυτοκινήτου. Το υπόλοιπο δίκτυο θα λειτουργεί υπό δυσμενέστερες συνθήκες από τις σημερινές. Ως προς τη δημόσια συγκοινωνία, ο προαστιακός και το μετρό δεν θα έχουν πρόβλημα να συνεχίσουν να επεκτείνονται διότι δεν εμπλέκονται με την κυκλοφορία και δεν προκαλούνται αντιδράσεις. Σε μια δεκαετία είναι πιθανό να έχει κατασκευαστεί ένα δίκτυο τραμ και μερικά χιλιόμετρα λεωφορειόδρομων, που θα αστυνομεύονται αυτοπρότερα. Τα δίκτυα αυτά θα καλύπτουν επαρκώς ένα μέρος, όχι το μεγαλύτερο, της επιφάνειας της πόλης και, όσων οι προελεύσεις και οι προορισμοί βρίσκονται στην εμβέλειά τους θα τα χρησιμοποιούν, γιατί οι μετακινήσεις με αυτά θα γίνονται πιο γρήγορα από ότι με αυτοκίνητο.

Ωστόσο η Αθήνα θα αποκτά, όλο και πιο έντονα, την εικόνα της αυθαίρετης πόλης, όπου η άναρχη κυκλοφορία και η ακόμη πιο άναρχη στάθμευση θα έχουν κατακτήσει τις περισσότερες επιφάνειες, περιλαμβανομένων πλατειών και πεζοδρομίων. Η παρουσία του πεζού δίνει ζωντάνια και ανθρωπιά σε δρόμους που κυριαρχούνται από το αυτοκίνητο. Στους εμπορικούς πεζοδρομούς των ιστορικών κέντρων αυτό είναι έντονο.



Πηγή: 'Bicycling in Québec in 2000, 2001', σελ. 6

Αντιπροσωπεύουν όμως ένα ελάχιστο ποσοστό του συνολικού μήκους του δικτύου. Την ίδια θετική συμβολή έχει και το δίκυκλο. Σε αρκετές πόλεις της Ευρώπης, κυρίως της Ελλάδας, της Ιταλίας, της Γαλλίας και της Ισπανίας, τα μηχανοκίνητα δίκυκλα κάνουν ιδιαίτερα αισθητή την παρουσία τους. Κινούνται μαζί με τα αυτοκίνητα, αλλά ελίσσονται ανάμεσά τους, εκμεταλλεύομένα τα κενά που αφήνουν, κατά ένα αυθαίρετο για τους Κώδικες Οδικής Κυκλοφορίας, όμως ελεύθερο τρόπο. Στις βόρειες χώρες, αντί για δίκυκλα, κυριαρχούν τα ποδήλατα. Σε πολλούς τοπικούς δρόμους κινούνται ελεύθερα μαζί με τα αυτοκίνητα, προσφέροντας τις πιο ισχυρές εικόνες ανθρώπινης κλίμακας, άνεσης και ελευθερίας που ένας δρόμος μπορεί να αποκτήσει. Σε κάποιους άλλους δρόμους όμως, για λόγους ασφαλείας, τα ποδήλατα χρησιμοποιούν υποχρεωτικά αποκλειστικές λωρίδες, κινούμενα σταθερά και πειθαρχημένα.

Η μηχανιστική λογική, που πρυτάνευσε στην πολεοδομία του 20ου αιώνα, απογύμνωσε τη μετακίνηση από εκείνες τις ποιοτικές παραμέτρους που δικαιούται να διαθέτει και τη σχεδίαση ως μια λειτουργία χωρίς εσωτερική αξία. Δεν είναι όμως έτοι. Ο χρόνος που διατίθεται στις μετακινήσεις είναι μεγάλος και είναι παράδοξο να σχεδιάζεται σαν μια μαύρη τρύπα στην καθημερινότητά μας. Η μετακίνηση είναι μια αστική επιλογή, μια αστική συμπεριφορά, σε βγάζει από το 'προστατευτικό' κέλυφος του ιδιωτικού χώρου. Η μετακίνηση φέρνει πιο κοντά τον κάτοικο με το φυσικό περιβάλλον της πόλης, με τον αέρα, τους πίκους, το ανάγλυφο του εδάφους της. Η υποτίμηση της αξίας της μετακίνησης υποβάθμισε τη σημασία της έκπτωσης ποιοτικής ποιοτήτων του αστικού περιβάλλοντος, όπως ο αέρας, η πουσκία, το πράσινο, η γνησιότητα του τοπίου.

Besancon, ο κόμβος διευρύνθηκε για να περιλάβει περιμετρικό ποδηλατόδρομο, Πηγή: 'Des voies pour le vélo - 30 exemples de bonnes pratiques en France', Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l' Urbanisme et les Constructions Publiques - CERTU, Lyon, 2003, σελ. 15



Δεν είναι εύκολο η Αθήνα να στηρίξει τη ζωντάνια της στα αυτοκίνητα. Ο αριθμός τους ξεπέρασε εκείνο το όριο που χωρίζει τη ζωντάνια από την παράλυση. Δεν μπορεί να υπάρχει ζωντάνια όταν τα αυτοκίνητα έχουν εκδιώξει τους πιο φιλικούς στο αστικό περιβάλλον χρήστες του δρόμου. Πρέπει να αναζητηθούν άλλοι λοιπόν τρόποι και οχήματα, που θα εγγυώνται τη λειτουργία της πόλης αλλά και θα εξακολουθούν να παρέχουν στο μετακινούμενο τη χαρά και την πρωτοβουλία της μετακίνησης, το παιχνίδι της οδήγησης, την αυτονομία.

Η αυτονομία μετακίνησης ήταν το πρωταρχικό ζητούμενο σε όλο το μήκος του 20ου αιώνα. Θα εξακολουθεί πάντα να είναι. Δικαιολογημένα, διότι αυτονομία σημαίνει ελευθερία στις επιλογές των προορισμών και των χρόνων. Η αυτονομία ταυτίζεται με την ελευθερία. Το ιδιωτικό αυτοκίνητο έδωσε την ιδιαίτερη απάντηση σε αυτό το αίτημα μέχρι που εγκλωβίστηκε στην κορεσμένη πόλη και από σύμβολο ελευθερίας μετατράπηκε σε εξάρτηση και ταυτίστηκε με την ταλαιπωρία και τον εκνευρισμό.

Δεν θα πάψει ποτέ το αυτοκίνητο να αποτελεί το ιδιαίτερο μέσο μετακίνησης. Όμως, στο πλαίσιο της οδικής υποδομής της Αθήνας, χάνει τα πλεονεκτήματά του. Η Αθήνα δεν έχει πολύ

χώρο για να διαθέτει στα αυτοκίνητα. Οι θεαματικές βελτιώσεις της τεχνολογίας των αυτοκινήτων είναι τα καλά νέα που έρχονται από το εξωτερικό. Τα κακά νέα παράγοντα εδώ. Είναι ότι η Αθήνα δεν θα χωρά τα καινούργια έστω και καθαρά, αυτοκίνητα. Οι περιορισμοί στο αυτοκίνητο, ιδίως στις κεντρικές περιοχές και στις γειτονιές, αναγκαστικά θα είναι όλο και πιο αυστηροί. Τα δίκυκλα θα λειτουργήσουν ως υποκατάστατο ή μήπως η έμφαση πρέπει να δοθεί στη δημόσια συγκοινωνία; Ποια οχήματα θα υποστηρίζουν τη γοντεία της ελεύθερης και αυτόνομης κίνησης που δεν πρέπει να χαθεί;

#### 7.3.3.1.2 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Αφετηρία για τη σύνταξη ενός μακρόπονου σχεδίου για την Αθήνα είναι να εντοπιστούν τα βασικά της πλεονεκτήματα πάνω στα οποία θα κτιστεί η αυριανή ταυτότητά της. Στο πεδίο του σκληρού ανταγωνισμού, ανάμεσα στις πόλεις της Ευρώπης για προσέλκυση κεφαλαίων και επισκεπτών, η ελληνική πρωτεύουσα είναι υποχρεωμένη να αναδείξει μια ταυτότητα που να ξεχωρίζει. Δεν θα δανειστεί στόχους από άλλες πόλεις. Οι στόχοι για την Αθήνα θα είναι δικοί της, μοναδικοί, σε συνάρτηση με τη δική της φυσιογνωμία και τα δικά της χαρακτηριστικά.



Η Αθήνα δεν είναι από τις πόλεις που σχεδιάστηκαν, αλλά από αυτές που προέκυψαν μέσα από αποσπασματικές και ασυντόνιστες ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Αν και δόθηκε ένα έναυσμα σχεδιασμού από τους πολεοδόμους του Όθωνα, οι ορίζοντές τους αποδείχτηκαν πολύ στενοί. Η πόλη που σχεδιάσαν δεν κάλυψε ούτε καν τις ανάγκες του 19ου αιώνα. Θα μείνουν στην ιστορία γνωστοί περισσότερο σαν αυτοί που προσπάθησαν ανεπιτυχώς να απαλλάξουν την πρωτεύουσα από τα ίχνη της τουρκοκρατίας. Του Ψυρρή, το Μοναστηράκι, η Πλάκα απέδειξαν ότι έχουν δικαίωμα όχι μόνο στην ιστορία αλλά και στο παρόν της Αθήνας. Επέζησαν και σήμερα κρατούν τη σημαία του ιστορικού κέντρου.

