

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

7.3.4.2 Θεσσαλονίκη

7.3.4.2.1 Γενικά

Η Θεσσαλονίκη είναι μια μεγάλη πόλη, περίπου 800.000 κατοίκων, η οποία αναπτύσσεται κατά μήκος της ακτής του Θερμαϊκού σε μια σχετικά επίπεδη επιφάνεια. Υποχρέώθηκε να αναπτυχθεί σε γραμμικό σχήμα, λόγω της μορφής του αναγλύφου που περιορίζει την επίπεδη επιφάνεια από βορρά με το λόφο της παλιάς πόλης, το δάσος του Σείχ Σου και το λόφο του Πανοράματος.

Ο λόφος της παλιάς πόλης καλύπτει τη βόρεια πλευρά του σύγχρονου κέντρου, το οποίο εγκλωβίζεται σε μια περιορισμένη έκταση, ανάμεσα στην παλιά πόλη και την ακτή.
> Χάρτης Χ(θ)ε1. Αναγκαστικά έτσι οι ροές των μετακινήσεων διέρχονται από το κέντρο με κατεύθυνση παράλληλη στην ακτή για να απλωθούν στη συνέχεια ανατολικά και δυτικά με τη μορφή πεταλούδας.

Το οδικό δίκτυο έχει λοιπόν επιμήκη μορφή που συμπλέζεται στο κέντρο δημιουργώντας συνθήκες κορεσμού. Όπως στην Αθήνα οι ροές βορρά-νότου συμπλέζονται ανάμεσα στο ιστορικό κέντρο (Πλάκα και Εμπορικό Τρίγωνο) και το λόφο του Λυκαβηττού, περιοριζόμενες στον τρίδυμο άξονα Σταδίου-Πανεπιστημίου - Ακαδημίας, έτσι και στη Θεσσαλονίκη οι ροές κατεύθυνσης ανατολής - δύσης συμπλέζονται στους Νίκης - Βασ. Γεωργίου, Μ. Αλεξάνδρου, Τσιμισκή - Στρατού, Εγνατίας - Καραμανλή, Αγ. Δημητρίου. Ωστόσο, το γεγονός ότι η Αθήνα απλώνεται σε διεύθυνση σε δύο σειρές πλευρές ότι η θεσσαλονίκη συμπλέζει την επιθαλάσσια αρτηρία αποτελεί προϋπόθεση για την εφαρμογή πολιτικών περιορισμού του αυτοκινήτου στο κέντρο, π.χ. για την πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού δυτικά του Λευκού Πύργου. Υποτιμούν ότι η ιδιοκτησία αυτοκινήτου αυξάνει ραγδαία και ότι αυτό που συμβαίνει σήμερα από πλευράς προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης θα επιβαρυνθεί δραματικά τα αμέσως επόμενα χρόνια. Δεν αρκεί η πεζοδρόμηση της παραλιακής αλλά απαιτείται η άσκηση μιας γενικής πολιτικής που θα αντιμετωπίσει το κέντρο συνολικά, θα αφορά κάθε δρόμο του, και που φυσικά θα στοχεύει σε δραστικό περιορισμό της παρουσίας του αυτοκινήτου.

των κατοίκων. Ελλείψει αποτελεσματικής, άνετης και αξιοπρεπούς δημόσιας συγκοινωνίας, οι κάτοικοι της θεσσαλονίκης χρησιμοποιούν μαζικά το αυτοκίνητο τους για τις καθημερινές μετακινήσεις σπίτι - δουλειά και αυτό συνεπάγεται σοβαρές πρέσεις στη λειτουργία του οδικού δικτύου από την άναρχη στάθμευση.

Το βασικό πρόβλημα της θεσσαλονίκης είναι η στάθμευση και το πρόβλημα αυτό οξύνεται από το γεγονός ότι βασικοί δρόμοι έχουν αρκετό πλάτος ώστε να σταθμεύουν τα αυτοκίνητα σε διπλή σειρά, πρακτική που επηρεάζει πολύ έντονα τη ροή. Υπογραμμίζεται εδώ ότι η παραπάνω περίσσεια πλάτους, που στην καταχράται το διπλοπαρκάρισμα, αντιπροσωπεύει μια πολύτιμη ευκαιρία για την ένταξη του ποδηλάτου με υποδομή που θα εκμεταλλευτεί το χώρο αυτό.

7.3.4.2.2 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Δεν αρκεί να δημιουργηθεί υποδομή για το ποδήλατο, που να του επιτρέπει να κινείται με ασφάλεια. Οι κάτοικοι θα συνεχίσουν να προτιμούν το αυτοκίνητο ότι το δίκυκλο ώστε να διέρχονται με τις λιγότερες επιπτώσεις από ένα αδιάφορο περιβάλλον. Είναι απαραίτητο να εγγραφεί ο σχεδιασμός για το ποδήλατο σε μια γενικότερη στρατηγική με πολεοδομικούς και κυκλοφοριακούς στόχους.

Υποστηρίζεται από κάποιες πλευρές ότι η κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας αποτελεί προϋπόθεση για την εφαρμογή πολιτικών περιορισμού του αυτοκινήτου στο κέντρο, π.χ. για την πεζοδρόμηση της παραλιακής οδού δυτικά του Λευκού Πύργου. Υποτιμούν ότι η ιδιοκτησία αυτοκινήτου αυξάνει ραγδαία και ότι αυτό που συμβαίνει σήμερα από πλευράς προβλημάτων κυκλοφορίας και στάθμευσης θα επιβαρυνθεί δραματικά τα αμέσως επόμενα χρόνια. Δεν αρκεί η πεζοδρόμηση της παραλιακής αλλά απαιτείται η άσκηση μιας γενικής πολιτικής που θα αντιμετωπίσει το κέντρο συνολικά, θα αφορά κάθε δρόμο του, και που φυσικά θα στοχεύει σε δραστικό περιορισμό της παρουσίας του αυτοκινήτου.

Δεν χρειάζεται η θεσσαλονίκη να ανακαλύψει ξανά τον τροχό. Οι λύσεις είναι δοκιμασμένες σε πάρα πολλές πόλεις της Ευρώπης και όχι μόνο. Έχουν αποδείξει την αποτελεσμα-

πηγή: 'Plan Directeur de la Locomotion Douce', Département Fédéral de l' Environnement, des Transports, de l' Énergie et de la Communication, Office Fédéral des Routes (OFROU), 2002.



τικότητά τους. Η δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα είναι οι λύσεις που πρωθυνται και είναι ικανές να αλλάξουν την εικόνα μιας πόλης. Στη σημερινή θεσσαλονίκη υπάρχει παντού υστέρηση σε σχέση με ότι γίνεται έως από τα σύνορά μας. Απουσάζουν οι πεζοδρόμησης, το ποδήλατο είναι απόν, η πόλη έχει μετατραπεί σε οικόπεδο χύδην εναπόθεσης οχημάτων. Η δημόσια συγκοινωνία, κάθε άλλο παρά ανταγωνιστική, εξυπηρετεί σχεδόν μόνο όσους δεν έχουν ακόμη στη διάθεσή τους αυτοκίνητο.

Η υποθαλάσσια αρτηρία θα προσδώσει διεξόδους στο αυτοκίνητο και θα λειτουργήσει ως κίνητρο για εντατικότερη

χρήση του, επομένως θα προκαλέσει ακόμη μεγαλύτερες πιέσεις στο υφιστάμενο δίκτυο. Η μη πραγματοποίηση ακόμη κάποιων υποδομών που προγραμματίζονται δεν είναι άλλοι για την καθυστέρηση της εφαρμογής πολιτικών που έπρεπε να ασκούνται ήδη από τη δεκαετία του 60.

Το κέντρο της θεσσαλονίκης έχει το πλεονέκτημα να φιλοξενεί στην καρδιά του ένα μεγάλο Πανεπιστήμιο και γύρω από αυτό την κατοικία κιλιάδων σπουδαστών που προέρχονται από άλλες πόλεις. Το κέντρο της θεσσαλονίκης είναι νεανικό και πολύ ζωντανό. Παράλληλα αναπτύσσεται κατά μήκος μιας παραλίας από τις ομοφύλωτες της Ελλάδας, που προσφέρει άνετο χώρο για τον πεζό και για την εκτόνωση της πόλης. Ένα

Βιέννη. Φωτεινή σηματοδότηση στη διάβαση για πεζούς και ποδηλάτες



μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων των κατοίκων είναι πολύ μικρής απόστασης και θα μπορούσαν εύκολα να απεξαρτηθούν από το αυτοκίνητο. Θα μπορούσαν επίσης να είναι πιο σύνθετες και πιο εντατικές και επομένως πιο ενισχυτικές για την οικονομία της πόλης αν τους προσφέρονταν συνθήκες ανετότερες και πιο ασφαλείς στο πεζοδρόμιο και στο δρόμο. Ο βασικός πολεοδομικός στόχος δεν μπορεί να είναι άλλος από το να απελευθερώθει το κέντρο της θεσσαλονίκης από το αυτοκίνητο. Αυτό φυσικά προϋποθέτει την εφαρμογή ενός συστήματος μετεπιβίβασης των οδηγών αυτοκινήτου από περιμετρικούς του κέντρου χώρους στάθμευσης στη δημόσια συγκοινωνία και στο ποδήλατο. Προϋποθέτει επίσης τον προσδιορισμό μιας κεντρικής περιοχής όπου θα εφαρμοστεί ένα αυστηρό καθεστώς στάθμευσης.

Ένα σημαντικό πρόβλημα που έπρεπε να εξεταστεί ώστε να οριστικοποιηθεί η επιλογή των δρόμων για το συνολικό δίκτυο ποδηλάτου ήταν η στάθμευση.

Οι σημαντικότερες συνιστώσες του προβλήματος της στάθμευσης στο κέντρο της θεσσαλονίκης είναι οι εξής:

κέντρο του Δήμου θεσσαλονίκης - γενική πολιτική στάθμευσης - ενιαίο σχέδιο πολιτικής στάθμευσης του Δήμου θεσσαλονίκης, ΑΠΘ και οργανισμός θεσσαλονίκης, 1996-1999, το καθεστώς στάθμευσης στο κέντρο της θεσσαλονίκης συνοπτικά περιγράφεται με τα παρακάτω στοιχεία:

- είναι απαγορευτικό γενικά κατά μήκος βασικών αξόνων, ή ελεύθερο κατά μήκος άλλων δευτερεύοντων αξόνων,
- υπάρχει συστηματική παράνομη στάθμευση κατά μήκος των βασικών συλλεκτήρων οδών του κέντρου και εκτός κέντρου,
- διατίθεται μεγάλος αριθμός θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης (νέου τύπου παρκόμετρα και συσκευές έκδοσης δελτίων διώρης στάθμευσης, στάθμευση με κάρτες),
- διατίθεται μικρός αριθμός θέσεων ελεύθερης στάθμευσης (σε περιοχές αμιγούς κατοικίας),
- η προσφορά θέσεων στάθμευσης εκτός οδού είναι μικρή,

Όλοι οι παραπάνω χώροι διαθέτουν (ή αναμένεται να διαθέτουν σύντομα) περίπου 7500 θέσεις στάθμευσης (χρονικός ορίζοντας: 2005) οι οποίες, αν συνυπολογισθούν οι κλειστές ιδιωτικές και οι θέσεις σε σταθμούς μικρότερης κλίμακας, ανέρχονται στις 8200 - 8500 θέσεις περίπου.

Στο πλαίσιο της έρευνας για το Υ.Μ.Ε. πραγματοποιήθηκε απογραφή της προσφοράς στάθμευσης, της παρά το κράσπεδο και της εκτός οδού, στους υποψήφιους δρόμους του δικτύου. Έτσι, μετρήθηκαν τόσο οι νόμιμες όσο και οι παράνομες βάσει του Κ.Ο.Κ θέσεις.

Σημειώνεται ότι κατά την περίοδο έρευνας, λόγω διακοπών, η ζήτηση στάσης και στάθμευσης ήταν μικρότερη κατά 40% περίπου της κανονικής. Κατά την απογραφή καταγράφηκε αναλυτικά το καθεστώς στάθμευσης καθώς και άλλα στοιχεία όπως: πλάτος οδών, πεζόδρομών, τοπικά κυκλοφοριακά προβλήματα, η υφιστάμενη κάθετη και οριζόντια σήμανση στην περιοχή κ.ά. Δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στη διάταξη των στάθμευσην των αυτοκινήτων, δηλαδή αν είναι παράλληλη, κάθετη, υπό γωνία, και στην ύπαρξη (ή όχι) χρονικού περιορισμού. Μετρήθηκαν επίσης τα διπλοσταθμευμένα οχήματα.

7.3.4.2.3 Το ποδήλατο στη μελλοντική Βιώσιμη λειτουργία της πόλης

Σύμφωνα με τα παραπάνω μια πολιτική για το ποδήλατο δεν θα είχε νόημα να περιοριστεί στην προσφορά κάποιων

Πίνακας 7.0.4 Η χωρτικότητα σε θέσεις των υφιστάμενων δημοτικών και ιδιωτικών χώρων στάθμευσης στη θεσσαλονίκη

	Υφιστάμενες θέσεις εκτός οδού	
Δημοτικοί χώροι		
Χώρος στάθμευσης οδών Μοναστηρίου-26 ^η Οκτωβρίου:	(80) θέσεις	
Στρατοπ. Τσιρογιάννη (ελεύθερο)	(600) θέσεις	
οδού Πολυτεχνείου 33	(20) θέσεις	
οδών Σαπφούς - Ταντάλου:	(100) θέσεις	
Ιδιωτικοί χώροι (δημόσιας χρήσης)		
της HELEXPO υπαίθριος οδού Αγγελάκη:	(300) θέσεις	
της HELEXPO Βελλίδειου Συνεδριακού Κέντρου:	(450) θέσεις	
«Μακεδονία» (ιδιωτικό δ.χ.) στην οδό Β. Ηρακλείου:	(200) θέσεις	
Εμπορικού Κέντρου «Πλατεία» Β. Ηρακλείου:	(440) θέσεις	
οδού Ολυμπίου Διαμαντή (υπόγ.):	(160) θέσεις	
Πλ. Ελευθερίας (υπαίθριος)	(250) θέσεις	
Λέοντος Σοφού (υπέργειος σταθμός):	(300) θέσεις	
26 ^η Οκτωβρίου (υπόγ.):	(160) θέσεις	
Οργανισμού Λιμένος (2 υπαίθριοι χώροι):	(~250) θέσεις	
ιδιοκτησίας ΗΛΤΣΙΟΥ ΑΕ (περιοχή KAPSIS HOTEL):	(200) θέσεις	
υπέργ. σταθμός ΥΠΕΧΩΔΕ/ΚΕΔ οδού Κουντουριώτη:	(920) θέσεις	
υπό κατασκευή (υπόγειος χώρος Χ.Α.Ν. θεσσαλονίκης έναρξη λειτουργίας: Β' εξάμηνο 2004)	(1100) θέσεις	
υπαίθριος χώρος εξυπρέπτησης Νέου Επιβατικού Σιδηροδρομικού Σταθμού (ΟΣΕ)	(120) θέσεις	

υποδομών για όσους θα επιθυμούσαν να το χρησιμοποιούν. Το αποτέλεσμα θα ήταν αμελητέο. Το ζήτημα δεν είναι να θρεθεί και λίγος χώρος για το ποδήλατο στο καθεστώς που επικρατεί σήμερα στους δρόμους της πόλης. Το ζήτημα είναι να χρησιμοποιηθεί το ποδήλατο ως εργαλείο για να αλλάξει αυτό το καθεστώς.

