






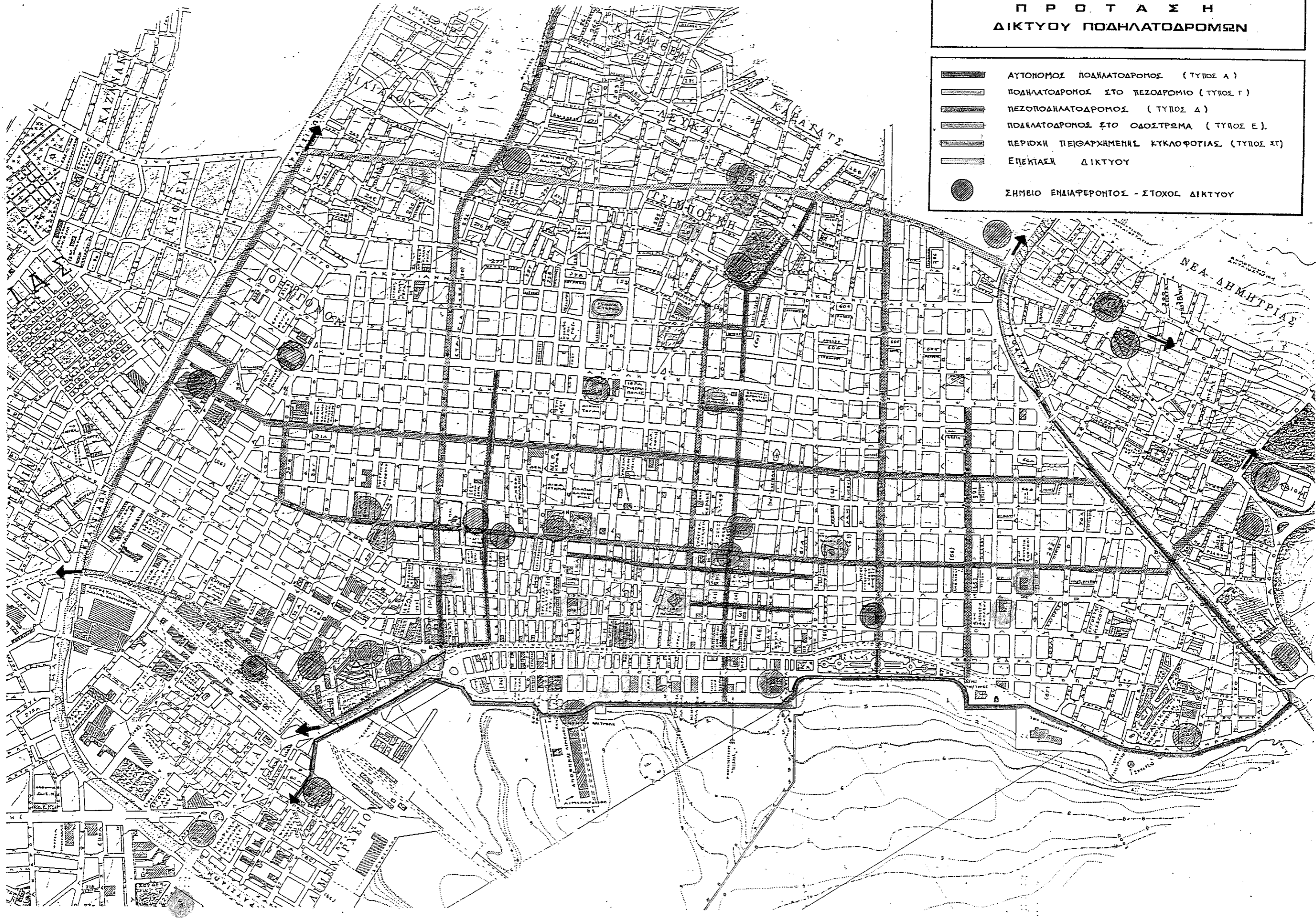


Π Ρ Ο Τ Α Ξ Η  
ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ

-  ΑΥΤΟΝΟΜΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ (ΤΥΠΟΣ Α)
-  ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ (ΤΥΠΟΣ Γ)
-  ΠΕΖΟΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ (ΤΥΠΟΣ Δ)
-  ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ (ΤΥΠΟΣ Ε)
-  ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΕΙΘΑΡΧΗΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΤΥΠΟΣ ΣΤ)
-  ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ
-  ΣΗΜΕΙΟ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ - ΣΤΟΧΟΣ ΔΙΚΤΥΟΥ

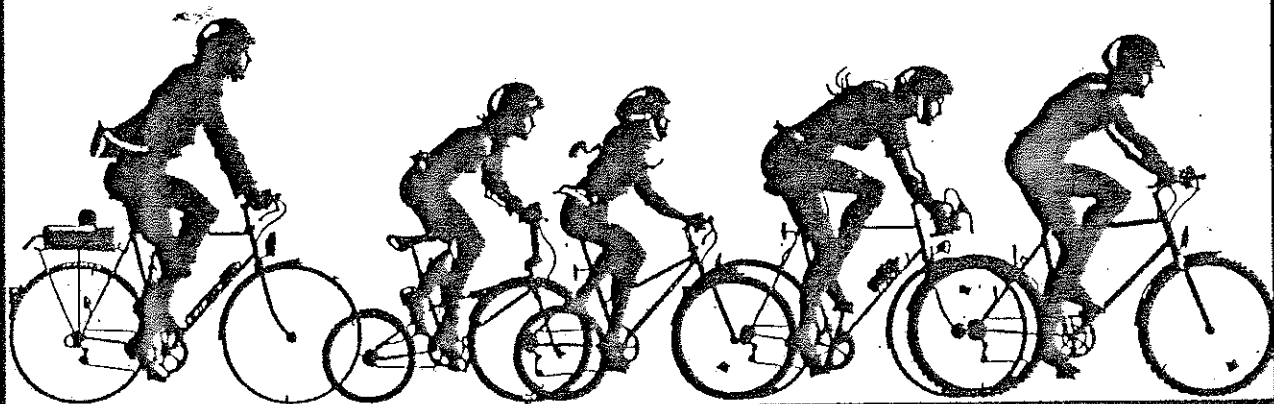




# ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ ΣΤΟΝ ΒΟΛΟ

ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ ΔΙΚΤΥΟΥ

ΕΙΣΗΓΗΤΕΣ : ΦΙΛΙΠΠΙΤΖΗΣ Δ. Αρχιτεκτων Πολεοδομος  
ΚΙΤΣΟΣ Κ. Αρχιτεκτων  
ΜΑΝΟΥΣΑΚΗ Η. Οικονομολογος Μηχανικος



ΒΟΛΟΣ 2 ΙΟΥΛΙΟΥ 1991

ΣΤΟΧΟΣ ΑΥΤΗΣ ΤΗΣ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗΣ "ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ" ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΚΑΝΕΙ ΠΡΟΦΑΝΕΣ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΕΝΑ ΕΡΓΟ ΕΦΙΚΤΟ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΠΡΟΣΦΟΡΟ. ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΜΕ ΦΑΝΤΑΣΙΑ ΜΠΑΙΝΕΙ ΣΕ ΟΡΙΣΜΕΝΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ ΧΩΡΙΣ ΝΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΖΕΤΑΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ, ΑΛΛΑ ΑΠΟΤΕΛΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΑΦΟΡΜΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΦΕΤΗΡΙΑ ΤΗΣ ΑΔΡΑΝΕΙΑΣ ΤΟΥ, ΜΕΧΡΙ ΤΗΝ ΤΕΛΙΚΗ ΚΑΤΑΡΤΗΣΗ ΤΗΣ ΚΥΡΙΑΡΧΙΑΣ ΤΟΥ ΣΤΗ ΖΩΗ ΜΑΣ. ΜΙΑ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗ ΕΝΟΣ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΘΕΛΟΝΤΑΣ ΝΑ ΒΟΗΘΗΣΕΙ ΣΤΗΝ ΕΠΙΛΥΣΗ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΣΥΓΧΡΟΝΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ ΦΥΣΙΚΟ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΑΝΑΦΕΡΕΤΑΙ ΑΡΧΙΚΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ. ΣΥΓΧΡΟΝΩΣ ΘΕΩΡΟΥΜΕ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΗ ΤΗΝ ΑΜΕΣΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΑΙ ΤΟΝ ΕΚΣΥΝΧΡΟΝΙΣΜΟ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ. ΜΟΝΟ ΤΑ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΟΥΝ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΑ ΤΗΝ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟΤΗΤΑ ΜΑΣ.

## Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

1.	"Η ΖΩΗ ΜΑΣ ... ΠΟΔΗΛΑΤΟ"	σελ. 1
2.	"ΠΕΖΟΙ - ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ"	σελ. 1
3.	3.1. "ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ"	σελ. 3
	3.2. "ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ - ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ"	σελ. 3
	3.3. ΤΥΠΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ	σελ. 7
4.	ΒΟΛΟΣ Η ΠΟΔΗΛΑΤΟΥΠΟΛΙΣ	σελ. 9
5.	ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ "ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ" ΣΤΟ ΒΟΛΟ	σελ. 10
6.	ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ "ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ" ΣΤΟ ΒΟΛΟ.	σελ. 12
7.	ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΧΑΡΑΞΗΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΛΕΩΝΩΝ "ΔΙΚΤΥΟΥ"	σελ. 15
8.	ΕΠΙΛΟΓΟΣ "ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ..."	σελ. 28
9.	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ. 29

## 1. " Η ΖΩΗ ΜΑΣ ... "ΠΟΔΗΛΑΤΟ" "

Μέσα στις αδιάφορες, αν όχι απωθητικές, σύγχρονες Ελληνικές πόλεις η κυριαρχία του αυτοκινήτου είναι γεγονός, υποβαθμίζοντας οποιαδήποτε έννοια ποιότητας ζωής. Η δραματική αύξηση των κυκλοφορούντων αυτοκινήτων τα τελευταία χρόνια έχει τα σημερινά εμφανή αποτελέσματα, αδυνατώντας τελικά να εξυπηρετήσει τις ανθρώπινες ανάγκες: κοινωνική αδιαφορία και εξατομίκευση, καταστροφή του περιβάλλοντος, κυκλοφοριακά προβλήματα (σε πολλές περιπτώσεις αγγίζουν τα όρια του χάους), μειωμένη ασφάλεια για όλους τους συμμετέχοντες στην κυκλοφορία, προβλήματα στάσης και στάθμευσης, κ.λ.π.

Σε όλες τις πόλεις αλλά και στο Βόλο σήμερα μπορούμε εύκολα να χωρίσουμε τους μετακινούμενους σε: πεζούς (με χρήση ή μη μαζικών μέσων κυκλοφορίας), ποδηλάτες, χρήστες δίκυκλων, χρήστες αυτοκινήτων.

