

# TA NEA<sub>gr</sub>

## Ορθοπεταλιές



## Ορθοπεταλιές #142 - Οι τεχνικές οδηγίες υποδομών ποδηλάτου φαρδαινούν τους ποδηλατόδρομους

[Μάνος Χαραλαμπίδης](#) | ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ: 27/05/2016 13:57 |

Θα δούμε στις ελληνικές πόλεις ποδηλατόδρομους άνετους και ασφαλείς αντίστοιχους μ' αυτούς που υπάρχουν στην Κοπεγχάγη και το Άμστερνταμ; Το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων αισιοδοξεί ότι με τις «Τεχνικές Οδηγίες Για Υποδομές Ποδηλάτων» που θεσμοθετήθηκαν για πρώτη φορά πριν από περίπου ένα μήνα και θα είναι ενιαίες για όλη την Ελλάδα, κάτι τέτοιο είναι εφικτό. Μένει να το δούμε στην πράξη.

Το καινούριο που φέρνουν οι τεχνικές προδιαγραφές - οι οποίες δημοσιεύτηκαν στο ΦΕΚ στις 14 Απριλίου 2016 και υπογράφονται από τον Υπουργό Χρήστο Σπίρτζη - είναι τα νέα μεγαλύτερα πλάτη για τους ποδηλατόδρομους. Δηλαδή από τα 2 μέτρα πλάτος που έχουν σήμερα οι περισσότεροι ποδηλατόδρομοι στην Ελλάδα οι οδηγίες προτείνουν οι καινούριοι ποδηλατόδρομοι που θα κατασκευαστούν να έχουν πλάτος από 2,5 έως 3 μέτρα το ελάχιστο και υπό προϋποθέσεις να ξεπερνούν και τα 4 μέτρα.

Οι προδιαγραφές όμως περιλαμβάνουν και άλλες ποδηλατικές υποδομές που ελάχιστα είχαν απασχολήσει στο παρελθόν τους μελετητές, την τοπική αυτοδιοίκηση και την Πολιτεία στην Ελλάδα. Για παράδειγμα οι προδιαγραφές καταπιάνονται με το πώς πρέπει να κατασκευάζονται οι υποδομές ποδηλάτων σε ισόπεδες διασταυρώσεις οδών, οι διαβάσεις ποδηλάτων, πού πρέπει να μπαίνουν θέσεις στάθμευσης ποδηλάτου, πώς μπορεί να κινείται το ποδήλατο στους λεωφορειόδρομους. Επίσης δίνονται οδηγίες για τα υλικά που θα πρέπει να χρησιμοποιούνται στους ποδηλατόδρομους και στους γύρω χώρους.

Τόσο η ποδηλατική κοινότητα όσο και οι ειδικοί αποτιμούν - τουλάχιστον προς το παρόν - θετικά τη θεσμοθέτηση των οδηγιών αφού λένε ότι είναι κάτι που δεν υπήρχε στη χώρα μας και πλέον θα υπάρχει ομοιομορφία στον σχεδιασμό και τις κατασκευές.

**Τα νέα πλάτη ποδηλατόδρομων που θα ισχύουν σύμφωνα με τις Τεχνικές Οδηγίες Υποδομών Ποδηλάτων**

## Διαστασιολόγηση

Τα επιθυμητά και τα ελάχιστα πλάτη διαδρόμου ποδηλάτων για κάθε περίπτωση κίνησης (μονόδρομη/αμφίδρομη) και ωριαίου φόρτου αιχμής ποδηλάτων, παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

