

**ΣΧΕΔΙΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ  
ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ  
ΣΤΟΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΙΣΤΟ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ**

**A. ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΜΕΙΖΟΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΕΠΟΧΗΣ**

1. Με την υπ' αρ. 3/ 4.1.2011 απόφαση της Εκτελεστικής Επιτροπής του Δήμου Βόλου ανοίγει δημόσιος διάλογος για το κυκλοφοριακό της πόλης, που αφορά το σύνολο των αστικών μετακινήσεων (ΙΧ, ΜΜΜ, ποδήλατα και πεζοί). Στο πλαίσιο και της Σύμβασης του Άαρχους<sup>1</sup> (Ν. 3422/2005), θεωρούμε ότι οι δημότες του ενιαίου πλέον Δήμου Βόλου δικαιούνται και οφείλουν να συμμετέχουν στις διαδικασίες λήψης των αποφάσεων που αφορούν τέτοια κρίσιμα θέματα όπως το κυκλοφοριακό, να ενημερώνονται, να συζητούν, να καταθέτουν προτάσεις και να συμβάλλουν στην τελική πρόταση.

Με την ανωτέρω απόφαση συγκροτήθηκε 3μελής Επιτροπή από τους συναρμόδιους Αντιδημάρχους, κ.κ. Η. Ξηρακιά Ν. Μόσχο και Π. Πελεκάνο, οι οποίοι, από κοινού με τον Δήμαρχο κ.Π.Σκοτινιώτη, επιμελήθηκαν την πρόταση που παρουσιάστηκε στην Εκτελεστική Επιτροπή.

Αντικείμενο της παρούσας πρότασης προς διαβούλευση είναι **κατά βάση η χωρική ενότητα του κεντρικού ιστού της πόλης του Βόλου. Πρόθεση μας είναι, λαμβάνοντας υπόψη και τις ιδιομορφίες όλων των συνενούμενων Δήμων, να ακολουθήσει, σε δεύτερη φάση, πρόταση για τις αναγκαίες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε όλες ενότητες.**

2. Ο Βόλος, όπως όλες οι σύγχρονες αστικές πόλεις, υποφέρουν από το κυκλοφοριακό. Δυστυχώς η πληθυσμιακή έκρηξη του αυτοκινήτου έχει κατακλύσει τους δημόσιους χώρους και έχει προκαλέσει δυσεπίλυτα προβλήματα στις πόλεις. Η σημερινή κατάσταση στο εμπορικό κέντρο του Βόλου, σ' ότι αφορά τις αστικές μετακινήσεις (πεζοί, κίνηση αναπήρων, ΙΧ, ποδήλατα, μέσα μεταφοράς, πεζόδρομοι, parking κλπ) δεν διευκολύνει τη λειτουργία και τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης, γι' αυτό και πρέπει να τολμήσουμε την «ανατροπή» της.

Η προεκλογική μας δέσμευση ήταν ρητή και συγκεκριμένη : «Στοχεύουμε στη ρύθμιση της κίνησης των οχημάτων και στη δημιουργία υποδομών, ώστε να αποθαρρύνεται η χρήση των ΙΧ στο κέντρο της πόλης και να είναι η πόλη και τα χωριά εύκολα προσβάσιμα με δημόσια μέσα μεταφοράς και φιλικά προς τον πεζό, τον ποδηλάτη και τον συμπολίτη μας με κινητικά προβλήματα.»

Οι γενικές αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας και της Ήπιας Κυκλοφορίας στοχεύουν στη μείωση των μετακινήσεων, την ελεύθερη ροή με χαμηλή ταχύτητα και στη με τεχνικά μέσα αποτροπή της παράνομης στάθμευσης.

3. Γνωρίζουμε ότι το κυκλοφοριακό συνδέεται άμεσα με την ποιότητα ζωής στην πόλη. Μετά από εργαστηριακές μετρήσεις και μελέτη που συνέταξε το ΑΠΘ, αποδείχθηκε ότι η πιο σημαντική πηγή αερορύπανσης του ΠΣ Βόλου είναι το κυκλοφοριακό, με συνολικό ποσοστό συμμετοχής (συμπεριλαμβανομένης της επαναιώρησης της σκόνης) που φτάνει το 65%. Γνωρίζουμε επίσης, από έρευνες του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, ότι η ηχορύπανση, που συνδέεται άμεσα με το κυκλοφοριακό και άλλες λειτουργίες της πόλης, επιβαρύνει την υγεία των συμπολιτών μας.

---

<sup>1</sup> Υπογράφηκε στο Άαρχους της Δανίας την 25.6.1998

Περαιτέρω οι δημόσιοι χώροι έχουν καταληφθεί από παρανόμως παρκαρισμένα αυτοκίνητα που δεν επιτρέπουν την ομαλή κυκλοφορία στους κεντρικούς δρόμους, τα πεζοδρόμια, τους πεζοδρόμους και δεν διευκολύνουν τους πεζούς και τους συμπολίτες μας με αναπηρία, ενώ οι πεζόδρομοι έχουν καταληφθεί από τραπεζοκαθίσματα και ζαρντινιέρες.