Όλοι αυτοί συμμετέχουν - όχι ανάλογα με το ποσοστό τους - στην δημιουργία του κυκλοφοριακού προβλήματος.

## 2. "ΠΕΖΟΙ - ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ"

Εκείνες οι κατηγορίες που σίγουρα λιγότερο επιβαρύνουν την κατάσταση από άποψη χώρου - μόλυνσης - ασφάλειας, είναι οι "ασθενέστερες" κατηγορίες "ΠΕΖΟΙ" και "ΠΟΔΗΛΑΤΕΣ".

Είναι προφανές, ότι ενισχύοντας αυτές τις δύο κατηγορίες μετακινούμενων συμβάλλουμε αποφασιστικά στην βελτίωση της ποιότητας ζωής μας, στην αλλαγή της κοινωνικής συμπεριφοράς, την βελτίωση της συνολικής εικόνας της πόλης και τέλος στο ελάφρωμα των κυκλοφοριακών φόρτων.

Αυτή είναι η σύγχρονη αντίληψη ανάπτυξης και ανάπλασης των πόλεων με οικολογική ευαισθησία και εναλλακτικές λύσεις

στον σημερινό "αυτοκινητοκεντρικό" τρόπο μεταφορές.

Ενίσχυση πεζών και ποδηλατών σημαίνει: βελτίωση των συνθηκών κίνησής τους μέσα στην πόλη, παροχή μεγαλύτερης ασφάλειας, δημιουργία υποδομής για τις ιδιαίτερες ανάγκες αυτών των κατηγοριών.

Όσον αφορά τους "πεζούς": Η σχεδιαζόμενη επέκταση των πεζοδρομήσεων στο εμπορικό κέντρο του Βόλου θα δημιουργήσει ένα πλέγμα πεζοδρόμων που διασφαλίζει την ασφαλή και άνετη κυκλοφορία των πεζών. Το σημαντικότερο όμως για το κυκλοφοριακό πρόβλημα -σε σχέση με τους πεζούς- είναι να καλυφθεί επαρκώς η προσέλευσή τους στο κέντρο. Αυτό υπονοεί σαφώς ένα σωστό και σύγχρονο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών.

Αναγκαία είναι επίσης και η ευαισθητοποίηση της πόλης σε θέματα τήρησης, διαπλάτυνσης και βελτίωσης των πεζοδρομίων, όπως και ξεχωριστή προσοχή σε ανθρώπους με ειδικές ανάγκες στην κίνηση (ανάπηροι, καρτσάκια, τυφλοί κ.λ.π.).

Η άλλη μεγάλη κατηγορία μετακινούμενων που πρέπει να ενισχυθεί σημαντικά - ειδικά στο Βόλο που παραδοσιακά, ρυμοτομικά αλλά και μορφολογικά πληρεί τις προϋποθέσεις - είναι οι "ποδηλάτες".

Το ποδήλατο σαν μέσον έχει γνωστά προσόντα που το χαρακτηρίζουν και το κάνουν αγαπητό σε όλες τις ηλικίες και τις κοινωνικές ομάδες: δεν μολύνει την ατμόσφαιρα, είναι φτηνό στην απόκτησή του και σχεδόν ανέξοδο στη χρήση του, είναι ελαφρύ και μικρό (αξιοποιεί με τον καλύτερο τρόπο τον χώρο που υπάρχει μέσα στην πόλη), είναι ταχύ (μέσος όρος ταχύτητας 15 - 20 Km/h), αθόρυβο και αυτόνομο, μπορεί να χρησιμοποιηθεί από όλες τις ηλικίες, είναι μέσο άσκησης αλλά και ψυχαγωγίας, δεν προκαλεί σοβαρά ατυχήματα.

### 3.1. "ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ"

Είναι λοιπόν προφανές, ότι μόνο καλά μπορούν να προκύψουν για μία πόλη αν ενισχυθεί η χρήση του ποδηλάτου σ' αυτήν, δηλαδή αν εξασφαλιστεί ένας χώρος κίνησης με την μέγιστη δυνατή ασφάλεια, άνεση και ευκολία για τους ποδηλάτες. Αυτός ο χώρος κίνησης είναι ο "ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ" και -στα πλαίσια της πόλης- είναι ένα ΔΙΚΤΥΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ που καλύπτει: πρόσβαση στο κέντρο, πέρασμα από τα σημεία ενδιαφέροντος - στόχους του δικτύου και διαμπερή κίνηση εκτός κέντρου.

Σαν σημεία ενδιαφέροντος θεωρούνται αυτά που εξυπηρετούν σκοπούς κίνησης των μετακινούμενων: για εργασία ή εκπαίδευση (σχολεία, εργασιακοί χώροι κ.λ.π.), για ψυχαγωγία και αναψυχή (πάρκα, πολιτιστικά κέντρα, αθλητικές εγκαταστάσεις κ.λ.π.), για αγορά και προμήθεια αγαθών (εμπορικό κέντρο).

Διευκολύνοντας αυτές τις κινήσεις ενισχύονται σημαντικές ομάδες μετακινούμενων, όπως παιδιά (που είναι οι υπ' αριθμόν ένα χρήστες του ποδηλάτου), εργαζόμενοι κ.λ.π.

### 3.2. "ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ - ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ"

Ο ποδηλατόδρομος χαράσσεται, όπως είπαμε, για να εξασφαλίσει την μέγιστη δυνατή ασφάλεια, άνεση και ευκολία στην κίνηση για τους ποδηλάτες. Πρέπει λοιπόν να υπακούει σε ορισμένες προδιαγραφές όσον αφορά τον σχεδιασμό και την σήμανσή του:

1. Να δημιουργείται σαφής οπτικός διαχωρισμός του χώρου με την βοήθεια ειδικών πινακίδων, πηκτογραμμάτων και διαγραμμίσεων (πράγμα που προβλέπεται και από τον ΚΟΚ αρθρ. 5 § 4δ).



2. Να διασφαλίζει οπτική επαφή στον ποδηλάτη σε σχέση με τις υπόλοιπες κινήσεις στο δρόμο.

3. Να μην είναι ασύμφορος και δύσχρηστος από άποψη χάραξης:

- να ακολουθείται ο συντομότερος δυνατός δρόμος

- να μην έχει μεγάλες κλίσεις

- στις διασταυρώσεις να γίνεται πλήρως κατανοητή η πορεία του,

- να έχει ράμπες όπου είναι απαραίτητες

(Η δημιουργία ραμπών είναι μία απαραίτητη βοήθεια στην κίνηση ανθρώπων με ειδικές ανάγκες αλλά και για τις μετακινήσεις παιδικών καροτσιών).

4. Το κατάστρωμα πρέπει να διατηρείται σε καλή κατάσταση, χωρίς εμπόδια, καθαρό και με καλό φωτισμό για την νύκτα.

5. Ενδείκνυται -όχι όμως και απαραίτητα- η χρήση χωριστών φωτεινών σηματοδοτών για ποδήλατα.

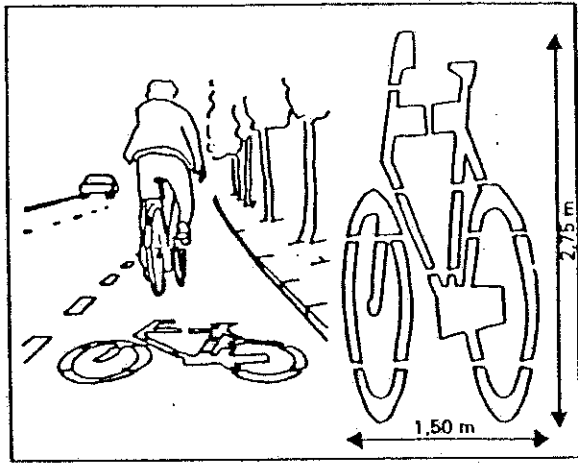
6. Τα πλάτη που προβλέπονται στην χάραξη των ποδηλατοδρόμων κυμαίνονται :

από 1 έως 1,60 m για μιάς κατεύθυνσης ποδηλατόδρομο,

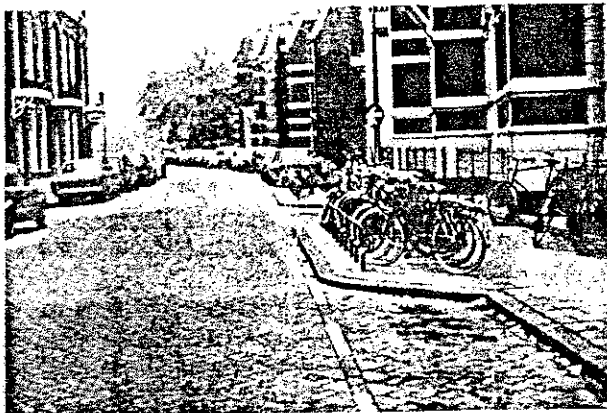
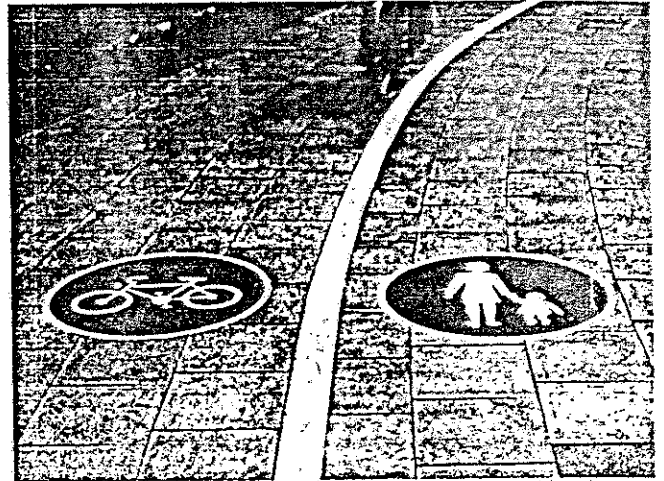
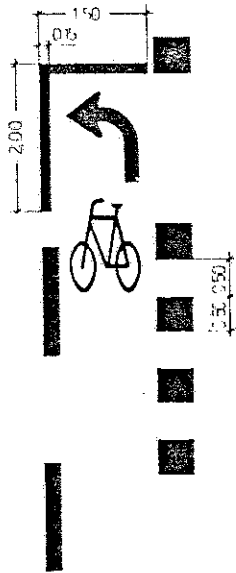
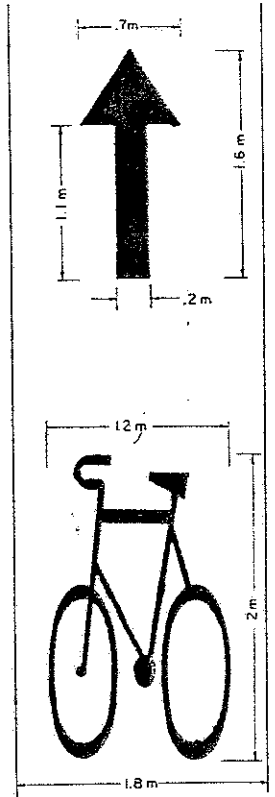
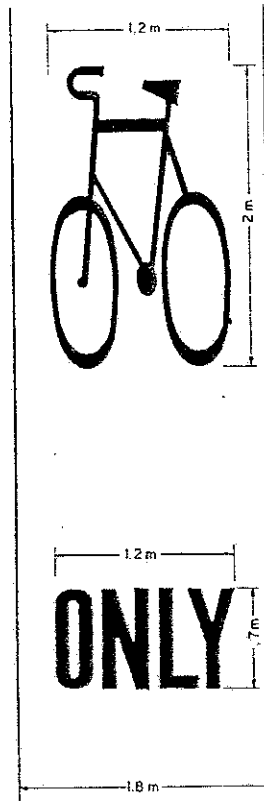
από 2 έως 2,50 m για διπλό ποδ/μο.