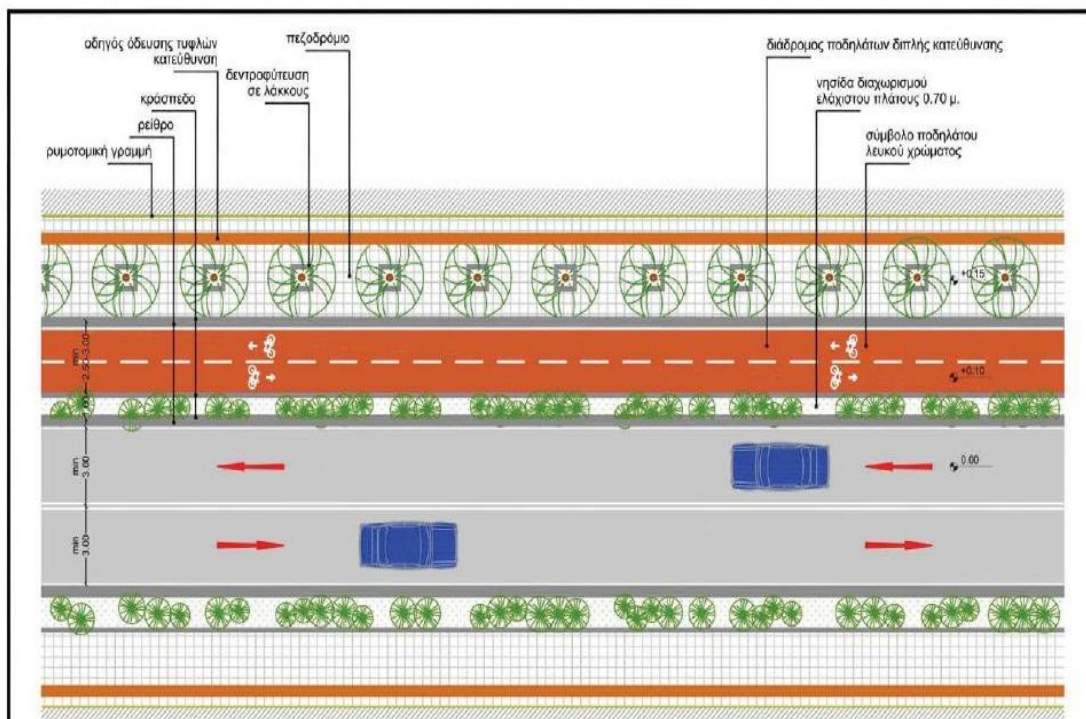
**Πίνακας 3-5 Πλάτος διαδρόμου ποδηλάτων**

Μονόδρομη κίνηση ποδηλάτων		Αμφίδρομη κίνηση ποδηλάτων		
Ωριαίος φόρτος αιχμής ανά κατεύθυνση (ποδήλατα/ώρα)	Πλάτος διαδρόμου		Ωριαίος φόρτος αιχμής δύο κατευθύνσεων (ποδήλατα/ώρα)	Πλάτος διαδρόμου
	Επιθυμητό	Ελάχιστο		Ελάχιστο
	(μ.)			(μ.)
0-150	2,00	1,50	0-50	2,50-3,00
150-750	3,00	2,50	50-150	≥ 3,00
> 750	4,00	3,50	> 150	≥ 4,00

Πηγές του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων τονίζουν ότι οι προδιαγραφές θεσμοθετήθηκαν στο πλαίσιο της οδικής ασφάλειας για όλους τους χρήστες. Και προσθέτουν ότι στόχος είναι με τις τεχνικές οδηγίες να υπάρχει ομοιογένεια στον σχεδιασμό των ποδηλατικών υποδομών σε όλη την επικράτεια. «Θα ισχύουν για όλες τις πόλεις της Ελλάδος» λένε. Οι ίδιες πηγές αναφέρουν πως ήδη υπάρχει θετική ανταπόκριση από μεγάλους Δήμους της χώρας - όπως από τον Βόλο, τη Θεσσαλονίκη, την Πάτρα - οι οποίοι έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον να εφαρμόσουν τις οδηγίες. Σημειώνουν ακόμη πως αρκετοί από τους εκπροσώπους των ποδηλατικών συλλόγων στις συζητήσεις που είχαν με το Υπουργείο, κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης, τόνιζαν πως στους υπάρχοντες ποδηλατόδρομους «δεν ένιωθαν ασφαλείς διότι το πλάτος τους είναι πολύ μικρό».

Γ.Γ.Υ./Δ.Ο.Υ./ΤΜΗΜΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ (σφ')

**Σχήμα 3-28 Διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης | κάτοψη**



ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ)

**Ποδηλατόδρομο αμφίδρομης ροής που θα έχει πλάτος μεγαλύτερο των 2 μέτρων, δηλαδή από**

## **2,5 μ. έως 3 μ. το ελάχιστο, όπως φαίνεται στην εικόνα (κάτοψη), προτείνουν οι τεχνικές οδηγίες υποδομών ποδηλάτου**

Οι άνθρωποι του Υπουργείου λένε ακόμη πως στόχος είναι οι οδηγίες να ενισχύσουν τη χρήση του ποδηλάτου για τις καθημερινές αστικές μετακινήσεις. «Θέλουμε να βάλουμε το ποδήλατο στο δρόμο ξεκινώντας από τους δρόμους γειτονιάς. Δεν θα ξεκινήσουμε από τις λεωφόρους».