Το ποδήλατο είναι σημαντική συνιστώσα ενός συστήματος που αξίζει να εφαρμοστεί σε αυτή την πόλη, όπως εφαρμόζεται σε κάθε ευρωπαϊκή πόλη. Ενός συστήματος συνδυασμένων μετακινήσεων που θα εγκατασταθεί εκεί όπου σήμερα δεν υπάρχει κανένα σύστημα, καμία οργάνωση. Επομένως ένταξη του ποδηλάτου στη θεσσαλονίκη σημαίνει δημιουργία υποδομής για την ασφαλή και άνετη κίνηση του ποδηλάτου, κατασκευή χώρων στάθμευσης στην περίμετρο μιας κεντρικής περιοχής στην οποία θα ασκηθεί μια περιοριστική πολιτική για την κυκλοφορία και τη στάθμευση του αυτοκινήτου, εγκατάσταση ενός δικτύου ενοικίασης, επισκευής και ασφαλούς στάθμευσης ποδηλάτων και τέλος δημιουργία δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας για την πυκνή εξυπρέτηση της κεντρικής περιοχής.

7.3.4.2.4 Περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου.

Επιλογές σκεδιασμού

Στη θεσσαλονίκη έχει δοθεί μια ευκαιρία για το ποδήλατο, περισσότερο για να χρησιμοποιείται για αναψυχή και για βόλτα, παρά ως λύση για τις καθημερινές μετακινήσεις στην πόλη. Πρόκειται για οριοθέτηση, παρά για ειδική κατασκευή, λωρίδας κίνησης ποδηλάτου, σημαντικού μήκους, περίπου 2,9 χλμ., κατά μήκος της πλακοστρωμένης παραλίας. Το πλάτος των 2,2 μ. είναι σχετικά μικρό για τις δυνατότητες του χώρου αλλά είναι ανεκτό δεδομένου ότι ακόμη δεν υπάρχει μεγάλη πυκνότητα ποδηλάτων. Δικαιολογείται ακόμη γιατί αυτή η λωρίδα δεν βρίσκεται σε επαφή με οδόστρωμα αυτοκινήτων αλλά στο εσωτερικό μιας πεζοδρομημένης επιφάνειας μεγάλου πλάτους. Η αφετηρία της λωρίδας είναι ο Λευκός Πύργος. Κατευθύνεται προς τα ανατολικά και καταλήγει στο Ποσειδώνιο, κοντά στο νέο Μέγαρο Μουσικής.

Το πρώτο της τμήμα, μήκους 600 μ., οριοθετείται με δύο πράσινες γραμμές οι οποίες στο δεύτερο και μεγαλύτερο

τμήμα του γίνονται ανάγλυφες και μετατρέπονται σ' ένα λεπτό όριο ύψους περίπου 5 εκ. Το ανάγλυφο αυτό όριο σπάει την ενότητα του παραλιακού χώρου. Θα μπορούσε αντί γι' αυτό να διαφοροποιηθεί το υλικό επίστρωσης της λωρίδας και να αποκτήσει άλλο χρώμα και άλλη υφή το σύνολο της επιφάνειάς της, έτσι ώστε να είναι πιο έντονη αισθητικά και ουσιαστικά η παρουσία της. Η φτηνή λύση που έχει δοθεί δεν είναι στο ύψος της ποιότητας του παραλιακού χώρου.

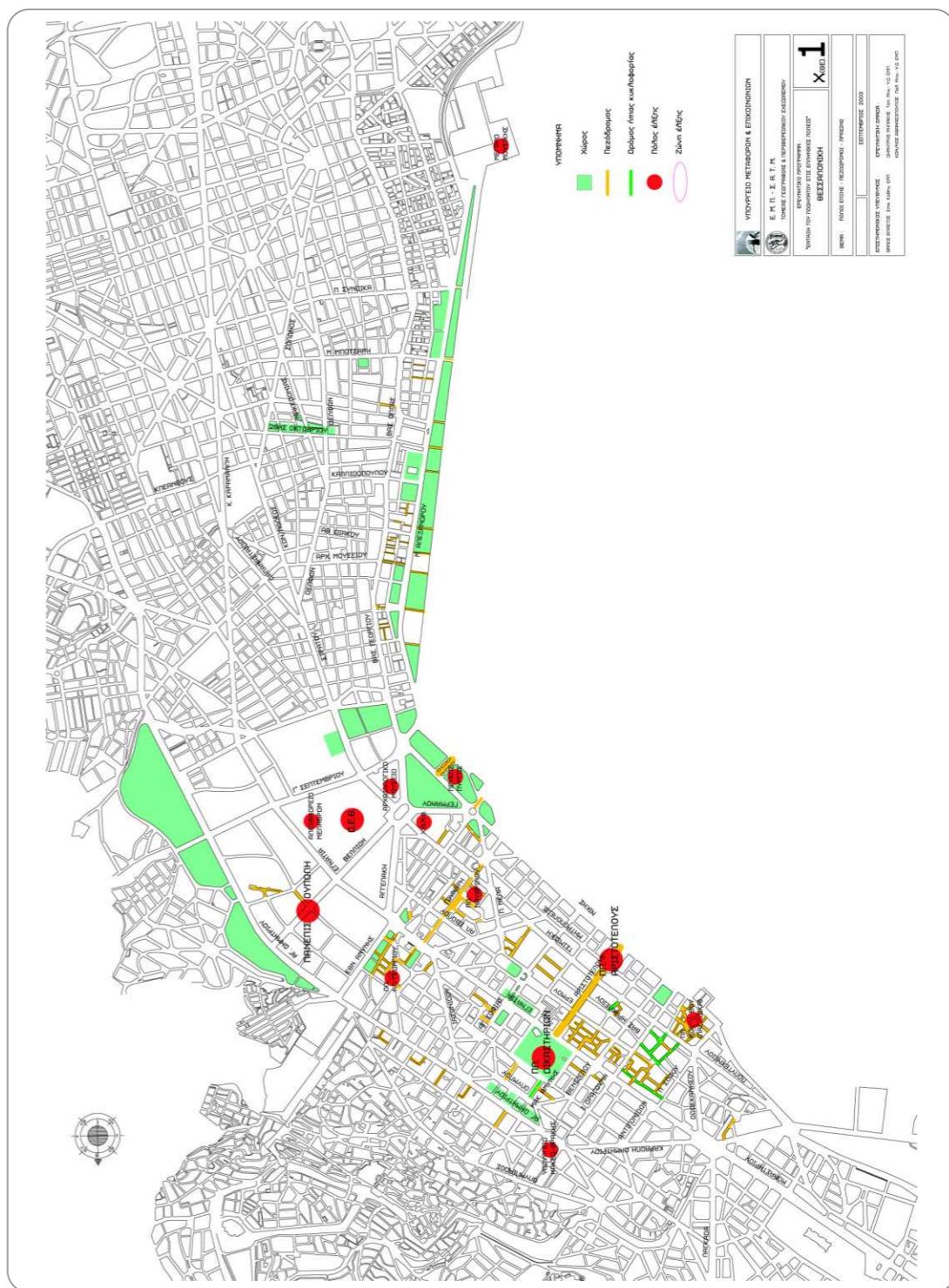
Δεδομένου ότι η θεσσαλονίκη αναπτύσσεται γραμμικά προκύπτει ότι ανάλογα πρέπει να αναπτύσσεται και το δίκτυο κορμού της. Ποιος θα ήταν ο καταλληλότερος οδικός άξονας για τη δημιουργία υποδομής ποδηλάτου; Με βάση το σχέδιο υφιστάμενης λειτουργίας του οδικού δικτύου > **Χάρτης Χ(θε)2** όλοι οι βασικοί δρόμοι έχουν αναλάβει σημαντικό ρόλο στη διεκπεραίωση των ροών, επομένως δεν αντιρροστεύουν το καταλληλότερο περιβάλλον για να κινείται το ποδήλατο.

Αντίθετα η παραλία της θεσσαλονίκης αποτελεί ένα εξαιρετικά πρόσφορο και άνετο χώρο, υψηλής αισθητικής ποιότητας. Το μεγαλύτερο τμήμα της, το ανατολικά του λευκού πύργου, έχει άπλετο χώρο. Το δυτικά του λευκού πύργου, που αντιστοιχεί στην οδό Νίκης, ποι αστικό, αναπτύσσεται στην προκυμαία, που παρά τη στενότητά της επαρκεί. Χρησιμοποιείται και σήμερα από ποδηλάτες.

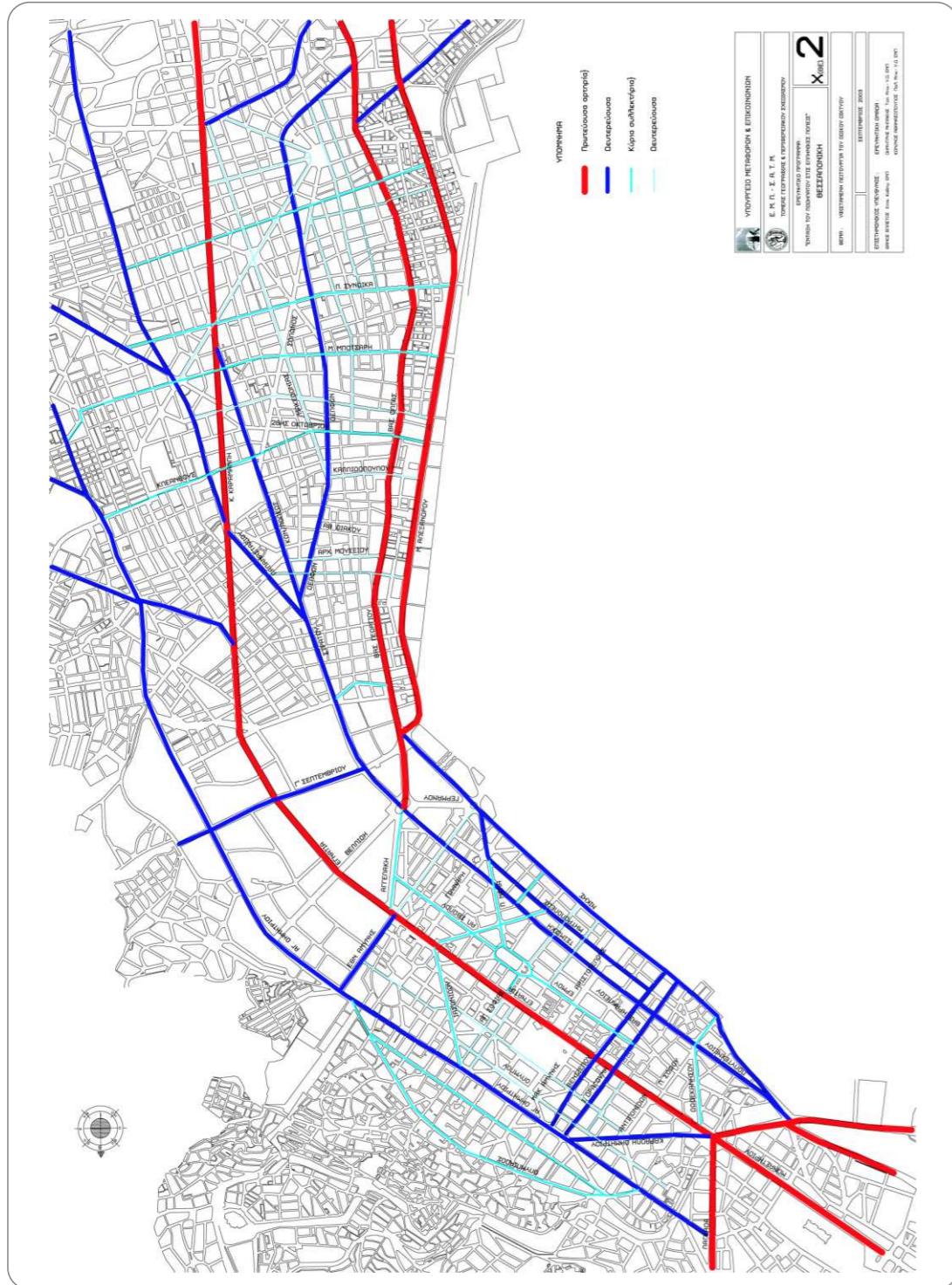
Οι υπόλοιποι κλάδοι του προτεινόμενου δικτύου έχουν ως βασικό σκοπό τη σύνδεση της πόλης με το βασικό παραλιακό κλάδο ανατολής - δύσης. Είναι κάθετοι σε αυτόν και δίνουν τη δυνατότητα στους κατοίκους των περιοχών που τοποθετούνται αμέσως ανατολικά και δυτικά του κέντρου να διέρχονται από αυτό παραλιακά, αποφεύγοντας τους κορεσμένους εσωτερικούς άξονες.

Δρόμοι παράλληλοι του παραλιακού για το δίκτυο κορμού επελέγησαν οι Ερμού - Αλ. Σβάλου που λόγω του ότι έχει σχετικά μικρό μήκος και δεν προσφέρει διεξόδους προς το ανατολικό και δυτικό τμήμα της πόλης, προφυλάσσεται από τις μεγάλες ροές, η Αγ. Δημητρίου η οποία αν και έχει μεγάλο πλάτος τοποθετείται σχετικά εκτός των διαμπερών ροών ανατολής δύσης, και η Δελφών, από την οποία επιλέγονται δύο διακοπτόμενα τμήματα > **Χάρτης Χ(θε)3**.

