

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ**  
**ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ**  
**ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟΣ**  
**ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΕ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ:**

***ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΕΣ ΣΥΛΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ***  
***ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΥ ΤΟΥΣ***

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: **ΥΦΑΝΤΗΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ**

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ

ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: **ΔΑΔΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, *Επικουρος Καθηγητής***

**ΒΟΛΟΣ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2008**



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ  
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 6379/1  
Ημερ. Εισ.: 03-07-2008  
Δωρεά: Συγγραφέα  
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ  
2008  
ΥΦΑ

*Στην οικογένειά μου  
και σε όσους αγωνίζονται  
για ένα καλύτερο αύριο*

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το αντικείμενο της παρούσης εργασίας είναι η εξέταση του τρόπου με τον οποίο ο πολεοδομικός σχεδιασμός συνδυάζεται με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό στην Ελλάδα και η ανάδειξη της σημασίας που έχει η εφαρμογή ολοκληρωμένου σχεδιασμού χρήσεων γης και μεταφορών για την επίτευξη της βιωσιμότητας στις πόλεις.

Η μελέτη αναλύει την σχέση μεταξύ των χρήσεων γης και των μετακινήσεων και μελετά τον τρόπο με τον οποίο οι δύο αυτοί παράγοντες αλληλεπιδρούν στον χώρο διαμορφώνοντας το αστικό περιβάλλον. Ακόμα, εξετάζεται το πλαίσιο εφαρμογής του σχεδιασμού και διαπιστώνεται η αδυναμία ολοκληρωμένης προσέγγισης στα αναδυόμενα ζητήματα, από τα κέντρα αποφάσεων και τους αρμόδιους φορείς εφαρμογής και ελέγχου.

Για τον λόγο αυτό, προτείνονται κατευθύνσεις για την δημιουργία του πλαισίου εκείνου το οποίο θα αντιμετωπίζει τον σχεδιασμό των χρήσεων γης και των μεταφορών ως ένα ενιαίο σύστημα, αντιμετωπίζοντας με αποτελεσματικότερο τρόπο τις επιπτώσεις στον αστικό χώρο από την έλλειψη συντονισμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, δημιουργώντας ένα βιώσιμο αστικό περιβάλλον που θα σέβεται τον πολίτη – χρήστη.

## ABSTRACT

The object of this work is the examination of how urban planning is combined with the circulatory planning in Greece and the emergence of the importance of implementing integrated land use and transport planning to achieve sustainability in cities.

The study examines the relationship between land use and locomotions and also studies how these two factors interact in creating the urban environment. Still, is examined the frame of application of planning and is appointed the weakness of completed approach in the emerging questions, by the decision-making centres and the responsible institutions of application and control.

For this reason, proposed guidelines for the creation of that framework which will address land-use planning and transport as a single system, addressing more effectively the impact on urban space by the lack of coordinated urban and circulatory planning, creating a sustainable urban environment that respects the citizen - user.

Λέξεις Κλειδιά: Πολεοδομικός Σχεδιασμός,  
Μετακινήσεις, Συνδυασμός,  
Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

<b><u>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</u></b> .....	σελ.1
<b><u>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ</u></b> .....	σελ.2
<b><u>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ</u></b> .....	σελ.5
<b><u>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ</u></b> .....	σελ.6
<b><u>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ</u></b> .....	σελ.7
<b><u>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ</u></b> .....	σελ.8
<b><u>ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ</u></b> .....	σελ.9
<b><u>ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ</u></b> .....	σελ.11
<b><u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u></b> .....	σελ.12

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ**

<b><u>ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ</u></b> .....	σελ.15
<b><u>1.1 Εισαγωγή</u></b> .....	σελ.15
<b><u>1.2 Ο Ρόλος των Μετακινήσεων στον Πολεοδομικό Σχεδιασμό</u></b> .....	σελ.22
<b><u>1.2.1 Μεταφορικά Δίκτυα και Αστική Ανάπτυξη στον Ευρύτερο</u></b> <b><u>Γεωγραφικό Χώρο</u></b> .....	σελ.23
1.2.1.1 Ο Ρόλος των Δικτύων Μεταφοράς στην Χωρική Ολοκλήρωση .....	σελ.25
1.2.1.1.1 Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών .....	σελ.26
1.2.1.1.2 Ελληνική Στρατηγική στο Σχεδιασμό Μεταφορικών Δικτύων .....	σελ.29
1.2.1.1.2.1 Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (Ε.Σ.Π.Α.) .....	σελ. 29
1.2.1.1.2.2 Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου	
Ανάπτυξης .....	σελ.31
1.2.1.1.2.3 Συμπεράσματα .....	σελ.38
1.2.1.1.3 Συγκοινωνιακά έργα με Χωρικές Επιπτώσεις στην Ελλάδα .....	σελ.39
1.2.1.1.3.1 Οδικοί Άξονες .....	σελ.39
1.2.1.1.3.2 Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος και Χωρικές Μεταβολές στην	
Αττική .....	σελ.46
1.2.1.1.3.3 Επιπτώσεις του Προαστιακού στην Δυτική και την Ανατολική	
Αττική .....	σελ.48
1.2.1.1.3.3.1 Επιπτώσεις στην Δυτική Αττική .....	σελ.48
1.2.1.1.3.3.2 Επιπτώσεις στα Μεσόγεια .....	σελ.49
1.2.1.1.3.3.3 Επιπτώσεις σε Αστικά Κέντρα εκτός Αττικής .....	σελ.54
1.2.1.1.3.4 Ο Προαστιακός Και Η Σχέση Του Με Τις Χρήσεις Υψηλής Έντασης	
Στην Αττική .....	σελ.55
1.2.1.1.3.4.1 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών .....	σελ.55
1.2.1.1.3.4.2 Λιμάνι Πειραιά .....	σελ.60
<b><u>1.2.2 Ο Ρόλος των Μετακινήσεων στην Διαμόρφωση του Αστικού Χώρου</u></b> ..σελ.62	
1.2.2.1 Μεταφορικά Δίκτυα και Μορφή του Αστικού Χώρου .....	σελ.62
1.2.2.1.1 Ο Ρόλος της Αρχαίας Αγοράς στον Σχηματισμό του Αστικού	
Χώρου .....	σελ.63
1.2.2.1.2 Ο Ρόλος του Ρωμαϊκού Forum στον Σχηματισμό του Αστικού	
Χώρου .....	σελ.65
1.2.2.1.3 Η Συμβολή της Αναγέννησης στην Διαμόρφωση του Αστικού	
Χώρου .....	σελ.66
1.2.2.2 Μεταφορικά Δίκτυα με Επιπτώσεις στον Ελληνικό Αστικό Χώρο .....	σελ.67
1.2.2.2.1 Εμπορικοί Δρόμοι .....	σελ.67
1.2.2.2.2 Ο Ρόλος του ΜΕΤΡΟ στην Αστική Ανάπτυξη .....	σελ.68
<b><u>1.3 Χρήσεις Γης και Λειτουργία του Οδικού Δικτύου στον Αστικό Χώρο</u></b> ..σελ.71	

1.3.1 Η Λειτουργία του Οδικού Δικτύου στον Αστικό Χώρο.....	σελ.71
1.3.2 Επιδράσεις στο οδικό δίκτυο από την πολεοδομική ανάπτυξη.....	σελ.76
1.3.1.1 Πολεοδομικές Επιπτώσεις .....	σελ.79
1.3.1.2 Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις .....	σελ.80
1.3.3. Παραδείγματα Επιπτώσεων στην Λειτουργία της Οδού από Παρόδιες Χρήσεις .....	σελ.81
1.3.3.1 Αττική Οδός .....	σελ.82
1.3.3.2 Λεωφόρος Κηφισίας .....	σελ.86
1.3.3.3. Λεωφόρος Βουλιαγμένης και Οδός Πανόρμου .....	σελ.88

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ**

<b><u>ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ</u></b> .....	σελ.91
<b>2.1 Διεθνές και Ευρωπαϊκό Πλαίσιο</b> .....	σελ.91
2.1.1 Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου.....	σελ.91
2.1.1.1 Βασικοί Στόχοι του Σ.Α.Κ.Χ. ....	σελ.92
2.2 Σχεδιασμός Χρήσεων Γης και Μεταφορών στο Εξωτερικό.....	σελ.94
2.2.1 Αμερικανικό μοντέλο .....	σελ.95
2.2.2 Βρετανικό Μοντέλο.....	σελ.97
2.2.3 Γαλλικό Μοντέλο.....	σελ. 99
2.2.4 Γερμανικό Μοντέλο.....	σελ.102
2.2.5 Ολλανδία.....	σελ.106
2.2.6 Σκανδιναβικό Μοντέλο.....	σελ. 109
2.2.7 Η Περίπτωση της Κίνας.....	σελ. 112

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ**

<b><u>ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</u></b> .....	σελ. 117
<b>3.1 Εισαγωγή</b> .....	σελ. 117
<b>3.2 Ιστορική Εξέλιξη</b> .....	σελ. 117
<b>3.3 Συμπεράσματα</b> .....	σελ. 124

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΔΟΜΗ ΚΕΝΤΡΩΝ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ**

<b><u>ΕΛΛΑΔΑ</u></b> .....	σελ. 124
<b>4.1 Εισαγωγή</b> .....	σελ. 124
<b>4.2 Φορείς Άσκησης Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού</b> .....	σελ. 125
4.2.1.Υπουργείο Μεταφορών .....	σελ.126
4.2.1.1 Αρμοδιότητες .....	σελ.127
4.2.1.2. Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών .....	σελ.127
4.2.1.2.1 Τμήμα Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών.....	σελ.127
4.2.1.2.2 Τμήμα Σιδηροδρομικών και Συνδυασμένων Μεταφορών.....	σελ.128
4.2.1.3 Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών.....	σελ.129
4.2.1.3.1 Τμήμα Αστικών Συγκοινωνιών.....	σελ.129
4.2.1.3.2 Τμήμα Υπεραστικών Συγκοινωνιών.....	σελ.130
4.2.2. Ο Ρόλος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε στον Συγκοινωνιακό Σχεδιασμό.....	σελ.131
<b>4.3 Φορείς Άσκησης Πολεοδομικού Σχεδιασμού</b> .....	σελ.132
<b>4.4 Προβλήματα από την έλλειψη συντονισμού των κέντρων σχεδιασμού</b> .....	σελ.133

<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</u></b>	
<b><u>ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ</u></b>	
<b><u>ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</u></b> .....	σελ.137
<b>5.1 Συμπεράσματα</b> .....	σελ.137
<b>5.2 Προτάσεις Συνδυασμού Πολεοδομικού Και Κυκλοφοριακού</b>	
<b>Σχεδιασμού</b> .....	σελ.141
<b>5.2.1 Νέα Θεώρηση του Πολεοδομικού Σχεδιασμού</b> .....	σελ.142
<b>5.2.2 Συνεργασία των κέντρων λήψης αποφάσεων</b> .....	σελ.147
<b>5.2.3 Καθορισμός των αρμοδιοτήτων ανάμεσα τα διαφορετικά επίπεδα</b>	
<b>σχεδιασμού, κυκλοφοριακού και χρήσεων γης</b> .....	σελ.149
<b>5.2.4 Περιεχόμενο μελετών χρήσεων γης και μεταφορών</b> .....	σελ.152
<b><u>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ</u></b> .....	σελ.155
<b><u>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</u></b> .....	σελ.157

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

<b>Πίνακας 1:</b> Επιφάνεια Ανά Κατηγορία Χρήσης Γης Και Ποσοστό Μεταβολής Στον Κόμβο Ευκαρπίας 1998- 2007 .....	σελ.41
<b>Πίνακας 2:</b> Επιφάνεια Ανά Κατηγορία Χρήσης Γης Και Ποσοστό Μεταβολής Στον Κόμβο Ευκαρπίας 1998-2007 .....	σελ. 42
<b>Πίνακας 3:</b> Επιφάνεια Ανά Κατηγορία Χρήσης Γης Και Ποσοστό Μεταβολής Στον Κόμβο Ευκαρπίας, 1998-2007.....	σελ. 43
<b>Πίνακας 4:</b> Αριθμός Νέων Επιχειρήσεων Και Ποσοστό Μεταβολής Για Την Περίοδο 1998-2007 .....	σελ.46
<b>Πίνακας 5:</b> Εξέλιξη παραγωγής και έλξης μετακινήσεων σε ΟΤΑ της Αττικής.....	σελ.52
<b>Πίνακας 6:</b> Εξέλιξη παραγωγής και έλξης μετακινήσεων σε ΟΤΑ της Αττικής.....	σελ.53
<b>Πίνακας 7:</b> Οι Προβλέψεις Πληθυσμού και Απασχόλησης για τις εκτός Αττικής Περιοχές .....	σελ.54
<b>Πίνακας 8:</b> Εξέλιξη παραγωγής και έλξης μετακινήσεων σε Δήμους στα όρια του Ν. Αττικής .....	σελ.55
<b>Πίνακας 9:</b> Διακίνηση Επιβατών εσωτερικού-εξωτερικού .....	σελ.61
<b>Πίνακας 10:</b> Η επιβατική κίνηση στα ΜΜΜ της Αθήνας (σε εκ. μετ.) .....	σελ.69



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<b>Εικόνα 1:</b> Η περιοχή του Κόμβου Εγνατίας στην Ευκαρπία Θεσσαλονίκης .....	σελ.44
<b>Εικόνα 2:</b> Η περιοχή του Κόμβου Εγνατίας στα Ιωάννινα .....	σελ.44
<b>Εικόνα 3:</b> Η περιοχή του Κόμβου Εγνατίας στην Κομοτηνή .....	σελ.45
<b>Εικόνα 4:</b> Εμπορικό Πάρκο .....	σελ.58
<b>Εικόνα 5:</b> Οι αποθήκες .....	σελ.59
<b>Εικόνα 6:</b> Το κέντρο Ψυχαγωγίας .....	σελ.59
<b>Εικόνα 7:</b> Ο σταθμός του Προαστιακού και η Αττική Οδός στο Αεροδρόμιο .....	σελ.60
<b>Εικόνα 8:</b> Η Αγορά στην Αρχαία Αθήνα .....	σελ.64
<b>Εικόνα 9:</b> Η Αγορά στην Αρχαία Πριήνη .....	σελ.65
<b>Εικόνα 10:</b> Το Forum στην Aosta .....	σελ.66
<b>Εικόνα 11:</b> Το κτίριο ΙΚΕΑ επί της Αττικής Οδού Στο Πάρκο του Δ.ΑΑ.....	σελ.83
<b>Εικόνα 12:</b> Το κτίριο των γραφελιών του Alpha επί της Αττικής Οδού .....	σελ.84
<b>Εικόνα 13:</b> Το κτίριο του Χρηματιστηρίου Αθηνών και της Εθνικής Τράπεζας.....	σελ.86
<b>Εικόνα 14:</b> Η περιοχή του Arena Boulevard .....	σελ.108
<b>Εικόνα 15:</b> Ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός στο Arena Boulevard .....	σελ.109
<b>Εικόνα 16:</b> Το νέο κέντρο στο Ørestad .....	σελ.112
<b>Εικόνα 17:</b> Η Περιοχή του G-CBD .....	σελ.114

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

<b>Σχεδιάγραμμα 1:</b> Η Κυκλική Σχέση Μετακινήσεων και Χρήσεων Γης .....	σελ.73
<b>Σχεδιάγραμμα 2:</b> Η κυκλοφοριακή κατάσταση στην Λ. Βουλιαγμένης πριν την εγκατάσταση του super market .....	σελ.89
<b>Σχεδιάγραμμα 3:</b> Η κυκλοφοριακή κατάσταση στην Λ. Βουλιαγμένης μετά την εγκατάσταση του super market. Διακρίνεται η κατάργηση του διαχωριστικού δαπέδου.....	σελ.89
<b>Σχεδιάγραμμα 4:</b> Η θέση του super market στην οδό Πανόρμου.....	σελ90
<b>Σχεδιάγραμμα 5:</b> Δόμηση κατά μήκος των οδών όταν δεν υπάρχει βοηθητικός δρόμος.....	σελ145
<b>Σχεδιάγραμμα 6:</b> Δόμηση παρά την οδό με βοηθητικό παράπλευρο δρόμο .....	σελ.145
<b>Σχεδιάγραμμα 7:</b> Δόμηση σε πίσω βοηθητικό δρόμο .....	σελ146
<b>Σχεδιάγραμμα 8:</b> Ανισόπεδη πρόσβαση σε παρόδια χρήση .....	σελ146

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

<b>Χάρτης 1:</b> Οι περιοχές που διασχίζει ο Ρήνος.....σελ.17
<b>Χάρτης 2:</b> Βιομηχανική Ανάπτυξη στη Δυτική Γερμανία.....σελ.18
<b>Χάρτης 3:</b> Πληθυσμιακή Συγκέντρωση στην Δυτική Γερμανία.....σελ.18
<b>Χάρτης 4:</b> Οι περιοχές που διασχίζει ο Δούναβης .....σελ.19
<b>Χάρτης 5:</b> Το αποικιακό δίκτυο της Μεσογείου στην Αρχαιότητα.....σελ.20
<b>Χάρτης 6:</b> Οι Διευρωπαϊκοί Διάδρομοι Μεταφορών .....σελ.28
<b>Χάρτης 7:</b> Πόλοι Ανάπτυξης της χώρας .....σελ.35
<b>Χάρτης 8:</b> Οι Βασικοί οδικοί άξονες ανάπτυξης της χώρας .....σελ.35
<b>Χάρτης 9:</b> Η διάρθρωση του οικιστικού δικτύου της χώρας .....σελ.38
<b>Χάρτης 10:</b> Το Σχέδιο της Αεροδρομιακής Πόλης .....σελ.57
<b>Χάρτης 11:</b> Οι Κυψέλες των 5 λεπτών .....σελ.115
<b>Χάρτης 12:</b> Το Δίκτυο Πρασίνου .....σελ.115
<b>Χάρτης 13:</b> Το Δίκτυο του Mono-Rail .....σελ.116
<b>Χάρτης 14:</b> Ο Περιφερειακός και οι Σταθμοί Park- and-Ride .....σελ.116
<b>Χάρτης 15:</b> Η Τελική Μορφή του G-CBD .....σελ.116
<b>Χάρτης 16:</b> Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας .....σελ.136

## ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΑ

<b>ΑΜΕΛ</b>	Αττικό ΜΕΤΡΟ – Εταιρεία Λειτουργίας
<b>Αρ.</b>	Άρθρο
<b>Β.Δ.</b>	Βασιλικό Διάταγμα
<b>Γ.Ε.Κ.</b>	Γραμμικά Εμπορικά Κέντρα
<b>Γ.Π.Σ.</b>	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
<b>Δ.Α.Α</b>	Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών
<b>ΔΕΚΟ</b>	Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί
<b>Δ. Π .Α.Υ.</b>	Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρος Υμηττού
<b>Ε. Έ.</b>	Ευρωπαϊκή Ένωση
<b>ΕΘΕΛ</b>	Εταιρεία Θερμικών Λεωφορείων
<b>ΕΛΕΣ-Σ</b>	Ελεύθερη Λεωφόρος Ελευσίνας – Σταυρού – Σπάτων
<b>ΕΟΔ</b>	Εθνικό Οδικό Δίκτυο
<b>Ε.Π.Α.</b>	Εταιρεία Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης
<b>Ε.Σ.Π.Α.</b>	Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς
<b>ΗΛΠΑΠ</b>	Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία Περιοχής Αθηνών – Πειραιώς
<b>Η.Π.Α.</b>	Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής
<b>ΗΣΑΠ</b>	Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών – Πειραιώς
<b>Ι.Χ.</b>	Ιδιωτικής Χρήσης
<b>Κ.Ο.Κ.</b>	Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας
<b>ΚΥΑ</b>	Κοινή Υπουργική Απόφαση
<b>ΚΤΕΟ</b>	Κέντρο Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων
<b>Μ.Μ.Μ.</b>	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
<b>Ν.</b>	Νόμος
<b>Ν.Δ.</b>	Νομοθετικό Διάταγμα
<b>Ο.Α.Κ.Α.</b>	Ολυμπιακό Αθλητικό Κέντρο Αθηνών
<b>Ο.Ν.Ε.</b>	Οικονομική και Νομισματική Ένωση
<b>ΟΣΕ</b>	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος

<b>ΟΤΑ</b>	Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης
<b>Π.Α.Θ.Ε.</b>	Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Εύζωνοι
<b>Π.Δ.</b>	Προεδρικό Διάταγμα
<b>Π.Μ.</b>	Πολεοδομική Μελέτη
<b>ΠΠΔ</b>	Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι Μεταφορών
<b>ΡΣΑ</b>	Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθηνών
<b>Σ.Α.Κ.Χ.</b>	Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου
<b>Σ.Δ.</b>	Συντελεστής Δόμησης
<b>Σ.Ε.Α.</b>	Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων
<b>Σ.Ε.ΠΟ.Χ.</b>	Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών
<b>ΣΜΠΕ</b>	Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων
<b>Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.</b>	Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης
<b>Τ.Ε.Ε.</b>	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος
<b>Τ.Ε.Ο.</b>	Ταμείο Εθνικών Οδών
<b>Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε.</b>	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
<b>ΦΕΚ</b>	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως
<b>DCP</b>	Danube Cooperation Process
<b>GCBD</b>	Green Central Business District

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Για την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας, χρειάστηκε η βοήθεια και η συμβολή αρκετών ανθρώπων, οι οποίοι με την εμπειρία τους στον χώρο με βοήθησαν στην συλλογή των στοιχείων, στην εξέταση και στην παρουσίασή τους σε αυτήν την εργασία.