Το ερώτημα που γεννάται είναι βέβαια πότε θα γίνουν όλα αυτά διότι η κατασκευή ποδηλατικών υποδομών στη χώρα μας προχωράει με ρυθμούς...χελώνας. Σκεφτείτε μόνο ότι ο ποδηλατικός άξονας Κηφισιά - Φάληρο είναι κομμένος στα δύο. Το 2015 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του νότιου κομματιού Γκάζι - Φάληρο αλλά η τύχη του βόρειου Γκάζι - Κηφισιά αγνοείται...Είναι άγνωστο πότε θα ξεκινήσει η κατασκευή του.

Οι προδιαγραφές συντάχθηκαν από 5μελή επιστημονική ομάδα του Τμήματος Οδικής Ασφάλειας Σήμανσης και Φωτεινής Σηματοδότησης της Διεύθυνσης Οδικών Υποδομών του Υπουργείου και αφού προηγήθηκε διαβούλευση με συγκοινωνιολόγους, ποδηλατικούς συλλόγους, τον ΟΑΣΑ. Πρόκειται για αρκετά λεπτομερείς και αναλυτικές οδηγίες 228 σελίδων με αρκετά σχέδια και φωτογραφικό υλικό από άλλες πόλεις στο εξωτερικό.

Σημειώνεται πως οι περισσότερες από τις υποδομές που προτείνουν οι οδηγίες εφαρμόζονται στο εξωτερικό εδώ και πάρα πολλά χρόνια. Συνεπώς, με αρκετή καθυστέρηση έγινε ένα πρώτο βήμα που είναι η θεσμοθέτηση των οδηγιών τέτοιων υποδομών.

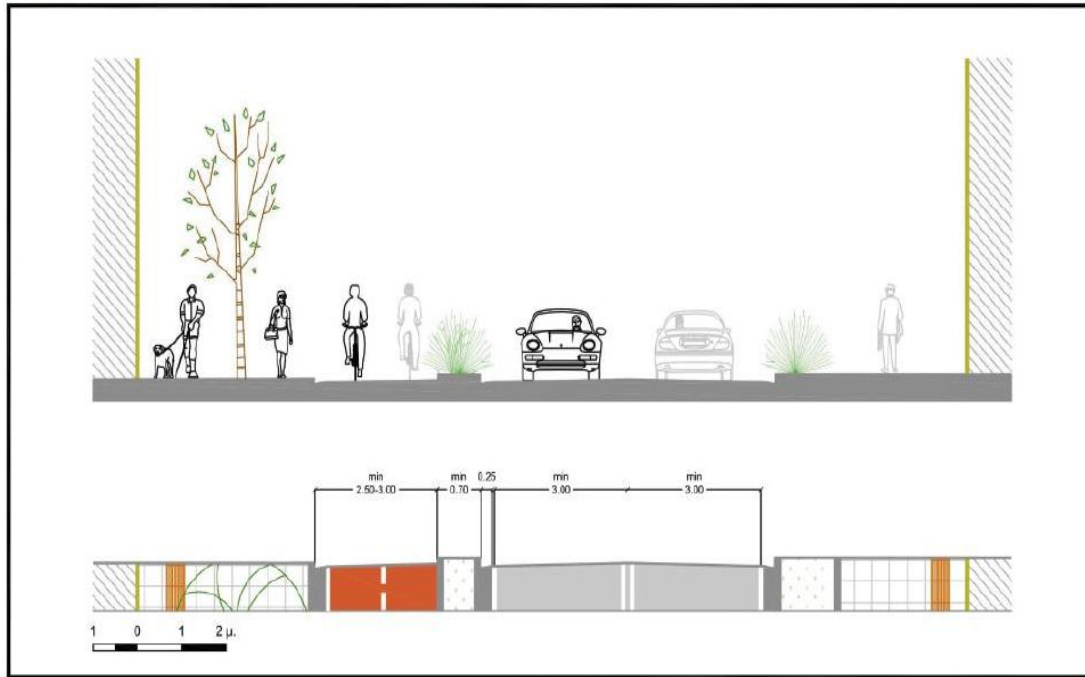
### **Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ: Αδύνατη η κατασκευή νέων ποδηλατόδρομων με τις νέες οδηγίες**

