



2017-18

4
1.11.2017

2017

μ μ μ (μ) μ
power point

3μ , 3μ . 40μ 120
 4μ . $1.50+1.50$, 10μ $(3.50+3.50\mu)$ (70) .
 $40,$ 4 10μ $\mu\mu$ $20, 30,$
 $\mu\mu$ μ $2,50\mu$ μ , 5.00μ $\mu\mu$
 μ 1.50μ μ μ .
 $1.30.$ μ μ μ , μ ,
 $\mu\mu$ $\mu\mu$ μ μ μ μ (μ
 μ) . μ μ μ .
 $\mu\mu$ μ μ μ μ μ μ .
 μ μ μ μ μ μ μ μ .
 μ μ μ μ μ μ μ μ μ .
 μ μ μ (μ) μ ,
 μ μ (μ) μ ,
 μ μ μ (μ) ,
 μ μ μ μ μ .
 μ μ μ μ μ μ .
 μ μ μ μ μ μ μ .
 μ μ μ (μ) μ μ μ μ .
 μ μ μ . μ μ μ μ μ μ .

- 5μ
- $2,20 - 2,40 \mu$ 30μ
- 3.00μ 40 70μ $(\mu$ 3.50μ 4.0μ $60-70$
- 120 $5-6$ $60-70$
- 30μ 15
- 3μ $3-4 \mu$ $($ $2,20$ $!!)$ $3-4 \mu$ $($ $4-5 \mu$ $6-10 \mu$ 15μ $6-10 \mu$ 1.0μ

A. $1997.$

Minister of Transport (Great Britain). Traffic in towns (Buchanan Reports). London 1963. «Buchanan»

.Neufert (1934, 1996). «

$1977.$

$2004.$

μ μ μ

μ

μ



) μ , μ , (

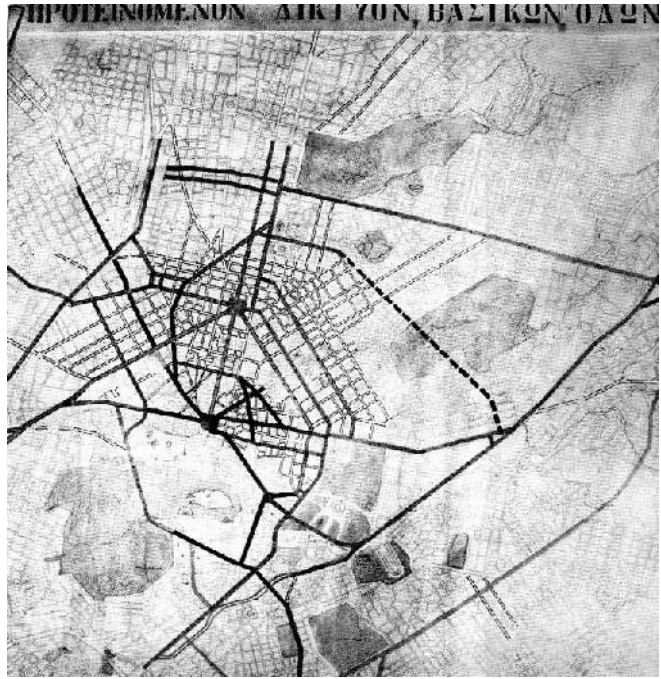
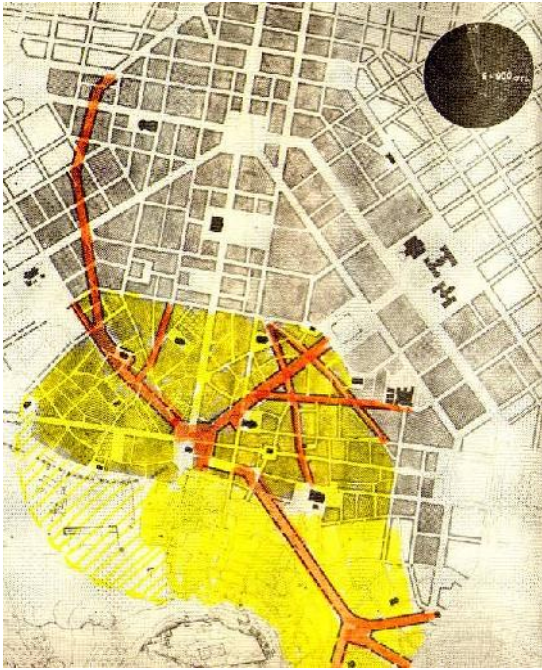


μ () μ ()



μ ,



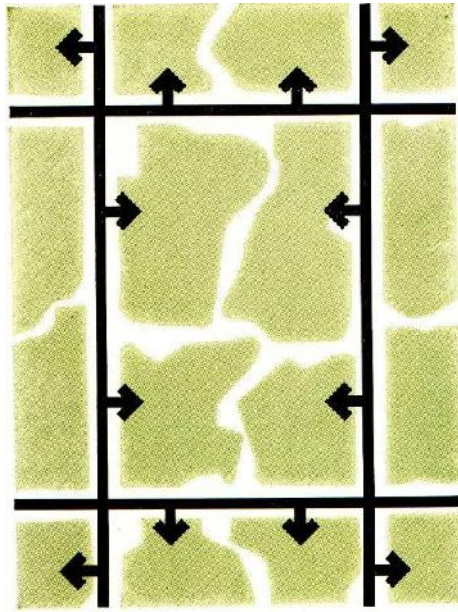


μ « 50 : μ »



μ μ μ μ 1959. (« μ » μ

'60



56 The cellular concept.



59 The principle of the hierarchy of distributors. Access roads are not shown.

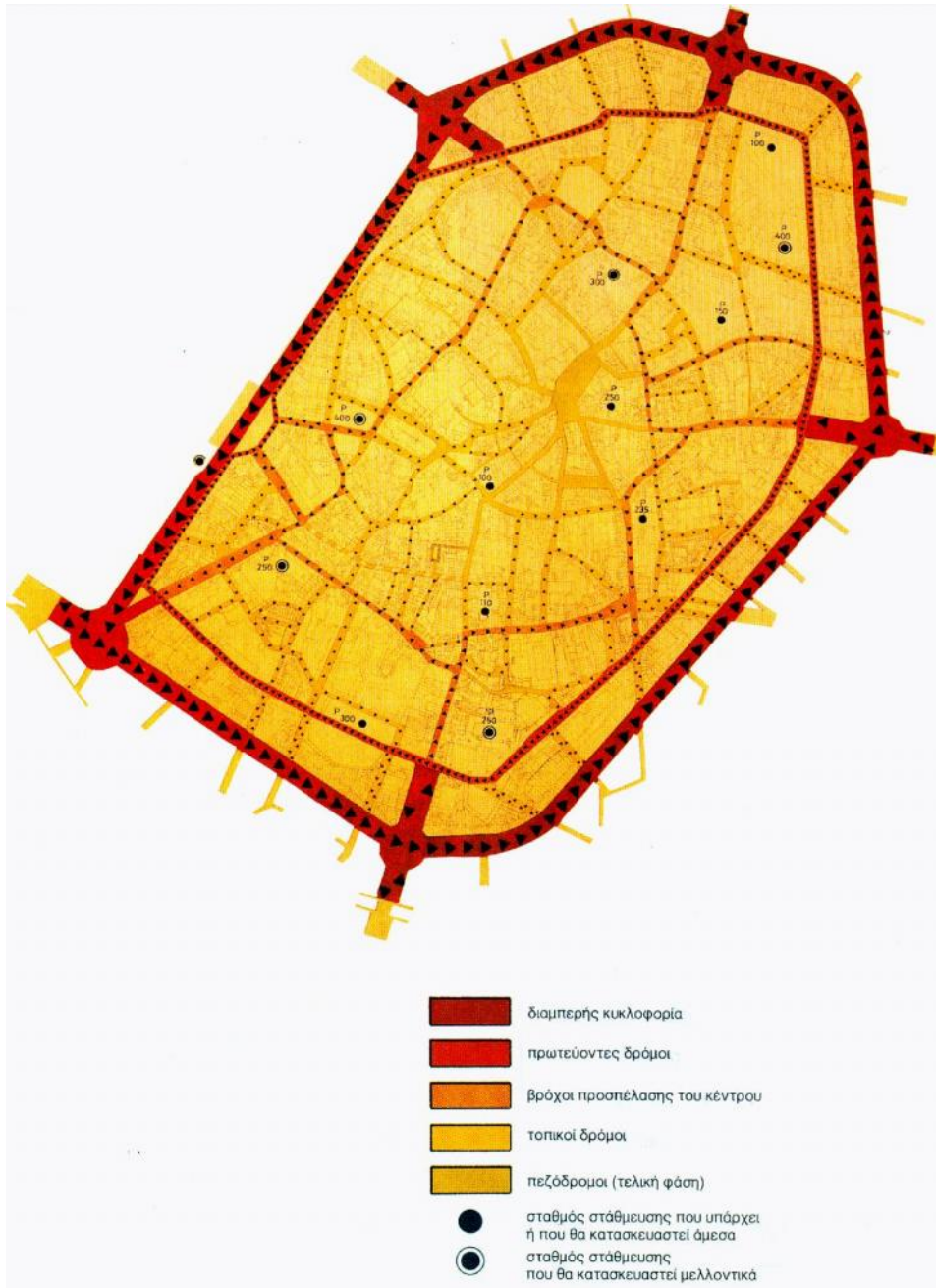


« Buchanan »

