

Η Αθήνα έχει υποχρέωση να συμμετάσχει και αυτή στην παγκόσμια προσπάθεια περιορισμού της ρύπανσης, της κατανάλωσης ενέργειας και κάλυψης του πρασίνου. Πρέπει επίσης να γίνει πιο φιλόξενη για τους επισκέπτες της και τους προσφυγές της και πιο φιλική για τους κατοίκους της.

7.3.3.1.4 Περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου.

Επιλογές σχεδιασμού

Προϋπόθεση για την επιτυχία των δικτύων, τα οποία προτείνονται στις διάφορες πόλεις, είναι να έχουν επαρκές μήκος (τουλάχιστον 2 χλμ.) ώστε να εξυπρετούν κάποιες συνδέσεις, που κυρίως απευθύνονται σε νέους (π.χ. μεταξύ σχολείων, αθλητικών κέντρων, κώρων αναψυχής κλπ) και να εξασφαλίζουν άνετες, ασφαλείς και ευχάριστες μετακινήσεις. Οι διαδρομές τους λοιπόν επιλέγονται με κριτήριο και την ποιότητα του οδικού περιβάλλοντος. Το ποδήλατο εισάγεται στις ελληνικές πόλεις με στόχο να υποκαταστήσει κάποιες καθημερινές μετακινήσεις που γίνονται με αυτοκίνητο ή δίκυκλο. Σήμερα το ποδήλατο έχει εγκαταλειφθεί διότι ενώ θα μπορούσε να χρησιμοποιείται στις γειτονιές δεν του δίνεται ασφαλής δυνατότητα να κάνει κάποιες μεγαλύτερου μήκους μετακινήσεις κυρίως προς τα κέντρα. Για αυτό η έμφαση δίνεται στα κέντρα κυρίως με έργα διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου από τη μια πλευρά του δρόμου κατά 2 μ. και επίστρωσή του με υλικά που διαφοροποιούνται από την υφιστάμενη πλακόστρωση. Σε δρόμους εκτός κέντρων, όπου το ποδήλατο δεν απελείται από το αυτοκίνητο, εκεί αρκεί σχεδιασμός με διαγράμμιση ειδικής λωρίδας επί του οδοστρώματος.

Για την Αθήνα και ειδικότερα για το δήμο Αθηναίων, επελέγη μια διαδρομή ανάλογη της κλίμακας και της σημασίας του. Συνδέει το κέντρο με τη θάλασσα (Χάρτες X_(ΑΘ)1 και X_(ΑΘ)2). Έχει αφετηρία το Παναθηναϊκό Στάδιο, διέρχεται σχεδόν από το σύνολο της περιοχής ενοποίησης των αρχαιολογικών κώρων, δια των πεζοδρόμων Βασ. Όλγας, Δ. Αρεοπαγίου, Απ. Παύλου, Επταχάλκου (εκκρεμεί ο πεζοδρόμιση της πρώτης) και δια της Θεσσαλονίκης και του παρόχθιου του Ιλισού καταλήγει στο Φαληρικό Όρμο. Εκεί ο κώρος που θα περιβάλει τις Ολυμπιακές αθλητικές εγκαταστάσεις θα περιλαμβάνει μεγάλες και ευχάριστες διαδρομές για τον πεζό και τον ποδηλάτη που θα κινούνται ελεύθερα σε πράσινες και ανοικτές επιφάνειες, από το Τουρκολίμανο μέχρι το Φλοιόσβο.

1ο Τμήμα. Οδός Ιλισού (παρόχθιος)

Αρχή της διαδρομής είναι το σημείο τομής του παρόχθιου του Ιλισού με τη Λ. Ποσειδώνος. Το τέλος του βρίσκεται στην αρχή της πεζογέφυρας που βρίσκεται απέναντι από την οδό Ελλησπόντου, στα όρια του δήμου Μοσχάτου. Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει ένα τμήμα ήπας κυκλοφορίας διπλής κατεύθυνσης έως την οδό Μεταμορφώσεως και ένα τμήμα μονής καθοδικής κατεύθυνσης. Στο δρόμο αυτό υποδομή για το ποδήλατο είναι εύκολο να υλοποιηθεί, δεδομένου ότι οι διελεύσεις των αυτοκινήτων είναι περιορισμένες. Για τους ποδηλάτες θα είναι και ευχάριστη μια και θα κινούνται παράλληλα σε ένα από τα ελάχιστα ποτάμια που έχουν μείνει ακάλυπτα. Αναλυτικά στοιχεία 3ου τμήματος:

- Μήκος: 505 μ.,
- διαπλάτυνση πεζοδρομίου 1 μ. εκατέρωθεν,
- συνολικό εμβαδόν: 505 μ²
- συνολικό κόστος: 73.400 ευρώ.

2ο Τμήμα. Οδός Παναγή Τσαλδάρη

Το τμήμα αυτό αρχίζει από την πεζογέφυρα της οδού Ελλησπόντου και φθάνει έως την οδό Αγ. Πάντων (Σταθμός ΗΣΑΠ Ταύρου). Στο μεγαλύτερο ποσοστό της αυτή η διαδρομή αποτελείται από τον ήδη διαμορφωμένο πεζόδρομο της οδού Παν. Τσαλδάρη και στο υπόλοιπο από δρόμο ήπας κυκλοφορίας μονής κατευθύνσης. Τα θέματα που χρίζουν ιδιαίτερης μελέτης στο τμήμα αυτό είναι:

1. Διαμόρφωση της πεζογέφυρας για τη σύνδεση του 1ου με το δεύτερο τμήμα της διαδρομής.
2. Διασταύρωση με την οδό Σιβτανίδου, η οποία παρουσιάζει μεγάλους φόρτους και ταχύτητες

Μήκος 2ου τμήματος: 1000 μ.

3ο Τμήμα. Σενάριο I. Οδός Αγ. Πάντων

Το τέταρτο τμήμα της διαδρομής ξεκινάει από το σημείο τομής της οδού Αγ. Πάντων με την οδό Παν. Τσαλδάρη και καταλήγει στην αφετηρία της οδού Θεσσαλονίκης. Στο τμήμα αυτό, μέσω της παράλληλης της οδού Αγ. Πάντων γέφυρας, επιτυγχάνεται η προσέγγιση του δυτικού τμήματος της οδού Θεσσαλονίκης. Η γέφυρα της οδού Αγ. Πάντων παρουσιάζει κλίση της τάξης του 6% για απόσταση περίπου 50 μ. και διαθέτει πεζοδρόμια πλάτους 1 μ., στα οποία η διέλευση πεζών είναι σπάνια. Η κλίση

αυτή δεν είναι απαγορευτική για τη χάραξη ποδηλατόδρομου, ενώ με διαπλάτυνση των πεζοδρομίων κατά 1 μ. δημιουργούνται δύο διάδρομοι ποδηλάτου (άνοδος - κάθοδος) απόλιτα ασφαλείς, αφού θα υπάρχει φυσικός διαχωρισμός.

Αναλυτικά στοιχεία 3ου τμήματος:

- μήκος: 505 μ.,
- διαπλάτυνση πεζοδρομίου 1 μ. εκατέρωθεν,
- συνολικό εμβαδόν: 505 μ²
- συνολικό κόστος: 73.400 ευρώ.

3ο Τμήμα. Σενάριο II. Οδός Χαροκόπου

Η εναλλακτική διαδρομή μέσω της Χαροκόπου δίνει τη δυνατότητα άμεσης σύνδεσης με το σταθμό ΗΣΑΠ που βρίσκεται επί του ανατολικού τμήματος της οδού Θεσσαλονίκης. Στην περίπτωση αυτή το 2ο τμήμα της διαδρομής συνεχίζει μέχρι τον κόμβο Παν. Τσαλδάρη και Χαροκόπου, όπου αρχίζει το τρίτο τμήμα της διαδρομής. Το τελικό σημείο του τμήματος αυτού βρίσκεται στο τέρμα της οδού Χαροκόπου, όπου συνεχίζει η οδός Θεσσαλονίκης. Προτείνεται αμφίδρομη λωρίδα από τη μια πλευρά του δρόμου.

Αναλυτικά στοιχεία του ΙΙου σεναρίου του 3ου τμήματος

- μήκος: 380 μ.
- διαπλάτυνση πεζοδρομίου: 2 μ.
- συνολικό εμβαδόν: 760 μ²
- συνολικό κόστος: 111.500 ευρώ

4ο Τμήμα. Οδός Θεσσαλονίκης (δυτικό)

Το τέταρτο τμήμα της διαδρομής (Σενάριο I) ξεκινάει από το σημείο τομής της οδού Θεσσαλονίκης με την οδό Αγ. Πάντων και φθάνει έως την πλατεία Αφαίας. Στο τμήμα αυτό υπάρχει μια συνεχής εναλλαγή δρόμων πίπας κυκλοφορίας και πεζοδρόμων ενώ στα μέσα περίπου της διαδρομής βρίσκεται ο σταθμός ΗΣΑΠ Πετραλώνων. Αν και τα τμήματα των πίπων δρόμων κυκλοφορίας που παρεμβάλλονται στον πεζόδρομο είναι μικρά και δεν επηρέαζουν σε μεγάλο βαθμό τη διαδρομή, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στις εναλλαγές με κατάλληλη σήμανση. Στο τέλος του τμήματος αυτού, η Πλατεία Αφαίας είναι το πέρασμα προς το ανατολικό τμήμα της οδού Θεσσαλονίκης με προορισμό το θοσείο. Μήκος 4ου τμήματος: 1450 μ. (δυτικό)

4ο Τμήμα. Οδός Θεσσαλονίκης (ανατολικό)

Στην περίπτωση επιλογής του δεύτερου σεναρίου θα ακολουθεί το ανατολικό τμήμα της οδού Θεσσαλονίκης από την οδό Χαροκόπου μέχρι την πλατεία Αφαίας. Στο τμήμα αυτό θα διαμορφωθεί αμφίδρομη λωρίδα και θα διαπλατυνθεί το πεζοδρόμιο. Αναλυτικά στοιχεία 4ου τμήματος:

- μήκος 1450 μ.,
- διαπλάτυνση πεζοδρομίου 2 μ.,
- συνολικό εμβαδόν: 2900 μ²
- συνολικό κόστος: 425.500 ευρώ.