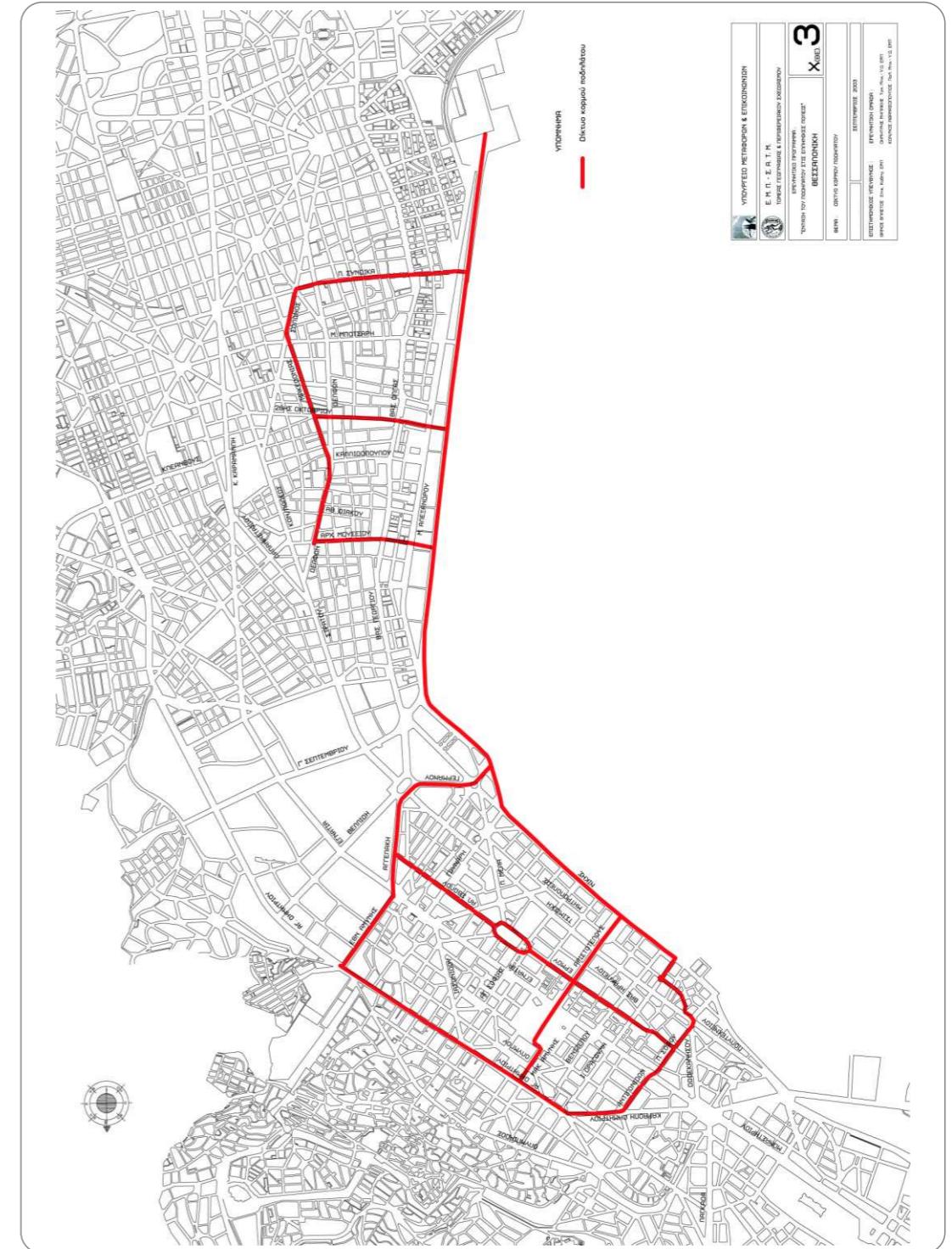
ΧΑΡΤΗΣ Χ(θε)1 > ΠΟΛΟΙ ΕΛΙΣΣ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ



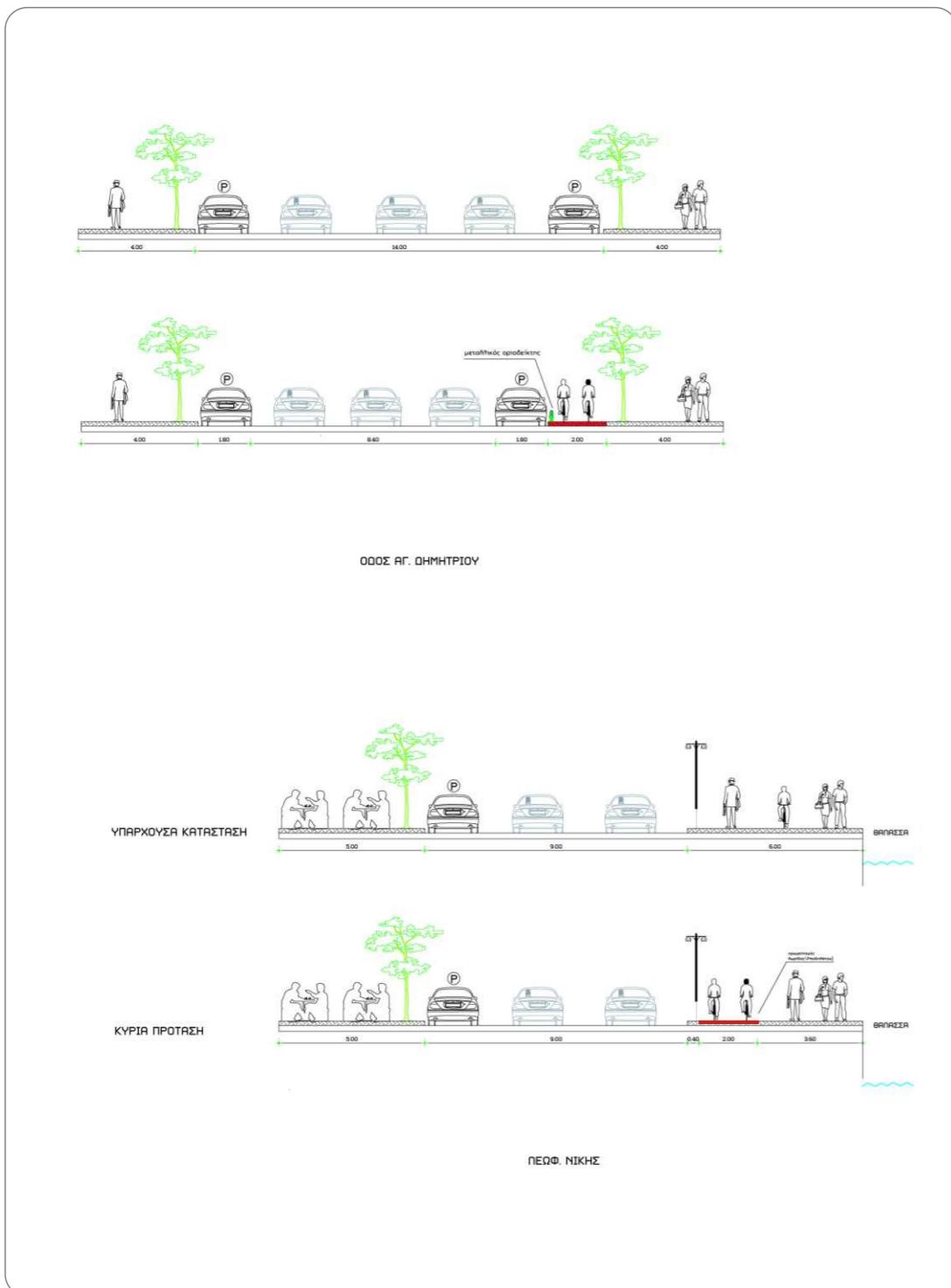
ΧΑΡΤΗΣ Χ(θΕ)2 > ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



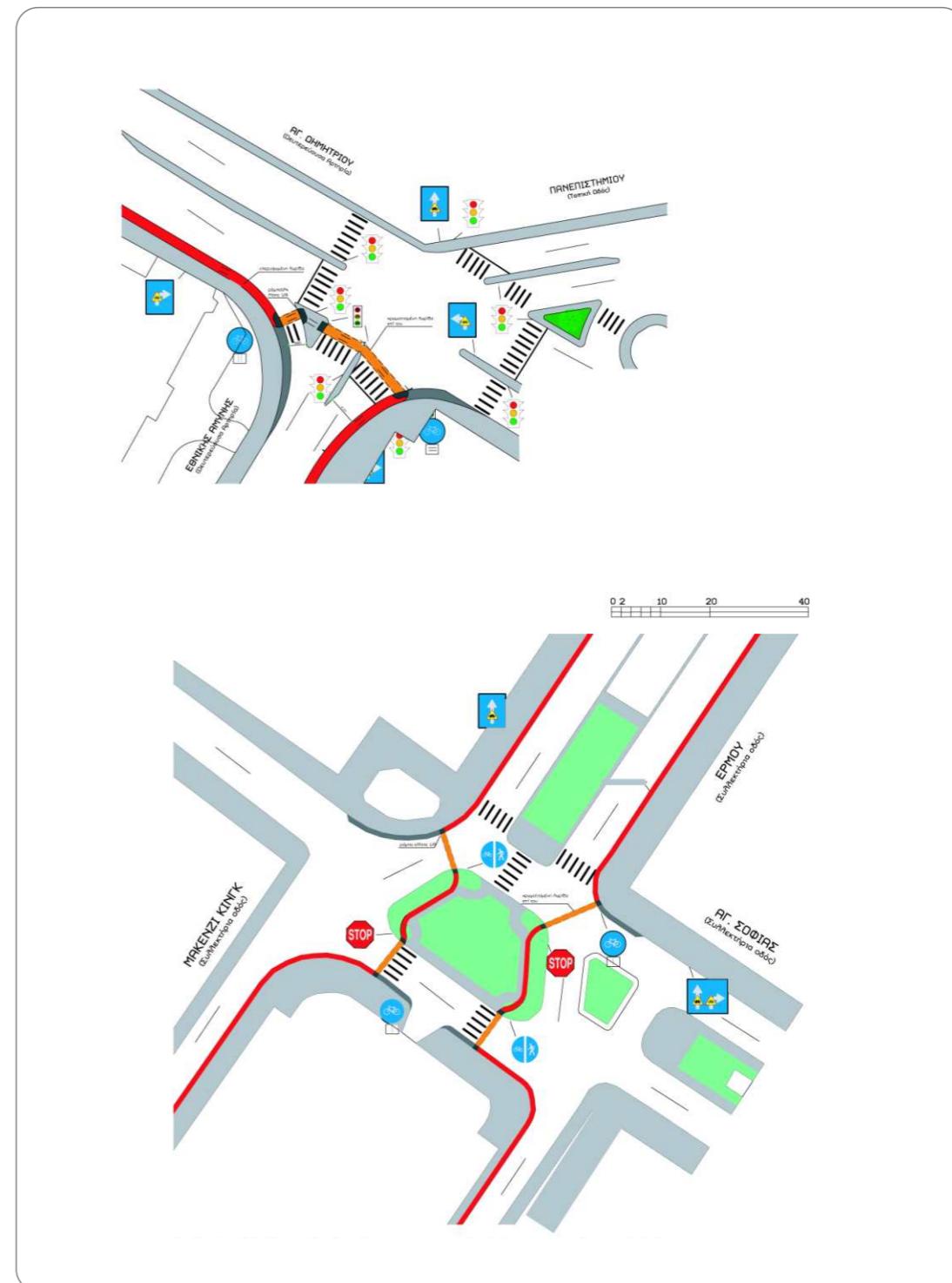
ΧΑΡΤΗΣ Χ(θΕ)3 > ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



Σχέδιο 7.12.1. Θεσσαλονίκη. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου



Σχέδιο 7.12.2. Θεσσαλονίκη. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου



ΠΑΤΡΑ

7.3.4.3 Πάτρα

7.3.4.3.1 Γενικά

Η Πάτρα είναι μια από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας, με πλοθυσμό που ξεπερνάει τις διακόσιες χιλιάδες άτομα. Η πληθυσμιακή αυτή συγκέντρωση, σε σχετικά αρκετά μεγάλες πυκνότητες στο κέντρο και την περιφέρεια ήδη αποτελεί ένα δεδομένο που δυσκολεύει την ένταξη του ποδηλάτου. Υπάρχουν συγχρόνως και άλλοι παράγοντες που επιβαρύνουν τις κυκλοφοριακές συνθήκες:

- η γεωγραφική θέση της Πάτρας πάνω στην πορεία που συνδέει τη νοτιοδυτική Πελοπόννησο με την υπόλοιπη Ελλάδα. Η κατασκευή της γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου είναι αναπόφευκτο να οδηγήσει σε αύξηση των φόρτων κατά μήκος της δυτικής ακτής. Συμειώνεται ότι η πρόσφατα κατασκευασμένη ευρεία παράκαμψη της πόλης αποσπά και θα αποσπά μόλις ένα μέρος αυτών των διαμπερών ροών, μια και το κέντρο της πόλης θα παραμένει πάντα ελκυστικό έστω και για μια σύντομη στάση,
- το λιμάνι, το οποίο λόγω των προβλημάτων ασφάλειας στο βαλκανικό χώρο έχει αναδειχθεί σε κύρια πύλη της Ελλάδας προς την Ευρώπη. Η θέση του, μπροστά ακριβώς στο κέντρο της πόλης, υποχρέωνται όλες τις σχετικές με το λιμάνι μεταφορές, επιβατικές και εμπορευματικές, να διέρχονται από το κέντρο επιβαρύνοντάς το και συγχρόνως αποκόπτοντας την επαφή της πόλης με τη θάλασσα. Η επικείμενη λειτουργία του νέου λιμανιού, νοτιότερα, θα ανακουφίσει το κέντρο της πόλης και θα επιτρέψει να ασκηθούν πολιτικές ανάπλασης της κεντρικής περιοχής και διευκόλυνσης της διεξόδου της προς τη θάλασσα,
- το Πανεπιστήμιο, το τρίτο σε μέγεθος στην Ελλάδα. Αντιπροσωπεύει ένα ισχυρό παράγοντα που ενισχύει την οικονομία και τη ζωτιά της πόλης και την εμπλουτίζει με ένα νεανικό κόσμο δραστήριο, κινητικό, έντονα παρόντα στο κέντρο. Από πλευράς κυκλοφοριακής αυτό είναι ένα πρόβλημα, από πλευράς όμως κοινωνικής και οικονομικής είναι ένα μεγάλο πλεονέκτημα για την πόλη. Ως προς την προοπτική ένταξης του ποδηλάτου, η Πάτρα, με το χαρακτήρα της Πανεπιστημιακής πόλης, διαθέτει ένα πλούσιο κοινό το οποίο θα μπορούσε, ευκολότερα

από οποιαδήποτε άλλη κοινωνική ομάδα, να προσελκυστεί από το ποδήλατο. Σχετικά παραδείγματα από ευρωπαϊκές πανεπιστημιακές πόλεις υπάρχουν πολλά,

- η μορφή του οδικού δικτύου του κέντρου > **Χάρτης Χ(ΠΑ)1.** Πρόκειται για την εφαρμογή ενός ιπποδάμειου, σχεδίου που εκπονήθηκε στις αρχές του προγούμενου αιώνα από το Βούλγαρο. Το ιπποδάμειο ως τύπος πολεοδομικού σχεδίου είναι το πιο θολικό για την κυκλοφορία, όμως το πρόβλημα του συγκεκριμένου σχεδίου είναι η στενότητα των δρόμων και το μικρό μέγεθος των οικοδομικών τετραγώνων. Προφανώς ο πολεοδόμος δεν είχε προβλέψει ούτε το τι θα σήμαινε το αυτοκίνητο ούτε ότι θα επιτρέποταν η οικοδόμηση με τόσο υψηλούς συντελεστές. Θετικό στοιχείο του σχεδίου είναι οι πλατείες του που αποτελούν σήμερα σημεία χαλάρωσης στο εσωτερικό της κορεσμένης πόλης και φυσικά θα πρέπει να αξιοποιηθούν στο μέγιστο βαθμό,
- οι υπερτοπικές δραστηριότητες όπως το πανεπιστημιακό νοσοκομείο, η βιομηχανική περιοχή, οι ζώνες αναψυχής και παραθεριστικής κατοικίας βόρεια και νότια της πόλης, είναι μεν πολύ σημαντικές συνιστώσες για την ανάπτυξη της πόλης, ωστόσο φορτίζουν σοβαρά το δίκτυο.

