



**ΕΜΠ – ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ**

**ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

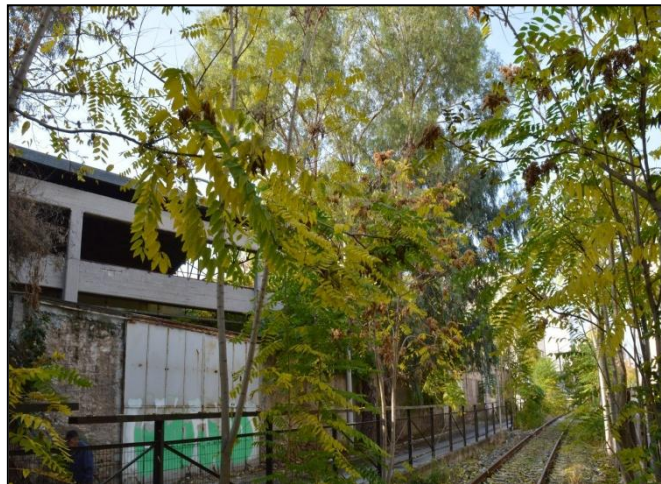
**ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ**

**ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ**

Εργασία στο μάθημα: Περιβαλλοντικές συνιστώσες του  
σχεδιασμού και της οικιστικής ανάπτυξης

**«Πράσινοι Δρόμοι» και ελληνική πόλη**

**Η περίπτωση επανάχρησης των εγκαταλελειμμένων  
σιδηροτροχιών στην Αττική**



Χριστίνα Παλαιολόγου- Πολιτικός Μηχ/κός Ε.Μ.Π.

**Διδακτική ομάδα:** Ι. Πολύζος, Σ. Μαυρομμάτη,

Δ. Μπαλαμπανίδης, Λ. Τριάντης

ΑΘΗΝΑ, ΜΑΡΤΙΟΣ 2015

## Πρόλογος

Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε κατά τη διάρκεια του χειμερινού εξαμήνου του Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική–Σχεδιασμός του Χώρου, της Κατεύθυνσης: Πολεοδομία και Χωροταξίας, στα πλαίσια του μαθήματος «Περιβαλλοντικές συνιστώσες του σχεδιασμού και της οικιστικής ανάπτυξης».

Ιδιαίτερως ευχαριστώ την Τρισεύγενη Παπαγερασίμου – Κληρονόμου, Πολιτικό Μηχανικό, MSc, ΥΔ. ΕΜΠ για την παραχώρηση υλικού από το ερευνητικό πρόγραμμα **«Ερευνητική συνδρομή στην Περιφέρεια Αττικής ως προς την προοπτική αξιοποίησης για περπάτημα και ποδήλατο εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών. Το παράδειγμα της γραμμής Αγ. Ανάργυροι – Λαύριο»** που εκπονείται από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας και την Ερευνητική Μονάδα GEOCHOROS.

## Πίνακας περιεχομένων

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	1
1.1 Αντικείμενο και σκοπός της εργασίας.....	1
1.2 Διαδικασία πραγματοποίησης της εργασίας.....	1
1.3 Δομή της εργασίας .....	2
2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ .....	3
2.1. Βιώσιμη κινητικότητα.....	3
2.1.1. Περπάτημα .....	3
2.1.2. Ποδήλατο .....	3
2.1.3. Η εμβέλεια του περπατήματος και του ποδηλάτου .....	4
2.2. Οι προοπτικές ως προς τη χρήση ποδηλάτου στην Ελλάδα .....	4
3. ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΔΡΟΜΟΙ.....	5
3.1 Μετασχηματισμοί στα σιδηροδρομικά δίκτυα και ευκαιρίες αλλαγής χρήσης παλαιών γραμμών.....	5
3.2 Η περίπτωση των Ισπανικών Πράσινων Δρόμων.....	5
3.3. Η προσέγγιση των Πράσινων Δρόμων εντός αστικού ιστού .....	8
4. ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΓΙΑ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ .....	10
4.1. Το παράδειγμα των εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών της Αττικής .....	10
4.2. Η παλιά σιδηροδρομική γραμμή Αγ. Ανάργυροι – Λαύριο .....	11
4.2.1. Γενικά στοιχεία .....	11
4.2.2. Αστικό τμήμα .....	11
5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	14
ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	15



# 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

## 1.1 Αντικείμενο και σκοπός της εργασίας

Τα τελευταία χρόνια στον κόσμο αλλά και στη χώρα μας, εμφανίστηκαν μεγάλα περιβαλλοντικά, χωροταξικά, πολεοδομικά και γενικά κοινωνικοπολιτικά και οικονομικά προβλήματα. Η αστική κρίση μαστίζει τα αστικά κέντρα και η μορφή που έχει η πόλη τον 21<sup>ο</sup> αιώνα προβληματίζει αρκετά, καθώς οι περισσότερες πόλεις δεν προσφέρουν το πλαίσιο για άνετη και δημιουργική διαβίωση των κατοίκων.

Θέλοντας να κινηθούμε προς αυτήν την κατεύθυνση, **αντικείμενο** της εργασίας είναι η παρουσίαση της περίπτωσης των ισπανικών Πράσινων Δρόμων (Vias Verdes). Πρόκειται για ένα πρόγραμμα που ξεκίνησε το 1993 στην Ισπανία και αφορά στην επανάχρηση εγκαταλελειμμένων σιδηρών γραμμών.

