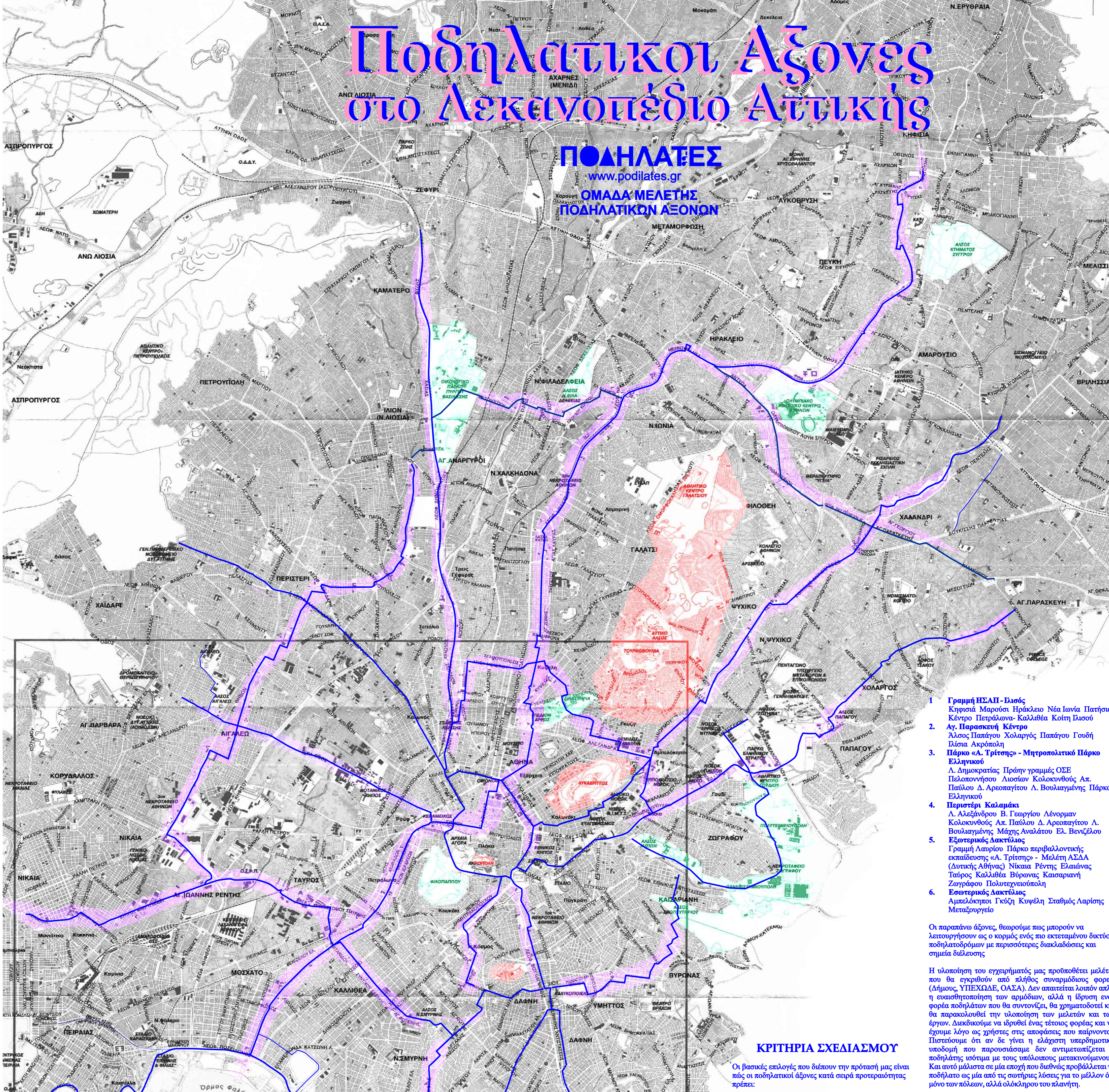


Ποδηλατικοί Αξόνες στο Λεκανοπέδιο Αττικής

ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ
www.podilates.gr
ΟΜΑΔΑ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ



- Γραμμή ΗΣΑΠ - Ιλισός**
Κηφισιά Μαρούσι Ηράκλειο Νέα Ιωνία Πατήσια Κέντρο Πετρώλινα- Καλλιθέα Κόχη Ιλισού
- Αγ. Παρασκευή Κέντρο**
Ιλισός Πατήσια Χολαργός Παλιό Γουδί Πλάκα Ακρόπολη
- Πάρκο «Α. Τρίτση» - Μητροπολιτικό Πάρκο Ελληνικού**
Α. Δημοκρατίας Πρώην γραμμές ΟΣΕ Πελοποννήσου Λιοσίων Κολοκωνίδος Απ. Παύλου Δ. Αρεοπαγίου Α. Βουλιαγμένης Πάρκο Ελληνικού
- Περιπτερί Καλαμάκι**
Α. Αλεξάνδρου Β. Γεωργίου Λεορμάνου Κολοκωνίδος Απ. Παύλου Δ. Αρεοπαγίου Α. Βουλιαγμένης Μάγνης Αναλάτου Ελ. Βενιζέλου
- Εξωτερικός Δακτύλιος**
Γραμμή Λαυρίου Πάρκο περιβαλλοντικής εκπαίδευσης «Α. Τρίτση» - Μελέτη ΑΣΔΑ (Δυτικής Αθήνας) Νίκαια Ρέντης Ελαιώνων Τυρός Καλλιθέα Βύρωνας Κασοριανή Ζωγράφου Πολυτεχνειούπολη
- Εσωτερικός Δακτύλιος**
Αμπελόκηποι Γκάζι Κνωφή Σταθμός Λαρτίζης Μεταμόρφωσις

Οι παραπάνω αξόνες, θεωρούμε πως μπορούν να λειτουργήσουν ως ο κορμός ενός εκτεταμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων με περισσότερες διακλαδώσεις και σημεία διέλευσης

Η υλοποίηση του εγχευματός μας προϋποθέτει μελέτες που θα εγερθούν από πλήθος συναρμόδιους φορείς (Δήμος, ΥΠΕΧΩΔΕ, ΟΑΣΑ). Δεν απαιτείται λοιπόν απλά η ευαισθητοποίηση των αρμόδιων, αλλά η ίδρυση ενός φορέα ποδηλάτων που θα συντονίζει, θα χρηματοδοτεί και θα παρακολουθεί την υλοποίηση των μελετών και των έργων. Διεκδικούμε να ιδρυθεί ένας τέτοιος φορέας και να έχουμε λόγο ως χρήστες στις αποφάσεις που παίρνονται. Πιστεύουμε ότι αν δε γίνει η ελάχιστη υπερδομητική υποδομή που παρουσιάσαμε δεν αντιμετωπίζεται ο ποδηλάτης ισότιμα με τους υπόλοιπους μετακινούμενους. Και αυτό μάλιστα σε μία εποχή που διεθνώς προβλέπεται το ποδήλατο ως μία από τις σωτηριές λύσεις για το μέλλον όχι μόνο των πόλεων, αλλά ολόκληρου του πλανήτη.

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Οι βασικές επιλογές, που δέχονται την πρότασή μας είναι πως οι ποδηλατικοί αξόνες κατά σειρά προτεραιότητας πρέπει:

- Να περνούν από τα κέντρα των δήμων ή των συνοικιών, δηλαδή τα κεντρικά τους σημεία όπου παρατηρείται πυκνότητα κατοίκησης, εμπορίου, ψυχαγωγίας και κοινωνικής συνάντησης.
- Να περνούν δίπλα ή μέσα από πάρκα ή περιοχές με φυσική βλάστηση και γενικά ελεύθερους χώρους ή χώρους αναψυχής, θεωρώντας την αναψυχή ως τμήμα της καθημερινότητας και ως αυτονόητη συνέχεια της.
- Να συνδέουν σε υπερτοπικό επίπεδο ευρύτερες περιοχές ή σημεία του Λεκανοπεδίου, όπως την πόλη με τη θάλασσα, το Βορά με το Νότο, την Ανατολική με τη Δυτική Αθήνα, τη λεκάνη του Ιλισού με τη λεκάνη του Κηφισού...
- Να λαμβάνουν υπ όψη (στο βαθμό που είναι δυνατό) υπάρχουσες μελέτες για τα ποδήλατα καθώς και τις ήδη διαμορφωμένες παρεμβάσεις.
- Να διατρέχουν όσο πιο κεντρικούς δρόμους γίνεται λαμβάνοντας υπ όψη δύο υπαρκτές παρεμβάσεις: Την ασφαλτοτάπητα του ποδηλάτου με τις υπερβολικά μεγάλες ταχύτητες που αυτοκινούνται στους δρόμους ταχείας κυκλοφορίας (Κηφισιάς, Κηφισού, ...) και την δυσκολία που προκύπτει από την ανυπαρκτή αφαίρεση θέσεων στάθμευσης και περιορισμό του αυτοκινήτου.
- Να αξιοποιούν διαδρομές στο λεκανοπέδιο με μικρή κλίση εδάφους, ώστε η μετακίνηση να μην είναι ιδιαίτερα κορυστική. Ο ρόος του νερού ακολουθούν την ίδια ενεργειακά χαμηλή πορεία δημιουργώντας τα ρέματα, που είναι φυσικός οδηγός για την πορεία που μπορεί να ακολουθήσουν οι ποδηλατικοί αξόνες (σε όσα έχουν καλυφθεί μπορεί να διακρίθει η χιράζη τους κάτω από την ασφάλτο). Επιπλέον οι μνηστικοί τον σιδηροδρομικών Ξεδιελεών διαδρομές στο Λεκανοπέδιο με σταθερή κλίση στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου} δημιουργώντας τις σιδηροδρομικές διαδρομές Πειραιά-Κηφισιά, Αθήνα - Ηράκλειο Χαλκίδας - Λαύριο, Αθήνα - Αγ. Ανδρόνους Αθηνών Δεκελεία - Χαλκίδα και Αθήνα - Αγ. Ανδρόνους Άνω Λιόσια Ελευσίνα.
- Να χρησιμοποιούν αναγνωρίσιμους αξόνες που θα εντοπίζονται εύκολα από τους ποδηλάτες.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΙΚΤΥΟΥ

Με βάση τις παραπάνω αρχές έγινε δυνατόν να δημιουργηθεί ένα εκτεταμένο υπερτοπικό δίκτυο με ακεντρικές πορείες που συνδέουν το κέντρο με τα βόρεια, νότια, δυτικά, και ανατολικά προάστια και τον Πειραιά. Επίσης δημιουργήθηκαν και δύο περιφερειακοί δακτύλιοι. Ο εσωτερικός συνδέει τις γειτονιές του κέντρου και ο εξωτερικός όλα τα προάστια μεταξύ τους. Το δίκτυο έχει συνολικό μήκος 140 γκράμμετρα. Αν προσθέσουμε και το υπό μελέτη, τμήμα της παράλιας στέρας στα 180 γκράμμετρα. Έχουμε συνολικά περίπου 320 γκμ., ώστε να είναι εύκολα προσβάσιμο από όλους τους ποδηλάτες. Καλύπτει σε πρώτη φάση όλο το Λεκανοπέδιο νότια της Αττικής Οδού μέχρι τη Γλυφάδα. Σχηματικά οι αξόνες θα μπορούσαν να περιγραφούν ως εξής:

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα προβλήματα που συνδέονται με την αλόγιστη χρήση μηχανοκίνητων μέσων στην πόλη είναι γνωστά παγκοσμίως:

- Κυκλοφοριακή συμφόρηση και συσσώρευση σταθμευμένων ΙΧ, που συμβάλλει στη μείωση της ποιότητας μετακίνησης πεζών, ποδηλάτων και χρηστών μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Υποβάθμιση αστικού περιβάλλοντος, απόβλητα του κοινωνικού χαρακτήρα των δημόσιων χώρων.
- Ατυχήματα που προκαλούν θάνατους ή μόνιμες αναπηρίες.
- Εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου.
- Εκπομπές ρύπων.
- Θόρυβος.

Η υπερβολική χρήση του ΙΧ δημιουργεί λοιπόν ένα εχθρικό περιβάλλον για όσους επιλέγουν να μετακινούνται με φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους (πεζούς, ποδηλάτες), μετατρέποντας το ΙΧ σε αναγκαστικό μέσο. Δημιουργείται λοιπόν ένα αδιέξοδο που οδηγεί στο θάνατο της πόλης.

Μπορεί αυτός ο φαύλος κύκλος να σπάσει;

Η συνταγή είναι γνωστή και εφαρμόζεται από τη δεκαετία του '70 σε χώρες. Το βλέπουμε στα πεδρόνια, το βλέπουμε δεξιά και αριστερά σταθμευμένο σε οδοστρώματα πλάτους 6 μέτρων, ακόμα και στις γωνίες, παραβιάζοντας συστηματικά και «αειχώρητα» τα δικαιώματα των αναπηρών, των πεζών και των ποδηλάτων.

- Δημιουργία εκτεταμένων περισών στο κέντρο της πόλης που αφιερώνονται στους πεζούς και τα ποδήλατα.
- Ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Δημιουργία δικτύου πεζοδρομίων και αξόνων ποδηλάτων.

Η Αθήνα είναι μια ευρωπαϊκή πόλη, εγκλωβισμένη στα προβλήματα που δημιουργεί το ΙΧ. Αιτία η έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού, κοινόχρηστον χώρο και οι μεγάλοι συντελεστές δόμησης. Το να ανυψώσει το ΙΧ στην Αθήνα είναι σαν να συμβολειδείς κάποιον με ασθένεια στους πνεύμονες να κινείται. Η υποδομή για το ΙΧ σε μία από τις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές της Ευρώπης είναι αδύνατον να δημιουργηθεί και το ΙΧ είναι αδύνατον να κινηθεί και να σταθμεύσει στους δρόμους της.