Αυτά τα πλάτη ποικίλουν ανάλογα με τον τύπο ποδηλατόδρομου που επιλέγουμε.

7. Τέλος, απαραίτητοι είναι οι χώροι στάθμευσης των ποδηλάτων ιδιαίτερα στα σημεία ενδιαφέροντος του δικτύου.

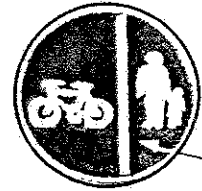


ΠΙΚΤΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΣΗΜΑΝΣΗΣ  
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ



ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ  
ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

WBM 625.3: Λωρίδα για πεζούς και ποδηλάτες



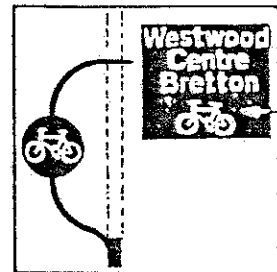
ΜΠΛΕ

WBM 732 (μεταβλητό): Σήμα κατεύθυνσης για δίκυκλα και πεζούς



ΜΠΛΕ

729 (μεταβλητό): Παρακαμπτήριος για δίκυκλα



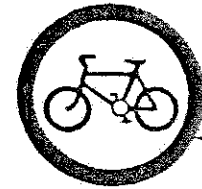
ΜΠΛΕ

625 : Λωρίδα αποκλειστικά για δίκυκλα



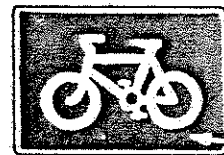
ΜΠΛΕ

624 : Απαγορεύεται η διέλευση δικύκλων



ΚΟΚΚΙΝΟ

815: Προτεινομένη οδός για δίκυκλα



ΜΠΛΕ

Φωτεινή σηματοδότηση σιά δίκυκλα



ΚΟΚΚΙΝΟ

ΠΟΡΤΟΚΑΛΙ

ΠΡΑΣΙΝΟ

WBM 619.5 : Σήμα πληροφόρησης

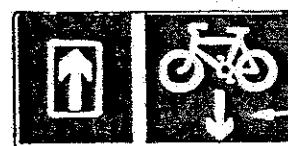


WBM 291 : Ποδηλατόδρομος εν όψει



ΚΟΚΚΙΝΟ

Ποδηλατόδρομος αντίθετης κατεύθυνσης (contra-flow cycle lane)



ΜΠΛΕ

ΣΗΜΑΝΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΟ PETERSBOROUGH

## 3.3. "ΤΥΠΟΙ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ"

Α. ΑΥΤΟΝΟΜΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ, διπλής κατεύθυνσης πλάτους μέχρι 3 m. Χρησιμοποιείται κυρίως για διαδρομές εκτός πόλης, χαράσσεται ανεξάρτητα από τον δρόμο και προσφέρει την μέγιστη ασφάλεια στους χρήστες του (ΤΥΠΟΣ Α).

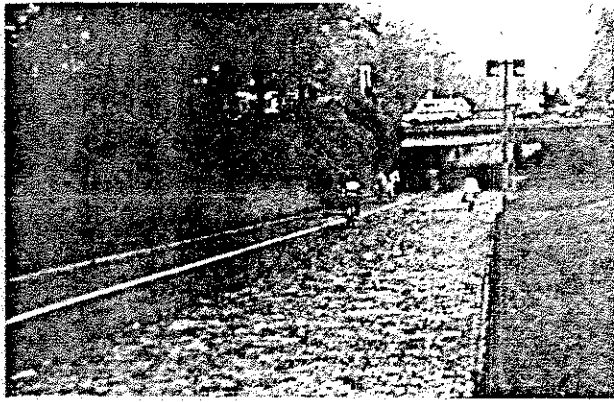
Β. ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ: χαράσσεται παράλληλα στον δρόμο κίνησης των αυτοκινήτων και διαχωρίζεται από αυτόν με νησίδες πράσινου (ΤΥΠΟΣ Β).

Γ. ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ: είναι η πιο συνηθισμένη λύση μέσα στις πόλεις και παρέχει αρκετή ασφάλεια και άνεση στην κίνηση. Υπάρχουν δύο κατηγορίες: 1) στο ίδιο επίπεδο με τους πεζούς (όπου χρησιμοποιείται διαχωριστική γραμμή) (ΤΥΠΟΣ Γ1) και 2) σε χαμηλότερο επίπεδο από τους πεζούς, αλλά ψηλότερα από τον δρόμο (ΤΥΠΟΣ Γ2).

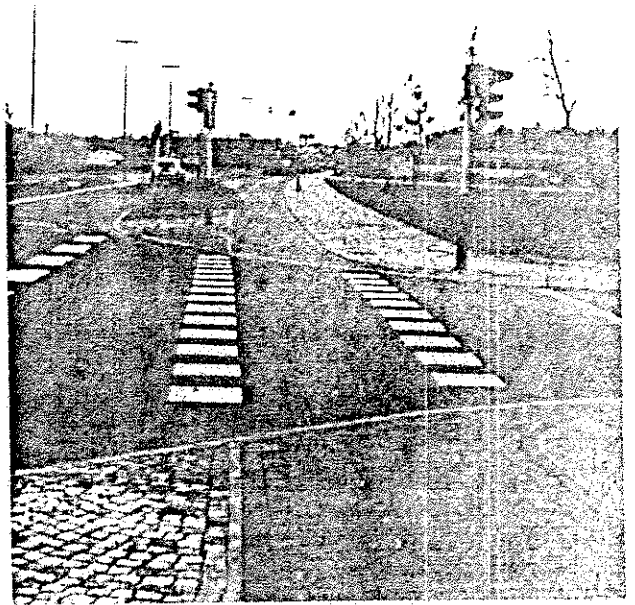
Δ. ΠΕΖΟΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ με κοινή χρήση πεζών και ποδηλάτων (ΤΥΠΟΣ Δ).

Ε. ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ (ΤΥΠΟΣ Ε).

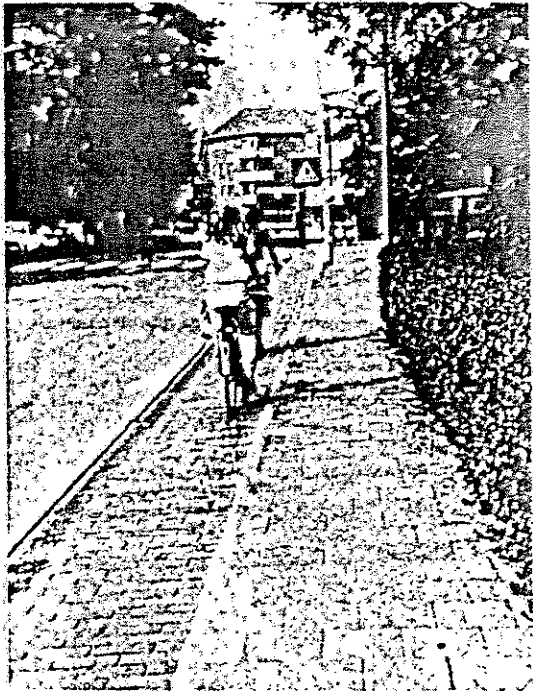
ΣΤ. ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΕΙΘΑΡΧΗΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ: Είναι συνήθως περιοχές κατοικιών, όπου με κατάλληλη κυκλοφοριακή ρύθμιση επιτρέπεται η είσοδος, στάση και στάθμευση για τα αυτοκίνητα, εμποδίζεται όμως η διαμπερή κίνησή τους. Με όριο ταχύτητας τα 30 Km/h, οι περιοχές αυτές χρησιμοποιούνται ελεύθερα από όλους τους φυσικούς δικαιούχους τους, πεζούς, ποδηλάτες, παιδιά που παίζουν και σταθμευμένα αυτοκίνητα. (ΤΥΠΟΣ ΣΤ).