Οι Πράσινοι Δρόμοι είναι ένας εύκολος και φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος να εξερευνησει ο επισκέπτης ενδιαφέρουσες περιοχές. Είναι χώροι απόλαυσης και συνάντησης όλων των πολιτών, όπου μπορούν να ασκούν υγιείς συνήθειες, που οδηγούν στην ευημερία και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής τους. Συγχρόνως, παρέχουν ένα πρόσθετο όφελος για τις περιοχές που διασχίζουν: την κοινωνική και οικονομική αναζωογόνηση των αγροτικών περιοχών, καθώς και την εδαφική συνοχή.

**Σκοπός** της εργασίας εκτός από την παρουσίαση και αξιολόγηση του προγράμματος και των αποτελεσμάτων που είχε η εφαρμογή του σε χώρες του εξωτερικού, είναι και η διερεύνηση της δυνατότητας εφαρμογής του σε περιοχές του ελλαδικού αστικού χώρου, καθώς και η αναφορά παραδειγμάτων.

## 1.2 Διαδικασία πραγματοποίησης της εργασίας

Σε πρώτη φάση μελετήθηκε η **βιβλιογραφία**, η οποία περιλαμβάνει βιβλία, ιστοτόπους, κείμενα που ήταν διαθέσιμα από τους διδάσκοντες και διπλωματικές εργασίες πάνω σε ζητήματα κυκλοφορίας και εναλλακτικής κινητικότητας, με ιδιαίτερες αναφορές στη χρήση ποδηλάτου και τους Πράσινους Δρόμους. Καρπός της βιβλιογραφικής έρευνας υπήρξε το θεωρητικό μέρος της εργασίας. Στη συνέχεια ζήτησα πρόσβαση σε, σχετικό με την εργασία, ερευνητικό πρόγραμμα που εκπονείται στο Ε.Μ.Π. και ακολούθησε η αποδελτίωση, ερμηνεία και αξιολόγησή του.

Έπειτα, ξεκίνησα τη συγγραφή της εργασίας, δημιουργώντας και το αναγκαίο φωτογραφικό αρχείο. Στο τελικό στάδιο, έγινε η συνολική επιμέλεια των κειμένων και η μορφοποίηση της εργασίας.

### 1.3 Δομή της εργασίας

Στον **πρόλογο** περιλαμβάνονται σύντομες πληροφορίες για την εργασία. Στη συνέχεια υπάρχει ο **Κατάλογος Περιεχομένων**. Το κύριο μέρος της εργασίας αποτελείται από **πέντε** κεφάλαια, ως εξής:

Στο **πρώτο κεφάλαιο** γίνεται εισαγωγή στο **αντικείμενο** που εξετάζει η εργασία, στη σημασία του, στο **στόχο** της, στην ακολουθούμενη **μεθοδολογία** και στη δομή του τεύχους.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο** γίνεται αναφορά και γνωριμία με τις βασικές έννοιες που θα μας απασχολήσουν στην εργασία.

Στο  **τρίτο κεφάλαιο** γίνεται γνωριμία με το πρόγραμμα των Πράσινων Δρόμων.

Στο  **τέταρτο κεφάλαιο** γίνεται παρουσίαση του ερευνητικού προγράμματος «**Ερευνητική συνδρομή στην Περιφέρεια Αττικής ως προς την προοπτική αξιοποίησης για περπάτημα και ποδήλατο εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών. Το παράδειγμα της γραμμής Αγ. Ανάργυροι – Λαύριο**».

Στο **πέμπτο** και τελευταίο **κεφάλαιο** αναφέρονται τα **συμπεράσματα** που προκύπτουν από την παραπάνω ανάλυση και οι εκτιμήσεις που συνδέονται με την πρόταση.

Τέλος, παρατίθενται οι **αναφορές** και η **βιβλιογραφία** που χρησιμοποιήθηκε.

## 2. ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

### 2.1. Βιώσιμη κινητικότητα

**Βιώσιμη κινητικότητα** είναι κάθε μορφή ανθρώπινης κινητικότητας που ανταποκρίνεται στις διάφορες φυσικές και κοινωνικές προκλήσεις με τον λιγότερο ρυογόνο τρόπο. Παραδείγματα βιώσιμης κινητικότητας σε χώρες του εξωτερικού είναι:

- η χρήση ποδηλάτου και το περπάτημα (Κοπεγχάγη, Άμστερνταμ, Παρίσι, Βαρκελώνη, Βερολίνο, Ν. Υόρκη)
- η χρήση της δημόσια συγκοινωνίας (Βιέννη, Ζυρίχη, Στρασβούργο) και
- η λήψη διαχειριστικών μέτρων (Λονδίνο, Στοκχόλμη, Graz)

Στη χώρα μας υπάρχουν διάφορα παραδείγματα βιώσιμης κινητικότητας, όπως:

- η μη χρήση αυτοκινήτων στην περιοχή της Ύδρας
- η προώθηση του ποδηλάτου σε διάφορες πόλεις (Καρδίτσα, Βόλος, Καλαμάτα, Μεσολόγγι κ.α.)
- ο αποκλεισμός του ιστορικού κέντρου για τα Ι.Χ. στη Νίσυρο και
- το γεγονός ότι υπάρχουν παντού μονοπάτια.