μ

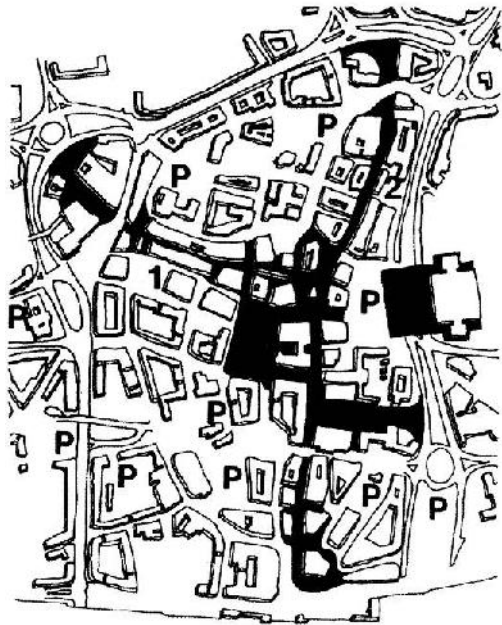
«

»



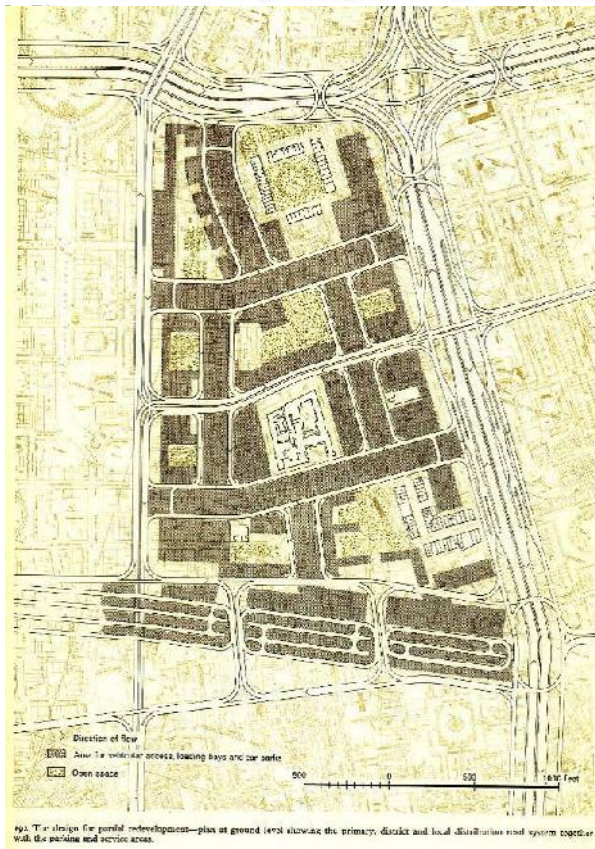
Χάρτης 34. Κυκλοφοριακό σχέδιο του ιστορικού κέντρου της πόλης Mons του Βελγίου. (Βλ. εδάφ. 19.1.1 σελ. 431-435).

μ

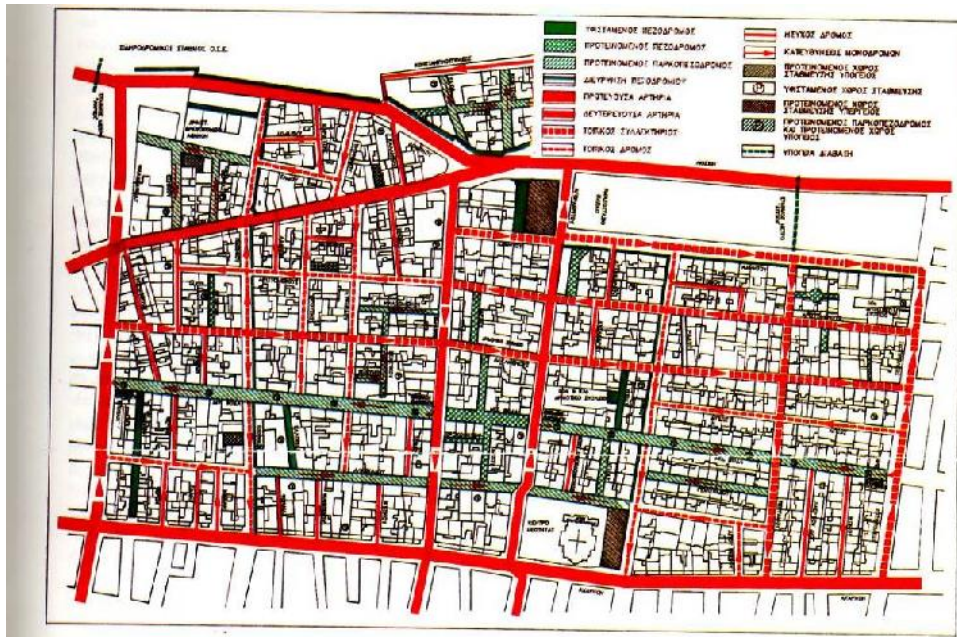


- 1: Πεζόδρομος Limbecker
- 2: Πεζόδρομος Kettwiger
- P: Θέσεις σταθμεύσεως

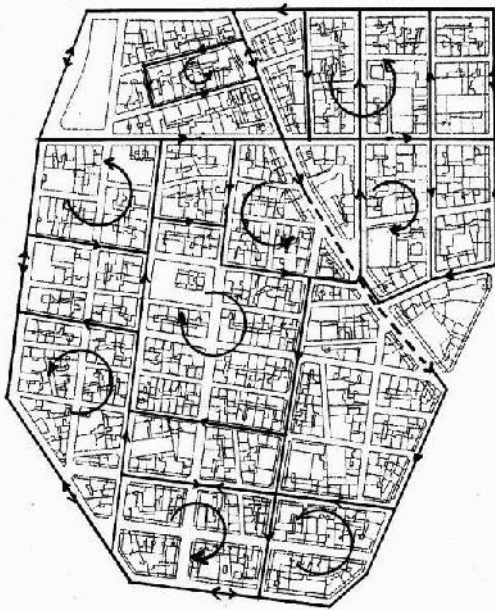
Το δίκτυο των πεζοδρόμων στην πόλη της Κοπεγχάγης