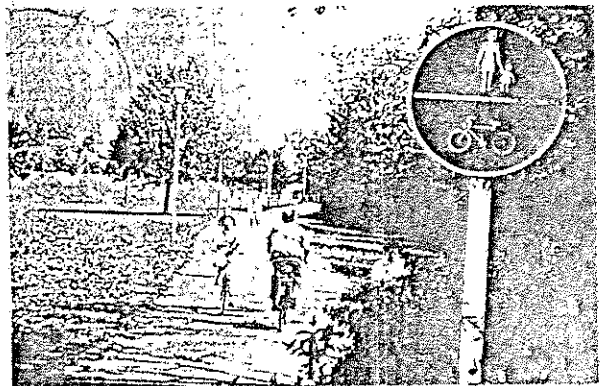
ΑΥΤΟΝΟΜΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ  
ΤΥΠΟΣ Α



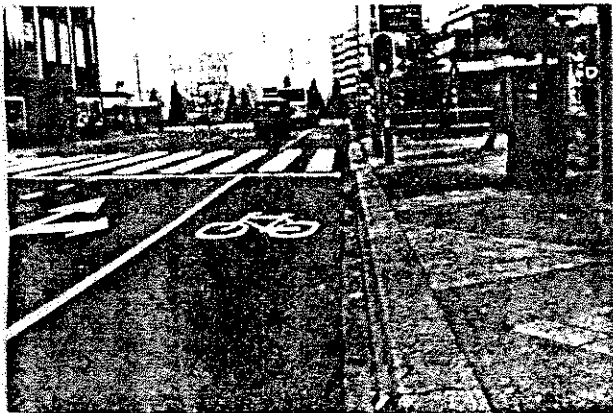
ΠΑΡΑΛΛΗΛΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ  
ΤΥΠΟΣ Β



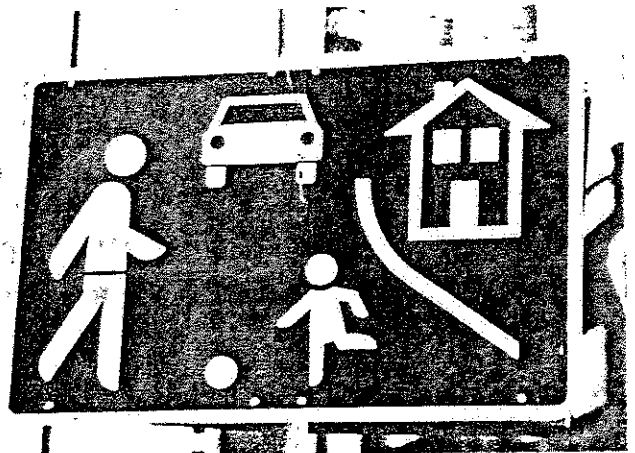
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ  
ΤΥΠΟΣ Γ



ΠΕΖΟΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ  
ΤΥΠΟΣ Δ



ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ  
ΤΥΠΟΣ Ε



ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΕΙΘΑΡΧΗΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ  
ΤΥΠΟΣ ΣΤ

## 4. "ΒΟΛΟΣ Η ΠΟΔΗΛΑΤΟΥΠΟΛΙΣ"

Η πόλη του Βόλου προσφέρεται, όπως είπαμε, από πολλές απόψεις για το ποδήλατο και η μορφολογία και ρυμοτομία της διευκολύνει σημαντικά την χάραξη ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων.

Βασιζόμενοι στην τελευταία πρόταση αναθεώρησης Σχεδίου της Πόλης, που προβλέπει 9 πολεοδομικές ενότητες αρθρωμένες μέσα από ένα σύστημα κίνησης πεζών και ποδηλάτων, καταλήξαμε στην παρακάτω πρόταση, σαν μιά πρώτη προσέγγιση -προμελέτη- ενός αρχικού ΔΙΚΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ. Οι λύσεις που προτείνουμε είναι άμεσα υλοποιήσιμες, χρειάζονται όμως "Μελέτη Εφαρμογής" και ορισμένα συνολικά μέτρα που θα δώσουν την δυνατότητα να υλοποιηθεί η πρόταση.

Η πόλη είναι ένα δυναμικό σύστημα που διαρκώς αλλάζει και έτσι πρέπει να αντιμετωπίζεται. Ο Βόλος μπορεί να φιλοξενήσει όλων των τύπων τις μετακινήσεις, αρκεί να προβλεφθεί για το κάθε μεταφορικό μέσο ο χώρος που θα κινείται.

## 5. ΓΕΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ "ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ" ΣΤΟ ΒΟΛΟ

(βλ. χάρτη)

Επειδή η πόλη του Βόλου εκτείνεται κατά μήκος της θάλασσας, οι οριζόντιοι άξονες ενός "ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ" είναι φυσικό να είναι παράλληλοι προς αυτή. Έτσι εκτιμώντας τις σημερινές συνθήκες, σαν κεντρικούς οριζόντιους άξονες για την ενοποίηση του Ανατολικού και Δυτικού τομέα της πόλης, επιλέξαμε την οδό Ρ. ΦΕΡΑΙΟΥ με κίνηση προς δυτικά, την οδό Γ. ΚΑΡΤΑΛΗ - ΓΑΛΛΙΑΣ προς ανατολικά και την ΠΑΡΑΛΙΑ με διπλής κατεύθυνσης κίνηση.

Οι ποδηλατόδρομοι αυτοί φθάνοντας στους ασφαείς συλλεκτήριους άξονες των χειμάρρων (παρόχθιο του Κραυσίδανα σήμερα) και επεκτεινόμενοι σε συνοικίες και γειτονιές που η προμελέτη αυτή δεν περιλαμβάνει, (π.χ. Ν. Δημητριάδα - Ν. Ιωνία κ.λ.π.), διανέμουν τις κάθετες μετακινήσεις προς και από το κέντρο, που επιδιώκουμε κυκλοφοριακά να αποσυμφορήσουμε.

Κρίνοντας απαραίτητη τη σύνδεση στο βόρειο τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος που θα διοχετεύσει την κίνηση από τις βόρειες συνοικίες, η οδός Γ. ΔΗΜΟΥ "ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ", μπορεί να ενταχθεί στο "ΔΙΚΤΥΟ".

Σαν συνδεδεικτοί των οριζοντίων αυτών αξόνων με αναφορά πάντα στο κέντρο, επιλέγησαν οι οδοί: ΠΕΡΡΑΙΒΟΥ, ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ, ΟΛΓ, ΓΚΛΑΒΑΝΗ, ΡΟΖΟΥ και ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ.

Αυτοί οι οδοί μαζί με τους φυσικούς συλλεκτήριους άξονες, ΚΟΙΤΗ ΤΟΥ ΧΕΙΜΑΡΡΟΥ ΑΝΑΥΡΟΥ, και παρόχθιο του ΚΡΑΥΣΙΔΩΝΑ - ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗ, ολοκληρώνουν την Α' ΦΑΣΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΟΥ "ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ".

Ανάλογα της κλίμακας των επεμβάσεων είναι τα "ΑΜΕΣΑ", "ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ" και "ΜΑΚΡΥΠΡΟΘΕΣΜΑ" έργα.

Με την έναρξη της μελέτης εφαρμογής της Α' ΦΑΣΗΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ" ξεκινάει η προμελέτη για την "Πύκνωση" και την "Επέκταση" του "ΔΙΚΤΥΟΥ" προς Πεδίο Άρεως, Νεάπολη, Αγ. Αναργύρους, Νέα Ιωνία, Χιλιαδού, Χρυσοχοϊδη και Ν. Δημητριάδα.

Στις επόμενες "ΦΑΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΣ" θα πρέπει να αναζητηθούν δίοδοι για τους ποδηλάτες και "ΕΚΤΟΣ" Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου, προς Αγριά, Άλλη Μεριά, Ν. Παγασές κ.λ.π.

Εδώ θα θέλαμε να αναφέρουμε ότι πρέπει να υπάρξει μία "ΓΕΝΙΚΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΜΕΛΕΤΗ" που σε συνδυασμό με την "ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ" του "ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ" θα διευθετεί το χώρο, λαμβάνοντας υπ' όψη όλες τις συνιστώσες της κυκλοφορίας που μία από αυτές είναι και το "ΠΟΔΗΛΑΤΟ".



## 6. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΟ ΒΟΛΟ.

- Τολμηρή αντιμετώπιση στο θέμα αλλαγής χαρακτήρα και χρήσης των δρόμων.
- Στους δρόμους, όπου δεν χαράσσεται "ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ" οι ποδηλατιστές κινούνται κάτω από τις σημερινές συνθήκες.
- Εκτός από τις συλλεκτήριες οδικές αρτηρίες το θέμα των Οδικών Προτεραιοτήτων που ισχύουν σήμερα στο Βόλο θα πρέπει να επανεξετασθεί.
- Είναι σημαντικό να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με το Άρθρο 5 § 9 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας επιβάλλεται στους οδηγούς των οχημάτων να παραχωρούν προτεραιότητα πέρα από τους πεζούς και στους εντός των ειδικών διαβάσεων των ποδηλατιστών κινούμενους ποδηλατιστές.
- Η ανάγκη Σήμανσης σε όλα τα τμήματα του ΔΙΚΤΥΟΥ είναι προφανής για τους ποδηλάτες αλλά και για τους αυτοκινητιστές. Επί πλέον των ανεγνωρισμένων από τον Κ.Ο.Κ. σημάτων οι ποδηλατιστές θα χρειασθούν μία σειρά από προειδοποιητικά αλλά και καθοδηγήσεως σήματα που προνοήθηκαν γι' αυτούς στις χώρες του εξωτερικού.
- Το μεγαλύτερο ποσοστό ατυχημάτων, όπου εμπλέκονται ποδηλάτες, παρατηρείται στις ισόπεδες διασταυρώσεις. Για την προστασία των ιδιαίτερα εκτεθειμένων ποδηλατιστών η διαγράμμιση που ορίζει την λωρίδα των ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ, στις διασταυρώσεις γίνεται πιο εμφανής με έντονο βάψιμο σε όλο της το πλάτος.

Ο σαφής οπτικός διαχωρισμός, η κατάλληλη σήμανση μαζί με εγκάρσιες στο οδόστρωμα επιτηδευμένες ανωμαλίες (σαμαράκια) ή τα γνωστά "μάτια γάτας" πριν τις διασταυρώσεις, είναι αυτά που αποσκοπούν στην μείωση της ταχύτητας των αυτοκι-

νήτων και την ασφάλεια των ποδηλατιστών.

- Στις διασταυρώσεις με κύριες οδικές αρτηρίες, όπου υπάρχουν φωτεινοί σηματοδότες, "ΑΜΕΣΑ" χρησιμοποιούνται τα φανάρια των πεζών για την διέλευση των ποδηλάτων. "ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ" ενδείκνυται η ύπαρξη ειδικών σηματοδοτών για τους ποδηλατιστές. Σε διασταυρώσεις χωρίς σηματοδότες οι ποδηλατιστές κατέρχονται από το ποδήλατο και διασχίζουν την διασταύρωση πεζοί.

- Τακτοποίηση των χώρων στάθμευσης σε όλους τους δρόμους του Βόλου που χαράσσεται ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ.

- Στις διασταυρώσεις, όπου κατά κανόνα καταστρατηγείται η απαγόρευση στάθμευσης στις γωνίες, η λύση που αποδεικνύεται βελτιώνει αισθητά την κατάσταση, είναι η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων. (Πρόταση Συγκοινωνιολόγων Τ.Ε.Ε. Μαγνησίας). "ΑΜΕΣΑ" με απλές κατασκευές και κάποια εμπόδια, είναι δυνατόν να έχουμε τα επιθυμητά αποτελέσματα.

- Σημεία ενδιαφέροντος "ΣΤΟΧΟΙ ΔΙΚΤΥΟΥ".

Το Εμπορικό Κέντρο του Βόλου αποτελεί συνολικά μία μεγάλη Περιοχή ενδιαφέροντος του "ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ". Επίσης, Σχολεία, Παιδικές χαρές, Αθλητικές εγκαταστάσεις, Πανεπιστημιακές μονάδες, Δημαρχείο, Νομαρχία, λοιπές Δημόσιες Υπηρεσίες, Σταθμός ΚΤΕΛ, ΟΣΕ κ.λ.π., είναι τα επί μέρους Σημεία Ενδιαφέροντος "ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ".