Πρωτίστως, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέπων καθηγητή μου, κ. Κωνσταντίνο Λαλένη, Επίκουρο Καθηγητή Πολεοδομίας, του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Οι συμβουλές του κ. Λαλένη ήταν αρκετά σημαντικές στην κατανόηση του ζητήματος του συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού και της αναγκαιότητας αυτού για την βιωσιμότητα στις πόλεις, και επίσης οι συμβουλές του με βοήθησαν στην διάρθρωση της διπλωματικής εργασίας και στην σύνταξή της.

Ακόμα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Κωνσταντίνο Λιακόπουλο, Αγρ. Τοπ. Μηχ. Χωροτάκτη - Πολεοδόμο, ο οποίος με βοήθησε με την εμπειρία του στον πολεοδομικό σχεδιασμό στο θέμα της σχέσης των χρήσεων γης και των μετακινήσεων στο αστικό περιβάλλον, και στην κατανόηση του τρόπου με τον οποίο τα αρμόδια όργανα σχεδιασμού και ελέγχου λειτουργούν.

Επίσης θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στις κ.κ., Αθηνά Βαλτά, Προϊστάμενη της Πολεοδομίας Μεγάρων και Τσάκωνα Ευαγγελία, Προϊστάμενη του Τμήματος Τεχνικών Υπηρεσιών οι οποίες μου παρείχαν αρκετά στοιχεία και μελέτες πολεοδομικές και κυκλοφοριακές για την πόλη των Μεγάρων, από τις οποίες άντλησα αρκετά στοιχεία σχετικά με τις προδιαγραφές και το περιεχόμενο κυκλοφοριακών και πολεοδομικών μελετών.

Ένα ακόμα πρόσωπο το οποίο θα ήθελα να ευχαριστήσω για την βοήθειά του καθόλη την περίοδο της σύνταξης της μελέτης είναι ο κ. Νίκος Γροζόπουλος, Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος, οποίος μου παρέθεσε αρκετά στοιχεία σχετικά με τις αρμοδιότητες των φορέων και σχετικά με το νομοθετικό πλαίσιο του σχεδιασμού και επίσης με συμβούλεψε κατά την συγγραφή της διπλωματικής.

Εκτός όμως από τους παραπάνω υπάρχουν και άλλοι επιστήμονες αλλά και απλοί πολίτες τους οποίους θα ήθελα να ευχαριστήσω, οι οποίοι με βοήθησαν στην σύνταξη της παρούσης διπλωματικής εργασίας, εκφράζοντάς μου τις απόψεις τους για την καθημερινή αστική ζωή και τα προβλήματα που παρουσιάζονται αλλά και τρόπους με τους οποίους μπορούν αν αντιμετωπιστούν.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους φίλους και συμφοιτητές μου για την ανταλλαγή απόψεων και βιβλιογραφικών πηγών, αλλά κυρίως για την ηθική συμπαράστασή τους στην προσπάθεια σύνταξης της παρούσης εργασίας και φυσικά για την συμπαράστασή τους σε όλη την διάρκεια των σπουδών.

Ιούνιος 2008  
Υφαντής Αθανάσιος

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Αναγκαιότητα σύνταξης της παρούσας διπλωματικής είναι οι μεγάλες διαφοροποιήσεις στην προσέγγιση του σχεδιασμού σχετικά με δυο σοβαρά ζητήματα που απασχολούν την σύγχρονη κοινωνία : Α) την πόλη και ότι αυτή εκφράζει ως χώρος οργανωμένων υποδομών ανάπτυξης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και Β) τις μεταφορές και τις μετακινήσεις.

Σκοπός είναι να διερευνηθεί σε ποιο βαθμό ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός συναρτάται με το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό στην Ελλάδα

Στην μελέτη αυτή θα παρουσιαστεί η επίδραση των μετακινήσεων στην διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος, το πλαίσιο μέσα στο οποίο ασκείται ο σχεδιασμός των μετακινήσεων - κυκλοφοριακός σχεδιασμός - και ο πολεοδομικός σχεδιασμός στην Ελλάδα, καθώς και την δομή των αρμόδιων κέντρων σχεδιασμού.

Ακόμα, θα παρουσιαστούν επιπτώσεις από την έλλειψη συντονισμένου σχεδιασμού στον αστικό χώρο, και αν τα αποτελέσματα συνάδουν με τις κατευθύνσεις του στρατηγικού σχεδιασμού.

Επίσης, γίνεται προσπάθεια να αναδειχθεί ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να πραγματοποιηθεί η συνδυασμένη εφαρμογή των πολιτικών πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού και να διατυπωθεί το πλαίσιο μέσα στο οποίο μπορεί να επιτευχθεί.

Η προσέγγιση αυτή προστίθεται σε μια γενικότερη συζήτηση γύρω από το ζήτημα με αφορμή τις βασικές αρχές του χωροταξικού σχεδιασμού που διατυπώνονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ, οι οποίες υιοθετούν ως βασικό αναπτυξιακό εργαλείο την ανάπτυξη των οδικών αξόνων.

Η βασική εκτίμηση είναι ότι σε βραχυπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα θα πρέπει να προκύψει ένα ενιαίο κέντρο αναφοράς και σχεδιασμού για τον πολεοδομικό και τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

*«Πολεοδομικός Και Συγκοινωνιακός Σχεδιασμός Σε Αστικό Περιβάλλον: Αναγκαιότητες Συλλειτουργίας Και Διερεύνηση Δυνατοτήτων Συνδυασμού Τους».*

Επιχειρώντας να προσεγγίσουμε το θέμα που διατυπώνεται με τον παραπάνω τίτλο αναπτύσσονται παρακάτω κεφάλαια που συνιστούν την διπλωματική εργασία στα πλαίσια εξέτασης για την απόκτηση πτυχίου του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Στο πρώτο κεφάλαιο διατυπώνονται ζητήματα που έχουν σχέση με την ιστορική σημασία των μετακινήσεων στην δημιουργία πόλεων και οικιστικών δικτύων αλλά και την εξέλιξη των πόλεων. Ακόμα, εξετάζεται η σχέση μεταξύ των χρήσεων γης και των μετακινήσεων και ο τρόπος με τον οποίο οι μετακινήσεις επηρεάζουν τον χώρο αλλά και το αντίστροφο. Η επίδραση των μετακινήσεων στον χώρο εξετάζεται τόσο για τον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο, δηλαδή μια περιφέρεια ή ένας νομός, όσο και για τον αστικό χώρο και οι διαπιστώσεις αναφέρονται κυρίως σε οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες και τι επιπτώσεις τους στην διάρθρωση των χρήσεων γης.

Από την άλλη, οι επιδράσεις των χρήσεων γης στις μετακινήσεις, εξετάζονται στο πλαίσιο των επιπτώσεων στην λειτουργία των οδών, στην διάρθρωση των μετακινήσεων και στην ταυτότητα των οδών, δηλαδή των χαρακτηριστικών και της σημασίας της οδού στον αστικό χώρο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζονται θέματα σχετικά με την εφαρμογή του πολεοδομικού και του κυκλοφοριακού σχεδιασμού σε χώρες από το εξωτερικό. Οι περιπτώσεις που εξετάζονται είναι από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και συγκεκριμένα την Αγγλία, την Γαλλία, την Γερμανία, την Ολλανδία και την Δανία, αλλά και από την Αμερική και την Κίνα. Σε αυτό το κεφάλαιο εξετάζεται το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο εφαρμόζεται ο σχεδιασμός σε αυτές τις χώρες και ο τρόπος με τον οποίο λειτουργούν τα διαφορετικά επίπεδα σχεδιασμού. Ακόμα, παρατίθενται παραδείγματα εφαρμογής ολοκληρωμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, για κάθε χώρα, και διατυπώνονται οι αρχές που διέπουν τον σχεδιασμό.



Στο τρίτο κεφάλαιο εξετάζεται το πλαίσιο μέσα στο οποίο εφαρμόζεται ο πολεοδομικός σχεδιασμός και πώς αυτό αντιμετωπίζει τα ζητήματα του κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Παρουσιάζεται η ιστορική εξέλιξη των πολεοδομικών νομοθετημάτων της χώρας μας και οι διατάξεις αυτών, που σχετίζονται με κυκλοφοριακά θέματα. Επίσης, εξετάζεται το περιεχόμενο των διατάξεων αυτών και η συμβολή τους στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Στο τέταρτο κεφάλαιο εξετάζεται η δομή των κέντρων λήψης αποφάσεων για τον πολεοδομικό και τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό στην Ελλάδα. Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζονται αναλυτικά οι φορείς που έχουν την αρμοδιότητα για τον καταρτισμό, την εφαρμογή και την παρακολούθηση του σχεδιασμού, στα διάφορα διοικητικά επίπεδα. Ακόμα, εξετάζεται το ζήτημα της συνεργασίας μεταξύ των φορέων, τόσο κάθετα όσο και οριζόντια. Αυτό σημαίνει ότι εξετάζεται κατά πόσον υπάρχει συνεργασία των φορέων τόσο ανάμεσα στα διάφορα επίπεδα όσο και ανάμεσα στους αρμόδιους φορείς για τον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Επίσης, διατυπώνονται τα συμπεράσματα και κυρίως τα προβλήματα που παρατηρούνται από την έλλειψη συνεργασίας μεταξύ των φορών.

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα γενικά συμπεράσματα από την εξέταση της σχέσης του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού στο αστικό περιβάλλον, και τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόζονται στον ελληνικό χώρο. Ακόμα επιχειρείται να διατυπωθούν προτάσεις και θέσεις για την κατεύθυνση προς τον ολοκληρωμένο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό που θα οδηγήσει σε μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, αναβαθμίζοντας την ποιότητας ζωής στις πόλεις.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### Η ΣΧΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

#### 1.1 Εισαγωγή

Από την προϊστορία, η επιβίωση του ανθρώπου εξαρτιόταν από την διαβίωσή του σε κοντινή απόσταση με κάποιον άλλο. Η ανάγκη του αυτή σε συνεργασία με τις άλλες κοινωνικές ανάγκες που έχει από την φύση του, τον οδήγησαν στην επαφή και την συνοίκηση με άλλους ανθρώπους και στην δημιουργία οικισμών. Οι οικισμοί αυτοί, με την πάροδο των ετών αποτέλεσαν τις πρώτες πόλεις, οι οποίες ήταν χωροθετημένες με τέτοιο τρόπο όπου πληρούνταν τα κριτήρια της ασφάλειας, της επάρκειας των αγαθών άμεσης ανάγκης (τροφή, νερό, στέγη), και της επικοινωνίας. Έτσι, καθώς οι πρωταρχικές ανάγκες του ανθρώπου είχαν καλυφθεί μέσα από την ένταξή του σε ένα κοινωνικό σύνολο, βασιζόμενος σε μια ορθολογική σκέψη οργάνωσε τον χώρο του οικισμού, χάραξε μονοπάτια και δρόμους, χώρους συγκέντρωσης, λατρείας και εμπορίου, κατοικίες και εφεύρισκε λύσεις για τον οικιστικό εξοπλισμό του.

Η πόλη δεν γεννήθηκε από μόνη της. Διαχρονικά, αποτέλεσε τον χώρο όπου εκτελούνταν οι ανθρώπινες λειτουργίες, ενώ ταυτόχρονα υποστήριζε την ανάπτυξη αυτών. Με την ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών, δημιουργούνται επίσης, και ορισμένες βασικές λειτουργίες που αργότερα εξελίσσονται σε καίριους παράγοντες για την επιβίωση και το ρόλο της πόλης. Οι λειτουργίες αυτές είναι:

- Οικονομική
- Διοικητική
- Πνευματική
- Κοινωνική
- Τουριστική
- Συγκοινωνιακή.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι παραπάνω πολεοδομικές λειτουργίες συνιστούν τις βασικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στον αστικό χώρο. Ταυτόχρονα όμως

δημιουργούν το πλαίσιο μέσα στο οποίο τροφοδοτείται η διαδικασία ανάπτυξης του αστικού χώρου, η οποία συντελείται με την πληθυσμιακή συγκέντρωση που επιφέρουν οι παραπάνω λειτουργίες, εντείνοντας το φαινόμενο της αστικοποίησης. Το φαινόμενο αυτό, συνιστά το κεντρικό σημείο άλλων διαδικασιών που έχουν ως αποτέλεσμα το μετασχηματισμό του γεωγραφικού χώρου στο σύνολό του.

Οι πόλεις, μικρές και μεγάλες, συγκεντρώνουν όλο και μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού και δραστηριοτήτων. Αυτές οι μεγάλες συγκεντρώσεις, προσφέρονται για την δημιουργία ευκαιριών οικονομικής ανάπτυξης και πολιτισμού. (Αραβαντινός, 1997)

Πηγές αναφέρουν ότι η αστική ανάπτυξη στην αρχαιότητα παρατηρείται σε τρεις περιοχές όπου διέρχονται μεγάλοι ποταμοί καθώς και σε χώρες της Μεσογείου. Η πεδιάδα του Νείλου, η πεδιάδα της Μεσοποταμίας, η κοιλάδα του Ινδού ποταμού, η χερσόνησος της Ιταλίας και φυσικά ο ελληνικός χώρος, ήταν οι περιοχές όπου αναπτύχθηκαν, έστω και σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, μεγάλοι πολιτισμοί και εντυπωσιακό οικιστικό δίκτυο. (Λαμπριανίδης, 2005)

Το εμπόριο, ήταν ο βασικός παράγοντας ανάπτυξης των αρχαίων πόλεων και η μεταφορά των αγαθών γινόταν κατά κύριο λόγο από το νερό. Έτσι, οι οικονομικές δραστηριότητες του ανθρώπου αποτέλεσαν τον παράγοντα για την ανάπτυξη της πόλης με κύριο άξονα τα διαμορφωμένα δίκτυα μεταφορών και μετακινήσεων. Για αυτό το λόγο οι σημαντικότερες πόλεις ήταν παραθαλάσσιες ή παραποτάμιες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα στην Μεσοποταμία αποτελεί η πόλη Ur, κτισμένη στην ανατολική όχθη του Ευφράτη στην καρδιά της Μεσοποταμίας, και η ξακουστή Βαβυλώνα, κτισμένη πάνω στον Ευφράτη, στο σταυροδρόμι εμπορικών δρόμων μεταξύ του σημερινού Περσικού Κόλπου και της Μεσογείου. Επίσης, ο Ηρόδοτος αναφέρει ότι η δομή του αστικού ιστού της Βαβυλώνας ακολουθούσε σύστημα οριζοντίων και κάθετων αξόνων, υποστηρίζοντας ότι ήταν πρόδρομος του Ιπποδάμειου συστήματος.

Στην πεδιάδα του Νείλου, ανασκαφές έχουν αποκαλύψει στις όχθες του την πόλη Kahun στα δυτικά και την πόλη El – Amarna στα ανατολικά. Ακόμα, στην πεδιάδα του Ινδικού ποταμού έχουν ανακαλυφθεί πολλές πόλεις με σημαντικό μέγεθος και εξελιγμένη τεχνική υποδομή.

Στην Ευρώπη από τον 16<sup>ο</sup> αιώνα έχουν αναπτυχθεί δίκτυα για την μεταφορά αγαθών και την επικοινωνία μεταξύ σημαντικών πόλεων της Κεντρικής Ευρώπης, με

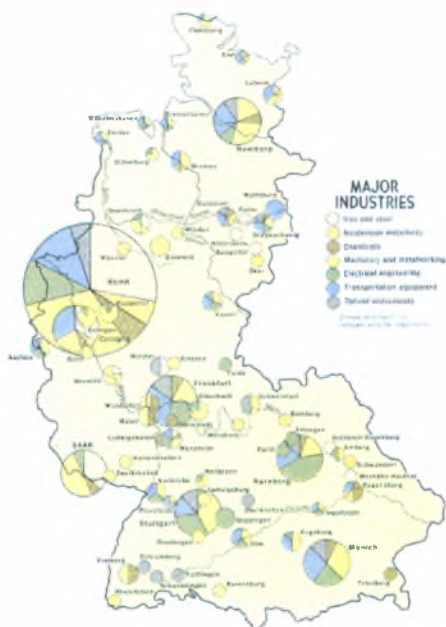
σημαντικότερους διαύλους τους ποταμούς Ρήνο και Δούναβη, ο ρόλος των οποίων ακόμη σήμερα κρίνεται ιδιαίτερης σημασίας. ([www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com))

Ο Ρήνος πηγάζει από τις Ελβετικές Άλπεις και εκβάλλει στην Βόρεια Θάλασσα. Στην διαδρομή του αυτή έχουν αναπτυχθεί στις όχθες του σημαντικά οικονομικά και βιομηχανικά κέντρα, από τον μεσαίωνα μέχρι σήμερα και οι σημαντικότερες πόλεις είναι η Βόννη, η Βασιλεία, το Στρασβούργο, η Καρλσρούη, η Κολωνία, το Ντίσελντορφ και το Ρότερνταμ.

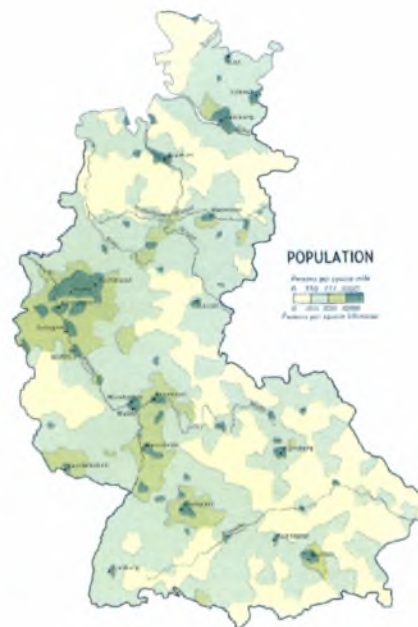


Χάρτης 1: Οι περιοχές που διασχίζει ο Ρήνος (Πηγή: [www.google.com](http://www.google.com))

Ειδικότερα, το μεγαλύτερο τμήμα του ποταμού βρίσκεται στη Γερμανία και κατά μήκος αυτού έχουν αναπτυχθεί τα σημαντικότερα βιομηχανικά – οικονομικά και πληθυσμιακά κέντρα της χώρας.