Στην παρούσα εργασία θα ασχοληθούμε με πρόταση που προωθεί ιδιαίτερως τις παραπάνω εφαρμογές βιώσιμης κινητικότητας.

#### 2.1.1. Περπάτημα

Ένας από τους πιο **ελεύθερους** και **ανεξάρτητους** τρόπους μετακίνησης που θεωρητικά εξασφαλίζει την απόλυτη προσπελασιμότητα, είναι το περπάτημα. Εκτός αυτού, είναι μια από τις **καλύτερες ασκήσεις** για το σώμα που μπορεί να γίνει από τον οποιοδήποτε, σε οποιαδήποτε ηλικία. Συμβάλλει στη διατήρηση του σωματικού βάρους σε φυσιολογικά επίπεδα και βελτιώνει αισθητά την καρδιαγγειακή λειτουργία και τέλος, είναι μια οικονομική γυμναστική.

#### 2.1.2. Ποδήλατο

Πρόκειται για ένα **ελκυστικό, γρήγορο, ευέλικτο, ελαφρύ** και **μοντέρνο** εργαλείο του συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Είναι αθόρυβο, δεν ρυπαίνει, δεν καταναλώνει χώρο και καύσιμα και δεν αποτελεί απειλή για τους υπόλοιπους χρήστες του χώρου και φυσικά, είναι ένας φθηνός τρόπος μετακίνησης. Με το ποδήλατο βρισκόμαστε σε άμεση επαφή με το χώρο, έχουμε μεγάλη ευελιξία και κάποιες φορές η κίνησή μας είναι γρηγορότερη από αυτήν που θα είχαμε με το αυτοκίνητο.

### **2.1.3. Η εμβέλεια του περπατήματος και του ποδηλάτου**

Οι δυο παραπάνω περιπτώσεις μετακίνησης (ποδήλατο και περπάτημα) είναι εξαρτώμενες από την ανθρώπινη αντοχή. Σε πολλούς δήμους τη Αθήνας το μέσο μήκος μετακινήσεων, που έχουν αφετηρία σε αυτούς, είναι κάτω από τα 5 χλμ, δηλαδή πολλές μετακινήσεις θα μπορούσαν να γίνονται με τα πόδια ή με το ποδήλατο.

Εκτός από τη **διάρκεια μετακίνησης**, ένα ακόμα σημαντικό κριτήριο για την επιλογή τρόπου μετακίνησης είναι η **ποιότητα του φυσικού και αισθητικού περιβάλλοντος** της διαδρομής, καθώς έρχονται σε άμεση επαφή με αυτό ο πεζός και ο ποδηλάτης. Βασικό ρόλο παίζουν επίσης ο θόρυβος, η ρύπανση και η πίεση από τον κυκλοφοριακό όγκο: συχνά έρχονται αντιμέτωποι με απειλητικές οδηγικές συμπεριφορές.

Γενικότερος **στόχος** είναι να **αυξηθεί** σημαντικά στο δρόμο ο **αριθμός πεζών και ποδηλατών** και ακολούθως, θα παρουσιάσουμε πρόταση για την επίτευξή του.

## **2.2. Οι προοπτικές ως προς τη χρήση ποδηλάτου στην Ελλάδα**

Εδώ και 15 χρόνια έχουν ξεκινήσει προσπάθειες ένταξης του ποδηλάτου στη χώρα μας. Αν και υπάρχουν δυσκολίες από την επικρατούσα νοοτροπία εξάρτησης από το αυτοκίνητο και εχθρικές συνθήκες στο οδικό περιβάλλον, ο απολογισμός είναι μάλλον θετικός. Ωστόσο, ο τόπος μας υπολείπεται δραματικά των όσων έγιναν και γίνονται στην Ευρώπη και σε αρκετές χώρες του πλανήτη. Το αυτοκίνητο παραμένει η κατά προτεραιότητα λύση, ενώ στην ευρωπαϊκή πόλη το ποδήλατο αποτελεί ένα από τα βασικότερα κεφάλαια στην ατζέντα των φορέων που λαμβάνουν αποφάσεις για την τύχη της και σχεδιάζουν πολιτικές για την Πολεοδομία και τις Μεταφορές.



## 3. ΠΡΑΣΙΝΟΙ ΔΡΟΜΟΙ

### 3.1 Μετασχηματισμοί στα σιδηροδρομικά δίκτυα και ευκαιρίες αλλαγής χρήσης παλαιών γραμμών

Τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στο σιδηροδρομικό δίκτυο σε όλο τον κόσμο. Κάποιες γραμμές εγκαταλείπονται και κάποιες άλλες δημιουργούνται. Δυο είναι οι κύριοι λόγοι αυτής της εξέλιξης:

- 1) Η κατασκευή τραίνων υψηλής ταχύτητας για την ανάπτυξη της οποίας απαιτείται η κατασκευή νέων χαράξεων με πολύ μεγαλύτερες ακτίνες καμπυλότητας.
- 2) Η ευρεία χρήση του αυτοκινήτου, που έχει οδηγήσει σε απώλεια του επιβατικού κοινού για τα τρέινα.