- Επέμβαση στα κράσπεδα και δημιουργία ραμπών για τους ποδηλάτες. (Αυτό θα πρέπει να γενικευθεί για να είναι δυνατόν επιτέλους στο Βόλο να κινούνται και να υπάρχουν τα άτομα με ειδικές ανάγκες).

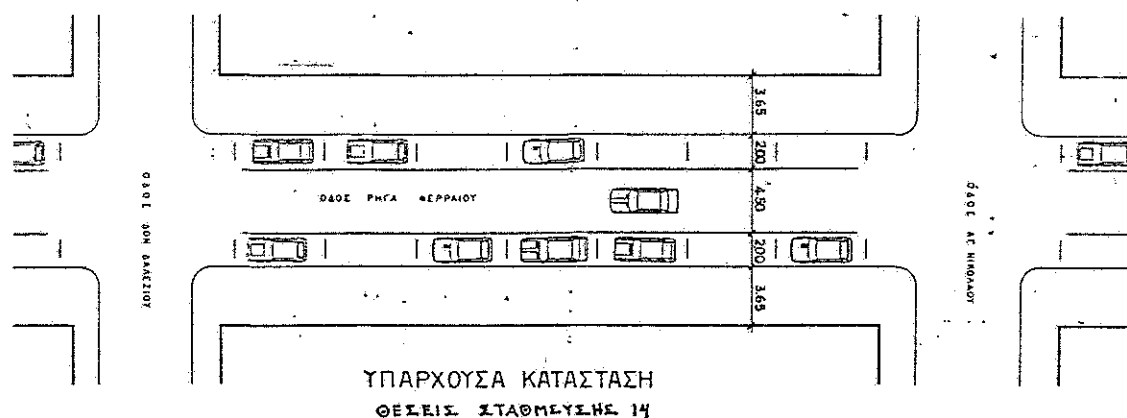
- Ο καλός φωτισμός των ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ είναι απαραίτητος για την άνετη και ασφαλή χρησιμοποίηση του ΔΙΚΤΥΟΥ το βράδυ.

- Η καθαριότητα και φροντίδα του καταστρώματος των ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ είναι επίσης επιβεβλημένη.
- Τέλος, θα πρέπει να επισημάνουμε το οριακό σημείο πλάτους οδοστρώματος 6,30 μ. και πάνω (π.χ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΑ, ΜΑΓΝΗΤΩΝ) στο οποίο, στην πράξη, και παρά τις απαγορεύσεις δημιουργείται αμφίπλευρο παρκάρισμα. Σε οδόστρωμα πλάτους από 6,00 έως 6,30 μ. έχουμε μία λωρίδα στάθμευσης και λωρίδα κυκλοφορίας μεγαλύτερη της απαιτούμενης (π.χ. ΓΑΛΛΙΑΣ, ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ). Εκεί μόνο παρέχεται η δυνατότητα δημιουργίας λωρίδας ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑΤΟΣ με τα υπάρχοντα κράσπεδα.

7. ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ ΧΑΡΑΞΗΣ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΑΞΟΝΩΝ "ΔΙΚΤΥΟΥ"  
(Α' ΦΑΣΗ)

ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ

ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Η οδός αυτή πλάτους κυμαινόμενο από 14,50 - 16,00 μ. και οδόστρωμα πλάτους από 6,05 μ. έως 8,80 μ., εξυπηρετεί στο μεγαλύτερο μέρος της αμφίπλευρο παράλληλο προς το κράσπεδο παρκάρισμα αυτοκινήτων και λωρίδα κυκλοφορίας προς τον ανατολικό τομέα στο μέσον της. Στην αναθεώρηση του ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ προτείνεται σαν κύριος άξονας μετακινήσεων πεζών και ποδηλάτων.

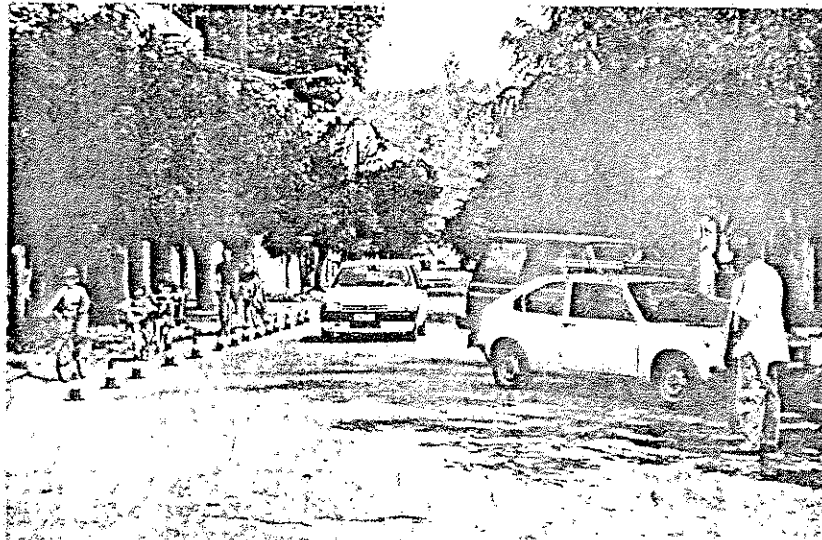
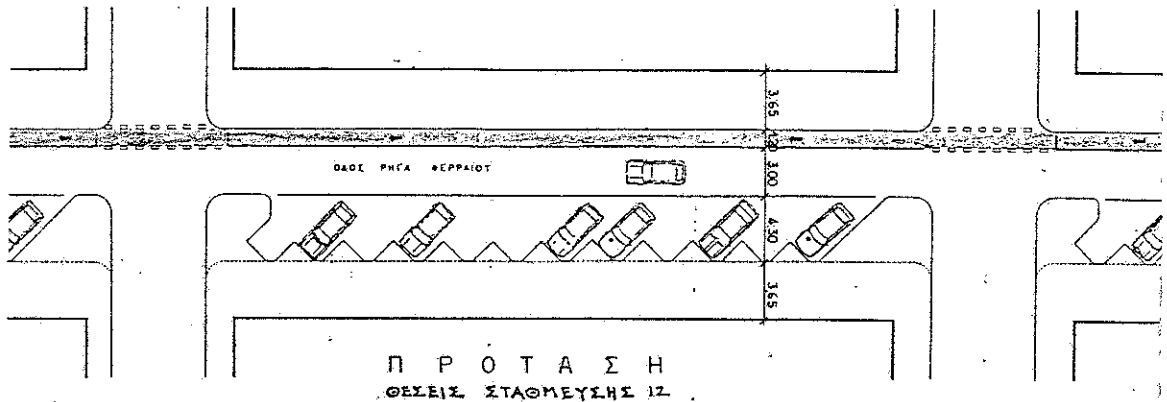


ΠΡΟΤΑΣΗ: ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ

(ΤΥΠΟΣ Ε - ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Α)

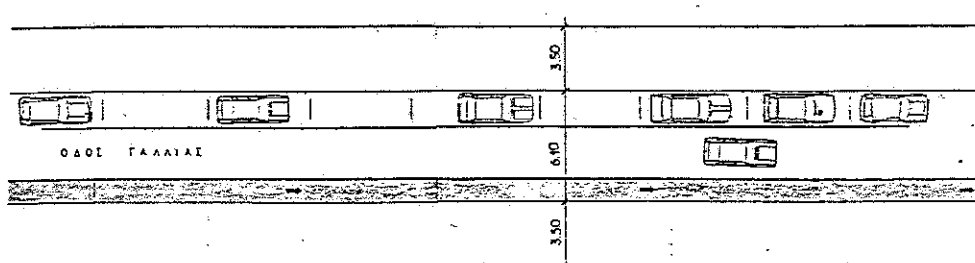
Στο υπάρχον οδόστρωμα, όπου το πλάτος το επιτρέπει, "ΑΜΕΣΑ" χωρίς να μετακινηθούν τα κράσπεδα, προτείνεται να υπάρξει στη δεξιά πλευρά μονής κατεύθυνσης ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ πλάτους 1,20 μ., λωρίδα μονόδρομης κίνησης οχημάτων στο κέντρο και υπό γωνία 45° παρκάρισμα αυτοκινήτων στην αριστερή πλευρά.

Με αυτόν τον τρόπο π.χ. στο οικοδομικό τετράγωνο μεταξύ των καθέτων οδών ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΥ και Δ. ΔΑΛΕΖΙΟΥ από τις σημερινές 14 θέσεις στάθμευσης δημιουργούνται 12 θέσεις.



ΤΥΠΟΣ Β - ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ Β.

Στο τμήμα της Ρ. ΦΕΡΡΑΙΟΥ μεταξύ ΙΩΑΚΟΥ και ΚΡΙΤΣΚΗ, όπου το οδόστρωμα έχει πλάτος 6,05 μ. χαράσσεται ποδηλατόδρομος πλάτους 1,20 μ. στο δεξιό πάντα μέρος, λωρίδα κίνησης στο μέσον και παραμένει η κατά μήκος στάθμευση στο αριστερό της οδού (ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΟΔΟΥ ΓΑΛΛΙΑΣ).



"ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ" βέβαια η παρέμβαση μπορεί να είναι μεγαλύτερης κλίμακας και η αισθητική και μορφολογική επεξεργασία σημαντικότερη. Τότε με επέμβαση στα πεζοδρόμια και αναδιάρθρωση των κρασπέδων μπορεί να υπάρξει διπλής κατεύθυνσης ποδηλατόδρομος πάνω στα πεζοδρόμια.