7.3.4.3.2 Οι πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Η Πάτρα πράγματι είναι η ουσιαστική πύλη της Ελλάδας προς την Ευρώπη, αλλά κατά την άλλη κατεύθυνση δίνει την εικόνα προς τους προερχόμενους από την Ιταλία μιας πόρτας ανοικτής στο πουθενά, μιας πόρτας που δεν έχει τίποτα το αξιόλογο πίσω της. Οι επιβάτες των πλοίων διέρχονται από την πόλη, δεν στέκονται. Αυτό συμβαίνει και σε άλλες ελληνικές πόλεις. Συμβαίνει και στην Αθήνα. Την Αθήνα που είναι γνωστή από τα παιδικά χρόνια σε όλους τους Ευρωπαίους, την Αθήνα που τη διδάσκονται στα σχολεία τους, την παρακάμπτουν οι επισκέπτες ενδιαφέρομενοι αποκλειστικά για τις ακτές. Από τη χώρα μας αυτό που αξιολογούν είναι μόνο η φύση της και όχι αυτό που φτιάχνουμε εμείς σαν κοινωνία. Μας αμφισβητείται ακόμη και η ικανότητά μας να δείχνουμε σωστά αυτά που έφτιαξαν οι παλαιότεροι.

Ωστόσο στην Ευρώπη και σε όλο τον κόσμο αυτό που προσφέρεται σαν προϊόν είναι κυρίως οι ίδιες οι πόλεις. Το

παρόν τους. Σε οποιαδήποτε ευρωπαϊκή πόλη, οιάδες επισκεπτών περιφέρονται στο κέντρο της, περπατούν, απολαμβάνουν τον τόπο και τους ανθρώπους του, γνωρίζουν, διδάσκονται. Αυτή η εικόνα στις ελληνικές πόλεις σχεδόν δεν υπάρχει και ειδικά στην Πάτρα ίσως είναι απολύτως απούσα, παρόλο που η απόσταση του κέντρου από το λιμάνι είναι ελάχιστη.

Η Ελλάδα είναι ένας τόπος αναφοράς στην ιστορία της Ευρώπης. Όλοι θα θίθελαν να τον επισκεφτούν. Και όμως τις πόλεις μας τις παρακάμπτουν. Ο λόγος είναι προφανής. Ουσιαστικά τους χώρους, που θα μπορούσε να τους ζήσεις σαν επισκέπτης και σαν κάτοικος, τους έχουμε απογυμνώσει από τις ιστορικές και καθημερινές τους ποιότητες. Τα αυτοκίνητα έχουν καταλάβει το μεγαλύτερο μέρος των οδοστρωμάτων, πεζοδρομίων, νησίδων, πλατειών. Αυτό είναι μια φυσιολογική εξέλιξη της ανεπάρκειας της δημόσιας συγκοινωνίας και των άλλων προϋποθέσεων για να περπατήσει κανείς ή να κάνει ποδήλατο. Η μοναδική δυνατότητα είναι η χρήση του αυτοκινήτου. Ο Έλληνας δεν το επιλέγει. Υποχρέωνται να το χρησιμοποιεί. Στην Ευρώπη, που οι πόλεις της έχουν πλέον γίνει τόποι τουριστικής προσάρκυσης σήμερα το αυτοκίνητο περιορίζεται, τοποθετείται μόνο στους χώρους που του ανήκουν. Αυτοί είναι οι μεγάλες αρτηρίες. Στα κέντρα και στους τοπικούς δρόμους των περιοχών κατοικίας το αυτοκίνητο είναι ανεκτό, αλλά υποχρέωνται να κινείται με πολύ χαμηλές ταχύτητες, έτσι ώστε να συνυπάρχει με τον πεζό με ασφάλεια και να μην αφαιρεί από το περιβάλλον του δρόμου εκείνα τα στοιχεία που το καθιστούν ελκυστικό: καθαρό αέρα, χαμηλά επίπεδα θορύβου, άνεση στο περπάτημα κλπ. Το αυτοκίνητο έδωσε τη δυνατότητα στις πόλεις να εκτονώσουν τα κέντρα τους και να εγκαταστήσουν χρήσεις κάθε κατηγορίας σε αρκετή απόσταση από αυτά. Αυτό οδήγησε στην αποδυνάμωση του ρόλου των κέντρων και κυρίως της παραδοσιακής λειτουργίας τους, που είναι αυτά των πόλων αναφοράς, των πόλων που εγγυώνται την κοινωνική συνοχή της πόλης. Η Πάτρα επεκτείνεται επίσης. Τα έργα οδοποιίας στην περιφέρειά της, όπως η παράκαμψη, θα ενισχύσουν αυτήν την τάση. Η υψηλή πυκνότητα δραστηριοτήτων στο κέντρο δεν θα πρέπει να θεωρηθεί ότι είναι μόνο ένα μειονέκτημα. Αντίθετα επιτρέπει να ασκηθούν πολιτικές για τον πεζό, τον ποδηλάτη και τη δημόσια



Πηγή: 'Portal - Promotion of Results in Transport Research and Learning', E.E. Research Programme, Γ.Δ. Μεταφορών, Agenda 2003

συγκοινωνία, που με μικρό κόστος θα το εξυπηρετήσουν ικανοποιητικά. Η προβλεπόμενη κατασκευή της μικρής παράκαμψη θα διευκολύνει πολύ την εφαρμογή μιας τέτοιας πολιτικής, όμως δεν αποτελεί προϋπόθεση για πολλούς λόγους: ο δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτου αυξάνει κατακόρυφα και πρέπει άμεσα να παρθούν μέτρα που θα συγκρατήσουν όχι την αγορά αλλά τη χρήση του αυτοκινήτου, ιδίως στο κέντρο. Στην Πάτρα, όπως και σε πολλές ελληνικές πόλεις, το ζήτημα δεν είναι να δοθούν λύσεις απέναντι στα αυτοκίνητα που προστίθενται καθημερινά στον υφιστάμενο στόλο αλλά και λύσεις απέναντι στα αυτοκίνητα που υπάρχουν, τα οποία στο κέντρο πρέπει να περιοριστούν. Μια ριζική πολιτική αναβάθμισης του κέντρου, αναγνωρίζοντας ότι η χωρητικότητα του έχει ξεπεραστεί, δεν πρέπει να διστάσει να περιορίσει τις θέσεις στάθμευσης σε αυτό, και έτσι να κερδίσει το χώρο που έχει ανάγκη ο πεζός, ο ποδηλάτης και η δημόσια συγκοινωνία. Η τελευταία δεν θα είχε δυσκολία να καλύψει το κέντρο και να το συνδέσει με τις περικεντρικές περιοχές. Τα μικρά λεωφορεία, χάρη στην ευελιξία τους, είναι τα πιο κατάλληλα για αυτό το αντικείμενο. Με μικρού μίκους γραμμές, που θα σαρώνουν το κέντρο, θα έχουν αφετηρία χώρους στάθμευσης και ισχυρούς πόλους στην περίμετρό του.

Ο πιο σημαντικός συνδυασμένος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός στόχος είναι η ανάδειξη του κέντρου της Πάτρας με την απελευθέρωσή του από το αυτοκίνητο. Μπορούν να αλλάξουν οι συνθήκες στους δρόμους του κέντρου. Φυσικά όχι σε όλους. Όμως πρέπει να υπογραμμιστεί ότι μόνο αν ασκηθούν στο κέντρο περιοριστικές πολιτικές στο αυτοκίνητο θα δοθεί ώθηση στη χρήση της ευρείας και αύριο της μικρής παράκαμψης της πόλης. Μόνο με αυτή την προϋπόθεση θα έχει νόμα η ανάπτυξη δικτύων μικρών λεωφορείων και θα στηριχτεί γενικότερα η δημόσια συγκοινωνία.

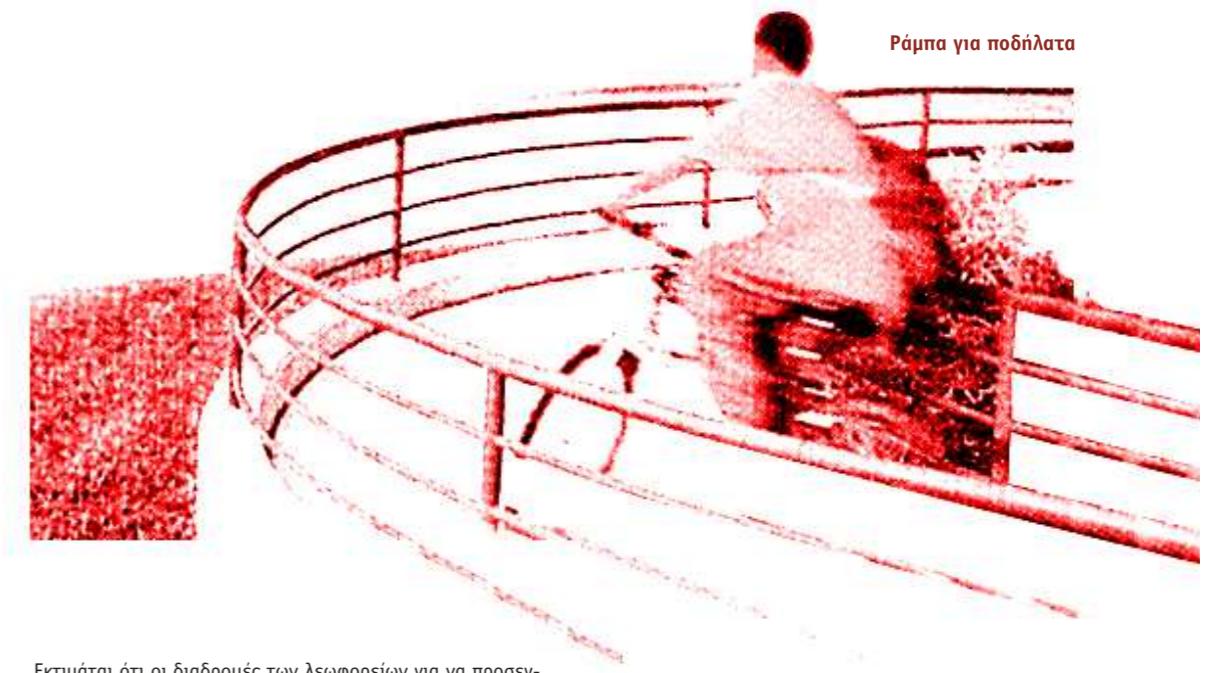
Η εγκατάσταση συνθηκών πίπας κυκλοφορίας στο κέντρο της Πάτρας θα υλοποιηθεί με την ταυτόχρονη εφαρμογή δυο αλληλένδετων πολιτικών:

1. της ιεράρχησης του οδικού δικτύου,
2. της υλοποίησης διαμορφώσεων που θα επιβάλλουν στο αυτοκίνητο την τήρηση της ιεράρχησης. Οι διαμορφώσεις αυτές, που γίνονται εφικτές χάρη στην ιεράρχηση και την υποδάθμιση του κυκλοφοριακού ρόλου κάποιων δρόμων, θα συμβάλουν στην ανάπλαση του οδικού περιβάλλοντος, δεδομένου ότι συνίστανται σε περιορισμούς του πλάτους

του οδοιστρώματος και σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων. Η υφιστάμενη ιεράρχηση (η σημερινή λειτουργία) του οδικού δικτύου φαίνεται στο **Χάρτη Χ(ΠΑ)2**. Ως ζεύγος κύριων αρτηριών λειτουργούν οι Όθωνος - Αμαλίας και Αγ. Ανδρέου. Το ζεύγος αυτό εξυπηρετεί τις διαμπερείς και τις μεγάλες ροές που, ίσως ένα μέρος τους μπορούσε να μετατεθεί στην ευρεία παράκαμψη, αλλά, ένα άλλο μέρος συνδέεται με το λιμάνι ή με άλλες προελεύσεις και προορισμούς, που βρίσκονται στο εσωτερικό του ιστού.

