

## Π. ΨΥΧΙΚΟ

### 7.3.3.3 Παλαιό Ψυχικό

#### 7.3.3.3.1 Γενικά

Το Π. Ψυχικό είναι ένας δήμος της Αθήνας που ξεχωρίζει από τους περισσότερους άλλους χάρη στην υψηλή ποιότητα του πολεοδομικού του περιβάλλοντος. Αυτή η ποιότητα έχει αποκτηθεί διότι, αντίθετα από ότι συνέβη στους άλλους δήμους, το πολεοδομικό σχέδιο δεν επέτρεψε την εγκατάσταση χρήσεων άλλων εκτός της κατοικίας και της εκπαίδευσης και επέβαλε ένα πολύ χαμπλό συντελεστή δόμησης. Παράλληλα, το μικρό ποσοστό κάλυψης έδωσε τη δυνατότητα στο δήμο να αποκτήσει πολύ πράσινο, κυρίως στους ιδιωτικούς χώρους, το οποίο όμως είναι προς όφελος όσων περπατούν στο δρόμο, αλλά και της Αθήνας γενικότερα. Το πολεοδομικό σχέδιο ανήκει στην κατηγορία των 'κππουπόλεων', σε μια κατηγορία σχεδίων που προτάθηκαν στη ρομαντική περίοδο του τέλους του 19ου αιώνα, ως απάντηση στα προβλήματα περιβάλλοντος που προκάλεσε η άναρχη εκβιομηχάνιση. Το σχέδιο αυτό, που αποτελείται από ένα περίπλοκο δίκτυο καμπύλων χάραξης δρόμων, αποθαρρύνει τα αυτοκίνητα που θα εκτελούσαν διαμπερείς κινήσεις. Αν το Π. Ψυχικό είχε ένα τυπικό σχέδιο,

ανάλογο με αυτό που χαρακτηρίζει την πλειονότητα των δήμων της Αθήνας, ιπποδάμειας μορφής, με ευθύγραμμους άξονες να διατρέχουν το δήμο, τότε είναι πολύ πιθανό ότι τα μεγέθη των διαμπερών ροών θα ήσαν πολύ μεγαλύτερα.

Ο δήμος Π. Ψυχικού έχει την τύχη να προστατεύεται στη δυτική του πλευρά από τα Τουρκοβούνια, ενώ το ανατολικό του όριο συμπίπτει με τη Λ. Κηφισίας, η οποία απορροφά τις μεγάλες ροές από το κέντρο προς τα βόρεια προάστια. Ωστόσο ο δήμος έχει την ατυχία να υφίσταται άμεσα το πρόβλημα της μη ολοκλήρωσης του εγκάρσιου δακτυλίου της Αθήνας και συγκεκριμένα της απουσίας σύνδεσης μεταξύ της Κατεχάκη και της Λ. Γαλατσίου (σύνδεση που είναι γνωστή στους σχεδιασμούς ως στάργα των Τουρκοβούνιων). Οι ροές που θα ανήκαν στον εγκάρσιο δακτύλιο διέρχονται από το εσωτερικό του δήμου. Συγχρόνως αναπτύσσονται διαμπερείς ροές, 'παράλληλες' στην Κηφισίας, τις ώρες αιχμής (που όλοι και επιμκύνονται), όταν ο παραπάνω άξονας είναι κορεσμένος.

Σημαντική κυκλοφοριακή επιβάρυνση προκαλείται στο δήμο από τα μεγάλα σχολεία που φιλοξενεί, τα οποία προσελκύουν μαθητές από όλη την Αθήνα. Όμως ακόμη και για παιδιά που μένουν πολύ κοντά σε αυτά τα σχολεία, όλοι και περισσότεροι



Ποδηλατόδρομος σε κοινή στάθμη με αμφίδρομο διάδρομο τραμ



Βρυξέλλες. Πλαστικοί οριοδείκτες ίσως υπερβολικά ογκώδεις

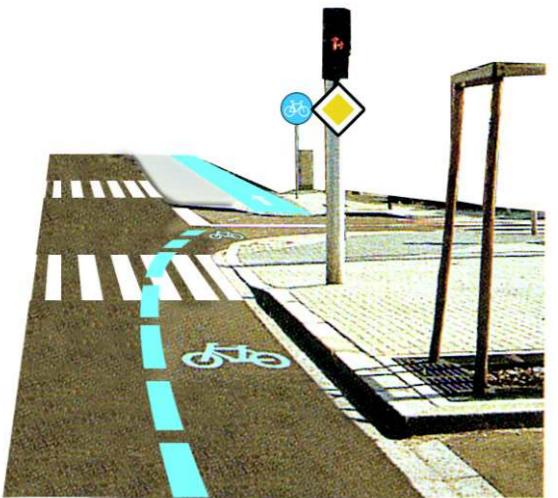
γονείς προτιμούν να τα συνοδεύουν με το αυτοκίνητο ώστε να αποφεύγεται να εκτίθενται σε ένα περιβάλλον όλο και πιο ανασφαλές λόγω του αυτοκινήτου. Πρόκειται για μια τυπική περίπτωση φαύλου κύκλου.

#### 7.3.3.3.2 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Το Π. Ψυχικό είναι από τους δήμους εκείνους που, όδι από το τέλος της δεκαετίας του '80, προσπάθησαν με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις να προστατεύσουν το περιβάλλον τους περιορίζοντας τις διαμπερείς ροές. Η πολιτική αυτή επιχειρήθηκε να ακολουθηθεί και από άλλους δήμους στη συνέχεια, με την εφαρμογή κυκλοφοριακών μελετών που είχαν ακριβώς αυτόν ως βασικό τους στόχο. Τελικά εφαρμόστηκε ένα μικρό μέρος των προτάσεων που κατατέθηκαν από τις διάφορες μελέτες. Αυτό έγινε και στο Π. Ψυχικό. Οι μονοδρομίσεις που εφαρμόστηκαν σε αυτό το δήμο κατάφεραν ωστόσο να δημιουργή-

σουν περίπλοκες πορείες, που επιβαρύνουν τις διαμπερείς διελεύσεις > **Χάρτης Χ(Ψ)**1. Εκκρεμούν πάντως πολλές προτάσεις που στηρίζονται στη μονοδρόμηση αρκετών από τους δρόμους που παραμένουν αμφίδρομοι (π.χ. Διαμαντίδου). Με τις μονοδρομίσεις αυτές περιορίζονται οι βαθμοί ελευθερίας στην κίνηση του αυτοκινήτου, ενώ συγχρόνως δίνεται η δυνατότητα για διαπλατύνσεις πεζοδρομίων και για άλλες διαμορφώσεις που κάνουν ασφαλέστερη τη λειτουργία των διασταυρώσεων.

Το χαρακτηριστικό της πολεοδομικής ταυτότητας του Π. Ψυχικού είναι η απουσία κέντρου. Εξ' άλλου δεν θα μπορούσε να υπάρξει κέντρο όταν ουσιαστικά απουσιάζουν οι χρήσεις εμπορίου, διοίκησης και αναψυχής. Κάποιες λίγες χρήσεις εμπορίου, που είναι συγκεντρωμένες στην 28η Οκτωβρίου, βρίσκονται πολύ έκκεντρα ώστε να συγκροτίσουν ένα τόπο αναφοράς για ολόκληρο το δήμο. Η Παλαιά Αγορά μπορεί να



**Μετάβαση λωρίδας ποδηλάτου από το οδόστρωμα σε αποκλειστική υποδομή,**  
Πηγή: 'Le vélo un enjeu pour la ville - faciliter la circulation des cyclistes', fiche 6, CERTU, 1994

αναδειχθεί σε ένα σημείο συγκέντρωσης, η εμβέλειά της θα είναι όμως πάντα μικρή. Το Π. Ψυχικό δεν έχει κέντρο, διαθέτει ωστόσο μια ισχυρή δομή. Αυτή στηρίζεται στο αυστηρά συμμετρικό του σχέδιο, που αναπτύσσεται με βάση τις τρεις κυκλικές πλατείες Ελ. Βενιζέλου, Β. Γεωργίου Β' και Καμάρα οι οποίες είναι τοποθετημένες πάνω σε δυο εγκάρσιους άξονες, τους Διαμαντίδου και Αγ. Δημητρίου. Περιβάλλονται από τρεις δρόμους που σχηματίζουν ένα ενδιαφέρον συμμετρικό σχέδιο τριών πλευρών, με στρογγυλεμένες γωνίες: είναι οι Στρ. Καλλάρη, Δημοκρατίας και Στρ. Μαζαράκη.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Διαμαντίδου - 25ης Μαρτίου, έχει πρωτεύοντα πολεοδομικό ρόλο διότι πρώτον, συνδέει τις δυο πλατείες Ελ. Βενιζέλου και Β. Γεωργίου Β' και δεύτερον, διότι είναι ο άξονας με το μεγα-λύτερο μήκος στο Π. Ψυχικό. Έχει αφετηρία την πλατεία Ελευθερίας, οδηγεί στο Φάρο, που είναι η βασική πύλη του Π. Ψυχικού από τη Λ. Κηφισίας, και συνεχίζει ως Δημ. Βασιλείου και Ξενοπούλου για να καταλήξει στη Μεσογείων. Το συνολικό μήκος αυτού του ευθύγραμμου άξονα είναι 1,9 χλμ., αλλά δε γίνεται αντιληπτό λόγω της διακοπής του από τη Λ. Κηφισίας > Χάρτης X<sub>(ψ)</sub>2.

### 7.3.3.3 Το ποδήλατο στη μελλοντική

#### Βιώσιμη λειτουργία της πόλης

Το παραπάνω κεντροβαρικό σχέδιο του οδικού δικτύου του Π. Ψυχικού έχει μια τόσο ισχυρή επίδραση στην οργάνωση και λειτουργία του δήμου που αξίζει να αναδειχθεί σε κορμό ανάπλασης της επιφάνειάς του. Η ανάπλαση αυτή στην περίπτωση του Παλαιού Ψυχικού ισόδυναμει με αποκατάσταση συνθηκών ασφάλειας και άνεσης στο οδικό του περιβάλλον. Ο βασικότερος στόχος για το δήμο δεν μπορεί να είναι άλλος από το να ξαναγίνει η κππούπολη που ήταν ακόμη πριν λίγες δεκαετίες, όταν το αυτοκίνητο δεν είχε κατακτήσει με το γνωστό βίαιο και αυθαίρετο τρόπο τους δρόμους, όπως το έχει κάνει σήμερα. Κππούπολη σημαίνει να μπορείς να περπατάς και φυσικά να κάνεις ποδήλατο. Κππούπολη σημαίνει, ειδικά στο Π. Ψυχικό, να μπορείς να απολαμβάνεις περπατώντας στο δρόμο τις τόσες ποιότητες που διαθέτει αυτός ο δήμος και κυρίως το πράσινο και τα όμορφα σπίτια του. Μια από τις προϋποθέσεις για να κάνει κανείς ποδήλατο είναι να απολαμβάνει την αισθητική της διαδρομής του. Αν αυτή δεν είναι ελκυστική τότε είναι πολύ συμφερότερη η χρήση άλλων μέσων που σε βοηθούν να φτάσεις γρήγορα στον προορισμό σου αποφεύγοντας την ασχήμια και τη ρύπανση της πόλης. Αυτή την προϋπόθεση, αντίθετα με ότι συμβαίνει στη μεγάλη πλειονότητα των ελληνικών πόλεων, την προσφέρει το Π. Ψυχικό στον ποδηλάτη. Εκεί που πρέπει να γίνει μια μεγάλη προσπάθεια είναι να του προσφέρει και ασφάλεια. Για την ανάδειξη του κεντρικού συμμετρικού σχεδίου του οδικού δικτύου του δήμου, ένα από τα πιο αποτελεσματικά εργαλεία είναι η δημιουργία υποδομής για ποδήλατα. Δεν θα μπορούσε να υπάρχει ανάπλαση στους παραπάνω δρόμους χωρίς να δοθεί χώρος για την άνετη ασφαλή και ευχάριστη κίνηση του πεζού και του ποδηλάτη. Αντίστροφα, η βελτίωση της υποδομής για τον πεζό και την απόδοση χώρου στον ποδηλάτη θα οδηγήσουν στην ανάπλαση των δρόμων.

Η δημιουργία υποδομής ποδηλάτου στο Π. Ψυχικό είναι ένα μέσο και ένα επιχείρημα για την πρώθηση μιας αποφασιστικής πολιτικής για την προστασία αυτού του δήμου από το αυτοκίνητο και την ανάπλασή του. Ο δήμος έχει ποιότητες που ανήκουν κατά κύριο λόγο στους κατοίκους του, όμως ανήκουν και σε ολόκληρη την Αθήνα. Γι' αυτό και το δίκτυο

Ζυρίχη,  
κυκλική διαγράμμιση  
στο οδόστρωμα  
για την επισήμανση  
της διαστάθμωσης  
στους διερχόμενους  
λόγω της πυκνής  
παρουσίας ποδηλατών





ποδιβλάτου θα πρέπει να συνδέεται με τα δίκτυα των γειτονικών δήμων δίνοντας κατ' αρχήν τη δυνατότητα στους μαθητές από τις γειτονικές περιοχές να έρχονται στα σχολεία τους με ποδόλατο. Αξίζει να αναφερθεί εδώ η συνδυασμένη πλαισιότερη προσπάθεια των τεσσάρων δήμων Φιλοθέης, Χαλανδρίου, Νέου και Π. Ψυχικού να λειτουργήσουν ενιαία μέσα σε ένα ολοκληρωμένο δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας και ποδολάτου. Στο πλαίσιο της σχεδιαζόμενης τώρα υλοποίησης δικτύων ποδολάτου τα δίκτυα του Παλαιού και Ν. Ψυχικού ενοποιούνται και δίνεται η δυνατότητα και σε κατοίκους του Π. Ψυχικού να προσπελαύνουν με ποδόλατο το σταθμό του μετρό Εθνική Άμυνα.

