

του **ΓΕΩΡΓΙΟΥ
ΧΑΤΖΗΚΩΝΣΤΑΝΤΗ***

Στο άρθρο του, ο αγαπητός συνάδελφος, διατυπώνει απόψεις ενδιαφέρουσες που χρήζουν προσοχής και απάντησης.

1. Στο άρθρο, στο οποίο ο συνάδελφος αναφέρεται (της 16-08-2009, εφημερίδα «Κόσμος του Επενδυτή»), δεν αναγράφεται πουθενά η φράση «τι τα θέλετε τα Πολυτεχνεία, αφού υπάρχουν τα ΤΕΙ;» (μια τέτοια το-

Εάν ο συνάδελφός μας δεν την αποδέχεται, μάλλον θα πρέπει να το σκεφθεί ξανά.

3. Στα αποτελέσματα των Πανελλαδικών εξετάσεων, υπάρχουν χαμηλές βαθμολογίες εισαγωγής σε πανεπιστημιακές σχολές και, σε κάποιες περιπτώσεις, χαμηλότερες από αυτές των ΤΕΙ. Όμως ένας/μία υποψήφιος/-ια με «άριστα» σε Μαθηματικά, Φυσική, Χημεία και πολύ χαμηλή βαθμολογία στην Έκθε-

χρόνια όλο και περισσότερους σπουδαστές, έστω και αν μετά από 27 χρόνια δημοσιεύτηκαν «τυπικά» (στην ουσία αυτά που δημοσιεύτηκαν είναι ανεφάρμοστα) επαγγελματικά δικαιώματα.

6. Η χρονική διάρκεια σπουδών στα Ανώτατα ΤΕΙ της Ελλάδας είναι 4 χρόνια και όχι 3, όπως λανθασμένα γράφει στο άρθρο του ο συνάδελφός μας και όπως πεισματικά υποστηρίζουν οι πολέμιοι των ΤΕΙ. Και επειδή

Απάντηση στο άρθρο του συναδέλφου Θ. Χανακούλα (Εν. Δελτίο 2614/27-12-2010)

ποθέτηση θα ήταν ασφαλώς άτοπη). Αντιθέτως, ο ίδιος, το ζητά στην παράγραφο 5, της δεξιάς στήλης του κειμένου του.

Η ερμηνεία του συναδέλφου στο προαναφερόμενο άρθρο είναι αυθαίρετη, χωρίς να αποτολμά να απαντήσει στην ουσία της επιστολής εκείνης.

2. Ορθώς η επιστολή εκείνη δημοσιεύτηκε στο Ενημερωτικό Δελτίο του ΤΕΕ. Σε αντίθεση με το συνάδελφό μας, η Συντακτική Επιτροπή του Ενημερωτικού Δελτίου του ΤΕΕ (κατ' ουσίαν βέβαια το ίδιο το ΤΕΕ), είναι υπέρ του διαλόγου και κατά συνέπεια αποδέχεται την όποια διαφορετική άποψη (βασικός κανόνας του διαλόγου) και δεν αισθάνεται ότι υβρίζεται. Άλλωστε, σε εκείνη την επιστολή δεν υβρίζεται κανένας, απλώς διατυπώνεται μια άποψη διαφορετική, στο πλαίσιο ενός καλοπροαίρετου δημόσιου διαλόγου για την Ανώτατη Εκπαίδευση και η δημοκρατική ευαισθησία της ηγεσίας του ΤΕΕ αποδέχεται τη διαδικασία αυτή. Συγχάρω, δε, την ηγεσία του ΤΕΕ γι' αυτό ακόμη μια φορά.

ση, μπορεί να οδηγηθεί σε σχολή - τμήμα ΤΕΙ ή άλλου Ανώτατου Εκπαιδευτικού Ιδρύματος. Αυτό, κατά το συνάδελφό μας, σημαίνει ότι το άτομο αυτό δεν μπορεί να γίνει μηχανικός. Είναι μια άποψη, στην οποία ας απαντήσουν όσοι υποψήφιοι φοιτούν ή και όσοι αποφοίτησαν από σχολές με βαθμό πρόσβασης πολύ ή λίγο χαμηλότερο σε ομοειδή ιδρύματα.