Τα ανωτέρω διαμορφώνουν μια κατάσταση ιδιαίτερος επιβαρυντική για την ποιότητα ζωής του δημότη, συνεπώς απαιτείται άμεση και ριζική αντιμετώπιση.

Η μία μετά την άλλη οι μεγάλες πόλεις της Ευρώπης και όλου του κόσμου επικαιροποιούν διαρκώς όλο και πιο αυστηρά μέτρα για να διευκολύνουν τη βιώσιμη κινητικότητα (από τη επιβολή διοδίων για είσοδο στην πόλη μέχρι τη δημοπράτηση των πινακίδων κυκλοφορίας). **Μαγικές λύσεις δεν υπάρχουν**, γι' αυτό και δεν πρέπει να καλλιεργούνται ανεδαφικές προσδοκίες, ότι με κάποιο οδικό έργο ή με τη λήψη κάποιων μέτρων, που δεν θα ενοχλήσουν κανέναν, θα λύσουμε οριστικά το πρόβλημα. **Το κυκλοφοριακό θα πρέπει να μας απασχολεί διαρκώς**. Η αρμόδια υπηρεσία του Δήμου είναι ανάγκη να επεξεργάζεται διαρκώς νέα στοιχεία για νέες διορθωτικές κινήσεις.

Πριν αποφασίσουμε για τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν, επιβάλλεται να συμφωνήσουμε για το πιο είναι το **όραμά μας** για το νέο Δήμο Βόλου. Η ιστορία της πόλης μας, η παραγωγική της φυσιογνωμία, η γεωγραφική της θέση στον ελληνικό χώρο, το φυσικό περιβάλλον, οι οικισμοί των Δήμων που συνενώθηκαν, οι δημόσιες και ιδιωτικές υποδομές που διαθέτει, μας δίνουν το δικαίωμα να οραματιζόμαστε το Βόλο του μέλλοντος ως μια **πράσινη τεχνόπολη**, ως μια πόλη δηλαδή που θα κερδίσει το στοίχημα της νέας ψηφιακής εποχής και της περιβαλλοντικά βιώσιμης ανάπτυξης, με υποδομές και ποιότητα ζωής που θα αποτελούν πόλο έλξης για σύγχρονες επενδύσεις και ευχάριστη μόνιμη διαμονή ή φιλοξενία. Μια ανθρώπινη πόλη, ωστόσο, έχει ανάγκη από κατάλληλους και ελκυστικούς, για τους δημότες και του επισκέπτες της, δημόσιους χώρους που αλλάζουν το τοπίο, που αναδύουν την ιστορία και τον πολιτισμό της και γίνονται ο αγαπημένος τόπος συνάντησης. Αυτό δεν μπορεί να κατακτηθεί χωρίς να λύσουμε το κυκλοφοριακό πρόβλημα που επηρεάζει το σύνολο της κοινωνικής και οικονομικής ζωής.

## **B. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗ ΣΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ**

### **I. Μακροπρόθεσμα μέτρα**

Αποτελεί κοινή πεποίθηση ότι το συγκεκριμένο πρόβλημα είναι και πρόβλημα νοοτροπίας ως προς τη χρήση του αυτοκινήτου. Πρόθεσή μας, με την παρούσα πρόταση και με τη λήψη κάποιων ριζικών μέτρων, είναι και το να συμβάλουμε ώστε να πραγματοποιηθεί η επιθυμούμενη αλλαγή νοοτροπίας των δημοτών. Η πρόληψη και η αλλαγή νοοτροπίας (ανεξαρτήτως ηλικιών) είναι σημαντικοί παράγοντες που επιβάλλεται να ληφθούν υπόψη. Στον αντίποδα, τα κατασταλτικά μέτρα, η επιβολή υπέρογκων προστίμων και η διαρκής και αυστηρή αστυνόμευση πρέπει να αποτελούν τις ύστατες λύσεις.

Στο πλαίσιο της αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Βόλου που βρίσκεται σε εξέλιξη, και των αναθεωρήσεων και των ΣΧΟΟΑΠ που θα ακολουθήσουν για τους άλλους οικισμούς, επιβάλλεται να φροντίσουμε ώστε να ενσωματωθούν μακροπρόθεσμες ρυθμίσεις και προτάσεις, που να υπηρετούν το στόχο της πράσινης τεχνόπολης, δηλαδή: αποθάρρυνση κυκλοφορίας ΙΧ στον

κεντρικό ιστό της πόλης και των οικισμών και διευκόλυνση της πρόσβασης σε πεζούς, αναπήρους, ποδήλατα, ΜΜΜ και ΤΑΧΙ.