Χάρτης 2: Βιομηχανική Ανάπτυξη στη Δυτική Γερμανία (Πηγή: [www.google.com](http://www.google.com))



Χάρτης 3: Πληθυσμιακή Συγκέντρωση στη Δυτική Γερμανία(Πηγή: [www.google.com](http://www.google.com))

Ο Δούναβης, έχει μήκος 2850 km και είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος ποταμός στην Ευρώπη. Ήταν και εξακολουθεί να είναι σημαντικός υδάτινος δρόμος από τη Μαύρη θάλασσα προς το εσωτερικό της Ευρώπης (και αντίστροφα), καθότι είναι πλωτός στο μεγαλύτερο μήκος του. Επιπλέον με την κατασκευή το 1992 του καναλιού Ρήνου-Μάιν-Δούναβη, έχει ενωθεί με το κεντρικό ευρωπαϊκό ποτάμιο δίκτυο μεταφορών. Ο ποταμός συνδέει πολλές πρωτεύουσες της Ανατολικής Ευρώπης μεταξύ τους και στις όχθες του παρατηρείται έντονη βιομηχανική δραστηριότητα. Επίσης αποτελεί τον Άξονα VII των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών. ([www.wikipedia.com](http://www.wikipedia.com))



Χάρτης 4: Οι περιοχές που διασχίζει ο Δούναβης (Πηγή: [www.danube-research.com](http://www.danube-research.com))

Τα τελευταία χρόνια έχουν επεξεργαστεί τα ενδιαφερόμενα κράτη διάφορα σχέδια για την ένωση (με σύστημα διωρύγων) του Δούναβη με το Ρήνο, με το Βιστούλα και τον Έλβα. Στην περίπτωση αυτή θα ενωθεί η Μαύρη θάλασσα με τον Ατλαντικό Ωκεανό και με τη Βαλτική. (Χριστοφορίδης, 2007)

Ακόμα, οι χώρες τις οποίες διασχίζει ο Δούναβης έχουν οργανώσει την Διαδικασία Συνεργασίας των Παραδουνάβιων χωρών (Danube Cooperation Process, D.C.P.), με την συμμετοχή της Ε.Ε. και άλλων διεθνών οργανισμών. Σε πρόσφατη Συνδιάσκεψη του οργάνου, αναδείχθηκε ο σημαντικός ρόλος του ποταμού στην προσπάθεια για οικονομική ανάπτυξη των χωρών της ανατολικής Ευρώπης. Η περιοχή του Δουνάβεως θα πρέπει να καταστεί πυρήνας οικονομικής ανάπτυξης και τόνισε ότι ο ποταμός αποτελεί ένα σύμβολο της “νέας και ενωμένης Ευρώπης” και θα πρέπει να επανεξεταστεί η ιδιότητα του Δούναβη ως Διευρωπαϊκός Άξονας, και συγκεκριμένα να αναθεωρηθεί η σχέση του με τους άξονες IV, V, και X. (Μαθιουδάκης, 2007)

Όπως έχουμε αναφέρει σε προηγούμενη παράγραφο, το εμπόριο γινόταν με μεταφορά των αγαθών στο νερό. Έτσι, ένας άλλος χώρος όπου οι μεταφορές αγαθών αποτέλεσαν το εργαλείο για την δημιουργία πόλεων είναι η Μεσόγειος.

Μεγάλο και αυτονόητο ρόλο για την επιλογή της περιοχής όπου θα ιδρυόταν η αποικία έπαιξε η γόνιμη γη, η ύπαρξη φυσικών λιμανιών και πηγών πόσιμου νερού, καθώς επίσης και η πολιτική κατάσταση της επιλεγμένης περιοχής, δηλαδή αν θα μπορούσε να ευνοηθεί ή όχι η ανάπτυξη της αποικίας από το πολιτικό και οικονομικό καθεστώς των ντόπιων πληθυσμών.

Οι σχέσεις μεταξύ ελληνικών μητροπόλεων και αποικιών, δεν ήταν σχέσεις κυριότητας και υποταγής, αλλά σχέσεις φιλικές, οικονομικές, θρησκευτικές. (Γοσποδίνη,2002)



Χάρτης 5: Το αποικιακό δίκτυο της Μεσογείου στην Αρχαιότητα (www.google.com)

Οι πόλεις, μικρές και μεγάλες, συγκεντρώνουν όλο και μεγαλύτερο ποσοστό πληθυσμού και δραστηριοτήτων. Αυτές οι μεγάλες συγκεντρώσεις, προσφέρονται για την δημιουργία ευκαιριών οικονομικής ανάπτυξης και πολιτισμού. Η ποιότητα ζωής που

παράγεται στις πόλεις είναι το ζήτημα που απασχολεί τις σύγχρονες κοινωνίες, και σε αυτό συμβάλλει σημαντικά και η μορφή της πόλης. (Βλαστός, 2006)

Ακόμα, η μορφή που παίρνει μια πόλη χαρακτηρίζει και την διάρθρωση των μετακινήσεων που εκτελούνται από και προς αυτήν καθώς, και τις μετακινήσεις που εκτελούνται στο εσωτερικό της. Αυτό είναι και ένα θέμα στο οποίο πολλοί θεωρητικοί της πολεοδομίας προβληματίστηκαν και διατύπωσαν ενδιαφέρουσες θεωρίες. Ένας από τους πιο σημαντικούς θεωρητικούς της πολεοδομίας, ο Ισπανός Arturo Soria y Mata ανέφερε χαρακτηριστικά ότι “ η μορφή μιας πόλης θα είναι τέλεια όταν το άθροισμα του χρόνου που σπαταλούν οι κάτοικοι για τις μετακινήσεις θα είναι ελάχιστο”.

Οι αστικές μετακινήσεις δημιουργούν έντονα προβλήματα καθώς σε πολλές περιπτώσεις ακολουθούν την διάταξη ενός μεσαιωνικού ιστού, που δεν έχει σχεδιαστεί για κίνηση με αυτοκίνητο. Έτσι, δημιουργούνται πολλά αρνητικά παράγωγα όπως το κυκλοφοριακό, η ρύπανση του αέρα, ο θόρυβος και άλλα που συμβάλλουν σε σημαντικό βαθμό στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. (Βλαστός, 2006)

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός είναι το εργαλείο που έχουν στα χέρια τους οι αρμόδιοι, για την ανάπτυξη και τη λειτουργία των πόλεων, φορείς για να δώσουν την μορφή εκείνη στην πόλη που θα βελτιστοποιεί την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Οι μετακινήσεις είναι μια από τις κύριες δραστηριότητες που συμβαίνουν στην πόλη. Κάθε σημείο στην πόλη παράγει και έλκει μετακινήσεις. Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός προσπαθεί να συντονίσει την ροή των μετακινήσεων με τέτοιο τρόπο ώστε τα αρνητικά παράγωγα από την κυκλοφορία των οχημάτων (ρύπανση, θόρυβος, κτλ.) να μειώνονται και συνάμα να γίνεται ο χώρος της πόλης πιο φιλικός για τον πολίτη. (Αραβαντινός, 1997)



## **1.2 Ο Ρόλος των Μετακινήσεων στον Πολεοδομικό Σχεδιασμό**

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός είναι ο μηχανισμός ο οποίος προσδιορίζει την χρήση του κάθε σημείου στην πόλη, τις λειτουργίες της πόλης και την οργάνωση εν γένει του πολεοδομικού ιστού. Η δομή του πολεοδομικού ιστού διαφέρει από τόπο σε τόπο και από εποχή σε εποχή. Το σύνολο της πολεοδομικής οργάνωσης εμπεριέχει τις λειτουργίες της πόλης όπου στις λειτουργίες της πόλης εντάσσονται και οι μετακινήσεις. Οι μετακινήσεις διακρίνονται σε τρεις κύριες κατηγορίες: α) τις μετακινήσεις από το χώρο κατοικίας στο χώρο εργασίας, β) τις λειτουργικές μετακινήσεις (διακίνηση αγαθών – προϊόντων), και γ) τις μετακινήσεις αναψυχής (λοιπές μετακινήσεις).

Οι μετακινήσεις ιστορικά και μέχρι σήμερα, λειτούργησαν με ένα καθοριστικό τρόπο στον πολεοδομικό σχεδιασμό με αναγνωρισμένη, από την πρώτη μορφή οργάνωσης πόλης μέχρι σήμερα, την σημασία τους για το σχεδιασμό. Η επίδραση των μορφών των μετακινήσεων αποτέλεσε και αποτελεί τον καθοριστικότερο παράγοντα για το πολεοδομικό σχεδιασμό – παραγωγή δομημένου περιβάλλοντος. Οι μετακινήσεις ορίζονται σήμερα σε ένα κορυφαίο τομέα επιστημονικής βάσης που συνδέεται με σημαντικές οικονομικές δραστηριότητες και άρα αποφάσεις.

Οι μετακινήσεις εξυπηρετούν την συγκοινωνιακή λειτουργία της πόλης και αποτελούν μια από τις κύριες δραστηριότητες που διαμορφώνουν την πόλη. Κάθε σημείο στην πόλη παράγει και έλκει μετακινήσεις. (Αραβαντινός, 1997) Οι μετακινήσεις διακρίνονται επίσης σε δυο μεγάλες ενότητες: τις αστικές και τις εξωαστικές (διαχωρικές).

Οι αστικές μετακινήσεις δημιουργούν έντονα προβλήματα καθώς σε πολλές περιπτώσεις είναι υποχρεωμένες να υπαχθούν μέσα σε έναν υφιστάμενο πολεοδομικό ιστό και να ακολουθούν την διάταξη ενός π.χ., μεσαιωνικού ιστού που δεν έχει σχεδιαστεί για κίνηση με αυτοκίνητο. Έτσι, δημιουργούνται πολλά αρνητικά παράγωγα όπως το κυκλοφοριακό, η ρύπανση του αέρα, ο θόρυβος και άλλα που συμβάλλουν σε σημαντικό βαθμό στην μείωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και υποβάθμιση της ίδιας της αξίας της πόλης. Προκύπτει έτσι η αναγκαιότητα ενός διαρκούς σχεδιασμού

προκειμένου να αντιμετωπίζει τα προβλήματα των μετακινήσεων στον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Οι μετακινήσεις που έχουμε ήδη διακρίνει σε μετακινήσεις αγαθών και ανθρώπων δεν περιορίζονται στον αστικό χώρο αλλά γίνονται και στον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο, δομημένο ή αδόμητο. Έτσι, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η εξέταση των μετακινήσεων και των επιπτώσεών τους στο χώρο διακρίνεται σε δυο κλίμακες: σε ένα ευρύ περιφερειακό χώρο και στον αστικό χώρο.

Ο ευρύς γεωγραφικός χώρος μπορεί να είναι μια μικρή χωρική ενότητα, ένας νομός, μια περιφέρεια ή σε άλλες περιπτώσεις μια μεγαλύτερη χωρική ενότητα συμπεριλαμβάνοντας περιφέρειες διαφορετικών κρατών.

### **1.2.1 Μεταφορικά Δίκτυα και Αστική Ανάπτυξη στον Ευρύτερο Γεωγραφικό Χώρο**

Ο τομέας των μεταφορών αναγνωρίζεται ως αποκλειστικό εργαλείο – μέσο του ίδιου του πολεοδομικού σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη είτε την υφιστάμενη φυσική δομή του χώρου (ύπαρξη ποταμού- παραποτάμιες μεταφορές) είτε οργανώνοντας τις κατευθύνσεις του σχεδιασμού με βάση τις δυνατότητες των μεταφορών (δυνατότητα ανάπτυξης σιδηροδρόμων, αυτοκινητοδρόμων).

Εξετάζοντας ιστορικές πηγές διαπιστώνεται ότι η ανάπτυξη των δικτύων μεταφοράς αντανακλούσε και επέτεινε την διαδικασία αστικοποίησης, την δημιουργία οικισμών καθώς και την εκβιομηχάνιση. Το πλεόνασμα παραγωγής που υπήρχε στις πρώτες αγροτικές κοινωνίες οδήγησε στην ανακάλυψη του εμπορίου και την ανάγκη δημιουργίας οδών επικοινωνίας και επαφής με άλλες κοινωνίες. Έτσι δημιουργήθηκαν οι τόποι συνάντησης εμπόρων και οι πρώτες συγκεντρώσεις πληθυσμών σε εμπορικά σταυροδρόμια, όπου αργότερα σχημάτισαν τις πρώτες πόλεις. Επίσης, όπως αναφέρεται και σε προηγούμενη ενότητα, οι ποταμοί της Ευρώπης αποτέλεσαν τον βασικό άξονα ανάπτυξης των βιομηχανικών κέντρων, και έδωσαν μεγάλη ώθηση στην βιομηχανική επανάσταση. (Λαμπριανίδης, 2005)

Σύμφωνα με τους Taaffe, Morill και Gould, διαπιστώνεται μια αμφίδρομη σχέση μεταξύ της εξέλιξης του δικτύου και της οικιστικής ανάπτυξης. Η σχέση αυτή δομείται από μια διαδικασία έξι σταδίων:

- 1) Η πρώτη αποικία, με την ανάπτυξή της, δημιουργεί ένα δίκτυο περιφερειακών, μικρότερων οικισμών, οι οποίοι βρίσκονται στην ενδοχώρα της νέας περιοχής.
- 2) Κατασκευάζονται δρόμοι οι οποίοι συνδέουν την πρώτη, παράλια αποικία, με τα κέντρα προμήθευσης πρώτων υλών της ενδοχώρας.
- 3) Όσο αυξάνεται η οικονομική ανάπτυξη και η ευημερία του συστήματος αυτού, υποβοηθείται η ανάπτυξη νέων κέντρων κατά μήκος των βασικών αξόνων μεταφοράς.
- 4) Η ανάπτυξη αυτών των κέντρων μεταβάλλει τον ρόλο των αρχικών κέντρων και οι νέοι οικισμοί, μερικοί από αυτούς, μετατρέπονται σε κέντρα όπου τα μεταφορικά δίκτυα τείνουν να συγκεντρώνονται.
- 5) Δημιουργείται ένα κυρίαρχο μεταφορικό δίκτυο που συνδέει τους σημαντικότερους οικισμούς μεταξύ τους.
- 6) Η ανάπτυξη των δικτύων αυτών ενδυναμώνει τα πλεονεκτήματα των αστικών κέντρων στην οικονομία. (Λαμπριανίδης,2005)

Από την δημιουργία των πρώτων πόλεων παρατηρήθηκε ότι σημαντικός παράγοντας στην ανάπτυξή τους και στην ανάπτυξη των πρώτων οικιστικών δικτύων, ήταν το εμπόριο, δηλαδή η μεταφορά αγαθών, από μια πόλη σε κάποια άλλη. Οι δίαυλοι επικοινωνίας ήταν ως επί το πλείστον υδάτινοι και γι'αυτό παρατηρούμε τις πρώτες μεγάλες πόλεις σε κοιλάδες μεγάλων ποταμών, και σε παραθαλάσσιες περιοχές. Μέχρι την εποχή της βιομηχανικής επανάστασης οι υδάτινοι δρόμοι έπαιζαν καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη των πόλεων και στην διαμόρφωση του οικιστικού δικτύου. Ως τότε οι παράκτιες – παραποτάμιες περιοχές συγκέντρωναν το μεγαλύτερο κομμάτι των οικονομικών δραστηριοτήτων και του πληθυσμού μιας χώρας.

Η εξέλιξη της τεχνολογίας και η ανακάλυψη των μηχανών ατμού δημιούργησε τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την παράλληλη επέκταση των μεταφορικών δικτύων και των πόλεων. Επέτρεψε στις πόλεις να συναλλάσσονται σε πιο μακρινές αποστάσεις και διευκόλυνε την αστική συγκέντρωση και τη χωρική κατανομή της εργασίας. Έτσι, ο ρόλος των μεταφορικών δικτύων αναβαθμίζεται σε καθοριστικό παράγοντα του περιφερειακού και χωροταξικού σχεδιασμού. (Λαμπριανίδης,2005)

### 1.2.1.1 Ο Ρόλος των Δικτύων Μεταφοράς στην Χωρική Ολοκλήρωση

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, επιζητεί την ολοκλήρωση ενός ενιαίου συστήματος μεταφορών, καθώς αναγνωρίζει την σημασία του στην προώθηση άλλων επιμέρους πολιτικών, κρίσιμης σημασίας για την επιβίωσή της. Ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών μπορεί να προωθήσει την δημιουργία της ενιαίας αγοράς και να συμβάλει αποφασιστικά στην υλοποίηση του στόχου της οικονομικής συνοχής.

Η δημιουργία νέων μεταφορικών δικτύων επηρεάζει την περιφερειακή ανάπτυξη, τη χωροταξία, το περιβάλλον. Η Ε.Ε. αποσκοπεί στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων καθώς και της πρόσβασης σε αυτά. (Μούσης, 2005)

Γενικά, τα μεταφορικά δίκτυα είναι άμεσα και έμμεσα συσχετισμένο με την υλοποίηση των στόχων της Ε.Ε. και ειδικότερα με τους στόχους της Λισσαβόνας και τις προτεραιότητες του Γκέτεμποργκ και σ' αυτό αποδίδεται δέουσα σημασία στα πλαίσια του ΕΣΠΑ και του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας».

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στα δίκτυα των μεταφορών, αναφέρονται τα εξής: «Η παροχή αποδοτικής, ελαστικής και ασφαλούς υποδομής μεταφορών θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση για την οικονομική ανάπτυξη, γιατί δίνει ώθηση στην παραγωγικότητα και επομένως στις αναπτυξιακές προοπτικές των περιφερειών με την διευκόλυνση της διακίνησης ατόμων και αγαθών. Τα μεταφορικά δίκτυα ενισχύουν τις ευκαιρίες για εμπόριο, αυξάνοντας παράλληλα και την αποδοτικότητα. Επίσης η ανάπτυξη διευρωπαϊκών μεταφορικών υποδομών με εστίαση στα διασυνοριακά έργα είναι απαραίτητη για την επίτευξη της συνένωσης των εθνικών αγορών στα πλαίσια της διευρυμένης Ευρωπαϊκής Ένωσης. (Μούσης, 2005)

Στο ΣΑΚΧ αναφέρεται ότι η ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς αποτελούν σημαντικό παράγοντα για την διαμορφωμένη χωρική πολιτική και για την προώθηση ενός αειφόρου και λειτουργικού δικτύου μεταφορών. Η υλοποίηση των δικτύων θα αντιμετωπίσει τα προβλήματα που υφίσταται ο οικιστικός χώρος από τον υψηλό φόρτο μετακινήσεων και θα βοηθήσει στην βελτίωση του αστικού

περιβάλλοντος. Γίνεται ολοένα και πιο σαφές ότι η αύξηση της κυκλοφορίας πρέπει να αντιμετωπίζεται στο πλαίσιο της πολιτικής χωρικής ανάπτυξης και της πολεοδομίας, και όχι μόνο με την επέκταση των μεταφορικών υποδομών. (Σ.Α.Κ.Χ., 1999)

#### 1.2.1.1.1 Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών

Η συνθήκη για την ίδρυση της Ε.Ε. δεσμεύει την Κοινότητα να συμβάλει στην δημιουργία και την επέκταση των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών. Η συγκεκριμενοποίηση των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων Μεταφορών (ΠΔΜ - PETrCs) έγινε μέσα από τρεις Πανευρωπαϊκές Διασκέψεις Μεταφορών, που οργανώθηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή (European Commission) και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (European Parliament) το 1991 στην Πράγα, το 1994 στην Κρήτη και το 1997 στο Ελσίνκι. Ιδιαίτερα σημαντική ήταν η διάσκεψη τη Κρήτης όπου καθορίστηκαν οι εννέα Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι οι έκτοτε αποκαλούμενοι "Διάδρομοι της Κρήτης".

Στην Πανευρωπαϊκή Διάσκεψη Μεταφορών του Ελσίνκι αποφασίστηκε η ένταξη στους ΠΔΜ ενός ακόμη Διαδρόμου, του Διαδρόμου Χ, άξονας μέσω Γιουγκοσλαβίας για Αυστρία-Γερμανία, με παρακλάδια.

Μία επίσης σημαντική απόφαση της Διάσκεψης του Ελσίνκι ήταν ο προσδιορισμός, για πρώτη φορά, των λεγόμενων "Πανευρωπαϊκών Περιοχών Μεταφορών" (Pan-European Transport Areas). Πρόκειται για περιοχές που περιβάλλουν θάλασσες και χαρακτηρίζονται, από άποψη μεταφορών, από αυτές. Το σκεπτικό της απόφασης αναφέρει ότι ο προσδιορισμός αυτός είναι αναγκαίος, καθώς οι μεταφορικές απαιτήσεις στις περιοχές αυτές είναι πιο σύνθετες και δεν καλύπτονται πλήρως από την μέχρι τώρα λογική των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων. Προσδιορίστηκαν τέσσερις PETrAs:

- η Ευρω-Αρκτική περιοχή
- η περιοχή της λεκάνης της Μαύρης Θάλασσας
- η περιοχή της λεκάνης της Μεσογείου
- η περιοχή της Αδριατικής και του Ιονίου Πελάγους

Ευνόητο είναι ότι για τις περιοχές αυτές θα αρχίσουν σύντομα να εφαρμόζονται συγκεκριμένες πολιτικές στην κατεύθυνση της ενιαιοποίησης και ανάπτυξης των

μεταφορικών συστημάτων, με ιδιαίτερη έμφαση στις θαλάσσιες μεταφορές - κάτι που οπωσδήποτε ενδιαφέρει πολύ την Ελλάδα.

