

ΒΟΛΟΣ

7.3.2 Οι πόλεις της θεσσαλικής πεδιάδας

7.3.2.1 Βόλος

7.3.2.1.1 Γενικά

Ο Βόλος, με 82.000 κατοίκους είναι μια σχετικά μικρή πόλη. Έχει όμως πλούσια πολιτιστική παράδοση. Αυτή ίσως είναι μια από τις σημαντικότερες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη της χρήσης του ποδηλάτου. Το ήπιο κλίμα, η επίπεδη επιφάνεια και οι μικρές αποστάσεις που διανύονται από τους κατοίκους για τις καθημερινές τους δραστηριότητες, λόγω της μικρής έκτασης που καταλαμβάνει η πόλη, είναι τρεις λόγοι που ευνόησαν παραδοσιακά τη χρήση του ποδηλάτου στο Βόλο. Το ίδιο άλλωστε συνέβη στις περισσότερες επίπεδες επαρχιακές πόλεις μέχρι τη δεκαετία του 70, τότε που το αυτοκίνητο άρχισε να εκποτίζει το ποδήλατο.

Η πόλη του Βόλου χωρίζεται σε δυο σαφώς διακεκριμένα τμήματα (**Χάρτης Χ_(ΒΟ)1**). Το πρώτο, δυτικά, αναπτύσσεται περίπλοκα γύρω από το κάστρο και το σημερινό σιδηροδρομικό σταθμό, ενώ το δεύτερο, ανατολικά, πολύ πιο εκτεταμένο, χαρακτηρίζεται από ένα αυστηρά Ιπποδάμειο δίκτυο.

Η πόλη έχει αναπτυχθεί πάνω σε δύο προσανατολισμούς, τον παράλληλο ως προς τη θάλασσα και τον κάθετο σε αυτήν, που τη συνδέει με το Πήλιο. Οι διαμπερείς ροές ακολουθούν το ζεύγος των δύο πρώτων παραλληλών αξόνων στην παραλία, την Ιάσονος και τη Δημητρίδος. Η κάθετος σε αυτές, η Ιωλκού, οδηγεί προς το Πήλιο. Οι κεντρικές δραστηριότητες, εμπορικές και διοικητικές, αναπτύχθηκαν, όπως συμβαίνει πάντα, πάνω στους άξονες της διαμπερούς ροής.

Σήμερα το δίκτυο του Βόλου έχει κατακτηθεί από το αυτοκίνητο, που χρησιμοποιείται εντατικά διότι η δημόσια συγκοινωνία είναι ελλιπής. Το ποδήλατο τείνει να εγκαταλειφθεί διότι δεν είναι πια ασφαλής η χρήση του. Η στάθμευση καλύπτει άναρχα κάθε διαθέσιμο χώρο. Οι ταχύτητες είναι περιορισμένες, όμως οι διελεύσεις οχημάτων συνεχείς.

Προτάσεις για επανένταξη του ποδηλάτου στην πόλη άρχισαν να κατατίθενται από το 1991. Παρουσιάστηκαν ως απάντηση στα προβλήματα του κυκλοφοριακού κορεσμού και είχαν τη στήριξη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Εντάσσονται σε μια γενικότερη πολιτική ανάπλασης της πόλης και ανάδειξης της φυσιογνωμίας της, στη βάση της παράδοσής της. Ως προς το ποδήλατο μπορεί

να γραφτεί με βεβαιότητα ότι ο Βόλος είναι η πόλη που ξεχωρίζει από όλες τις πόλεις της Ελλάδας τόσο για τον πλούτο των μελετών όσο και των υλοποιήσεων.

7.3.2.1.2 Οι μέχρι σήμερα προτάσεις για ένα ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλάτου

Μέχρι σήμερα έχουν κατατεθεί δύο ολοκληρωμένες μελέτες για εφαρμογή πλήρους δικτύου ποδηλάτου. Η πρώτη, προτείνει ένα δίκτυο διαδρόμων και λωρίδων που συνοδεύεται από ριζικές αλλαγές στο οδικό περιβάλλον της πόλης². Η μελέτη αυτή είναι εναρμονισμένη με τη μελέτη αναθεώρησης του Σχεδίου Πόλεως του Βόλου που προβλέπει εκτεταμένες πεζοδρομίσεις αξόνων, κυκλοφοριακές κυψέλες, ειδικές κατασκευές στις διασταυρώσεις και άλλες αισθητικές παρεμβάσεις. Το προτεινόμενο δίκτυο έχει μίκος 22 χλμ., με αποκλειστικούς αμφίδρομους διαδρόμους κίνησης για το ποδήλατο.

Η δεύτερη μελέτη είναι πιο ευέλικτη, πιο εύκολα εφαρμόσιμη κι έχει σαν σύχο την προσαρμογή της προηγούμενης μελέτης στις υπάρχουσες συνθήκες κυκλοφορίας έτσι ώστε να είναι δυνατή η ένταξη του ποδηλάτου χωρίς ριζικές επεμβάσεις και χωρίς υψηλό κόστος³.

Το βασικό δίκτυο που ήδη είχε επλεγεί από την πρώτη μελέτη παραμένει ίδιο και στη δεύτερη. Η διαφορά ανάμεσα στις δύο προτάσεις είναι ότι η δεύτερη προτείνει λωρίδες ποδηλάτου μιας κατεύθυνσης, αντί των αμφίδρομων αποκλειστικών διαδρόμων. Καθώς η συντριπτική πλειονότητα των δρόμων του Βόλου είναι μονόδρομοι, στο δίκτυο προστίθενται δρόμοι αντίθετης κατεύθυνσης, συμπληρωματικοί αυτών που είχαν επιλεγεί, έτσι ώστε να δημιουργηθούν ζεύγη μονοδρόμων, που θα αναλάμβαναν την κίνηση των ποδηλάτων και στις δύο κατευθύνσεις. Το ποδήλατο έχει την ίδια φορά κίνησης με το αυτοκίνητο.

7.3.2.1.3 Οι υφιστάμενες υποδομές ποδηλάτου στο Βόλο

■ Το γραμμικό πάρκο της οδού Ρήγα Φεραίου με αποκλειστική λωρίδα για το ποδήλατο

Η οδός Ρήγα Φεραίου είναι ένας δρόμος μήκους 2,5 χλμ., παράλληλος στο θαλάσσιο μέτωπο, στο κέντρο του οδικού δικτύου της πόλης. Τη διασχίζει διαμπερώς από ανατολή μέχρι



Zurixn

[2] Η μελέτη "Πρώτο δίκτυο ποδηλατόδρομων στην πόλη του Βόλου", εκπονήθηκε το 1992 από ομάδα μελετητών υπό τον συγκοινωνιολόγο Γ. Τουλουμάκο. Αποτελεί τη συνέχεια μιας προμελέτης για δίκτυο ποδηλατόδρομων των Δ. Φιλιππίτζη, Κ. Κίτσου και Η. Μανουσάκην.

[3] Η μελέτη "Δίκτυο ποδηλατόδρομων στην πόλη του Βόλου και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε κόμβους που διασχίζονται από ποδηλατόδρομους", εκπονήθηκε το 1994 από ομάδα μελετητών υπό τον συγκοινωνιολόγο Ν. Τρίμην.



δύση. Η πρόταση για τη δημιουργία ενός άξονα πρασίνου - γραμμικού πάρκου - άξονα αναψυχής των κατοίκων, μακριά από το παραδοσιακό θαλάσσιο μέτωπο, βρίκε την εφαρμογή της με τη μετατροπή της Ρήγα Φεραίου σε δρόμο ήπας κυκλοφορίας όπου αυτοκίνητα, πεζοί και ποδηλάτες συνυπάρχουν. Αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες σε έκταση υλοποίησης δρόμου ήπας κυκλοφορίας που έχει γίνει σε ελληνική πόλη. Τα πλούσια γεωμετρικά χαρακτηριστικά της Ρήγα Φεραίου (πλάτος περίπου 20 μ.) διευκόλυναν την εκτέλεση αυτού του έργου.

Σε κάποια τμήματα, έχει κατασκευαστεί αποκλειστική λωρίδα για το ποδήλατο, πλάτους 1,5 μ., με φορά αντίθετη αυτής των αυτοκινήτων. Οι κινήσεις ομόρροπης φοράς με τα αυτοκίνητα εκτελούνται στον ίδιο διάδρομο με αυτά. Η λωρίδα του ποδηλάτου έχει διαφορετικό υλικό επίστρωσης και χρώμα από την υπόλοιπη διαμόρφωση. Γενικά στο δρόμο έχει οριστεί μέγιστη ταχύτητα 20 χλ/ώρα. Για την τήρηση αυτού του ορίου, το πλάτος του διαδρόμου κίνησης των αυτοκινήτων περιορίζεται στα 2,9 μ., έχει καμπύλη χάραξη και έχει επιστραθεί με αδρά υλικά. Η στάθμευση προβλέπεται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους, ωστόσο αυτοί απεδειχθούν ανεπαρκείς, αφού τα

σταθμευμένα αυτοκίνητα καλύπτουν σήμερα και άλλους χώρους, π.χ. τον ποδηλατόδρομο. Θα πρέπει να δοθεί μια λύση σε αυτό το πρόβλημα δεδομένου ότι η Ρήγα Φεραίου αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα του συνολικού δικτύου που προτείνεται από τούτη τη μελέτη. Αξίζει να θωρακιστεί απέναντι στο αυτοκίνητο με εμπόδια των οποίων η αισθητική θα εναρμονίζεται με τη συνολική αρχιτεκτονική του δρόμου.

■ **Η αποκλειστική λωρίδα ποδηλάτου κατά μίκος του χειμάρρου Κραυσίδωνα**

Ο Κραυσίδωνας είναι το φυσικό σύνορο ανάμεσα στους δήμους Νέας Ιωνίας και Βόλου (δείτε το **Χάρτη X_(ΒΟ)1**). Πρόκειται για ένα χειμάρρο πολύ σημαντικού πλάτους ο οποίος, επειδή έχει σπάνια νερό, έχει καλυφθεί από πυκνή βλάστηση και έχει εκ των πραγμάτων μετατραπεί σ' ένα γραμμικό πάρκο το οποίο συμβάλλει πολύ θετικά στο περιβάλλον του Βόλου. Ο Κραυσίδωνας, όπως και ο Άναυρος, που είναι ο άλλος χειμάρρος που αγκαλιάζει από τα ανατολικά το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου, απειλήθηκαν στη δεκαετία του '80 να καλυφθούν και να

μετατραπούν σε αυτοκινητόδρομους που θα σχημάτιζαν τον περιφερειακό δακτύλιο της πόλης. Η αντίδραση των κατοίκων απέτρεψε αυτή την εξέλιξη και οδήγησε το αρμόδιο υπουργείο στο σχεδιασμό μιας άλλης περιφερειακής χάραξης, σε πολύ μεγαλύτερη απόσταση από την πόλη. Η υλοποίηση της προχωρά. Για την οριστική θωράκιση των χειμάρρων από ενδεχόμενους μελλοντικούς σχεδιασμούς, οι δήμοι Βόλου και Νέας Ιωνίας μετέτρεψαν τον μεν Άναυρο σε πάρκο αναψυχής με παιδικές χαρές και καθησικά, τους δε παράπλευρους δρόμους του Κραυσίδωνα σε δρόμους ήπας κυκλοφορίας με διαμορφώσεις που αναβαθμίζουν συνολικά αυτή τη γραμμική ζώνη. Υπάρχουν επίσης σχέδια για την κατασκευή γεφυρών για πεζούς και ποδηλάτες καθώς και για διαμορφώσεις αναψυχής μέσα στην κοίτη του χειμάρρου.

Συγκεκριμένα, ο δυτικός παράπλευρος του Κραυσίδωνα, από την πλευρά της Νέας Ιωνίας, μετατράπηκε σε μια διαδοχή πεζόδρομων και δρόμων ήπας κυκλοφορίας με χρήση πλακών από φυσική πέτρα Πηλίου και κεραμικούς κυβόλιθους.

