



Δράση 2.4 Φυσικός σχεδιασμός των ορίων διείσδυσης αυτοκινήτων και δικύκλων και σύστημα οργάνωσης της άρσης και της επανεγκατάστασης εμποδίων

2.4.1 Προτεραιότητες παρεμβάσεων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες - Εναλλακτικά σενάρια

1η παρέμβαση. Φάση Α. Διαδρομή 1





Ο δρόμος από την είσοδο στον οικισμό προς το Δημαρχείο, σημείο 2, ουσιαστικά μέχρι την πλατεία της Ηλικιωμένης, σημείο 16(**Χάρτης Χ33**), αξιολογείται ως ο πιο σημαντικός και πρώτος σε προτεραιότητα για την άμεση απελευθέρωσή του από μηχανοκίνητα δίκυκλα, για όλους τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω, καθώς και για το ότι είναι ο μοναδικός και σπουδαιότερος που οδηγεί στην καρδιά του οικισμού. Πράγματι σε όλο του το μήκος είναι πλούσιος σε πλατείες, όμορφα σπίτια και διάφορες εμπορικές δραστηριότητες. Κατάληξή του είναι η πλατεία της Ηλικιωμένης η οποία τον συνδέει με το τμήμα το αποκλειστικά για πεζούς, το οποίο είναι εξαιρετικά γραφικό και ενδιαφέρον για τον επισκέπτη. Επομένως η βασικότερη βόλτα για περπάτημα ή ποδήλατο (στη θέση των δικύκλων εννοείται ότι θα μπορούν να κινούνται ποδήλατα και τρίκυκλα ποδήλατα, συμβατικά ή ηλεκτρικά) που θα πρέπει να προτείνεται, με αφετηρία το λιμάνι είναι προς (**Χάρτης 34**):

Αγ. Σάββα (αμμουδιά) – Μουσείο – πλατεία Δημαρχείου – πλατεία Ηλικιωμένης – περιοχή με σκαλάκια (**Χάρτης Χ7**). Η απαγόρευση στα μηχανοκίνητα δίκυκλα αυτής της διαδρομής σημαίνει ότι απελευθερώνονται και κάποιοι εγκάρσιοι δρόμοι (**Χάρτης 35**). Αφετηρία απαγόρευσης στα δίκυκλα για αυτή την πρώτη παρέμβαση θα είναι το σημείο 2, διαχωρισμού μεταξύ της ενδιάμεσης διαδρομής Β και της εσωτερικής διαδρομής Γ προς το ξενοδοχείο Πορφύρις(**Χάρτης Χ10**).

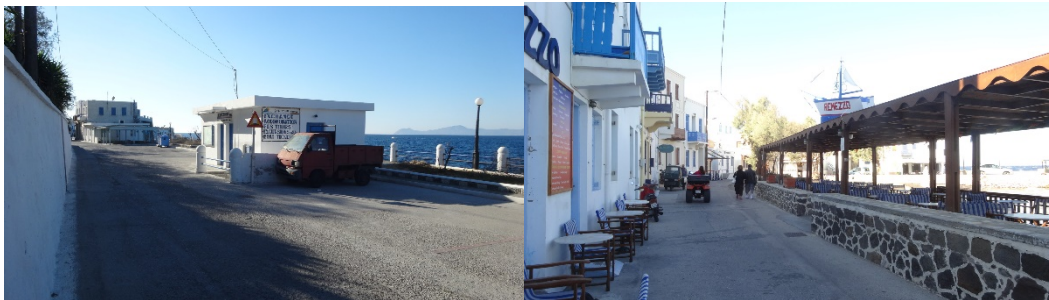


Τα υπόλοιπα σημεία απαγόρευσης της εισόδου δικύκλων για την προσπέλαση της συγκεκριμένης διαδρομής είναι τα 14,13,6, 7, 15(**Χάρτης Χ36**). Τα σημεία αυτά βρίσκονται σε εγκάρσιους δρόμους που οδηγούν προς την διαδρομή 1 και με την διακοπή των δικύκλων σε αυτά απελευθερώνονται και οι εγκάρσιοι δρόμοι, αυξάνοντας το μήκος του δικτύου που θα εξερευνούν ελεύθερα οι επισκέπτες.