Η κερδοσκοπία των κτηματών έδωσε στην πρωτεύουσα τη δομή ενός παζλ από αυτόνομες και εσωστρεφείς χαράξεις. Έπρεπε να συμπληρωθεί από έναν αρτηριακό καμβά που να συνενώνει αυτά τα τμήματα σε πόλη. Ήταν αρμοδιότητα του κράτους, αλλά την απέφυγε για να μη συγκρουστεί με τα συμφέροντα των μικροϊδιοκτητών. Η απουσία συγκοινωνιακής υποδομής υποχρέωσε την πόλη να συγκρατήσει την ανάπτυξή της σε μικρές αποστάσεις από το κέντρο. Η μοναδική λύση πάντα να αυξήσει την πυκνότητά της, θυσιάζοντας την πρόσφατη

αρχιτεκτονική της ιστορία. Τα μονόροφα και διώροφα νεοκλασικά αντικαταστάθηκαν έτσι από φτηνές πολυκατοικίες για να χωρέσει ένας πολλαπλός πληθυσμός στην ίδια επιφάνεια. Με τα σημερινά κρητήρια, αυτό που έγινε στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας στο δεύτερο μισό του 20ου αιώνα ήταν σωτήριο, γιατί αποφέύχθηκε προσωρινά η επέκταση της Αθήνας. Η επέκταση αυτή Βέβαια τελικά συντελέστηκε. Όμως η αρχικά πυκνή πόλη επέτρεψε τη συγκράτηση του αριθμού των αυτοκινήτων που σήμερα πια εισβάλουν καθημερινά από την περιφέρεια στο κέντρο. Οι πυκνές περιοχές, όπως το Παγκράτι, το Κυψέλη, οι Αμπελόκηποι, τα Πατήσια, τη Καλλιθέα υπάρχουν, και οι μετακινήσεις τους, σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στα αραιοκατοικημένα προάστια, στηρίζονται πολύ περισσότερο στη δημόσια συγκοινωνία.

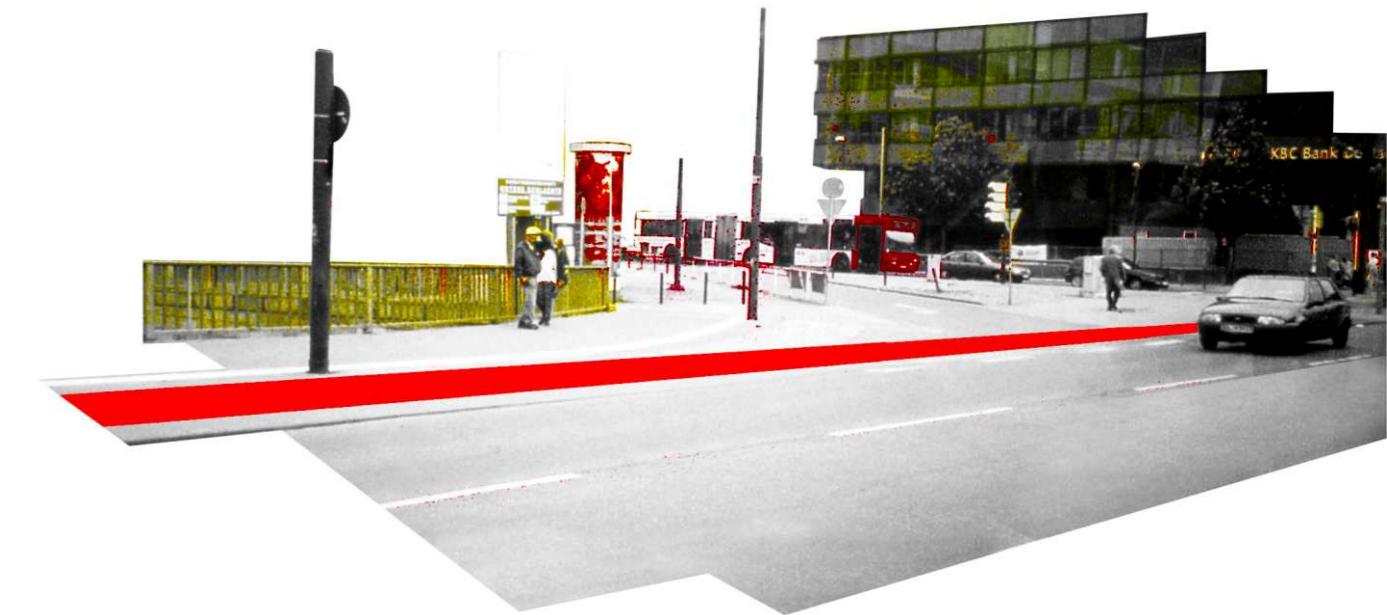
Σήμερα αναγνωρίζονται τα πλεονεκτήματα της συμπαγούς πόλης στον τομέα της κυκλοφορίας και για αυτό, πολλοί είναι εκείνοι που εισηγούνται για τις νέες πολεοδομίσεις λύσεις υψηλών πυκνοτήτων συγκεντρωμένων στην ακτίνα εμβέλειας σταθμών ισχυρών συγκοινωνιακών μέσων, όπως είναι ο προαστιακός σιδηρόδρομος, το μετρό ή το τραμ.



**Λεωφορειόδρομος - ποδηλατόδρομος. Τα ποδήλατα κινούνται αμφίπλευρα των λεωφορείων**

Η Αθήνα των πρώτων μεταπολεμικών δεκαετιών χτίστηκε πυκνά, σαν μια πόλη που θα ζούσε χωρίς αυτοκίνητο. Ούτε το πλάτος των δρόμων θα επέτρεπε την κίνησή του, ούτε για τη στάθμευσή του υπήρχε κάποια πρόβλεψη στο εσωτερικό των κτηρίων. Προφανώς και δεν υπάρχει μια άποψη που να κρύβεται πίσω από την πολεοδομική πολιτική που εφαρμόστηκε. Πριτάνευσε το πολιτικό κριτήριο να χτιστεί η πόλη φτενά, και έτοι πολύ κτίστηκε λάθος. Αν υπήρχαν πολεοδομικοί κανόνες που έβαζαν όρια στην ανάπτυξη της Αθήνας και δεν είχαν δημιουργηθεί τα αραιής δόμησης πράστια στο νότο και στο βορρά, οι πυκνοδομημένες κεντρικές περιοχές ίσως είχαν βρει κάποια ισορροπία. Αυτό δεν συνέβη και η πόλη επεκτάθηκε πέρα από κάθε έλεγχο και συνεχίζει να απλώνεται ασκώντας ασφυκτικές πίεσεις στο κέντρο, που φιλοξενεί παράλια το ένα τέταρτο του πληθυσμού. Οι δρόμοι του κέντρου χρησιμοποιούνται είτε ως χώροι στάθμευσης, είτε για τις διαμπερείς διελεύσεις των αυτοκινήτων των προαστίων. Η ιδιοκτησία αυτοκινήτου έχει τεράστια περιθώρια ακόμη να αυξηθεί. Θεωρείται σήμερα αυτονόμοτο το αυτοκίνητο να σταθμεύει στο δρόμο. Το

πρόβλημα δεν είναι μόνο ότι οι δρόμοι δεν θα χωρέουν τα καινούρια που θα αγοραστούν. Το πρόβλημα είναι ότι οι δρόμοι πρέπει να αδειάσουν και από αυτά που σήμερα σταθμεύουν. Το οδικό δίκτυο της Αθήνας είναι πολύ στενό για να σπασταλείται ως χώρος στάθμευσης. Η πόλη χρειάζεται πεζοδρόμια, που σήμερα μόνο τυπικά έχει, χρειάζεται ειδικές λωρίδες για το ποδήλατο και για όλα μελλοντικά φίλικά στην πόλη μέσα, και ειδικές λωρίδες για τη δημόσια συγκοινωνία. Χρειάζεται επίσης περισσότερο πράσινο. Αν προστεθεί στο κόστος του μετρό και η επένδυση για τα κυκλοφορούντα λεωφορεία και τρόλεϊ, πάλι το συνολικό ύψος που επενδύθηκε για δημόσια συγκοινωνία είναι πολύ μικρό σε σχέση με την ιδιωτική επένδυση, πραγματική ή εκκρεμούσα, που απορροφά το αυτοκίνητο. Η κίνηση έχει προτεραιότητα ως προς τη στάθμευση του αυτοκινήτου. Σήμερα τα πράγματα συμβαίνουν ανάποδα. Η στάθμευση γίνεται εμπόδιο στην κίνηση, και η στενότητα των δρόμων χρησιμοποιείται ως πρόσχημα για τις αρνητικές στάσεις απέναντι στη δημιουργία αποκλειστικών λωρίδων δημόσιας συγκοινωνίας, την κατασκευή τραμ ή λωρίδων ποδηλάτου κλπ.



Όμως είναι πα σε όλους φανερό. Αυτή η πόλη δεν θα μπορέσει να συνεχίσει να λειτουργεί στηριγμένη στο ιδιωτικό αυτοκίνητο. Δεν έχει τον απαραίτητο χώρο. Είναι υποχρεωμένη να αποδεχτεί την πραγματικότητά της και να δώσει λύσεις που να ταιριάζουν στα δεδομένα της. Επειδή οι δρόμοι της Αθήνας είναι στενοί, για αυτό ακριβώς πρέπει να στηριχτεί στη δημόσια συγκοινωνία και το ποδήλατο. Το ανάποδο επικείρημα ότι αφού οι δρόμοι είναι στενοί δεν μπορούμε να βάλουμε αυτά τα οχήματα είναι παντελώς παράλογο και υπηρετεί τα αδιέξοδα. Η Αθήνα χωρίς δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας υψηλής ικανότητας δεν θα μπορέσει να αξιοποιήσει τον περιορισμένο δημόσιο χώρο της και να επιβιώσει στον ανταγωνισμό.

