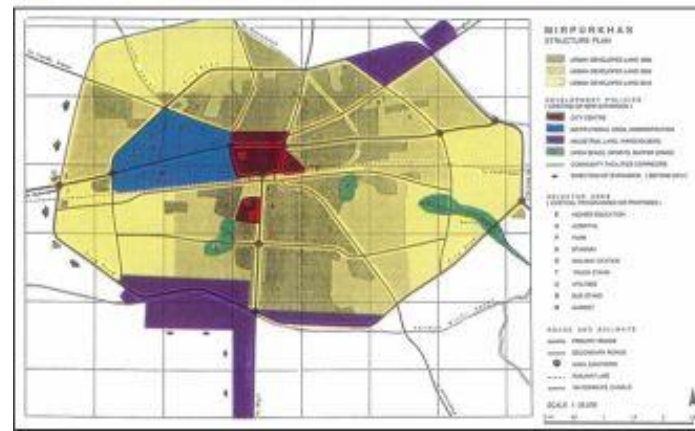
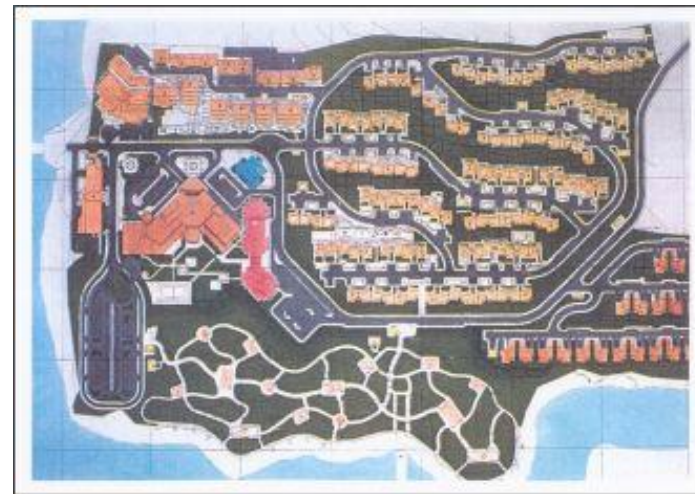


Σπύρος Αναγνώστου

Αστική Γεωγραφία



ΣΕΡΑΦΕΙΜ ΠΟΛΥΖΟΣ

**ΑΣΤΙΚΗ
ΑΝΑΠΤΥΞΗ**
2Η ΕΚΔΟΣΗ



ΚΡΙΤΙΚΗ

- → Η κυκλοφορία
στις σύγχρονες πόλεις

- Έννοιες



- **Κυκλοφοριακή Ικανότητα**

- Ως **κυκλοφοριακή ικανότητα (traffic capacity)** ορίζουμε την ικανότητα που εμφανίζουν διάφορα στοιχεία ενός κυκλοφοριακού συστήματος να εξυπηρετήσουν ένα δεδομένο κυκλοφοριακό φόρτο, υπό ορισμένες συνθήκες.
-
- Η ικανότητα αυτή εκφράζεται ποσοτικά, και ορίζει τον μέγιστο αριθμό οχημάτων ή πεζών που περνούν από ένα τμήμα κυκλοφοριακής λωρίδας σε μια δεδομένη χρονική περίοδο, ανάλογα με τις επικρατούσες συνθήκες.

η έννοια της Προσβασιμότητας

- Η **προσβασιμότητα** αποτελεί έναν από τους θεμελιώδεις παράγοντες ποιότητας και απευθύνεται προς όλους, ανεξάρτητα από την ηλικία τους, την τάξη, την προέλευση, την φυσική τους κατάσταση κ.λ.π
- Όσον αφορά τις πόλεις, όταν μιλούμε για **προσβασιμότητα** αναφερόμαστε στην δυνατότητα χρήσης και προσέγγισης των κοινόχρηστων χώρων (κτίρια και υπαίθριοι χώροι).

- η έννοια της **προσπελασιμότητας**
- «Η **προσπελασιμότητα** εκφράζει την ευκολία ενός ατόμου στο να φθάσει σε μία περιοχή, ώστε να πάρει μέρος σε μια ειδική δραστηριότητα.
- Αποτελεί δηλαδή το μέτρο χωρικού διαχωρισμού μεταξύ ανθρώπινων δραστηριοτήτων, και δηλώνει την ευκολία με την οποία προσεγγίζονται οι δραστηριότητες μίας δεδομένης περιοχής»

- η έννοια της **Κινητικότητας**

- «**Κινητικότητα** σημαίνει εννοιολογικά δυνατότητα κίνησης αλλά και ευελιξία και δυνατότητα μετάβασης».
- Όταν αναφερόμαστε στην πόλη, τότε η **κινητικότητα** αποτελεί μια κύρια παράμετρο για την ομαλή λειτουργία της εκάστοτε πόλης.
- Η **αστική κινητικότητα** περιλαμβάνει κάθε δυνατό τρόπο μετακίνησης εντός πόλεως, **με ή δίχως** μηχανικά μέσα, δηλαδή:
 - πεζή μετακίνηση
 - ποδήλατα
 - δίκυκλα
 - μέσα μαζικής συγκοινωνίας
 - επαγγελματικά οχήματα, και
 - ιδιωτικά επιβατικά οχήματα

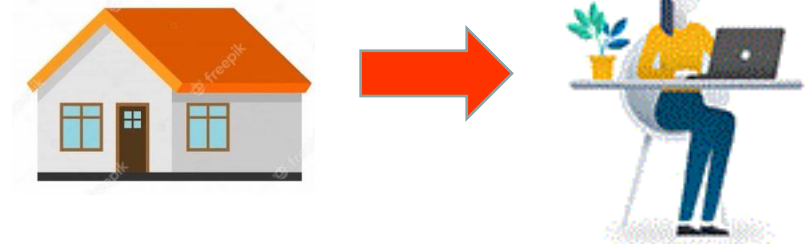
- **Σκοπός των μετακινήσεων**

- Σε ένα κοινωνικοοικονομικό σύστημα, οι δραστηριότητες καθορίζονται από τα σημεία **εργασίας, κατοικίας, αγορών, αναψυχής** ΚΟΚ.,
- ... και συνεπώς, η ζήτηση προσδιορίζεται μέσω των διαφόρων μετακινήσεων σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους, από σημείο σε σημείο, μέσα σε συγκεκριμένη αστική περιοχή.

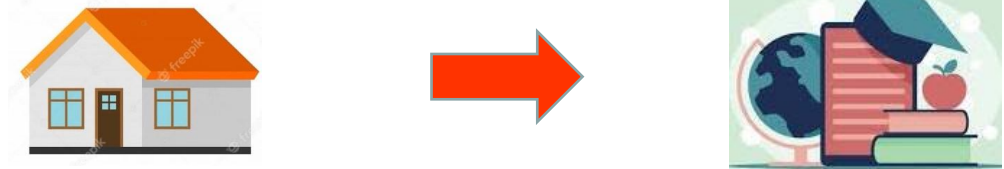
- Οι μετακινήσεις ταξινομούνται σε διαφορετικούς προορισμούς
- Ταξινομήσεις του ταξιδιωτικού μοντέλου (ITE*, 2014) :

* *Institute of Transportation Engineers*

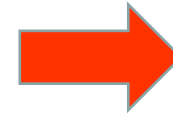
- **HomeBasedWork (HBW)** – μετακινήσεις με βάση το σπίτι προς την εργασία = Μοντέλο ταξιδιού μεταξύ σπιτιού και εργασιακού χώρου ή δραστηριοτήτων σχετιζόμενων με εργασία.



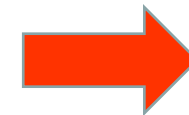
- **HomeBasedSchool (HBSc)** – μετακινήσεις με βάση το σπίτι προς το σχολείο = Μοντέλο ταξιδιού μεταξύ σπιτιού και σχολείου κάθε βαθμίδας εκπαίδευσης (πρωτοβάθμια, δευτεροβάθμια και τριτοβάθμια).



- **HomeBasedShopping (HBSH)** – μετακινήσεις με βάση το σπίτι προς **εμπορικό προορισμό** = Μοντέλο ταξιδιού μεταξύ σπιτιού και εμπορικών δραστηριοτήτων.



- ο **HomeBasedOther (HBO)** – μετακινήσεις με βάση το σπίτι προς **άλλο προορισμό** = Μοντέλο ταξιδιού μεταξύ σπιτιού και ενός άλλου κοινωνικού προορισμού ή προορισμού αναψυχής, όπως αίθουσες κινηματογράφου, επισκέψεις σε φίλους και συγγενείς, κέντρα αναψυχής, κλπ.
- Το μοντέλο HBO περιλαμβάνει όλα τα ταξίδια που έχουν ως βάση το σπίτι και δεν εμπίπτουν στις προηγούμενες τρεις κατηγορίες ταξιδιών (HBW, HBSc και HBSH).



- **NonHomeBased (NHB)** – μετακινήσεις που **δεν έχουν ως βάση το σπίτι (NHB)** = Μοντέλο ταξιδιού που δεν ξεκινά ούτε καταλήγει στο σπίτι (πχ ταξίδια από εργασία προς εστιατόριο για γεύμα)

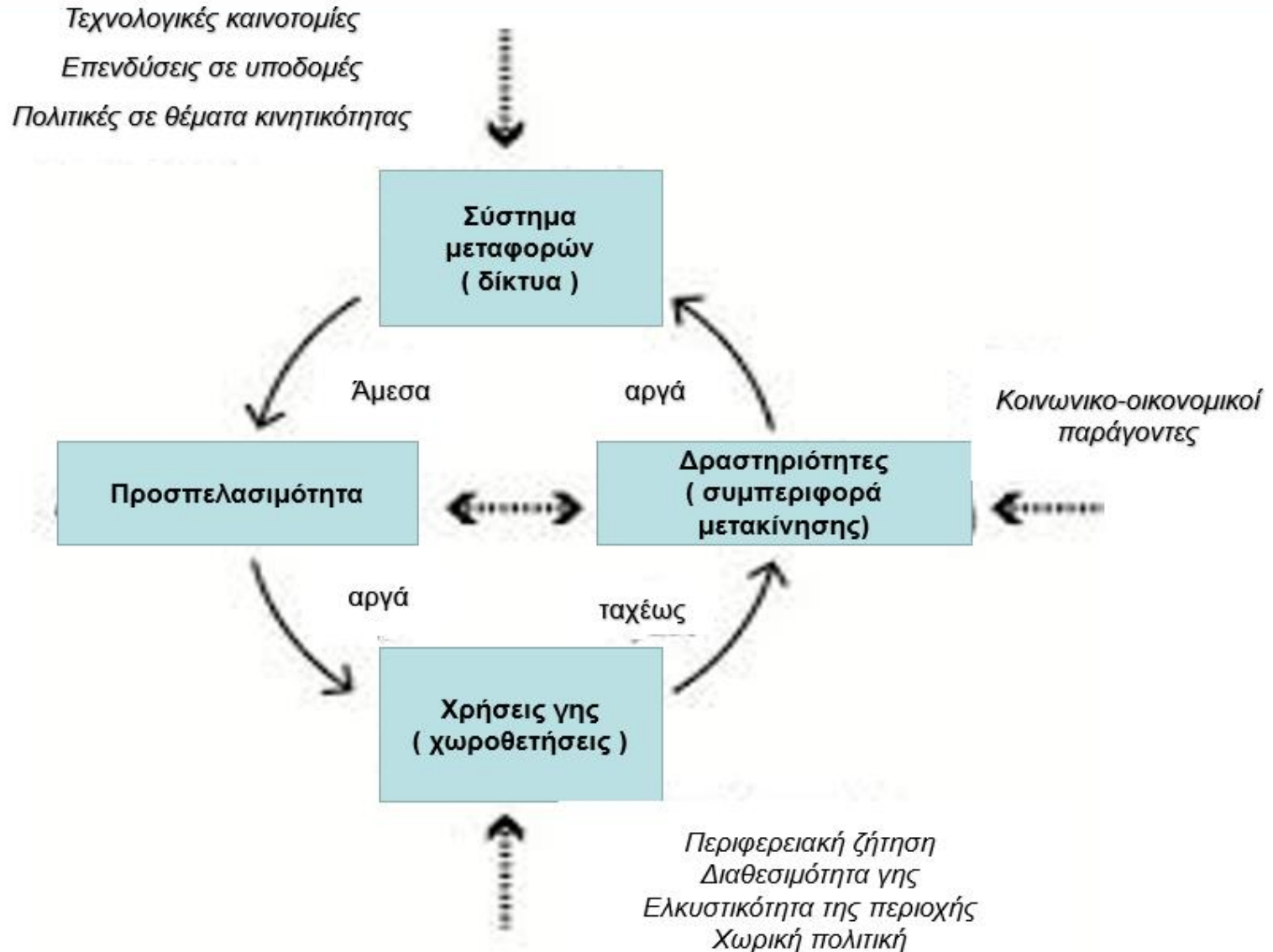


- Οι μετακινήσεις έχουν κάποιες ιδιότητες, οι οποίες είναι γνωστές και ως **«χαρακτηριστικά των μετακινήσεων»**:
- ο **σκοπός** της μετακίνησης (για αγορές, για εργασία, για κοινωνικούς λόγους κλπ.).
- Η **ώρα** της ημέρας στην οποία λαμβάνει χώρα η μετακίνηση.
- **Από πού** προέρχεται και **προς ποιο** προορισμό στοχεύει η μετακίνηση.
- Το **μέσο μετακίνησης** που θα χρησιμοποιηθεί, ή ο πιθανός συνδυασμός αυτών (λεωφορείο, ΙΧ, ποδήλατο κοκ).
- Η επιλεγόμενη για τη μετακίνηση **διαδρομή**.
- Η **συχνότητα μετακίνησης** με βάση την οποία λαμβάνουν χώρα τέτοιες μετακινήσεις.
- Η **διάρκεια** και το **μήκος** της μετακίνησης.