Οι 10 Πανευρωπαϊκοί Διάδρομοι :

- **Διάδρομος I** : Helsinki- Tallinn- Riga-Kaunas- Warszawa - Μήκος περίπου 1000 χλμ
- **Διάδρομος II** : Berlin- Warszawa- Minsk-Moskva - Μήκος περίπου 1830 χλμ.
- **Διάδρομος III** : Berlin/ Dresden- Wrocław- Katowice- Krakow- Kievo - Μήκος περίπου 1640 χλμ.
- **Διάδρομος IV** : Dresden- Praha- Wien- Bratislava- Győr- Budapest- Arad- Constanta- Sofia - Θεσσαλονίκη- Istanbul - Μήκος περίπου 3285 χλμ,
- **Διάδρομος V**: Venezia- Trieste- Ljubljana- Maribor - σύνορα Σλοβενίας / Ουγγαρίας –Uzgorod-Lvov-Kiev -σύνορα Ουγγαρίας/Ουκρανίας κλάδος 1 : Rijeka- Zagreb - σύνορα Κροατίας/Ουγγαρίας, Budapest, κλάδος 2: Bratislava- Zilina- Kosice- Uzgorod Μήκος περίπου 1600 χλμ.
- **Διάδρομος VI** : Gdansk- Katowice- Zilina Μήκος περίπου 800 χλμ.
- **Διάδρομος VII** : Ο ποταμός Δούναβης, ο οποίος διέρχεται από τις χώρες Γερμανία, Αυστρία, Σλοβακία, Ουγγαρία, Κροατία, Γιουγκοσλαβία, Ρουμανία, Βουλγαρία, Μολδαβία, Ουκρανία. - Μήκος περίπου 2300 χλμ.
- **Διάδρομος VIII** : Dures- Tirana- Skopje- Sofia- Plovdiv- Burgas- Varna - Μήκος περίπου 905 χλμ
- **Διάδρομος IX** : Helsinki- st. Petersburg- Moskva-Kiev-Lyubasevka- Chisinau- Bucuresti- Dimitrograd- Αλεξανδρούπολη - Μήκος περίπου 3550 χλμ.
- **Διάδρομος X** : Salzburg- Ljubljana- Zagreb- Beograd- Nis- Skopje- Veles- Θεσσαλονίκη - Μήκος περίπου 3135 χλμ.(Σκυργιάννης, 2003)



Χάρτης 6: Οι Διευρωπαϊκοί Διάδρομοι Μεταφορών (www.euroa.eu)

### 1.2.1.2 Ελληνική Στρατηγική στο Σχεδιασμό Μεταφορικών Δικτύων

#### 1.2.1.2.1 Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (Ε.Σ.Π.Α.)

Στην νέα προγραμματική περίοδο 2007- 2013, η Ελλάδα έχει συντάξει το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (Ε.Σ.Π.Α.). Βασικές προτεραιότητες της αναπτυξιακής στρατηγικής της χώρας για την περίοδο 2007 – 2013 αποτελούν η επένδυση στον παραγωγικό τομέα της οικονομίας, η προώθηση της κοινωνίας της γνώσης και της καινοτομίας, η ενίσχυση της απασχόλησης και της κοινωνικής συνοχής, η βελτίωση του θεσμικού περιβάλλοντος και η ενίσχυση της ελκυστικότητας της χώρας ως τόπο επενδύσεων εργασίας και διαβίωσης. Στην τελευταία προτεραιότητα, περιλαμβάνεται η ανάπτυξη και ο εκσυγχρονισμός των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας, που υλοποιείται σε μεγάλο βαθμό από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ» (ΕΠΕΠ).

Με το πρόγραμμα αυτό, εκτός από την άμεση εξυπηρέτηση της προτεραιότητας για τη βελτίωση της ελκυστικότητας της χώρας, μέσω της ανάπτυξης των φυσικών υποδομών εξυπηρετείται έμμεσα και η προτεραιότητα της βελτίωσης του θεσμικού περιβάλλοντος με παρεμβάσεις θεσμικού χαρακτήρα για τον τομέα των μεταφορών.

Επιπλέον, σε συνδυασμό με τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα και τα Προγράμματα Εδαφικής Συνεργασίας του ΕΣΠΑ, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, εξυπηρετεί και την περιφερειακή διάσταση των στρατηγικών προτεραιοτήτων του ΕΣΠΑ με την ολοκλήρωση των βασικών υποδομών μεταφορών και περιβάλλοντος που προάγουν την περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη αντίστοιχα σε τοπικό επίπεδο.

Σε σχέση με την εθνική πολιτική μεταφορών, βασική προτεραιότητα αποτελεί η ολοκλήρωση της ανάπτυξης του εθνικού συστήματος μεταφορών για την εξασφάλιση της ταχείας και ασφαλούς μετακίνησης προσώπων και της αποτελεσματικής μεταφοράς εμπορευμάτων, που θα συμβάλλει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, στην περιφερειακή ανάπτυξη και στην βελτίωση της προσπελασιμότητας και των υπηρεσιών γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος.(Ε.Σ.Π.Α.,2007)



Ειδικότερα, η εξασφάλιση αποτελεσματικών, ευέλικτων και ασφαλών μεταφορικών υποδομών αποτελεί μία από τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την οικονομική ανάπτυξη, καθώς βελτιώνει την παραγωγικότητα και τις προοπτικές ανάπτυξης των εξυπηρετούμενων περιοχών. Τα επαρκή μεταφορικά δίκτυα αυξάνουν τις δυνατότητες των εμπορικών συναλλαγών καθώς και την αποτελεσματικότητα των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Παράλληλα, η ανάπτυξη διευρωπαϊκών μεταφορικών υποδομών και κυρίως των διασυνοριακών έργων είναι σημαντική για την επίτευξη μεγαλύτερης ενοποίησης των εθνικών αγορών, ειδικά στο πλαίσιο της διευρυμένης Ένωσης.

Στο πλαίσιο αυτό, διαμορφώθηκε η δομή του Επιχειρησιακού Προγράμματος «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ», η οποία αποτελείται κυρίως από δράσεις για την ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών, αλλά και δράσεις για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και τη βελτίωση των μεταφορικών υπηρεσιών. Οι δράσεις αυτές αφορούν στην υλοποίηση και βελτίωση οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, λιμένων, αεροδρομίων, υποδομών Προαστιακού και Μητροπολιτικού σιδηρόδρομου (ΜΕΤΡΟ) και στην προώθηση λοιπών καθαρών αστικών συγκοινωνιών.

Η αναπτυξιακή στρατηγική του τομέα Μεταφορών, υλοποιείται από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ» με βάση δύο κύριους στρατηγικούς στόχους:

1. Τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας των περιοχών της χώρας με την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών κατά προτεραιότητα, καθώς και με την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών σε Εθνικό / Περιφερειακό επίπεδο (οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων, αεροπορικών και αστικών μεταφορικών υποδομών), με γνώμονα τη βιώσιμη ανάπτυξη και την αειφορία του συστήματος μεταφορών.
2. Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της παραγωγικότητας του συστήματος μεταφορών, με τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μετακίνησης, με έμφαση στη μείωση του χρόνου και του

κόστους μετακινήσεων, με τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών και με την αύξηση του επιπέδου εξυπηρέτησης και της συνολικής προστιθέμενης αξίας του συστήματος. (Ε.Σ.Π.Α.2007)

#### 1.2.1.2.2 Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

Η έννοια του χωροταξικού σχεδιασμού στη χώρα μας κατοχυρώνεται για πρώτη φορά με το άρθρο 24 παρ. 2 του Συντάγματος του 1975, μαζί με τις διατάξεις που αφορούν στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Σε εκτέλεση των παραπάνω συνταγματικών διατάξεων, εκδόθηκε ο Ν.360/76 «Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος», με τον οποίο καθορίστηκαν για πρώτη φορά οι έννοιες του χωροταξικού σχεδιασμού και προγράμματος, της χρήσης του χώρου, των επιπέδων χωροταξικού σχεδιασμού και θεσπίζονταν όργανα και διαδικασίες έγκρισης των παραπάνω. (Κοκκώσης, 2005)

Το 1982 ξεκίνησε ένα σχέδιο χωροταξικού αναπτυξιακού προγραμματισμού ανά Νομό, και κατέληξε στην σύνταξη των «Προτάσεων Χωροταξικής Οργάνωσης» για το σύνολο των Νομών της χώρας (1984). Οι παραπάνω προσπάθειες όμως, δεν απέφεραν τα επιθυμητά αποτελέσματα καθώς δεν θεσμοθετήθηκαν και δεν επικαιροποιήθηκαν.

Στη συνέχεια, το 1988 ξεκίνησε το πρόγραμμα εκπόνησης «Ειδικών Χωροταξικών Μελετών», με σκοπό την αντιμετώπιση προβλημάτων σε ιδιαίτερες ευαίσθητες περιοχές της χώρας.

Τα παραπάνω προγράμματα και σχέδια ,δεν κατάφεραν να δημιουργήσουν ένα ενιαίο πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού για το σύνολο της χώρας, και έτσι δεν υπήρχαν ποτέ οι γενικές, στρατηγικές κατευθύνσεις για την χωρική διάρθρωση και την αναπτυξιακή πολιτική της χώρας. (Κοκκώσης, 2005)

Επόμενος σταθμός στην θεσμοθέτηση του χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα είναι η ψήφιση του Ν. 2742/99 «Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 207 Α'). στόχος του νόμου αυτού είναι η θέσπιση θεμελιωδών αρχών και σύγχρονων οργάνων, διαδικασιών και μέσων άσκησης χωροταξικού σχεδιασμού που προωθούν την αειφόρο και ισόρροπη ανάπτυξη, διασφαλίζουν την προστασία του περιβάλλοντος στο σύνολο του εθνικού χώρου και ενισχύουν την θέση

της χώρας στο διεθνές και ευρωπαϊκό πλαίσιο. Ο νόμος αυτός είναι το βασικό νομοθετικό πλαίσιο για την εκπόνηση του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου.

Είναι κοινός τόπος ότι η απουσία χωροταξικού σχεδιασμού είναι ένα τεράστιο σήμα σφραγισμένο έλλειμμα πολλών δεκαετιών με αρνητικές επιπτώσεις στην ορθολογική ανάπτυξη και οργάνωση της χώρας καθώς και στο περιβάλλον. Για το λόγο αυτό η πολιτεία γνωρίζοντας την εσφαλμένη αντιμετώπιση του θέματος μέχρι σήμερα, έχει θέσει τα τελευταία χρόνια ως πρωταρχικό της στόχο να αποκτήσει επιτέλους η χώρα χωροταξικό σχεδιασμό σε εθνικό επίπεδο και μάλιστα ολοκληρωμένο. (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.,2008)

Η προώθηση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο) αποτέλεσε μέρος ενός συνολικότερου προγράμματος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για το Χωροταξικό Σχεδιασμό που περιλάμβανε και τη σύνταξη ενός αριθμού Ειδικών Χωροταξικών Σχεδίων που είναι απαραίτητα για το περιβάλλον και την ανάπτυξη του τόπου όπως είναι το Ειδικό Χωροταξικό για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας, τον Τουρισμό, τη Βιομηχανία, καθώς και την επικαιροποίηση και τελική διαμόρφωση αυτών για τον Παράκτιο και τον Ορεινό Χώρο.

Το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο αποτελεί την συνθετική θεώρηση στο χώρο, των επιμέρους πολιτικών, των προγραμμάτων και έργων, εξασφαλίζοντας την εσωτερική συνοχή την συμπληρωματικότητα των μέσων και των πολιτικών παρεμβάσεων, την μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα και συνέργεια των εκτελούμενων έργων και προγραμμάτων με αναπτυξιακό χαρακτήρα, στο πλαίσιο ενός οράματος για την ανάπτυξη του εθνικού χώρου. Για το λόγο αυτό επιδιώχθηκε από τη πρώτη στιγμή η μεγαλύτερη δυνατή συνεργασία με συναρμόδια Υπουργεία και οργανισμούς του ευρύτερου δημόσιου τομέα, καθώς και η αξιοποίηση της χρονικής συγκυρίας που σχετίζεται με την παράλληλη εκπόνηση του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς 2007-2013. (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.,2008)

Φιλοδοξεί τέλος να αποτελέσει τη βάση αναφοράς για τον συντονισμό και την εναρμόνιση των επί μέρους πολιτικών, προγραμμάτων και επενδυτικών σχεδίων του Κράτους, των δημοσίων νομικών προσώπων και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δευτέρου βαθμού που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη συνοχή και ανάπτυξη

του εθνικού χώρου. Ως εκ τούτου μετά τη θεσμοθέτηση του θα έχει τα χαρακτηριστικά μιας ευρείας προγραμματικής πολιτικής, κοινωνικής και οικονομικής συμφωνίας.

Βασική στρατηγική επιλογή του Γενικού Πλαισίου αποτελεί η υιοθέτηση ενός προτύπου βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης, βασισμένου στη συγκρότηση πλέγματος πόλων και αξόνων ανάπτυξης, που θα ενισχύει την ανταγωνιστική παρουσία της χώρας στο διεθνές περιβάλλον και θα προωθή την κοινωνική και οικονομική συνοχή, με διάχυση της ανάπτυξης στο σύνολο του εθνικού χώρου, καθώς και την προστασία του περιβάλλοντος.

Το πλέγμα αυτό, προσαρμοσμένο στους περιορισμούς του γεωγραφικού ανάγλυφου, περιλαμβάνει τα κύρια αστικά κέντρα, συναρθρώνεται με τις περιοχές ανάπτυξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και υποστηρίζεται από ένα ολοκληρωμένο δίκτυο μεταφορών, επικοινωνιών και ενέργειας.

Για την προώθηση της κοινωνικής και οικονομικής συνοχής στο σύνολο του εθνικού χώρου και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς του στο διεθνές περιβάλλον, επιδιώκεται η πολυκεντρική οργάνωσή του με τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου πλέγματος αστικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης.

Οι πόλοι ανάπτυξης κατατάσσονται σε τέσσερις ιεραρχημένες κατηγορίες αστικών κέντρων ως εξής:

**1. Μητροπολιτικά κέντρα:** Περιλαμβάνουν τα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης που αποτελούν και τους κύριους αστικούς πόλους-πύλες σε διεθνές επίπεδο. Για κάθε ένα από τα κέντρα αυτά επιδιώκεται ειδικότερα:

**Αθήνα:** Η ενίσχυση και εδραίωση του ρόλου της Αθήνας ως «πόλης-πύλης» και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της Ε.Ε και η ανάδειξη του ρόλου της Αθήνας ως εθνικού μητροπολιτικού κέντρου και ως πόλου διάχυσης της αναπτυξιακής δυναμικής στο σύνολο του εθνικού χώρου, στο πλαίσιο της ισόρροπης και πολυκεντρικής περιφερειακής ανάπτυξης, κ.α..

**Θεσσαλονίκη:** Η ενίσχυση του ρόλου της Θεσσαλονίκης ως «πόλης-πύλης» και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της Ε.Ε., η ενίσχυση του ρόλου της ως επιχειρηματικού/εμπορικού συνδέσμου της Ε.Ε. με τα Βαλκάνια και τις χώρες του

Εύξεινου Πόντου, η βελτίωση της ελκυστικότητάς της, με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος, η σταδιακή εξισορρόπηση με την Αθήνα.

**2. Πρωτεύοντες εθνικοί πόλοι:** Πρόκειται για την Πάτρα, το δίπολο Λάρισα-Βόλος, τα Ιωάννινα, το δίπολο Ηράκλειο-Χανιά και το δίπολο Κομοτηνή-Αλεξανδρούπολη.

**3. Δευτερεύοντες εθνικοί πόλοι:** Στην κατηγορία αυτή, περιλαμβάνονται τα ακόλουθα ιδιαίτερα δυναμικά αστικά κέντρα: Κέρκυρα, Κοζάνη, Λαμία, Καβάλα, το δίπολο Τρίπολη-Καλαμάτα και η Χαλκίδα. Στα πιο πάνω αστικά κέντρα προωθείται η αναβάθμιση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών και υπηρεσιών των πόλεων και η καινοτομία, με στόχο την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του παραγωγικού τους δυναμικού.

**4. Λοιποί εθνικοί πόλοι:** Περιλαμβάνονται τα ακόλουθα δυναμικά αστικά κέντρα: Αγρίνιο, Δράμα, Καρδίτσα, Κατερίνη, Ξάνθη, Σέρρες και Τρίκαλα. Στους πιο πάνω πόλους, ενισχύεται ο ιδιαίτερος χαρακτήρας τους (παραγωγικός, πολιτιστικός) και αναβαθμίζεται το αστικό περιβάλλον, με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Παρατηρείται ότι οι πόλοι ανάπτυξης ταυτίζονται με την ιεράρχηση του οικιστικού δικτύου της Ελλάδας, σύμφωνα με την κατανομή του πληθυσμού. Ακόμα, στο εθνικό χωροταξικό παρουσιάζονται ως βασικοί άξονες ανάπτυξης οι παρακάτω:

- Ανατολικός χερσαίος άξονας – Π.Α.Θ.Ε.
- Βόρειος Άξονας – Εγνατία Οδός
- Δυτικός Άξονας – Ιονία Οδός
- Άξονας κεντρικής ενδοχώρας – Ε65
- Διαγώνιος Άξονας - Αναπτύσσεται κατά μήκος του οδικού άξονα Λαμία-Ιτέα / Άμφισσα – Αντίρριο - Πάτρα. Διασυνδέει άμεσα το διεθνές λιμάνι της Πάτρας με την κεντρική Ελλάδα, μέσω της Λαμίας
- Άξονας Κεντρικής Πελοποννήσου: Αναπτύσσεται κατά μήκος του οδικού άξονα Κόρινθος – Τρίπολη – Καλαμάτα / Σπάρτη - Γύθειο, συμπεριλαμβάνοντας και τα πλησίον νησιά
- Άξονας Κρήτης: Αναπτύσσεται κατά μήκος του βόρειου οδικού άξονα του νησιού. (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.,2008)



Χάρτης 7: Πόλοι Ανάπτυξης της χώρας (Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.,2008)



Χάρτης 8: Οι Βασικοί οδικοί άξονες ανάπτυξης της χώρας (Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.,2008)

Ακόμα, στο εθνικό χωροταξικό αναφέρονται νέες κατευθύνσεις σχετικά με την χωρική διάρθρωση των μεταφορικών υποδομών, του αστικού δικτύου και της ανασυγκρότησης της χώρας.

Οι Γενικές Κατευθύνσεις για τις μεταφορές διαχωρίζονται σε κατευθύνσεις για τις μεταφορές στο σύνολό τους και στις αστικές μεταφορές. Έτσι στην πρώτη κατηγορία αναφέρεται:

- Η ένταξη της χώρας στα διεθνή δίκτυα, η ομαλή λειτουργία του προτεινόμενου πλέγματος οικισμών και η υλοποίηση των αναπτυξιακών αξόνων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τη βέλτιστη διάταξη των, στρατηγικής σημασίας, δικτύων υποδομών και κυρίως εκείνων των μεταφορών/συγκοινωνιών, επικοινωνιών και ενέργειας.
- Βασική επιδίωξη αποτελεί η βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών και των σχετικών υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια, με σκοπό την αύξηση του βαθμού προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας,
- Κύριο στόχο της χωρικής διάρθρωσης των στρατηγικών δικτύων αποτελεί η υποστήριξη του διεθνούς ρόλου της χώρας και η διάχυση της ανάπτυξης σε όλη την επικράτεια.
- Με σκοπό τη μέγιστη δυνατή αξιοποίηση της απόδοσης των μέσων και των υπηρεσιών, κρίνεται αναγκαία η ανάπτυξη, στον κλάδο των μεταφορών και των συγκοινωνιών, ολοκληρωμένων συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών κ.α. (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.,2008)

Ακόμα, στις κατευθύνσεις για τις αστικές μεταφορές αναφέρεται ότι απαιτείται:

- Η άμβλυνση των ανισοτήτων στο επίπεδο των αστικών συγκοινωνιών μεταξύ της Αττικής –Θεσσαλονίκης και των υπόλοιπων περιφερειών της χώρας.
- Η διευκόλυνση της χρήσης του ποδηλάτου με μέτρα που θα εξειδικευθούν κατά περίπτωση στο τοπικό επίπεδο

- η εισαγωγή μηχανισμών διαχείρισης, παρακολούθησης, αξιολόγησης και αποτίμησης σειράς συγκοινωνιακών μεγεθών που σχετίζονται με τις αστικές συγκοινωνίες των μεγάλων πόλεων της χώρας.
- την αύξηση της συνολικής κυκλοφοριακής ικανότητας του αστικού οδικού δικτύου και την προώθηση έργων παράκαμψης των κύριων αστικών κέντρων,
- την προώθηση μέτρων και έργων που ενισχύουν την ελκυστικότητα και την ποιότητα των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.), , τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και τη μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (ρύπανση, θόρυβος).
- τον περιορισμό της χρήσης των Ι.Χ. οχημάτων, τουλάχιστον κατά μήκος των σιδηροδρομικών αξόνων (συνδυασμένη χρήση σιδηρόδρομου – Ι.Χ. οχήματος).
- τη θέσπιση κινήτρων για οχήματα που διαθέτουν κινητήρες φιλικούς προς το περιβάλλον. (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.,2008)

Για τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη), υιοθετούνται οι ακόλουθες ειδικές κατευθύνσεις:

- Περιορισμός της πληθυσμιακής μεγέθυνσής τους με τον προσανατολισμό της αγοράς εργασίας σε επιλεγμένους κλάδους (ιδίως έρευνα και καινοτομία, υψηλή τεχνολογία, χρηματοπιστωτικό σύστημα, ναυτιλία, τουρισμό, πολιτισμό) και με την ανάπτυξη δορυφορικών αστικών κέντρων.
- Προώθηση του θεσμού της μητροπολιτικής αυτοδιοίκησης.
- Περιορισμός των αστικών μετακινήσεων, με την πολυκεντρική οργάνωση της πόλης και την ενίσχυση των εξυπηρετήσεων μέσω διαδικτύου και Αποθάρρυνση των μετακινήσεων με Ι.Χ. με παράλληλη ενίσχυση των μέσων μαζικών μεταφορών, ιδίως δε των μέσων σταθερής τροχιάς



- Σχεδιασμός της ανάπτυξης των χρήσεων γης στον αστικό και περιαστικό χώρο και αυστηρός περιορισμός της διάσπαρτης δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές.