Γεννήθηκε, λοιπόν, η ιδέα αξιοποίησης των εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών στον ευρωπαϊκό χώρο και όχι μόνο. Πρωτοπόρα σε αυτό ήταν η Ισπανία με τους Vias Verdes (Πράσινους Δρόμους).

### 3.2 Η περίπτωση των Ισπανικών Πράσινων Δρόμων<sup>1</sup>

Υπάρχουν πάνω από 7500 χλμ εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών στην Ισπανία. Όταν τα τρέινα σταμάτησαν να περνάνε από τις ράγες, αυτές έπεσαν σε παρακμή και ξεχάστηκαν. Το 1993 ξεκίνησε το πρόγραμμα των Πράσινων Δρόμων.

Οι παλιές γραμμές έχουν χάσει πλέον τις ράγες τους κι ό,τι ήταν κάποτε η περιοχή των βαγονιών και των μηχανών, είναι σήμερα το βασίλειο των περιπατητών, των ποδηλατών και των ημερήσιων εκδρομέων. Στόχος του προγράμματος ήταν η καθιέρωση ενός φιλικού, προς το περιβάλλον τουρισμού, σε αγροτικές περιοχές. Η ανάκτηση των παλιών σιδηροδρόμων γίνεται από επαρχιακά συμβούλια, δήμους κι άλλους δημόσιους φορείς, στους οποίους έχουν ενταχθεί, επίσης, ορισμένες ιδιωτικές πρωτοβουλίες. Οι δράσεις που έχουν εγκριθεί, σύμφωνα με το πρόγραμμα, μπορεί να εμφανίσουν ένα λογότυπο (ονομαστικό και κατοχυρωμένο με δίπλωμα

---

<sup>1</sup> Πρβλ: Παλαιολόγου Χ., *Η οργάνωση της κυκλοφορίας στο Μεσολόγγι-Διερεύνηση αρχών και προτεραιοτήτων-Το Μεσολόγγι ποδηλατώντας στο αύριο*, σε ψηφιακή μορφή CD, τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών Ε.Μ.Π.

ευρεσιτεχνίας) ως ένδειξη ποιότητας. Αυτή τη στιγμή υπάρχουν πάνω από 80 Πράσινοι Δρόμοι σε όλη την Ισπανία κι έχουν συνολικό μήκος 1500-1800 χλμ.

Οι **Πράσινοι Δρόμοι** είναι ένας **εύκολος και φιλικός προς το περιβάλλον** τρόπος να εξερευνηθεί ο επισκέπτης ενδιαφέρουσες περιοχές. Λόγω της προέλευσής τους από σιδηροδρομικές γραμμές, είναι προικισμένοι με **ειδικές ιδιότητες<sup>2</sup> όπως:**

**1) Μέγιστη κι εύκολη προσβασιμότητα**, αφού η απουσία απότομων κλίσεων, τους κάνει ιδιαίτερα ελκυστικούς για τους ανθρώπους με ειδικές ανάγκες, τους ηλικιωμένους και τα παιδιά (εικόνα 1 )

**2) Ασφάλεια**, αφού είναι δρόμοι ελεύθεροι από κυκλοφορία μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς (εικόνα 2 )

**3) Σεβασμό στο περιβάλλον**

**4) Παροχή υπηρεσιών ανάπαυσης, σίτισης και στέγασης** στους χρήστες σε παλιούς σιδηροδρομικούς σταθμούς ή παλιά βαγόνια (εικόνα 3)



**Εικόνα 1:** Άτομα με χειρήλατα ποδήλατα σε Πράσινο Δρόμο, **Πηγή:** Διαδίκτυο



**Εικόνα 2:** Πράσινος Δρόμος με απαγόρευση μηχανοκίνητων οχημάτων, **Πηγή:** Διαδίκτυο



**Εικόνα 3:** Παλιό βαγόνι που μετατράπηκε σε καφετέρια  
**Πηγή:** Διαδίκτυο

<sup>2</sup> Πρβλ. [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com), τελευταία επίσκεψη 1/3/2015

Οι **Πράσινοι Δρόμοι** είναι **χώροι απόλαυσης και συνάντησης** όλων των πολιτών, όπου μπορούν να ασκούν υγιείς συνήθειες, που οδηγούν στην ευημερία και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής τους. Όλα αυτά ενώ ταυτόχρονα παρέχουν ένα πρόσθετο όφελος για τις περιοχές που διασχίζουν: την **κοινωνική κι οικονομική αναζωογόνηση των αγροτικών περιοχών**, καθώς και την **εδαφική συνοχή**. Πλέον χιλιάδες χιλιόμετρα μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών είναι διαθέσιμα για τους ποδηλάτες.