- Τα προαναφερθέντα χαρακτηριστικά αποτελούν στην ουσία αποφάσεις τις οποίες οι άνθρωποι που μετακινούνται καλούνται να λάβουν σε καθημερινή βάση.
- Επιπροσθέτως, λαμβάνονται υπόψη και ποιοτικά χαρακτηριστικά όπως είναι η **ασφάλεια** και η **άνεση**.

- Το **ερώτημα** αν ο **χώρος παράγει κυκλοφορία**, ή η **κυκλοφορία παράγει χώρο** αναφέρεται σε όλη την ιστορία της πόλης, από την εποχή των πρώτων προϊστορικών καταυλισμών (Αραβαντινός, 2007).
- Η δόμηση και οι **χρήσεις** αποτελούν αφετηρία των **μετακινήσεων**, ή οι τελευταίες δίνουν το έναυσμα για προσαρμογές του ιστού ;
- Στην πολεοδομική θεωρία το παραπάνω ερώτημα τίθεται μόλις τους τελευταίους δύο αιώνες, διότι μόνο τότε απάντησή του θέτει διλήμματα στον σχεδιασμό και επηρεάζει τις πολιτικές. Είναι η περίοδος της παρουσίας στην πόλη των μηχανικών μέσων μεταφοράς, τα οποία ανέτρεψαν τις ισορροπίες των παραδοσιακών αστικών σχημάτων.

Ο κύκλος ανάδρασης μεταξύ **χρήσεων γης** και **μεταφορικών υποδομών** - Wegener & Fürst, 1999



- Η **προσπελασιμότητα** των **χρήσεων γης**
- Η χωροθέτηση των δραστηριοτήτων με συνδυασμένο σχεδιασμό χρήσεων γης-μεταφορών γίνεται με **κριτήριο την προσπελασιμότητα** των διαφόρων θέσεων.
- Χαρακτηριστικό παράδειγμα εφαρμογής αυτού του κριτηρίου αποτελεί η πολιτική ABC στην Ολλανδία. Η πολιτική αυτή προβλέπει:
 - τη χωροθέτηση των χρήσεων που έλκουν πολλούς επισκέπτες και εργαζομένους, στις κεντρικές περιοχές των πόλεων, εκεί όπου υπάρχει υψηλή προσπελασιμότητα με δημόσια συγκοινωνία. Για να επιλέγεται η τελευταία, η προσφορά θέσεων στάθμευσης για τα αυτοκίνητα περιορίζεται,
 - τη χωροθέτηση των χρήσεων που η λειτουργία τους έχει ανάγκη τόσο το αυτοκίνητο όσο και τη δημόσια συγκοινωνία, σε δευτερεύοντα κέντρα, κοντά σε σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας,
 - τη χωροθέτηση των χρήσεων που η λειτουργία τους εξαρτάται βασικά από το αυτοκίνητο (κυρίως για τη μεταφορά εμπορευμάτων) μακριά από τις κεντρικές περιοχές και κοντά σε μεγάλους οδικούς άξονες.

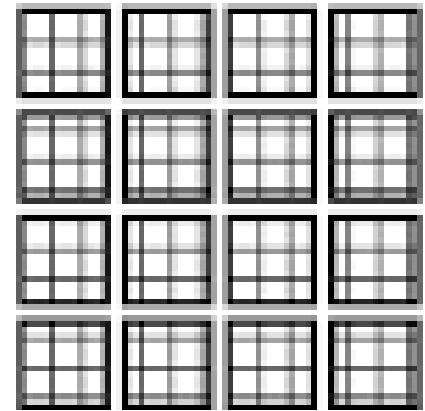
- Τα **οδικά δίκτυα** των αστικών περιοχών είναι ποικιλόμορφα καθώς προέκυψαν από την επίδραση ποικίλων παραγόντων όπως είναι η μορφή ανάπτυξης μιας πόλης και η ηλικία της, η ιστορική εξέλιξη και η τοπογραφία της.
- Υπάρχουν δυο βασικές μορφές διάκρισης των δικτύων: η **ορθογωνική** και η **ακτινωτή**.

- **A) Ορθογωνική μορφή δικτύου:**

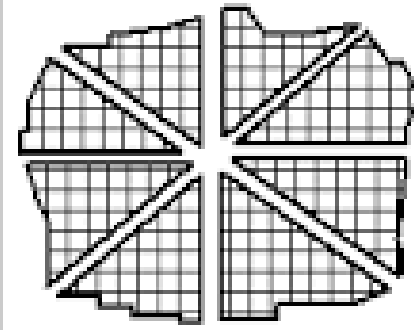
-

- Σε αυτή τη μορφή δικτύου οι αρτηρίες ακολουθούν ένα ορθογωνικό κάναβο, δηλαδή ένα νοητό πλέγμα

- (Ιπποδάμειο σύστημα)

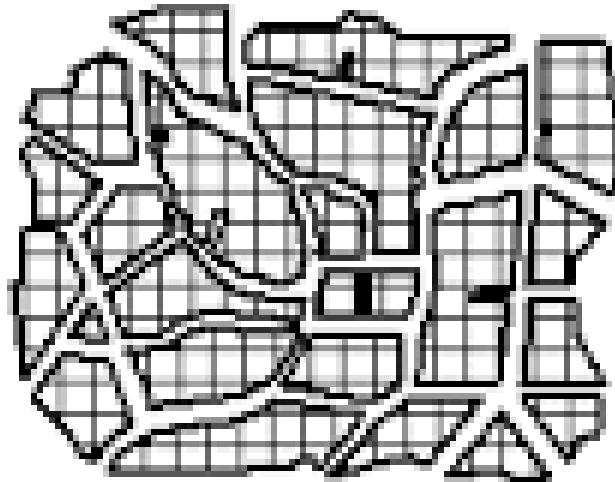


- **B) Ακτινωτή μορφή δικτύου:**



- Κατά την ακτινωτή μορφή, οι αρτηρίες έχουν συμβολή στο κέντρο της πόλης, και στις μεγαλύτερες πόλεις είναι συνδεδεμένες μεταξύ τους με δακτυλίους, δηλαδή μια σειρά περιφερειακών αρτηριών.
- Σε αυτή την μορφή παρατηρούμε επίσης την ύπαρξη στις μικρές πόλεις μιας περιφερειακής αρτηρίας, η οποία συνήθως επιτρέπει στις υπεραστικές μετακινήσεις να παρακάμπτουν την πόλη, εφόσον δεν υπάρχει λόγος διάσχισής της.
- Στις μεγαλύτερες πόλεις υπάρχει και μια δεύτερη περιφερειακή αρτηρία, πάλι γύρω από την κεντρική περιοχή ώστε να ανακουφίζει το κεντρικό οδικό δίκτυο όταν επιβαρύνεται, δίνοντας την δυνατότητα παράκαμψης της κεντρικής περιοχής από τις μετακινήσεις δεν έχουν λόγο να τη διασχίζουν.

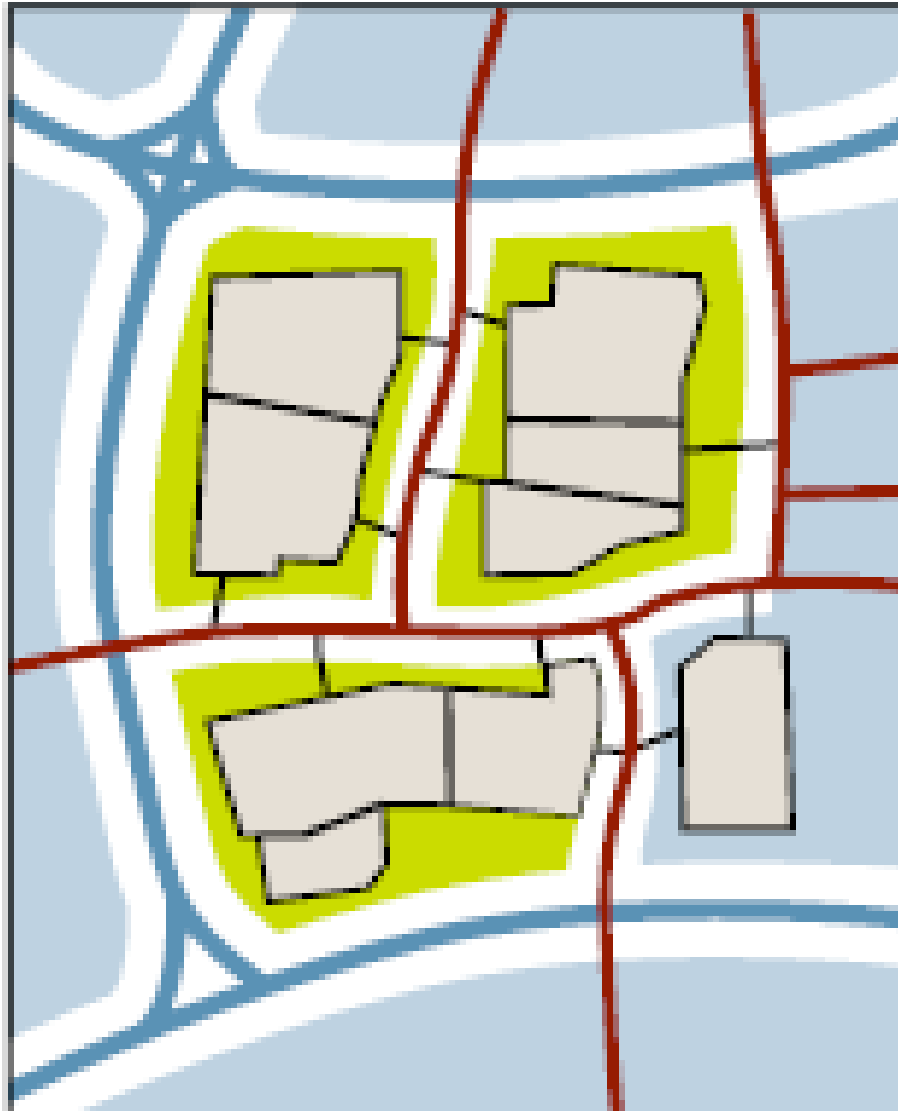
- Γ) Υπάρχει βέβαια και η ακανόνιστη μορφή δικτύου ...