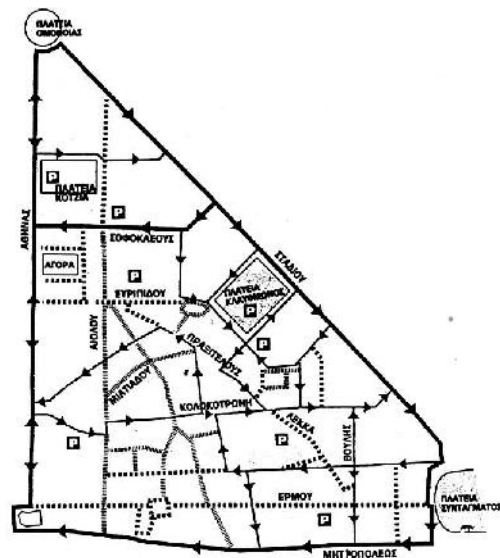
μ



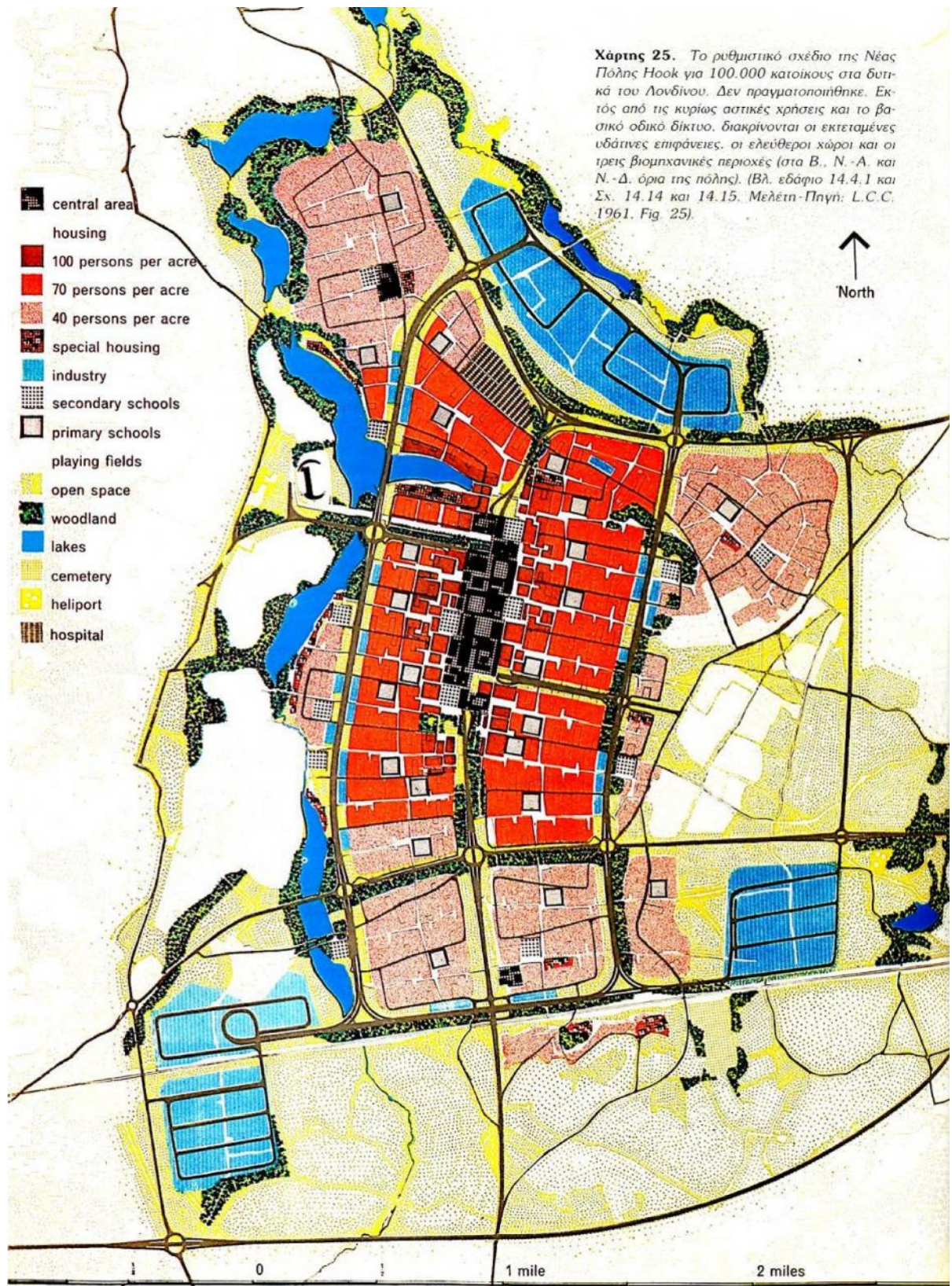
Χάρτης 19. Πολεοδομική μελέτη αναβάθμισης γειτονιών Αγ. Παντελεήμονος και Πλ. Αιτικής Δήμου Αθήνας. Κυκλοφοριακή οργάνωση. Η κύρια είσοδος διατηρείται στην οδό Ακαδημίων (ανατολικό όριο) και στις οδοί Λυσίων-Δομοκού (βυτικό όριο). Οι πεζοί του άξονα Β.Ν. διακετεύονται κυρίως από την οδό Μιχ. Βαβαρά που γενικά ψευδορρομείται, ενώ από κάτω από ένα τμήμα του δημιουργείται υπόγειο στάθμη. Μελέτη-Πηγή: Λίζα Σιάου και συνεργάτες. Β' φάση. Αθήνα, Νοέμβριος 1995.



Σχ. 13.2. Πολεοδομική μελέτη αναβάθμισης περιοχής Αγ. Παύλου Δήμου Αθήνας. Κυκλοφοριακή πρόταση για εσωτερική **κυκλοστρεφή** κυκλοφορία. Μελέτη-Πηγή: Μ. Κανδρεβιώτου-Χριστοδούλου και συνεργάτες. Β' φάση: Αθήνα, Δεκέμβριος 1995.



μ (. .)



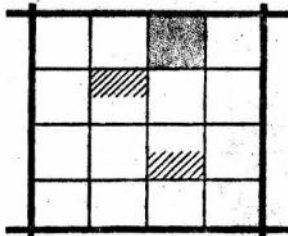
Χάρτης 25. Το ρυθμιστικό σχέδιο της Νέας Πόλης Hook για 100.000 κατοίκους στα δυτικά του Λονδίνου. Δεν πραγματοποιήθηκε. Εκτός από τις κυρίως αστικές χρήσεις και το βασικό οδικό δίκτυο, διακρίνονται οι εκτεταμένες υδάτινες επιφάνειες, οι ελεύθεροι χώροι και οι τρεις βιομηχανικές περιοχές (στα Β., Ν.-Α. και Ν.-Δ. όρια της πόλης). (Βλ. εδάφιο 14.4.1 και Σχ. 14.14 και 14.15. Μελέτη-Πηγή: L.C.C. 1961. Fig. 25).

Hook, (, μ μ ..)

μ

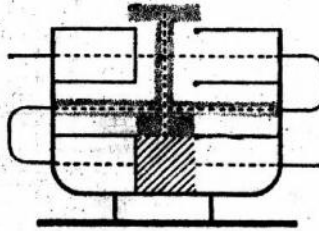
μ

ΔΙΑΜΠΕΡΒΙΣ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

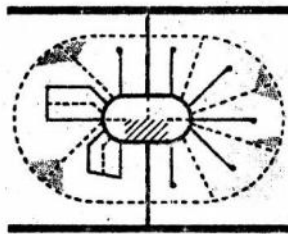


ορθογωνικός κήναβος

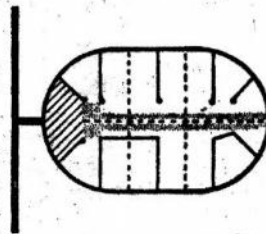
ΤΕΡΜΑΤΙΚΟΙ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ



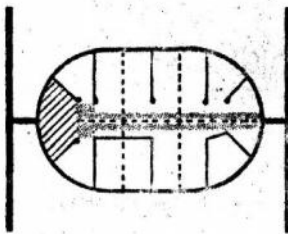
λαβίδα



εσωτερικός δακτύλιος



έξωτερικός δακτύλιος



έξωτερικός δακτύλιος

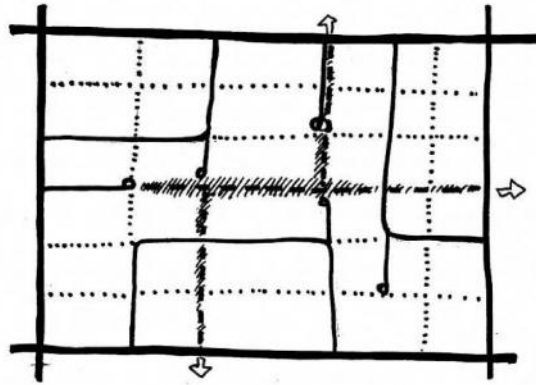
- πρωτεον δίκτυο
- δευτερον δίκτυο
- /// κεντρικές λειτουργίες
- ⊗ πράσινο με πεζοδρόμου

Παραδείγματα σχηματισμών στο δευτερον οδικό δίκτυο (βασισμένα σε γερμανικές προδιαγραφές, RAST-B, 1971)

διαμορφώσεις θηλειών σε διάταξη εσωτερικών δακτυλίων κατά τις γερμανικές προδιαγραφές RAST-E 1971.

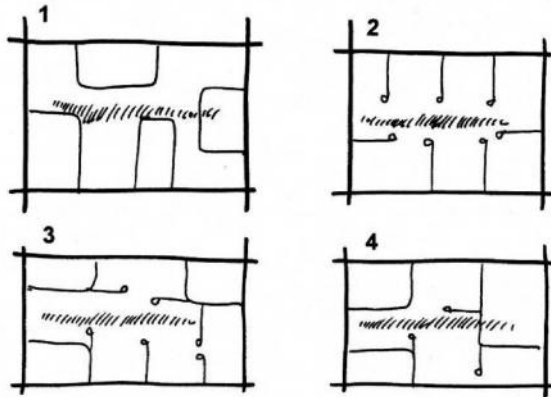
με σκιασμένο και διαγράμμιση, τα τοπικά κέντρα μέσα στην κυψέλη. Με συνεχή γραμμή οδοί για τροχοφόρα, με διακεκομμένη γραμμή οι πεζοδρόμοι. Η εσωτερική κυκλοφορία μέσα στην κυψέλη διενεργείται μέσω ενός κεντρικού δακτυλίου.