Εικόνα 5: Via Verde Cadiz, Πηγή: Διαδίκτυο



Εικόνα 6: Via Verde Sierra, Πηγή: Διαδίκτυο



Εικόνα 7: Πράσινοι Δρόμος, Πηγή: Διαδίκτυο



Εικόνα 8: Πράσινοι Δρόμος, κάτω από γέφυρα, Πηγή: Διαδίκτυο

Χαρακτηριστικό παράδειγμα των ισπανικών Πράσινων Δρόμων είναι το **Μπιλμπάο** στη χώρα των Βάσκων<sup>3</sup>. Λαμβάνοντας υπ' όψιν τις ανάγκες των καθημερινών μετακινήσεων έχει σχεδιαστεί και προωθείται από την πολιτεία, ένα πρόγραμμα δημιουργίας **δικτύου ποδηλατοδρόμων** 200 χλμ, με το οποίο θα συνδέονται τα **αστικά κέντρα**, οι **μικρές πόλεις** και τα **χωριά** της επαρχίας. Για τη δημιουργία του συγκεκριμένου δικτύου που έχει ως στόχο τη **βελτίωση του περιβάλλοντος** και της ζωής των κατοίκων μειώνοντας τη χρήση του αυτοκινήτου και **ενισχύοντας την τοπική οικονομία** κυρίως μέσω του τουρισμού, αξιοποιήθηκαν:

<sup>3</sup> Πρβλ. <http://medsos.gr/medsos/2008-08-12-07-17-16/2009-01-27-12-34-18/2009-01-19-17-19-16/552-2009-06-26-13-50-46.html>, τελευταία επίσκεψη 1/3/2015



και μέσω μεταφοράς σε μια αστική περιοχή, επιτυγχάνεται μέσω του σχεδιασμού και της προώθησης των βιώσιμων αστικών μετακινήσεων.

Παίρνοντας παράδειγμα, λοιπόν, από το πρόγραμμα των Πράσινων Δρόμων, γεννήθηκε η ιδέα για την εφαρμογή του σε εγκαταλελειμμένες σιδηροτροχιές εντός αστικού ιστού. Το πρόγραμμα αυτό προωθείται από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας και την Ερευνητική Μονάδα GEOCHOROS του Ε.Μ.Π. μέσω του ερευνητικού προγράμματος **«Ερευνητική συνδρομή στην Περιφέρεια Αττικής ως προς την προοπτική αξιοποίησης για περπάτημα και ποδήλατο εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών. Το παράδειγμα της γραμμής Αγ. Ανάργυροι – Λαύριο»**, που παρουσιάζεται ακολούθως.

## 4. ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΓΙΑ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ ΚΑΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΕΙΜΜΕΝΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

### 4.1. Το παράδειγμα των εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών της Αττικής

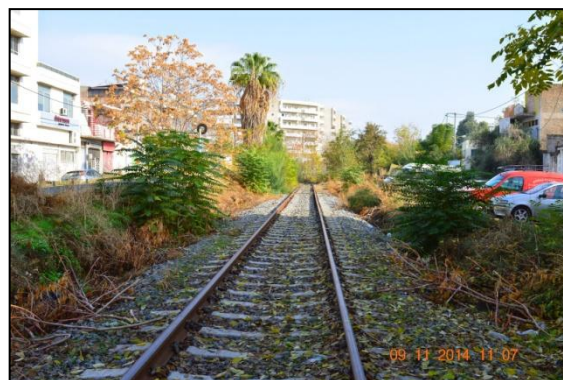
Εγκαταλελειμμένες γραμές στην Αττική είναι εξής τρεις:

- Η γραμμή Αθήνα – Κόρινθος: βάσιμο το αίτημα των τοπικών κοινωνιών να λειτουργήσει σε αυτήν προαστιακό τρένο
- Αγ. Διονύσιος – Λεύκα, στον Πειραιά: έχει γίνει μελέτη μετατροπής της σε ποδηλατόδρομο και το έργο αναμένεται να ξεκινήσει σύντομα. Μειονέκτημα αυτής της μικρού μήκους γραμμής, μόλις 1,5 χλμ είναι το ότι διέρχεται από μια υποβαθμισμένη και καθόλου ελκυστική περιοχή και εγκλωβίζεται από κτήρια που περιορίζουν την ορατότητα του ποδηλάτη. Επιπλέον πρόβλημα είναι ότι η χάραξη αναπτύσσεται μεταξύ δύο άκρων χωρίς μεγάλο ενδιαφέρον (κυρίως στη Λεύκα).
- Η σιδηροδρομική γραμμή Αγ. Ανάργυροι – Λαύριο.

Ακολουθούν φωτογραφικά παραδείγματα από τη γραμμή Αγ. Διονύσιο-Λεύκα.