Κατηγοριοποίηση – ιεράρχηση

του οδικού δικτύου των πόλεων

- το **οδικό δίκτυο**, ανάλογα με την έμφαση στην εξυπηρέτηση της κινητικότητας ή της πρόσβασης και την λειτουργία, το κατατάσσουμε σε 4 κύριες κατηγορίες:
 - **1) Κύριες αρτηρίες**
 - **2) Δευτερεύουσες αρτηρίες**
 - **3) Συλλεκτήριες οδοί**
 - **4) Τοπικές οδοί**



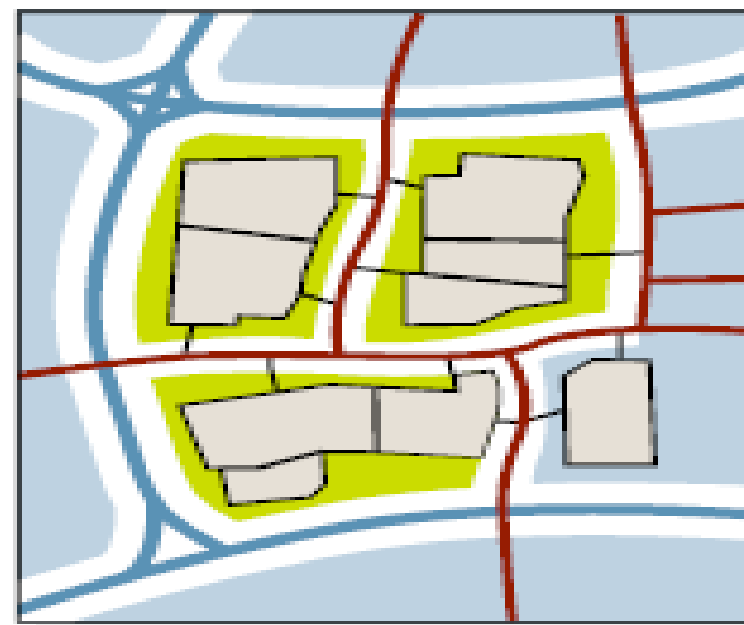
Σκαρίφημα 9. Μοντέλο οδικής ιεράρχησης σύμφωνα με τον Colin Buchanan
Βασισμένο στο: "Mangin, 2004: 32"

- Τοπικό χαρακτήρα δρόμοι
- Συλλεκτικές γειτονιές
- Πρωτεύον δίκτυο
- Όρια ζώνης

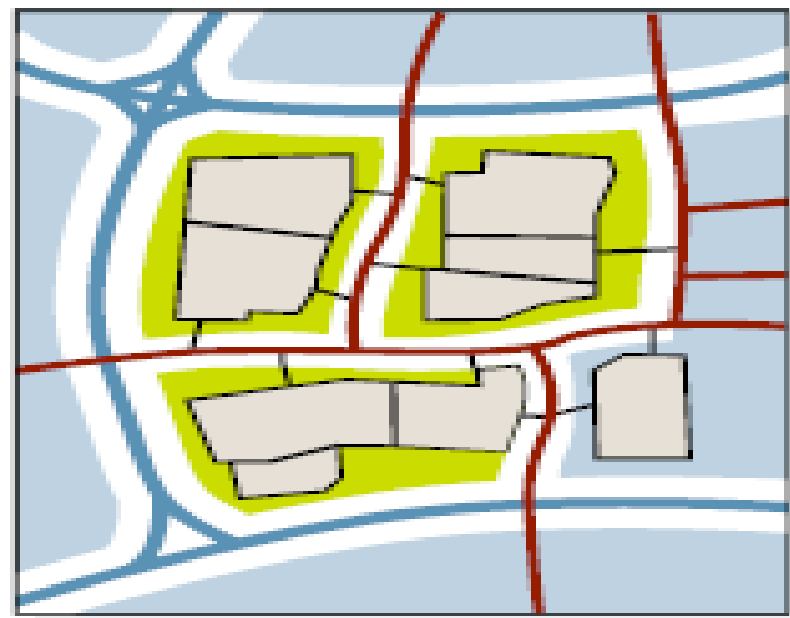
• 1) Κύριες αρτηρίες

- Οι κύριες αρτηρίες δημιουργήθηκαν ώστε να εξυπηρετούνται οι μετακινήσεις υψηλών ταχυτήτων και μεγάλου μήκους. Στις πόλεις με πληθυσμό μικρότερο των 50.000 κατοίκων υπάρχει ένας περιορισμένος αριθμός κύριων αρτηριών και εξυπηρετούν κυρίως τις διερχόμενες από την πόλη υπεραστικές μετακινήσεις.
- Όταν πρόκειται για πιο μεγάλες αστικές περιοχές, οι κύριες αρτηρίες έχουν ως ρόλο την εξυπηρέτηση των εσωτερικών αστικών μετακινήσεων μεγάλου μήκους όπως είναι οι μετακινήσεις μεταξύ του κέντρου της πόλης και των κατοικημένων προαστιακών περιοχών.
- Αυτές οι αρτηρίες είναι μεταξύ τους συνδεδεμένες και μαζί με την σύνδεσή τους με τις υπεραστικές αρτηρίες που καταλήγουν στην πόλη αποτελούν ένα ολοκληρωμένο οδικό δίκτυο υψηλής ταχύτητας.

- **2) Δευτερεύουσες αρτηρίες**



- Οι δευτερεύουσες αρτηρίες είναι αυτές που συνδέονται και συμπληρώνουν το σύστημα των κύριων αρτηριών.
- Οι αρτηρίες αυτές εξυπηρετούν κυρίως μετακινήσεις μέσου μήκους, χαμηλότερων πρότυπων από τις κύριες αρτηρίες.
- Οι γειτονιές μιας πόλης, θεωρητικά, δεν πρέπει να διασχίζονται από δευτερεύουσες αρτηρίες.

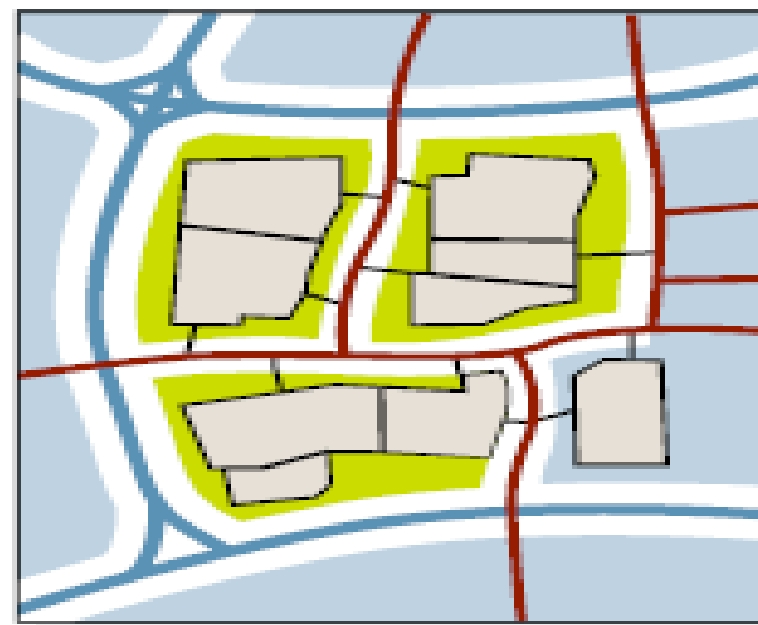


- **3) Συλλεκτήριες οδοί**



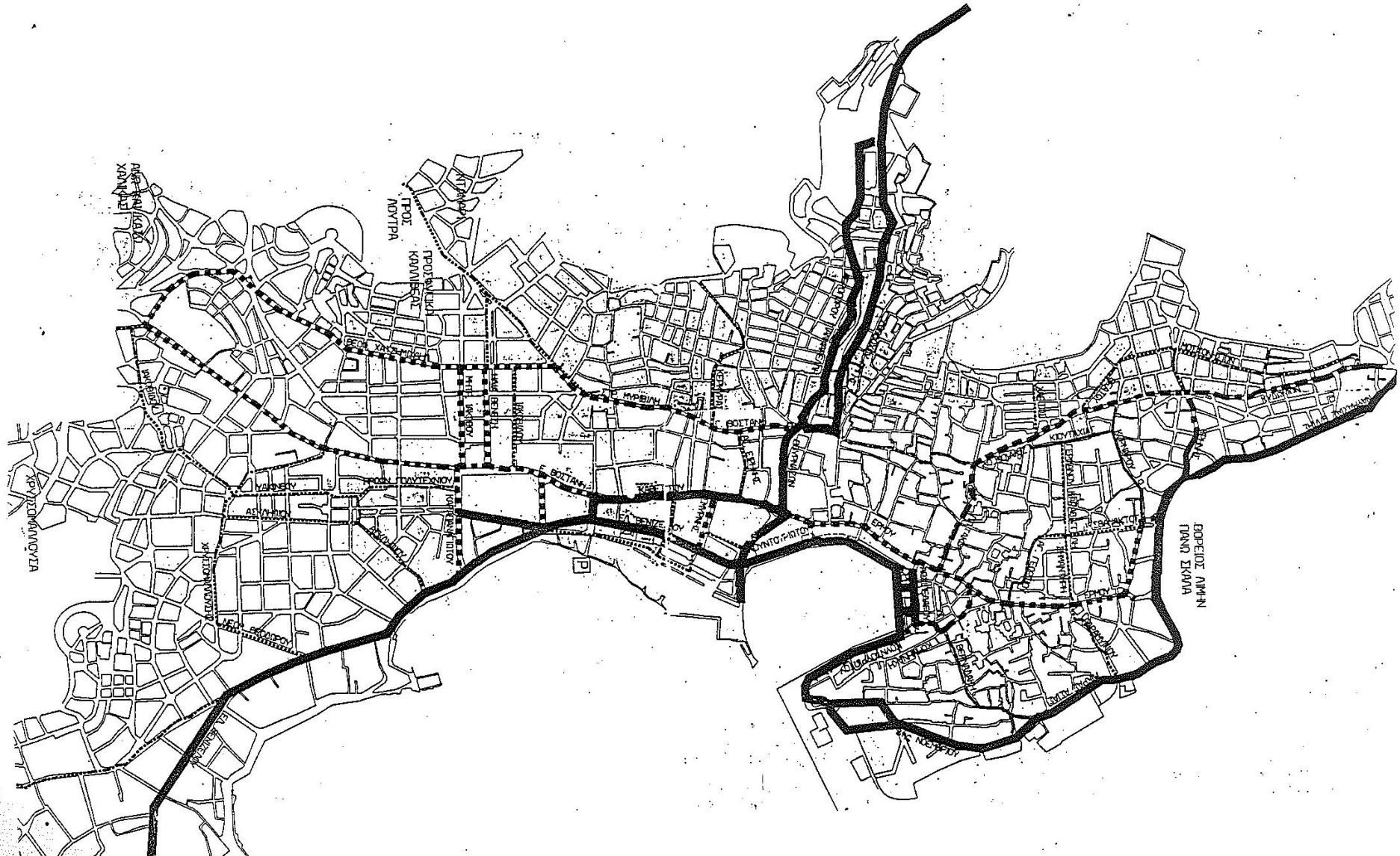
- Οι συλλέκτριες οδοί μπαίνουν μέσα στις γειτονιές, αντίθετα από τις δευτερεύουσες αρτηρίες, και κάνουν κατανομή των μετακινήσεων στον τελικό τους προορισμό, με πρόσβαση είτε σε **συλλεκτήρια οδό** , είτε σε **τοπική οδό**.
- Και φυσικά λειτουργούν και αντίστροφα, με τη συλλογή μετακινήσεων από τις **τοπικές οδούς** και διοχέτευσή τους στο σύστημα αρτηριών.

- **4) Τοπικές οδοί**

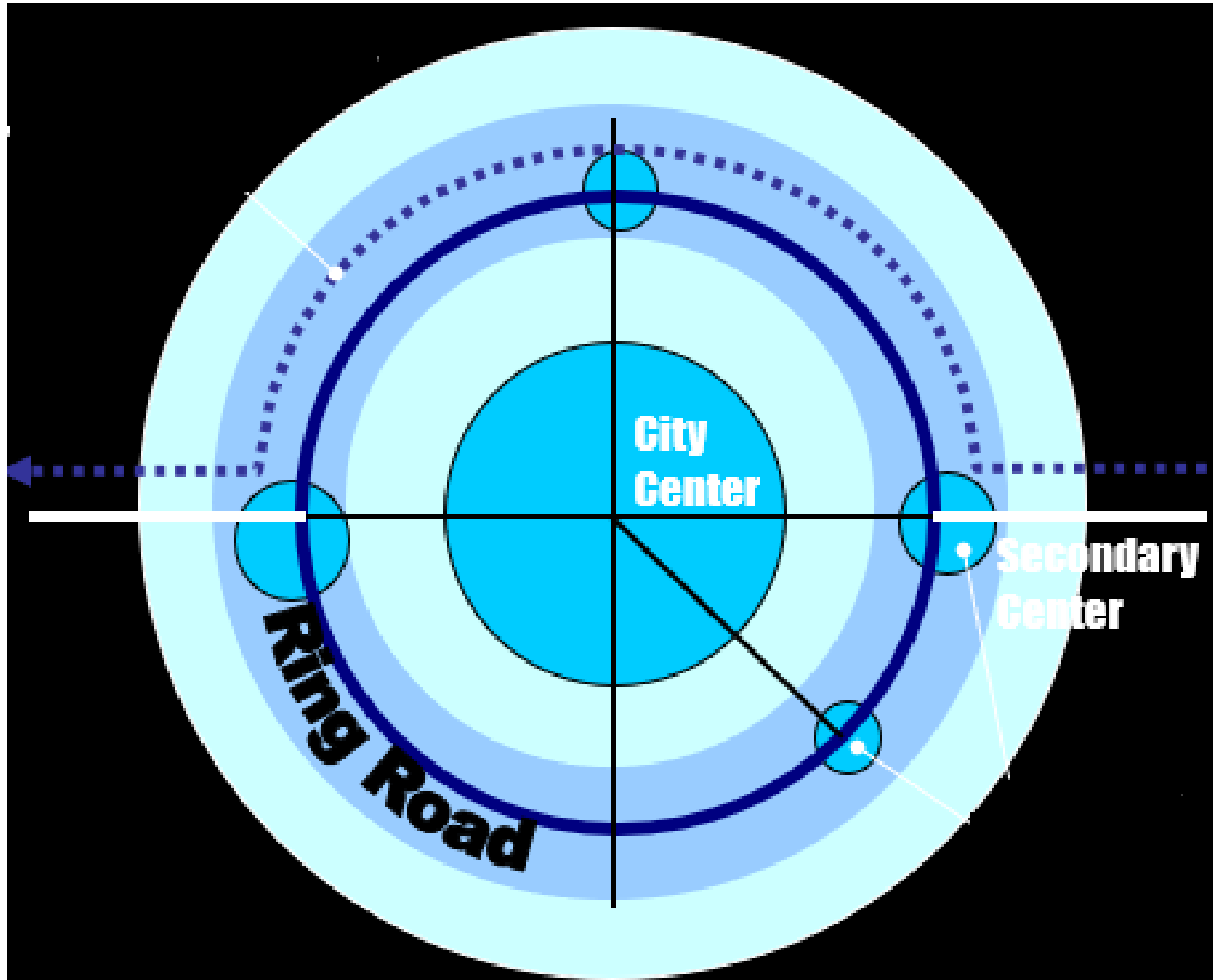


- Οι **τοπικές οδοί** παρουσιάζουν το χαμηλότερο επίπεδο κινητικότητας και κυρίως χρησιμοποιούνται για την άμεση πρόσβαση σε διάφορες χρήσεις γης.
- Στις οδούς αυτές συνιστάται η χαμηλή ταχύτητα καθώς έχει προτεραιότητα ο πεζός και σε γενικά πλαίσια επιδιώκεται η αποθάρρυνση του να χρησιμοποιούνται για διαμπερείς κινήσεις.