5ο Τμήμα. Οδός Θεσσαλονίκης - Οδός Επταχάλου

Το τελευταίο τμήμα της διαδρομής ξεκινάει από την πλατεία Αφαίας και τερματίζει στην οδό Απ. Παύλου, όπου τελειώνει η συνολική διαδρομή. Το τμήμα αυτό αποτελείται εξ' ολοκλήρου από πεζόδρομο και χαρακτηρίζεται από την έντονη παρουσία πρασίνου. Μήκος 5ου τμήματος: 540 μ.

Συνολικά στοιχεία διαδρομής Θοσείο - Όρμος Φαλίρου

Πίνακας 7.0.2 Συνολικά στοιχεία διαδρομής Θοσείο Όρμος Φαλίρου (Εναλλακτική λύση I)

Τμήμα	Οδός	Μήκος (μ)	Κόστος (ευρώ)
1ο	Ιλισού	2050	751.000
2ο	Παν. Τσαλδάρη	1000	-
3ο	Αγ. Πάντων	505	73.400
4ο	Θεσσαλονίκης	1450	-
5ο	Επταχάλου	540	-
ΣΥΝΟΛΟ		5545	824.400

Πίνακας 7.0.3 Συνολικά στοιχεία διαδρομής Θοσείο Όρμος Φαλίρου (Εναλλακτική λύση II)

Τμήμα	Οδός	Μήκος(μ)	Κό

Διαδρομή Θοσείο - Παναθηναϊκό Στάδιο

Η διαδρομή περιλαμβάνει τις οδούς Απ. Παύλου, Δ. Αρεοπαγίτου και Β. Όλγας. Το συνολικό της μήκος είναι 2,9 χλμ. Εκκρεμεί η πεζοδρόμηση της Β. Όλγας που θα υλοποιηθεί μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Διαδρομή Θοσείο - Αγ. Μελετίου

Τα πρώτα δύο τμήματα της διαδρομής, οι οδοί Ερμού και Αθηνάς μετά την πεζοδρόμηση του πρώτου τμήματος της Ερμού (από Κεραμεικό μέχρι Θοσείο) θα ελαφρυνθούν σημαντικά από τους κυκλοφοριακούς φόρτους. Προβλέπεται διαπλάτυνση των πεζοδρομίων της Αθηνάς και προτείνεται να διατεθεί 1 μ. από αυτά, στην πλευρά των κρασπέδων, για την κατασκευή ποδηλατόδρομων. Το τρίτο τμήμα είναι η οδός Γ' Σεπτεμβρίου, από την πλατεία Ομονοίας μέχρι την οδό Αγ. Μελετίου. Το συνολικό μήκος της διαδρομής αυτής είναι 3,5 χλμ. Τα 1550 μ. αντιστοιχούν στο τμήμα της διαδρομής που αντιστοιχεί στις οδούς Ερμού και Αθηνάς. Αναλυτικά στοιχεία διαδρομής:

- συνολικό μήκος: 3,5 χλμ.,
- μήκος στο οποίο θα απαγορευθούν παρεμβάσεις: 1950 μ.,
- διαπλάτυνση πεζοδρομίου: 2 μ.,
- συνολικό εμβαδόν: 3900 μ²

Συνοψίζοντας

1. Ο κύριος κλάδος Φαληρικός Όρμος - Στάδιο έχει μήκος 8,4 χλμ. εκ των οποίων:

- τα 4,4 χλμ. είναι πεζόδρομοι (Π. Ταϊλάρη, Επταχάλκου, Απ. Παύλου, Δ. Αρεοπαγίτου),
- τα 2,05 χλμ. είναι ο ήπας κυκλοφορίας παρόχθιος του Ιλισού,
- τα 1,95 χλμ. είναι κανονικές οδοί (αν ωστόσο επλεγεί η δυτική οδός Θεσσαλονίκης που αποτελείται από πεζοδρομημένα και ήπας κυκλοφορίας τμήματα τότε μόνο 0,5 χλμ. από τα 8,4 χλμ. αντιστοιχεί σε κανονικής κυκλοφορίας δρόμο).

2. Ο συμπληρωματικός κλάδος Θοσείο - Αγ. Μελετίου έχει μήκος 3,5 χλμ. Από αυτά οι Ερμού και Αθηνάς σταδιακά μετατρέπονται σε δρόμους περιορισμένης κυκλοφοριακής ροής. Το φορτισμένο τμήμα είναι η Γ' Σεπτεμβρίου. Άλλα και για αυτήν προτείνεται μόνο η κατασκευή ποδηλατόδρομου στη θέση της παρόντως στάθμευσης της μιας πλευράς.

■ Η Γ' Σεπτεμβρίου αποτελεί προέκταση της οδού Αθηνάς.

Προσφέρει μια όμορφη προοπτική προς την Ακρόπολη. Είναι ένας δρόμος φαρδύς, ευθύγραμμος και εξυπηρετεί μια ποικιλία δραστηριοτήτων που βρίσκονται στη ζώνη επιρροής της.

Ωστόσο το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό αυτού του άξονα είναι ότι συνδέει το κέντρο με τις πυκνοκατοικημένες και υποβαθμισμένες γειτονιές της περιοχής των πλατειών Αμερικής, Κολιάτσου, Κάτω Πατησίων κλπ. Ένας ποδηλατόδρομος κατά μήκος του θα δώσει τη δυνατότητα κάλυψης πολλών καθημερινών μετακινήσεων για δουλειά ή άλλους ακοπούς.

■ Η οδός Αθηνάς είναι ένας δρόμος με μεγάλη ιστορία, λαϊκότητα και ζωντάνια. Αποτελεί το συνδετήριο κορμό του Εμπορικού Τριγώνου με το Ιστορικό Τρίγωνο και της περιοχής Ομόνοιας με την Πλάκα και τους αρχαιολογικούς χώρους. Πάνω του υπάρχουν κτήρια και πλατείες μεγάλης αρχιτεκτονικής σημασίας, όπως το Δημαρχείο και η πλατεία του, η Δημοτική Αγορά κλπ. Πρόσφατα υλοποιήθηκε η πεζοδρόμηση της Αθηνάς μέχρι τη Λυκούργου και η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στο υπόλοιπο τμήμα.

Με την πεζοδρόμηση του κάτω τμήματος της Ερμού αναμένεται ότι η φόρτιση της Αθηνάς θα μειωθεί εντυπωσιακά και θα συνίσταται σχεδόν αποκλειστικά σε μετακινήσεις οχημάτων τροφοδοσίας και προσπέλασης κάποιων εμπορικών / βιοτεχνικών χρήσεων.

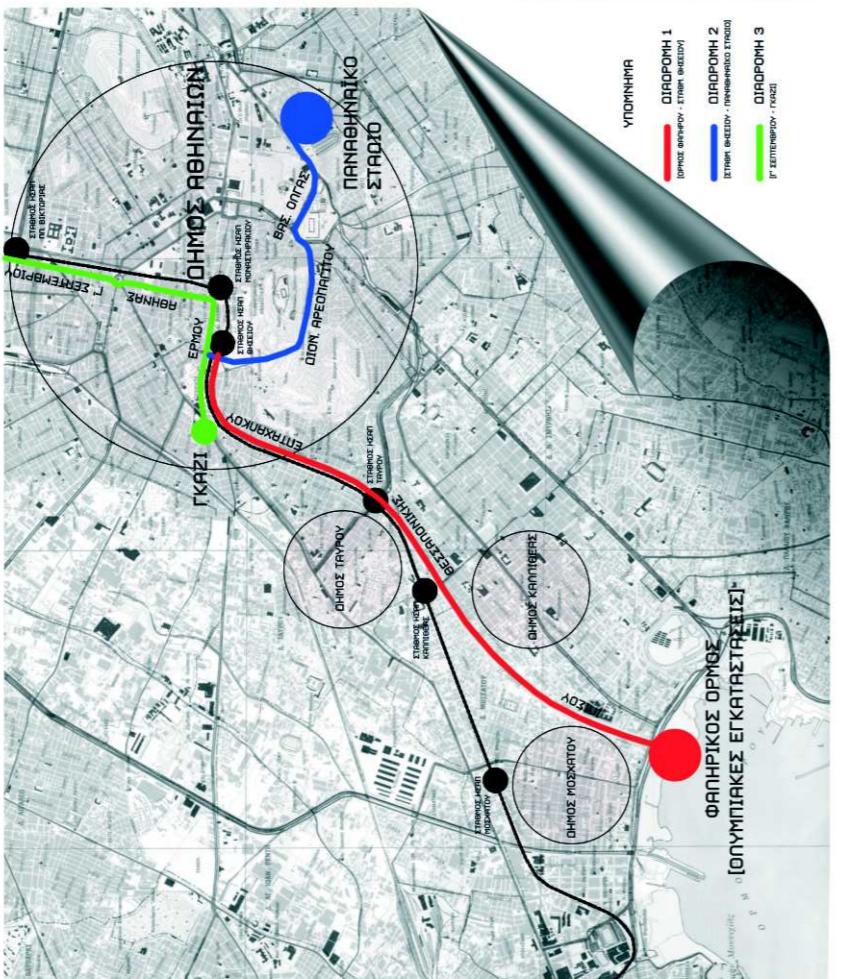
■ Η οδός Θεσσαλονίκης αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα στην προοπτική σύνδεσης της διαδρομής Γ' Σεπτεμβρίου - Αθηνάς με το Φαληρικό Όρμο. Σημαντικό στοιχείο του δρόμου αυτού είναι ο σταθμός μετρό που βρίσκεται περίπου στο μέσο του, καθώς και η άμεση σύνδεσή του με τον πεζόδρομο της οδού Επταχάλκου.

Τα επόμενα χρόνια, δεδομένων των έργων ανάπλασης στην ευρύτερη περιοχή, ο ρυθμός εγκατάστασης νέων χρήσεων αναψυχής θα επιταχυνθεί και πολλές βιοτεχνικές χρήσεις θα απομακρυνθούν. Το ποδήλατο εντάσσεται αρμονικά σε αυτό το πλαίσιο γενικής αναβάθμισης της περιοχής, που φυσικά θα πρέπει να διαφυλάξει την ιδιαιτερότητα της εμπορικής της φυσιογνωμίας.