πηγή: Ιορδάνης Πετρίδης οπ.παρ.



- περιβάλλουσες κυψέλης
- θηλειές και αδιέξοδα
- - - κύριος πεζοδρόμος
- ||||| κέντρο
- δευτερεύον δίκτυο πεζοδρόμων

η εσωτερική κυκλοφορία μέσα στην κυψέλη, σχηματικές διατάξεις με θηλειές, αδιέξοδα και συνδυασμούς τους










διαμορφώσεις θηλειών και αδιεξόδων από την περιβάλλουσα της κυψέλης

με σκιασμένο και διαγράμμιση, τα τοπικά κέντρα μέσα στην κυψέλη. Με συνεχή γραμμή οδοί για τροχοφόρα, με διακεκομμένη γραμμή οι πεζοδρόμοι. Εδώ οι θηλειές και τα αδιέξοδα ξεκινάν και καταλήγουν στην περιβάλλουσα οδό της κυψέλης



πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάπτυξη τυπικής περιοχής Αθήνας Ια

κυψέλες, πολεοδομική δομή και συγκρότηση εσωτερικής κυκλοφορίας κυψελών

-  μεγάλες υπερτοπικές αρτηρίες
-  λοιπές περιβάλλουσες κυψελών
-  θηλειές, αδιέξοδα κλπ εσωτερικής κυκλοφορίας
-  σχολεία
-  πλατείες
-  κύριοι πεζόδρομοι
-  κέντρο

η επάνω κυψέλη, εξυπηρετείται με θηλειές και αδιέξοδα, η κάτω με εσωτερικό δακτύλιο



πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάπτυξη τυπικής περιοχής Αθήνας ΙΙβ

κυψέλες, πολεοδομική δομή και συγκρότηση εσωτερικής κυκλοφορίας κυψελών

και οι δύο κυψέλες εξυπηρετούνται με θηλιές και αδιέξοδα. Ως προς την πρόταση ΙΙα έχει μετακινηθεί η μεσαία αρτηρία, περιβάλλουσα των κυψελών, ώστε να απελευθερωθεί το εμπορικό κέντρο και η πλατεία που εντάσσονται έτσι στον κεντρικό πεζόδρομο.

και στις δύο περιπτώσεις ελήφθη δεδομένο ότι η ποδός Πατησίων και η οδός Αχαρνών αποτελούν υπερτοπικές αρτηρίες, όμως δεδομένης της μεγάλης εμπορικής τους κίνησης, θα μπορούσαν να αναπλαστούν σε εμπορικό δρόμο με μέσα σταθερής τροχιάς αποφορτιζόμενες από την υπερτοπική κυκλοφορία (βλ. παράδειγμα της Maria Hilfe Strasse στην Βιέννη)

Είναι προφανές ότι υπάρχουν πολλές λύσεις, η κάθε μία με τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά της και η τελική επιλογή γίνεται μετά από λεπτομερή μελέτη της περιοχής

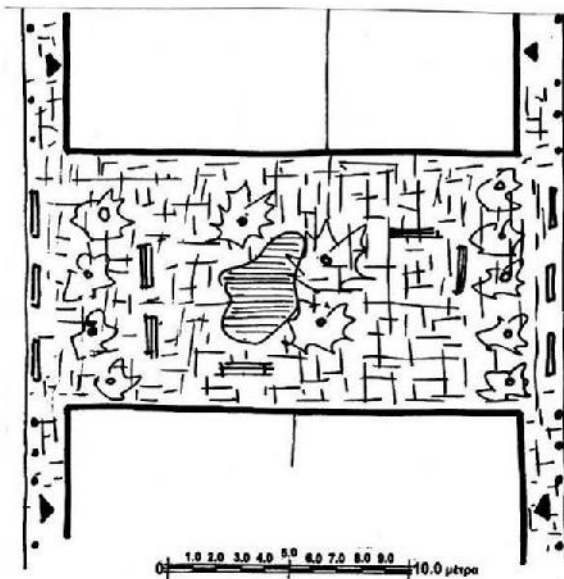


μ

μ μ «
μ « »

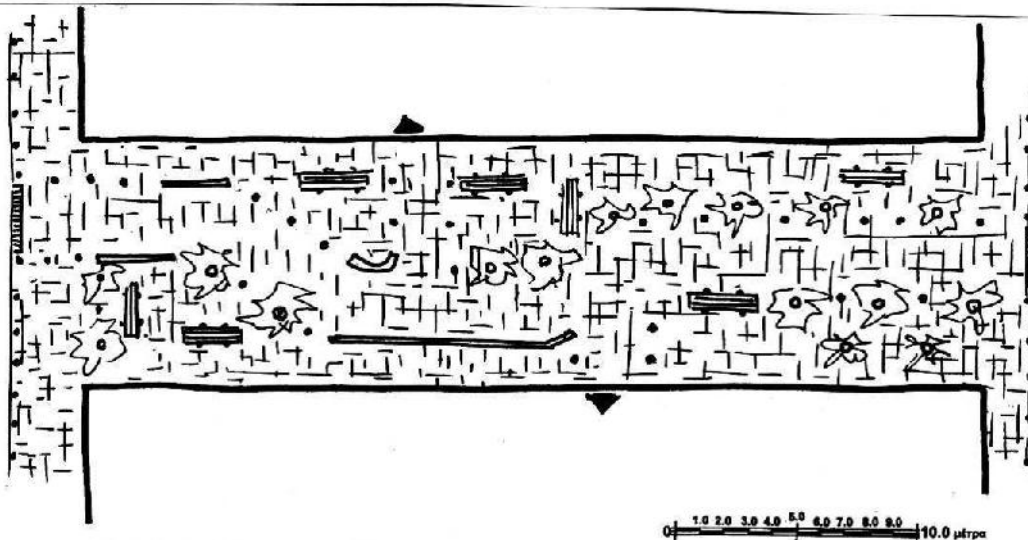
μ (» !)

1960.



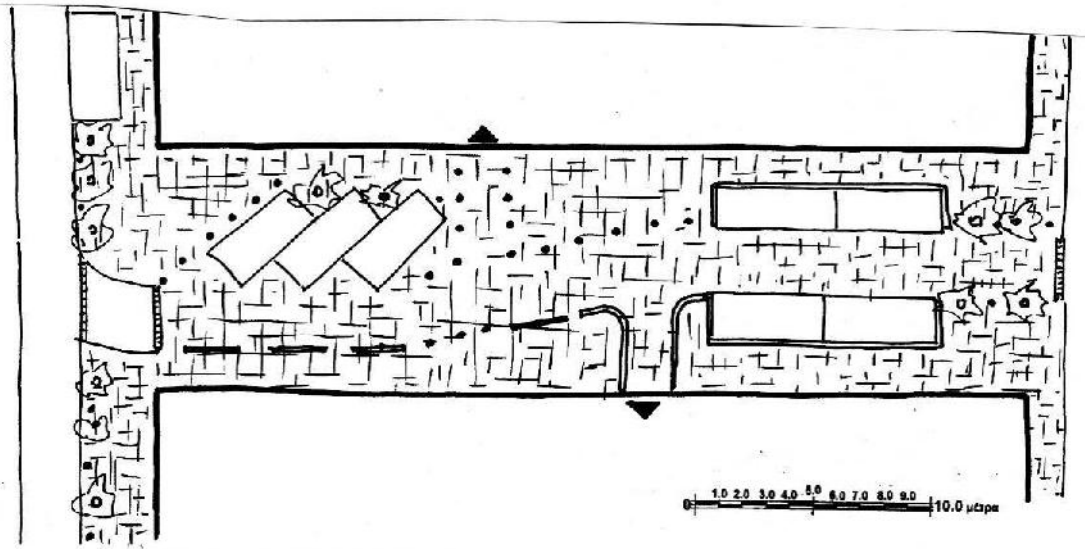
πλήρης πεζόδρομος

εφικτός μόνο στην περίπτωση που όλες οι ιδιοκτησίες έχουν έξοδο σε άλλο δρόμο. Ο πεζόδρομος κλείνει οριστικά και διαμορφώνεται σε καθιστικό με δενδροφύτευση, καθίσματα κ.α.