Ζεύγος δευτερευουσών αρτηριών συγκροτούν οι Κορίνθου-Μαιζώνος. Το δεύτερο αυτό ζεύγος συνδέεται άμεσα με την ανατολική περιοχή της πόλης. Και τα δυο ζεύγη επιφέρουν σοβαρές επιπτώσεις στο οδικό περιβάλλον του κέντρου, το πρώτο, διότι το απομονώνει από τη θάλασσα και το δεύτερο διότι διέρχεται από δρόμους που εφάπτονται της κεντρικής πλατείας Αγ. Γεωργίου. Μάλιστα η Μαιζώνος έχει ποιότητες που εμποδίζονται να αξιοποιηθούν.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η Μαιζώνος είναι η Βασική πεζοδρόμηση που προτείνεται από τη Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας που εκπονήθηκε για την πόλη το 1996 (Γραφείο Δοξιάδη). Η δεύτερη πεζοδρόμηση είναι η Παντανάσσης, ήσσονος σημασίας δρόμος. Η παραπάνω μελέτη δύσκολα θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι εισηγείται ριζικές αλλαγές στην υφιστάμενη κατάσταση. Εμπλουτίζει το δίκτυο των υφισταμένων πεζοδρόμων > **Χάρτης Χ(ΠΑ)1**, που τα κυριότερα τμήματά του είναι η Τριών Ναυάρχων και τα πρώτα δυο οικοδομικά τετράγωνα της Αγ. Νικολάου και της Ηφαίστου, με την Μαιζώνος, την Παντανάσσης και τη Σισίνη με προφανή στόχο να συνδεθούν τα Ψηλά Αλώνια με την περιοχή της παλιάς πόλης. Η τελευταία αναπτύσσεται γύρω από την Ηφαίστου, σε συνέχεια με το κέντρο της πόλης και τέλος με το λιμάνι. Εξασφαλίζεται έτσι μια αξιόλογη διαδρομή για τον πεζό, όχι όμως και μια κεντρική περιοχή απαλλαγμένη από το αυτοκίνητο, όπως θα ήταν στην πόλη. Η Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας προτείνει επίσης τη μετατροπή της Ρήγα Φεραίου σε λεωφορειόδρομο. Δεν είναι Βέβαιο ότι η ζήτηση είναι τόσο μεγάλη ώστε να προκύψει μια υψηλή συνηθότητα διελεύσεων που θα δικαιολογήσει τη δημιουργία λεωφορειόδρομου. Εκτός και αν συγχρόνως προτείνεται η πεζοδρόμηση της Ρήγα Φεραίου όπότε η κίνηση των λεωφορείων πάνω του αποτελεί μια δευτερεύουσα λειτουργία.



Εκτιμάται ότι οι διαδρομές των λεωφορείων για να προσεγγίσουν την πελατεία θα πρέπει να απλώνονται στο σύνολο της επιφάνειας της κεντρικής περιοχής και να μη συγκεντρώνονται σε ένα άξονα, όπως άλλωστε συμβαίνει και σήμερα. Η Πάτρα δεν είναι πολύ μεγάλη πόλη ώστε να δικαιολογήσει σε μια πρώτη φάση μια τόσο μονοδιάστατη λύση.

7.3.4.3.3 Το ποδήλατο στη μελλοντική Βιώσιμη λειτουργία της πόλης

Στην Ευρώπη ένα μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων εκτελούνται με ποδήλατο. Πρόκειται για ένα μέσο που κάποτε ήταν παρόν στις ελληνικές πόλεις, όπως και στην Πάτρα. Η πόλη αυτή προσφέρεται για ποδήλατο γιατί ένα μεγάλο μέρος της, αυτό που αναπτύσσεται κατά μήκος της παραλιακής ζώνης, είναι επίπεδο, το εμπόριο, οι χρήσεις αναψυχής και άλλες δραστηριότητες είναι συγκεντρωμένες σε μια σχετικά μικρή επιφάνεια, π δε κατοικία είναι και αυτή σε υψηλές πυκνότητες παρούσα στην κεντρική περιοχή. Με το ποδήλατο θα μπορούσαν να εκτελούνται πολλές από τις καθημερινές μετακινήσεις, αποφορτίζοντας τους δρόμους από κυκλοφορία και στάθμευση. Το ποδήλατο έχει απίστευτα περισσότερες δυνατότητες από οποιοδήποτε άλλο μέσο για να εξυπηρετεί μικρές και μεσαίες μετακινήσεις και τέτοιες είναι οι περισσότερες από τις μετακινήσεις που γίνονται στην Πάτρα. Το ποδήλατο σε αυτή την πόλη θα μπορούσε να καλύψει ακόμη και τη σύνδεση του κέντρου με την Πανεπιστήμιο και τις παραθαλάσσιες περιοχές αναψυχής. Δεν υπάρχουν εμπόδια για τον ποδηλάτη. Το ποδήλατο μπορεί αν χρειαστεί να μπει σε ένα όχημα δημόσιας συγκοινωνίας και

σε κάθε άλλο όχημα, να κινηθεί σε μονόδρομους αντίθετα με τα αυτοκίνητα και σε πεζοδρόμους. Μπορεί να κάνει τα πάντα. Είναι μία πρόεταση του πεζού. Όταν δεν χρησιμοποιείται το ποδήλατο, αυτό σημαίνει ότι και το περπάτημα έχει δυσκολίες.

Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις έδωσαν τη δυνατότητα στον ποδηλάτη να κινείται φθηνά και κατά τρόπο που να μπορεί να έρχεται σε επαφή με το περιβάλλον της πόλης του. Γιατί αυτό είναι η πρώτη προϋπόθεση για να επιλέξεις να κινηθείς με το ποδήλατο: το να απολαμβάνεις τη διαδρομή από την οποία διέρχεσαι. Εδώ στις ελληνικές πόλεις αυτή η ποιότητα τείνει να χαθεί.

Η πολιτική επανένταξης του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη δεν είναι για να κωρέσει ένα ακόμη μέσο μετακίνησης στις υφιστάμενες συνθήκες. Είναι γιατί το ποδήλατο συνεπάγεται ανθρώπινες συνθήκες ζωής, συνεπάγεται ένα υγιές περιβάλλον. Αν υπάρχει ξανά το ποδήλατο στην Πάτρα όπως υπάρχει στην ευρωπαϊκή πόλη, αυτό θα σημαίνει ότι ασκήθηκε μια γενικότερη πολιτική αισθητικής και περιβαλλοντικής ανάπλασης. Θα πρόκειται για μια πολιτική που θα δίνει μια μοντέρνα λύση στα σύγχρονα προβλήματα χρησιμοποιώντας ένα 'παραδοσιακό' μέσο του οποίου θέλει να τεκνολογία έχει κατά πολύ εξελιχθεί.

Η εισαγωγή του ποδηλάτου δεν προϋποθέτει την υλοποίηση ακινήτων υποδομών. Δεν είναι απαραίτητο παντού να

φτιαχτούν αποκλειστικοί διάδρομοι ή λωρίδες για να κινείται ο ποδηλάτης με ασφάλεια και με άνεση. Αυτό που χρειάζεται σε ένα μεγάλο ποσοστό του οδικού δικτύου είναι κάτι πο απλό: η μείωση των ταχυτήτων. Αν επιτευχθεί αυτό, τότε μπορεί το ποδήλατο να κινείται μαζί με τα αυτοκίνητα.

Αυτό θα είναι φυσικά προς όφελος και του πεζού. Αντίστροφα, παίρνοντας μέτρα για τον πεζό, κάτι που οφείλει στην Πάτρα στους κατοίκους και τους επισκέπτες της, ουσιαστικά διαμορφώνονται έμμεσα συνθήκες για να ξαναβγούν οι ποδηλάτες στο δρόμο.

7.3.4.3.4 Περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου.

Επιλογές σχεδιασμού

Ο στόχος του προτεινόμενου δικτύου ποδηλάτου είναι αρχικά να καλύψει επαρκώς την κεντρική επίπεδη περιοχή, που ορίζεται βόρεια από την Αγ. Σοφίας, νότια από την Τριών Ναυάρχων, ανατολικά από την Υψηλάντου και δυτικά από τον παραλιακό άξονα Όθωνος - Αμαλίας.

Ο παραλιακός άξονας εξυπηρετεί σήμερα μια ισχυρή διαμπερή ροή. Συγχρόνως ένα βασικό χαρακτηριστικό του είναι ότι κατά μήκος του αναπτύσσεται η σιδηροδρομική γραμμή για την οποία δεν είναι γνωστό τι λύση θα δοθεί στο μέλλον. Από τη μια πλευρά ο σιδηροδρομος πράγματι αντιπροσωπεύει την πιο βιώσιμη λύση για τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ της Πάτρας και της υπόλοιπης Ελλάδας, μια από τις μοντέρνες λύσεις που πρωθυΐνται σήμερα στην Ευρώπη για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων, του κορεσμού και των ατυχημάτων. Από την άλλη πλευρά όμως η σιδηροδρομική γραμμή, αναπτυσσόμενη επιφανειακά κατά μήκος του παραλιακού δρόμου κάνει την αποκοπή, που προκαλείται από τη ροή των αυτοκινήτων, ακόμη πιο έντονη.

Η πρωθυΐνη αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής συνεπάγεται αύξηση των ταχυτήτων των τρένων και για λόγους ασφαλείας απομόνωση της γραμμής από την πλευρική της ζώνη, επομένως εντονότερη αποκοπή του κέντρου της Πάτρας από τη θάλασσα. Η μετάθεση της γραμμής σε παρακαμπτήρια της πόλης χάραξην δεν θα ήταν η

καλύτερη λύση διότι θα περιόριζε την ελκυστικότητα του τρένου. Παραδοσιακά οι σιδηροδρομικοί σταθμοί βρίσκονται στα κέντρα των πόλεων και αυτό παραμένει σεβαστό στην Ευρώπη.

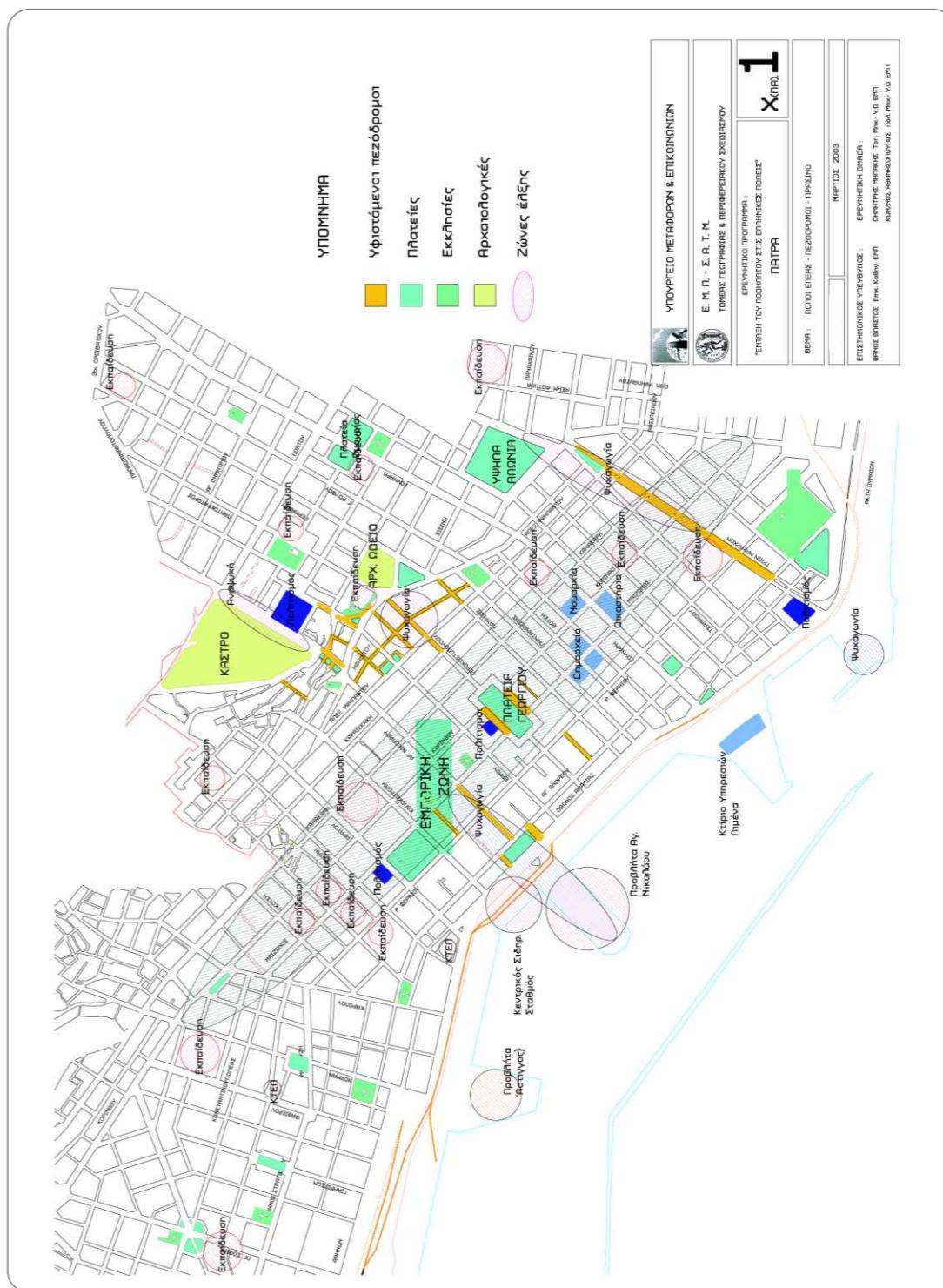
Συζητείται η λύση της υπογειοποίησης της σιδηροδρομικής γραμμής. Είναι μια ακριβή αλλά σωστή λύση. Αν υλοποιηθεί, τότε ο σημερινός διάδρομος θα μπορούσε να αξιοποιηθεί μετατρεπόμενος σε ένα ευχάριστο περίπατο για τον πεζό και σε μια ασφαλή υποδομή για τον ποδηλάτη.

Η υποδομή ποδηλάτου κατά μήκος της ακτής θα ήταν πολύ σημαντική για την Πάτρα. Ήδη δυνατότητα κίνησης ποδηλάτου στο τελευταίο τμήμα της διαδρομής μέχρι το κάμπινγκ υπάρχει μέσω ενός δρόμου με ελάχιστη παρουσία αυτοκινήτων. Το προγούμενο τμήμα περίλαμβάνει μια σειρά από διαμορφώσεις κατά μήκος της ακτής στις οποίες σχετικά εύκολα θα μπορούσε να ενταχθεί διάδρομος για το ποδήλατο. Εκείνο που είναι το δύσκολο τμήμα μέχρι το σιδηροδρομικό σταθμό και μετά από αυτόν είναι αυτό που αντιστοιχεί στη σιδηροδρομική γραμμή. Η ενδεικνύμενη λύση αναφέρθηκε παραπάνω.

