

ΕΛΛΑΔΑ

ΕΛΛΑΔΑ 06.02.2017

Δεν πατάω γκάζι, περπατάω

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΑΣΣΙΜΗ



Σχεδιάζεται μια πόλη με γνώμονα το ποδήλατο και τους περπατάους.

Ετικέτες:

Μποτιλιαρισμένοι δρόμοι, συνωστισμός στα μέσα μαζικής μεταφοράς, απροσπέλαστα πεζοδρόμια, όλα τα παραπάνω συνθέτουν σε μεγάλο βαθμό το κάδρο της καθημερινότητας στην Αθήνα. Πώς μπορεί όμως μια πόλη να γίνει πιο φιλική προς τον πολίτη;

Πριν από λίγες ημέρες εγκρίθηκε από το Πράσινο Ταμείο η χρηματοδότηση 150 δήμων της χώρας με 9 εκατ. ευρώ, για την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), ενώ ο επανασχεδιασμός της κυκλοφοριακής οργάνωσης και των αστικών λειτουργιών των μεγάλων πόλεων βρίσκεται στο επίκεντρο της σχετικής μελέτης της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ.

Τα συμπεράσματα; Από τις βασικές αλλαγές που πρέπει να προωθηθούν είναι η «απομάκρυνση» των πόλεων από έναν σχεδιασμό που υπηρετεί το αυτοκίνητο και η επικέντρωση στο περπάτημα και στο ποδήλατο, υποστηρίζει ο δρ Ευθύμιος Μπακογιάννης, πολεοδόμος - συγκοινωνιολόγος από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ.

Δραστικές λύσεις

Οι σημερινές κυκλοφοριακές συνθήκες στις ελληνικές πόλεις, κεντρικό παράδειγμα των οποίων είναι η Αθήνα, προκύπτουν από απουσία πολεοδομικών σχεδιασμών και πολιτικών. Για να ξαναγίνουν πόλεις για τον άνθρωπο, απαιτούνται δραστικές λύσεις, υποστηρίζει ο δρ Μπακογιάννης.

Για παράδειγμα, ανάλογα με τις οικονομικές της δυνατότητες κάθε ελληνική πόλη θα πρέπει να δρομολογήσει λύσεις δημόσιας συγκοινωνίας, έστω για την κάλυψη του κέντρου της, το οποίο θα πρέπει να απελευθερωθεί από το αυτοκίνητο.

Οι βασικές πολεοδομικές στρατηγικές που πρέπει να ακολουθηθούν, σύμφωνα με τη Μονάδα Αστικής Κινητικότητας του ΕΜΠ, είναι:

- 1.** Η εκδίωξη του αυτοκινήτου από το κέντρο. Το ΣΒΑΚ προβλέπει εισόδους στις πόλεις που θα αποτρέπουν τη διέλευση οχημάτων, με παράλληλη εφαρμογή αυστηρής πολιτικής στάθμευσης για τους επισκέπτες και διευκολύνσεις για τους κατοίκους.
- 2.** Η αποθάρρυνση της επέκτασης της πόλης προς την περιφέρεια μέσω της εφαρμογής πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών.
- 3.** Η δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας (με όριο ταχύτητας 30 χλμ./ώρα).
- 4.** Η σύνδεση του κέντρου με τις γειτονικές περιοχές κατοικίας μέσω ακτινικών διαδρομών που θα ενθαρρύνουν τη χρήση τους από πεζούς και ποδηλάτες.
- 5.** Η τροποποίηση τόσο της υποδομής για τους πεζούς όσο και της αντίστοιχης για το Ι.Χ. είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την προώθηση της πεζοπορίας στην Αθήνα. Η μείωση της μέσης ταχύτητας κυκλοφορίας των οχημάτων επιτυγχάνεται μέσω του καθορισμού γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας. Παράλληλα, η διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε κεντρικές αρτηρίες θα συμβάλει και στη μείωση του διερχόμενου, από το κέντρο, κυκλοφοριακού φόρτου. Σε μια προσπάθεια να γίνει πιο ελκυστικό το περπάτημα, η αναβάθμιση των ανοικτών δημόσιων χώρων κρίνεται απαραίτητη.
- 6.** Σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται και η πεζοδρόμηση περιμετρικών δρόμων των πλατειών. Οι διαβάσεις πεζών θα πρέπει να περιοριστούν σε μήκος, να βρίσκονται στην ίδια στάθμη με τα πεζοδρόμια, να είναι ορατές από τους οδηγούς και να διασφαλιστεί η μείωση της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων όταν διέρχονται από αυτές. Κομβικής σημασίας είναι η διευκόλυνση των επιβατών των αστικών συγκοινωνιών, ζήτημα στο οποίο η Αθήνα εμφανίζει σημαντικά κενά.
- 7.** Οι στάσεις των μέσων μαζικής μεταφοράς θα πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμες και χωρίς εμπόδια, καθώς προτεραιότητα πρέπει να δίνεται στον επιβάτη και όχι στα οχήματα. Τα κτίρια με μεγάλη επισκεψιμότητα (σχολεία, δημόσιες υπηρεσίες, μουσεία κ.λπ.) θα πρέπει να έχουν μια ζώνη μη στάθμευσης οχημάτων, ώστε να καθίσταται ευκολότερη η πρόσβαση πεζών.

«Η μορφή της βιώσιμης πόλης θα είναι έτσι διαφορετική από της σημερινής», καταλήγει ο δρ Μπακογιάννης.

Δεν τυπώνω. Προσπαθώ το περιβάλλον.