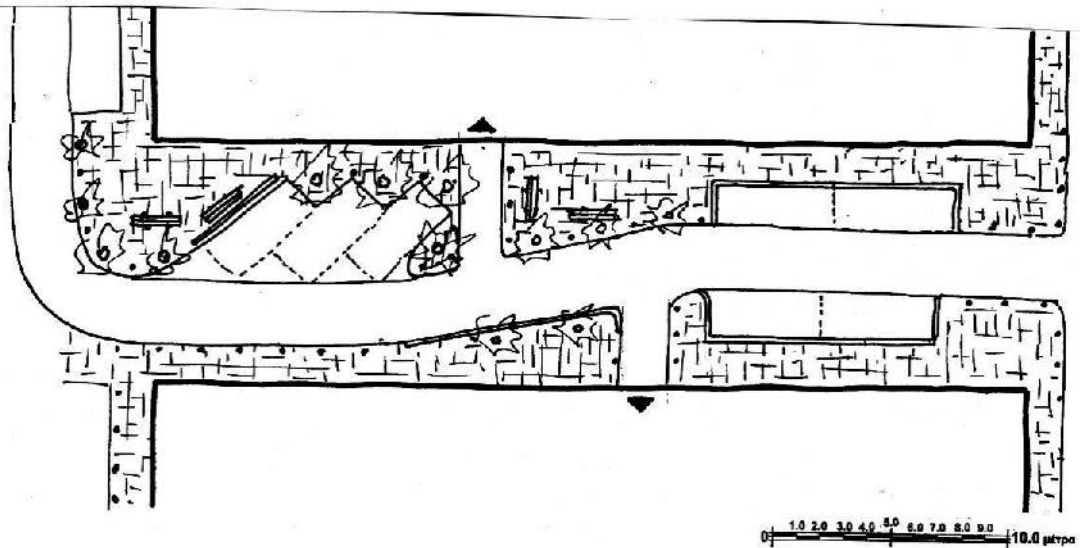
πεζόδρομος μόνο για διέλευση τροχοφόρων.

Ταχύτητες μέχρι 20 χιλιόμετρα την ώρα. Η διέλευση γίνεται για είσοδο στους ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, για κίνηση οχημάτων ανάγκης. Οι πορείες των οχημάτων διαχωρίζονται με εμπόδια από τους χώρους αποκλειστικής κίνησης των πεζών



Παρκοπεζόδρομος

Ταχύτητες 10 έως 15 χιλιόμετρα την ώρα. διασφαλισμένη η πορεία των πεζών από τα τροχοφόρα με κολωνάκια, τοιχία και δένδρα. Είσοδοι σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, θέσεις στάθμευσης για τους κατοίκους, σαμαράκια στην είσοδο και έξοδο για μετριασμό της ταχύτητας, αριστερά σύνδεση με θηλειά ή περιβάλλουσα κυψέλης με διπλό σαμαράκι για να αποφεύγεται η αναστροφή



δρόμος ήπιας κυκλοφορίας (woonerf)

Δρόμος για θηλειές, ταχύτητες μέχρι 25-30. οφιοειδής κίνηση για μείωση της ταχύτητας, εξασφάλιση εισόδων σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, καθιστικά και θέσεις στάθμευσης. Οι πορείες των οχημάτων διαχωρίζονται με εμπόδια από τους χώρους αποκλειστικής κίνησης των πεζών

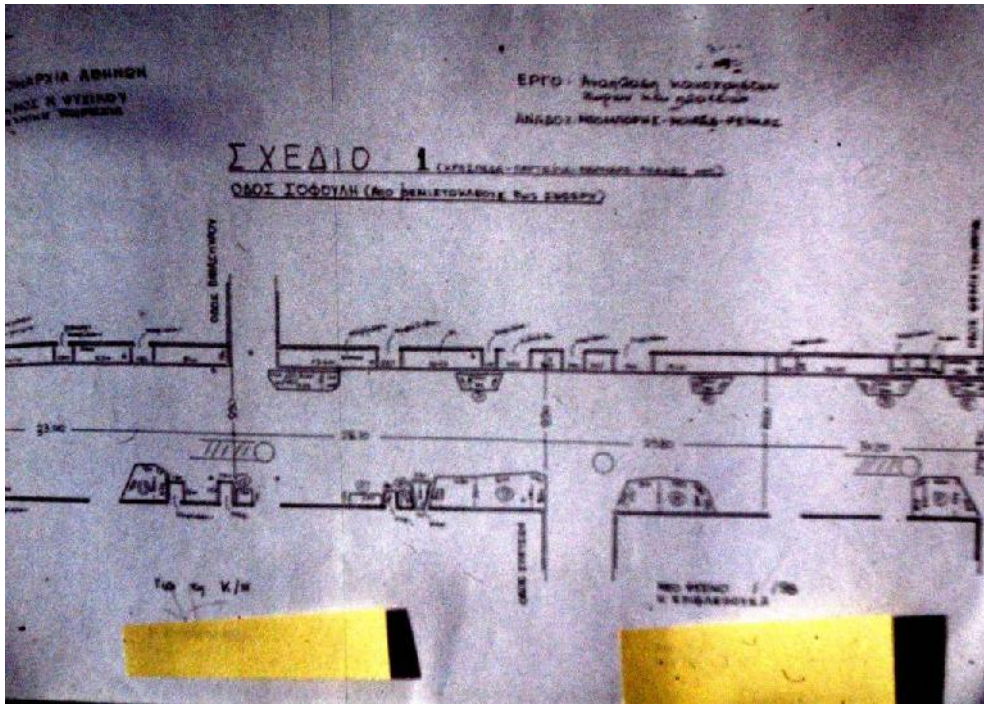


μ μ μ () μ

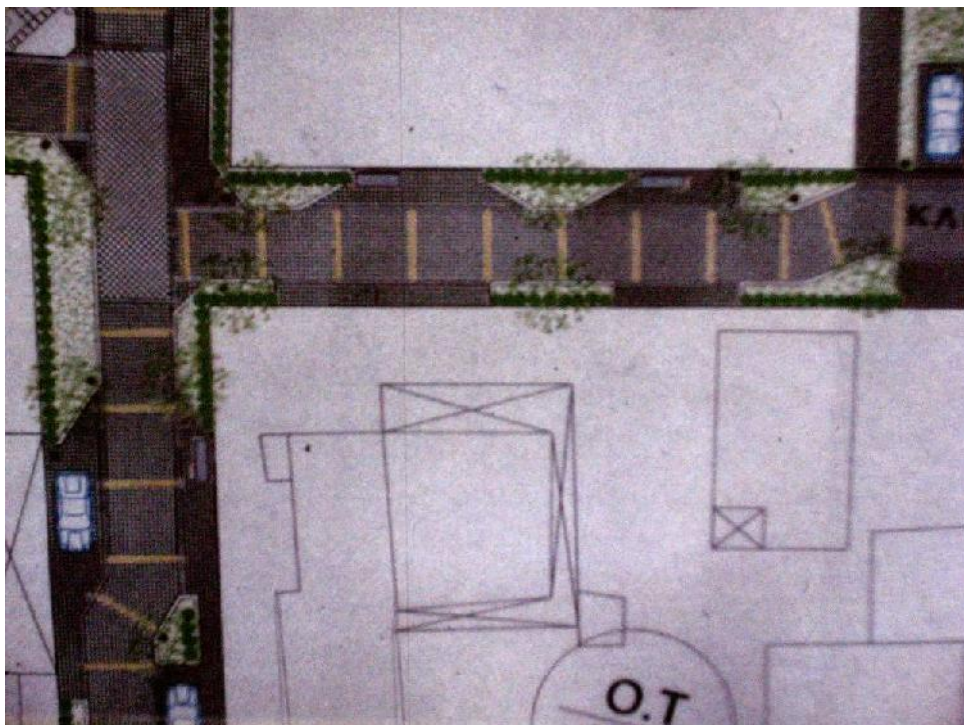


μ μ μ ,

« μ »



(μ .) μ μ « »