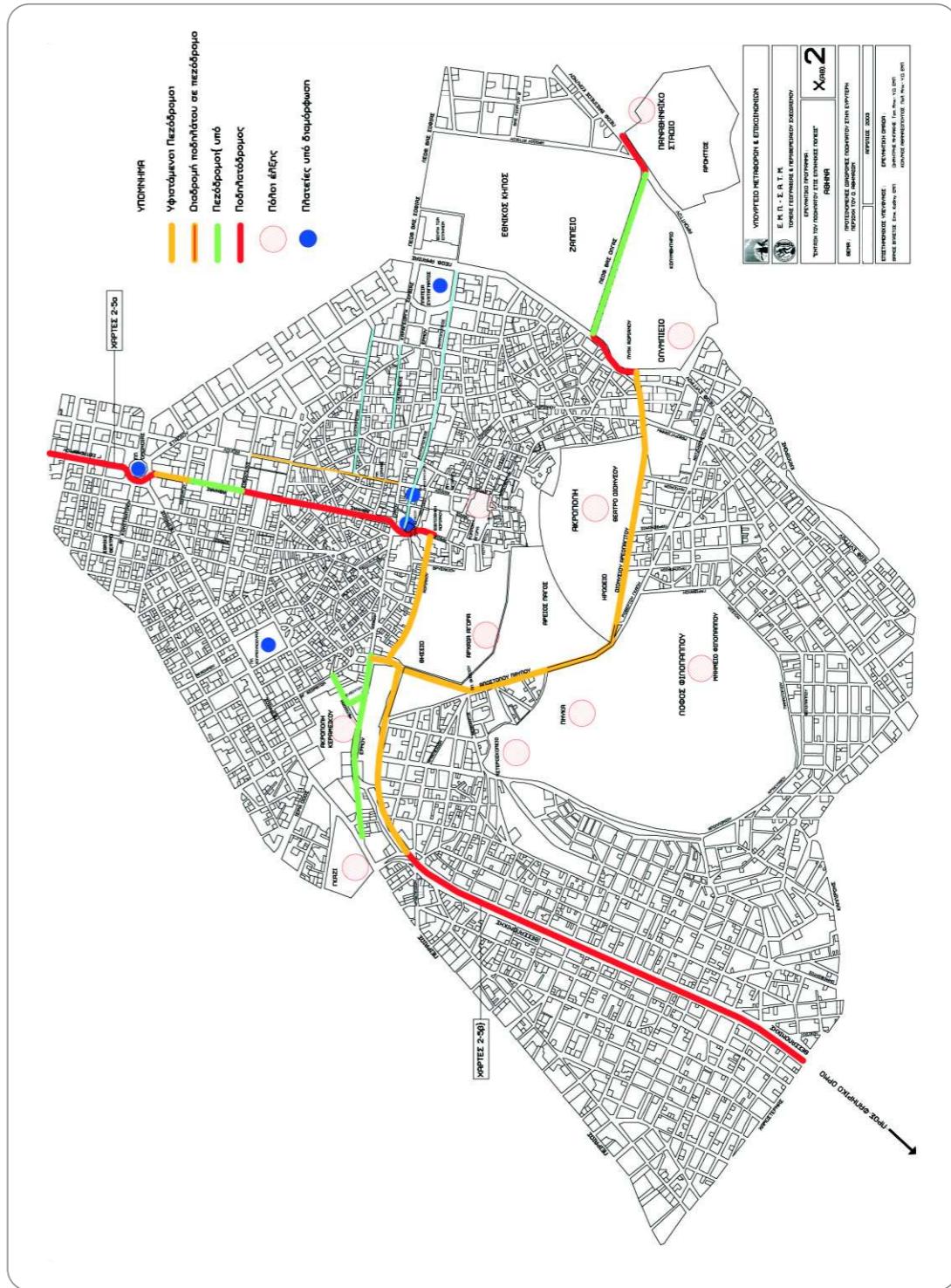


Βρετανία, αντίρροπη κίνηση ποδηλάτων ως προς τα αυτοκίνητα σε μονόδρομο

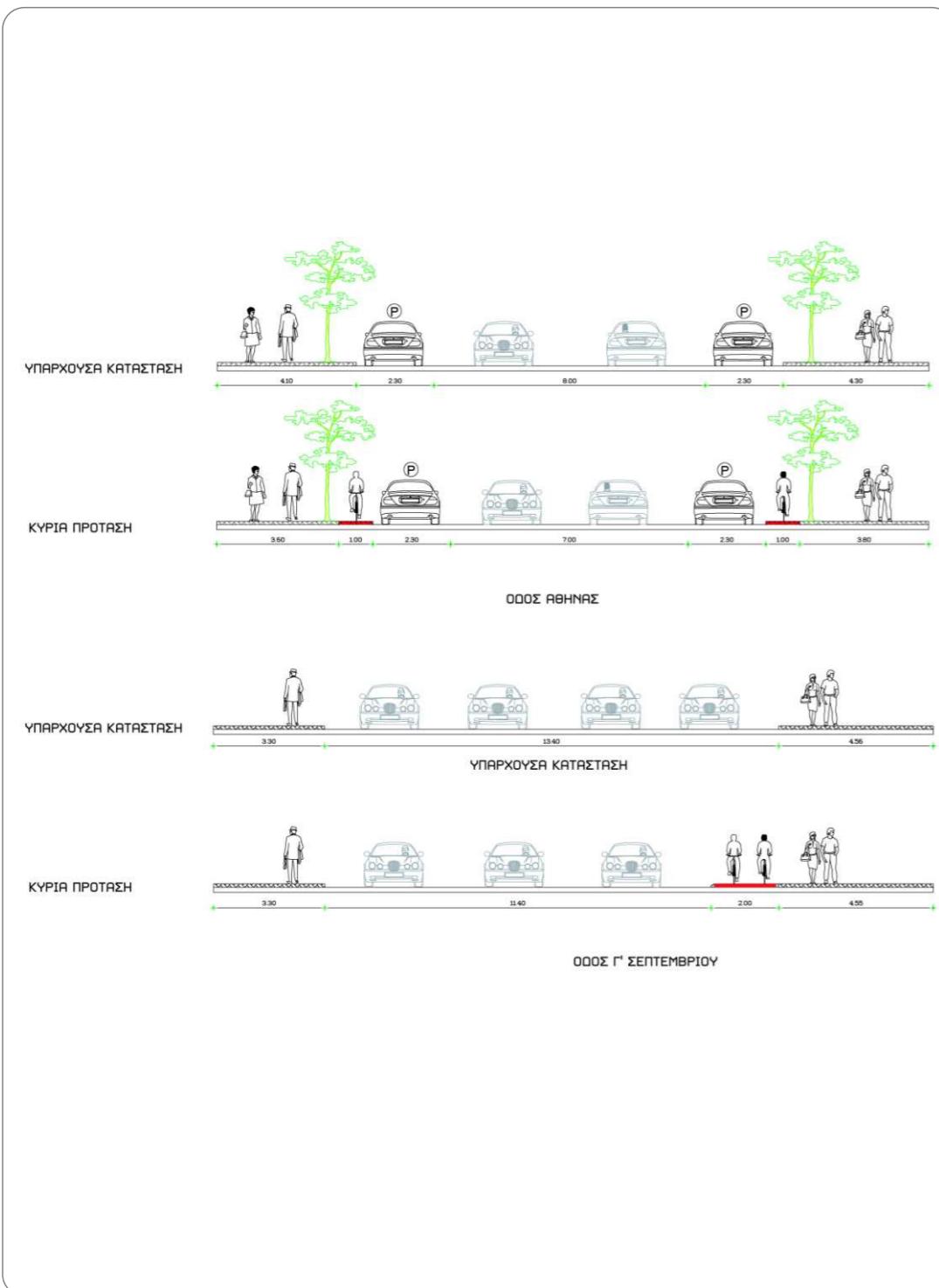
ΧΑΡΤΗΣ Χ(αθ)1 > ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΑΘΗΝΑ - ΦΑΛΗΡΙΚΟΣ ΌΡΜΟΣ



