



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

**«Διερεύνηση Μεθοδολογίας Χάραξης Ποδηλατικών
Διαδρομών «EUROVELO» για την Ανάπτυξη Ποδηλατικού
Τουρισμού στην Ελλάδα»**



Υπεύθυνος καθηγητής:
Θάνος Βλαστός

ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΥΡΤΩ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

ΑΘΗΝΑ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2018

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θα ήθελα να ευχαριστήσω από καρδιάς όλους εκείνους που στάθηκαν δίπλα μου και μοιραστήκαμε αυτό το όμορφο ταξίδι της φοιτητικής ζωής. Χωρίς αυτούς, το αποτέλεσμα θα ήταν αν όχι αδύνατο, σίγουρα πιο δύσκολο και πολύ πιο άχαρο. Ευχαριστώ τους καθηγητές μου για τη διάθεση και την κατανόησή τους, το διοικητικό προσωπικό της σχολής για τη θετική τους στάση, τους συμφοιτητές και φίλους για όλες τις στιγμές που μοιραστήκαμε μαζί και όλες τις ώρες που διαβάσαμε παρέα. Ένα μεγάλο ευχαριστώ στον κ. Μπακογιάννη και σε όλα τα μέλη του εργαστηρίου βιώσιμης κινητικότητας για την καθοδήγηση, τη στήριξη και την έμπνευση. Ευχαριστώ τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Βλαστό για την γνωριμία με τον θαυμαστό κόσμο των ποδηλάτων. Τέλος, ευχαριστώ με αγάπη την οικογένειά μου για την πρακτική και οικονομική στήριξη όλα αυτά τα χρόνια, τις αγαπημένες μου φίλες για τις συμβουλές και την ψυχολογική στήριξη σε κάθε μου βήμα, αλλά και όλους εκείνους που βοήθησαν λίγο ή πολύ να συνεχίσω την πορεία μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη.....	4
Abstract.....	6

Α΄ ΜΕΡΟΣ

A.1. Εισαγωγή.....	7
A.2. Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατιστών – ECF.....	7
A.3. ΜΚΟ «Πόλεις για το Ποδήλατο»	9
A.4 Τι είναι το Eurovelo;	10
A. 4. 1 Πώς δημιουργήθηκε;.....	12
A. 4. 2 Εθνικοί Συντονιστές.....	13
A. 4. 3 Χρηματοδότηση.....	16
A.5 Οι διαδρομές του Eurovelo στην Ευρώπη.....	16
A.6 Ποιοι είναι οι στόχοι του;	24
A.7 Θετικά του ποδηλάτου στη ζωή των ανθρώπων.....	26
A.8 Θετικά του Eurovelo.....	27
A.9 Γενικά χαρακτηριστικά – Προδιαγραφές Eurovelo.....	29
A.10 Παραδείγματα Eurovelo στις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες.....	35
A.11 Eurovelo στην Ελλάδα.....	36
A.12 Ελληνικές Διαδρομές Eurovelo.....	37
A.13 Οφέλη της Ελλάδας από την ανάπτυξη του ποδηλατικού δικτύου.....	44
A.14 Ποια διαδρομή θα μελετηθεί εδώ;	46
A.15 Ποια είναι τα επόμενα στάδια ανάπτυξης;	49

Β' ΜΕΡΟΣ

Εισαγωγή.....	52
B.1 Εύζωνοι – Θεσσαλονίκη.....	53
B.2 Θεσσαλονίκη – Κατερίνη.....	62
B.3 Κατερίνη – Λάρισα.....	69
B.4 Λάρισα- Βόλος.....	82
B.5 Βόλος – Λαμία.....	91
B.6 Λαμία – Θήβα.....	99
B.7 Θήβα - Αθήνα.....	114

Γ' ΜΕΡΟΣ

Λεπτομερής Μελέτη Τμήματος Διαδρομής.....	129
Συμπεράσματα.....	136
Βιβλιογραφία.....	138

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα διπλωματική εργασία, παρουσιάζεται το ευρωπαϊκό πρόγραμμα ποδηλατικού τουρισμού Eurovelo, το οποίο ενώνει όλη την Ευρώπη μέσω ποδηλατικών διαδρομών διεθνών προδιαγραφών και μελετάται η μεθοδολογία χάραξής τους, με σκοπό το δίκτυο αυτό να αναπτυχθεί και στην Ελλάδα. Η μελέτη χωρίζεται σε τρία τμήματα, τα οποία περιγράφονται λεπτομερώς στη συνέχεια:

Αρχικά, στο Α΄ Μέρος της μελέτης, αναλύεται η δομή του προγράμματος Eurovelo, ποιοι φορείς είναι υπεύθυνοι για την υλοποίησή του, πώς διαμορφώνονται οι στόχοι του και κάτω από ποιες πολιτικές προβλέπεται να υλοποιηθούν, καθώς και ποιο είναι το επιθυμητό τελικό αποτέλεσμα. Αφού αναλυθούν όλα τα χαρακτηριστικά στοιχεία του προγράμματος αυτού σε ευρωπαϊκό επίπεδο, στη συνέχεια παρουσιάζεται το τμήμα που προτείνει το Eurovelo για την Ελλάδα, την οποία θα διασχίσουν τρεις εκ των δεκαπέντε συνολικών ευρωπαϊκών διαδρομών. Αναλύεται ο τρόπος που θα οργανωθεί και θα λειτουργήσει το πρόγραμμα, ποιοι φορείς είναι υπεύθυνοι γι' αυτό και τέλος αναλύονται οι διαδρομές οι οποίες θα διασχίσουν τον ελλαδικό χώρο.

Στο Β΄ Μέρος, παρουσιάζεται το τμήμα της διαδρομής E11 που περνάει από την Ελλάδα και ενώνει την πόλη της Θεσσαλονίκης με την Αθήνα. Σε αυτό, γίνεται μελέτη και προτείνεται σχεδιασμός της διαδρομής, χωρίζοντάς τη σε 7 επιμέρους χάρτες και αναλύοντας το κάθε τμήμα ξεχωριστά και λεπτομερώς, προτείνοντας δύο ή περισσότερες εναλλακτικές διαδρομές για το καθένα. Για την τελική επιλογή των εναλλακτικών διαδρομών, λαμβάνονται υπ' όψη τα χρήσιμα σημεία για τον ποδηλάτη, τα μέρη ενδιαφέροντος της περιοχής σε συνάρτηση με το ανάγλυφο.

Στο Γ΄ Μέρος της μελέτης, προστίθενται κι άλλα στοιχεία τα οποία θεωρούνται απαραίτητα για έναν τουρίστα ποδηλάτη, τα οποία όμως προτείνεται να μελετηθούν πληρέστερα με καταλληλότερα εργαλεία. Θεωρείται όμως απαραίτητο κάποια να υλοποιηθούν έστω σε ένα μικρό τμήμα αυτής της μελέτης και τα υπόλοιπα να αναφερθούν συνοπτικά στο παρόν κείμενο.

Τελικά, το αποτέλεσμα που προκύπτει από αυτή τη μελέτη, είναι μία ολοκληρωμένη πρόταση ποδηλατικής διαδρομής διεθνών προδιαγραφών, η οποία περιλαμβάνει μία ενιαία διαδρομή κατάλληλη για ποδηλάτες κάθε επιπέδου φυσικής κατάστασης και εμπειρίας που

διασχίζει τη βόρεια και κεντρική Ελλάδα καταλήγοντας στην Αθήνα. Σε κάθε επιμέρους τμήμα της, υπάρχουν εναλλακτικές διαδρομές ίσης ή μεγαλύτερης δυσκολίας, προσφέροντας επιπλέον επιλογές σε διαφορετικό ανάγλυφο και τοπίο, καθώς και ενδιαφέροντα και χρήσιμα για τον ποδηλάτη σημεία επίσκεψης.

ABSTRACT

This thesis presents the European Cycling Tourism program called Eurovelo, which connects all the European countries with a high quality and European standards' cycling routes network and examines the methodology of their planning, in order that its network is also developed in Greece. The study is divided in three sections, as described below:

In the first section, the setting of Eurovelo is analyzed, how it started and developed, who is in charge of it, its goals and the way to pursue them, information about the routes, the criteria that are obliged to fulfill, the positive changes that will bring at people's lives etc. Furthermore, it also presents the current situation of cycling in Greece and how the Eurovelo program could be used, what effects it could have, the routes that are planned to cross the country, etc.

In the second section, the Greek part of the E11 Eurovelo route is presented, which connects the cities of Thessaloniki and Athens. A study of the route is made and a new planning according to worth visiting places, the morphology of the terrain and facilities. The total Greek route is divided into 7 smaller segments and every one of them is examined in detail, with two or more alternative routes proposed in each segment, according to the above stated factors.

In the third section of the study, more elements are added to the project that could be useful to the cycling tourist, which however can be detailed for each route on later studies with more appropriate tools. It is considered though essential to present some of them in a small segment of the route as a sample and to describe the others, in general, in the text.

Eventually, the outcome of this study is a full proposal of a European standard cycle route, which connects the northern and central Greece with Athens, designed for cyclists of any level of cycling ability and physical condition. In each separate segment, alternative cycling routes are proposed, providing different terrains, landscapes and sightseeing.

Α΄ ΜΕΡΟΣ: ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το Eurovelo είναι ένα ευρωπαϊκό δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών που ενώνει όλες τις χώρες της Ευρώπης. Αποτελείται από 15 διαδρομές, συνολικού τελικού μήκους 70.000χλμ. Μέχρι στιγμής έχουν σχεδιαστεί τα 50.000χλμ, κάποια από τα οποία έχουν ήδη υλοποιηθεί, κάποια έχουν σχεδιαστεί χωρίς να έχουν υλοποιηθεί ακόμη, ενώ υπάρχουν και κάποια που τελούν υπό μελέτη. Στην Ελλάδα οι ακριβείς διαδρομές δεν έχουν σχεδιαστεί, έχει ανατεθεί όμως η μελέτη τους στην έμπειρη σε αντίστοιχα θέματα ΜΚΟ «Πόλεις για το Ποδήλατο». Οι μηχανικοί του Οργανισμού ως εθνικοί συντονιστές του έργου, θα εκπονήσουν τη μελέτη όλων των διαδρομών που αφορούν τον Ελλαδικό χώρο, σε συνεργασία με το Υπουργείο Τουρισμού, τους Δήμους και τις Περιφέρειες απ' όπου θα περάσουν οι διαδρομές. Ευρωπαϊκός φορέας διαχείρισης του έργου είναι η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατιστών (ECF), η οποία είναι υπεύθυνη για τον συντονισμό των ενεργειών σχεδιασμού και κατασκευής των ποδηλατικών διαδρομών σε όλη την Ευρώπη, ορίζει τα κριτήρια και επικοινωνεί με τον αντίστοιχο φορέα της κάθε χώρας, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί ο σωστός σχεδιασμός και η προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού σε όλες τις χώρες της Ευρώπης.



2. Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατιστών – European Cyclists Federation (ECF)

Η ECF ιδρύθηκε το 1983 με έδρα τις Βρυξέλλες και στόχος της έκτοτε είναι η προώθηση της ποδηλασίας ως εναλλακτικό και βιώσιμο μέσο μετακίνησης και αναψυχής. Είναι μία ομοσπονδία που περιλαμβάνει όλες τις εθνικές και τοπικές ποδηλατικές οργανώσεις. Μετράει 67 οργανώσεις - μέλη σε 39 χώρες και εκπροσωπεί γύρω

στα 500.000 άτομα-μέλη της, αλλά και εκατομμύρια Ευρωπαίους ποδηλάτες. Οργανώνει την εκτέλεση, τη λειτουργία και τη διασφάλιση της ποιότητας του Eurovelo σε Ευρωπαϊκό επίπεδο και παρουσιάζει δημοσίως τις συνολικές πληροφορίες σχετικά με αυτό. Ταυτόχρονα, υποστηρίζει και συμβουλεύει τα κέντρα εθνικού συντονισμού στην υλοποίηση του έργου και οργανώνει την ανταλλαγή των γνώσεων, των δεξιοτήτων και των εμπειριών μεταξύ τους¹. Συντονίζει τις απαραίτητες ενέργειες με σκοπό την ευαισθητοποίηση και την ενημέρωση του κοινού και όλων των ενδιαφερόμενων μερών, σχετικά με την ποδηλασία και τα ατομικά και κοινωνικά οφέλη της. Για το λόγο αυτό διεξάγει έρευνα σε θέματα σχετικά με το ποδήλατο, τις μετακινήσεις, το περιβάλλον και την οδική ασφάλεια και υποστηρίζει τα μέλη της σε εγχώρια και διεθνή θέματα. Παρόλο που αποτελεί ευρωπαϊκό οργανισμό, στοχεύει να εξαγει παγκοσμίως τις γνώσεις και την εξειδίκευση που αποκτά η ίδια και τα μέλη της. Η ECF έχει διατυπώσει αυτούς τους βασικούς της στόχους δημοσίως σε μία σειρά προκηρύξεων της διεθνούς πολιτικής της σχετικά με την ποδηλασία, οι οποίοι περιγράφουν τις προθέσεις, τα κίνητρα και τις αρχές κάτω από τα οποία λειτουργεί.

Αυτή την περίοδο εργάζεται πάνω σε αρκετά Projects, κάποια εκ των οποίων είναι τα: Active Voice, Bike2Work, MoTiV, Switch, Velo-city, NowWeBike και το Eurovelo, τα οποία σχετίζονται με τις νέες τεχνολογίες και το ποδήλατο, την οικονομία του ποδηλάτου, τον ποδηλατικό τουρισμό, τη στρατηγική της ΕΕ σχετικά με το ποδήλατο, τις διάφορες μορφές χρηματοδότησης, τις διεθνείς πολιτικές σχετικές με το ποδήλατο, την υγεία και το περιβάλλον, την οδική ασφάλεια, την αστική κινητικότητα και την πολιτική σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.²

Ένα από τα **project της ECF**, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, είναι το Eurovelo, το ευρωπαϊκό δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών. Στόχος του έργου είναι να προωθήσει και να συντονίσει τη δημιουργία και τη λειτουργία ενός ολοκληρωμένου ευρωπαϊκού δικτύου ποδηλατικών διαδρομών, το δίκτυο Eurovelo, το οποίο θα διασχίζει και θα ενώνει ολόκληρη την ευρωπαϊκή ήπειρο, αναγνωρίζοντας ότι αυτό είναι το αυθεντικό, βιώσιμο, δια-ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών.

¹ <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/EuroVelo-Strategy-2012-2020.pdf>

² <https://ecf.com/who-we-are/our-mission>

Οι **στόχοι της ECF για το Eurovelo** είναι να εξασφαλίσει τη δημιουργία ποδηλατικών διαδρομών πολύ υψηλής ποιότητας και ευρωπαϊκών προδιαγραφών, σε όλες τις χώρες της Ευρώπης. Για να γίνει αυτό, έχει σκοπό να μεταφέρει τις καλύτερες ευρωπαϊκές πρακτικές πέρα από τα σύνορα της κάθε χώρας και να εναρμονίσει τα πρότυπα σε συλλογικό επίπεδο. Στη συνέχεια, έχει στόχο να δημοσιεύσει την ύπαρξη αυτών των διαδρομών στους εκάστοτε υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και στους πιθανούς χρήστες, να προωθήσει και να διαφημίσει τη χρήση τους και να παρέχει ένα σημαντικό σημείο πληροφόρησης σχετικά με την ποδηλασία στην Ευρώπη. Μ' αυτό τον τρόπο επιθυμεί να ενθαρρύνει μεγάλους αριθμούς Ευρωπαίων πολιτών να δοκιμάσουν την ποδηλασία και έτσι να προάγει τη μεταφορά στο υγιές και βιώσιμο ταξίδι για τις καθημερινές διαδρομές, καθώς και για ποδηλατικό τουρισμό.³

Η οργάνωση και διοίκηση του Eurovelo γίνεται στα γραφεία της ECF στις Βρυξέλλες, από το συμβούλιο ECF Eurovelo Council το οποίο ιδρύθηκε από την επιτροπή ECF Management Committee και λειτουργεί ως συμβουλευτικό όργανο της ECF σχετικά με την εκτέλεση και τη λειτουργία του Eurovelo. Η καθημερινή διοίκηση όλων των θεμάτων που αφορούν τις διαδρομές Eurovelo πραγματοποιείται από τη διοικητική ομάδα του Eurovelo (ECF Eurovelo Management Team). Η διοικητική ομάδα του Eurovelo είναι υπεύθυνη για την προώθηση του Eurovelo στην Ευρώπη αλλά και παγκοσμίως. Παρέχει πληροφορίες σε ηλεκτρονική και έντυπη μορφή σχετικά με τις διαδρομές Eurovelo και τις υπηρεσίες που τις αφορούν, όπως οι διεθνείς ποδηλατικές μετακινήσεις, ταξιδιωτικοί οδηγοί, προσφορές κρατήσεων, ακόμα και εθνικές και τοπικές ποδηλατικές διαδρομές για κάθε Ευρωπαϊκή χώρα. Τέλος, ενημερώνει τους συνεργάτες του έργου σχετικά με τις προδιαγραφές για την εφαρμογή του Eurovelo και μεταφέρει την τεχνογνωσία και τις καλές πρακτικές.⁴

ΜΚΟ «Πόλεις για το Ποδήλατο»

Ο Μη Κυβερνητικός Οργανισμός «Πόλεις για το Ποδήλατο» ή αλλιώς «Cities for Cycling», αποτελεί μέλος της ECF και ταυτόχρονα έχει οριστεί ως ο εθνικός συντονιστής του ευρωπαϊκού προγράμματος ποδηλατικού τουρισμού Eurovelo, επιθυμώντας να αναδείξει την

³ Πηγή: <https://ecf.com/projects/eurovelo> -> Objectives

⁴ Πηγή: <https://ecf.com/projects/eurovelo> ->Management

Ελλάδα ως ποδηλατικό τουριστικό προορισμό. Αξίζει να σημειώσουμε ότι στο συνολικό project του Eurovelo υπάρχουν 15 κέντρα εθνικού συντονισμού ή εθνικοί συντονιστές, από τους οποίους καλύπτεται ένα μεγάλο μέρος του δικτύου των διαδρομών και οι οποίοι είναι υπεύθυνοι να συνεργαστούν, στα σημεία σύνδεσης μεταξύ των χωρών.⁵ Ο «Πόλεις για το ποδήλατο» ασχολείται με την προώθηση του ποδηλάτου και της βιώσιμης κινητικότητας στην Ελλάδα. Στόχος του είναι η βελτίωση της ποιότητας ζωής των ανθρώπων καθώς και η διαφύλαξη του περιβάλλοντος, η ανάπτυξη της οικονομίας και η βελτιστοποίηση της αισθητικής των πόλεων. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, λειτουργεί και ως πλατφόρμα ανταλλαγής γνώσεων και εμπειριών σχετικές με το ποδήλατο ανάμεσα στις ελληνικές και τις ευρωπαϊκές πόλεις.

Ο οργανισμός «Cities for Cycling» αποτελεί ενεργό μέλος της ECF από το 2014 και προσπαθεί να επιτύχει τους στόχους της μέσω διαφόρων δράσεων όπως η δημιουργία project σε συνεργασία με δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς, η εκπαίδευση νέων και ενηλίκων σχετικά με το ποδήλατο, τα οφέλη του και τη σωστή χρήση των υποδομών του, η διεξαγωγή έρευνας σε θέματα σχετικά με το ποδήλατο, η ευαισθητοποίηση της πολιτείας και των κοινωνικών φορέων σχετικά με την ανάγκη ύπαρξης πολιτικών σχετικών με την άμεση προώθησή του, η μελέτη των συνθηκών του οδικού περιβάλλοντος και η βελτίωση αυτών έτσι ώστε να μπορεί να ενταχθεί με ασφάλεια το ποδήλατο σ' αυτές, η υπεράσπιση των δικαιωμάτων των πολιτών σε θέματα σχετικά με τη μετακίνηση στην πόλη, η προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού και η διατήρηση του τοπίου και του φυσικού περιβάλλοντος της Ελλάδας έτσι ώστε να είναι ελκυστικό για τον ποδηλάτη, η συνεργασία με ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς -ελληνικούς ή όχι- και η ανάδειξη του ποδηλάτου ως μέσο ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας.⁶

Τι είναι το Eurovelo;

Είναι ένα δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών μεγάλων αποστάσεων που τελεί υπό την διαχείριση της ECF και έχει ως στόχο τη σύνδεση όλων των χωρών της Ευρώπης. Οι διαδρομές του Eurovelo βασίζονται σε ήδη υπάρχουσες ποδηλατικές διαδρομές τοπικού, περιφερειακού και εθνικού επιπέδου, καθώς και στον σχεδιασμό νέων. Είναι

⁵ Πηγή: <http://www.eurovelo.org/euroveloorganisation/coordination-centres/centres/#>

⁶ Πηγή: <http://citiesforcycling.gr/vision>

σχεδιασμένο έτσι ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί από χρήστες όλων των ηλικιών και των επιπέδων φυσικής κατάστασης. Οι διαδρομές είναι σηματοδοτημένες σε όλο τους το μήκος, έτσι ώστε κάποιος να μπορεί να τις ακολουθήσει με ευκολία, ενώ ταυτόχρονα πρέπει να πληρούν κάποια κριτήρια ασφάλειας και τεχνικές προδιαγραφές. Οι χρήστες μπορούν να χρησιμοποιούν όλων των ειδών τα ποδήλατα, όπως επίσης και ηλεκτρικά στις διαδρομές αυτές, έτσι ώστε να βοηθούνται στις ιδιαίτερα ανηφορικές πορείες, ενώ ήδη το 30% των επισκεπτών τα χρησιμοποιούν στις διαδρομές που τελούν ήδη υπό λειτουργία.⁷



Εικόνα 1: Οικογένεια ταξιδεύει χρησιμοποιώντας διαδρομή Eurovelo



Εικόνα 2: Ποδηλάτες με χειρήλατα ταξιδεύουν σε ποδηλατική διαδρομή

⁷ Πηγή: <http://www.worldbiking.info/wordpress/2018/02/eurovelo-easy-way-cycle-europe/>

Πώς δημιουργήθηκε το Eurovelo;



Εικόνα 3: Η ιδρυτική ομάδα του Eurovelo

Η ιδέα για τη δημιουργία ενός διεθνούς ποδηλατικού δικτύου που θα ενώνει όλη την Ευρώπη ξεκίνησε στη Δανία το 1994. Το 1993 εγκαινιάστηκε το εθνικό δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών της Δανίας, το οποίο αποτέλεσε έμπνευση για τη δημιουργία του Eurovelo. Έτσι, ήδη από τον επόμενο χρόνο, δημιουργήθηκε μία ομάδα εργασίας μέσα στην ECF με σκοπό να δουλέψει πάνω στην υλοποίηση της ιδέας. Η αρχική πρόταση περιλάμβανε 12 διαδρομές και ο τρόπος οργάνωσης του δικτύου βασίστηκε στο Δανέζικο σύστημα ποδηλατικών διαδρομών εθνικού επιπέδου, δηλαδή διαδρομές από τον Βορρά μέχρι τον Νότο και από την Ανατολή ως τη Δύση και κυκλικές διαδρομές ανάμεσά τους. Το μεγαλύτερο τμήμα της δουλειάς ήταν να βρεθούν οι κατάλληλες επαφές σε όσο το δυνατόν περισσότερες χώρες, αλλά και να οριοθετηθούν οι διαδρομές με όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ακρίβεια. Σημαντικό βήμα για την ανάπτυξη του προγράμματος ήταν η χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (EC), η οποία ξεκίνησε ήδη από το 1996 και βοήθησε τα μέγιστα στην εξάπλωση και διάδοση του εγχειρήματος, αλλά και στο τεχνικό κομμάτι των διαδρομών. Στη συνέχεια, η ECF έδωσε τη διαχείριση του προγράμματος σε μία Δανέζικη εταιρία, για να την ξαναπάρει πίσω μόλις το 2007, οπότε και δημιουργήθηκε το συμβούλιο του Eurovelo, έτσι ώστε να συμβουλευεί την ECF σε θέματα σχετικά με αυτό. Σταδιακά το πρότζεκτ άρχισε να χαιρεί της αναγνώρισης και της εκτίμησης όλων των Ευρωπαϊκών σωμάτων διακυβέρνησης (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Ηνωμένα Έθνη) ως ένα

πρόγραμμα τουρισμού που έχει πολλαπλά επίπεδα και περιθώρια ανάπτυξης στο μέλλον – το οποίο έχει επαληθευθεί από τη μέχρι τώρα πορεία του προγράμματος-⁸



Εικόνα 4: Η πρώτη επίσημη παρουσίαση του προγράμματος Eurovelo έγινε τον Νοέμβριο του 1997, στην πόλη Logroño της Ισπανίας

Εθνικοί Συντονιστές & Κέντρα Εθνικού Συντονισμού Eurovelo

Οι εθνικοί συντονιστές και τα κέντρα εθνικού συντονισμού Eurovelo, είναι υπεύθυνοι για τον συντονισμό και την εφαρμογή όλων των στόχων της ECF σχετικά με το Eurovelo σε εθνικό επίπεδο (εκτέλεση, λειτουργία και διασφάλιση ποιότητας διαδρομών και υπηρεσιών). Οργανώνονται με βάση τις απαιτήσεις και τις υποδομές κάθε χώρας, δουλεύοντας μαζί με τις τοπικές κρατικές υπηρεσίες και αρχές, τουριστικούς οργανισμούς, ποδηλατικές οργανώσεις, εταιρίες δημόσιας μεταφοράς και παρόχους υπηρεσιών. Ανά τακτά χρονικά διαστήματα, οφείλουν να υποβάλουν αναφορές και μετρήσεις στην ECF, σχετικά με τους στόχους που έχουν τεθεί.

Αυτή τη στιγμή υπάρχουν 18 εθνικοί συντονιστές και αντίστοιχα κέντρα, τα οποία ασχολούνται με την υλοποίηση του προγράμματος Eurovelo και διαχειρίζονται τις διαδικασίες που απαιτούνται εντός της κάθε χώρας⁹. Στις περισσότερες χώρες, τα κέντρα εθνικού συντονισμού είναι οργανισμοί ή ομοσπονδίες που ασχολούνται με

⁸ Πηγή: <http://www.eurovelo.org/home/history/>

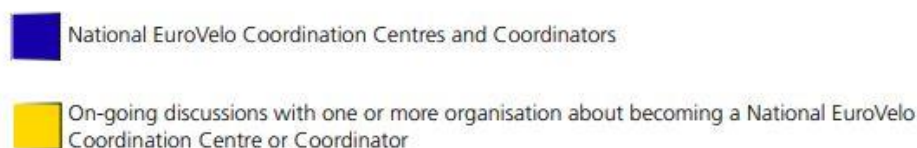
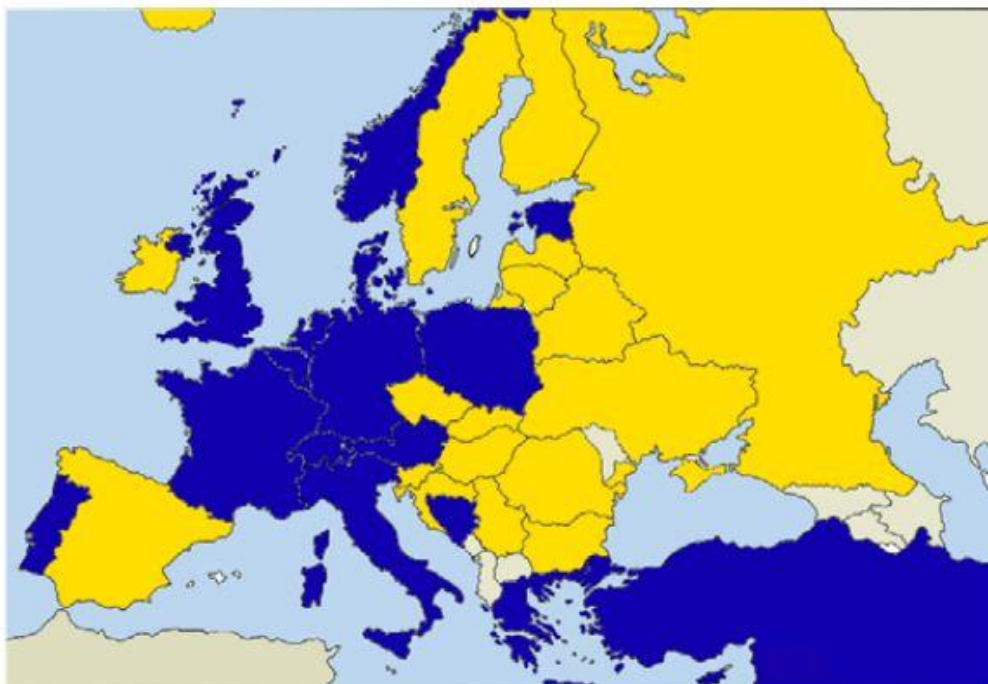
⁹ Πηγή: <http://www.eurovelo.org/euroveloorganisation/coordination-centres/centres/>

την προώθηση της ποδηλασίας ως το πιο οικολογικό μέσο μετακίνησης, κατά κύριο λόγο στις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών εντός της πόλης, αλλά και στην προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού (Αυστρία, Βαλλωνία Βελγίου, Γερμανία, Γαλλία, Λιθουανία, Λουξεμβούργο), ενώ υπάρχουν και κάποιοι που προωθούν τη βιώσιμη κινητικότητα γενικότερα και την μετάβαση σε έναν τρόπο ζωής με σεβασμό στο περιβάλλον, μέσω του περπατήματος, του ποδηλάτου και γενικά των φιλικών προς το περιβάλλον (μη μηχανοκίνητων) μετακινήσεων και του ποδηλατικού τουρισμού (Ελλάδα, Ιταλία, Πορτογαλία, Ισπανία, Ηνωμένο Βασίλειο). Ορισμένες οργανώσεις, ασχολούνται αποκλειστικά με τον ποδηλατικό τουρισμό (Κροατία, Δανία, Τσεχία, Ολλανδία), ενώ κάποιες άλλες με τον τουρισμό γενικότερα (Φλάνδρα). Υπάρχουν χώρες που τη διαχείριση έχουν αναλάβει κρατικοί μηχανισμοί, όπως το υπουργείο εθνικής ανάπτυξης δημιουργώντας ένα κέντρο συντονισμού του ποδηλάτου (Ουγγαρία), ή το υπουργείο δημοσίων έργων με ξεχωριστό τμήμα που εργάζεται στον ποδηλατικό τουρισμό (Νορβηγία). Κάποιοι είναι απλώς υπεύθυνοι της ανάπτυξης του Eurovelo στη χώρα τους (Σερβία), ενώ υπάρχουν και οργανισμοί που ασχολούνται με δραστηριότητες στη φύση, όπως μονοπάτια και διαδρομές τα οποία μπορεί κάποιος να διασχίσει με πεζοπορία ή ποδηλασία (Ιρλανδία) ή οργανισμοί που ασχολούνται με τον αθλητικό τουρισμό στη φύση και την προώθηση δραστηριοτήτων όπως η αναρρίχηση, το mountain bike, το skate, το κανό, οι δραστηριότητες στο χιόνι αλλά και ο ποδηλατικός τουρισμός και οι καθημερινές μετακινήσεις με ποδήλατο (Ελβετία). Τέλος, υπάρχουν χώρες όπου την υλοποίηση του έργου έχει αναλάβει η αντίστοιχη ποδηλατική ομοσπονδία της κάθε χώρας (Σλοβακία).

Ο στόχος είναι μέχρι το 2020 όλες οι χώρες να έχουν ένα κέντρο εθνικού συντονισμού ή έναν εθνικό συντονιστή. Παρακάτω, μπορεί κάποιος συμβουλευτεί στον χάρτη της [εικόνας 4](#) τους στόχους που είχαν τεθεί σχετικά με την εύρεση και δημιουργία κέντρων εθνικού συντονισμού το 2011. Δεδομένου ότι όλες οι χώρες που βρίσκονταν τότε εν μέσω συζητήσεων και διαπραγματεύσεων για τη δημιουργία κέντρων, έχουν πλέον αποκτήσει, καταλαβαίνει κανείς την πρόοδο που έχει γίνει σχετικά με την υλοποίηση των σχετικών στόχων.¹⁰

¹⁰ <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/EuroVelo-Strategy-2012-2020.pdf>

**Map of the National EuroVelo Coordination Centres and Coordinators
(correct as of 31st December 2011)**



Εικόνα 5: Χάρτης του 2011 που δείχνει τους Εθνικούς Συντονιστές και τα Κέντρα Εθνικού Συντονισμού Eurovelo, καθώς και τις χώρες που βρίσκονται διαμέσου διαπραγματεύσεων έτσι ώστε να αποκτήσουν Εθνικό Κέντρο Συντονισμού.

Το Eurovelo πλέον έχει δημιουργήσει ένα πολύ ισχυρό «όνομα στην αγορά», παρά τους περιορισμένους πόρους που διαθέτει. Έτσι, έχει καταφέρει να υποστηρίξει τη δημιουργία πολλών τμημάτων διαδρομών σε μεμονωμένα τοπικά προγράμματα.¹¹

Αξίζει να αναφερθεί τέλος, ότι χρησιμοποιώντας το Hashtag #eurovelo, οι χρήστες μπορούν να αναζητήσουν στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης (Facebook, Instagram, Twitter), ιστορίες ποδηλατών οι οποίοι μοιράζονται την εμπειρία τους μαζί με οδηγίες και συμβουλές μέσα από φωτογραφίες και βίντεο.

¹¹ Πηγή:
[http://87.108.50.97/W5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/c97afec70f634b8bc2257ae9002c2974/\\$FILE/ATT0CFW5/EuroVelo%20Jens%20Erik%20Larsen.pdf](http://87.108.50.97/W5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/c97afec70f634b8bc2257ae9002c2974/$FILE/ATT0CFW5/EuroVelo%20Jens%20Erik%20Larsen.pdf)

Χρηματοδότηση Eurovelo

Οι οικονομικοί πόροι που χρειάζονται για την εκτέλεση των διαδρομών και το συντονισμό όλων των διαδικασιών σε ευρωπαϊκό και διεθνικό επίπεδο, συγκεντρώνονται από τις συνδρομές των μελών της ECF, κάποιους οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από τους εθνικούς συντονιστές, τους συνεργάτες του προγράμματος, ευρωπαϊκά κεφάλαια και τον ιδιωτικό τομέα. Ταυτόχρονα, για τα έργα εθνικού, περιφερειακού και τοπικού επιπέδου, συνεισφέρουν εθνικά, περιφερειακά και τοπικά κονδύλια. Το συνολικό κόστος του έργου για το διάστημα 2012-2020, υπολογίζεται στα 1,5-2,5 δις ευρώ.¹²

ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ EUROVELO

Το Eurovelo αποτελείται από 14 διαδρομές, συνολικού μήκους πάνω από 70.000χλμ, εκ των οποίων περίπου τα 45.000χλμ είναι ήδη υλοποιημένα, συνδέοντας και ενώνοντας 44 Ευρωπαϊκές Χώρες μεταξύ τους.

Οι διαδρομές περιληπτικά είναι οι παρακάτω:

EuroVelo 1 – Atlantic Coast Route – Διαδρομή της Ατλαντικής Ακτής. Σε άξονα Βορά/Νότου, η διαδρομή αυτή ξεκινάει από τη Νορβηγία και καταλήγει στην Πορτογαλία, πηγαινόντας παραλιακά και δίπλα από τον Ατλαντικό στο μεγαλύτερο μήκος της. Συνεχίζει στο Ηνωμένο Βασίλειο, την Ιρλανδία, περνάει από τη Γαλλία και την Ισπανία.¹³

EuroVelo 2 – Capitals Route – Διαδρομή των πρωτευουσών. Η διαδρομή αυτή σε άξονα Ανατολής/Δύσης, ξεκινάει από την Ιρλανδία για να καταλήξει στη Ρωσία, έχοντας περάσει αρχικά από το Ηνωμένο Βασίλειο, την Ολλανδία, τη Γερμανία, την Πολωνία και τη Λευκορωσία.¹⁴

EuroVelo 3 – Pilgrims Route – Διαδρομή των προσκυνητών. Σε άξονα Βορά/Νότου, διαδρομή αυτή ξεκινάει από τη Νορβηγία και καταλήγει στην Ισπανία, σύμφωνα με τα διασημότερα μονοπάτια των προσκυνητών, έχοντας περάσει στη σειρά, από τις χώρες Σουηδία, Δανία, Γερμανία Βέλγιο και Γαλλία.¹⁵

¹² <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/EuroVelo-Strategy-2012-2020.pdf>

¹³ <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-1>

¹⁴ <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-2>

¹⁵ <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-3>

EuroVelo 4 – Central Europe Route – Διαδρομή της κεντρικής Ευρώπης. Σε άξονα Ανατολικό/Δυτικό, η διαδρομή αυτή ξεκινάει από την Γαλλία και καταλήγει στην Ουκρανία, έχοντας περάσει σταδιακά από το Βέλγιο, την Ολλανδία, τη Γερμανία, την Τσεχία και την Πολωνία.¹⁶

EuroVelo 5 – Via Romea (Francigena). Η διαδρομή αυτή, σε άξονα Βορά/Νότου, ξεκινάει από το Ηνωμένο Βασίλειο και το Λονδίνο και καταλήγει στο Brindisi της Ιταλίας, έχοντας περάσει πρώτα από την πόλη Λιλ της Γαλλίας, το Βέλγιο και τις Βρυξέλλες, το Λουξεμβούργο, το Στρασβούργο, τη Βασιλεία στην Ελβετία και τέλος το Μιλάνο και τη Ρώμη στην Ιταλία.¹⁷

EuroVelo 6 – Atlantic to the Black Sea – από τον Ατλαντικό στη Μαύρη Θάλασσα. Η διαδρομή αυτή κινείται σε άξονα Ανατολής/Δύσης και ξεκινώντας από τη Γαλλία, καταλήγει στη Βουλγαρία, έχοντας περάσει πρώτα από την Ελβετία, τη Γερμανία, την Αυστρία, τη Σλοβακία, την Ουγγαρία, την Κροατία, τη Σερβία και την Ρουμανία.¹⁸

EuroVelo 7 – Sun Route – η διαδρομή του Ήλιου. Η διαδρομή αυτή κινείται σε άξονα Βορρά/Νότου και ξεκινώντας από τη Νορβηγία, καταλήγει στη Μάλτα, έχοντας περάσει πρώτα από τη Φιλανδία, τη Σουηδία, τη Δανία, τη Γερμανία, την Τσεχία, την Αυστρία και την Ιταλία.¹⁹

EuroVelo 8 – Mediterranean Route – Μεσογειακή Διαδρομή. Η διαδρομή αυτή κινείται σε άξονα Ανατολής/Δύσης και ξεκινώντας από την Ισπανία καταλήγει στην Ελλάδα και την Κύπρο, έχοντας περάσει από όλη τη Μεσογειακή Ακτή, δηλαδή τη Γαλλία, το Μονακό, την Ιταλία, τη Σλοβενία, την Κροατία, την Βοσνία Ερζεγοβίνη, το Μοντενέγρο και την Αλβανία.²⁰

EuroVelo 9 – Baltic to the Adriatic – από την Βαλτική στον Ατλαντικό. Η διαδρομή αυτή κινείται σε άξονα Βορρά/Νότου και ξεκινώντας από την Πολωνία καταλήγει στην Κροατία, έχοντας περάσει πρώτα από την Τσεχία, την Αυστρία, τη Σλοβενία και την Ιταλία.²¹

¹⁶ <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-4>

¹⁷ <http://www.viaromeafrancigena.com/>

¹⁸ <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-6>

¹⁹ <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-7>

²⁰ <http://www.eurovelo8.com/>

²¹ <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-9>

EuroVelo10 – Baltic Sea Cycle Route. Η διαδρομή αυτή είναι κυκλική και ξεκινάει και καταλήγει στην Πολωνία, περνώντας στη σειρά από τη Γερμανία, τη Δανία, τη Σουηδία, τη Φιλανδία, την Ρωσία, την Εσθονία, τη Λετονία και την Λιθουανία.²²

EuroVelo11 – East Europe Route – Διαδρομή της Ανατολικής Ευρώπης. Η διαδρομή αυτή κινείται σε άξονα Βορρά/Νότου και ξεκινάει από τη Νορβηγία για να καταλήξει στην Ελλάδα, έχοντας περάσει σταδιακά από τη Φιλανδία, την Εσθονία, τη Λετονία, τη Λιθουανία, την Πολωνία, τη Σλοβακία, την Ουγγαρία, τη Σερβία και την Π.Γ.Δ.Μ.²³

EuroVelo12 – North Sea Cycle Route – Διαδρομή της νότιας Θάλασσας. Η διαδρομή αυτή είναι κυκλική, ξεκινώντας από τη Νορβηγία και καταλήγοντας στο Ηνωμένο Βασίλειο, περνώντας στη σειρά από τις χώρες: Σουηδία, Δανία, Γερμανία και Ολλανδία.²⁴

EuroVelo13 – Iron Curtain Trail. Η μεγάλη σε μήκος διαδρομή αυτή κινείται σε άξονα Βορρά/Νότου και ξεκινάει από τη Νορβηγία για να καταλήξει στην Τουρκία, έχοντας περάσει στη σειρά από τις εξής χώρες: Φιλανδία, Ρωσία, Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία, Πολωνία, Γερμανία, Τσεχία, Αυστρία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Σλοβενία, Κροατία, Σερβία, Ρουμανία, Βουλγαρία, ΠΓΔΜ και Ελλάδα.²⁵

EuroVelo15 – Rhine Route – Διαδρομή του Ρήνου. Η διαδρομή αυτή κινείται σε άξονα Βορρά/Νότου, ξεκινώντας από την Ελβετία και καταλήγοντας στην Ολλανδία, έχοντας περάσει πρώτα από την Γερμανία και τη Γαλλία.²⁶

Οι διαδρομές Eurovelo πρέπει να πληρούν τα παρακάτω βασικά κριτήρια. Αρχικά, οφείλουν να σχεδιάζονται πάνω σε ήδη υπάρχουσες ή σχεδιασμένες διαδρομές ποδηλάτου, εθνικού ή τοπικού επιπέδου ή σε αντίστοιχους αυτοκινητοδρόμους περιορισμένης κίνησης. Είναι υποχρεωτικό να περνούν από τουλάχιστον δύο χώρες και να έχουν το λιγότερο 1.000χλμ μήκος. Πρέπει να έχουν όνομα και ταυτότητα διεθνώς αναγνωρίσιμα, μέσω των οποίων να μπορούν να προβληθούν και να διαφημιστούν. Τέλος, οφείλουν να έχουν έτοιμα σχέδια δράσης με λεπτομερή βήματα, που να ικανοποιούν τα βασικά κριτήρια για κάθε διαδρομή, τα οποία να υποστηρίζονται από τους υπεύθυνους του έργου.²⁷

²² <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-10>

²³ <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-11>

²⁴ <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-12>

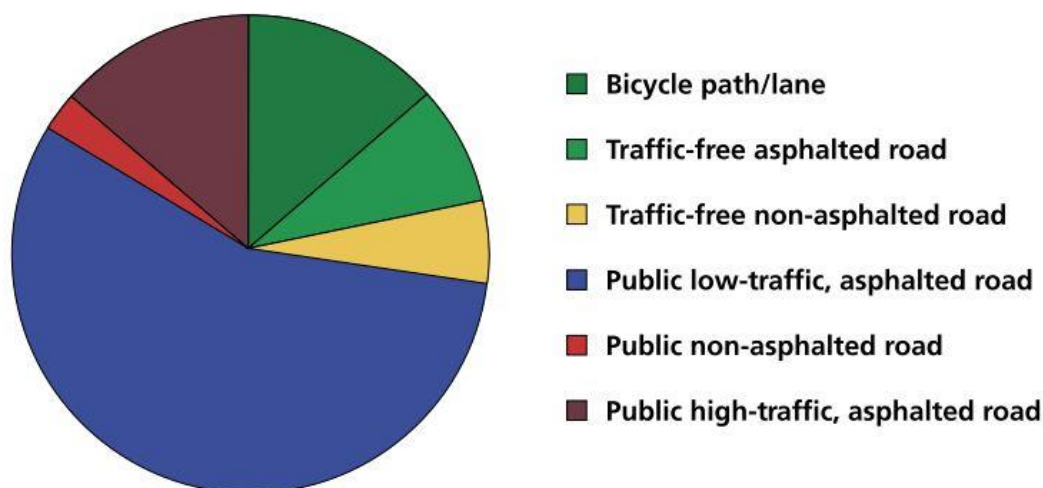
²⁵ <http://www.eurovelo13.com/>

²⁶ <http://www.rhinecycleroute.eu/>

²⁷ <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/EuroVelo-Strategy-2012-2020.pdf>

Οι διαδρομές Eurovelo μπορούν να είναι είτε ποδηλατόδρομοι αποκλειστικής χρήσης, είτε αυτοκινητόδρομοι μικρότερου μεγέθους και περιορισμένης κίνησης. Κάποιες διαδρομές είναι ήδη πλήρως σηματοδοτημένες και είναι εύκολο να τις ακολουθήσει κάποιος, ενώ κάποιες άλλες είναι σε στάδιο ανάπτυξης. Πιο αναλυτικά και όπως φαίνεται στην **εικόνα 5** παρακάτω, από το συνολικό μήκος των 70.000 χιλιομέτρων, το 14% είναι ποδηλατόδρομοι αποκλειστικής χρήσης (μονοπάτι ή λωρίδα σε μεγαλύτερο δρόμο), το 8% ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι χωρίς κίνηση, το 6% μη ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι χωρίς κίνηση, το 56% δημόσιοι ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι χαμηλής κυκλοφορίας, το 3% δημόσιοι μη ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι και το 14% δημόσιοι ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι υψηλής κίνησης.