4. Υπάρχουν διαφορετικές βαθμολογίες εισαγωγής στις ίδιες ειδικότητες, αλλά σε διαφορετικά ανά την Ελλάδα πανεπιστημιακά/πολυτεχνικά τμήματα. Αυτοί οι απόφοιτοι, κατά το συνάδελφό μας, έχουν διαφορετική εκπαίδευση, άρα και διαφορετικό επίπεδο πτυχίου, λόγω της «ήσσονος προσπάθειας» (άλλη... καραμέλα). Έχουν, όμως, ίδια επαγγελματικά δικαιώματα!

5. Σημειώνεται εδώ, ότι γίνεται σύγκριση των βαθμών πρόσβασης, αλλά παραγνωρίζεται ένα σημαντικό ζήτημα: ότι οι σχολές και τα Τμήματα των Ανωτάτων ΤΕΙ, ειδικά τα τμήματα Μηχανικών, προσελκύουν τα τελευταία

γράφει για τη διάρκεια των σπουδών, μήπως και τον ενοχλεί το γεγονός ότι στις περισσότερες σχολές των Πανεπιστημίων η διάρκεια σπουδών είναι 4 χρόνια; Ή μήπως ενοχλείται ο συνάδελφός μας (ίσως περισσότερο πιθανό), επειδή ΤΕΙ και Πανεπιστήμια έχουν ίδια διάρκεια σπουδών (4 έτη);

7. Γνωρίζει ο συνάδελφός μας ότι τα τελευταία χρόνια δημιουργήθηκαν πανεπιστημιακά τμήματα αντιγράφοντας την ήδη υπάρχουσα επιτυχημένη και καταξιωμένη στα Ανώτατα ΤΕΙ ειδικότητα, με ίδια διάρκεια σπουδών και πρόγραμμα σπουδών ίδιο με αυτό των αντίστοιχων τμημάτων ΤΕΙ; Έχουν όμως... διαφορετικά επαγγελματικά δικαιώματα!

8. Γνωρίζει ο συνάδελφός μας ότι τα προβλεπόμενα προσόντα διορισμού των καθηγητών στα Ανώτατα ΤΕΙ εδώ και πολλά χρόνια είναι εφάμιλλα των αντίστοιχων για τα πανεπιστήμια / πολυτεχνεία; Και μάλιστα για τους καθηγητές των Ανωτάτων ΤΕΙ απαιτείται (πέραν των ίδιων επιστημονικών προσόντων) και σημα-

* Διπλωματούχος Ναυπηγός Μηχανολόγος Μηχανικός, MSc «Διασφάλιση Ποιότητας», Επίκουρος Καθηγητής Ανωτάτου ΤΕΙ Αθηνών

ντική πολυετής επαγγελματική εμπειρία (που δεν ζητείται για καθηγητές των άλλων Ανώτατων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων) στο γνωστικό αντικείμενο που προκηρύσσεται;

9. Σχετικά με το ερώτημα που τον βασανίζει για το πού θα εργαστούν όλοι οι απόφοιτοι, πρέπει κάποτε να ειπωθεί το εξής:

Τα εκπαιδευτικά ιδρύματα υπάρχουν για να μορφώνουν όσους το επιθυμούν. Δεν είναι γραφεία ευρέσεως εργασίας. Είναι θέμα της Πολιτείας να δημιουργεί θέσεις εργασίας.

10. Σχετικά με την άποψη του συναδέλφου μας για θέματα διορισμών, τον παραπέμπω στις δηλώσεις του πρώην Προέδρου της Βουλής, Απ. Κακλαμάνη, στις οποίες το ΤΕΕ αντί να πάρει θέση στην ουσία των δηλώσεων, εξέδωσε... «άμεση και σκληρή ανακοίνωση»...

11. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, όσα τμήματα των Ανωτάτων ΤΕΙ, έχουν ολοκληρώσει (εννοείται επιτυχώς) τη διαδικασία της εξωτερικής αξιολόγησης (ας κάνει τον κόπο ο συνάδελφός μας, αλλά και όσοι επιθυμούν, να διαβάσει στην ιστοσελίδα της ΑΔΙΠ τις σχετικές

εκθέσεις, όπου φαίνεται ότι εξωτερική αξιολόγηση έχουν κάνει τα έτη 2008 - 2010 μόνο Πανεπιστήμια και Ανώτατα ΤΕΙ. Κανένα Πολυτεχνείο... δεν μπορεί να εκπονήσει αυτοδύναμα προγράμματα μεταπτυχιακών σπουδών. Για ποιο λόγο αυτό το αρνούνται και το μάχονται ΤΕΕ/Πανεπιστήμια/Πολυτεχνεία;

12. Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, το πτυχίο των Ανωτάτων ΤΕΙ, θεωρείται πρώτος ακαδημαϊκός τίτλος σπουδών.

