

4ο ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟ για την
ΕΡΕΥΝΑ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



4th INTERNATIONAL CONGRESS on
TRANSPORTATION RESEARCH IN GREECE

4° Διεθνές Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα

28-30 Μαΐου 2008
Ξενοδοχείο Divani Caravel
Β. Αλεξάνδρου 2, 16121, Αθήνα

Αίθουσα ΙΛΙΣΣΟΣ

Πρακτικά συνεδρίου

**4^ο Διεθνές Συνέδριο
για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα
Αθήνα, 27 – 31 Μαΐου 2008
του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων**

**Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας Ε.Μ.Π.
Θάνος Βλαστός, Δημήτρης Μηλάκης, Ευθύμιος Μπακογιάννης**

**Προς μια στρατηγική ανάπτυξης ποδηλατικού τουρισμού στην Ελλάδα -
κριτήρια σχεδιασμού του ελληνικού τμήματος του διευρωπαϊκού
δικτύου ποδηλάτου – Eurovelo**

Εισαγωγή

Ο τουρισμός για την Ελλάδα είναι ένα από τα θεμέλια της οικονομίας της. Από αυτόν προέρχεται το 18-20% του ΑΕΠ, και τα σχετικά έσοδα είναι 1,8 φορές μεγαλύτερα από τα έσοδα του συνόλου των εξαγωγών. Οι λόγοι για τους οποίους επιλέγεται η χώρα μας είναι αρκετοί: το κλίμα, η ιστορία, η γραφικότητα των οικισμών, τα νησιά, οι παραλίες, το πλούσιο ορεινό τοπίο και είναι οι κυριότεροι από αυτούς. Υπό κανονικές συνθήκες ο τουρισμός είναι συνδεδεμένος με την κινητικότητα, διότι ο επισκέπτης επιθυμεί να συνδυάζει μαζί με την ξεκούραση και γνωριμία με τον τόπο. Ωστόσο αυτό, αν και προφανές, υποτιμάται και ο επισκέπτης αφήνεται στην τύχη του σε ένα τόπο όπου τα πάντα μπορούν να λειτουργούν μόνο με τη λύση αυτοκίνητο, όχημα που ο ξένος συνήθως δεν διαθέτει (η Ελλάδα είναι χώρα με ένα από τα υψηλότερα ποσοστά - 78% - αφίξεων με αεροπλάνο επί του συνόλου των αφίξεων τουριστών, π.χ. το αντίστοιχο ποσοστό της Ισπανίας είναι 38,5%, το μισό). Το πρόβλημα επιχειρείται να καλύπτεται με τη μαζική προσφορά ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων, τα οποία επιβαρύνουν το περιβάλλον των τουριστικών προορισμών και της ευρύτερης περιοχής τους, χωρίς να εξασφαλίζουν μια καλή σχέση του επισκέπτη με το χώρο που διατρέχει. Η ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια του συστήματος all included, που φυλακίζει τον επισκέπτη στην περίμετρο της τουριστικής εγκατάστασης, οφείλεται και στην εντεινόμενη επιδείνωση των συνθηκών που επικρατούν στο δρόμο, εξέλιξη η οποία συρρικνώνει τελικά το τουριστικό προϊόν και οδηγεί σε υποβάθμιση της ποιότητας αυτών που επιλέγουν να επισκεφτούν τη χώρα μας, με σημαντικές επιπτώσεις στο ύψος της ημερήσιας δαπάνης ανά επισκέπτη.

Είναι σημαντικό να δοθεί η πρέπουσα προσοχή στο ζήτημα της προσπελασιμότητας των τουριστικών προορισμών με τρόπους και μέσα μετακίνησης συμβατά με τις ευαισθησίες του περιβάλλοντος και της φυσιογνωμίας των τουριστικών τόπων και κατάλληλα για την ικανοποίηση των αναγκών και των επιθυμιών του επισκέπτη.

Το περπάτημα και το ποδήλατο θα πρέπει να είναι οι πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας για τις περιβάλλουσες περιοχές των τουριστικών προορισμών διότι έχουν το πλεονέκτημα ότι είναι τρόποι αυτόνομης μετακίνησης που μόνο

αυτοί θα μπορούσαν να ανταγωνιστούν το αυτοκίνητο. Ωστόσο υπάρχει ένα μεγάλο κοινό, αυτό του 'ποδηλατικού τουρισμού' (τουρισμού με κύριο μέσο μετακίνησης το ποδήλατο) που με αυτό το μέσο ζητά πολλά περισσότερα: διαδρομές μεγάλων αποστάσεων για ταξίδια αρκετών ημερών και όχι απλά αυτές που περιστρέφονται γύρω από κάποιο σταθερό κατάλυμα.

Πράγματι ο 'ποδηλατικός τουρισμός', όσο και αν στη χώρα μας είναι μια σπάνια πρακτική, που εκδηλώνεται κυρίως από ξένους επισκέπτες, στον υπόλοιπο κόσμο έχει μια έντονη παρουσία. Για παράδειγμα στην Αυστρία, όπου είναι εξαιρετικά ανεπτυγμένος, το 25% των συνολικών εσόδων από τον τουρισμό προέρχεται από τους ποδηλάτες. Γενικά στην Ευρώπη τα ταξίδια με ποδήλατο αντιστοιχούν στο 2-4% του συνόλου των τουριστικών μετακινήσεων και εκτιμάται ότι την επόμενη δεκαετία θα τριπλασιαστούν. Ως προς τους τουρίστες που επιλέγουν το ποδήλατο για κάποιες από τις μετακινήσεις τους κατά τη διάρκεια των διακοπών, ο αριθμός τους ποικίλλει ανάλογα με τη χώρα. Για παράδειγμα, στη Γερμανία, πρόκειται για το 25% των τουριστών.

Ο ποδηλατικός τουρισμός είναι μόνο δευτερευόντως τουρισμός των πόλεων. Κατά κύριο λόγο είναι τουρισμός της υπαίθρου. Το συνολικό ταξίδι διαρκεί συνήθως 4-5 μέρες και γίνεται κατά ζευγάρια ή κατά μικρές ομάδες. Διανύονται περίπου 25-40 χλμ. καθημερινά και αφιερώνονται για αυτό 5-6 ώρες. Η ηλικιακή ομάδα που επιλέγει συχνότερα τον ποδηλατικό τουρισμό είναι η μεταξύ 40 και 55 ετών και ακολουθεί η μεταξύ 20 και 29 ετών. Οι περισσότεροι ποδηλάτες ανήκουν στη μέση προς την ανώτερη εισοδηματική κατηγορία, ξοδεύουν λίγο περισσότερα από το μέσο τουρίστα και οργανώνουν μόνοι τους τη διαδρομή.