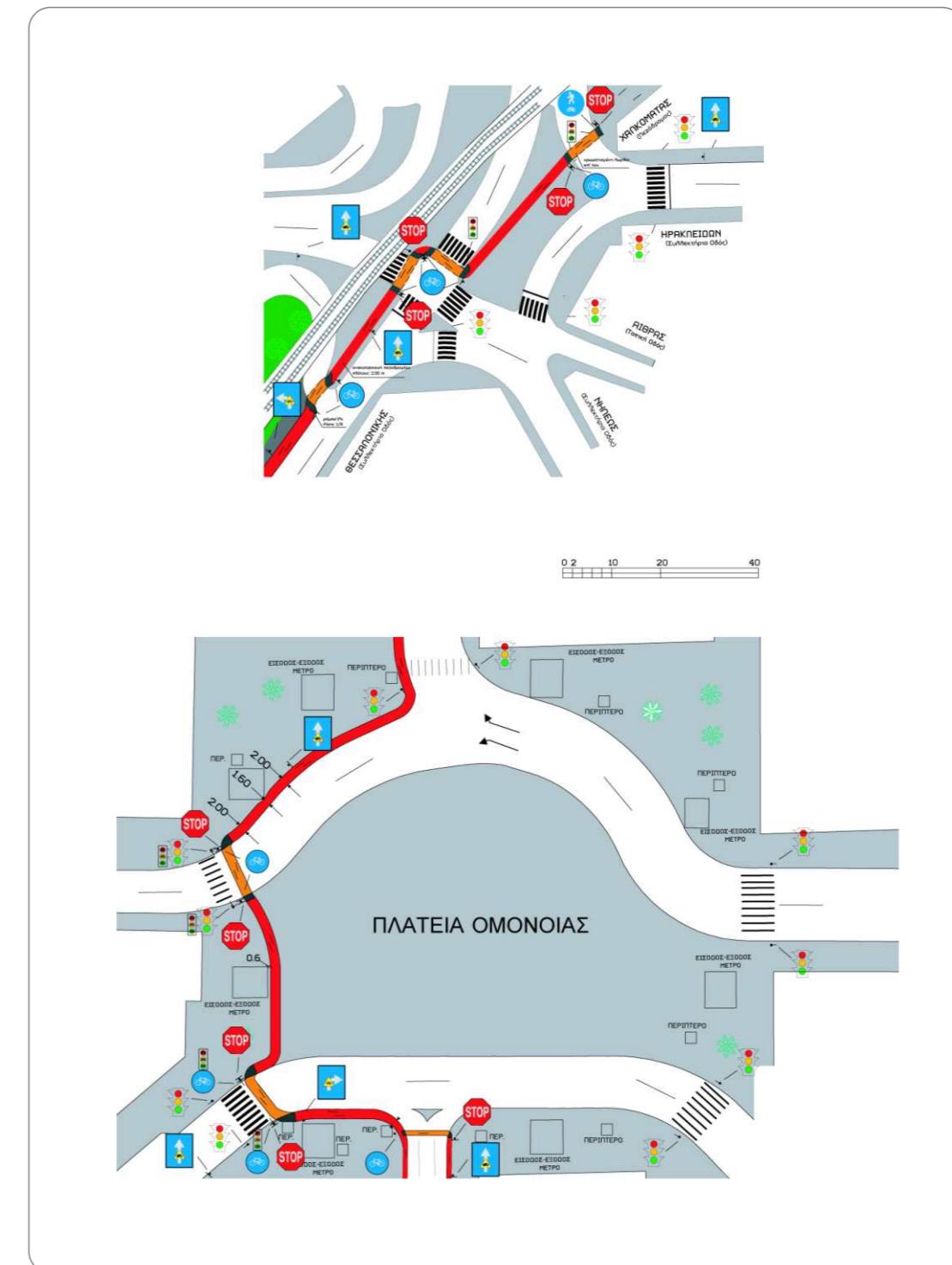
ΧΑΡΤΗΣ Χ(αθ)2 > ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΟΥ Δ. ΑΘΗΝΑΙΩΝ



Σχέδιο 7.7.1. Αθήνα. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου



Σχέδιο 7.7.2. Αθήνα. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου



N. ΨΥΧΙΚΟ

7.3.3.2 Ν. Ψυχικό

7.3.3.2.1 Γενικά

Το Ν. Ψυχικό βρίσκεται πολύ κοντά στο κέντρο της Αθήνας και έχει κοινά όρια με το δήμο Αθηναίων στα Βορειοανατολικά του. Ωστόσο, ξεχωρίζει έντονα από αυτόν λόγω της πολύ μικρότερης πυκνότητας κατοικίας, του φροντισμένου οδικού περιβάλλοντος και της κυριαρχίας ως χρήσης της κατοικίας. Είναι ένας μικρός δήμος, περίπου 11000 κατοίκων (απογραφή 2001), που έχει το προνόμιο να διαθέτει ένα μεγάλο ποσοστό δρόμων με πολύ μικρή παρουσία αυτοκινήτου, ήσυχους και με πολύ πράσινο. Έχει όμως και την ατυχία να διέρχονται από το εσωτερικό του σημαντικές κυκλοφοριακές ροές, που συνδέουν το κέντρο της Αθήνας με δήμους που βρίσκονται βορειότερα.

7.3.3.2.2 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Ο δήμος Ν. Ψυχικού είναι από τις περιπτώσεις δήμων που δεν αναπτύχθηκαν γύρω από ένα ιστορικό πυρήνα, κάτι που αποτελεί πάντα τη βάση για την ανάπτυξη ενός τοπικού κέντρου. Τοπικό κέντρο δεν υπάρχει, παρά μόνο δύο ισχνές γραμμικές εμπορικές αναπτύξεις κατά μήκος των 25ης Μαρτίου και Δημ. Βασιλείου. Ο δήμος βρίσκεται τόσο κοντά στο κέντρο της Αθήνας που λειτουργεί έχοντας μια δορυφορική εξάρτηση από αυτό. Μια μικρότερη σχέση υπάρχει με το εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου, το οποίο αναπτύχθηκε κάρι στην ιστορική του συνέξεια και στη μεγαλύτερη απόστασή του από την Αθήνα. Η απουσία κέντρου και σημαντικών εμπορικών ή πολιτιστικών χρήσεων, έστω διάχυτων στην επιφάνεια του δήμου, εξηγεί τη μικρή παρουσία πεζών στους δρόμους και την έλλειψη μιας εσωτερικής δυναμικής.

Το ποδήλατο είναι ένα από τα μέσα που θα μπορούσαν να αποδειχτούν ιδιαίτερα αποτελεσματικά στο να τονώσουν την εσωτερική επικοινωνία στο δήμο και την ανθρώπινη παρουσία στο δρόμο. Η κοινωνική συνοχή υστερεί και το ποδήλατο θα μπορούσε να την ενισχύσει. Είναι ένα μέσο που σε κρατάει σε επαφή με το χώρο από τον οποίο διέρχεσαι, είναι ένα μέσο με το οποίο εύκολα αποφασίζει κανείς να κάνει μικρές και πολλές μετακινήσεις, όπως είναι αυτές που χρειάζεται το οδικό περιβάλλον του δήμου για να γίνει πιο ζωντανό.

Το Ν. Ψυχικό είναι ουσιαστικά μια περιοχή κατοικίας που, χάρη στο γεγονός ότι περιβάλλεται από αρτηρίες, θα μπορούσε να λειτουργεί ως περιοχή χωρίς διαμπερείς ροές, δηλαδή περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Οι αρτηρίες αντί να θωρακίσουν κυκλοφοριακά το δήμο, λόγω του κορεσμού τους του δημιουργούν συστήμα προβλήματα διαμπερών ροών οι οποίες αποφεύγουν τις αρτηρίες αναζητώντας ανοιχτούς διαδρόμους στο δευτερεύον δίκτυο.

Τα προβλήματα ξεκινούν για το Ν. Ψυχικό από το γεγονός ότι βρίσκεται πολύ κοντά στη διασταύρωση δυο μεγάλων ροών του λεκανοπεδίου. Η μία είναι η ροή Βορρά - νότου, ανάμεσα στα φυσικά φράγματα που σχηματίζουν τα Τουρκοβούνια και ο Υμηττός. Εξυπηρετείται από τις λεωφόρους Κηφισίας και Μεσογείων. Η δεύτερη είναι κάθετη στην προηγούμενη, έχει κατεύθυνση ανατολής - δύσης και προκαλείται από τα οχήματα που συνδέουν την περιφερειακή Υμηττού (από και προς τα νότια πρόσαστα) με τη δυτική Αθήνα. Εξυπηρετείται από τις λεωφόρους Κατεχάκη και Γαλατσίου (η δεύτερη αντιστοιχεί στο μοναδικό πέρασμα της οροσειράς που σχηματίζουν τα Τουρκοβούνια). Η απουσία σύνδεσης μεταξύ των Λ. Γαλατσίου και Κατεχάκη (η τελευταία διακόπτεται ουσιαστικά στη Λ. Μεσογείων) και ο κορεσμός της Λ. Κηφισίας υποχρέωνται τις ροές να μεταφέρονται στο εσωτερικό του Ν. Ψυχικού > [Χάρτης Χ_{\(ΝΨ\)} 1](#)

Το τι θα συμβεί τα επόμενα χρόνια, αν δεν ασκηθούν ριζικές πολιτικές ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας, είναι εύκολο να προβλεφθεί. Η ανάπτυξη των Μεσογείων θα προκαλέσει σημαντική αύξηση των ροών ανάμεσα σε αυτά και το κέντρο. Με την κατασκευή της περιφερειακής Υμηττού αυξήθηκαν οι ροές στην Κατεχάκη και ανάλογα στην Κηφισίας λόγω της κατασκευής της Ελευσίνας - Σπάτων. Ειδικά η Κηφισίας, της οποίας το μέτωπο με το Ν. Ψυχικό έχει έντονα εμπορικό χαρακτήρα, υπάρχει ο κίνδυνος να μετατραπεί σε αυτοκινητόδρομο που θα απορροφήσει ίσως κάποιες ροές που διέρχονται από το δήμο αλλά θα επηρεάσει αρνητικά το γειτονικό της περιβάλλον και τις δραστηριότητες εμπορίου και αναψυχής.

Στο Αναπτυξιακό Σχέδιο του Ν. Ψυχικού έχει κατατεθεί η πρόταση να δομηθεί ο δήμος στη βάση πολεοδομικών ενοτήτων - θυλάκων που θα είναι θωρακισμένοι απέναντι στις διαμπερείς

Νέο Ψυχικό, οδός Παρίτση, μικρή διαπλάτυνση του πεζοδρομίου χρήσιμη στους ποδηλάτες μόνο για τις περιπτώσεις συνάντησης τους με αντιθέτη κινούμενο αυτοκίνητο





Νέο Ψυχικό, οδός Αγ.Σοφίας

ροές και θα εξασφαλίζουν στο εσωτερικό τους συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας. Οι θύλακοι αυτοί ενώ το φυσιολογικό σε άλλες περιπτώσεις θα πάντα να αντιστοιχούν σε περιοχές με ξεχωριστή πολεοδομική και κοινωνική ταυτότητα, στην περίπτωση του Ν. Ψυχικού τέτοια ταυτότητα δεν υπάρχει. Δεν γίνεται να προσδιοριστούν με άλλο κριτήριο παρά μόνον από τη γεωγραφία του δικτύου των διαμπερών ροών. Το δίκτυο αυτό χαράσσει τα όρια των θυλάκων οι οποίοι έτσι εξασφαλίζουν ένα ήπιυχο εσωτερικό περιβάλλον. Ορίζονται έτσι, τρεις θύλακοι από τους δρόμους:

1. 25ης Μαρτίου, Τζαβέλλα, Μεσογείων, Δημοκρατίας
2. Κηφισίας, Τζαβέλλα, 25ης Μαρτίου, Δημοκρατίας
3. Δημοκρατίας, Σικελιανού, Βασιλείου, Κηφισίας

Το υπόλοιπο τμήμα της επιφάνειας του δήμου διατρέχεται από υψηλή πυκνότητα διαμπερών ροών που το διασπούν σε πολύ μικρά τμήματα. Ο πολεοδομικός στόχος που το Αναπτυξιακό Σχέδιο θέτει για την αντιμετώπιση του κατακερματισμού της επιφάνειας του δήμου είναι η ενοποίηση όσο γίνεται μεγαλύτερων τμημάτων της σε ένα ενιαίο και συνεκτικό κοινωνικά χώρο. Ως πρώτος στόχος τίθεται η ενοποίηση των θυλάκων 2 και 3, που έχουν κοινό όριο τη Δημοκρατίας, η οποία είναι ένας δρόμος με περιορισμένης έντασης διαμπερείς ροές. Ήδη ο δήμος έκανε έργα προς αυτή την κατεύθυνση τα οποία πάντα ιδιαίτερα αποτελεσματικά.