Route Infrastructure Components



Εικόνα 6: Στοιχεία Υποδομών των διαδρομών

Ο σχεδιασμός και η λειτουργία των διαδρομών Eurovelo υλοποιείται από εθνικά, περιφερειακά και τοπικά κυβερνητικά σώματα ή ΜΚΟ σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες. Η ECF είναι έτοιμη να συνεργαστεί με τους τοπικούς συντονιστές σχετικά με τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη των διαδρομών Eurovelo, όπως επίσης και την προαγωγή της χρήσης τους. Το Eurovelo αποτελεί καταχωρημένο εμπορικό σήμα της ECF, με συνέπεια μόνο οι εγκεκριμένες από αυτήν διαδρομές να μπορούν να χρησιμοποιήσουν το όνομά του. Αυτή είναι μια σημαντική σφραγίδα ποιότητας, χρήσιμη για τους ποδηλάτες αλλά και τους παρόχους των διαδρομών.²⁸

²⁸ Πηγή: <https://ecf.com/projects/eurovelo> ->Network



Εικόνα 7: Δίκτυο Διαδρομών Eurovelo

Σήμερα σηματοδοτημένο δίκτυο Eurovelo υπάρχει στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες όπως οι: Αυστρία, Γαλλία, Γερμανία, Ουγγαρία, Σερβία, Σλοβακία, Ελβετία, Ηνωμένο Βασίλειο, Τσεχία, Πορτογαλία, Ισπανία, Ιταλία και άλλες. Το διεθνές status που διέπει αυτές τις διαδρομές διευκολύνει τη συντήρηση και την επέκτασή τους, μέσω οικονομικής και πολιτικής στήριξης σε διασυνοριακό επίπεδο.

Οι αριθμοί στις διαδρομές σχετίζονται με τον τρόπο διασχίζουν την ευρωπαϊκή ήπειρο. Έτσι, υπάρχουν 8 διαδρομές στο Βόρειο – Νότιο άξονα (περιπτοί αριθμοί 1-17) και 6 διαδρομές Ανατολικο –

Δυτικές, περιλαμβανομένων και δύο κυκλικών (άρτιοι αριθμοί 2-12). Γι' αυτό το λόγο, δεν έχουν σχεδιαστεί ακόμα διαδρομές E14 και E16.

Στην περίπτωση που κάποιος θελήσει να προτείνει τη δημιουργία μιας νέας διαδρομής ή την τροποποίηση κάποιας υπάρχουσας, μπορεί να το κάνει μέσω ειδικής αίτησης²⁹. Τροποποιήσεις και αλλαγές γίνονται κάθε τρία χρόνια και η επόμενη καταληκτική ημερομηνία για σχετικές προτάσεις είναι η 31 Δεκεμβρίου του 2019.



Εικόνα 8: Παράδειγμα Σήμανσης της διαδρομής E6 στην Ελβετία σε αστικό περιβάλλον

²⁹ <http://www.eurovelo.org/routes/newroutes/>



Εικόνα 9: Παράδειγμα Σήμανσης της διαδρομής E6 σε φυσικό περιβάλλον



Εικόνα 10: Παράδειγμα παροχής αναλυτικών πληροφοριών της διαδρομής E6 στη Γαλλία, με όλα τα απαραίτητα στοιχεία που χρειάζεται ένας ταξιδιώτης ποδηλάτης

Για τον απαιτούμενο προγραμματισμό του ταξιδιού, όποιος επιθυμεί μπορεί να κάνει αίτηση στο Eurovelo ή στον εθνικό συντονιστή της χώρας του ή της χώρας που τον ενδιαφέρει, έτσι ώστε να του σταλεί

ο χάρτης ή περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τις διαδρομές που επιθυμεί να επισκεφτεί και τις συνθήκες που επικρατούν σε αυτές. Οι χάρτες είναι όλοι διαθέσιμοι και online³⁰, ενώ μπορεί κάποιος να μεταβεί στις αντίστοιχες ιστοσελίδες³¹ για να κατεβάσει τις ακριβείς διαδρομές σε αρχείο GPX για συσκευές GPS ή ρολόγια Garmin³² ή σε αρχείο KML για κινητά τηλέφωνα, ηλεκτρονικούς υπολογιστές, κλπ³³.

³⁰ <https://www.francevelotourisme.com/contenus/preparation-et-conseils/les-guides-velos-en-france>
https://www.amazon.co.uk/s/ref=nb_sb_noss_1?url=search-alias%3Daps&field-keywords=eurovelo+6&rh=i%3Aaps%2Ck%3Aeurovelo+6
<https://shop.sustrans.org.uk/>

<https://webwinkel.nederlandfietsland.nl/fietsweb-europa/eurovelo.html>

<http://www.adfc-shop.de/produkte/adfc-karten-und-literatur/>

³¹ <http://www.worldbiking.info/wordpress/2018/02/download-eurovelo-routes-gps-tracks/>

³² <https://spaces.hightail.com/space/IZE587BEvy>

³³ <https://spaces.hightail.com/space/RzdMPGEfx5>



Εικόνα 11. Ευρωπαϊκός χάρτης όλων των διαδρομών Eurovelo

ΣΤΟΧΟΙ EUROVELO

Το Eurovelo είναι ένα πρόγραμμα μεγάλων διαστάσεων όχι μόνο χωρικά αλλά και σε επιχειρηματικό επίπεδο. Ένας απ' τους στόχους του είναι να προωθήσει τη βιώσιμη κινητικότητα και τον τουρισμό που σέβεται το περιβάλλον, αλλά ταυτόχρονα έχουν τεθεί προς υλοποίηση και άλλοι στόχοι, οι οποίοι είναι πολύπλευροι και αφορούν και το οικονομικό κομμάτι σε αρκετά μεγάλο βαθμό. Πιο αναλυτικά:

Οικονομικοί

Στόχος είναι να δημιουργηθεί γενική οικονομική αύξηση με διάρκεια ετών και να διευρυνθεί η αγορά εργασίας της Ευρώπης με περισσότερες και καλύτερες δουλειές. Επιδιώκεται το Eurovelo να καθιερώσει και να συντηρεί τις ποδηλατικές υποδομές που απαιτούν μικρή επένδυση σε υλικό και μεγαλύτερο εργατικό δυναμικό, κάτι που την καθιστά εξαρχής κερδοφόρα επένδυση χωρίς υψηλό αρχικό κόστος. Συνολικά υπολογίζεται να εισπράττονται κάθε χρόνο άμεσα έσοδα ύψους 5 δισεκατομμυρίων ευρώ, όταν το πρόγραμμα βρίσκεται πλέον σε πλήρη εφαρμογή. Τέλος, στόχος είναι να δυναμώσει η θέση της Ευρώπης στους δημοφιλείς παγκόσμιους τουριστικούς προορισμούς.

Περιβαλλοντικοί

Σκοπός είναι μέσω του Eurovelo να μειωθεί η επίδραση του τουρισμού και των μετακινήσεων στο περιβάλλον, να προωθηθεί η ποδηλασία ως ένας περιβαλλοντικά βιώσιμος τρόπος αναψυχής και κινητικότητας και να ενθαρρυνθούν οι ποδηλάτες να συνδυάσουν τη δημόσια συγκοινωνία με το ποδήλατο. Όσον αφορά τις υποδομές, στόχος είναι όπου καθίσταται δυνατό να χρησιμοποιηθούν ήδη υπάρχουσες υποδομές, μην επιβαρύνοντας έτσι το περιβάλλον με νέα κατασκευαστικά έργα, ενώ οι νέες εγκαταστάσεις να έχουν την ελάχιστη επίπτωση στο περιβάλλον. Τέλος, μέσω του προγράμματος θέλουν να προωθήσουν τον αποτελεσματικό χωροταξικό σχεδιασμό και τη διανομή των χρήσεων γης, έτσι ώστε να προσφέρεται περισσότερος χώρος στην ποδηλασία.

Περιφερειακή και Αγροτική Ανάπτυξη

Όσον αφορά την ανάπτυξη των λιγότερο τουριστικών περιοχών, στόχος είναι μέσω του προγράμματος να ενωθούν οι δημοφιλείς τουριστικοί προορισμοί με τους λιγότερο γνωστούς. Ταυτόχρονα, επιθυμία είναι να βελτιωθεί η ευεξία της κάθε τοπικής κοινότητας παρέχοντάς της ποδηλατικές υποδομές, διευκολύνοντας έτσι τις καθημερινές μετακινήσεις και βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής στην πόλη.

Ευρωπαϊκή Συνοχή και αλληλοκατανόηση

Κατασκευάζοντας ποδηλατικές διαδρομές που ενώνουν τις ευρωπαϊκές χώρες με τις γειτονικές τους και με χώρες που τους δένουν κοινά χαρακτηριστικά, το Eurovelo επιθυμεί να υπενθυμίσει

την κοινή ιστορία, τον πολιτισμό και την φύση της Ευρώπης. Ταυτόχρονα, θέλει να παρακινήσει τους ανθρώπους να έρθουν σε άμεση προσωπική επαφή και να παροτρύνει περισσότερες γυναίκες και οικογένειες να ασχοληθούν με την ποδηλασία. Τέλος, θέλει να προσφέρει τη δυνατότητα σε άτομα με ειδικές ανάγκες να χρησιμοποιήσουν τις διαδρομές και κατ' επέκταση να απολαύσουν τα προτερήματα του ποδηλατικού τουρισμού, ανατρέποντας την τωρινή κατάσταση που θέλει τα άτομα με αναπηρίες αποκλεισμένα από ένα μεγάλο τμήμα των δραστηριοτήτων.

Δημόσια Υγεία

Φέρνοντας τους Ευρωπαίους πολίτες σε επαφή με τη φύση και προωθώντας τους προς την καθημερινή σωματική άσκηση, επιδιώκει να βελτιώσει την υγεία τους καθώς και να τους κινητοποιήσει να ασκούν υγιεινά χόμπι και κινητικές δραστηριότητες.

Ανταλλαγή εμπειριών

Μέσω του Eurovelo, σκοπός είναι να παρέχονται υψηλής ποιότητας διαδρομές, όχι μόνο από τεχνικής πλευράς, αλλά και ενδιαφέρουσες από άποψη φυσικού τοπίου και πολιτιστικού και ιστορικού ενδιαφέροντος³⁴.

ΘΕΤΙΚΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ ΣΤΗΝ ΖΩΗ ΤΩΝ ΑΝΘΡΩΠΩΝ

Οφέλη για το φυσικό περιβάλλον

Το ποδήλατο είναι ένα ενεργειακά αποδοτικό μέσο μεταφοράς, παράγει μηδενικούς ρύπους, αφήνοντας σχεδόν ανέπαφο το φυσικό περιβάλλον από το οποίο διέρχεται, δεν μολύνει την ατμόσφαιρα, ούτε παράγει θόρυβο. Ταυτόχρονα, φέρνει τον επιβάτη σε άμεση επαφή με το φυσικό ή αστικό περιβάλλον από το οποίο διέρχεται, αφού ούτε έχει κάποιο προστατευτικό κλοιό γύρω του (αυτοκίνητο, λεωφορείο, τρένο, κλπ), ενώ ταυτόχρονα δεν του επιτρέπεται να αναπτύξει μεγάλες ταχύτητες (μηχανοκίνητα οχήματα). Έτσι, έχει την ευκαιρία να γνωρίσει στοιχεία και χώρους που δεν θα έκανε σε άλλες περιπτώσεις, βοηθώντας τον έτσι να νιώσει την ευθύνη της προστασίας και της διαφύλαξής του.

Οφέλη για την υγεία

³⁴ <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/EuroVelo-Strategy-2012-2020.pdf>

Η τακτική χρήση του ποδηλάτου επιφέρει θετικές αλλαγές στη σωματική υγεία των ανθρώπων, καθώς αποτελεί μία έντονη μορφή άσκησης. Σύμφωνα με έρευνες που έγιναν παρακολουθώντας για 5 χρόνια την υγεία 263.450 ανθρώπων που μεταφέρονταν καθημερινά στο Ηνωμένο Βασίλειο με το ποδήλατο στη δουλειά τους κ εκείνων που χρησιμοποιούσαν το αυτοκίνητο ή τις δημόσιες συγκοινωνίες, τα αποτελέσματα ήταν ιδιαίτερα ενθαρρυντικά, αποδεικνύοντας ότι οι ποδηλάτες έχουν κατά 52% λιγότερες πιθανότητες να πεθάνουν από κάποια καρδιακή ασθένεια και 40% μικρότερο ρίσκο να πεθάνουν από κάποιας μορφής καρκίνου.³⁵ Η επαφή με το φυσικό περιβάλλον καθώς και η ίδια η εκγύμναση, επιφέρουν θετικές αλλαγές και στην ψυχική υγεία όσων ασχολούνται με την ποδηλασία. Η διαφορά του ποδηλάτου ως μέσο εκγύμνασης και ως μέσου μεταφοράς είναι ότι αρχικά χρησιμοποιείται για διαδρομές που υποχρεωτικά θα γίνουν, ενώ στην περίπτωση της γυμναστικής, μπορεί κάλλιστα να αποφευχθεί λόγω έλλειψης χρόνου, κούρασης, κλπ. Έχοντας όμως ως στόχο να καλυφθεί κάποια απόσταση, η εκγύμναση αποκτά σκοπό και χαρακτήρα αναψυχής και πραγματοποιείται με μεγαλύτερη ευκολία. Όσον αφορά τις κρατικές δαπάνες υγείας, μπορούν να μειωθούν μακροπρόθεσμα, συγκριτικά με εκείνες των μη υγείων και μη χαρούμενων πολιτών. Αξιζει να αναφερθεί ότι, σύμφωνα με τις ίδιες έρευνες, ο αριθμός των ατόμων που πέθαναν από κάποιο ατύχημα στο δρόμο κατά τη διάρκεια της ποδηλασίας ήταν πολύ μικρός, συγκριτικά με τον αριθμό των ατόμων που πεθαίνουν από διαβήτη και καρδιαγγειακές ασθένειες που σχετίζονται με την έλλειψη κίνησης και δραστηριότητας, γεγονός που ανατρέπει τον φόβο αρκετών όσον αφορά το ποδήλατο ως μέσο μεταφοράς, λόγω της επικινδυνότητας της χρήσης του σε αστικές περιοχές.³⁶

ΘΕΤΙΚΑ EUROVELO

Το Eurovelo παρέχοντας τα κριτήρια της ασφάλειας των ποδηλατών και προσφέροντας ενδιαφέρουσες διαδρομές, από άποψη φυσικής ομορφιάς ή ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων, μπορεί να παροτρύνει τους ανθρώπους να δοκιμάσουν τον ποδηλατικό τουρισμό και να τους εμπνεύσει έτσι ώστε να ασχοληθούν με την

³⁵ https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm_campaign=Echobox&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#link_time=1501309241
<https://www.bmj.com/content/357/bmj.i1456>

³⁶ <https://www.radlobby.at/radfahren-haelt-gesund>

ποδηλασία γενικότερα, είτε σε αστικές διαδρομές, είτε σε τοπικές, περιφερειακές και εθνικές.

Ταυτόχρονα, μέσω της ποδηλασίας, μπορεί να φέρει σε επαφή ανθρώπους με κοινά ενδιαφέροντα, είτε από την ίδια χώρα, είτε ευρωπαίους πολίτες.

Έχει τη δυνατότητα να ωθήσει τους ανθρώπους να γνωρίσουν κι άλλες ευρωπαϊκές χώρες, ή μέρη τα οποία δεν θα γνώριζαν εύκολα, κάνοντας τα πιο συνήθη τουριστικά προγράμματα. Λόγω της φύσης του ποδηλάτου, οι επισκέπτες θα αναγκαστούν να έρθουν σε επαφή με την επαρχία της κάθε χώρας, θα γνωρίσουν τους ανθρώπους της και τον πολιτισμό της. Είναι γεγονός πως επισκεπτόμενος κάποιος την πρωτεύουσα μίας χώρας, δεν μπορεί να πάρει τόσο καθαρή εικόνα του λαού της και του τρόπου ζωής των κατοίκων της, ειδικά την σύγχρονη εποχή, όπου μέσω της παγκοσμιοποίησης, οι περισσότερες πρωτεύουσες είναι εξευρωπαϊσμένες και διατηρούν έναν πολυπολιτισμικό χαρακτήρα. Ποδηλατώντας όμως μέσα από την επαρχία μίας χώρας, και αναγκαζόμενος να κάνεις στάσεις για ξεκούραση, φαγητό και οτιδήποτε άλλο χρειαστεί, έρχεται κάποιος σε πραγματική επαφή με τον κάθε τόπο και βιώνει τα χαρακτηριστικά του πιο έντονα.

Ταυτόχρονα, το Eurovelo, ενώ ανοίγει την αγορά εργασίας σε κάθε προορισμό, αφού οι επισκέπτες θα καταναλώσουν τοπικά προϊόντα και θα χρειαστεί να κοιμηθούν σε καταλύματα της κάθε περιοχής, δεν χρειάζεται να κάνει κάποια κοστοβόρα επένδυση σε τεχνικά έργα ή εξοπλισμό.

Η ποδηλασία από τη φύση της γίνεται πιο ευχάριστα τις εποχές της άνοιξης και του φθινοπώρου, περίοδοι σχετικά ήρεμοι τουριστικά για αρκετές περιοχές, καταφέρνοντας έτσι να επιμηκύνει την τουριστική περίοδο.

Προσφέρει στους ανθρώπους την επαφή με τη φύση και την απόλαυσή της με μη παρεμβατικό τρόπο, προστατεύοντας το περιβάλλον από ρύπους και κατασκευές μεγάλων τεχνικών έργων.

Σε πολλές χώρες της ανατολικής Ευρώπης όπως η Πολωνία, τα κράτη της Βαλτικής, η Τσεχία, η Σλοβακία, η Ουκρανία και σε άλλα της νότιας, όπως η Ισπανία, η Ιταλία, η Κύπρος και η Μάλτα, δεν υπήρχε υπόβαθρο ποδηλατικών διαδρομών, το οποίο δημιουργήθηκε

– ή πρόκειται να δημιουργηθεί χάρη στο πρόγραμμα του Eurovelo³⁷. Κατ’ αυτό τον τρόπο, βοηθάει κάποιες λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες να επωφεληθούν οικονομικά από το πέρασμα των διαδρομών, ενώ ταυτόχρονα φέρνει σε επαφή τους πολίτες τους με τον ποδηλατικό τρόπο ζωής και τα οφέλη του.

Οικονομικά μιλώντας, υπολογίζεται πως μόλις το δίκτυο ολοκληρωθεί, θα πραγματοποιούνται 12,5 εκατομμύρια ταξίδια μέσω του δικτύου και 33,3 εκατομμύρια ημερήσιες εκδρομές κάθε χρόνο, αποφέροντας άμεσο κέρδος της τάξεως των 5 δις ευρώ κάθε χρόνο.³⁸

ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ – ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ EUROVELO

Τα χαρακτηριστικά και οι προδιαγραφές του Eurovelo καθορίζονται λεπτομερώς από τα long & short manuals και ορίζουν το Ευρωπαϊκό Πρότυπο Πιστοποίησης, σύμφωνα με το οποίο ελέγχονται οι διαδρομές, έτσι ώστε να πιστοποιηθούν ως τμήμα του Eurovelo και μεταφέρονται περιληπτικά παρακάτω:

Αρχικά, οι στόχοι του Ευρωπαϊκού Προτύπου Πιστοποίησης είναι να:

A) Βελτιώσει την ποιότητα του Eurovelo καθώς και άλλων διαδρομών, αναγνωρίζοντας κρίσιμες ανεπάρκειες και κινητοποιώντας τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων να επενδύσουν σε λύσεις στα σηματοδοτημένα προβλήματα.

B) Να παρέχει έλεγχο ποιότητας έτσι ώστε να κινητοποιεί τους ποδηλάτες οποιουδήποτε επιπέδου και εμπειρίας να χρησιμοποιήσουν τις πιστοποιημένες διεθνείς διαδρομές.

Τα κριτήρια κάθε διαδρομής χωρίζονται σε: A. Απαραίτητα, B. Σημαντικά, Γ. Επιπρόσθετα.

A. Τα απαραίτητα κριτήρια πρέπει να εκπληρώνονται σε όλο το μήκος της διαδρομής και καλύπτουν τις ανάγκες των τακτικών τουριστών ποδηλατών, οι οποίοι χρησιμοποιούν το ποδήλατο ως κύριο μέσο καθημερινής μετακίνησης ή/και συχνά για σκοπούς αναψυχής και τουρισμού.

³⁷ Πηγή:

[http://87.108.50.97/W5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/c97afec70f634b8bc2257ae9002c2974/\\$FILE/ATT0CFW5/EuroVelo%20Jens%20Erik%20Larsen.pdf](http://87.108.50.97/W5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/c97afec70f634b8bc2257ae9002c2974/$FILE/ATT0CFW5/EuroVelo%20Jens%20Erik%20Larsen.pdf)

³⁸ <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/EuroVelo-Strategy-2012-2020.pdf>

B. Τα σημαντικά κριτήρια πρέπει να καλύπτονται στο 70% του συνολικού μήκους της διαδρομής και αφορούν περιστασιακούς τουρίστες ποδηλάτες με μικρή εμπειρία και μέτριο επίπεδο δεξιοτήτων και φυσικής κατάστασης, που χρησιμοποιούν το ποδήλατο για καθημερινή μετακίνηση και/ή έχουν κάνει ήδη κάποια ταξίδια αναψυχής.

Γ. Τα επιπρόσθετα κριτήρια καλύπτονται προαιρετικά –ανάλογα με τους στόχους του ανάδοχου του έργου– και αφορούν στους πιο «απαιτητικούς» και λιγότερο έμπειρους τουρίστες ποδηλάτες, συμπεριλαμβανομένων και των ποδηλατών με ειδικά ποδήλατα, όπως οι ποδηλάτες δρόμου, οι ποδηλάτες με παιδιά σε καρότσια, τα διπλά ποδήλατα, τα χειρήλατα, κλπ.

Έτσι, όταν τα τμήματα διαδρομών που προορίζονται για να τα διανύει κάποιος σε μία ημέρα πληρούν:

1. Όλα τα απαραίτητα, τα σημαντικά και τα επιπρόσθετα κριτήρια, θα προτείνονται για **όλα τα είδη ποδηλατών** τουριστών
2. Όλα τα απαραίτητα και τα σημαντικά κριτήρια θα προτείνονται για **περιστασιακούς και τακτικούς** τουρίστες ποδηλάτες.
3. Όλα τα απαραίτητα κριτήρια θα προτείνονται **μόνο για τακτικούς** τουρίστες ποδηλάτες

Τα κριτήρια χωρίζονται στις εξής κατηγορίες:
1. Υποδομής, 2. Υπηρεσιών και 3. Προβολής.
Η διαφοροποίηση έχει γίνει ανάλογα με το επίπεδο φυσικής κατάστασης, τις δεξιότητες και το ποδήλατο του κάθε χρήστη.

ΣΥΝΕΧΕΙΑ

Απαραίτητο θεωρείται η διαδρομή να μην περιέχει οποιουδήποτε είδους φυσικό εμπόδιο που καθιστά αδύνατο το να ταξιδέψει κάποιος στη διαδρομή. Όλα τα φυσικά (ποτάμια, λόφοι, κλπ) ή τεχνητά (σιδηρόδρομος, αυτοκινητόδρομος, κλπ) εμπόδια, θα πρέπει να διασχίζονται με την κατάλληλη ποδηλατική υποδομή (γέφυρα, πλοίο, υπόγειος σιδηρόδρομος κλπ). Επίσης, δεν θα πρέπει να υπάρχουν νομικά εμπόδια (πχ περιοχές που απαγορεύεται να εισέλθει κάποιος). Εάν παρ' όλα αυτά υπάρχουν σκάλες στη διαδρομή (πχ πρόσβαση σε γέφυρα), θα πρέπει να υπάρχει κάποια ράμπα, κανάλι ή κάτι αντίστοιχο, απ' όπου οι ποδηλάτες θα μπορούν να μεταβούν στο αντίστοιχο επίπεδο χωρίς να σταματήσουν την πορεία τους. Τέλος, η

διαδρομή καλό θα είναι να είναι ελεύθερη από οποιοδήποτε εμπόδιο την κάνει αδύνατη να προσπελαστεί από τις πιο «απαιτητικές» ομάδες ποδηλατών (πχ οικογένειες με καρότσια, άτομα περιορισμένης κινητικότητας, κλπ). Οι επιβάτες δεν θα πρέπει να υποχρεώνονται να κατεβαίνουν απ' το όχημά τους για να συνεχίσουν την πορεία τους.

ΣΥΣΤΑΤΙΚΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Τα μικρότερα τμήματα των διαδρομών, όπου οι ποδηλάτες οδηγούν στο κατάστρωμα της οδού, θα πρέπει να ανήκουν σε μία από τις 5 κατηγορίες κίνησης (από πολύ χαμηλή, μέχρι πολύ υψηλή, σύμφωνα με τους πίνακες στις εικόνες 11 & 12). Οι κατηγορίες χωρίζονται ανάλογα με το εάν η κυκλοφορία γίνεται σε ποδηλατοδρόμους αποκλειστικής χρήσης ποδηλάτου ή συνδυασμένης με μηχανοκίνητα οχήματα.

Οι διασταυρώσεις επίσης, θα πρέπει να διαχωρίζονται σε ασφαλείς, επικίνδυνες και πολύ επικίνδυνες, ανάλογα με το ρίσκο και την πιθανότητα ατυχήματος.

Traffic category depending on speed and volume of traffic:

- cycling in mixed traffic:

	30 km/h or lower	31 to 50 km/h	51 to 79 km/h	80 km/h or over
1-500 units/day	very low	very low	very low	low
501-2.000 units/day	very low	low	low	moderate
2.001-4.000 units/day	low	moderate	moderate	high
4.001-10.000 units/day	moderate	high	high	very high
>10.000 units/day	moderate	very high	very high	very high

Εικόνα 12: Κατηγοριοποίηση της κίνησης ανάλογα με την ταχύτητα (km/h) και τον όγκο (units/day) της κίνησης, ξεκινώντας από πολύ χαμηλή (πράσινο χρώμα), συνεχίζοντας σε χαμηλή (κίτρινο), συνεχίζοντας σε μέτρια (πορτοκαλί) και καταλήγοντας σε υψηλή (κόκκινο) και πολύ υψηλή (μαύρο). Σε αυτόν τον πίνακα, μελετάται η κίνηση σε μεικτό δρόμο, όπου οι ποδηλάτες συνυπάρχουν με τα μηχανοκίνητα οχήματα.³⁹

³⁹ <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf>

- cycle lanes painted on the carriageway or asphalted shoulders:

	30 km/h or lower	31 to 50 km/h	51 to 79 km/h	80 km/h or over
1-500 units/day	very low	very low	very low	low
501-2.000 units/day	very low	very low	low	low
2.001-4.000 units/day	very low	very low	low	moderate
4.001-10.000 units/day	very low	low	moderate	high
>10.000 units/day	low	moderate	high	very high

Εικόνα 13: Κατηγοριοποίηση της κίνησης ανάλογα με την ταχύτητα (km/h) και τον όγκο (units/day), όπως στην εικόνα 11, αλλά σε αυτή την περίπτωση οι ποδηλάτες κινούνται σε λωρίδα αποκλειστικής χρήσης ποδηλάτου.⁴⁰

Maximum share of length of different traffic categories on a daily section to fulfil the Essential, Important and Additional criteria:

	traffic-free, cycle paths etc.	traffic				
		very low	low	moderate	high	very high
Essential	no limit	no limit	no limit	no limit	max 50% on a daily section	not allowed
Important	no limit	no limit	no limit	max 50% on a daily section	not allowed	not allowed
Additional	no limit	no limit	max 50% on a daily section	not allowed	not allowed	not allowed

Εικόνα 14: Η μέγιστες ποσότητες κίνησης οι οποίες είναι αποδεκτές σε κάθε ημερήσια διαδρομή, ανάλογα με τα Απαραίτητα, Σημαντικά και Επιπρόσθετα Κριτήρια⁴¹

ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΚΑΙ ΠΛΑΤΟΣ

Η επιφάνεια θα πρέπει υποχρεωτικά να είναι κατάλληλη για χρήση από ποδηλάτες που χρησιμοποιούν οποιοδήποτε είδος ποδηλάτου (trekking/ touring bike) και υπό κανονικές καιρικές συνθήκες κατά τη διάρκεια της τοπικής ποδηλατικής περιόδου. Το οδόστρωμα θα πρέπει να είναι αρκετά λείο και στερεό για να μπορεί κάποιος να το χρησιμοποιήσει, είτε είναι ασφαλτοστρωμένο, είτε με κάποιο άλλο ανθεκτικό υλικό.

⁴⁰ <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf>

⁴¹ <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf>

ΚΛΙΣΕΙΣ

Η αθροιστική υψομετρική διαφορά στις αποστάσεις που διανύονται καθημερινά, δεν θα πρέπει να ξεπερνάει τα 1000μ.

ΕΛΚΥΣΤΙΚΟΤΗΤΑ

Σε κάθε ημερήσια διαδρομή, θα πρέπει να υπάρχει τουλάχιστον ένα σημείο πολιτιστικού ενδιαφέροντος ή φυσικού κάλλους, ή ολόκληρη η διαδρομή να διασχίζει ιδιαίτερα τοπία. Σημαντικό είναι επίσης οι διαδρομές να μην εκτίθενται ιδιαίτερα σε θόρυβο, σκόνη και έντονες μυρωδιές, ή οποιαδήποτε άλλη περιβαλλοντική μόλυνση. Επιπρόσθετα, η διαδρομή δεν θα πρέπει να περνάει από επικίνδυνα σημεία από άγρια ζώα, ή από κάποια ανθρώπινη δραστηριότητα.

ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Η διαδρομή θα πρέπει να είναι σηματοδοτημένη πάντα με τις πινακίδες και τις κατευθυντήριες γραμμές του Eurovelo, καθώς και με πινακίδες σχετικές με το δίκτυο και τις προδιαγραφές της κάθε χώρας.

ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ

Το να μεταφέρει κανείς ποδήλατο με τη δημόσια συγκοινωνία έως ότου έχει πρόσβαση στο δίκτυο των διαδρομών θα πρέπει να είναι εφικτό, το λιγότερο κάθε 150χλμ. Θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον δύο δρομολόγια τη μέρα που να μπορούν να μεταφέρουν τουλάχιστον δύο ποδήλατα. Η πρόσβαση στους σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας, θα πρέπει να ακολουθεί τα κριτήρια της *Συνέχειας* που εξηγήθηκαν παραπάνω.

ΔΙΑΜΟΝΗ

Κάθε ημερήσια διαδρομή θα πρέπει να περιέχει το λιγότερο μία βασική διαμονή για τους ποδηλάτες (ξενοδοχείο, σπίτι, κάμπινγκ, κλπ).

ΦΑΓΗΤΟ, ΠΟΤΟ ΚΑΙ ΧΩΡΟΙ ΞΕΚΟΥΡΑΣΗΣ

Θα πρέπει να υπάρχουν χώροι εστίασης σε κάθε ημερήσια διαδρομή (μαγαζί, σούπερ μάρκετ, εστιατόριο, καφέ, αυτόματο μηχάνημα, κλπ).

ΣΕΡΒΙΣ ΠΟΔΗΛΑΤΟΥ

Σε κάθε ημερήσια διαδρομή, οφείλει να υπάρχει μέρος σχετικό με το ποδήλατο, όπου ο επισκέπτης ποδηλάτης να μπορεί να κάνει σέρβις, να αγοράσει κάποιο εξάρτημα ή ανταλλακτικό που ενδεχομένως χρειάζεται, κλπ.

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΣΤΟ INTERNET

Είναι υποχρεωτικό να παρέχεται πλήρης και αναλυτική ενημέρωση στο διαδίκτυο για κάθε τμήμα της διαδρομής, εθνικού και/ ή τοπικού επιπέδου, η οποία να συνδέεται με συνολικές πληροφορίες σχετικά με όλη τη διαδρομή Eurovelo. Θα πρέπει να αναφέρονται υποχρεωτικά αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με την διαδρομή (μαζί με χάρτη - καλύτερα διαδραστικό), διαμονή και δημόσια συγκοινωνία. Σημαντικό είναι στη συνέχεια να αναφέρονται τα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής, όπως επίσης και τα δρομολόγια των μέσων μαζικής μεταφοράς.

ΕΚΤΥΠΩΜΕΝΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑ

Τουλάχιστον ένας (σε αρκετά αντίτυπα) ποδηλατικός τουριστικός οδηγός ή εκτυπωμένος χάρτης της περιοχής θα πρέπει να υπάρχει σε κάθε ημερήσιο τμήμα της διαδρομής, το οποίο να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τον προσανατολισμό και τις υπηρεσίες που παρέχονται.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΤΑ ΜΗΚΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Είναι υποχρεωτικό να υπάρχει τουλάχιστον ένας πίνακας ή ένα κέντρο πληροφοριών σε κάθε ημερήσιο τμήμα διαδρομής.

ΒΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ

Η καταγραφή και η τοπογράφηση πρέπει να γίνει από εκπαιδευμένους και ειδικούς στο αντικείμενο, ταξιδεύοντας με ποδήλατο και καταγράφοντας τα πορίσματα. Οι ειδικοί θα πρέπει να χρησιμοποιούν μόνο τις πηγές που είναι διαθέσιμες δημόσια (ιστοσελίδες, δημόσιες βάσεις δεδομένων, εκτυπωμένα έγγραφα, κλπ) για να συμπληρώσουν τις πληροφορίες που δεν καταγράφηκαν στο πεδίο. Τα σημαντικότερα στοιχεία της καταγραφής θα πρέπει να αποθηκεύονται και στην βάση δεδομένων του Eurovelo.

ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΟ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΚΑΙ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ

Στην περίπτωση που σε κάποιο τμήμα της διαδρομής κάποια από τα υποχρεωτικά κριτήρια δεν πληρούνται, τότε εάν το τμήμα αυτό μπορεί να αντικατασταθεί με δημόσια συγκοινωνία, τότε η διαδρομή επιτρέπεται να σηματοδοτηθεί με την πιστοποίηση Eurovelo.⁴²

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ EUROVELO ΑΠΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Στις ευρωπαϊκές χώρες όπου έχει ήδη υλοποιηθεί το πρόγραμμα, προσφέρονται πλήρη σερβις ποδηλατικού τουρισμού, όπου οργανώνεται η διαμονή και η διατροφή των ποδηλατών, ακόμα και η μεταφορά των αποσκευών τους σε κάθε σημείο σε περίπτωση που το επιθυμούν, ενώ ταυτόχρονα ο καθένας μπορεί να κάνει εκδρομή εξερεύνησης, μαζί με την ομάδα ή ατομικά⁴³.

Η διαδρομή του Ρήνου (E15) αποτελεί την πιο ανεπτυγμένη. Πληροί όλες τις προδιαγραφές και τα κριτήρια του Eurovelo και είναι πλήρως σηματοδοτημένη. Έχει επιγραφές και ενδείξεις σε όλο το μήκος των 1233χλμ της, είναι κατάλληλη για όλες τις ηλικίες και τα επίπεδα φυσικής κατάστασης, ενώ διατηρεί και το δικό της website⁴⁴.

Παρά όλα αυτά όμως, τον τίτλο της πιο δημοφιούς διαδρομής, κατέχει η διαδρομή E6, η οποία ξεκινάει από τον Ατλαντικό και καταλήγει στη μαύρη θάλασσα. Διασχίζει 10 χώρες, διανύει πάνω από 4440χλμ και ακολουθεί τρία από τα μεγαλύτερα ποτάμια της Ευρώπης, Loire, Ρήνο και Δούναβη, ενώ περνάει από πλήθος ευρωπαϊκών πόλεων και χωριών της δυτικο-κεντρικής Ευρώπης (Αυστρία, Γερμανία, Ελβετία και Γαλλία) και της ανατολικο-κεντρικής (Βουλγαρία, Ρουμανία, Ουγγαρία, Κροατία, Σερβία). Η διαδρομή αυτή θεωρείται ιδανική ως το πρώτο ξεκίνημα κάποιου ποδηλάτη ο οποίος δεν έχει εμπειρία σε διαδρομές μεγάλων αποστάσεων. Προτείνεται η διαδρομή αυτή λόγω χαμηλών κλίσεων και ευκολίας στην ποδηλασία, καλής ποιότητας οδοστρώματος, αλλά και πλήρους σηματοδότησης και υποστήριξης των ποδηλατών μέσα από διαδραστικούς χάρτες και εφαρμογές.⁴⁵

⁴² <http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Short-Manual-English.pdf>

⁴³ Πηγή: <http://www.worldbiking.info/wordpress/2018/02/eurovelo-easy-way-cycle-europe/>

⁴⁴ <http://www.rhinecyclerroute.eu/>

⁴⁵ Πηγή: <http://www.eurovelo.com/en/discover-europe-by-bike>

Διαδρομές που παρουσιάζουν ιστορικό ενδιαφέρον είναι η E3 και η E5, οι οποίες ακολουθούν αρχαία μονοπάτια προσκυνητών, καθώς και η E2 η οποία ενώνει κάποιες απ' τις μεγαλύτερες Ευρωπαϊκές πρωτεύουσες. Για τους μελετητές της πιο σύγχρονης ιστορίας της Ευρώπης, συστήνεται η διαδρομή E13, η οποία ακολουθεί τα σύνορα που χώριζαν Δύση και Ανατολή για πάνω από 50 χρόνια. Η E13 είναι ταυτοχρόνως και η μεγαλύτερου μήκους διαδρομή, διανύοντας 10.400χλμ. Για τους ποδηλάτες που θέλουν να ταξιδέψουν με την οικογένειά τους, μπορούν να ακολουθήσουν τη διαδρομή του Ρήνου E15. Διανύει 1320χλμ και μπορεί κάποιος να την ολοκληρώσει σε ένα μήνα του καλοκαιριού, ακολουθώντας τον Ρήνο σε τέσσερις χώρες. Αποτελώντας ταυτόχρονα την πρώτη διαδρομή που σηματοδοτήθηκε από το Eurovelo, είναι πλήρης βοθημάτων και επιγραφών της διαδρομής.

EUROVELO ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Το ποδήλατο στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος μέχρι στιγμής ο ποδηλατικός τουρισμός, καθώς δεν υπάρχουν σηματοδοτημένες διαδρομές σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο, παρά μόνο τοπικές, για αστικές μετακινήσεις σε κάποιες συγκεκριμένες πόλεις, ή τουριστικές σε κάποιες περιοχές της Ελλάδας -σε νησιά ή στο ηπειρωτικό κομμάτι-, όπου διοργανώνονται ποδηλατικά τουρ, χωρίς όμως να υπάρχει κάποιος τρόπος σύνδεσης μεταξύ τους, ή να προωθείται η μετακίνηση μέσω ποδηλάτου σε μεγάλες αποστάσεις. Ταυτόχρονα, στις περισσότερες περιοχές, οι εταιρίες οι οποίες αναλαμβάνουν να κάνουν τις ποδηλατικές περιηγήσεις, δεν ασχολούνται αυστηρά με την ποδηλασία, αλλά συνήθως προσφέρουν μία ποικιλία αθλητικών δραστηριοτήτων στη φύση, όπως η αναρρίχηση και η πεζοπορία, μη δίνοντας έτσι στο ποδήλατο τον χώρο και την ανάπτυξη που του αρμόζει. Η ανάπτυξη του δικτύου σε εθνικό επίπεδο αλλά και η οργάνωση όλων των σχετικών υπηρεσιών αναμένεται να συμβεί μέσω του προγράμματος Eurovelo και κάποιων άλλων Ευρωπαϊκών και μη προγραμμάτων. Περνώντας ένα ευρωπαϊκό δίκτυο ποδηλατοδρόμων στην Ελλάδα, αναμένεται να ανοίξει ένας καινούργιος κλάδος στην ελληνική αγορά, ο οποίος θα είναι προσοδοφόρος οικονομικά αλλά και θα προωθήσει την αγάπη για το ποδήλατο και την χρήση του ακόμα και για καθημερινές μετακινήσεις.

Τι διαδρομές προβλέπονται;

Έτσι, σύμφωνα με τις εγκεκριμένες από τη διοίκηση του Eurovelo διαδρομές, την Ελλάδα σχεδιάζεται να διασχίσουν 3 από τις 15 συνολικά διαδρομές του Eurovelo οι οποίες είναι οι: E8, E11 και E13.



Εικόνα 15: Χάρτες Διαδρομών Eurovelo που περνάνε από την Ελλάδα

Πιο αναλυτικά:

Διαδρομή EV 8 – The Mediterranean Route

Η διαδρομή αυτή των 5.888χλμ, ελίσσεται στις νότιες ακτές της Ευρώπης, οι οποίες βρέχονται από τη Μεσόγειο θάλασσα και ενώνει 11 ευρωπαϊκές χώρες, κάποιες από τις πόλεις των οποίων αποτελούν δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς. Ξεκινώντας από το στενό του Γιβραλτάρ και το Κάντιθ της Ανδαλουσίας, συνεχίζει διατρέχοντας όλη την ακτή της Ισπανίας και περνώντας από μεγάλες Ισπανικές πόλεις όπως η Βαλένθια και η Βαρκελώνη, συνεχίζει προς τη Νότια Γαλλία, περνάει από το Μονακό, διασχίζει κατά μήκος την Ιταλία, κάνοντας στάση στο Τορίνο και τη Βενετία, ακολουθεί την πορεία προς τη Σλοβενία, έπειτα την Κροατία και το Ντουμπρόβνικ, τη Βοσνία –Ερζεγοβίνη, το Μοντενέγκρο και την Αλβανία και καταλήγει στην Ελλάδα, ενώ η διαδρομή συνεχίζεται μέσω θαλάσσης ή αεροπορικώς προς το νησί της Κύπρου. Εντός των ελλαδικών συνόρων, ξεκινώντας από την Ηγουμενίτσα στην Ήπειρο, κατεβαίνει το δυτικό ηπειρωτικό τμήμα της Ελλάδα προς το Ρίο – Αντίρριο, διασχίζει παραλιακά το βόρειο τμήμα της Πελοποννήσου και τέλος

περνώντας από τον Ισθμό της Κορίνθου, καταλήγει στην Αθήνα, όπου συναντάει το αστικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων (ένα μέρος του οποίου είναι ήδη υλοποιημένο, ενώ κάποιο άλλο υπό μελέτη) και το τέλος της διαδρομής E11, η οποία κατευθύνεται προς το βόρειο τμήμα της Ελλάδας.