Η ποδηλασία είναι μια φυσική μετακίνηση, στηριγμένη στις δυνάμεις του κορμιού, και επιλέγεται από εκείνους που αναγνωρίζουν τη σημασία της επαφής με το περιβάλλον και της ζωής κοντά στη φύση. Ο σκοπός των ποδηλατών, όταν επισκέπτονται ένα τόπο, είναι να βιώνουν τη φύση, το τοπίο, να γνωρίζουν παραδοσιακούς οικισμούς, ιστορικούς χώρους και παραδοσιακές παραγωγικές δραστηριότητες σχετικές με την καλλιέργεια, την κτηνοτροφία και την επεξεργασία προϊόντων από αυτές.

Στοιχεία σχεδιασμού υποδομής για ποδηλατικό τουρισμό

Υποδομή για τον ποδηλατικό τουρισμό είναι είτε η αγροτική και επαρχιακή οδοποιία είτε οι ειδικές για τους ποδηλάτες υποδομές. Οι τελευταίοι προφανώς προτιμούν τις αποκλειστικές υποδομές, που τους απομακρύνουν από τις οχλήσεις της κυκλοφορίας άλλων οχημάτων και τους επιτρέπουν να απολαμβάνουν την επαφή τους με το τοπίο σε συνθήκες ηρεμίας. Οι άλλες λύσεις είναι λύσεις ανάγκης και οικονομίας. Η καταλληλότητά τους εξαρτάται φυσικά από τη μορφή της συνύπαρξης του ποδηλάτη με τα άλλα οχήματα και τους κινδύνους που συνεπάγεται.

Ενώ για τα αστικά οδικά δίκτυα υπάρχει επαρκής καταγραφή στοιχείων και γνώση των σοβαρών προβλημάτων ασφάλειας και ποιότητας περιβάλλοντος που επικρατούν σε αυτά, γιατί ένα ποσοστό των μετακινήσεων όλων γίνεται

καθημερινά με τα πόδια, έστω και προς ή από το σταθμευμένο αυτοκίνητο, δεν υπάρχει ανάλογη εμπειρία των συνθηκών που επικρατούν στους επαρχιακούς ή αγροτικούς δρόμους για τον πεζό ή τον ποδηλάτη. Τους τελευταίους όλοι τους χρησιμοποιούν πάντα θωρακισμένοι στο αυτοκίνητο και σπάνια ετέθη στην Ελλάδα το ζήτημα της χρήσης τους και από πιο ευάλωτες κατηγορίες μετακινουμένων, όπως οι ποδηλάτες και οι περιπατητές.

Οι συνθήκες στους δρόμους του ελληνικού επαρχιακού δικτύου είναι κατά κανόνα πολύ πιο βάρβαρες από αυτές που επικρατούν στους αστικούς δρόμους. Διότι στους τελευταίους η παρουσία πεζών και δικύκλων επιβάλλει στους οδηγούς κάποια προσοχή. Ο κορεσμός και η υποχρεωτική στάση ανά διασταύρωση περιορίζουν επίσης τις ταχύτητες. Στους υπεραστικούς δρόμους το μοναδικό κριτήριο που επηρεάζει την ταχύτητα των οδηγών είναι η ασφάλειά τους, και καθορίζεται από τη γεωμετρία του δρόμου και τα χαρακτηριστικά του οχήματος. Η ένταξη λοιπόν ποδηλατών στους δρόμους της ελληνικής υπαίθρου, για οδηγούς ανυποψίαστους, όπως είναι οι Έλληνες οδηγοί, θα πρέπει να γίνεται με προσεκτικά βήματα και με σωστό σχεδιασμό.

Κριτήριο ως προς αυτό το θέμα είναι τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του δρόμου, ο φόρτος, οι ταχύτητες και ο βαθμός παρουσίας φορτηγών. Το πλάτος είναι σχετικό. Ακόμη και τα 4,5 μ. είναι αρκετά αν οι διελεύσεις αυτοκινήτων είναι σπάνιες. Είναι επίσης αρκετά για την προσπέραση του ποδηλάτου από ένα μεγάλο όχημα. Αντίθετα, όταν οι διελεύσεις οχημάτων είναι πυκνότερες, χρειάζεται ένα μεγαλύτερο πλάτος έτσι ώστε να υπάρχει χώρος για τις περιπτώσεις που συμπιπτούν στην ίδια διατομή δυο αντίθετα κινούμενα οχήματα και ποδηλάτες. Στις περιπτώσεις αυτές, όταν υπάρχει ζεύγος ποδηλατών, προφανώς αυτοί έχουν την ευελιξία να τοποθετηθούν σε στοίχο. Σημειώνεται εδώ ότι η κίνηση των ποδηλατών σε ομάδες, οι οποίες συγκεντρώνουν κατ' ελάχιστο την 'κριτική μάζα', που εξασφαλίζει ότι η παρουσία τους γίνεται αντιληπτή από τους οδηγούς, είναι πολύ πιο ασφαλής από αυτή των μεμονωμένων ποδηλατών.

Σε ακόμη μεγαλύτερη κυκλοφορία είναι πιο σκόπιμο το ποδήλατο να κινείται σε παράπλευρο ποδηλατόδρομο. Πράγματι για λόγους αισθητικής, αλλά και ασφάλειας, όταν τα υπόλοιπα οχήματα αναπτύσσουν ταχύτητες που ξεπερνούν τα 70 χλμ/ώρα, είναι καλύτερα να παρεμβάλλεται μεταξύ οδοστρώματος και ποδηλατόδρομου νησίδα πρασίνου, που απορροφά ρύπους και θόρυβο. Σε σημεία της διαδρομής με πιθανότητα εκτροπών οχημάτων, είναι ασφαλέστερο να ενσωματώνεται στο πράσινο προστατευτικό μεταλλικό στηθαίο. Ωστόσο πάνω από ένα όριο φόρτου και ταχυτήτων, ο ποδηλάτης δεν θα πειστεί να χρησιμοποιήσει ούτε παράπλευρο ποδηλατόδρομο, όσο και αν εγγυάται την ασφάλειά του. Ο θόρυβος, η ρύπανση και η ένταση της κυκλοφορίας είναι προβλήματα μη ανεκτά από όποιον επιθυμεί να απολαμβάνει τη διαδρομή του.