Τμήμα του οδοστρώματος του ανατολικού παράπλευρου του Κραυσίδωνα, προς την πλευρά του δήμου Βόλου, μετατράπηκε



σε αποκλειστική λωρίδα για το ποδήλατο. Η στάθμη της βρίσκεται μεταξύ της στάθμης του πεζοδρομίου και του οδοστρώματος. Η λωρίδα επιστρώθηκε με κόκκινους κυβόλιθους και η αισθητική της παρουσία είναι θετική. Έχει όμως μικρό πλάτος. Πολύ μικρό είναι επίσης και το πλάτος του πεζοδρομίου στο οποίο η κίνηση των πεζών παρεμποδίζεται από τους στύλους των φωτιστικών και της σήμανσης. Θα ήταν πολύ καλύτερη λύση η ταύτιση της στάθμης πεζοδρομίου και λωρίδας ποδηλάτου έτσι ώστε ο χώρος πεζών και ποδηλάτων να είναι ενιαίος και να λειτουργεί καλύτερα.

7.3.2.1.4 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Ένα δίκτυο ποδηλάτου πρέπει να είναι αναγνώσιμο, επομένως απλό και συνδεδεμένο με χαρακτηριστικούς πόλους της πολεοδομικής επιφάνειας. Οι ποιημαντικοί πόλοι στο Βόλο βρίσκονται στην παραλία του, που είναι απελευθερωμένη από το αυτοκίνητο και παρουσιάζει ένα περιβάλλον σπάνιας ποιότητας. Στο δυτικό άκρο βρίσκεται το Πανεπιστήμιο και δίπλα του, στα Παλιά, μια σειρά από μουσικοί χώροι για νέους,

Αμέσως μετά είναι το Δημαρχείο και το θέατρο και μπροστά τους ο χώρος της παλιάς ιχθυόσκαλας που αναπλάθεται. Στη συνέχεια αρχίζει η πεζοδρομημένη προκυμαία με τις καφετέριες, και τα σκάφοι αναψυχής, ένας εκπληκτικός χώρος συνάντησης, που στο ανατολικό του άκρο έχει το παλιό εργοστάσιο καπνού, που έχει μετατραπεί σε Πανεπιστημιακό κτήριο. Στο εσωτερικό αυτού του τμήματος βρίσκεται το κέντρο της πόλης, που σε μεγάλο μέρος του έχει πεζοδρομηθεί. Αμέσως μετά αρχίζει ένα εκπληκτικό γραμμικό πάρκο που φτάνει μέχρι τον Άναυρο. Στην περιοχή βρίσκονται το νοσοκομείο, σχολικές εγκαταστάσεις και το αθλητικό συγκρότημα στα πόδια του λόφου της Γορίτσας. Ισως ο μοναδικός πόλος που μένει απ' έξω από αυτή την παραλιακή παράταξη υπερτοπικών χρήσεων είναι το πάρκο της Νέας Ιωνίας.

Η πόλη είναι επίσης ανεπιυγμένη γραμμικά σε παράλληλη κατεύθυνση με την παραλία. Το δίκτυο του ποδηλάτου πρέπει επομένως να περιλαμβάνει μια διαδρομή που θα αναπτύσσεται από τα ανατολικά προς τα δυτικά, συνδέοντας όλους τους πόλους, περιμένοντας φυσικά να επεκταθεί προς την Αγριά (ανατολικά), παραθαλάσσιο χωρίο του Πυλίου με πολλά κέντρα αναψυχής, και προς τα Πευκάκια (δυτικά) επίσης ισχυρό πόλο αναψυχής για μπάνιο και φαγητό.

Ένα από τα βασικότερα προβλήματα του Βόλου είναι η διαμπερής διέλευση των αυτοκινήτων, μέσω του ζεύγους των Ιάσωνος και Δημητριάδος. Υποδέχονται τη ροή που συνδέει την είσοδο της πόλης από Λάρισα/Αθήνα και την είσοδο από τις ανατολικές ακτές του Παγασητικού. Η ροή αυτή θα απαλλαγεί από τα φορτηγά όταν κατασκευαστεί ο περιφερειακός ημιδικτύλιος της πόλης αλλά ως προς τα επιβατικά αυτοκίνητα, τα οποία αυξάνουν καθημερινά, ο τύχη της έχαρτηθεί από συμπληρωματικά κυκλοφοριακά μέτρα που νομιμοποιείται ο δήμος να πάρει αμέσως μετά την απόδοση στην κυκλοφορία αυτού του νέου άξονα. Οι Ιάσωνος και Δημητριάδος είναι βασικοί εμπορικοί δρόμοι της πόλης. Συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό πεζών και πολλούς νέους γιατί η Ιάσωνος σημειακά λειτουργεί και σαν στέκι της νεολαίας. Υπάρχει κίνδυνος αποχημάτων αλλά και δεν είναι δυνατόν να συνέχισουν να επικρατούν συνθήκες υποβάθμισης, που αποκόδουν την παραλιακή ζώνη από το υπόλοιπο κέντρο > **Χάρτης Χ_(ΒΩ)2**

Θα μπορούσε το ποδήλατο να συμβάλλει στην αποφόρτιση της

πόλης από τα αυτοκίνητα; Η απάντηση είναι θετική διότι το ποδήλατο είναι από τα λίγα εργαλεία που είναι ικανά να συγκρατήσουν την αύξηση των αυτοκινήτων και των μοτοσυκλετών που, ιδίως οι τελευταίες, αντιπροσωπεύουν ακόμη πιο σοβαρό κίνδυνο και από το αυτοκίνητο. Η κυκλοφοριακή μελέτη που αναφέρεται στο άμεσο μέλλον δεν εισηγείται ουσιαστικές αλλαγές του κυκλοφοριακού καθεστώτος. Μακροπρόθεσμα το ποδήλατο είναι το σύμβολο μιας διαφορετικής εικόνας λειτουργίας της πόλης. Ο Βόλος είναι από τις λίγες πόλεις που συγκεντρώνουν τις περισσότερες προϋποθέσεις για την υλοποίηση αυτής της εικόνας και την αξίζει.

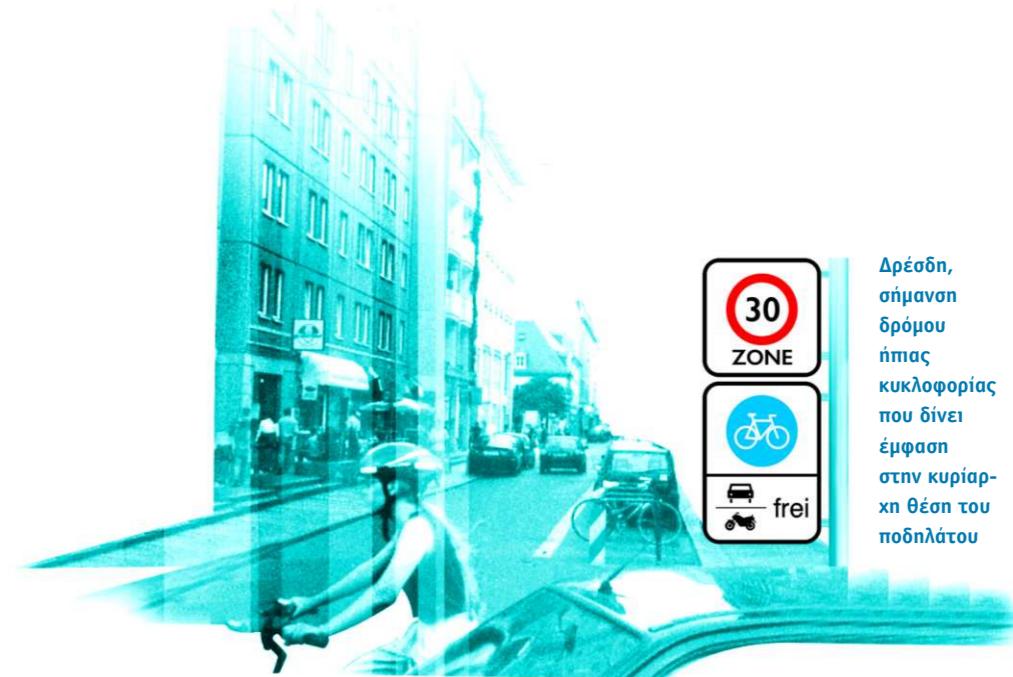
Με αφετηρία το σιδηροδρομικό σταθμό, σχετικά πρόσφατα κατασκευάστηκε στην πόλη αποκλειστική υποδομή για το τρενάκι του Πυλίου. Η υποδομή αυτή έχει εγκαταλειφθεί και το τρενάκι ξεκινά για τις Μηλιές έξω από το Βόλο. Το τρενάκι ανίκει στην ιστορία της πόλης. Η υποδομή του συντηρεί τη μνήμη του και ίσως μια μέρα να χρησιμοποιηθεί. Το ποδήλατο είναι ένα μέσο, το ίδιο φιλικό στο περιβάλλον, όπως και το τρενάκι. Ανήκουν και τα δυο στην ίδια μοντέρνα πολιτική για τη Βιώσιμη ανάπτυξη του Βόλου.

Το ποδήλατο θα μπορούσε να συμβάλει στην προστασία της μνήμης του τρένου και της ίδιας της υποδομής αν γίνει και δική του υποδομή. Προτείνεται για αυτό το ποδήλατο να ακολουθεί, τη Δημητριάδος (στο τμήμα της που αναπτούχει στον παραλιακό χώρο πρασίνου και μετά την Πλαστήρα μέχρι τον Άναυρο. Για να κινείται το ποδήλατο θα πρέπει να πλακοστρωθεί ένας διάδρομος 2 μ. στον οποίο θα περιλαμβάνονται και οι ράγες των οποίων το ανώτερο μέρος θα έχει την ίδια στάθμη με την πλακόστρωση. Αν κάποια στιγμή δρομολογηθεί το τρενάκι και στο αστικό τμήμα του Βόλου, θα είναι τόσο μικρή η ταχύτητά του και τόσο αραιές οι διελεύσεις του που δεν αντιπροσωπεύει κανένα κίνδυνο για τον ποδηλάτη (τα σύγχρονα τραμ που είναι πολύ πιο γρήγορα από το τρενάκι διέρχονται από κεντρικούς πεζόδρομους ευρωπαϊκών πόλεων).

7.3.2.1.5 Περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου.

Επιλογές σχεδιασμού

Το ζητούμενο για το Βόλο είναι να αναβαθμίσει το περιβάλλον του συνολικά περιορίζοντας τη χρήση του αυτοκινήτου. Η πόλη είναι επίπεδη, οι αποστάσεις είναι μικρές, είναι εύκολο να επλεγεί ξανά το ποδήλατο ως μέσο μετακίνησης από τις



ρεαλιστικό λόγω κόστους. Επίσης το πρόβλημα των παράνομων σταθμεύσεων στα τμήματα που έχουν διαμορφωθεί είναι σοβαρό και δεν θα έπρεπε να επεκταθεί. Προτείνεται απλά η κατασκευή ποδηλατόδρομου με διαπλάτυνση του ενός πεζοδρομίου, χωρίς να επηρεάζεται ούτε η κυκλοφορία, ούτε η στάθμευση των αυτοκινήτων.