Εικόνα 16: η διαδρομή E8 – Μεσογειακή Διαδρομή

Η διαδρομή αυτή είναι εξαιρετικά δημοφιλής, όχι μόνο για τις ιδιαίτερης ομορφιάς παραλίες και τα πλούσια εδέσματά της σύμφωνα με την Μεσογειακή διατροφή (ξεχωριστά τυριά, φρέσκα ψάρια, πλήθος εσπεριδοειδών, ποικιλιών κρασιών και τοπικές συνταγές με αγνά υλικά), αλλά και για τα χαρακτηριστικά μνημεία παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς (Unesco), την τέχνη, τα μουσεία και τα πολιτιστικά δρώμενα, τους θρησκευτικούς ναούς κάθε εποχής και ιστορικής περιόδου, καθώς και για τα προστατευόμενα σημεία φυσικού κάλλους και θαλάσσιας ζωής, σπάνιας ομορφιάς και βιοποικιλότητας⁴⁶.

Διαδρομή EV 11 – The East Beast

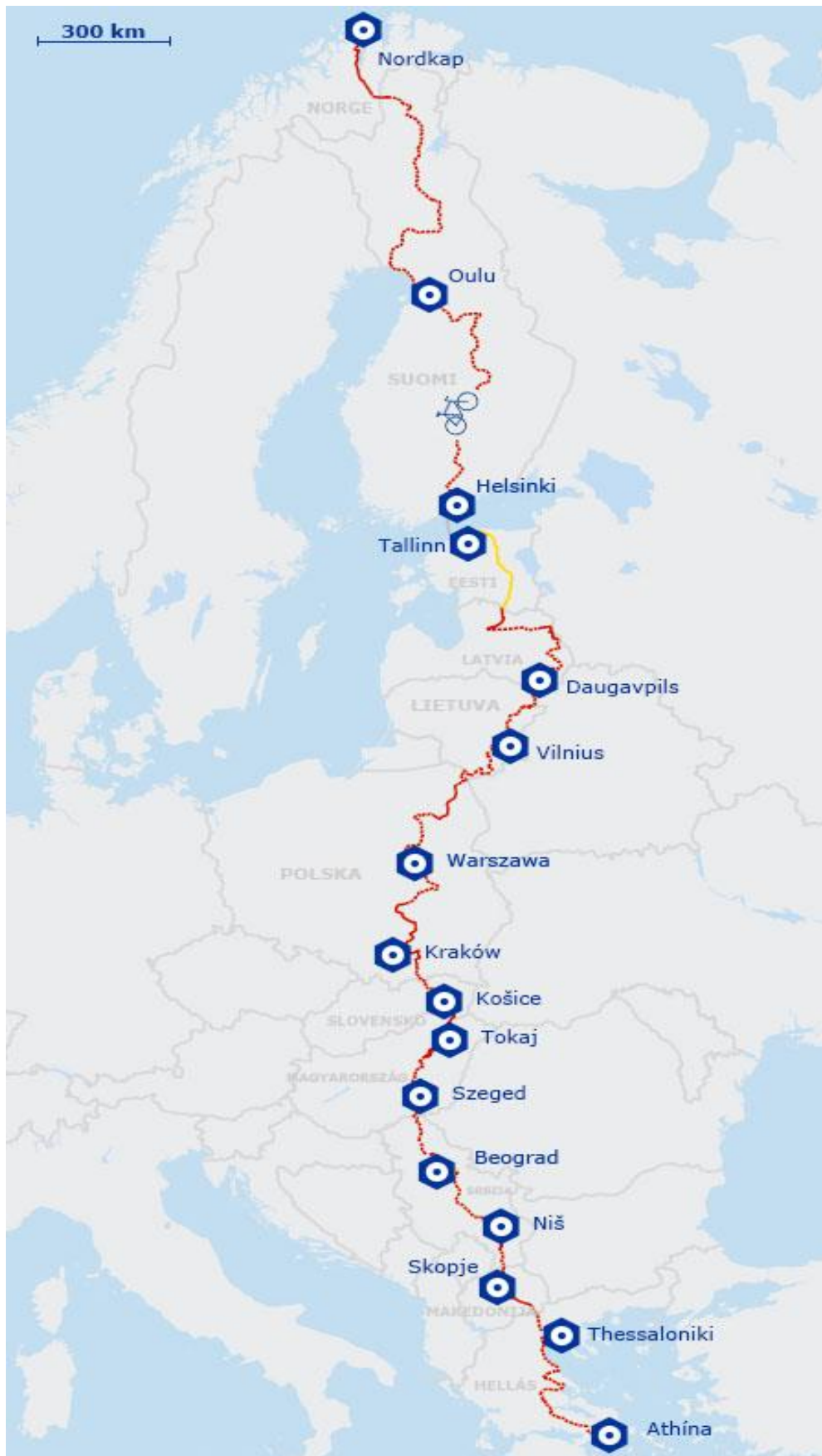
Η διαδρομή αυτή των 5.964χλμ έχει ως σκοπό να ενώσει όλες τις μεγάλες πρωτεύουσες της Ανατολικής Ευρώπης, ξεκινώντας από το βόρειο ακρωτήριο της παγωμένης Νορβηγίας και καταλήγοντας στην ηλιόλουστη Αθήνα. Περνάει από 6 ευρωπαϊκές πρωτεύουσες ιδιαίτερα διαφορετικές μεταξύ τους, όπως το μοντέρνο Ελσίνκι, το γοητευτικό Βίλνιους, η «πόλη του Φοίνικα» Βαρσοβία, η «λευκή πόλη» του Βελιγραδίου, τα συναρπαστικά Σκόπια και η μαγευτική

⁴⁶ Πηγή: <http://www.eurovelo8.com/>

Αθήνα. Έτσι, διασχίζει 11 χώρες ξεκινώντας από τη Νορβηγία, συνεχίζοντας κάθετα στη Φιλανδία και περνώντας με πλοίο στην Εσθονία, από το Ελσίνκι στο Ταλίν. Σε ολόκληρο το τμήμα της διαδρομής στην Εσθονία, η διαδρομή είναι πλήρως ανεπτυγμένη και σηματοδοτημένη με επιγραφές Eurovelo. Έπειτα, συνεχίζει κάθετα διασχίζοντας τη Λετονία και τη Λιθουανία από το Βορρά έως τον Νότο, στο ανατολικό τμήμα της κάθε χώρας, ώσπου τέλος, φτάνει στην Πολωνία, αρχικά στη Βαρσοβία και στη συνέχεια στην Κρακοβία. Η διαδρομή συνεχίζει νοτίως προς το ανατολικό τμήμα της Σλοβακίας, περνώντας από την πόλη Κόσιτσε και καταφθάνει στην Ουγγαρία και τη βορειοανατολική πόλη Τοκαϊ. Από εκεί, συνεχίζει στα νοτιοανατολικά της χώρας και συγκεκριμένα την πόλη Σγεζεδ, ενώ έπειτα κατευθύνεται προς το κέντρο της Σερβίας και το Βελιγράδι, για να καταλήξει στο νοτιοανατολικό τμήμα της και την πόλη Νις, απ' όπου θα περάσει στην Π.Γ.Δ.Μ. και θα καταλήξει στα Σκόπια. Τέλος, κατευθυνόμενη νοτιοανατολικά, θα εισέλθει στην Ελλάδα και το χωριό των Ευζώνων, απ' όπου θα κατευθυνθεί προς την πόλη της Θεσσαλονίκης και στη συνέχεια την Αθήνα.

Χαρακτηριστικό αυτής της διαδρομής είναι ότι το μεγαλύτερο τμήμα της είναι υπό μελέτη (όπως και στην Ελλάδα), ή έχει γίνει ο σχεδιασμός και αναμένεται η υλοποίησή του⁴⁷.

⁴⁷ Πηγή: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-11>



Εικόνα 17: Όλο το μήκος της διαδρομής E11 – The Beast of the East

Διαδρομή EV 13 – Iron Curtain Train

Αυτή η μεγάλου μήκους διαδρομή, διανύει 10.400χλμ και διασχίζει 20 ευρωπαϊκές χώρες, περνάει από 14 μνημεία παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς της Unesco και αγγίζει 3 διαφορετικές ευρωπαϊκές θάλασσες (Νορβηγική, Βαλτική και Μαύρη Θάλασσα). Στόχος της είναι να αφηγηθεί τη σύγχρονη ιστορία της Ευρώπης, η οποία για μισό περίπου αιώνα παρέμεινε βίαια διχασμένη ανάμεσα σε Ανατολή και Δύση με το «σιδηρούν παραπέτασμα», όπως ονομάστηκε η νοητή διαχωριστική γραμμή ανάμεσα στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης που τελούσαν υπό κομμουνιστικό καθεστώς μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (Σοβιετική Ένωση, Πολωνία, Τσεχοσλοβακία, Ρουμανία, Ουγγαρία, Βουλγαρία, κλπ) με τα κράτη του συνασπισμού του NATO μαζί με τους Συμμάχους. Έτσι, διανύοντάς τη κάποιος, ακολουθεί ένα φυσικό ταξίδι στην ιστορία, εκτιμώντας ταυτόχρονα την ειρήνη και τη ελευθερία που υπάρχει πλέον στο μεγαλύτερο τμήμα των περιοχών αυτών. Όντας η πιο μεγάλη σε μήκος διαδρομή, μπορεί να προσφέρει πλήθος ατραξιόν κατάλληλων για κάθε είδους επισκέπτη, από αμπελώνες στα νότια της Τσεχίας και στη βόρεια Αυστρία, μέχρι τα βραχώδη όρη που αποτελούν σύνορα μεταξύ Ελλάδας και Βουλγαρίας. Πιο συγκεκριμένα, η διαδρομή ξεκινά από τον Αρκτικό Ωκεανό και τη θάλασσα του Μπάρεντς στα σύνορα της Νορβηγίας με τη Ρωσία, διασχίζει την Ελλάδα σε δύο τμήματα, από τον Προμαχώνα Σερρών έως την Εξοχή Δράμας και από τον Κυπρίνο έως τις Καστανιές Έβρου, κατά μήκος του Άρδα ποταμού και καταλήγει στη Μαύρη Θάλασσα.

Η διαδρομή περνάει από 20 χώρες, εκ των οποίων οι 14 αποτελούν μέλος της Ε.Ε. Πιο συγκεκριμένα, διασχίζει τη Νορβηγία, Φιλανδία, Ρωσία, Εσθονία, Λετονία, Λιθουανία, Πολωνία, Γερμανία, Τσεχία, Αυστρία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Σλοβενία, Κροατία, Σερβία, Ρουμανία, Βουλγαρία, Π.Γ.Δ.Μ., Ελλάδα, Τουρκία.

Διασχίζει διάφορα εθνικά πάρκα εξερευνώντας τη μεγάλη ποικιλία χλωρίδας και πανίδας όλων των περιοχών, ενώ ενώνει μοναδικά τοπία, τα οποία αποτελούσαν μέρος της περιοχής των συνόρων και ως αποτέλεσμα δεν δέχτηκαν καμία ανθρώπινη παρέμβαση για πολλές δεκαετίες. Η διαδρομή όπως είναι φυσικό, ενώνει πολλά μουσεία, μνημεία, κτήρια και διαφόρων ειδών αξιοθέατα τα οποία σχετίζονται με την ιστορία της διαίρεσης της Ευρώπης καθώς και του

τέλους αυτής, μέσα από την ειρηνική «βελούδινη» επανάσταση στην Ανατολική Ευρώπη.

Λόγω της ιστορικής σημασίας της, η διαδρομή αυτή έχει δεχτεί σημαντική υποστήριξη από διάφορα Ευρωπαϊκά Ινστιτούτα κατά μήκος των χρόνων. Το 2005, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αναγνώρισε το «Iron Curtain Trail» ως ένα μοντέλο βιώσιμου τουρισμού και ζήτησε από τα κράτη – μέλη του να το υποστηρίξουν.⁴⁸

⁴⁸ <http://www.eurovelo13.com/>



Εικόνα 18: Η διαδρομή E13 – Iron Curtain Trail

ΟΦΕΛΗ ΕΛΛΑΔΑΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΠΟΔΗΛΑΤΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ EUROVELO

Η Ελλάδα, ως μία χώρα που επενδύει στον τουρισμό της, διαθέτοντας πλήθος σημείων ιστορικού ενδιαφέροντος, αρχαιολογικού και μεταγενέστερου, αλλά και με την ιδιαίτερη μορφολογία του εδάφους της και την ποικιλία του αναγλύφου, μπορεί να επενδύσει στον ποδηλατικό τουρισμό ως ένα σημαντικό κομμάτι της τουριστικής της ανάπτυξης.

Στα πλεονεκτήματά της, η ποδηλασία και οι υποδομές που απαιτεί δεν είναι ρυπογόνες και δεν μεταβάλλει παρά ελάχιστα το περιβάλλον στο οποίο λαμβάνει χώρα. Ταυτοχρόνως, οι ποδηλάτες είναι κατά κύριο λόγο φυσιολάτρεις με περιβαλλοντικές αναζητήσεις που επιθυμούν υγιεινή ζωή και αναψυχή στη φύση, χωρίς παρέμβαση στο φυσικό περιβάλλον. Επιθυμία τους κατά κύριο λόγο είναι η διαφύλαξή του, συμβάλλοντας με οποιοδήποτε τρόπο στην αειφόρο ανάπτυξη των προορισμών. Συνεπώς, η ανάπτυξη αυτού του είδους του τουρισμού, αναμένεται θετική για την Ελλάδα, τη στιγμή κατά την οποία αρκετά μέρη που αποτελούν τουριστικά θέρετρα και δημοφιλείς προορισμούς, έχουν αλλοιωθεί και χάνει τον τοπικό τους χαρακτήρα.

Την ίδια στιγμή, ο ποδηλατικός τουρισμός δεν εντάσσεται στον all inclusive τουρισμό και την αντίστοιχη πελατεία, βοηθώντας έτσι να ωφεληθεί το σύνολο των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.⁴⁹

Η ποδηλασία ως αθλητική δραστηριότητα αλλά και μέσο μετακίνησης, βοηθάει αισθητά στη βελτίωση της σωματικής και ψυχικής υγείας των ανθρώπων. Στόχος είναι, μέσω της ανάπτυξης αυτού του είδους τουρισμού, να γίνει γνωριμία των Ελλήνων πολιτών με το ποδήλατο και να προωθηθεί η ένταξή του στην καθημερινότητά τους, γνωρίζοντας έτσι την βιώσιμη και μη-μηχανοκίνητη κινητικότητα.

Οι Ευρωπαίοι ποδηλάτες δε, θα έχουν την ευκαιρία να γνωρίσουν την ιδιαίτερη και παραδοσιακή ελληνική επαρχία, κάτι που αποφεύγεται όταν κάποιος ταξιδεύει απ' ευθείας στον ταξιδιωτικό του προορισμό, με θετικά αμφότερα αποτελέσματα για τους Έλληνες της επαρχίας, αλλά και τους ξένους επισκέπτες.

⁴⁹ <http://traveldailynews.gr/news/article/67188>

Σημαντικό είναι επίσης το γεγονός πως στην Ελλάδα δεν υπάρχουν ιδιαίτερες ποδηλατικές υποδομές, κάτι που λείπει από τους Έλληνες και ξένους ποδηλάτες, οι οποίοι έρχονται στη χώρα αναζητώντας αυτού του είδους τις διακοπές και μένουν ανικανοποίητοι, ενώ οι Έλληνες καταφεύγουν σε άλλες χώρες με σκοπό να ικανοποιήσουν αυτήν τους την επιθυμία.

Επιπρόσθετα, προβλέπεται να ανοίξουν θέσεις εργασίας, όχι μόνο στο κατασκευαστικό κομμάτι, αλλά και στο κομμάτι παροχής υπηρεσιών, το οποίο και θα αναπτύσσεται σε βάθος χρόνου, όπως αναμένεται να αυξάνεται ο αριθμός των ποδηλατών επισκεπτών και των αντίστοιχων παρεχόμενων υπηρεσιών.

Οι κατάλληλες και προτιμώμενες από τους ποδηλάτες περίοδοι για ποδηλασία και ποδηλατικό τουρισμό είναι στο μεγαλύτερο τμήμα των χωρών της Ευρώπης η φθινοπωρινή και η ανοιξιάτικη, αποφεύγοντας τις ιδιαίτερα ζεστές μέρες του καλοκαιριού. Η Ελλάδα με το μεσογειακό κλίμα που διαθέτει, αποτελεί τον ιδανικό προορισμό, καθώς αυτές οι περίοδοι χαρακτηρίζονται από ήπιο και κατά κύριο λόγο ηλιόλουστο καιρό, με την ποδηλασία να είναι εφικτή και απολαυστική ακόμα και τους χειμερινούς μήνες με πληθώρα ηλιόλουστων ημερών. Έτσι, η Ελλάδα μπορεί να αναδειχθεί σε ποδηλατικό προορισμό, επεκτείνοντας την τουριστική της σεζόν, και αποσυμφορίζοντας τους ήδη πλήρεις καλοκαιρινούς μήνες, οι οποίοι δεν ενδείκνυνται για ποδηλασία λόγω υψηλών θερμοκρασιών. Ταυτόχρονα, κατ' αυτό τον τρόπο θα αυξηθεί η κίνηση στους λιγότερο πλήρεις μήνες πριν και μετά την καλοκαιρινή περίοδο. Η ερασιτεχνική ποδηλασία είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένη στις χώρες της κεντρικής και βόρειας Ευρώπης, όπου υπάρχουν απευθείας πτήσεις για την Ελλάδα και όπου οι καιρικές συνθήκες είναι δυσμενέστερες για ποδηλασία.

Όσον αφορά τους κρατικούς φορείς και τις ενδιαφερόμενες ιδιωτικές επιχειρήσεις, η επένδυση κεφαλαίου που απαιτείται είναι πολύ μικρή, ειδικά συγκρινόμενη με οποιαδήποτε άλλη μορφή τουρισμού. Αυτό σημαίνει ότι αυξάνονται οι κρατικοί πόροι χωρίς να επενδύονται μεγάλα κονδύλια και χωρίς να χρειάζεται μεγάλος χρόνος - πχ στην κατασκευή έργων κλπ-. Ενδεικτικά να αναφερθεί ότι, κατά το διάστημα 2007-2013 επενδύθηκαν από την Ευρώπη 600 εκ. ευρώ σε έργα ποδηλατικού τουρισμού και τις σχετικές υπηρεσίες, ενώ το διάστημα 2014-2020 διατίθενται 1,3-1,5 δις ευρώ για αντίστοιχα τεχνικά έργα. Να σημειωθεί ότι το οικονομικό όφελος της Ευρώπης

από τον ποδηλατικό τουρισμό ανέρχεται στα 44 δις ευρώ (ECF, 2016)⁵⁰

Στη συνέχεια, το ποδήλατο αποτελεί εξ' ορισμού ενασχόληση όλων των ηλικιών και των εισοδημάτων, κάτι που δεν περιορίζει το κοινό στο οποίο απευθύνεται, αυξάνοντας έτσι τον αριθμό των υποψήφιων τουριστών, ενώ θα μπορούσε να αποτελέσει ιδανική εναλλακτική επιλογή στις δύσκολες οικονομικά εποχές που βιώνουν αρκετές χώρες της Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένης της Ελλάδας. Το ποδήλατο είναι ένα οικονομικό μέσο μεταφοράς, με τα έξοδα μετακίνησής του να είναι τα χαμηλότερα σε σύγκριση με οποιοδήποτε άλλη μορφή μετακίνησης με εξαίρεση το βάδισμα.

Ο ποδηλάτης επισκέπτης μπορεί να περιηγηθεί σε διαδρομές μεγαλύτερου μήκους σε σχέση με τον πεζοπόρο, ενώ με το πέρασμα των χρόνων υπάρχει εξέλιξη στο μήκος και την δυσκολία των διαδρομών ανάλογα με τη φυσική κατάσταση και την εμπειρία.

Εάν λάβουμε υπ' όψιν ότι το 21% των Ευρωπαίων είναι παιδιά, τα οποία δεν μπορούν να οδηγήσουν κάποιο μηχανοκίνητο όχημα, το γεγονός ότι μπορούν να έχουν στην κατοχή τους και να χρησιμοποιούν ποδήλατο, αυτό τους δίνει τη δυνατότητα να συμμετέχουν ενεργά στις εξωτερικές δραστηριότητες και να έχουν αυτονομία, κάνοντας τις διακοπές τους πιο περιπετειώδεις και ενδιαφέρουσες.

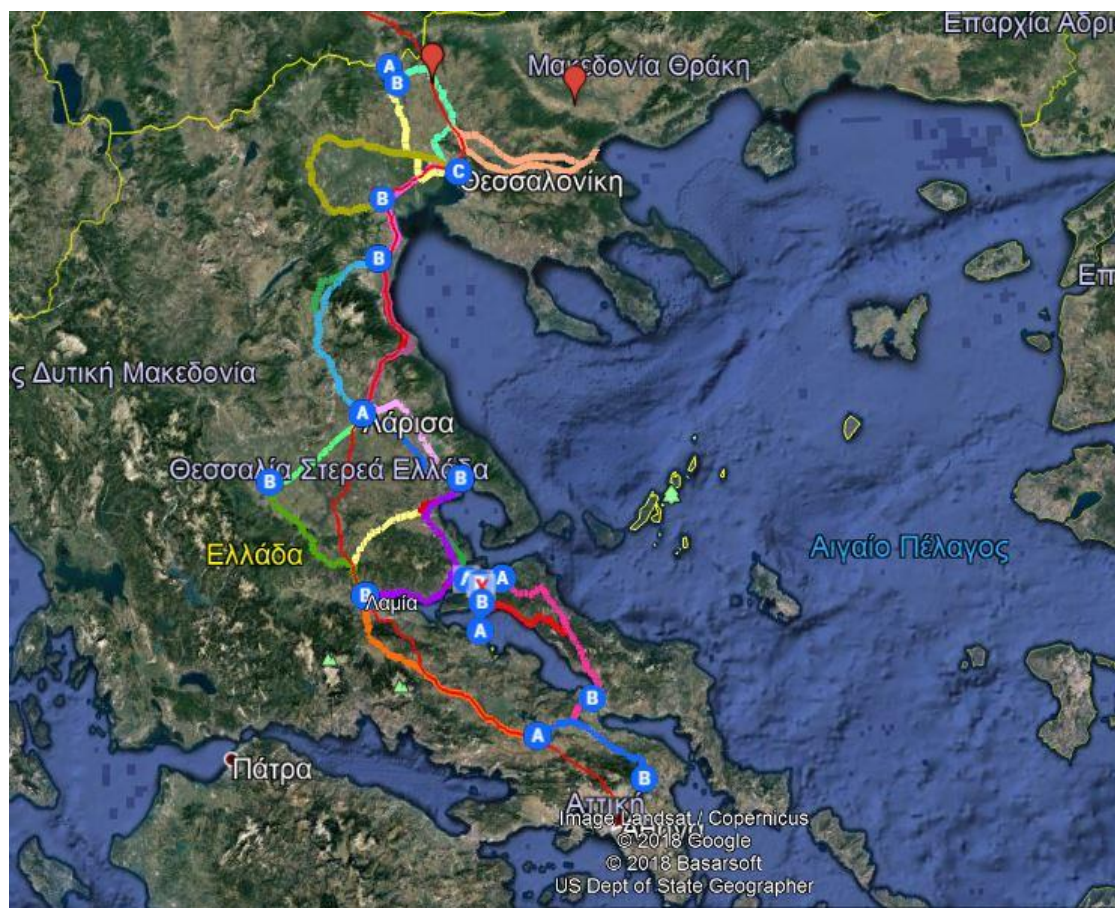
Ποια διαδρομή θα μελετηθεί εδώ;

Στην παρούσα ανάλυση, μελετάται και σχεδιάζεται λεπτομερώς το ελληνικό τμήμα της διαδρομής E11 – The East Europe Route, το οποίο ξεκινάει από το χωριό των Ευζώνων στα σύνορα με την Π.Γ.Δ.Μ. και περνώντας από τη Θεσσαλονίκη και άλλες σημαντικές ελληνικές πόλεις της βόρειας και κεντρικής Ελλάδας, καταλήγει στην Αθήνα.

Για τη διαδρομή αυτή, έχει γίνει ήδη μία πρόταση από την ομάδα του Eurovelo, η οποία και ακολουθείται σχεδόν σε όλο το τμήμα της μελέτης. Με βάση την πρόταση του Eurovelo, στην οποία η διαδρομή περνάει από κάποιες σημαντικές πόλεις της Ελλάδας, γίνεται και στην παρούσα μελέτη ο διαχωρισμός σε επιμέρους χάρτες. Πιο αναλυτικά, η διαδρομή χωρίστηκε σε 7 επί μέρους τμήματα με αρχή και τέλος

⁵⁰ Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας 2016

τις πόλεις απ' όπου περνάει η διαδρομή και για τη μεταξύ τους σύνδεση, χρησιμοποιήθηκε ως εκκίνηση η διαδρομή που προτείνεται. Έτσι, σύμφωνα με την [εικόνα 18](#), η διαδρομή ξεκινάει από το χωριό των Ευζώνων και κατευθύνεται νότια σχεδόν καθέτως προς τη Θεσσαλονίκη (χάρτης 1). Στη συνέχεια, κατευθύνεται σχεδόν παραλιακά προς την Κατερίνη (χάρτης 2) και συνεχίζοντας δίπλα στην θάλασσα, φτάνει στο ύψος της Λάρισας, όπου κατευθύνεται δυτικά για να την προσεγγίσει (χάρτης 3). Έπειτα, κατευθύνεται νοτιοανατολικά προς την πόλη του Βόλου (χάρτης 4) και στη συνέχεια μπαίνει στην ενδοχώρα, φτάνοντας στην πόλη της Καρδίτσας για να καταλήξει στην πόλη της Λαμίας (χάρτης 5). Σε αυτά τα σημεία, στους χάρτες 4 και 5, υπάρχει σχετικά μεγαλύτερη απόκλιση από την προτεινόμενη διαδρομή, η οποία περνάει δυτικά των Φαρσάλων και κατευθύνεται προς τον Δομοκό, έως ότου πλέον συμπέσει σε μία από τις προτεινόμενες προς τη Λαμία. Έπειτα, στη διαδρομή από τη Λαμία μέχρι τη Θήβα (χάρτης 6), υπάρχει αρχικά μια απόκλιση, μέχρι λίγο νοτιότερα της Αμφίκλειας, όπου εν τέλει συμπίπτουν μέχρι την άφιξη στη Θήβα. Στο τελευταίο τμήμα της διαδρομής προς την Αθήνα (χάρτης 7), υπάρχει απόκλιση στην προτεινόμενη διαδρομή του Eurovelo με αυτή που μελετήθηκε στην παρούσα πρόταση σχεδιασμού. Η διαφοροποίηση σε κάποια τμήματα της διαδρομής έγινε για την επιλογή του ομαλότερου δυνατού αναγλύφου, αλλά και τον υπολογισμό των σημαντικότερων σημείων ενδιαφέροντος για τον ταξιδιώτη.



Εικόνα 19: Σύγκριση της προτεινόμενης από το Eurovelo διαδρομής (κόκκινη διαδρομή) με τις σχεδιασμένες στην παρούσα μελέτη διαδρομές (διάφορα χρώματα)

CYRONMED

Για την ποδηλατική διαδρομή του ίδιου τμήματος στην Ελλάδα (Ευζώνοι - Αθήνα), πραγματοποιήθηκε το 2015 μία λεπτομερής μελέτη σχεδιασμού μέσω του προγράμματος Cyronmed (CYcle Route Network of MEDiterranean), η οποία μελετήθηκε λεπτομερώς πριν τη σύνταξη της παρούσας μελέτης. Παρακάτω, στην [εικόνα 19](#) φαίνονται αναλυτικά οι διαδρομές του Eurovelo όπως είναι προτεινόμενες από την κεντρική επιτροπή και οι διαδρομές του Cyronmed. Όπως αποτυπώνεται στον χάρτη, υπάρχει μία απόκλιση στη διαδρομή που επιλέγεται να ακολουθηθεί, κυρίως στο τμήμα από την πόλη της Λάρισας και έπειτα, όπου η διαδρομή Cyronmed κατευθύνεται προς την Καρδίτσα και στη συνέχεια νοτίως προς το Καστρί, συνεχίζει στην νότια κατεύθυνση προς τον Άγιο Νικόλαο απέναντι του Αιγίου, απ' όπου περνάει στην Πελοπόννησο και (συναντώντας την διαδρομή Eurovelo E8) καταλήγει στην Αθήνα. Η διαδρομή αυτή επιλέχθηκε να μην ακολουθηθεί πλήρως (αν και

στους χάρτες 4 & 5 δόθηκε μία κοντινή σε αυτήν εναλλακτική), λόγω της αρχικής πρότασης από την επιτροπή του Eurovelo, η οποία ακολουθεί μια πιο παραλιακή πορεία και λαμβάνοντας υπ' όψη πάντα το ανάγλυφο της κάθε περιοχής και τα σημεία ενδιαφέροντός της.



Εικόνα 20: Οι σχεδιασμένες διαδρομές του Cyronmed, σε σύγκριση με τις προτεινόμενες διαδρομές Eurovelo και την εθνική οδό

Στο Β' Μέρος της διπλωματικής εργασίας που ακολουθεί, γίνεται λεπτομερής ανάλυση όλης της πορείας του σχεδιασμού της διαδρομής, των κριτηρίων που λήφθηκαν υπ' όψη σε κάθε τμήμα του χάρτη, καθώς και όλων των εναλλακτικών επιλογών.

Ποια είναι τα επόμενα στάδια ανάπτυξης;

Αρχικά, απαραίτητη κρίνεται η ενημέρωση του ευρωπαϊκού και του ελληνικού κοινού για το έργο και όλες τις εφαρμογές του, μέσα στο πλαίσιο μίας καμπάνιας που θα προωθεί τα θετικά του ποδηλατικού τουρισμού αλλά και του ποδηλατικού τρόπου ζωής γενικότερα. Αναπόσπαστο κομμάτι του σχεδίου είναι η εκπαίδευση των εργαζομένων στο χώρο του τουρισμού, οι οποίοι προβλέπεται να έρθουν σε επαφή με τους επισκέπτες ποδηλάτες, έτσι ώστε να γνωρίζουν και να ανταποκρίνονται στις ανάγκες και τα ενδιαφέροντά τους.

Επιπρόσθετα, μπορεί να δημιουργηθεί μία πλατφόρμα όπου οι επισκέπτες ποδηλάτες να αφήνουν τις εντυπώσεις τους για το κάθε μέρος, συμβουλές προς άλλους ποδηλάτες σχετικά με τις διαδρομές, τη διαμονή, κάποιο πρόβλημα που μπορεί να αντιμετωπίσαν κ. α., αλλά και να δίνουν χρήσιμες πληροφορίες προς τους μελετητές του προγράμματος για βελτίωση των παροχών, πχ πιθανές ελλείψεις ή προβλήματα στις διαδρομές, άλλα μέρη άξια προς επίσκεψη, κ.α.

Στη συνέχεια και μετά την υλοποίηση της διαδρομής E11, θεωρείται χρήσιμο και συστήνεται να μελετηθούν διαδρομές κατά μήκος όλης της Πελοποννήσου και της Κρήτης. Οι διαδρομές της Πελοποννήσου, μπορούν να θεωρηθούν επέκταση της διαδρομής Eurovelo E8, η οποία διασχίζει μόνο τη βόρεια ακτή της. Το τοπίο της Πελοποννήσου παρουσιάζει ποικιλομορφίες, με μεγάλη ακτογραμμή και τροπικές παραλίες στο νότιο τμήμα της, υψηλά όρη και ποτάμια στο κεντρικό τμήμα της, αλλά και πλούσια ιστορία από αρχαιοτάτων χρόνων. Η αρχαία Ολυμπία, γενέτειρα των Ολυμπιακών Αγώνων, μαζί με τα αντίστοιχα μουσεία και τη Διεθνή Ολυμπιακή Ακαδημία, αποτελεί τόπο επίσκεψης οποιουδήποτε έχει ασχοληθεί με τον αθλητισμό, την ιστορία και τον πολιτισμό. Η Πελοπόννησος προσφέρει ποικιλία αθλητικών δραστηριοτήτων στη φύση όπως η αναρρίχηση, το ράφτινγκ, τα θαλάσσια και χειμερινά σπόρ. Έχει γραφικά χωριά, μεσαιωνικά κάστρα Ενετών και Βυζαντινών, καθώς και πληθώρα αρχαίων μνημείων, όπως το αρχαίο θέατρο της Επιδαύρου, το Ασκληπιείο, η αρχαία Σπάρτη, κ.α. Τέλος, διαθέτει μεγάλη ποικιλία τοπικών προϊόντων, όπως το λάδι, οι ελιές, τα τυριά και πολλά άλλα. Όλα αυτά, την καθιστούν ιδανικό προορισμό αναζήτησης των δραστηριοτήτων που θα ενδιέφεραν έναν επισκέπτη ποδηλάτη, με πλήρη εικόνα της Ελλάδας αλλά και της Μεσογείου⁵¹.

Η Κρήτη αντίστοιχα, έχει να προβάλει εξίσου σημαντικά ιστορικά μνημεία (Μινωικός Πολιτισμός, ενετικά κάστρα), ποικιλόμορφο φυσικό τοπίο με εντυπωσιακές παραλίες, βουνά και φαράγγια και πληθώρα ποιοτικών τοπικών προϊόντων. Το επιπλέον χαρακτηριστικό της Κρήτης είναι ότι εξυπηρετεί καθημερινώς πολλαπλές πτήσεις charter από το εξωτερικό, το οποίο μπορεί να την φέρει σε άμεση επαφή με τους επισκέπτες ποδηλάτες⁵².

⁵¹ <http://www.visitgreece.gr/el/destinations/peloponnese>
<https://www.discovergreece.com/el/mainland/peloponnese>

⁵² <https://www.discovergreece.com/el/greek-islands/crete>

Μετέπειτα βήμα θα είναι η μελέτη ποδηλατικών διαδρομών και σε άλλα μικρότερα νησιά του Ιονίου και του Αιγαίου πελάγους, όπου οι ποδηλάτες από το εξωτερικό θα μπορούσαν να μεταβούν με πλοίο (από την Ιταλία ή την Ελλάδα αντίστοιχα), ή απευθείας με αεροπλάνο. Ταυτόχρονα, καθώς σε αρκετά από τα νησιά, υπάρχουν ήδη επιχειρήσεις ή σωματεία που διοργανώνουν ποδηλατικές διαδρομές, θα μπορούσαν να ενταχθούν στις διαδρομές Eurovelo, εφόσον φυσικά γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες ένταξής τους, σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές.

Β΄ ΜΕΡΟΣ: ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αφού στο Α΄ μέρος της διπλωματικής εργασίας αναλύθηκε το πρόγραμμα Eurovelo, ο τρόπος οργάνωσης και δομής των φορέων σε Ευρωπαϊκό και εγχώριο επίπεδο, οι διαδρομές που υπάρχουν ήδη και αυτές που έχουν σχεδιαστεί και βρίσκονται προς υλοποίηση, τα κριτήρια και οι παράγοντες που αφορούν την επιλογή και την κατασκευή των διαδρομών, καθώς και τα οφέλη όλου του εγχειρήματος σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, στη συνέχεια σε αυτό το μέρος της μελέτης (Β΄ Μέρος), παρουσιάζεται μία ελληνική διαδρομή, ο σχεδιασμός της, τα τεχνικά χαρακτηριστικά και οι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή της διαδρομής και η τελική της μορφή.

Πιο συγκεκριμένα, μελετάται το ελληνικό τμήμα της διαδρομής E11, το οποίο ξεκινάει από το χωριό των Ευζώνων (σύνορα με την Π.Γ.Δ.Μ.) και καταλήγει στην Αθήνα. Το κομμάτι αυτό είναι 714χλμ και σύμφωνα με τους επίσημους χάρτες του Eurovelo πρέπει να ενώνει τη Θεσσαλονίκη με την Αθήνα, περνώντας από κάποιες σημαντικές πόλεις της διαδρομής, όπως είναι η Κατερίνη, η Λάρισα, ο Βόλος, η Λαμία και η Θήβα. Έτσι, η διαδρομή διαχωρίζεται σε 7 επιμέρους τμήματα, κάνοντας στάση σε κάθε μία από αυτές τις πόλεις. Το κάθε τμήμα μελετάται ξεχωριστά έτσι ώστε να δοθεί περισσότερη ακρίβεια και λεπτομέρεια.

Σε κάθε τμήμα παρουσιάζονται αναλυτικά τα σημεία ενδιαφέροντος για τον επισκέπτη, είτε είναι σημεία φυσικού κάλους, ιστορικής σημασίας, πολιτιστικού ενδιαφέροντος, ή αθλητικών δραστηριοτήτων. Ταυτόχρονα αναγράφονται σημεία που μπορεί να φανούν χρήσιμα στον επισκέπτη ποδηλάτη, όπως τα κέντρα υγείας και τα γενικά νοσοκομεία των περιοχών, οι σταθμοί Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, όπως αεροδρόμια, λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί και σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων. Όλα αυτά τα στοιχεία, παρουσιάζονται αναλυτικά σε ξεχωριστούς χάρτες My Maps του Google Maps.

Στον κάθε χάρτη έχουν επιλεγεί δύο ή περισσότερες εναλλακτικές διαδρομές, λαμβάνοντας υπόψη κατά κύριο λόγο τη μορφολογία του εδάφους, τις κλίσεις, την ποιότητα του οδοστρώματος και τα σημεία ενδιαφέροντος. Όλα αυτά τα δεδομένα, καθώς και τα προφίλ

<https://www.google.com/maps/d/edit?hl=el&mid=1K1MJMSggyU7p yzRzfuncULETnQxaiMTu&ll=40.89358198763897%2C22.586631992578077&z=10>

Το πρώτο τμήμα που μελετάται είναι το κομμάτι από το χωριό των Ευζώνων (σύνορα με Π.Γ.Δ.Μ.) μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Η διαδρομή αυτή διασχίζει το Νομό Κιλκίς και καταλήγει στο Νομό Θεσσαλονίκης. Η περιοχή διαθέτει πλούσιο ανάγλυφο και ξεχωριστή ιστορία, δίνοντας στον επισκέπτη πολλαπλές επιλογές επίσκεψης σε σημεία φυσικής ομορφιάς αλλά και ιστορικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος. Γι' αυτό το λόγο, επιλέχθηκαν τρεις διαδρομές, με σκοπό να δοθούν στον επισκέπτη ποδηλάτη όλες οι επιλογές για εξερεύνηση της ευρύτερης περιοχής. Πιο αναλυτικά παρουσιάζονται παρακάτω όλα τα σημεία που έχουν επισημανθεί στον χάρτη, ως σημαντικά για έναν επισκέπτη ποδηλάτη, είτε για λόγους τουριστικούς (Σημεία Ενδιαφέροντος, Μέρη Αθλητικών Δραστηριοτήτων), είτε για λόγους χρηστικούς (ΜΜΜ, Κέντρα Υγείας):




Σημεία Ενδιαφέροντος:

Αρχαιολογικοί Χώροι: Αρχαία Πέλλα, Αρχαιολογικός χώρος Παλατιανού

Μουσεία: Στρατιωτικό Μουσείο Βαλκανικών Πολέμων Κιλκίς, Αρχαιολογικό Μουσείο Κιλκίς, Λαογραφικό Μουσείο Κιλκίς, Αρχαιολογικό Μουσείο Θεσσαλονίκης, Μακεδονικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού, Μουσείο Φωτογραφίας Θεσσαλονίκης, Αρχαιολογικό Μουσείο Πέλλας, Λαογραφικό Μουσείο Γιαννιτσών, Εβραϊκό Μουσείο Θεσσαλονίκης, Μουσείο Ατατούρκ Θεσσαλονίκης

Μέρη για επίσκεψη: Γυναικόκαστρο – Κάστρο της Ωριάς

Μέρη Αθλητικών Δραστηριοτήτων:

-  Surf Center Katsareas: windsurf, sup, canoe-kayak, water-ski, kite surf, ιστιοπλοϊκά, skateboard
-  Asprovalta Surf: σημείο ιδανικό για surfers
-  Ziogas Western City: κέντρο ιππασίας

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:

Αεροδρόμια: Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία», Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης «Δημόκριτος», Αεροδρόμιο Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος»

Λιμάνια: Λιμάνι Θεσσαλονίκης

Σιδηροδρομικοί Σταθμοί: Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης
ΟΣΕ

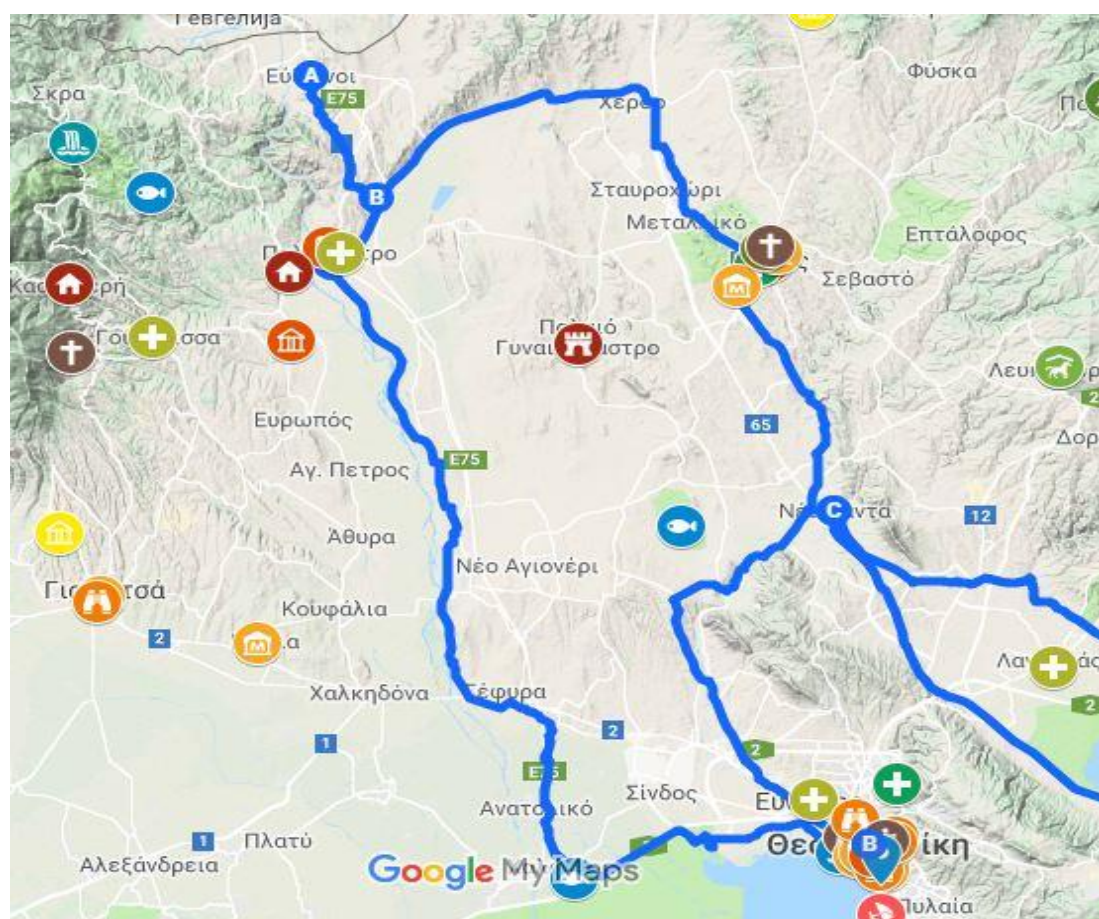
Υπεραστικά Λεωφορεία: Υπεραστικό ΚΤΕΛ Κιλκίς, Σταθμός
Πολυκάστρου

Κέντρα Υγείας/ Νοσοκομεία:

Νοσοκομεία: Γενικό Περιφερειακό Νοσοκομείο Παπαγεωργίου, Γενικό
Νοσοκομείο Κιλκίς, Κέντρο Υγείας Γουμένισσας, Κέντρο Υγείας
Δροσάτου, Κέντρο Υγείας Πολυκάστρου, Κέντρο Υγείας Θέρμης,
Κέντρο Υγείας Ευόσμου, Κέντρο Υγείας Λαγκαδά, Κέντρο Υγείας
Κρύας Βρύσης

Διαδρομές:

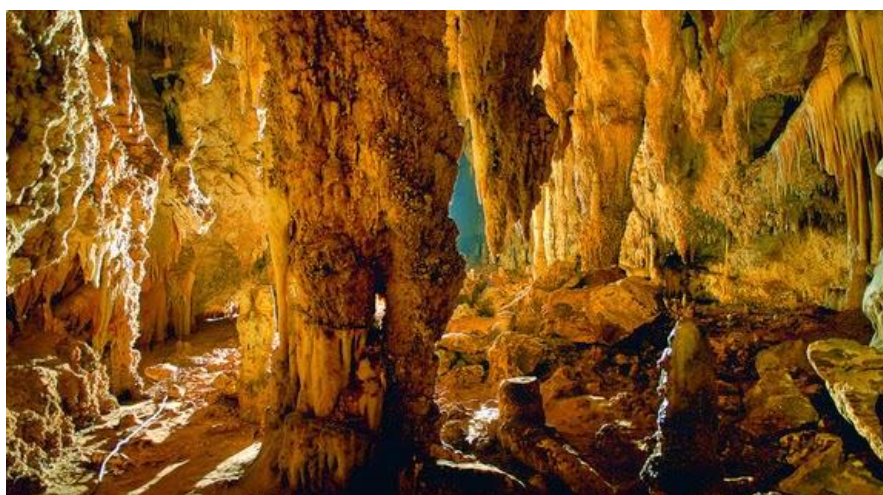
Διαδρομή 1 Α: Ανατολική Διαδρομή



Εικόνα 22: Χάρτης διαδρομής 1 Α: Ανατολική Διαδρομή

Αυτή η διαδρομή έχει στόχο να προσεγγίσει τα ενδιαφέροντα σημεία του ανατολικού τμήματος των νομών Κιλκίς και Θεσσαλονίκης, εκεί όπου υπάρχουν αρκετά σημεία φυσικής ομορφιάς –λίμνες,

οροσειρές- αλλά και έργα ανθρώπινης κατασκευής, όπως μουσεία, ιερές μονές ιδιαίτερου κάλλους, κλπ. Η διαδρομή αυτή, όπως και η 1B, καταλήγει στο κέντρο της πόλης της Θεσσαλονίκης, το οποίο θεωρείται αναπόσπαστο κομμάτι μίας επίσκεψης στη βόρειο Ελλάδα. Στη συνέχεια παρουσιάζονται μερικές φωτογραφίες από διάφορα σημεία που θα έχει τη δυνατότητα να επισκεφτεί ο κάθε ποδηλάτης, σε περίπτωση που επιλέξει να ακολουθήσει τη διαδρομή αυτή.