Σε αυτή την Α φάση για τους υπόλοιπους δρόμους του δικτύου θα ισχύουν όσα ισχύουν και σήμερα. Ωστόσο πρέπει να σημειωθεί ότι οι επισκέπτες από το λιμάνι είναι πολύ σημαντικό να μην αποκτούν εισαγωγικά μια κακή εικόνα, αυτή που εισπράττουν σήμερα, μέχρι να φτάσουν στο σημείο 2. Σημειώνεται ότι η διαδρομή αυτή από το λιμάνι, σημείο 1, μέχρι το σημείο 2 σήμερα χρησιμοποιείται από αυτοκίνητα, τόσο για κίνηση προς τις διαδρομές Α και Γ (**Χάρτης Χ10**) όσο και για στάθμευση. Αν δεν ήταν εξαρτημένες οι διαδρομές Α και Γ από τη διαδρομή εισόδου (διαδρομή Δ) θα προτεινόταν οι Φάσεις Α και Β να ενοποιηθούν. Ωστόσο θα ήταν εφικτό να γίνουν κάποιες βελτιώσεις στην διαδρομή 2 όσον αφορά τη στάθμευση και όχι την κίνηση έτσι ώστε η αισθητική της διαδρομής να γίνει πιο ελκυστική χωρίς να διαταραχθούν οι ποσπελάσεις. Για αυτό λοιπόν η Φάση Β προτείνεται να περιοριστεί μόνο σε αλλαγές ως προς την στάθμευση.

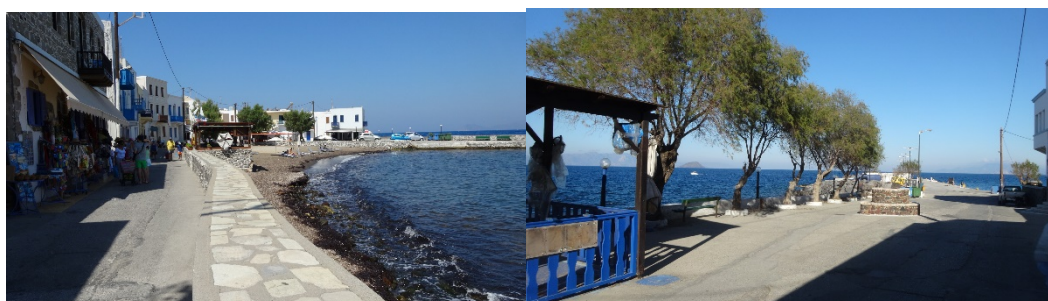
2η παρέμβαση. Φάση Β. Διαδρομή 2



Δεύτερος σε προτεραιότητα είναι ο δρόμος σύνδεσης του λιμανιού με το Μανδράκι (**Χάρτης Χ2**). Τα 330μ μήκους αυτής της διαδρομής εισόδου στον οικισμό είναι πολύ σημαντικά γιατί δίνουν την πρώτη εντύπωση στον επισκέπτη, αποτελώντας και τη βιτρίνα της πόλης. Η θέση τους είναι μεν περιφερειακή του οικισμού, ωστόσο αντιστοιχούν στην πορεία εισόδου σε αυτόν, άρα είναι πολύ κρίσιμα. Αν ληφθεί υπόψη ο μεγάλος αριθμός ημερήσιων επισκεπτών το καλοκαίρι με προέλευση την Κω, η μεγάλη πλειονότητα όσων διέρχονται από αυτόν τον δρόμο είναι πεζοί. Είναι πολύ σημαντικό ο πεζός να βρίσκει άνετο διάδρομο κίνησης και προσδευτικά να μυείται στη φυσιογνωμία και στην πολεοδομική και αρχιτεκτονική αισθητική του οικισμού. Κρίσιμο σημείο είναι το στένεμα του δρόμου από κατασκευές, στο μέσον περίπου της διαδρομής (σημείο 17).