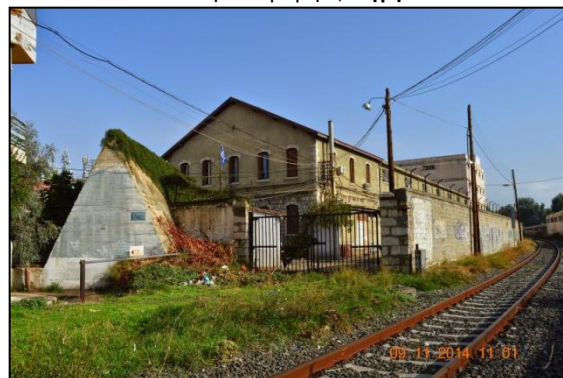
Εικόνα 12: Ο σταθμός στον Αγ. Διονύσιο, Πηγή: Διαδίκτυο



Εικόνα 13: Πάνω στη διαδρομή 1, Πηγή: Διαδίκτυο



Εικόνα 14: Πάνω στη διαδρομή 2, Πηγή: Διαδίκτυο



Εικόνα 15: Πάνω στη διαδρομή 3, Πηγή: Διαδίκτυο

## **4.2. Η παλιά σιδηροδρομική γραμμή Αγ. Ανάργυροι – Λαύριο**

### **4.2.1. Γενικά στοιχεία**

Η σιδηροδρομική γραμμή Αγίων Αναργύρων – Λαυρίου, μήκους 62,5 χλμ., διέρχεται από τους Δήμους Αγ. Αναργύρων, Ν. Φιλαδέλφειας – Χαλκηδόνας, όρια Ν. Ιωνίας, Ηράκλειου, Μαρουσιού, όρια Ψυχικού, Χαλανδρίου, Αγ. Παρασκευής, Παλλήνης, Παιανίας, Κορωπιού, Μαρκόπουλου - Μεσογαίας, Σαρωνικού και Λαυρεωτικής.

Σήμερα ανήκει στην Κτηματική Εταιρία του Δημοσίου. Ήταν μετρικού εύρους και ξεκίνησε να λειτουργεί το 1885, έχοντας αφετηρία αρχικά το Ηράκλειο. Το 1889 διακλαδώθηκε με τη γραμμή Σιδηροδρόμων Αττικής (Σ.Α.). Το 1929 επεκτάθηκε από το Ηράκλειο ως τους Αγ. Αναργύρους, με σκοπό τη σύνδεση της γραμμής Λαυρίου με τους Κεντρικούς Σταθμούς Αθήνας και Πειραιά.

Το 1957 αναστάλη η επιβατική λειτουργία της γραμμής και το 1962 καταργήθηκε οριστικά, λόγω της αποκοπής της από τη Νέα Εθνική Οδό Αθηνών-Θεσ/νίκης στο ύψος της Ν. Φιλαδέλφειας.

Το αστικό τμήμα αυτού του διαδρόμου με μήκος 16,4 χλμ, από τους Αγ. Αναργύρους ως το Γέρακα, έχει μετατραπεί σε δρόμο κυκλοφορίας αυτοκινήτων. Ωστόσο, αν γίνει μια διαφορετική διευθέτηση των κινήσεων, υπάρχουν τα γεωμετρικά περιθώρια για την άνετη ένταξη της κίνησης ποδηλάτου και πεζού.

### **4.2.2. Αστικό τμήμα**

Με αφετηρία τον σταθμό Αγ. Αναργύρων η γραμμή ακολουθεί την οδό Μπίμπιζα που οριοθετεί από την νότια πλευρά το Πάρκο Περιβαλλοντικής Ευαισθητοποίησης "Αντώνης Τρίτσης", περιοχή γνωστή και ως Πύργος Βασιλίσσης. Η αφετηρία αυτή συμπίπτει με έναν από τους λίγους μεγάλους πόλους πρασίνου του λεκανοπεδίου, ο οποίος αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία λόγω της θέσης του στην υποβαθμισμένη Δυτική Αθήνα.

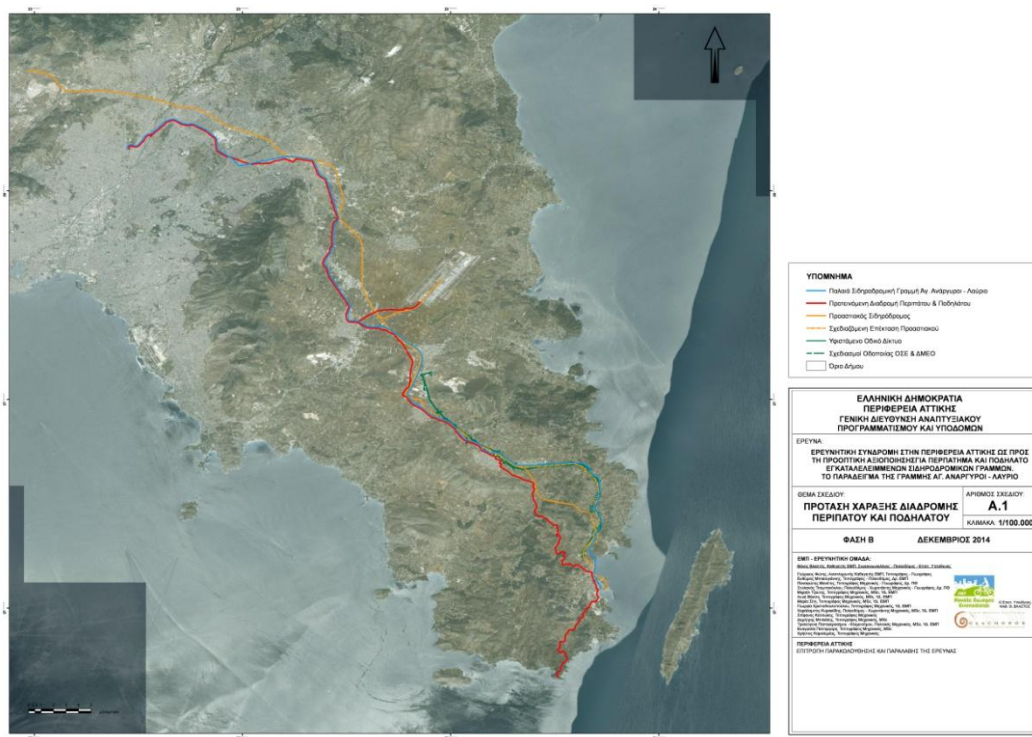
Σε συνέχεια της Μπίμπιζα είναι η Γεωργ. Παπανδρέου, φαρδύς δρόμος μήκους 1,5 χλμ., με κεντρική νησίδα πρασίνου που διακόπτεται από την εθνική οδό. Το πέρασμα της εθνικής για τους ποδηλάτες ίσως θα μπορούσε να γίνεται 100 μ. νοτιότερα αξιοποιώντας την υφιστάμενη πεζογέφυρα. Σημειώνεται ότι η Γεωργ. Παπανδρέου αναπτύσσεται ανάμεσα στη σιδηροδρομική γραμμή προς Θεσσαλονίκη, που έχει βυθιστεί από Αγ. Αναργύρους σε ένα μήκος περίπου 2 χλμ. προς βορρά και πάνω της έχει κατασκευαστεί ποδηλατόδρομος, και στην εθνική οδό.