Εικόνα 23: Σπήλαιο Αγίου Γεωργίου, Κιλκίς⁵³



Εικόνα 24: Στρατιωτικό Μουσείο Βαλκανικών Πολέμων⁵⁴

⁵³ http://alfaomegaevia.blogspot.com/2014/12/blog-post_15.html

⁵⁴ <https://thessaloniki.travel/el/exerevrontas-tin-poli/texni-politismos/mouseia/item/109-%CE%BC%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B5%CE%B9%CE%BF-%CE%B2%CE%B1%CE%BB%CE%BA%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%89%CE%BD-%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BC%CF%89%CE%BD-%CF%84%CE%BF%CF%88%CE%B9%CE%BD>



Εικόνα 25: Αρχαιολογικό Μουσείο Κιφκίς⁵⁵

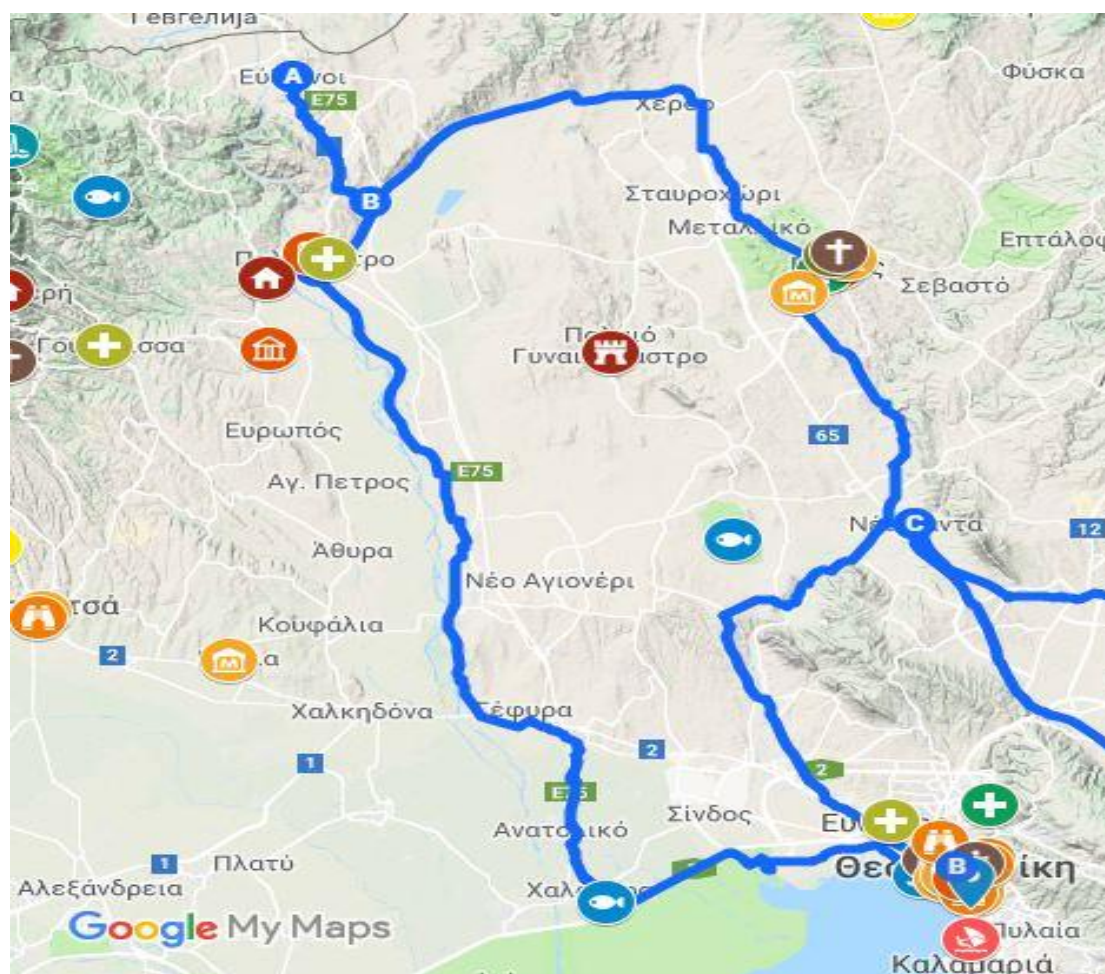
Πιο αναλυτικά, η διαδρομή αυτή διανύει 95,8χλμ και οι κλίσεις της είναι ελάχιστα υψηλές σε ορισμένα τμήματά της, καθώς πλησιάζει κάποιους ορεινούς όγκους της περιοχής, με σκοπό να φέρει σε επαφή τον ποδηλάτη με την πλούσια χλωρίδα και πανίδα της περιοχής. Η μέγιστες κλίσεις της κυμαίνονται στο διάστημα 7,2-9,0% και η μέση κλίση της είναι 1,5%-1,3%. Συνεπώς, η διαδρομή κρίνεται κατάλληλη για όλες τις κατηγορίες χρηστών, με κάποια μικρή δυσκολία στις αναβάσεις και τις καταβάσεις κάποιων περιοχών, λόγω ορισμένων απότομων αυξομειώσεων υψομέτρου.



Εικόνα 26: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 1 Α: Ανατολικής Διαδρομής

⁵⁵ <https://evakipouridou.wordpress.com/2014/04/09/%CF%84%CE%B1-%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CE%B8%CE%AD%CE%B1%CF%84%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%81%CE%AE%CF%82-%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CE%B9%CE%BB%CE%BA%CE%AF%CF%82/>

Διαδρομή 1 Β: Δυτική Διαδρομή



Εικόνα 27: Χάρτης διαδρομής 1 Β: Δυτική Διαδρομή

Η διαδρομή αυτή κινείται παράλληλα στον ποταμό Αξιό, χαρίζοντας στον επισκέπτη μοναδικά τοπία, δίπλα σε υδάτινους όγκους και προσεγγίζοντας τα χωριά του Νομού Κιλκίς και Πέλλας, καθώς και τον Μακεδονικό Τάφο της Τούμπας στην Παιονία. Ολοκληρώνοντας κάποιος τη διαδρομή, λίγο πριν φτάσει στο κέντρο της πόλης της Θεσσαλονίκης, περνάει από το δέλτα των ποταμών Αξιού, Λουδίου και Αλιάκμονα, το οποίο αποτελεί έναν ξεχωριστό υδροβιότοπο με μοναδικά είδη χλωρίδας και πανίδας.



Εικόνα 28: η Λίμνη Μεταλλείου στην Αξιούπολη⁵⁶

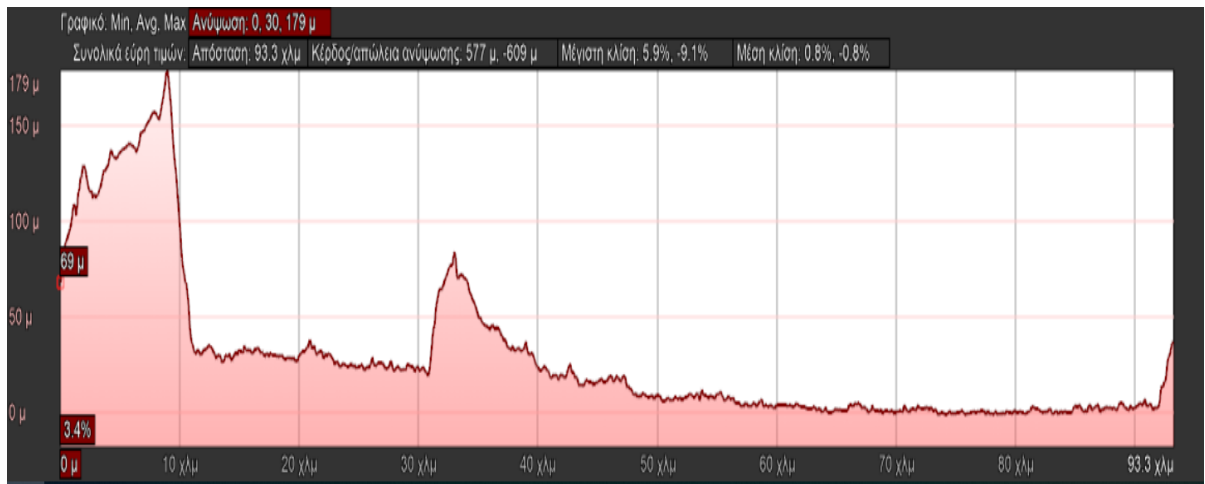


Εικόνα 29: Ιερό Κοινόβιο Οσίου Νικοδήμου του Αγιορείτου⁵⁷

Όσον αφορά τα τεχνικά χαρακτηριστικά, η διαδρομή αυτή των 93,3χλμ, εμφανίζει ομαλότητα στις κλίσεις, με τη μέγιστη κλίση να βρίσκεται στο διάστημα ανάμεσα στο 5,9%-9,1% και τη μέση κλίση στο 0,8%. Είναι μία διαδρομή βαθιά, κατάλληλη για όλους τους χρήστες, οποιουδήποτε επιπέδου και φυσικής κατάστασης.

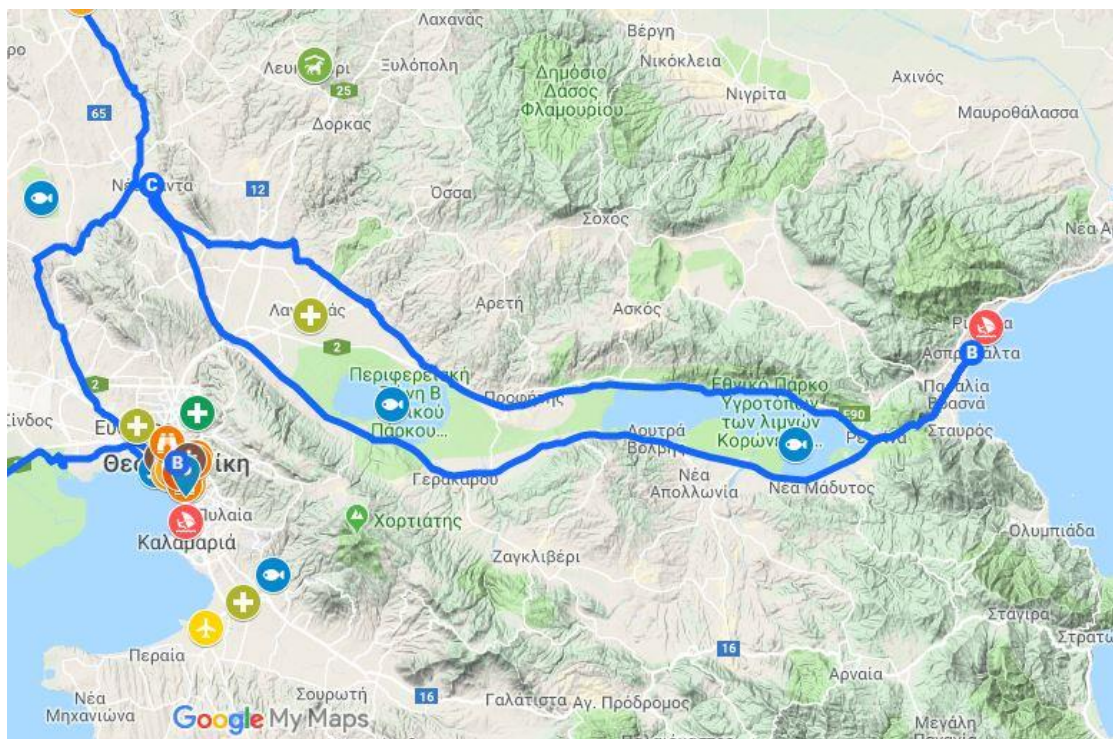
⁵⁶ <http://axiupolis.gr/index.php/axiotheata/limni-metalleiou>

⁵⁷ <http://www.monastiria.gr/makedonia/nomos-kilkis/2012-10-29-10-08-30/>



Εικόνα 30: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 1 Β: Δυτική Διαδρομή

Κυκλική Διαδρομή 1 Κ: Νέα Σάντα – Ασπροβάλτα – Νέα Σάντα



Εικόνα 31: Χάρτης διαδρομής 1 Κ: Κυκλική Διαδρομή

Αυτή η διαδρομή αποτελεί μία εναλλακτική για τους επισκέπτες που θέλουν να εισέλθουν σε περιοχές πιο άγριας και ξεχωριστής ομορφιάς, που απομακρύνονται αρκετά από οικισμούς και περνούν από τις λίμνες Λαγκαδά, Κορόνεια και Βόλβη και από το αντίστοιχο εθνικό πάρκο υγροτόπων, στους πρόποδες των βουνών. Η διαδρομή φτάνει έως τη θάλασσα και συγκεκριμένα στον Στρυμονικό Κόλπο, από την περιοχή της Ασπροβάλλτας, ενώ στη συνέχεια, δίνεται στον

επισκέπτη η εναλλακτική να επιστρέψει στον ποδηλατόδρομο με κατεύθυνση την πόλη της Θεσσαλονίκης, μέσω μίας άλλης διαδρομής, στην απέναντι όχθη των λιμνών που αναφέρθηκαν παραπάνω.



Εικόνα 32: Λίμνη Βόλβη⁵⁸

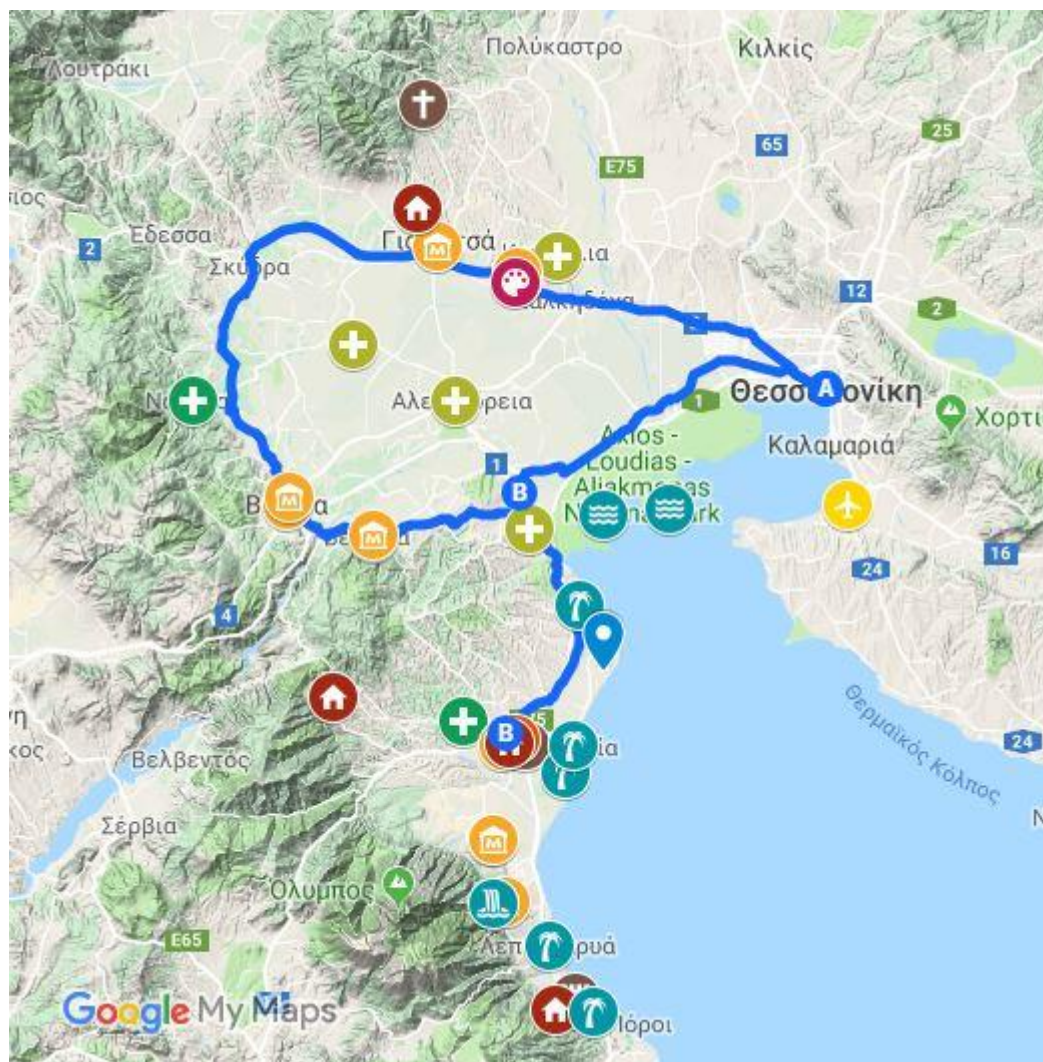
Αναφορικά με τα τεχνικά χαρακτηριστικά της, η διαδρομή αυτή καλύπτει 165χλμ, καθώς είναι κυκλική και χαρακτηρίζεται από ελαφριές κλίσεις, δεδομένου ότι πλησιάζει τις όχθες των λιμνών και δεν υπάρχουν ιδιαίτερες αυξομειώσεις υψομέτρου στην περιοχή. Η μέγιστες κλίσεις βρίσκονται ανάμεσα στο 5,9%-4,8% και η μέση κλίση είναι 0,9%. Έτσι, είναι μία διαδρομή βατή για κάθε χρήστη, οποιουδήποτε επιπέδου φυσικής κατάστασης.



Εικόνα 33: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 1 Κ: Κυκλική Διαδρομή

⁵⁸ <http://seleo.gr/epistimi/perivallon/189755-limni-volvi-enas-paradeisos-fyton-kai-zoon-ligo-ekso-apo-ti-thessaloniki>

2^ο τμήμα: Θεσσαλονίκη – Κατερίνη



Εικόνα 34: Χάρτης 2: Θεσσαλονίκη - Κατερίνη

Ο χάρτης αυτός δημιουργήθηκε στο My Maps του Google Maps και μπορεί να προβληθεί στον παρακάτω σύνδεσμο:

https://www.google.com/maps/d/edit?hl=el&mid=1gdXbSIqx6HwY3E2ExRpNRIyV69_VMSv&ll=40.60192214419211%2C22.23396633671871&z=10

Στο τμήμα αυτό, από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Κατερίνη η διαδρομή που θα μπορούσε να ακολουθηθεί είναι μία, στο παραλιακό τμήμα. Δόθηκε και μία δεύτερη όμως, καθώς οι περιοχές πάνω και στους πρόποδες των βουνών παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον πολιτιστικό, οικιστικό και φυσικό. Συνεπώς, φτιάχτηκε μία ακόμα διαδρομή (2 Β), η οποία να προσφέρει μία περαιτέρω εξερεύνηση των περιοχών αυτών.

Σημεία Ενδιαφέροντος:

Αρχαιολογικοί χώροι: Αρχαία Δίον, Αρχαιολογικός Χώρος Πέλλας, Αρχαίες Αιγές – Βασιλικοί Μακεδονικοί Τάφοι, Αρχαίο Θέατρο Δίου

Μουσεία: Αρχαιολογικό Μουσείο Δίου, Μουσείο Βασιλικών Ταφών Αιγών, Ναυτικό Μουσείο Λιτοχώρου, Βυζαντινό Μουσείο Βέροιας, Λαογραφικό Μουσείο Γιαννιτσών, Λαογραφικό Μουσείο της Ένωσης Ποντίων Κατερίνης, Αρχαιολογικό Μουσείο Βέροιας, Αρχαιολογικό Μουσείο Πέλλας

Χώροι Τέχνης: Εργαστήριο Εκμαγείων Πέλλας

Χριστιανικοί Χώροι Λατρείας: Ιερό Κοινόβιο Οσίου Νικοδήμου του Αγιορείτου

Παραλίες: Ολυμπιακή Ακτή, Παραλία Λεπτοκαρυά, Πλαταμώνας, Μακρύγιαλος, Αλυκή Κίτρους

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:

Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονίας»

Σιδηροδρομικός Σταθμός Κατερίνης

Σιδηροδρομικός Σταθμός Λάρισας

ΚΤΕΛ Νομού Πιερίας

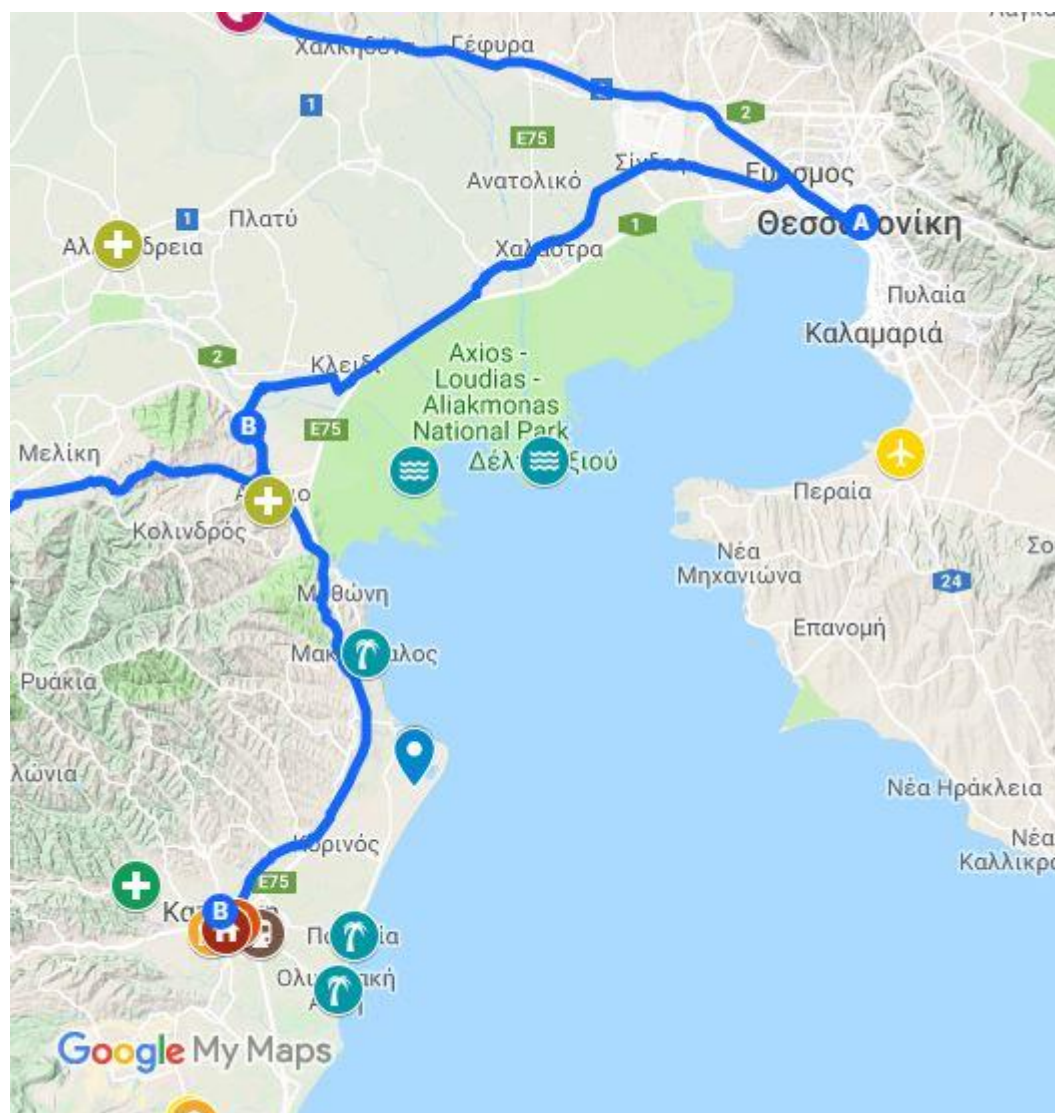
Κέντρα Υγείας/ Νοσοκομεία:

Νοσοκομεία: Γενικό Νοσοκομείο Κατερίνης, Γενικό Νοσοκομείο Νάουσας

Κέντρα Υγείας: Κρύας Βρύσης, Αιγινίου, Αλεξάνδρειας, Κουφαλίων

Διαδρομές:

Διαδρομή 2 Α: Προτεινόμενη



Εικόνα 35: Διαδρομή 2 Α: Προτεινόμενη

Σε αυτό το κομμάτι, ακολουθείται η κλασική διαδρομή που προτείνεται και στον χάρτη του Eurovelo, η οποία περνάει κοντά από τη θάλασσα, παραλλήλως με το δέλτα των ποταμών Αξιού και Αλιάκμονα, στο οποίο δεν υπάρχει σχεδόν καθόλου κλίση και τα τοπία είναι μαγευτικά, με φυσικούς υδροβιότοπους και ξεχωριστά είδη πουλιών και ψαριών. Στη συνέχεια, φτάνοντας στην περιοχή της νέας Αγαθούπολης, εμφανίζονται κάποιοι ορεινοί όγκοι και οι κλίσεις αυξάνονται, φτάνοντας μέχρι την περιοχή του Μακρύγιαλου, όπου το έδαφος ομαλοποιείται ξανά.



35 A



35 B

Εικόνα 36 Α, Β: Υγροβιότοπος στο δέλτα Αξιού, Λουδίου, Αλιάκμονα⁵⁹

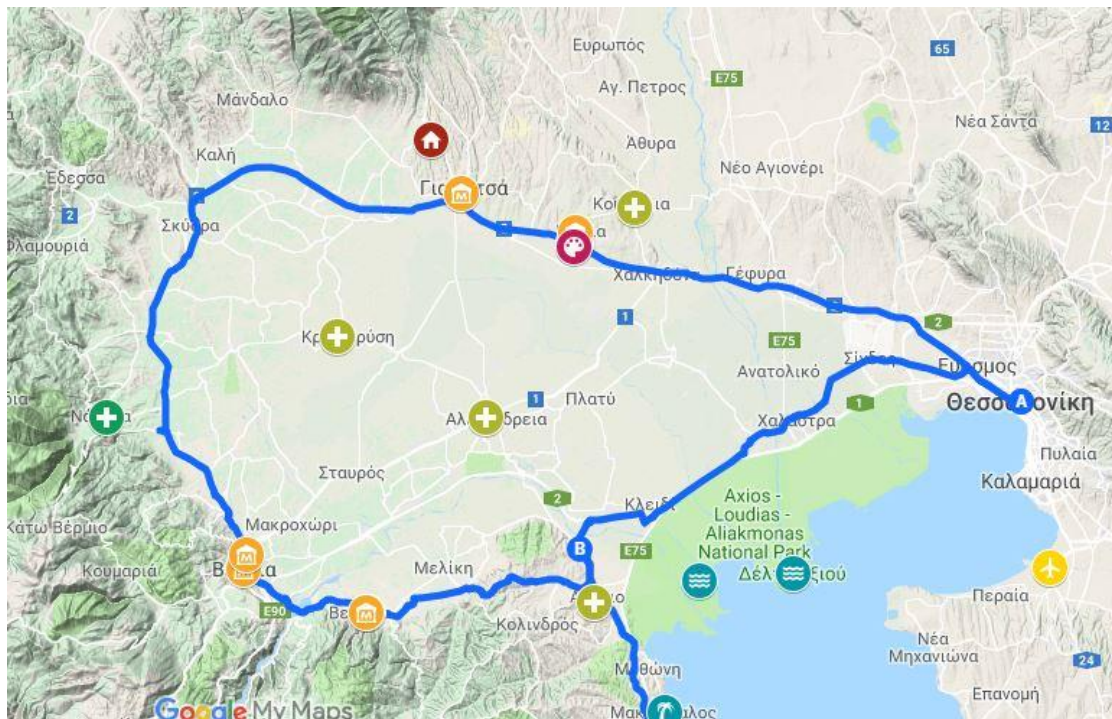
⁵⁹ <http://axiosdelta.gr/did-you-know-item/>
<http://www.naturagraeca.com/ws/119,181,321,1,1,%CE%95%CE%B8%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CE%A0%CE%AC%CF%81%CE%BA%CE%BF-%CE%94%CE%AD%CE%BB%CF%84%CE%B1-%CE%91%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D-%CE%9B%CE%BF%CF%85%CE%B4%CE%AF%CE%B1-%CE%91%CE%BB%CE%B9%CE%AC%CE%BA%CE%BC%CE%BF%CE%BD%CE%B1>

Πιο συγκεκριμένα, η διαδρομή αυτή διανύει 79,7χλμ, οι μέγιστες κλίσεις της βρίσκονται στο διάστημα των 7,2%-6,6% και η μέση παραμένει χαμηλά στο 0,9% και 1,1%. Η διαδρομή είναι κατάλληλη και συστήνεται για χρήστες κάθε ηλικίας και επιπέδου φυσικής κατάστασης.



Εικόνα 37: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 2 Α:

Εναλλακτική Κυκλική Διαδρομή 2 Κ: Θεσσαλονίκη – Μεγάλη Γέφυρα:



Εικόνα 38: Χάρτης Διαδρομής 2 Β: Κυκλικής

Αυτή η διαδρομή, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, σχεδιάστηκε για τους επισκέπτες που θα ήθελαν να κάνουν μία παράκαμψη για να

επισκεφθούν τις πιο ορεινές περιοχές, στις οποίες υπάρχει πλήθος γραφικών χωριών και περιοχών φυσικού κάλλους και ιστορικής σημασίας. Στις εικόνες παρακάτω φαίνονται ενδεικτικά κάποια από τα μέρη που αξίζει να επισκεφτεί ο ποδηλάτης στο πέρασμά του από την περιοχή.



Εικόνα 39: Αρχαιολογικός χώρος Πέλλας⁶⁰



Εικόνα 40: Βυζαντινή Γέφυρα Κιουπρί, Έδεσσα⁶¹

⁶⁰ <https://thessaloniki.travel/el/kontines-apodraseis/item/537-%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B1%CE%B9%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%82-%CF%87%CF%89%CF%81%CE%BF%CF%82-%CF%80%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CF%82>

⁶¹ https://www.autotriti.gr/touring/news/data/ekdromes/Edessa-Pella-83-Protaseis_129113.asp?allfoto=1&page=1



Εικόνα 41: Λουτρά Πόζαρ⁶²

Σ' αυτό το τμήμα της διαδρομής, όπως και στην προτεινόμενη, οι κλίσεις δεν είναι ιδιαίτερα υψηλές, με την μέγιστη κλίση να κυμαίνεται ανάμεσα στο 10% και το 7,3%, ενώ η μέση κλίση να δίνεται στο 0,8%-1%. Η διαδρομή αυτή, επειδή διαγράφει κυκλική πορεία, είναι μεγαλύτερη σε σχέση με την 2 Α εναλλακτική, και καταγράφει 143χλμ.



Εικόνα 42: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 2 Κ: Κυκλική Διαδρομή

⁶² https://www.autotriti.gr/touring/news/data/ekdromes/Edessa-Pella-83-Protaseis_129113.asp?allfoto=1&page=1

3^ο τμήμα: Κατερίνη – Λάρισα



Εικόνα 43: Χάρτης 3. Κατερίνη - Λάρισα

Ο χάρτης αυτός δημιουργήθηκε στο My Maps του Google Maps και μπορεί να προβληθεί στον παρακάτω σύνδεσμο:

https://www.google.com/maps/d/edit?hl=el&mid=1d9BoDiPeDGGL6GquKb4Hc_YEaxOTwNj5&ll=39.997383680663155%2C22.520949200000018&z=9

Για το τμήμα αυτό που ξεκινάει από την Κατερίνη με κατεύθυνση τη Λάρισα, αφιερώθηκε πολύς χρόνος και ελέγχθηκαν πολλές και διαφορετικές διαδρομές με σκοπό να βρεθεί η πιο ομαλή. Δεδομένου ότι ο επισκέπτης ποδηλάτης θα πρέπει να διασχίσει το βουνό του Ολύμπου, που αποτελεί την υψηλότερη κορυφή της Ελλάδας φτάνοντας στα 2.918μ, είναι αντιληπτό ότι οποιαδήποτε επιλογή, περιείχε σχετικά μεγάλες αυξομειώσεις υψομέτρου και απότομες κλίσεις. Εν τέλει, βρέθηκε η διαδρομή με τη μικρότερη δυνατή μέγιστη κλίση και στη συνέχεια επιλέχθηκαν άλλες δύο

εναλλακτικές, προτεινόμενες για τους έμπειρους ποδηλάτες υψηλού επιπέδου και φυσικής κατάστασης, οι οποίοι επιθυμούν να κάνουν διαδρομή πάνω στο βουνό του Ολύμπου, ή περιμετρικά αυτού με σκοπό να απολαύσουν όσο το δυνατόν περισσότερο τα ξεχωριστά φυσικά τοπία της περιοχής.

Σημεία Ενδιαφέροντος

Αρχαιολογικοί Χώροι: Αρχαία Δίον, Αρχαιολογικό Πάρκο Δίου,

Αρχαία Πύδνα, Αρχαίο Θέατρο Β' Λάρισας, Αρχαίο Θέατρο Λάρισας

Μουσεία: Αρχαιολογικό Μουσείο Δίου, Διαχρονικό Μουσείο Λάρισας,

Ναυτικό Μουσείο Λιτοχώρου, Λαογραφικό Μουσείο της Ένωσης

Ποντίων Κατερίνης, Μουσείο Γεωλογικής Ιστορίας Ολύμπου,

Λαογραφικό Ιστορικό Μουσείο Λάρισας, Μουσείο Εθνικής

Αντίστασης, Μουσείο Στρατιωτικής Κτηνιατρικής Υπηρεσίας, Μύλος

(του Παππά) – Πολιτιστικό Κέντρο

Χώροι Τέχνης: Δημοτική Πινακοθήκη Λάρισας – Μουσείο Γ. Ι.

Κατσίγρα

Σημεία Επίσκεψης: Ντούγκος Οινοποιείο – Φυτώρειο, Γενί Τζαμί

Λάρισας, Κάστρο Πλαταμώννα, Πλατεία Ελευθερίας

Θρησκευτικοί Τόποι: Αγία Παρασκευή, Παναγία Κονταριώτισσα, Ι. Ν.

Αγίου Νικολάου – Παλαιά Βροντού, Αγία Παρασκευή – Άνω Μηλιάς,

Καθολική Εκκλησία Ιεράς Καρδίας του Ιησού, Ι. Μ. Αγίου Διονυσίου

εν Ολύμπω, Μονή Κανάλων, Μονή Οσίου Εφραίμ, Παλαιός

Παντελεήμονας Πιερίας

Μέρη φυσικού κάλλους: Όρος Όλυμπος, Τέμπη, Πιέρια Όρη, Εθνικός

Δρυμός Ολύμπου, Πάρκο Αλκαζάρ, Ζιλνιά παρατηρητήριο, Δημοτικό

Πάρκο Κατερίνης

Παραλίες: Ολυμπιακή Ακτή, Παραλία Παντελεήμονος, Πλαταμώννας,

Παραλία Λεπτοκαρυά, Παραλία Κόκκινο νερό Μελιβοΐας, Παραλία

Αγίοκαμπος

Μέρη Αθλητικών Δραστηριοτήτων:

Χιονοδρομικό κέντρο Πιερίας

Xtremeway Outdoors

Watergamepark Kariba

Olympic Wings – Paragliding Center & Tour Operator

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:

Σιδηροδρομικός Σταθμός Λάρισας

Σιδηροδρομικός Σταθμός Κατερίνης

Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων Λάρισας

ΚΤΕΛ Τρικάλων - Καρδίτσας

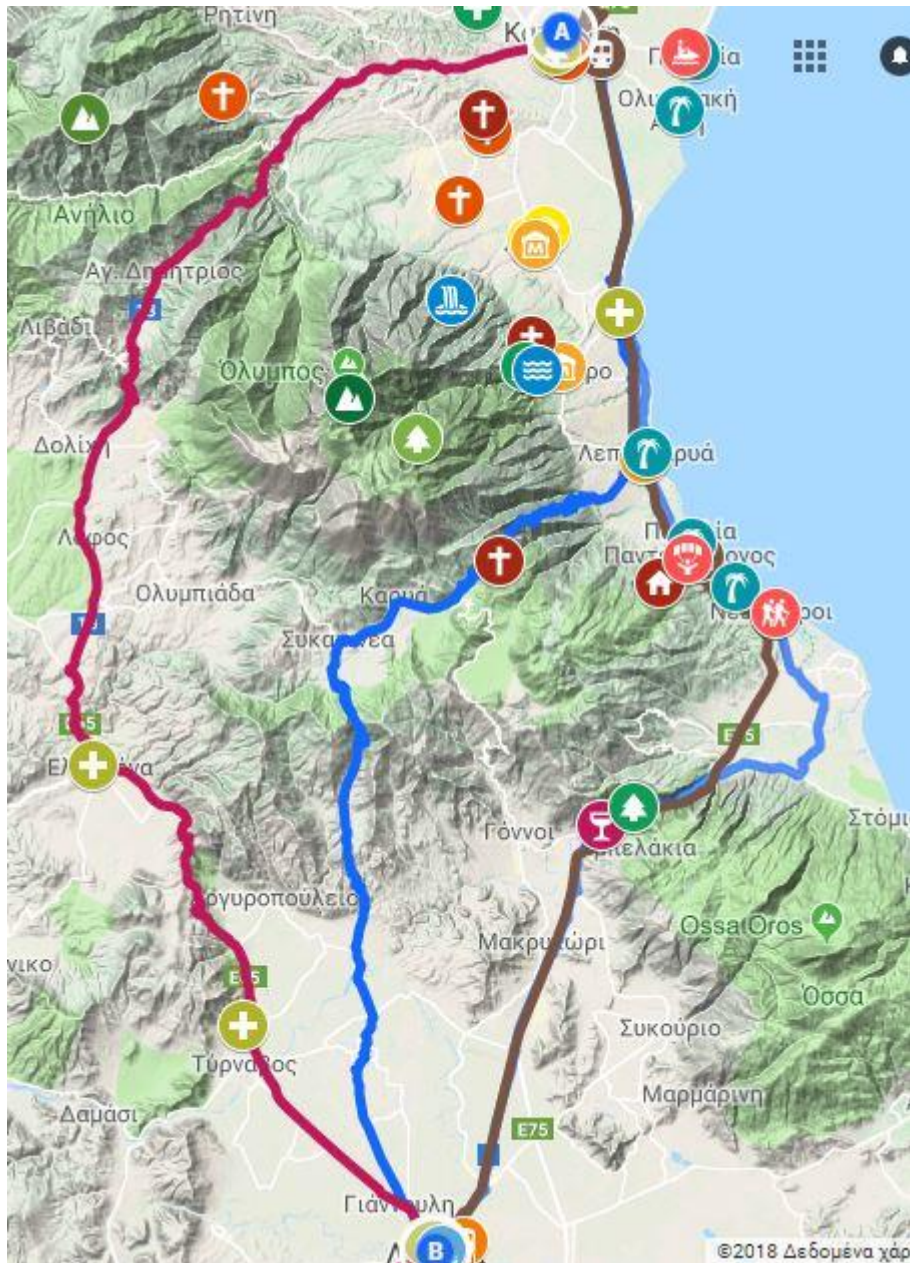
Κέντρα Υγείας/ Νοσοκομεία:

Νοσοκομεία: Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας, Γενικό Νοσοκομείο Κατερίνης

Κέντρα Υγείας: Τυρνάβου, Ελασσόνας, Λιτοχώρου

Διαδρομές:

Διαδρομή 3. Α. Προτεινόμενη Διαδρομή



Εικόνα 44: Χάρτης Διαδρομής 3 Α (γαλάζια διαδρομή)

Η συγκεκριμένη διαδρομή, είναι αυτή που προτείνεται από το Eurovelo. Είναι μία διαδρομή 92,8χλμ ξεχωριστής ομορφιάς, καθώς περνάει δίπλα από τη θάλασσα και διασχίζει την κοιλάδα των

Τεμπών, ανάμεσα στα όρη του Ολύμπου και της Όσσας και παράλληλα με τον ποταμό Πηνειό σε ένα μεγάλο τμήμα της. Περνάει από αρκετές παραλίες και σημεία αθλητικών δραστηριοτήτων και προσφέρει όμορφη θέα, είτε στο παραλιακό κομμάτι, είτε στο τμήμα των Τεμπών, μέχρι την άφιξη στη Λάρισα.