ΜΥΤΙΛΗΝΗ : Κύριες αρτηρίες και συλλεκτήριες οδοί



Ιδιαίτερη κατηγορία των συγκεκριμένων αστικών οδικών υποδομών είναι οι περιφερειακοί δρόμοι, ή δακτύλιοι (ring roads)



→ Τα χαρακτηριστικά των περιφερειακών διαφόρων ανάλογα με την κλίμακα της πόλης.

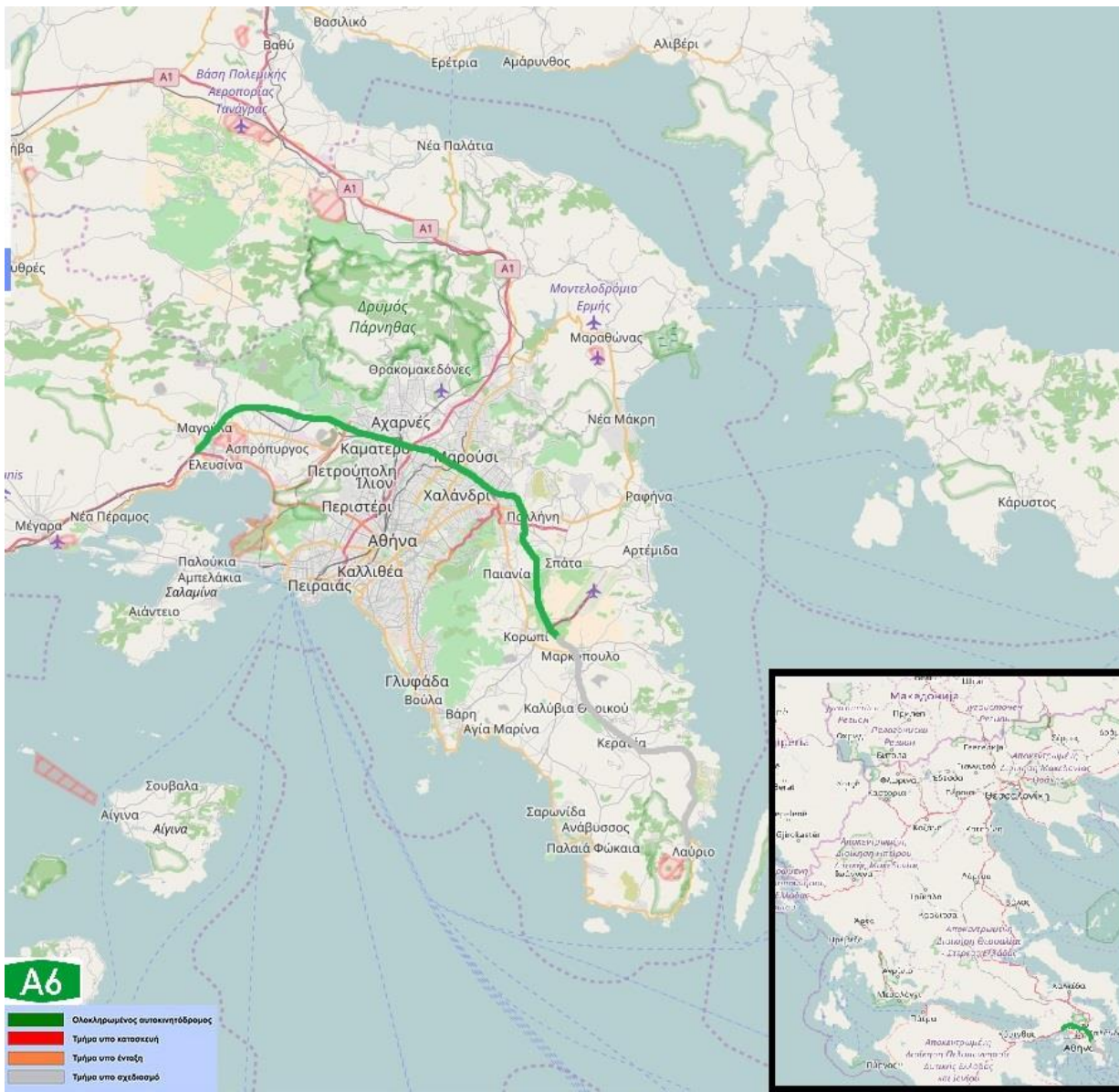
→ Στις πολύ μεγάλες πόλεις ανήκουν στην κατηγορία των αυτοκινητοδρόμων

→ Επίσης, στις μεγάλες μητροπόλεις έχουμε κατά κανόνα περισσότερους ομόκεντρους δακτύλιους ...



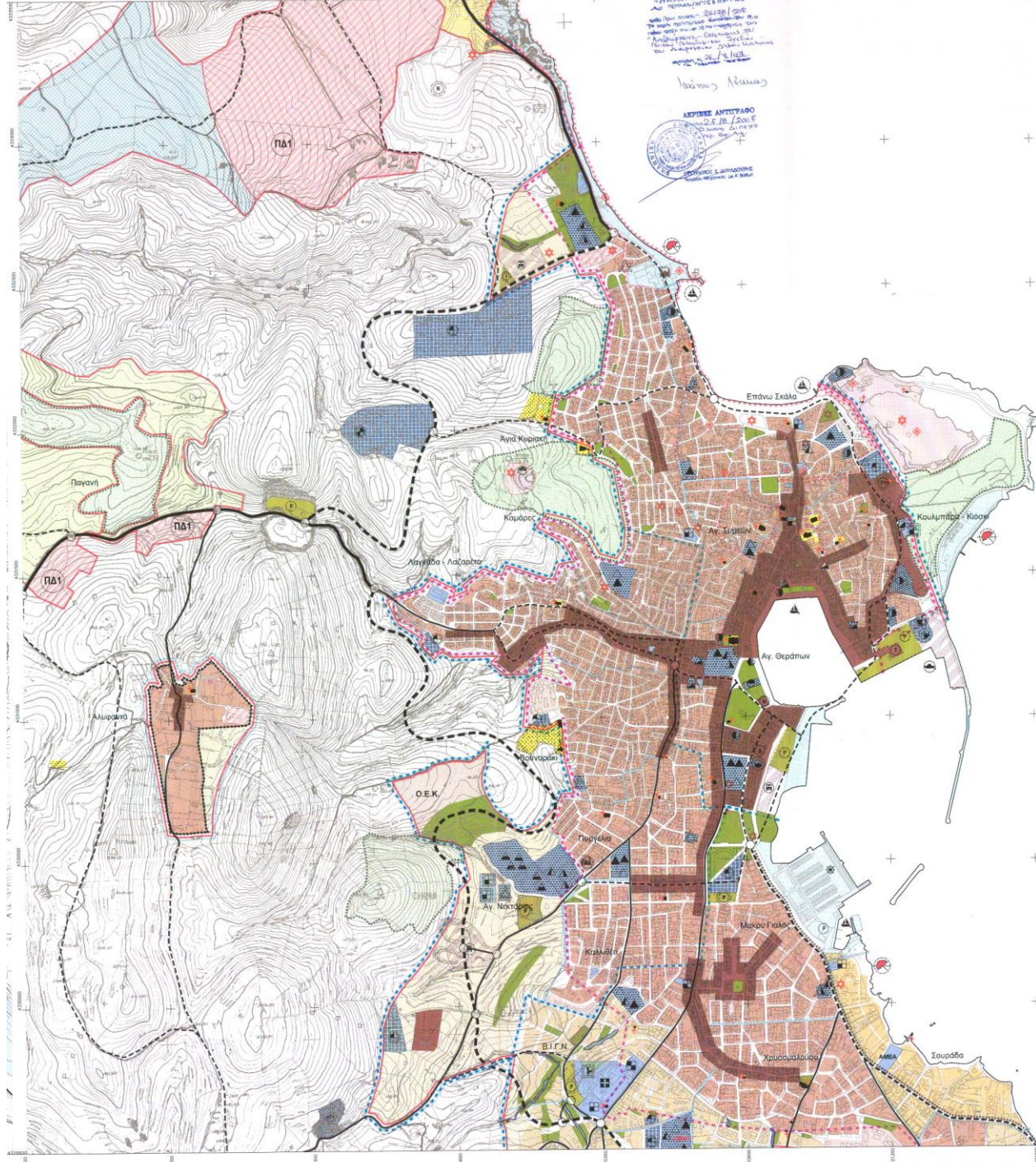
ΑΤΤΙΚΗ ΟΔΟΣ

1996 - 2003



Περιφερειακός στη Μόσχα





ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: 3128 / 2007
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 19/08/2007
 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ: ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ Π.Ε.Δ. ΛΕΣΒΟΥ
 ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ: 2000 ΚΑΤΩΝ
 ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ: ΣΤΑΔΙΟ Β2-ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
 ΣΥΝΤΑΞΗ: Κ. ΑΠ. ΚΑΡΑΛΙΟΥ



ΥΠΟΜΗΝΙΑ

<p>ΟΡΙΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> Οριο Αόριστη Μνήμης Οριο εκκλιδομετρίας / προς πολεοδομικές περιοχές (Γ.Π.Σ.) Οριο οικισμού κύριου νυν 2000 κατοίκων Οριο εγκαταστάσεων ισχύος πύλων 	<p>ΠΡΟΝΟΙΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> Παραρτημένα κτίρια Κτίρια γυμνεία Μουσικά σχολεία Γυμναστήρια Γραβιάς σπιτιών
<p>ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ</p> <ul style="list-style-type: none"> Οριο πολεοδομικής οντότητας Οριο γειτονίας Πολυκατοικημένο κέντρο Υπο εκκλιδομετρίας περιοχή Επιπόνη ή/και οικιστικό υποδομή Παράση με τοποθ. χαρακτηρισμό 	<p>ΑΒΑΝΤΙΣΜΟΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> Γράβια Κλάση Γυμναστήριου Αναστάτ. Γυμναστήριου Κολυμβητήριο Επίθιο
<p>ΓΕΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> Γενική κατοικία Αραιοί κατοικία Χοιροτροφείο Βιομηχανοεργαστήρια Χαρτί/Κάπνο/Αέρας Βιομηχανοεργαστήρια Χημικά/Κόσμη/Κόσμη Βιομηχανοεργαστήρια Χημικά/Κόσμη/Κόσμη Τοιχοποιία - (αναστή) Μαγείρα (- αναστή) Χώρος στεγαστικής υπηρεσίας (αναστή) Αθήκη εκκλησιαστική Ακίνητα καταστήματα Ελευθέρου εμπορίου - οικιακό πρόβατο 	<p>ΡΟΛΟΤΙΣΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> Επίθιο Μουσείο Πολιτιστικό κέντρο Κινηματογράφος Βιβλιοθήκη
<p>ΚΟΙΝΩΒΕΒΑΙΕΣ ΕΥΦΗΡΕΣΕΙΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> Εκπαίδευση Γρήγορα-Προβλεπόμενα Πολιτιστικό Καταστήμα Αθλητισμός 	<p>ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> Ναυπηγείο Αεροπλάνο Διακοσμήματα Τεχνολογία Αστυνομία Ο.Τ.Ε. Α.Ε.Κ. Παραρτηματικά κτίρια
<p>ΠΑΙΔΕΥΣΗ</p> <ul style="list-style-type: none"> Χώρος εκπαίδευσης Επαγγελματικό κέντρο Νεολογείο Εκπαιδευτικό κέντρο 	<p>ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ</p> <ul style="list-style-type: none"> Νηπιαγωγείο Δημοτικό Γυμνάσιο Λύκειο Μουσική σχολή Πανεπιστήμιο
<p>ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΤΕΛΙΑΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> Αραιοπολεωτικό κέντρο Ιστορικός κέντρο Παράση οδικής προτεραιότητας (Π.Μ.Π.) Παραρτημένο πρόβατο Αξόλογα κτίρια, παράση οδικού άξονα Αξόλογα ασβεστοκονία, ασφαλτικό οδόστρωμα Ζώνη ελεύθερου εμπορίου Οριο παραρτηματικών κτιρίων (ΣΟΑΠ) Αξόλογα Βιομηχανικά κτίρια 	<p>ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ</p> <ul style="list-style-type: none"> Αστική Αστική (προτεραιότητα) Συλλεκτήρια Συλλεκτήρια (προτεραιότητα) Αραιοκονομικά Γιαρτικοδομικά Επεκτασιότητα, Μ.Μ.Μ. Επιβλητικό καταστήματα Αστική Ασφαλιστική Υδροδομικά