Ανατολικά της εθνικής οδού ο σιδηροδρομικός διάδρομος συνεχίζει σήμερα ως Λαυρίου και Στρ. Ν. Πλαστήρα. Έχει μεγάλο πλάτος και το μεγαλύτερο μέρος της διατομής του έχει δοθεί στον πεζό, το πράσινο και αθλητικές χρήσεις. Ο διάδρομος αυτός συνεχίζει για μήκος 1,8 χλμ. μέχρι τη διασταύρωση με τη Δεκελείας. Από το σημείο αυτό ονομάζεται Ιφιγενείας, χωρίς κεντρική νησίδα και πράσινο μέχρι τη διασταύρωση με Λ. Ηρακλείου και αμέσως μετά, κινούμενος παράπλευρα της γραμμής του ΗΣΑΠ, φτάνει στον σταθμό μετρό Ηρακλείου. Η απόσταση μεταξύ της Δεκελείας και σταθμού Ηρακλείου είναι 1,5 χλμ.

Από τον σταθμό μετρό Ηράκλειο ο σιδηροδρομικός διάδρομος απομακρύνεται σχεδόν αμέσως από τη γραμμή του Ηλεκτρικού και συνεχίζει ως Μαρίνου Αντύπα μέχρι την Κύμης (μήκος 1,1 χλμ.). Μετά την Κύμης ταυτίζεται για λίγο με την Σπύρου Λούη, εφαπτόμενος του ΟΑΚΑ, και μετά ως Αγ. Γεωργίου καταλήγει στην Καποδιστρίου (μήκος 1,5 χλμ.). Η συνέχεια είναι Καποδιστρίου – Παπανικολή – Δουκίσσης Πλακεντίας μέχρι την Αττική Οδό (μήκος 5,2 χλμ.). Σήμερα οι παραπάνω δρόμοι λειτουργούν ως αμφίδρομες αρτηρίες με μεγάλη κεντρική νησίδα πρασίνου.

Από το σταθμό μετρό Δουκίσσης Πλακεντίας και για μήκος περίπου 1,5 χλμ. ο σιδηροδρομικός διάδρομος συμπίπτει με τη ζώνη απαλλοτρίωσης της Αττικής Οδού. Στη συνέχεια ακολουθεί την Εθν. Αντιστάσεως για 1,8 χλμ. και λίγο μετά τον παλιό σταθμό Γέρακας συναντά τη Λ. Μαραθώνος.

Ακολουθεί η φωτογραφία του χάρτη της εν λόγω γραμμής.



Εικόνα 16: Πρόταση χάραξης διαδρομής περιπάτου και ποδηλάτου, Πηγή: Μελέτη



Στη συνέχεια, έχουμε φωτογραφικά παραδείγματα της σημερινής κατάστασης της γραμμής στην περιοχή των Αγ. Αναργύρων:



**Εικόνα 17:** Πεζόδρομος Λαυρίου 1, **Πηγή:** Διαδίκτυο



**Εικόνα 18:** Πεζόδρομος Λαυρίου 2, **Πηγή:** Διαδίκτυο



**Εικόνα 19:** Πεζόδρομος Λαυρίου, απέναντι βλέπουμε την εθνική και την συνέχεια της γραμμής στην οδό Παπανδρέου στους Αγίους Αναργύρους, **Πηγή:** Διαδίκτυο

## 5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σε μια περίοδο σοβαρής κρίσης, όπως η σημερινή, όπου αν και οι ανάγκες αυξάνουν, δεν είναι δυνατόν να ικανοποιούνται διότι τα κονδύλια για νέα έργα περιορίζονται όλο και περισσότερο, είναι κρίμα να διατίθενται υποδομές όπως οι παλιές γραμμές και να παραμένουν ανεκμετάλλετες. Θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για διαφορετική από την αρχική τους χρήση.