## **II. Μεσοπρόθεσμα μέτρα**

### **1. Περιφερειακός με παράκαμψη ΠΣ Βόλου – Αγριάς**

**1<sup>α</sup>.** Ένα τμήμα του περιφερειακού, από Λαρίσης μέχρι Ν. Δημητριάδα, λειτουργεί ήδη μετά την προσωρινή απόδοση σε χρήση πριν από δύο χρόνια. Τα αποτελέσματα είναι ήδη πολύ θετικά με την εκτροπή του συνόλου των βαρέων οχημάτων, αλλά με σημαντικό κόστος επιβάρυνσης για τη συνοικία της Νέας Δημητριάδας, εξαιτίας της εμπλοκής του έργου στη σήραγγα της Γορίτσας.

Άμεσος στόχος η ολοκλήρωση του τμήματος Γορίτσα-παραλία Αγριάς, ώστε να πετύχουμε διαμπερή κυκλοφορία του ΠΣ Βόλου.

**1β.** Ολοκλήρωση των μελετών που έχουν προκηρυχθεί, για τα τμήματα της Περιφερειακής Οδού «Μπουρμπουλήθρα» - Λαρίσης και παράκαμψη της Αγριάς, ώστε να δημοπρατηθούν και να συνδέσουν τον Περιφερειακό με την είσοδο της πόλης από τις Αλυκές, όπως επίσης να δώσουν ανάσα στην Αγριά.

**1γ.** Τελικός στόχος η ολοκλήρωση του Περιφερειακού, με την προκήρυξη της μελέτης και την κατασκευή του έργου από τη θέση «Σωρός» μέχρι «Μπουρμπουλήθρα» καθώς και την παράκαμψη των οικισμών Άνω & Κάτω Λεχωνίων.

**1δ.** Η εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας στον Περιφερειακό πρέπει να συνδυαστεί και με κίνητρα ταχύτητας. Πολύ σύντομα θα απαιτηθεί η κατασκευή ανισόπεδων κόμβων σε τέσσερις (4) τουλάχιστον διασταυρώσεις (Ιωλκού, Κασσαβέτη, Φυτόκου Μελισσατικών).

**2.** Διάνοιξη και σε δεύτερο στάδιο υπογειοποίηση της **οδού Παγασών** στο Σιδηροδρομικό Σταθμό, με στόχο την ενεργοποίηση του δακτυλίου Παγασών-Αναλήψεως-Αγ.Δημητρίου.

**3.** Αποκέντρωση των διοικητικών υπηρεσιών, πολλές από τις οποίες έχουν υπερτοπική ακτινοβολία καθώς απευθύνονται στο σύνολο του Νομού Μαγνησίας. Στην κατεύθυνση αυτή προτείνεται η δημιουργία **Νέου Διοικητικού Κέντρου** είτε στην περιοχή Χορμοβέικων, μεταξύ Περιφερειακής οδού και Αγ.Παρασκευής, είτε στην έκταση του Στρατοπέδου Γεωργούλα στη Νέα Ιωνία.

Πρέπει άμεσα να ξεκινήσουν οι διαδικασίες «ωρίμανσης» των μελετών ώστε να διεκδικήσουμε την κατασκευή τους.

## **III. Είκοσι (20) άμεσα μέτρα**

Όλες οι προτάσεις που αναφέρθηκαν καθώς και άλλες πέραν αυτών, θα πρέπει να μελετηθούν στο πλαίσιο μιας γενικής μελέτης οργάνωσης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης για το σύνολο των οικισμών του Δήμου Βόλου. Η αναθεώρηση του ΓΠΣ Βόλου είναι μια ευκαιρία για έναν μακροπρόθεσμο κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η τελευταία Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας της πόλης του Βόλου (Γ.Μ.Μ.Κ), ανατέθηκε το 1995 από το ΥΠΕΧΩΔΕ, ολοκληρώθηκε το 1999 και εγκρίθηκε το Μάρτιο του 2000<sup>2</sup> Είναι

---

<sup>2</sup> αρ. απόφασης ΔΜΕΟ/ε/ο/411/27.3.2000

προφανές ότι η αξιολόγηση των κυκλοφοριακών παρεμβάσεων που η ανωτέρω Γ.Μ.Μ.Κ. πρότεινε, η καταγραφή των νέων κυκλοφοριακών δεδομένων και η επεξεργασία προτάσεων, μπορεί να πραγματοποιηθεί μόνο με μια επικαιροποίηση της ανωτέρω Μελέτης, στην οποία πρέπει να συμπεριληφθούν όλες οι χωρικές ενότητες του νέου ενιαίου Δήμου Βόλου.

Τα νέα δεδομένα του Δήμου Βόλου και οι συνθήκες που δημιουργεί ο «Καλλικράτης», απαιτούν την οργάνωση και λειτουργία μιας συνεκτικής και αναβαθμισμένης δημοτικής υπηρεσίας, που θα παρεμβαίνει διαρκώς με αξιολογήσεις, διορθωτικές κινήσεις και ρυθμίσεις στο κυκλοφοριακό της πόλης και των οικισμών.