Για ποιο λόγο δεν αναγνωρίζεται αυτό; Και, μάλιστα, όταν κάποιος απόφοιτος των Ανωτάτων ΤΕΙ, πηγαίνουν, π.χ., στη Μεγάλη Βρετανία και επιστρέφουν με μεταπτυχιακό τίτλο (εκεί βέβαια αναγνωρίζεται το πτυχίο των Ανωτάτων ΤΕΙ ως πρώτος ακαδημαϊκός τίτλος), για ποιο λόγο το ΤΕΕ, αρνείται να τους εγγράψει στα μητρώα των μελών του τη στιγμή που:

Πτυχίο Α-ΤΕΙ (4 χρόνια) + Μεταπτυχιακό (1 χρόνο) = Ισότιμο 5ετές πτυχίο;

Αυτό βέβαια, το ΤΕΕ το αναγνωρίζει, όταν ο ενδιαφερόμενος έχει σπουδάσει εξολοκλήρου στη Μ. Βρετανία! Οποία λογική...! Και αντίφαση...!

13. Και θεωρείται λογικό να

ζητείται από πρυτάνεις Πολυτεχνικών Σχολών/ΤΕΕ (σχεδόν εκλιπαρώντας την ηγεσία του Υ.Π. Διά Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων) οι ενιαίες 5ετείς σπουδές να αντιστοιχούν σε δύο πτυχία; Δηλαδή, δίπλωμα μηχανικού και μεταπτυχιακό μαζί;

Μήπως, ρωτώ, μήπως το κάθε αυτόνομο πρόγραμμα σπουδών οδηγεί σε ένα τίτλο σπουδών; Και ποια είναι η ηθική, έστω, ανταμοιβή (η οικονομική ασφαλώς είναι παράλογη για όποιον δεν σπούδασε παραπάνω) ενός διπλωματούχου μηχανικού που σπούδασε ένα ή δυο χρόνια περισσότερο για να αποκτήσει μεταπτυχιακό τίτλο;

14. Να θυμίσω, ακόμα, ότι το επάγγελμα του Μηχανικού στην Ελλάδα ρυθμίζεται με νόμο του 1934!!! Οι νομοθετικές ρυθμίσεις για τα ΤΕΙ φθάνουν μέχρι το 2010!

15. Και κάτι ακόμα: Τα Ανώτατα ΤΕΙ ζητούν για τους αποφοίτους τους επαγγελματικά δικαιώματα αποκλειστικά για την κάθε ειδικότητα.

Συμβαίνει το ίδιο και για τους αποφοίτους ΕΜΠ, που έχουν δυνατότητα να ασκούν και επάγγελμα πέραν της στενής ειδικότητας;

Για τους συντάκτες του «Επώνυμωσ»

Το «Ενημερωτικό Δελτίο», σ' αυτές τις σελίδες, δημοσιεύει κείμενα με απόψεις επί θεμάτων, τα οποία έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με την επιστήμη, το έργο και τα επαγγελματικά ζητήματα των μηχανικών. Δε δημοσιεύονται σ' αυτές τις σελίδες εισηγήσεις σε Συνέδρια, Ημερίδες κ.ά. που έχουν θέση σε άλλες εκδόσεις του ΤΕΕ. Η έκταση των κειμένων γι' αυτή τη «στήλη» δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερη από 1.300 λέξεις, ενώ είναι δυνατόν να συνοδεύονται από φωτογραφίες ή σχέδια που συνδέονται άμεσα με το κείμενο. Η Σύνταξη του περιοδικού διατηρεί το δικαίωμα της δημοσίευσης ή όχι των κειμένων που αποστέλλονται, όπως επίσης να παραπέμπει στις Επιστημονικές Επιτροπές του ΤΕΕ θέματα, τα οποία δεν μπορούν να κριθούν με δημοσιογραφικά κριτήρια. Χειρόγραφα δεν επιστρέφονται. Τα κείμενα, φωτογραφίες και σχέδια θα πρέπει να αποστέλλονται στο e-mail: deltioyli@central.tee.gr

ενημερωθείτε
ενημερωθείτε για τα επιστημονικά άρθρα των μηχανικών και τις εκδόσεις μας