Χάρτης 9: Η διάρθρωση του οικιστικού δικτύου της χώρας (Πηγή: Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.,2008)

#### 1.2.1.2.3 Συμπεράσματα

Το εθνικό χωροταξικό σχέδιο προτάσσει ως γενικό πρότυπο ανάπτυξης την ενίσχυση του μοντέλου δύο μητροπολιτικών κέντρων (Αθήνας και Θεσσαλονίκης) και ως άξονες της ανάπτυξης κατά βάση τους οδικούς άξονες που θα ανακατασκευαστούν με σύμβαση παραχώρησης.(καθημερινή, 18/04/2008)

Ακόμα, πολλοί επιστημονικοί φορείς και κοινωνικές οργανώσεις έχουν ασκήσει έντονη κριτική στις προτάσεις του εθνικού χωροταξικού. Θεωρείται ότι το εθνικό χωροταξικό σχέδιο παραβιάζει την συνταγματική αρχή της βιωσιμότητας και προωθεί ένα παρωχημένο μοντέλο ανάπτυξης ([www.skai.gr](http://www.skai.gr), 18/04/2008). Επίσης, προστίθεται η άποψη ότι το αναπτυξιακό πρότυπο στερείται οράματος, και ότι η χωροταξική πολιτική

που προτείνεται δεν αναφέρεται σε ολοκληρωμένες κατευθύνσεις για τα υποκείμενα επίπεδα χωρικής οργάνωσης. (ΣΕΠΟΧ,ΤΕΕ, 2007).

Οι φορείς των μηχανικών καθώς και άλλοι εκπρόσωποι παραγωγικών τάξεων στο εθνικό συμβούλιο χωροταξίας, χαρακτηρίζουν το νέο σχέδιο "αντιαναπτυξιακό" και «αναχρονιστικό» και επισημαίνουν ότι αν εφαρμοστεί το νέο σχέδιο θα υπάρξουν αντισυνταγματικές αλλαγές των χρήσεων γης. ([www.skai.gr](http://www.skai.gr)). Ακόμα, επισημαίνεται η έλλειψη πολιτικής για την εκτός σχεδίου δόμηση και η έλλειψη περιβαλλοντικού περιεχομένου, καθιστώντας προβληματική την έννοια της αειφορικής ανάπτυξης (ΣΕΠΟΧ,ΤΕΕ,2007).

### 1.2.1.3 Συγκοινωνιακά έργα με Χωρικές Επιπτώσεις στην Ελλάδα

#### 1.2.1.3.1 Οδικοί Άξονες

Ο άξονας ΠΑΘΕ, έχει ιδιαίτερη σημασία γιατί κατά μήκος αυτού συγκεντρώνεται η αναπτυξιακή δυναμική της χώρας, σχηματίζοντας έτσι το λεγόμενο αναπτυξιακό S, και περιλαμβάνει τα αστικά κέντρα Πάτρα, Αθήνα, το δίπολο Λάρισα - Βόλος, Θεσσαλονίκη και Καβάλα. Το αποτέλεσμα από την δημιουργία των πόλεων αυτών κατά μήκος του Π.Α.Θ.Ε. είναι οι αναπτυξιακές ανισότητες ανάμεσα στην δυτική και την ανατολική ηπειρωτική χώρα. Επίσης, ο άξονας αυτός συγκεντρώνει το 70% περίπου του πληθυσμού της χώρας καθώς και τα κυριότερα οικονομικά και διοικητικά κέντρα της χώρας. (Κοκκώσης,2005)

Άλλος ένας σημαντικός οδικός άξονας με χωρικές επιπτώσεις, τόσο σε κρατικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, είναι η υπό κατασκευή Εγνατία οδός. Η σκοπιμότητα και η σημασία του άξονα αυτού για την Ελλάδα, προκύπτει από την συζήτηση για τις προοπτικές και τις δυνατότητες για την ανάπτυξη των μεγάλων οδικών αξόνων. Ο άξονας αυτός θα αναβαθμίσει την στρατηγική σημασία και την αναπτυξιακή προοπτική της Ηπείρου, της Μακεδονίας και της Θράκης. Ακόμα, ο άξονας αυτός αποτελεί για την

Ευρωπαϊκή Ένωση έναν απαραίτητο οδικό άξονα που ολοκληρώνει τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφοράς και συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της Κοινοτικής πολιτικής.

Επίσης, η Εγνατία οδός θα συμβάλει στην σύνδεση της Ε.Ε. με την Μέση Ανατολή μέσω της συμπληρωματικότητάς της με τον ΠΑΘΕ. Με τον τρόπο αυτό η Ελλάδα, αποκτά έναν ιδιαίτερο ρόλο, σε σχέση με τις μεταφορές που θα διεξάγονται από την Ευρώπη προς την Ανατολή. ([www.egnatia.gr](http://www.egnatia.gr))

Η κατασκευή της Εγνατίας οδού, και των κάθετων σε αυτήν αξόνων, ενώνει τα τρία γεωγραφικά διαμερίσματα που αναφέρθηκαν παραπάνω, με το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης δημιουργώντας έτσι ένα πολυκεντρικό αστικό δίκτυο, συμπεριλαμβάνοντας τα κυριότερα αστικά κέντρα της βόρειας Ελλάδας.

Στον νέο πολυκεντρικό αστικό δίκτυο που επρόκειτο να δημιουργηθεί, παρατηρούνται κάποιες χωρικές μεταβολές σχετικά με τις χρήσεις γης. Ειδικότερα, παρατηρούνται, τα παρακάτω:

- Μεταβολή χρήσεων γης: δηλαδή αλλαγές από αγροτική σε μη αγροτική χρήση ως αποτέλεσμα των πιέσεων που αναμένεται να προκύψουν σε σημεία του άξονα (ιδιαίτερα κοντά σε οικισμούς, βιομηχανικές περιοχές κλπ.) και ειδικότερα βαθμός μετατροπής (α) γεωργικής γης (καλλιεργούμενες εκτάσεις) σε αστική γη (β) φυσικών περιοχών σε αστική γη και (γ) φυσικών περιοχών σε γεωργική γη.
- Μεταβολή αστικής γης στην άμεση ζώνη επιρροής του άξονα, με βάση τρεις κατηγορίες κατάταξης της αστικής γης: συνεχής αστική δόμηση, γραμμική αστική δόμηση και ασυνεχής αστική δόμηση.
- Μεταβολή βιομηχανικής και εμπορικής γης στη ζώνη του άξονα: δηλαδή μεταβολή της βιομηχανικής και εμπορικής γης στην άμεση ζώνη επιρροής του άξονα με βάση τις ακόλουθες κατηγορίες χρήσεων: βιομηχανικές περιοχές, εμπορικές περιοχές, περιοχές δημοσίων και ιδιωτικών υπηρεσιών, περιοχές εγκαταστάσεων μαζικών μεταφορών.
- Εγκατάσταση επιχειρήσεων: Αριθμός, είδος και μέγεθος νέων επιχειρήσεων που εγκαθίστανται στην άμεση ζώνη επιρροής του άξονα, ως αποτέλεσμα της σημασίας του άξονα στη χωροθετική συμπεριφορά των επιχειρήσεων. (Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, 2008)

Αναλυτικότερα, παρακάτω, γίνεται παρουσίαση των μεταβολών που παρατηρήθηκαν σε τρεις περιοχές οι οποίες είναι σε άμεση εγγύτητα με κόμβους της Εγνατίας Οδού και οι περιοχές αυτές είναι στη Θεσσαλονίκη, στα Ιωάννινα και στην Κομοτηνή. Η μελέτη που έγινε όρισε ζώνες 5Χ5 Km με κέντρο τον κόμβο σε κάθε περιοχή.

### Μεταβολή Χρήσεων Γης

Κατά την περίοδο 1998-2007 στη ζώνη περιοχή Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα, στην περιοχή της Ευκαρπίας παρατηρήθηκε σημαντική απόλυτη και ποσοστιαία αύξηση της επιφάνειας που καταλαμβάνει η αστική γη. Συγκεκριμένα, η αστική γη αυξήθηκε σε ποσοστό 21,8%, ενώ η μη αστική γη μειώθηκε κατά 19,5%.

Σημαντικά τμήματα αγροτικής και φυσικής γης μετασχηματίστηκαν σε βάρος κυρίως της αγροτικής γης, η οποία εμφανίζει μεγάλη μείωση κατά 30,2%, ενώ το σύνολο της φυσική γης δείχνει μια αύξηση 28,5%.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω μεταβολών στην περιοχή της Ευκαρπίας, η αστική γη που κάλυπτε το 47% της έκτασης το 1998 έφτασε το 58% της έκτασης το 2007. Αντιθέτως, το ποσοστό που κάλυπτε η γεωργική γη μειώθηκε από 43% το 1998 σε 30% το 2007. Το εμβαδόν που κάλυπτε η φυσική γη δείχνει μια αύξηση από 10% που ήταν το 1998 σε 12% το 2007.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ, 1998-2007 ΣΤΟΝ ΚΟΜΒΟ ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ</b>			
Κατηγορία χρήσης γης	Έκταση (m <sup>2</sup> )		Μεταβολή έκτασης (%) 1998-2007
	1998	2007	
Αστική γη	11.805.234	14.376.967	21,8%
Σύνολο φυσικής και γεωργικής γης	13.194.766	10.623.034	-19,5%
Φυσική γη	2.403.695	3.089.468	28,5%
Γεωργική γη	10.791.071	7.533.566	-30,2%

Πηγή: Παρατηρητήριο Εγνατίας, 2007

Στην περιοχή του κόμβου των Ιωαννίνων, παρατηρήθηκε αύξηση της επιφάνειας που καταλαμβάνει η αστική γη σε ποσοστό 12,2%. Το σύνολο της φυσικής και γεωργικής γης μειώθηκε σε ποσοστό 3,5%, το οποίο οφείλεται στη μείωση της γεωργικής γης (κατά 6,1%) αφού η φυσική γη δείχνει μια αύξηση κατά 5,5% .

Η αύξηση της αστικής γης στην περιοχή του κόμβου των Ιωαννίνων, προέρχεται κατά κύριο λόγο από τη μεταβολή γεωργικής γης σε αστική. Περίπου 18,4% γεωργικής γης (εκ του συνόλου της γης που καταγράφεται ως γεωργική το 1998) μετατράπηκαν σε αστική γη.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω μεταβολών, στην έκταση που μελετήθηκε στην περιοχή του κόμβου Ιωαννίνων, το 1998 η αστική γη κάλυπτε το 22% ενώ το 2007 το ποσοστό αυτό έφτασε το 25%. Αντιθέτως, το ποσοστό που κάλυπτε η γεωργική γη

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ, 1998-2007 ΣΤΟΝ ΚΟΜΒΟ ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ</b>			
Κατηγορία χρήσης γης	Έκταση (m <sup>2</sup> )		Μεταβολή έκτασης (%) 1998-2007
	1998	2007	
Αστική γη	5.606.790	6.290.843	12,2%
Σύνολο φυσικής και γεωργικής γης	19.393.210	18.709.158	-3,5%
Φυσική γη	15.116.895	14.195.540	-6,1%
Γεωργική γη	4.276.314	4.513.618	5,5%

Πηγή: Παρατηρητήριο Εγνατίας, 2007

Κατά την περίοδο 1998-2007, στην περιοχή κόμβου Κομοτηνής, παρατηρήθηκε αύξηση της επιφάνειας που καταλαμβάνει η αστική γη σε ποσοστό 8%, ενώ η γεωργική γη παρουσίασε μια μικρή μείωση κατά 1,3%. Να σημειωθεί ότι στην περιοχή που μελετήθηκε στην Κομοτηνή δεν καταγράφεται φυσική γη.

Η αύξηση της αστικής γης στην περιοχή του κόμβου της Κομοτηνής, προέρχεται αποκλειστικά από τη μεταβολή γεωργικής γης σε αστική. Περίπου, 4,6% γεωργικής γης

της περιοχής, από το την έκταση που καταγράφηκε το 1998, μετατράπηκε σε αστική και αυτή ήταν η μοναδική μεταβολή χρήσεων γης που παρατηρήθηκε στην περιοχή για το διάστημα 1998-2007.

Ως αποτέλεσμα της παραπάνω μεταβολής στην έκταση που μελετήθηκε στην περιοχή του Κόμβου Κομοτηνής, η αστική γη αυξήθηκε κατά 1%, από 14% που κάλυπτε το 1998 σε 15% 2007.

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΧΡΗΣΗΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ, 1998-2007 ΣΤΟΝ ΚΟΜΒΟ ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ</b>			
Κατηγορία χρήσης γης	Έκταση (m <sup>2</sup> )		Μεταβολή έκτασης (%) 1998-2007
	1998	2007	
Αστική γη	3.549.536	3.834.275	8,0%
Σύνολο φυσικής και γεωργικής γης	21.450.464	21.450.464	0,0%
Φυσική γη	21.450.464	21.165.725	-1,3%
Γεωργική γη	0	0	0%

Πηγή: Παρατηρητήριο Εγνατίας,2007

### Μεταβολή Αστικής Γης

Σε σχέση με τη μεταβολή της συνεχούς δόμησης, δηλαδή της έκτασης της αστικής γης που εντοπίζεται εντός των ορίων των οικισμών της περιοχής μελέτης, η μεγαλύτερη μεταβολή μετρήθηκε στην ζώνη της Κομοτηνής (19,5%) και στη ζώνη της Θεσσαλονίκης (18,2%).



Εικόνα 1: Η περιοχή του Κόμβου Εγνατίας στην Ευκαρπία Θεσσαλονίκης (Πηγή: Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, 2008)

Στη ζώνη των Ιωαννίνων καταγράφεται η μεγαλύτερη αύξηση (30,27%) της γραμμικής δόμησης, δηλαδή της έκτασης της αστικής γης που εντοπίζεται εντός των ζωνών πλάτους 500m κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων της περιοχής που μελετήθηκε. Σημαντική (23%) είναι η αύξηση της γραμμικής δόμησης στη ζώνη κατά μήκος της Εγνατίας Οδού στην περιοχή Θεσσαλονίκης, ενώ στην περιοχή Κομοτηνής είναι πολύ μικρή (3%).



Εικόνα 2: Η περιοχή του Κόμβου Εγνατίας στα Ιωάννινα (Πηγή: Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, 2008)

Στην Κομοτηνή μετρήθηκε η μεγαλύτερη αύξηση κατά 160% της ασυνεχούς δόμησης, δηλαδή της έκτασης της αστικής γης που εντοπίζεται στην περιοχή εκτός της

έκτασης συνεχούς και γραμμικής αστικής δόμησης, έναντι 59% στην περιοχή Θεσσαλονίκης και 11% στην περιοχή Ιωαννίνων. (Παρατηρητήριο Εγνατίας,2007)



Εικόνα 3: Η περιοχή του Κόμβου Εγνατίας στην Κομοτηνή (Πηγή: Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, 2008)

### Μεταβολή Βιομηχανικής και Εμπορικής Γης

Η μεγαλύτερη αύξηση έκταση γης που καταλαμβάνεται από βιομηχανικές εμπορικές χρήσεις, εγκαταστάσεις μεταφορών και λοιπές υπηρεσίες, παρατηρήθηκε γενικά στην περιοχή Ιωαννίνων. Πιο αναλυτικά:

- Σε ό,τι αφορά τη βιομηχανική γη, στην περιοχή Ιωαννίνων αυξήθηκε κατά 31%, στην περιοχή Θεσσαλονίκης κατά 5,4% ενώ στην περιοχή Κομοτηνής παρατηρήθηκε μείωση κατά 14%.

- Στην περιοχή Ιωαννίνων μετρήθηκε και η μεγαλύτερη αύξηση της χρήσης γης που αφορά στο εμπόριο (50,3%), ενώ μικρότερη είναι η αύξηση στις περιοχές της Κομοτηνής και της Θεσσαλονίκης (18,6% και 13,9% αντίστοιχα).

- Σε σχέση με τη χρήση γης που αφορά τις εγκαταστάσεις μεταφορών, η περιοχή Ιωαννίνων παρουσιάζει αύξηση 100%, ενώ η περιοχή Θεσσαλονίκης επίσης αύξηση, αλλά σαφώς μικρότερη (12,7%) και στην περιοχή Κομοτηνής παρατηρείται μείωση κατά 14,5%. (Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, 2008)



Εγκατάσταση επιχειρήσεων

Η περιοχή Ιωαννίνων παρουσιάζει τη μεγαλύτερη αύξηση (26%) στον αριθμό νέων επιχειρήσεων, δηλαδή επιχειρήσεων που εγκαταστάθηκαν στις περιοχές μελέτης μετά το 1998, οι οποίες είναι εγκατεστημένες κυρίως κατά μήκος της καθέτου εθνικής οδού που διασταυρώνεται με την Εγνατία οδό.

Ακολουθεί η περιοχή Κομοτηνής με ποσοστό αύξησης 14% και τέλος η περιοχή Θεσσαλονίκης με ποσοστό αύξησης 11%. Στην πλειονότητά τους πρόκειται για επιχειρήσεις που ανήκουν στον κλάδο του εμπορίου (λιανικού και χονδρικού), ενώ ο μεγαλύτερος αριθμός απασχολουμένων σε νέες επιχειρήσεις εντοπίζεται αντίστοιχα στον κλάδο του χονδρικού και λιανικού εμπορίου. (Παρατηρητήριο Εγνατίας Οδού, 2008)

<b>ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΑΡΙΘΜΟΣ ΝΕΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΟ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1998-2007</b>			
<b>Περιοχή</b>	<b>Αριθμός Νέων Επιχειρήσεων</b>	<b>Σύνολο Επιχειρήσεων</b>	<b>Μεταβολή %</b>
Κόμβος Ευκαρπίας	73	676	10,8
Κόμβος Ιωαννίνων	66	252	26,2
Κόμβος Κομοτηνής	19	74	14,1
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>158</b>	<b>1.002</b>	<b>15,8</b>

Πηγή: Παρατηρητήριο Εγνατίας, 2008

1.2.1.3.2 Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος και Χωρικές Μεταβολές στην Αττική

Το θέμα του προαστιακού και των επιπτώσεων της λειτουργίας του στις χρήσεις γης στον χώρο από όπου διέρχεται, θεωρείται πολύ σημαντικό και πρέπει να εξεταστεί. Η κατασκευή του Προαστιακού Σιδηρόδρομου έχει στόχο να μειώσει τις μετακινήσεις με αυτοκίνητο από και προς την Αθήνα, ενώ ήδη μετά τα πρώτα χρόνια λειτουργίας του, παρατηρούνται χωρικές μεταβολές στους όμορους δήμους του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας.