Από το σημείο αυτό μέχρι την είσοδο (σημείο 2) όλα πρέπει να αλλάξουν και ο χώρος που χρησιμοποιείται για στάθμευση αυτοκινήτων και μηχανοκίνητων δικύκλων να αποδοθεί στην στάθμευση αποκλειστικά ποδηλάτων. Από το λιμάνι μέχρι το σημείο 1 θα μπορούσε να είναι ανεκτό να υπάρχουν κάποιοι χώροι στάθμευσης, λιγότεροι από τους σημερινούς, για οχήματα (κυρίως τροφοδοσίας) και για μηχανοκίνητα δίκυκλα. Ο αριθμός των θέσεων για τα τελευταία θα εξαρτηθεί από την έκταση που θα χρειαστεί να καταλάβουν για τη στάθμευσή τους τα κοινόχρηστα ποδήλατα και γενικότερα τα ηλεκτρικά οχήματα. Ως προς τη στάθμευση των συμβατικών ποδηλάτων σημειώνεται ότι στις ευρωπαϊκές πόλεις είναι και αυτή οργανωμένη και επιτρέπεται σε συγκεκριμένα σημεία, σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους φυσικά. Θα μπορούσε αυτό να εξεταστεί για το Μανδράκι σε επόμενη φάση. Αρχικά κρίνεται σκόπιμο να σταθμεύουν ελεύθερα στον οικισμό.



3η παρέμβαση. Φάση Γ. Ο δρόμος του Λαγκαδιού. Διαδρομή 3

Σε τρίτη προτεραιότητα, χάρις στην γραφικότητά του, είναι ο δρόμος του Λαγκαδιού (**Χάρτης Χ31**). Σήμερα χρησιμοποιείται μόνο από μηχανοκίνητα δίκυκλα, διότι μόνο αυτά χωρούν, υποβαθμίζοντας την ποιότητά του. Πρόκειται για ένα δρόμο σχετικά ανεξάρτητο από το υπόλοιπο δίκτυο του οικισμού (συνδέεται μόνο στα άκρα του, με τον περιφερειακό (σημείο 11) και με τον παραλιακό (σημείο 9)). Τα $\frac{3}{4}$ του μήκους του (στο ανηφορικό τμήμα δεν υπάρχει εγκάρσιο τμήμα όπου να μπορούν να κυκλοφορούν παπάκια, επομένως προστατεύεται από αυτά με φραγή στα σημεία 11 και 7 (υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχει φραγή επίσης στο σημείο 7 το οποίο εντάσσεται στην 1η παρέμβαση)).



4η παρέμβαση. Φάση Δ. Διαδρομή 4



Η διαδρομή 4 (**Χάρτης 37**) χωρίζεται σε δύο τμήματα. Όριό τους η κεντρική πλατεία. Το πρώτο τμήμα έχει κάποια καταστήματα αναψυχής προς την πλευρά του οικισμού χωρίς στεγασμένα καθιστικά προς την μεριά της θάλασσας, ενώ κατά μήκος του δεύτερου τμήματος υπάρχουν κατασκευές και αρκετά στεγασμένα καθιστικά προς τη μεριά της θάλασσας. Συγκεντρώσεις σταθμευμένων αυτοκινήτων συναντώνται κυρίως στην αφετηρία της διαδρομής Α, δίπλα στην αμμουδιά του Αγ. Σάββα, καθώς και δίπλα στην κεντρική πλατεία όπου υπάρχει μεγάλος ανοικτός χώρος μπροστά στο φούρνο. Σταθμεύσεις επίσης καταγράφονται κυρίως κατά μήκος του πρώτου τμήματος και πιο σποραδικές στο δεύτερο τμήμα.

Είναι προφανές ότι σε ένα παραλιακό οικισμό η παραλιακή ζώνη είναι εκείνη που προσελκύει έντονο ενδιαφέρον τους καλοκαιρινούς μήνες από επισκέπτες και κατοίκους. Οι διελεύσεις από αυτήν μηχανοκίνητων δικύκλων, ακόμη και αυτοκινήτων, ανάμεσα στους πεζούς, είναι τελείως ασύμβατες με τα χαρακτηριστικά που η παραλιακή ζώνη αξίζει να παρουσιάζει. Ως προς τα αυτοκίνητα αυτά κυρίως ενοχλούν με τις σταθμεύσεις τους ενώ τα δίκυκλα, κινούμενα παραλιακά μπορούν να συνδέονται και με το υπόλοιπο δίκτυο των δρόμων του οικισμού.

Η καταλληλότερη θέση εγκατάστασης φραγής στις εισόδους των οχημάτων στην παραλιακή ζώνη είναι στην αφετηρία της, σημείο 8 και στην κατάληξή της, σημείο 9.