Η Αθήνα είναι μια πόλη ζωντανή και ταυτόχρονα παράλυτη από την υπερφόρτωση του οδικού της δικτύου. Η κινητικότητα των κατοίκων της είναι πολύ μικρότερη της κινητικότητας των κατοίκων άλλων μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων, εξοπλισμένων με αποτελεσματικά δίκτυα μεταφορών. Οι ταχύτητες των κάθε κατηγορίας οχημάτων είναι ελάχιστες και πολλές επιθυμητές μετακινήσεις ακυρώνονται για την αποφυγή ταλαιπωρίας και σπατάλης χρόνου. Οι δυσκολίες προσπέλασης έχουν υποβαθμίσει τις γειτονιές. Το ίδιο έχει γίνει και με το κέντρο. Δεν πρέπει να υποτιμάται όμως ότι η καρδιά και η μνήμη της πόλης είναι το ιστορικό της κέντρο και αυτό το κέντρο στην

Αθήνα, παρά τον αρχαιολογικό του πλούτο, λόγω των δυσκολιών πρόσβασης, έχει κάσει το ρόλο που του ανήκει. Έχασε και τους κατοίκους του, που αναζητούν στα νότια και βόρεια προάστια περισσότερη άνεση και καλύτερες συνθήκες, αλλά, πληρώνουν βαρύ το τίμημα της καθημερινής μετακίνησης προς το κέντρο. Συνέπεια της περιορισμένης κινητικότητας είναι και η υποβάθμιση της πόλης ως ενιαίου και συνεκτικού πολεοδομικά τοπίου. Είναι χαρακτηριστική η περιορισμένη επικοινωνία μεταξύ περιοχών της πρωτεύουσας, όπως μεταξύ της ανατολικής και της δυτικής Αθήνας. Σαν να πρόκειται για δυο διαφορετικούς κόσμους, που αναπαράγουν τη διχοτόμηση τους ακόμη και στο διασπασμένο κοινωνικά κέντρο, το οποίο είναι τελείως διαφορετικό στην ανατολική σε σχέση με τη δυτική του πλευρά. Η διχοτόμηση αυτή ενισχύθηκε τα τελευταία χρόνια από την εγκατάσταση δεκάδων χιλιάδων προσφύγων από κάθε γηνιά της γης. Η Αθήνα δεν κατάφερε ακόμη να τους απορροφήσει ομαλά. Η άνιση κοινωνική γεωγραφία είναι από τα μεγάλα στοιχήματα που θα αντιμετωπίσει η Αθήνα του 21ου αιώνα. Η πρωτεύουσα πολεοδομικά και αρχιτεκτονικά, με εξαιρέσει το κέντρο, παρουσιάζει ελάχιστο ενδιαφέρον. Πρόκειται για μια ομοιόμορφη πόλη με πανόμοιους δρόμους και πολυκατοικίες και με ελάχιστα δημόσια κτήρια, που μετά βίας ξεχωρίζουν σαν μορφές από τον υπόλοιπο κτισμένο όγκο. Αντίθετα το ιστορικό κέντρο είναι πολύ πλούσιο. Οι αρχαιολογικοί χώροι, η Πλάκα, το

Μοναστηράκι, του Ψυρρή, το Εμπορικό Τρίγωνο, ο Πανεπιστημίου είναι αξιόλογοι χώροι, θραύσματα όμως μιας ιστορικής πόλης που βεβηλώθηκε από το αυτοκίνητο.

Σήμερα το κέντρο της Αθήνας, όπως και η πόλη γενικότερα, δεν διαθέτει το απαραίτητο δυναμικό για να προσελκύσει τον επισκέπτη. Το βασικό πρόβλημα που συρρικνώνει σε μεγάλο βαθμό την τουριστική του προσφορά είναι η προσπελασμότητα. Ο χρόνος είναι πα ένα αγαθό σε ανεπάρκεια, η διάρκεια των ταξιδιών μικραίνει και αναγκαστικά ο τουρισμός θα γίνεται πιο πυκνός, πιο κινητικός. Σε ένα τέτοιο τουρισμό η Αθήνα υστερεί. Στην Αθήνα δεν αξιοποιείς το χρόνο σου, αντίθετα τον χάνεις. Είναι αναγκασμένη η Αθήνα να δώσει απάντηση σε αυτό που αναζητά ο ξένος επισκέπτης, δίνοντας έμφαση στην ενίσχυση της προσπελασμότητας ανάμεσα στο κέντρο και τη θάλασσα, ανάμεσα στο κέντρο και τα γύρω βουνά, ανάμεσα στην ίδια την πόλη και το δίκτυο των ιστορικών τόπων που την περιβάλλουν. Η Αθήνα και το κέντρο της θα έπρεπε λοιπόν να αποτελούν τις αφετηρίες δύο δικτύων τόπων, ενός εσωτερικού της πόλης, και ενός εξωτερικού. Δίκτυα σημαίνει επικοινωνία. Σε αυτό το μέτωπο η Αθήνα είναι μια πττημένη πόλη. Η Αθήνα πρέπει να βρεθεί στο αντίθετο άκρο από αυτό που βρίσκεται τώρα, να ξεπεράσει τα προβλήματα και να κτίσει συστήματα μετακινήσεων που θα την αναδείξουν σε μια σύγχρονη, δυναμική και ανθρώπινη πόλη. Ένα από αυτά θα πρέπει να είναι το δίκτυο ποδηλάτου. Στην Αθήνα ξεχάσμε ποια είναι τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της οικονομίας της και ποια είναι τα μειονεκτήματά της. Υποτιμίσαμε τα προσόντα της ως τόπου επίσκεψης. Για όλο τον κόσμο Ελλάδα σημαίνει διακοπές και η Αθήνα ταυτίζεται με την Ακρόπολη. Εμεις ως κάτοικοι αυτής της πόλης, με τον τρόπο που τη ζούμε και τη διαχειρίζομαστε, ακυρώσαμε τα προσόντα της ως τόπου επίσκεψης.

Δεν πρέπει να υποτιμάται ότι η Αθήνα είναι, και θα παραμείνει χάρη στο νέο αεροδρόμιο, ο πρώτος σταθμός στην Ελλάδα για μεγάλο μέρος επισκεπτών που κατευθύνονται σε τουριστικούς προορισμούς. Περνούν, η πόλη τους έχει δίπλα της, αλλά δεν καταφέρνει να τους κρατήσει. Έστω και μόνο αυτοί αν πείθονταν να παρέμεναν για λίγες μέρες, το οικονομικό όφελος για την πρωτεύουσα θα ήταν τεράστιο. Η πρωτεύουσα εκεί που θα μπορούσε να κάνει τη διαφορά είναι στον τομέα της τουριστικής οικονομίας. Έχει τα προσόντα, αρκεί να ικανοποιήσει τη βασική προϋπόθεση που είναι να προσφέρει ένα επαρκές προϊόν για τον επισκέπτη. Θα εστιάζεται σε τρία στοιχεία:

- στο ιστορικό κέντρο,
- στο δίκτυο μετακινήσεων προς τα χαρακτηριστικά σημεία της πόλης,
- στο δίκτυο μετακινήσεων προς την περιφέρειά της και την υπόλοιπη Ελλάδα.

### 7.3.3.1.3 Το ποδήλατο στη μελλοντική Βιώσιμη Λειτουργία της πόλης

#### το μηχανοκίνητο δίκυκλο

Το δίκυκλο, παρά τα πολλά προβλήματα που το συνοδεύουν, προσφέρει δυνητικά ένα πλεονέκτημα για την Αθήνα. Αντιπροσωπεύει μια μορφή κινητικότητας, για την οποία η πόλη έχει μεγάλο εμπειρία. Με άλλης τεχνολογίας δίκυκλα θα μπορούσε η κινητικότητα αυτή να μετεξελίχτει σε ένα παράγοντα ζωντάνιας και αποτελεσματικότητας στο κυκλοφοριακό σύστημα της πρωτεύουσας.

Στην Αθήνα ένα σημαντικό μέρος των μετακινήσεων εκτελείται με μηχανοκίνητο δίκυκλο. Η αύξηση της κινητικότητας που επιτυγχάνεται χάρη σε αυτό είναι πολύτιμη. Το δίκυκλο σχεδόν διπλασίασε τον πληθυσμό των μηχανοκίνητων χρηστών του δρόμου, κατεβάζοντας σημαντικά το μέσο όρο πλικίας τους και το μέσο εισόδημά τους. Η Ελλάδα είναι η χώρα της Ευρώπης με τη μεγαλύτερη χρήση δίκυκλου. Το μεταφορικό έργο που εκτελείται με δίκυκλο αντιστοιχεί στο 10,8% του συνολικού. Ακολουθεί σε απόσταση η Ιταλία με 7,5%. Ο Ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 2,9%. Η παρουσία του δικύκλου αυξάνει εντυπωσιακά γρήγορα. Στα τελευταία οκτώ χρόνια η αύξηση του μεταφορικού έργου με δίκυκλο στην Ελλάδα ήταν 126% ενώ στην Ευρώπη μόλις 6%. Το δίκυκλο, για τα χαμπλά εισοδήματα ή για την κίνηση στα κορεσμένα αστικά κέντρα, υποκαθιστά το αυτοκίνητο. Σε κάθε 2 Ι.Χ. αντιστοιχεί ένα δίκυκλο. Η αντίστοιχη αναλογία στην Ευρώπη είναι μόλις 7:1.