μ μ , μ μ autocad



μ . μ () . μ , ,



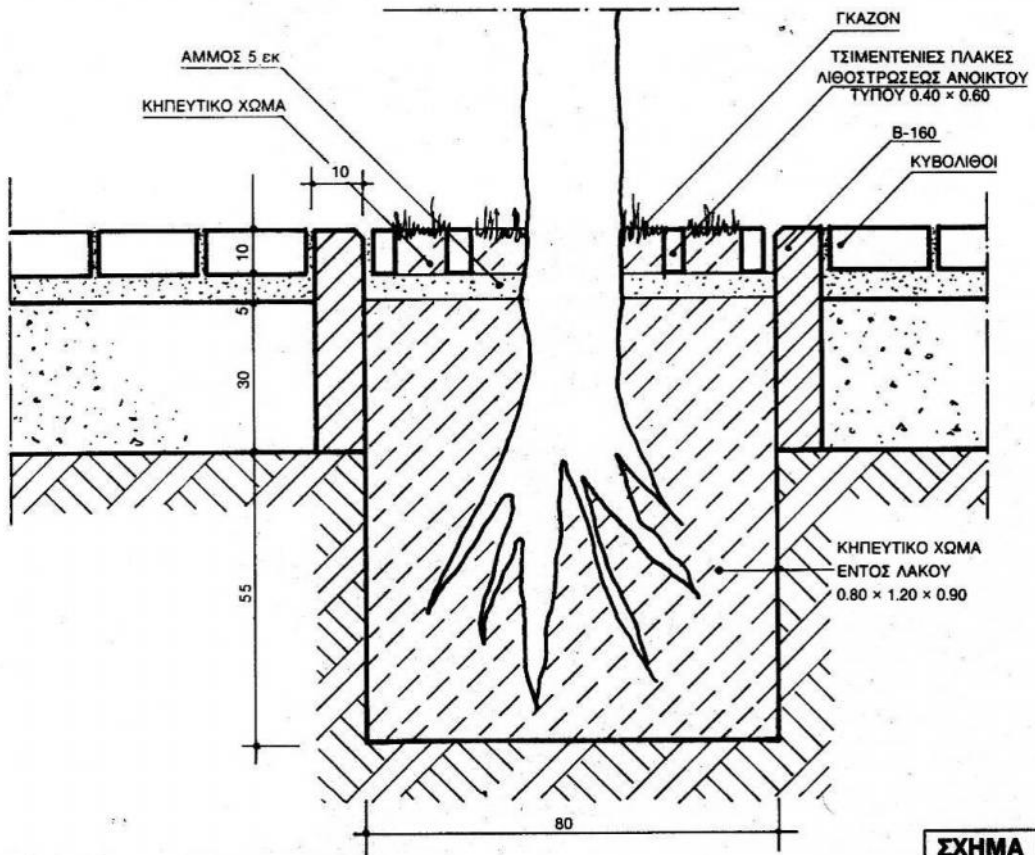
, μ μ μ . μ , μ , μ ... μ



μ !!!



« μ » μ , μ !



Δάπεδο από κυβόλιθους και πλάκες ανοικτού τύπου

ΣΧΗΜΑ	
12	Δ

25

μ μ μ μ 8-10 μ μ μ μ
 μ μ μ μ μ μ μ



μ μ « μ »
 μ μ), μ μ (μ μ
 « μ » , μ μ .
 μ μ , 1999. (μ μ .



μ « μ » (= μ) μ
 ...



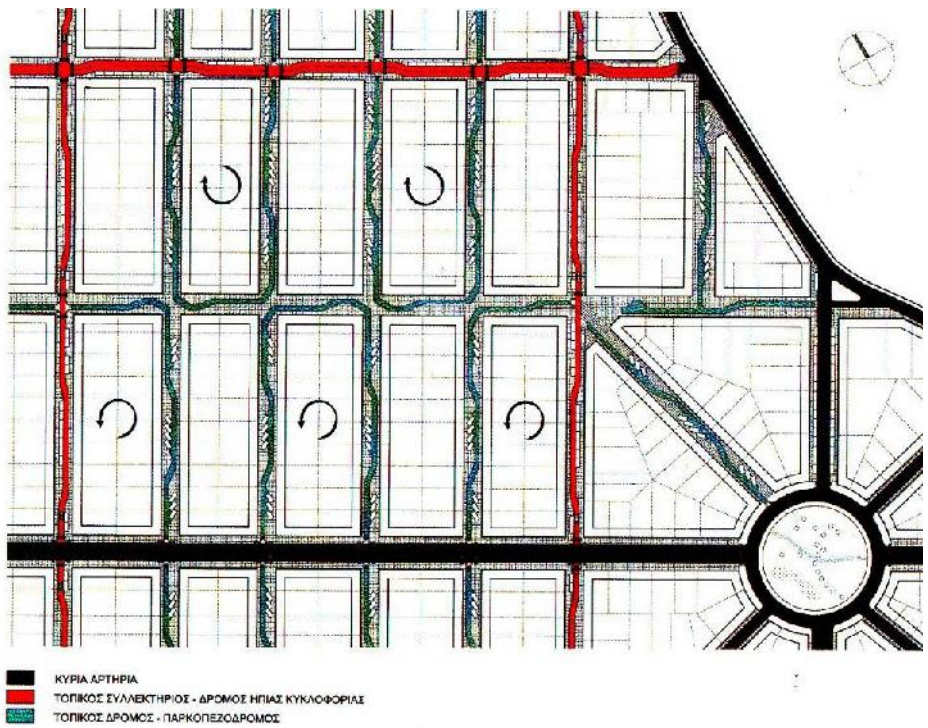
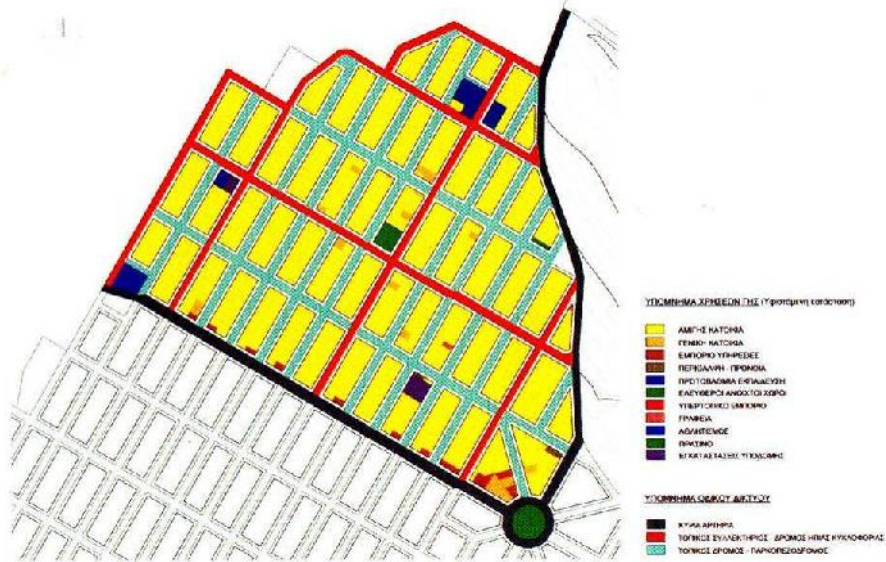
μ . (μ μ ...).
 μ : μ μ « ,
 μ μ μ μ .



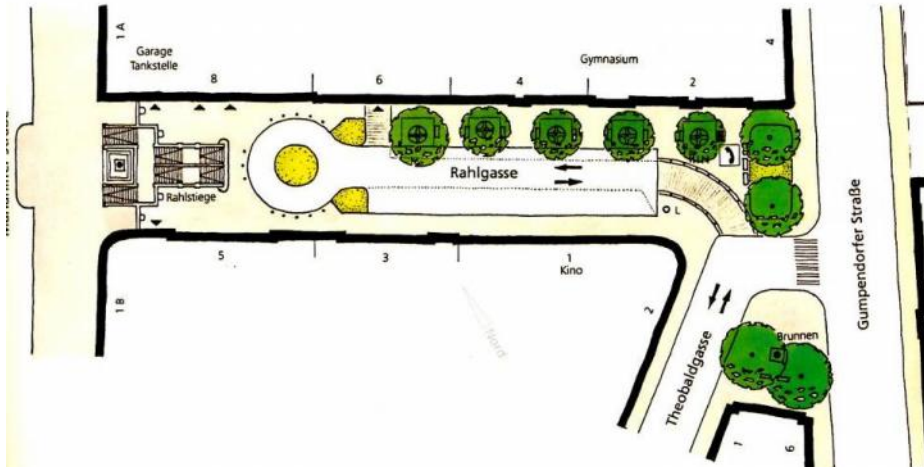
; : ; , ...

μ μ μ

(, , , , , , 2003)



(,)



μ . μ . μ , μ



μ

,

μ

.

μ

,



Qualitätsverbesserung im öffentlichen Raum durch Garagenbau am Beispiel Ludo-Hartmann-Platz (Wien, 16.)

. μ .
 , μ
 , μ . . μ ...). μ (. μ ,
 μ , μ (, .-).



μ



μ , μ , μ , ,



μ

μ



μ

μ

μ

.

.

.

,

, μ



μ μ , .

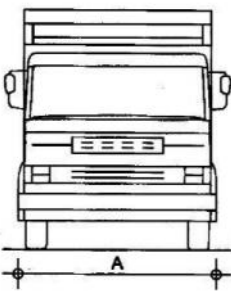
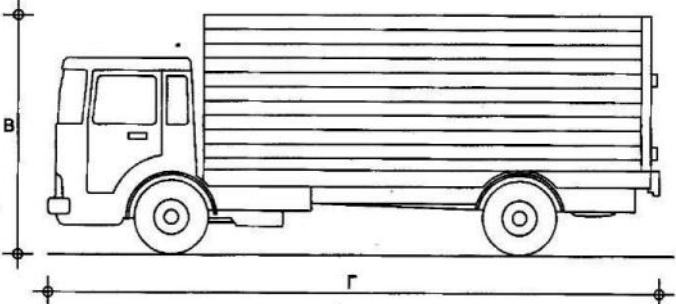


μ μ

μ

Neufert,
(μ μ)
(...)
, (Neufert . .)


ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Κινητό	ΑΑ: 13
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ενδεικτικές διαστάσεις μικρού φορτηγού και ακτίνες στροφής	Σελ. 1 από 1

Διάσταση	Min	Max
A	2.15	2.40
B	2.10	2.25
Γ	5.60	6.55

Σημειώσεις: 1. Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα
2. Ακτίνα στροφής από 6.50 έως 7.00μ

Πηγή: NEUFERT. Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση. 1996 και προσωπικές μετρήσεις

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Κινητό	ΑΑ: 8								
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ενδεικτικές διαστάσεις αυτοκινήτου και θέση υπαίθριας στάθμευσης	Σελ. 1 από 1								
 <p data-bbox="560 600 1034 629">Ελάχιστες διαστάσεις θέσης στάθμευσης αυτοκινήτου</p> <p data-bbox="643 981 951 1010">Συνήθεις διαστάσεις Ι.Χ. Οχήματος</p> <table data-bbox="517 1059 1094 1178"> <tr> <td>Μήκος Β:4.50</td> <td>Απόσταση αξόνων Α:2.30</td> </tr> <tr> <td>Πλάτος Γ:1.80</td> <td>Απόσταση τροχών Γ:1.30</td> </tr> <tr> <td>Μεταξόνιο εμπρός Μ.Ε:0.85</td> <td>Ύψος Υ:1.65</td> </tr> <tr> <td>Μεταξόνιο πίσω Μ.Π:1.35</td> <td>Βάρος G:1200 Kgr</td> </tr> </table>		Μήκος Β:4.50	Απόσταση αξόνων Α:2.30	Πλάτος Γ:1.80	Απόσταση τροχών Γ:1.30	Μεταξόνιο εμπρός Μ.Ε:0.85	Ύψος Υ:1.65	Μεταξόνιο πίσω Μ.Π:1.35	Βάρος G:1200 Kgr
Μήκος Β:4.50	Απόσταση αξόνων Α:2.30								
Πλάτος Γ:1.80	Απόσταση τροχών Γ:1.30								
Μεταξόνιο εμπρός Μ.Ε:0.85	Ύψος Υ:1.65								
Μεταξόνιο πίσω Μ.Π:1.35	Βάρος G:1200 Kgr								
<p data-bbox="379 1205 751 1234">Σημειώσεις: Οι διαστάσεις δίνονται σε μέτρα</p>									
<p data-bbox="427 1245 951 1274">Πηγή: NEUFERT. Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνοψη, 1996</p>									

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο						ΑΑ: 32	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Υπολογισμός του πλάτους των διατομών σε οδικό άξονα κίνησης						Σελ. 2 από 3	
α/α	Κατηγορία οδού	Ταχύτητα	Μαx πλάτος οχήματος σε μέτρα	Πλευρικό περιθώριο κίνησης	Πρόσθετα περιθώρια για οδούς δύο τροχιών	Πλάτος λωρίδας κίνησης	Πρόσθετο πλάτος για ρείθρο ή λωρίδα σήμανσης
		Km/h	k	e	g	f	a
1	Τοπική οδός	•	2.50	0.25-0.75	•	2.75-3.25	•
2	Συλλεκτήρια	≤ 50	2.50	0.50-0.75	•	3.00-3.25	•
3.α.	Κοινή αρτηρία 2 λωρίδων	50	2.50	0.75	0.50	3.25-3.50	0.00-2*0.25
3.β.	Κοινή αρτηρία 4 λωρίδων	50-60	2.50	0.50-0.75	•	3.00-3.25	2*0.25
4.α.	Κύρια αρτηρία 2 λωρίδων	50-60	2.50	0.75	0.50-1.00	3.50-3.75	2*0.25-2*0.50
4.β.	Κύρια αρτηρία 4 έως 6 λωρίδων	50-60	2.50	0.75	•	3.25	2*0.25-2*0.50
5	Ταχεία λεωφόρος	70.- 80	2.50	0.75-1.00	•	3.25-3.50	2*0.50
6	Ελεύθερη λεωφόρος	80-120	2.50	1.00-1.25	•	3.25-3.50	2*0.50
Πηγή: NEUFERT. Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση. 1996							

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο					ΑΑ: 32	
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Υπολογισμός του πλάτους των διατομών σε οδικό άξονα κίνησης					Σελ. 3 από 3	
	Κατηγορία οδού	Πλάτος καταστρώματος (με ρείθρα ή λωρίδες σήμανσης)				Ελάχιστη απόσταση σταθερών κατασκευών από το άκρο του καταστρώματος
		Οδός 2 λωρίδων διπλής κατεύθυνσης	Οδός 4 λωρίδων διπλής κατεύθυνσης	Κατάστρωμα 2 λωρίδων μονής κατεύθυνσης	Κατάστρωμα 3 λωρίδων μονής κατεύθυνσης	
		Bg	Bg	Br	Br	S
1	Τοπική οδός	5.00-6.00	•	5.50-6.50	•	0.50
2	Συλλεκτήρια	6.00-6.50	•	6.00-6.50	•	0.50
3.α.	Κοινή αρτηρία 2 λωρίδων	6.50-7.00	•	•	•	0.50
3.β.	Κοινή αρτηρία 4 λωρίδων	•	12.50-13.50	6.50-7.00	•	0.50
4.α.	Κύρια αρτηρία 2 λωρίδων	7.50-8.50	•	•	•	0.50
4.β.	Κύρια αρτηρία 4 έως 6 λωρίδων	•	• 13.50	7.00-7.50	9.50- 10.75 10.25-10.75	0.50
5	Ταχεία λεωφόρος	•	•	7.50-8.00	11.50-10.75	0.75
6	Ελεύθερη λεωφόρος	•	•	8.00-8.50	11.50-12.25	1.00-1.50

Πηγή: NEUFERT. Οικοδομική και Αρχιτεκτονική Σύνθεση. 1996

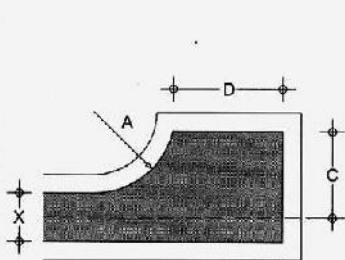
Πίνακας 1-2 : Λειτουργικά χαρακτηριστικά και παράμετροι μελέτης οδών (οι ΟΜΟΕ-ΚΛΟ ισχύουν μόνο για τις οδοί ομάδας Γ)