Θεωρείται ότι ο Προαστιακός είναι νέο σχετικά μέσο για την λειτουργία των ελληνικών πόλεων και συγκεκριμένα για το οικιστικό συγκρότημα της Αττικής. Ένα ερώτημα που τίθεται είναι αν θα λειτουργήσει συμπληρωματικά ή ανταγωνιστικά προς τα άλλα μέσα μεταφοράς, για τις μετακινήσεις στην Αττική. (Trademco, 1998)

Παρόλο που ο Προαστιακός λειτουργεί μόνο μερικά χρόνια, ο σχεδιασμός για την κατασκευή του ξεκινά από την δεκαετία του '60. Πολλές μελέτες που αφορούσαν τον κυκλοφοριακό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας, και μελέτες ανάπτυξης και αναδιοργάνωσης του ελληνικού σιδηροδρόμου υπεδείκνυαν την ανάγκη για την δημιουργία δικτύου προαστιακού σιδηροδρόμου, συνδέοντας την Αθήνα με τα γειτονικά αστικά κέντρα (Μέγαρα, Κινέττα, Κόρινθος, Ελευσίνα, Λουτράκι) και με βιομηχανικές ζώνες (Θριάσιο Πεδίο, Οινόφυτα κτλ.).

Επίσης, προβλέποντας την δημιουργία του κεντρικού αερολιμένα των Αθηνών στα Σπάτα και την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη στην περιοχή των Μεσογείων, διατυπώθηκε η ανάγκη σύνδεσης των περιοχών αυτών με τον Προαστιακό. (Τεχνικά Χρονικά, 1994)

Για τους παραπάνω λόγους, θεσμοθετήθηκε στα πλαίσια του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας το 1985 και το 1991 η ανάπτυξη του Προαστιακού Σιδηροδρόμου στην Αττική πάνω στους υφιστάμενους άξονες του ΟΣΕ, προς Κορινθία και Χαλκίδα, καθώς και προς την περιοχή των Μεσογείων με χωροθέτηση των γραμμών στις μεσαιές νησίδες των νέων αυτοκινητοδρόμων που σχεδιάζονταν (βλ. Αττική Οδός). Με την προοπτική αυτή εναρμονίστηκαν στην συνέχεια όλες οι περαιτέρω παρεμβάσεις, σχεδιασμοί και κατασκευές συγκοινωνιακών έργων, καθώς και οι πολεοδομικές ρυθμίσεις. (Τεχνικά Χρονικά, 1994)

### 1.2.1.3.3 Επιπτώσεις του Προαστιακού στην Δυτική και την Ανατολική Αττική

#### *1.2.1.3.3.1 Επιπτώσεις στην Δυτική Αττική*

Η λειτουργία του Προαστιακού Σιδηροδρόμου έχει επιφέρει μεταβολές στην οικιστική ανάπτυξη των περιοχών της Δυτικής και Ανατολικής Αττικής καθώς έφερε στην επιφάνεια αρκετές «ξεχασμένες» περιοχές της Αττικής και τις κατέστησε ελκυστικότερες τόσο για κατοικία όσο και για επαγγελματική στέγη.

Μελέτη που εκπονήθηκε για λογαριασμό τού ΥΠΕΧΩΔΕ από το Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου αναφέρει ότι έως το 2008 θα έχουν γίνει σημαντικές πληθυσμιακές ανακατατάξεις στην Αττική και τους γειτονικούς νομούς της. Θα υπάρξουν δύο ρεύματα εξόδου από το Λεκανοπέδιο. Το πρώτο και πιο άμεσο χρονικά αφορά τη μετακίνηση πληθυσμού προς τα Μεσόγεια, ενώ το δεύτερο "μετακομίσεις" προς τις γειτονικές πόλεις που θα συνδεθούν με την Αθήνα μέσω του προαστιακού σιδηροδρόμου.

Το γεγονός αυτό θα επιφέρει, όπως εκτιμούν παράγοντες της κτηματαγοράς, σημαντικές αλλαγές στον χάρτη της αγοράς ακινήτων στην Αττική. (Σιωμόπουλος, 2003)

Η ζήτηση για νέες κατοικίες θα προέλθει από δύο πηγές. Η πρώτη από εκείνους που θα σπεύσουν άμεσα να αναζητήσουν ευκαιρίες που παρουσιάζονται σήμερα ώστε να επωφεληθούν από μια επικείμενη αύξηση των τιμών. Η συγκεκριμένη κατηγορία επενδυτών, σύμφωνα με τον κ. Γιαννουλέλη, θα κερδίσουν διπλά και σε αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής τους, αλλά και σε υπεραξίες από τα ακίνητα που θα αγοράσουν. Η δεύτερη πηγή ζήτησης, που θα είναι μεγαλύτερη και διαρκώς αυξανόμενη, θα είναι από εργαζόμενους επιχειρήσεων που έχουν αρχίσει ήδη να τοποθετούνται κατά μήκος αυτού του τμήματος, με συνεχώς αυξανόμενο ρυθμό. (Σιωμόπουλος, 2003)

Η δημιουργία του προαστιακού σιδηροδρόμου αναμένεται να αποτελέσει το εφαλτήριο για νέους πολεοδομικούς ιστούς σε μέρη τα οποία μέχρι πρότινος ήταν μόνο για παραθεριστικές κατοικίες και να γίνει μοχλός αναβάθμισης των περιοχών αυτών.

Ήδη σημαντικός αριθμός δημάρχων πόλεων από τις οποίες διέρχεται ο προαστιακός σιδηρόδρομος έχουν ξεκινήσει την αναθεώρηση των υφιστάμενων

πολεοδομικών σχεδίων των πόλεων και εξετάζουν επέκταση των ορίων τους. Το γεγονός αυτό αναμένεται να επιφέρει μια αναβάθμιση του Real Estate. (Σιωμόπουλος, 2003)

Περιοχές όπως η Μάνδρα, η Μαγούλα και η Φυλή θεωρούνταν περισσότερο «επαρχιακές» παρά εντός Αττικής, αφού ο χρόνος που απαιτούνταν προκειμένου να «ταξιδέψει» κάποιος προς το λεκανοπέδιο της Αττικής ήταν μεγαλύτερος από τον χρόνο που χρειαζόταν για να έλθει από τη Χαλκίδα και τη Θήβα. Σύμφωνα όμως με πηγές η ανάπτυξη δεν πρόκειται να σταματήσει στις περιοχές αυτές, καθώς ο προαστιακός σιδηρόδρομος σε συνδυασμό με την Εθνική οδό Αθηνών - Κορίνθου και την Αττική οδό, εξασφαλίζει τεράστια συγκοινωνιακή διευκόλυνση σε όλα τα παράλια της Αττικής από Ελευσίνα ως Κόρινθο. Ανάπτυξη λοιπόν προβλέπεται και για τις περιοχές του Μεγάλου Πεύκου, των Μεγάρων, της Κινέτας, των Αγίων Θεοδώρων και της Κορίνθου. Είναι λοιπόν προφανές ότι, όταν διαφανούν τα ευεργετήματα που θα προσφέρει ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος στις περιοχές απ' όπου διέρχεται, θα επέλθει σημαντική ανάπτυξη της κτηματαγοράς.

Η Δυτική Αττική αλλά και αρκετές περιοχές οι οποίες ως σήμερα είναι γνωστές ως παραθεριστικές (π.χ. Κινέτα, Αγ. Θεόδωροι, Ν. Πέραμος, Μέγαρο, Λουτράκι, Κόρινθος κ.ά.) αναμένεται να δεχθούν το ενδιαφέρον αγοραστών ακινήτων για μόνιμη κατοικία με την πλήρη λειτουργία της Αττικής οδού, αλλά και την κατασκευή του προαστιακού σιδηροδρόμου. (Σιωμόπουλος, 2003)

Ακόμα, η «καρδιά» του προαστιακού σιδηροδρόμου θα χτυπάει στην περιοχή Αχαρνών (πλησίον της Αττικής οδού), η οποία αναμένεται να αναβαθμιστεί σημαντικά, καθώς προβλέπεται να κατασκευαστούν εκεί σύγχρονα εμπορικά συγκροτήματα. (Σιωμόπουλος, 2003)

#### 1.2.1.3.3.2 Επιπτώσεις στα Μεσόγεια

Η περιοχή των Μεσογείων, που ουσιαστικά οφείλει τη ραγδαία ανάπτυξή της στη δημιουργία του νέου Διεθνούς Αερολιμένα «Ελευθέριος Βενιζέλος» και στην κατασκευή της Αττικής Οδού και του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, έχει κεντρίσει το αγοραστικό ενδιαφέρον μεγάλων επενδυτικών σχημάτων, αλλά και απλών κατασκευαστών οι οποίοι

έχουν προχωρήσει σε εκατοντάδες αναπτύξεις τα τελευταία χρόνια, δημιουργώντας σε αρκετές περιπτώσεις νέες γειτονιές στη θέση των οποίων πριν από 10-15 χρόνια υπήρχαν ελιές και αμπέλια. (Σιωμόπουλος,2001)

Σύμφωνα με την έρευνα της εταιρείας Denaro, μετά την ολοκλήρωση του «Ελευθέριος Βενιζέλος» πραγματοποιήθηκε το πρώτο κύμα «μετανάστευσης» πληθυσμού προς την Ανατολική Αττική. Ενώ, όμως, οι υφιστάμενες μελέτες μιλούσαν για μετακίνηση πλέον του 1 εκατ. κατοίκων στην περιοχή, ως σήμερα δεν έχουν υπερβεί τις 200.000. Η μετοίκηση έχει καθυστερήσει, σύμφωνα με την ίδια, κυρίως επειδή τα υπάρχοντα σχέδια πόλεως δεν είναι αρκετά για να καλύψουν μια μαζική ταυτόχρονη μετακίνηση πληθυσμού και η διαδικασία νέων εντάξεων έχει καθυστερήσει αρκετά. Πάνω από 100.000 στρέμματα στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Αττικής βρίσκονται στη διαδικασία της ένταξης στο σχέδιο πόλεως και για διάφορους λόγους έχει «κωλύσει» η όλη διαδικασία. ([www.atticaeast.gr](http://www.atticaeast.gr))

Η υπογραφή του προεδρικού διατάγματος για τις χρήσεις γης αναμένεται να ξεκαθαρίσει σημαντικά το τοπίο στα Μεσόγεια, ενώ τα επόμενα αναγκαία βήματα είναι η σωστή και γρήγορη πολεοδόμηση των περιοχών αυτών μέσα από μελέτες και πράξεις εφαρμογής και το κυριότερο η αποτελεσματική περιφρούρηση της τήρησης των όρων δόμησης. (Σιωμόπουλος,2008)

Τα Μεσόγεια θα μετατραπούν από αραιοδομημένα προάστια σε πόλη, όπως οι κεντρικοί δήμοι της πρωτεύουσας. Τα νότια παράλια, από τη Βάρκιζα έως το Σούνιο θα γνωρίσουν μια νέα, πρωτοφανή, οικιστική διεύρυνση και θα μετατραπούν οριστικά από παραθεριστικές περιοχές, σε περιοχές α΄ κατοικίας. Οι ειδικοί προβλέπουν - καυτηριάζοντας τη συγκεκριμένη προοπτική- ότι ένα νέο Λεκανοπέδιο πρόκειται να χτιστεί μέσα στην επόμενη 15ετία, εξαιτίας των νέων συνθηκών που δημιουργούνται. Μια εξέλιξη ανάλογη με τη χωρίς προηγούμενο αλλά και χωρίς λογική «ανάπτυξη» που βιώνουν ολόκληρες περιοχές και δήμοι, περίπου δέκα χρόνια μετά τη λειτουργία της Αττικής Οδού. Μια «ανάπτυξη» χωρίς στοιχειώδεις υποδομές και σχέδιο, που γιγαντώνει

ακόμα περισσότερο την Αθήνα και μετατρέπει σταδιακά έναν ολόκληρο νομό σε ενιαίο, άναρχο και ασφυκτικό πολεοδόμημα. (Σιωμόπουλος,2008)

Οι παραπάνω μεταβολές στην οικιστική διάρθρωση των περιοχών και των ΟΤΑ της Αττικής θα δημιουργήσουν ένα νέο πλέγμα μετακινήσεων από και προς αυτές τις περιοχές και στόχος των αρμόδιων φορέων είναι οι περισσότερες μετακινήσεις να εκτελούνται με το δίκτυο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου. Στους παρακάτω πίνακες φαίνονται οι προβλέψεις μετακινήσεων για κάθε ΟΤΑ του Λεκανοπεδίου. (Trademco,1998)

ΔΗΜΟΣ	2001		2004		2010		2020	
	Παραγωγές	Έλξεις	Παραγωγές	Έλξεις	Παραγωγές	Έλξεις	Παραγωγές	Έλξεις
Νέο Αεροδρόμιο Αθηνών	0	76000	0	88000	0	125000	0	180000
Αγ. Ανάργυροι	61101	37424	62473	38125	66769	40510	75493	49916
Αγ. Βαρβάρα	56710	18788	57820	18276	61445	17547	67535	19145
Αγ. Δημήτριος	122613	68248	127482	71940	140827	81672	166787	99830
Αγ. Ιωάννης Ρέντης	27966	98783	27663	96270	27555	92842	25332	88292
Αγ. Παρασκευή	119630	111545	128397	111877	150375	115071	2068894	144444
Αγ. Στέφανος	21622	13897	26353	15989	37345	20956	74355	31522
Αγ. Θεόδωροι	14731	23974	16444	25976	21050	31525	29302	41969
Αθήνα	1584798	2650300	1612749	2708076	1707180	2895182	1842372	3068828
Αιγάλεω	156192	225488	159250	219217	169235	210201	186008	216634
Άλιμος	70424	68983	73221	72758	80885	82689	95796	100982
Ανθούσα	14165	3359	16431	3597	21773	4201	36139	6053
Ανοιξη	11545	16418	14071	18672	19940	24055	39702	38855
Άνω Λιόσια	48074	23836	50045	23062	55146	21862	63973	25810
Αργυρούπολη	69370	50364	72125	53171	79675	60536	94362	73818
Άρτεμις	29918	6617	32563	6716	39069	7081	52553	8370
Ασπρόπυργος	30141	67317	30753	75479	32727	95152	36709	121177
Αυλώνα	19917	9095	16268	9865	8530	9876	9585	9696
Αφίδνα	13603	18217	10403	18437	3540	19327	4076	29688
Αχαρνές	156634	89958	169187	92810	200360	101144	264338	119865
Βαθύ	20721	31316	23513	35068	29591	44740	40390	63611
Βάρη	25452	9011	27724	10401	33308	13696	48509	22735
Βαρυπόμπη	85	0	89	0	99	0	120	0
Βίλια	7473	13088	8177	12842	9898	12582	10826	14042
Βούλα	52198	28208	56859	33436	68312	45711	99487	79134
Βουλιαγμένη	9200	19498	10021	23121	12040	31625	17535	54781
Βριλλήσια	47923	16649	50386	17582	56857	20026	71119	25502
Βύρωνα	115912	45062	117956	46050	124862	49242	134750	52270
Γαλάτσι	119446	54443	121553	55656	128670	59568	138860	63562
Γέρακας	19881	14306	20993	14549	23876	15405	29179	16489
Γλυκά Νερά	15082	13649	15925	13891	18112	14729	22135	15815
Γλυφάδα	164797	125362	179511	147809	215669	200600	314093	344534
Δάφνη	49979	35392	50860	36171	53838	38687	58101	41115
Διόνυσος	323	1156	394	1341	558	1779	1111	2540
Δραπετσώνα	26551	34123	26939	34810	28340	37094	31017	40892
Δροσιά	12248	4243	14927	4845	21153	6282	42117	9889
Εκάλη	16883	1569	20578	1818	29160	2407	58059	3465
Ελευσίνα	47428	39737	48112	63044	50597	33906	55466	35522
Ελληνικό	35949	38529	39159	45315	47047	61287	68517	104864
Ζεφύρι	23246	3047	24199	2948	26796	2794	30934	3300
Ζωγράφου	158915	91502	161718	93492	171187	99942	184743	105871
Ηλιοπούλη	158177	63044	164458	66565	181673	75799	215163	92415
Ηράκλειο	93346	50304	97305	52888	108025	59756	129822	78866
Θρακομακεδόνες	10351	683	11180	680	13240	689	17468	688
Καισαριανή	54074	24773	55028	25313	58250	27060	62863	28672
Κάλαμος	23000	17875	20862	19789	16558	24448	18752	26464
Καλλιθέα	227980	249430	234661	262249	254181	296310	290242	346347
Καλύβια	15117	19018	13182	20472	9172	24130	12320	34445
Καμπερό	35944	12520	36751	12696	39278	13363	44411	16374
Κερατέα	24988	13835	24291	14780	23241	17190	27565	20756
Κερασίνη	140890	49552	142976	46543	150482	40926	165168	41543
Κηφισιά	88786	117555	92613	121348	102947	132389	125517	155038
Κορυδαλλός	127627	42611	130827	41611	140549	40318	158357	45783
Κορωπί	3921	42563	4220	47767	4968	60303	6673	84497
Κρουνέρι	4528	25111	5519	28310	7821	35993	15572	61269
Λυκόβρυση	13995	21558	14589	22350	16196	24588	19464	31197

Πίνακας 5: Εξέλιξη παραγωγής και έλξης μετακινήσεων σε ΟΤΑ της Αττικής (Πηγή: Trademco, 1998)

ΔΗΜΟΣ	2001		2004		2010		2020	
	Παραγωγές	Έλξεις	Παραγωγές	Έλξεις	Παραγωγές	Έλξεις	Παραγωγές	Έλξεις
Μαγούλα	6185	8367	6274	8266	6598	8225	7233	9257
Μαλακάσα	11517	6589	8675	5765	2569	4072	2957	6276
Μάνδρα	23059	22637	23462	23756	24828	26749	27156	29571
Μαραθώνας	45783	23264	41661	22824	33391	22356	45030	30918
Μαρκότυλο Μεσ.	21886	12970	26696	16979	37869	26199	50865	36863
Μαρκόπουλο Ωρωπού	17264	14998	19222	14160	23939	12622	26902	13737
Μαρούσι	155227	277992	165109	324656	190295	434781	239624	635793
Μέγαρα	34481	15886	43007	17837	62725	22534	47226	27459
Μελίσσια	39314	31785	42747	34201	51202	40285	73695	59284
Μεταμόρφωση	46099	70404	48054	72962	53348	80212	64113	101659
Μοσχάτο	45455	66157	46764	66832	50606	69793	57884	80276
Νέα Ερυθραία	29507	19777	30779	20294	34213	21882	41714	23945
Ν.Ιωνία	119734	87123	121519	81319	127925	70298	140706	74331
Ν. Λόσια	161975	79276	165611	80873	177001	86177	200128	106363
Ν. Πεντέλη	12376	2155	13457	2318	16118	2729	23199	4013
Ν. Σμύρνη	141525	83070	145673	7353	157590	98727	180176	115353
Ν. Φιλαδέλφεια	50662	32890	51417	30606	54128	26239	59536	27498
Ν. Χαλκηδόνα	20073	10103	20427	10328	21623	11052	23335	11787
Ν. Ψυχικό	25306	23399	26330	22760	29125	21849	34065	24846
Νέα Μάκρη	14479	8899	22371	13538	40271	24073	54310	38627
Νέα Πέραμος	10653	9224	12642	8112	17296	5855	20467	7157
Νίκαια	173737	98088	178093	95681	191327	92476	215568	104662
Οινόη	55731	92660	64258	102101	82047	125340	114108	164576
Παιανία	22647	10826	23322	11857	25286	14391	29033	17422
Παλαιά Φωκεία	10121	9101	14685	9804	25071	11571	34248	15049
Παλαιο Φάληρο	130894	75706	134730	79626	145937	90028	166641	105134
Παλλήνη	15939	38513	18489	41312	24499	48398	40665	70345
Παπάγου	30101	3240	30860	3068	33161	2755	37594	2686
Πειραιάς	357673	530611	362889	541486	381767	577402	417822	636911
Πεντέλη	1536	6353	1670	6837	2001	8057	2879	11862
Πέραμα	47993	22755	48703	21575	51260	19445	56263	20438
Περιστερί	270990	205683	276890	205313	295537	209014	328746	233980
Πειρούπολη	86338	27059	88276	27820	94347	30111	106675	37499
Πεύκη	46605	11722	49572	13829	57134	18785	71944	27972
Ραφήνα	14867	12415	18670	14049	27456	17962	36932	21052
Σαλαμίνα	115496	22477	121951	21998	137693	21426	172846	25003
Σπάτα	17670	17231	18196	19189	19729	23932	22652	29875
Σταμάτα	6699	1654	8165	1872	11570	2395	23037	3983
Ταύρος	29417	63795	29099	62181	28985	59986	26646	57124
Υμητός	23620	9932	24037	10154	25444	10868	27459	11603
Φιλοθέη	18886	4272	19650	4155	21737	3987	25423	4543
Φυλή	7770	2898	8089	2807	8957	2666	10340	3127
Χαιδάρι	81711	39499	83311	38278	88534	36427	97308	36785
Χαλάνδρι	150070	122950	157790	129984	178049	148368	222708	188765
Χολαργός	69092	37778	70833	35873	76116	32459	86290	32162
Ψυχικό	21667	14126	22544	13737	24937	13181	29167	15030
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>4623571</b>	<b>5048933</b>	<b>4773757</b>	<b>5245863</b>	<b>5201987</b>	<b>5721793</b>	<b>8001756</b>	<b>6639181</b>