Σε συνθήκες, όπως οι αθηναϊκές, όπου τη ζήτηση μετακινήσεων είναι ανεπαρκή τα άλλα μέσα να την καλύψουν (κορεσμός του οδικού δικτύου, έλλειψη χώρων στάθμευσης, αναποτελεσματικά δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας), το δίκυκλο δίνει λύσεις στη λειτουργία και την οικονομία της πόλης. Συμβάλλει στην ελάφρυνση του κυκλοφοριακού φόρτου και αυτό είναι ένα μεγάλο κέρδος. Ταυτόχρονα όμως το δίκυκλο είναι συνυφασμένο

**Creon, Ποδηλατοτουρισμός. Ο ποδηλατόδρομος Roger Lapebie , μήκους 60 χλμ., που κατασκευάστηκε στο διάδρομο μιας παροπλισμένης σιδηροδρομικής γραμμής, Πηγή: 'Des voies pour le vélo - 30 exemples de bonnes pratiques en France', CERTU, Lyon, 2003, σελ. 61.**



με τη ρύπανση, το θόρυβο, τις συνθήκες ασχήμιας και κυκλοφοριακής έντασης, τα ατυχήματα. Το μηχανοκίνητο υποβάθμισε το οδικό περιβάλλον, με αποτέλεσμα η μεταφορά να έχει απογυμνωθεί από τις ποιότητές της. Αυτό που ενδιαφέρει τους μετακινούμενους είναι η ταχύτητα της διέλευσης και τίποτα άλλο. Το δίκυκλο εξυπρέπει αυτό το αίτημα και έκανε το δρόμο ακόμη πιο εχθρικό.

Το μηχανοκίνητο δίκυκλο είναι μια απάντηση που δόθηκε από όσους, κυρίως νέους, επέμεναν να διαθέτουν τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν οι δύο τροχοί, χωρίς να είναι τόσο ευάλωτοι στους κινδύνους από το αυτοκίνητο, όπως αν χρησιμοποιούσαν ποδήλατο. Όμως με το μηχανοκίνητο δίκυκλο ζημιώνουν και αυτοί, όπως και οι οδηγοί του αυτοκινήτου την πόλη.

Με το δίκυκλο παρακάμπτει την πόλη, όπως και με το αυτοκίνητο. Θα ήταν επομένως συμβατό με την προσποιή ανάπλασης της Αθήνας; Θα είχε θέση στην Αθήνα των επόμενων δεκαετιών; Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα σημερινά δίκυκλα δεν συνάδουν με την εικόνα της πόλης που επιδιώκεται να οικοδομηθεί στον 21ο αιώνα. Όμως το δίκυκλο υπάρχει. Το ζήτημα είναι να βελτιωθεί η τεχνολογία του και να γίνει ένα

απόλυτα καθαρό μέσο. Η τεχνολογία θα το επιτρέψει. Τότε κερδισμένοι θα είναι και ο μετακινούμενος, που δεν θα μειωθεί η ταχύτητά του, και η πόλη. Ο σχεδιασμός για το αύριο θα πρέπει να γίνει με βάση όχι τα δίκυκλα που κυκλοφορούν σήμερα στους δρόμους, αλλά, με βάση τα δίκυκλα της τεχνολογίας που θα τα αντικαταστήσει. Θα είναι εκ των πραγμάτων αποδεκτά στην πόλη διότι ούτε θα ρυπαίνουν, ούτε ο χώρος που θα καταλαμβάνουν θα είναι μεγάλος. Ενώ λοιπόν το 'καθαρό' αυτοκίνητο που αιριανή πόλη θα είναι αναγκασμένη να το απομακρύνει, ελλείψει χώρου, το 'καθαρό' δίκυκλο θα εξακολουθήσει να είναι παρόν, και μάλιστα σε συνθήκες πιο ελεύθερες για την κίνησή του.

Η Αθήνα θα πρέπει να σχεδιαστεί με στόχο να γίνεται όλο και πιο δραστήρια, να δέχεται όλο και περισσότερους επισκέπτες, οι κάτοικοι της να είναι όλοι και πιο κινητοί. Για να μπορέσει να λειτουργεί αποτελεσματικά όλο αυτή τη αυξανόμενη δραστηριότητα πρέπει να μπουν κανόνες, που θα οργανώσουν τη λειτουργία της πόλης και θα επιβάλουν συμπεριφορές πιο συλλογικές. Αυτό είναι η μια διάσταση. Η άλλη διάσταση, είναι ότι η αιριανή Αθήνα θα πρέπει να είναι σε θέση να δίνει στους



κατοίκους περισσότερες ελευθερίες μετακίνησης, ελευθερίες που σήμερα ένα σημαντικό ποσοστό έχει κατακτήσει χρησιμοποιώντας αποκλειστικά το μηχανοκίνητο δίκυκλο ενώ το ποδήλατο, υπό άλλες συνθήκες, θα μπορούσε να τις προσφέρει και με το παραπάνω. Η δημόσια συγκοινωνία, ενώ οργανώνει τις μετακινήσεις στο χώρο και το χρόνο, έχοντας το πλεονέκτημα ότι καταναλώνει τη μικρότερη σε σχέση με τα άλλα μέσα επιφάνεια οδοστρώ ματος, δεν μπορεί να καλύψει τις περίπλοκες και σύντομες μετακινήσεις και επομένως δεν είναι κατάλληλη για την εξυπέρτευση όσων σήμερα κατέφυγαν στο δίκυκλο. Το δίκυκλο, για αρκετές μετακινήσεις, δεν μπορεί να αντικατασταθεί παρά μόνο από το ποδήλατο. Το βασικότερο πλεονέκτημα του δίκυκλου είναι ότι εξασφαλίζει αυτονομία μετακίνησης, ιδίως σε εκείνους που η καθημερινότητά τους δεν δεσμεύεται από ωράρια και οι μετακινήσεις τους είναι πολύ ποσόντες, απρόβλεπτες και ανοργάνωτες.

#### το ποδήλατο

Ανταγωνιστής του μηχανοκίνητου δίκυκλου είναι το ποδήλατο. Σε πολλές από τις βόρειες χώρες το ποδήλατο έχει μια μεγάλη παράδοση, παρόλο που οι κλιματικές συνθήκες δεν είναι

Δρέσδη, πεζοί και ποδηλάτες σε κοινή διάβαση



ευνοϊκές. Το ποδήλατο είχε παράδοση και σε πολλές ελληνικές πόλεις αλλά η οικονομική ανάπτυξη της χώρας συνοδεύτηκε από την εγκατάλειψή του, προς οφέλος του μηχανοκίνητου δίκυκλου και του αυτοκίνητου.

Σε αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις το ποδήλατο κερδίζει τη μάχη απέναντι στο δίκυκλο, παρόλο που φαίνεται πο ευάλωτο σύμφωνα με τη λογική της εποχής μας. Κερδίζει τη μάχη όχι γιατί είναι φτηνότερο, αλλά, γιατί συνάδει με μια γενικότερη νοοτροπία ευαισθητοποίησης απέναντι στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής. Καθόλου δεν είναι βέβαιο ότι αυτή η ευαισθησία θα παραμένει πάντα δυνατότερη από τις πέρσεις που προκαλεί η εντατικοποίηση της καθημερινής ζωής, η συνεπαγόμενη αύξηση της αξίας του χρόνου και η μηχανοποίηση των περισσότερων παραμέτρων της ανθρώπινης δραστηριότητας. Το θετικό είναι ότι το μηχανοκίνητο δίκυκλο αρχίζει να μετεξελίσσεται σε πλεκτρικό, καταλυτικό, καθαρό και αθρόυσθο, φιλικό στο μέσο κάτοικο, στης γυναίκες, σε όλες τις πλικίες. Δεν είναι πια συνυφασμένο με την υποβάθμιση αλλά με τις πολιτικές ανάπλασης. Έτσι προσεγγίζει τα χαρακτηριστικά του ποδηλάτου. Οι δυο διαφορές του από το ποδήλατο με μπαταρία είναι ότι πρώτον, με το πλεκτρικό δίκυκλο δεν χρησιμοποιείται καθόλου η σωματική ενέργεια, και επομένως ο

χρόστης του δεν εκμεταλλεύεται τη μετακίνησή του για να γυμνάζει το σώμα, και δεύτερον, ότι το 'καθαρό' δίκυκλο θα είναι πιο γρήγορο και επομένως πάντα πιο επικίνδυνο για τον πεζό. Με το πλεκτρικό δίκυκλο η επαφή του δικυκλιστή με το χώρο της πόλης θα αποκατασταθεί και η διαφορά του από τον ποδηλάτη, ως προς την άσκηση του κορμού, θα αφορά μόνο τον ίδιο και όχι την πόλη. Ηλεκτρικό δίκυκλο ή ποδήλατο θα είναι το ίδιο συμβατά με την Αθήνα του αύριο.