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

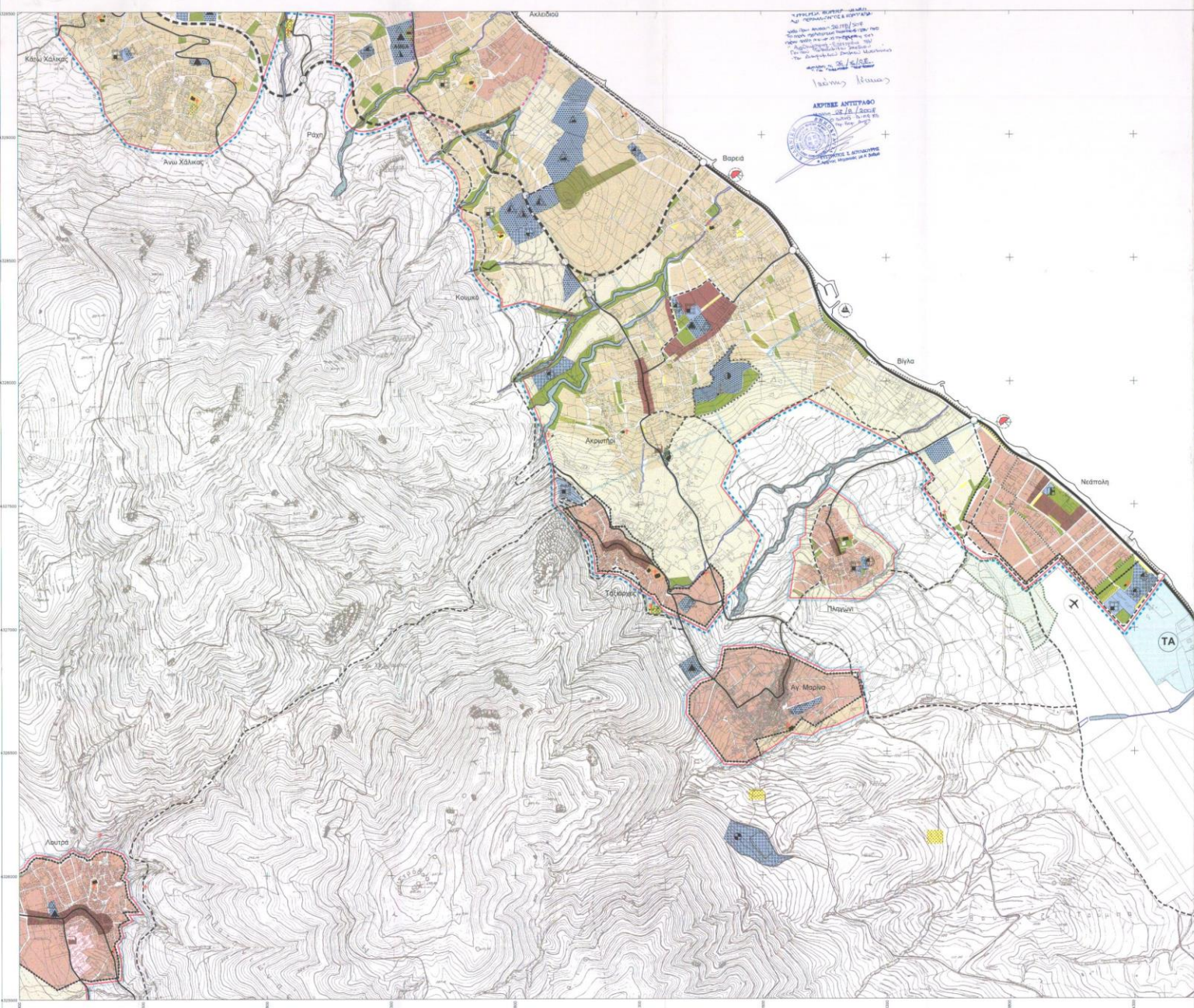
ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ - ΕΠΕΚΤΑΣΗ
ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΔΙΕΥΡΥΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΥ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

ΣΤΑΔΙΟ Β2-ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΕΠΕΚΤΑΣΗ

ΣΥΜΜΕΤΕΧΝΟΥΣ ΜΕΛΕΤΗΤΕΣ
 ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ Κ. ΚΑΡΑΛΙΟΥ
 ΣΟΦΙΑ ΝΙΚΟΛΑΪΔΟΥ
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΟΙ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΙ
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΟΙ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΙ
 ΧΡΗΣΤΟΣ ΜΑΝΟΥΛΑΣ
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΟΙ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΙ
 ΑΓΓΕΛΑ ΚΑΤΑΡΓΗΝ-ΣΤΕΦΑΝΗ
 ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΟΙ - ΧΑΡΟΧΙΚΟΙ
 ΕΙΔΙΚΟΙ ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΙ
 Δρ. Παναγιώτης Μπίρ - Γεωγραφικός
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΙ
 Παναγιώτης Μπίρ - Στοιχειομετρικός
 ΜΑΡΚΟΣ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ
 ΟΙΚΟΝΟΜΟΙ, ΜΗΧ. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ
 ΠΟΛΕΟΔΟΜΟΙ

<p>ΣΤΑΔΙΟ Β2-ΟΡΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ</p> <p>Π-3.1</p> <p>ΚΑΙΜΑΚΑ: 1/5000</p> <p>ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: ΙΟΥΛΙΟΣ 2007</p>	<p>ΓΕΝΙΚΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ</p> <p>ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ-ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ</p> <p>ΔΗΜΟΣ: ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - 056</p> <p>ΝΟΜΟΣ: ΛΕΣΒΟΥ - 33</p>
--	---



ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΑ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΚΑΙ ΤΗΝ ΚΑΝΟΝΟΓΡΑΦΙΑ ΤΗΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗΣ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗΣ

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: 25/11/2007

ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ ΚΑΡΑΜΟΥ

Μ. ΚΑΡΑΜΟΥ

ΑΚΡΟΤΗΡΙΑ ΑΡΧ. ΔΕΛΤΑ

ΕΓΧΡΩΜΑΤΑ ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗΣ

ΚΑΡΑΜΟΥ



ΥΠΟΜΟΝΗΜΑ

ΣΦΙΓ

- Οριο Άδριας Μονής
- Οριο οικισμοδωμάτων / ήσυχ οικισμοδωμάτων (P.E.E.)
- Οριο οικισμοδωμάτων (P.E.E.)
- Οριο οικισμοδωμάτων (P.E.E.)

ΠΡΟΝΟΙΑ

- Παρατεταμένο κτίριο
- Κτίριο κενός
- Παρατεταμένο κτίριο/καταρτή
- Γεωργικά
- Πολυτελής αυλή

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΡΓΑΝΩΣΗ

- Οριο οικισμοδωμάτων (P.E.E.)
- Οριο οικισμοδωμάτων
- Πολυτελής αυλή
- Υψηλότερο κτίριο
- Επιπέδωση ήσυχ οικισμοδωμάτων
- Ποσειδάειο κέντρο οργανωμένο

ΑΒΑΝΤΙΣΜΟΣ

- Πεδίο
- Ακίνητο Γερμανισμός
- Ακίνητο Γερμανισμός
- Κατοικητήριο
- Επίδα

ΓΕΝΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- Γενική χρήση
- Αυτοίς σκοπούς
- Αυτοίς σκοπούς
- Βιοτεχνολογική / βιομηχανική / βιοτεχνολογική
- Βιοτεχνολογική / βιομηχανική / βιοτεχνολογική
- Βιοτεχνολογική / βιομηχανική / βιοτεχνολογική
- Βιοτεχνολογική / βιομηχανική / βιοτεχνολογική

ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΕΣ

- Μουσείο
- Μουσείο
- Καταρτή
- Καταρτή
- Καταρτή
- Καταρτή

ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ

- Κίνηση οχημάτων
- Κίνηση οχημάτων
- Κίνηση οχημάτων
- Κίνηση οχημάτων
- Κίνηση οχημάτων

ΑΓΩΓΕΣ

- Αγωγιμότητα
- Αγωγιμότητα
- Αγωγιμότητα
- Αγωγιμότητα
- Αγωγιμότητα

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

- Εκπαίδευση
- Εκπαίδευση
- Εκπαίδευση
- Εκπαίδευση
- Εκπαίδευση

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

- Εκπαίδευση
- Εκπαίδευση
- Εκπαίδευση
- Εκπαίδευση
- Εκπαίδευση

ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΤΕΑΣΗΣ

- Αρκετά βόρεια
- Αρκετά βόρεια
- Αρκετά βόρεια
- Αρκετά βόρεια
- Αρκετά βόρεια

ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

- Εκπαίδευση
- Εκπαίδευση
- Εκπαίδευση
- Εκπαίδευση
- Εκπαίδευση

ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

- Αρτηρία
- Αρτηρία (προτεταμένη)
- Ευαίσθητο
- Αρτηρία (προτεταμένη)
- Αρτηρία (προτεταμένη)
- Πολυτελής

- Επιπέδωση Β.Μ.Μ.
- Επιπέδωση Β.Μ.Μ.
- Αρτηρία
- Αρτηρία
- Αρτηρία
- Αρτηρία

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΝΟΜΟΣ ΛΕΣΒΟΥ
ΔΗΜΟΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

**ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ - ΕΠΕΚΤΑΣΗ
ΓΕΝΙΚΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ
ΔΙΕΥΡΥΜΕΝΟΥ ΔΗΜΟΥ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ**



ΣΤΑΔΙΟ Β2-ΟΡΙΣΤΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ

P-3.1

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1/5000
ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: ΙΟΥΛΙΟΣ 2007

ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ - ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

ΔΗΜΟΣ: ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ - 056
ΝΟΜΟΣ: ΛΕΣΒΟΥ - 33

- Τα χαρακτηριστικά

μεγέθη των κυκλοφοριακών ροών είναι :

- **α)** ο κυκλοφοριακός φόρτος = **Q**

β) η ταχύτητα της κυκλοφοριακής ροής = **V**

- **γ)** η πυκνότητα της κυκλοφοριακής ροής = **K**

- **α)** ο κυκλοφοριακός φόρτος = Q

- Είναι ο αριθμός των οχημάτων που διέρχονται από μια διατομή του δρόμου σε μια ορισμένη χρονική περίοδο (π.χ. ώρα, ημέρα, έτος κλπ)

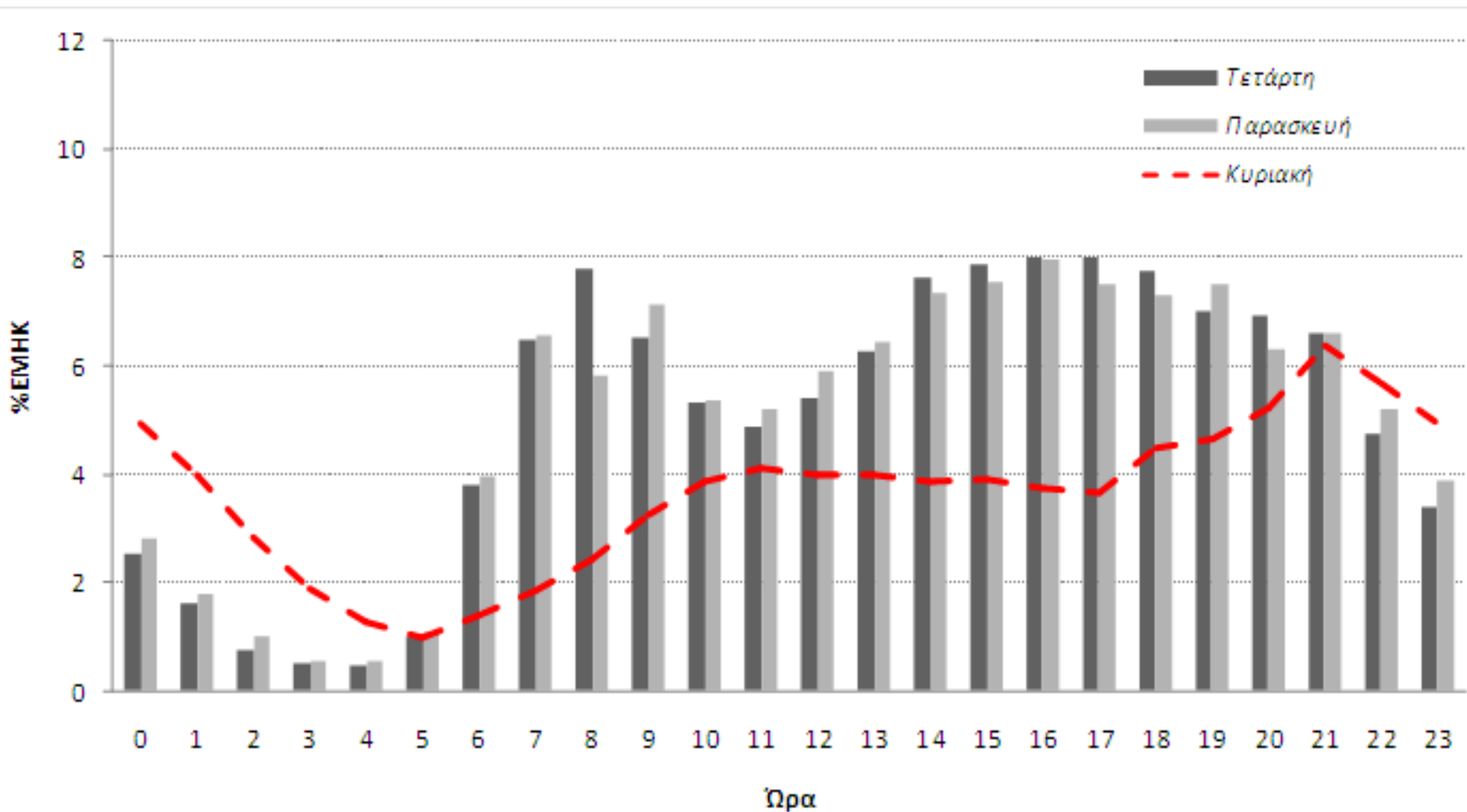
➤ Επειδή είναι σωστότερο η μονάδα μέτρησης του **φόρτου** να λαμβάνει υπόψη τη διαφορά «βάρους» του κάθε οχήματος, γίνεται αναγωγή όλων των οχημάτων σε **«Μονάδες Επιβατικών Αυτοκινήτων» (ΜΕΑ) :**