#### **7.3.3.3.4 Περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου.**

### Επιλογές σχεδιασμού

Ένα δίκτυο ποδοβάτου πρέπει να είναι αναγνώσιμο, επομένως απλό και συνδεδεμένο με χαρακτηριστικούς πόλους της πολεοδομικής επιφάνειας. Στην περίπτωση του Π. Ψυχικού αυτοί είναι τα κυριότερα σχολεία, ο Αγ. Δημήτριος, η Παλαιά Αγορά, τα εμπορικά καταστήματα στην 28ης Οκτωβρίου, οι πλατείες και οι πύλες προς τους δήμους Αθηναίων, Ν. Ψυχικού και Φιλοθέης. Με τη σύνδεση όλων των παραπάνω πόλων συγκροτείται ένα δίκτυο που αναπτύσσεται από το νότιο στο βόρειο άκρο του δήμου, στο σύνολο του επιπέδου μέρους της επιφάνειάς του, που είναι και το μεγαλύτερο. Το ζητούμενο για το Π. Ψυχικού είναι να αναβαθμίσει το περιβάλλον του συνολικά. Πρέπει να μπορείς να περπατάς και

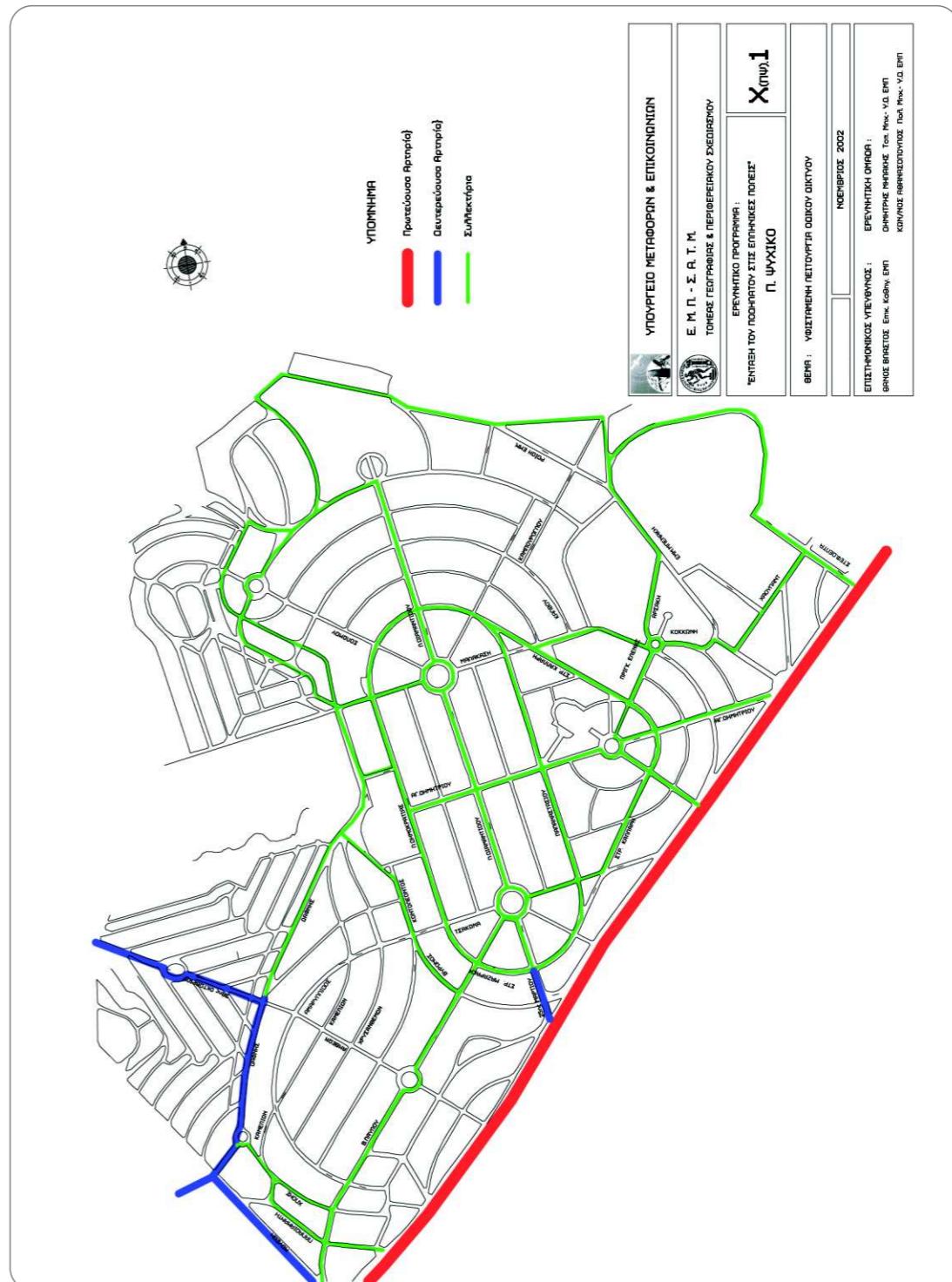
να κάνεις ποδήλατο παντού. Όπως είναι φυσικό δεν είναι δυνατόν να γίνουν παντού υποδομές για ποδήλατο. Ούτε είναι απαραίτητο. Είναι πολλοί οι δρόμοι του δήμου που είναι ήσυχοι και ασφαλείς για τον ποδηλάτη. Ωστόσο με τη χρήση μόνο αυτής της κατηγορίας δρόμων δεν θα μπορούσε να γίνουν κατά άμεσο τρόπο οι συνδέσεις των πόλων που αναφέρθηκαν παραπάνω. Οι ποδηλάτες επιθυμούν να χρησιμοποιούν δρόμους κεντρικούς, χαρακτηριστικούς και όμορφους, εκεί όπου μια συνάντηση γίνεται πιο πιθανή. Συγχρόνως αυτοί οι δρόμοι, που έχουν τη μεγαλύτερη πολεοδομική σημασία, αξιζουν να τύχουν της μεγαλύτερης προσοχής και να αναβαθμιστούν μέσω της ένταξης υποδομής για το ποδήλατο.

Το δίκτυο που προτείνεται έχει ως βάση του σχεδίου του τους δύο κύριους και τεμνόμενους κάθετα μεταξύ τους άξονες, τους Διαμαντίδου και Αγ. Δημητρίου. Αυτός ο σταυρός συμπληρώνεται από δύο σκέλη. Ένα προς το δήμο Αθηναίων και συγκεκριμένα τη Μουσών (Βαρβάκειο) και ένα προς Φιλοθέην (Κολλέγιο).

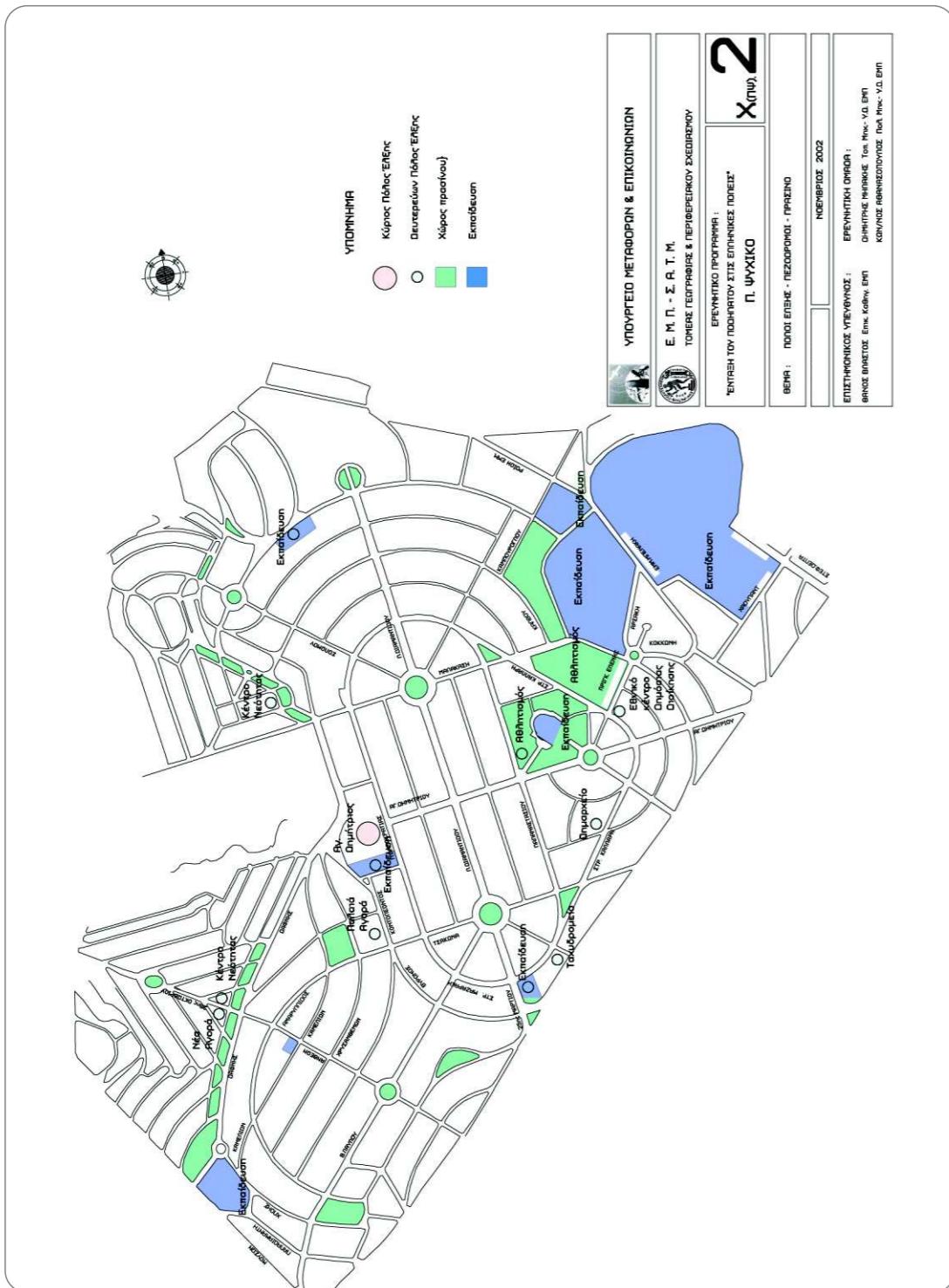
Νότιο σκέλος: Τάκωνα - Αμαρυλίδος - Καμείλων  
Βόρειο σκέλος: Πριγκ. Ελένης - Κοκκώνη - Χάουλαντ - Στεφ. Δέλτα  
> Χάρτης Χώρων.

Ένα δεύτερο τμήμα, που αξίζει να προστεθεί στις παραπάνω χαράξεις, αποτελείται από τους δρόμους Δημοκρατίας, Στρ. Μαζαράκη και Στρ. Καλλάρο.

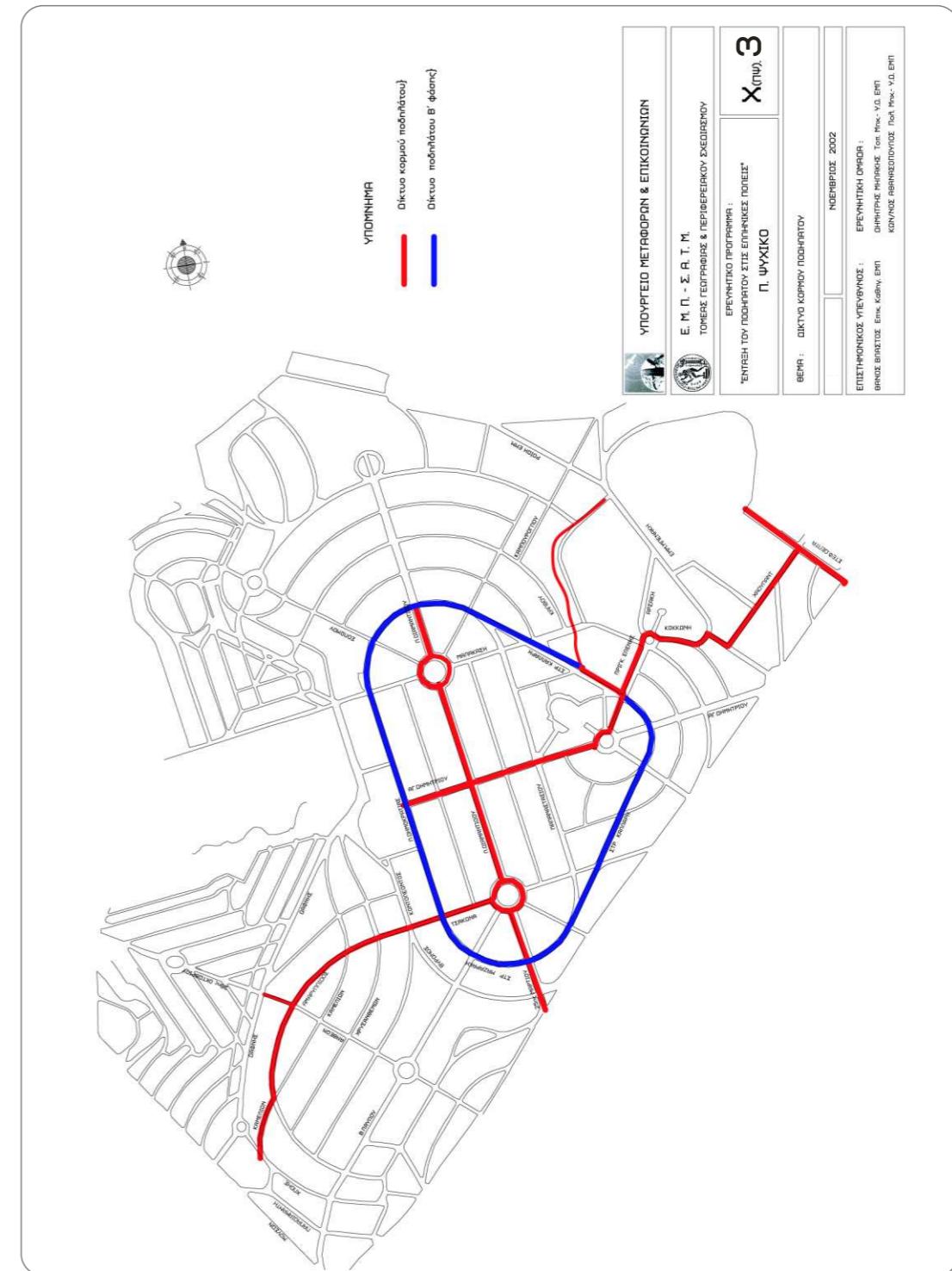
## **ΧΑΡΤΗΣ Χ<sub>(ΠΨ)</sub>1 > ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**



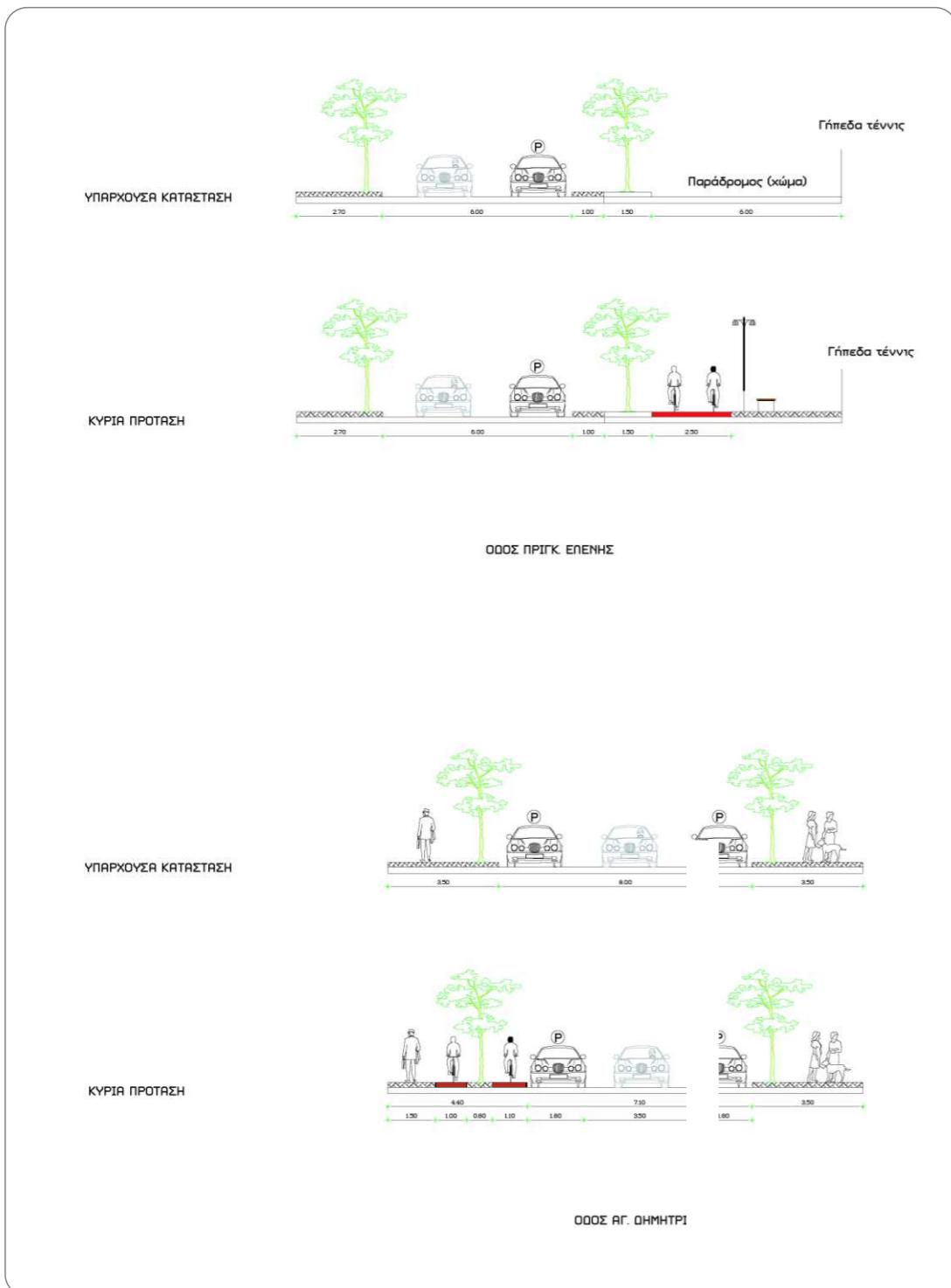
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ψ)2 > ΠΟΛΟΙ ΕΛΙΣΣ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ



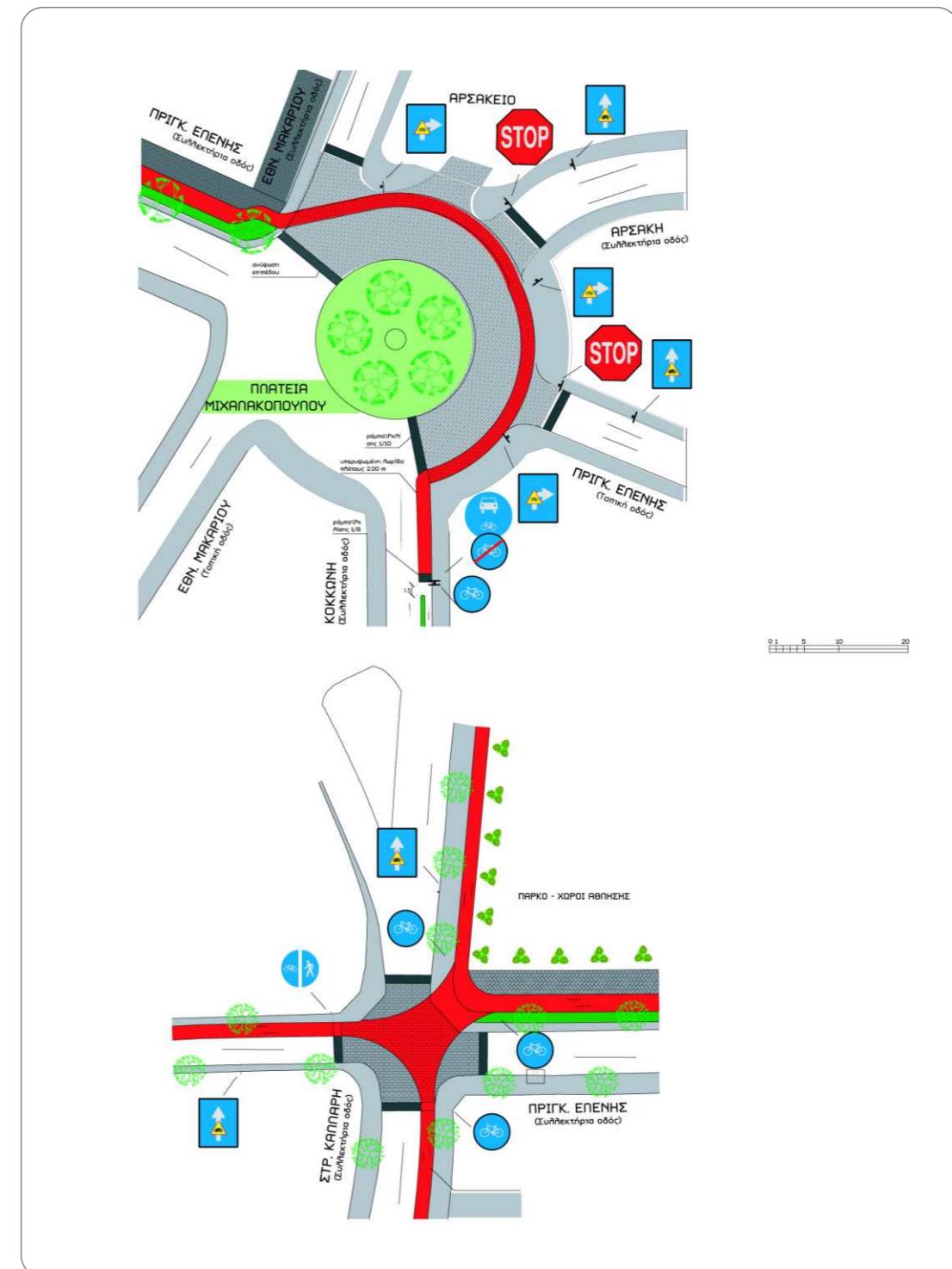
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ψ)3 > ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



Σχέδιο 7.9.1. Π. Ψυχικό. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου



Σχέδιο 7.9.2. Π. Ψυχικό. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου



## ΔΥΤ. ΑΘΗΝΑ

### 7.3.3.4 Δυτική Αθήνα (Α.Σ.Δ.Α.)

#### 7.3.3.4.1 Γενικά

Η περιοχή που υπάγεται στην αρμοδιότητα του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δυτικής Αθήνας περιλαμβάνει τους Δήμους Αγ. Αναργύρων, Αγ. Βαρβάρας, Αιγάλεω, Ιλίου, Καματερού, Περιστερίου, Πετρούπολης, Χαϊδαρίου και το Ζεφύρι. Πρόκειται για μια πολύ μεγάλη επιφάνεια της οποίας το μήκος, από το νότιο άκρο του Αιγάλεω μέχρι το βόρειο άκρο του Καματερού, είναι περίπου 13 χλμ. Ο πληθυσμός της αγγίζει τις 500.000 κατοίκους. Ο κοινωνικός χαρακτήρας της Δυτικής Αθήνας είναι διαφορετικός από της υπόλοιπης Αθήνας. Τα εισοδήματα είναι χαμπλότερα και ένα πολύ σημαντικό ποσοστό εργάζεται στο δευτερογενέ τομέα. Η κοινωνική ιδιαιτερότητα ενισχύεται από το γεγονός ότι η Δυτική Αθήνα πάντα μέχρι σήμερα αποκομμένη εξ' αιτίας του φράγματος της εθνικής οδού και της παράπλευρης σε αυτή βιομηχανικής ζώνης.

Άμεσα με την ολοκλήρωση της Αττικής Οδού και την επέκταση του μετρό, αρχικά μέχρι τον Άγιο Αντώνιο στο Περιστέρι και τη Θηβών στο Αιγάλεω, π αποκόπη της Δυτικής Αθήνας περιορίζεται θεαματικά. Το λεκανοπέδιο θα λειτουργεί πα κατά ενιαίο τρόπο και αυτό θα επιφέρει μια τεράστιας σημασίας κοινωνική αλλαγή. Η επικοινωνία των κατοίκων από το ένα άκρο στο άλλο της Αθήνας θα ενισχυθεί και κατ' επέκταση θα αμβλυνθούν οι διαφορές στις αξίες γης και οι ανισότητες θα περιοριστούν.

Η ενοποίηση της πρωτεύουσας σε ενιαίο σύνολο, όπου η Δυτική Αθήνα δεν θα λειτουργεί πα αυτόνομα και επομένως υποτονικά, ως προς την οικονομική και κοινωνική της δραστηριότητα, αλλά σαν ισότιμο μέρος του πολεοδομικού συγκροτήματος, θα είναι μια εξαιρετικής σημασίας εξέλιξη. Θα αποτελέσει την αφετηρία σημαντικών αναπτυξιακών αλλαγών οι οποίες θα δώσουν τη δυνατότητα να εφαρμοστούν πολιτικές και να γίνουν έργα για την ανάπλαση της Δυτικής Αθήνας. Θα αναβαθμίσουν το περιβάλλον της και θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η Δυτική Αθήνα με το μετρό και την Αττική οδό μπορεί πλέον να αξιοποιήσει τα



προϋποθέσεις για να εισέλθουν στον 21ο αιώνα παίρνοντας πρωτοβουλίες που θα τις φέρουν στην πρώτη γραμμή της πανευρωπαϊκής στρατηγικής για την κατάκτηση του στόχου της Βιώσιμης κινητικότητας και της Βιώσιμης πόλης.

Αν το στοίχημα της σύνδεσης της Δυτικής Αθήνας με την υπόλοιπη Αθήνα, και της παράκαμψης του φράγματος της εθνικής οδού με την αλληλένδετη βιομηχανική ζώνη, κερδίζηκε σε μεγάλο βαθμό χάρη στην Αττική οδό και τις επεκτάσεις του μετρό, το ζήτημα της ενοποίησης της Δυτικής Αθήνας και της ενίσχυσης των εσωτερικών δεσμών της παραμένει.

Το Ε.Μ.Π. εκπόνησε το 1992 τη 'Γεωγραφική Έρευνα Πολεοδομικής, Κυκλοφοριακής και Περιβαλλοντικής Άρθρωσης της Δυτικής Αθήνας', της οποίας το αντικείμενο ήταν ο σχεδια-

σμός ενοποιητικών δικτύων των επιμέρους αποσπασμάτων αυτής της περιοχής. Κατατέθηκαν προτάσεις δικτύων για την κίνηση εσωτερικής δημόσιας συγκοινωνίας, του πεζού και του ποδηλάτου. Χαρακτηριστικό όλων των δικτύων ήταν η μεγάλη τους κλίμακα. Επρόκειτο για σχέδια που απλώνονταν στο σύνολο της Δυτικής Αθήνας αποσκοπώντας να ενισχύσουν τις μετακινήσεις μεταξύ των διαφόρων τμημάτων της και να την κάνουν πιο ελκυστική απέναντι κυρίως στους ιδιούς τους κατοίκους της.

Τα παραπάνω δίκτυα, έχουν παρέλθει από τότε 10 χρόνια, δεν υλοποιήθηκαν, παρά μόνο αποσπασματικά. Έγιναν κάποια βήματα στον τομέα της δημοτικής συγκοινωνίας, ωστόσο ακόμη το νομικό καθεστώς που διέπει τη λειτουργία της εμποδίζει την ανάπτυξή της σε μια υγιή οικονομική βάση. Στον τομέα των πεζοδρομίσεων και των διαμορφώσεων δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, περιλαμβανομένης και της υποδομής για ποδηλάτο, ο τοπικός τους χαρακτήρας σε

καμία περίπτωση δεν θοιβά τους κατοίκους να αποκτήσουν μια ενιαία εικόνα της λειτουργίας του δικτύου των γειτονικών δήμων της Δυτικής Αθήνας.

Αυτό που εξακολουθεί να είναι δεδομένο είναι ότι η γεωγραφία των δικτύων λεωφορείων και τρόλεϊ είναι ακτινικής μορφής ως προς το κέντρο της Αθήνας, ότι η εθνική οδός προς Κόρινθο γίνεται ένα όλο και πιο ισχυρό φράγμα στην επικοινωνία μεταξύ του Περιστερού και του Αιγάλεω και μεταξύ των αποκοπόμενων τμημάτων του Χαϊδαρίου, ότι η θηρών παρόλο που είναι ο εσωτερικός κορμός που διατρέχει σχεδόν το σύνολο της Δυτικής Αθήνας δεν έχει καταφέρει να παίξει έναν ενοποιητικό ρόλο, ότι ο αρχαιολογικός πλούτος της Ιεράς Οδού εξακολουθεί να παραμένει θαμμένος κάτω από την άσφαλτο.

Παράλληλα τα τελευταία δέκα χρόνια η επιβάρυνση του οδικού περιβάλλοντος από τη δραματική αύξηση των αυτοκινήτων, που παρουσίασε στη Δυτική Αθήνα ρυθμούς ακόμη υψηλότερους από αυτούς της υπόλοιπης πρωτεύουσας, υπήρξε σοβαρόταπ. Τα προβλήματα στάθμευσης αρχίζουν και εδώ να απασχολούν σοβαρά τους κατοίκους, το ίδιο και τα προβλήματα κυκλοφορίας. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η συμμετοχή των φορτηγών στη σύνθεση της κυκλοφορίας, λόγω των πολλών βιοτεχνικών/βιομηχανικών εγκαταστάσεων και των αποθηκευτικών χώρων που είναι συγκεντρωμένοι στην περιοχή, εμφανίζει πολύ υψηλότερα ποσοστά από αυτά που καταγράφονται γενικά στην πρωτεύουσα. Τα φορτηγά επιβαρύνουν τη ρύπανση, το θόρυβο, την κυκλοφορία, προκαλούν πολλά ατυχήματα και φυσικά η άναρχη στάθμευση και κυκλοφορία τους στους δρόμους της περιοχής είναι ασύμβατη με την προοπτική εγκατάστασης του ήπου περιβάλλοντος που έχει ανάγκη η κατοικία. Στη Δυτική Αθήνα η ανάμιξη των παραγωγικών χρήσεων με την κατοικία, παρόλο που είναι θετική για την αυτόνομη ανάπτυξη και τη μείωση του μήκους των μετακινήσεων, είναι ένα εμπόδιο για την υλοποίηση έργων οδικών αναπλάσεων.

#### 7.3.3.4.2 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Μια μελέτη για την ένταξη του ποδηλάτου είναι από τη φύση της μελέτη για την ανάπλαση της πόλης. Ποδήλατο δεν μπορεί να υπάρξει σε συνθήκες περιβαλλοντικής υποβάθμισης,

θορύβου, ρύπανσης, ατυχημάτων και ασχήμιας. Δεν αρκεί λοιπόν να δημιουργηθεί υποδομή για το ποδήλατο που να του επιτρέπει να κινείται με ασφάλεια. Οι κάτοικοι θα συνεχίσουν να προτιμούν το αυτοκίνητο ή το δίκυκλο ώστε να διέρχονται με τις λιγότερες επιπτώσεις από ένα αδιάφορο περιβάλλον. Είναι απαραίτητο λοιπόν να εγγραφεί ο σχεδιασμός για το ποδήλατο σε μια γενικότερη στρατηγική με πολεοδομικούς και κυκλοφοριακούς στόχους, εκ των οποίων ένας από τους πιο βασικούς θα είναι η αισθητική ανάπλαση της Δυτικής Αθήνας.

Σύμφωνα με τα παραπάνω το ποδήλατο θα πρέπει να συσχετίστε με ποιοτικές διαδρομές που υπάρχουν στη Δυτική Αθήνα ή τουλάχιστον με πόλους πρασίνου τους οποίους μπορεί να συμβάλει να αναδειχθούν, να αξιοποιηθούν, να συνδεθούν μεταξύ τους >**Χάρτης Χ(α)Σ1**.

Η διαδρομή του ποδηλάτου είναι από τη φύση της μια ποιοτική διαδρομή. Η ίδια η υποδομή για την κίνησή του, κατά κανόνα είναι διαφορετική από την υποδομή ενός τυπικού ασφαλτοστρωμένου δρόμου. Είναι ένας χώρος όπου δεν παράγονται ρύπανση και θόρυβος και δεν απειλείται ο πεζός. Ο ποδηλατόδρομος αποστά τημά της διατομής του δρόμου από το καθεστώς υποβάθμισης και το προάγει σε χώρο άνεσης, βόλτας, παιχνιδιού.