Ωστόσο, επειδή το κυκλοφοριακό πρόβλημα, ειδικά του πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου, δεν επιδέχεται αναβολή, προτείνουμε τα εξής άμεσα μέτρα για τον κεντρικό κατά βάση ιστό της πόλης, τα οποία στοχεύουν αφενός στην αποθάρρυνση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης και αφετέρου, όταν αυτά εισέρχονται, να υπάρχει κατά το δυνατόν συνεχής και διαμπερής κυκλοφορία, ώστε να αποφεύγονται μπουτλιαρίσματα, διπλοπαρκαρίσματα, παράνομη στάθμευση. Συγκεκριμένα προτείνουμε :

### **1. Δακτύλιος**

**A.** Ο Δακτύλιος αποτελεί ένα μέτρο ρύθμισης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στο κέντρο μιας πόλης, το οποίο έχει δοκιμαστεί σε αρκετές πόλεις της Ευρώπης, αναλόγου μεγέθους του Βόλου, με θετικά αποτελέσματα. Επίσης είναι ένα μέτρο το οποίο συντείνει στη διαμόρφωση συγκεκριμένης νοοτροπίας. Στα πλεονεκτήματα αυτού συνυπολογίζεται ότι είναι χωρίς οικονομικό κόστος.

Προτείνεται η καθιέρωση δακτυλίου δρόμων μεταξύ των οδών Μαυροκορδάτου – Γαλλίας - Κοραή – Ιάσονος (περιλαμβανομένων). Σύμφωνα με το μέτρο αυτό στις καθημερινές θα επιτρέπεται η κυκλοφορία εντός του δακτυλίου των δρόμων που περιλαμβάνει, μόνο για τα αυτοκίνητα των οποίων ο αριθμός κυκλοφορίας τελειώνει σε μονό αριθμό ή μόνο για τα αυτοκίνητα των οποίων ο αριθμός λήγει σε ζυγό αριθμό, ανάλογα με το αν ο αριθμός της ημέρας του μήνα είναι αντίστοιχα μονός ή ζυγός. Τα όρια του δακτυλίου θα προσδιορισθούν με ειδική σήμανση, που θα τοποθετηθεί στους δρόμους εισόδου.

Προτείνεται να μείνει εκτός δακτυλίου το τμήμα της οδού Αργοναυτών μέχρι το ύψος της οδού Ιωλκού, για την εξυπηρέτηση του επιβατικού λιμανιού αλλά και κάποιου πολίτη ο οποίος έχει ανυπέβλητη ανάγκη να κατέβει στο κέντρο της πόλης με αυτοκίνητο που δεν κυκλοφορεί λόγω δακτυλίου και ο οποίος θα μπορεί, κινούμενος περιμετρικά, να φθάνει, μέσω της οδού Αργοναυτών, στο πάρκινγκ του λιμανιού.

Το μέτρο του Δακτυλίου θα ισχύει κάθε ημέρα από ώρα 08:00 έως 22:00.

Το μέτρο του Δακτυλίου δεν θα ισχύει από Σάββατο ώρα 15:00 έως την Δευτέρα ώρα 07:00.

Το μέτρο του Δακτυλίου αναστέλλεται από 15 Ιουλίου έως 15 Σεπτεμβρίου.

Εξαιρούνται του μέτρου τα Μ.Μ.Μ και τα TAXI, η πρόσβαση των οποίων θα είναι ελεύθερη όλες τις ημέρες και τις ώρες.

Το μέτρο του Δακτυλίου δεν ισχύει επίσης για : α) αυτοκίνητα χρηστών με αναπηρία, β) υβριδικά αυτοκίνητα, γ) ενοικιαζόμενα αυτοκίνητα, δ) αυτοκίνητα που αποδεδειγμένα μετακινούνται με οχηματαγωγό πλοίο.

**B.** Εντός του Δακτυλίου μπορεί να απαγορεύεται και τελείως η κυκλοφορία οχημάτων, όταν η ατμοσφαιρική ρύπανση του πολεοδομικού συγκροτήματος

ξεπερνάει το όριο επιφυλακής, σύμφωνα με τις κείμενες διατάξεις και τις μετρήσεις του σταθμού του ΥΠΕΚΑ.

## **2. Ποδήλατα**

Σε απόλυτη συνάφεια με το ανωτέρω μέτρο προτείνεται η καθιέρωση τεσσάρων κεντρικών σημείων στα σημεία εισόδου και εξόδου από το δακτύλιο, στο οποίο θα υπάρχουν ποδήλατα του Δήμου. Τα ποδήλατα θα μπορεί να τα προμηθεύεται ο πολίτης, από σταθερή βάση, αντί μικρού τιμήματος το οποίο θα προορίζεται για τη συντήρηση αυτών. Αυτό προϋποθέτει ότι θα εξασφαλιστούν θέσεις στάθμευσης στα σημεία αυτά.

## **3. Επέκταση ελεγχόμενης στάθμευσης περιμετρικά του δακτυλίου**

Σε απόλυτη, επίσης, συνάφεια, με το μέτρο του δακτυλίου, προτείνεται η επέκταση της ελεγχόμενης στάθμευσης περιμετρικά του δακτυλίου (οδός Κωνσταντά κλπ.), με ειδική μέριμνα για τους μονίμους κατοίκους.