Επιβατηγά αυτοκίνητα	1
Φορτηγά > 1,5 τον.	2
Οχήματα δημοσίων συγκοινωνιών	3
Μηχανοκίνητα Δίκυκλα	0.75
Ποδήλατα	0.3

24ωρος ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ σε κεντρικούς δρόμους της Μυτιλήνης, τον Ιούλιο του 1993

ΟΔΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΦΟΡΤΟΣ	ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΦΟΡΤΙΣΗ
ΠΡΟΚΥΜΑΙΑ (2Κ)	29.665	93,5
ΒΟΥΡΝΑΖΩΝ (2Κ)	31.706	100,0
ΒΟΣΤΑΝΗ	3.201	20,2
ΚΑΒΕΤΣΟΥ	9.016	56,9
ΠΑΠΑΝΙΚΟΛΗ	1.640	10,3
ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ	10.645	67,1
ΤΖΑΙΗΜΣ ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΥ	4.485	28,3
8ης ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ (2Κ)	17.976	56,7
ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ (2Κ)	25.106	79,2
ΗΛΙΑ ΒΕΝΕΖΗ	4.685	29,6
Θ. ΧΑΤΖΗΜΙΧΑΗΛ (2Κ)	7.196	22,7
Ζ. ΠΗΓΗΣ	4.637	29,2

Όπως είναι φυσικό, οι **κυκλοφοριακοί φόρτοι** παρουσιάζουν σημαντική **ωριαία -αλλά και ημερήσια- διακύμανση** ...



- **β)** η ταχύτητα της κυκλοφοριακής ροής = **V**

➤ είναι ο αριθμητικός μέσος της ταχύτητας των οχημάτων σε μια συγκεκριμένη διατομή, και για ορισμένη χρονική περίοδο

- **γ)** η **πυκνότητα** της κυκλοφοριακής ροής = **K**

➤ είναι ο αριθμός των οχημάτων που κινούνται σε μια δεδομένη στιγμή στη μονάδα μήκους του δρόμου (π.χ. οχήματα / χλμ.)



- ο φόρτος, η ταχύτητα και η πυκνότητα είναι μεγέθη που συνδέονται μεταξύ τους.

- Η σχέση που τα συνδέει είναι :

$$Q = KV$$

Όπου :

Q = ο κυκλοφοριακός φόρτος (σε οχημ./ώρα)

K = η πυκνότητα (σε οχημ./χλμ.)

V = η μέση ταχύτητα των οχημάτων

- ΤΑ

- **Μέσα**

- **Μαζικής**

- **Μεταφοράς**



360 moped



or 300 Cars



or 6 Buses

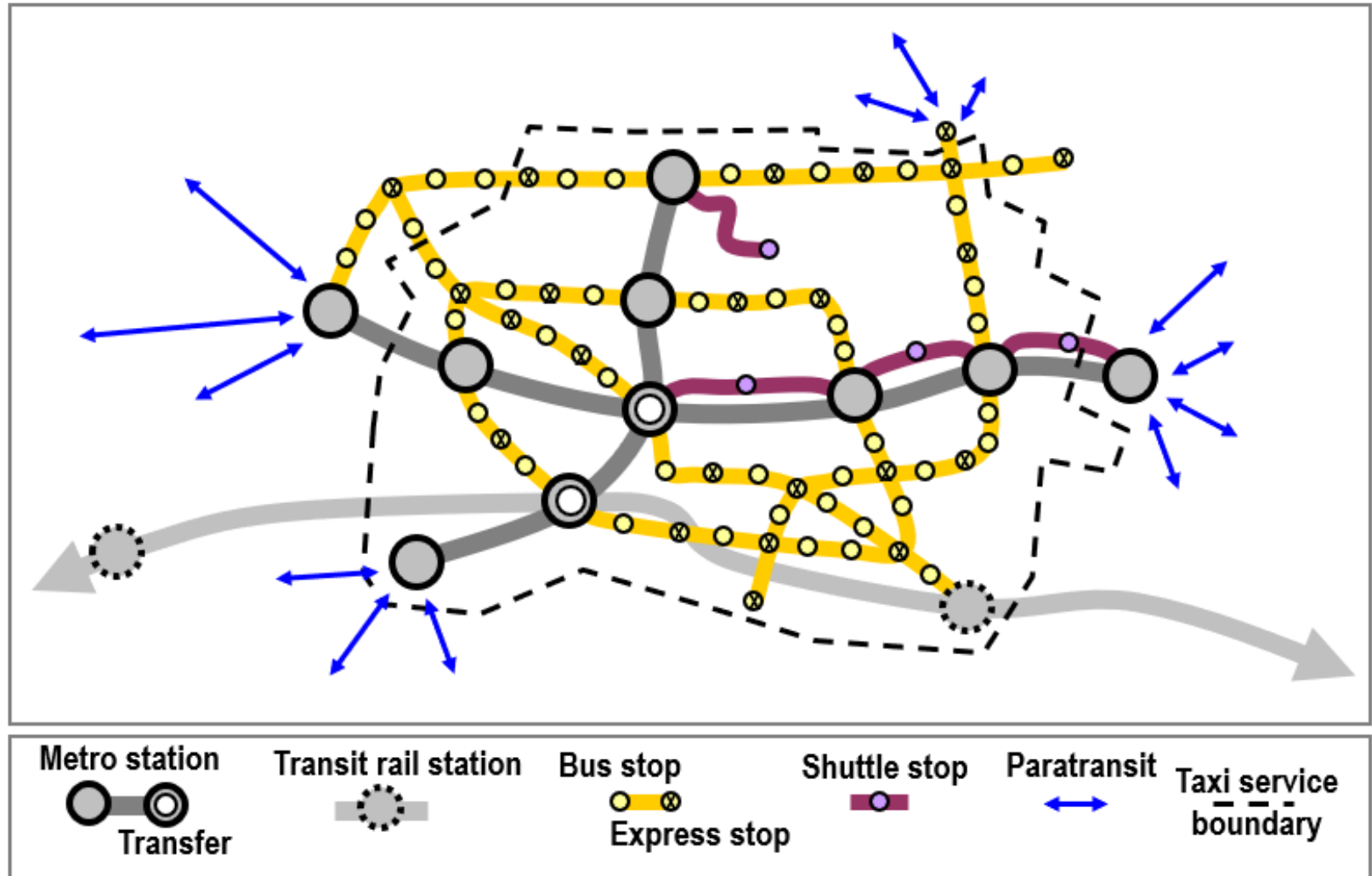


or 1 Metro

- → στις μικρές πόλεις, κατά κανόνα απουσιάζουν
- → στις μεσαίες πόλεις, συνήθως υπάρχει ένα MMM, και αυτό δεν είναι «σταθερής τροχιάς»
- → στις μεγάλες μητροπόλεις, συνήθως έχουμε περισσότερα MMM, που συγκροτούν ένα ολοκληρωμένο αστικό σύστημα συγκοινωνιών

Σχηματικό παράδειγμα Αστικού Συστήματος Συγκοινωνιών

Components of an Urban Transit System



- Τα **τραμ**

- είναι ελαφρά συστήματα σταθερής τροχιάς, που ως αστικές μεταφορικές υποδομές τοποθετούνται ανάμεσα στα συστήματα λεωφορείων και τα μετρό

→ Είναι φτηνές ηλεκτροκίνητες υποδομές, με σχετικά μεγάλη μεταφορική ικανότητα ...



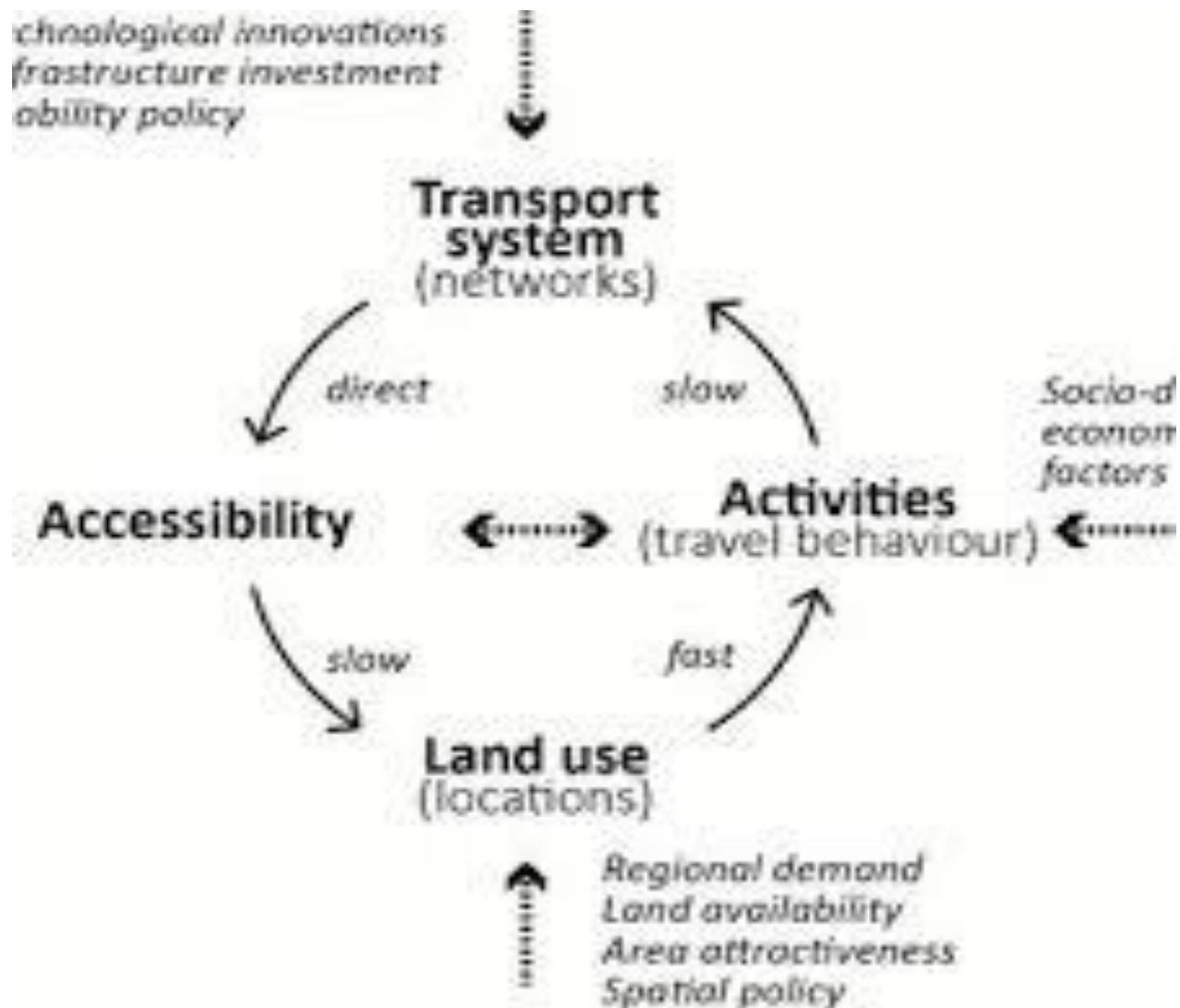
- **ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ Τραμ**