Αυτό που λείπει από τη Δυτική Αθήνα, όπως και από το σύνολο των ελληνικών πόλεων, είναι ένα συνδετήριος κορμός ανάμεσα σε πόλους ποιότητας που όλες διαθέτουν. Ένας συνδετήριος κορμός που επίσης να εγγυάται μια ποιοτική μετακίνηση σε μια διαδρομή που καθεαυτή θα έχει τη δική της ποιότητα. Οι διαδρομές για το ποδήλατο, οι οποίες συνδυάζονται πάντα και με διαδρομές για τον πεζό, αποτελούν το καταλλολότερο έργο για την ανάδειξη πόλων που πνίγονται στο εσωτερικό συνεχώς επεκτεινόμενων ιστών. Ήδη από τον 19ο αιώνα είχε φανεί ότι είχε χαθεί το στοίχημα να διατηρήσουν οι πόλεις μορφή με σαφή όρια.

Αυτό που απομένει τώρα είναι να εγκαταστήσουν μια εσωτερική οργάνωση δικτύων, δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου, πεζών, που θα απλοποιήσουν τη συγκεχυμένη και κορεσμένη εικόνα της σημερινής πόλης, θοιβώντας τον κάτοικο και τον επισκέπτη να την αισθανθεί ποιοτικά και πιο φιλικά.





Ζυρίχη, διασταύρωση μονόδρομων λωρίδων ποδηλάτου και σχετική οριζόντια κατευθυντήρια σήμανση

Η Δυτική Αθήνα έχει ένα πεδινό τμήμα που αντιστοιχεί σε μια πολύ πλατειά ζώνη κατά μήκος του Κηφισού. Το Χαϊδάρι, η Πετρούπολη, το Καματέρο, βρίσκονται κοντά στους πρόποδες του Ποικίλου και η κλίση κάποιων δρόμων τους είναι έντονη. Θα ήταν σκόπιμο το αρχικό δίκτυο ποδηλάτου να αναπτυχθεί στο πεδινό τμήμα εξυπηρετώντας την κατεύθυνση βορρά-νότου, συνδέοντας τους δήμους της Δυτικής Αθήνας. Τα εγκάρσια τμήματα του μελλοντικού δικτύου θα είναι εσωτερικά τμήματα κάθε δήμου.

Από πλευράς περιβάλλοντος δυνατά στοιχεία της Δυτικής Αθήνας είναι το Ποικίλο Όρος, το Άλσος Αιγάλεω, το Άλσος Περιστερίου και ο Πύργος Βασίλισσας. Από πλευράς αστικών

Το δίκτυο που είναι επειγόν να μλοποιηθεί σε πρώτη φάση είναι ένα δίκτυο που θα εξυπηρετεί τις καθημερινές μετακινήσεις για δουλειά, εκπαίδευση, ψώνια. Αυτές είναι και οι συντριπτικά περισσότερες. Το ζητούμενο είναι το ποδήλατο να υποκαταστήσει μετακινήσεις που γίνονται με αυτοκίνητο. Το ζητούμενο επίσης είναι να δημιουργήσει η υποδομή του τις προϋποθέσεις ασφάλειας και άνεσης για να γίνονται και νέες μετακινήσεις που σήμερα δεν εκδηλώνονται. Η κινητικότητα στις ελληνικές πόλεις υστερεί κατά πολύ της κινητικότητας σε ευρωπαϊκές όπου μπορείς άνετα



Κάμψη της λωρίδας του ποδηλάτου επί του πεζοδρομίου ώστε να φτάνει ο ποδηλάτης καθέτως στη διάβαση. Αμέσως πριν από τη διάβαση οι δύο κινήσεις του ποδηλάτου διαχωρίζονται με συνεχή γραμμή.

να αλλά και στο εσωτερικό της Δυτικής Αθήνας. Μέχρι τώρα οι κινήσεις από τη Δυτική Αθήνα προς το υπόλοιπο λεκανοπέδιο ήταν ακτινικές και σάρωναν τη Δυτική Αθήνα, διασχίζοντάς την εγκάρσια >**Χάρτης Χ(ας)2**.

Με τη λειτουργία των νέων σταθμών οι διαδρομές δημόσιας συγκοινωνίας και αυτοκινήτων θα αλλάξουν κατεύθυνση, θα στραφούν προς αυτούς και η πρακτική της μετεπιβίβασης από το λεωφορείο, το τρόλεϊ και το αυτοκίνητο στο μετρό θα γίνει κανόνας. Το μήκος των μετακινήσεων στο εσωτερικό της Δυτικής Αθήνας θα αυξηθεί και αυτό θα καταστήσει ελκυστικότερες τις επενδύσεις στην εμβέλεια των νέων διαδρομών. Το μετρό θα περιορίσει σημαντικά την απόσταση της Δυτικής Αθήνας από την υπόλοιπη Αθήνα και φυσικά έτσι θα παράξει και νέες μετακινήσεις. Παράλληλα η Αττική οδός, που τέθηκε και αυτή πρόσφατα σε λειτουργία, θα γίνει ένας άξονας ελκυστικός για μετακινήσεις με αυτοκίνητο. Προφανώς η Αττική Οδός και το μετρό είναι ανταγωνιστικές

υποδομές. Η Αττική οδός ενισχύει τη συμβατική λύση, αυτή με την οποία έχουν μάθει να ζουν οι Έλληνες. Το τι ρόλο θα παιξει αυτός ο αυτοκινητόδρομος ως προς τη Δυτική Αθήνα θα εξαρτηθεί και από τις πολιτικές που θα εφαρμοστούν στο εσωτερικό της.

Για να ευνοηθεί ο χρήσος του μετρό αυτό πρέπει να τροφοδοτείται καλά με τα ελαφρύτερα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας, να βελτιωθεί ως προς την ασφάλεια και την άνεση της προσπέλασης του πεζού και ανάλογα να προωθηθεί η προστέλλαση των σταθμών με ποδήλατο.

Σε πρώτη φάση η επιλογή της μελέτης ήταν το δίκτυο κορμού ποδοπλάτου να συσχετίστει με τους νέους σταθμούς του μετρό. Για να αλλάξει η οργάνωση της λειτουργίας της Δυτικής Αθηνάς, μετρό και ποδοπλάτο πρέπει να αναπτυχθούν συσχετισμένα.

Η πολιτική λοιπόν για το ποδήλατο δεν θα είχε νόημα να περιοριστεί στην προσφορά κάποιων υποδομών για όσους θα επιθυμούσαν να το χρησιμοποιούν. Το αποτέλεσμα θα ήταν αμελητέο. Το ζήτημα δεν είναι να βρεθεί και λίγος χώρος για το ποδήλατο για να χωρέσει στο καθεστώς που επικρατεί σήμερα στους δρόμους της πόλης. Το ζήτημα είναι να χρησιμοποιηθεί το ποδήλατο ως εργαλείο για να αλλάξει αυτό το καθεστώς. Σύμμαχος του ποδηλάτου στην παρούσα φάση στη Δυτική Αθήνα θα είναι το μετρό.

Το ποδόλατο είναι σημαντική συνιστώσα ενός συστήματος που αξίζει να εφαρμοστεί σε αυτή την πόλη, όπως εφαρμόζεται και σε κάθε ευρωπαϊκή. Ενός συστήματος συνδυασμένων μετακινήσεων που θα εγκατασταθεί εκεί όπου σήμερα δεν υπάρχει κανένα σύστημα, καμιά οργάνωση.

Επομένως ένταξη του ποδιλάτου στη Δυτική Αθήνα σημαίνει δημιουργία υποδομής για την ασφαλή και άνετη κίνησή του, κατασκευή χώρων στάθμευσης στην περίμετρο των κέντρων των δήμων στα οποία θα πρέπει να ασκηθεί μια περιοριστική πολιτική για την κυκλοφορία και τη στάθμευση του αυτοκινήτου, εγκατάσταση ενός δικτύου ενοικίασης, επισκευής και ασφαλούς στάθμευσης ποδιλάτων με βάση τους σταθμούς του μετρό και τέλος δημιουργία δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας για την πυκνή εξυπηρέτηση κάθε κέντρου.

#### **7.3.3.4.4 Περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου.**

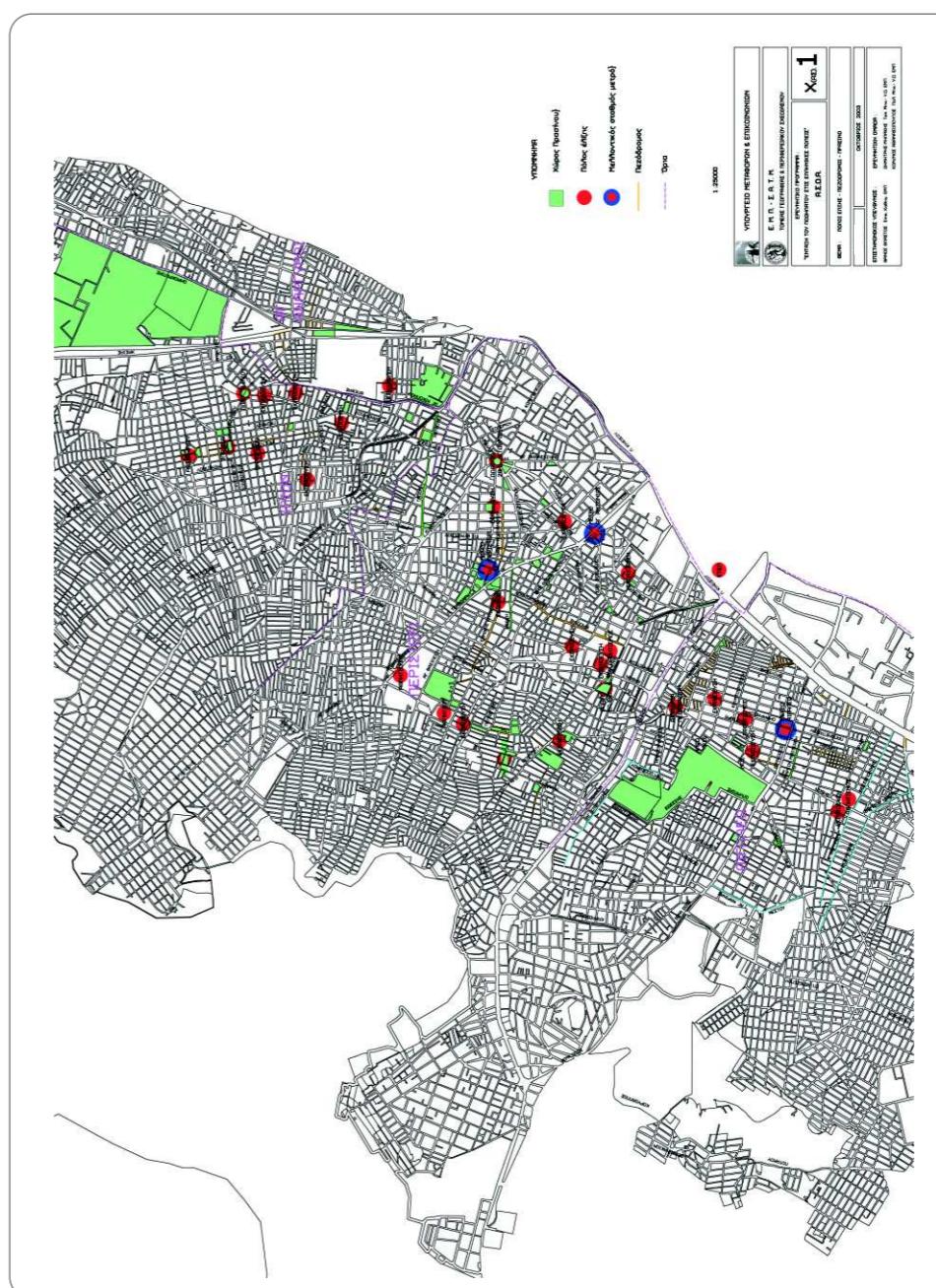
### Επιλογές σχεδιασμού

Στον **Χάρτη Χ(ΑΣ)3** φαίνεται το δίκτυο κορμού ποδηλάτου που προτείνεται για τη Δυτική Αθήνα. Οι στόχοι του είναι πολλοί:

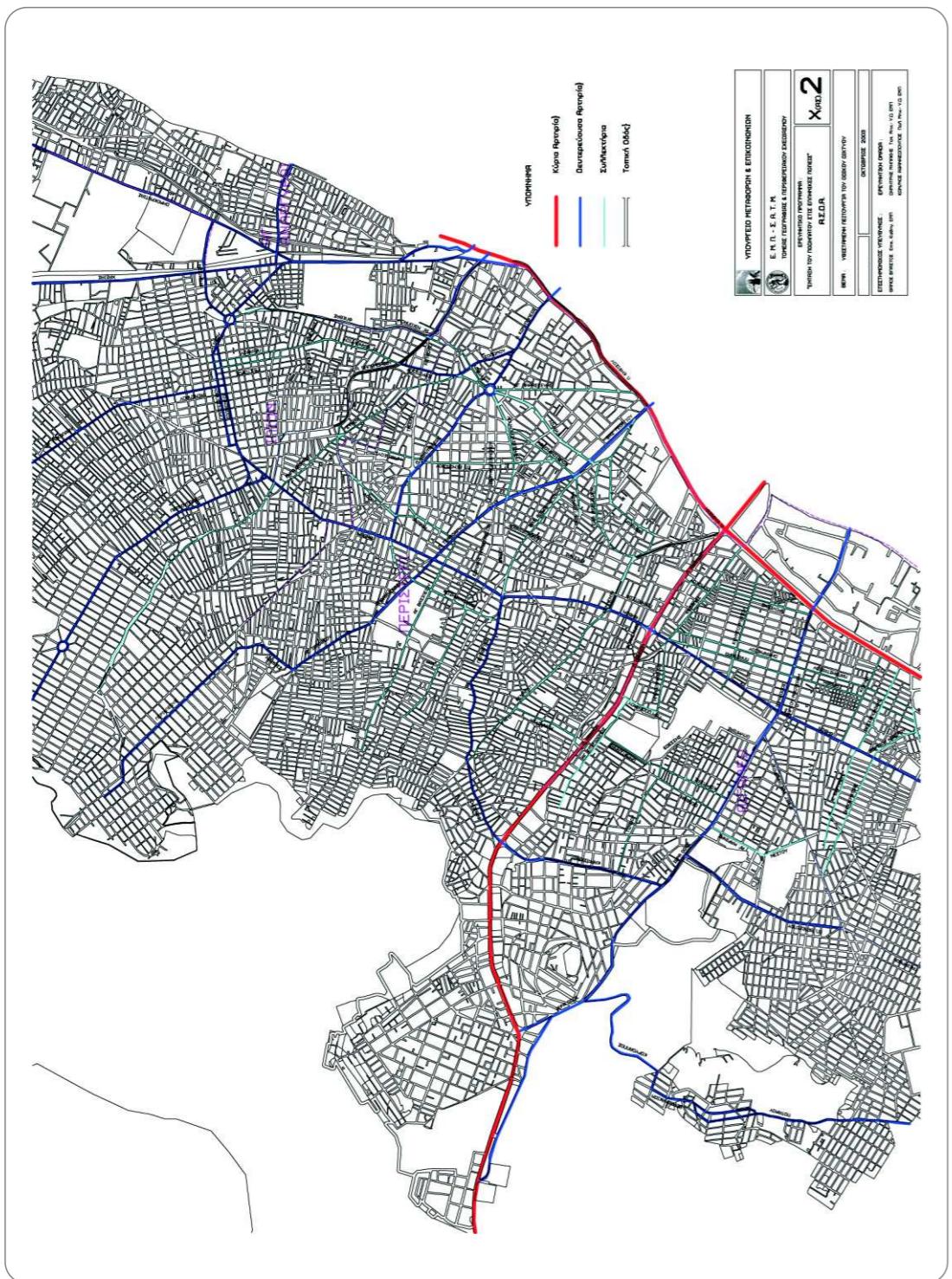
- η προσπέλαση των σταθμών της πλατείας Εσταυρωμένου (Αιγάλεω) και Αγ. Αντωνίου (Περιστέρι),
  - η ενοποίηση των δήμων Αιγάλεω, Περιστερίου, Ιλίου, Αγ. Αναργύρων,
  - η σύνδεση θασικών πόλων της Δυτικής Αθήνας όπως το γήπεδο του Αιγάλεω, το Άλσος Αιγάλεω, τα ΤΕΙ, το κέντρο του Αιγάλεω, το γήπεδο του Ατρόμητου, το κέντρο του Περιστεριού, η πλατεία 28ης Οκτωβρίου, το κέντρο του Ιλίου, ο πύργος Βασιλίσσας,
  - η αξιοποίηση υφιστάμενων διαδρομών ήπιας κυκλοφορίας, πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων όπως η Ολυμπίας / Εδέσσοπη, η Κρέσνας / Ακροκορίνθου, η Μεγ. Αλεξάνδρου / Βεάκη, η Τράων, η Νέστορος.