Αν δεν υπάρχει εναλλακτική διαδρομή είναι πολύ πιο ελκρινές να προτείνεται στους ποδηλάτες να παρακάμπτουν τα δύσκολα τμήματα της συνολικής τους πορείας χρησιμοποιώντας δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας (τραίνο, λεωφορείο ή και πλοίο). Όταν ειδικά γραφεία οργανώνουν τις μετακινήσεις των ποδηλατών, η αποφυγή των δύσκολων τμημάτων γίνεται και με χρήση

επιβατικών οχημάτων, που συχνά ούτως ή άλλως συνοδεύουν τους ποδηλάτες για τη μεταφορά αποσκευών και για την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών από κόπωση, τραυματισμούς, ή τεχνικά προβλήματα).

Αρκετά συχνά οι μετακινήσεις των ποδηλατών είναι συνδυασμένες με άλλα μέσα, όχι μόνο για λόγους ασφάλειας αλλά και γιατί ο διαθέσιμος χρόνος είναι μικρός για να σπαταλιέται σε διαδρομές επικίνδυνες ή με μικρό ενδιαφέρον. Αυτό αυξάνει την οργανωτική ευθύνη των αρμόδιων φορέων, είτε συγκοινωνιακών, είτε δήμων, είτε ταξιδιωτικών γραφείων. Η σημασία της αξιοπιστίας των δρομολογίων και της καλής πληροφόρησης είναι μεγάλη. Η τελευταία πρέπει να περιλαμβάνει:

- τις δυνατότητες εναλλακτικής χρήσης δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας,
- τις διακλαδώσεις στην κύρια διαδρομή, που οδηγούν σε ενδιαφέροντες γειτονικούς πόλους,
- τα προτεινόμενα σημεία ύπνου, φαγητού, επισκευής ποδηλάτου και τα κέντρα υγείας (σημειώνεται ότι στη Γερμανία τα τελευταία χρόνια εντάχθηκαν σε δίκτυο 4000 ξενοδοχεία τα οποία είναι εξοπλισμένα με ειδικές εξυπηρετήσεις για ποδηλάτες (επισκευή, πώληση εξοπλισμού και ανταλλακτικών κ.λπ.)

Σχεδιασμός του ελληνικού τμήματος του διευρωπαϊκού δικτύου ποδηλάτου Eurovelo

Γενικά ως προς το διευρωπαϊκό δίκτυο

Το διευρωπαϊκό δίκτυο Eurovelo (www.eurovelo.org) αποτελεί πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Ποδηλατών - ECF, η οποία το 1995 δρομολόγησε τον, πραγματικά φιλόδοξο στόχο, να απλώσει πάνω από την Ευρώπη ένα δίκτυο 12 διαδρομών για ποδήλατο συνολικού μήκους 65.380 χλμ. Τα 21.000 χλμ. ήδη λειτουργούν. Με το δίκτυο αυτό ενώνεται η Ευρώπη, από το ένα άκρο στο άλλο, από το βόρειο ακρωτήριο μέχρι το Γιβραλτάρ και από τον Ατλαντικό μέχρι τη Μαύρη θάλασσα. Μια από τις πιο ενδιαφέρουσες διαδρομές είναι αυτή που συνδέει, από βορρά προς νότο, το Άμστερνταμ με τη Μασσαλία και από δύση προς ανατολή, τη Γαλλία με τη Μαύρη Θάλασσα. Εκτός Ευρώπης, ίσως μια από τις εντυπωσιακότερες είναι η σύνδεση της ανατολικής με τη δυτική ακτή των Ηνωμένων Πολιτειών. Κάποιοι λίγοι ποδηλάτες διατρέχουν αυτά τα δίκτυα, ακόμη και όταν δεν είναι ολοκληρωμένα, καλύπτοντας αποστάσεις που ξεπερνούν τα 10.000 χλμ. όπως στην Αφρική, από την Μποτσουάνα στην Αίγυπτο. Οι περισσότεροι φυσικά καλύπτουν μόνο τμήματα της διαδρομής. Στην Ελλάδα μια μεγάλη διαδρομή είναι από το Ταΐναρο (στη Λακωνία) μέχρι την Φλώρινα, μήκους 1.200 χλμ, που κατά 90% αποτελείται από χωματόδρομους. Καλύπτεται με ποδήλατο σε 20 μέρες.

Το δίκτυο Eurovelo περιλαμβάνει υποδομές και υπηρεσίες:

- οδικά τμήματα, άλλα αποκλειστικής χρήσης ποδηλάτου και άλλα όχι,
- ομογενοποιημένη κατευθυντήρια και πληροφοριακή σήμανση,

- δίκτυα εστίασης και οδικής βοήθειας, με συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης και ιδιωτικών φορέων.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθώς και περισσότεροι από 50 φορείς, δημόσιοι και ιδιωτικοί από 20 διαφορετικές χώρες, στηρίζουν το δίκτυο Eurovelo χρηματοδοτώντας μελέτες και έργα για την ολοκλήρωσή του.

Σύμφωνα με τη Διακήρυξη του Συνεδρίου 'Eurovelo 6', που έγινε στην Ουγγαρία το 2006 το διευρωπαϊκό δίκτυο ποδηλατοδρόμων πρέπει να λειτουργήσει ως ένα αποτελεσματικό εργαλείο για την ανάπτυξη των βιώσιμων μεταφορών και του τουρισμού και την ενίσχυση της περιφερειακής και Ευρωπαϊκής συνοχής. Πράγματι δίνει την ευκαιρία να εκπονηθούν διακρατικά προγράμματα και συνεργασίες με σκοπό:

- α) τη δημιουργία αποκλειστικών υποδομών ποδηλάτου για την προοδευτική ολοκλήρωση του διευρωπαϊκού δικτύου αυτοκινητοδρόμων,
- β) τη θεσμοθέτηση δρόμων χαμηλού φόρτου,
- γ) την ομογενοποίηση της σήμανσης και της πληροφόρησης,
- δ) τη συγκρότηση δικτύων οδικής βοήθειας, με τη συμμετοχή ιδιωτικών φορέων, τοπικής αυτοδιοίκησης κ.λπ.
- ε) την ανταλλαγή πληροφορίας και εμπειριών μεταξύ διαφόρων χωρών και οργανώσεων.