διαβάστε
διαβάστε και εκτυπώστε το άρθρο που σας ενδιαφέρει

στείλτε
στείλτε το δικό σας επιστημονικό άρθρο

ΤΕΕ
ΤΜΗΜΑ ΕΚΔΟΣΕΩΝ

ekdoseis@central.tee.gr



1, 2. Αποψη τμημάτων οδού Παπάφη



3. Οδός Αλ. Σβάλου



4. Οδός Ερμού



5. Οδός

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της Γενικής Μελέτης Μεταφορών και Κυκλοφορίας, η οποία εκπονήθηκε το 1999, ο αριθμός των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται εντός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) ξεπερνούσαν τις 1.600.000 ημερησίως. Από αυτές, το 44% αντιστοιχούσαν σε Ι.Χ. οχήματα, το 27% σε μέσα μαζικής μεταφοράς, το 12% πεζοί, το 7% σε ταξί, το 6% σε δίκυκλα και το 3% σε ιδιωτικής χρήσης λεωφορεία. Επίσης, οι καθημερινές σταθμεύ-

ουργήσουμε ένα πρώτο ερέθισμα, ώστε αρμόδιοι φορείς (π.χ. Δήμος Θεσσαλονίκης) να προχωρήσουν σε μια εκτεταμένη μελέτη διερεύνησης και στη συνέχεια υλοποίησης, εναλλακτικών αξόνων ποδηλατοδρόμων, που θα συμβάλουν στην καθιέρωση του ποδηλάτου ως εναλλακτικού μέσου μεταφοράς.

Η πρόταση βασίζεται στις παραπάνω διαπιστώσεις καθώς, επίσης, στις αρχές και στους στόχους που διέπουν τη διαμόρφωση και την πολιτική ένταξης του ποδηλάτου στην πόλη, θεωρώντας καταρχήν

350 μ.), συνεχίζει στην οδό Αγγελάκη (μήκος 500 μ.) και στην οδό Εθνικής Αμύνης (μήκος 450 μ.). Το επόμενο τρίτο μεγάλο τμήμα του δικτύου, μήκους 1,7 χλμ., αναπτύχθηκε στην οδό Αγίου Δημητρίου, από την οδό Εθνικής Αμύνης μέχρι την οδό Κατσιμιδή. Επίσης, διαμορφώθηκαν τμήματα ποδηλατοδρόμων στις οδούς Κουταντζόγλου (μήκος 500 μ.), Λεωφόρο Στρατού (μήκος 650 μ.), Σαλαμίνας (μήκος 180 μ.), Πολυτεχνείου (550 μ.) και Αναγεννήσεως (650 μ.).

Τέλος, επιπλέον άξονες ποδηλατο-

γωνορίσματος.

4. Βελτίωση συνθηκών ποιότητας περιβάλλοντος.

5. Ελκυστικότητα χρήσης ποδηλατοδρόμων για την ευκολότερη πρόσβαση σε προορισμούς ενδιαφέροντος (π.χ. προσέγγιση ιστορικού κέντρου).

Στο πλαίσιο σύνταξης της παρούσας πρότασης πραγματοποιήθηκαν αυτοψίες σε διάφορους οδικούς άξονες, προκειμένου να εντοπιστούν οι δρόμοι που παρουσιάζουν ικανοποιητική διατομή, που θα επιτρέπει τη δημιουργία των ποδηλα-

Πρόταση επέκτασης δικτύου ποδηλατοδρόμων Δήμου Θεσσαλονίκης

Ομάδα
Σύνταξης Πρότασης:
ΡΩΜΥΛΟΣ ΝΤΩΝΑΣ*
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΠΡΩΪΟΣ**

σει στο ΠΣΘ ανέρχονταν σε 400.000, από τις οποίες το 70% αντιστοιχούσε σε στάθμευση επί της οδού και οι 200.000, περίπου, ήταν σε παράνομες θέσεις. Τέλος, η πόλη της Θεσσαλονίκης είναι η μοναδική πόλη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, με πληθυσμό άνω του 1 εκατομμυρίου, που δε διαθέτει ακόμα μέσο σταθερής τροχιάς.

Από τα παραπάνω είναι προφανές ότι το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων σε συνδυασμό με το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών του ΟΑΣΘ και την πεζή μετακίνηση, είναι οι μόνες εναλλακτικές δυνατότητες μετακίνησης, πέραν του Ι.Χ. οχήματος, των κατοίκων της Θεσσαλονίκης.