Πίνακας 6: Εξέλιξη παραγωγής και έλξης μετακινήσεων σε ΟΤΑ της Αττικής (Πηγή: Trademco, 1998)



## 1.2.1.3.3 Επιπτώσεις σε Αστικά Κέντρα εκτός Αττικής

Σύμφωνα με τον προγραμματισμό, το 2006 ο προαστιακός θα φτάσει στη Χαλκίδα. Τα νέα συγκοινωνιακά δίκτυα βοηθούν να δημιουργηθεί μια νέα τάξη επαγγελματιών που χρησιμοποιούν τις συγκοινωνίες για να μεταβούν στην εργασία τους και επιλέγουν την κατοικία τους με κύριο γνώμονα το οικονομικό κέρδος και την ποιότητα ζωής που κερδίζουν μένοντας εκτός πόλεων. Στο πλαίσιο αυτό, πόλεις όπως η Κόρινθος, το Κιάτο και η Χαλκίδα προσφέρονται ως ιδανικές λύσεις, αφού, εκτός των άλλων, προσφέρουν επενδυτικές ευκαιρίες για απόκτηση γης. (Μανωλάς,2003)

Ο προαστιακός σιδηρόδρομος αποτελεί τον καταλύτη σε αυτές τις πληθυσμιακές μετακινήσεις που προβλέπεται να συμβούν. Σύμφωνα με το επιχειρησιακό σχέδιο του υπουργείου Μεταφορών, τουλάχιστον 100.000 οδηγοί θα αφήνουν τα αυτοκίνητά τους και θα εξυπηρετούνται από τα δρομολόγια του προαστιακού. Ο ΟΣΕ υπολογίζει ότι με τον προαστιακό, το 2004 θα μετακινούνται 120.000 επιβάτες ημερησίως και το 2010 περίπου 250.000. Έως το 2006 αναμένεται ότι τα ηλεκτροκίνητα τρένα του ΟΣΕ θα εκτελούν τα δρομολόγια του προαστιακού τόσο προς τη Χαλκίδα όσο και προς Λουτράκι και Κόρινθο. (Μανωλάς,2003)

ΔΗΜΟΣ	2001		2004		2010		2020	
	Πληθυσμός	Απασχόληση	Πληθυσμός	Απασχόληση	Πληθυσμός	Απασχόληση	Πληθυσμός	Απασχόληση
Αγ. Θεόδωροι	7753	4186	8433	4432	10024	4992	12740	5996
Βαθύ	10906	5468	12058	5983	14091	7084	17561	9083
Θήβα	24557	8837	25568	9181	26620	9696	28523	10262
Ίσθμια	2597	1213	2657	1241	2851	1317	3180	1460
Κόρινθος	35557	12080	36813	12505	40322	13611	46302	15530
Λουτράκι	14036	4255	14695	4462	16412	4977	19341	5849
Οινόη	29332	16180	32953	17421	93070	19847	49612	23501
Χαλκίδα	75234	24985	79429	26465	85870	28905	96989	33198
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>199972</b>	<b>77204</b>	<b>212606</b>	<b>81690</b>	<b>289260</b>	<b>90429</b>	<b>274248</b>	<b>104879</b>

Πίνακας 7: Οι Προβλέψεις Πληθυσμού και Απασχόλησης για τις εκτός Αττικής Περιοχές

(Πηγή: Trademco, 1998)

ΔΗΜΟΣ	2001		2004		2010		2020	
	Παραγωγές	Έλξεις	Παραγωγές	Έλξεις	Παραγωγές	Έλξεις	Παραγωγές	Έλξεις
Αγ. Θεόδωροι	14731	23974	16444	25976	21050	31525	29302	41969
Βαθύ	20721	31316	23513	35068	29591	44740	40390	63611
Θήβα	46658	50612	49858	53812	55902	60662	65603	71865
Ίσθμια	4934	6946	5181	7274	5987	8319	7314	10223
Κόρινθος	67558	69183	71785	73290	84676	89953	106495	108755
Λουτράκι	26668	24370	28655	26150	34465	31420	41484	40960
Οινόη	55731	92660	64258	102101	82047	125340	114108	164576
Χαλκίδα	142945	143091	154887	155100	180327	182538	222865	232495
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>379946</b>	<b>442152</b>	<b>414581</b>	<b>478771</b>	<b>494045</b>	<b>574497</b>	<b>627561</b>	<b>734454</b>

Πίνακας 8: Εξέλιξη παραγωγής και έλξης μετακινήσεων σε Δήμους στα όρια του Ν. Αττικής  
(Πηγή: Trademco,1998)

Επισημαίνεται, ότι στο χωροταξικό πλαίσιο δεν αποτυπώνεται ο συνδυασμός που εν δυνάμει θα διαμορφωθεί στο ανθρωπογενές περιβάλλον τα επόμενα χρόνια της λειτουργίας του Προαστιακού και τι θα γίνει με τα αστικά κέντρα Κορίνθου, Χαλκίδας, και η σχέση τους με την Αθήνα και το ρόλο της κλίμακας ενός μητροπολιτικού κέντρου. (Μανωλάς,2003)

#### 1.2.1.3.4 Ο Προαστιακός Και Η Σχέση Του Με Τις Χρήσεις Υψηλής Έντασης Στην Αττική

##### *1.2.1.3.4.1 Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών*

Ο νέος αερολιμένας στα Σπάτα, σύμφωνα με την μελέτη αξιολόγησής του, αναμένονταν να εξυπηρετεί περίπου 15 εκ. επιβάτες το 2005 και 17,5 εκ. επιβάτες το 2010. Ακόμα, υπολογιζόταν ότι οι εργαζόμενοι στον αερολιμένα θα ήταν 22.000, σε 24ωρη βάση και ότι οι επισκέπτες θα ήταν περίπου 8.000 την ημέρα.

Το 2007 η επιβατική κίνηση στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών εμφάνισε αύξηση 10%, με 16,5 εκατ. επιβάτες από 15,1 εκατ. επιβάτες το 2006. Αύξηση 8% παρουσίασε και ο αριθμός των πτήσεων, ξεπερνώντας για πρώτη φορά τις 200.000 πτήσεις.

Αναλυτικότερα, ανά αγορά εσωτερικού και εξωτερικού, η αγορά του εσωτερικού, με 6 εκατ. επιβάτες το 2007, κατέγραψε αύξηση 9% καταρρίπτοντας ρεκόρ επιβατικής κίνησης. Αύξηση 10% σημείωσε και η διεθνής επιβατική κίνηση, ξεπερνώντας για πρώτη φορά τα 10 εκατ. επιβάτες. (<http://www.greekinsight.com/>)

Η κίνηση αυτή δημιουργεί νέες ανάγκες για μετακινήσεις προς και από το αεροδρόμιο και ακόμα, στο επίπεδο των μετακινήσεων που δημιουργείται πρέπει να προσθέσουμε και την κίνηση που παρακαλείται από εμπορικές και επαγγελματικές δραστηριότητες στο χώρο του αεροδρομίου, από συμπληρωματικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται γύρω από το αεροδρόμιο (εμπορικά, ΙΚΕΑ) και από τις υποστηρικτικές δραστηριότητες που εξυπηρετούν την λειτουργία των παραπάνω.

Ακόμα, η εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, στα πλαίσια ανάπτυξης της ακίνητης περιουσίας της, προγραμματίζει την δημιουργία μιας Αεροδρομιακής Πόλης, που θα μετατρέψει την εικόνα του αεροδρομίου από έναν συμβατικό συγκοινωνιακό κόμβο, σε έναν αυτούσιο προορισμό επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. ([www.aia.gr](http://www.aia.gr))

Δεδομένης της παρούσας ζήτησης η οποία βασίζεται σε μελέτες αγοράς της ευρύτερης περιοχής των Αθηνών, και δεδομένης της πρακτικής σε άλλα Ευρωπαϊκά αεροδρόμια όσον αφορά την ανάπτυξη ακίνητης περιουσίας, ο συνδυασμός χρήσεων μπορεί να αποτελείται-ενδεικτικά- από:

- Εμπορικό Κέντρο (λιανεμπόριο, υπηρεσίες, complex κινηματογράφων, χώροι εστίασης)
- Εμπορικό Πάρκο (βλέπε ΙΚΕΑ-Mega-Kotsovolos)
- Επιχειρηματικό Πάρκο(κτίρια γραφείων)
- Αποθήκες & Κέντρα Διανομής
- Εκθεσιακό/ Συνεδριακό Κέντρο
- Ξενοδοχείο/ Υπηρεσίες φιλοξενίας
- Διασκέδαση/Αθλητισμός/Ψυχαγωγία & Διασκέδαση (γκολφ, πίστα αυτοκινήτων, θεματικό πάρκο) σε συνδυασμό με συμπληρωματικές εμπορικές υπηρεσίες και υπηρεσίες φιλοξενίας
- Πρατήριο καυσίμων και συνεργείο αυτοκινήτων ([www.aia.gr](http://www.aia.gr))



Χάρτης 10: Το Σχέδιο της Αεροδρομιακής Πόλης (Πηγή: [www.aia.gr](http://www.aia.gr), ίδια επεξεργασία)

Η δημιουργία της Αεροδρομιακής πόλης, θα χρησιμοποιήσει χώρους οι οποίοι ανήκουν στον Δ.Α.Α. και η χωροθέτηση των χρήσεων θα γίνει όπως φαίνεται στον παραπάνω χάρτη:

Στο χώρο του αεροδρομίου που βρίσκεται στην είσοδο και έξοδο της Αττικής Οδού από το αεροδρόμιο, και στον χώρο στο βόρειο τμήμα του αεροδρομίου πρόκειται να δημιουργηθούν οι εγκαταστάσεις του Εμπορικού Πάρκου της Αεροδρομιακής Πόλης.

Αναλυτικότερα στο Οικόπεδο 1 θα δημιουργηθεί το Εμπορικό Κέντρο και θα περιλαμβάνει εμπορικά πολυκαταστήματα. Το μέγεθος του εμπορικού θα είναι αρκετά μεγάλο ( $130.000\text{m}^2$ ), όπως και η συνολική επιφάνειά του ( $58.000\text{m}^2$ ), ενώ προβλέπονται και 2.700 θέσεις στάθμευσης. Ακόμα, στα Οικόπεδα 2 – 3 – 4 προγραμματίζεται η κατασκευή Κτιρίων Γραφείων, με συνολική επιφάνεια  $17.000\text{m}^2$  και 460 θέσεις στάθμευσης.

Στο Οικόπεδο 5 πρόκειται να δημιουργηθεί χρήση με την μεγαλύτερη δυναμική προσέλκυσης μετακινήσεων. Σε αυτό το χώρο σχεδιάζεται η κατασκευή Εκθεσιακού Κέντρου, με συνολική επιφάνεια  $50.000\text{m}^2$ , και περίπου 3.500 θέσεις στάθμευσης. Τέλος, στο Οικόπεδο 6 η προτεινόμενη χρήση που σχεδιάζεται είναι Κτίρια Γραφείων & Λιανεμπόριο-Ψυχαγωγία, με επιφάνεια  $40.000\text{m}^2$ , και 1.250 θέσεις στάθμευσης. ([www.aia.gr](http://www.aia.gr))



Εικόνα 4: Εμπορικό Πάρκο (Πηγή: [www.aia.gr](http://www.aia.gr), ίδια επεξεργασία)

Στο Οικόπεδο 7 προτείνεται η δημιουργία Αποθηκών και Κέντρων Διανομής, χωρητικότητας 118.000 m<sup>2</sup>, και η δημιουργία 500 Θέσεων στάθμευσης. Η χρήση αυτή, σε συνδυασμό με την δημιουργία του Εμπορικού Πάρκου, έχει στόχο την δημιουργία των κατάλληλων προϋποθέσεων ώστε ο Δ.Α.Α. να αποτελέσει στο μέλλον ένα κέντρο επιχειρηματικών δραστηριοτήτων υψηλής έντασης, με σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία. ([www.aia.gr](http://www.aia.gr))

Εικόνα 5: Οι αποθήκες (Πηγή: [www.aia.gr](http://www.aia.gr), ίδια επεξεργασία)

Τέλος στο Οικόπεδο 8 στον λόφο Ζάγανη, σχεδιάζεται η κατασκευή χώρων Ψυχαγωγίας & Διασκέδασης και συγκεκριμένα η δημιουργία γηπέδου Γκολφ, Water Park, γηπέδων Ποδηλασίας & Trekking, Bungalows, Ξενοδοχείο, Εστιατόρια-Café συνολικής επιφάνειας 1.160.000 m<sup>2</sup>. για τον χώρο αυτόν όμως δεν δίνονται στοιχεία σχετικά με τις θέσεις στάθμευσης. ([www.aia.gr](http://www.aia.gr))

Εικόνα 6: Το κέντρο Ψυχαγωγίας (Πηγή: [www.aia.gr](http://www.aia.gr), ίδια επεξεργασία)

Οι νέες αυτές χρήσεις που πραγματοποιούνται στο αεροδρόμιο των Αθηνών θα δημιουργήσουν αυξημένες ανάγκες για μετακινήσεις. Η εξυπηρέτηση του Δ.Α.Α. από τον προαστιακό σιδηρόδρομο υπολογίζεται ότι θα καλύψει μεγάλο τμήμα αυτών των μετακινήσεων. Όμως ένα άλλο κομμάτι των μετακινήσεων θα γίνεται με το αυτοκίνητο,

και συγκεκριμένα από την Αττική οδό. Αυτό είναι πολύ πιθανό να δημιουργήσει κυκλοφοριακά προβλήματα καθώς ήδη, τις ώρες αιχμής σε μεγάλους συγκοινωνιακούς κόμβους (κόμβος 8- Αθηνών – Λαμίας, κόμβος 11 – Λεωφ. Κηφισίας) παρατηρούνται σημαντικές καθυστερήσεις στην κυκλοφορία. ([www.aia.gr](http://www.aia.gr))

Έτσι, ενώ ήδη από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της η Αττική οδός παρουσιάζει προβλήματα στην ικανότητα εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας, προγραμματίζονται χρήσεις οι οποίες θα έχουν άμεσες δυσμενείς επιπτώσεις στην λειτουργία της Αττικής οδού, κάτι το οποίο δεν είχε προβλεφθεί στον σχεδιασμό.



Εικόνα 7: Ο σταθμός του Προαστιακού και η Αττική Οδός στο Αεροδρόμιο (Πηγή: [www.aia.gr](http://www.aia.gr), ίδια επεξεργασία)

#### 1.2.1.3.4.2 Λιμάνι Πειραιά

Το λιμάνι του Πειραιά, συνδέθηκε με το δίκτυο του Προαστιακού Σιδηροδρόμου, με την ολοκλήρωση των έργων κατασκευής του.

Ο προαστιακός αναμένεται να καλύψει το τμήμα των μετακινήσεων του επιβατικού κοινού και όχι των εμπορευματικών μεταφορών. Η επιβατική κίνηση του λιμένα, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζει αυξητική τάση. ([www.olp.gr](http://www.olp.gr))

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	2005	2006	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)	2007	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)
<b>ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>					
ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ	7.820.450	7.797.766	-0,29	7.752.825	-0,58
ΑΡΓΟΣΑΡΩΝΙΚΟΥ	3.664.313	3.870.881	5,64	3.819.853	-1,32
<b>ΣΥΝΟΛΟ Εσωτερικού (Α)</b>	<b>11.484.763</b>	<b>11.668.647</b>	<b>1,6</b>	<b>11.572.678</b>	<b>-0,82</b>
<b>ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ</b>					
ΓΡΑΜΜΗΣ	105.929	97	-99,91	0	
ΚΡΟΥΑΖΙΕΡΑΣ	184.763	340.389	84,23	417.811	22,75
ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΟΙ	635.090	861.704	35,68	1.136.936	31,94
<b>ΣΥΝΟΛΟ Εξωτερικού (Β)</b>	<b>925.782</b>	<b>1.202.190</b>	<b>29,86</b>	<b>1.554.747</b>	<b>29,33</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ (Α)+(Β)</b>	<b>12.410.545</b>	<b>12.870.837</b>	<b>3,71</b>	<b>13.127.425</b>	<b>1,99</b>
<b>ΚΙΝΗΣΗ ΠΟΡΘΜΕΙΟΥ (Γ)</b>	<b>7.977.880</b>	<b>7.636.426</b>	<b>-4,28</b>	<b>8.395.492</b>	<b>9,94</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ (Α)+(Β)+(Γ)</b>	<b>20.388.425</b>	<b>20.507.263</b>	<b>0,58</b>	<b>21.522.917</b>	<b>4,95</b>

Πίνακας 9: Διακίνηση Επιβατών εσωτερικού-εξωτερικού (Πηγή: www.olp.gr)

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρείται ότι η επιβατική κίνηση στο λιμάνι έχει ρυθμό αύξησης σχεδόν 5%, και υπολογίζεται ότι ο ρυθμός αυτός θα συνεχιστεί και στο μέλλον. Ακόμα, το Λιμάνι του Πειραιά, εξυπηρετεί με τα σημερινά δεδομένα το 83% της συνολικής επιβατικής κίνησης των λιμανιών της Αττικής.

Από τα παραπάνω, συμπεραίνεται ότι οι χρήσεις αυτές που βρίσκονται στην περιφέρεια του Μητροπολιτικού Συγκροτήματος της Αθήνας, αποτελούν σημαντικούς πόλους παραγωγής επιβατικής κίνησης που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από το κέντρο της Αθήνας. Η ανάπτυξη του κατάλληλου σιδηροδρομικού δικτύου για την λειτουργία προαστιακών τρένων αποτελεί την πλέον ενδεδειγμένη λύση για την εξυπηρέτηση των λύσεων αυτών και την βιώσιμη ανάπτυξη της Αθήνας. (www.olp.gr)



### 1.2.2 Ο Ρόλος των Μετακινήσεων στην Διαμόρφωση του Αστικού Χώρου

Όπως έχουμε σε προηγούμενη παράγραφο οι μετακινήσεις, διακρίνονται σε αστικές και σε εξωαστικές ενώ και οι επιπτώσεις τους μπορούν να εξεταστούν σε διαφορετική κλίμακα: στην κλίμακα του ευρύτερου γεωγραφικού χώρου, που εξετάσαμε παραπάνω, και στην κλίμακα του αστικού χώρου.

Ο αστικός χώρος είναι το αντικείμενο του πολεοδομικού σχεδιασμού, ενώ οι μετακινήσεις που εκτελούνται εξετάζονται κυρίως από επιστήμονες συγκοινωνιολόγους.

Παραπάνω αναφέραμε την διαχρονική σχέση που έχουν οι μετακινήσεις με την δημιουργία οικιστικών δικτύων και νέων πόλεων, σε ευρεία κλίμακα, όμως οι μετακινήσεις έχουν και επιπτώσεις στον αστικό ιστό διαμορφώνοντας πολλά από τα χαρακτηριστικά του.

#### 1.2.2.1 Μεταφορικά Δίκτυα και Μορφή του Αστικού Χώρου

Τα μεταφορικά δίκτυα, και συγκεκριμένα τα οδικά δίκτυα εντός του αστικού ιστού, διαθέτουν μια ιδιαίτερη δυναμική η οποία επιδρά στην διαμόρφωση του αστικού χώρου. Από την αρχαιότητα, συναντάται η σημασία των εμπορικών δρόμων και η επίδρασή τους στην δημιουργία των πρώτων πόλεων αλλά και στην μορφή των πόλεων αυτών. Παρακάτω αναφέρονται τα χαρακτηριστικά παραδείγματα της δημιουργίας Αγοράς της αρχαίας ελληνικής πόλης και του Ρωμαϊκού Forum, και της σημασίας τους για την αστική ζωή. Επίσης, παρουσιάζονται και παραδείγματα από την σύγχρονη εποχή και πως μεγάλοι χερσαίοι συγκοινωνιακοί άξονες επιδρούν στην μορφή του αστικού χώρου.

1.2.2.1.1 Ο Ρόλος της Αρχαίας Αγοράς στον Σχηματισμό του Αστικού Χώρου

Οι πρώτες πόλεις που σχηματίστηκαν είχαν κάποια κοινά βασικά χαρακτηριστικά, τα οποία διαμόρφωναν την μορφή του αστικού χώρου και μερικά από αυτά διατηρούν το ρόλο τους ακόμα και σήμερα.