Θα πρέπει να σημειωθεί ότι από τη χρονική σειρά απελευθέρωσης των διαδρομών 1, 2, 3, 4, 5 θα εξαρτηθεί ο αριθμός και η ακριβής θέση των φραγών που θα χρειαστεί να ενεργοποιηθούν. Για παράδειγμα, αν επιδιώκεται συγχρόνως να απελευθερωθούν από οχήματα οι διαδρομές 4,1 και 5 θα πρέπει να υπάρξει φραγή στο σημείο 1. Αν αποφασιστεί επίσης, όπως προτείνεται, η φραγή να εγκατασταθεί στο στένεμα της εισόδου από το λιμάνι, σημείο 17,180μ μετά την έξοδο του λιμανιού, τότε οι φραγές στα σημεία 2, 3, 4 και 8 είναι περιττές. Συνολικά για την πλήρη απελευθέρωση του οικισμού από οχήματα και δίκυκλα αρκούν οι φραγές σε τρία σημεία, τα εξής: 2, 13 (δίπλα στο Γυμνάσιο), και 11.

Η φραγή στο σημείο 12 δεν αφορά το δίκτυο του οικισμού αλλά μόνο μια μικρή, αδιέξοδη ακόμη και για τα δίκυκλα, διείσδυση. Ωστόσο είναι σημαντικό να εμποδίζονται να την ακολουθούν διότι μετατρέπουν μια από τις πιο όμορφες πλατείες με βοτσαλωτό του οικισμού σε πάρκινγκ.



5η παρέμβαση. Φάση Ε. Διαδρομή 5

Η διαδρομή 5 (**Χάρτης Χ10**) επιλέγεται ως η τελευταία σε προτεραιότητα διαδρομή αν και αποτελεί τη δεύτερη πιο σημαντική είσοδο προς τον πυρήνα του οικισμού, που είναι η πλατεία της Ηλικιωμένης. Ωστόσο, με εξαίρεση κάποιες σκόρπιες παρόδιες δραστηριότητες η διαδρομή δεν διέρχεται από τον πυκνό πυρήνα του οικισμού. Ένας από τους βασικούς της προορισμούς είναι το ξενοδοχείο Πορφυρίς, το οποίο ως όγκος και ως αρχιτεκτονική απέχει πολύ από την αισθητική φυσιογνωμία του οικισμού. Τελικά είναι αυτό που επηρεάζει καθοριστικά χαρακτηρίζει σε μεγάλο βαθμό την ταυτότητα της διαδρομής. Το σημείο 4 είναι η αφητηρία της διαδρομής Γ και το σημείο 5 η θέση της φραγής στο άλλο της άκρο, έτσι ώστε να μη συνδέεται με δίκυκλα που κατεβαίνουν από τον περιφερειακό, στο ύψος του Γυμνασίου.



2.4.2 Προτεραιότητες παρεμβάσεων κατά τους χειμερινούς μήνες

Για τον καθορισμό της πολιτικής που θα πρέπει να ακολουθηθεί κατά τους χειμερινούς μήνες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κάποιες αρχές σχεδιασμού που αφορούν την ποιότητα ζωής, την υγεία των κατοίκων και την οικονομία του νησιού. Αν για τους καλοκαιρινούς μήνες μετράει πολύ μαζί με τον κάτοικο και ο επισκέπτης του νησιού, κατά τους χειμερινούς οι συνθήκες ζωής στο Μανδράκι αφορούν σχεδόν κατ' αποκλειστικότητα τον κάτοικο. Ωστόσο, ακόμη και αυτή η θεώρηση έχει αποχρώσεις αν συνεκτιμηθεί ότι όλο και περισσότεροι κάτοικοι χωρών της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης, κυρίως συνταξιούχοι, αναζητούν τόπους του νότου για να ζήσουν οριστικά πια, πιο κοντά στον ήλιο και τη θάλασσα.