Το μηχανοκίνητο δίκυκλο δίνει σήμερα μια πρακτική λύση π οποία όμως δεν προσφέρει την άνεση του αυτοκίνητου και κυρίως την ασφάλεια. Αν το μηχανοκίνητο 'καθαρό' δίκυκλο το χρειάζεται η Αθήνα για λόγους οικονομίας χώρου, τότε θα πρέπει να αλλάξουν πολλά στις συνθήκες κίνησης που του παρέχει, ώστε να κινείται με ασφάλεια. Ωστόσο να δημιουργηθούν ειδικές λωρίδες κίνησης για αυτό φαίνεται ανέφικτο. Μπορεί να αρκεστεί να μοιράζεται τις ειδικές λωρίδες της δημόσιας συγκοινωνίας, όπως σήμερα συμβαίνει. Ειδικές λωρίδες θα δημιουργηθούν μόνο για το ποδήλατο, που είναι πο αργό και πο ευάλωτο.

Το ζητούμενο για την Αθήνα είναι να αποκτήσει ένα πο πότο και φιλόξενο αστικό περιβάλλον αλλά συγχρόνως να γίνει πο δραστηρία και πο δυναμική. Με τις νέες τεχνολογίες μπορεί αυτό να το πετύχει. Αυτές οι δυο κατευθύνσεις, που φαίνονται σε πρώτη ματιά αποκλίνουσες μεταξύ τους, πρέπει να ακολουθηθούν και να δώσουν μια κοινή συνισταμένη πορεία. Θα είναι το μεγάλο στοίχημα για την Αθήνα.

Η Αθήνα σέρνεται, ενώ έπρεπε να τρέχει για να καλύψει την απόστασή της από την ευρωπαϊκή πόλη. Το έλλειμμα κινητικότητας με τι δίκτυα θα μπορούσε να καλυφτεί; Θα πρέπει να είναι συμβατά με το δεύτερο ζητούμενο για την Αθήνα που τη θέλει ανθρώπινη, ευχάριστη, άνετη και φιλόξενη, με πότες συνθήκες περιβάλλοντος. Είναι δυνατόν να συνυπάρξουν στο αστικό τοπίο οι ταχείες και πυκνές ροές ανθρώπων και εμπορευμάτων με το περπάτημα, τη βόλτα, το ποδήλατο, τον καθαρό αέρα και την πουσκία; Είναι εφικτό και αποτελεί αντικείμενο μιας ολοκληρωμένης πολεοδομικής και συγκοινωνιακής πολιτικής, π οποία όμως δεν εφαρμόστηκε ποτέ στην Αθήνα. Δεν χρειάζεται να εφευρεθεί ξανά ο τροχός για να δοθεί απάντηση στο πρόβλημα της συνύπαρξης στο εσωτερικό

της Αθήνας, από τη μια δυναμικών ροών και, από την άλλη, περιοχών ήπιας κυκλοφορίας. Μπορούν να εφαρμοστούν ταυτόχρονα δυο λύσεις:

a. ιεράρχηση του οδικού δίκτυου έτσι ώστε να υποχρέωνται οι ροές να αναπτύσσονται μόνο στις αρτηρίες, που είναι οι μόνες κατάλληλες λόγω ικανότητας να τις εξυπηρετούν. Παράλληλη θωράκιση των θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας που σχηματίζονται ανάμεσα στο δίκτυο των αρτηριών. Πρόκειται για περιοχές χωρίς διαμπερείς ροές και με περιορισμένη ταχύτητα αυτοκινήτου.

B. ανάθεση σε μέσα φιλικά στο περιβάλλον του ρόλου της κάλυψη της 'απομένουσας ζήτησης', που το οδικό δίκτυο δεν θα επαρκεί να καλύψει.

Το πο δύσκολο και κρίσιμο αντικείμενο είναι να ορίσει μια πόλη την 'απομένουσα ζήτηση'. Πώς να υπολογιστεί το μέγεθος της περιβαλλοντικής της χωρητικότητας, δηλαδί η έκταση των επιπτώσεων που μπορεί να απορροφά, χωρίς να ζημιώνεται, πέρα από κάποιο ανεκτό όριο, το περιβάλλον της; Με αφετηρία τον προσδιορισμό της περιβαλλοντικής χωρητικότητας ως προς τις επιπτώσεις από το αυτοκίνητο, προσδιορίζεται στη συνέχεια η μπορεί να καλύψει το οδικό δίκτυο και ποια 'απομένουσα ζήτηση' θα εξυπηρετείται από άλλα μέσα. Στη σωστή σειρά σχεδιασμού προς μια βιώσιμη και ανταγωνιστική πόλη προηγείται η απόδοση χώρου στα φιλικά στο περιβάλλον μέσα και ότι περισσεύει από το οδόστρωμα δίνεται στο αυτοκίνητο. Αυτός που έχει την πρώτη προτεραιότητα στο δρόμο είναι ο πεζός. Ακολουθούν σε προτεραιότητα το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία. Χωρίς άνετη και ευχάριστη μετακίνηση με ποδήλατο, χωρίς αποτελεσματική δημόσια συγκοινωνία πο πόλη ασθενεί και μαραζώνει.

Αντικείμενο της μελέτης για το ποδήλατο είναι μια διαφορετική Αθήνα. Μπορεί να υπάρξει. Εξαρτάται από τους ανθρώπους της. Ευτυχώς αλλάζουν πολλά από τα τεχνολογικά δεδομένα, που προκαλούν τα σημερινά προβλήματα της Αθήνας. Το πο σημαντικό είναι ότι αλλάζουν τα αυτοκίνητα. Δεν θα είναι πα ρυπογόνα και θορυβώδη. Ήδη και μόνο αυτό, χωρίς να κάνει τίποτα η Αθήνα, θα αλλάξει θεαματικά τις συνθήκες του οδικού περιβάλλοντος. Θα αλλάξει και την αισθητική, μια και οι επιφάνειες των κτηρίων θα είναι πο καθαρές και θα μπορούν να



Πηγή: 'Le vélo un enjeu pour la ville', fiche 5, CERTU, 1994

αποκτήσουν χρώματα, που δεν θα εξαφανίζονται σε ελάχιστο χρόνο από το μαύρο καπνό των καυσαερίων.

Αν αποκτήσουν τα κτήρια χρώμα, αν το αστικό δάπεδο της Αθήνας απελευθερωθεί από το μονοτάλιο της ασφάλτου και της φτηνής γκρίζας τσιμεντόπλακας και ανακατασκευαστεί με περισσότερα υλικά, έτσι ώστε να ανταποκρίνεται στις ανάγκες όλων των χρηστών του δρόμου, αν γεμίσουν αύριο οι δρόμοι με φτηνά και ευέλικτα μέσα αυτόνομης μετακίνησης που δεν καταναλώνουν πολύ χώρο, όπως το Segway (απόγονους του σπιρεριού δίκυκλου, του ποδηλάτου και των πατινιών), αν βγουν ξανά στην πόλη εκείνοι που εγκλωβίστηκαν στα διαμερίσματα, τα παιδιά, οι πλικωμένοι και όσοι έχουν προβλήματα κινητικότητας, αν οι κάτοικοι και οι επισκέπτες μπορούν να μετακινούνται με ποδήλατο τότε η Αθήνα θα γίνει διαφορετική. Θα γίνει μια άλλη πόλη.

Σε ένα ιστορικό κέντρο, με την εμβέλεια που έχει στην Αθήνα, με χωρητικότητα ικανή να κάνει τον επισκέπτη να ξεχνιέται μέσα του, να απελευθερώνεται από την καθημερινότητά του και να μεταφέρεται στο τοπίο και την ατμόσφαιρα της αρχαίας Αθήνας,

ώστε πραγματικά να αναλαμβάνεται τη σημασία αυτού στο οποίο παραπέμπουν οι λίγες αρχαίες πέτρες που απέμειναν, το αυτοκίνητο και οιδίποτε αντιπροσωπεύει το σήμερα, δεν έχει θέση. Ένας αρχαιολογικός χώρος πάνω από όλα είναι τοπίο και περιβάλλον. Είναι αυτό που δεν μπορεί ένα μουσείο να εκθέσει.

Το ιστορικό κέντρο της Αθήνας δεν είναι τόσο μεγάλο ώστε να μη μπορεί να ζήσει χωρίς αυτοκίνητο. Αντίθετα, μόνο χωρίς αυτοκίνητο θα μπορέσουν να αναπτυχθούν οικονομικές δραστηριότητες που θα απευθύνονται στους επισκέπτες. Το μετρό το κάνει εύκολα προσπελάσιμο. Οι σταθμοί του είναι πολλοί, τουλάχιστον εξη: Ομόνοια, Πανεπιστήμιο, Σύνταγμα, Μοναστηράκι, Θησείο, Ακρόπολη. Ήδη το Εμπορικό Τρίγωνο είναι θεσμοθετημένο πεζοδρομημένη περιοχή, η Πλάκα λειτουργεί υπό ειδικό καθεστώς για το αυτοκίνητο, ένα μικρό τμήμα του Ψυρρί πεζοδρομήθηκε και η πο σημαντική αρτηρία της περιοχής, η Δ. Αρεοπαγίτου - Απ. Παύλου - Ερμού, πεζοδρομήθηκε επίσης. Για την οδό Αθηνάς έχουν κατά καιρούς υπάρξει προτάσεις πεζοδρομοποίης της, όπως για το Ιστορικό Τρίγωνο, για τις μη πεζοδρομημένες οδούς του

Εμπορικού Τριγώνου (Σοφοκλέους, Ευριπίδου και Μητροπόλεως). Για την Πανεπιστημίου επίσης είναι γνωστή η πρόταση πεζοδρόμησής της από τη δεκαετία του 80. Το πρόβλημα και η λύση του έχουν εντοπιστεί. Κατά καιρούς γενναίες προτάσεις κατατέθηκαν. Ωστόσο κάθε μέρα που περνάει κρίνονται και πο ανεδαφικές, συγκρινόμενες με το 'ρεαλισμό' της παθητικής παρακολούθησης της λαϊλαπας του αυτοκινήτου. Η πρωτεύουσα μπορεί και τώρα να αποκτήσει ένα πλήρως πεζοδρομημένο κέντρο, ανάλογο της κλίμακας μιας πόλης με πληθυσμό που ξεπερνάει τα τέσσερα εκατομμύρια. Θα είναι επίσης ανάλογο του μεγάλου στόχου της διαμόρφωσης μιας αρκετά ισχυρής επιφάνειας, που θα κάνει την Αθήνα τουριστικά αυτάρκη, αναβαθμίζοντάς την από απλό συγκοινωνιακό κόμβο μετεπιβιβασης, σε τόπο προορισμού.