## **4. Δρόμοι Ήπιας Κυκλοφορίας**

Οριοθέτηση ζώνης ήπιας κυκλοφορίας στο εμπορικό κέντρο, μεταξύ των οδών Γαμβέτα – 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου (Αλεξάνδρας) - Χατζηαργύρη – Αργοναυτών (περιλαμβανομένων). για τη διευκόλυνση πεζών, αναπήρων και ποδηλάτων, με όριο ταχύτητας τα 30 χιλ. για όλους τους δρόμους πλην των κεντρικών συλλεκτριών (Δημητριάδος, Ιάσονος, Κ.Καρτάλη, Ιωλκού).

Η επέκταση των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας δεν σημαίνει αυτονόητα κατάργηση θέσεων στάθμευσης, αφού η μετατροπή τους σε ήπιας κυκλοφορίας μπορεί να γίνει με τρόπο που θα επιτρέπει να προβλεφθούν θέσεις στάθμευσης ειδικά για τους μονίμους κατοίκους.

## **5. Υποχρεωτική Κίνηση φορτηγών από τον Περιφερειακό**

Μετά από την ολοκλήρωση του τμήματος Γορίτσα - παραλία Αγριάς, προτείνεται να οριστεί ως υποχρεωτική η κίνηση των φορτηγών αυτοκινήτων (πάνω από ένα μέγεθος) στον Περιφερειακό.

Μεσοπρόθεσμος στόχος, τα σύνολο της διαμπερούς οριζόντιας κυκλοφορίας που σήμερα γίνεται στην παραλιακή ζώνη (Δημητριάδος – Ιάσονος), να μεταφερθεί στον Περιφερειακό, με κάθετες συνδέσεις και ήπια κυκλοφορία προς τις κεντρικές περιοχές της πόλης.

Σε αυτή την περίπτωση θα πρέπει να εξετασθεί σειρά από κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, με αλλαγή ενδεχομένως μονοδρομήσεων, που θα οδηγούν τα οχήματα ευκολότερα στον Περιφερειακό.

## **6. Αλλαγή Εισόδου – Εξόδου φορτηγών στο εμπορικό Λιμάνι**

Μια σημαντική επιβάρυνση της πόλης προέρχεται από τη διακίνηση των φορτηγών του εμπορικού και επιβατικού λιμανιού. Για το επιβατικό λιμάνι τα πράγματα είναι πιο δύσκολα, αφού η διακίνηση γίνεται από τον κεντρικό προβλήτα.

Προτείνεται τα βαριά οχήματα του εμπορικού λιμανιού να οδηγηθούν άμεσα εκτός πόλης, με τη λειτουργία της νέας εισόδου-εξόδου του λιμανιού στον κόμβο του βιολογικού (θέση «Μπουρμπουλήθρα»).

## **7. Απαγόρευση φορτοεκφόρτωσης στο κέντρο της πόλης ημέρες και ώρες λειτουργίας καταστημάτων.**

Μέρος της επιβάρυνσης του κυκλοφοριακού αποτελεί και η κίνηση φορτηγών στο κέντρο της πόλης και η στάθμευση αυτών για φορτοεκφορτώσεις εμπορευμάτων σε καταστήματα της πόλης, σε εργάσιμες ώρες και ημέρες. Επισημαίνουμε ότι υπάρχει ήδη σχετική απόφαση δημοτικού συμβουλίου, η υπ' αρ. 378/1995, η οποία όμως δεν τηρείται.

Προτείνεται η απαγόρευση κυκλοφορίας φορτηγών κατά τις ημέρες από Δευτέρα έως Σάββατο και για τις ώρες από 9:00 έως 14:00 και από 17:00 έως 21:00 (εκτός Δευτέρας, Τετάρτης και Σαββάτου)

## **8. Βελτιστοποίηση φωτεινής σηματοδότησης**

Έχει παρατηρηθεί ότι πολλοί φωτεινοί σηματοδότες σε κεντρικούς δρόμους της πόλης, όπως π.χ. Πολυμέρη, Περιφερειακή Οδός, δεν είναι συγχρονισμένοι μεταξύ τους, με συνέπεια να δημιουργείται συμφόρηση σε κάθε φανάρι και να μην υπάρχει ροή κυκλοφορίας.

Επιβάλλεται να προχωρήσει η εφαρμογή ηλεκτρονικού αυτοματισμού και κεντρικού ελέγχου του συστήματος φωτεινών σηματοδοτών των βασικών οδικών αρτηριών της πόλης, σύμφωνα με υπάρχουσα μελέτη.

## **9. Αποτροπή παράνομης στάθμευσης οχημάτων στα πεζοδρόμια.**

Είναι σύνηθες το φαινόμενο να σταθμεύουν παράνομα τα αυτοκίνητα επάνω σε πεζοδρόμια, στερώντας έτσι το χώρο αυτό από τους πεζούς.

Προτείνεται η καταγραφή των οδών αυτών, η τοποθέτηση καλαίσθητων εμποδίων στα πεζοδρόμια και η τεχνητή προστασία των χώρων αυτών.