Το «ελληνικό δαμόνιο» βέβαια έχει βρει τη λύση, ώστε το ΙΧ να αφιερώνεται στους πεζούς και τα ποδήλατα. Διαπιστώσαμε ότι ισχύουν τ' αντίθετα από αυτό που υποστηρίζουν όσοι ισχυρίζονται ότι η χρήση του ποδηλάτου στην Αθήνα είναι ουτοπία:

ποιότητα και να είναι ασφαλής. Ακόμα περισσότερο δεν έχει δημιουργήσει ανεξάρτητα δίκτυα γι' αυτούς.

Οι ποδηλατοδρόμοι και γενικότερα η ποδηλατική υποδομή της πόλης δε γίνεται να σχεδιάζονται αποσπασματικά. Σημιακές ποδηλατοδρόμους που πραγματοποιούνται από διάφορους δήμους, παρότι θετικές, οφείλουν να εντάσσονται σε ένα γενικότερο σχέδιασμό για να καλύπτουν τις ανάγκες μετακίνησης των ποδηλάτων. Πρόκειται επομένως η ανάγκη για ένα πιο συνολικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων με υπερτοπικό χαρακτήρα, εντασσόμενο προφανώς σε ένα ευρύτερο όραμα για βελτίωση του συνθήκων ζωής και μετακίνησης στην πόλη. Τα σχεδιαζόμενα δίκτυα ποδηλατοδρόμων πρέπει να διασχίζονται από μεγάλους ποδηλατικούς αξόνες, που να εννοσιών τις επιμέρους παρεμβάσεις σε ένα ενιαίο σύνολο. Η παρουσία και η προοπτική των ποδηλατικών αξόνων μπορεί να βοηθήσει ακόμα περισσότερο το ποδήλατο να λειτουργήσει ως ένα σοβαρό μέσο μετακίνησης, ανταγωνιστικό προς το ΙΧ, και όχι απλά ως μέσο αναψυχής ή σημειακής και αποκεντρικής μετακίνησης και χωροθέτησης. Ο σχεδιασμός οφείλει να είναι διαδομητικός, υπερτοπικός και κυρίως λειτουργικός και χρήσιμος στον ποδηλάτη.

Η ιδέα αυτή συναντά ισχυρή κριτική. Το ανάλογο, η στάθμευση, οι μεγάλες αποστάσεις είναι τα επιχειρήματα όσον αφορούν στην δυνατότητα η Αθήνα να δώσει στους ποδηλάτες την αναγκαία υποδομή, το συστηματικό τους δικαίωμα για ισότιμη δυνατότητα μετακίνησης στην πόλη.

Η αντιμετώπιση αυτή μας συσπείρωσε και έδωσε το αποτέλεσμα που ακολουθεί. Ειδικά οι χρήστες συναντήθηκαν και διαπιστώσαμε ότι στην Αθήνα **μπορούν** να δημιουργηθούν ποδηλατικοί αξόνες. **Λείπουν η σχετική ευαισθητοποίηση του κόρμου και η πολιτική βολήση.** Διαπιστώσαμε ότι ισχύουν τ' αντίθετα από αυτό που υποστηρίζουν όσοι ισχυρίζονται ότι η χρήση του ποδηλάτου στην Αθήνα είναι ουτοπία:

- Υπάρχουν μεγάλες υπερτοπικές διαδρομές που έχουν σταθερή κλίση και δεν είναι κορυστικές για τους ποδηλάτες. Μεταξύ αυτών είναι τα αναμοιναμένα ρέματα και οι ροές των σιδηροδρόμων.
- Υπάρχουν πόλοι στην Αθήνα που αξίζει να τους διασχίζουμε με το ποδήλατο. Η Αθήνα είναι μία ανθρώπινη πόλη με ζωντανά κέντρα, με όμορφες γειτονιές, με ελάχιστους, αλλά σημαντικούς, χώρους με φυσική βλάστηση.
- Η Αθήνα σε σχέση με άλλες μεγαλουπόλεις δεν είναι εκτεταμένη. Σε διάστημα 30 λεπτών μπορείς να μετακινηθείς με ποδήλατο (αν υπάρχει ένα δίκτυο που εξασφαλίζει άνεση, ασφάλεια και ταχύτητα) από το κέντρο στη θάλασσα, από τα γύρω προάστια στο κέντρο. Η μετακίνηση με ποδήλατο είναι ταχύτερη από αυτή με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, αρκετές φορές μάλιστα πιο γρήγορη από ότι με το ΙΧ.

Η πολιτεία όμως δεν έχει δημιουργήσει τις προϋποθέσεις, ώστε η κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων στις γειτονιές, να έχει

Αυτό είναι και το τελικό πρόταγμα της πρότασής μας +