

επίλογος

Ο πεζός έχει δικαίωμα στο δρόμο, ανεξάρτητα αν είναι παιδί ή ηλικιωμένος, ανεξάρτητα αν χρησιμοποιεί μαστούνη, αναπηρικό καροτσάκι, πατίνι ή ποδήλατο. Το ποδήλατο δεν είναι ένα όχημα για το οποίο κάποιος ειδικός μπορούν να αποφασίσουν αν θα του δώσουν ή όχι μια θέση στο δρόμο. Το ποδήλατο είναι επέκταση του κορμιού μας, που διεκδικεί να μην είναι αιχμάλωτο στο διαμέρισμα της πολυκατοικίας, ή στις λαμαρίνες του αυτοκινήτου. Κανένας αρμόδιος πολιτικός ή τεχνικός δεν έχει δικαίωμα να αμφισβητεί τις ελευθερίες του πεζού, και κατ' επέκταση δεν έχει τέτοιο δικαίωμα και για τον ποδηλάτη. Η αρμοδιότητα των ειδικών στους δήμους ή στα υπουργεία δεν είναι να στερούν ελευθερίες αλλά να παρέχουν συνθήκες άνεσης, ασφάλειας και προστασίας για τους απειλούμενους χρήστες του δρόμου.

Το θέμα για συζήτηση δεν είναι αν θα προωθηθεί το ποδήλατο στην Ελλάδα. Αποτελεί αυτονόητη υποχρέωση του σχεδιασμού, όσο αυτονόητη είναι η υποχρέωσή του να εγγυάται την παρουσία των πεζών στους δρόμους. Έχουν σοβαρές ευθύνες όσοι άφησαν τα πράγματα να φτάσουν ως εδώ, διότι δεν αποτελούν αποτέλεσμα ελεύθερης βούλησης αλλά της βαρβαρότητας που επικρατεί στους δρόμους. Αντί τουλάχιστον να προσπαθούν να αποκαταστήσουν τη νομιμότητα, κάποιος από αυτούς προβάλλουν το ερώτημα ότι 'αφού δεν υπάρχουν ποδηλάτες γιατί να φτιάξουμε υποδομές;' Δεν αξίζει να σχολιαστεί.

Υποψήφιος ποδηλάτης είναι ο καθένας. Αν οι συνθήκες του επιτρέψουν οι δρόμοι θα γεμίσουν με ποδήλατα. Φέτος, το 2004, το καμπαράκι του κινδύνου χτύπησε ακόμη πιο δυνατά. Οι ξένοι αποστρέφονται τη χώρα μας. Τους διώξαμε. Οι κάτοικοι δεν έχουν αυτή την επιλογή. Θα μείνουν εδώ και έχουν ανάγκη από πόλεις καλύτερες.

Η πρωτοφανής για τη χώρα μας κινητοποίηση για το ποδήλατο των τελευταίων τριών ετών, που αντανάκλαται σε αυτό τον τόμο, αποδεικνύει ότι η ευαισθητοποίηση αυξάνει, η βούληση υπάρχει, κυρίως στο επίπεδο της τοπικής αυτοδιοίκησης και των τοπικών κοινωνιών. Το βασικό εμπόδιο όπως πάντα είναι το κόστος. Ωστόσο η υποδομή για

το ποδήλατο δεν είναι ακριβή αν ληφθεί υπόψη ότι ταυτίζεται με μια σημαντική επένδυση για τον πεζό και για την αισθητική της πόλης.

Το υπουργείο μεταφορών εκπόνισε μέσω του Πολυτεχνείου μελέτες ποδηλάτου για 17 πόλεις και χρηματοδότησε την υλοποίηση δικτύων στις τέσσερις πρώτες από αυτές. Το παράλληλο πρόγραμμα χρηματοδότησης μικρών έργων για το ποδήλατο από το υπουργείο Εσωτερικών κινητοποίησε μερικές ακόμη δεκάδες μικρών πόλεων, που πήραν το ρίσκο να αναλάβουν ίδιες το κόστος των σχετικών μελετών.