## **10. Αποτροπή παράνομης στάθμευσης στους πεζοδρόμους**

Επίσης συνηθισμένο είναι το φαινόμενο της εισόδου αυτοκινήτων σε πεζοδρόμους ή ακόμη και πλατείες και η στάθμευση αυτών. Κραυγαλέο το παράδειγμα της Πλατείας Αγ. Νικολάου, όπου τις νυκτερινές ώρες μετατρέπεται σε μεγάλο πάρκινγκ, αλλοιώνοντας έτσι και την αισθητική του χώρου.

Προτείνεται η τοποθέτηση εμποδίων («κολωνάκια») στις εισόδους των πεζοδρόμων.

## **11. Αυστηροποίηση Αστυνόμευσης – Αυστηρές Κυρώσεις.**

Απαιτείται πρώτα απ' όλα η αυστηρή πειθαρχία των οδηγών στις πινακίδες του ΚΟΚ. Η παράνομη στάθμευση μερίδας συμπολιτών «που κάνουν τη ζωή δύσκολη στους πολλούς», πρέπει να αντιμετωπισθεί με αυστηρές κυρώσεις στους αυθαιρετούντες.

Ήδη στον τομέα αυτό υπάρχουν κάποια πρώτα θετικά αποτελέσματα, αφού η Δημοτική Αστυνομία έχει προχωρήσει στην αφαίρεση μεγάλου αριθμού πινακίδων, έχει σταματήσει η διαγραφή των κλήσεων, ενώ βεβαιώνονται πλέον στην οικεία Δ.Ο.Υ. όλες οι παραβάσεις που διαπιστώνονται.

Το επόμενο βήμα θα είναι να χρησιμοποιηθεί από τη Δημοτική Αστυνομία και γερανός άμεσης απόσυρσης των παράνομα σταθμευμένων, ειδικά στις περιπτώσεις στάθμευσης σε θέσεις ΑμεΑ, στάσεις λεωφορείων και πεζοδρόμους.

## **12. Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης<sup>3</sup>**

<sup>3</sup> Με την υπ' αρ. 615/2003 κανονιστική απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου αποφασίσθηκε η επέκταση της περιοχής του ΔηΣΕΣ η οποία προβλέφθηκε να είναι α) η περικλειόμενη από τις οδούς Φιλελλήνων – Α. Γαζή – 54<sup>ου</sup> Συντ. Ελλάς – Αργοναυτών –

**A.** Το Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης του Δήμου Βόλου (ΔηΣΕΣ) άρχισε να λειτουργεί το 1994, με παρκόμετρα της εταιρείας «ΑΜΑΝΟ» που είχε προμηθευτεί η ΤΕΟΚΑΡ, η εταιρεία που εγκατέστησε το σύστημα. Ωστόσο τα παρκόμετρα είναι πλέον παλαιωμένα και η λειτουργία τους έχει καταστεί προβληματική. Εδώ και πέντε χρόνια η εταιρεία έχει σταματήσει να βγάζει ανταλλακτικά για τον τύπο αυτό των παρκομέτρων και αναγκαστικά οι σχετικές προμήθειες γίνονται από προμηθευτές που τυγχάνει να έχουν στοκ. Ωστόσο και αυτές οι πηγές εξαντλούνται. Σήμερα το ΔηΣΕΣ αριθμεί 757 θέσεις στάθμευσης

**B.** Είναι προφανές ότι το υπάρχον σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης έχει ξεπεράσει τα όρια του και πρέπει να εξετασθούν εναλλακτικές λύσεις Σε κάθε περίπτωση η προμήθεια νέων αντίστοιχων παρκομέτρων θα αποτελέσει λύση ιδιαίτερα δαπανηρή, η οποία δεν μπορεί να εξεταστεί στην παρούσα οικονομική συγκυρία του Δήμου. Συνεπώς πρέπει να εξετάσουμε διαφορετικά συστήματα ελεγχόμενης στάθμευσης, χωρίς παρκόμετρα, ενδεχομένως με **κάρτες χρονοχρέωσης**, που θα πωλούνται από διάφορα σημεία στην πόλη (περίπτερα, δημοτικά καταστήματα κλπ).

**Γ.** Προτείνεται η επέκταση του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στις οδούς Δημητριάδος – Ιάσονος – Ιωλκού, όπου να επιτρέπεται η στάθμευση στους χώρους που θα καθοριστεί, με ανώτατο όριο τη μία (1) ώρα, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η ανανέωση των θέσεων στάθμευσης.

### **13. Πλαστικά κολωνάκια - «κορύνες» - πλαστικοί οριοδείκτες**

Οι κορύνες είναι ένα μέτρο που έχει δημιουργήσει μεγάλη συζήτηση στην πόλη του Βόλου, με απόψεις αντικρουόμενες. Ωστόσο κοινή διαπίστωση αποτελεί ότι το μέτρο αυτό διευκόλυνε τη γρήγορη ροή κυκλοφορίας σε ορισμένα σημεία της πόλης. Ότι εξασφαλίστηκε η ελεύθερη ροή των αυτοκινήτων και η αποτροπή συμφορήσεων. Επίσης οι χρόνοι διέλευσης μειώθηκαν αισθητά, με αντίστοιχες μειώσεις στην αέρια ρύπανση και την κατανάλωση καυσίμων.