Ως βασικό εργαλείο για την ενοποίηση των θυλάκων 2 και 3 και γενικότερα της επιφάνειας του δήμου προτείνεται από το Αναπτυξιακό Σχέδιο η δημιουργία μεγάλου μίκους αξόνων κίνησης πεζών από τα ανατολικά προς τα δυτικά (Λ. Μεσογείων - Λ. Κηφισίας) και από Βορρά προς νότο (Χαλάνδρι - Δ. Αθηναίων). Αυτοί οι άξονες θα προκύψουν με επέκταση των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας που έχουν ήδη κατασκευαστεί. Προτείνεται από το Αναπτυξιακό Σχέδιο η κατασκευή δύο τεμνόμενων αξόνων που θα σχηματίζουν ένα Γ, επαναλαμβάνοντας τη μορφή της επιφάνειας του δήμου.

7.3.3.2.3 Συνδυασμένες μετακινήσεις. Ο ρόλος του μετρό

Ένα νέο στοιχείο πολύ σημαντικό για το Ν. Ψυχικό είναι η λειτουργία του μετρό, που ο σταθμός του στο Πεντάγωνο, αν και

στα όρια του Δήμου, εξυπηρετεί ένα μέρος του. Το στοίχημα για το Ν. Ψυχικό είναι να διευκολυνθεί η προσπέλαση του σταθμού από τους κατοίκους ώστε να ενισχυθεί η χρήση του από αυτούς. Εννοείται ότι αυτό θα είναι ένα μεγάλο κέρδος και για την Αθήνα. Αν το κερδίσει αυτό το στοίχημα το Ν. Ψυχικό, αυτό θα είναι ένα αισιόδοξο μήνυμα και για άλλες περιοχές της Αθήνας, που βρίσκονται σε μια μέση απόσταση από τους σταθμούς του μετρό.

Μια λύση για την προσπέλασή τους είναι φυσικά αυτή να γίνεται με αυτοκίνητο. Δεν είναι η ιδιαίτερη λύση αλλά ωστόσο τέτοιες συνδυασμένες μετακινήσεις, που περιλαμβάνουν το μετρό, είναι προτιμότερες από αυτές που εκτελούνται αποκλειστικά με αυτοκίνητο. Αυτή η λύση είναι εφικτή για ένα μικρό μόνο αριθμό οδηγών αυτοκινήτου, διότι οι θέσεις στάθμευσης γύρω από τους σταθμούς μετρό δεν είναι πολλές.

Η κατασκευή των σταθμών δεν συνοδεύεται από κατασκευή και γκαράζ, όπως θα έπρεπε, και ένας βασικός λόγος είναι ότι δε μπορούν να βρεθούν εύκολα χώροι. Το ζήτημα είναι ακόμη ποσού σύνθετο αλλιώς όπως ότι οι δρόμοι που προσπελαύνουν τους σταθμούς πρέπει να είναι ελκυστικοί για το περπάτημα μια και αυτός είναι ο κυριότερος τρόπος πρόσβασης. Είναι σημαντικό στους σταθμούς να οδηγούν άνετα πεζοδρόμια με πολύ πράσινο και γύρω τους να υπάρχουν ανοιχτοί χώροι για ξεκουράση. Οι σταθμοί είναι τόποι συνάντησης και ο περιβάλλον χώρος τους πρέπει να υποστηρίζει αυτή την κοινωνική τους λειτουργία.

Το Ν. Ψυχικό επελέγη να εξεταστεί λοιπόν ως παράδειγμα και για άλλους δήμους που απέχουν μικρή ή μέση απόσταση από το μετρό. Το μετρό δεν θα μπορέσει ποτέ να σχηματίσει ένα πυκνό δίκτυο ώστε με περπάτημα να προσεγγίζει τους σταθμούς του ένα σημαντικό μέρος του πληθυσμού. Το μετρό πρέπει να τροφοδοτείται. Το στοίχημα που τίθεται με το μετρό είναι οι συνδυασμένες μετακινήσεις. Χωρίς αυτές δεν θα μπορέσει να αξιοποιηθεί.

Για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μετακινήσεων στην Αθήνα θα πρέπει να αλλάξει ο συνήθης τρόπος μετακίνησης του Αθηναίου. Μέχρι σήμερα η πολιτική προώθησης της συνδυασμένης μετακίνησης ταυτίζονται αποκλειστικά με την πολιτική κατασκευής γκαράζ. Η συνδυασμένη μετακίνηση θεωρείτο ότι αφορά αποκλειστικά το ζεύγος ιδιωτικό αυτοκίνητο - δημόσια

συγκοινωνία. Η πολιτική αυτή δεν απέδωσε διότι απεδείχθη ότι η πολιτεία αδυνατεί να κατασκευάζει γκαράζ και ιδιαίτερα γκαράζ στην περίμετρο της κεντρικής περιοχής που πρέπει να προστατεύεται από το αυτοκίνητο. Στην περίπτωση του αθηναϊκού δικτύου μετρό υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός σταθμών που βρίσκονται στο κέντρο ή στις περικεντρικές περιοχές κατοικίας. Ο σταθμός Εθνική Άμυνα ανήκει σε αυτή την κατηγορία. Δεν θα ήταν σκόπιμο να κατασκευαστούν κοντά τους γκαράζ. Οι κάτοικοι του κέντρου θα πρέπει να αποθαρρύνονται να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο για τις εντός του κέντρου μετακινήσεις. Αντίθετα είναι κατάλληλες για αυτούς οι εναλλακτικές μετακινήσεις. Η συνδυασμένη μετακίνηση για την περίπτωση του Ν. Ψυχικού πρέπει λοιπόν κατά προτεραιότητα να είναι ποδήλατο - μετρό.

7.3.3.2.4 Το ποδήλατο στη μελλοντική Βιώσιμη λειτουργία της πόλης

Εκ των πραγμάτων λοιπόν είναι υποχρεωτικό να αναζητηθούν άλλες λύσεις συνδυασμένης μετακίνησης προς τους σταθμούς. Η πο 'συμβατική' είναι η σύνδεση του σταθμού με λεωφορειακή γραμμή δημοτικής συγκοινωνίας. Όμως αυτή τη λύση τη συνοδεύουν τα γνωστά μειονεκτήματα της δημόσιας συγκοινωνίας που είναι η αναμονή στις στάσεις, η ανακριβεία των δρομολογίων και το υψηλό κόστος για το δίμο.

Η αυτονομία της μετακίνησης είναι ένα βασικό προσόν και αυτήν την εξασφαλίζουν, μετά το αυτοκίνητο, μόνο το περπάτημα και το ποδήλατο. Το περπάτημα προωθείται με αναπλάσεις των πεζοδρομίων ενώ για το ποδήλατο απαιτείται κατά περίπτωση η καταλληλότερη υποδομή που θα προσφέρει ασφάλεια, άνεση και ένα ευχάριστο περιβάλλον στον ποδηλάτη. Η υποδομή για το ποδήλατο είναι η πιο συμβατή με την πολιτική ανάπλασης του περιβάλλοντος γύρω από τους σταθμούς.

Για τη δημιουργία υποδομής για το ποδήλατο ο δίμος Ν. Ψυχικού πλεονεκτεί σε σχέση με άλλους Δήμους διότι διαθέτει ένα οδικό περιβάλλον ιδιαίτερα ευνοϊκό. Ειδικότερα είναι ο δίμος με το μεγαλύτερο μήκος δρόμων πίπας κυκλοφορίας, δρόμων με πράσινο και αισθητική διαμορφώσεων ελκυστική για τον ποδηλάτη (**Χάρτης Χ_(ΝΨ)2**). Υπάρχουν ωστόσο κάποια προβλήματα που ο σχεδιασμός ενός δικτύου ποδηλάτου θα πρέπει να αντιμετωπίσει:

- Οι δρόμοι πίπας κυκλοφορίας δεν συνδέονται μεταξύ τους και δεν συγκροτούν ένα πλήρες δίκτυο.
- Για να φτάσει το δίκτυο μέχρι το σταθμό Πεντάγωνο θα πρέπει να τιμήσει διαμπερείς κυκλοφοριακές ροές υψηλού φόρτου που διατρέχουν το δίμο σε όλες τις κατευθύνσεις.

Το πρώτο είναι ένα ειδικό πρόβλημα του Ν. Ψυχικού, που υποχρεώνει το δίκτυο του ποδηλάτου να αναπτυχθεί κατά τρόπο ώστε να αξιοποιήσει στο μέγιστο βαθμό τους δρόμους πίπας κυκλοφορίας, εντάσσοντάς τους στις διαδρομές του. Το δεύτερο πρόβλημα είναι κοινό για όλες τις περιοχές της Αθήνας. Σπάνιες είναι οι περιπτώσεις που μπορούν να αναπτυχθούν διαδρομές ποδηλάτου σε μεγάλες πόλεις χωρίς να τέμνονται με το δίκτυο των αρτηριών. Ο αρκικός στόχος του δικτύου είναι η εξυπηρέτηση της σύνδεσης του δήμου με το σταθμό του μετρό. Όμως για να γίνεται αυτή η μετακίνηση με ποδήλατο πρέπει κατ' αρχήν οι κάτοικοι να αποκτήσουν ένα τέτοιο μέσο. Αυτό θα το κάνουν μόνο αν τους είναι χρήσιμο και για άλλες μετακινήσεις. Η μετακίνηση προς το μετρό θα γίνεται με ποδήλατο μόνον όταν αυτό το μέσο γίνεται οικείο στους κατοίκους και ενταχθεί στην καθημερινότητά τους. Η τόσο σημαντική για το κέντρο της Αθήνας συνδυασμένη μετακίνηση ποδήλατο - μετρό θα αναπτυχθεί αν το Ν. Ψυχικό γίνει μια περιοχή όπου το ποδήλατο θα είναι γενικότερα πάρον.