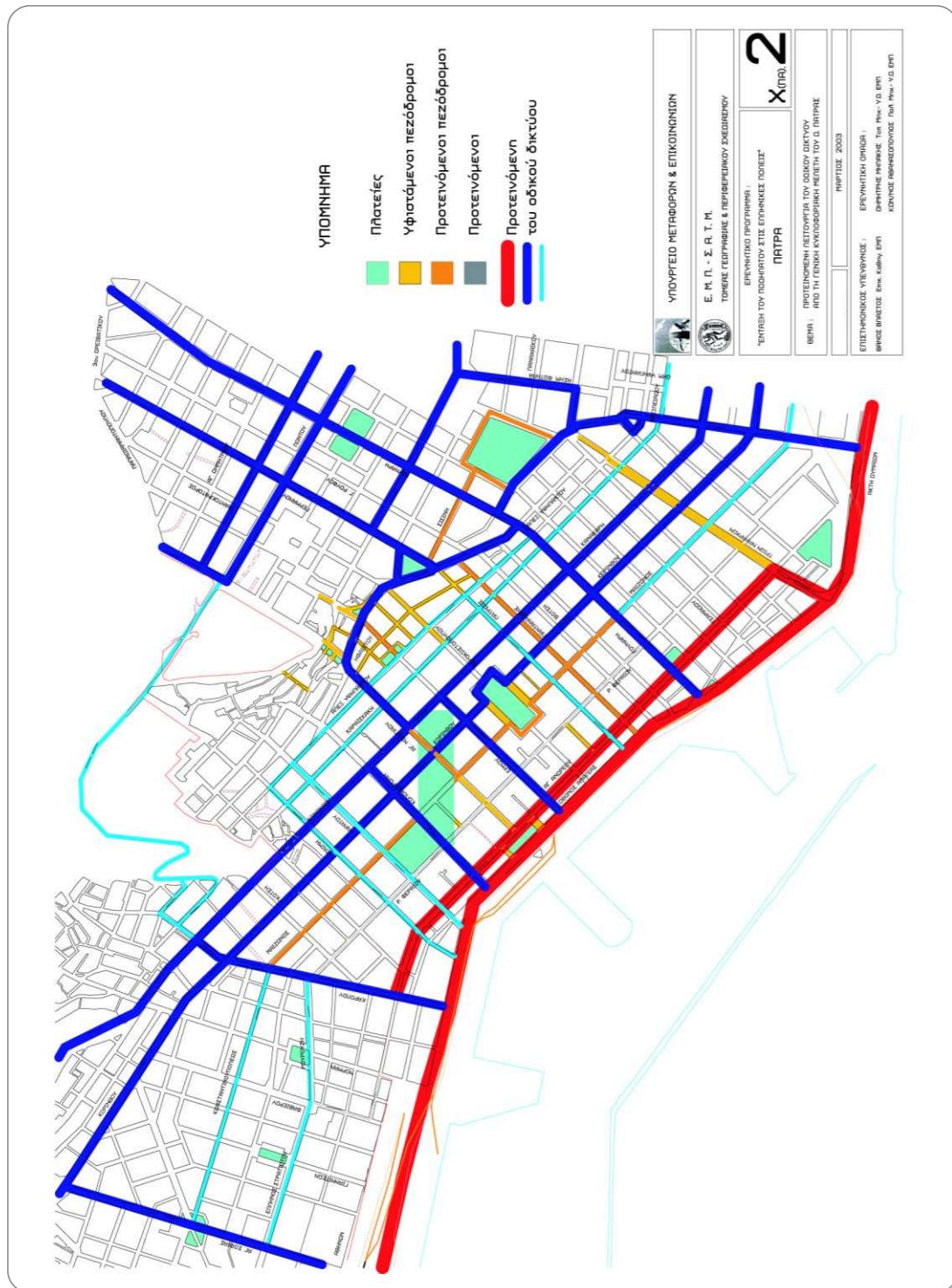
Οι Μαζώνος και Ρίγα Φεραίου, και οι προεκτάσεις τους Κωνσταντινουπόλεως και Έλληνος Στρατιώτου, όλες παράλληλες στην ακτή, αποτελούν τον κορμό του δικτύου ποδηλάτου της κεντρικής επίπεδης περιοχής. Η πολεοδομική σημασία αυτών των δρόμων έχει ήδη εντοπιστεί και από τη Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας. Η σύνδεση με τις ανατολικές περιοχές της πόλης, που βρίσκονται σε υψηλότερη στάθμη ως προς το κέντρο, γίνεται δια των εγκάρσιων στην ακτή Βότση, Αράτου, Φαθιέρου και φυσικά δια της Τριών Ναυάρχων. Για την προσπέλαση των Ψηλών Αλωνιών επελέγη ως η καταλληλότερη οδός η Ασπμ. Φωτίλα και η Σισίνη. Στην πλατεία των Ψηλών Αλωνιών το ποδήλατο θα κινείται περιμετρικά > Χάρτης Χ(ΠΑ)3.

Αυτό το δίκτυο αντιπροσωπεύει την πρώτη φάση ένταξης του ποδηλάτου με την οποία δίνεται μια επαρκής λύση για ένα σημαντικό ποσοστό των μετακινήσεων. Μπαίνουν επίσης τα θεμέλια για την επέκταση του δικτύου στις περιοχές κατοικίας που βρίσκονται ανατολικότερα.

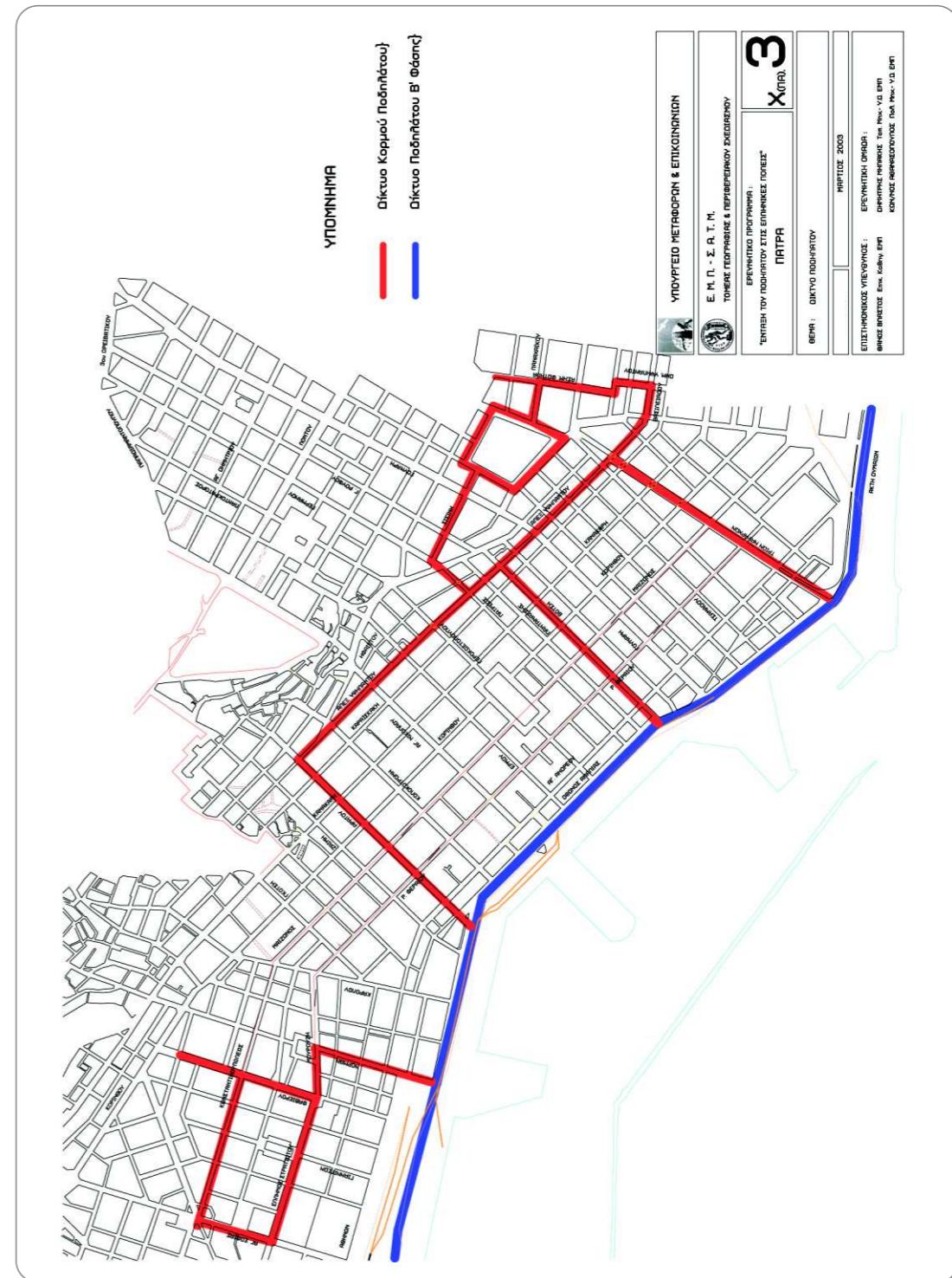
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΠΑ)1 > ΠΟΛΟΙ ΕΛΙΣΣΗ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ



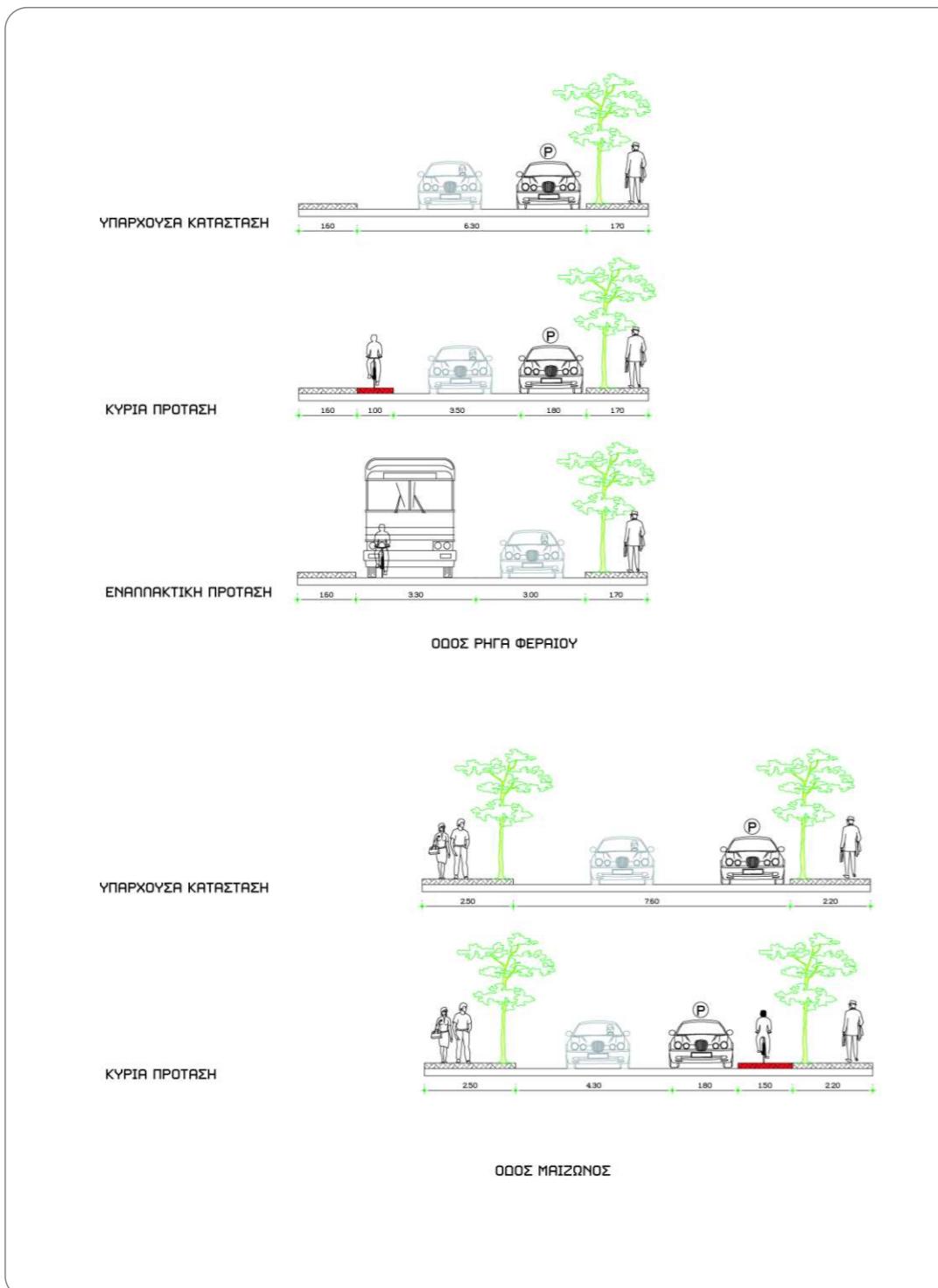
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΠΑ)2 > ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