Συγκεκριμένα η ακολουθούμενη διαδρομή χρησιμοποιεί τους δρόμους: Κοραή, Μάρκου Μπότσαρη, Ολυμπίας / Εδέσσος, Πλαστήρα, Γιαννιτσών, Κρέσνας / Ακροκορίνθου, Βεάκη / Μεγ. Αλεξάνδρου, Κύπρου, Αγ. Νικολάου, Φλέβας, Κερκύρας / Νέστορος, Μπίμπιζα.

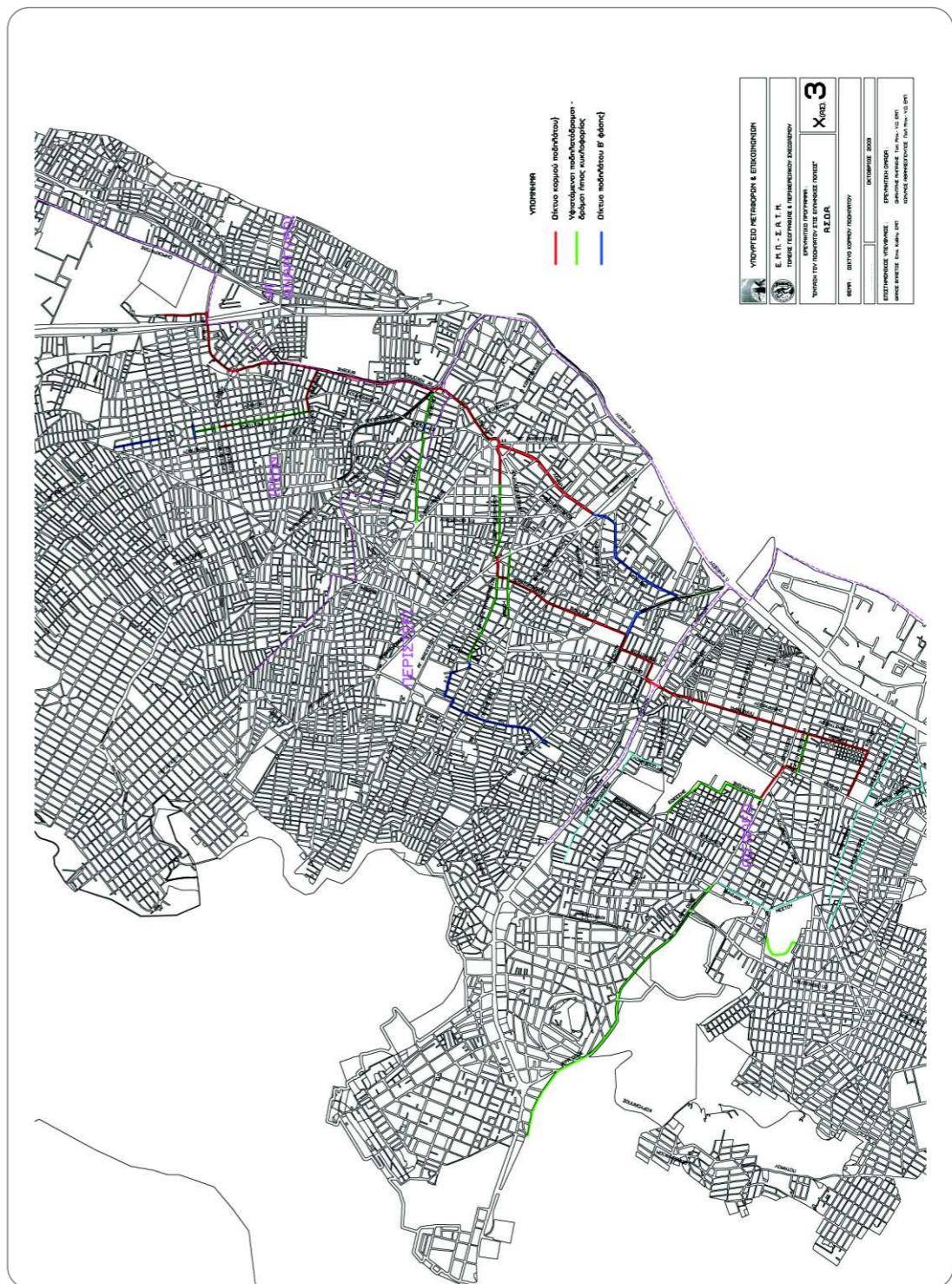
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΑΣ)1 > ΠΟΛΟΙ ΕΛΞΗΣ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ



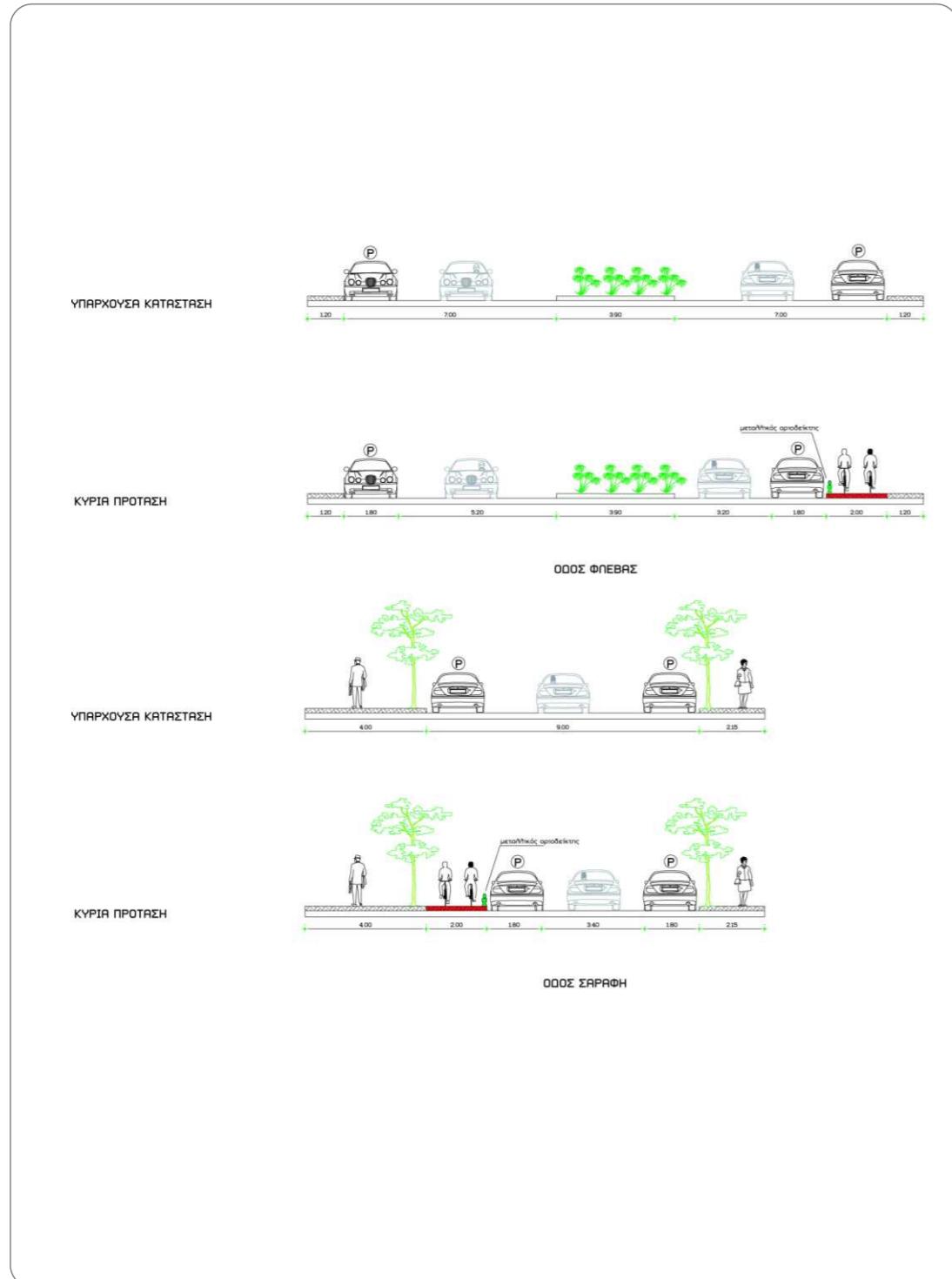
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΑΣ)2 > ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



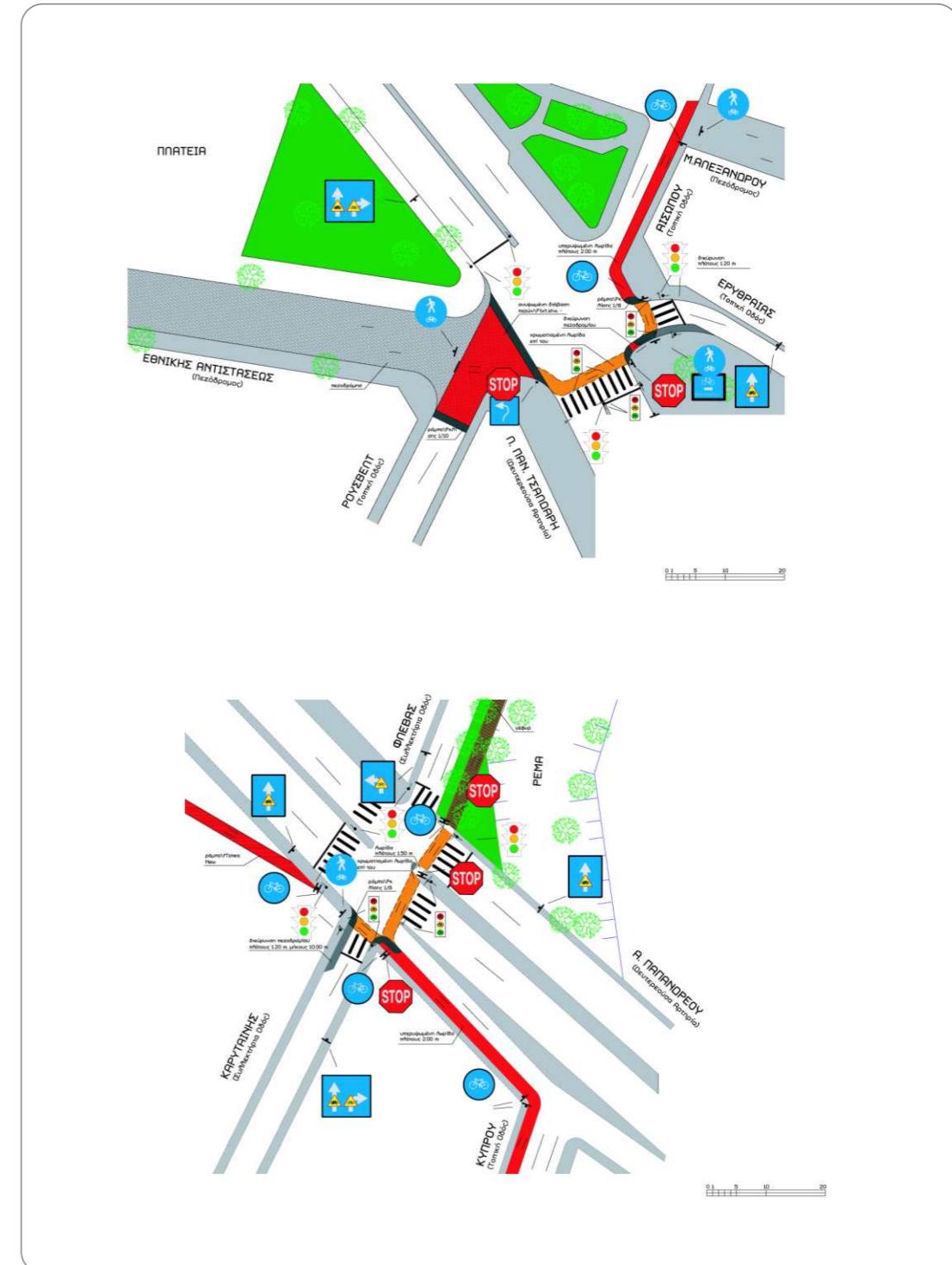
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΑΣ)3 > ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



**Σχέδιο 7.10.1. Δυτική Αθήνα. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου**



**Σχέδιο 7.10.2. Δυτική Αθήνα. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου**



## ΗΡΑΚΛΕΙΟ

### 7.3.4 Οι μεγάλες πόλεις

#### 7.3.4.1 Ηράκλειο

##### 7.3.4.1.1 Γενικά

Το Ηράκλειο, με πληθυσμό περίπου 140.000 κατοίκους (απογραφή 2001), οι οποίοι αυξάνονται καθημερινά από τις επισκέψεις κατοίκων γειτονικών οικισμών που προσελκύονται λόγω των πολλών δραστηριοτήτων, είναι μια από τις πο μεγάλες και πιο δυναμικές πόλεις της Ελλάδας. Το καλοκαίρι μετατρέπεται σε ένα από τους πο σημαντικούς τουριστικούς πόλους της Μεσογείου.

Οι επισκέπτες της πόλης κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, αλλά και οι νέοι που σπουδάζουν στο Πανεπιστήμιο, στα ΤΕΙ και στα σχολεία αποτελούν ένα κοινό που αν του δινόταν η δυνατότητα θα μπορούσε να προχωρήσει στη χρήση ποδηλάτου.

Το Ηράκλειο έχει μια σημαντικότατη πολεοδομική ιστορία η οποία αντιπροσωπεύει σήμερα ένα μοναδικό πλούτο, αλλά προκαλεί και μεγάλα προβλήματα. Είναι μια από τις λίγες πόλεις που διατηρούν τα τείχη και την τάφρο τους και αυτό θεωρητικά του δίνει τη δυνατότητα να θωρακιστεί απέναντι στις διαμπερείς ροές και να εγκαταστήσει συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας στην εντός των τειχών επιφάνειά του. Όμως αυτό το μοντέλο που ακολουθήθηκε σε πολλές μεσαιωνικές πόλεις λειτουργεί καλά όταν ισχύουν κάποιες βασικές προϋποθέσεις:

- Η εντός των τειχών επιφάνεια εξυπηρετείται επαρκώς με σύγχρονα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας, τόσο για την εσωτερική της επικοινωνία, όσο και για τη σύνδεσή της με τις εκτός των τειχών επεκτάσεις.
- Υφίστανται οδικοί δακτύλιοι κατά μήκος της περιμέτρου των τειχών και κατά μήκος της εξωτερικής περιμέτρου του πολεοδομικού συγκροτήματος, οι οποίοι θωρακίζουν την πόλη από τις διαμπερείς ροές, ο δεύτερος από τις υπεραστικές και ο πρώτος από τις εσωτερικές που δεν αφορούν τον ιστορικό πυρήνα.
- Οι εκτός των τειχών επεκτάσεις έχουν αναπτυχθεί σύμφωνα με σχεδιασμούς που τους έχουν εξασφαλίσει μια καλή εσωτερική οργάνωση και ένα λογικά δομημένο

οδικό δίκτυο, που επιτρέπει την απρόσκοπτη λειτουργία τους και τη σύνδεσή τους τόσο με τον ιστορικό πυρήνα όσο και με τον περιφερειακό δακτύλιο.