Στην Ελλάδα λοιπόν η προσέγγιση 'από πάνω προς τα κάτω' απέδωσε. Η σπίθα άναψε στα υπουργεία και γρήγορα μεταδόθηκε στους δήμους. Είναι σκόπιμη η αιγίδα της κεντρικής κυβέρνησης σε πολιτικές, όπως το ποδήλατο, για τις οποίες οι ισορροπίες είναι λεπτές.

Ήδη αποκτήθηκε μια πλούσια εμπειρία, η τεχνογνωσία για το σχεδιασμό υπάρχει και καταγράφεται σε αυτό τον Οδηγό. Διατίθενται επίσης καλά και κακά παραδείγματα ως προς τις διαδικασίες και τις μεθόδους κατασκευής. Είναι λοιπόν καιρός οι ελληνικές πόλεις να συνεργαστούν, ανταλλάσσοντας όσα έμαθαν τα τελευταία χρόνια. Θα τους ήταν επίσης ιδιαίτερα χρήσιμη μια συνεπέστερη παρουσία στον ευρωπαϊκό χώρο. Είναι περιττή η δαπάνη χρόνου και χρήματος για την ανακάλυψη λύσεων που αλλού εφαρμόζονται εδώ και πολλές δεκαετίες. Τα ευρωπαϊκά δίκτυα πόλεων είναι ενεργά και δραστήρια και ο σκοπός τους δεν είναι άλλος από τη μετάδοση εμπειριών. Ο δρόμος δεν είναι δύσκολος. Αρκεί να απεγκλωβιστούμε από στεγανά και νοοτροπίες χωρίς νόημα πια.

Από τις 17 μελέτες προέκυψε ότι υποδομές για το ποδήλατο μπορούν να ενταχθούν άμεσα στην ελληνική πόλη χωρίς μεγάλες αλλαγές στο κυκλοφοριακό καθεστώς, αλλά, με θεαματικά αποτελέσματα. Τις έτσι κι αλλιώς αναγκαίες μεγάλες αλλαγές, θα τις δρομολογήσουν πιο ολοκληρωμένες πολεοδομικές και κυκλοφοριακές μελέτες με στόχους αρκετά διαφορετικούς από αυτούς που τέθηκαν μέχρι σήμερα.