Ένα ευρύ πεζοδρομημένο κέντρο μπορεί να λειτουργήσει θετικά και για τους κατοίκους του και για τον εμπορικό κόσμο. Ειδικά προνόμια στάθμευσης δίνονται σε τέτοιες περιπτώσεις στους πρώτους, όσο για την τροφοδοσία των καταστημάτων, δεν θα είναι ενοχλητική αν περιορίζεται σε συγκεκριμένα ωράρια και εφαρμόζονται συγχρόνως συστήματα παρόμοια άλλων πόλεων, που στηρίζονται στη μεταφόρτωση των εμπορευμάτων σε μικρότερα και μη ρυπογόνα οχήματα.

Η αποστολή των εμπορευμάτων στους αγοραστές από τα καταστήματα, η δημιουργία μεγάλων αποθηκών σε θέσεις περιφερειακές ως προς τον ιστορικό πυρήνα, και η προσδευτική απομάκρυνση κάποιων βιοτεκνίων, που δεν είναι συμβατές με το χαρακτήρα του χώρου, είναι μερικά από τα μέτρα που επίσης θα ελαφρύνουν το περιβάλλον του κέντρου. Εκτός από το μετρό, το κέντρο σήμερα εξυπηρετείται, συνδεόμενο και με τις γειτονικές του περιοχές, από γραμμές μικρών λεωφορείων.

Αύριο τα συμβατικά οχήματα θα μπορούσαν να αντικατασταθούν με πλεκτρικά, όπως πλεκτρικά ή ιδρυγόνου θα είναι όλα τα οχήματα που θα κυκλοφορούν στην πόλη. Σήμερα θα πάταν αμελητέα η σημασία 'καθαρών' οχημάτων στο εσωτερικό μιας κορεσμένης και υπέρμετρα ρυπογόνου ροής. Ανεξάρτητα από αυτό το κέντρο δεν πάσχει από συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση. Θα μπορούσε εύκολα μάλιστα να ξεσπολιστεί με ένα ακόμη πλουσιότερο δίκτυο μικρών λεωφορείων, ακόμη και πλεκτρικών δίκυκλων και τρίκυκλων, έτσι ώστε η προσπελασμότητά του να είναι η βέλτιστη δυνατή.

Πολύ δύσκολα η δημόσια συγκοινωνία θα μπορούσε να ικανοποιήσει τις ανάγκες του δραστήριου πολίτη του 21ου αιώνα. Η όλη της οργάνωση δεν μπορεί να προσφέρει παρά άκαμπτες υπηρεσίες προς παθητικούς χρήστες. Αν συνεχίσει έτσι, θα εξακολουθήσει να απευθύνεται μόνο σε όσους δεν έχουν αυτοκίνητο, ή για κάποιους λόγους δεν μπορούν να οδηγούν. Θα παραμείνει λοιπόν στο περιθώριο της πόλης και της δυναμικής του νέου αιώνα.

Το στοίχημα για τη δημόσια συγκοινωνία είναι να προσελκύει αυτούς που έχουν αυτοκίνητο και να τους κερδίζει, προσφέροντάς τους ανταγωνιστικές υπηρεσίες για κάποιες από τις μετακινήσεις τους. Θα πρέπει να γίνει λοιπόν πιο ευέλικτη, λιγότερο μαζική και να δίνει κάποια απάντηση στις ιδιαίτερες ανάγκες του κάθε χρήστη. Με τις νέες τεχνολογίες αυτές οι προϋποθέσεις δεν αποτελούν ουτοπία.

Τις επόμενες δεκαετίες η δημόσια συγκοινωνία θα μπορούσε να γίνει δομικό στοιχείο της Αθήνας. Να αποτελέσει τον κορμό ενός ολοκληρωμένου δικτύου συνδυασμένων μετακινήσεων, εκείνου δηλαδή του δικτύου που θα είναι οργανωμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να περιορίζεται η χρήση του αυτοκινήτου στις πραγματικά αναγκαίες μετακινήσεις. Ένα τέτοιο σύστημα για να αξιοποιείται σωστά κρίσιμο ρόλο θα παίζει η πληροφόρηση του κάτοικου. Η αμφιδρομη σπικεριά της πόλης και του μετακινούμενου θα γίνεται μέσω του διαδίκτυου, της κινητής τηλεφωνίας, των πλεκτρονικών πινάκων μεταβλητών μηνυμάτων, των πλεκτρονικών περίπτερων, των 'έξυπνων' στάσεων.

Το ολοκληρωμένο σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων είναι ένα 'έξυπνο' σύστημα που απευθύνεται σε όλους τους πολίτες και περιλαμβάνει το περπάτημα, το ποδήλατο, τα ταξί, κάθε δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας, τα μικρά λεωφορεία, τα μεγάλα, το τραμ, το μετρό και συστήματα που αναπτύσσονται σε Ευρώπη και Αμερική, όπως το car sharing και το car pooling. Σε μια έτσι οργανωμένη Αθήνα οι μετακινήσεις δεν θα είναι μαζικές, αλλά αντίθετα, θα εξατομικεύονται σε προσωπικούς χειρισμούς και συνδυασμένες επιλογές, που θα απαιτούν ενεργητικότητα και πλούσια γνώση του αστικού χώρου. Η χρήση ενός τέτοιου συστήματος θα υποκαθιστά τη διασκέδαση της οδήγησης και οι υπηρεσίες του θα είναι ανταγωνιστικές των υπηρεσιών του αυτοκινήτου; Η απάντηση είναι ότι ποτέ δεν θα είναι συγκρίσιμο με την απόλαυση της οδήγησης. Όμως στη συνδυασμένη μετακίνηση ο οδήγησης δεν θα αποκλείεται. Αυτόνομες

μετακινήσεις με ποδήλατο, δίκυκλο και αυτοκίνητο, όπως είναι φυσικό, θα υπάρχουν και θα διευκολύνονται αν δύσκολα τμήματα του οδικού δικτύου καλύπτονται από τη δημόσια συγκοινωνία.

Η προοπτική ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας ως απάντηση στον κορεσμό, δεν πρέπει λοιπόν να ταυτίζεται με τον κίνδυνο να μετατραπεί η πόλη σε ένα άκαμπτο μηχανισμό, στερηπτικό των ελευθεριών που είχε ο κάτοικος του δεύτερου μισού του 20ου αιώνα. Δεν θα επιστρέψουμε στη λογική των μαζικών μεταφορών, ούτε η πόλη θα εκπέσει σε ένα πεδίο διαδρομών αποκλειστικά ογκωδών αρθρωτών λεωφορείων ή τραμ, που συνθλίβουν την ανθρώπινη κλίμακα. Τα βαριά συστήματα θα συνυπάρχουν με ελαφρότερα, με μέσου μεγέθους, μικρά και μίνι λεωφορεία και με συλλογικά ταξί. Μαζί με αυτά, χάρη στη μείωση των αυτοκινήτων, ο δρόμος θα προσφέρει χώρο για το ποδήλατο, το καθαρό δίκυκλο και για άλλα φιλικά στο περιβάλλον μέσα αυτόνομης μετακίνησης, που θα διατίθενται στην αγορά τις επόμενες δεκαετίες. Πράγματι τα αυτοκίνητα στην Αθήνα θα πρέπει να μειωθούν δραστικά και η δημόσια συγκοινωνία να αναλάβει πολλαπλάσιο έργο, όμως ο χώρος που θα προκύψει δεν θα μείνει άδειος. Θα γίνει πολύ πιο ζωντανός με την παρουσία ευέλικτων μέσων, που σήμερα δεν τολμούν να βγουν στο δρόμο.