- → φθηνά (σε σχέση με μετρό)
- → δυνατότητα μετεγκατάστασης-μεταφοράς της υποδομής
- → μικρότερη ηχορύπανση
- → μείωση των αερίων θερμοκηπίου
- → μείωση κυκλοφοριακής συμφόρησης
- → περιορισμός στην κατανάλωση ενέργειας
- → περιορισμός στην κατανάλωση ορυκτών καυσίμων
- → εύκολη επιβίβαση

Μετρό vs Τραμ

- Πολύ μικρότερο κόστος υποδομής για το τραμ
- Πολύ μικρότερο κόστος συντήρησης επίσης
- Το μετρό εξασφαλίζει υψηλότερες ταχύτητες, αλλά οι μέσες αποστάσεις των σταθμών είναι 1-3 χλμ., ενώ στο τραμ είναι μόνο 300-500 μέτρα
- Η πρόσβαση στο τραμ είναι πολύ πιο άμεση και εύκολη, ενώ στο μετρό χρειάζεται ο επιβάτης να κατεβεί σκάλες, να περάσει ελέγχους ασφαλείας, κτλ

Ο κύκλος ανάδρασης μεταξύ **χρήσεων γης** και **μεταφορικών υποδομών** - Wegener & Fürst, 1999



• Τα ΜΜΜ και οι ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- Υπάρχει μια ποικιλία πολιτικών παρέμβασης στις χρήσεις γης, με στόχο τον επηρεασμό των επιλογών μετακίνησης.
- οι βασικότεροι τομείς εφαρμογής τους ως προς την αστική μορφή είναι:
 - 1. το μέγεθος της πόλης,
 - 2. η πυκνότητα,
 - 3. η δομή,
 - 4. η προσπελασιμότητα των χρήσεων γης,
 - 5. η προσανατολισμένη στη δημόσια συγκοινωνία πολεοδομία,
 - 6. οι διαμορφώσεις μικροκλίμακας

- **Το μέγεθος της πόλης**

- Όσο πιο πολύ αυτόρκης είναι σε δραστηριότητες, τόσο πιο πολύ συγκρατεί τους κατοίκους της.
- Το μέγεθος της πόλης σχετίζεται και με την ποιότητα του εξοπλισμού της σε δημόσια συγκοινωνία. Για παράδειγμα, τα μέχρι σήμερα γνωστά **συστήματα σταθερής τροχιάς** και **υψηλής ταχύτητας**, που είναι τα πιο αποτελεσματικά, προϋποθέτουν μεγάλες επενδύσεις που δεν αποσβένονται από την επιβατική ζήτηση μιας μικρής πόλης.



Υποδομές αστικών τραμ στην Ευρώπη

TRAMVAJOVÝ SYSTÉM lze charakterizovat jako lehkou kolejovou dopravu. Vozidla s maximální rychlostí 40-80 km/h jsou řazena do vlaků (souprav) o délce 15-60 metrů a nabízejí přepravní kapacitu až 18 000 osob za hodinu. Křídlení ostatními druhy dopravy jsou obvykle úroňová. Pro tramvajové systémy je typická velká variabilita a přizpůsobivost náročným silničním a směrovým podmínkám. Tramvajová vozidla dokáží kombinovat jízdu po pouliční dráze i po samostatném drážním tělese.

V posledních letech roste počet systémů Tram-Train, kdy tramvaje ulévají železniční trať (v přehledu neuvedeny; rozsáhlý systém v Karlsruhe ulévá 430 km železničních tratí). Tramvaje jsou dnes pohánány elektrickým proudem, ovšem v minulosti se užívala i koňská síla, svítlýn, stáčený vzduch, pára aj.

Prvenství v Evropě má Vídeň, zde se objevují první tramvaje od roku 1860. Trasa vedla od Dunajského kanálu k vikendovému místu zvanému Koloseum. Pravidelný provoz začal od listopadu 1865. Tehdejší koněspěšná tramvajová linka byla základem dnešní tramvajové dopravy v rakouské metropoli, která je se svými 172 km tratí **pátou největší tramvajovou sítí na světě.**

Největší počet provozovaných vozů na světě má Praha.

Belgický podnikatel Eduard Otlet 23. září 1875 zprovozní **první linku koňské tramvaje v Praze.**

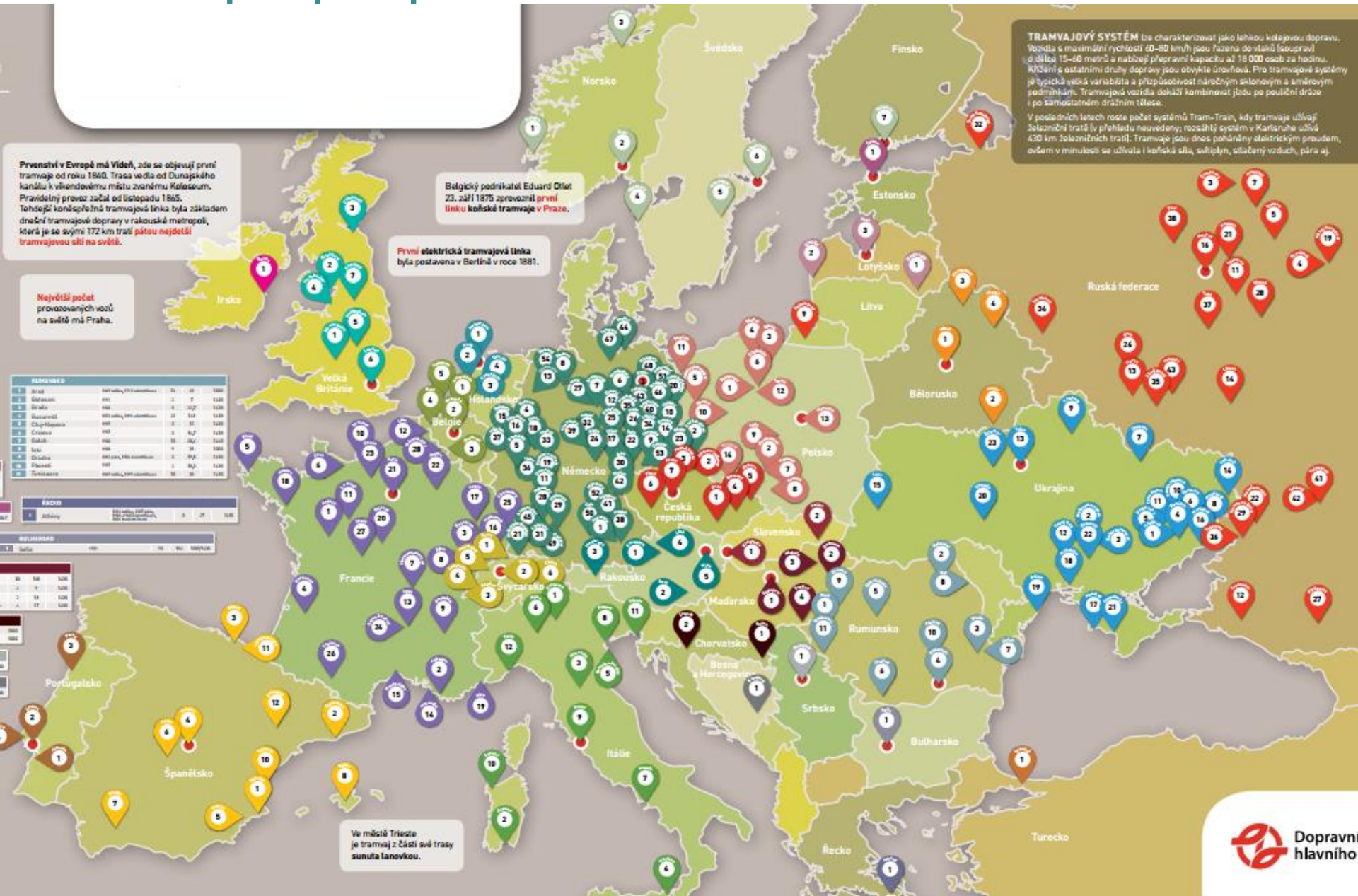
První elektrická tramvajová linka byla postavena v Berlíně v roce 1881.

Ve městě Trieste je tramvaj z části své trasy **sunuta lanovkou.**

STANOVISKO	1865	1870	1875	1880
1. Vídeň	100 km, 100 vozů	2	7	1000
2. Berlín	100 km	2	7	1000
3. Praha	100 km	2	7	1000
4. Brusel	100 km, 100 vozů	2	7	1000
5. Londýn	100 km	2	7	1000
6. Praha	100 km	2	7	1000
7. Praha	100 km	2	7	1000
8. Praha	100 km	2	7	1000
9. Praha	100 km	2	7	1000
10. Praha	100 km	2	7	1000

STANOVISKO	1865	1870	1875	1880
1. Vídeň	100 km, 100 vozů	2	7	1000
2. Berlín	100 km	2	7	1000
3. Praha	100 km	2	7	1000
4. Brusel	100 km, 100 vozů	2	7	1000
5. Londýn	100 km	2	7	1000
6. Praha	100 km	2	7	1000
7. Praha	100 km	2	7	1000
8. Praha	100 km	2	7	1000
9. Praha	100 km	2	7	1000
10. Praha	100 km	2	7	1000

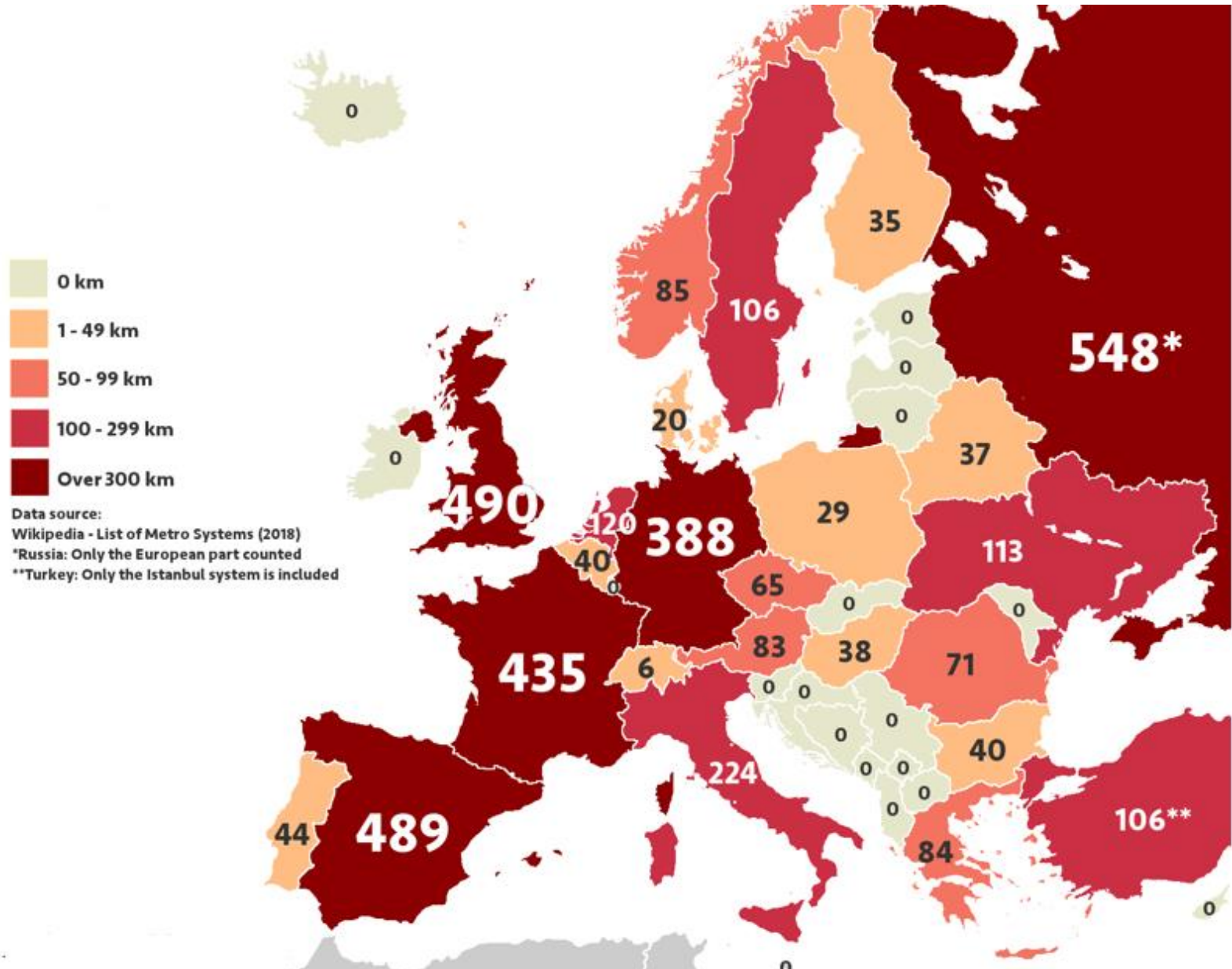
STANOVISKO	1865	1870	1875	1880
1. Vídeň	100 km, 100 vozů	2	7	1000
2. Berlín	100 km	2	7	1000
3. Praha	100 km	2	7	1000
4. Brusel	100 km, 100 vozů	2	7	1000
5. Londýn	100 km	2	7	1000
6. Praha	100 km	2	7	1000
7. Praha	100 km	2	7	1000
8. Praha	100 km	2	7	1000
9. Praha	100 km	2	7	1000
10. Praha	100 km	2	7	1000



ΕΥΡΩΠΗ : Πόλεις που διαθέτουν μετρό



ΕΥΡΩΠΗ : Μήκος των δικτύων μετρό στις διάφορες χώρες ...