Προτείνεται να διατηρηθούν οι κορύνες στη λεωφόρο Λαμπράκη, όπου η τοποθέτησή τους κατά κοινή ομολογία έχει βοηθήσει σημαντικά την κυκλοφορία. Θα πρέπει, παράλληλα, να υπάρξει διαγράμμιση με κίτρινο χρώμα ή «μάτια γάτας» στη διπλή διαχωριστική γραμμή.

Για τους ίδιους λόγους προτείνεται να διατηρηθούν οι κορύνες και στην οδό Πολυμέρη, στο ύψος του Νοσοκομείου.

Όσον αφορά τις κορύνες στις οδούς Κ.Καρτάλη, Ιωλκού και Ιάσονος, προτείνεται να διατηρηθούν μέχρις ότου δοκιμαστεί η αποτελεσματικότητα του δακτυλίου και των μέτρων αστυνόμευσης. Αν αυτά αποδειχθούν αποτελεσματικά, τότε μπορούμε να προχωρήσουμε στην αφαίρεσή τους.

### **14. Πεζόδρομοι και πεζοδρόμια**

Οι πεζόδρομοι έχουν σε μεγάλο βαθμό κατακλυστεί από τραπεζοκαθίσματα και ζαρντινιέρες, ενώ τα στενά πεζοδρόμια είναι ουσιαστικά αδιάβατα από διάσπαρτα εμπόδια (πινακίδες, δένδροφυτεύσεις κλπ.)

---

Τοπάλη – Ιάσονος – Φιλελλήνων και β) η περικλειόμενη από τις οδούς 2ας Νοεμβρίου – Βερναρδάκη – Παπαδιαμάντη – Ξενοφώντος γ) ο χώρος στάθμευσης της Πλατείας Ρ. Φεραίου στην οδό Ξενοφώντος και δ) η οδός Δημητριάδος από Φιλελλήνων έως Περαιβού.

Προτείνεται η σαφής οριοθέτηση του διατιθέμενου χώρου στους πεζοδρόμους και η αυστηρή τήρηση της παραχώρησης, επί ποινή ανάκλησης της άδειας λειτουργίας του καταστήματος.

Άμεσα να ξεκινήσει πρόγραμμα βελτίωσης της βατότητας, με διαπλατύνσεις πεζοδρομίων τοπικές ή ολικές, βελτίωση των επιστρώσεων και απόσυρση των ιστών των φωτιστικών και αντικατάστασή του με αναρτημένες λάμπες.

#### **15. Ποδηλατόδρομοι**

Η διευκόλυνση του ποδηλάτη είναι ισότιμη με τη διευκόλυνση του πεζού μέσα στην πόλη. Ο ποδηλάτης και ο πεζός έχουν προτεραιότητα και πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να κινούνται ελεύθερα μέσα στην πόλη.

Το συγκεκριμένο έργο που εκτελέστηκε στο Δήμο Βόλου, θεωρείται μη λειτουργικό και μη ασφαλές. Σημαντικό ωστόσο κέρδος, η παραχώρηση οδοστρώματος πλάτους 2.30μ. υπέρ του ποδηλάτου.

Προτείνεται να συνταχθεί και να ενσωματωθεί στο υπό αναθεώρηση Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ένα γενικό προγραμματικό σχέδιο (master plan) για την ανάπτυξη δικτύου ποδηλατοδρόμων που θα συνδέει τις συνοικίες με το κέντρο της πόλης. Στο πλαίσιο αυτό θα εξετασθεί ποια τμήματα του υπάρχοντος δικτύου πρέπει να αποξηλωθούν και ποια τμήματα θα χρησιμοποιηθούν ως α' φάση ενός έργου που στο επόμενο στάδιο θα προβλέπει **ανύψωση του καταστρώματος στο ύψος του πεζοδρομίου**. Άμεσα πρέπει να προχωρήσει η αποξήλωση ορισμένων ποδηλατοδρόμων που η κατασκευή τους θέτει σε δοκιμασία την κοινή λογική (π.χ. οδού Φερών).

Για τα τμήματα που θα δοθούν σε χρήση τώρα, θα προηγηθεί σήμανση κάθετη και οριζόντια και ενημερωτική εκστρατεία για την διευκόλυνση και το σεβασμό στον ποδηλάτη.

#### **16. Στάθμευση στις ράμπες ΑμεΑ –μέτρα για την κίνηση ΑμεΑ:**

Η παράνομη στάθμευση μπροστά στις ράμπες ΑμεΑ είναι «δυο φορές παράνομη». Θα επιδιωχθεί, πέρα από την αστυνόμευση, η κατάλληλη διαμόρφωση (επέκταση πεζοδρομίων κλπ) για την απρόσκοπτη κυκλοφορία πεζών και αμαξιδίων.