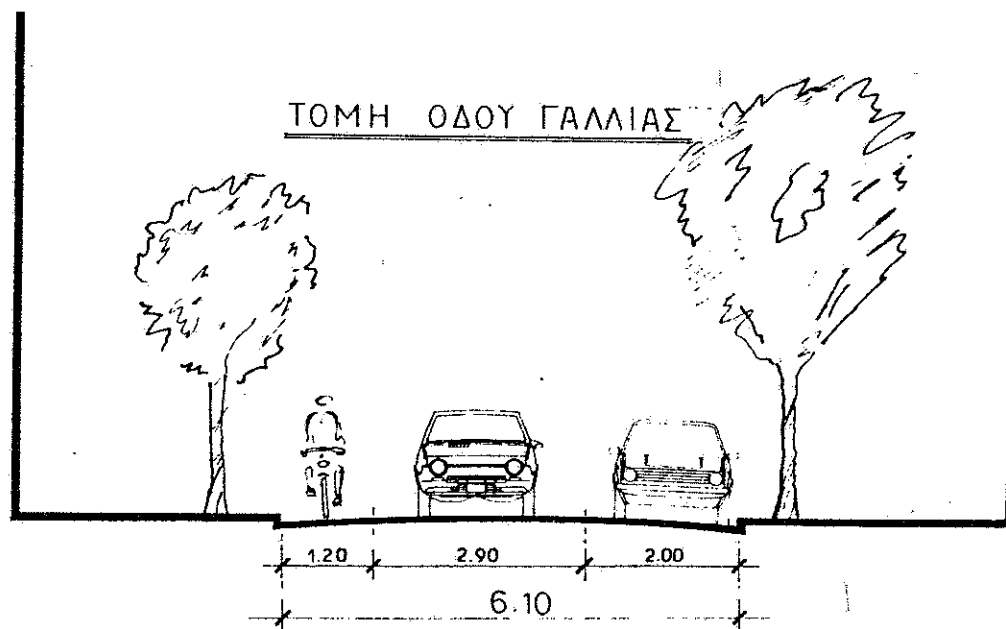
#### ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ (ΤΥΠΟΣ Γ2)

#### ΓΑΛΛΙΑΣ - Γ. ΚΑΡΤΑΛΗ

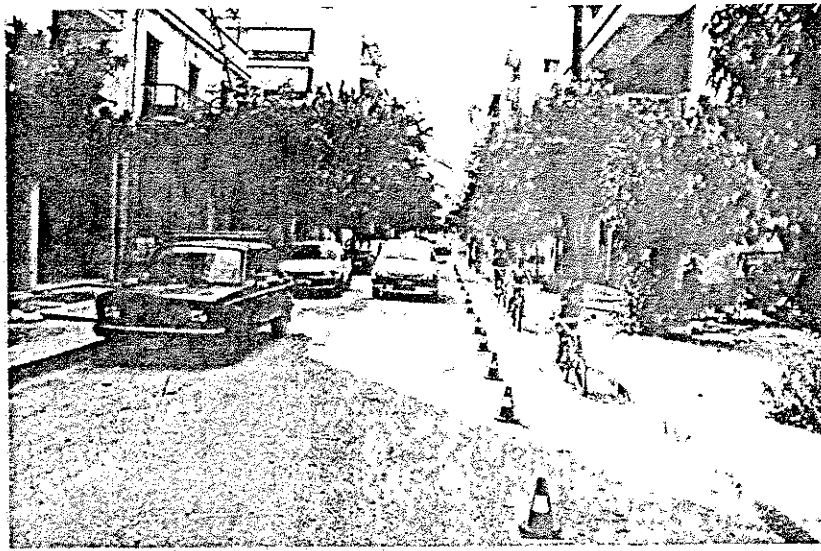
**ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ:** Οδός πλάτους από 8,00 μ. έως 13,50 μ. με οδόστρωμα από 5,20 μ. έως 8,20 μ. Σήμερα υπάρχει εκ περιτροπής στάθμευση στο ένα άκρο του οδοστρώματος.

#### ΠΡΟΤΑΣΗ: ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ (ΤΥΠΟΣ Ε - ΠΕΡΙΠΤ. Β)

Στο τμήμα της οδού όπου το πλάτος του οδοστρώματος είναι από 6,00 μ. και πάνω έως 6,20 μ., δημιουργείται λωρίδα ποδηλατόδρομου πλάτους 1,20 μ. όπου το ποδήλατο κινείται προς την ίδια κατεύθυνση με το αυτοκίνητο από ΔΥΤΙΚΑ



προς ανατολικά στο δεξιό μέρος, και λωρίδα στάθμευσης στην αριστερή πλευρά.



Στο τμήμα της οδού μεταξύ ΓΚΛΑΒΑΝΗ και Ι. ΚΑΡΤΑΛΗ όπου το οδόστρωμα είναι περίπου 5,20 μ., υπάρχουν δύο λύσεις: α) δεδομένου ότι, στο τμήμα της ΓΑΛΛΙΑΣ υπάρχουν, η πυροσβεστική υπηρεσία, πολλά σχολεία και ένα Κ.Α.Π.Η. να απαγορευθεί συνολικά η στάθμευση των αυτοκινήτων.

β) Να μην χαραχθεί ποδηλατόδρομος, αλλά να υπάρξει σήμανση συνύπαρξης ποδηλάτων - αυτοκινήτων, κύρια για τον σεβασμό των ποδηλατιστών.

Στον ανατολικό τομέα χρησιμοποιώντας την πεζογέφυρα του ΑΝΑΥΡΟΥ περνάει σε διπλής κατεύθυνσης ποδηλατόδρομο στην οδό ΑΠΟΛΛΩΝΟΣ μέχρι τις αθλητικές εγκαταστάσεις του ΣΤΑΔΙΟΥ ΒΟΛΟΥ.

#### ΠΑΡΑΛΙΑ

Το φυσικό αυτό όριο της πόλης του ΒΟΛΟΥ με μεγάλο πλάτος όπου τερματίζουν όλοι οι κάθετοι δρόμοι, μπορεί να αποτελέσει τον οριακό συλλεκτήριο άξονα με πλήρη ασφάλεια

κίνησης των ποδηλατιστών.

**ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ:** Η παραλία στο μεγαλύτερο μήκος της από το πάρκο του ΑΝΑΥΡΟΥ μέχρι το ΔΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ έχει δοθεί παραδοσιακά στους πεζούς με ευκαιριακή κίνηση όμως των ποδηλάτων.

Στο υπόλοιπο δυτικό τμήμα της μέχρι το ΔΗΜΑΡΧΕΙΟ και τα ΨΑΡΑΔΙΚΑ η κυριαρχία των αυτοκινήτων είναι απόλυτη.

**ΠΡΟΤΑΣΗ:** Από το πάρκο του ΑΝΑΥΡΟΥ ακολουθώντας τις γραμμές από το τρενάκι του ΠΗΛΙΟΥ και από την εκκλησία του Αγίου Κων/νου μέχρι το ΔΙΜΕΝΑΡΧΕΙΟ χαρακτηρίζεται ΠΕΖΟΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ, με κοινή χρήση πεζών και ποδηλάτων.

Στο χώρο στάθμευσης της οδού ΑΡΓΟΝΑΥΤΩΝ και μέχρι τα ΨΑΡΑΔΙΚΑ "ΑΜΕΣΑ" το ποδήλατο κινείται όπως σήμερα προσέχοντας ιδιαίτερα οι ποδηλάτες, μέχρι την τελική υπό μελέτη διαμόρφωση του χώρου από Δ.Β. και την απομάκρυνση του Αστικού ΚΤΕΑ, όπου θα πρέπει να προβλέπεται απαραίτητα η συνέχιση του ποδηλατόδρομου μέχρι τον κόμβο του ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ και τα ΨΑΡΑΔΙΚΑ.

Εξασφαλίζοντας το κομμάτι αυτό είναι πολύ εύκολο το ΔΙΚΤΥΟ να φθάσει στο ΚΤΕΑ και στο ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ του Πεδίου Άρεως αφού προβλεφθεί λωρίδα ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ στην υπό μελέτη γέφυρα ΣΕΚΕΡΗ.

### Γ. ΔΗΜΟΥ

Η οδός αυτής μη δεχόμενη τον κυκλοφοριακό φόρτο για τον οποίο σχεδιάστηκε και έχοντας σήμερα πολλά σημεία ενδιαφέροντος "ΣΤΟΧΟΥΣ" του δικτύου ποδηλατοδρόμων μπορεί να φιλοξενήσει ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ ολοκληρώνοντας έτσι τον δακτύλιο προς βορρά.



ΟΡΦΕΩΣ - Τ. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗ: ΠΕΖΟΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ (ΤΥΠΟΣ Δ)

Επί μέρους κλάδοι του δικτύου με πολύ ιδιαίτερα μορφολογικά χαρακτηριστικά ενδείκνυνται για κοινή χρήση πεζών - ποδηλάτων. Τμήματα μπορούν να αποδοθούν σε χρήση "ΑΜΕΣΑ".

ΧΕΙΜΑΡΡΟΣ ΑΝΑΥΡΟΣ

Το φυσικό αυτό γραμμικό πάρκο μετά την διαμόρφωση της κοίτης και των οχθών του από την οδό ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ και μέχρι τον ΑΝΑΥΡΟ, μπορεί να αποτελέσει μία ασφαλή και ευχάριστη δίοδο για το ποδήλατο.

ΠΡΟΤΑΣΗ: Η κοίτη του ΧΕΙΜΑΡΡΟΥ αφού καθαρισθεί γίνεται ένας σπάνιος "ΑΥΤΟΝΟΜΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ" (ΤΥΠΟΣ Α) προσφέροντας την μέγιστη δυνατή ασφάλεια στους ποδηλάτες.



Στις τρεις υπάρχουσες ράμπες καθόδου - ανόδου πάνω από την οδό Ρ. ΦΕΡΑΪΟΥ προς τη δυτική όχθη, πριν από την γέφυρα της Πολυμέρη στην ανατολική και μετά από αυτή στη δυτική, προστίθενται άλλες τέσσερες ραμποσκάλες (βλ. εικόνα) πριν ακριβώς από την γέφυρα της οδού ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ και στο ύψος της οδού ΓΑΛΛΙΑΣ και από τις δύο όχθες.



Έτσι από την Γ. ΔΗΜΟΥ χρησιμοποιώντας την παρόχθιο οδό και από την ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ μέχρι τον ΑΝΑΥΡΟ, μέσα στην κοίτη δημιουργείται ο ποδηλατόδρομος του ΑΝΑΥΡΟΥ. "ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ" θα πρέπει να διευθετηθούν τα λίγα όμβρια που υπάρχουν.

#### ΠΕΡΡΑΙΒΟΥ

ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Οδός μεγάλου πλάτους 16 μ. περίπου και σημερινή τομή οδοστρώματος ίδια με την ΓΑΛΛΙΑΣ (πλάτος 6,10 μ.).

Σημαντικό στοιχείο η ύπαρξη φωτεινών σηματοδοτών στη διασταύρωση με ΠΟΛΥΜΕΡΗ.