Η αρχική πρόταση της ECF για την Ελλάδα

Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατών - ECF έχει προτείνει για το ελληνικό τμήμα του δικτύου τη σύνδεση των μεγάλων σταθμών εισόδου στη χώρα, που είναι οι Ηγουμενίτσας, Ευζώνων και Πάτρας με την Αθήνα. Η Αθήνα ορίζεται ως τελικός προορισμός διότι, εκτός από την αξία της ως τόπος με ιστορία και πολιτιστικές δραστηριότητες, είναι και ο κεντρικός κόμβος μετεπιβίβασης σε πλοία προς τον νησιωτικό χώρο. Οι προτεινόμενες χαράξεις, όπως φαίνονται στο χάρτη του δικτύου, είναι εξαιρετικά αφαιρετικές.

- Ο κλάδος Εύζωνοι-Αθήνα ταυτίζεται με τη χάραξη του αυτοκινητοδρόμου, επιλογή λανθασμένη, επικίνδυνη και μη επιτρεπόμενη από τον ΚΟΚ για κίνηση ποδηλατών.
- Ο κλάδος Ηγουμενίτσα-Αθήνα ακολουθεί την εθνική οδό Ηγουμενίτσας – Αντιρρίου, που έχει μεγάλο φόρτο οχημάτων, υψηλές ταχύτητες και φτωχά γεωμετρικά χαρακτηριστικά, στοιχεία που την καθιστούν πολύ επικίνδυνη.
- Ο κλάδος Πάτρα-Αθήνα αναπτύσσεται κατά μήκος της βόρειας ακτής του Κορινθιακού, όπου επίσης οι ταχύτητες είναι υψηλές, ενώ η προσπέλαση της Αθήνας από αυτή την πλευρά είναι δυσχερής.

Πρόκειται λοιπόν για επιλογές χάραξης που δεν είναι οι καλύτερες για τον ποδηλάτη, τόσο ως προς την επικινδυνότητά τους, όσο και ως προς το ενδιαφέρον της διαδρομής (η τελευταία παρατήρηση ισχύει κυρίως για το τμήμα Εύζωνοι-Αθήνα).

Σημειώνεται επίσης ότι πύλες εισόδου στην Ελλάδα αποτελούν και τα αεροδρόμια, δεδομένου ότι οι ποδηλάτες έχουν το δικαίωμα να μεταφέρουν το ποδήλατό τους μαζί με τις υπόλοιπες αποσκευές. Η ECF δεν μπήκε στη λεπτομέρεια της χάραξης υποδομής ποδηλάτου με αφετηρία τα αεροδρόμια της Ελλάδας προς διάφορους προορισμούς. Είναι ωστόσο ευθύνη της χώρας μας να δώσει λύσεις, π.χ. για τη σύνδεση του αεροδρομίου των Σπάτων με το λιμάνι του Πειραιά. Σήμερα υπάρχει η λύση του προαστιακού τραίνου στο οποίο επιτρέπεται η είσοδος στα ποδήλατα, όχι όμως και στο μετρό, καθιστώντας περίπλοκη για τον ποδηλάτη την προσπέλαση του κέντρου της Αθήνας. Εννοείται ότι με την προώθηση του δικτύου Eurovelo τίθεται το ζήτημα της ανάγκης κατασκευής και κάποιων αστικών δικτύων, ή έστω κάποιων βασικών διαδρομών για το ποδήλατο σε πόλεις από τις οποίες το διευρωπαϊκό δίκτυο θα διέρχεται όπως η Πάτρα, η Κόρινθος, η Αθήνα και δευτερευόντως η Θεσσαλονίκη, η Λάρισα και η Καρδίτσα. Τις τρεις τελευταίες πόλεις είναι στην ευχέρεια του κατευθυνόμενου προς Αθήνα ποδηλάτη να τις επισκέπτεται ή να τις παρακάμπτει.

Η πρόταση της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του Ε.Μ.Π. για ένα διαφορετικό υπεραστικό δίκτυο ποδηλάτου

Για την επιλογή της καταλληλότερης χάραξης που θα συνδέει τις τρεις πύλες εισόδου με την Αθήνα θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η κίνηση του ποδηλάτη είναι τελείως διαφορετική σε σχέση με αυτή του αυτοκινήτου. Για τη χάραξη της υποδομής του τελευταίου το πιο βασικό ζητούμενο είναι η ταχύτητα. Επομένως είναι απολύτως λογικό οι χαράξεις να παρακάμπτουν τα έντονα ανάγλυφα (π.χ. ανατολική παράκαμψη της Πάρνηθας από τον αυτοκινητόδρομο). Στην περίπτωση του ποδηλάτου τα έντονα ανάγλυφα εγγυώνται ενδιαφέρουσες διαδρομές.

Το κριτήριο για τον ποδηλάτη δεν είναι η ταχύτητα αλλά η απόλαυση της διαδρομής, η επαφή με τη φύση και η επίσκεψη χαρακτηριστικών του τοπίου σχετικών με την ιστορία και τον πολιτισμό. Διεισδύει και εξερευνά τη λεπτομέρεια της κάθε περιοχής και ανακαλύπτει στοιχεία για τα οποία ο χρήστης του αυτοκινήτου παραμένει ανυποψίαστος ή αδιάφορος. Σημεία της διαδρομής, τα οποία ένας κανονικός δρόμος οφείλει να παρακάμπτει για να μην επηρεάζει τη φυσιολογία τους, ο δρόμος του ποδηλάτου πρέπει να τα προσεγγίζει όσο γίνεται βαθύτερα. Το ανάγλυφο δεν είναι εμπόδιο για τον ποδηλάτη. Οι ορεινοί όγκοι είναι κατά κανόνα ελκυστικοί διότι πάντα το φυσικό τους περιβάλλον είναι ενδιαφέρον. Οι ίδιες οι ορεινές διαδρομές είναι επίσης ελκυστικές διότι αποτελούν πρόκληση αντοχής για το κορμί, κάτι που το επιζητεί ο ποδηλάτης. Το ορεινό τοπίο δεν αποτελεί πρόβλημα λοιπόν για τη χάραξη του ελληνικού δικτύου Eurovelo, αντίθετα όπως και οι ακτές, είναι ένας μαγνήτης για τον ποδηλάτη.