Εικόνα 45: Παραλία Πλαταμώνα⁶³



Εικόνα 46: Κοιλάδα Τεμπών⁶⁴

⁶³ <http://www.touristikosodigos.com/paralia-sti-skia-tou-kastrou/>

⁶⁴ <http://www.kosmoslarissa.gr/blog/tempi/diasxizontas-tin-koilada-ton-tempon-me-pezoporla>

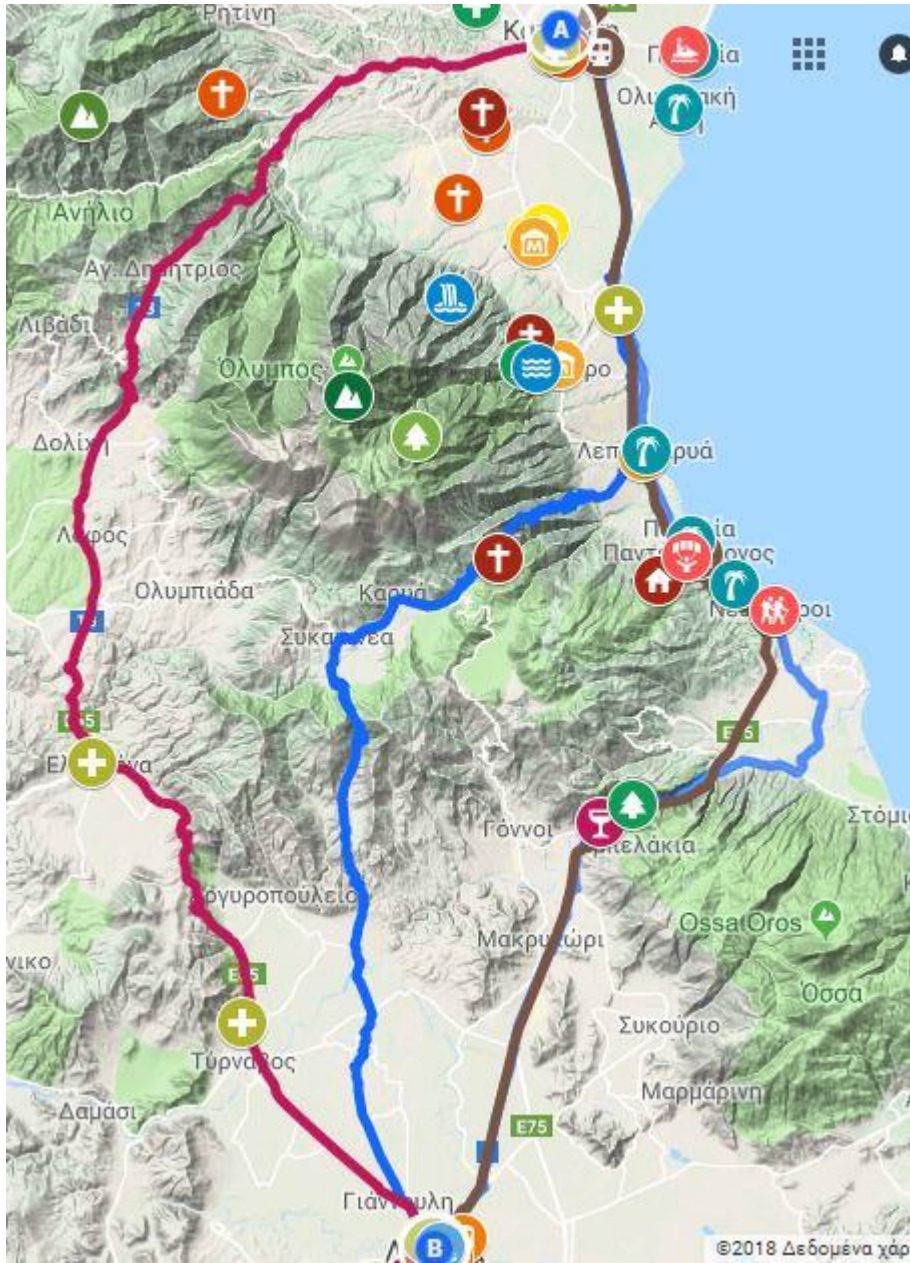
Σχετικά με τα τεχνικά της χαρακτηριστικά, όπως φαίνεται στην εικόνα παρακάτω, η διαδρομή αυτή των 92,7χλμ, είναι ομαλή σε κάποια τμήματά της, ενώ παρουσιάζει κάποιους απότομους ορεινούς όγκους σε κάποια σημεία της, με αντίστοιχες απότομες αναβάσεις και καταβάσεις, έχοντας όμως μέγιστη κλίση 11% και τη μέση κλίση να παραμένει στο 0,9%-0,7%, γεγονός που την κάνει αρκετά βατή, ακόμα και σε σχετικά αρχάριους χρήστες.



Εικόνα 47: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 3 Α: Προτεινόμενη Διαδρομή

3. Α2. Διαδρομή Αυτοκινήτου

Με σκοπό να λυθεί το πρόβλημα των κλίσεων, μελετήθηκε και η διαδρομή των αυτοκινήτων, έτσι ώστε σε περίπτωση που ήταν ομαλή, να εξεταστεί το ενδεχόμενο να φτιαχτεί κάποιος παράδρομος πλησίον της με αποκλειστική χρήση ποδηλάτου. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται αναλυτικά παρακάτω.



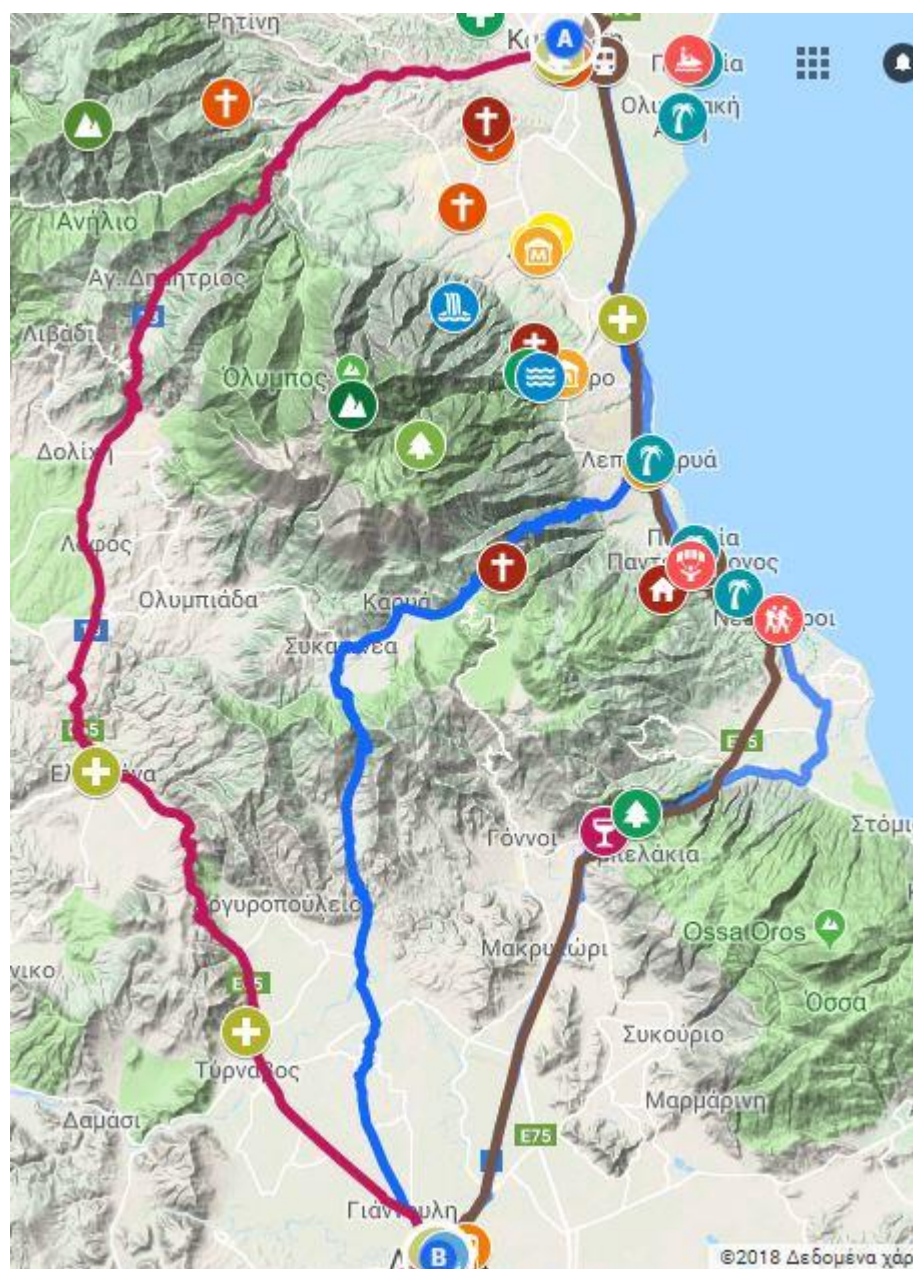
Εικόνα 48: Χάρτης διαδρομής αυτοκινήτου 3. Α2 - καφέ διαδρομή

Όπως βλέπει κανείς στο προφίλ ανύψωσης αυτής της διαδρομής, οι μέγιστες κλίσεις που εμφανίζονται είναι ιδιαίτερα μεγάλες, της τάξεως των 30,6%-37,5%, με μέση κλίση στα 2,8%-2,4%, γεγονός που κάνει τη διαδρομή απαγορευτική για οποιαδήποτε χρήση ποδηλάτου.



Εικόνα 49: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 3 A2: Διαδρομή Αυτοκινήτου

3. Β' Εναλλακτική Διαδρομή



Εικόνα 50: Χάρτης διαδρομής 3 Β (μπλε σκούρα διαδρομή)

Η εναλλακτική αυτή δόθηκε για τους επισκέπτες υψηλού επιπέδου και φυσικής κατάστασης, οι οποίοι επιθυμούν να διανύσουν μία ορεινή διαδρομή και που φυσικά διαθέτουν και τα κατάλληλα ποδήλατα. Η διαδρομή αυτή προσεγγίζει περιμετρικά την κορυφή του Ολύμπου και περνάει κοντά από την Καρυά-Συκαμινέα, τον κάτω Όλυμπο και το καταφύγιο άγριας ζωής Ασπρόπετρα-Άη Λια, περιοχές απίστευτου φυσικού κάλλους και ιδιαίτερα γραφικών χωριών.



50 A

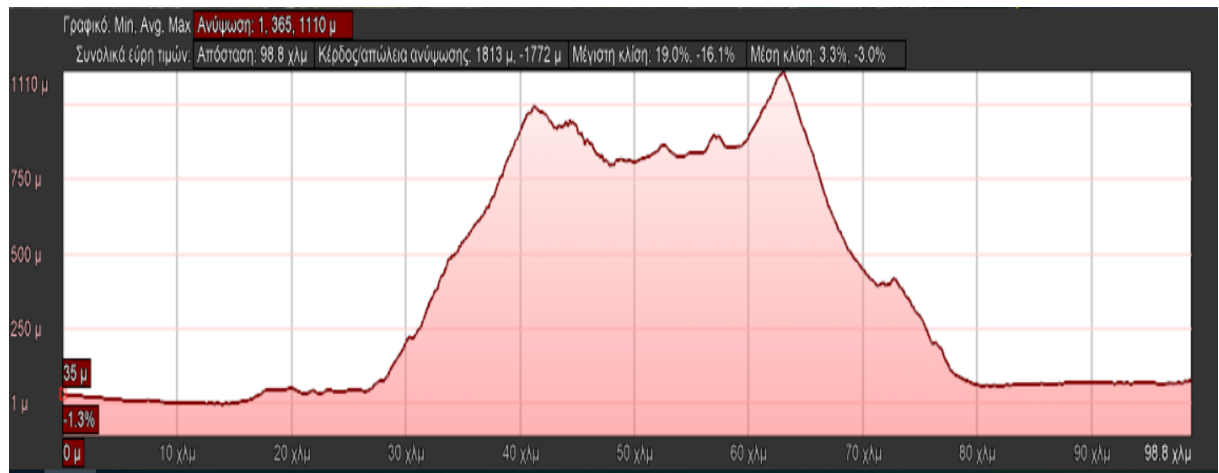


50 B

Εικόνα 51 A, B: Φαράγγι Ενιπέα⁶⁵

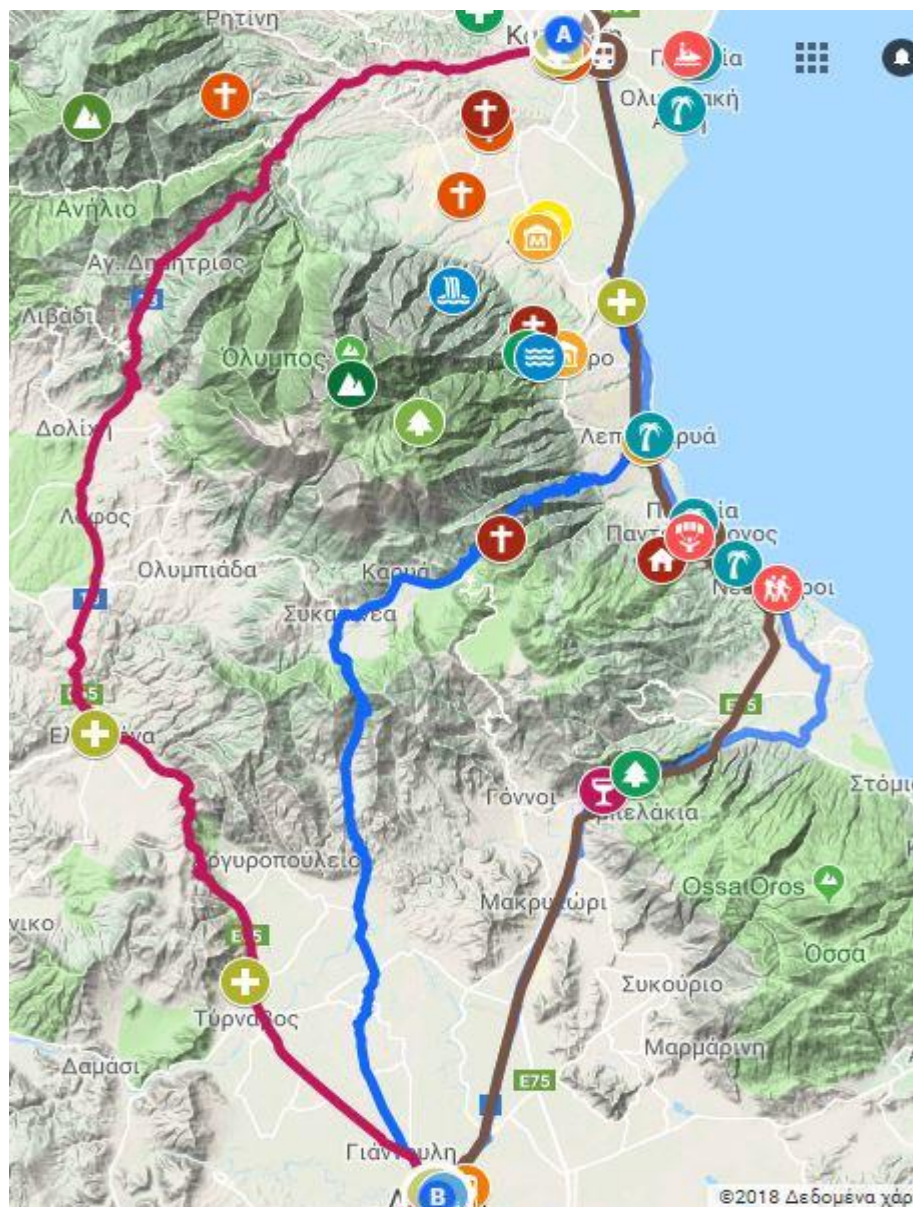
Αυτή η εναλλακτική των 98,8χλμ, παρουσιάζει απόλυτη ομαλότητα στην αρχή της διαδρομής, μέχρι το σημείο που εμφανίζεται μία μεγάλη ανηφορική κλίση. Στη συνέχεια υπάρχουν μικρές αυξομειώσεις κλίσεων και ανώμαλο έδαφος, μέχρι την κατάβαση και την αντίστοιχα απότομη κατηφορική κλίση, ενώ στο τέλος υπάρχει ξανά ομαλότητα μέχρι την ολοκλήρωση της διαδρομής. Η μέγιστες κλίσεις είναι ιδιαίτερα υψηλές, φτάνοντας το 19%-16%, ενώ η μέση κλίση είναι γύρω στο 3,3%-3,0%. Η διαδρομή συνεπώς χαρακτηρίζεται ως υψηλής δυσκολίας για κατάλληλα εκπαιδευμένους χρήστες.

⁶⁵ <https://www.in2life.gr/escape/destinations/article/530768/ta-oraiotera-faraggia-ths-elladas.html>
<https://www.in.gr/2018/07/02/plus/diakopes/idees-gia-taksidia/litoxoro-faraggi-tou-enipea/>



Εικόνα 52: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 3 Β: Β' Εναλλακτική Διαδρομή

3. Γ' Εναλλακτική Διαδρομή



Εικόνα 53: Χάρτης Διαδρομής 3 Γ (μωβ διαδρομή)

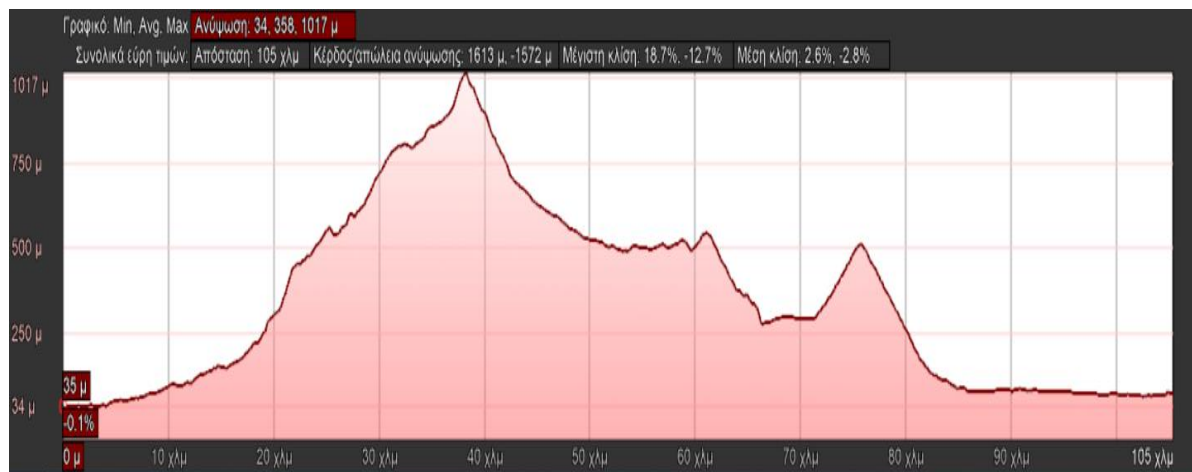
Σε αυτή τη διαδρομή, μελετάται η 3^η εναλλακτική επιλογή σύνδεσης της Κατερίνης με τη Λάρισα. Η διαδρομή αυτή είναι η πιο μεγάλη σε μήκος, καθώς πηγαίνει περιμετρικά του Ολύμπου. Αρχικά δοκιμάστηκε ως εναλλακτική στις απότομες κλίσεις των άλλων δύο διαδρομών, παρουσιάζοντας όμως σχεδόν παρόμοιες, αποφασίστηκε να προταθεί και αυτή, λόγω του ξεχωριστού φυσικού τοπίου που επισκέπτεται, περνώντας από πλήθος ορεινούς όγκους, πεδιάδες και από τις πόλεις του Τυρνάβου και της Ελασσώνας.



Εικόνα 54: Δάσος στα Πιέρια όρη⁶⁶

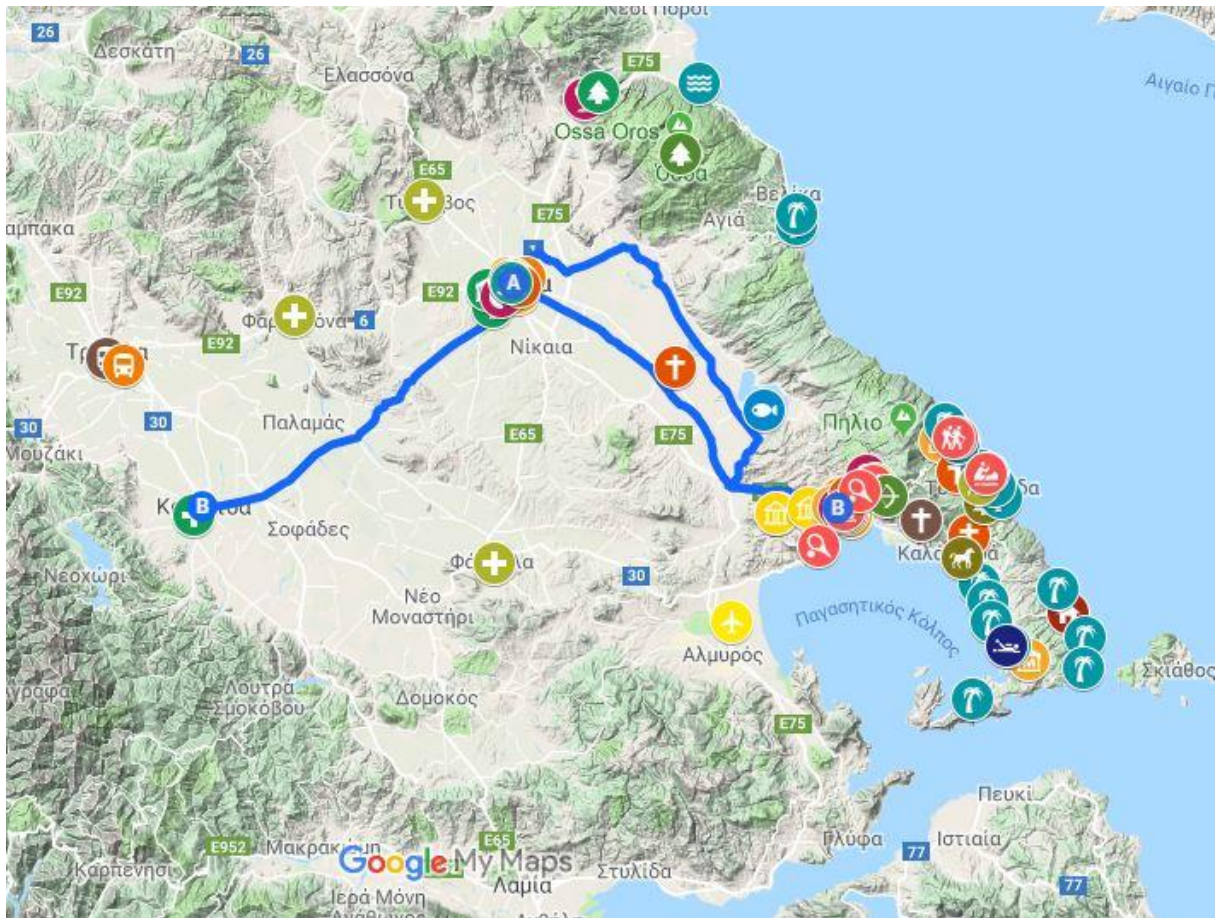
⁶⁶ <http://discoververia.gr/pieria/>

Η διαδρομή είναι η μεγαλύτερη σε μήκος από τις υπόλοιπες και φτάνει τα 105χλμ, γιατί χρησιμοποιεί διαδρομές περιφερειακά του βουνού σε αντίθεση με τις άλλες δύο που το διασχίζουν σχεδόν κάθετα. Χαρακτηρίζεται από υψηλές κλίσεις όπως και οι υπόλοιπες του τμήματος αυτού, με την μέγιστη κλίση να φτάνει στο 18,7% με 12,7%, ενώ η μέση κλίση παραμένει στα 2,6%-2,8%.



Εικόνα 55: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 3 Γ: Γ' Εναλλακτική Διαδρομή

4ο τμήμα: Λάρισα – Βόλος/Καρδίτσα



Εικόνα 56: Χάρτης 4. Λάρισα - Βόλος

Ο χάρτης αυτός δημιουργήθηκε στο My Maps του Google Maps και μπορεί να μελετηθεί στον παρακάτω σύνδεσμο:

<https://www.google.com/maps/d/edit?hl=el&mid=15TRHGrEHjwV0qBCdONeq68I0xmStL65M&ll=39.520722482503146%2C22.524200470703136&z=10>

Το τμήμα που ενώνει την πόλη της Λάρισας με το Βόλο, είναι το πιο ομαλό και το πιο βατό από άποψη κλίσεων. Δίνονται δύο διαδρομές, με σκοπό η μία να προσεγγίσει περισσότερο το βουνό και τα αντίστοιχα φυσικά τοπία. Ταυτόχρονα, σχεδιάζεται και μία 3^η διαδρομή, η οποία ενώνει τη Λάρισα με την Καρδίτσα, ως εναλλακτική, έτσι ώστε να συνεχίσει στο επόμενο τμήμα προς τη Λαμία, σε ομαλότερη διαδρομή.

Σημεία Ενδιαφέροντος

Αρχαιολογικοί χώροι: Προϊστορικός Οικισμός Σέσκλου, Α' Αρχαίο Θέατρο Λάρισας, Β' Αρχαίο Θέατρο Λάρισας, Αρχαιολογικός Χώρος

Νεολιθικός Οικισμός Σέσκλο, Αρχαιολογικός Χώρος Νεολιθικός Οικισμός Δημινίου

Μουσεία: Αθανασάκειο Αρχαιολογικό Μουσείο Βόλου, Μουσείο Εθνικής Αντίστασης, Μνημείο Ιπποκράτη, Λαογραφικό ιστορικό μουσείο Λάρισας, Μύλος του Παππά – Πολιτιστικό κέντρο, Μουσείο της πόλης του Βόλου, Τράπεζα της Ελλάδος, Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου, Μουσείο ραδιοφώνου Αντώνης Ταβάνης, Εντομολογικό μουσείο Βόλου, Ιστορική Βιβλιοθήκη Ζαγοράς, Μουσείο Πλινθοκεραμοποιείας, Μουσείο στρατιωτικής κτηνιατρικής υπηρεσίας, Αβερώφειος Γεωργική Σχολή, Εθνική Βιβλιοθήκη των Μηλεών

Χώροι Τέχνης: Δημοτική Πινακοθήκη Λάρισας – Μουσείο Γ. Ι. Κατσιόγρα, Pashalis art house, Erotera Art Workshop, Κέντρο τέχνης Τζιόρτζιο ντε Κιρίκο, Dougos Winery

Οικισμοί: Τσαγκαράδα, Πάλτση

Θρησκευτικοί χώροι: Μπαϊρακλί Τζαμί, Γενί Τζαμί Λάρισας, Ιερός Ναός Αγίου Αχιλλίου, Καθολική Εκκλησία Ιεράς Καρδίας του Ιησού, Ι. Ν. Αγίου Κωνσταντίνου και Ελένης, Εκκλησία των Παμμεγίστων Ταξιαρχών Μηλεών, Εκκλησία Αγία Μαρίνα, Άγιος Νικόλαος, Παναγία Πορταρέα, Ιερά Μονή Παμμεγίστων Ταξιαρχών

Φυσικό Τοπίο: Μονοπάτι των Κενταύρων, Ο Μεγάλος Πλάτανος, Πάρκο Αγίου Κωνσταντίνου, Όρος Όσσα, Τοξωτό Γεφύρι Τσαγκαράδας, Τέμπη, Τεχνητή λίμνη Κάρλα, Δέλτα Πηνειού, Οθωμανικά Λουτρά – Χαμάμ

Παραλίες: Άμποβος, Παρίσαινα, Χόρτο, Χορευτό, Παπά νερό, Ποτιστικά, Τουρκοπηγή, Λεφόκαστρο, Λύρη, Σωτηρίτσα, Αγιόκαμπος, Άγιοι Σαράντα, Κάλαμος, Αύρα – Τζάστενη, Μυλοποτάμου, Φακίστρα, Νταμούχαρη, Βρωμονέρι

Μέρη Αθλητικών Δραστηριοτήτων:

Pelion Secrets – Sea Kayaking

Canoeing Mountain Escapes

Pelion Scout

Shakayak

Bike or Hike

Bike Service

Les Hirondelles,

Mountain Activities Pelion

Diving Pelion

Staikos Tennis Club Volos

ACE Tennis Academy Volos

Ιππικός Φυσιολατρικός Όμιλος Μηλεών

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:

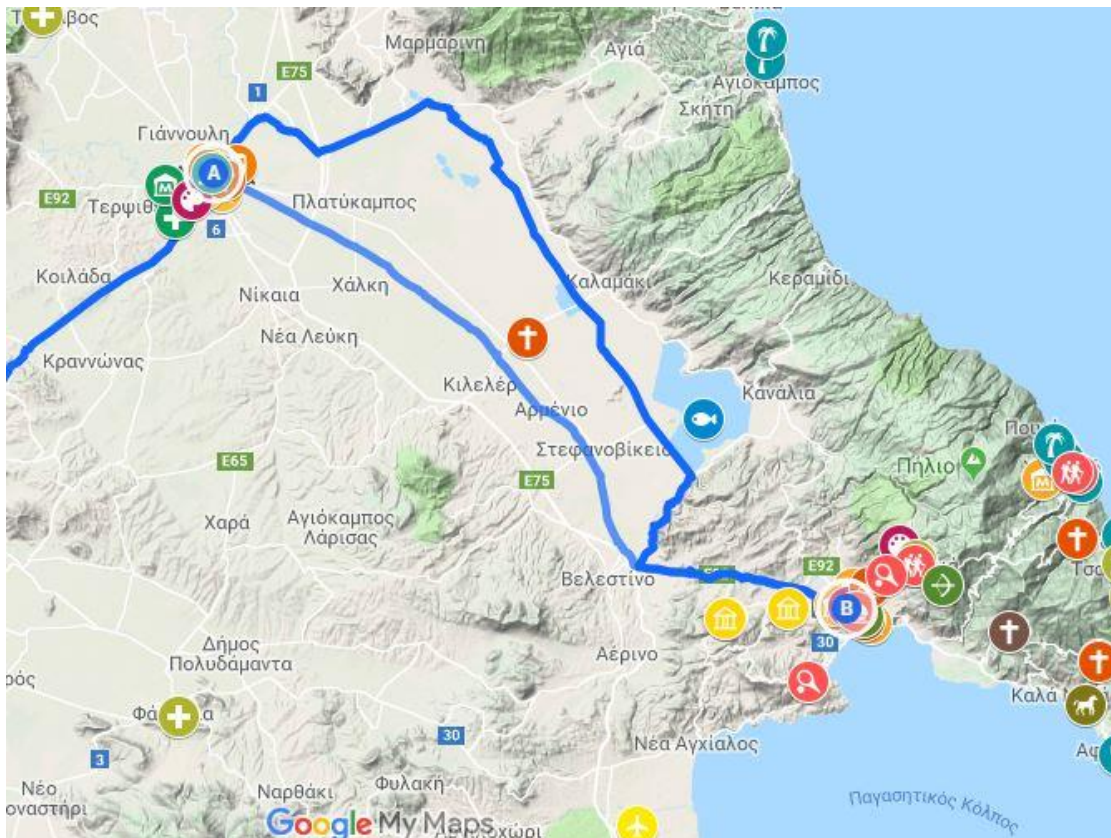
Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου
Λιμάνι Βόλου
Σιδηροδρομικός Σταθμός Λάρισας
Σιδηροδρομικός Σταθμός Τρικάλων
Σιδηροδρομικός Σταθμός Βόλου
Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων Λάρισας
Υπεραστικό ΚΤΕΛ Τρικάλων
Υπεραστικό ΚΤΕΛ ν. Λαρίσης
ΚΤΕΛ Μαγνησίας

Κέντρα Υγείας/ Νοσοκομεία:

Πανεπιστημιακό Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας

Διαδρομές:

Διαδρομή 4. Α Λάρισα – Βόλος



Εικόνα 57: Χάρτης Διαδρομής 4 Α (γαλάζια διαδρομή)

Η διαδρομή αυτή είναι η προτεινόμενη και αυτή που φτάνει πιο γρήγορα και πιο εύκολα από τη Λάρισα στον Βόλο, διασχίζοντας τον Θεσσαλικό κάμπο. Σε όλο το τμήμα της είναι επίπεδη, μέχρι το Βελεστίνο, όπου αρχίζουν να αναπτύσσονται κάποιοι ορεινοί όγκοι,

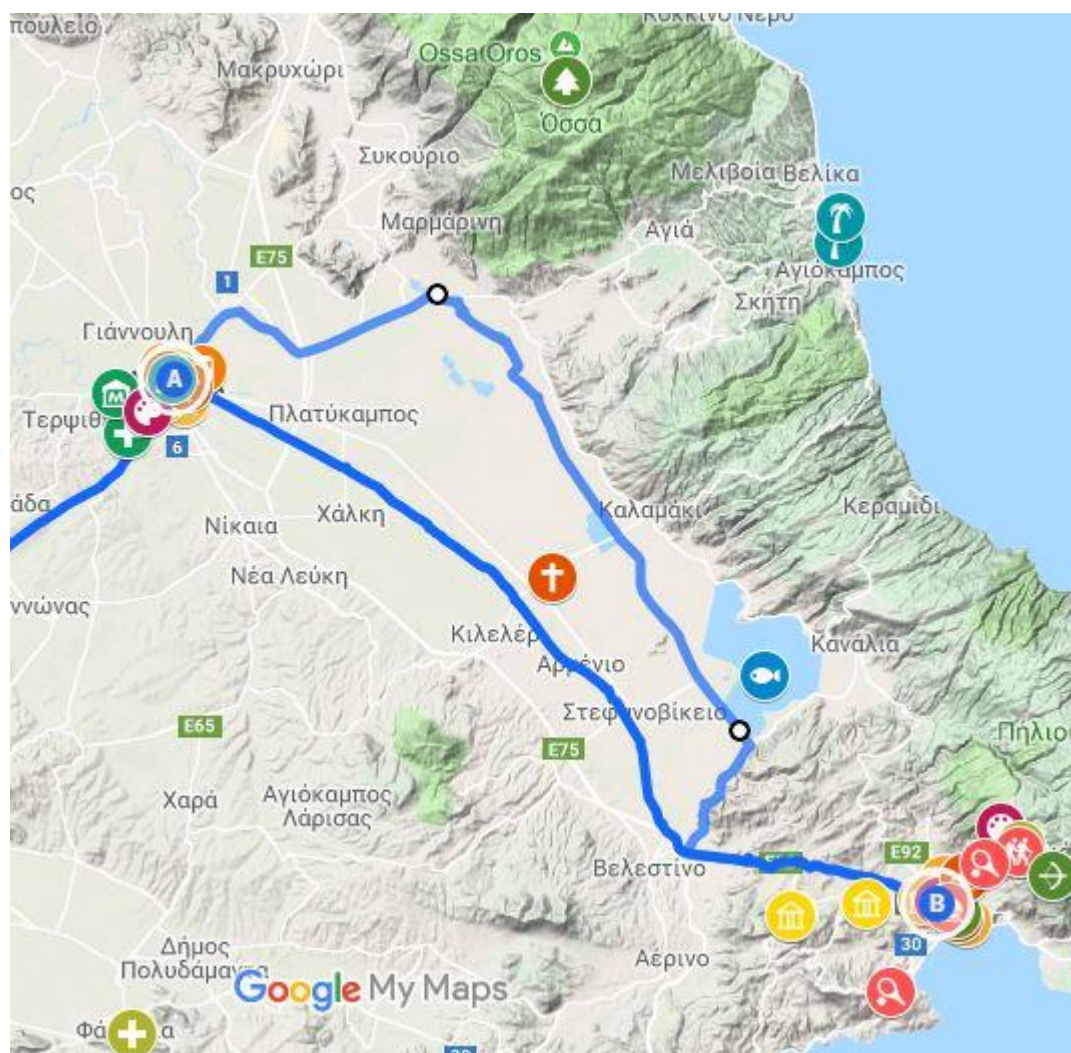
χωρίς όμως ιδιαίτερα μεγάλες και απότομες κλίσεις. Τα περισσότερα και πιο ενδιαφέροντα σημεία πολιτιστικού, κοινωνικού και ιστορικού ενδιαφέροντος, βρίσκονται στις αρχή και στο τέλος της διαδρομής, στις δύο πόλεις δηλαδή.

Η διαδρομή έχει μήκος 59,2χλμ, στο μεγαλύτερο τμήμα της είναι επίπεδη, επιτρέποντας σε κάθε χρήστη ανεξαρτήτου επιπέδου να την χρησιμοποιήσει. Η μέγιστη κλίση της βρίσκεται μέσα στο διάστημα 2,2%-5,3% και η μέση κλίση της στο 0,5%-0,7%.



Εικόνα 58: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 4 Α: Λάρισα - Βόλος

Εναλλακτική Διαδρομή 4. Β Λάρισα - Βόλος



Εικόνα 59: Χάρτης διαδρομής 4 Β (γαλάζια διαδρομή)

Η συγκεκριμένη διαδρομή επιλέχθηκε ως εναλλακτική διαδρομή από τη Λάρισα προς τον Βόλο, σε περίπτωση που κάποιος θέλει να φτάσει στους πρόποδες του όρους Όσσα (Κίσσαβος) και να επισκεφτεί τη λίμνη Κάρλα και τον πλούσιο υγροβιότοπο. Είναι μία περιοχή πλούσια σε σημεία φυσικού κάλλους και ενδείκνυνται για φυσιολάτρες ποδηλάτες.



Εικόνα 60: Λίμνη Κάρλα⁶⁷

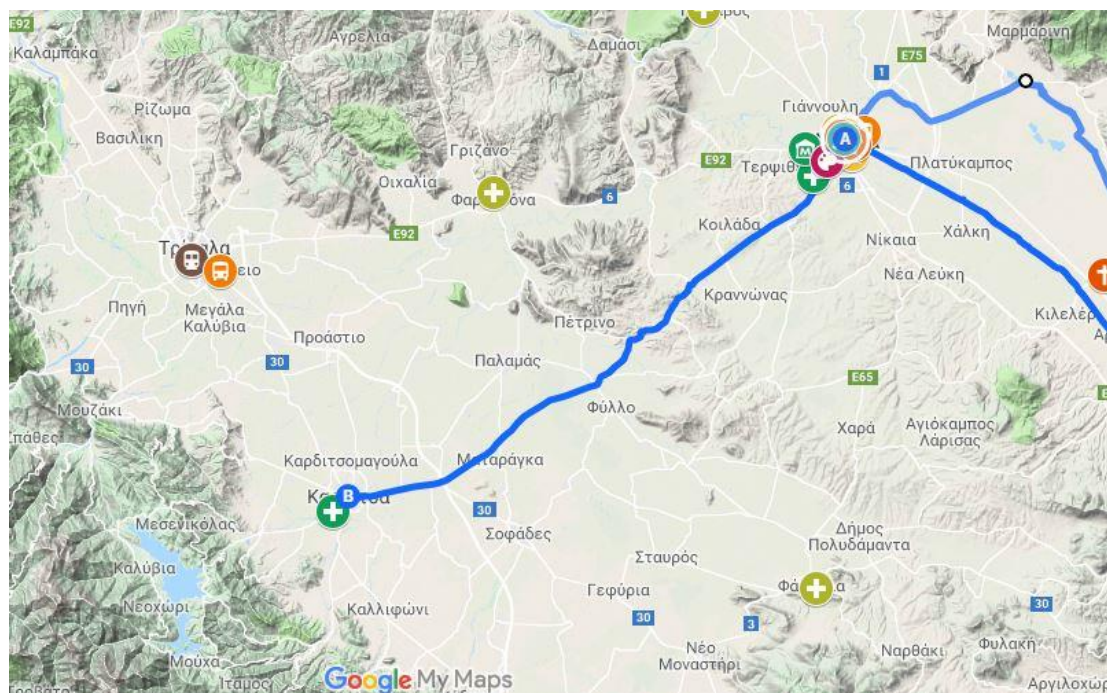
Οι κλίσεις αυτής της διαδρομής χαρακτηρίζονται επίσης ομαλές και βατές για οποιονδήποτε χρήστη. Η μέγιστη κλίση κυμαίνεται στο 4,7%-4,8%, ενώ η μέση κλίση βρίσκεται στο 0,5%-0,6%. Η συνολική διαδρομή είναι σύντομη όπως και η 4 Α, διανύοντας 77,9χλμ.



Εικόνα 61: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 4 Β: Λάρισα - Βόλος

⁶⁷ <https://www.dinfo.gr/%CF%80%CF%81%CE%B9%CE%BD-%CE%B1%CF%80%CF%8C-35-%CF%87%CF%81%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CE%B1-%CE%B1%CF%80%CE%BF%CF%86%CE%AC%CF%83%CE%B9%CF%83%CE%B1%CE%BD-%CE%BD%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CE%BE%CE%B1/>

Διαδρομή 4. Γ. Λάρισα – Καρδίτσα



Εικόνα 62: Χάρτης διαδρομής 4 Γ

Η διαδρομή αυτή επιλέχθηκε, για να διευκολύνει τη συνέχεια των διαδρομών ποδηλάτου από τον Βόλο, όπου για να φτάσει στον επόμενο προορισμό, περνάει από ιδιαίτερα βραχώδεις περιοχές, με έντονο ανάγλυφο και μεγάλες κλίσεις. Έτσι, δίνεται η εναλλακτική μέσα από την πόλη της Καρδίτσας, η οποία χαρακτηρίζεται ως ιδιαίτερα βατή για τους χρήστες όλων των ηλικιών και επιπέδων φυσικής κατάστασης, ενώ ταυτόχρονα πλησιάζει τους απότομους ορεινούς όγκους του όρους Ταμφρυστού και την τεχνητή λίμνη Πλαστήρα.



62 A

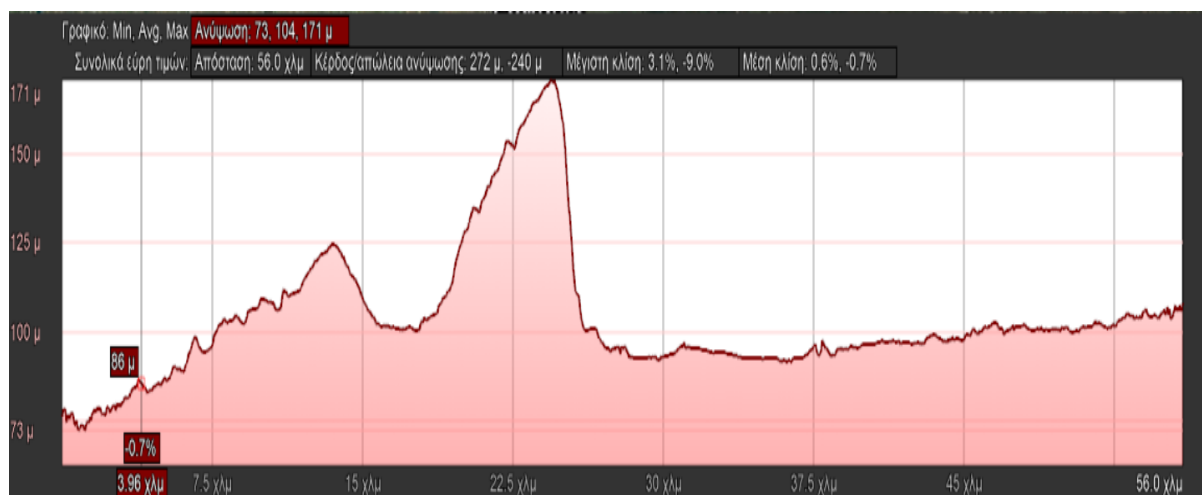


62 B

Εικόνα 63 A, B: η Λίμνη Πλαστήρα και δραστηριότητες γύρω από αυτήν⁶⁸

⁶⁸ <https://alternagreece.gr/limni-plastira-enas-ydatinos-thisavros-sta-agrafa/>

Η διαδρομή αυτή είναι σύντομη, με μήκος μόλις 56χλμ και χαρακτηρίζεται ως ομαλή στο μεγαλύτερο τμήμα της, με εξαίρεση ένα τμήμα που διασχίζει έναν ελαφρύ ορεινό όγκο. Σε αυτό το σημείο, η μέγιστη κλίση φτάνει τα 3,1%-9,0% και η μέση κλίση παραμένει χαμηλά στα 0,6%-0,7%.