Η ανάπτυξη του ποδηλάτου στο Νέο Ψυχικό και οι συνδέσεις με τους όμορους δήμους

Σημειώθηκε παραπάνω ότι η έκταση του δήμου είναι περιορισμένη και έτσι δεν αναπτύσσονται στο εσωτερικό του πολλές μετακινήσεις με ποδήλατο. Όσο λοιπόν σημαντικό είναι να δημιουργηθεί υποδομή ποδηλάτου στο εσωτερικό του, εξίσου σημαντικό είναι αυτή η υποδομή να δίνει διεξόδους για μετακινήσεις μεγαλύτερης ακτίνας προς το Π. Ψυχικό, το Χαλάνδρι και τους δύο υφιστάμενους χώρους του μελλοντικού Μητροπολιτικού Πάρκου. Αυτός είναι ο λόγος που το Π. Ψυχικό εντάχθηκε στις 17 πόλεις για τις οποίες εκπονείται μελέτη ένταξης του ποδηλάτου. Το δίκτυο ποδηλάτου του Π. Ψυχικού, του οποίου η τόσο ξεχωριστή μορφολογία του οδικού δικτύου είναι ενιαία σε μεγάλο μέρος της με αυτήν του Ν. Ψυχικού, θα σχεδιαστεί με βασικό κριτήριο την άρθρωσή του με τις υποδομές για το ποδήλατο του τελευταίου. Τα διοικητικά όρια

των δήμων της Αθήνας δεν έχουν καμία σχέση με τον τρόπο που η πόλη λειτουργεί. Αυτό φαίνεται ακόμη μια φορά τώρα με την ευκαιρία του σχεδιασμού του δικτύου ποδηλάτου σε συνδυασμό με το δίκτυο του μετρό. Η υποδομή για την ένταξη του ποδηλάτου στο Ν. Ψυχικό πρέπει να είναι πιο πλούσια σε ανάπτυξη από τους δύο άξονες που προτείνονται στο Αναπτυξιακό Σχέδιο. Πάλι αυτό που θα υλοποιηθεί ως δίκτυο για το ποδήλατο θα είναι ένα δίκτυο κορμού. Εννοείται ότι το ποδήλατο θα μπορεί να χρησιμοποιεί, όπως και σήμερα ο ποδηλάτης έχει το δικαίωμα, κάθε δρόμο. Οι δρόμοι του δήμου, με εξαίρεση αυτούς που υποδέχονται διαμπερείς ροές, είναι πόσικοι και ευχάριστοι. Το ποδήλατο εκεί θα κινείται μαζί με το αυτοκίνητο. Αυτός εξ άλλου είναι και ο στόχος του εφαρμοζόμενου γενικώς στην Ευρώπη κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Θωρακίζει τις περιοχές κατοικίας από ροές με μεγάλους φόρτους και υψηλές ταχύτητες και στο εσωτερικό



Νέο Ψυχικό, οδός Αγ.Σοφίας

τους το ποδήλατο συνυπάρχει με το αυτοκίνητο χωρίς την ανάγκη αποκλειστικής υποδομής. Οι αποστάσεις με ποδήλατο που μπορούν να γίνουν στο εσωτερικό του δήμου είναι σχετικά μικρές. Δεν πρόκειται για μια μεγάλη επιφάνεια που θα δικαιολογούσε την παραγωγή πολλών μετακινήσεων με ποδήλατο. Για να υποστηριχτεί μια τέτοια παραγωγή τα στενά όρια του δήμου θα έπρεπε να ξεπεραστούν και να δοθούν διέξοδοι στον ποδηλάτη εκτέλεσης μεγαλύτερων μετακινήσεων προς τους όμορους δήμους. Το Π. Ψυχικό και η Φιλοθέη προς τα δυτικά είναι δήμοι που προσφέρονται για ποδήλατο. Αξιζει να σημειωθεί και η μεγάλη συγκέντρωση σχολείων στο Π. Ψυχικό. Σε αρκετές επαρχιακές πόλεις ένα αξιοσημείωτο ποσοστό μαθητών και μαθητριών πηγαίνει στο σχολείο με ποδήλατο. Το παράδειγμα αυτό, αν το ακολουθούσαν και κάποιες περιοχές της Αθήνας, θα συνέβαλε σε σημαντική ελάφρυνση των φόρτων.

Το Χαλάνδρι επίσης, βόρεια του δήμου έχει κάποια πλεονεκτήματα για τη χρήση του ποδηλάτου. Εξακολουθεί σε αρκετές περιοχές του να είναι προάστιο. Προς την πλευρά του Δήμου Αθηναίων τα πράγματα είναι ποι δύσκολα. Η περιοχή των Ελληνορώσων έχει έντονες κλίσεις, υψηλή πυκνότητα δόμησης και δρόμους όχι ελκυστικούς. Αντίθετα, προς τα ανατολικά υπάρχουν σχέδια που, αν υλοποιούνταν, θα έδιναν πολλές ευκαιρίες στο ποδήλατο. Πρόκειται για τη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου του Γουδιού, ενός υπερτοπικής σημασίας πάλου πρασίνου. Η φιλοδοξία της πολιτείας είναι να τον υλοποιήσει ενοποιώντας τους, αποκομμένους μεταξύ τους σήμερα, μεγάλους ανοικτούς χώρους των πρών στρατοπέδων, των νοσοκομείων, των πανεπιστημιακών campus και των αθλητικών κέντρων με κατάργηση των περιφράξεων και ανάπτυξη δικτύων για περπάτημα και ποδήλατο.

Για να επιτύχει αυτό το μεγαλόπνιο σχέδιο πρέπει να υποστηριχτεί κυρίως από τους κατοίκους των γειτονικών περιοχών κατοικίας και φυσικά, αυτό για να συμβεί, η πιο σημαντική προϋπόθεση είναι να διευκολυνθεί η προσπέλαση του Πάρκου. Δεν πρόκειται για ένα πολύ εύκολο στόχο δεδομένου ότι το αυριανό Μητροπολιτικό Πάρκο περικλείεται από μεγάλες αρτηρίες, όπως η Λ. Μεσογείων και η Κατεχάκη. Η πρώτη, ανατολικό όριο του Νέου Ψυχικού, λειτουργεί ως φράγμα προς το Μητροπολιτικό Πάρκο. Τώρα ακόμη μεγαλύτερο εμπόδιο είναι το υπουργείο εθνικής άμυνας που

καλύπτει το μισό μέτωπο του δήμου στη Λ. Μεσογείων. Το μεγαλύτερο μέρος όσων από τους κατοίκους του Ν. Ψυχικού πηγαίνουν με τα πόδια στο σταθμό Εθνική Άμυνα υποχρέωνται να ακολουθεί μια παρακάμπτουσα το υπουργείο πορεία, που αυξάνει σημαντικά το χρόνο της διαδρομής του. Το υπουργείο προκαλεί σημαντικά προβλήματα και στην εσωτερική επικοινωνία του δήμου διασπώντας την επιφάνειά του. Ποια είναι λοιπόν η χρησιμότητα του δικτύου κορμού; Το δίκτυο κορμού αποτελείται από τις προτεινόμενες στους ποδηλάτες κύριες διαδρομές, στις οποίες θα μπορούν να κινούνται με μεγαλύτερη άνεση και που θα τους παρέχουν, κυρίως στις διασταυρώσεις, μεγαλύτερη ασφάλεια. Η κανονική του λειτουργία είναι αντίστοιχη ενός συλ-

λεκτήριου για τα αυτοκίνητα. Οι ποδηλάτες από τους διάφορους γειτονικούς δρόμους θα πηγαίνουν άμεσα στον κορμό για να εκτελούν μέσω αυτού διαδρομές μεγάλου μήκους.

