

ΕΛΛΑΔΑ

ΕΛΛΑΔΑ 27.01.2018

# Κόβουμε ταχύτητα στην πόλη

ΓΙΑΝΝΗΣ ΕΛΑΦΡΟΣ



Οι καθηγητές του ΕΜΠ μελέτησαν τις υποδομές ευρωπαϊκών πόλεων.

Ετικέτες:

Θα μπορούσαν να σχεδιαστούν ξανά οι δρόμοι των γειτονιών μας, ώστε να δοθεί άπλετος και ασφαλής χώρος στον πεζό και στο ποδήλατο, υποχρεώνοντας το αυτοκίνητο να κινηθεί με μικρότερη ταχύτητα, μειώνοντας έτσι δραστικά τον κίνδυνο σύγκρουσης και τραυματισμού, την εκπομπή καυσαερίων και την ηχορρύπανση; Μια πρόταση αναπλάσεων που πετυχαίνει «τρία στα τρία», δηλαδή την αρμονική, ποιοτική και φιλική προς το περιβάλλον συνύπαρξη πεζών, ποδηλάτων και αυτοκινήτων περιέχεται στη νέα μελέτη με τίτλο «Ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις – Προτάσεις προς τις δημοτικές αρχές», που αναρτήθηκε με τη μορφή διαδικτυακού βιβλίου, με συγγραφείς τους Θάνο Βλαστό και Ευθύμιο Μπακογιάννη, συγκοινωνιολόγους-πολεοδόμους στη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ.

Το κλειδί για αυτή τη μεταμόρφωση είναι, σύμφωνα με τους συγγραφείς, η διευκόλυνση της κυκλοφορίας του ποδηλάτου, λαμβάνοντας υπόψη όμως δύο παράγοντες. Πρώτον, η προώθηση του ποδηλάτου πρέπει να συμβαδίζει με τη διευκόλυνση του πεζού, να προσθέτει και όχι να αφαιρεί ελεύθερο χώρο στον δρόμο. Μία

πρόταση προς αυτή την κατεύθυνση είναι η διεύρυνση των πεζοδρομίων. Δεύτερον, δεν προτιμάται η δημιουργία ακριβών υποδομών, που απομακρύνουν το ποδήλατο από την υπόλοιπη κυκλοφορία. «Στις δύσκολες εποχές που ζούμε, κάτι τέτοιο μοιάζει άχρηστη πολυτέλεια. Πρέπει να ασκηθούν γενναίες πολιτικές, με στόχο μια διαφορετική πόλη που θα δίνει χώρο σε πολύ λιγότερα αυτοκίνητα και όπου θα είναι εφικτή η συνύπαρξη του ποδηλάτου με το αυτοκίνητο, διότι η ταχύτητα του Ι.Χ. θα είναι πιο χαμηλή», λέει στην «Κ» ο κ. Μπακογιάννης. Οι καθηγητές του ΕΜΠ, μελετώντας την εμπειρία πολλών ευρωπαϊκών πόλεων, προτείνουν παρεμβάσεις χαμηλού κόστους, όπως, για παράδειγμα, μια απλή διαγράμμιση.

«Υπάρχουν πολλοί καλοί λόγοι για να ενθαρρύνουμε την ποδηλασία στο αστικό περιβάλλον. Είναι ένα μέσο μεταφοράς που δεν προκαλεί θόρυβο ή ατμοσφαιρική ρύπανση και καταναλώνει πολύ λιγότερο μη ανανεώσιμους πόρους από κάθε μηχανοκίνητο μέσο μεταφοράς. Η μόνη ενέργεια που απαιτεί η ποδηλασία προσφέρεται από τον ίδιο τον χρήστη, παρέχοντάς του πολύτιμες καρδιαγγειακές ασκήσεις. Το ποδήλατο απαιτεί μόνο ένα μικρό μέρος του χώρου που χρειάζονται τα Ι.Χ., είτε κινούνται είτε σταθμεύουν», υπογραμμίζει ο κ. Μπακογιάννης.

Το βασικό πρόβλημα που πρέπει να ξεπεραστεί για να κυκλοφορήσει μαζικά το ποδήλατο στους δρόμους είναι η ασφάλεια των ποδηλατών/-τριών. Γι' αυτό απαιτούνται συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας με χαμηλές ταχύτητες. Όπως σημειώνουν οι συγγραφείς, οι ευρωπαϊκές κατευθύνσεις στρέφονται προς τη δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και ζωνών μέγιστης ταχύτητας 30 χλμ./ώρα («ζώνες 30»). Και μάλιστα όχι μόνο σε συγκεκριμένα σημεία, αλλά στο μεγαλύτερο μέρος των κατοικημένων περιοχών.

### **Διεύρυνση πεζοδρομίων**

Πώς μπορεί όμως να επιτευχθεί ο δρόμος ήπιας κυκλοφορίας; Κάποιες από τις παρεμβάσεις που προτείνονται είναι η διεύρυνση των πεζοδρομίων και η στένωση των οδών. «Η επέκταση των πεζοδρομίων γίνεται προκειμένου να εξυπηρετηθεί καλύτερα η κίνηση των πεζών. Οδοί με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση μπορούν να μειωθούν σε οδούς με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση. Τέτοιου είδους αλλαγές στη γεωμετρία της οδού μειώνουν τις πιθανότητες εμπλοκής μεταξύ οχημάτων και κυρίως μεταξύ οχημάτων και πεζών. Επεκτάσεις πεζοδρομίων συνήθως γίνονται στην είσοδο ή στην έξοδο μιας οδού, πολλές φορές όμως και σε όλο το μήκος της οδού», σημειώνει ο κ. Μπακογιάννης. Επιπλέον μπορούν να δημιουργηθούν ορισμένες τοπικές υπερυψώσεις του οδοστρώματος («σαμαράκια»), χαμηλού όμως ύψους, κυρίως στις διασταυρώσεις.

Δεν τυπώνω. Πόσοστα?ω το πε?ιβάλλον.