- Στην περιμέτρο των τειχών υπάρχουν χώροι στάθμευσης για τη μετεπιβίβαση στη δημόσια συγκοινωνία των χρωστών αυτοκινήτου, που προσεγγίζουν την πόλη από την περιφέρεια προς το κέντρο.
- Στις περιπτώσεις που ο ιστορικός πυρήνας δεν καλύπτεται εύκολα με περπάτημα και υπάρχουν χώροι στάθμευσης στο εσωτερικό του, οι οποίοι όμως συνδέονται με τον περιμετρικό δακτύλιο μόνο μέσω Βρόχων. Αυτοί επιτρέπουν την προσπέλαση των χώρων στάθμευσης, αλλά όχι και την εκτέλεση διαμπερών ροών μέσα στον ιστορικό πυρήνα.
- Το πολεοδομικό συγκρότημα - ιστορικός πυρήνας και επεκτάσεις - είναι ανεπτυγμένο πολεοδομικά σχετικά ισόρροπα. Υπάρχουν διπλαδή τοπικά κέντρα εκτός του ιστορικού πυρήνα, στις νεότερες αναπτύξεις, με χρήσεις διοικητικές και εμπορίου, που προσελκύουν σημαντικό αριθμό μετακινήσεων, απαλλάσσοντας το κέντρο από αυτές.
- Ασκείται συνολικά μια πολιτική προώθησης της δημόσιας συγκοινωνίας ως βάση για τις μετακινήσεις, πολιτική που εφαρμόζεται σήμερα στην ευρωπαϊκή πόλη για λόγους περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής. Αυτή η πολιτική είναι απαραίτητη στην περίπτωση ιστορικών πυρήνων και για λειτουργικούς λόγους.

Οι παραπάνω προϋποθέσεις δεν ισχύουν στην περίπτωση του Ηρακλείου παρά σε μικρό ή ελάχιστο βαθμό. Συγκεκριμένα:

- a. Η δημόσια συγκοινωνία σύμφωνα με τη Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας υστερεί ως προς όλα τα κριτήρια τα οποία καθορίζουν την ποιότητα εξυπηρέτησης που ένα μεταφορικό δίκτυο προσφέρει: κάλυψη, συχνότητες, χωρητικότητα, ανέσεις, πλικία του στόλου των οχημάτων κλπ. Αποτέλεσμα αυτών των υστερήσεων είναι ότι μόλις το 12% των μετακινήσεων καλύπτεται από τη δημόσια συγκοινωνία. Πρόκειται για ένα ελάχιστο ποσοστό, που είναι μόλις το 1/3 του αντίστοιχου ποσοστού της Αθήνας (παρόλο που και στην πρωτεύουσα η δημόσια συγκοινωνία θεωρείται έντονα ελλειμματική). Είναι επίσης ακόμη πολύ σε σχέση με τα ποσοστά της μέσης ευρωπαϊκής πόλης, η οποία συγχρόνως χαρακτηρίζεται και από αξιοσημείωτα ποσοστά



μετακινήσεων με τα πόδια και με το ποδήλατο. Η υλοποίηση της μελέτης για την κατασκευή δικτύου τραμ στο Ηράκλειο συνεπάγεται ριζικές ανατροπές στον τρόπο που θα λειτουργεί η πόλη. Θα οδηγούσε σε θεαματικό περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου και στη γενικότερη ανάπλαση του βασικού της δικτύου.

B. Το Ηράκλειο στηρίζει τη λειτουργία του στο αυτοκίνητο χωρίς όμως να έχει προβλέψει για τούτο την κατάλληλη οδική υποδομή. Δεν διαθέτει το στοιχειώδες αρτηριακό δίκτυο για την περίπτωση μιας πόλης με ιστορικό πυρήνα. Ένα τέτοιο δίκτυο θα έπρεπε να αποτελείται από ένα δακτύλιο σε επαφή με την εξωτερική περιμέτρο των τειχών (αυτός υπάρχει, αλλά η ικανότητά του είναι ανεπαρκής), ένα περιφερειακό αυτοκινητόδρομο και ακτινικές αρτηρίες που να συνδέουν αυτούς του δύο δακτυλίους.

Η εθνική οδός που περιβάλλει το μεγαλύτερο μέρος της πόλης, εξυπηρετώντας συγχρόνως αστικές και υπεραστικές μετακινήσεις, δεν λειτουργεί σωστά, ούτε ως εσωτερικός, ούτε ως εξωτερικός δακτύλιος. Οι αστικές μετακινήσεις παρεμποδίζονται με τις εισόδους / εξόδους τους τις υπεραστικές και οι τελευταίες παρεμποδίζουν τις πρώτες με την υψηλή ταχύτητά τους. Από πλευράς πολεοδομικής αισθητικής πηθυντικής η εθνική οδός δεν εντάσσεται ομαλά στο δομημένο περιβάλλον του Ηρακλείου και η υλοποίηση μελλοντικά και άλλων ανισόπεδων κόμβων θα οξύνει αυτό το πρόβλημα. Οι χαράξεις των σημαντικότερων υπολοίπων δρόμων εκτός των τειχών σχηματίζουν ένα ιδιαίτερα ακανόνιστο σύνολο, που δεν επιτρέπει άνετες και μεγάλου μήκους διαδρομές και δεν υπακούει σε καμιάς μορφής λογική ιεράρχηση. Ωστόσο ένα ιεραρχημένο οδικό δίκτυο αποτελεί προϋπόθεση για την



**Βρυξέλλες, διασταύρωση λωρίδων ποδηλάτου επί του πεζοδρομίου**

πολεοδομική οργάνωση και για τη διαφύλαξη περιοχών κατοικίας ήπας κυκλοφορίας. Ως προς τις χαράξεις του δικτύου εντός των τειχών, όπως συμβαίνει πάντα με τους ιστορικούς πυρήνες, σχηματίζουν ένα περίπλοκο δίκτυο, που δεν είναι κατάλληλο για την κίνηση του αυτοκινήτου > **Χάρτης Χ(ΗΡ)1.**

Η άνιση κατανομή των διαφόρων δραστηριοτήτων στο Ηράκλειο, η μη ορθολογική ανάπτυξη της οδικής υποδομής και η απουσία αποφασιστικής πολιτικής προστασίας από το αυτοκίνητο αντανακλώνται στη γεωγραφία των κυκλοφοριακών ροών. Πράγματι αυτό που παρατηρείται είναι ότι οι ροές αναπτύσσονται ακτινοκεντρικά και, αντί να παρακάμπτουν, διαπερνούν τον ιστορικό πυρήνα. Από την εντός των τειχών πόλη διέρχονται σημαντικές ροές κατεύθυνσης ανατολής - δύσης, ισχυρότερες από αυτές που εξυπηρετεί η παράλληλή τους εθνική οδός. Η πρώτη διαμπερής ροή είναι παραλιακή, επί της Βενιζέλου, και η δεύτερη, κεντρικότερη και πιο μεγάλης εμβέλειας, αναπτύσσεται κατά μήκος των Ικάρου - Καλοκαιρινού - 62 Μαρτύρων. Εγκάρσια σε αυτές, με

κατεύθυνση Βορρά - νότου, διέρχεται κεντρικά από το ιστορικό κέντρο, μέσω της 25ης Αυγούστου, η ροή του άξονα Κνωσσού - Δημοκρατίας.

**γ.** Η υποδομή για στάθμευση εκτός οδού σε στεγασμένους χώρους είναι ελλιπέστατη. Λόγω της ασήμαντης συμμετοχής της δημόσιας συγκοινωνίας στο μεταφορικό έργο, υποτιμήθηκε η ανάγκη εφαρμογής μιας πολιτικής κατασκευής χώρων μετεπιβίβασης στην περίμετρο του ιστορικού κέντρου. Πρέπει να σημειωθεί ότι το ζήτημα της στάθμευσης είναι κλειδί για την αντιμετώπιση γενικότερα των προβλημάτων κυκλοφορίας. Η πολιτική ανάδειξης του ιστορικού κέντρου ισοδυναμεί με απελευθέρωσή του και από ένα σημαντικό μέρος των αυτοκινήτων που σταθμεύουν παρά το κράσπεδο. Μόνο έτσι θα γίνει δυνατή η διαπλάτυνση πεζοδρομίων, η φύτευση, η παροχή αποκλειστικών λωρίδων στη δημόσια συγκοινωνία, η ασφαλέστερη κίνηση του ποδηλάτου. Στα ιστορικά κέντρα κάποιων μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων ακολουθείται μια συστηματική πολιτική μείωσης κατά 1 - 2 % κάθε χρόνο των θέσεων στάθμευσης



**Κοπεγχάγη, μονόδρομος ποδηλατόδρομος δυο λωρίδων, η αριστερή για την ευθεία πορεία και η δεξιά για τη δεξιά στροφή**

επί της οδού. Για την υλοποίηση φυσικά μιας τέτοιας πολιτικής χρειάζεται μια σαφής συγκεκριμένοποίση στο χώρο της κάθε προσφέρομενης θέσης και συνεπής αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης.

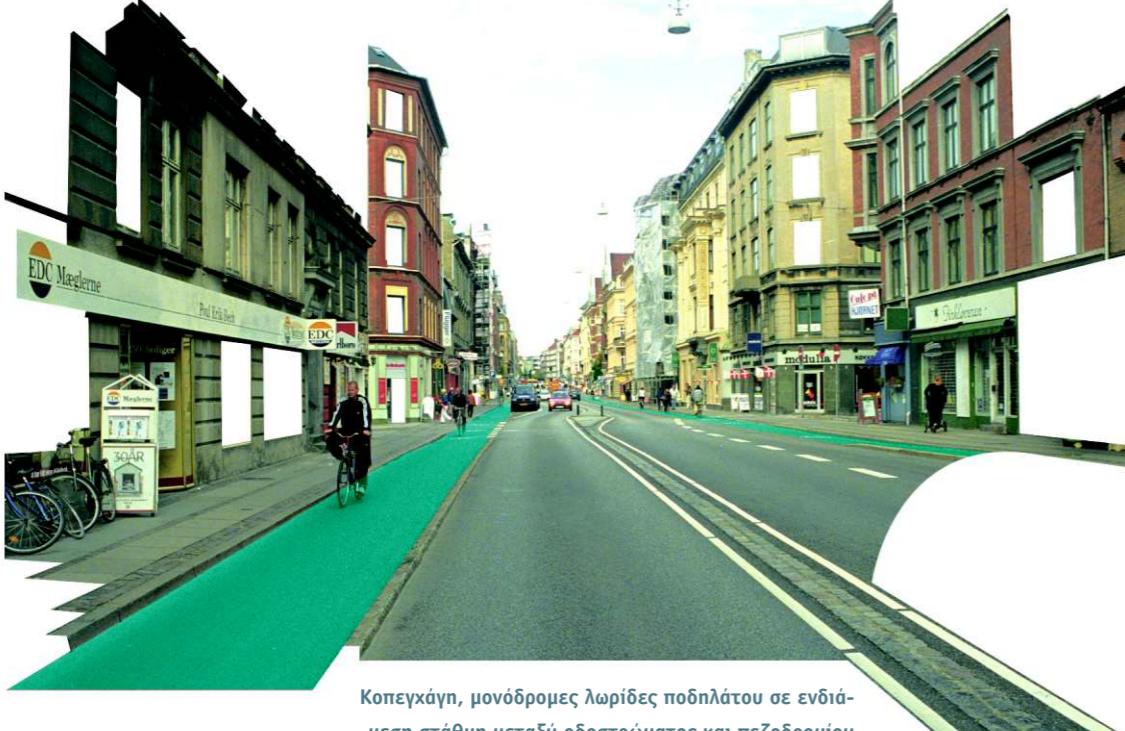
#### 7.3.4.1.2 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Θα χρειαστούν σημαντικά έργα υποδομής και η εφαρμογή μιας ριζικά διαφορετικής πολιτικής για να απαλλαγεί ο ιστορικός πυρήνας από τις διαμπερείς ροές και κυρίως για να λειτουργήσει συνολικά η πόλη καλύτερα.

Σήμερα το περίπλοκο σύμπλεγμα των ροών προκαλεί μια απειρία τομών μεταξύ οχημάτων κινουμένων προς διαφορετικές κατευθύνσεις. Αυτό είναι εις βάρος της ομαλής εξέλιξης της κυκλοφορίας και προκαλεί δυσανάλογα μεγάλη παραγωγή ρύπων και θορύβου σε σχέση με τις αποστάσεις που διανύονται. Είναι προφανές ότι, εκτός από το δακτύλιο στην εξωτερική περίμετρο των τειχών, του οποίου

σημειωτέον τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά δεν είναι τα αναγκαία, απουσιάζουν σε κεντροβαρική θέση μεταξύ των τειχών και της εθνικής οδού οι απαραίτητοι ενδιάμεσοι δακτύλιοι. Οι δακτύλιοι αυτοί προβλέπονται από τη Μελέτη Προστασίας και Ανάδειξης της Παλιάς Πόλης καθώς και από τη Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας. Είναι γεγονός ότι για την υλοποίησή τους θα πρέπει να αντιμετωπιστούν πολλές δυσκολίες. Αν εξαιτίας αυτών των δυσκολιών (απαλ-λοτριώσεις κλπ) η υλοποίησή τους εγκαταλειφθεί τότε δεν υπάρχει άλλη λύση από την άσκηση μιας αυστηρής πολιτικής περιορισμού της χρήσης του αυτοκινήτου. Όμως για να δώσει καρπούς μια τέτοια πολιτική πρέπει να εφαρμοστεί με συνέπεια και σοβαρότητα, αρχικά ως προσφορά κι όχι ως περιορισμός.

Η προσφορά θα είναι μια γενναιόδωρη επένδυση στη δημόσια συγκοινωνία. Από τη μελέτη Προστασίας και Ανάδειξης της Παλιάς Πόλης προβλέπεται η δημιουργία ενός αριθμού δρόμων μέσω των οποίων και μόνο θα προσπελαύνουν τα



Κοπεγχάγη, μονόδρομες λωρίδες ποδηλάτου σε ενδιάμεση στάθμη μεταξύ οδοστρώματος και πεζοδρομίου

αυτοκίνητα την εντός των τειχών πόλη > **Χάρτης Χ(ΗΡ)2.** Πράγματι αυτό το σύστημα ιεράρχησης επιτυγχάνει την αποθάρρυνση των διαμπερών ροών. Όμως πρέπει να ισχύει μια προϋπόθεση: η εξασφάλιση της ιεράρχησης του δικτύου μέσω σημειακών κατασκευών στις εισόδους των θυλάκων που οι βρόχοι σχηματίζουν. Αυτό το σύστημα ιεράρχησης συνεπάγεται μια συνολική στρατηγική παρεμβάσεων στο δίκτυο της παλιάς πόλης, που ούτως ή άλλως είναι απαραίτητη για την ανάπλαση του οδικού περιβάλλοντος.