Η Νίσυρος είναι ελκυστική χάρις στο ηφαίστειό της, αλλά αυτό δεν είναι αρκετό όταν στον πλανήτη προσφέρονται τόσο ανταγωνιστικοί προορισμοί. Τα κριτήρια επιλογής είναι γνωστά. Η Νίσυρος δεν πρέπει να τα υποτιμήσει αν ζητούμενο για αυτήν, εκτός των άλλων, είναι και η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Το πόση θα μπορούσε να είναι αυτή η επιμήκυνση εξαρτάται από το ίδιο το νησί. Για να επιτύχει κάτι σημαντικό και να προσελκύσει νέες κατηγορίες επισκεπτών, όπως πεζοπόρων που προτιμούν περιόδους λιγότερο θερμές, είναι ανάγκη να αλλάξει πολλά, χωρίς αυτό να είναι δύσκολο. Θα μπορούσε εύκολα η Νίσυρος να γίνει υπόδειγμα ενός βιώσιμου νησιού και το Μανδράκι να αναδειχθεί σε πρότυπο οικισμό, απαλλαγμένο από μηχανικά μέσα, ήσυχο, ασφαλές και φιλόξενο που θα ξεχωρίζει γιατί δεν θα υπήρχε ανάλογο παράδειγμα στην Ελλάδα.

Σήμερα η Ευρώπη προσπαθεί να προωθήσει πολιτικές που ενθαρρύνουν το περπάτημα γιατί είναι δεδομένο, αυτονόητο, απόλυτα ελεύθερο, φυσικό όπως η αναπνοή, ευχάριστο, σε γυμνάζει και σε χαλαρώνει. Είναι η ίδια η



ζωή της πόλης, γιατί ακόμη και το γρήγορο περπάτημα αποτελεί παρουσία στο δημόσιο χώρο. Τον ζωντανεύει και ενισχύει την οικονομία του. Το περπάτημα είναι μια ευχάριστη δραστηριότητα, προσιτή σε όλους και δωρεάν, παράμετρος της αισθητικής του χώρου, της ποιότητας ζωής, της ποιότητας του αέρα, της ησυχίας, της υγείας, της ασφάλειας και του κοινωνικού περιβάλλοντος. Με το περπάτημα αγγίζεις λεπτομέρειες, προσεγγίζεις το χώρο και τους γύρω σου, ζεις πιο έντονα. Όλοι λίγο ή πολύ, ακόμη και οι εξαρτημένοι από τα μηχανικά μέσα, υποχρεώνονται να περπατούν. Το περπάτημα προηγείται και έπεται κάθε μηχανικής μετακίνησης. Στο Μανδράκι, όπου το περπάτημα έχει το προνόμιο να ασκείται μέσα σε ένα μαγευτικό περιβάλλον, προσφέροντας συγχρόνως την ευχαρίστηση της συνάντησης και της επικοινωνίας με ανθρώπους που είναι όλοι γνωστοί, είναι κρίμα να αποφεύγεται. Αυτό είναι εις βάρος της υγείας των κατοίκων αλλά και της οικονομίας του νησιού. Για τόσο μικρές αποστάσεις όπως αυτές στο Μανδράκι, αποστάσεις που διανύει υποχρεωτικά πολλές φορές κάθε μέρα ο κάτοικος μιας μεσαίας ή μεγάλης πόλης, δεν στέκει το επιχείρημα ότι το μηχανοκίνητο δίκυκλο είναι αναγκαίο. Πώς λειτουργούσε το Μανδράκι πριν από αυτό; Εφόσον προστεθούν ποδήλατα και τρίκυκλα, ηλεκτρικά και μη, όλα θα γίνουν πιο εύκολα.

Η εικόνα που παρουσιάζει ο οικισμός κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής – τουριστικής περιόδου είναι πολύ διαφορετική από αυτήν της χειμερινής. Το καλοκαίρι η πυκνή παρουσία τουριστών υποχρεώνει όσους χρησιμοποιούν αυτοκίνητο ή δίκυκλα να είναι κάπως πιο προσεκτικοί στην κίνηση και τη στάθμευσή τους, ωστόσο ο πολύ μεγαλύτερος αριθμός οχημάτων που κυκλοφορούν τότε αυξάνει τις πιέσεις και η παρουσία τους εντός του οικισμού είναι πιο κραυγαλέα. Τον χειμώνα τα οχήματα είναι λιγότερα όμως από κάποιους δημόσιους χώρους έχουν αφαιρεθεί τα τραπεζοκαθίσματα και έτσι άδειοι καταλαμβάνονται ευκολότερα από αυτοκίνητα και μηχανοκίνητα δίκυκλα για αυθαίρετες σταθμεύσεις.