Η ήπια κυκλοφορία στη ζώνη του εμπορικού κέντρου θα συνοδευτεί με ρυθμίσεις και κατασκευές που θα διευκολύνουν την ασφαλή κίνηση των ΑμεΑ.

#### **17. Καθιέρωση σημείων στάθμευσης Μοτοποδηλάτων**

Προτείνεται η καθιέρωση συγκεκριμένων σημείων στην πόλη, όπου θα μπορούν να σταθμεύουν τα μοτοποδήλατα, έτσι ώστε να αποφευχθεί το φαινόμενο αυτά να καταλαμβάνουν πεζοδρόμια και κοινόχρηστους χώρους.

#### **18. Νέοι χώροι στάθμευσης μόνον εκτός δακτυλίου**

Η αποθάρρυνση της χρήσης των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης προϋποθέτει τη δημιουργία περιφερειακών σταθμών στάθμευσης αυτοκινήτων και χρήση ποδηλάτων ή μικρών –κυρίως- λεωφορείων του Αστικού ΚΤΕΛ. Είμαστε, συνεπώς, αντίθετοι στη δημιουργία νέων πάρκινγκ εντός της περιοχής του δακτυλίου.

Στην περιοχή εκτός του δακτυλίου, προτείνεται, από τη μελέτη αναθεώρησης του ΓΠΣ, η κατασκευή νέου υπόγειου κτιρίου στάθμευσης οχημάτων, καθώς και υπαίθριος σταθμός ΙΧ αυτοκινήτων, στην προοπτική ο Προβλήτας 1 του λιμανιού να μετατραπεί σε επιβατικό προβλήτα και τα υφιστάμενα κτίρια μεταξύ αυτού και της Λεωφόρου Λαμπράκη να αξιοποιηθούν για τη δημιουργία Ζώνης Εμπορίου,



Αναψυχής και Εστίασης (ζώνη «Τελωνείου») και Ζώνης Πολιτιστικών Δραστηριοτήτων (ζώνη «Σιλό») και προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι παραπάνω δραστηριότητες.

### **19. Αστικό ΚΤΕΛ**

Είναι προφανές ότι όλα τα παραπάνω προϋποθέτουν και τον επανασχεδιασμό και τη διευκόλυνση των ΜΜΜ, στο πλαίσιο της λειτουργίας του ΚΤΕΛ και των αλλαγών που επέρχονται στις αστικές συγκοινωνίες τα επόμενα χρόνια.

Παράλληλα με την εφαρμογή του Δακτυλίου, θα γίνει προσπάθεια με το Αστικό ΚΤΕΛ, ώστε να υπάρξει ριζική αναδιάταξη δρομολογίων και γραμμών, μείωση του εισιτηρίου, καθώς και καθιέρωση mini-bus με πράσινη τεχνολογία. Με την προοπτική του Περιφερειακού, θα πρέπει επίσης να μελετηθεί η καθιέρωση ενιαίας γραμμής αστικών λεωφορείων.

### **20. Άμεση μετεγκατάσταση δημοσίων υπηρεσιών**

Απαιτείται η άμεση μετεγκατάσταση ορισμένων δημοσίων υπηρεσιών, η μεταφορά των οποίων θα ανακουφίσει σημαντικά το κέντρο της πόλης. Αυτό αφορά την Πυροσβεστική Υπηρεσία (είμαστε πολύ κοντά στο να βρεθεί η πρόσφορη λύση) και την Αστυνομία (είναι έτοιμο προς δημοπράτηση το νέο Αστυνομικό Μέγαρο στο Αλιβέρι Νέας Ιωνίας).

*Για να χρηματοδοτηθούν τόσο οι αστικές παρεμβάσεις όσο και η ενδεχόμενη επιδότηση της χρήσης του ποδηλάτου ή των ΜΜΜ από τους περιφερειακούς σταθμούς προς το κέντρο, θα πρέπει να δημιουργηθεί ταμείο, το οποίο θα αντλεί πόρους από τα πρόστιμα που προέρχονται από την παράνομη στάθμευση στην πόλη. Θα ξέρει ο πολίτης ότι το πρόστιμο που θα πληρώσει θα του επιστραφεί ως επένδυση στη βιώσιμη κινητικότητα μέσα στην πόλη.*

### **ΕΠΙΛΟΓΟΣ**

Ο διάλογος που ανοίγει η Δημοτική Αρχή θα είναι διαρκής, αφού και το πρόβλημα των αστικών μετακινήσεων επιδέχεται διαρκή βελτίωση ανάλογα με τις ανάγκες της εύρυθμης λειτουργίας της πόλης.

Ξεκινάμε άμεσα, στο πλαίσιο των σημερινών οικονομικών δυνατοτήτων, και συνεχίζουμε με το μεσοπρόθεσμο και το μακροπρόθεσμο σχεδιασμό που θα συμφωνηθεί μετά από το διάλογο και την απόφαση του Δημοτικού Συμβούλιου.

Θα δημιουργηθεί και θα αναρτηθεί στην κεντρική ιστοσελίδα του Δήμου ένα διαρκές ειδικό forum για το κυκλοφοριακό.