- **Η πυκνότητα**

- Η αύξηση της πυκνότητας, με τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων σε μια δεδομένη αστική περιοχή, οδηγεί σε μετακινήσεις μικρότερου μήκους.
- *Για παράδειγμα, σε μία «συμπαγή πόλη», περιορισμένης έκτασης και υψηλής πυκνότητας, αυξάνει η πιθανότητα η απόσταση μεταξύ δύο τυχαίων σημείων να είναι μικρή.*
-
- Οι μικρές αποστάσεις αποτελούν, ενδεχομένως, και βασικό λόγο για επιλογές τρόπων μετακίνησης φιλικών στο περιβάλλον, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο.

- **Η δομή**

- Βιώσιμη δομή είναι εκείνη που προωθεί τη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Βιώσιμη δομή υπάρχει όταν δόμηση και δημόσια συγκοινωνία σχεδιάζονται συνδυασμένα.
- Η αμφίδρομη σύγκλιση επιτυγχάνεται με δυο τρόπους:
 - **1. με προσαρμογή της πόλης στη δημόσια συγκοινωνία**, συγκέντρωση δηλαδή των ισχυρών πόλων δραστηριοτήτων κατά μήκος αξόνων δημόσιας συγκοινωνίας, και ιδιαίτερα γύρω από σταθμούς.
 - **2. με προσαρμογή της δημόσιας συγκοινωνίας στην πόλη**, που σημαίνει επέκταση των δικτύων και αλληλοτροφοδότησή τους, ώστε να καλύπτεται επαρκώς η αστική επιφάνεια.

- **Η προανατολισμένος στη δημόσια συγκοινωνία Σχεδιασμός**

- Αυτό σημαίνει:
- → προώθηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας, με άρθρωση των δικτύων περιφερειακού και τοπικού επιπέδου σε ισχυρούς **κόμβους μετεπιβίβασης**,
- → επανασχεδιασμό των σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας με αύξηση της **λειτουργικότητάς** τους και της **ελκυστικότητας** της γειτονικής τους περιοχής,
- → αύξηση των **πυκνοτήτων** και ενθάρρυνση της εγκατάστασης μικτών χρήσεων γης γύρω από σταθμούς,
- → προσδιορισμό του αριθμού των **θέσεων στάθμευσης** γύρω από τους σταθμούς, σε συνάρτηση με τη θέση τους: Οι κεντρικοί σταθμοί διαθέτουν περιορισμένες θέσεις στάθμευσης, ενώ αντίθετα οι περιφερειακοί διαθέτουν επαρκείς, για την ενθάρρυνση των μετεπιβιβάσεων από τα αυτοκίνητα.

- **Οι διαμορφώσεις μικρο-κλίμακας**

- Έχει να κάνει:
- → με διαμορφώσεις στον χώρο που κάνουν πιο «φιλική προς τον πολίτη» την χρήση των ΜΜΕ



η «βιώσιμη κινητικότητα» στις πόλεις

Βιώσιμη αστική κινητικότητα

- μεταφορές
- περιβάλλον
- οδική ασφάλεια
- χρήσεις γης & χωροταξία
- οικονομική & κοινωνική ανάπτυξη

ΥΠΕΚΕΤΑΜΕ

ΔΗΜΟΣ ΠΑΛΛΗΜΗΣ
ΗΡΩΣΙΑ - ΞΕΡΑΣ - ΣΑΡΔΗΝΕΣ

- **Βιώσιμη κινητικότητα** σημαίνει ότι, κάθε ανάγκη του ανθρώπου για μετακίνησή του, ή για μετακίνηση των αγαθών που παράγει, οφείλει να προασπίζει και ταυτόχρονα να διασφαλίζει τους στόχους της **βιώσιμης ανάπτυξης**.

- **Ορισμός Βιώσιμης Ανάπτυξης :**
- **Βιώσιμη ανάπτυξη** είναι η ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες της σημερινής γενιάς χωρίς όμως να υποσκάπτει τις ανάγκες των επερχόμενων γενεών.
- Μια από τις κύριες συνιστώσες για την εφικτή βιώσιμη ανάπτυξη σε μια πόλη αποτελεί και η ισότιμη **προσβασιμότητα** των πολιτών της

κυκλοφοριακός σχεδιασμός VS βιώσιμη κινητικότητα

Οι στόχοι του συμβατικού
κυκλοφοριακού
σχεδιασμού:

διευκόλυνση της ροής ΙΧ
αύξηση της ταχύτητας

- βέλτιστη προσπέλαση με αυτοκίνητο κάθε δραστηριότητας
- απόδοση **μέγιστου** χώρου για κυκλοφορία και στάθμευση

Βιώσιμη κινητικότητα

Καινούρια έννοια-όρος στην πολιτική και το σχεδιασμό των μεταφορών

Σχεδιασμός

- ✓ για τη βιώσιμη ανθρωποκεντρική πόλη
- ✓ για ένα ανθρώπινο και ήπιο οδικό αστικό περιβάλλον
- ✓ Για τη βελτίωση της δημόσιας υγείας

- **Οι αρχές του αιεφόρου σχεδιασμού** που θα πρέπει να ικανοποιούνται είναι οι εξής:
- **1.** διευκόλυνση των ΑμΕΑ
- **2.** μείωση κυκλοφοριακού φόρτου με την αποθάρρυνση χρήσης ΙΧ
- **3.** προώθηση ήπιων μέσων μετακίνησης
- **4.** εφαρμογή νέων τεχνολογιών
- **5.** χρήση ΑΠΕ

➤ Τα

Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

- ΣΒΑΚ



- **Ορισμός**

- Το **Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**

είναι ένα στρατηγικό σχέδιο που σχεδιάστηκε για να ικανοποιήσει τις ανάγκες για την κινητικότητα των ανθρώπων και των επιχειρήσεων στις πόλεις και στα περίχωρά τους, για μια καλύτερη ποιότητα ζωής.

- Βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και λαμβάνει υπόψη του τις βασικές αρχές της ενοποίησης, τη συμμετοχικής διαδικασίας και της αξιολόγησης.

ΕΝΑΡΚΤΗΡΙΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ & ΑΝΟΙΧΤΗ ΣΥΖΗΤΗΣΗ

ΤΕΤΑΡΤΗ 10 ΙΟΥΛΙΟΥ 2019

Φουαγιέ Δημαρχείου Νάξου



SUSTAINABLE ISLAND MOBILITY PLAN

Πρόγραμμα

18.00 Ανοιχτή Εκδήλωση Παρουσίασης

19.00 Εργαστήριο Συμμετοχικού Σχεδιασμού

Παράλληλα, θα πραγματοποιηθούν συναντήσεις με φορείς και ομάδες της Νάξου

Μετακινούμαστε αλλιώς, κάνουμε τη ζωή μας καλύτερη!

Διαφορές μεταξύ μιας **συμβατικής κυκλοφοριακής μελέτης** και ενός **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**

ΠΗΓΗ:

Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, 2015

1 >>>

Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός	Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Έμφαση στην Μηχανοκίνητη Κυκλοφορία	→ Έμφαση στον Άνθρωπο
Βασικός Στόχος: Κυκλοφοριακή ικανότητα και ταχύτητα	→ Βασικός Στόχος: Προσβασιμότητα και Ποιότητα Ζωής
Έμφαση στα μέσα μεταφοράς	→ Ενιαίος σχεδιασμός λαμβάνοντας υπόψη → χρήσεις γης, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνικές ανάγκες, περιβαλλοντική ποιότητα και υγεία
Βραχυ-μεσο-πρόθεσμος σχεδιασμός	→ Μακροχρόνιο όραμα
Διοικητικά Όρια	→ Λειτουργικά Όρια κυρίως με βάση περιοχές → από/προς εργασία

Διαφορές μεταξύ μιας **συμβατικής κυκλοφοριακής μελέτης** και ενός **Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας**

ΠΗΓΗ:
Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, 2015

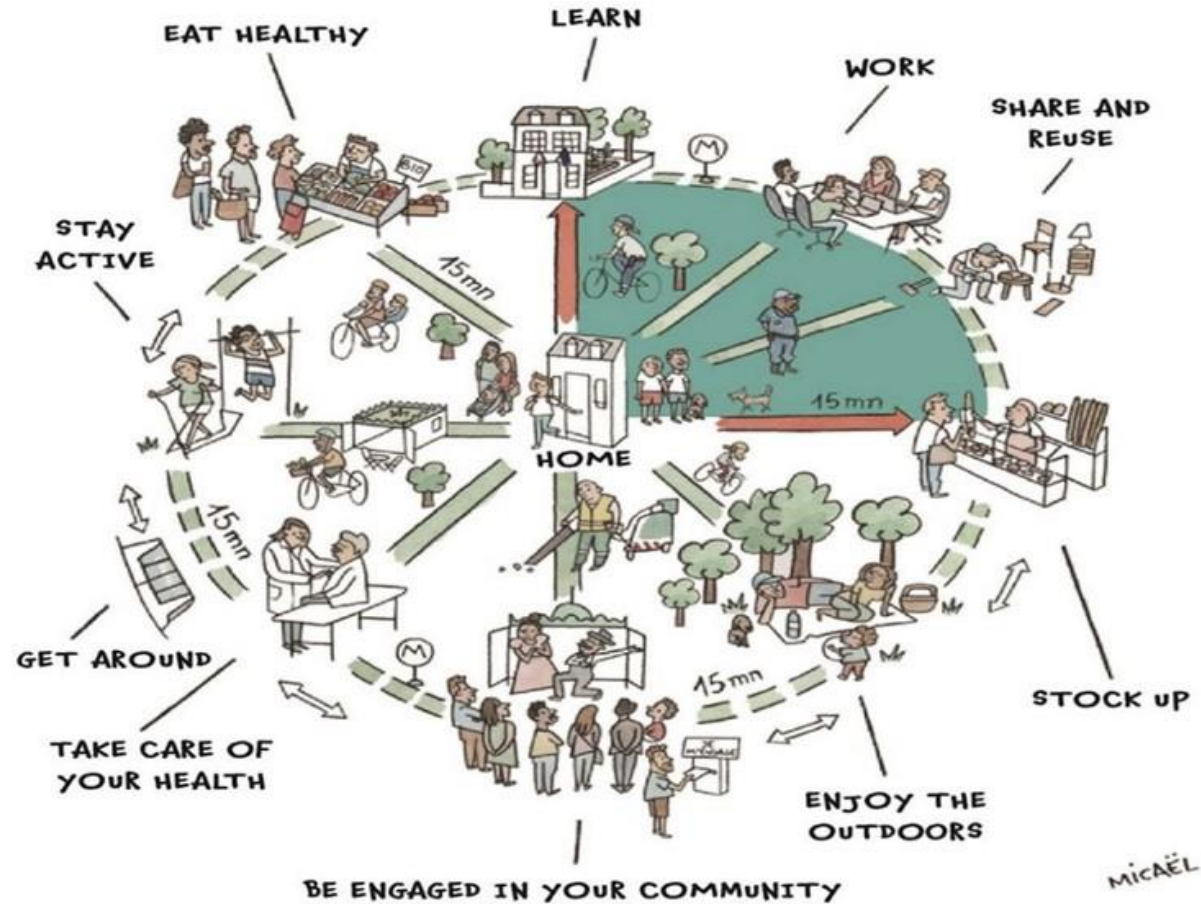
>>> 2

Παραδοσιακός Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός	Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
Κυρίως Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί	→ Διεπιστημονικός σχεδιασμός
Έμφαση στις υποδομές	→ Συνδυασμός υποδομών, αγορών, υπηρεσιών, πληροφοριών και προώθηση προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτικότερη λύση
Περιορισμένη ανάλυση επιπτώσεων	→ Εκτεταμένη αξιολόγηση επιπτώσεων και διαμόρφωση μιας διαδικασίας μάθησης και βελτίωσης
Εντολές από Αιρετούς και Σχεδιασμός από Ειδικούς	→ Εμπλεκόμενοι Φορείς και πολίτες σχεδιάζουν από κοινού

- Η «Βιώσιμη αστική κινητικότητα»
ως **άλλοθι** για τον ολοκληρωτισμό
και τον έλεγχο των ανθρώπινων
μετακινήσεων...

Η Απειλή σήμερα, στο όνομα των **δυστοπικών**

«πόλεων των 15 λεπτών»



...στο όνομα της «κλιματικής κρίσης»