Το όλο πρόγραμμα είναι μια **απάντηση** στην όλο και αυξανόμενη ζήτηση για επαφή με τη φύση, για άσκηση, για πεζοπορία, για ποδήλατο, για επίσκεψη ιστορικών τόπων, αλλά και των ίδιων των γραμμών που έχουν και αυτές μια ιστορία μια και οι περισσότερες κατασκευάστηκαν πριν από περισσότερο από έναν αιώνα και περιλαμβάνουν παλιούς σταθμούς καθώς και άλλες συνοδευτικές υποδομές.

Πέρα από όλα αυτά, είναι πολύ σημαντικό να τονιστεί ότι το όλο εγχείρημα θα συμβάλλει και στην αναβάθμιση των περιοχών στις οποίες θα εφαρμοσθεί. Η ένταξη εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών σε ολοκληρωμένα προγράμματα ποδηλάτου και περιπατητικού τουρισμού, εκτιμάται ότι θα πρέπει να περιλαμβάνει κανονικά ένα φάσμα έργων και συνοδευτικών πολιτικών σε διάφορους τομείς, τα οποία θα συμβάλλουν στην ανάπτυξη και τη βελτίωση του πολιτισμού, της εκπαίδευσης, της οικονομίας και του περιβάλλοντος.

## ΑΝΑΦΟΡΕΣ-ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ανδρικοπούλου Ε., *Πολή και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη*, Αθήνα: Κριτική, 2007

Αραβαντινός Αθ., *Πολεοδομικός σχεδιασμός, για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία, 2007

Βλαστός Θ. *Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία για μια διαφορετική πόλη*, ΑΕΔΑ, 2003

Ερευνητικό πρόγραμμα, «Ερευνητική συνδρομή στην Περιφέρεια Αττικής ως προς την προοπτική αξιοποίησης για περπάτημα και ποδήλατο εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών. Το παράδειγμα της γραμμής Αγ. Ανάργυροι – Λαύριο», Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας και την Ερευνητική Μονάδα GEOCHOROS,Ε.Μ.Π., 2014

Παλαιολόγου Χ., *Η οργάνωση της κυκλοφορίας στο Μεσολόγγι-Διερεύνηση αρχών και προτεραιοτήτων-Το Μεσολόγγι ποδηλατώντας στο αύριο*, σε ψηφιακή μορφή (CD), Τομέας Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής Σχολής Πολιτικών Μηχ/κών Ε.Μ.Π.

Σταθόπουλος Α., Καρλαύτης Μ., *Σχεδιασμός Μεταφορικών Συστημάτων*, Αθήνα: Παπασωτηρίου, 2008

Φραντζεσκάκης Ι.Μ., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ.Χ., Τσαμπούλας Δ.Α., *Διαχείριση Κυκλοφορίας*, Αθήνα: Παπασωτηρίου, 2002

Χριστοφιλόπουλος Δ., *Πολιτιστικό περιβάλλον-χωρικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη*, Αθήνα: Σάκκουλας, 2002

## Ιστοσελίδες

[www.easypedia.gr/el/articles/%CE%BF/%CF%81/%CE%B3/%CE%9F/%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82 %CE%A3%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CF%89%CE%BD %CE%95%CE%BB%CE%B%CE%AC%CE%B4%CE%B1%CF%82 852c.html](http://www.easypedia.gr/el/articles/%CE%BF/%CF%81/%CE%B3/%CE%9F/%CF%81%CE%B3%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82 %CE%A3%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CF%89%CE%BD %CE%95%CE%BB%CE%B%CE%AC%CE%B4%CE%B1%CF%82 852c.html)

[www.ellinikoisidirodromoi.blogspot.gr/2012/08/blog-post\\_5.html](http://www.ellinikoisidirodromoi.blogspot.gr/2012/08/blog-post_5.html)

[www.en.wikipedia.org/](http://www.en.wikipedia.org/)

[www.lifo.gr/team/gnomes/50351](http://www.lifo.gr/team/gnomes/50351)

<http://medsos.gr/medsos/2008-08-12-07-17-16/2009-01-27-12-34-18/2009-01-19-17-19-16/552-2009-06-26-13-50-46.html>

[www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

[www.podilates.gr/](http://www.podilates.gr/)

<http://pribas.blogspot.gr/2014/11/09112014.html>

[www.smu.gr/](http://www.smu.gr/)

<http://www.tvfi.gr/%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%AE-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%BD%CE%AD%CE%B1-%CF%86%CE%B9%CE%BB/>

[www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com)

<http://www.ypodomes.com/index.php/astiki-anaptixi/podilatodromoi-xrisi-podilatou/item/26024-%CF%80%CE%BF%CE%B4%CE%B7%CE%BB%CE%B1%CF%84%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%85%CF%82-%CF%83%CE%B5-%CF%80%CE%B1%CE%BB%CE%B9%CE%AD%CF%82-%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%AD%CF%82-%CF%83%CF%87%CE%B5%CE%B4%CE%B9%CE%AC%CE%B6%CE%B5%CE%B9-%CE%B7-%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%B9%CF%86%CE%AD%CF%81%CE%B5%CE%B9%CE%B1-%CE%B1%CF%84%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%82>