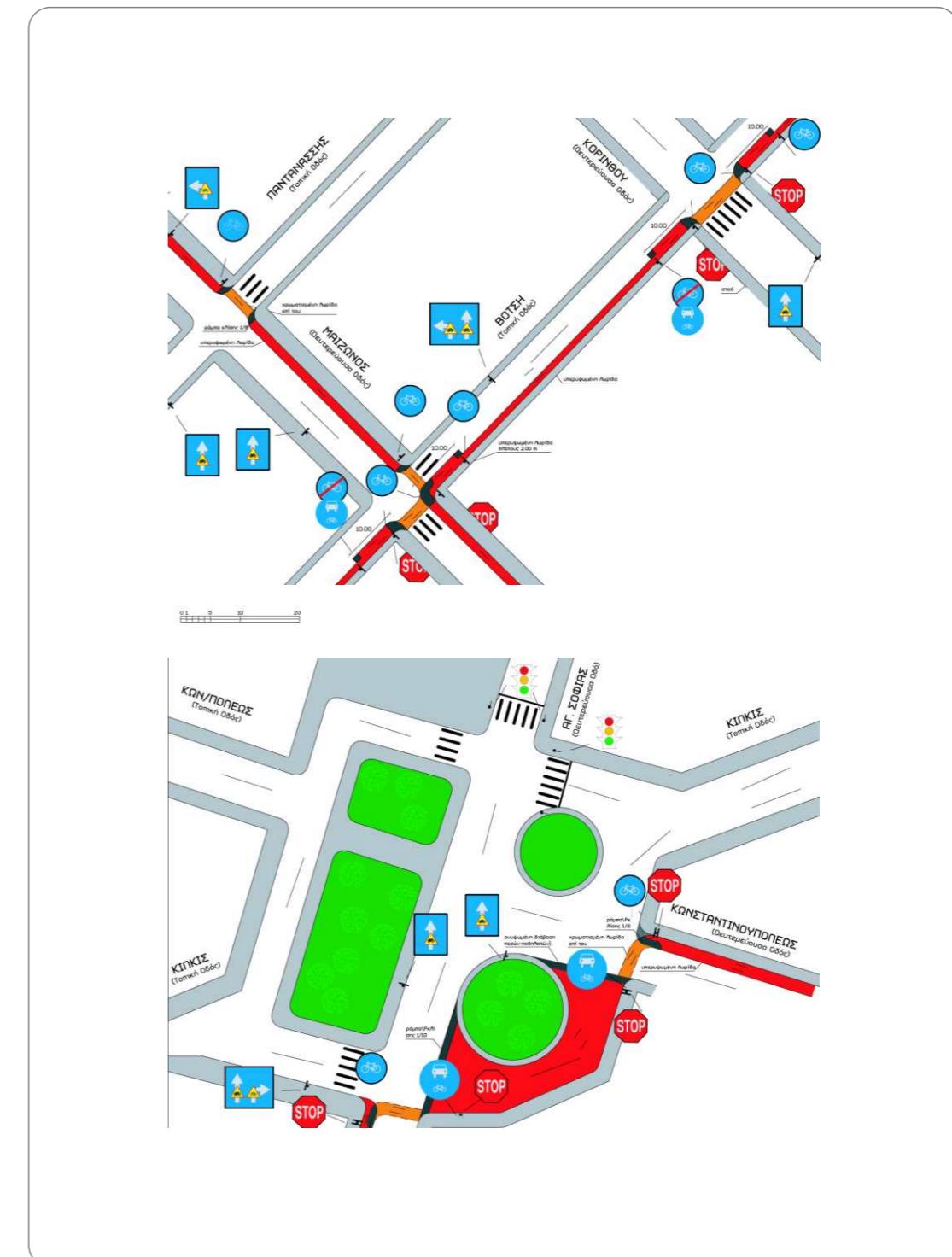
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΠΑ)3 > ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



Σχέδιο 7.13.1. Πάτρα. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου



Σχέδιο 7.13.2. Πάτρα. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου



ΑΜΑΛΙΑΔΑ

7.3.5 Μικρές πόλεις της Πελοποννήσου

7.3.5.1 Αμαλιάδα

7.3.5.1.1 Γενικά

Η Αμαλιάδα, με πληθυσμό 32.000 κατοίκους, είναι ίσως η μικρότερη σε έκταση από τις 17 πόλεις του προγράμματος ένταξης υποδομών ποδηλάτου του υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών. Δεν είναι ωστόσο η λιγότερο ενδιαφέρουσα. Αντίθετα ήδη έχει γίνει στην Αμαλιάδα τα τελευταία χρόνια ένα σημαντικό έργο οδικών αναπλάσεων με πεζοδρομίσεις και διαμορφώσεις πλατειών και πεζοδρομίων. Το έργο αυτό προετοιμάζει κατά τον καλύτερο τρόπο την πόλη για να εντάξει στο δίκτυο της υποδομές και για το ποδήλατο.

Είναι αξιοσημείωτο ότι στις πολιτικές αναπλάσεων περιλαμβάνονται και υποδομές ποδηλάτου. Όχι στο εσωτερικό της πόλης αλλά στο περιφερειακό της δίκτυο, το οποίο οδηγεί προς τη θάλασσα και απέχει πολύ λίγα χιλιόμετρα από την πόλη. Η κατασκευή ποδηλατόδρομων, έστω και αποσπασματικών, στην περιοχή της Αμαλιάδας αποδεικνύει ότι στην πόλη υπάρχει η σχετική ευαισθησία ως προς τα πλεονεκτήματα αυτού του μέσου και η διάθεση να γίνουν επενδύσεις για να πρωθήσουν τη χρήση του.

Η Αμαλιάδα έχει μερικά χαρακτηριστικά ιδιαίτερα ευνοϊκά για τη χρήση ποδηλάτου:

- είναι σχεδόν επίπεδη,
- χάρη στο μικρό της μέγεθος δεν αναπτύσσονται σημαντικές ροές αυτοκινήτων στο εσωτερικό της,
- η εθνική οδός Πάτρας - Πύργου περνάει σε ελάχιστα χιλιόμετρα από την πόλη, πάντως έχει από αυτήν, απορροφά τις διαμπερείς ροές, και έτσι στην Αμαλιάδα η παρουσία του αυτοκινήτου έχει αποκλειστικά τοπικό χαρακτήρα,
- ο δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτου είναι ακόμη σχετικά χαμηλός και δεν συναντώνται προβλήματα στάθμευσης, ανάλογα αυτών που υφίστανται μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις, προβλήματα που κάνουν πολλές φορές πολύ δύσκολη τη δημιουργία υποδομής για το ποδήλατο,
- το ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης σε μεγάλο μέρος του χαρακτηρίζεται από κανονικότητα και άνετη γεωμετρία.

Υπάρχουν λοιπόν σημαντικά περιθώρια δημιουργίας υποδομής ποδηλάτου χωρίς να προκληθούν σοβαρές ανατροπές στο κυκλοφοριακό καθεστώς,

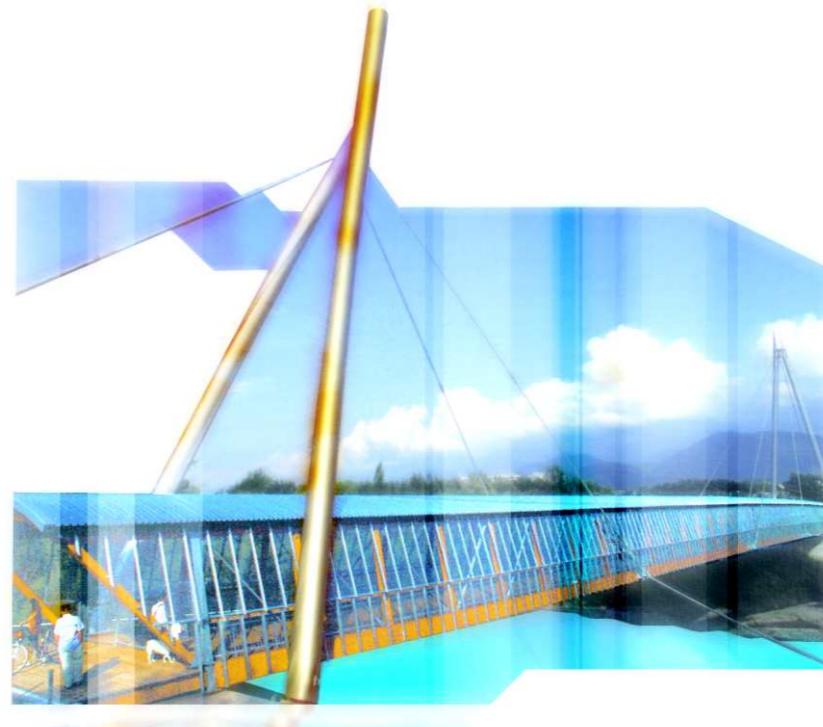
όλες οι αποστάσεις στο εσωτερικό της πόλης είναι μικρές και καλύπτονται άνετα με ποδήλατο. Αντίθετα δεν είναι βολικό να χρησιμοποιείται αυτοκίνητο για αυτές.

Στο **Χάρτη X(AM)1** φαίνεται η κατανομή των διαφόρων σημείων ενδιαφέροντος στην επιφάνεια της πόλης. Αυτό που μπορεί να παρατηρηθεί είναι ότι υπάρχει μια συγκέντρωση τέτοιων σημείων στο κέντρο, όπως είναι φυσικό. Στην περιμέτρο, που απέχει ελάχιστα από το κέντρο, βρίσκονται το δημοτικό στάδιο (ανατολικά), το αθλητικό κέντρο (νότια) και τα TEI (δυτικά). Όλοι αυτοί οι πόλοι εύκολα μπορούν να αρθρωθούν από το κέντρο μέσω του δικτύου ποδηλάτου.

Σημαντικό στοιχείο του πολεοδομικού ιστού της Αμαλιάδας είναι ο σιδηρόδρομος. Η σιδηροδρομική γραμμή περνάει σχεδόν εφαπτομενικά από τη δυτική πλευρά του κέντρου και ο σταθμός βρίσκεται στην κατάληξη του κεντρικού πεζοδρομού της πόλης. Η σιδηροδρομική γραμμή είναι σήμερα ένα γραφικό στοιχείο το οποίο όμως αύριο, με την αναβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών, θα μετατραπεί σε φράγμα μεταξύ του δυτικού τμήματος και της υπόλοιπης αστικής επιφάνειας. Φυσικά η αναβάθμιση του σιδηροδρομού θα είναι μια πάρα πολύ θετική εξέλιξη για την Αμαλιάδα, αφού οι χρόνοι ταξιδιού προς τις γειτονικές πόλεις θα περιοριστούν σημαντικά. Ωστόσο πρέπει να παρθούν από τώρα κάποια μέτρα που θα αμβλύνουν το μελλοντικό πρόβλημα της αποκοπής και θα συμβάλλουν στην καλύτερη ενσωμάτωση της γραμμής στην πόλη. Ένα από τα αποτελεσματικότερα μέτρα για αυτό το σκοπό είναι η εκμετάλλευση του δεδομένου ότι η γραμμή είναι ένας πόσυχος ανοικτός διάδρομος στο εσωτερικό της πόλης. Η δημιουργία υποδομής ποδηλάτου κατά μήκος του θα ενισχύσει τον ήπιο χαρακτήρα του επ' ωφελεία του ποδηλάτη και του περιπατητή.

7.3.5.1.2 Οι πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Η Αμαλιάδα δεν γνωρίζει τα προβλήματα κυκλοφορίας, στάθμευσης και περιβαλλοντικής και αισθητικής υποβάθμισης που προκαλούν το αυτοκίνητο και το μηχανοκίνητο



Grenoble, γέφυρα για ποδηλάτες και πεζούς, Πηγή: 'Des voies pour le vélo - 30 exemples de bonnes pratiques en France', CERTU, Lyon, 2003, σελ. 31

δίκυκλο στις περισσότερες ελληνικές πόλεις. Ίσως για αυτό δεν θα ήταν τόσο εύκολο να τοποθετείτο πόσο σημαντικό ρόλο θα μπορούσε να παίξει το ποδήλατο στη συγκράτηση της χρήσης αυτών των μέσων, για τα οποία δεν διαθέτουν τα ιστορικά κέντρα επαρκή χώρο. Ωστόσο και για την Αμαλιάδα τα έργα ανάπλασης που έχουν γίνει μέχρι σήμερα δείχνουν ότι υπάρχει ένας σαφής πολεοδομικός και κυκλοφοριακός στόχος: να παραμείνει η κυκλοφορία στην πόλη ήπια και οι δρόμοι να εξακολουθήσουν να ανίκουν κατά προτεραιότητα στον πεζό, διατηρώντας χαμηλά επίπεδα θορύβου και ρύπανσης. Αν οι δρόμοι της Αμαλιάδας είναι φιλικοί στον πεζό θα είναι φιλικοί και στον ποδηλάτη. Η εγκατάσταση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας προϋποθέτει την ταυτόχρονη εφαρμογή δυο αλλοιών πολιτικών:

1. της ιεράρχησης του οδικού δικτύου,
2. της υλοποίησης διαμορφώσεων που θα επιβάλλουν στο αυτοκίνητο την τήρηση της παραπάνω ιεράρχησης. Οι διαμορφώσεις αυτές, που γίνονται εφικτές χάρη στην υποβάθμιση του κυκλοφοριακού ρόλου κάποιων δρόμων, συμβάλλουν στην ανάπλαση του οδικού περιβάλλοντος. Συνίστανται σε περιορισμούς του πλάτους του οδοστρώματος και σε διαπλατύνσεις πεζοδρομίων.

Ο **Χάρτης X(AM)2** παρουσιάζει το σχέδιο ιεράρχησης του οδικού δικτύου που προτείνεται για την Αμαλιάδα. Το βασικό χαρακτηριστικό του είναι ότι σχηματίζει ένα 'δακτύλιο' που