Στο μεταξύ, ενστάσεις και προβληματισμό διατυπώνει για τις Τεχνικές Οδηγίες η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (ΕΜΠ). Όπως αναφέρει σε σημείωμά της στην ιστοσελίδα της εκτιμάται ότι οι οδηγίες «θα καταστήσουν εντελώς αδύνατη την κατασκευή νέων ποδηλατοδρόμων αφού ορίζουν ελάχιστα πλάτη υποδομής τόσο μεγάλα που η ελληνική κοινωνία δεν είναι διατεθειμένη να παραχωρήσει. Θα έπρεπε να καταργηθεί η στάθμευση, να καταργούνται λωρίδες αυτοκινήτων και γενικά να αφαιρείται χώρος από το αυτοκίνητο σε δρόμους όπου οι συνθήκες είναι εξαιρετικά πιεστικές. Συγχρόνως, η αύξηση του πλάτους των ποδηλατοδρόμων, στην καθόλου πιθανή περίπτωση που θα κατασκευάζονταν με βάση αυτές τις προδιαγραφές, θα οδηγούσε σε αύξηση της ταχύτητας των ποδηλάτων, εξέλιξη πολύ επικίνδυνη στο εχθρικό περιβάλλον των ελληνικών πόλεων. Φυσικά θα αύξαινε και το κόστος κατασκευής κάτι που είναι δυσβάσταχτο σε συνθήκες χρεωκοπίας».

Μιλώντας στα «ΝΕΑ» και τις «Ορθοπεταλιές» ο Δρ. Πολεοδόμος – Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών) και μέλος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ Ευθύμιος Μπακογιάννης τόνισε πως ως ιδέα οι οδηγίες είναι «κάτι πολύ καλό και θετικό. Οι προδιαγραφές χρειάζονταν και έπρεπε να γίνουν».

Εντούτοις λέει, οι οδηγίες είναι προσαρμοσμένες σε δρόμους που δεν ανταποκρίνονται στα ελληνικά δεδομένα. «Κάνουν λόγο για πλάτη ποδηλατόδρομων που φτάνουν έως 3,5 μέτρα. Όμως το 90% των υποδομών των ποδηλατόδρομων που υπάρχουν σήμερα, μ' αυτές τις προδιαγραφές δεν θα μπορούσαν να γίνουν. Θα καταργήσει το υπουργείο λωρίδα κυκλοφορίας για να βάλει ποδήλατα; Ακόμα κι αν το πλάτος είναι το ελάχιστο - που προτείνεται στις Οδηγίες - δηλαδή 2,5 μέτρα, αν προσθέσουμε και τα 70 εκατοστά που πρέπει να έχει απόσταση ο ποδηλατόδρομος από τον δρόμο φτάνουμε στα 3,25 μέτρα. Αποφάσισαν να δώσουν χώρο στο ποδήλατο; Είναι διατεθειμένη η Πολιτεία να πάρει το πολιτικό κόστος της κατάργησης θέσεων στάθμευσης ή λωρίδας κυκλοφορίας σε μεγάλους δρόμους;» αναρωτιέται ο κ.Μπακογιάννης.

Σχήμα 3-29 Διάδρομος ποδηλάτων διπλής κατεύθυνσης | τυπική διατομή



### **Διατομή του νέου ποδηλατόδρομου με πλάτος 2,5 - 3 μ. που προτείνει το Υπουργείο Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων**

Επιπλέον, ο συγκοινωνιολόγος του Πολυτεχνείου σημειώνει πως οι τεχνικές οδηγίες έθεσαν και ένα θέμα ασφάλειας των υφιστάμενων ποδηλατόδρομων. «Δηλαδή κατά πόσο τα 2 μέτρα ποδηλατόδρομος που ισχύουν τώρα είναι ασφαλής χώρος. Ίσως όμως τα 3,5 μέτρα θα αυξήσουν τις ταχύτητες όσων ποδηλατούν και αυτό ίσως είναι εις βάρος πεζών». Επίσης, λέει «ένα πλάτος 3,5 μέτρα θα αυξήσει αυτόματα και το κόστος κατασκευής των ποδηλατόδρομων σε μία εποχή δύσκολη – λόγω των οικονομικών δυσχερειών – για έργα».

Πάντως πηγές του Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών και Δικτύων υποστήριζαν πως με την αύξηση του πλάτους των ποδηλατόδρομων από τα 2 μέτρα στα 2,5 δεν θα χρειαστεί να «κόψουμε μεγαλύτερο χώρο από την κυκλοφορία ή τη στάθμευση. Ό,τι "κόβαμε" και πριν "θα κόβουμε" και τώρα. Συνήθως πάντως αφαιρούμε χώρο από τη στάθμευση».

Δείτε [εδώ τις Τεχνικές Οδηγίες Υποδομών Ποδηλάτου όπως δημοσιεύτηκαν στο ΦΕΚ](#)

**Οι «ΟΡΘΟΠΕΤΑΛΙΕΣ» πεταλάρουν και στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης. Follow us στο [twitter@orthopetalies](#) ή στο Facebook [Orthopetalies blog](#) για καθημερινή ενημέρωση**