Το ποδήλατο αντιπροσωπεύει τον πιο 'αθώο', μετά το περπάτημα, τρόπο μετακίνησης. Είναι αθόρυβο, δεν ρυπαίνει, δεν καταναλώνει χώρο και καύσιμα, είναι ελάχιστα επικίνδυνο απέναντι στον πεζό αλλά και στον οδηγό του. Είναι απόλυτα συμβατό με τις πολιτικές αστικών αναπλάσεων και αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά όπλα της στρατηγικής για τη Βιώσιμη ανάπτυξη της Αθήνας να σχεδιαστεί μια πολιτική προοδευτικής αντικατάστασης του μηχανοκίνητου δίκυκλου από το ποδήλατο; Στην Ευρώπη πράγματι γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια με κατασκευή νέας υποδομής, έτσι ώστε να αυξάνονται οι ποδηλάτες. Συγχρόνως στην αγορά διατίθενται σε όλο και χαμηλότερες τιμές ποδήλατα με μπαταρία, η οποία ενεργοποιείται και διευκολύνει τον ποδηλάτη όταν οι κλίσεις του δρόμου είναι έντονες. Τα ποδήλατα με πολλές ταχύτητες εξυπηρετούν επίσης τον ίδιο σκοπό. Για τις μετακινήσεις στην πόλη η άνεση και η ευκολία είναι ένα ζητούμενο και ως προς αυτό το μηχανοκίνητο δίκυκλο υπερτερεί αλλά και το ποδήλατο βελτιώνεται. Μια Αθήνα με ποδήλατα θα είναι πιο ήπια σε σχέση με μια Αθήνα με 'καθαρά' δίκυκλα. Το ποδήλατο είναι ο τελικός στόχος. Για να επιτευχθεί θα χρειαστεί να ασκηθούν πολιτικές προνομιακής μεταχείρισής του στο χώρο. Οι πεζοδρομιμένες περιοχές θα είναι προσπελάσμενες για παράδειγμα μόνο από ποδηλάτες.

στο σύνολό της. Δεν σημαίνει τίποτα μια υποδομή μόλις μερικών εκατοντάδων μέτρων. Θα επιλέγεται το ποδήλατο μόνο αν με αυτό, στο πλαίσιο μιας συνδυασμένης μετακίνησης, καλύπτεται ολόκληρη η πόλη.

Ενώ η Βιώσιμη κινητικότητα στην ευρωπαϊκή πόλη προσεγγίζεται με μια δρομολογημένη ομαλή εξελικτική πορεία, στην Αθήνα αναγκαστικά θα επιτευχθεί με αλλαγή κατεύθυνσης και ουσιαστική ανατροπή στα επίπεδα της υποδομής και της νοοτροπίας. Πρέπει να πειστεί ο κάτοικος ότι το ποδήλατο δεν είναι ένα μέσο που σέρνεται μετά βίας από το παρελθόν αλλά μια μοντέρνα συνιστώσα της ανθρώπινης πόλης του μέλλοντος.

Η πο σημαντική προϋπόθεση για να υπάρχουν ποδηλάτες είναι να θρίσκουν τη δυνατότητα ευχάριστης, άνετης και ασφαλούς κίνησης. Το ποδήλατο δεν έχει την ισχύ και την ικανότητα όπως το δίκυκλο να συμμετέχει στις τριβές της κυκλοφορίας μαζί με τα υπόλοιπα οχήματα, ούτε επιθυμούν κάτι τέτοιο οι ποδηλάτες. Εδώ λοιπόν θα απαιτηθεί μια σημαντική αλλαγή για τη διαμόρφωση μιας νέας διατομής στους αθηναϊκούς δρόμους ώστε να περιλαμβάνουν έναν άνετο και σύγουρο αποκλειστικό διάδρομο για τον ποδηλάτη. Ο χώρος αυτός θα αφαιρεθεί αναγκαστικά από το αυτοκίνητο.

Θα ήταν λογικό και εφικτό στο πλαίσιο της στρατηγικής για τη Βιώσιμη ανάπτυξη της Αθήνας να σχεδιαστεί μια πολιτική προοδευτικής αντικατάστασης του μηχανοκίνητου δίκυκλου από το ποδήλατο; Στην Ευρώπη πράγματι γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια με κατασκευή νέας υποδομής, έτσι ώστε να αυξάνονται οι ποδηλάτες. Συγχρόνως στην αγορά διατίθενται σε όλο και χαμηλότερες τιμές ποδήλατα με μπαταρία, η οποία ενεργοποιείται και διευκολύνει τον ποδηλάτη όταν οι κλίσεις του δρόμου είναι έντονες. Τα ποδήλατα με πολλές ταχύτητες εξυπηρετούν επίσης τον ίδιο σκοπό. Για τις μετακινήσεις στην πόλη η άνεση και η ευκολία είναι ένα ζητούμενο και ως προς αυτό το μηχανοκίνητο δίκυκλο υπερτερεί αλλά και το ποδήλατο βελτιώνεται. Μια Αθήνα με ποδήλατα θα είναι πιο ήπια σε σχέση με μια Αθήνα με 'καθαρά' δίκυκλα. Το ποδήλατο είναι ο τελικός στόχος. Για να επιτευχθεί θα χρειαστεί να ασκηθούν πολιτικές προνομιακής μεταχείρισής του στο χώρο. Οι πεζοδρομιμένες περιοχές θα είναι προσπελάσμενες για παράδειγμα μόνο από ποδηλάτες.

### Μεγάλα έργα, συναρπαμένα με την προοπτική ένταξης του ποδηλάτου

Για να δοθούν οι δρόμοι της Αθήνας ελεύθεροι από αυτοκίνητα σε εκείνα τα μέσα που θα εξασφαλίσουν, τόσο την αποτελεσματική λειτουργία της, όσο και ένα ζωντανό περιβάλλον για άνετες και ευχάριστες μετακινήσεις, θα πρέπει η Αθήνα να 'ανακατασκευαστεί'.

Θα πρέπει να γίνει ομόρφη ώστε να είναι ελκυστική, να τη βλέπεις και όχι να την προσπερνάς. Θα πρέπει επίσης να γίνουν έργα υποδομής για τα νέα πότα μέσα που θα θελήσουν να κατακτήσουν τους δρόμους. Εκκρεμούν μια σειρά από μεγάλα έργα:



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

### Πεζοδρόμηση του Ιστορικού Κέντρου

Το πρόγραμμα ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων είναι αρκετά φιλόδοξο. Ήδη έχει τολμήσει να συγκρουστεί θεαματικά με το αυτοκίνητο στις Δ. Αρεοπαγίου, Απ. Παύλου και Ερμού, σε πολλούς μικρότερους δρόμους και αύριο στη Β. Όλγας. Πρέπει να τολμήσει ακόμη περισσότερα. Ήδη τα τελευταία χρόνια τα αρχαία γλυπτά υπέστησαν από τη ρύπανση φθορές που δεν είχαν υποστεί σε όλους τους προηγούμενους αιώνες. Πρέπει να δημιουργηθεί γύρω από τους αρχαιολογικούς χώρους μια ζώνη ασφαλείας. Το σημαντικότερο όμως στοίχημα είναι να δημιουργηθεί για τον πεζό και τον ποδηλάτη ένα ενιαίο τοπίο που θα περιλαμβάνει αρχαιολογικούς χώρους και τμήματα του ιστορικού κέντρου που στεγάζουν δραστηριότητες της πόλης.

Παρόλο που ως τώρα οι Αθηναίοι απέφευγαν τους υπόγειους χώρους (όπως π.χ. τις υπόγειες διαβάσεις) γιατί ήταν βρώμικοι και στάθμευσης οι δρόμοι θα ήταν ελεύθεροι για πραγματικά φιλικές στον άνθρωπο μετακινήσεις.

### Υπογειοποιήσεις οδικών τμημάτων

Παρόλο που ως τώρα οι Αθηναίοι απέφευγαν τους υπόγειους χώρους (όπως π.χ. τις υπόγειες διαβάσεις) γιατί ήταν βρώμικοι και στάθμευσης οι δρόμοι θα ήταν ελεύθεροι για πραγματικά φιλικές στον άνθρωπο μετακινήσεις. Με την κατασκευή του ξεκίνησε μια υπόγεια εμπειρία για την Αθήνα που δεν θα έκει τέλος. Στις υπόγειες λύσεις θα καταφεύγει η Αθήνα όλο και περισσότερο για πολλούς λόγους:

- ο υπόγειος χώρος είναι ανεκμετάλλευτος,
- ο σχετική τεχνολογία γίνεται όλο και πιο φτηνή,
- η επιφάνεια είναι κορεασμένη,
- οι υπέργειες λύσεις αποφεύγονται διότι εγγράφονται δύσκολα στην αισθητική της πόλης.

**Πρώθιση της επιφανειακής δημόσιας συγκοινωνίας.**  
**Κατασκευή δικτύων τραμ**

Ποιες λειτουργίες μπορούν να πηγαίνουν στον υπόγειο χώρο και ποιες πρέπει με κάθε τρόπο να διατηρούν μια θέση στην επιφάνεια; Δεν έγιναν πάντα οι σωστές επιλογές ως προς αυτό

το θέμα. Ως προς τη στάθμευση δεν υπάρχει πρόβλημα. Το πρόβλημα για τα υπόγεια γκαράζ είναι μόνο ο χωροθέτησή τους, γιατί προσελκύουν αυτοκίνητα και αυτό δεν είναι πάντα ανεκτό για τους δρόμους της γύρω τους περιοχής. Αντίθετα υπάρχει ένα ζήτημα ως προς τα μεταφορικά δίκτυα. Παλαιότερα εθεωρείτο αυτονότο ότι το υπόγειο μετρό ήταν η ιδανική λύση. Όταν η προβλεπόμενη ζήτηση το δικαιολογούσε και υπήρχαν τα χρήματα δεν υπήρχε δισταγμός. Σήμερα οι ευρωπαϊκές πόλεις αποφεύγουν να κατεβάζουν τα πλήθη των επιβατών της δημόσιας συγκοινωνίας στις υπόγειες σήραγγες.