Βιβλιογραφία 01

1. Ajuntament de Barcelona, 1997, Proceedings, 10th International Bicycle Planning Conference, Barcelona, 15-19 September 1997.
2. Association Européenne des Voies Vertes, 2000, Guide de Bonnes Pratiques des Voies Vertes en Europe: exemples de réalisations urbaines et périurbaines, με την υποστήριξη της ΕΕ, ΓΔΠεριβάλλοντος.
3. CETUR, 1985, Les deux roues legers: aménagements simples et sécurité en milieu urbain, fiche technique 7.
4. CETUR, LCPC, 1986, Pistes cyclables, conception des structures.
5. CETUR, 1988, Voirie urbaine.
6. CETUR, 1989, Reduire la vitesse en agglomération.
7. CETUR, 1990a, Matériaux d' Aménagement sur Chaussée, Guide Technique, Lyon.
8. CETUR, 1990b, Ville plus sûre Quartiers sans accidents, Lyon.
9. CETUR, 1992, La ville solution vélo.
10. CERTU, 1992, Guide "Zone 30".
11. CETUR, 1993a, Le vélo, un enjeu pour la ville: Vélos et stationnement.
12. CETUR, 1993b, Le réseau cyclable.
13. CETUR, 1993c, Les bandes cyclables.
14. CETUR, 1993d, Vélos et carrefours.
15. CERTU, 1994, Vélo et partage de l' espace.
16. CERTU, 1994, Faciliter la circulation des cyclistes.
17. CERTU, 1996, Vélo et giratoires.
18. CERTU, 1999, Recommandations pour les aménagements cyclables.
19. CERTU, 2003, Des voies pour le vélo, 30 exemples de bonnes pratiques en France.
20. City of Copenhagen, 1989, Copenhagen and the cyclists.
21. City of Copenhagen, 1997a, Bicycle account of 1996.
22. City of Copenhagen, 1997b, Copenhagen city of cyclists.
23. CREPIF, 1996, Villes: la solution 2 roues, no. 57.
24. CROW, 1994, Sign up for the bike, Design manual for a cycle-friendly infrastructure, record 10, the Netherlands.
25. Cyclists Touring Club, 1991, Cyclists and roundabouts - A review of literature, 2nd edition, enclosing a 1993 update of design innovations.
26. Cyclists' Touring Club, 1992, Cyclists and major roads.
27. Cyclists' Touring Club, 1995a, More bikes Policy into best practice.
28. Cyclists' Touring Club, 1995b, Joint statement on providing for walking and cycling as transport and travel.
29. Cyclists' Touring Club, 1997, Be a cycle-friendly employer Why?
30. Department of the Environment, Transport and the Regions, 1996, National cycling strategy.
31. EC, Road Directorate, Denmark Ministry of Transport, 1998, ADONIS Part I, II, Best practice to promote cycling and walking.
32. EC, University of Lund, 1998, WALCYNG, How to enhance walking and cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer.
33. ERA 1995, Γερμανικοί κανονισμοί.
34. Institut Belge pour la Sécurité Routière, 1996, Aménagements cyclables, Récommandations pour une infrastructure à la mesure des cyclistes.
35. Mairie de Paris, 1997, Prescriptions géométriques pour les aménagements cyclables.