Η Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας περιλαμβάνει ένα χάρτη με τα μεγέθη των φόρτων στο υφιστάμενο οδικό δίκτυο. Ο χάρτης αυτός δείχνει με τον πιο έκδηλο τρόπο την έντονα ακτινική γεωγραφία των ροών, οι οποίες κυρίως ακολουθούν δύο εισόδους προς τον ιστορικό πυρήνα. Την 62 Μαρτύρων / Καλοκαιρινού / Ικάρου και τη Δημοκρατίας / Κνωσσού.

Η ίδια μελέτη εισηγείται μια σειρά από εναλλακτικές προτάσεις, για το μακροπρόθεσμο σχεδιασμό του οδικού δικτύου, οι οποίες είναι παρεμφερούς λογικής και έχουν

ελάχιστες διαφορές ανάμεσά τους. Από αυτές έχει αξιογνωθεί ως σκοπιμότερη η εναλλακτική λύση 3 η οποία έχει μοντελοποιηθεί και έχουν εκτιμηθεί οι φόρτοι που θα υποδέχεται. Πρέπει να παρατηρηθούν τα εξής:

Η φιλοσοφία της μελέτης είναι να περιορίσει τις μεγάλες ακτινικές ροές και να ανακατανείμει τους φόρτους πιο ισόρροπα στο εσωτερικό του πολεοδομικού συγκροτήματος. Συγχρόνως απαλλάσσει πλήρως τον εσωτερικό ιστορικό πυρήνα που περιβάλλεται από τις Γιαμαλάκη / Αγ. Μηνά / Μαυρογέώργη / Αθέρωφ, από τις σημερινές διαμπερείς ροές.

Ουσιαστικά μετατρέπει το σύνολο της επιφάνειας βορείων της εθνικής οδού σε ένα ισοδύναμο κυκλοφοριακά τοπίο. Αυτό θα έχει τη θετική συνέπεια ότι η αστική περιοχή, που βρίσκεται εκτός του ιστορικού πυρήνα, θα μπορέσει να λειτουργήσει πιο αυτόνομα και να αναπτυχθεί πολεοδομικά, ενώ αμβλύνονται οι μεγάλες συγκεντρώσεις ρύπων που προκαλούν ανάλογες συγκεντρώσεις ρύπων και μια γενικότερη υποβάθμιση του οδικού περιβάλλοντος.



A.64 Besancon, αντίθετη ως προς τα αυτοκίνητα κίνηση ποδηλάτων σε προστατευμένο με νησίδα διάδρομο, 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

Ωστόσο πρέπει να παρατηρηθεί ότι ένας ιδιαίτερα σημαντικός ρόλος δίνεται στην παραλιακή λεωφόρο Βενιζέλου που οποία προβλέπεται να είναι στο μέλλον, σύμφωνα με την πρόταση Δοξιάδη, ο πιο φορτισμένος άξονας. Αν και είναι προφανής η περιβαλλοντική επίπτωση που θα έχει μια τέτοια εξέλιξη, προκαλώντας κυρίως την αποκοπή της πόλης από την ακτή, τελικά υποστηρίζεται ότι θα πρέπει να συνανέσει κανείς σε αυτήν, διότι απαλλάσσεται έτσι το σώμα της πόλης, το οποίο είναι ακόμη πιο ευαίσθητο περιβαλλοντικά, από τις διαμπερείς ροές.

Οι μεγάλες αλλαγές που θα προκύψουν σύμφωνα με τη Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας είναι οι παρακάτω:

- Απαλλαγή του ιστορικού πυρήνα από τις διαμπερείς ροές.
- Περιορισμός του φόρτου που ακολουθεί σήμερα μέσω της Πλαστήρα την εσωτερική παρειά των τειχών. Τα τείχη αντιπροσωπεύουν ένα ιστορικό στοιχείο μεγάλης σημασίας για την πολεοδομική ιστορία του Ηρακλείου και η απάλυνση της κυκλοφορίας που εφάπτεται σε αυτά θα είναι ευεργετική για την ανάδειξή τους.
- Ισοκατανομή των φόρτων στην πολεοδομική επιφάνεια με ελάφρυνση της 62 Μαρτύρων / Ικάρου, της οποίας ο

φόρτος μετατίθεται στην παράλληλη της παραλιακή, αλλά όχι αντίστοιχη ελάφρυνση της Δημοκρατίας / Κνωσσού, αφού δεν υπάρχει υποκατάστατος άξονας.

■ Ισχυροποίηση του κυκλοφοριακού ρόλου της παραλιακής.

Δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί ότι στα επόμενα χρόνια θα υπάρχει συνεχής αύξηση των κυκλοφορούντων οχημάτων και τα προβλήματα επί των τριών υφισταμένων ακτινικών αρτηριών θα οξύνονται δραματικά. Δεν θα επαρκέσει η χωρητικότητά τους. Η επιτάχυνση της υλοποίησης του αστικού οδικού δικτύου για το Ηράκλειο και ειδικότερα των δακτυλίων είναι επιβεβλημένη.

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

Με εξαιρέσεις ελάχιστους κύριους δρόμους, το μεγαλύτερο μέρος της επιφάνειας της πόλης αποτελείται από δρόμους στενούς και ακανόνιστης χάραξης που κάνουν πολύ δύσκολη την κυκλοφορία και τη στάθμευση. Προώθηση του ποδηλάτου θα σημαίνει ότι ο πόλη αποφασίζει να αλλάξει την εικόνα του οδικού της περιβάλλοντος. Δεν θα είναι μια απόλυτα ομαλή αλλαγή. Θα σημαίνει ότι θα αλλάξουν πολλά στις συνήθειες

των κατοίκων της. Η υλοποίηση υποδομής για το ποδήλατο σε συνθήκες τόσο δύσκολες, όπως είναι αυτές που επικρατούν στο Ηράκλειο, όπου η λειτουργία του δικτύου συνεχώς επιβαρύνεται με μεγάλο αριθμό νέων αυτοκινήτων και μηχανοκίνητων δικύκλων, θα σημαίνει ανατροπή πολλών δεδομένων. Η ένταξη του ποδηλάτου θα είναι μια ανατροπή της πορείας υποβάθμισης της πόλης που προκαλεί το αυτοκίνητο.

#### 7.3.4.1.4 Περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου. Επιλογές σκεδιασμού

Το δίκτυο που προτείνεται περιλαμβάνει ένα αστικό τμήμα και ένα υπεραστικό > **Χάρτες Χ(ΗΡ)3 και Χ(ΗΡ)4**. Το υπεραστικό αντιστοιχεί στη σύνδεση του κέντρου του Ηράκλειου με την Κνωσό που συμπίπτει με τη σύνδεση με το Πανεπιστήμιο και το Νοσοκομείο. Έχει δρομολογηθεί η υλοποίηση της διαπλάτυνσης του υφιστάμενου δρόμου με κατασκευή κεντρικής νησίδας και δυο λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση. Επί των πεζοδρομίων προβλέπονται μονόδρομες λωρίδες ποδηλάτου παρά το κράσπεδο.

Αφετηρία του έργου οδοποιίας είναι η εθνική οδός που αναπτύσσεται στην περίμετρο της πόλης. Ένα από τα αντικείμενα της πρότασης είναι η σύνδεση του κέντρου με την αφετηρία της λεωφόρου Κνωσσού. Η χάραξη αυτής της σύνδεσης, που παρουσιάζεται στο **Χάρτη Χ(ΗΡ)4**, ακολουθεί τις οδούς Χρυσοστόμου - Γεωργίαδου - Μελ. Πηγά - Πολυξύγκη - Κοκαράκη. Μια δεύτερη σύνδεση θα μπορούσε να ακολουθήσει την πορεία του ρέματος της Χρυσοπηγής, το οποίο όμως παραμένει ακόμη αδιαμόρφωτο. Η κατασκευή ποδηλατόδρομου εκεί προϋποθέτει ένα υδραυλικό έργο και άλλες διαμορφώσεις που ίσως δεν είναι του παρόντος. Για αυτό αρχικά προτείνεται να ακολουθείται η χάραξη του **Χάρτη Χ(ΗΡ)4**.

Εκτός από την 'έξοδο' του καθεαυτού αστικού δικτύου δια της λεωφόρου Κνωσσού προτείνονται δύο ακόμη κλάδοι, ένας ανατολικός προς το λιμάνι και ένας δυτικός προς το κατασκευαζόμενο εθνικό στάδιο και προς την παραθαλάσσια τουριστική ζώνη της πόλης. Μια τέταρτη έξοδος από τα τείχη είναι αυτή δια της Καλοκαιρινού στην Χανιόπορτα.

Η πιο σημαντική διαδρομή του δικτύου είναι αυτή που διατρέχει την καρδιά της πόλης, από τα ανατολικά προς τα

δυτικά, συνδέοντας τις πύλες πλατείας Ελευθερίας και Χανιόπορτας δια των Δικαιοσύνης, Ίδης και Καλοκαιρινού.

Πρόκειται για δρόμους που αξίζουν να ενισχυθεί ο πολεοδομικός τους ρόλος, εξ' άλλου και για αυτό εφαρμοζόταν μέχρι πρόσφατα η απαγόρευση διέλευσης ιδιωτικών οχημάτων κατά τις εργάσμενες ώρες. Σημειώνεται ότι το κυκλοφοριακό σχέδιο, που έχει προταθεί από την κυκλοφοριακή μελέτη της πόλης, εισηγείται τη μονοδρόμηση του τρίματος της Καλοκαιρινού που λειτουργεί αμφίδρομα και αυτό αποτελεί προϋπόθεση για την ομαλή ένταξη του ποδηλάτου.

Ωστόσο για να μην εξαρτηθεί η υλοποίηση του δικτύου ποδηλάτου από την υλοποίηση των προτάσεων της κυκλοφοριακής μελέτης έχουν προταθεί εναλλακτικές λύσεις. Το δίκτυο ποδηλάτου μπορεί να κατασκευαστεί άμεσα και ανεξάρτητα από τις γενικότερες αποφάσεις για το μέλλον της πόλης.

Μια δεύτερη πολύ σημαντική διαδρομή ποδηλάτου, παράλληλη της προηγούμενης, είναι η παραλιακή. Ακόμη σήμερα, η παραλία που αντιστοιχεί στην εντός των τειχών πόλη, δεν έχει πάρει το χαρακτήρα που της αξίζει. Η πόλη στρέφεται προς τα νότια. Με την κατασκευή ποδηλατόδρομου κατά μήκος των Μακαρίου - Βενιζέλου θα αναπλαστεί αυτός ο παραλιακός άξονας και θα δρομολογηθεί η αμεσότερη ένταξή του στη λειτουργία και την αισθητική της πόλης.

Η τρίτη διαδρομή, που θα παραμείνει ημιτελής για κάποια ακόμη χρόνια, είναι αυτή που ακολουθεί τα τείχη από το δυτικό τους άκρο με την ακτή μέχρι την Έβανς. Είναι λίγο έκκεντρη όμως θα εξυπηρετεί αρκετές μετακινήσεις συμβάλλοντας και στην ανάδειξη του αρχαιολογικού χαρακτήρα της πόλης. Μελλοντικά ίσως γίνει εφικτό να κατασκευαστεί διάδρομος ποδηλάτου και επί των τειχών, προσφέροντας ενδιαφέρουσες προοπτικές προς κάθε κατεύθυνση.

Οι Έβανς, Γιαμαλάκη και 25ης Αυγούστου αποτελούν τροφοδοτικούς εγκάρσιους άξονες στις προηγούμενες διαδρομές. Ειδικότερα πρέπει να υπογραμμιστεί η σημασία της 25ης Αυγούστου, για την οποία δικαιολογημένα ίσχυαν ανάλογες ρυθμίσεις προστασίας από το αυτοκίνητο με αυτές στη Δικαιοσύνη.