Το σημερινό δίκτυο ποδηλατοδρόμων δε χρησιμοποιείται ακόμη από σημαντικό αριθμό χρηστών, είτε για λόγους που έχουν σχέση με τεχνικές ατέλειες ή έλλειψη αστυνόμευσης, οι οποίες δημιουργούν συνθήκες μειωμένου επιπέδου οδικής ασφάλειας, είτε γιατί η συγκεκριμένη χωροθέτηση του δικτύου δεν είναι ελκυστική για τους υποψήφιους χρήστες, λόγω της απόστασης από τις περιοχές προέλευσης - προορισμού.

Με την πρόταση που ακολουθεί δεν φιλοδοξούμε να λύσουμε το πρόβλημα της μετακίνησης με ποδήλατο, αλλά να δημι-

δεδομένη την πολιτική βούληση του Δήμου Θεσσαλονίκης να επεκτείνει σταδιακά τους άξονες του υπάρχοντος δικτύου ποδηλατοδρόμων.

Άποψη των συντακτών είναι ότι το ποδήλατο, ως εναλλακτικό μέσο μεταφοράς, θα συμβάλει στην αλλαγή των καθημερινών συνθηκών των κατοίκων της Θεσσαλονίκης και θα αναβαθμίσει, σε συνδυασμό με άλλες κυκλοφοριακές παρεμβάσεις, το υποβαθμισμένο συγκοινωνιακό σύστημα της πόλης.

Άμεσος στόχος της προτεινόμενης επέκτασης του δικτύου ποδηλατοδρόμων είναι η ενθάρρυνση της χρήσης του ποδηλάτου, μέσω της άμεσης σύνδεσης περιοχών κατοικίας με το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης.

Περιγραφή υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης υλοποίησε πρόσφατα ένα αρχικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων, συνολικού μήκους 12 χλμ. Το βασικό, πρώτο τμήμα του δικτύου, αναπτύσσεται στην παραλιακή ζώνη της πόλης και συγκεκριμένα σε μήκος 3,2 χλμ. στη Νέα Παραλία (στο τμήμα της από το ύψος του Μεγάρου Μουσικής μέχρι και τον Λευκό Πύργο) συνεχίζοντας στην Παλιά Παραλία, σε μήκος 1,2 χλμ. μέχρι το ύψος του Λιμανιού (Κουντουριώτου - Σαλαμίνας).

Ένα δεύτερο τμήμα του δικτύου διατρέχει το Πάρκο του Ξαρχάκου (μήκος

δρόμων υπάρχουν κατά μήκος της πλατείας Αριστοτέλους (700 μ.) και στον πεζόδρομο της οδού Δημητρίου Γούναρη (μήκος 600 μ.).

Προτεινόμενη επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων

Η προτεινόμενη επέκταση του δικτύου έχει μελετηθεί σε «επίπεδο προκαταρκτικής μελέτης» και βασίζεται στη γνώση των τοπικών κυκλοφοριακών και πολεοδομικών συνθηκών της πόλης, λαμβάνοντας υπόψη τις βασικές αρχές σχεδιασμού των δικτύων των ποδηλατοδρόμων.

Βασικές αρχές του προτεινόμενου σχεδιασμού είναι οι εξής:

1. Επιλογή περιοχών - γειτονιών της Θεσσαλονίκης (π.χ. Χαριλάου, Τούμπα) που θα ικανοποιούν, τόσο σε επίπεδο κυκλοφορίας όσο και πολεοδομίας, τη δυνατότητα κατάλληλης «υποδοχής» ενός νέου, ασφαλούς και ελκυστικού δικτύου ποδηλατοδρόμων.

2. Δυνατότητα αυτόνομης μετακίνησης για μικρές ή και μεγαλύτερες αποστάσεις για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των κατοίκων των εξεταζόμενων περιοχών, με την ανάπτυξη νέων τμημάτων ποδηλατοδρόμων, κυρίως σε κεντρικές αρτηρίες, και άμεση σύνδεσή τους με το υφιστάμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

3. Απλότητα στο σχεδιασμό του δικτύου, ούτως ώστε, τα υπό επέκταση τμήματα του δικτύου να είναι συνεχόμενα, συνδεδεμένα μεταξύ τους και να είναι εύκολα ανα-

τοδρόμων.