Ίσως πριν λίγα χρόνια η ιδέα του να κάνει κανείς ποδήλατο στα βουνά να φαινόταν παράλογη. Τώρα όμως τα πράγματα είναι διαφορετικά. Με αφετηρία τη νότια Καλιφόρνια στις αρχές του 70, σήμερα το Ποδήλατο Κάθε Εδάφους έχει δεκάδες εκατομμύρια φίλους σε όλο τον κόσμο. Από τα 100 εκ. ποδήλατα που κατασκευάζονται το χρόνο, τα 2/3 είναι Κάθε Εδάφους. Πολυάριθμες είναι

οι σχετικές διαδρομές που προτείνονται, σηματοδοτημένες και εξοπλισμένες με σταθμούς υποστήριξης και ανεφοδιασμού. Τα πιο φημισμένα βουνά είναι μια πρόκληση για τους ποδηλάτες και όντως τα κατακτούν. Τα Ιμαλάια στη βόρεια Ινδία με την οροσειρά Ladakh σε υψόμετρο 3.600 μ., ένα ελκυστικό τοπίο με πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, τα Ιμαλάια στο Νεπάλ, οι γαλλικές, ελβετικές και αυστριακές Άλπεις, τα Πυρηναία, ο Αντι Άτλας και ο Υψηλός Άτλας στο Μαρόκο, τα Βραχώδη Όρη, που διατρέχουν τη δυτική ακτή της βόρειας Αμερικής από το Κολοράδο στον Καναδά, τα Χιονισμένα Βουνά στην Αυστραλία, οι οροσειρές της Νότιας Αμερικής είναι κάποια θεαματικά παραδείγματα. Στην Ευρώπη υπάρχουν επίσης ενδιαφέρουσες υλοποιήσεις, όπως στην Κορσική, όπου έχει χαραχτεί μια κυκλική διαδρομή κατά μήκος της δυτικής ακτής του νησιού και κατά μήκος της κεντρικής οροσειράς. Έχει μήκος 695 χλμ. και περνάει από αρχαιολογικούς χώρους, αμπελώνες, παραλίες, πύργους, από γενοβέζικες γέφυρες και από φάρους. Η διαδρομή αν και ανεβαίνει σε υψόμετρο 6.900 μ., καλύπτεται σε δύο εβδομάδες. Στην Τοσκάνη έχουν χαραχτεί τρεις διαδρομές, με κριτήριο κυρίως την επίσκεψη κάστρων, περιοχών ανάπτυξης του αγροτουρισμού, μουσείων και αρχαιολογικών χώρων. Στη Βρετανία η περιοχή των λιμνών, τα Σκωτσέζικα Highlands, το Μαύρο Δάσος στη Γερμανία, η περιοχή της λίμνης Annecy δυτικά της Γενεύης στη Γαλλία ...

Η ορεινή χώρα μας θα μπορούσε να γίνει ένας παράδεισος για τους ποδηλάτες. Η Πίνδος, η ορεινή Αρκαδία, η ανατολική Ροδόπη, ο Όλυμπος και τόσα άλλα βουνά προσφέρονται. Η περιοχή της λίμνης Πλαστήρα, για παράδειγμα δυτικά της Καρδίτσας, στην Πίνδο, έχει εξοπλιστεί με ποδηλατικές διαδρομές, με επιχειρήσεις ενοικίασης και επισκευής ποδηλάτων κ.λπ. Αντίστοιχη επιχείρηση λειτουργεί στους Κήπους (στα Ζαγοροχώρια). Στην Καρδίτσα συστάθηκε πρόσφατα ο πρώτος φορέας για την οργάνωση σχολικών εκδρομών από όλη την Ελλάδα με σκοπό την ευαισθητοποίηση των παιδιών ως προς το ποδήλατο α) σε ορεινό περιβάλλον και β) σε αστικό περιβάλλον (η Καρδίτσα έχει εξοπλιστεί με δίκτυο ποδηλατοδρόμων).

Ακόμη και στην Ελλάδα λοιπόν κάθε χρόνο πωλούνται χιλιάδες ποδήλατα Κάθε Εδάφους. Με αυτής της κατηγορίας ποδήλατα οργανώνονται δεκάδες διαδρομές στα ελληνικά βουνά, αγώνες, περιηγήσεις και επισκέψεις. Ομάδες ποδηλατών από το εξωτερικό έρχονται εδώ, επίσης γι' αυτό το σκοπό. Το 2004, αγώνες Ποδηλάτου Κάθε Εδάφους που είναι Ολυμπιακό Αγώνισμα, έγιναν στην Πάρνηθα.

Το δίκτυο Eurovelo στην Ελλάδα μπορεί να περιλαμβάνει διαδρομές μέσα από ορεινούς όγκους και φυσικά διαδρομές που πλησιάζουν όσο γίνεται πιο κοντά σε παραδοσιακούς οικισμούς. Θα αποτελεί μια πρόκληση, όχι μόνο προς ξένους επισκέπτες αλλά και προς τον τοπικό πληθυσμό γειτονικών πόλεων ώστε να εξερευνηθούν, να μυσούνται στα μυστικά του ορεινού τοπίου και να ασκούνται σε ημερήσιες εκδρομές ή τα Σαββατοκύριακα, επιδεικνύοντας μια άλλη στάση, απέναντι στο φυσικό περιβάλλον και την πολιτιστική κληρονομιά. Λιγότερο μαζική και βίαιη, πιο προσωπική, χωρίς τουριστικά λεωφορεία ή ιδιωτικά αυτοκίνητα, που σήμερα τραυματίζουν το δίκτυο των παραδοσιακών οικισμών. Ίσως η μύηση των κατοίκων στο ποδήλατο, που αποτελεί ένα στοίχημα για τις μετακινήσεις στην ελληνική πόλη, να μπορέσει

ευκολότερα να γίνει με εκδρομές αναψυχής στην ελληνική ύπαιθρο παρά στο εσωτερικό των πόλεων, όπου οι όποιες υποδομές προχωρούν αναγκαστικά με μικρά βήματα.