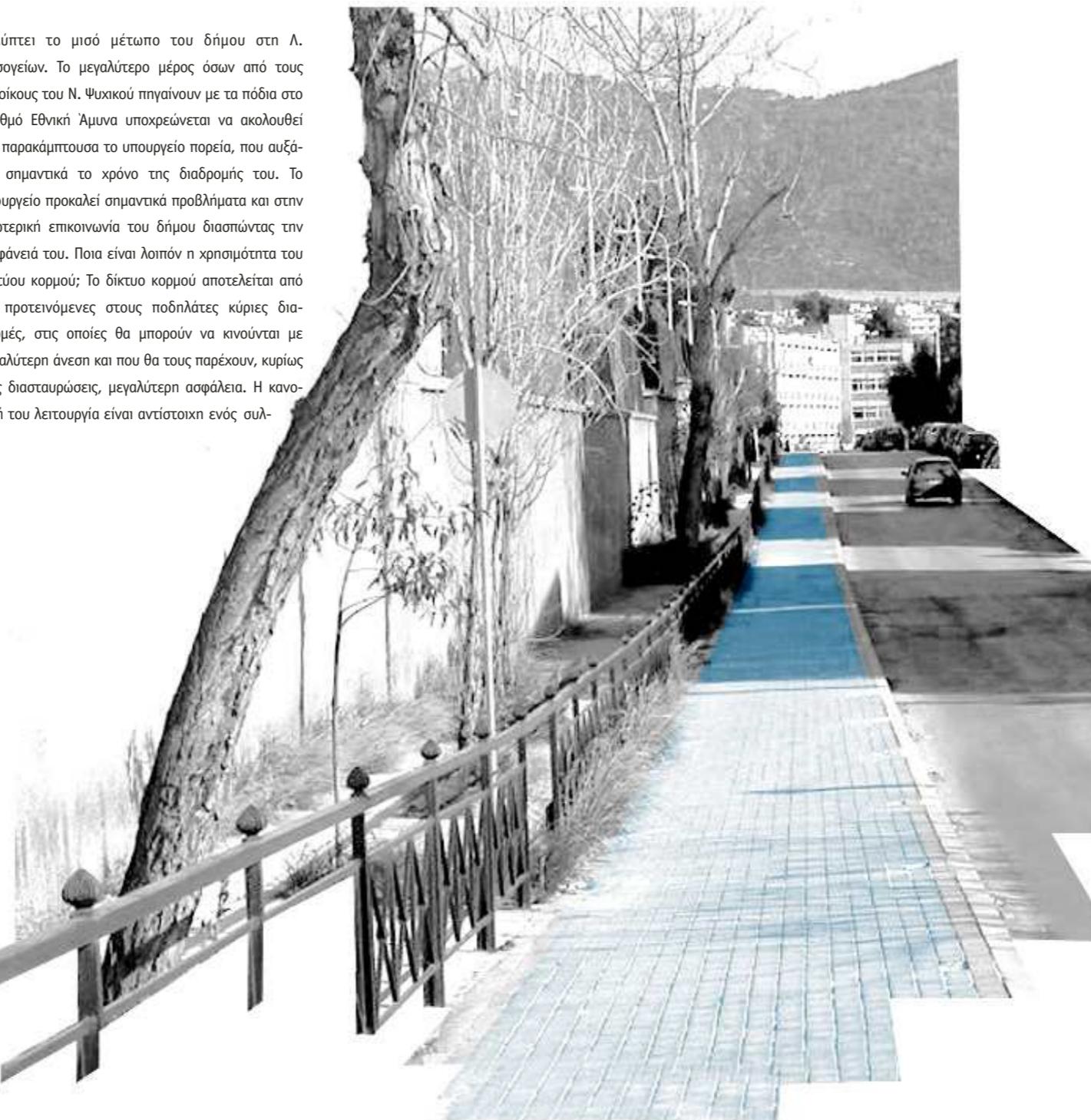
7.3.3.2.5 Περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου. Επλογές σχεδιασμού

Τα κριτήρια σχεδιασμού του δικτύου κορμού για το ποδήλατο είναι:

- η κάλυψη της συνολικής επιφάνειας του δήμου,
- η σύνδεση με το σταθμό του μετρό,
- οι δυνατότητες άρθρωσης με μελλοντικά δίκτυα στο Π. Ψυχικό, στο Χαλάνδρι, στον Παπάγο, στο Χολαργό και στο Μητροπολιτικό Πάρκο,
- η σύνδεση με σχολεία και αθλητικά γήπεδα,
- η διέλευση από τους υφιστάμενους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας στους οποίους δεν απαιτείται ειδική υποδομή.

Το δίκτυο κορμού περιλαμβάνει >**Χάρτης Χ(Ψ)3:**

- τους δύο μεγάλους άξονες κίνησης πεζών που προτείνονται από το Αναπτυξιακό Σχέδιο. Τη Ρήγα Φεραίου - Σοφούλη και τη Σεφέρη,
- δύο παράλληλους στους προηγούμενους, την Παρίτην και την Τερτσέτη,
- ένα τρίτο παράλληλο στις Ρήγα Φεραίου και Παρίτην, από την νότια πλευρά του υπουργείου Εθνικής Άμυνας, τη Χαρτωνίδη - Αγ. Σοφίας,
- την Κ. Παλαμά (από Τερτσέτη μέχρι Κηφισίας) για τη σύνδεση του άξονα Ρήγα Φεραίου - Σοφούλη με την Κηφισίας μέσω της πλατείας Ελευθερίας,
- το πεζοδόριο της Μεσογείων σε όλο το μέτωπο του υπουργείου Εθνικής Άμυνας, μια και ο σταθμός του μετρό Βρίσκεται στην μέση αυτού του μετώπου και πρέπει να προσεγγίζεται και από τις δύο πλευρές,
- τον παράπλευρο της Κηφισίας, δύστι θα πρέπει και με ποδήλατο να μπορούν να προσεγγίζονται οι διάφορες εμπορικές χρήσεις κατά μήκος του. Είναι άγνωστο βέβαια ποια θα είναι η τύχη του παράπλευρου στο πλαίσιο της συγκονιωνιακής αναβάθμισης της Κηφισίας. Αυτό πάντως που είναι συμφέρον για το δήμο και για την πόλη γενικότερα είναι ο παράπλευρος να υφίσταται πάντα σαν ένας δρόμος που θα επιτρέπει στον πεζό και τον ποδηλάτη με άνεση να επισκέπτονται τα μαγαζιά.