Ο πρώτος άξονας του δικτύου ποδηλατοδρόμων προτείνεται να ξεκινάει από την περιοχή Χαριλάου, να συνεχίζει στην περιοχή της Κάτω Τούμπας και να διασχίζει το ιστορικό κέντρο της πόλης. Συγκεκριμένα αναπτύσσεται στα παρακάτω οδικά τμήματα: Νικάνορος - Σπευσίππου - Διστόμου - Παπάφη - Κουταντζόγλου - Γ. Λαμπράκη - μέσω περιοχής Δ.Ε.Θ. - Αλ. Σβάλου - Ερμού - Φράγκων, καταλήγοντας στον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο της Πολυτεχνείου (περιοχή Δικαστηρίων).

Ο δεύτερος άξονας προτείνεται να ξεκινάει από την περιοχή των Δικαστηρίων και συγκεκριμένα από τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο της οδού Αναγεννήσεως και μέσω της οδού Γιαννιστών να προσεγγίζει το δυτικό όριο του Δήμου Θεσσαλονίκης με το Δήμο Μενεμένης.

Στην εικόνα 1 απεικονίζονται, με κόκκινες γραμμές, οι παραπάνω προτεινόμενες επεκτάσεις του δικτύου των ποδηλατοδρόμων, ενώ με γαλάζιες γραμμές απεικονίζεται το υφιστάμενο δίκτυο.

Οι παραπάνω οδοί παρουσιάζουν, σε γενικές γραμμές, ικανοποιητικά πλάτη και ελάχιστες κλίσεις, στοιχεία σημαντικά για την άνετη κίνηση των ποδηλάτων. Στην αρχή του πρώτου προτεινόμενου άξονα και συγκεκριμένα στις περιοχές Χαριλάου και Κ. Τούμπας (οδοί Νικάνορος - Σπευσίππου - Διστόμου - Παπάφη) υφίσταται σημαντικός αριθμός κατοικιών ενώ στην

* Πολιτικός Μηχανικός

** Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός, Δρ. Συγκοινωνιολόγος



Γιαννιτών



6. Οδός Παπάφη



6. Οδός Παπάφη



7. Οδός Ερμού



7. Οδός Ερμού

υπόλοιπη διαδρομή, κυρίως, καταστήματα, γραφεία, δημόσιες υπηρεσίες, τράπεζες, κλπ. Το στοιχείο αυτό κρίνεται ως ιδιαίτερα θετικό για τη χρήση του ποδηλατοδρόμου από τους κατοίκους των προαναφερόμενων περιοχών.

Οι δύο νέοι άξονες ποδηλατοδρόμων προτείνονται να κατασκευαστούν από τη μία πλευρά της οδού και να είναι αμφίδρομης κατεύθυνσης. Η συγκεκριμένη πρόταση προϋποθέτει την κατάργηση θέσεων στάθμευσης σε αρκετές περιπτώσεις. Ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης που θα καταργηθούν μπορούν να προσδιοριστούν μόνο σε ένα επόμενο στάδιο εκπόνησης της μελέτης και επί εννημερών τοπογραφικών διαγραμμάτων.

Το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων έχει σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο, ώστε να δίνεται η δυνατότητα στους χρήστες του να μετακινούνται εύκολα και με ασφάλεια μέσα στην πόλη και να μεταβαίνουν από περιοχές κατοικίας, είτε στην εργασία τους, είτε σε άλλους προορισμούς (υπηρεσίες, τράπεζες, πανεπιστήμιο, αγορά κλπ.) που βρίσκονται στο κέντρο της πόλης ή κατά μήκος του άξονα του ποδηλατοδρόμου.

Αναλυτική περιγραφή προτεινόμενης επέκτασης δικτύου ποδηλατοδρόμων

Η διαδρομή του Ι ου τμήματος ξεκινάει από τη Χαριλάου (διασταύρωση Νικάνορος με Γ. Αγγέλου) και ακολουθεί την διαδρομή Νικάνορος, πεζόδρομος μεταξύ πάρκου και παιδικής χαράς, και Σπευσίππου. Στη συνέχεια διασχίζει το πάρκο (μεταξύ των οδών Γυμν. Μικρού και Διστόμου) και συνεχίζει επί των οδών Διστόμου και Παπάφη μέχρι την οδό Κουτσαντζόγλου όπου συναντά τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο.