Οι ποδηλάτες που θα ακολουθούν τις προτεινόμενες διαδρομές θα έχουν επίσης την ευκαιρία να ξεφεύγουν προς γειτονικούς ενδιαφέροντες προορισμούς. Για αυτό το βασικό δίκτυο που προτείνεται συνοδεύεται και από ένα δευτερεύον. Περιλαμβάνει συνιστώμενες διαδρομές, διαφορετικών βαθμών δυσκολίας, θεματικές ή γενικού χαρακτήρα, που χαραχτηκαν με κριτήριο τις ποιότητες του τοπίου και τους πόλους ενδιαφέροντος τους οποίους αξίζει να γνωρίζει ο ξένος αλλά και ο Έλληνας επισκέπτης. Στο μεν δίκτυο κορμού ανήκουν φυσικά δρόμοι με άσφαλο. Όμως το δευτερεύον συνοδευτικό δίκτυο αναπτύσσεται σε δρόμους που είναι και χωμάτινοι.

Για να λειτουργήσουν οι συνιστώμενες διαδρομές χρειάζεται ειδική σήμανση. Χρειάζονται και χάρτες με πλούσια πληροφορία, τόσο ως προς την ποιότητα των διαδρομών και τις δυσκολίες τους, όσο και ως προς τα στοιχεία της διαδρομής που αξίζει να προσέχει ο επισκέπτης. Η επισήμανση των θέσεων των καταλυμάτων της περιοχής και των σταθμών ανεφοδιασμού είναι επίσης πολύτιμη. Η καλή χαρτογράφηση της ευρύτερης περιφέρειας είναι απαραίτητη για αυτούς που θα ακολουθήσουν τις συνιστώμενες διαδρομές αλλά κυρίως και για εκείνους που θα χαράξουν τις δικές τους πορείες, κάτι που δεν πρέπει να αποκλείεται. Στις γειτονικές πόλεις, που είναι ενδεχόμενο να επισκεφτεί ο ποδηλάτης, και όπου είναι γνωστές οι συνθήκες ανασφάλειας που επικρατούν, θα πρέπει επίσης να του δοθούν οδηγίες από ποιοι δρόμους θα ήταν καλύτερα να κινηθεί και ποιοι είναι οι συνιστώμενοι προορισμοί για κατάλυμα και φαγητό.

Θα πρέπει επίσης να δημιουργηθεί υποδομή για παροχή εξοπλισμού (ποδηλάτων, ανταλλακτικών, εργαλείων, ειδικού ρουχισμού και εξαρτημάτων προστασίας κλπ).

Η πρόταση

Κλάδος Αθήνα – Πάτρα

Πρόκειται για μια διαδρομή χωρίς κλίσεις, διότι ακολουθεί τη βόρεια ακτή της Πελοποννήσου. Η οδική εξυπηρέτηση αυτής της σύνδεσης γίνεται με δυο παράλληλους άξονες: την νέα εθνική και την παλαιά εθνική. Κατά μήκος της διαδρομής υπάρχουν επίσης παράλληλα διακοπτόμενα τμήματα υποδεέστερης συγκοινωνιακής κατηγορίας, μόνο για τοπικές μετακινήσεις προσπέλασης της ακτής, κυρίως σε οικιστικές περιοχές.

Θα ήταν ουτοπία για το ορατό μέλλον να προταθεί η κατασκευή ποδηλατοδρόμου ανεξάρτητου από τις υφιστάμενες οδικές υποδομές. Η μόνη λύση είναι να αξιοποιηθεί η υποδομή που υπάρχει και να εξοπλιστεί με την κατάλληλη σήμανση.

Κατ' αρχήν επελέγησαν τα παραλιακά τμήματα, που συμπληρώνουν την παλαιά εθνική οδό, διότι σε αυτά οι ταχύτητες είναι χαμηλές και το

περιβάλλον πολύ ενδιαφέρον. Στα ενδιάμεσα τμήματα, που είναι και πολύ μεγαλύτερα, αναγκαστικά γίνεται χρήση της παλαιάς εθνικής οδού. Οι συνθήκες που επικρατούν σε αυτήν δεν είναι ούτε ιδανικές, αλλά ούτε και απαγορευτικές για ποδήλατο. Βελτιώσεις σε περιορισμένα τμήματα της παλαιάς εθνικής μπορούν να γίνουν. Πρόκειται για τμήματα όπου υπάρχει διαθέσιμο πλάτος για να χαραχτεί λωρίδα ποδηλάτου. Στο υπόλοιπο μήκος θα δοθεί μεγάλο βάρος στην οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση.

Αθήνα – Κόρινθος

Στο τμήμα αυτό η παλαιά εθνική παρουσιάζει δυο διαφορετικές εικόνες. Μεταξύ Αθήνας και Περάματος ο δρόμος είναι πολύ δύσκολο να χρησιμοποιηθεί από ποδηλάτες λόγω του φόρτου αλλά και των εχθρικών συνθηκών περιβάλλοντος (ρύπανση, θόρυβος, αισθητική). Η λύση που δόθηκε είναι η διαδρομή να αναπτυχθεί μέσω Σαλαμίνας. Το πέρασμα στα Παλούκια θα γίνεται από το λιμάνι του Πειραιά (διάρκεια 35'). Μετά από πολύ όμορφη διαδρομή 13 χλμ. (τα 6,1 χλμ. είναι κατά μήκος της ακτής) ο ποδηλάτης περνάει με ferry από τη Φανερωμένη απέναντι στην Αττική όπου σε 2,9 χλμ. συναντά την παλαιά εθνική οδό η οποία από το σημείο αυτό και μετά είναι καταλληλότερη για ποδήλατο.

Το τμήμα Πειραιάς – Αθήνα είναι σχετικά εύκολο μέσω του παρόχθιου του Ιλισού (όπου υπάρχει ήδη ποδηλατόδρομος 900 μ.) και της σειράς πεζοδρόμων Π. Τσαλδάρη (Καλλιθέας) – Θεσσαλονίκης – Επταχάλκου – Απ. Παύλου και Δ. Αρεοπαγίτου (Χάρτης ...).

Μια εναλλακτική λύση για να παρακάμπτεται το τμήμα Πέραμα – Αθήνα είναι φυσικά να χρησιμοποιείται ο προαστιακός σιδηρόδρομος μέχρι το σταθμό Ν. Πέραμος. Μια επίσης λύση είναι να παρακάμπτεται και το τμήμα Ν. Πέραμος – Κόρινθος. Τελικά αυτό που συνιστάται στους ποδηλάτες είναι το πρώτο τμήμα Αθήνα – Ν. Πέραμος να το καλύπτουν οδικά μέσω Σαλαμίνας και από εκεί να συνεχίζουν μέχρι Κόρινθο με τον προαστιακό.

Σημειώνεται εδώ ότι πολλά τμήματα της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Αθήνας και Κορίνθου, μετά την κατασκευή της νέας γραμμής εγκαταλείφθηκαν. Σε πολλές χώρες στη θέση χιλιάδων χιλιομέτρων εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών κατασκευάστηκαν ποδηλατόδρομοι. Αν και εδώ μπορούσε να ακολουθηθεί αυτό το παράδειγμα τότε φυσικά η παραπάνω προτεινόμενη πορεία θα έπρεπε να επανεξεταστεί.

Αυτοί που φτάνουν φτάνουν οδικά στην Κόρινθο (χ.θ. 59+350) μέσω της παλαιάς εθνικής κινούνται στο εσωτερικό της πόλης για περίπου 5 χλμ. μέχρι να ξαναβγούν στην παλαιά εθνική.

Το συνολικό μήκος της διαδρομής για τον ποδηλάτη, από την Κόρινθο μέχρι την Πάτρα είναι 140 χλμ. Από αυτά τα 30 χλμ. είναι εκτός παλαιάς εθνικής οδού σε συνθήκες πολύ ασφαλέστερες.

Η λωρίδα ποδηλάτου που θα πρέπει να δημιουργηθεί στην παλαιά εθνική είναι συνολικού μήκους 4 χλμ. και αφορά την περιοχή της Λυκοποριάς.

Προτείνεται επίσης κατασκευή ποδηλατόδρομου στην περιοχή μεταξύ Ρίου και Πάτρας ο οποίος θα αναπτύσσεται παραλιακά δίνοντας τη δυνατότητα στους πολίτες να προσπελαύνουν την ακτή η οποία σήμερα είναι φραγμένη από ιδιοκτησίες.

Εύζωνοι – Αθήνα

Η προτεινόμενη διαδρομή ποδηλάτου δεν ακολουθεί τη γενική πορεία του αυτοκινητοδρόμου (με εξαίρεση το πρώτο τμήμα, μέχρι περίπου τη ...) διότι σε αυτήν δεν υπάρχουν παράλληλες διαδρομές δευτερεύοντος οδικού δικτύου. Έτσι από τον Πλαταμώνα και μετά δεν διέρχεται από τα Τέμπη αλλά παρακάμπτει από τα ανατολικά το ... αναπτυσσόμενο κατά μήκος της ακτής μέχρι το ... και στη συνέχεια στρέφεται δυτικά προς Λάρισα, την οποία παρακάμπτει εύκολα ακολουθώντας το αγροτικό δίκτυο της Θεσσαλικής πεδιάδας προχωράει προς Καρδίτσα. Το μήκος της διαδρομής Εύζωνοι – Καρδίτσα είναι 341 χλμ. Στην Καρδίτσα καταλήγει και η προτεινόμενη διαδρομή ποδηλάτου από Ηγουμενίτσα προς Αθήνα.

Από την Καρδίτσα προς Λαμία το ποδήλατο ακολουθεί σε γενικές γραμμές τη χάραξη του αυτοκινητοδρόμου κεντρικής Ελλάδας Ε65 ανεβαίνοντας σε υψόμετρο Από το Καστρί ... χλμ δυτικά της Λαμίας στην κοιλάδα του Σπερχειού αρχίζει πάλι η άνοδος στο ... μέσα από μια πολύ όμορφη ορεινή διαδρομή ανεβαίνοντας σε υψόμετρο ... για να καταλήξει στον Κορινθιακό, στον Αγ. Νικόλαο (Καρδίτσα – Αγ. Νικόλαος 213 χλμ).

Η σύνδεση με ferry του Αγ. Νικολάου με το Αίγιο γίνεται ... φορές την ημέρα και διαρκεί ... λεπτά. Από το Αίγιο η πορεία προς Αθήνα ή προς Πάτρα περιγράφηκε προηγουμένως. Η όλη διαδρομή από Ευζώνους μέχρι Αθήνα έχει τελικά μήκος ... χλμ (η σύνδεση με αυτοκινητόδρομο είναι ... χλμ).

Ηγουμενίτσα - Αθήνα

Όπως προαναφέρθηκε η εθνική οδός από Ηγουμενίτσα προς Αντίρριο μέσω Αμφιλοχίας είναι εξαιρετικά βεβαρημένα κυκλοφοριακά. Προτείνεται λοιπόν η διέλευση με εγκάρσια πορεία από την οροσειρά της Πίνδου (μέγιστο υψόμετρο ... χλμ) και η σύνδεση με Καρδίτσα. Πρόκειται για μια εξαιρετικά ενδιαφέρουσα για τον ποδηλάτη διαδρομή μήκους ... χλμ.

Επίλογος

Σήμερα είναι πρόδηλος ο στρεβλός της τουριστικής οικονομίας. Μια από αυτές είναι η συγκέντρωση των τουριστών σε λίγους υπερκορεσμένους προορισμούς. Με το δίκτυο Eurovelo θα καταστούν ελκυστικές και νέες περιοχές, επομένως θα εμπλουτιστεί το τουριστικό προϊόν. Το ποδήλατο είναι το καταλληλότερο μέσο για να επισκέπτεσαι πραγματικά και να μελετάς το ορεινό περιβάλλον. Για να βοηθηθούν οι ποδηλάτες θα πρέπει να αξιοποιηθεί ο διαθέσιμος πλούτος και η υποδομή.

Η υλοποίηση του δικτύου Eurovelo είναι αναπτυξιακή και περιβαλλοντική πρόκληση. Είναι σημαντικό παράλληλα με τα όποια έργα υποδομής να ληφθεί μια δέσμη μέτρων που θα φέρουν το δίκτυο κοντά στην καθημερινότητα των κατοίκων των γειτονικών πόλεων και θα το αξιοποιήσουν για την ευαισθητοποίησή τους σε θέματα φυσικού περιβάλλοντος, οικιστικής κληρονομιάς, αστικού περιβάλλοντος, φυσικής άσκησης, υγείας, μετακινήσεων κ.λπ.

Στην Ελλάδα η περιβαλλοντική εκπαίδευση βρίσκεται στο ξεκίνημά της. Τα ορεινά χωριά και μάλιστα αυτά που ήδη ασκούν μια αίγλη στον επισκέπτη, είναι φύση και θέση τα καταλληλότερα για να γίνουν οι βάσεις παροχής μιας εκπαίδευσης για το περιβάλλον, για τη χλωρίδα, την πανίδα, τη μορφολογία του βουνού, την αρχιτεκτονική κληρονομιά και τις παραδοσιακές παραγωγικές δραστηριότητες. Ανάλογα ισχύουν και για τους οικισμούς κοντά στις ακτές. Η δημιουργία του δικτύου Eurovelo που θα φέρει ξένους ποδηλάτες, με ότι αυτοί συμβολίζουν, κοντά στο χωριό θα ευαισθητοποιήσει, θα εκπαιδεύσει και θα προκαλέσει μια γενικότερη συζήτηση για την τύχη του τόπου μας.

Μαθήματα εκπαίδευσης σχετικά με την ταυτότητα του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος που θα συναντήσει ο ποδηλάτης είναι ευθύνη των αρμόδιων φορέων διοίκησης και προστασίας της κάθε περιοχής να τα παρέχουν. Τα μαθήματα αυτά περιλαμβάνουν και ειδικές οδηγίες για το πώς ο ποδηλάτης πρέπει να οδηγεί, έτσι ώστε να μην προκαλεί επιπτώσεις το πέρασμά του. Πράγματι σε πολλές χώρες για την προστασία των Εθνικών Δρυμών απαγορεύεται η είσοδος στους ποδηλάτες. Αντίθετα στην Ελλάδα τα δάση αφέθηκαν να γίνουν συχνά βορά της δασικής οδοποιίας και του αυτοκινήτου. Για την προστασία του βουνού είναι προϋπόθεση η ευαισθητοποίηση, επομένως και η γνώση. Για να υπάρξει γνώση πρέπει ο κάτοικος της πόλης να προσεγγίσει και να διδαχτεί το βουνό. Το ποδήλατο είναι ένα από τα πιο ήπια μέσα γι' αυτό το σκοπό. Θα πρέπει λοιπόν να βρεθεί η χρυσή τομή. Το ποδήλατο είναι επιθυμητό αλλά πρέπει να πειθαρχεί σε κανόνες.

Στο πλαίσιο μιας εκστρατείας προσέλκυσης επισκεπτών μέσω της προώθησης της ορεινής ποδηλασίας η διοργάνωση αγώνων θα ήταν επίσης ιδιαίτερα αποτελεσματική. Είναι βέβαιο ότι όταν ετοιμαστεί το δίκτυο Eurovelo, θα υπάρξουν αποστολές από πολλές ευρωπαϊκές χώρες. Η οικονομία της περιφέρειας θα επωφεληθεί σημαντικά. Διότι ορεινή ποδηλασία σημαίνει εκτός από διάχυση των επισκεπτών στο χώρο και αύξηση της κατανάλωσης τοπικών προϊόντων, που συνάδουν με το φυσικό τρόπο ζωής του ποδηλάτη. Θα δημιουργηθούν επίσης νέες θέσεις εργασίας για εκπαιδευτές, γυμναστές, συνοδούς αποστολών, συντηρητές του εξοπλισμού, μεταφορείς ποδηλάτων κλπ.

Το βουνό είναι ένας καταπληκτικός πλούτος για την ευημερία όσων ζουν σε αυτό αλλά και για την παιδεία και την περιβαλλοντική εκπαίδευση όλων μας. Δεν έχει αξιοποιηθεί. Σήμερα, τα προβλήματα περιβάλλοντος και ο αμφιλεγόμενος τρόπος ζωής στις πόλεις έκαναν πολλούς να προσφύγουν σε λύσεις, όπως το ποδήλατο, που αξιοποιούν τις νέες τεχνολογίες και τα νέα

υλικά για την προσπέλαση της φύσης με τον πιο σεμνό τρόπο, για να τη γνωρίσουν και να ασκηθούν. Τώρα στο ξεκίνημα το ορεινό περιβάλλον πρέπει να προετοιμαστεί για να υποδεχτεί σωστά και να διδάξει τον κόσμο της πόλης, που καταφεύγει σε αυτό με τον λιγότερο απειλητικό τρόπο. Είναι μια ευκαιρία και μια πρόκληση για τον τόπο μας, που αντιμετωπίζει τα τελευταία χρόνια μια συνεχή υποβάθμιση της ποιότητας των επισκεπτών του, η οποία συνοδεύει μια παράλληλη υποβάθμιση της ποιότητας της ταυτότητάς του.

Βιβλιογραφία

Βλαστός, Θ., Μπαρμπόπουλος, Ν., Μηλάκης, Δ., 'Ποδήλατο. Οδηγός σχεδιασμού και αξιολόγησης δικτύων', σελ. 276, ISBN 978-960-8369-26-9, ΤΕΕ, 2007.

Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., "Ορεινή Ποδηλασία. Μια νέα ευκαιρία ανάπτυξης για τις ορεινές περιοχές", Πρακτικά του 3^{ου} Διεπιστημονικού Διαπανεπιστημιακού Συνεδρίου 'Το Ε.Μ.Π. για το Μέτσοβο', Η Ολοκληρωμένη Ανάπτυξη στις Ορεινές Περιοχές – Θεωρία και Πράξη, Μέτσοβο 7 Ιουνίου 2001, έκδοση ΜΕΚΔΕ, 2004, σελ. 658-666.

Βλαστός, Θ., 'Η προοπτική ένταξης του ποδηλάτου στο πλαίσιο της κυκλοφοριακής αναβάθμισης των μικρών νησιωτικών πόλεων', Πρακτικά του Επιστημονικού Συμποσίου 'Βιώσιμη ανάπτυξη σε παράκτιες και νησιωτικές πόλεις' που οργάνωσαν το Ίδρυμα Κεφαλονιάς Ιθάκης και το ΤΜΧΠΠΑ του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στην Κεφαλονιά στις 26-28/10/2006.

Βλαστός, Θ., 'Promoting Cycling in Greece in the framework of the European Strategy for Sustainable Mobility', Πρακτικά της Διεθνούς Συνάντησης 'Mobility Planning and Management in Tourist Destinations' που έγινε στην Ibiza της Ισπανίας στις 15.3.2007 (σε CD Rom).