Λειτουργικά χαρακτηριστικά οδών		Παράμετροι μελέτης και λειτουργίας οδών							
Ομάδα οδών	Κατηγορία οδού	Χαρακτηρισμός οδού	Είδος αγρήγιου	Επιτρεπόμενη ταχύτητα Κ ₀ (km/h)	Χαρακτηριστικό επιτόκιστος κυκλοφορίας	Κατηγορία	Τομήματα Μελέτης (km/h)		
1	2	3	4	5	6	7	8		
Α	Οδοί που διατρέχουν πεζοδρόμους οδοί (αποστρατευμένες) με βελωτή λειτουργία (ή απουσία) και με πεζοδρόμους στην εξωτερική ή την κεντρική διακλάση. Σημείωση : Η κατηγορία Α1 αφορά οδοί σύνδεσης ευρύτερων κλάσεων και οι οποίες δεν παρέχουν μισή εξωτερική ή στις κεντρικές διακλάσεις.	A I Αιματοειδή οδοί, πεζοδ. κυκλοφορίας	μπε.	≤ 20	διαχωρισμένη	ασφαλ.	(100) 120 140 160	(100) 50 (80)	
		A II Οδοί με τοβ. τριγωνισμάτων	μπε. (μπε.) γεν.	≤ 80 (≤ 90)	διαχωρισμένη / ενιαία	ασφαλ. (ασφαλ.)	(170) 110 100 90 (80)	(100) 90 80 (70)	
		A III Οδοί με τοβ. σφαιρικούς σφαιρίων	μπε. γεν.	≤ 80 < 80	διαχωρισμένη	ενιαία	ασφαλ.	80 80 70 (60) 80 70 (60)	80 80 70 (60)
		A IV Οδοί με τοβ. μακρών ομοίων ζυλλοτήτων οδός	γεν.	≤ 80	ενιαία	ασφαλ.	(60) 80 70 60 (50)		
		A V Διευρυμένες οδοί ληρωτή οδός	γεν.	≤ 60 (70)	ενιαία	ασφαλ.	(70) 50 50 40	καμία	
		A VI Τριόμοια οδοί δασική οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ασφαλ.		50 40 καμία	
B	Οδοί που διατρέχουν πεζοδρόμους οδοί (αποστρατευμένες, κεντρικές) με βελωτή λειτουργία (ή απουσία) και με πεζοδρόμους στην εξωτερική ή την κεντρική διακλάση. Σημείωση : Οι οδοί κατηγορίας ΒI και ΒIII δεν παρέχουν μισή εξωτερική ή στις κεντρικές διακλάσεις.	B I Αστική αποστρατευμένη	μπε.	< 100	διαχωρισμένη	ασφαλ.	100 90 80 70		
		B II Αστική οδός τοβ. κυκλοφορίας	μπε.	< 90	διαχωρισμένη	ασφαλ.	(100) 90 80 70 (60) 90 80 70 60		
		B III Αστική ηχητήρια	μπε. γεν.	< 70 < 70	διαχωρισμένη	ασφαλ.	(80) 70 50 (60) 70 50 (60)		
		B IV Κάτω ολλανδική οδός	γεν.	≤ 60	ενιαία	ασφαλ.	60 50		
Γ	Οδοί που διατρέχουν πεζοδρόμους οδοί** ή πεζοδρόμους (αποστρατευμένες, κεντρικές) με βελωτή λειτουργία (ή απουσία) και με πεζοδρόμους στην εξωτερική ή την κεντρική διακλάση.	Γ III Αστική ηχητήρια	γεν. γεν.	50 (≤ 70) 50 (≤ 60)	διαχωρισμένη	ασφαλ.	(70) (60) 50 (40) (60) 50 (40)		
		Γ IV Κάτω ολλανδική οδός	γεν.	≤ 50 (≤ 60)	ενιαία	ασφαλ.	(60) 50 (40)		
Δ	Οδοί οι οποίες είναι οδοί (αποστρατευμένες) με βελωτή λειτουργία (ή απουσία).	Δ IV Έπιλεκτή οδός	γεν.	< 50	ενιαία	ασφαλ.	καμία		
		Δ V Τοπική οδός	γεν.	≤ 50	ενιαία	ασφαλ.	καμία		
E	Οδοί οι οποίες είναι οδοί (αποστρατευμένες) με βελωτή λειτουργία (ή απουσία).	E V Τοπική οδός	γεν.	< 30	ενιαία	ασφαλ.	καμία		
		E VI Τοπική οδός κατοικιών	γεν.	τομήματα βραχέως	ενιαία	ασφαλ.	καμία		

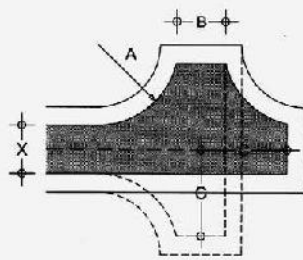
μπε. = οδοί με μεσοστάσεις οδοστρώματος < 60cm/h
γεν. = οδοί με μεσοστάσεις οδοστρώματος > 60cm/h

* Οδοί αστικές κυκλοφορίας που έχουν μεσοστάσεις οδοστρώματος < 60cm/h
** Οδοί που παρέχουν μισή εξωτερική ή στις κεντρικές διακλάσεις

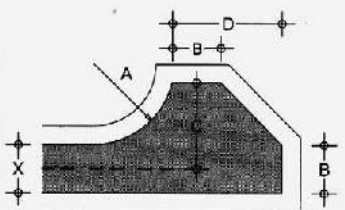
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Ακίνητο	ΑΑ: 35
ΥΠΟΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ: Τερματικές οδοί και αναστροφή οχημάτων	Σελ. 1 από 1



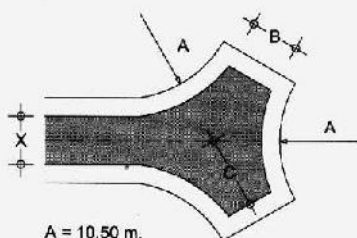
A = 6.00 - 7.50 - 10.50 m.
 C = 9.00 - 11.50 - 14.00 m.
 D = C + X/2



A = 6.00 - 7.50 - 10.50 m.
 B = X
 C = 9.00 - 11.50 - 14.00 m.



A = 6.00 - 7.50 - 10.50 m.
 B = X
 C = 9.00 - 11.50 - 14.00 m.
 D = C + X/2



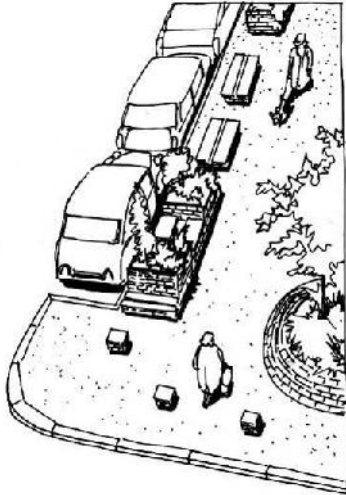
A = 10.50 m.
 B = X
 C = 9.00 - 11.50 - 14.00 m.

Σημειώσεις: Οι τρεις διαφορετικές τιμές στις διαστάσεις αναφέρονται στις ακόλουθες περιπτώσεις τερματικών οδών:

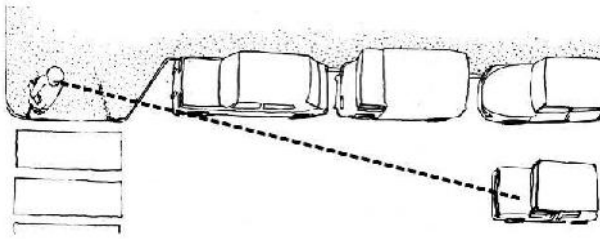
- I. Με μήκος μέχρι 300μ
- II. Με μήκος από 300μ μέχρι 500μ
- III. Με μήκος μεγαλύτερο από 500μ

Πηγές: 1. ΠΕΤΡΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ, Αρχιτέκτων Μηχανικός, Έρευνα Πολεοδομικών Προτύπων & Συστήματα Αστικών Μεταφορών, 1977
 2. Essex Design Guide, 1973.

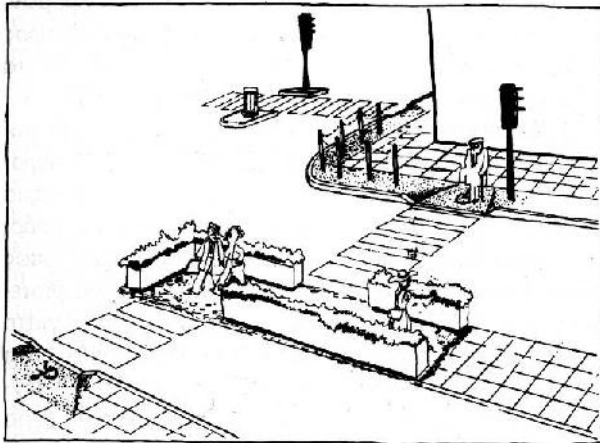




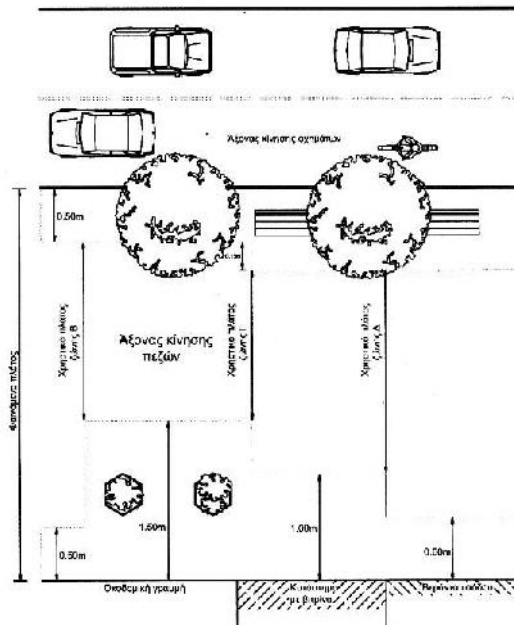
Σχ. 20.10. Φράγμα προστασίας του πεζοδρομίου με παγκάκια και άλλο εξοπλισμό (πηγή: CETUR, 1988, p.



Σχ. 20.14. Διαπλάτυνση πεζοδρομίου κατά το πλάτος της διάβασης.



Σχ. 20.15. Μετατόπιση διαβάσεων στα δύο ρεύματα και διαμόρφωση χώρου αναμονής στην κεντρική νησίδα (πηγή: CETUR, 1988, p. 120).



Στο παράδειγμα διακρίνονται τα διαφορετικά χρηστικά πλάτη στις ζώνες Α, Β και Γ.

(...) μ

μ