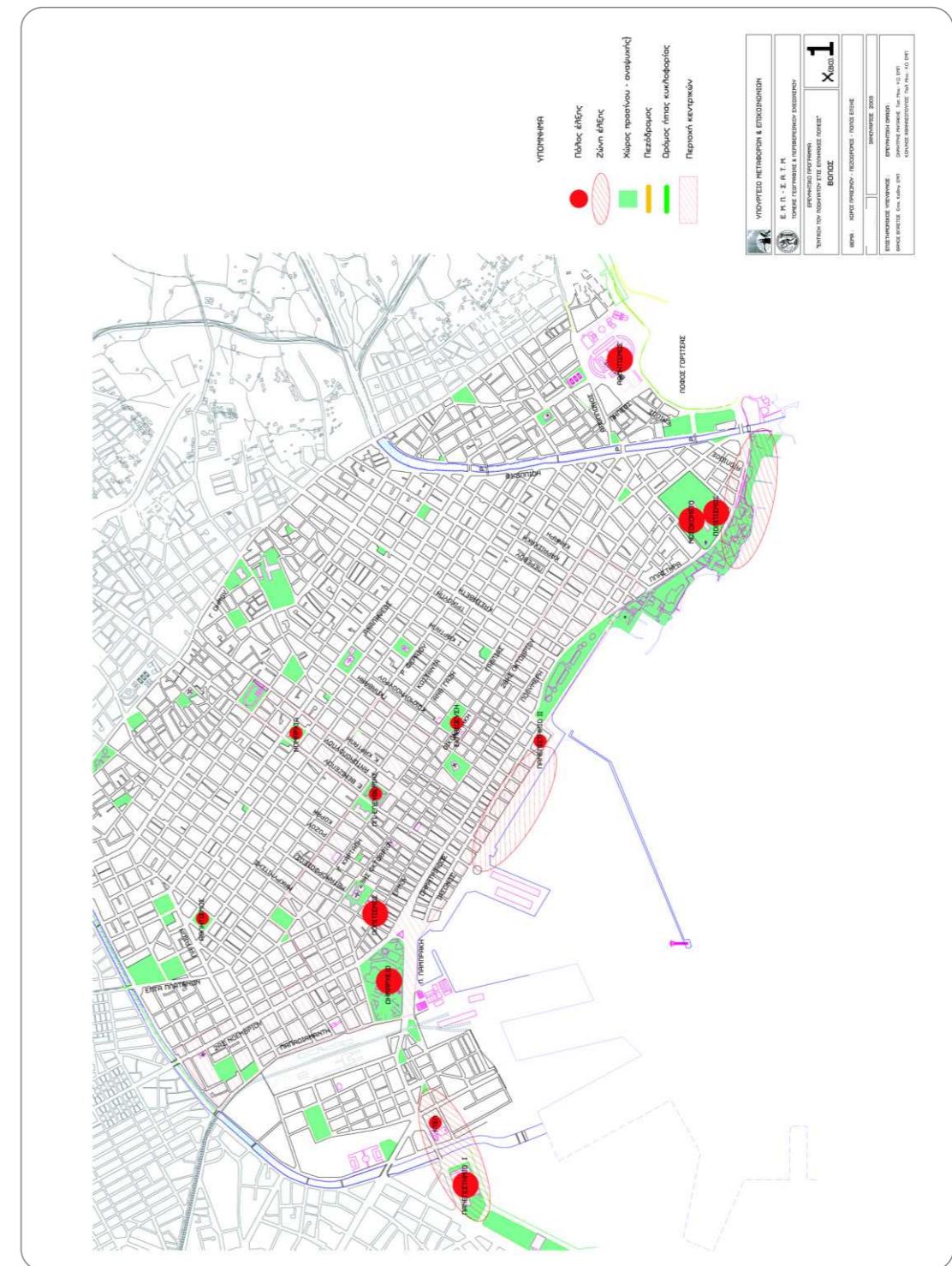
Ανάμεσα στις δύο παραπάνω διαδρομές (παραλιακή και Ρήγα Φεραίου) προτείνεται μια ακόμη, που προσφέρεται διότι περιλαμβάνει την πεζοδρομημένη Οικονομάκη, μίκους περίπου ενός χλμ. Σε επέκταση περίπου της Οικονομάκη βρίσκεται η Γαλλίας, ένας από τους πιο φαρδείς δρόμους του Βόλου, όπου μπορεί να διαπλατυνθεί το πεζοδρόμιο για την κατασκευή ποδηλατόδρομου χωρίς να θιγεί το υφιστάμενο καθεστώς κυκλοφορίας και στάθμευσης > **Χάρτης Χ_(ΒΩ)3**

Το δίκτυο ολοκληρώνεται με κάποιες εγκάρσιες διαδρομές που αρθρώνουν τις μεγάλες διαδρομές ανατολής - δύσης. Προτείνονται οι Μεταμορφώσεως, Αντωνοπούλου, Κασσαβέτη, Περεβού και η παρόχθια του Άναυρου. Οι δύο πρώτες αποτελούν προεκτάσεις υφιστάμενων πεζοδρομών, η Κασσαβέτη έχει μεγάλα πεζόδρομα, ώστε το ποδήλατο να κινείται πάνω τους κρότους, στην Περεβού περιθώριο διαπλάτυνσης του πεζοδρομίου κατά 1 μ., ο δε παρόχθιος του Άναυρου, η Φιλιππίδη, έχει περιορισμένους φόρτους και λόγω και της θέσης του, πρέπει να αναπλαστεί σε δρόμο ήπας κυκλοφορίας. Μέσω του παρόχθιου του Άναυρου γίνεται η σύνδεση με τα αθλητικά συγκρότημα στην ανατολική πλευρά του ποταμού.

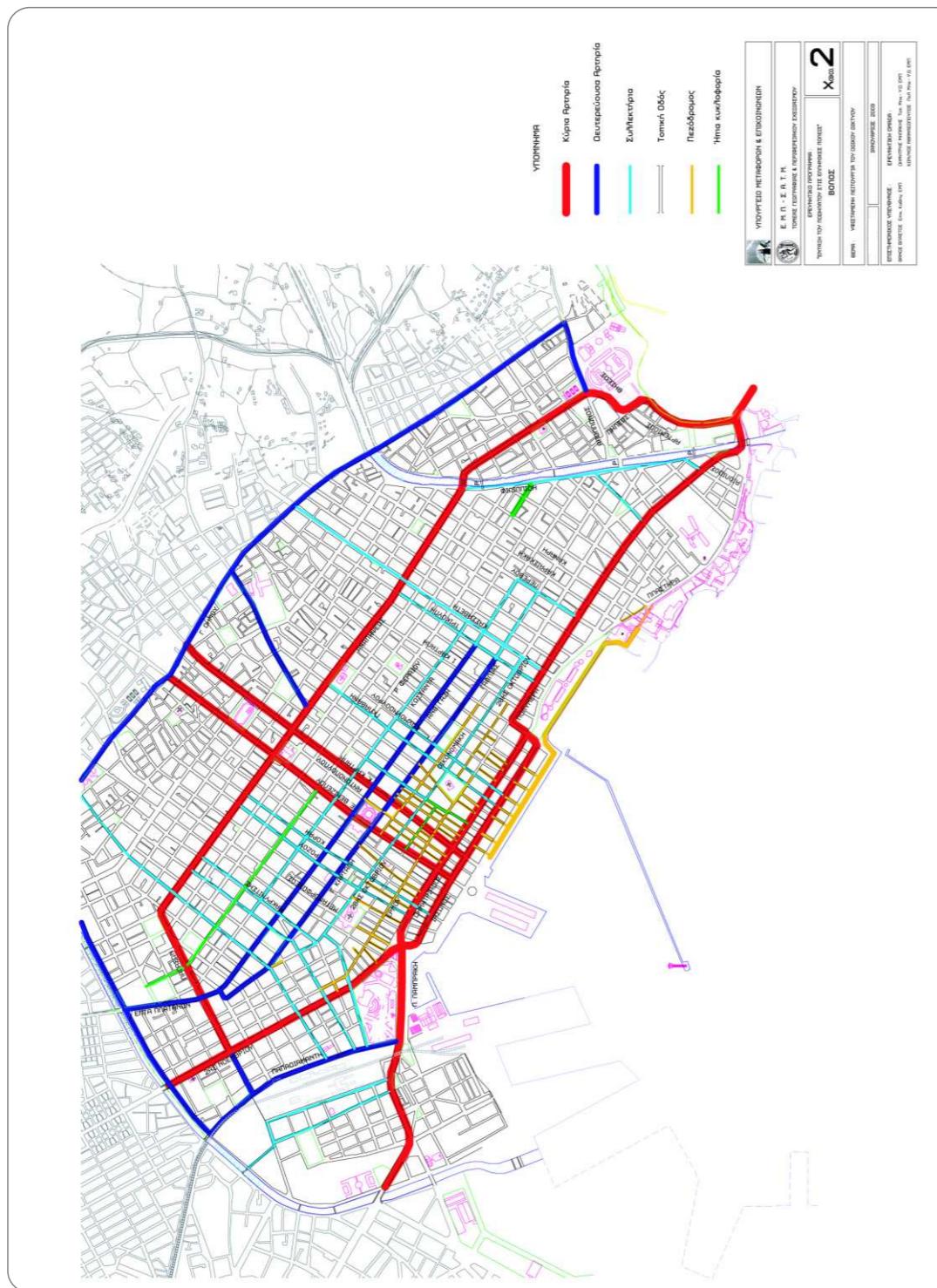


Λωρίδα
ποδοπάτου
σε μονόδρομο
για αντίρροπη
ως προς τα
αυτοκίνητα
κίνηση.
Κατά την
είσοδο
από τη
διασταύρωση
ενισχύεται
η παρουσία
της μέσω
επίστρωσης
με κυβόλιθους

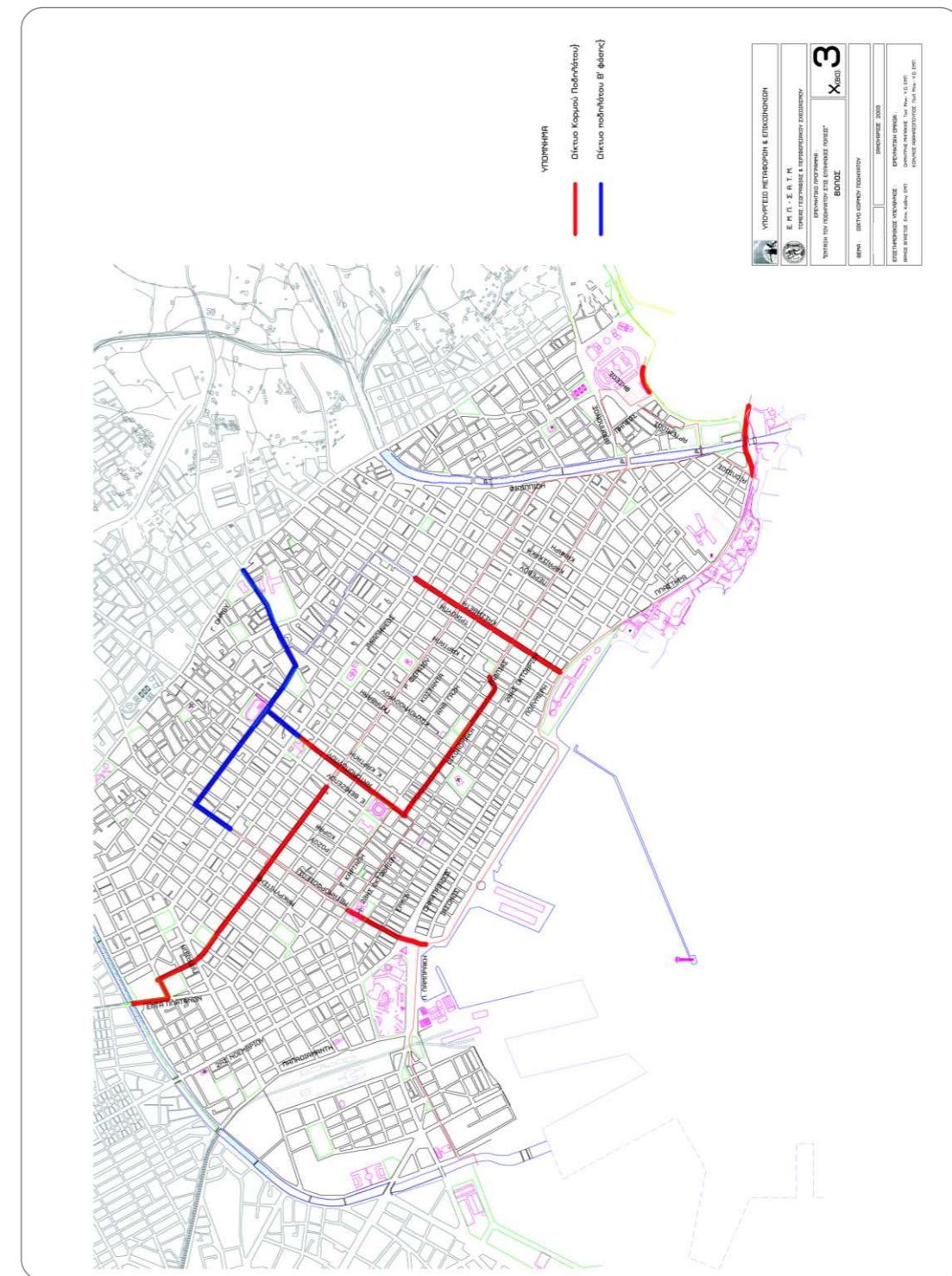
ΧΑΡΤΗΣ Χ_(Β)1 > ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΟΛΟΙ ΕΛΞΗΣ