Η προστασία της ποιότητας των δημόσιων χώρων του οικισμού δεν είναι ένα ζήτημα που αφορά μόνο τους επισκέπτες κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Οι κάτοικοι δικαιούνται και αυτοί ενός υψηλού επιπέδου ποιότητας ζωής. Ζουν σε ένα τόπο που έχει όλα τα πλεονεκτήματα για να λειτουργεί ιδανικά για τους κατοίκους του, βιώσιμα, ανθρώπινα, όμορφα και υγιεινά. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι θερμοκρασιακές και γενικότερα οι καιρικές αλλαγές δεν είναι τόσο έντονες τον χειμώνα ώστε να καθιστούν το περπάτημα ή τη χρήση ποδηλάτου δύσκολη. Το παράδειγμα των βόρειων χωρών της Ευρώπης με έντονη χρήση ποδηλάτου είναι χαρακτηριστικό.

Η λειτουργία του οικισμού κατά τους θερινούς μήνες δεν θα μπορούσε να ανεξαρτητοποιηθεί από την λειτουργία του κατά τους καλοκαιρινούς. Όπως αναπτύχθηκε στα παραπάνω, η χρήση του ποδηλάτου, συμβατικού ή ηλεκτρικού, και των ηλεκτρικών τρίκυκλων, είναι συνδεδεμένη με την καλοκαιρινή λειτουργία. Η αγορά τους αποτελεί επένδυση τόσο για τον Δήμο όσο και για τους κατοίκους. Η χρήση τους προϋποθέτει προσαρμογή σε νέους τρόπους μετακίνησης, η οποία δεν θα επιτευχθεί, αν τη χρήση του ποδηλάτου τη διαδεχόταν μετά το τέλος του καλοκαιριού χρήση μηχανοκίνητων δικύκλων και ούτω καθ' εξής. Διαδοχή βιώσιμων από μη βιώσιμα μέσα ή και συνύπαρξή τους δεν είναι δυνατή. Θα πρέπει οι κανόνες να υποστηρίζουν τα βιώσιμα μέσα γιατί αλλιώς η όλη οργάνωση της λειτουργίας του οικισμού και το καλοκαίρι θα καταρρεύσει.

Οι επισκέπτες κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, εν δυνάμει μελλοντικοί επισκέπτες και κατά τους χειμερινούς, θα πρέπει να γνωρίζουν ότι το Μανδράκι δεν παίζει θέατρο στους επισκέπτες, έχοντας δυο πρόσωπα, ένα που τους παρουσιάζει όταν είναι εκεί και ένα άλλο που τους κρύβει, 'το αυθεντικό', αυτό που πραγματικά 'επιθυμούν' οι κάτοικοι και που τους αντιπροσωπεύει και είναι αυτό που γνωρίζουμε σήμερα. Οι επισκέπτες έρχονται το καλοκαίρι στη Νίσυρο για να γνωρίσουν έναν τόπο αυθεντικό, όχι ένα σκηνικό, όχι ένα νησί με μια δήθεν βιώσιμη εικόνα.



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
ΜΟΝΑΔΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ



Αν εξακολουθήσουν οι κάτοικοι να έχουν στην κατοχή τους μηχανοκίνητα δίκυκλα θα είναι εξαιρετικά δύσκολο να αστυνομεύεται διαρκώς η χρήση τους. Εφόσον τα μέτρα του καλοκαιριού αίρονται τον χειμώνα, οι παλιές συνήθειες με τα μηχανοκίνητα δίκυκλα θα παραμένουν ζωντανές και θα επαναλαμβάνονται. Το ζητούμενο λοιπόν είναι η αγορά ποδηλάτων, συμβατικών ή ηλεκτρικών, να επιτευχθεί μέσω της πώλησης των μηχανοκίνητων δικύκλων και τελικά στο Μανδράκι να ανανεωθεί ο στόλος των οχημάτων με νέα, συμβατά με την ταυτότητα του οικισμού.

Σε κάθε περίπτωση οι Φάσεις Α και Β των παρεμβάσεων της καλοκαιρινής περιόδου θα πρέπει οπωσδήποτε να διατηρούνται και κατά τη χειμερινή.