Η οδός **Νικάνορος** είναι τοπική οδός, μονής κατεύθυνσης, με πλάτος οδού 5,50 μ., πλάτος πεζοδρομίων ≈ 1,30 μ. και επιτρέπεται η στάθμευση στη μια πλευρά της οδού.

Η οδός Σπευσίππου είναι μονόδρομος (με φορά κατεύθυνσης προς την οδό Ν. Πλαστήρα), με πλάτος οδού 6,0 μ. και εκατέρωθεν πεζοδρόμιο πλάτους 1,0 μ. και επιτρέπεται η στάθμευση από τη μία πλευρά.

Η οδός Διστόμου είναι μονόδρομος, ι-

κανοποιητικού πλάτους, με εκατέρωθεν μεγάλα πεζοδρόμια και αμφίπλευρη στάθμευση.

Η οδός **Παπάφη** παρουσιάζει κυμαινόμενο πλάτος (10,0-12,0 μ.), με σχετικά ικανοποιητικά πεζοδρόμια πλάτους 3,0-4,0 μ. και εκατέρωθεν στάθμευση. Είναι αμφίδρομη μέχρι την οδό Κ. Καραμανλή (φωτογραφία 1), ενώ στη συνέχεια μέχρι την οδό Κουτσαντζόγλου μονής κατεύθυνσης με κίνηση προς την οδό Κ. Καραμανλή (φωτογραφία 2).

Από την οδό Κουτσαντζόγλου συνεχίζει στο τμήμα της οδού **Γ. Λαμπράκη**, που βρίσκεται μεταξύ του Γ' Σώματος Στρατού, του Πανεπιστημίου Μακεδονίας και του πρώην 424 Στρατιωτικού Νοσοκομείου, τέμνοντας την οδό της 3ης Σεπτεμβρίου. Το συγκεκριμένο τμήμα της οδού Γρ. Λαμπράκη έχει πλάτος 8,20 μέτρων, με εκατέρωθεν στάθμευση και πεζοδρόμια πλάτους 3,20 μέτρων.

Στη συνέχεια διασχίζει το χώρο της ΔΕΘ για να καταλήξει στη διασταύρωση Αγγελάκη - Αλ. Σβώλου όπου συναντά τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο.

Σε περίπτωση που προκύψουν ανυπερβλήτα προβλήματα διέλευσης μέσω της ΔΕΘ, μπορεί εναλλακτικά να χρησιμοποιηθεί ο υφιστάμενος ποδηλατόδρομος Κουτσαντζόγλου - Λεωφ. Στρατού - Αγγελάκη μέχρι την οδό Αλ. Σβώλου. Μεταγενέστερα στη φάση της μελέτης ανάπλασης της ΔΕΘ και του στρατοπέδου του Γ' ΣΣ πρέπει να προβλεφθεί και η διέλευση του ποδηλατοδρόμου.

Από τη διασταύρωση με την οδό Αγγελάκη συνεχίζει επί των οδών Αλ. Σβώλου, Κεραμοπούλου, Ερμού και Φράγκων και καταλήγει πίσω από τα δικαστήρια όπου συναντά τον υφιστάμενο ποδηλατόδρομο της οδού Πολυτεχνείου.

Η οδός Αλ. Σβώλου είναι μονόδρομος, με φορά κατεύθυνσης προς την εκκλησία της Αγ. Σοφίας, κυμαινόμενου πλά-

τους 10,0-14,0 μ. και με ικανοποιητικού πλάτους πεζοδρόμια (≈5,0 μ.). Κατά μήκος της οδού επιτρέπεται εκατέρωθεν η στάθμευση, συνήθως όμως παρατηρείται μεγάλος αριθμός διπλοπαρκαρισμένων οχημάτων (φωτογραφία 3). Επί της Αλ. Σβώλου, πέραν των κατοικιών, λειτουργεί σημαντικός αριθμός εμπορικών καταστημάτων, γραφείων και χώρων αναψυχής.

Η οδός Ερμού παρουσιάζει ικανοποιητικό πλάτος οδού (≈10,0 μ.) και πεζοδρομίων (3-5,0 μ.), με εκατέρωθεν στάθμευση σε ειδικά διαμορφωμένες εσοχές παρά την οδό (φωτογραφία 4). Κατά μήκος της οδού Ερμού λειτουργούν, στην πλειοψηφία εμπορικά καταστήματα και γραφεία.