Νέο Ψυχικό, οδός Χαριτωνίδου

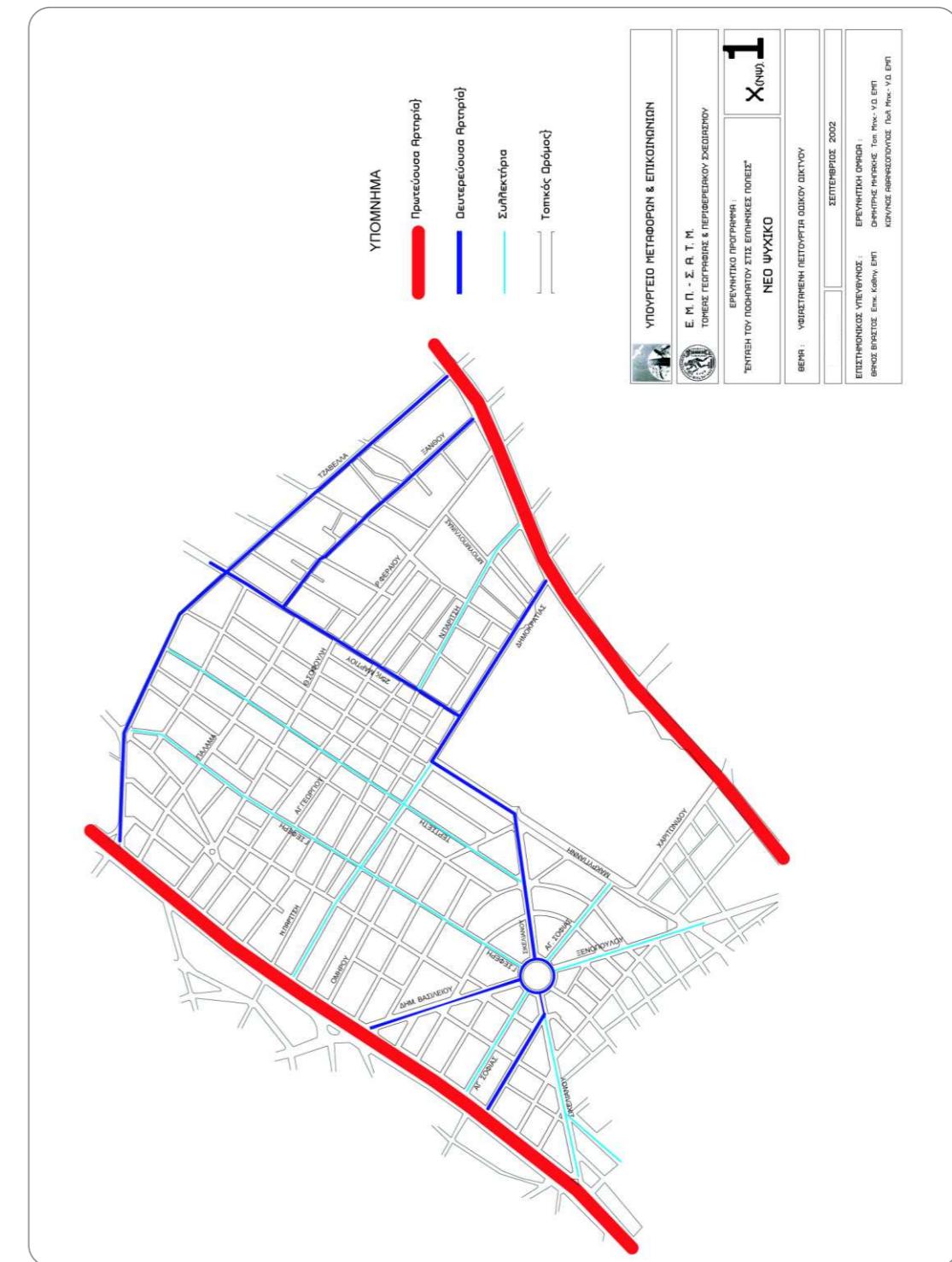


πρετανία, λωρίδα ποδηλάτου σε διασταύρωση

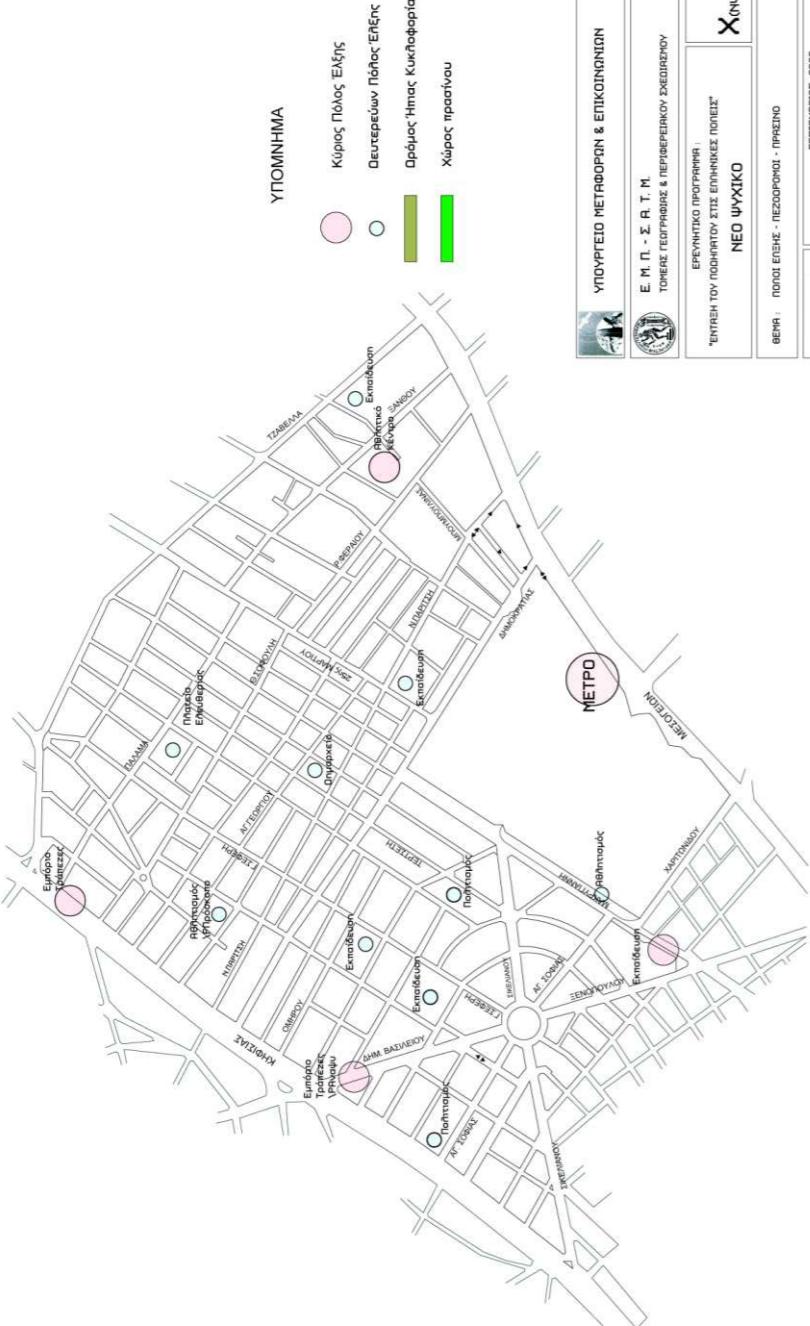


πρετανία, λωρίδα ποδηλάτου σε διασταύρωση

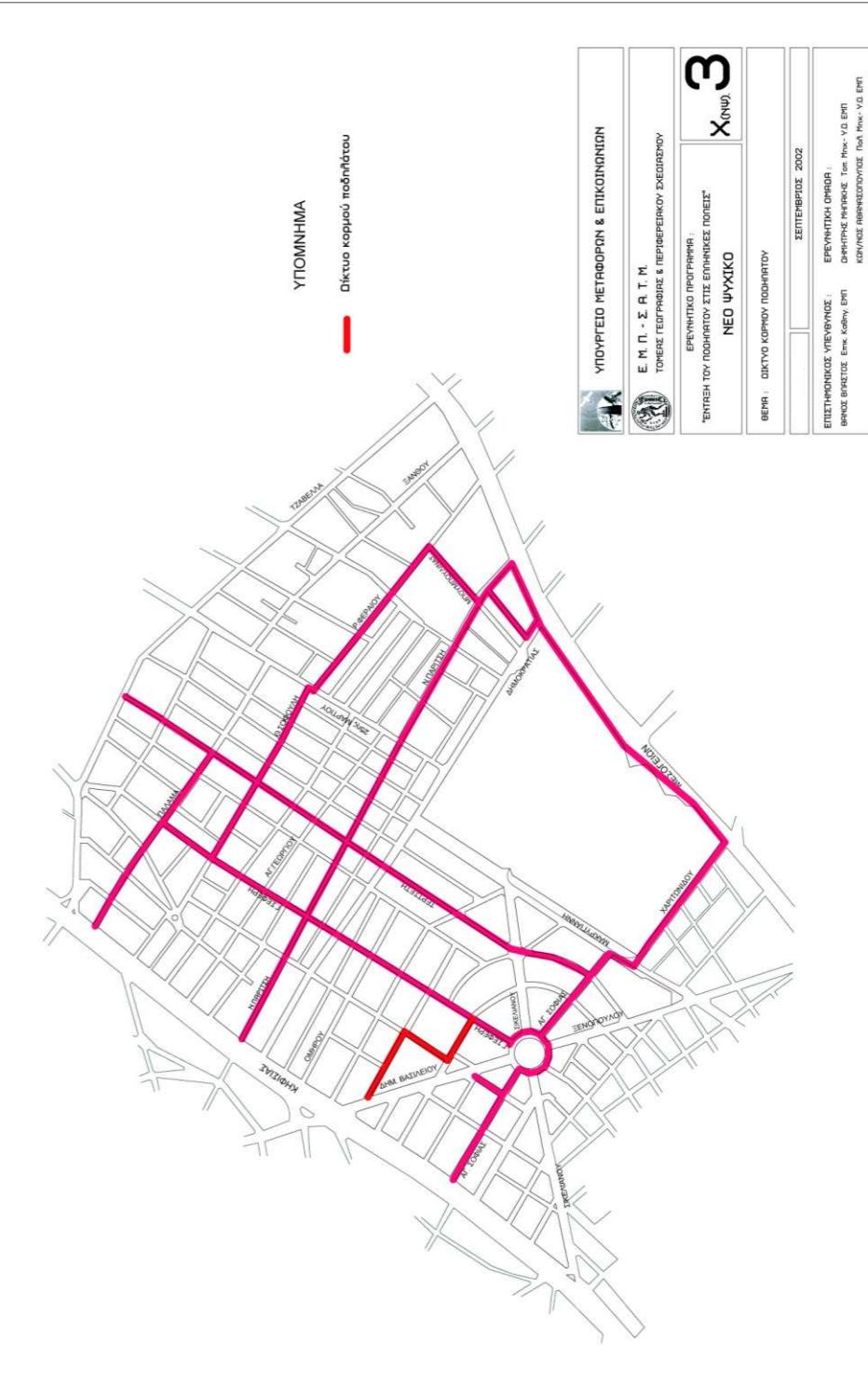
ΧΑΡΤΗΣ Χ_(ΝΨ)1 > ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



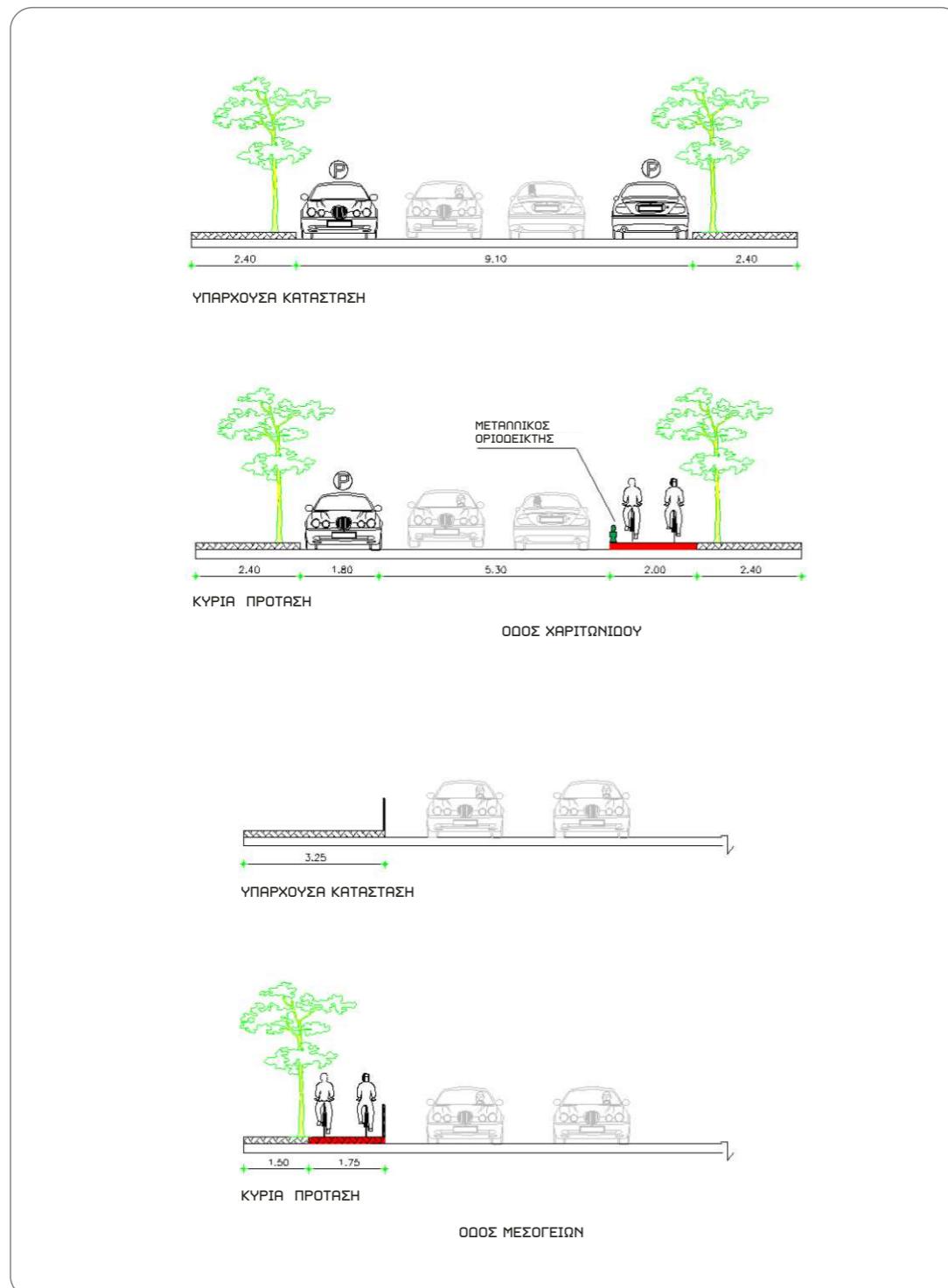
ΧΑΡΤΗΣ Χ(Ψ)2 > ΠΟΛΟΙ ΕΛΞΗΣ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ



ΧΑΡΤΗΣ Χ(Ψ)3 > ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



Σχέδιο 7.8.1. Ν. Ψυχικό. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου



Σχέδιο 7.8.2. Ν. Ψυχικό. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου