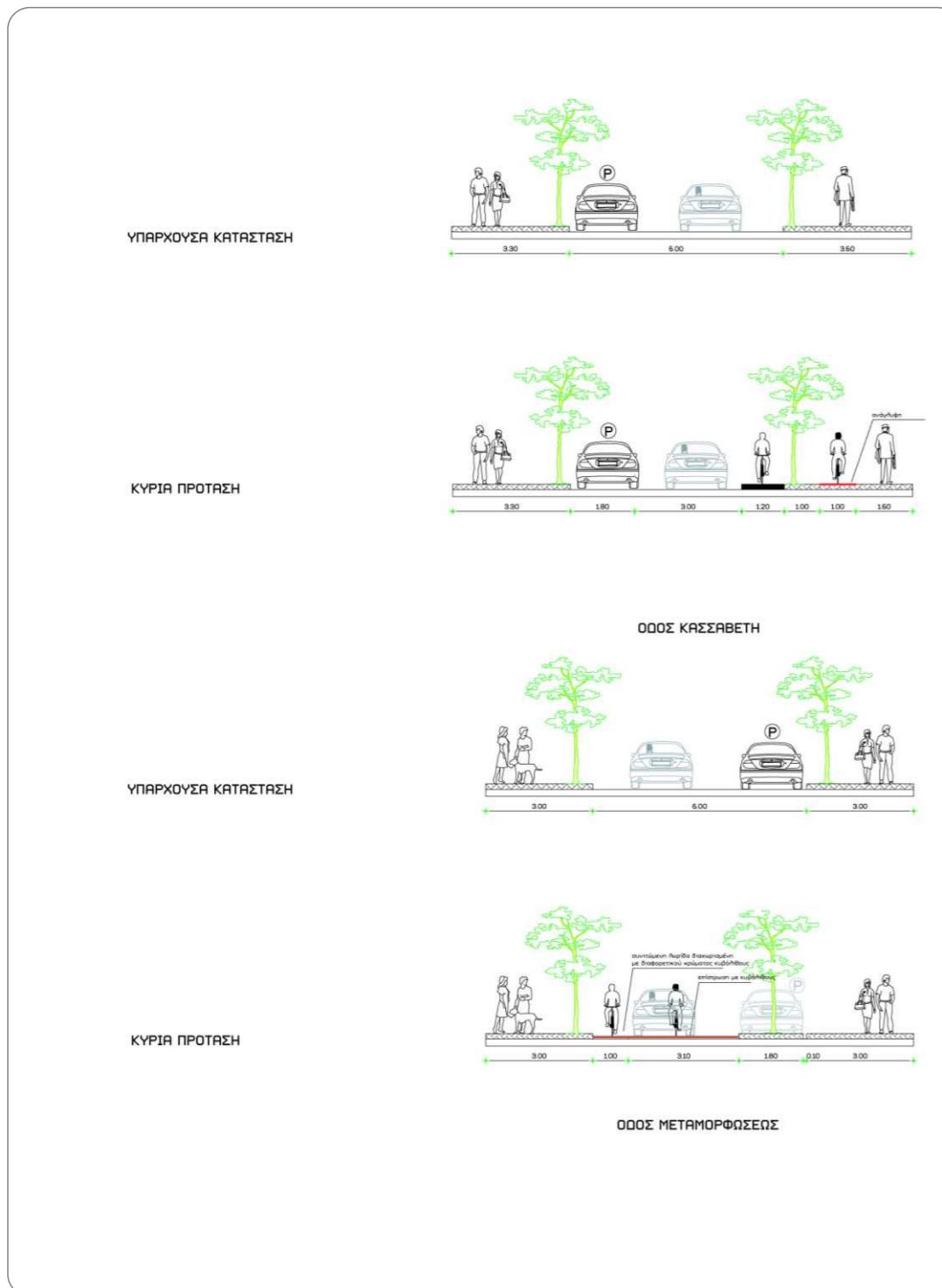
ΧΑΡΤΗΣ Χ_(ΒΟ)2 > ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ



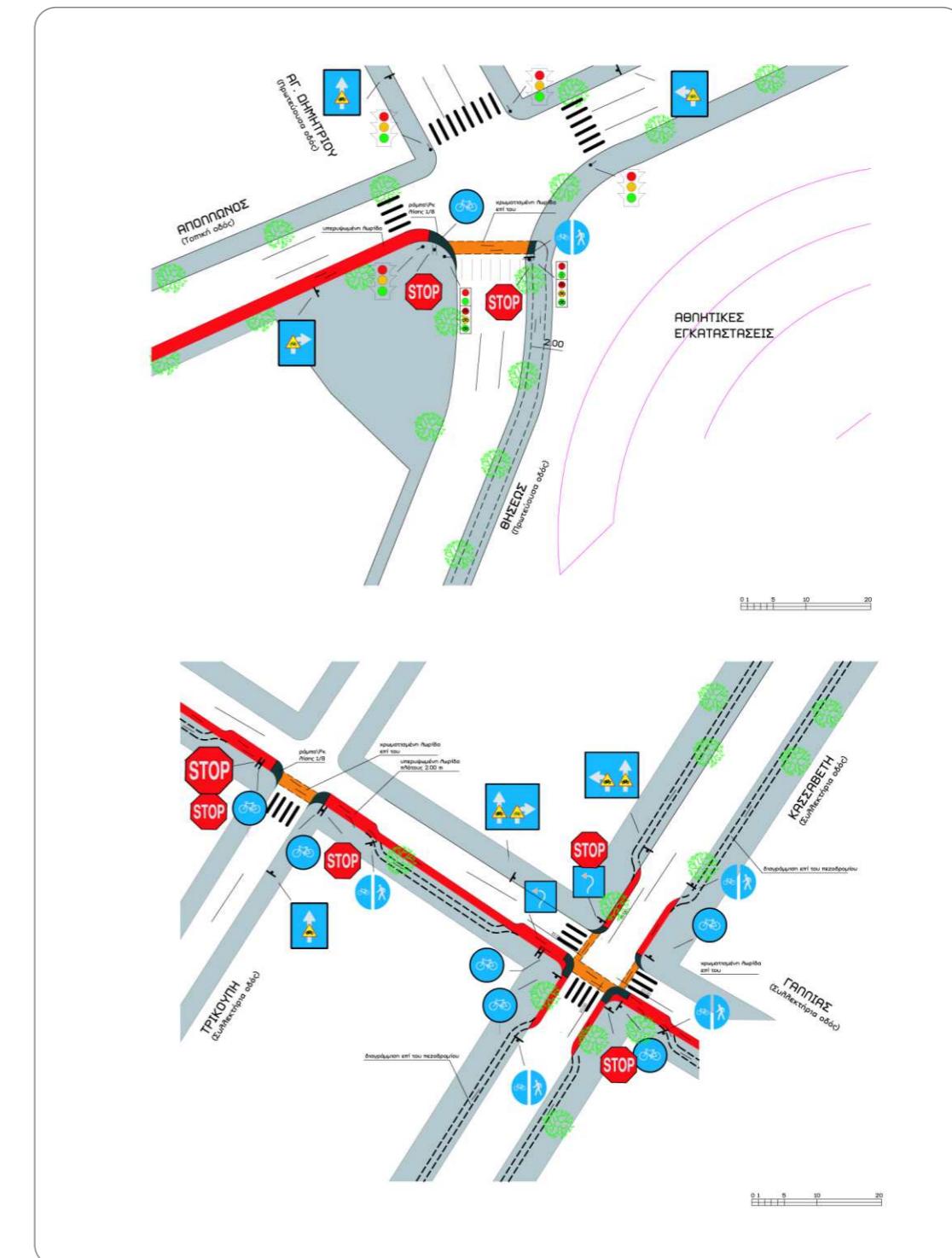
ΧΑΡΤΗΣ Χ_{(ΒΟ)3} > ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



Σχέδιο 7.4.1. Βόλος. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου



Σχέδιο 7.4.2. Βόλος. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου



ΚΑΡΔΙΤΣΑ

7.3.2.2 Καρδίτσα

7.3.2.2.1 Γενικά

Η Καρδίτσα είναι μια μεσαίου μεγέθους πόλη, με πληθυσμό 40.000 κατοίκων, απόλυτα πεδινή και επομένως εύκολη για ποδηλάτο. Βρίσκεται στη δυτική πλευρά της Θεσσαλικής πεδιάδας και πολύ κοντά στον ορεινό όγκο της Πίνδου. Η Καρδίτσα είναι 'υποχρεωτικό' πέρασμα για τη λίμνη Πλαστήρα και τα γύρω από αυτήν χωριά, που αποτελούν έναν ελκυστικό τουριστικό πόλο με σημαντική ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Η ίδια η ταυτόπτη της πόλης δεν είναι αρκετά ισχυρή ώστε να συγκρατεί τα ρεύματα των διερχομένων που την παρακάμπτουν. Το διαφεύγον κέρδος για την οικονομία της είναι σημαντικό.

Συγχρόνως στην ευρύτερη περιοχή της Καρδίτσας βρίσκονται πόλεις 'ανταγωνιστριες', όπως η Λάρισα και ο Βόλος. Και οι δυο έχουν κάνει αρκετά βήματα προς την κατεύθυνση της ανάπλασης του οδικού τους περιβάλλοντος και προσδίδουν προοδευτικά μια φυσιογνωμία στην ευρύτερη περιοχή στην οποία εκ των πραγμάτων θα συμμετάσχει και η Καρδίτσα.

Ήδη στην πόλη έχουν γίνει κάποια έργα, των οποίων η σημασία δεν είναι καθόλου αμελητέα. Αποτελούν την αφετηρία της αναβάθμισής της και προσδιορίζουν το χαρακτήρα των έργων που θα πρέπει να ακολουθήσουν. Ο βασικός τους στόχος είναι η ανάδειξη του κέντρου της πόλης. Ένα κυρίαρχο στοιχείο του κέντρου είναι το Παυσίλυπο. Το πάρκο αυτό, σημαντικής επιφάνειας, αποτελεί κατάληξη της Στ. Λάππα, κεντρικού πεζόδρομου της πόλης. Ο πεζόδρομος αυτός συνδέει τους δύο πόλους, το Παυσίλυπο και την πλατεία Ελευθερίας. Η απόστασή τους είναι ελάχιστη και συνθέτουν γι' αυτό ένα ισχυρό δίδυμο που συνδυάζει πράσινο και αστικό περιβάλλον.

Η πλατεία Ελευθερίας αποτελεί την καρδιά της πόλης. Η θέση της είναι κεντροβαρική ως προς την πολεοδομική ανάπτυξη και ως προς τους υπόλοιπους πόλους έλξης του κέντρου που περιστρέφονται γύρω της συγκροτώντας ένα πλούσιο πλέγμα σημείων αναφοράς. Αυτά είναι η Δημοτική Αγορά, η πλατεία Δικαστηρίων και το Αρχαιολογικό Μουσείο > **Χάρτης Χ_(Κ)**¹

Ωστόσο, αυτοί οι κεντρικοί πόλοι δεν συνδέονται μεταξύ τους μέσω κάποιων αναβαθμισμένων διαδρομών για τον πεζό, όπως είναι οι πεζόδρομοι. Διαχέονται στο εσωτερικό ενός ιστού που τείνει να επεκτείνεται ομοιόμορφα προς όλες τις κατευθύνσεις.

Στην Καρδίτσα σήμερα, υπάρχουν οι παραπάνω κεντρικοί πόλοι αλλά δεν υπάρχει ένα κέντρο δυνατό που να προσδίδει τη φυσιογνωμία που αξίζει η πόλη. Με εξαίρεση τον πεζόδρομο της Σπ. Λάππα, τις πλατείες Ελευθερίας και Δικαστηρίων και μερικούς μικρούς πεζόδρομους που τις περιβάλλουν, οι οποίοι αποτελούν οάσεις για τον πεζό, το κέντρο ξεχωρίζει από την υπόλοιπη πόλη από τις εμπορικές χρήσεις και την ένταση της παρουσίας του αυτοκινήτου. Θα έπρεπε να ξεχωρίζει από την προσοχή που θα έδινε στον πεζό και στην ποιότητα του περιβάλλοντος διότι ο ρόλος του κέντρου μιας πόλης για την κοινωνική ζωή και τη συνοχή των κατοίκων της είναι πρωταρχικός.

Η Καρδίτσα έχει το πλεονέκτημα στις περιοχές κατοικίας της, ακόμη και σε αυτές που είναι σε επαφή με το κέντρο να επικρατούν ήπεις συνθήκες κυκλοφορίας. Οι δρόμοι είναι ήσυχοι, ο πεζός και ο ποδηλάτης μετακινούνται ευκάριστα και με ασφάλεια. Εκεί όπου υπάρχει το πρόβλημα είναι στο κέντρο και πρέπει να σημειωθεί ότι οι λύσεις που θα δοθούν στο κέντρο θα επηρεάσουν και τη μελλοντική εξέλιξη των περιοχών κατοικίας. Αν το κέντρο συνεχίσει να είναι πλήρως ανοικτό στο αυτοκίνητο, οι κάτοικοι για να το εποκέπονταν θα εξακολουθήσουν για ελάχιστου μήκους απόσταση να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους. Σήμερα αυτό δεν επιβαρύνει τις γειτονιές γιατί η ιδιοκτησία αυτοκινήτου είναι σχετικά μικρή και το πρόβλημα δημιουργείται μόνο στο κέντρο, όπου τα αυτοκίνητα συγκεντρώνονται, όμως σε μερικά χρόνια τα δεδομένα ως προς την ιδιοκτησία αυτοκινήτου θα είναι διαφορετικά. Οι μετακινήσεις ανάμεσα στις γειτονιές και το κέντρο θα επιβαρύνουν το σύνολο της πόλης. Στην Καρδίτσα, όπως και στις άλλες ελληνικές πόλεις, δεδομένης της αναμενόμενης εκρικτικής αύξησης του αριθμού αυτοκινήτων και μηχανοκίνητων δίκυκλων, δύο είναι οι μεγάλες προκλήσεις για το μέλλον τους στον 21ο αιώνα.

- Η συγκράτηση της χρήσης του αυτοκινήτου
- Η αναβάθμιση του περιβάλλοντός τους

7.3.2.2.2 Πολεοδομικοί και κυκλοφοριακοί στόχοι

Οι πολεοδομικοί στόχοι

Σύμφωνα με τα παραπάνω η βασική στρατηγική που πρέπει να ακολουθηθεί στην Καρδίτσα είναι ο προσδιορισμός μιας κεντρικής περιοχής στην οποία θα παρθούν μέτρα για να επικρατήσει



ένα διαφορετικό καθεστώς απέναντι στο αυτοκίνητο. Καθεστώς που δεν θα επηρεάσει την οικονομική λειτουργία της πόλης αλλά θα την ενισχύσει διότι θα καταστήσει το κέντρο ευκολό-τερα προσπελάσιμο. Σήμερα η προσπελασμότητα είναι τυπικά 'ελεύθερη' αλλά η ελευθερία για το αυτοκίνητο συνεπάγεται εμπόδια για τους υπόλοιπους χρήστες, πεζούς ή ποδηλάτες. Αν αύριο μπει μια τάξη στην κίνηση και τη στάθμευση του αυτοκινήτου, που δεν θα περιορίζει την τροφοδοσία των καταστάματων, τότε οι οικονομικές δραστηριότητες του κέντρου, που απευθύνονται στο σύνολο κατοίκων και επισκεπτών, εκ των οποίων μόνο η μειονότητα θα μπορεί να είναι χρήστες του αυτοκινήτου, θα εντατικοποιηθούν.

Ο δεύτερος μεγάλος στόχος είναι η σύνδεση του κέντρου με τους σημαντικότερους περιμετρικούς πόλους. Οι πόλεις αυτοί είναι τρεις:

- το συγκρότημα ΤΕΙ - Λυκείων στα Βορειοδυτικά της πόλης,
- το Εθνικό Στάδιο στα ανατολικά και,
- ο σιδηροδρομικός σταθμός στα νότια. Ο σιδηροδρομικός σταθμός προβλέπεται μέσα στα επόμενα χρόνια να γίνει μια σημαντική πύλη εισόδου και ένας πολύ χαρακτηριστικός πόλος αναφοράς. Οι σιδηροδρομικοί σταθμοί για πολλές ευρωπαϊκές πόλεις αποτέλεσαν την αφετηρία ανάπτυξή τους. Στην Ελλάδα, ο σιδηροδρομος υπέρξε είνα μέσο που για διάφορους λόγους έμεινε στο περιθώριο. Σήμερα, η πολιτική που πρωθείται σε πανευρωπαϊκό επίπεδο είναι η ενίσχυση του σιδηροδρομού ως μέσου φιλικού στο περιβάλλον. Αυτή η πολιτική άρχισε ήδη να ασκείται στην Ελλάδα, ο σιδηροδρομος εκσυγχρονίζεται, θα ανταγωνιστεί το αυτοκίνητο και θα προσελκύσει πολλούς νέους χρήστες. Αυτό θα επηρεάσει την πολεοδομική ανάπτυξη σε αρκετές πόλεις, οι οποίες με κατάλληλα μέτρα μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη του σιδηροδρομού.

Στην Καρδίτσα, ο σιδηροδρομικός σταθμός βρίσκεται στην άκρη της πόλης, η σημασία του ακόμη είναι περιορισμένη όμως συνδέεται με το κέντρο μέσω της οδού Καραϊσκάκη π οποία, είναι η πιο ευρύς και μεγαλύτερου μήκους ευθύγραμμος άξονας της πόλης. Η οδός Καραϊσκάκη, στο τμήμα της το εκτός κέντρου, έχει μεγάλα περιθώρια για να φιλοξενήσει ακόμη πολλές χρήσεις και να μετατραπεί σε έναν κεντρικό κορμό που θα εκτονώσει τις πέρσεις ανάπτυξης του κέντρου. Η Καραϊσκάκη, είναι ο οδικός άξονας της Καρδίτσας που ξεχωρίζει για την πολεοδομική του

σημασία και που πρέπει να αναδειχτεί ώστε να φέρει πο κοντά τον σιδηροδρομο στην πόλη και να ενισχύσει το ρόλο του στη σύνδεσή της με τις άλλες περιοχές.

Οι κυκλοφοριακοί στόχοι

Οι πολεοδομικοί στόχοι που περιγράφηκαν παραπάνω συνδέονται άμεσα και έχουν ως προϋπόθεση την υλοποίηση κάποιων βασικών κυκλοφοριακών στόχων. Συγκεκριμένα:

Η ανάδειξη του κέντρου προϋποθέτει την απομάκρυνση των ροών που το διασχίζουν χωρίς να έχουν αυτό για προορισμό τους. Αυτές είναι είτε εξωτερικές, είτε εσωτερικές.

Οι εξωτερικές διαμπερείς ως προς το κέντρο ροές έχουν προορισμό ή προέλευση τρεις πόλους:

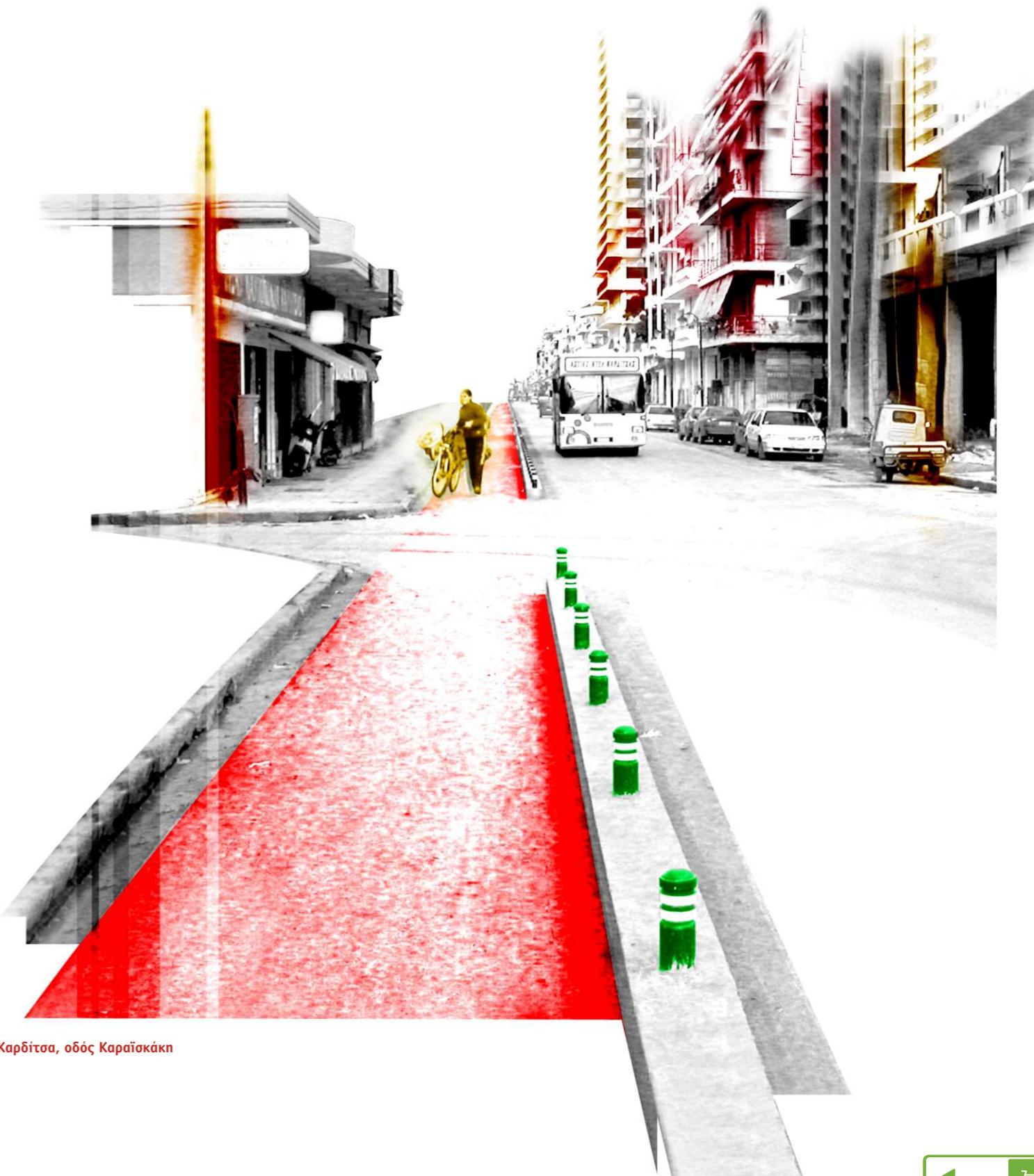
- Αθήνα, Λάρισα
- Τρίκαλα,
- Λίμνη Πλαστήρα.