Εικόνα 64: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 4 Γ: Λάρισα - Καρδίτσα

5^ο τμήμα: Βόλος – Λαμία



Εικόνα 65: Χάρτης 5. Βόλος - Λαμία

Ο χάρτης αυτός δημιουργήθηκε στο My Maps του Google Maps και μπορεί να μελετηθεί στον παρακάτω σύνδεσμο:

<https://www.google.com/maps/d/edit?hl=el&mid=1RiMzWMVkzt0jhmyOLdWdK4e8oXmy1d-h&ll=39.112603916504725%2C22.339730839843696&z=9>

Στο τμήμα αυτό, που ενώνει την πόλη του Βόλο με τη Λαμία, παρουσιάστηκαν επίσης κάποιες δυσκολίες, όσον αφορά το έντονο ανάγλυφο της περιοχής στο όρος Όρθυς. Εξετάστηκαν δύο εναλλακτικές διαδρομές, με σκοπό να βρεθεί η πιο ομαλή και κατάλληλη για ποδηλάτες όλων των επιπέδων. Στη συνέχεια, εξετάστηκε και μία 3^η επιλογή, η οποία θα φτάνει στην πόλη της Λαμίας μέσω της Καρδίτσας και όχι του Βόλου, αποφεύγοντας δηλαδή την παραλιακή περιοχή με τις απότομες κλίσεις και εκμεταλλευόμενη τις πολύ ομαλότερες περιοχές γύρω από την Καρδίτσα. Παρακάτω παρουσιάζονται τα σημεία που αξίζει κάποιος να επισκεφτεί καθώς διασχίζει την περιοχή, όπως επίσης και τα σημεία που μπορεί να φανούν χρήσιμα, όπως οι σταθμοί δημόσιας συγκοινωνίας και τα κέντρα υγείας.

Σημεία Ενδιαφέροντος:

Αρχαιολογικοί Χώροι: Αρχαιολογικός χώρος Νεολιθικός Οικισμός Διμηνίου, Αρχαιολογικός χώρος Νεολιθικός Οικισμός Σέσκλο, Προϊστορικός Οικισμός Σέσκλου, Θερμοπύλες, Μνημείο του Λεωνίδα και οι 300 Σπαρτιάτες

Μουσεία: Λαογραφικό Μουσείο, Αρχαιολογικό Μουσείο Αλμυρού, Αρχαιολογικό Μουσείο Λαμίας

Χώροι Τέχνης: Δημοτική Πινακοθήκη Λαμίας «Αλέκος Κοντόπουλος»

Αξιοθέατα: Κάστρο Λαμίας, Ακρόπολη Λαμίας, Γέφυρα Γοργοποτάμου

Θρησκευτικοί Χώροι: Ιερά Μονή Αγάθωνος

Οικισμοί: Παύλιανη, Μαυρίλο, Πελασγία, Στυλίδα, Δομοκός, Σπερχειάδα

Φυσικό Τοπίο: Πάρκο Ανάβρας, Λίμνη Πλαστήρα, Λουτρά Πλατυστόμου

Παραλίες: Λιχαδονήσια, Παραλία Ραχών, Γλύφα, Αχλάδι

Μέρη Αθλητικών Δραστηριοτήτων:

Staikos Tennis Club Volos

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:

Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιαλού

Λιμάνι Βόλου

Λιμάνι Γλύφας

Σιδηροδρομικός Σταθμός Λαμίας

Σιδηροδρομικός Σταθμός Λιανοκλαδίου

Υπεραστικό ΚΤΕΛ Φθιώτιδος

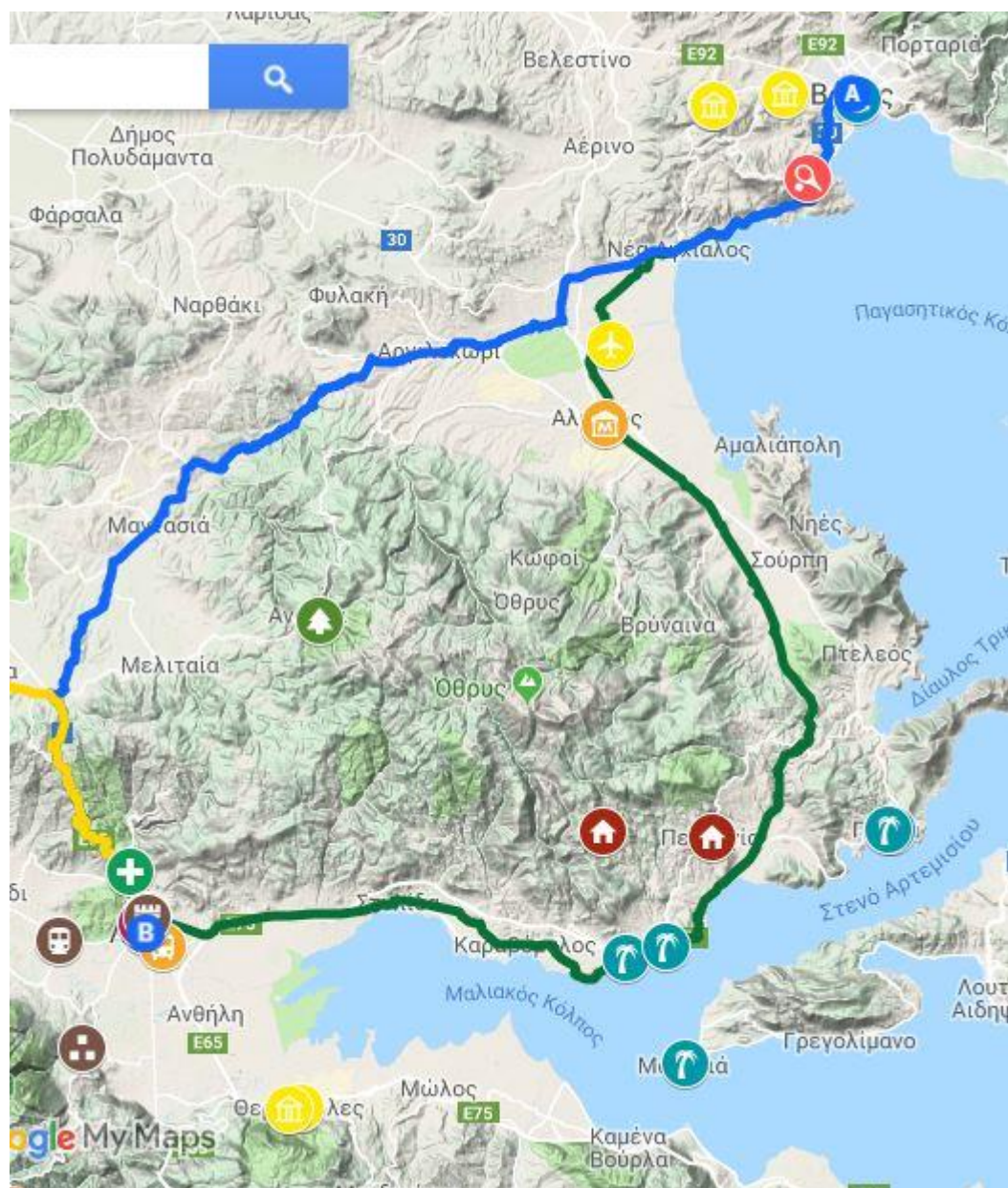
Αστικό ΚΤΕΛ Λαμίας

Κέντρα Υγείας/ Νοσοκομεία:

Γενικό Νοσοκομείο Λαμίας

Διαδρομές:

Διαδρομή 5 Α Βόλος – Λαμία



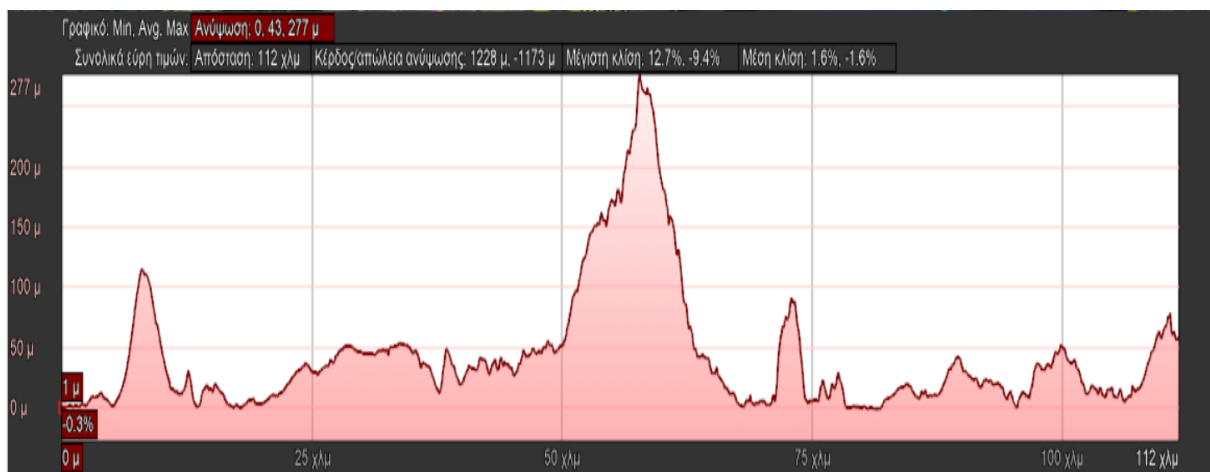
Εικόνα 66: Χάρτης Διαδρομής 5 Α (Πράσινη διαδρομή)

Η διαδρομή αυτή περνάει ανατολικά του όρους Ορθέως, παραλιακά αρχικά και περνώντας στο ηπειρωτικό τμήμα και πάλι κοντά στη θάλασσα στη συνέχεια, δίπλα από τον Παγασητικό Κόλπο. Συνεχίζει σε ομαλό επίπεδο, μέχρι τη Σούρπη, όπου συναντά κάποιους ορεινούς όγκους και γίνεται πιο απότομη σε κάποια σημεία, έως ότου φτάσει ξανά στη θάλασσα στο στενό του Αρτεμισίου και τον Μαλλιακό Κόλπο στη συνέχεια, όπου η διαδρομή είναι βαθιά μέχρι να καταλήξει στην πόλη της Λαμίας.



Εικόνα 67: οι Νηές Μαγνησίας από ψηλά⁶⁹

Σύμφωνα με τα τεχνικά της χαρακτηριστικά, είναι αρκετά μεγάλη σε μήκος, 112χλμ, δεδομένου ότι κινείται περιμετρικά του βουνού. Χαρακτηρίζεται ως διαδρομή μέτριας δυσκολίας, καθώς ενώ ξεκινάει σχετικά ομαλά, στη συνέχεια συναντά το Όρος Όρθυς και το ανάγλυφο γίνεται έντονο, έχοντας κάποιες απότομες κλίσεις της τάξεως του 9,4%-12,7% οι μέγιστες, με την μέση κλίση ολόκληρης της διαδρομής να είναι 1,6%. Συστήνεται για έμπειρους ποδηλάτες με καλή φυσική κατάσταση.

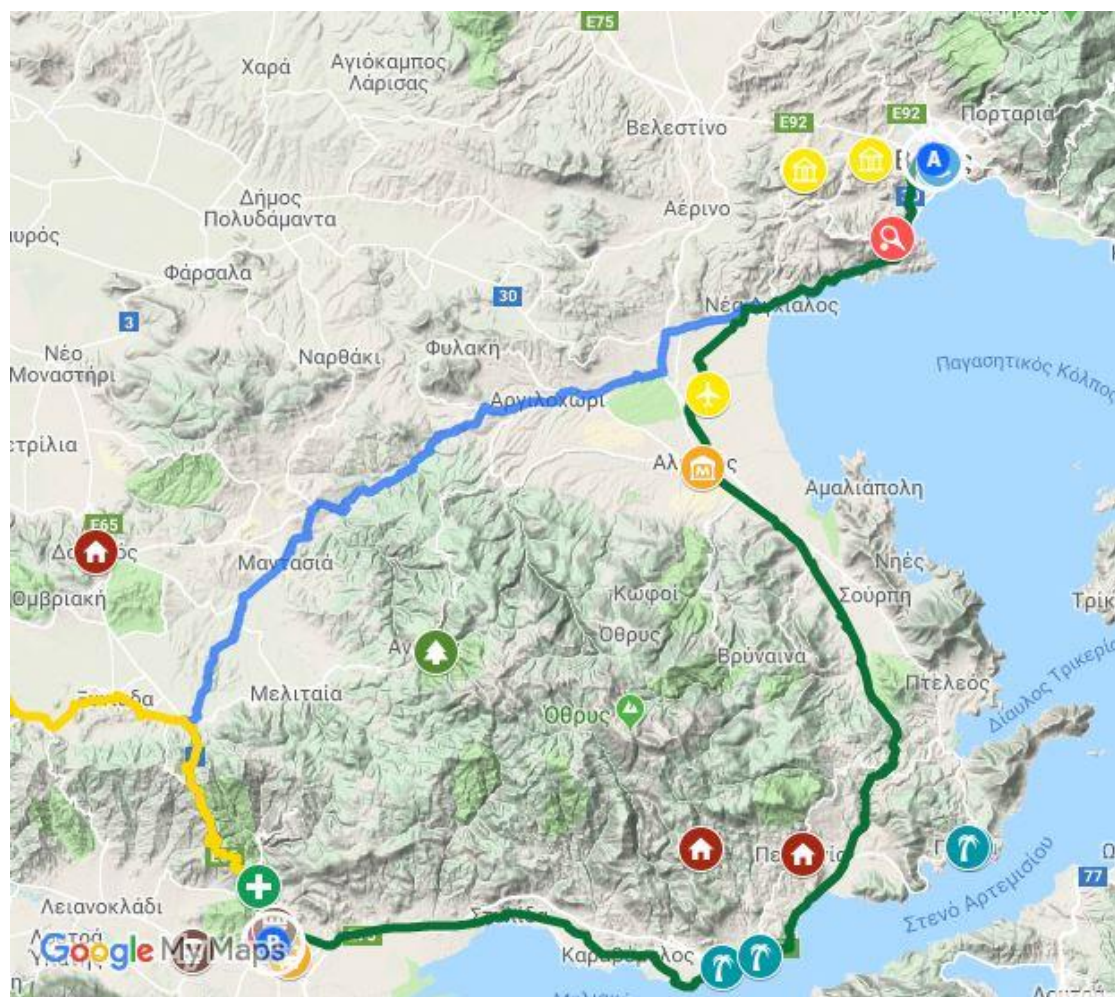


Εικόνα 68: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 5 Α: Βόλος - Λαμία

⁶⁹

<http://almirosinfo.gr/article/%CE%B7%CE%BB%CE%B9%CE%BF%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%BB%CE%B5%CE%BC%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%B9%CF%82-%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%81%CF%86%CE%B5%CF%82-%CE%BD%CE%B7%CE%AD%CF%82-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%88%CE%B7%CE%BB%CE%AC-%CF%86%CF%89%CF%84%CE%BF>

Διαδρομή 5. Β. Ανατολική Διαδρομή



Εικόνα 69: Χάρτης Διαδρομής 5 Β (Μπλε διαδρομή)

Σε αυτή την περίπτωση η διαδρομή είναι πιο ανηφορική στο σύνολό της, εμφανίζοντας κάποιες απότομες κλίσεις προς το τέλος. Επιλέχθηκε με σκοπό να δοθεί αυτή η εναλλακτική στους λάτρεις του βουνού και σ' αυτούς που θα επιθυμούσαν να επισκεφτούν τα παραδοσιακά χωριά της περιοχής.



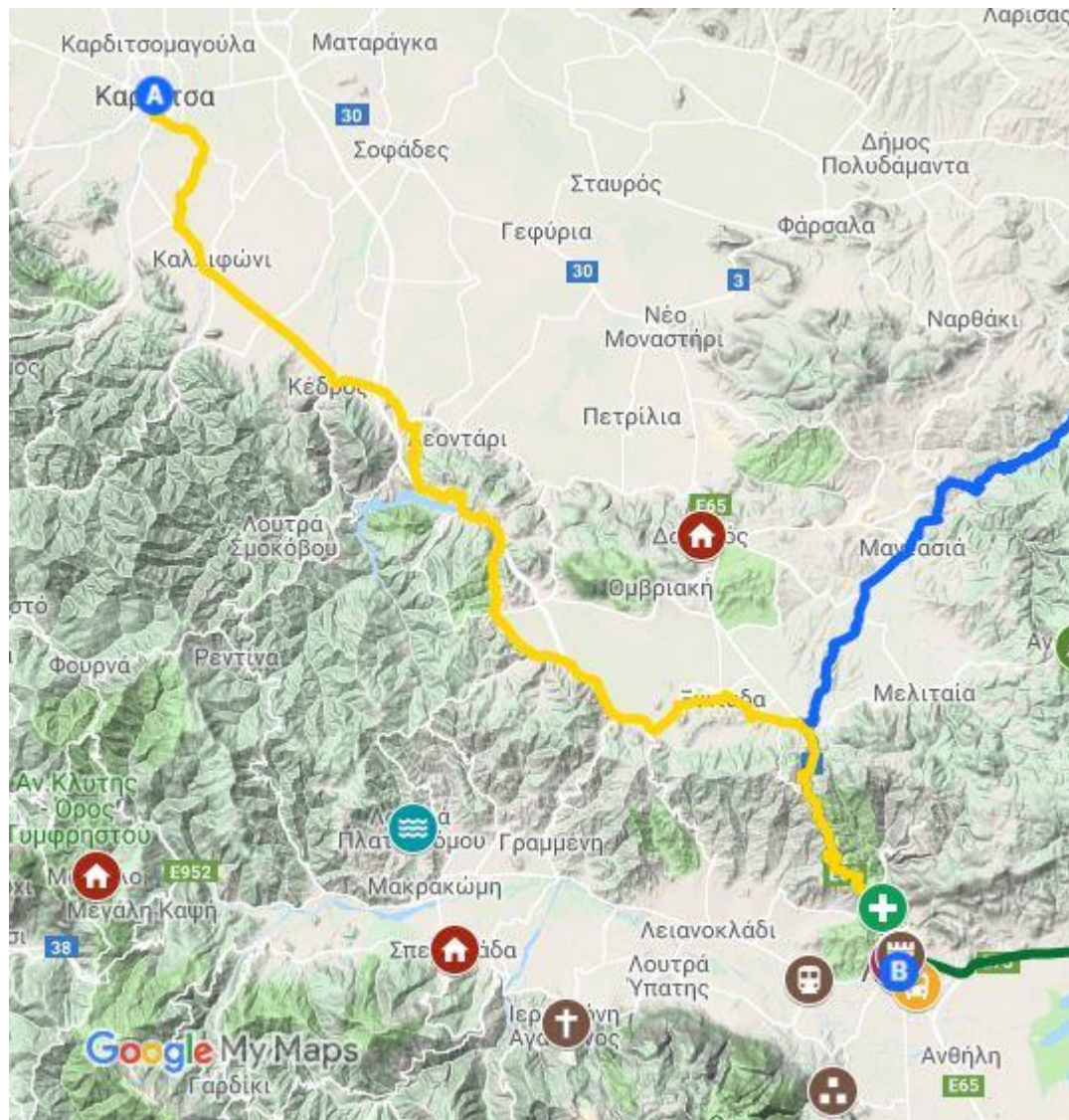
Εικόνα 70: Ανάβρα Μαγνησίας

Η διαδρομή αυτή είναι πιο σύντομη από την προηγούμενη, μετρώντας 97,3χλμ και εμφανίζοντας μέγιστες κλίσεις της τάξεως του 10,9%-14,7%, ενώ η μέση κλίση της παραμένει στο διάστημα 2,6%-3,0%. Συστήνεται για ποδηλάτες με εμπειρία και μέτρια φυσική κατάσταση.



Εικόνα 71: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 5 Β: Βόλος – Λαμία

Διαδρομή 5. Γ



Εικόνα 72: Χάρτης Διαδρομής 5 Γ (κίτρινη διαδρομή)

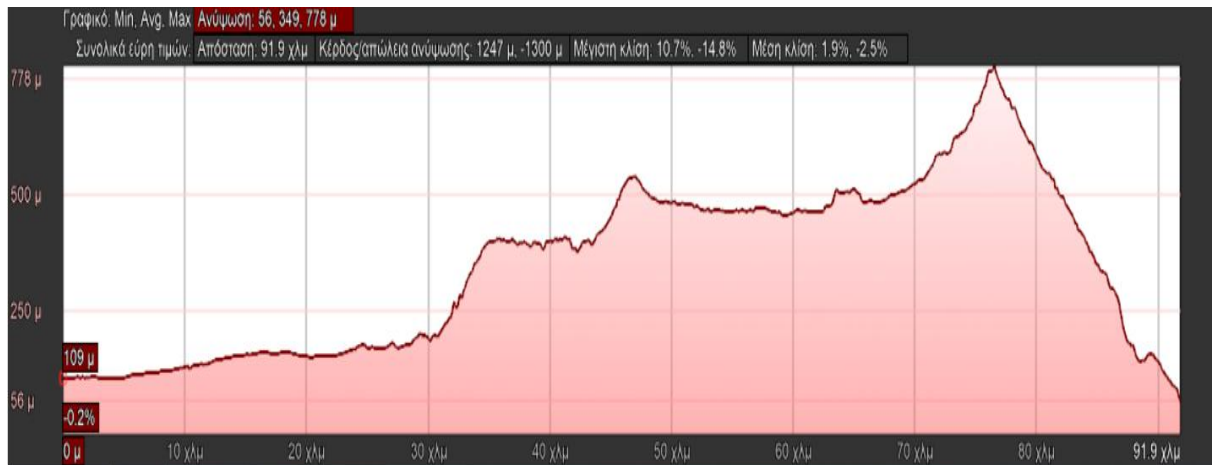
Η διαδρομή αυτή δίνεται στους ποδηλάτες εκείνους που θέλουν να ακολουθήσουν μία πιο ομαλή κίνηση, είτε είναι αρχάριοι, είτε όχι. Μέσω αυτής προσεγγίζουν τους πρόποδες του όρου Τυμφρυστού, και πλησιάζουν διάφορες περιοχές ιαματικών λουτρών όπως αυτή του πλατυστόμου (Εικόνα 72), τα λουτρά Σμοκόβου κ.α. Στο τέλος η διαδρομή γίνεται πιο δύσβατη, με κάποιες πιο απότομες κλίσεις καθώς κάποιοι από τους ορεινούς όγκους δεν γίνεται να αποφευχθούν πλήρως.



Εικόνα 73: Λουτρά Πλατυστόμου⁷⁰

⁷⁰ <https://dimosmakrakomis.gov.gr/episkeptes/axiotheata/296-iamatika-loutra>

Στο μεγαλύτερο τμήμα της είναι επίπεδη και οριζόντια, έχοντας κάποιες μικρές ανηφόρες (δίπλα απ' το Ξηροβούνι), μετά τις οποίες όμως συνεχίζει πάλι ομαλά, μέχρι τη στιγμή που κλίνεται να περάσει πάνω από τη Μοσχοκαρυά και στη συνέχεια να κάνει μια σχετικά απότομη κατάβαση. Η μέγιστη κλίση της διαδρομής κυμαίνεται ανάμεσα στο διάστημα 10,7%-14,8% και η μέση κλίση της διαδρομής είναι 1,9%-2,5%.



Εικόνα 74: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 5 Γ: Βόλος – Λαμία

6^ο τμήμα: Λαμία – Θήβα



Εικόνα 75: Χάρτης 6: Λαμία - Θήβα

Ο χάρτης αυτός δημιουργήθηκε στο My Maps του Google Maps και μπορεί να μελετηθεί στον παρακάτω σύνδεσμο:

https://www.google.com/maps/d/edit?hl=el&mid=1J1inyExROVgem_H_WBpXJGyzIt3VFbRvw&ll=38.64021085172363%2C22.923264046875033&z=9

Το τμήμα αυτό, που ενώνει τις πόλεις Λαμία και Θήβα, παρουσιάζει μία ιδιαιτερότητα σε αντίθεση με τα υπόλοιπα τμήματα χαρτών όπου όλες οι διαδρομές είναι χερσαίες. Εδώ, εκτός από τις χερσαίες διαδρομές, χαράσσονται και θαλάσσιες (χρησιμοποιώντας ferry boat) μέσω των οποίων ο επισκέπτης μπορεί να μεταβεί στο νησί της Εύβοιας, και να διασχίσει διαδρομές μεγαλύτερης δυσκολίας αλλά και ξεχωριστής ομορφιάς, καθώς η Εύβοια φημίζεται για την πλούσια βλάστησή της και τα σημεία ιδιαίτερου φυσικού κάλους. Έτσι, η διαδρομή καταλήγει στην Χαλκίδα, απ' όπου συνεχίζει τον δρόμο της προς τη Θήβα ή κατευθύνεται απευθείας προς την Αθήνα. Παρακάτω παρουσιάζονται τα σημεία ενδιαφέροντος που ξεχωρίζουν στην περιοχή, τα μέσα μαζικής μεταφοράς καθώς και τα κέντρα υγείας.

Σημεία Ενδιαφέροντος:

Αρχαιολογικοί Χώροι: Αρχαίο Θέατρο Τανάγρας, Θερμοπύλες, Αρχαίο Θέατρο Ερέτριας, Αρχαίο Θέατρο Χαιρώνειας, Ναός της Αυλιδείας Αρτέμιδος, Κοιλάδα Μουσών, Αρχαιολογικός Χώρος Μαντείο Τροφωνίου, Μυκηναϊκή Ακρόπολη Γλα, Αρχαιολογικός Χώρος Κωρύκειον Άντρον, Ναός του Δαφνηφόρου Απόλλωνα, Πέτρινο Θέατρο Λειβαδειάς, Αρχαίο Θέατρο Ορχομενού, Corycian Cave, Θολωτός Τάφος του Μινύα, Μνημείο του Λεωνίδα και οι 300 Σπαρτιάτες

Μουσεία: Αρχαιολογικό Μουσείο Δελφών, Αρχαιολογικό Μουσείο Σχηματαρίου, Αρχαιολογικό Μουσείο Αταλάντης, Αρχαιολογικό Μουσείο Ερέτριας, Αρχαιολογικό Μουσείο Χαλκίδας, Μουσείο Απολιθωμένων Θηλαστικών Κερασιάς, Μουσείο Φυσικής Ιστορίας, Αρχαιολογικό Μουσείο Χαλκίδας, Αρχαιολογικό Μουσείο Λαμίας, Λαογραφικό Μουσείο Λίμνης, Μουσείο Θυμάτων Ναζισμού, Αρχαιολογικό Μουσείο Θηβών, Σπηλιά του Σύλλα, Γιοκάλειο Ίδρυμα Καρύστου, Λαογραφικό Μουσείο Αγίας Άννας, Κέντρο ενημέρωσης Θερμοπυλών, Ιστορικό Εθνολογικό Μουσείο Λειβαδειάς, Αρχαιολογική Συλλογή Διστόμου, Αρχαιολογικό Μουσείο Χαιρώνειας, Αρχαιολογικό Μουσείο Χαλκίδας «Αρέθουσα», Λαογραφικό Μουσείο Ιστιαίας, Κόκκινο Σπίτι – Οικεία Μάλιου, Κεντρική Βιβλιοθήκη

Αξιοθέατα: Κάστρο Γλα – Μυκηναϊκό Κάστρο, Κάστρο των Ωρεών, Πύργος Δροσίνη Γούβες, Μπούρτζι, Κάστρο Καράμπαμπα, Μεσαιωνικό Κάστρο Λειβαδειάς, Πύργος του ρολογιού, Φάρος Κακή Κεφαλή Χαλκίδας, Ταύρος των Ωρεών, Αρχοντικό Τομπάζη (Κονάκι), Υψηλή Γέφυρα Ευρίπου, Παλιά Γέφυρα Ευρίπου, Κτήμα Μουσών

Οικισμοί: Παύλιανη, Αράχοβα, Αμφίκλεια, Μακρακώμη, Ερέτρια, Κύμη, Κάρυστος, Δρακόσπιτα Στύρων, Γαρδίκι, Στενή Δίρφυος, Υπάτη

Θρησκευτικοί Χώροι: Ναός Αγ. Κων/νου & Ελένης, Ιερά Μονή Παναγίας Δαμάστας, Ιερά Μονή Οσίου Λουκά

Φυσικό Τοπίο: Βιογουριος Farm, Παρνασσός, Λουτρά Αιδηψού, Λίμνη Νευρόπολης, Μεγάλο Λιβάρι Ιστιαίας, Πηγές Κρύας, Καταρράκτες Δρυμών, Καταρράκτες Παπάδες, Καταρράκτης Κρέμαση, Καταρράκτης Γερακιού, Καταρράκτες Δαφνοφούκι

Παραλίες: Ασπρονέρι, Γλύφα Αγιόκαμπος, Καμένα Βούρλα, Αρκίτσα, Λιχαδονήσια, Λίμνη Ευβοίας, Κουρεντή, Λιανή Άμμος, Παπαθανασίου, Νησιώτισσα, Άγιος Βασίλειος, Σαράντη, Σουβάλα,

Μέρη Αθλητικών Δραστηριοτήτων:

Χιονοδρομικό Κέντρο Παρνασσού: Πέρα από τις διαδρομές στο χιόνι για σκι και snowboard (23 πίστες), διαθέτει πρόσβαση σε ορειβατικές και ποδηλατικές διαδρομές.

Oxygen Paragliding

Freedom Paragliding

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:

Σιδηροδρομικός Σταθμός Θήβας

Σιδηροδρομικός Σταθμός Λειβαδιάς

Σιδηροδρομικός Σταθμός Λιανοκλαδίου

Υπεραστικό ΚΤΕΛ Νομού Ευβοίας

Υπεραστικό ΚΤΕΛ Επαρχίας Λειβαδιάς

ΚΤΕΛ Θήβας

Κέντρα Υγείας/ Νοσοκομεία:

Νοσοκομεία: Γ. Ν. Λαμίας, Γ. Ν. Θηβών, Γ. Ν. Χαλκίδας

Κέντρα Υγείας: Θηβών, Ιστιαίας, Μαντουδίου, Ψαχνών

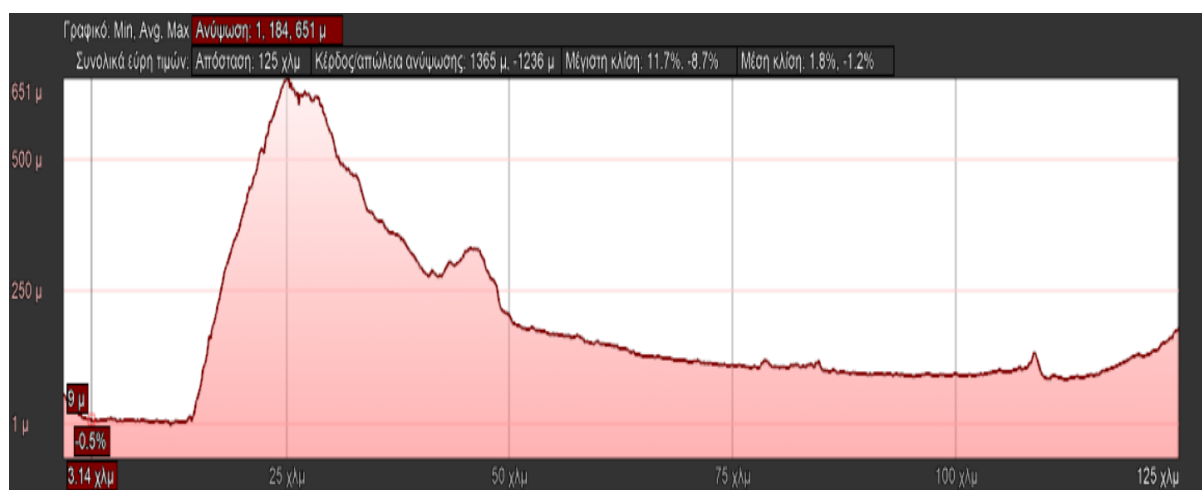
Διαδρομές:

Διαδρομή 6 Α: Λαμία - Θήβα



Εικόνα 76: Χάρτης διαδρομής 6 Α: Λαμία – Θήβα (γαλάζια διαδρομή)

Η διαδρομή αυτή είναι η πιο άμεση σύνδεση της Λαμίας με τη Θήβα μέσω ποδηλάτου, αφού προσπαθεί να αποφύγει τους ορεινούς όγκους και παραμένει στο ηπειρωτικό τμήμα της χώρας. Στο αρχικό της τμήμα, η διαδρομή αναγκάζεται να ξεπεράσει το ανατολικό τμήμα του όρους Οίτη, το οποίο χαρακτηρίζει μία απότομη κλίση, χωρίς όμως να ξεπερνάει το 11,7%. Στη συνέχεια, η διαδρομή είναι ομαλή και σχεδόν επίπεδη, με τη μέση κλίση να φτάνει μόνο μέχρι το 1,8%-1,2%. Είναι διαδρομή αρκετά μεγάλου μήκους, 125χλμ, ειδικά συγκρινόμενη με τις διαδρομές των άλλων τμημάτων.



Εικόνα 77: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 6 Α: Λαμία – Θήβα



Εικόνα 78: οι πηγές Κρύας βρίσκονται πολύ κοντά στο πέρασμα της διαδρομής 6 Α⁷¹

⁷¹ <https://www.briefingnews.gr/taxidia/imerisia-exormisi-stis-piges-kryas>

Η διαδρομή αυτή μπορεί να θεωρηθεί η πιο ελκυστική χερσαία διαδρομή για το τμήμα Λαμία – Θήβα, δεδομένου ότι πηγαίνει παραλιακά, κατά μήκος του βόρειου Ευβοϊκού κόλπου στο μεγαλύτερο τμήμα της, ενώ στη συνέχεια διασχίζει έναν ελαφρύ ορεινό όγκο, εναλλάσσοντας έτσι το τοπίο. Στις κλίσεις της θεωρείται απόλυτα βατή για οποιονδήποτε χρήστη, με την μέγιστη κλίση να μην ξεπερνάει το 7,3% και τη μέση κλίση να παραμένει στο 1%. Είναι μία διαδρομή μεγάλου μήκους, μετρώντας 141χλμ, καθώς μεγάλη είναι και η χιλομετρική απόσταση των δύο πόλεων μεταξύ τους, αλλά χρειάζεται να γίνει και μία παράκαμψη γύρω από το βουνό.



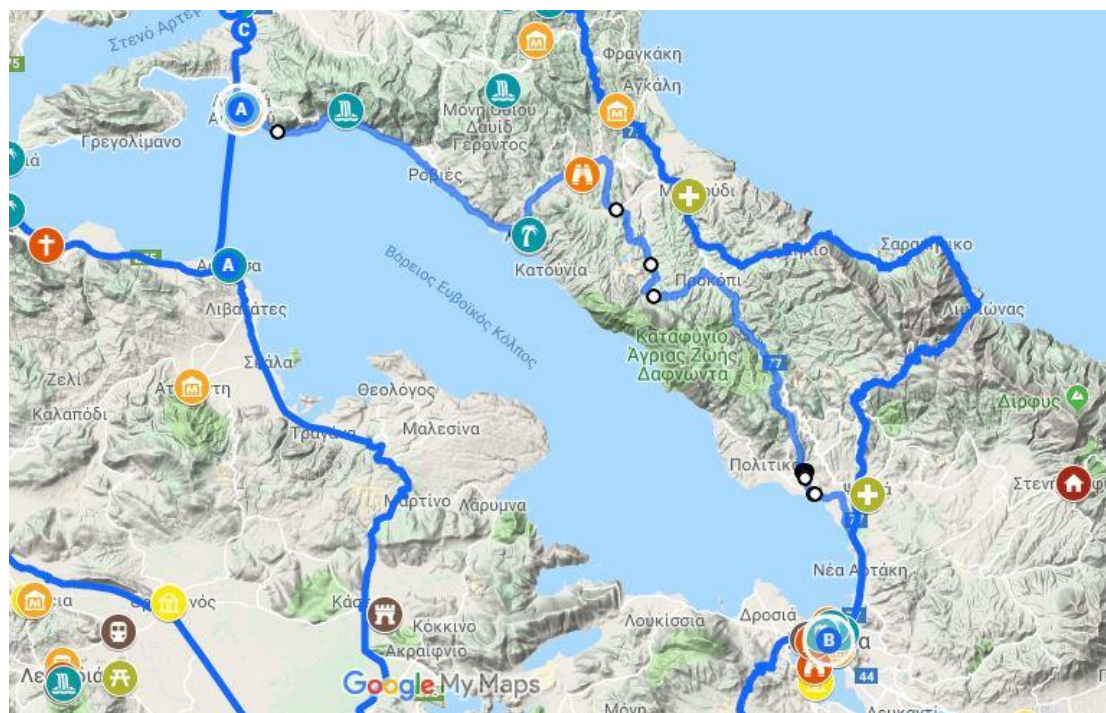
Εικόνα 80: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 6 Β: Λαμία – Θήβα



Εικόνα 81: η διαδρομή 6 Β περνάει από τα Καμένα Βούρλα⁷²

⁷² <http://mwlosnews.blogspot.com/2017/07/low-budget.html>

Διαδρομή 6 Γ: Λουτρά Αιδηψού - Χαλκίδα



Εικόνα 82: Χάρτης Διαδρομής 6 Γ: Λουτρά Αιδηψού – Χαλκίδα (γαλάζια διαδρομή)

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, επιλέχθηκαν κάποιες διαδρομές να περνούν από τη νησί της Εύβοιας, λόγω των ξεχωριστών τοπίων που προσφέρει και του ενδιαφέροντος της διαδρομής. Έτσι, δεδομένου ότι ο επισκέπτης θα περάσει μέσω ferry boat στα λουτρά Αιδηψού, στη συνέχεια θα διασχίσει όλο το νησί της Εύβοιας, φτάνοντας εν τέλει στη Χαλκίδα, απ' όπου και θα συνεχίσει στην ηπειρωτική Ελλάδα τη διαδρομή του.



Εικόνα 83: Λίμνη Ευβοίας⁷³

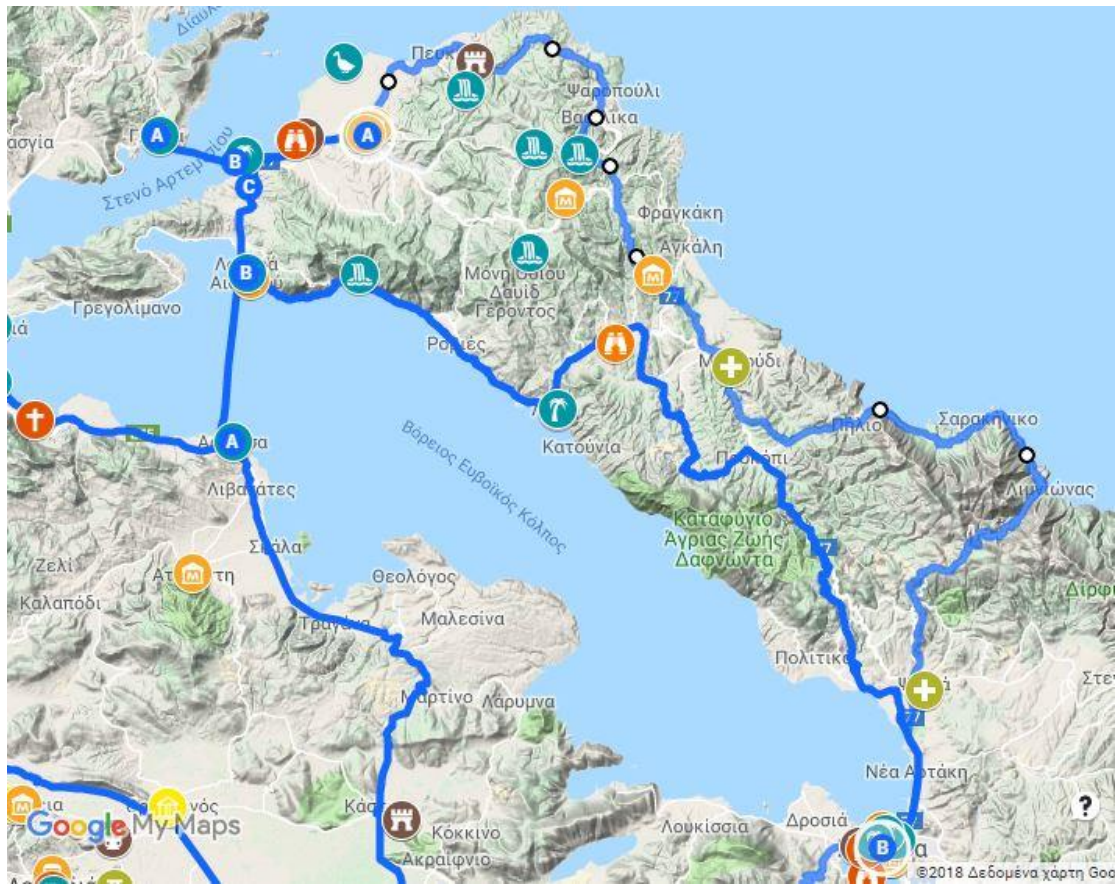
⁷³ <http://www.odigostoupoliti.eu/voria-evvia-sindiazoume-vouno-ti-thalassa/>

Η διαδρομή είναι επίσης μεγάλου μήκους, 107χλμ και παρουσιάζει έντονες αυξομειώσεις στο ανάγλυφο, χαρακτηριστικό του νησιού της Ευβοίας. Ξεκινώντας, η διαδρομή είναι σχετικά ομαλή με μικρές αυξομειώσεις των κλίσεων και στη συνέχεια αυξάνονται οι κλίσεις μέχρι να φτάσει στο χωριό των Ψαχνών, όπου στη συνέχεια ομαλοποιείται. Η μέγιστη κλίση φτάνει τα 18,7%, ενώ η μέση κλίση είναι από τις υψηλότερες, αγγίζοντας τα 3,3%-3,4%



Εικόνα 84: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 6 Γ: Λουτρά Αιδηψού – Χαλκίδα

Διαδρομή 6 Δ: Ιστιαία – Θήβα



Εικόνα 854: Χάρτης διαδρομής 6 Δ: Ιστιαία - Θήβα

Η διαδρομή αυτή παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς περνάει από τη βόρεια και ανατολική Εύβοια, περιοχές καταπράσινες, με υψηλά όρη, δάση, καταρράκτες και φυσικά ιδιαίτερες παραλίες. Είναι μία διαδρομή για εξειδικευμένους ποδηλάτες, η οποία όμως αξίζει να την επισκευτεί κανείς.



Εικόνα 86: Καταρράκτες Κρέμαση⁷⁴



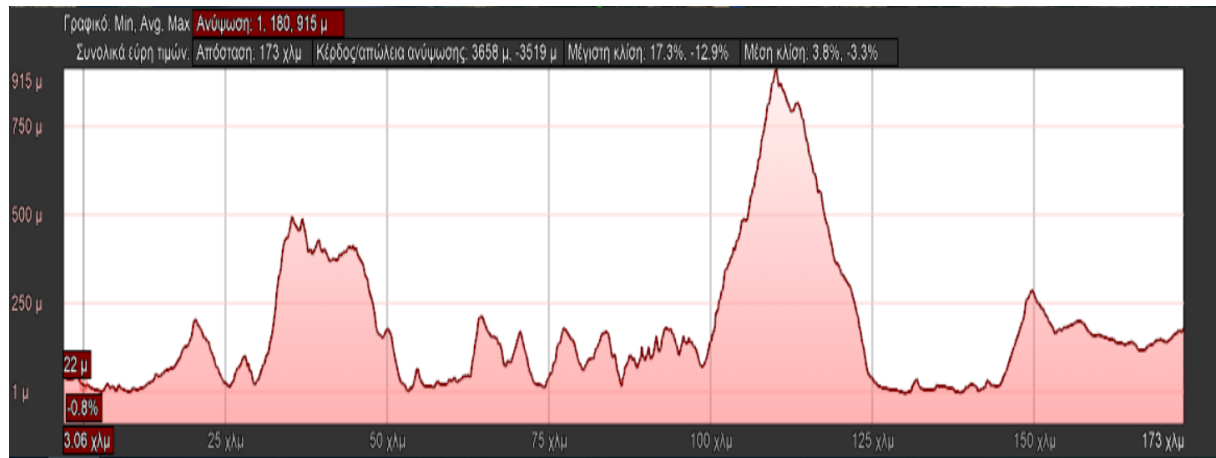
Εικόνα 87: Μικρό Λιβάρι Ιστιαίας⁷⁵

Όσον αφορά τα τεχνικά της χαρακτηριστικά, είναι η μεγαλύτερη που διασχίζει την Εύβοια, αλλά και η μεγαλύτερη όλων των τμημάτων ως στιγμής. Διανύει 173χλμ, έχει μη ομαλό έδαφος και χαρακτηρίζεται ως απαιτητική και κατάλληλη για ποδηλάτες με μεγάλη εμπειρία. Η μέγιστη κλίση φτάνει τα 17,3%-12,9%, ενώ η μέση κλίση, είναι

⁷⁴ http://atraposroute.blogspot.com/2016/04/blog-post_11.html

⁷⁵ <http://allvorioevia.blogspot.com/2008/12/kireasorg.html>

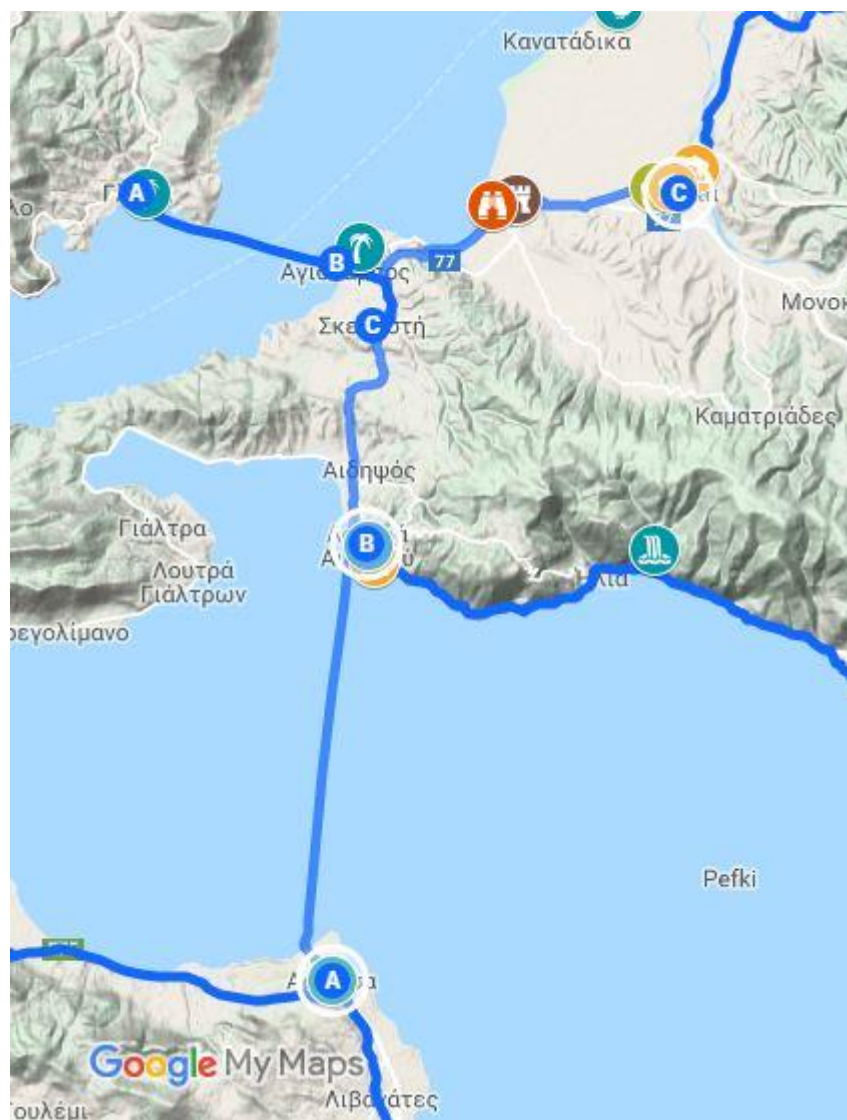
επίσης η υψηλότερη από όλες τις διαδρομές, όλων των τμημάτων και ενέρχεται στο 3,8%-3,3%.



Εικόνα 88: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 6 Δ: Ιστιαία - Θήβα

Διαδρομή 6 Ε: Αρκίτσα – Ιστιαία

Σε αυτή τη διαδρομή, δίνεται μία ακόμα εναλλακτική μεταφοράς ενός επισκέπτη από την περιοχή κοντά στον Άγιο Κωνσταντίνο στο νησί της Εύβοιας. Το τμήμα αυτό, όπως και το προηγούμενο, είναι στο μεγαλύτερο κομμάτι του θαλάσσιο και συνεχίζει μέχρι την Ιστιαία, όπου συναντάει τη διαδρομή Ιστιαία-Χαλκίδα-Θήβα.



Εικόνα 89: Χάρτης διαδρομής 6 Ε: Αρκίτσα - Ιστιαία

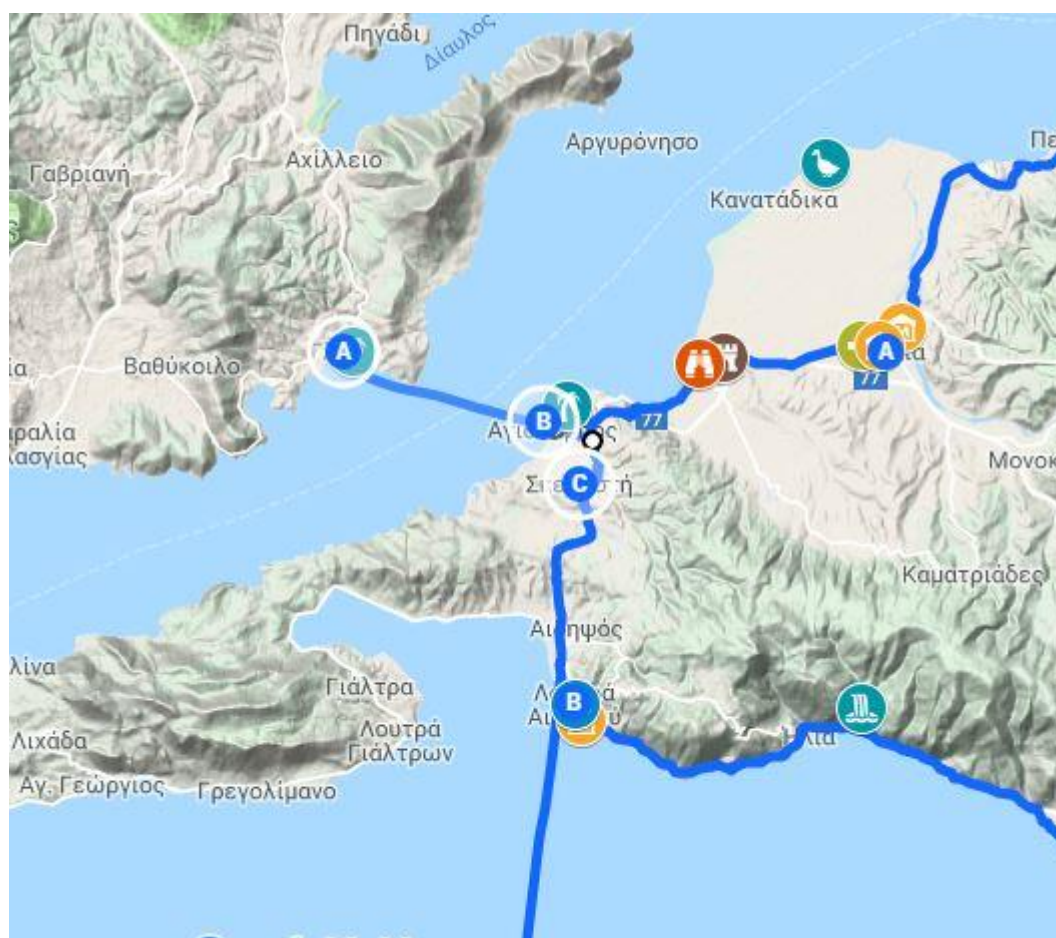
Η διαδρομή αυτή έχει πολύ μικρό μήκος (όπως η διαδρομή 6 Ζ Αρκίτσα-Ιστιαία) – μόνο 33,7χλμ. Είναι θαλάσσια στο μεγαλύτερο τμήμα της και εμφανίζει μόνο κάποιες κλίσεις στην πορεία προς Ιστιαία, όπου διασχίζει κάποια υψώματα.



Εικόνα 90: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής Ε: Αρκίτσα - Ιστιαία

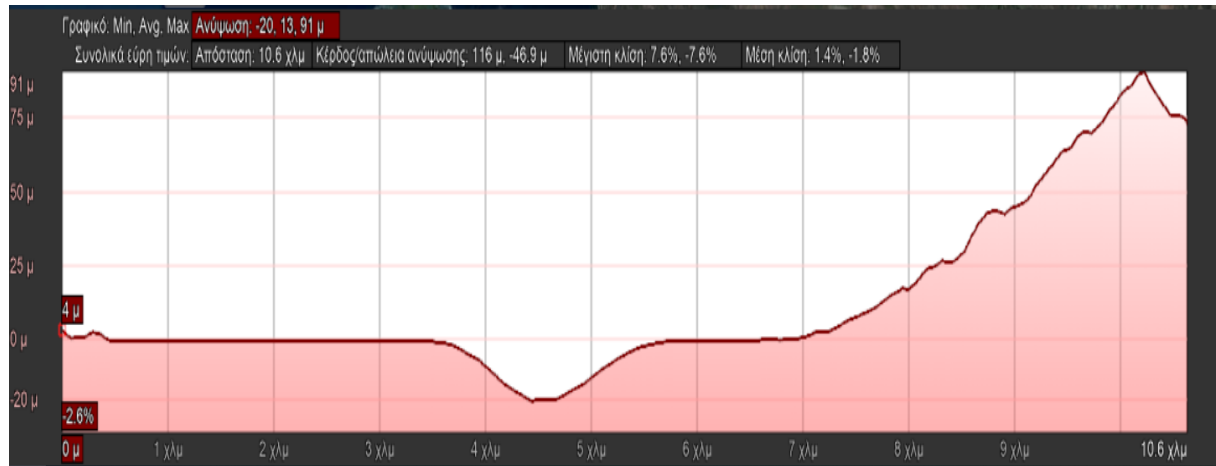
Διαδρομή 6 Z: Λιμάνι Γλύφας - Σκεπαστή

Η διαδρομή αυτή δείχνει τον τρόπο με τον οποίο μπορεί κάποιος να περάσει στο νησί της Εύβοιας από το λιμάνι της Γλύφας μέχρι τον Αγιοκάμπο. Η απόσταση είναι μικρή (10,6χλμ) και υπάρχουν καθημερινά ferry boat που ενώνουν τα δύο λιμάνια. Μετά τον Αγιοκάμπο, γίνεται σύνδεση με το χωριό της Σκεπαστής, απ' όπου περνάει η διαδρομή Αρκίτσα - Ιστιαία, με σκοπό να συνεχίσει στο υπόλοιπο τμήμα του νησιού.



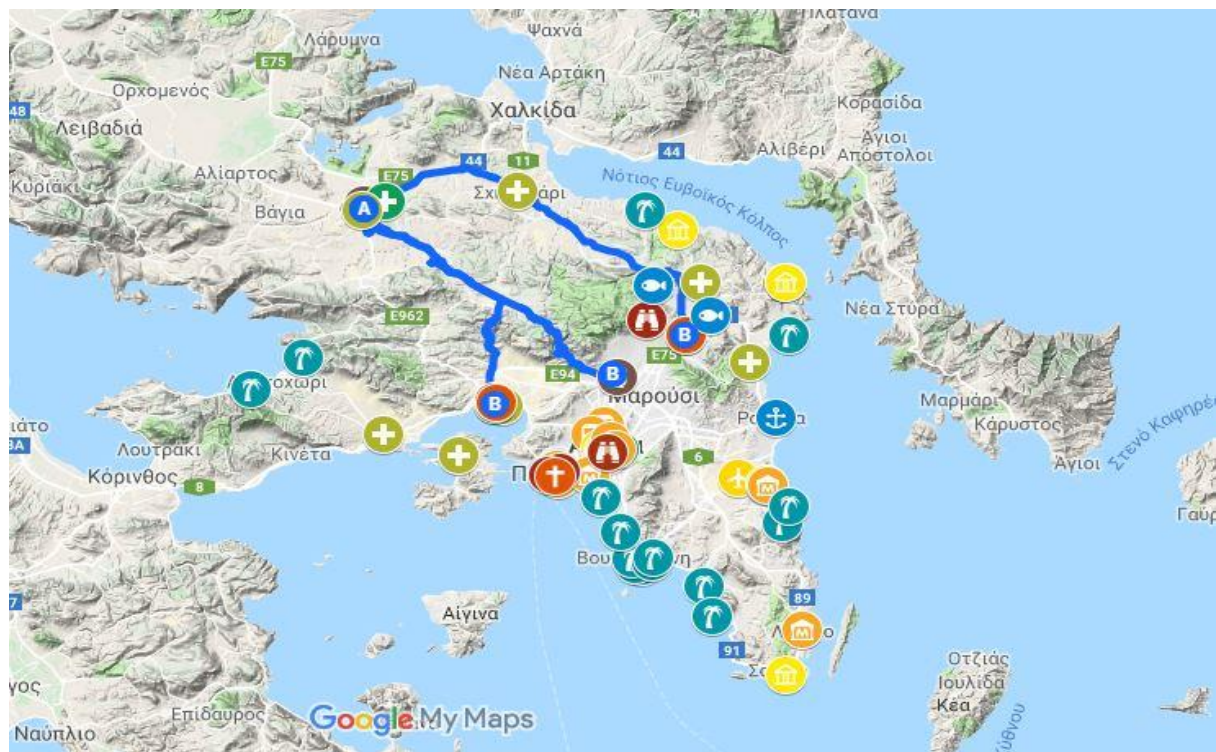
Εικόνα 91: Χάρτης διαδρομής 6 Z: Λιμάνι Γλύφας - Σκεπαστή

Η διαδρομή όπως είναι φυσικό, δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες κλίσεις, καθώς το μεγαλύτερο τμήμα της είναι θαλάσσιο, παρά μόνο όταν φτάνει στο χερσαίο τμήμα της που συναντάει κάποιο έλαφρύ ύψωμα. Η μέγιστη κλίση δεν ξεπερνάει το 7,6% και η μέση παραμένει στα 1,4%-1,8%.



Εικόνα 921: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 6 Ζ: Λιμάνι Γλύφας – Σκεπαστή

7° τμήμα: Θήβα – Αθήνα



Εικόνα 93: Χάρτης 7. Διαδρομές και Σημεία Ενδιαφέροντος στο τμήμα Θήβα - Αθήνα

Ο χάρτης αυτός δημιουργήθηκε στο My Maps του Google Maps και μπορεί να μελετηθεί στον παρακάτω σύνδεσμο:

<https://www.google.com/maps/d/edit?hl=el&mid=1pmm1ocJVHHLjbrGKiSFjKfR0OdD8MRO9&ll=38.246466414409554%2C23.762106866760178&z=10>

Αυτό το κομμάτι της διαδρομής αποτελεί το τελευταίο της, αλλά όχι το λιγότερο σημαντικό, καθώς η διαδρομή φτάνει στον τελικό προορισμό όχι μόνο του ελληνικού χώρου, αλλά και ολόκληρης της διαδρομής E11. Μέσω δύο διαφορετικών διαδρομών, καταλήγει στην ιστορική περιοχή της Αττικής, όπου ο επισκέπτης ανυπομονεί να φτάσει στην ιστορική πόλη της Αθήνας και είτε να παραμείνει εκεί, είτε να συνεχίσει προς την Πελοπόννησο μέσω της διαδρομής E8, ή να συνεχίσει προς κάποιο νησί του Αιγαίου Πελάγους. Η Αθήνα, ώντας η πρωτεύουσα της Ελλάδας, διαθέτει πλήθος επιλογών μεταφοράς, δικό της αστικό δίκτυο ποδηλατοδρόμων και πάμπολλα σημεία ενδιαφέροντος, είτε ιστορικού και αρχαιολογικού περιεχομένου χώρους και μουσεία, είτε σημεία φυσικού κάλλους, δάση, λίμνες και ποτάμια στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής.

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά όλα τα σημεία που θα ενδιέφεραν έναν πιθανό επισκέπτη ποδηλάτη, ξεκινώντας από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς μέσω των οποίων μπορεί να μεταβεί οπουδήποτε επιθυμεί εντός και εκτός Ελλάδος, τα Νοσοκομεία και τα Κέντρα Υγείας τα οποία μπορεί να χρειαστούν σε κάποια έκτακτη ανάγκη και τέλος, τα σημαντικότερα σημεία ενδιαφέροντος της περιοχής. Πιο αναλυτικά και τακτοποιημένα σε σειρά σπουδαιότητας:

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς:

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

Λιμάνι Ραφήνας

Λιμάνι Πειραιά

Σιδηροδρομικός Σταθμός Θήβας

Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών

Σιδηροδρομικός Σταθμός Αθηνών - Πελοποννήσου

ΚΤΕΛ Κηφισού

ΚΤΕΛ Λιοσίων

Νοσοκομεία / Κέντρα Υγείας

Νοσοκομεία: Νοσοκομείο Θήβας, Νοσοκομείο Ευαγγελισμός, Γενικό

Νοσοκομείο Παιδων «Αγία Σοφία», Αλεξάνδρα Γενικό Νοσοκομείο

Αθηνών

Κέντρα Υγείας: ΕΣΥ Κέντρο Υγείας Καπανδριτίου, Κέντρο Υγείας Ελευσίνας, Κέντρο Υγείας Σαλαμίνας, Κέντρο Υγείας Μεγάρων, Κέντρο Υγείας Σχηματαρίου, Κέντρο Υγείας Νέας Μάκρης, Κέντρο Υγείας Θηβών

Σημεία Ενδιαφέροντος:

Αρχαιολογικοί Χώροι:

- Αρχαιολογικός Χώρος Κεραμεικού: Αποτελεί ένα μικρό μέρος του αρχαίου αττικού δήμου των Κεραμείων. Αρχικά, υπήρξε περιοχή εγκατάστασης αγγειοπλαστών, όμως στη συνέχεια λόγω των συνεχών πλημμύρων, κρίθηκε μη ικανός για κατοίκηση και μετατράπηκε σε νεκροταφείο, στο σημαντικότερο της Αρχαίας Αθήνας.⁷⁶
- Αρχαιολογικός Χώρος Ελευσίνας: Ένα από τα σπουδαιότερα λατρευτικά κέντρα του αρχαίου κόσμου, όπου λατρευόταν η θεά Δήμητρα, η οποία δίδαξε στους Ελευσίνιους ιερές τελετές με άκρα μυστικότητα, τα «Ελευσίνια Μυστήρια».⁷⁷
- Αμφιάρειο: Το μεγαλύτερο ιερό της αρχαίας Ελλάδας αφιερωμένο στον χθόνιο θεό και ήρωα του Άργους Αμφιαράου. Αποτέλεσε το εθνικό ιερό του Ωρωπού, μιας από τις παλαιότερες πόλεις της αρχαίας Ελλάδας.⁷⁸
- Ναός Νεμέσεως Ραμνούς: Το περίφημο ιερό της Νεμέσεως που αποτελεί το σημαντικότερο ιερό της θεότητας στον ελλαδικό χώρο.⁷⁹
- Αρχαιολογικός Χώρος Ραμνούς: απλώνεται σε έναν λοφίσκο 30μ, πολύ κοντά στη θάλασσα, και περιλαμβάνει τα ερείπια του αρχαίου δήμου του Ραμνούντος, δηλαδή –πέρα από τα απομεινάρια του ναού της Νέμεσης– το φρούριο με το τείχος που περιβάλλει τον οικισμό, μικρά ιερά, το θέατρο και το γυμνάσιο της πόλης.⁸⁰
- Αρχαιολογικός χώρος Βραυρώνας: Αποτελείται από το ιερό της θεάς Βαυρωνίας Αρτέμιδος, ένα από τα αρχαιότερα και πιο σεβάσματα ιερά της Αττικής και τον γύρω χώρο (πρώην οικισμός - μια από τις 12 αρχαίες πόλεις της Αττικής).⁸¹
- Αρχαία Αγορά της Αθήνας: το κέντρο της πόλης κατά τη διάρκεια των κλασικών και ελληνοιστικών χρόνων. Περιλάμβανε

⁷⁶ http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2392

⁷⁷ http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2373

⁷⁸ http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2413

⁷⁹ http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2391

⁸⁰ http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2391

⁸¹ http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2419

τα σημαντικότερα δημόσια κτήρια και ιερά του άστεως και αποτελούσε κυρίως το οικονομικό κέντρο της πόλης, αλλά και το διοικητικό, φιλοσοφικό, εκπαιδευτικό, κοινωνικό, πολιτιστικό, πολιτικό, δικαστικό, εμπορικό και θρησκευτικό.⁸²

- Ακρόπολη Αθηνών: το σπουδαιότερο και μεγαλοπρεπέστερο ιερό της αρχαίας πόλης, αφιερωμένο, κατά κύριο λόγο, στην προστάτιδα θεά της, την Αθηνά.⁸³
- Αρχαιολογικός Χώρος Σούνιο: Σημαντικό στρατηγικό σημείο της πόλης - κράτος των Αθηνών απ' όπου έλεγχε το θαλάσσιο πέρασμα προς το Αιγαίο και τον Πειραιά, καθώς και τη χερσόνησο της Λαυρεωτικής.⁸⁴
- Ωδείο Ηρώδου Αττικού: Κατασκευάστηκε στην αρχαία Αθήνα και οικοδομήθηκε εκ νέου τον 2^ο αι. μ.Χ. από τον Ηρώδη τον Αττικό, γόνο μεγάλης Αθηναϊκής οικογένειας και ευεργέτη. Φιλοξενεί μέχρι σήμερα κορυφαίες διεθνώς παραστάσεις μουσικής, χορού και θεάτρου.⁸⁵

Μουσεία

- Αρχαιολογικό Μουσείο Ελευσίνας: φιλοξενεί κυρίως ευρήματα από τις ανασκαφές του Ιερού της Δήμητρας και του δυτικού νεκροταφείου της Ελευσίνας και γενικότερα μνημεία από την αρχαιοελληνική και ρωμαϊκή εποχή, με κύριο θέμα την αρπαγή της Περσεφόνης.
- Αρχαιολογικό Μουσείο Λαυρίου: Εκτίθενται ευρήματα από διάφορες θέσεις της Λαυρεωτικής, που καλύπτουν όλη την αρχαιότητα, από τη Νεολιθική (μεταλλεύματα) έως την Παλαιοχριστιανική περίοδο.⁸⁶
- Αρχαιολογικό Μουσείο Βραυρώνας: ευρήματα από την ανασκαφή του ιερού της Βραυρώνας, καθώς και αρχαιότητες από την ευρύτερη περιοχή της Μεσογαίας.⁸⁷
- Μουσείο Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων: εκθέτει αντικείμενα της ιστορίας των τραίνων των λεωφορείων και του τραμ, στην Αθήνα και τον Πειραιά.⁸⁸

⁸² http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2485
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1_%CE%91%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AC_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1%CF%82

⁸³ http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2384

⁸⁴ http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2390

⁸⁵ http://odysseus.culture.gr/h/2/gh251.jsp?obj_id=6622

⁸⁶ <https://www.gtp.gr/TDirectoryDetails.asp?id=24899&lng=1>

⁸⁷ http://odysseus.culture.gr/h/1/gh151.jsp?obj_id=3359

⁸⁸ <http://www.greekguide.com/gr/athens/mouseio-ilektrikon-sidirodromon/e/399139467082>

- Μουσείο Ακρόπολης: Ένα από τα σπουδαιότερα στον κόσμο, εκθέτει ευρήματα κυρίως από τον ιερό βράχο της Ακρόπολης των Αθηνών και πρωτότυπα έργα της αρχαϊκής και κλασικής ελληνικής τέχνης.⁸⁹
- Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο: το μεγαλύτερο μουσείο της Ελλάδας και από τα σημαντικότερα στον κόσμο. Στις συλλογές του διαθέτει πάνω από 11.000 εκθέματα, που προσφέρουν στον επισκέπτη ένα πανόραμα του αρχαίου ελληνικού πολιτισμού από τις αρχές της προϊστορίας έως την ύστερη αρχαιότητα.⁹⁰
- Αρχαιολογικό Μουσείο Πειραιά: Εκθέματα από την ευρύτερη περιοχή του Πειραιά και της αττικής παραλίας, περιοχής που κατά την αρχαιότητα γνώρισε μεγάλη ακμή τόσο ως εμπορικό κέντρο της ανατολικής Μεσογείου όσο και ως πολεμικός ναύσταθμος της αρχαίας Αθήνας.⁹¹
- Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος: παρουσιάζει τη δημιουργία, ιστορία και εξέλιξη του Ναυτικού των Ελλήνων από την προϊστορική εποχή ως τις μέρες μας.
- Ευγενίδειον Πλανητάριον: το μεγαλύτερο και καλύτερα εξοπλισμένο ψηφιακό πλανητάριο στον κόσμο. Γνωστοποιεί στο ευρύ κοινό τα επιτεύγματα της επιστήμης και της επιστημονικής έρευνας και τεχνολογίας.⁹²
- Μουσείο Κυκλαδικής Τέχνης: περισσότερα από 3.000 αντικείμενα Κυκλαδικής, Αρχαίας Ελληνικής και Κυπριακής Τέχνης.⁹³

Μέρη Ενδιαφέροντος:

- ❖ Αναφιώτικα Πλάκα: όμορφη συνοικία με κυκλαδίτικη αρχιτεκτονική⁹⁴
- ❖ Σιδηροδρομικός Σταθμός Ελευσίνας: Ένα από τα παλαιότερα ιστορικά βιομηχανικά κτήρια της νεότερης Ελευσίνας, που οικοδομήθηκε στα τέλη του 19ου αιώνα (1884)⁹⁵

⁸⁹ http://odysseus.culture.gr/h/1/gh151.jsp?obj_id=16781

⁹⁰ <http://www.namuseum.gr/welcome-gr.html>

⁹¹ http://odysseus.culture.gr/h/1/gh151.jsp?obj_id=3371

⁹² <http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=NODE&cnode=23>

⁹³ http://www.visitgreece.gr/el/culture/museums/museum_of_cycladic_art

⁹⁴ <http://www.travelstyle.gr/anafiotika-to-nisi-tis-a8inas-stin-plaka/>

⁹⁵ <http://www.touristorama.com/%CF%80%CE%B1%CE%BC%CE%B5-%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CF%84%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%B1-04536>

- ❖ Βασιλικά Ανάκτορα Τατόι: το θερινό ανάκτορο της πρώην βασιλικής οικογένειας της Ελλάδας⁹⁶
- ❖ Δημοτικό Θέατρο Πειραιά: νεοκλασικό εντυπωσιακό κτήριο εσωτερικά και εξωτερικά, χτισμένο το 1985⁹⁷
- ❖ Το Λιοντάρι του Πειραιά: αντίγραφο του μαρμάρινου γλυπτού, που προσομοιάζει τον "Λέοντα της Χαιρωνείας", το οποίο βρισκόταν στον μυχό του λιμένα του Πειραιά μέχρι το 1687 όταν το απήγαγε ο Φραγκίσκος Μοροζίνι και σήμερα κοσμεί την είσοδο του ναυστάθμου της Βενετίας.⁹⁸
- ❖ Ακαδημία Πλάτωνος: Πάρκο και αρχαιολογικός χώρος ιδιαίτερης σημασίας.⁹⁹

Χώροι Λατρείας:

- Άγιος Ζαχαρίας Ελευσίνας: Μεταβυζαντινός Ναός στους τοίχους του οποίου έχουν ενσωματωθεί μαρμάρινα αρχιτεκτονικά μέλη και αρχαίες επιγραφές. Είναι κτισμένος πάνω στα θεμέλια τρίκλιτης παλαιοχριστιανικής βασιλικής (5ος - 6ος αιώνας μ.Χ.), λείψανα της οποίας είναι ορατά γύρω από το ναό.¹⁰⁰
- Άγιος Νικόλαος Πειραιά: Θεωρείται από τους ωραιότερους ναούς του Πειραιά και ένας από τους παλαιότερους της νέας πόλης του Πειραιά, έτσι όπως αυτή διαμορφώθηκε μετά την Επανάσταση της Ανεξαρτησίας από τους Τούρκους το 1821 και την ίδρυση του νέου ελληνικού κράτους μετά το 1930.¹⁰¹

⁹⁶ <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A4%CE%B1%CF%84%CF%8C%CE%B9>

⁹⁷

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B7%CE%BC%CE%BF%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%98%CE%AD%CE%B1%CF%84%CF%81%CE%BF_%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CE%AC

⁹⁸

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9F_%CE%9B%CE%AD%CF%89%CE%BD_%CF%84%CE%BF%CF%85_%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CF%8E%CF%82

⁹⁹

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BA%CE%B1%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_%CE%A0%CE%BB%CE%AC%CF%84%CF%89%CE%BD%CE%BF%CF%82

¹⁰⁰

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%8C%CF%82_%CE%91%CE%B3%CE%AF%CE%BF%CF%85_%CE%96%CE%B1%CF%87%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1_%CE%95%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CF%82

https://enromiosini.gr/romnios/xarths_rvmnivr/%CE%B1%CE%B3%CE%B9%CE%BF%CF%83-%CE%B6%CE%B1%CF%87%CE%B1%CF%81%CE%B9%CE%B1%CF%83-%CE%B1%CE%B8%CE%B7%CE%BD%CE%B1/

¹⁰¹

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%99%CE%B5%CF%81%CF%8C%CF%82_%CE%9D%CE%B1%CF%8C%CF%82_%CE%91%CE%B3%CE%AF%CE%BF%CF%85_%CE%9D%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BB%CE%AC%CE%BF%CF%85_%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CF%8E%CF%82

- Μητροπολιτικός Ναός Αθηνών Ευαγγελισμός της Θεοτόκου: Από τα πρώτα μεγάλα μνημεία της Αθήνας ως πρωτεύουσας. Αποτελεί συνδυασμό του νεοκλασικού και του ελληνο-βυζαντινού αρχιτεκτονικού ρυθμού.¹⁰²
- Ιερός Ναός Αγίου Γεωργίου Λυκαβηττού: Χτίστηκε το 1870 με κυκλαδίτικη αρχιτεκτονική και θέα όλη την Αθήνα.¹⁰³
- Ναός Αγίου Δημητρίου, Λόφος Φιλοπάππου: Μικρός ναός μέσα σε δάσος με εντυπωσιακή εξωτερική διακόσμηση με γεωμετρικά σχέδια από πηλό και μάρμαρο. Η αναστήλωση του ναού έγινε το 1955 και οι τοιχογραφίες του χρονολογούνται από το 1735.¹⁰⁴
- Ιερά Μονή Ασωμάτων – Πετράκη: Από τις παλαιότερες και σημαντικότερες εκκλησίες της Αθήνας, με μεγάλη ιστορία. Χτίστηκε μάλλον γύρω στο 12ο αιώνα. Στο εσωτερικό φέρει τοιχογραφίες του 1719.¹⁰⁵
- Μονή Δαφνίου, Δαφνί: Το μεγαλύτερο μοναστηριακό συγκρότημα της Αθήνας και σημαντικό βυζαντινό μνημείο. Ιδρύθηκε την πρώιμη βυζαντινή εποχή. Μοναδική αρχιτεκτονική, σπάνια ψηφιδωτά, ανήκει στον κατάλογο των προστατευόμενων μνημείων της UNESCO.¹⁰⁶
- Μονή Καισαριανής: Βυζαντινό μοναστήρι του 11ου αιώνα σε καταπράσινη τοποθεσία στον Υμηττό. Η μονή αποκαταστάθηκε το 1952 με τη συμβολή διακεκριμένων αρχαιολόγων. Το 1993 η περιοχή η οποία περιλαμβάνει τη μονή, τον παρακείμενο ελαιώνα, το βοτανικό κήπο και άλλα μνημεία, ανακηρύχθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση ένας από τους 58 "Ιστορικούς Κήπους της Ευρώπης".¹⁰⁷

Λίμνες:

- Λίμνη Βουλιαγμένης: Ιαματικά νερά, υποβρύχιο σπήλαιο, ξεχωριστή βλάστηση εντός και εκτός της λίμνης, μέλος του δικτύου NATURA 2000.¹⁰⁸
- Λίμνη Μαραθώνα: τεχνητή λίμνη που δημιουργήθηκε με σκοπό την ύδρευση της Αθήνας. Το φράγμα είναι επενδυμένο με

¹⁰² http://www.religiousgreece.gr/athens-attica/-/asset_publisher/lpcrESIL5iOO/content/metropole-athenon

¹⁰³ <https://www.cityofathens.gr/praktikes-pliories/ekklisies>

¹⁰⁴ <https://www.cityofathens.gr/praktikes-pliories/ekklisies>

¹⁰⁵ <https://www.cityofathens.gr/praktikes-pliories/ekklisies>

¹⁰⁶ <https://www.cityofathens.gr/praktikes-pliories/ekklisies>

¹⁰⁷ <https://www.cityofathens.gr/praktikes-pliories/ekklisies>

¹⁰⁸ <https://www.limnivolagmenis.gr/about/>

πάλλευκο πεντελικό μάρμαρο, όπως ο Παρθενώνας και το Παναθηναϊκό Στάδιο. Έχει έναν μικρό μαρμάρينو ναΐσκο στη βάση του και Μουσείο Νερού.¹⁰⁹

- ο Λίμνη Μπελέτση: υγροβιότοπος, όμορφο τοπίο, πουλιά και ψάρια, πεζοπορία.¹¹⁰

Παραλίες:

Παραλία Αυλάκι
Ερωτοσπηλιά
Παραλία Σχοινιά
Ακτή του Ήλιου
Παραλία Αστέρα Γλυφάδας
Αστέρας Βουλιαγμένης
Παραλία Καβούρι
Λιμανάκια Βάρκιζας
Παραλία Yabanaki
Grand Beach in Grand Resort Lagonissi
Παραλία Ψάθας
Παραλία Αλεποχώρι Σχίνος
Παραλία Σκάλα Ωρωπού

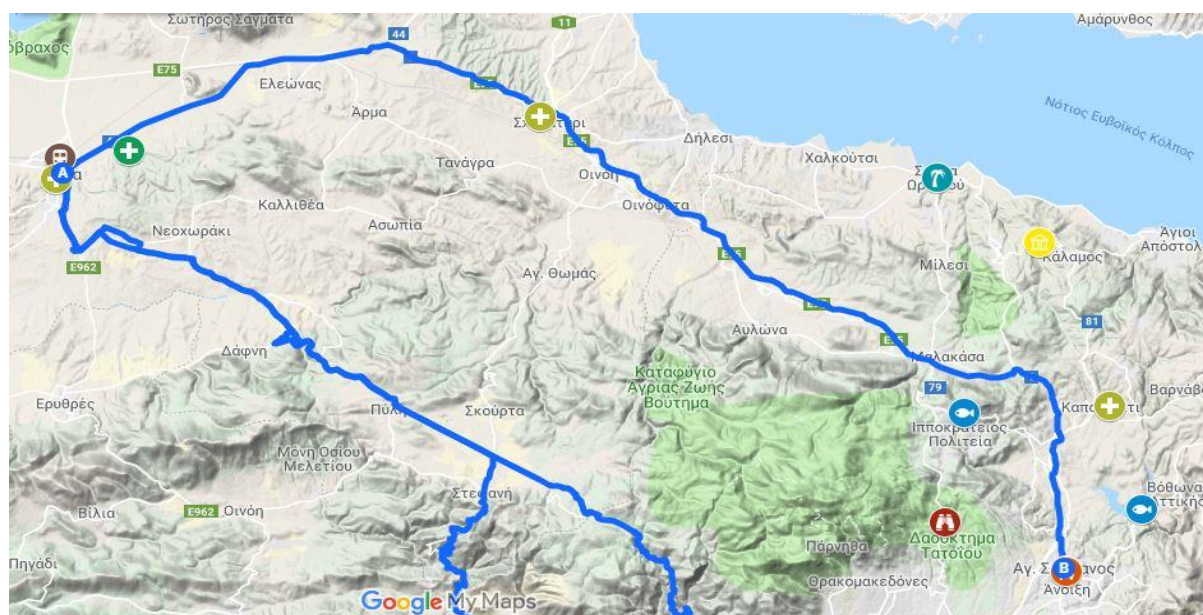
Διαδρομές:

Σε αυτό το τμήμα δίνονται διάφορες εναλλακτικές για την προσέγγιση της πόλης των Αθηνών, ξεκινώντας από την Θήβα. Αρχικά παρουσιάζεται η επιλογή Α: Θήβα – Άγιος Στέφανος, απ' όπου κάποιος θα μπορεί να μεταβεί στο κέντρο της πόλης μέσω του σιδηροδρομικού σταθμού, των αστικών λεωφορείων ή ακολουθώντας το δίκτυο ποδηλατοδρόμων προς την Κηφισιά. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται η εναλλακτική να κατευθυνθεί ο ποδηλάτης προς την περιοχή των Αχαρνών, απ' όπου υπάρχει επίσης ο προαστιακός σιδηρόδρομος, καθώς επίσης και σταθμοί του μετρό, ενώ συνεχίζοντας νότια, μπορεί να φτάσει μέχρι την επίσης ιστορική πόλη της Ελευσίνας και στη συνέχεια να μεταβεί προς τον Ισθμό της Κορίνθου και την Πελοπόννησο, συναντώντας τις χαράξεις της Ευρωπαϊκής διαδρομής Eurovelo E8. Πιο αναλυτικά:

¹⁰⁹ <https://exploringgreece.tv/attiki-i-limni-tou-marathona/>

¹¹⁰ https://www.athensvoice.gr/social/your-stories/350725_kyriakatiki-volta-sti-limni-mpeletsj
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9B%CE%AF%CE%BC%CE%BD%CE%B7_%CE%9C%CF%80%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CF%83%CE%B9

Διαδρομή 7 Α: Θήβα - Άγιος Στέφανος



Εικόνα 94: Η διαδρομή 7 Α

Η διαδρομή των 66 χλμ από τη Θήβα μέχρι τον Άγιο Στέφανο, αποτελεί την προτεινόμενη διαδρομή για προσέγγιση στην περιοχή της Αττικής, καθώς είναι η πιο ομαλή ως προς τις κλίσεις (μέγιστη κλίση: 7.4%-7.2%, μέση κλίση: 2.0%-1.7%) και προσεγγίζει τις παραλιακές περιοχές της βόρειας και ανατολικής Αττικής. Η ομαλότητά της, την κάνει ικανή να χρησιμοποιηθεί από ποδηλάτες οποιουδήποτε επιπέδου και φυσικής κατάστασης. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η διαδρομή φθάνει μέχρι τον Άγιο Στέφανο, απ' όπου οι ποδηλάτες μπορούν να επιβιβάζονται στον σιδηροδρομικό σταθμό με κατεύθυνση το κέντρο της Αθήνας, σε κάποιο αστικό λεωφορείο με κατεύθυνση την Κηφισιά, ή να ακολουθούν το ήδη σχεδιασμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, με κατεύθυνση την Κηφισιά και το κέντρο.



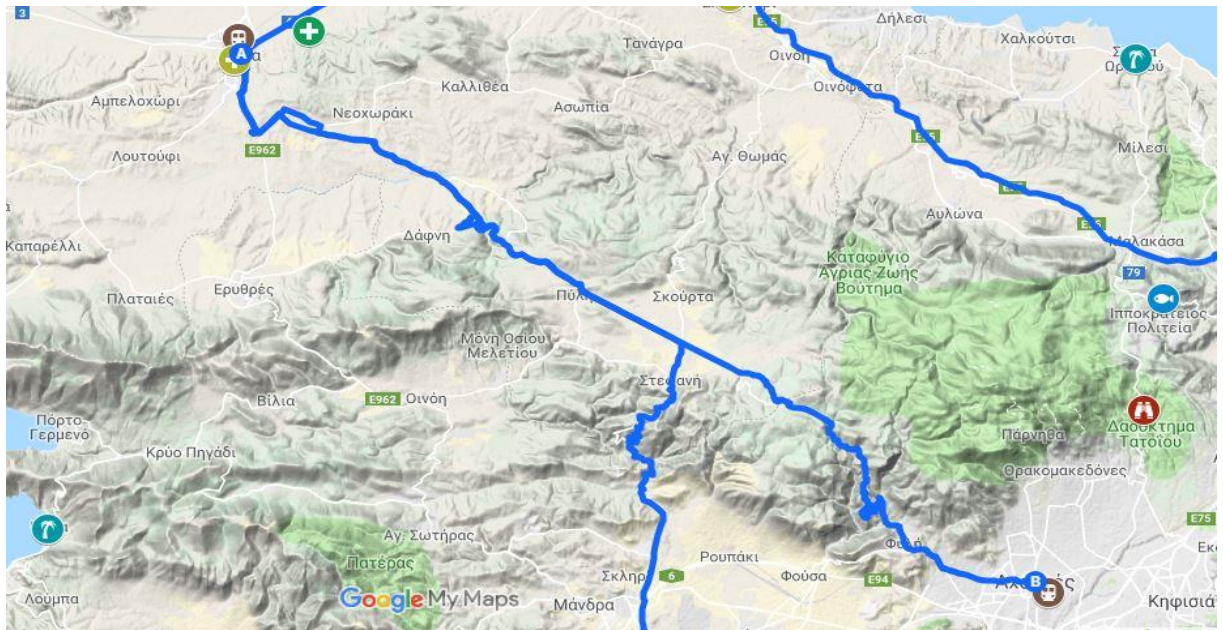
Εικόνα 95: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 7 Α: Θήβα - Αγ. Στέφανος



Εικόνα 96: η διαδρομή 7 Α περνάει πολύ κοντά από τη λίμνη Μπελέτσι¹¹¹

¹¹¹ <http://www.thetoc.gr/taksidia/article/limni-mpeletsi-i-istoria-tis-agnwstis-limnis-tis-athinas>

Διαδρομή 7. Β Θήβα – Αχαρνές



Εικόνα 97: Διαδρομή 7 Β: Θήβα – Αχαρνές

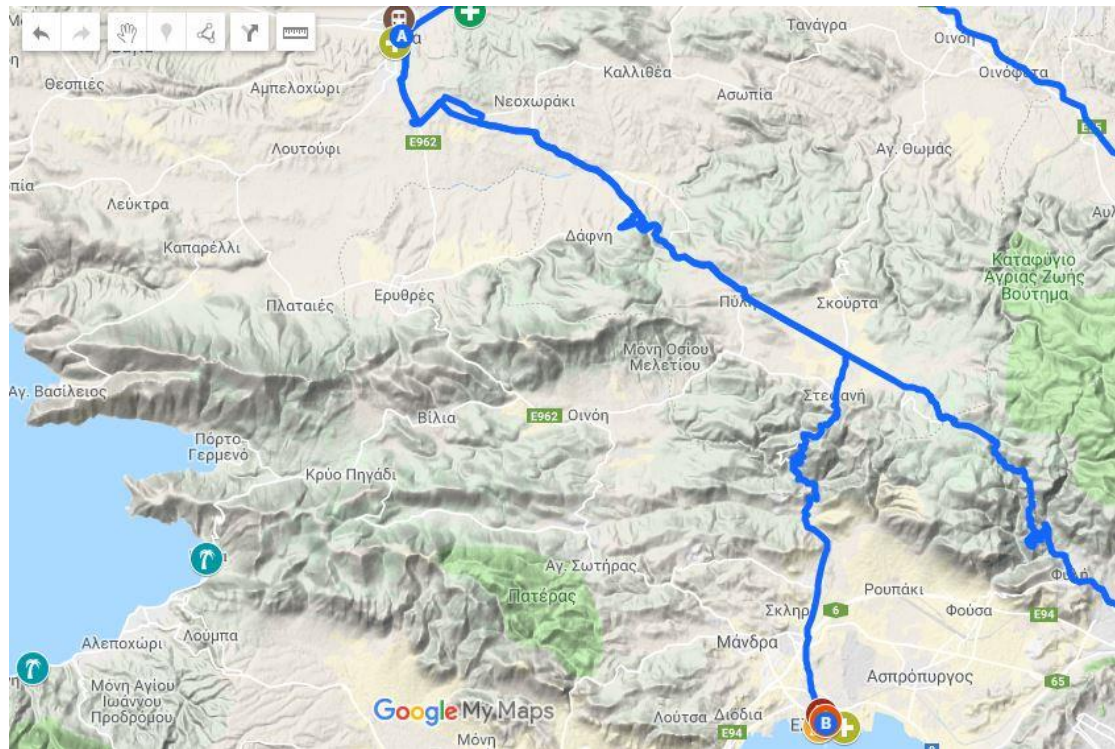
Η εναλλακτική αυτή διαδρομή των 63,6 χιλιομέτρων από τη Θήβα προς τις Αχαρνές, δίνει μία εναλλακτική επιλογή, η οποία προσεγγίζει περισσότερο το κέντρο της Αθήνας, δίνοντας στους ποδηλάτες την ευκαιρία να πάρουν το μετρό ή τον προαστιακό σιδηρόδρομο και να μεταβούν σε όποια περιοχή της Αθήνας και της Αττικής επιθυμούν. Μέσω της κόκκινης γραμμής του μετρό, μπορούν να μεταβούν προς τη Δυτική Αττική, αλλά και την νότια και την παραλιακή ζώνη, όπως επίσης και να μεταφερθούν στο κέντρο της Αθήνας, στο Σύνταγμα και την Ακρόπολη. Μέσω του προαστιακού σιδηροδρόμου μπορούν να φθάσουν άμεσα στο αεροδρόμιο Αθηνών και φυσικά μέσω του σιδηροδρομικού δικτύου να μεταβούν σε οποιοδήποτε μέρος της Ελλάδας.