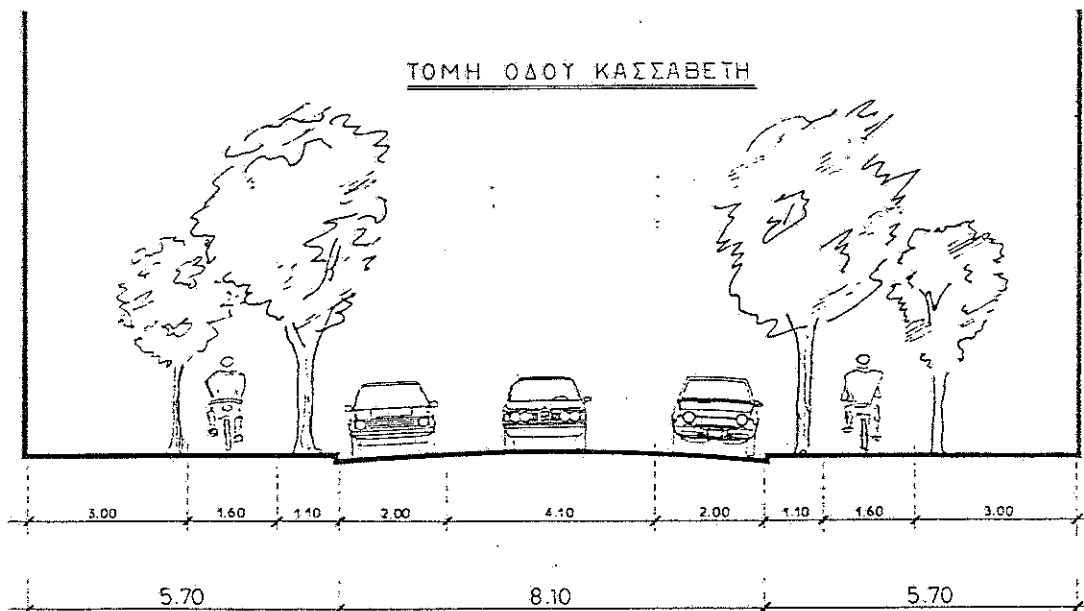
**ΠΡΟΤΑΣΗ: ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ (ΤΥΠΟΣ Ε)**

Άμεσα χαράσσεται λωρίδα ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ πλάτους 1,20 μ. (ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΟΔΟΥ ΓΑΛΛΙΑΣ) με κατεύθυνση την θάλασσα. Τα υπάρχοντα φανάρια μπορούν να κάνουν την διέλευση της ΠΟΛΥΜΕΡΗ ασφαλή για τα ποδήλατα που κινούνται μαζί με τους πεζούς, αποκτώντας πρόσβαση στον παραλιακό ΠΕΖΟΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ.

"ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ" το πλάτος της οδού δίνει την δυνατότητα μεγαλύτερης επεξεργασίας της φυσιογνωμίας της.

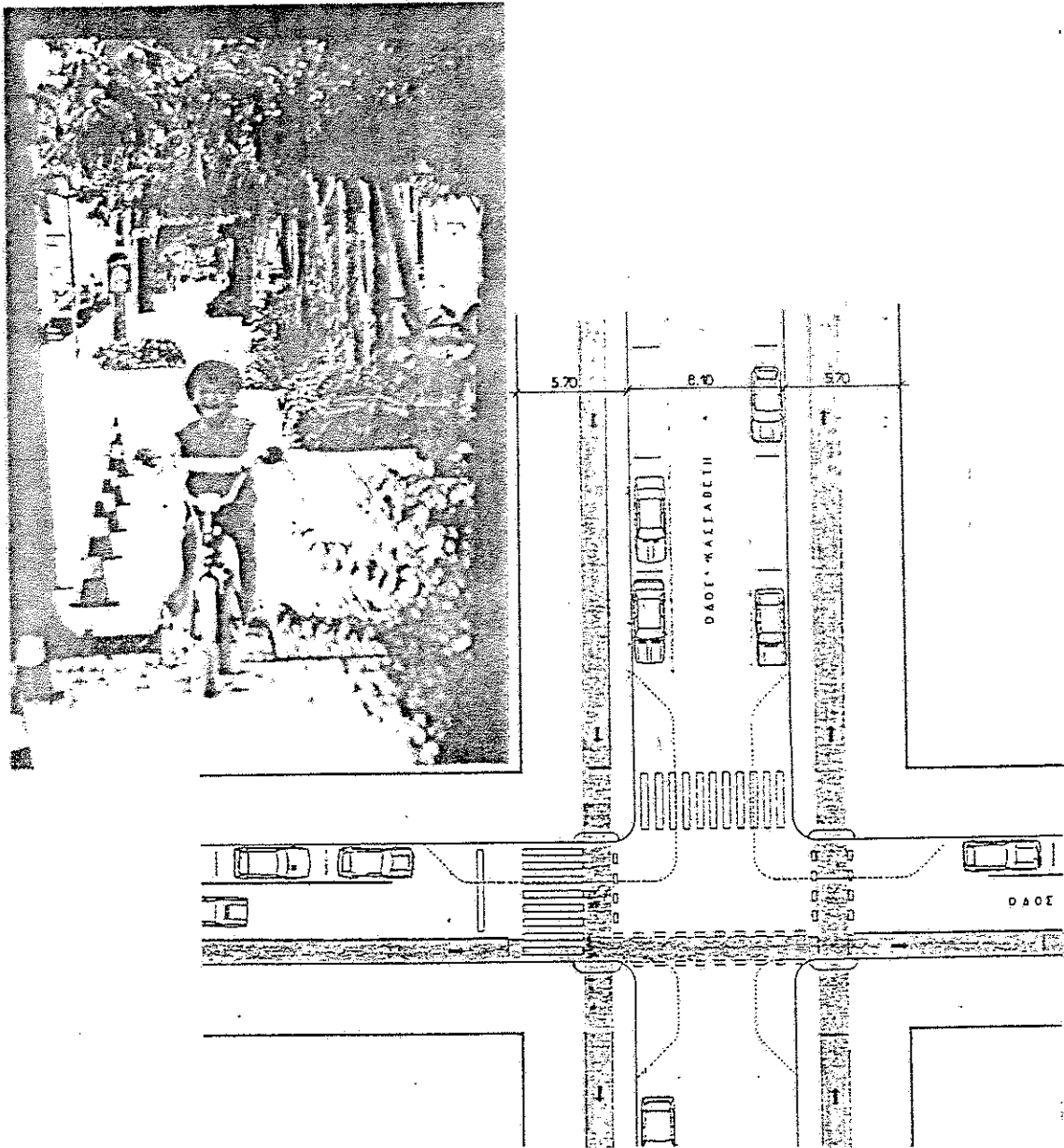
**ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ**

**ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ:** Από τους μεγαλύτερους σε πλάτος δρόμους του ΒΟΛΟΥ με πεζοδρόμια 5,70 μ. και οδόστρωμα περίπου 8,10 μ. με αμφίπλευρη παρά τα κράσπεδα στάθμευση και λωρίδα κυκλοφορίας των οχημάτων στη μέση. Ενδιαφέρουσα ιδιαιτερότητα της οδού, η διπλή φύτευση στο πεζοδρόμιο.



ΠΡΟΤΑΣΗ: ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟ (ΤΥΠΟΣ Γ)

Σπάζοντας τα κράσπεδα σε όλες τις διασταυρώσεις με τους παραλλήλους προς τη θάλασσα δρόμους, δημιουργούμε στα πεζοδρόμια ανάμεσα στις δύο φυτεύσεις ποδηλατόδρομους πλάτους από 1,20 μ. έως 1,60 μ.



"ΑΜΕΣΑ" με το σπάσιμο των κράσπεδων, την επιδιόρθωση μικρών κάποιων τμημάτων του καταστρώματος, διαγράμμιση και χρησιμοποιώντας τους σηματοδότες των πεζών στη διασταύρωση με την οδό ΠΟΛΥΜΕΡΗ, διοχετεύεται η κίνηση των ποδηλάτων στον παραλιακό ΠΕΖΟΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟ.

Απαραίτητη η άμεση αναίρεση των προτεραιοτήτων όλων των οριζοντίων οδών, όπως ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ και ΓΑΛΛΙΑΣ.

"ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΑ" όταν τοποθετηθούν οι σηματοδότες που σχεδιάζει ο Δ.Β. στην διασταύρωση της ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ με την οδό ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ, οι ποδηλατόδρομοι της ΚΑΣΣΑΒΕΤΗ βρίσκουν την Γ. ΔΗΜΟΥ.

"ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ" το υλικό κατασκευής του καταστρώματος των ποδηλατόδρομων αλλάζει και ενωποιείται (π.χ. με κυβόλιθους ή κόκκινη ασφαλτο).

ΟΓΛ: "ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΕΙΘΑΡΧΗΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ" (ΤΥΠΟΣ ΣΤ)

"ΑΜΕΣΑ" διακόπτεται η διαμπερότητα της οδού με απλά μέσα και εναλλάξ στάθμευση, και μειώνεται η ταχύτητα των αυτοκινήτων ώστε να είναι δυνατή η συνύπαρξη πεζών - ποδηλάτων και αυτοκινήτων.

"ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ" η επέμβαση μπορεί να είναι μεγάλης κλίμακας και με τρόπους που θα αλλάξει ριζικά η φυσιογνωμία του δρόμου (βλ. εισήγηση Χαρ. ΣΚΥΡΓΙΑΝΝΗ "ΠΕΙΘΑΡΧΗΜΕΝΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ").

Όπως αναφέραμε στις "Γενικές Παραδοχές" η διεύλιση των ποδηλατιστών από τις διασταυρώσεις με ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ - ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ και ΙΑΣΟΝΟΣ γίνεται με κάθοδο από το ποδήλατο.

#### ΓΚΛΑΒΑΝΗ

ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Οδός πλάτους από 11,40 μ. έως 11,60 μ. Στο οδόστρωμα των 6,00 μ. και άνω, υπάρχει κατά μήκος λωρίδα στάθμευσης και προς βορρά κίνηση οχημάτων.