36. Road Directorate, Denmark Ministry of Transport, 1994, Safety of cyclists in urban areas, Danish experiences, Traffic Safety and Environment, report 10.
37. The City of Edinburgh Council, 1997, Cycle friendly design guide, Edinburgh.
38. The Department of Transport, 1997, Cycle-friendly infrastructure Guidelines for planning and design, Cyclists Touring Club.
39. Cyclists' Touring Club, 1996, Bikes and heavy goods vehicles, CTC Occasional Paper no. 3.
40. David Davies Associates, 1996, At the crossroads Investing in sustainable local transport.
41. EC, University of Lund, 1998, WALCYNG, How to enhance walking and cycling instead of shorter car trips and to make these modes safer.
42. The National Cycle Network, 1997, Guidelines and practical details, iss. 2, Sustrans.
43. UNECE, 1998, Convention on Access to Information, Public Participation in Decision-Making and Access to Justice in Environmental Matters, United Nations Economic Commission for Europe, Aarhus, Denmark, 1998 (Aarhus Convention), <http://www.unece.org/env/pp/documents/cep43e.pdf>.
44. U.S. Department of Transportation - Federal Highway Administration, U.S. Department of Transportation - Federal Transit Administration, 1996, Public Involvement Techniques for Transportation Decision-making, Howard/Stein-Hudson Associates, Inc., Parsons Brinckerhoff Quade and Douglas, September 1996, Electronic Version of Publication No. FHWA-PD-96-031HEP-30/9-96/(4M)QE, December 1996. (<http://www.fhwa.dot.gov/reports/pittd/cover.htm>).
45. Velo-city 2003, Πρακτικά Συνεδρίου, Παρίσι, 23-26/9/2003.
46. Vélo Quebec, 1990, Guide technique d' aménagement des voies cyclables.
47. Vlastos, Th., Milakis, D., 'Restricting cars and creating cycle networks in the greek cities. The first conclusion', Πρακτικά του Συνεδρίου Velo-city 2003 που έγινε στο Παρίσι στις 23-26/9/2003, p. 195.
48. Αραβαντινός Αθ., Βλαστός Θ., Γιώτης Απ., Γκόλιας Ι., Φραντζεσκάκης Ι., 1998, Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου - Ένα μεγάλο ξεκίνημα για το κέντρο της Αθήνας, επιμέλεια έκδοσης Βλαστός Θ., Αθήνα, σελ. 165.
49. Βλαστός, Θ., 1997, 'Κυκλοφοριακός σχεδιασμός προς τη βιώσιμη πόλη' (Συγγραφή του Μέρους Δ, Κεφ. 17, 18, 19, 20 σελ. 401 - 474) στο βιβλίο του Α. Αραβαντινού «Πολοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του Αστικού Χώρου», εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 1997.
50. Βλαστός, Θ., 2000, 'Το μέλλον των αστικών μετακινήσεων', σελ. 166 - 180, συμβολή στο βιβλίο 'Η βιώσιμη πόλη', εκδόσεις Στοχαστής/ΔΙΠΕ, Αθήνα 2000.
51. Βλαστός, Θ., Μηλάκης, Δ., 2003, Διερεύνηση, με γεωμετρικά κριτήρια, της δυνατότητας εισαγωγής του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη. Το παράδειγμα του Μοσχάτου, Τεχνικά Χρονικά Επιστημονική Έκδοση του ΤΕΕ, Σειρά Ι, Τεύχος 1.
52. Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη, Τ., 2000, Διαμορφώσεις και Πολιτικές για την ένταξη του Ποδηλάτου στην Ελληνική Πόλη Διερεύνηση Γεωμετρικών Προδιαγραφών με βάση την Ευρωπαϊκή Εμπειρία, εκδ. Mbike, σελ. 154.
53. Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., 2001 'Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο. Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής', Ε.Ε. ΓΔ Περιβάλλοντος, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Mbike, Ιανουάριος 2001, σελ. 256.
54. Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., 2002, 'Τα πρώτα συμπεράσματα από Έρευνα για τη Βιώσιμη Κινητικότητα σε 17 Ελληνικές Πόλεις - Προς μια Μεθοδολογία Σχεδιασμού', Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα' που οργάνωσε ο Σύλλ. Ελλ. Συγκ/γων και το Ελλ. Ινστιτούτο Μεταφορών, στις 21-22/2/2002, σελ. 387-397.
55. Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., Μπαρμπούπουλος, Ν., 1999, Ποδήλατο στις Ελληνικές Πόλεις Πολιτικές Ένταξης, ΥΠΕΧΩΔΕ / Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος.
56. Δήμος Αμαλιάδας, 2003, Κυκλοφοριακή Μελέτη της πόλης της Αμαλιάδας, Μελετητής: Ήλιδα Σύμβουλοι Μηχανικοί, Τεχνική Εταιρεία Μελετών.