Η προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας επιτυγχάνεται με λύσεις που την καθιστούν πο ελκυστική και αναβαθμίζουν την ποιότητα του προσφερόμενου έργου. Ως κύριο κριτήριο ποιότητας είναι η επιφανειακή μεταφορά, σε αντιδιαστολή με την υπόγεια. Η έμφαση σε αυτό το κριτήριο εξηγεί την πραγματική αναγέννηση του τραμ στην ευρωπαϊκή πόλη. Αντιπροσωπεύει τη λύση που όχι μόνο ενισχύει τη μεταφορική ικανότητα της δημόσιας συγκοινωνίας, αλλά της δίνει τη δυνατότητα να είναι μη ρυπογόνος, άνετη, μοντέρνα, με υψηλές κινητικές επιδόσεις και κυρίως επιφανειακή. Στην Αθήνα το υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών εξήγγειλε την υλοποίηση ενός εκτεταμένου δικτύου τραμ. Η προώθηση του ποδηλάτου είναι μια συναρπημένη απόφαση.

#### Απελευθέρωση, διαπλάτυνση, φύτευση και θωράκιση των πεζοδρομίων

Πρόκειται για ένα μεγάλο και δύσκολο έργο, αν ληφθεί υπόψη η κατάσταση που επικρατεί. Πεζοδρόμια που δεν είναι θωρακισμένα στο άκρο τους για να προστατεύονται από αυθαίρετες εισόδους αυτοκινήτων ή δικύκλων, δεν έχουν νόημα. Είναι σημαντικό τα δάπεδα των πεζοδρομίων να ανακατασκευαστούν και να αποκτήσουν επίπεδες και ομαλές επιφάνειες. Τους χρειάζεται πολύ μεγαλύτερο πλάτος διότι αύριο δεν θα ανίκουν μόνο στον πεζό αλλά και σε αυτόν που θα φοράει πατίνια ή θα κινείται με τα νέα πλεκτρικά δίτροχα.

Είναι φανερό ότι τα πεζοδρόμια της Αθήνας παρουσιάζουν σοβαρές υστερήσεις που βάζουν την Αθήνα σε πολύ άβολη θέση στην προσπάθειά της να καλύψει την απόσταση που τη χωρίζει από άλλες ανταγωνιστριες πόλεις.

#### Δημιουργία και θωράκιση περιοχών ήπας κυκλοφορίας

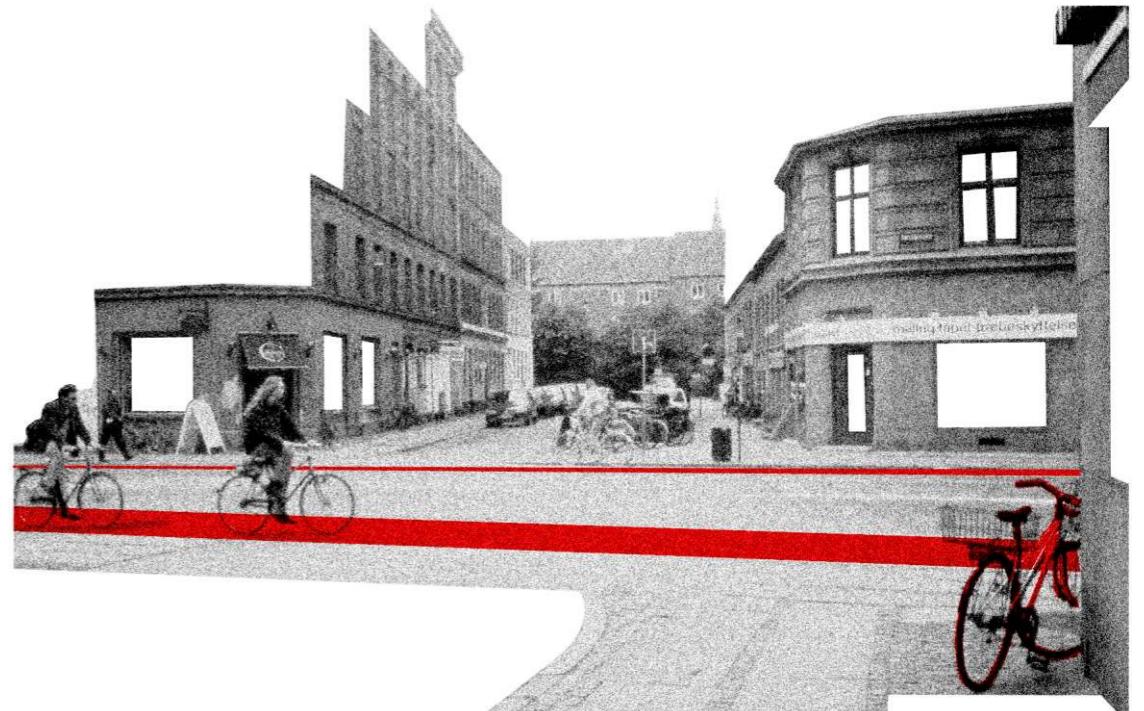
Κανονικά τέτοιες περιοχές πρέπει να καλύπτουν το σύνολο των γειτονιών. Στο εσωτερικό τους είναι απολύτως αναγκαίο να επικρατούν ήπεις συνθήκες, το ποδήλατο να είναι το πλεονεκτικότερο μέσο, να υπάρχει καθαρός αέρας και πουσία, τα παιδιά να μπορούν να παίζουν στο δρόμο και τα παράθυρα να μη χρειάζεται να είναι ερμηνεικά κλειστά. Το κρίσιμο σε αυτές τις περιοχές είναι η περιμετρός τους. Αν οι διαμορφώσεις των διασταυρώσεων της περιμέτρου αποθαρρύνουν τις εισόδους διαμπερών κινήσεων τότε το σύνολο της επιφάνειας έχει απαλλαγεί.

#### Κατασκευή αποκλειστικών λωρίδων για ποδήλατο

Η δημιουργία υποδομής για το ποδήλατο θα είναι ένα δύσκολο κέντημα στους δρόμους. Θα πρέπει επίσης να συνοδεύεται από μια σοβαρή και συστηματική πολιτική συντήρησης, κάτι που ποτέ δεν αντιμετωπίστηκε σοβαρά στην Ελλάδα. Η οριζόντια σύμανση για το ποδήλατο είναι η πο σημαντική. Σε πολές ευρωπαϊκές πόλεις στηρίζεται στο χρώμα. Η συντήρηση της οριζόντιας σύμανσης και η εξασφάλιση μιας σταθερά υψηλής ποιότητας οδοστρώματος αποτελούν ικανές και αναγκαίες συνθήκες για την κίνηση του ποδηλάτου.

Για το ποδήλατο δεν θα είχε νόημα να κατασκευαστεί υποδομή σε κάθε δρόμο. Ειδικά στις περιοχές κατοικίας, αν λειτουργούσαν ως κυψέλες ήπας κυκλοφορίας, το ποδήλατο θα μπορούσε να συνυπάρχει με το αυτοκίνητο. 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.

Η υποδομή του ποδηλάτου αποτελείται είτε από συνιστώμενες, είτε από υποχρεωτικές λωρίδες. Δημιουργούνται με διαγραμμίσεις στο οδόστρωμα. Εκεί όπου οι ταχύτητες του αυτοκινήτου είναι υψηλές η μοναδική λύση για να είναι ασφαλής ο ποδηλάτης είναι να κινείται σε ειδική λωρίδα στο πεζοδρόμιο. Στα αθηναϊκά δεδομένα, όπου υπάρχουν τέτοιες λωρίδες, θα πρέπει τα πεζοδρόμια να διαπλατυνθούν. Οι λωρίδες για τον ποδηλάτη, δεδομένων των πιεστικών συνθηκών, του τρόπου οδήγησης από τον Έλληνα οδηγό και της στενότητας των δρόμων είναι σκόπιμο να έχουν τέτοια



#### Συμπεράσματα

Η Αθήνα είναι ένα λάθος που διορθώνεται. Με τα δεδομένα αυτής της πόλης μπορούν να υπάρξουν λύσεις που θα την κάνουν βιώσιμη και ανθρώπινη. Αυτό που πρέπει να αλλάξει κατά προτεραιότητα δεν είναι τόσο τα κτήρια της, όσο οι δρόμοι της. Εκεί θα παίχεται το παιχνίδι της μελλοντικής της λειτουργίας, της αισθητικής της, του περιβάλλοντός της, φυσικού και κοινωνικού. Η Αθήνα διορθώνεται, αν όμως συνεχίσει να επεκτείνεται με τους σημερινούς ρυθμούς, σε λίγα χρόνια θα υπάρχει μια ακόμη Αθήνα στα Μεσόγεια, άλλη μια στο Θριάσιο, ακόμη μια ανάμεσα στην Πεντέλη και την Πάρνηθα και τέλος μια κατά μήκος της ακτής του Σαρωνικού. Το όλο συγκρότημα θα είναι πια εκτός ελέγχου. Θα ήταν πολύ σημαντικό άμεσα να μπουν ώρια στην Αθήνα και να σταματήσει η οικοδόμηση στις λίγες επιφάνειες πρασίνου που απέμειναν. Τις επόμενες δεκαετίες υπάρχουν μεγάλα περιθώρια να αξιοποιηθούν εντατικότερα οι χώροι που σήμερα καλύπτονται από τα αραιοκατοικημένα προάστια. Η χωρητικότητά τους είναι μεγάλη. Παράλληλα οι νέες συγκοινωνιακές υποδομές θα συμβάλουν στην ανάπτυξη των γειτονικών οικισμών και πόλεων που, αποκτώντας μια πιο δορυφορική σχέση με την Αθήνα, θα απορροφήσουν τη νέα ζήτηση για κατοικία και εργασιακούς χώρους.