Η διαδρομή αυτή χαρακτηρίζεται υψηλότερης δυσκολίας σε σχέση με την Α' επιλογή, καθώς διασχίζει αναγκαστικά το βουνό της Πάρνηθας και οι μέγιστες κλίσεις της αγγίζουν το 13,8%, ενώ η μέση είναι ανάμεσα στο 3,4%-3,2%, όπως φαίνεται και στο προφίλ ανύψωσης στην Εικόνα ... παρακάτω.



Εικόνα 98: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 7 Β: Θήβα – Αχαρνές

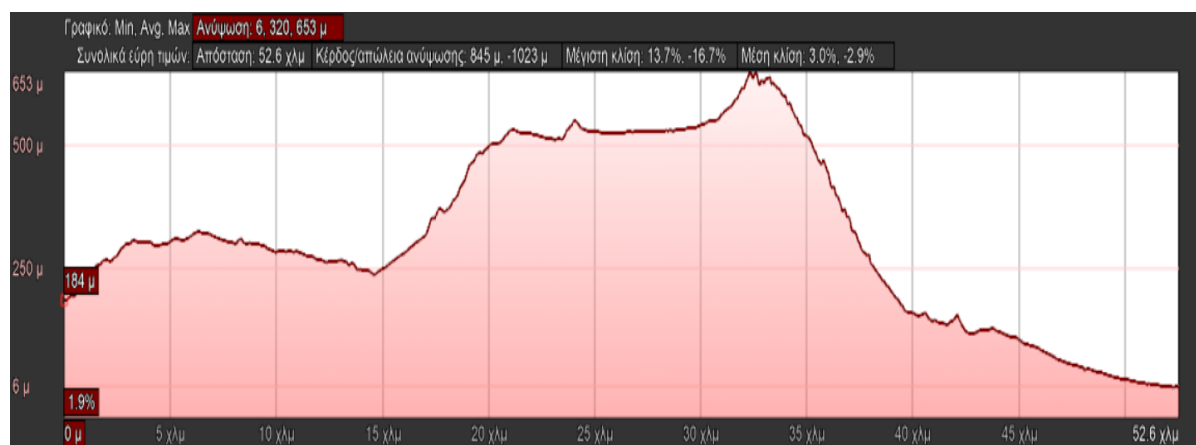
Διαδρομή 7. Γ Θήβα – Ελευσίνα



Εικόνα 99: Διαδρομή 7 Γ: Θήβα - Ελευσίνα

Η διαδρομή αυτή αποτελεί μία ακόμα εναλλακτική πρόταση στους επισκέπτες που επιθυμούν να εξερευνήσουν την ιδιαίτερης σημασίας αρχαία πόλη της Ελευσίνας και πιθανώς στη συνέχεια να συνεχίσουν προς την Κόρινθο και την Πελοπόννησο. Η Ελευσίνα αποτελούσε στην αρχαιότητα μία από τις 5 ιερές πόλεις (μαζί με την Αθήνα, την Ολυμπία, τους Δελφούς και τη Δήλο), αποτελώντας έτσι σημαντικό θρησκευτικό κέντρο λατρείας, ενώ εκεί κατέληγε η Ιερά Οδός. Σήμερα, έχει εκλεγεί Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης 2021, ενώ ταυτόχρονα διατηρεί μία σημαντική βιομηχανική ζώνη (Ελληνικά Πετρέλαια, Διυλιστήρια, κλπ). Όλα αυτά, την καθιστούν σημαντικό προορισμό για τον επισκέπτη, για τον πολιτισμικό χαρακτήρα της καθώς και τις αντιθέσεις που προσφέρει.¹¹²

Η ποδηλατική διαδρομή Θήβα - Ελευσίνα διανύει 52,6χλμ και παρουσιάζει αυξημένες κλίσεις σε ορισμένα σημεία που διασχίζει κάποιους ορεινούς όγκους. Οι μέγιστες κλίσεις κυμαίνονται στο διάστημα 13,7%-16,7%, ενώ η μέση κλίση είναι σταθερή στα 2,9%-3,0%.



Εικόνα 100: Προφίλ Ανύψωσης Διαδρομής 7 Γ: Θήβα - Ελευσίνα

Διαδρομή 7. Δ Ελευσίνα – Αχαρνές

Για τους λόγους που αναφέρθηκαν παραπάνω σχετικά με τη σημασία μίας επίσκεψης στην ιδιαίτερη πόλη της Ελευσίνας, δημιουργήθηκε και μία διαδρομή που να ενώνει απ' ευθείας την Ελευσίνα με την

112

<http://www.elculture.gr/blog/article/%CE%B5%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%AF%CE%BD%CE%B1-%CE%BC%CF%8D%CE%B8%CE%BF%CE%B9-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B5%CF%82/>
<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%AF%CE%BD%CE%B1>
<https://www.lifo.gr/team/politismos/59643>

Αθήνα, έτσι ώστε όποιος επισκέπτης το επιθυμεί να μπορεί να μεταβεί από τη μία στην άλλη άμεσα.

Η διαδρομή είναι μικρού μήκους και αρκετά ομαλή, καθώς δεν περνάει από κανένα ορεινό όγκο, συνεπώς είναι κατάλληλη για όλους τους χρήστες, ανεξαρτήτου ηλικίας και επιπέδου φυσικής κατάστασης. Η απόσταση είναι μικρή, και μπορεί εύκολα να οργανωθεί μονοήμερη εκδρομή από και προς την Αθήνα.

Γ' ΜΕΡΟΣ: ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΜΕΛΕΤΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Σε αυτό το τμήμα της μελέτης παρουσιάζονται κάποιες επιπλέον πληροφορίες που μπορούν να προσφερθούν στον επισκέπτη ποδηλάτη έτσι ώστε να βελτιώσουν τον προγραμματισμό του ταξιδιού του, τη διαμονή του στη χώρα, αλλά και την εμπειρία του σ' αυτήν. Να σημειωθεί ότι, εντός των χρονικών περιορισμών μίας διπλωματικής εργασίας αλλά και έλλειψης των κατάλληλων εργαλείων, δεν προστέθηκαν σε όλο το τμήμα της παρούσας μελέτης, παρατίθενται όμως παρακάτω ως βοηθητικά στοιχεία για την εξέλιξη του έργου. Έτσι παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά:

A. Κλιματολογικές Συνθήκες της κάθε περιοχής

Ο καιρός, το μικροκλίμα και οι συνθήκες που επικρατούν σε κάθε περιοχή είναι ένα πολύ σημαντικό στοιχείο που αφορά τον κάθε ποδηλάτη, καθώς έρχεται σε άμεση επαφή με το φυσικό περιβάλλον. Είναι ένα στοιχείο που σίγουρα θα συμβουλευτεί, τόσο στον προγραμματισμό του ταξιδιού του, όσο και κατά τη διάρκεια αυτού. Έτσι, θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα στο χρήστη να επισκέπτεται κάποια συγκεκριμένη σελίδα με ακριβή πρόγνωση του καιρού για κάθε περιοχή που τον ενδιαφέρει. Προτείνεται, στη σελίδα την οποία θα δίνονται όλες οι πληροφορίες σχετικά με τη διαδρομή ή πάνω στον χάρτη, να υπάρχει η αντίστοιχη ένδειξη καιρού, πατώντας πάνω στην οποία, ο χρήστης να μπορεί να μεταβαίνει στην αντίστοιχη ιστοσελίδα πρόγνωσης, όπως η: <https://weatherspark.com/>

B. Συνεργεία Ποδηλάτου – Βενζινάδικα

Λόγω της αναγκαιότητας της διατήρησης του ποδηλάτου σε άριστη κατάσταση, θα πρέπει να σημειώνονται στον χάρτη τα ακριβή μέρη στα οποία θα μπορεί ο χρήστης να μεταβεί ώστε να ελέγξει την κατάσταση του οχήματός του, να κάνει κάποιο σέρβις, να αγοράσει κάποιο ανταλλακτικό κλπ.

Σημαντικό είναι, πριν τοποθετηθούν τα αντίστοιχα καταστήματα στον χάρτη, να τους γίνει κατάλληλη σύσταση, έτσι ώστε να μεταφράσουν την σελίδα με τις υπηρεσίες τους στα αγγλικά, όπου θα μπορούν να έχουν πρόσβαση οι Ευρωπαίοι ποδηλάτες.

Όσον αφορά τα βενζινάδικα, στα οποία θα μπορεί να προστεθεί αέρας στα λάστιχα, ή να γίνει κάποιος πρόχειρος αρχικός έλεγχος σχετικά με την κατάσταση του ποδηλάτου ή η παροχή κάποιου ανταλλακτικού, αυτά μπορούν να βρεθούν εύκολα από οποιονδήποτε

επισκέπτη, χρησιμοποιώντας απλώς το κατάλληλο εργαλείο στην εφαρμογή του Google Maps, όπου αναγράφεται αναλυτικά και το ωράριο λειτουργίας, κάποιο τηλέφωνο επικοινωνίας, κλπ. Κάτω από αυτές τις συνθήκες λοιπόν, μπορεί να ξεκινήσει μία συνεργασία μέσω του Eurovelo, όπου στις περιοχές όπου δεν διαθέτουν για αρκετό τμήμα κάποιο κατάστημα για σέρβις ποδηλάτου, να αναλαμβάνουν την εκτέλεση αυτής της υπηρεσίας κάποια βενζινάδικα της περιοχής, εκπαιδεύοντας φυσικά κατάλληλα το προσωπικό τους και προμηθεύοντας το κατάστημα με τα αντίστοιχα ανταλλακτικά, εργαλεία, κλπ. Τα βενζινάδικα αυτά, θα οφείλουν να περαστούν στον χάρτη Eurovelo της περιοχής, ως πάροχος της αντίστοιχης υπηρεσίας.

Ενδεικτικά, στον χάρτη 7 που συνδέει την πόλη της Θήβας με την Αθήνα, έχουν συμπεριληφθεί στον χάρτη τα συνεργεία ποδηλάτου και τα βενζινάδικα.

Γ. Φαρμακεία

Λόγω του ότι η ποδηλασία όχι μόνο είναι μία αθλητική δραστηριότητα, αλλά έχει και άμεση επαφή με τη φύση, είναι εύκολα κατανοητό ότι η άριστη φυσική κατάσταση του ποδηλάτη είναι αναγκαία. Αυτό σημαίνει ότι οτιδήποτε διαταράσσει την υγεία του ποδηλάτη, θα επηρεάσει και την δυνατότητα συνέχισης ή μη της πορείας του. Έτσι, πέρα από τα κέντρα υγείας και τα νοσοκομεία, απαραίτητο είναι να σημειωθούν στο χάρτη και τα φαρμακεία, όπου θα μπορούν να παρασχεθούν στους ποδηλάτες πρώτες βοήθειες σε περίπτωση ατυχήματος ή κάποια βασική φαρμακευτική αγωγή. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω σχετικά με τα φαρμακεία, υπάρχει το αντίστοιχο εργαλείο στους χάρτες του Google, όπου ο χρήστης μπορεί να αναζητήσει φαρμακεία κοντά στην περιοχή στην οποία βρίσκεται. Όπως ειπώθηκε και παραπάνω, μπορεί να γίνει κάποια συνεργασία μεταξύ του εθνικού συντονιστή του Eurovelo και των αντίστοιχων φαρμακείων που βρίσκονται κοντά στην περιοχή απ' όπου περνούν οι ποδηλατικές διαδρομές, έτσι ώστε να διαθέτουν την κατάλληλη εκπαίδευση, και την αντίστοιχη ποικιλία φαρμάκων και προϊόντων που θα μπορούσαν να αποδειχτούν χρήσιμα.

Δ. Διαμονή

Ένα πολύ σημαντικό κεφάλαιο σε κάθε ταξίδι είναι η διαμονή του επισκέπτη και στη συγκεκριμένη περίπτωση του ποδηλάτη, συνεπώς είναι σημαντική η διατήρηση και φύλαξη των ποδηλατών τους. Λόγω

του μήκους της διαδρομής δεν είναι εφικτό σε αυτό το πρώτο επίπεδο της μελέτης να σημειωθούν όλα τα κατάλληλα καταλύματα, καθώς πλέον, μέσω της ιστοσελίδας του www.airbnb.com, οποιοδήποτε σπίτι μπορεί να μετατραπεί σε ξενώνα, συν του ότι, δεδομένου ότι ο ποδηλατικός τουρισμός δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένος στην Ελλάδα, δεν υπάρχουν ιδιαίτερα πολλά ξενοδοχεία ή χόστελ, τα οποία αναφέρονται ως φιλικά προς το ποδήλατο. Έτσι, έχουν σημειωθεί οι παρακάτω σελίδες όπου ο χρήστης μπορεί να αναζητήσει τη διαμονή του και σε ένα μεταγενέστερο βήμα της οργάνωσης του Eurovelo, θα πρέπει να δημιουργηθούν συνεργασίες με συγκεκριμένα καταλύματα φιλικά προς τον ταξιδιώτη ποδηλάτη.

Οι ιστοσελίδες που μπορεί να ανατρέξει κάποιος ενδεικτικά για τη διαμονή του είναι οι εξής: www.booking.com, www.hostelworld.com, www.airbnb.com.

Ε. Τοπική Χλωρίδα & Πανίδα

Ενδιαφέρον θα είχε για τους επισκέπτες να μπορούν να ανατρέξουν στην εφαρμογή τους σε λάιβ χρόνο με σκοπό να ενημερωθούν για όλα τα είδη χλωρίδας και πανίδας που υπάρχουν σε κάθε περιοχή που συναντούν. Αυτό μπορεί να βοηθήσει να γνωρίσουν τη βιοποικιλότητα του κάθε τόπου, να αποκτήσουν συνείδηση σχετικά με την προστασία του, ενώ ταυτόχρονα, η διάθεση για ανακάλυψη των ειδών, μπορεί να δώσει ένα επιπλέον κίνητρο για εξερεύνηση της κάθε περιοχής και κάλυψη ακόμα περισσότερων ποδηλατικών χιλιομέτρων.

ΣΤ. Οδηγίες διαδρομής προς τα Σημεία Ενδιαφέροντος

Ένα μεγάλο κομμάτι των χαρτών των διαδρομών Eurovelo είναι η παροχή πληροφοριών για τα μέρη που αξίζει κάποιος να επισκεφτεί στο πέρασμά του από την περιοχή (σημεία ενδιαφέροντος-αξιοθέατα), ή τα μέρη τα οποία θα μπορούσαν να του φανούν χρήσιμα για κάποιο λόγο (κέντρα υγείας, σταθμοί μέσων μαζικής μεταφοράς, κλπ). Ένα σημαντικό κομμάτι της χάραξης των διαδρομών λοιπόν, θα ήταν να υπάρξει η κατάλληλη σήμανση η οποία να κατευθύνει τους ποδηλάτες στα αντίστοιχα σημεία.

Ζ. Εγκάρσιες Διαδρομές

Στο πλαίσιο της παροχής οδηγιών για κάθε σημείο που έχει σηματοδοτηθεί στον χάρτη, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω,

μπορούν να σχεδιαστούν εγκάρσιες ποδηλατικές διαδρομές οι οποίες να οδηγούν τον ποδηλάτη στα σημεία ενδιαφέροντος.

Έτσι, στον χάρτη 1: Εύζωνοι – Θεσσαλονίκη χαράχθηκαν κάποιες εγκάρσιες διαδρομές, με σκοπό να δείξουν στον ποδηλάτη επισκέπτη τον τρόπο που μπορεί να πάει στα σημεία ενδιαφέροντος. Πιο συγκεκριμένα:

E1. Εγκάρσια Διαδρομή 1: Χέρσο – Σιδηρόκαστρο

Η διαδρομή αυτή δημιουργήθηκε, με σκοπό να δώσει στον ποδηλάτη επισκέπτη την ευκαιρία να κατευθυνθεί βορειοανατολικά, προς την ιδιαίτερης ομορφιάς λίμνη Δοϊράνη (φυσικό σύνορο με Π.Γ.Δ.Μ.), τη λίμνη Κερκίνη και το εθνικό της πάρκο και γενικά την περιοχή γύρω από τους πρόποδες της οροσειράς των Μπελλών και των συνόρων με την Βουλγαρία, όπου το φυσικό τοπίο είναι ξεχωριστής αγριάδας και ομορφιάς.



Εικόνα 101: η Λίμνη Δοϊράνη¹¹³

¹¹³ <https://www.athinorama.gr/travel/travelideas/articles.aspx?artid=11923&gr=1>

Όπως φαίνεται παρακάτω, η διαδρομή είναι αρκετά ομαλή, επιτρέποντας σε κάθε χρήστη, οποιασδήποτε φυσικής κατάστασης και επιπέδου ποδηλασίας να τη χρησιμοποιήσει. Έχει συνολικό μήκος 80χλμ, οι μέγιστες κλίσεις δεν ξεπερνούν το 9,6%, ενώ η μέση κλίση είναι 1,3%-1,6%.

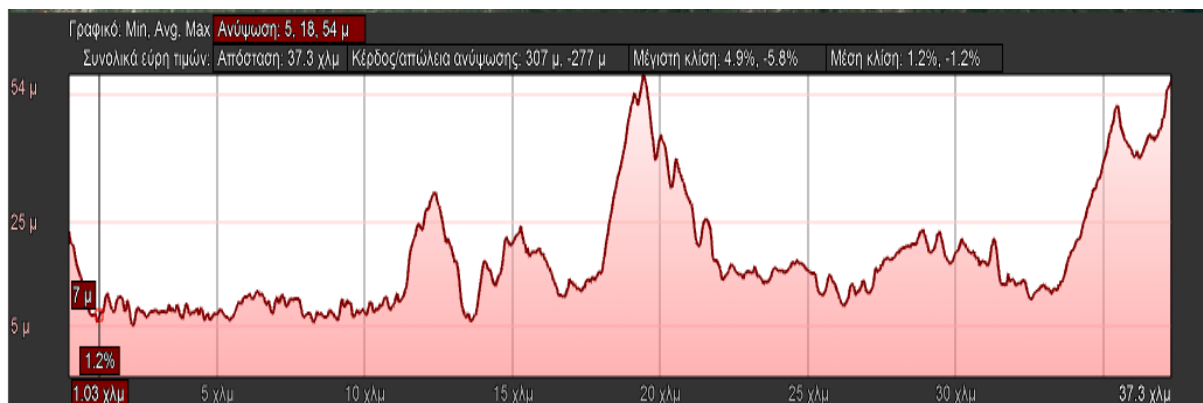


Εικόνα 102: Προφίλ Ανύψωσης διαδρομής E1. Χέρσο - Σιδηρόκαστρο

E2. Εγκάρσια Διαδρομή 2: Άγιος Αθανάσιος – Μυλοπόταμος

Στόχος αυτής της διαδρομής είναι να κατευθύνει τους ποδηλάτες προς τη σύγχρονη πόλη των Γιαννιτσών και της αρχαίας πόλης Πέλλας, περιοχές με πλούσια ιστορία, αρχαιολογικό μουσείο και λαογραφικά στοιχεία.

Η διαδρομή αυτή είναι η πιο ομαλή από τις τρεις εγκάρσιες διαδρομές. Έχει συνολικό μήκος 37,3 χιλιομέτρων, η μέγιστη κλίση της δεν ξεπερνάει τα 4,9%-5,8%, ενώ η μέση είναι 1,2%. Χαρακτηρίζεται ως βατή για όλους τους χρήστες ανεξαρτήτου ηλικίας, φυσικής κατάστασης και ποδηλατικής δεξιοτεχνίας.



Εικόνα 103: Προφίλ Ανύψωσης διαδρομής E2. Άγιος Αθανάσιος - Μυλοπόταμος

Ε3. Εγκάρσια Διαδρομή 3: Πολύκαστρο – Γρίβα

Η διαδρομή αυτή έχει ως στόχο να μεταφέρει τους επισκέπτες μέχρι το γραφικό χωριό της Γουμένισσας, απ' όπου στη συνέχεια μπορεί κάποιος να κατευθυνθεί προς τους ορεινούς όγκους του όρους Πάικο, τους καταρράκτες του Σκρα, την τεχνητή λίμνη Μεταλλείου, τον οικισμό Καστανερή κλπ. Είναι μία διαδρομή απαιτητική, ιδιαίτερα εάν κάποιος επιλέξει να συνεχίσει προς τις διαδρομές του βουνού, αλλά σίγουρα ανταμείβει τους επισκέπτες της.



Εικόνα 104: το όρος Πάικο¹¹⁴

¹¹⁴ <http://www.naturagraeca.com/ws/122,184,201,1,1,%CE%A0%CE%AC%CE%B9%CE%BA%CE%BF>

Όπως φαίνεται παρακάτω, η διαδρομή αυτή είναι η πιο δύσβατη για τον μέσο αναβάτη. Είναι η πιο μικρή σε μήκος, 17,6χλμ, όμως οι μέγιστες κλίσεις της φτάνουν το 15,4%-13,4%, ενώ η μέση είναι στο διάστημα 3,6%-1,6%, γεγονός που την καθιστά κατάλληλη για ποδηλάτες μέσου έως υψηλού επιπέδου. Ενώ ξεκινάει ομαλά σχεδόν με μηδενικές αυξομειώσεις υψόμετρου μέχρι περίπου την περιοχή της Γουμένισσας, στη συνέχεια υπάρχουν κάποιοι ορεινοί όγκοι οι οποίοι αυξάνουν το υψόμετρο και τη δυσκολία ανάβασης.



Εικόνα 105: Προφίλ Ανύψωσης διαδρομής Ε3. Πολύκαστρο - Γρίβα

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με την ολοκλήρωση αυτής της μελέτης, εξάγεται μια ποικιλία συμπερασμάτων, τα οποία αφορούν την υφιστάμενη κατάσταση του ποδηλατικού τουρισμού και του τουρισμού γενικότερα, καθώς και της ανάδειξης και προστασίας του περιβάλλοντος. Ταυτόχρονα, εξάγονται σημαντικά συμπεράσματα όσον αφορά τη μεθοδολογία χάραξης ποδηλατικών διαδρομών.

Πιο συγκεκριμένα, ανακαλύπτει κανείς πως η Ελλάδα διαθέτει ποικιλία σε τοπία και μέρη ξεχωριστής φυσικής ομορφιάς, τα οποία όμως σε αρκετές περιπτώσεις δεν αναδεικνύονται ή προστατεύονται κατάλληλα. Ταυτοχρόνως, διαθέτει πλήθος σημείων αρχαιολογικής, ιστορικής και πολιτιστικής σημασίας, τα οποία μπορούν να αναδειχθούν περισσότερο, αποτελώντας εστίες πολιτισμού σε αρκετές επαρχιακές περιοχές και οικισμούς.

Όσον αφορά το κομμάτι του τουρισμού, ενώ ο γενικός τουρισμός αναπτύσσεται ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα, ο ποδηλατικός τουρισμός δεν έχει αναπτυχθεί μαζικά και οργανωμένα μέχρι στιγμής, πέρα από κάποιες μεμονωμένες κινήσεις από ιδιωτικές κυρίως πρωτοβουλίες. Αποδεικνύεται πως είναι ένας ευχάριστος τρόπος να εξερευνήσει κάποιος ένα μέρος, ερχόμενος σε επαφή με την τοπική ιστορία και κουλτούρα, χωρίς να ζημιώνει το περιβάλλον απ' όπου διέρχεται, βελτιώνοντας ταυτόχρονα την ψυχική και σωματική του υγεία. Δεδομένου και του γεγονότος πως είναι μία ελάχιστα κοστοβόρα επένδυση, προτείνεται να δοθεί προτεραιότητα στην ανάπτυξη και εδραίωσή του μέσα στα επόμενα χρόνια.

Ένα ακόμα σημαντικό συμπέρασμα σχετικά με την ένταξη του ποδηλάτου στην καθημερινή ζωή και στις μετακινήσεις των πολιτών, είναι ότι στις Ευρωπαϊκές πόλεις όπου χρησιμοποιείται, δεν υπάρχουν ιδιαίτερες συνθήκες οι οποίες στην Ελλάδα δεν επικρατούν, (πχ κατάλληλοι δρόμοι, πιο ομαλές κλίσεις, κλπ), απλώς έχουν γίνει οι κατάλληλες ενέργειες θεσμοθέτησής του, ενημέρωσης των πολιτών για τις θετικές επιπτώσεις του και παρακίνησή τους για τη χρησιμοποίησή του.

Εν τέλει, η ανάπτυξη του ποδηλατικού τουρισμού αναμένεται να φέρει πολλά θετικά αποτελέσματα στη ζωή των Ελλήνων, ξεκινώντας από τη βελτίωση της υγείας τους σωματικά και ψυχολογικά, την επαφή τους με την ποδηλασία γενικότερα και την ανάδειξη

σημαντικών σημείων της ελληνικής επαρχίας στα οποία παλαιότερα δεν υπήρχε πρόσβαση.

Συμπεράσματα μεθοδολογίας

Σχετικά με το κομμάτι της μελέτης που αφορά τη διερεύνηση της κατάλληλης μεθοδολογίας με σκοπό τη χάραξη ποδηλατικών διαδρομών, είναι πλέον ευκρινές ότι ένας προτεινόμενος τρόπος εργασίας είναι η εύρεση των σημείων ενδιαφέροντος της κάθε περιοχής και η τοποθέτησής τους στον χάρτη, ώστε να υπάρχει η συνολική εικόνα της περιοχής. Στη συνέχεια, σκοπός είναι η ένωση των περισσότερων δυνατών σημείων, βρίσκοντας την κατάλληλη ποδηλατική διαδρομή, σύμφωνα με τις ανάγκες του ποδηλατικού κοινού. Τα απαραίτητα κριτήρια τα οποία πρέπει να ληφθούν υπ' όψη από οποιοδήποτε μελετητή είναι οι κλίσεις και η μορφολογία του εδάφους, η ποιότητα και το είδος των δρόμων απ' όπου περνάνε οι διαδρομές, καθώς και η σύνδεσή τους με κάποιο εναλλακτικό μέσο μεταφοράς.

Το Google Maps είναι ένα εργαλείο φιλικό προς το χρήστη, όπου εμφανίζει τα δεδομένα με εύληπτο προς τον αναγνώστη τρόπο, προσφέροντας κάποιες βασικές λειτουργίες και με τη δυνατότητα ο ίδιος ο χρήστης να εισάγει, να αλλάξει τα δεδομένα κλπ. Προσφέρει έγκυρες πληροφορίες διαδρομών αυτοκινήτων και πεζών, κάτι που σε άλλες εφαρμογές είναι δύσκολα προσδιορίσιμο.

Το Google Earth δίνει ακριβείς και χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με την μορφολογία του εδάφους, την μηκοτομή της κάθε διαδρομής (προφίλ ανύψωσης) και προσφέρει σχεδιαστικά εργαλεία με μεγαλύτερη γκάμα επιλογών και επεξεργασίας χαρτών.

Τέλος, το QGIS, είναι ιδανικό για τον σχεδιασμό μίας διαδρομής από μηδενική βάση, αλλά δεν δίνει πληροφορίες σχετικές με την ποιότητα της διαδρομής και τη δυνατότητα ή μη χρήσης κάποιου δρόμου ή κάποιας περιοχής.

Έτσι, το μετέπειτα βήμα αυτής της μελέτης, περιλαμβάνει λεπτομερή έλεγχο δια ζώσης της καταλληλότητας ή μη των προτεινόμενων διαδρομών και η προτροπή εναλλακτικών, χρησιμοποιώντας ως βάση και εκκίνηση τις υπάρχουσες διαδρομές, αυτής της μελέτης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Πηγές από το διαδίκτυο:

<http://www.tanea.gr/orthopetalies/article/5524249/oi-podhlatikes-diadromes-eurovelo-erxontai-sthn-ellada/>

<http://citiesforcycling.gr/eurovelo-greece>

<http://www.brevets.gr/>

<http://www.mbike.gr/%CE%B8%CE%AD%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%AC%CE%B8%CE%BC%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%B7%CF%82-%CF%80%CE%BF%CE%B4%CE%B7%CE%BB%CE%AC%CF%84%CE%BF%CF%85-bike-parking/>

<http://www.eurovelo.org/#>

<http://www.eurovelo.com/en>

<http://www.cnn.gr/taksidi/ellada/story/35045/proorismoi-stin-peloponniso-gia-to-savvatokyriako>

<http://www.clickatlife.gr/taksidi/story/16655>

<http://traveldailynews.gr/news/article/67188>

<http://www.worldbiking.info/wordpress/2018/02/eurovelo-easy-way-cycle-europe/>

<http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/EuroVelo-Strategy-2012-2020.pdf>

<https://ecf.com/who-we-are/our-mission>

<https://ecf.com/projects/eurovelo> -> Objectives

<https://ecf.com/projects/eurovelo> ->Management

<http://www.eurovelo.org/euroveloorganisation/coordination-centres/centres/#>

<http://citiesforcycling.gr/vision>

<http://www.worldbiking.info/wordpress/2018/02/eurovelo-easy-way-cycle-europe/>

<http://www.eurovelo.org/home/history/>

<http://www.eurovelo.org/euroveloorganisation/coordination-centres/centres/>

<http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/EuroVelo-Strategy-2012-2020.pdf>

[http://87.108.50.97/W5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/c97afec70f634b8bc2257ae9002c2974/\\$FILE/ATT0CFW5/EuroVelo%20Jens%20Erik%20Larsen.pdf](http://87.108.50.97/W5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/c97afec70f634b8bc2257ae9002c2974/$FILE/ATT0CFW5/EuroVelo%20Jens%20Erik%20Larsen.pdf)

<https://ecf.com/projects/eurovelo> ->Network

<http://www.eurovelo.org/routes/newroutes/>

<https://www.francevelotourisme.com/contenus/preparation-et-conseils/les-guides-velos-en-france>

https://www.amazon.co.uk/s/ref=nb_sb_noss_1?url=search-alias%3Daps&field-keywords=eurovelo+6&rh=i%3Aaps%2Ck%3Aeurovelo+6

<https://shop.sustrans.org.uk/>
<https://webwinkel.nederlandfietsland.nl/fietsweb-europa/eurovelo.html>
<http://www.adfc-shop.de/produkte/adfc-karten-und-literatur/>
<http://www.worldbiking.info/wordpress/2018/02/download-eurovelo-routes-gps-tracks/>
<https://spaces.hightail.com/space/IZE587BEvy>
<https://spaces.hightail.com/space/RzdMPGEfx5>
https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm_campaign=Echobox&utm_medium=Social&utm_source=Twitter#link_time=1501309241
<https://www.bmj.com/content/357/bmj.j1456>
<https://www.radlobby.at/radfahren-haelt-gesund>
[http://87.108.50.97/W5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/c97afec70f634b8bc2257ae9002c2974/\\$FILE/ATT0CFW5/EuroVelo%20Jens%20Erik%20arsen.pdf](http://87.108.50.97/W5/mekfi/index.nsf/6dbe7db571ccef1cc225678b004e73ed/c97afec70f634b8bc2257ae9002c2974/$FILE/ATT0CFW5/EuroVelo%20Jens%20Erik%20arsen.pdf)
<http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/EuroVelo-Strategy-2012-2020.pdf>
<http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf>
<http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Manual-short-version-English.pdf>
<http://www.eurovelo.org/wp-content/uploads/2011/08/European-Certification-Standard-Short-Manual-English.pdf>
<http://www.worldbiking.info/wordpress/2018/02/eurovelo-easy-way-cycle-europe/>
<http://www.rhinecyclerroute.eu/>
<http://www.eurovelo.com/en/discover-europe-by-bike>
<http://traveldailynews.gr/news/article/67188>
<http://www.visitgreece.gr/el/destinations/peloponnese>
<https://www.discovergreece.com/el/mainland/peloponnese>
<https://www.discovergreece.com/el/greek-islands/crete>
http://alfaomegaevia.blogspot.com/2014/12/blog-post_15.html
<https://thessaloniki.travel/el/exerevnontas-tin-poli/texni-politismos/mouseia/item/109-%CE%BC%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B5%CE%B9%CE%BF-%CE%B2%CE%B1%CE%BB%CE%BA%CE%B1%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%89%CE%BD-%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B5%CE%BC%CF%89%CE%BD-%CF%84%CE%BF%CF%88%CE%B9%CE%BD>
<https://evakipouridou.wordpress.com/2014/04/09/%CF%84%CE%B1-%CE%B1%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CE%B8%CE%AD%CE%B1%CF%84%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CF%82-%CE%BC%CE%B9%CE%BA%CF%81%CE%AE%CF%82->

[%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B7%CF%82-%CE%BA%CE%B9%CE%BB%CE%BA%CE%AF%CF%82/](#)
<http://axioupolis.gr/index.php/axiotheata/limni-metalleiou>
<http://www.monastiria.gr/makedonia/nomos-kilkis/2012-10-29-10-08-30/>
<http://seleo.gr/epistimi/perivallon/189755-limni-volvi-enas-paradeisos-fyton-kai-zoon-ligo-ekso-apo-ti-thessaloniki>
<http://axiosdelta.gr/did-you-know-item/>
<http://www.naturagraeca.com/ws/119,181,321,1,1,%CE%95%CE%B8%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CE%A0%CE%AC%CF%81%CE%BA%CE%BF-%CE%94%CE%AD%CE%BB%CF%84%CE%B1-%CE%91%CE%BE%CE%B9%CE%BF%CF%8D-%CE%9B%CE%BF%CF%85%CE%B4%CE%AF%CE%B1-%CE%91%CE%BB%CE%B9%CE%AC%CE%BA%CE%BC%CE%BF%CE%BD%CE%B1>
<https://thessaloniki.travel/el/kontines-apodraseis/item/537-%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B1%CE%B9%CE%BF%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%82-%CF%87%CF%89%CF%81%CE%BF%CF%82-%CF%80%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B1%CF%82>
https://www.autotriti.gr/touring/news/data/ekdromes/Edessa-Pella-83-Protaseis_129113.asp?allfoto=1&page=1
https://www.autotriti.gr/touring/news/data/ekdromes/Edessa-Pella-83-Protaseis_129113.asp?allfoto=1&page=1
<http://www.touristikosodigos.com/paralia-sti-skia-tou-kastrou/>
<http://www.kosmoslarissa.gr/blog/tempi/diasxizontas-tin-koilada-ton-tempon-me-pezoporia>
<https://www.in2life.gr/escape/destinations/article/530768/ta-oraiotera-faraggia-ths-elladas.html>
<https://www.in.gr/2018/07/02/plus/diakopes/idees-gia-taksidia/litoxoro-faraggi-tou-enipea/>
<http://discoververia.gr/pieria/>
<https://www.dinfo.gr/%CF%80%CF%81%CE%B9%CE%BD-%CE%B1%CF%80%CF%8C-35-%CF%87%CF%81%CF%8C%CE%BD%CE%B9%CE%B1-%CE%B1%CF%80%CE%BF%CF%86%CE%AC%CF%83%CE%B9%CF%83%CE%B1%CE%BD-%CE%BD%CE%B1-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CE%BE%CE%B1/>
<https://alternagreece.gr/limni-plastira-enas-ydatinos-thisavros-sta-agrafa/>
<http://almirosinfo.gr/article/%CE%B7%CE%BB%CE%B9%CE%BF%CE%B2%CE%B1%CF%83%CE%AF%CE%BB%CE%B5%CE%BC%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%B9%CF%82-%CF%8C%CE%BC%CE%BF%CF%81%CF%86%CE%B5%CF%82-%CE%BD%CE%B7%CE%AD%CF%82-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%88%CE%B7%CE%BB%CE%AC-%CF%86%CF%89%CF%84%CE%BF>
<https://dimosmakrakomis.gov.gr/episkeptes/axiotheata/296-iamatika-loutra>
<https://www.briefingnews.gr/taxidia/imerisia-exormisi-stis-piges-kryas>

<http://mwlosnews.blogspot.com/2017/07/low-budget.html>
<http://www.odigostoupoliti.eu/voria-evvia-sindiazoume-vouno-ti-thalassa/>
http://atraposroute.blogspot.com/2016/04/blog-post_11.html
<http://allvoriaevia.blogspot.com/2008/12/kireasorg.html>
http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2392
http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2373
http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2413
http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2391
http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2391
http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2419
http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2485
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B1%CE%AF%CE%B1_%CE%91%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AC_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1%CF%82
http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2384
http://odysseus.culture.gr/h/3/gh351.jsp?obj_id=2390
http://odysseus.culture.gr/h/2/gh251.jsp?obj_id=6622
<https://www.gtp.gr/TDirectoryDetails.asp?id=24899&lng=1>
http://odysseus.culture.gr/h/1/gh151.jsp?obj_id=3359
<http://www.greekguide.com/gr/athens/mouseio-ilektrikon-sidirodromon/e/399139467082>
http://odysseus.culture.gr/h/1/gh151.jsp?obj_id=16781
<http://www.namuseum.gr/wellcome-gr.html>
http://odysseus.culture.gr/h/1/gh151.jsp?obj_id=3371

<http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=NODE&cnode=23>
http://www.visitgreece.gr/el/culture/museums/museum_of_cycladic_art
<http://www.travelstyle.gr/anafiotika-to-nisi-tis-a8inas-stin-plaka/>
<http://www.touristorama.com/%CF%80%CE%B1%CE%BC%CE%B5-%CE%BC%CE%B9%CE%B1-%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CF%84%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%B9%CE%BD%CE%B1-04536>
<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A4%CE%B1%CF%84%CF%8C%CE%B9>
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B7%CE%BC%CE%BF%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C_%CE%98%CE%AD%CE%B1%CF%84%CF%81%CE%BF_%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CE%AC
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9F_%CE%9B%CE%AD%CF%89%CE%BD_%CF%84%CE%BF%CF%85_%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CF%8E%CF%82
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BA%CE%B1%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%B1_%CE%A0%CE%BB%CE%AC%CF%84%CF%89%CE%BD%CE%BF%CF%82

https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%8C%CF%82_%CE%91%CE%B3%CE%AF%CE%BF%CF%85_%CE%96%CE%B1%CF%87%CE%B1%CF%81%CE%AF%CE%B1%CE%95%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%AF%CE%BD%CE%B1%CF%82
https://enromiosini.gr/romnios/xarths_rvmnivr/%CE%B1%CE%B3%CE%B9%CE%BF%CF%83-%CE%B6%CE%B1%CF%87%CE%B1%CF%81%CE%B9%CE%B1%CF%83-%CE%B1%CE%B8%CE%B7%CE%BD%CE%B1/
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%99%CE%B5%CF%81%CF%8C%CF%82_%CE%9D%CE%B1%CF%8C%CF%82_%CE%91%CE%B3%CE%AF%CE%BF%CF%85_%CE%9D%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BB%CE%AC%CE%BF%CF%85_%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CF%8E%CF%82
http://www.religiousgreece.gr/athens-attica/-/asset_publisher/lpcrESIL5iOO/content/metropole-athenon
<https://www.cityofathens.gr/praktikes-pliروفories/ekklisies>
<https://www.cityofathens.gr/praktikes-pliروفories/ekklisies>
<https://www.cityofathens.gr/praktikes-pliروفories/ekklisies>
<https://www.cityofathens.gr/praktikes-pliروفories/ekklisies>
<https://www.limnivouliagmenis.gr/about/>
<https://exploringgreece.tv/attiki-i-limni-tou-marathona/>
https://www.athensvoice.gr/social/your-stories/350725_kyriakatiki-volta-sti-limni-mpeletsi
https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9B%CE%AF%CE%BC%CE%BD%CE%B7_%CE%9C%CF%80%CE%B5%CE%BB%CE%AD%CF%84%CF%83%CE%B9
<http://www.thetoc.gr/taksidia/article/limni-mpeletsi-i-istoria-tis-agnwstis-limnis-tis-athinas>
<http://www.elculture.gr/blog/article/%CE%B5%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%AF%CE%BD%CE%B1-%CE%BC%CF%8D%CE%B8%CE%BF%CE%B9-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B5%CF%82/>
<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BB%CE%B5%CF%85%CF%83%CE%AF%CE%BD%CE%B1>
<https://www.lifo.gr/team/politismos/59643>
<https://www.athinorama.gr/travel/travelideas/articles.aspx?artid=11923&gr=1>
<http://www.naturagraeca.com/ws/122,184,201,1,1,%CE%A0%CE%AC%CE%B9%CE%BA%CE%BF>

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Κουτσουρόπουλος (2011), *Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων από Δραστηριότητες Οικοτουρισμού στον Ορεινό Όγκο του Όρους Μαινάλου*, Διπλωματική Μεταπτυχιακού, Αθήνα, ΕΜΠ

Μαλιαχόβας, Μακρής (2014), *Ανάλυση του πλαισίου που διέπει την κατασκευή και λειτουργία του δικτύου ποδηλατοδρόμων του Δήμου Βριλησίων και σύγκριση με την Ευρωπαϊκή εμπειρία*, Διπλωματική Εργασία, Αθήνα, ΕΜΠ