Οι οδοί που επιβαρύνονται για τις συνδέσεις μεταξύ αυτών των τριών πόλων είναι η Καραϊσκάκη, ο Υψηλάντου / Νικηταρά και οι Ταλιαδούρου / Μπλαστούκα > **Χάρτης Χ(κα)2**.

Οι εσωτερικές διαμπερείς είναι κινήσεις μεταξύ αντιδιαμετρικά βρισκόμενων ως προς το κέντρο περιοχών κατοικίας ή και μεταξύ των τριών περιμετρικών πόλων (συγκρότημα ΤΕΙ - Λυκείων, Εθνικό Στάδιο και σιδηροδρομικός σταθμός).

Η απομάκρυνση των διαμπερών ροών προϋποθέτει την απόδοση σε αυτές εναλλακτικών διαδρομών που θα παρακάμπτουν το κέντρο.

Οι εναλλακτικές διαδρομές ταυτίζονται όπως είναι φυσικό με την περίμετρο της κεντρικής περιοχής που θα προστατευθεί από το αυτοκίνητο (πρωτεύων πολεοδομικός στόχος). Οργανώνεται λοιπόν ένας εσωτερικός δακτύλιος που σχηματίζουν οι δρόμοι Εμμανουήλ, Μυρμιδόνων, Γαρδικιού, Καποδιστρίου, Τρικάλων, Καραμανλή και Δ. Λάππα. Σήμερα, οι δρόμοι αυτοί παίζουν δευτερεύοντα ή τρτεύοντα ρόλο στην κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης. Συγκεκριμένα, η Δ. Λάππα είναι συλλεκτήρια οδός, ενώ οι υπόλοιπες ιεραρχούνται ως



δευτερεύουσες αρτηρίες (δείτε το **Χάρτη Χ(κ)2**). Όπως φαίνεται στον προηγούμενο Χάρτη ως πρωτεύουσες αρτηρίες έχουν αναδειχθεί άλλοι άξονες, εκείνοι που εξυπηρετούν άμεσα τις διαμπερείς ροές. Σημειώνεται ότι στο κέντρο της πόλης αυτό το ρόλο παίζουν οι Υψηλάντου / Δημοκρατίας, οι Ταλιαδούρου / Μπλατσούκα και οι Καραϊσκάκη - Α. Παπανδρέου. Η απομάκρυνση από το εσωτερικό του δακτυλίου των διαμπερών ροών απαιτεί την άσκηση μιας πολιτικής σε τρία επίπεδα:

- Εφαρμογή μέτρων που θα δισκολέψουν την κίνηση του αυτοκινήτου στο εσωτερικό της προστατευόμενης περιοχής. Στα μέτρα αυτά ανήκουν κατασκευαστικές παρεμβάσεις (π.χ. διαπλάτυνση των πεζοδρομίων) και ρυθμίσεις (π.χ. ανιδρομήσεις κλπ.).
- Εφαρμογή λύσεων που θα διευκολύνουν την κίνηση στην προτεινόμενη περιμετρική διαδρομή καθιστώντας την πολιτιστική.
- Κατασκευή εξωτερικού δακτυλίου για την παράκλιψη της πόλης από τις πρών διαμπερείς ροές. Πράγματι, στην περίπτωση της Καρδίτσας το απομένον τμήμα του εξωτερικού δακτυλίου είναι υπό κατασκευήν. Με την ολοκλήρωσή του, ένα σημαντικό μέρος των διαμπερών ροών θα απορροφηθεί. Αυτό, από μια πλευρά θα είναι εις βάρος κάποιων εμπορικών δραστηριοτήτων της Καρδίτσας και δεν υπάρχει άλλος τρόπος για να αναπληρωθεί από το να καταστεί η πόλη ελκυστική στον ξένο επισκέπτη. Αυτός όμως δεν θα φτάνει με το αυτοκίνητο μέχρι την καρδιά του κέντρου αλλά θα το προσεγγίζει με τα πόδια ή και με ποδήλατο, σεβόμενος τη μελλοντική του ποιότητα και τηρώντας τους κανόνες που θα τεθούν.

Η ολοκλήρωση του εξωτερικού δακτυλίου θα διευκολύνει σημαντικά τη δημιουργία της προτεινόμενης κεντρικής προστατευόμενης περιοχής. Δεν πρέπει ωστόσο η ολοκλήρωση να θεωρηθεί προϋπόθεση. Από τώρα μπορούν να υλοποιούνται παρεμβάσεις που θα συμβάλουν στην αναβάθμιση του κέντρου και στην προοδευτική απομάκρυνση των διαμπερών ροών. Οι παρεμβάσεις αυτές μπορούν να έχουν ως βάση την εξυπηρέτηση της κίνησης του ποδηλάτου.

Το ποδήλατο είναι στην Καρδίτσα παρόν. Κινείται με άνεση στις περιοχές κατοικίας αλλά η παρουσία του γίνεται επικίνδυνη όταν πλησιάζει στο κέντρο και χρησιμοποιεί δρόμους όπου

κυριαρχούν οι διαμπερείς ροές. Για την Καρδίτσα, η υλοποίηση έργων για το ποδήλατο είναι μια πρόκληση που ξεπερνά κατά πολύ έναν συγκοινωνιακό στόχο. Για την Καρδίτσα, το ποδήλατο δεν είναι απλά ένα μέσο μεταφοράς. Είναι η παράδοσή της, είναι η φυσιογνωμία της, είναι η εγγύηση ότι θα μπορέσει να αναβαθμίσει το περιβάλλον της και να προωθήσει την οικονομική ανάπτυξή της. Η Καρδίτσα έχει μια καλή αφετηρία σε σχέση με τις περισσότερες ελληνικές πόλεις. Για την ανάπλασή της δεν έχει ανάγκη να πείσει τους κατοίκους της για τα πλεονεκτήματα του ποδηλάτου. Οι κάτοικοι το γνωρίζουν γιατί το ζουν. Όμως όλα τους κάνουν να νομίζουν ότι το ποδήλατο είναι μια κληρονομιά που δεν έχει μέλλον στην Καρδίτσα του 21ου αιώνα. Η πρόκληση για την πόλη είναι αντίθετα να τους δειξει μέσα από την πολιτική που θα ακολουθήσει ότι το μέλλον της εξαρτάται και από το ποδήλατο, ότι το ποδήλατο είναι μια μοντέρνα λύση και προϋπόθεση ανάπτυξης.

Έργα για το ποδήλατο δεν χρειάζονται στις περιοχές κατοικίας. Έργα απαιτούνται εκεί όπου τα αυτοκίνητα είναι πολλά και κάνουν δυσάρεστη και ανασφαλή την κίνηση του ποδηλάτη. Έργα για το ποδήλατο πρέπει να γίνουν λοιπόν στο κέντρο της πόλης. Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι τα έργα αυτά εντάσσονται και θα δρομολογίσουν παρεμβάσεις γενικότερου χαρακτήρα με στόχο την προοδευτική ανακατασκευή της πόλης, ώστε να γίνει πιο ήπα, πιο φιλική, πιο καθαρή, πιο όμορφη.

7.3.2.2.3 Ο ρόλος του ποδηλάτου στη μελλοντική θιάση πόλης

Στην αυριανή Καρδίτσα, το ποδήλατο θα είναι ένα μέσο με το οποίο θα μπορούν να γίνονται μετακινήσεις που θα καλύπτουν την πόλη στο σύνολό της. Οι αποστάσεις εξάλλου είναι μικρές.

- Οι εσωτερικές των γειτονιών μετακινήσεις

Αυτές θα γίνονται όπως και σήμερα κάτω από πίπες συνθήκες κωρίς την ανάγκη κάποιας ειδικής υποδομής, μαζί με το αυτοκίνητο. Σημειώνεται ότι ένα μεγάλο μέρος του οδικού δικτύου στις γειτονιές δεν είναι διαμορφωμένο και τα πεζοδρόμια παραμένουν ανολοκλήρωτα. Μόνο όταν το ρυμοτομικό ολοκληρωθεί και σε κάποιους δρόμους υπάρξει πραγματική ανάγκη θα έχει νόημα να εξεταστεί η επέκταση του δικτύου ποδηλάτου.



■ Οι μετακινήσεις στο εσωτερικό της κεντρικής προστατευόμενης περιοχής

Στο εσωτερικό αυτής της περιοχής θα υπάρχουν πεζόδρομοι, δρόμοι ή πίας κυκλοφορίας και δρόμοι όπου η παρουσία του αυτοκινήτου θα εξακολουθήσει να είναι σημαντική, έστω και απαλαγμένη από μέρος των σημερινών διαμπερών ροών. Στους τελευταίους αυτούς δρόμους θα κατασκευαστεί αποκλειστική υποδομή για το ποδήλατο.

Ο ποδηλάτης λοιπόν θα συνδυάζει πεζόδρομους, δρόμους ή πίας κυκλοφορίας και δρόμους με αποκλειστική υποδομή. Οι δρόμοι αυτοί, π.χ. η Υψηλάντου είναι δρόμοι που και σήμερα, παρά τη μεγάλη κυκλοφορία αυτοκινήτου, οι ποδηλάτες τους ακολουθούν λόγω των εμπορικών και άλλων χρήσεων που βρίσκονται πάνω τους.

■ Οι μετακινήσεις μεταξύ των γειτονιών και του κέντρου

Αυτές θα γίνονται με ποδήλατο και οι μακρινότερες με αυτοκίνητο. Οι τελευταίες ήμως θα είναι συνδυασμένες. Η πόλη θα προσφέρει, όπως κάνει και σήμερα ποδήλατα σε όσους σταθμεύουν στους ειδικούς χώρους στάθμευσης για τις μετακινήσεις τους στο εσωτερικό του κέντρου. Το σύστημα που εφαρμόζεται σήμερα είναι πολύ απλό. Ο οδηγός, για όσο χρόνο παραμείνει στο κέντρο, κρατάει ένα ποδήλατο. Σε κάποιες ευρωπαϊκές πόλεις (π.χ. Κοπεγχάγη, Ελσίνκι) εφαρμόζονται πολλά συστήματα έτσι ώστε το ίδιο ποδήλατο να μπορεί να χρησιμοποιηθεί, όταν μένει σταθμευμένο, και από άλλους. Η χωροθέτηση του δικτύου παροχής ποδηλάτων συνδέεται άμεσα με τη γενικότερη πολιτική στάθμευσης που θα εφαρμοστεί στην Καρδίτσα. Η πολιτική στάθμευσης, όντας ουσιαστικά το αποτελεσματικότερο εργαλείο για τον έλεγχο και της κυκλοφορίας, είναι πολύ σημαντικό να ενταχθεί στη γενικότερη στρατηγική ένταξης του ποδηλάτου στην πόλη.

Ο δήμος κατασκεύασε αρκετούς δημοτικούς χώρους στάθμευσης με πολύ χαμπλό αντίτυπο στο κέντρο της πόλης. Κανονικά, για την υλοποίηση του σχεδίου δημιουργίας μιας κεντρικής περιοχής ή πίας κυκλοφορίας θα χρειαστεί να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης στην περιμετρό της. Έγιναν επίσης προσπάθειες ελέγχου της στάθμευσης σε κάποιους δρόμους

όπως η Υψηλάντου. Όπως θα φανεί στη συνέχεια, η υλοποίηση υποδομής για το ποδήλατο είναι ο αποτελεσματικότερος τρόπος για να απομακρυνθεί η στάθμευση από κάποιους δρόμους στους οποίους δεν είναι επιθυμητή.

7.3.2.2.4 Περιγραφή του προτεινόμενου δικτύου

Επλογές σχεδιασμού

Η υποδομή για το ποδήλατο στην Καρδίτσα περιλαμβάνει το σύνολο των δρόμων γειτονιάς, όπου δεν θα χρειαστούν ειδικές λωρίδες, και ένα δίκτυο κορμού. Τα τοπικά δίκτυα των γειτονιών θα τροφοδοτούν το δίκτυο κορμού και μέσω αυτού τελικά, από τις γειτονιές, θα καταλήγουν οι ποδηλάτες στο κέντρο. Το δίκτυο κορμού λοιπόν πρέπει να έχει αφετηρία το κέντρο και ακτινικές προεκτάσεις προς τις εκτός κέντρου περιοχές. Ως ακραία σημεία στην περίμετρο της πόλης, στα οποία θα καταλήγει το δίκτυο κορμού επελέγησαν οι τρεις πόλοι:

- συγκρότημα ΤΕΙ - Λυκείων,
- Εθνικό Στάδιο,
- σιδηροδρομικός σταθμός.

Οι δυο πρώτοι πόλοι έχουν μεγάλη προσέλευση νέων, ο δε τρίτος επίσης θα γίνει τα επόμενα χρόνια ισχυρός πόλος έλξης.

Η επένδυση για την υποδομή του ποδηλάτου είναι μια ευκαιρία για την αισθητική αναβάθμιση των δρόμων όπου θα υλοποιηθεί. Δεν θα ήταν σκόπιμο η επένδυση αυτή να καθεί σε δευτερεύοντες δρόμους στους οποίους, ούτε κάτιον ή άλλως, θα ήταν άνευ σημασίας να κατασκευαστεί ειδική υποδομή. Η υποδομή για το ποδήλατο θα είναι μια ισχυρή παρέμβαση στην πόλη και θα πρέπει να γίνει γενναία στους δρόμους εκείνους που έχουν πολεοδοτική αξία και που υποβαθμίζονται από την εκτός ελέγχου παρουσία του αυτοκινήτου. Το δίκτυο κορμού για το ποδήλατο προτείνεται σύμφωνα με τα παραπάνω να περιλαμβάνει τους παρακάτω δρόμους > **Χάρτης Χ(κ)3.**

■ Καραϊσκάκη: αποτελεί έναν κύριο πολεοδομικό άξονα για την πόλη ο οποίος συνδέει το σιδηροδρομικό σταθμό με το κέντρο. Παράλληλα μέσω της Καραϊσκάκη θα συνδεθούν το Αρχαιολογικό Μουσείο και η Δημοτική Αγορά με το κέντρο. Η καταλληλότερη λύση γι' αυτή τη σύνδεση θα ήταν η



Καρδίτσα, οδός Μπλατσούκα



Καρδίτσα, οδός Μπλατσούκα

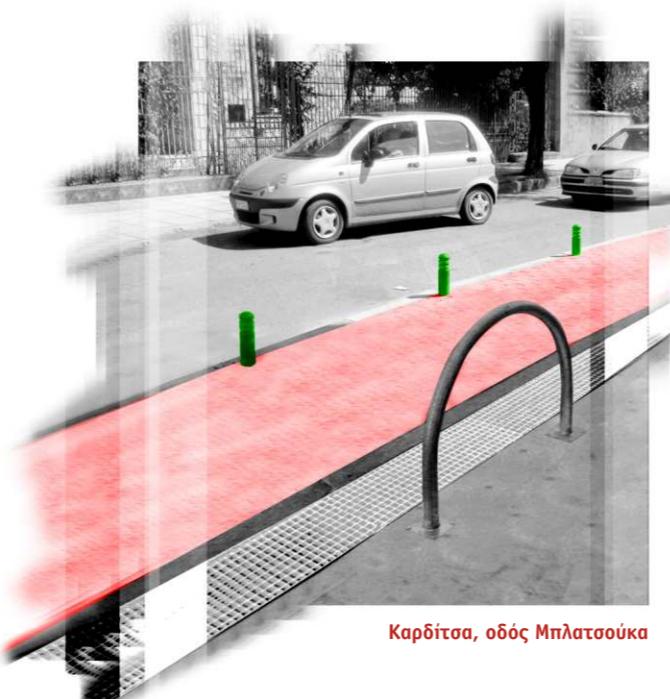
πεζοδρόμου της Αθέρωφ που είναι κάθετος στην Καραϊσκάκι και συνδέει τους δυο πόλους που απέχουν ελάχιστα μεταξύ τους.

- Υψηλάντου ή Ιεζεκίλ: Η Υψηλάντου αποτελεί κύριο εμπορικό άξονα. Είναι η πρώτη παραλλήλη οδός της πεζοδρομημένης Λάππα, εφάπτεται του Παυσίληπου και συνδέει το κέντρο με το Εθνικό Στάδιο, ένα μεγάλο αθλητικό χώρο, σημαντικό πόλο έλξης των νέων της πόλης. Εναλλακτικά προτείνεται η Ιεζεκίλ αντί της Υψηλάντου. Είναι δρόμος χαμηλότερης πολεοδομικής σημασίας σε σχέση με την Υψηλάντου. Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της επιλογής ως τμήματος του δικτύου της μιας ή της άλλης οδού φαίνονται στον **Πίνακα 7.0.1**.
- Μπλατσούκα - Φαναρίου: Η Μπλατσούκα αποτελεί την προέκταση της Στ. Λάππα, του βασικού πεζόδρομου της πόλης. Επειδή η Φαναρίου έχει μικρό πλάτος θα ήταν σκόπιμο να μονοδρομηθεί στο τμήμα από Καραμανλή έως Σαρανταπόρου και να λειτουργήσει ως ζεύγος με την Ταλιαδούρου.
- Ακαδημίας: συνδέει το κέντρο της πόλης με τα ΤΕΙ.
- Αθέρωφ: συνδέει το αρχαιολογικό μουσείο με τη Δημοτική Αγορά.
- Δραγατσανίου: δρόμος περιορισμένης διαμπερούς κυκλοφορίας.
- Κενταύρων: δρόμος ήπας κυκλοφορίας

Στα τμήματα αυτά του δικτύου κορμού δεν υπάρχει λόγος να υλοποιηθεί της ίδιας μορφής υποδομή ποδηλάτου. Ανάγκη για διαπλάτυνση του πεζοδρομίου και τοποθέτηση της λωρίδας ποδηλάτου πάνω σε αυτό υπάρχει για τα κεντρικά τμήματα του δικτύου κορμού, που βρίσκονται στο εσωτερικό της κεντρικής περιοχής ήπας κυκλοφορίας.

Ανάγκη για ανάλογη υποδομή ποδηλάτου υπάρχει και για την οδό Φαναρίου. Στα υπόλοιπα τμήματα οι λύσεις θα είναι πολύ πιπότερες.

Ως προς τις Υψηλάντου και Ιεζεκίλ, οι οποίες αγκαλιάζουν την πεζοδρομημένη περιοχή που έχει κορμό την ΣΠ. Λάππα, επελέγη το ποδήλατο να κινείται προς την πλευρά αυτής της περιοχής για λόγους ασφάλειας και για τη σαφέστερη οριοθέτησή της.

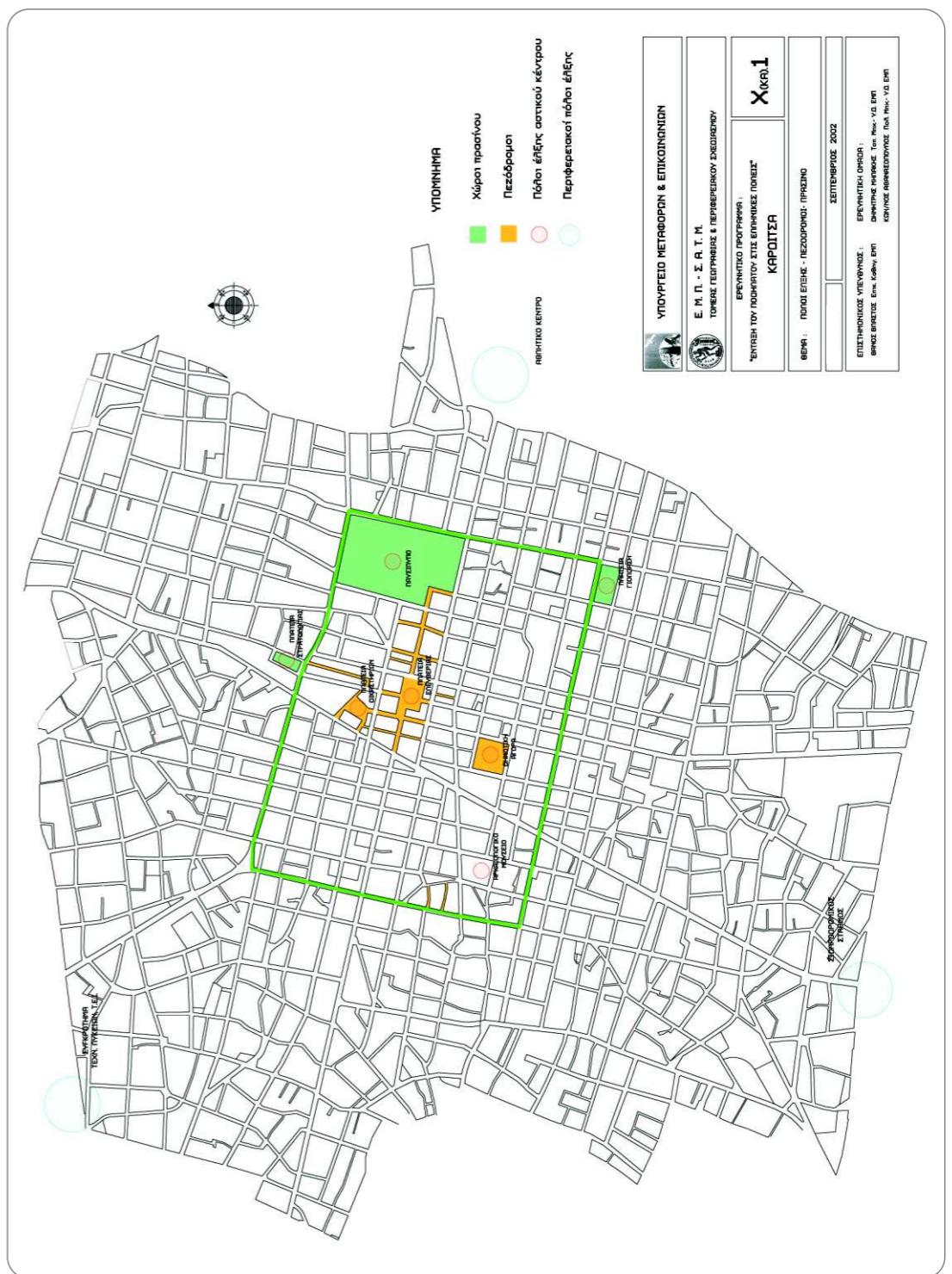


Πίνακας 7.0.1 Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της επιλογής της Υψηλάντου ή της Ιεζεκίλ για την τμήματα του δικτύου - κορμού του ποδηλάτου στην Καρδίτσα