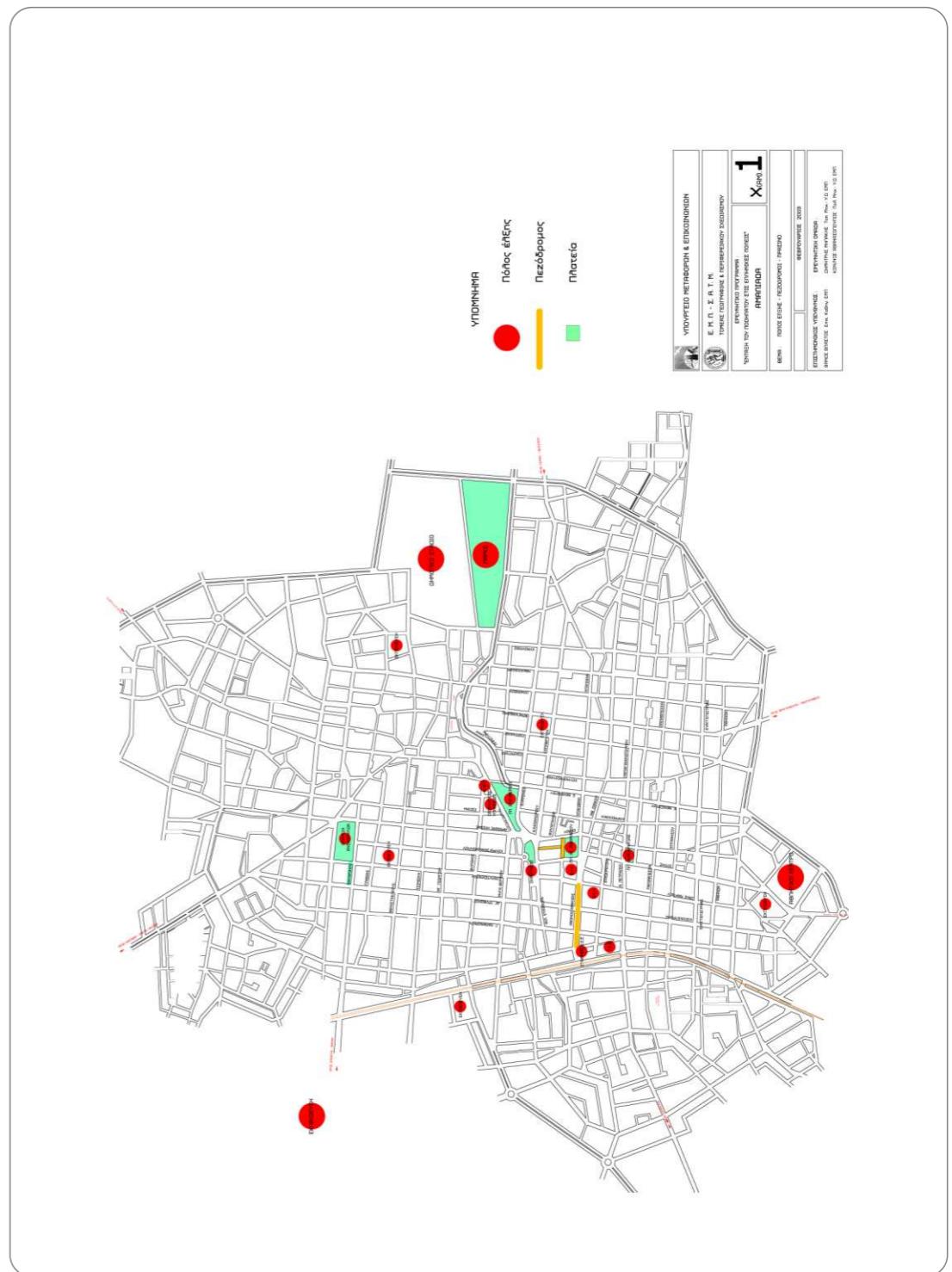
ο σκοπός του προτεινόμενου δικτύου είναι, συμβάλλοντας με την αισθητική της κατασκευής του, να αναδείξει τα ποι ενδιαφέροντα σημεία της πόλης και τις ποι ενδιαφέρουσες διαδρομές. Η ποι βασική διαδρομή είναι κατά μήκος του ρέματος με αφετηρία, δυτικά, τη σιδηροδρομική γραμμή και κατάληξη ανατολικά το δημοτικό στάδιο. Επίσης ενδιαφέρουσες διαδρομές είναι η κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής, από το σταθμό μέχρι το δρόμο προς τα TEI (προέκταση της Ναυαρίνου), και πάλι με αφετηρία τη σιδηροδρομική σταθμό κατά μήκος του πεζόδρομου Όθωνος - Αμαλίας και της προέκτασή του.

Το ζητούμενο επίσης από το δίκτυο, εκτός από την ανάδειξη διαδρομών, είναι η σύνδεση των βασικότερων πόλων με το κέντρο: του δημοτικού σταδίου, του αθλητικού κέντρου, του σιδηροδρομικού σταθμού και των TEI > **Χάρτης X(AM)3**.

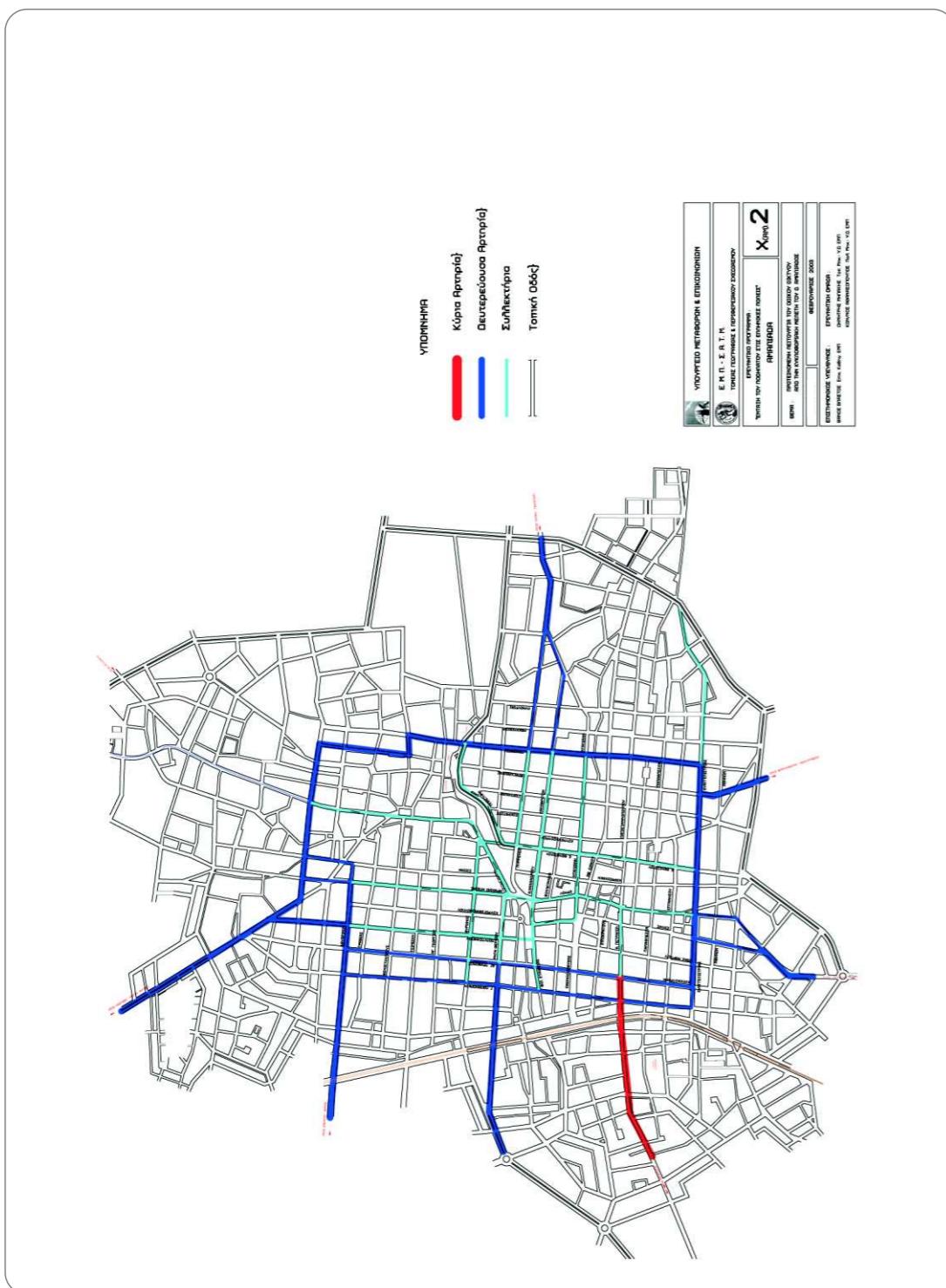


Παρίσι, πολιτιστικό κέντρο Georges Pompidou

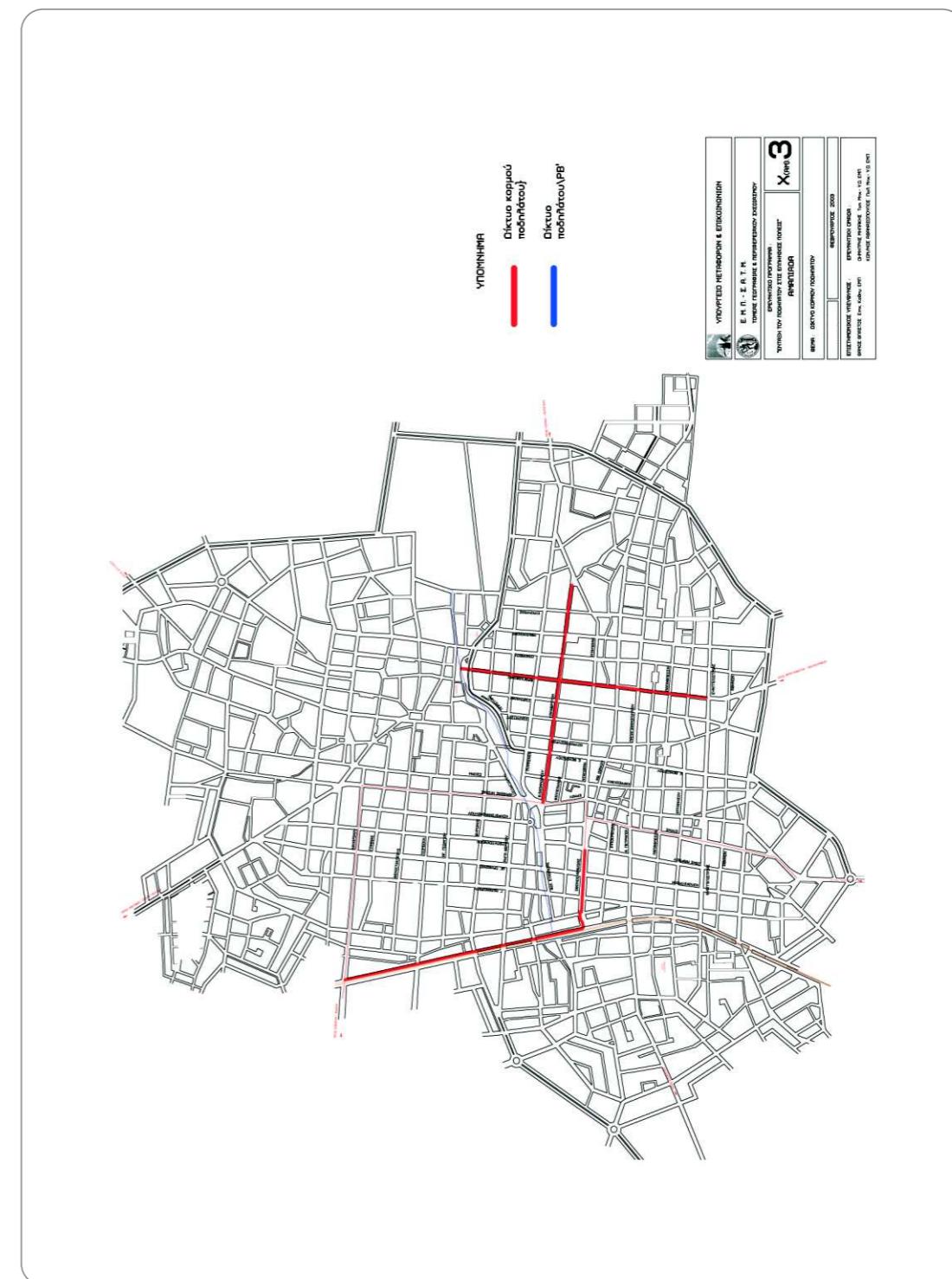
ΧΑΡΤΗΣ X(ΑΜ)1 > ΠΟΛΟΙ ΕΛΞΗΣ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ



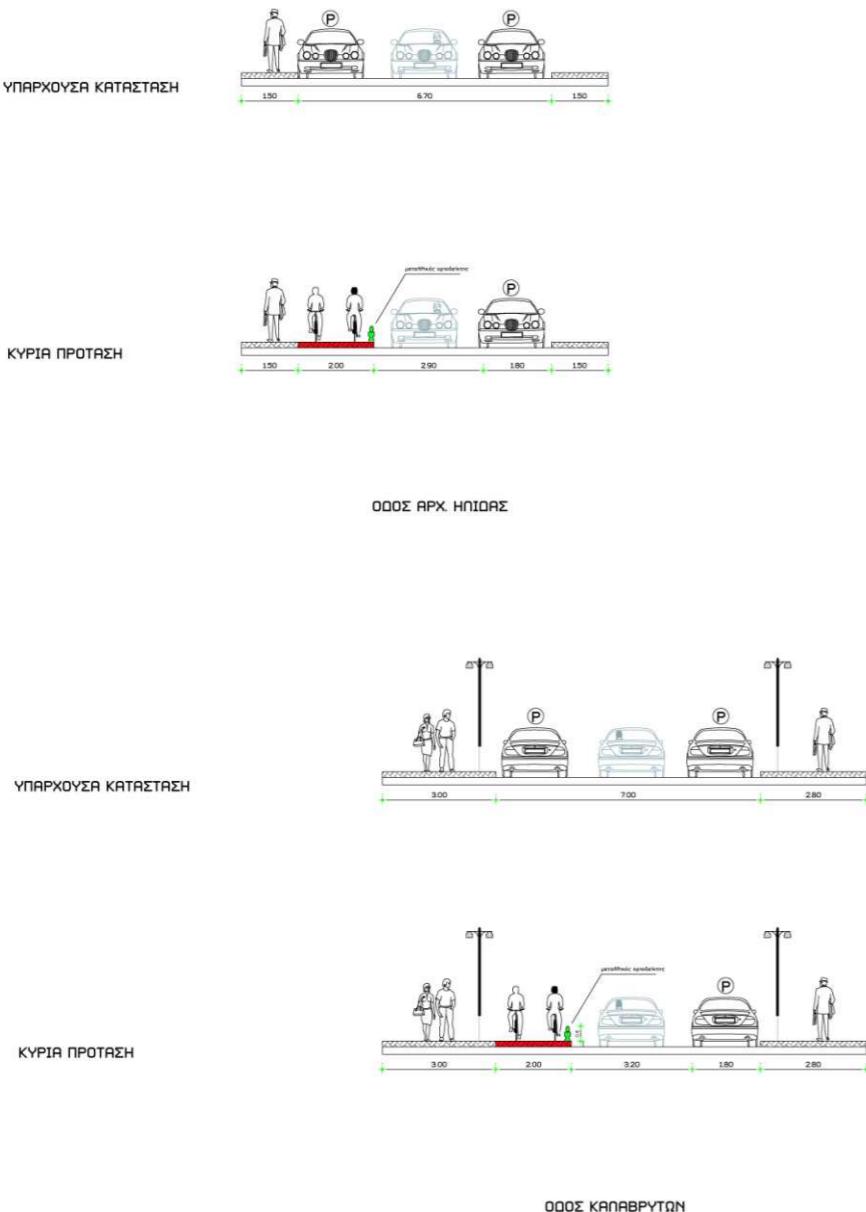
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΑΜ)2 > ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ



ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΑΜ)3 > ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



Σχέδιο 7.14.1. Αμαλιάδα. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου



Σχέδιο 7.14.2. Αμαλιάδα. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου

