

ΣΒΑΚ και ποδηλατόδρομοι

Οι στόχοι και τα χρονοδιαγράμματα των υφιστάμενων ΣΒΑΚ δεν υλοποιήθηκαν σε ικανοποιητικό βαθμό. Η καθυστέρηση στην υλοποίηση του ΣΒΑΚ Λευκωσίας ίσως προσφέρει την ευκαιρία για πιθανές βελτιώσεις

Τον τελευταίο καιρό έχουν δει το φως της δημοσιότητας διάφορα Σχέδια και Δράσεις που σχετίζονται με την προώθηση της ποδηλασίας, όπως το «Σχέδιο Δράσης Προώθησης της Χρήσης του Ποδηλάτου για την περίοδο 2021-2023», το «Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα 2021-2030» και τα διάφορα «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» (ΣΒΑΚ).

Κύριοι στόχοι των ΣΒΑΚ είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών (με ένα βιώσιμο, φιλοπεριβαλλοντικό και προσβάσιμο σύστημα μετακινήσεων) και η παροχή υψηλής ποιότητας μεταφορών (με μειωμένο κόστος μετακινήσεων και συνθήκες ασφάλειας) με έμφαση στο περπάτημα, το ποδήλατο και τη δημόσια συγκοινωνία.

Αξίζει να επισημανθεί ότι τα ΣΒΑΚ δεν προέκυψαν μόνο από την ανάγκη μείωσης των ατμοσφαιρικών ρύπων που προέρχονται από την κυκλοφορία και την ανάγκη προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή και στις αντίστοιχες Ευρωπαϊκές Οδηγίες, αλλά και από το σθένος συγκοινωνιολόγων, περιβαλλοντιστών κ.ά. που τόλμησαν να αμφισβητήσουν την από δεκαετίες επικρατούσα πολιτική της πρωτοκαθεδρίας του αυτοκινήτου.

Είναι από όλους παραδεκτό πλέον ότι οι στόχοι και τα χρονοδιαγράμματα των υφιστάμενων ΣΒΑΚ, και ειδικότερα του ΣΒΑΚ Λευκωσίας, δεν υλοποιήθηκαν σε ικανοποιητικό βαθμό. Οι λόγοι είναι πολλοί και εκτέθηκαν ξανά στην τελευταία παρουσίασή του που έγινε στις 6.4.23. Η καθυστέρηση αυτή ενδεχομένως να προσφέρει την ευκαιρία για πιθανές βελτιώσεις του.

Με βάση τα στοιχεία για το ΣΒΑΚ Λευκωσίας του 2010 (που μπορεί κάποιος να βρει στο Ίντερνετ), θα μπορούσαν να σημειωθούν λίγα σχόλια που αφορούν το δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Στο επίπεδο λοιπόν της ευρύτερης αστικής περιοχής Λευκωσίας διαφαίνεται ότι το δίκτυο ποδηλατοδρόμων έχει τα πιο κάτω χαρακτηριστικά.

α. Ακολουθεί έναν κατά προσέγγιση ορθογώνιο κάνναβο (πλέγμα) με βάση τον οποίο παράλληλες πορείες των κεντρικών περιοχών της Λευκωσίας απέχουν περίπου 1 χιλιόμετρο, ενώ στις υπόλοιπες περιοχές (που καλύπτουν υπερδιπλάσια έκταση) απέχουν 1,5-2,0 χιλιόμετρα. Στον ευρωπαϊκό χώρο όμως χώρες όπως η Δανία και η Γερμανία, με μακρά παράδοση στα δίκτυα ποδηλατοδρόμων, έχουν εδώ και χρόνια υιοθετήσει δίκτυα με πορείες που απέχουν 400-500 μέτρα, τα οποία αποδεικνύονται πολύ πιο λειτουργικά, ασφαλή και ελκυστικά για τους ποδηλάτες, ενώ η πρωτοπόρα Ολλανδία (σύμφωνα με το πρότυπο-μοντέλο της πόλης Assen) περιέλαβε ενδιάμεσο «τοπικό» πλέγμα των 250 μέτρων και επιπρόσθετα ένα των 125 μέτρων σε επίπεδο γειτονιάς. Οι Άγγλοι επίσης, που έχουν κάνει σημαντικότερα βήματα στη διαμόρφωση δικτύων, υιοθετούν πλέγματα των 400 μέτρων για αστικούς χώρους και σημειώνουν ότι «μισό πλέγμα δεν είναι πλέγμα». Περιττό να σημειωθεί ότι όσο πιο αραιό είναι το δίκτυο τόσο μεγαλύτερες επισφαλείς αποστάσεις θα έχει να διανύσει ένας δυνητικός ποδηλάτης μέχρι να φτάσει σε ασφαλές δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Από την άλλη δεν μπορούν εναλλακτικά όλες αυτές οι περιοχές που εφάπτονται με το δίκτυο να μετατραπούν σε «φιλικές περιβαλλοντικές γειτονιές» με όρια ταχύτητας τα 15, 20 ή 30

χιλ./ώρα, ώστε να μην χρειάζεται να υπάρχουν εμφανείς και ασφαλείς πορείες ποδηλατοκίνησης. Αυτό δεν έγινε ούτε στην Ολλανδία, όχι μόνο διότι το κόστος είναι μεγαλύτερο, αλλά και διότι τέτοιες μειώσεις ταχύτητας και σε τέτοια έκταση μιας πόλης, θα έφερναν «ασφυξία» στο κυκλοφορικό.

β. Το δίκτυο παρουσιάζεται να ανήκει σε μια «κατηγορία» ίδιας σπουδαιότητας, αφού δεν υπάρχει οποιαδήποτε κατηγοριοποίηση ή ιεράρχησή του σε κύριο, δευτερεύον, γειτονιάς κ.λπ. όπως λογικά διαβαθμίζονται όλα τα δίκτυα σε παγκόσμιο επίπεδο.

γ. Η συντριπτική πλειοψηφία του δικτύου «ακολουθεί» τους δρόμους του κύριου οδικού δικτύου που δεν είναι και το καλύτερο περιβάλλον διακίνησης για έναν ποδηλάτη λόγω αυξημένου θορύβου και καυσαερίων. Επίσης δεν προσδιορίζεται ο τύπος της λωρίδας διακίνησης του κάθε τμήματος του δικτύου, κατά πόσο δηλαδή αφορούν ανεξάρτητους «ποδηλατόδρομους», «ποδηλατολωρίδες», «ποδηλατοδιάδρομους» ή «ποδηλατικές διαδρομές», ώστε να γίνονται αντιληπτές οι συνθήκες διακίνησης.

δ. Τέλος φαίνεται ότι το δίκτυο παρακάμπει ή ξεχνά ή «αποφεύγει» σημαντικές περιοχές ενδιαφέροντος όπως εμπορικές περιοχές ή άλλους κοινωνικούς χώρους δραστηριοτήτων, που όχι μόνο εμπλουτίζουν τις ποδηλατικές πορείες, αλλά αποτελούν χρηστικές διαδρομές «προορισμού» για τους ποδηλάτες.

Σε πρακτικό επίπεδο οι υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι παρουσιάζονται ξεκομμένοι και αποσπασματικοί. Αυτό είναι κατανοητό σε κάποιο βαθμό σε πόλεις που αρχίζουν να κτίζουν δίκτυα ποδηλατοδρόμων, αλλά υποτίθεται ότι εμείς περάσαμε σε ένα δεύτερο στάδιο όπου ξεκομμένοι ποδηλατόδρομοι ενώνονται πλέον, για να λειτουργήσουν ως μικρά χρηστικά δίκτυα. Το έργο για παράδειγμα της διασύνδεσης των χώρων των πανεπιστημίων της περιοχής Μακεδονίτισσας με το πανεπιστήμιο Κύπρου στην Αγλαντζιά (που χαρακτηρίστηκε και ως «πρώιμος νικητής» - early winner) χάθηκε δυστυχώς μέσα σε πολύπλοκες, ασύνδετες και στενές διαδρομές και μέσα σε λεωφορειολωρίδες, με ανεπαρκείς σηματοδοτήσεις και χρωματισμούς, στο κέντρο της Λευκωσίας. Διαδρομές που και έμπειροι ποδηλάτες, κάτοικοι της περιοχής, πρέπει να ψάξουν για να βρουν ή σκέφτονται δύο φορές αν θα ακολουθήσουν, αφού έχουν καταστεί επικίνδυνες και χαοτικές, διαδρομές που αποτρέπουν τους ποδηλάτες.

Και όμως... χώροι για τα ποδήλατα υπάρχουν. Όπως διαφάνηκε και από το Πρόγραμμα LIFE του 1998-2001 (του Τμήματος Πολεοδομίας και Οικήσεως) που αφορούσε τη μελέτη δικτύων ποδηλατοδρόμων σε τέσσερις κυπριακές πόλεις, οι δρόμοι καλύπτουν μεγάλο ποσοστό των πόλεών μας (που σε μεγάλα τμήματά τους ξεπερνά το 30%) για τον βασικό λόγο ότι η πλειοψηφία των οικοπέδων και των «οικοδομικών τετραγώνων» είναι μικρά. Το ποσοστό αυτό είναι μεγαλύτερο από πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, όπου τα αντίστοιχα «τετράγωνα» είναι σαφώς μεγαλύτερα και είναι μικρότερο από τις αμερικανικές πόλεις όπου «βασίλεύουν» τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και η ανάγκη για περισσότερους δρόμους. Αυτή λοιπόν η συγκεκριμένη μεγάλη επιφάνεια δρόμων μας δίνει την ευκαιρία να την επαναδιαχειριστούμε με τρόπο αποδοτικότερο, προς όφελος και άλλων χρηστών του οδικού δικτύου, των πεζών, των ποδηλατιστών κ.ά.

Σε τελική ανάλυση τα δίκτυα ποδηλατοδρόμων σε κυπριακές πόλεις δεν αφορούν μια «ουτοπία», για τον απλούστατο λόγο ότι «τόποι» στους οποίους θα μπορούσε να ενσωματωθεί η διακίνηση του ποδήλατου... υπάρχουν πολλοί! Ελπίζεται πως το υπό διαμόρφωση νέο ΣΒΑΚ για τη Λευκωσία (και όχι μόνο) θα τύχει περαιτέρω εμβάθυνσης, θα καταστεί σαφέστερο, πιο ρεαλιστικό και πλήρες.

Πέραν των σχεδιασμών σε επίπεδο ΣΒΑΚ, η όποια επιτυχία υλοποίησης δικτύων ποδηλατοδρόμων εξαρτάται σε πρακτικό επίπεδο και από το κατά πόσο: α) οι φορείς που εγκρίνουν τους τελικούς σχεδιασμούς που αφορούν Οδικά και Πολεοδομικά Έργα, θα

επιλέγουν έργα εφάμιλλα επιτυχημένων σχεδιασμών πρωτοπόρων χωρών και έργα που μπορούν σε σύντομο χρονικό διάστημα να φέρουν πολλαπλασιαστικά οφέλη στην πόλη, παρά άλλα πολυδάπανα που θα υλοποιηθούν σε βάθος χρόνου β) οι αρμόδιες Πολεοδομικές και Οικοδομικές Αρχές θα επικαιροποιήσουν τις δεσμεύσεις που θέτουν κατά τη χορήγηση αντίστοιχων αδειών και δεν θα διστάζουν να ενσωματώνουν και όρους για κατασκευές ποδηλατοδρόμων γ) οι φορείς που αποφασίζουν τις χρηματοδοτήσεις των έργων και για ποδηλατικές υποδομές, αφενός θα καταφέρνουν να αντλούν πόρους από χρηματοδοτικά προγράμματα της ΕΕ (όπως το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας) και αφετέρου θα διαθέτουν τα ανάλογα συμπληρωματικά κονδύλια από τους προϋπολογισμούς του κράτους και δ) κατά πόσο οι φορείς, που σχετίζονται με την υλοποίηση των έργων θα καταφέρνουν να παραδίδουν στην κυπριακή κοινωνία λειτουργικά και ποιοτικά δίκτυα κυκλοφορίας ή άλλα έργα αναπλάσεων, στα οποία θα ενσωματώνονται και χρηστικές διαδρομές ποδηλατιστών.

Η συμβολή της ποδηλατοκίνησης στην επίτευξη των στόχων των ΣΒΑΚ είναι αδιαμφισβήτητη. Μια περαιτέρω εμβάθυνση θα μας φανερώσει ότι αυτή ενισχύει την κοινωνικοποίηση, τη φιλικότητα και την ελκυστικότητα των πόλεων, τη βελτίωση της ψυχοσωματικής υγείας του πληθυσμού και τη γενικότερη αναβάθμιση της ποιότητας ζωής, καθώς επίσης ότι οι πόλεις που υλοποίησαν ολοκληρωμένα δίκτυα ποδηλατοδρόμων έχουν προσελκύσει και ποδηλατικό τουρισμό.

Γιώργος Χατζημιχαήλ, αρχιτέκτονας