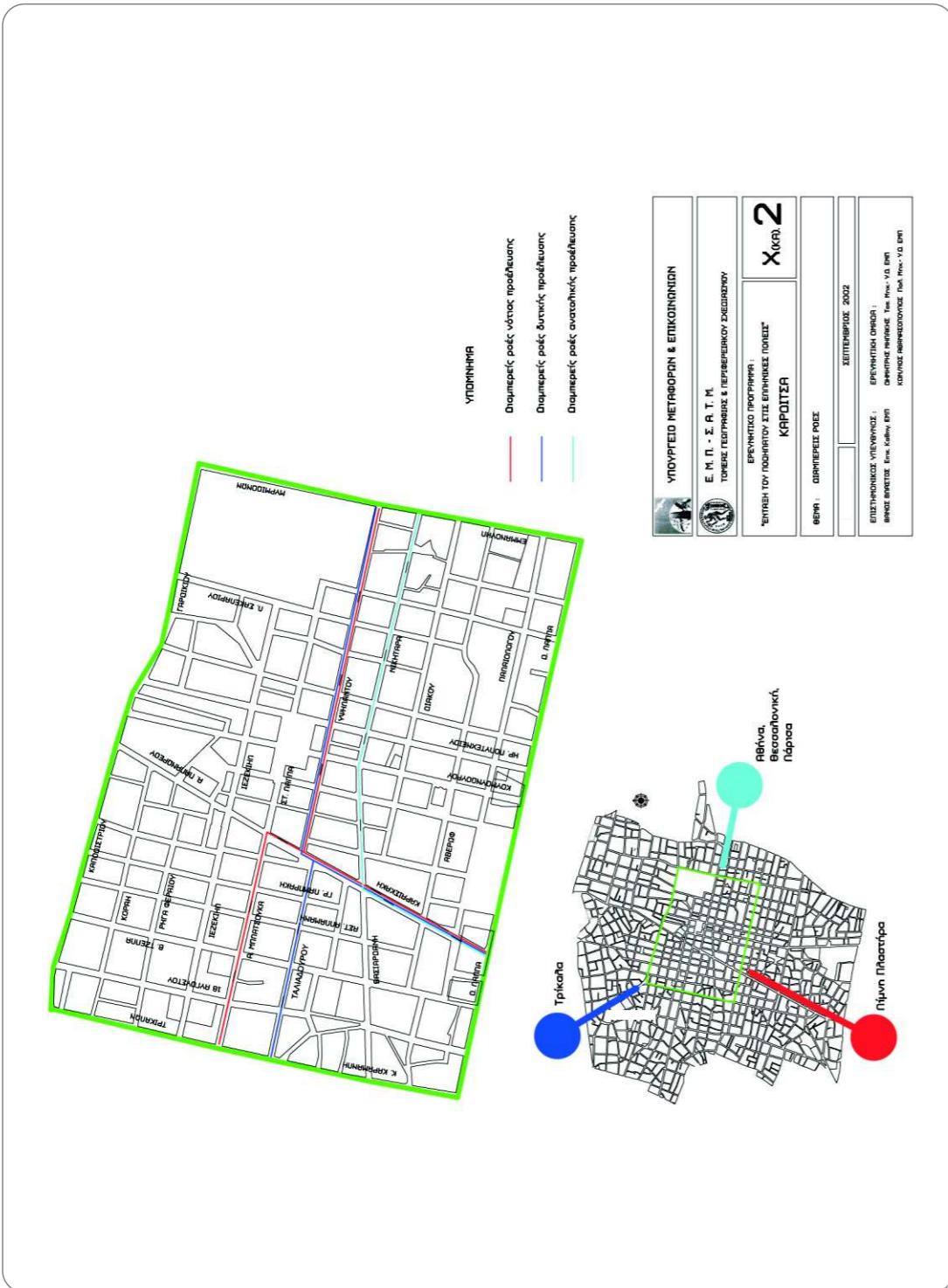
	Οδός Υψηλάντου	Οδός Ιεζεκίλ
Κυρίαρχη χρήση	Λιανικό εμπόριο	Λιανικό εμπόριο
Φόρτος αιχμής	670 οχ/ώρα	300 οχ/ώρα
Στάθμευση	Αραιή αμφίπλευρη	Πυκνή αμφίπλευρη
Αστική συγκοινωνία	ναι	ναι (μέχρι το μισό της διαδρομής)
Υπεραστική συγκοινωνία	ναι	όχι
Άμεση σύνδεση με πόλους έλξης	2	2
Άμεση σύνδεση με το υπόλοιπο δίκτυο	ναι	όχι (μέσω της Α. Παπανδρέου)
Πρόσβαση σε δημοτ. χώρους στάθμευσης		
R<100	2	0
R<200	2	1
R<300	4	4
Μήκος παρέμβασης	616 μ.	368 μ.
Διατομή	2 - 7,5 - 2	1,5 - 7,5 - 2

ΧΑΡΤΗΣ Χ(κα)1 > ΠΟΛΟΙ ΕΛΣΗΣ - ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ

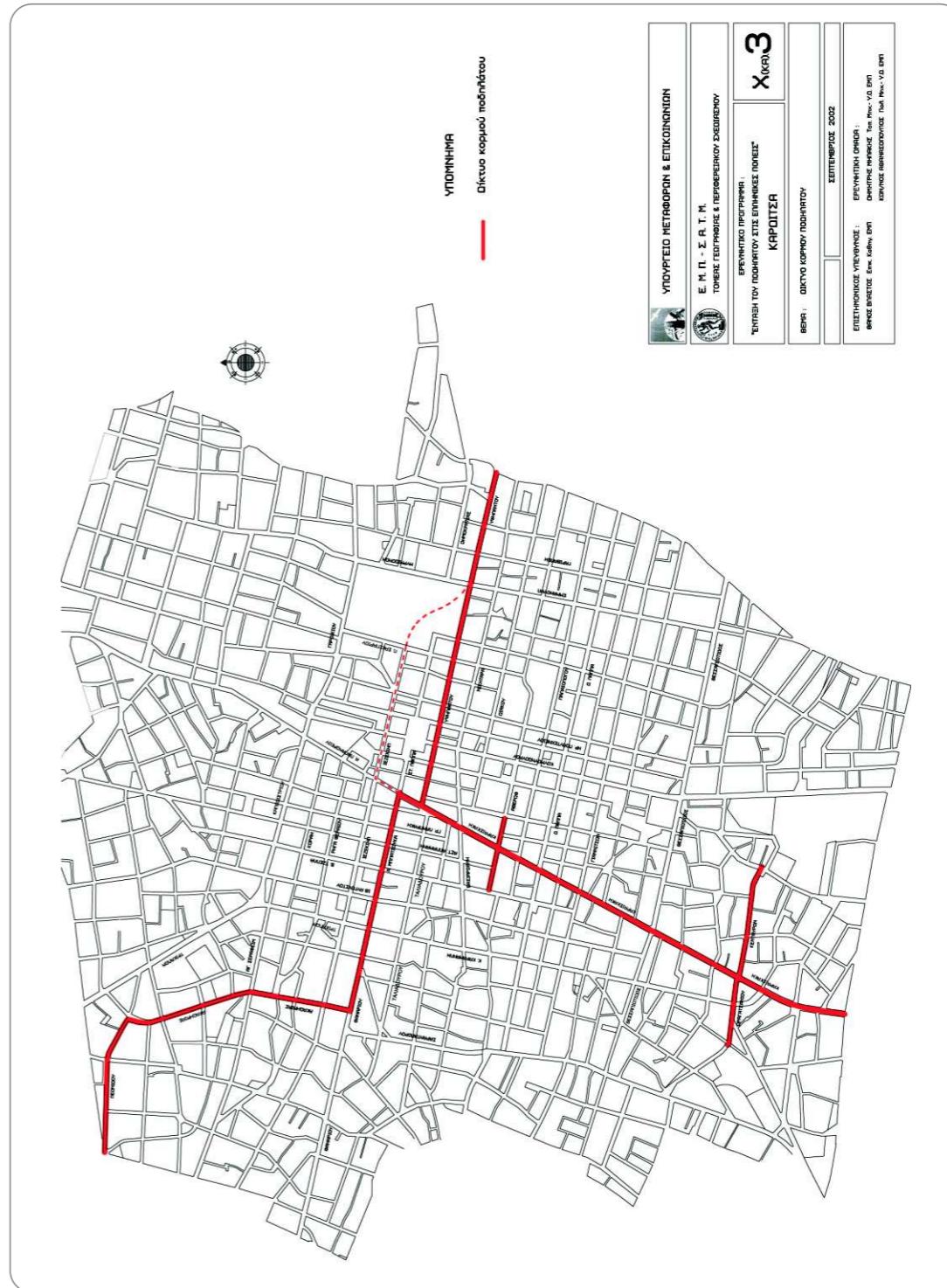
Καρδίτσα, οδός Καραϊσκάκη. Με τον ποδηλατόδρομο δημιουργήθηκε χώρος διέλευσης και για τον πεζό



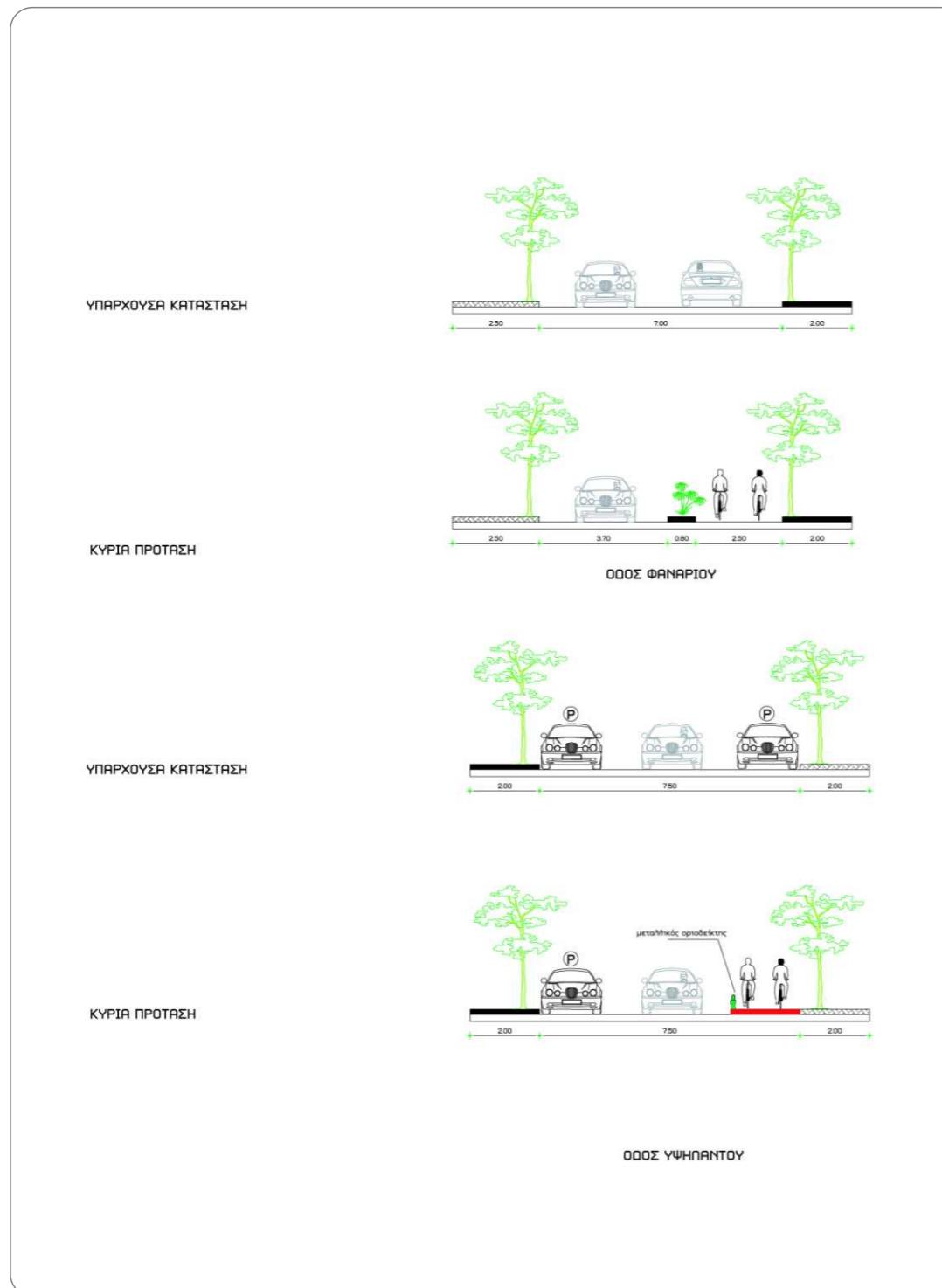
ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΚΑ)2 > ΔΙΑΜΠΕΡΕΙΣ ΡΟΕΣ



ΧΑΡΤΗΣ Χ(ΚΑ)3 > ΔΙΚΤΥΟ ΚΟΡΜΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ



Σχέδιο 7.5.1. Καρδίτσα. Χαρακτηριστικές διατομές τμημάτων του δικτύου ποδηλάτου



Σχέδιο 7.5.2. Καρδίτσα. Χαρακτηριστικοί κόμβοι του δικτύου ποδηλάτου