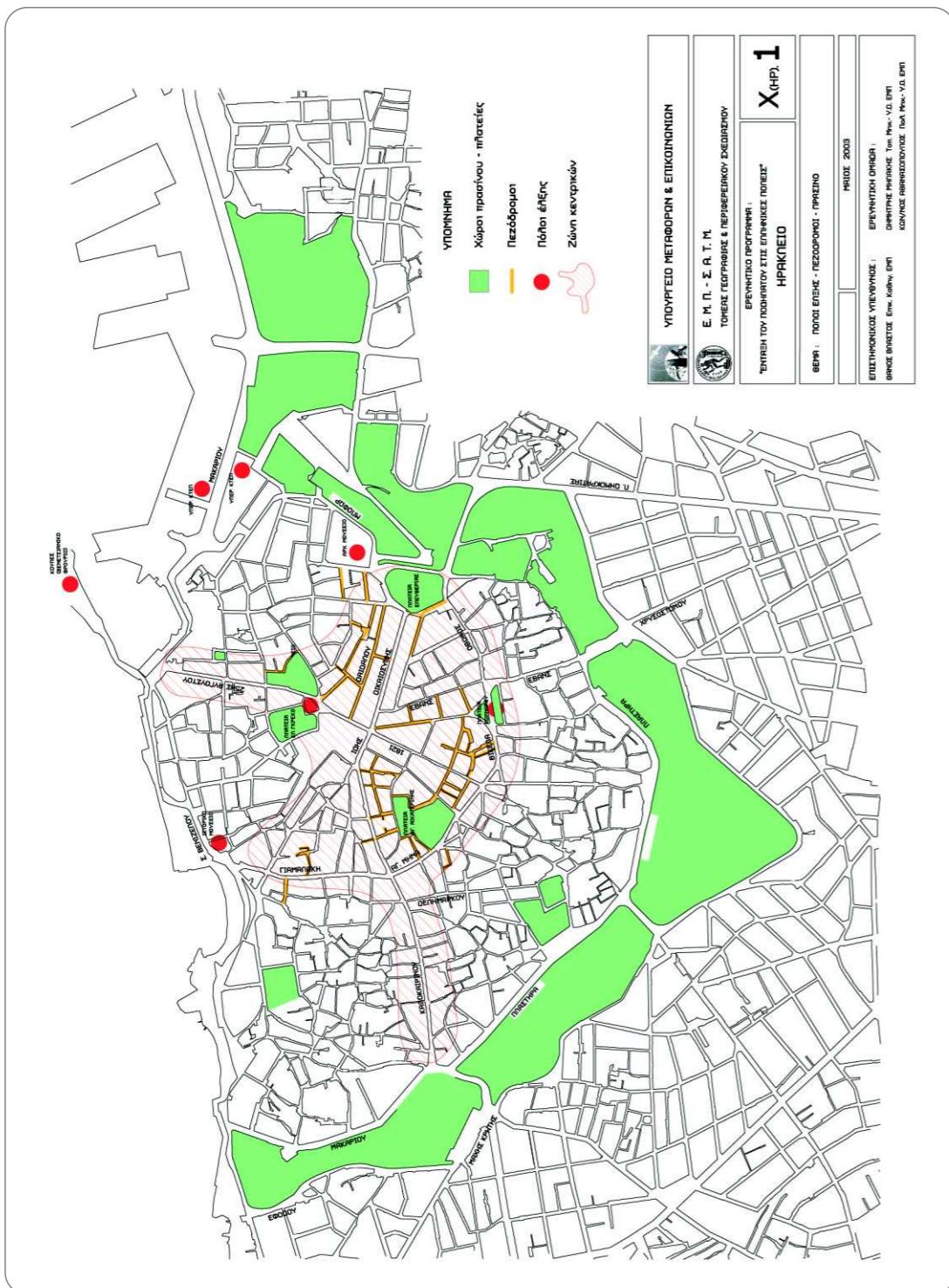


Νεπάλ, ποδήλατα και ποδηλάτα - ταξί

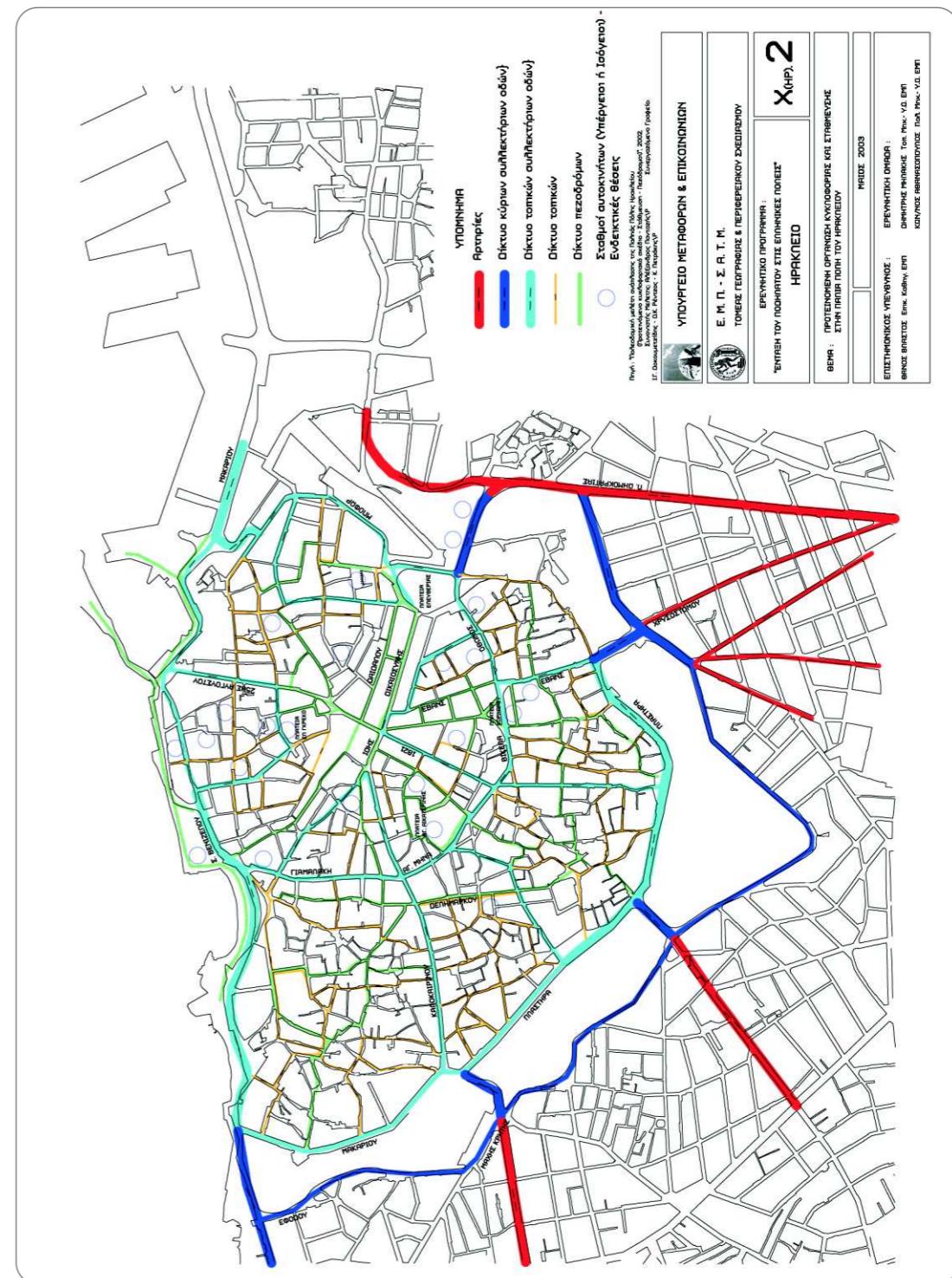


Παρίσι, Σπουδάνας, πρόγραμμα διαδρομών ποδηλάτου και περιπάτου

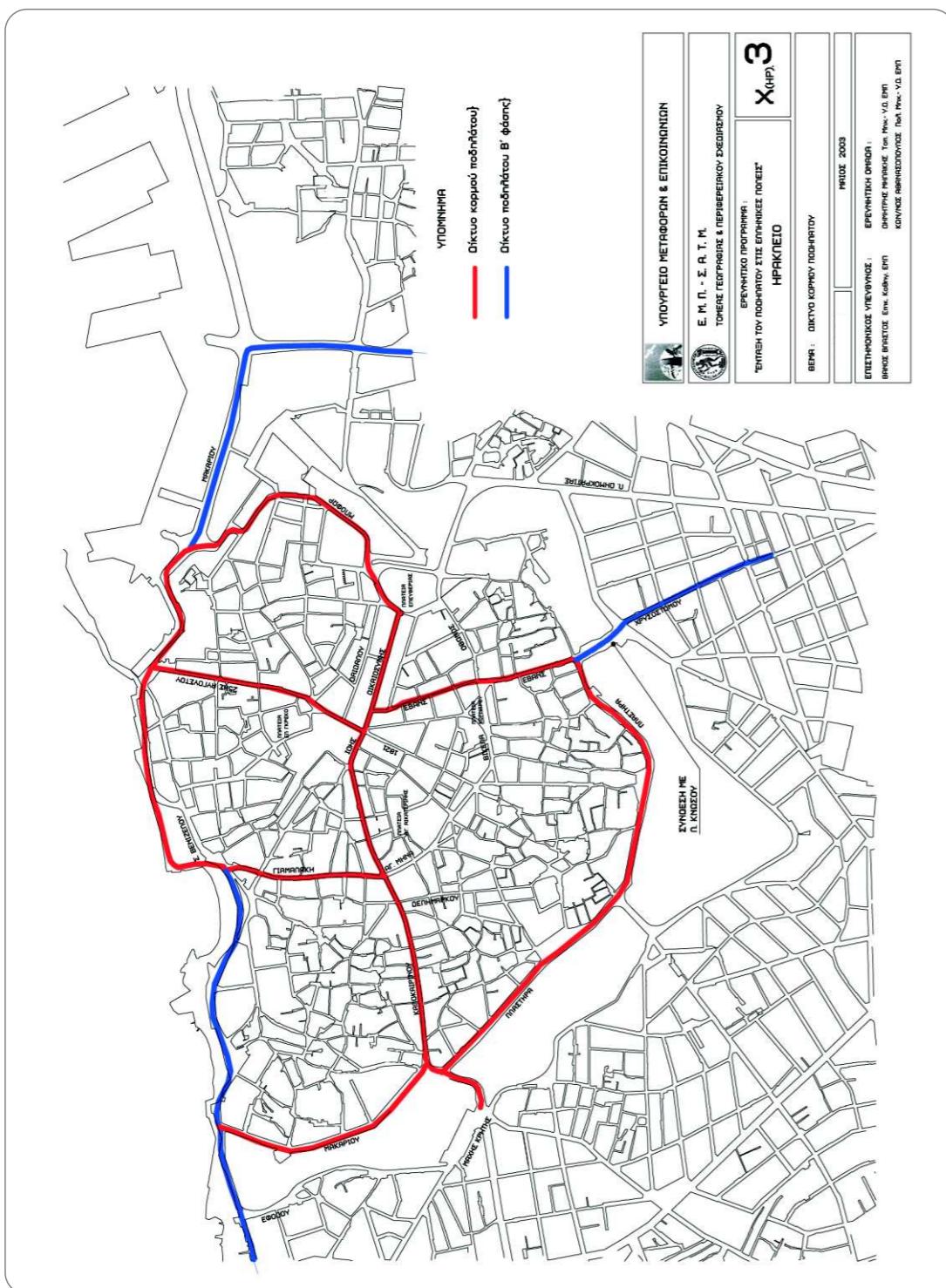
ΧΑΡΤΗΣ X(HP)1 > ΠΟΛΟΙ ΕΛΙΣΣ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ



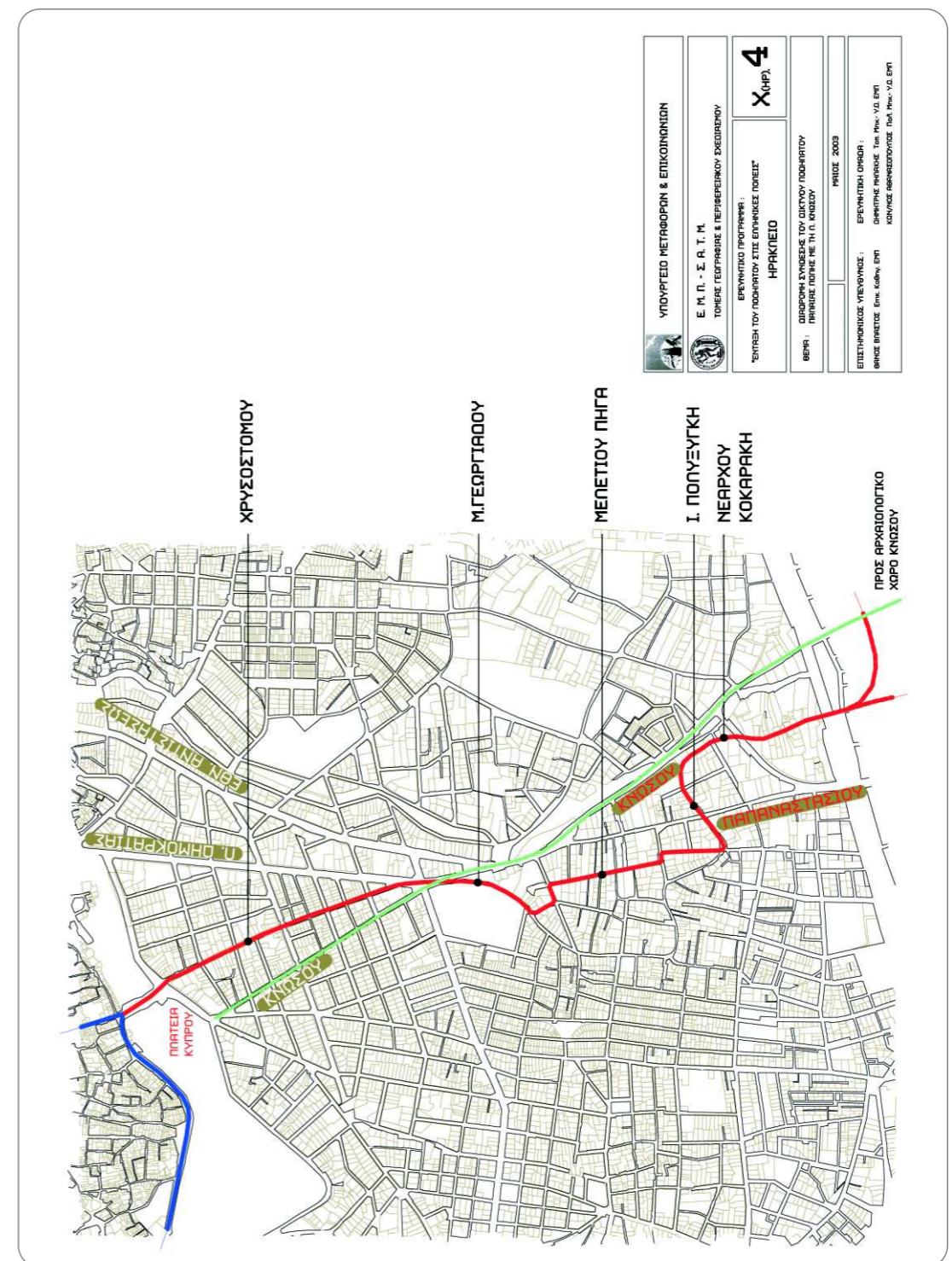
ΧΑΡΤΗΣ X(HP)2 > ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΑΛΑΙΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ



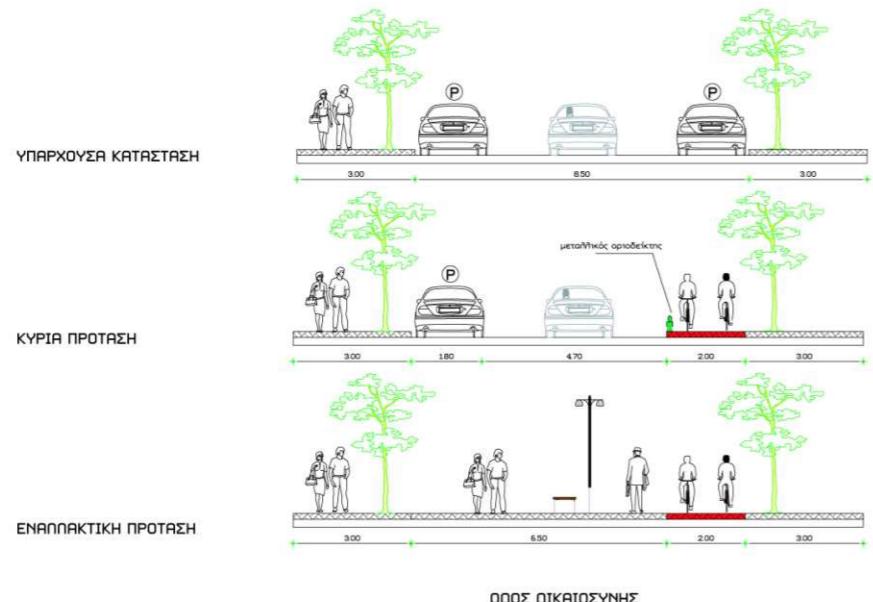
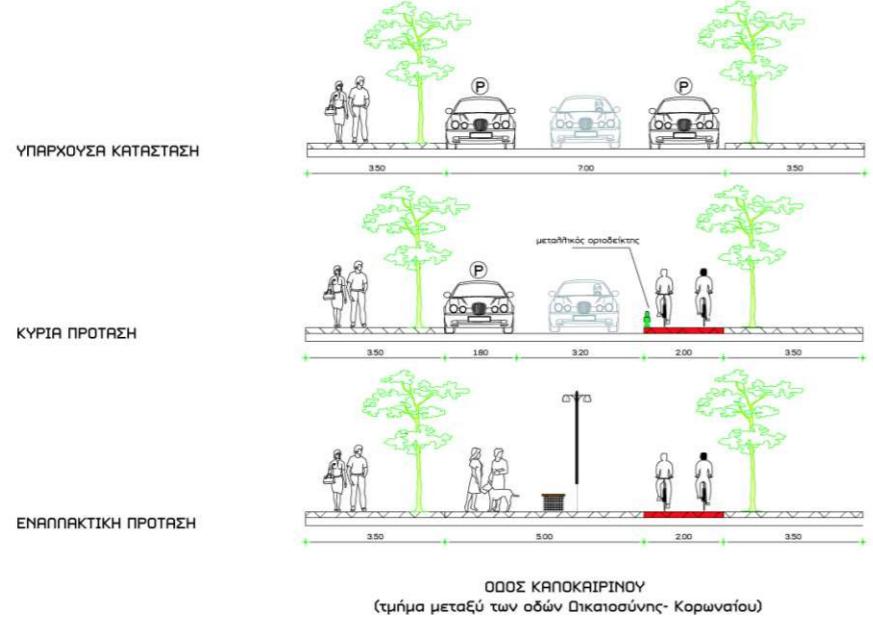
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΗΡ)3 > ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΗΡ)4 > ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΤΗΣ ΠΑΛΑΙΑΣ ΠΟΛΗΣ ΜΕ ΤΗ ΛΕΩΦ. ΚΝΩΣΣΟΥ



**Σχέδιο 7.11.1. Ηράκλειο. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου**



**Σχέδιο 7.11.2. Ηράκλειο. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου**