Η οδός Φράγκων είναι μονόδρομος, με φορά κατεύθυνσης προς την Ι. Δραγούμη, έχει πλάτος 7,5 μ. και πεζοδρόμια πλάτους περίπου, 3,0 μ., ενώ η στάθμευση των οχημάτων επιτρέπεται και από τις δύο πλευρές.

Το δεύτερο τμήμα του ποδηλατοδρόμου διασχίζει όλο το μήκος της οδού Γιαννιτών και καταλήγει στο υφιστάμενο δίκτυο στην οδό Αναγεννήσεως.

Η οδός Γιαννιτών είναι μονόδρομος από την οδό Αναγεννήσεως μέχρι το ύψος της οδού Βουτηρά και στη συνέχεια γίνεται αμφίδρομος. Διαθέτει μεγάλο πλάτος οδού, ιδιαίτερα ικανοποιητικό για τη δημιουργία του προτεινόμενου ποδηλατοδρόμου, το οποίο πολλές φορές καταλαμβάνεται από παράνομα διπλοπαρκαρισμένα οχήματα (φωτογραφία 5).

Για την ασφαλή και άνετη κίνηση των ποδηλατών κρίνεται σκόπιμο να υπάρξει φυσικός διαχωρισμός των ποδηλατοδρόμων από την υπόλοιπη κυκλοφορία των οχημάτων. Ο προτεινόμενος φυσικός διαχωρισμός θα διακόπτεται ούτως ώστε να είναι εφικτή η έξοδος - είσοδος του ποδηλάτη από και προς τον ποδηλατόδρομο σε περίπτωση δυσκολίας στην κίνησή του.

Άποψη των συντακτών είναι ότι η λύση

του φυσικού διαχωρισμού, παρά το κόστος υλοποίησής του, εξασφαλίζει σε πολύ μεγάλο βαθμό την ομαλή κίνηση των ποδηλατών, σε σχέση με την υλοποίηση απλούστερων και φθηνότερων μέτρων οριοθέτησης του ποδηλατοδρόμου (π.χ. διαγράμμιση, μάτια γάτας), κυρίως λόγω της νοοτροπίας του Έλληνα οδηγού.

Μελλοντική λειτουργία της πόλης

Σήμερα το κέντρο, αλλά και η περιφέρεια της Θεσσαλονίκης είναι κορεσμένα από αυτοκίνητα και θέσεις στάθμευσης οχημάτων. Στην αυριανή Θεσσαλονίκη, οι μετακινήσεις με ποδήλατο επιβιβάζεται να καλύπτουν τις μετακινήσεις από και προς το κέντρο, ειδικά για μικρές αποστάσεις. Οι ποδηλατοδρόμοι, σε συνδυασμό με τη μελλοντική λειτουργία του μετρό, θα έχουν ως στόχο τη συγκράτηση της χρήσης του Ι.Χ. οχήματος στην ήδη κορεσμένη από αυτοκίνητα πόλη μας, στοχεύοντας στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας της ζωής μας (μείωση καυσαερίων, μείωση στάθμης θορύβου).

Με την υποδομή για το ποδήλατο αφαιρείται χώρος από το αυτοκίνητο, είτε από την κίνησή του είτε από τη στάθμευσή του, και, επομένως, το περιορίζει. Επίσης με την υποδομή του ποδηλατοδρόμου (τα υλικά, το χρώμα, το σχεδιασμό), το περιβάλλον του δρόμου αναβαθμίζεται και δίνεται η δυνατότητα ανάδειξης διαδρομών που η πολεοδομική στρατηγική τους προσδίδει έναν ξεχωριστό ρόλο.

Στις φωτογραφίες 6 και 7 παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση (πριν την κατασκευή των ποδηλατοδρόμων) στις οδούς Παπάφη και Ερμού και, ενδεικτικά, η προτεινόμενη διαμόρφωση των συγκεκριμένων οδών μετά την υλοποίηση των ποδηλατοδρόμων.

Παρά το ότι η συγκεκριμένη πρόταση περιλαμβάνει μια διαδρομή στα όρια του Δήμου Θεσσαλονίκης, πιστεύουμε ότι η διερεύνηση και άλλων εναλλακτικών διαδρομών, καθώς και επεκτάσεων στους όμορους Δήμους, θα βελτιώσουν την ελκυστικότητα του δικτύου ποδηλατοδρόμων, θα αυξήσουν τον αριθμό των χρηστών και θα καθιερώσουν το ποδήλατο ως εναλλακτικό μέσο μεταφοράς.