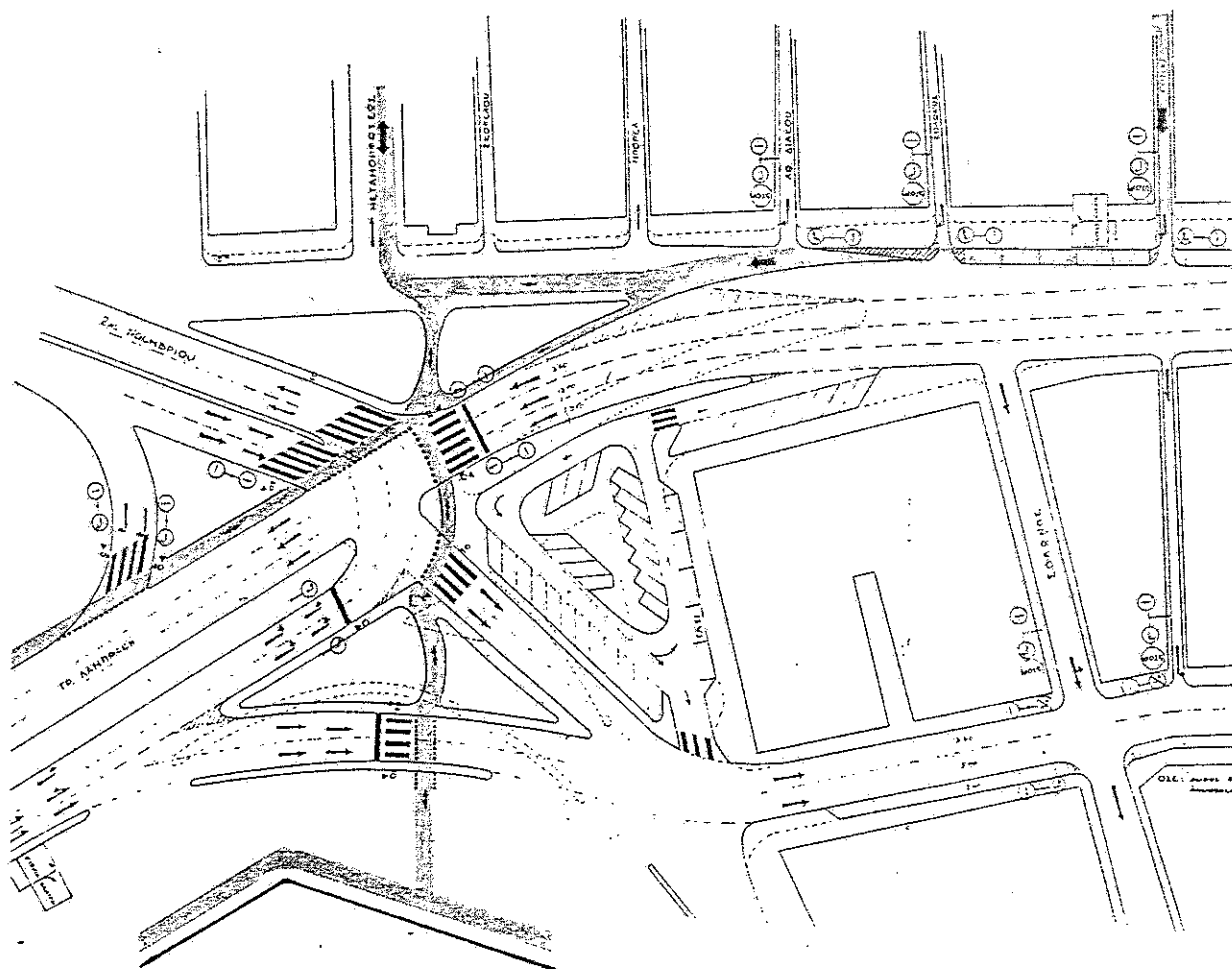
ΠΡΟΤΑΣΗ: ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ (ΤΥΠΟΣ Ε)

Από Τ. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗ και βόρεια χαράσσεται λωρίδα ποδηλατόδρομου στο οδόστρωμα πλάτους 1,20 μ. στο δεξιό τμήμα (ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΟΔΟΥ ΓΑΛΛΙΑΣ).

ΡΟΖΟΥ: ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΕΙΘΑΡΧΗΜΕΝΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (ΤΥΠΟΣ ΣΤ)

Η οδός μικρού πλάτους που στραγγαλίζεται στο νότιο τμήμα της, διευθετείται "ΑΜΕΣΑ" και "ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ" όπως η οδός ΟΓΑ.

Φθάνοντας στην οδό ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΟΣ και χρησιμοποιώντας τα φανάρια των πεζών στον κόμβο του ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ, διοχετεύεται η κίνηση των ποδηλάτων στους άλλους ποδηλατόδρομους.



ΚΟΜΒΟΣ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ

## ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΕΩΣ

ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: Οδός από τις πιο μακριές του ΒΟΛΟΥ δίνει την προοπτική σύνδεσης με τις βόρειες συνοικίες. Το πλάτος των 13,50 μ. αυξάνει σημαντικά πάνω από την οδό ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ.

Στο οδόστρωμά της που είναι από 6,05 μ. έως 6,20 μ. υπάρχει λωρίδα κυκλοφορίας προς βορρά και στάθμευση αυτοκινήτων στο αριστερό άκρο.

ΠΡΟΤΑΣΗ: ΠΕΖΟΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ (ΤΥΠΟΣ Δ), ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ (ΤΥΠΟΣ Ε)

"ΑΜΕΣΑ" από τον κόμβο του ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ στα πεζοδρομημένα τμήματα, το ποδήλατο συνυπάρχει με τους πεζούς. Περνώντας πίσω από την εκκλησία της Μεταμορφώσεως αφού σπάσουν κάποια κράσπεδα, επί του οδοστρώματος χαράσσεται λωρίδα ποδηλατόδρομου προς βορρά, πλάτους 1,20 μ. (ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΟΔΟΥ ΓΑΛΛΙΑΣ).

"ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ" και αφού τοποθετηθούν φανάρια στην διασταύρωση με την οδό ΑΝΑΛΗΨΕΩΣ, μπορεί ο ποδηλατόδρομος για μεγαλύτερη ασφάλεια να μετατεθεί στο πεζοδρόμιο.

ΑΡ. ΖΑΧΟΥ: ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΟ ΟΔΟΣΤΡΩΜΑ (ΤΥΠΟΣ Ε)

Από τους δρόμους του ΒΟΛΟΥ με την μεγαλύτερη βλάστηση ο παρόχθιος του ΚΡΑΥΣΙΔΩΝΑ χρησιμοποιείται από τα ποδήλατα μέχρι να διοχετευθούν "ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ" στην ασφαλή κοίτη του χειμάρρου (υπό μελέτη Αρχιτεκτονικός διαγωνισμός του ΔΗΜΟΥ Ν. ΙΩΝΙΑΣ).

## ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗ

Οδός βαριάς κυκλοφορίας σήμερα, παρέχοντας όμως μεγάλη ασφάλεια από το δυτικό πεζοδρόμιο, έχοντας τον περιγραφόμενο χώρο του Ο.Σ.Ε.

"ΑΜΕΣΑ" από τον κόμβο του ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ συνεχίζοντας μέσα από την πλατεία Ρ. ΦΕΡΑΙΟΥ ή από την παραλιακή χρησιμο- ποιώντας τα φανάρια στην διασταύρωση με την οδό ΛΑΡΙΣΗΣ πάνω στο δυτικό πεζοδρόμιο, ο ποδηλατόδρομος φθάνει στο σταθμό του Ο.Σ.Ε.

"ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΑ" κλείνει το δίκτυο από την οδό ΠΑΠΑΔΙΑ- ΜΑΝΤΗ μέχρι τον ΚΡΑΥΣΙΔΩΝΑ και συνεχίζει στην Ν. ΙΩΝΙΑ.



## 8. Ε Π Ι Λ Ο Γ Ο Σ

### " ΑΠΟ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΣΤΗΝ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ... "

Η πραγμάτωση μίας τέτοιας πρότασης αναδεικνύει αναγκαία μία διαλεκτική και δυναμική σχέση ανάμεσα στο σχεδιασμό και την υλοποίηση και τούτο σημαίνει άνοιγμα του Δήμου Βόλου και συζήτηση με τους δημότες και φορείς με στόχο την ενεργητική συμμετοχή των πολιτών στην καταξίωση της χρήσης του ποδηλάτου, την ευαισθητοποίησή τους σε θέματα κυκλοφοριακής αγωγής και τον διαρκή εμπλουτισμό και επέκταση του αρχικού δικτύου.

Γίνεται, επίσης, φανερό πως ο σχεδιασμός και η υλοποίηση της ιδέας αυτής ξεπερνά αναγκαστικά τις οποιεσδήποτε στενές τεχνοκρατικές απόψεις για την επίλυση του κυκλοφοριακού, καθώς θέτει ως προϋπόθεση την συμβολή και συμμετοχή των κατοίκων της πόλης αυτής στην επίλυση των προβλημάτων της, στην αναζήτηση της ποιότητας ζωής, στον εμπλουτισμό της ίδιας της ζωής τελικά.

## 9. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. "ΤΟ ΔΙΚΥΚΛΟ ΣΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ  
ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΧΑΡΑΞΗΣ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΣΗΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ"  
Κ. ΒΟΓΙΑΤΖΗΣ  
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΕΔΡΑ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ  
ΑΘΗΝΑ 1982
2. "ΑΞΟΝΕΣ ΚΙΝΗΣΕΩΣ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ  
ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ"  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΝΙΚΟΛΑΟΥ Φ. - ΠΑΡΙΣΗ Β. - ΠΕΡΕΑ Θ.  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1986
3. "ΧΡΗΣΗ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ"  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
ΚΑΛΤΣΟΡΙΑΝΝΗ Θ.
4. "ΜΙΑ ΑΛΛΗ ΔΟΡΙΚΗ "ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΗ" ΧΡΕΙΑΖΕΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ  
ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ"  
ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΦΙΛΙΠΠΙΤΖΗ Δ.  
ΗΜΕΡΙΔΑ Τ.Ε.Ε. 21 ΙΟΥΝΙΟΥ 1990  
"ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ  
ΒΟΛΟΥ"
5. ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ "ΠΟΔΗΛΑΤΟ"  
ΤΕΥΧΗ 1, 2 ΑΘΗΝΑ 1991  
ΦΙΛΟΙ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ, Πλ. Αγ. Γεωργίου 6
6. Ε.Π.Α.  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑ ΒΟΛΟΥ  
ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ - ΑΝΑΛΥΣΗ - ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ  
ΘΥΜΙΟΣ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ  
ΜΑΡΤΙΟΣ 1985

7. "GUIDELINES FOR THE DESIGN OF BIKEWAYS"  
ROADS AND TRANSPORTATION ASSOCIATION OF CANADA 1983
8. "GEOMETRIC DESIGN OF BICYCLE PATHWAYS"  
F.P.D. NAVIN - R. HEYS  
DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING  
UNIVERSITY OF BRITISH COLUMBIA AUGUST 1973
9. "BIKEWAY PLANNING AND DESIGN MANUAL"  
BARTON - ASCHMAN ASSOCIATES, Inc.  
WASHINGTON, D.C. April 1975
10. "FACILITIES DESIGN"  
BICYCLE POLICY REVIEW & UPDATE  
ONTARIO GOVERNMENT NOTICE
11. NEW YORK CITY'S BICYCLE PROGRAM  
CITY OF NEW YORK  
DEPARTMENT OF TRANSPORTATION  
MARCH 1983
12. "RADWEGE PLANEN - RADWEGE BAVEN"  
HEINRICH WACKER  
KIRSCHBAUM VERLAG, BONN
13. "RADVERKEHRS - ANLAGEN"  
FEUNDT - ALRÜTZ - HULSEN  
VERBAND DER AUTOVERSICHERER    MARZ 1982