Βιβλιογραφία 02

57. Δήμος Βόλου, 1992, Πρώτο δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην πόλη του Βόλου, Τουλουμάκος Γ. και συνεργάτες.
58. Δήμος Βόλου, 1994, Δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην πόλη του Βόλου και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε κόμβους που διασχίζονται από ποδηλατοδρόμους, Τρίμις Ν. και συνεργάτες.
59. Δήμος Ηρακλείου - Γραφείο Παλαιάς Πόλης, 2002, Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης της Παλαιάς Πόλης Ηρακλείου, Μελετητής: Δ. Πανταζής - Π. Κυριακόπουλος και Συνεργάτες Ο.Ε., Σχεδιασμός Κυκλοφοριακών Ρυθμίσεων: Ι.Γ. Δουκουμετζίδης, Δ.Κ. Ρέντζος, Κ. Πετράκης.
60. Δήμος Κω, 1996, Οργάνωση Οδικού Δικτύου ευρύτερης περιοχής Δήμου Κω. Διαχείριση Κυκλοφορίας και Πεζοδρόμηση το κέντρο της πόλης, Μελετητής: Δ. Βλαχόπουλος, Ι. Φραντζεσκάκης, Ι. Χρυσουλάκης.
61. Δήμος Νέου Ψυχικού, 1999, Τοπικό Αναπτυξιακό Σχέδιο, Αθήνα.
62. Δήμος Π. Ψυχικού, 1989, Μελέτη Οργάνωσης της Κυκλοφορίας και Στάθμευσης, Μελετητής: Κ. Ζέκκος (Υπεύθυνος Έργου, Ι. Ιωαννίδης, Χ. Ριζομυλιώτης, Α. Αναστασάκη, Μ. Φωκαΐδου).
63. Δήμος Τριπόλεως, 1998, Μελέτη Οργάνωσης Κυκλοφορίας και Στάθμευσης Πόλης Τρίπολης, Μελετητής: Κ. Ηλιόπουλος Γραφείο Συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών μελετών.
64. Ε.Μ.Π., 1993, Γεωγραφική έρευνα Κυκλοφοριακής - Πολεοδομικής - Περιβαλλοντικής Αρθρωσης των Δήμων της Δυτικής Αθήνας, Σιόλας Α., Βλαστός Θ., Σιόλα Λ., Ταβλαρίδης Α., Τμήμα Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών - Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, φορέας ανάθεσης ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας.
65. Ε.Μ.Π., 1993, Τεχνικοοικονομική έρευνα σκοπικότητας για τη δημιουργία εσωτερικού δικτύου mini-bus στη Δυτική Αθήνα, Σιόλας Α., Βλαστός Θ., Διονέλης Χρ., Τμήμα Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών - Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού, φορέας ανάθεσης ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δυτικής Αθήνας.
66. Ε.Μ.Π., 1996, Διερεύνηση μεθόδων αντιμετώπισης προβλημάτων εφαρμογής από την πεζοδρόμηση στο κεντρικό Τρίγωνο της Αθήνας Σταδίου - Ερμού Αθήνας, Αραβαντινός Αθ., Βλαστός Θ., Γιώτης Απ., Γκόλιας Ι., Φραντζεσκάκης Ι., Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, φορείς ανάθεσης ο Δήμος Αθηναίων και το ΥΠΕΧΩΔΕ.
67. Ε.Μ.Π., 1999, Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις Συστημάτων Μεταφορών, Αμπακούμιν Κ., Κόλιας Σ., Λοΐζος Α., Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής.
68. Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων 2001, Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί συμμετοχής του κοινού στην κατάρτιση ορισμένων Σχεδίων και Προγραμμάτων σχετικών με το περιβάλλον και περί τροποποίησης των Οδηγιών 85/337/ΕΟΚ και 96/61/ΕΚ του Συμβουλίου, COM (2000) 839 τελικό, 2000/0331 (COD), Βρυξέλλες 18.01.2001.
69. Οργανισμός Αθήνας, 1997, Μελέτη κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης ιστορικού Κέντρου Αθήνας, Γκόλιας Γ., Σταματιάδης Μ., Τσούκης Σ. και Β.
70. Σιόλας, Α., Βλαστός, Θ., 1994, Προτάσεις Πολεοδομικής και Κυκλοφοριακής Ενοποίησης στην Πόλη. Η Δυτική Αθήνα, Ε.Μ.Π., Αθήνα, σελ. 183.
71. ΥΠΕΧΩΔΕ-ΓΓΔΕ-ΔΜΕΟ, 1996, Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για την πόλη της Πάτρας Στάδιο Ι, Απογραφή και Ανάλυση της Υπάρχουσας Κατάστασης, Μελετητής: Γραφείο Δοξιάδη Σύμβουλοι για Ανάπτυξη και Οικιστική Α.Ε.
72. ΥΠΕΧΩΔΕ-ΓΓΔΕ-ΔΜΕΟ, 1999, Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της πόλης του Βόλου, Μελετητής: Ι. Παπαβασιλείου Κ. Μπίστης και Συνεργάτες ΑΝΥΣΜΑΕ.Ε.