Τα χαρακτηριστικά αυτά ήταν: α) η σχετικά μεγάλη έκταση και η πληθυσμιακή πυκνότητα, β) η μνημειακή αρχιτεκτονική, η οποία εκφραζόταν με την κατασκευή ναών, ακροπόλεων, δημοσίων κτιρίων κ.α., γ) η ύπαρξη ορίων, και ειδικότερα τειχών, στον οικισμό και δ) η λειτουργία αγοράς. (Γοσποδίνη, 2002)

Η αγορά, λειτουργούσε συνήθως εκτός του οικισμού, σε υπαίθριο χώρο και σε σημεία όπου υπήρχε διασταύρωση δρόμων, όπου εξυπηρετούνταν οι εμπορικές, χειρσαίες, συναλλαγές των πρώιμων πολιτισμών. Η αγορά, σαν στοιχείο του αστικού χώρου πλέον, καθιερώθηκε από την ελληνική πόλη, και αποτελούσε τον χώρο όπου επιτελούνταν διάφορες λειτουργίες της πόλης. Στα Ομηρικά κείμενα, ο όρος «αγορά» σήμαινε συγκέντρωση πολιτών ενώ αργότερα, ο χώρος της αγοράς απέκτησε πολυδιάστατο χαρακτήρα.

Η κυριότερη διάσταση του χώρου της Αγοράς, ήταν ως χώρος εμπορικών συναλλαγών, διάσταση που συνέβαλλε στην δημιουργία της. Με την ανάπτυξη του εμπορίου, η Αγορά απέκτησε και εμπορικές δραστηριότητες που στεγάζονταν σε στοές οι οποίες κατασκευάζονταν παραπλεύρως της Αγοράς, και συνέδεαν τα δημόσια κτίρια μεταξύ τους. (Γοσποδίνη, 2002)

Η Αγορά εξυπηρετούσε την πολιτική λειτουργία της πόλης καθώς, εκεί έβρισκαν βήμα οι πολιτικοί για τις ομιλίες τους, για να «αγορεύσουν», και εκεί γίνονταν οι συγκεντρώσεις των πολιτών. Ακόμα, ο χώρος αυτός είχε και θρησκευτικό χαρακτήρα, καθώς στην αρχαία ελληνική πόλη, οι περισσότεροι ναοί και βωμοί ήταν χωροθετημένοι γύρω από την Αγορά.

Τέλος, άλλη μια διάσταση της Αγοράς είναι ο πολιτιστικός και ψυχαγωγικός χαρακτήρας της. Στην Αγορά, συγκεντρώνονταν άνθρωποι όχι μόνο για να συζητήσουν πολιτικά θέματα ή να ανταλλάξουν προϊόντα με άλλους εμπόρους, αλλά και για να περάσουν την ώρα τους συναντώντας συμπολίτες τους και συζητώντας για διάφορα κοινά θέματα.

Επίσης, ο χώρος της Αγοράς, στην Κλασική Εποχή, φιλοξενούσε και δραματικές παραστάσεις και αργότερα εμφανίστηκαν τα θέατρα. (Γοσποδίνη, 2002)

Οι αρχαίες ελληνικές πόλεις, διαχωρίζονταν σε δυο μεγάλες κατηγορίες ως προς τη μορφολογία του αστικού ιστού. Η πρώτη κατηγορία ήταν οι πόλεις με οργανική ανάπτυξη και η δεύτερη ήταν οι πόλεις με Ιπποδάμειο σύστημα. Στις πόλεις με οργανική αστική ανάπτυξη, ο αστικός ιστός δεν ακολουθούσε κάποια γεωμετρική δομή και οι δρόμοι είχαν ακανόνιστο πλάτος και κατεύθυνση. Το μοναδικό γεωμετρικό στοιχείο του αστικού ιστού ήταν η κεντρική αυλή των ανακτόρων, που είχε ορθογωνικό σχήμα και αποτελούσε ένα είδος δημόσιας πλατείας. Στον χώρο αυτό συνέκλιναν και οι βασικοί δρόμοι του οικισμού, σε ακτινωτή μορφή, δημιουργώντας έτσι την Αγορά του οικισμού, και τον πυρήνα του αστικού ιστού.

Στις πόλεις με Ιπποδάμειο σύστημα, ο αστικός ιστός ακολουθούσε ένα γεωμετρικό κάναβο, που συνέτασσε ένα σύστημα οριζόντιων και κάθετων αξόνων μεταφοράς. Οι δρόμοι είχαν το ίδιο πλάτος και δημιουργούσαν όμοια οικοδομικά τετράγωνα ορθογωνίου σχήματος. Η Αγορά ήταν χωροθετημένη στο γεωμετρικό κέντρο του οικισμού, ενώ σε αυτήν κατέληγαν και οι δύο μεγαλύτεροι άξονες του αστικού ιστού. (Γοσποδίνη, 2002)



Εικόνα 8: Η Αγορά στην Αρχαία Αθήνα (Πηγή: Γοσποδίνη, 2002)



Εικόνα 9: Η Αγορά στην Αρχαία Πριήνη (Πηγή: Γοσποδίνη,2002)

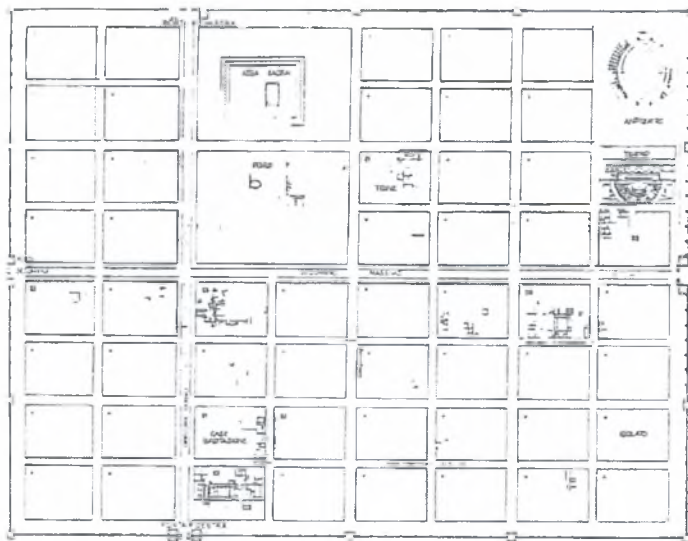
#### 1.2.2.1.2 Ο Ρόλος του Ρωμαϊκού Forum στον Σχηματισμό του Αστικού Χώρου

Στην διαμόρφωση του αστικού χώρου και την πολεοδομία συνέβαλε και η δομή της ρωμαϊκής πόλης. Οι διαφορές με την αρχαία ελληνική πόλη ήταν λίγες και δεν περιορίζονταν μόνο στην μορφολογία του αστικού ιστού αλλά προεκτείνονταν και στις άλλες λειτουργίες της πόλης.

Η δομή της ρωμαϊκής πόλης ήταν εξέλιξη της μορφής των στρατοπέδων, και ακολουθούσαν ένα τετράγωνο σχήμα. Η εσωτερική οργάνωση του οικισμού, ακολουθούσε ένα ορθογωνικό σύστημα οριζόντιων και κάθετων αξόνων και οι μεγαλύτεροι άξονες από αυτούς συνέδεαν τις πύλες εισόδου – εξόδου του οικισμού. Στην διασταύρωση των αξόνων αυτών υπήρχε υπαίθριος χώρος, ο οποίος λειτουργούσε σαν τόπος συγκέντρωσης και εξυπηρετούσε την λειτουργία της αγοράς. Ο χώρος αυτός ονομάστηκε «Forum» και αποτελεί την μετεξέλιξη της αρχαιοελληνικής αγοράς. (Γοσποδίνη,2002)

Το Forum ήταν χωροθετημένο στο γεωγραφικό κέντρο του οικισμού, λαμβάνοντας υπόψη το περιμετρικό σχήμα του οικισμού και την διάταξη των αξόνων, και αποτέλεσε αναπόσπαστο στοιχείο της ρωμαϊκής πόλης. Όπως και στην περίπτωση της ελληνικής Αγοράς, το Forum είχε πολυδιάστατο χαρακτήρα, εξυπηρετώντας την

οικονομική, την πολιτική, την διοικητική, και την ψυχαγωγική λειτουργία της πόλης. (Γοσποδίνη,2002)



Εικόνα 10: Το Forum στην Aosta (Πηγή: Γοσποδίνη,2002)

Παρατηρείται λοιπόν ότι σε ό,τι αφορά την δημιουργία πόλεων στην αρχαιότητα, καθοριστικό ρόλο είχαν οι εμπορικοί δρόμοι και οι διασταυρώσεις του. Το σημείο όπου τέμονταν οι δρόμοι, εξελίχθηκε στο πιο σημαντικό στοιχείο στην δομή της αρχαίας πόλης. Οι Έλληνες το ονόμαζαν Αγορά και οι Ρωμαίοι Forum. Ο χώρος αυτός, αποτελούσε το κέντρο του οικισμού και εξυπηρετούσε τις λειτουργίες που είναι καθοριστικής σημασίας για την επιβίωση της πόλης.

#### 1.2.2.1.3 Η Συμβολή της Αναγέννησης στην Διαμόρφωση του Αστικού Χώρου

Άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα στην ιστορική εξέλιξη της πόλης όπου η δρόμοι καθόρισαν την μορφή της πόλης είναι στην περίοδο της Αναγέννησης η κατασκευή μεγάλων αξόνων μνημειακού χαρακτήρα. Τα πιο αξιόλογα παραδείγματα είναι η Avenue des Champs Elysees στο Παρίσι και η Unter den Linten στο Βερολίνο.

Η Champs Elysees αποτέλεσε τον άξονα όπου δημιουργήθηκαν νέοι υπαίθριοι χώροι συγκέντρωσης πολιτιστικού και ψυχαγωγικού χαρακτήρα – σε αντιστοιχία με την ελληνικά Αγορά και το Ρωμαϊκό Forum – ενώ παράλληλα αποτέλεσε και τον πόλο οικιστικής ανάπτυξης του Παρισιού προς τα δυτικά. (Γοσποδίνη, 2002)

Η Unter den Linten στο Βερολίνο συγκέντρωσε και αυτή κατά μήκος της πλήθος πολιτιστικών και διοικητικών δραστηριοτήτων, όπως κτίρια στρατού και πανεπιστήμια, ενώ αποτέλεσε τον βασικό άξονα ανάπτυξης της πόλης προς το μέρος όπου κατέληγε.

Παρατηρούμε λοιπόν ότι το φαινόμενο της αστικοποίησης περιοχών κατά μήκος μεγάλων αξόνων, αρχίζει να εμφανίζεται αρκετούς αιώνες πριν δημιουργώντας ένα πρόβλημα το οποίο στη σύγχρονη Ελλάδα παραμένει άλυτο. (Γοσποδίνη, 2002)

#### 1.2.2.2 Μεταφορικά Δίκτυα με Επιπτώσεις στον Ελληνικό Αστικό Χώρο

##### 1.2.2.2.1 Εμπορικοί Δρόμοι

Στον αστικό χώρο υπάρχουν δρόμοι, με διαφορετικά χαρακτηριστικά που συμβάλουν στην διαμόρφωση των χρήσεων και των μετακινήσεων. Η πρώτη κατηγορία αυτών είναι οι κεντρικοί άξονες των ιστορικών κέντρων των πόλεων, και τούς συναντάμε κυρίως σε πόλεις με μεσαιωνικό ιστό. Με τις λειτουργίες που συγκεντρώνουν συνθέτουν έναν άξονα αναφοράς στην πόλη και αναβιώνουν τον χαρακτήρα των μνημειακών δρόμων της Αναγέννησης. Επόμενη κατηγορία είναι οι δρόμοι γειτονιάς, οι οποίοι δύνανται να ανασχηματίσουν την κατανομή των χρήσεων γης στον αστικό χώρο, λόγω της ευρύτητας και της συνεκτικότητας των δικτύων που σχηματίζουν. Η Τρίτη κατηγορία είναι τα Γραμμικά Εμπορικά Κέντρα, τα οποία αποσκοπούν στην προσέλκυση του αυτοκινήτου.

Ο σχηματισμός των Γ.Ε.Κ. είναι αποτέλεσμα της συγκέντρωσης εμπορικών δραστηριοτήτων σε τμήματα αξόνων κυκλοφορίας που διέρχονται από τα κέντρα των πόλεων. Το Γ.Ε.Κ. σε πολλές περιπτώσεις είναι υποσύνολο του Πολεοδομικού Κέντρου των Δήμων, όμως η αυξανόμενη συγκέντρωση εμπορικών χρήσεων στο πρώτο τείνει να συρρικνώσει την σημασία του δεύτερου, καθώς οι εμπορικές δραστηριότητες έχουν την ικανότητα να υπερκαλύπτουν τις άλλες δραστηριότητες.

Ένα άλλο παράδειγμα όπου η κατηγορία των μετακινήσεων χαρακτηρίζει τον δρόμο και εν συνεχεία την πολεοδομική οργάνωση γύρω από αυτόν είναι η οδός Ερμού στην Αθήνα. Είναι ο παλαιότερος εμπορικός δρόμος της πρωτεύουσας και αποτελεί τον

κύριο άξονα ανάπτυξης – διαμόρφωσης του Εμπορικού Τριγώνου, χώρου που είναι συνώνυμο της εμπορικής δραστηριότητας. (Βλαστός, Τεχνικά Χρονικά, 1994)

#### 1.2.2.2.2 Ο Ρόλος του ΜΕΤΡΟ στην Αστική Ανάπτυξη

Μεγάλες μεταβολές στην διάρθρωση των χρήσεων γης της Αθήνας έχει επιφέρει και η λειτουργία του ΜΕΤΡΟ. Η υπόγεια σύνδεση πολλών περιοχών, και η δημιουργία των σταθμών έχουν επιφέρει επιπτώσεις στις χρήσεις γης, κυρίως γύρω από τους σταθμούς, ελκύνοντας περισσότερο χρήσεις πολεοδομικού κέντρου. Το πρόβλημα είναι ότι η τάση αυτή μπορεί να εμφανίσει νέα πολεοδομικά κέντρα μέσα στον αστικό ιστό, τα οποία έρχονται σε αντίθεση με τα πολεοδομικά κέντρα που έχουν οριστεί από τα αντίστοιχα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια. Γι' αυτό το λόγο απαιτείται έλεγχος των χρήσεων γης που τείνουν να συγκεντρωθούν γύρω από σταθμούς.

Ιδιαίτερα επισημαίνεται ότι για τα στάδια κατά τα οποία αναπτύσσεται το ΜΕΤΡΟ ιδιαίτερα στα τερματικά σημεία θα πρέπει να υπάρχει «αστυνόμηση» της έντασης των χρήσεων και λειτουργιών που παρατηρείται με δεδομένο ότι οι τερματικοί σταθμοί κατά τη φάση κατασκευής και μέχρι την ολοκλήρωση του δικτύου αποτελούν πρόσκαιρη ευκαιρία ανάπτυξης – έντασης χρήσεων και λειτουργιών. (Βλαστός, 2006)

Με τις γραμμές του ΜΕΤΡΟ μετακινούνται περίπου 650.000 επιβάτες ημερησίως. Έχει υπολογιστεί ότι η λειτουργία του ΜΕΤΡΟ μείωσε κατά 71.000 τα Ι.Χ. αυτοκίνητα που εισέρχονται στο κέντρο της πόλης ή ισοδύναμα μείωσε την κίνηση με Ι.Χ. κατά 335.000 οχηματοχιλιόμετρα ημερησίως. Λόγω του ΜΕΤΡΟ, οι ρύποι από τα οχήματα μειώθηκαν 8% κατά μέσον όρο. (Φωτεινός, 2007)

Παράλληλα, η λειτουργία του ΜΕΤΡΟ συνδυάστηκε με αναδιάρθρωση και των άλλων Δημοσίων Μέσων Μεταφοράς με μείωση τερματικών σταθμών Λεωφορείων στο κέντρο της πόλης, λόγω δημιουργίας νέων αφετηριών λεωφορείων κοντά σε περιφερειακούς σταθμούς του ΜΕΤΡΟ. Η λειτουργία, συνεπώς, του ΜΕΤΡΟ μείωσε σημαντικά εκτός από τα Ι.Χ. και την κίνηση των λεωφορείων στο κέντρο της Αθήνας.

Ολοένα και περισσότερο κερδίζουν την εμπιστοσύνη των Αθηναίων τα μέσα μαζικής μεταφοράς, χωρίς ωστόσο αυτό να σημαίνει ότι οι κάτοικοι της πρωτεύουσας είναι διατεθειμένοι να εγκαταλείψουν τα ΙΧ για τις καθημερινές τους μετακινήσεις.

Η κατάσταση αυτή, μαζί με την ταχύτατη αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας αυτοκινήτων που θα συνεχίζεται (η Ελλάδα είχε το 1990 τον μικρότερο αριθμό αυτοκινήτων ανά 1.000 κατοίκους μεταξύ των χωρών της Ε.Ε.), οδηγούν σε σημαντικά προβλήματα διακίνησης επιβατών σε ώρες και ημέρες αιχμής, αλλά και σε συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες αύξησης της χωρητικότητας των οδικών αξόνων στα μεγάλα αστικά κέντρα, κάτι το οποίο όμως φαντάζει εξαιρετικά δύσκολο. (Φωτεινός,2007)

Ποια είναι η λύση; Σύμφωνα με τους συγκοινωνιολόγους, η βελτίωση και επέκταση του δικτύου των μέσων μαζικής μεταφοράς, αλλά και η δημιουργία και βέλτιστη διαχείριση των χώρων στάθμευσης.

Το 2006 τα μέσα μαζικής μεταφοράς της Αθήνας (ΕΘΕΛ, ΗΛΠΑΠ, ΗΣΑΠ, ΑΜΕΛ, ΤΡΑΜ, Προαστιακός) διακίνησαν 756 εκ. επιβάτες έναντι 740 εκ. επιβατών το 2005, σημειώνοντας αύξηση 2,16%. Η ΕΘΕΛ (λεωφορεία) μείωσε την επιβατική της κίνηση, ενώ αξιοσημείωτη αύξηση σημείωσαν το Τραμ και ο Προαστιακός, εξαιτίας των νέων σταθμών και της επέκτασης του δικτύου. (Φωτεινός,2007)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
<b>ΕΘΕΛ</b>	378	369,9	379,3	369,5	362,2	356,8
<b>ΗΛΠΑΠ</b>	83,5	80,2	81	80,2	78,4	80
<b>ΗΣΑΠ</b>	109,9	108,7	104,6	113,2	116,8	124,7
<b>ΑΜΕΛ</b>	119	132,3	149,4	163,9	166,7	168,9
<b>ΤΡΑΜ</b>				3,2	12,9	21,9
<b>ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ</b>				0,6	2,9	3,9

Πίνακας 10: Η επιβατική κίνηση στα ΜΜΜ της Αθήνας (σε εκ. μετακινήσεις) (Πηγή: Φωτεινός,2007)

Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία, το 2007 μετακινήθηκαν με τα ΜΜΜ 794.500.000 επιβάτες, ενώ το 2006 οι μετακινήσεις είχαν ανέλθει σε 758.603.591.

Περισσότερες από τις μισές μετακινήσεις (51%) για άλλη μία χρονιά έγιναν με τα λεωφορεία της ΕΘΕΛ, αν και ο αριθμός τους ήταν μειωμένος κατά περίπου 7



εκατομμύρια σε σύγκριση με το 2005 και ελαφρώς αυξημένος συγκριτικά με το 2006. Συγκεκριμένα, το 2007 έγιναν:

- 369.500.000 μετακινήσεις με τα λεωφορεία της ΕΘΕΛ.
  - 82.500.000 μετακινήσεις με τρόλεϊ.
  - 133.000.000 μετακινήσεις με τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο.
  - 190.000.000 μετακινήσεις με το Μετρό.
  - 16.000.000 μετακινήσεις με το τραμ και
  - 3.500.000 μετακινήσεις με τον προαστιακό σιδηρόδρομο.
- (Λιλιοπούλου,2007)

Η μεγαλύτερη αύξηση, πάντως, σημειώθηκε στην κίνηση του ΜΕΤΡΟ το οποίο εξακολουθεί να κρατά τα σκήπτρα στις προτιμήσεις των πολιτών στις μετρήσεις ικανοποίησης από τα ΜΜΜ.

Η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 11,2 εκατομμύρια στο ΜΕΤΡΟ το 2007, ενώ θετικά είναι τα μηνύματα και για το τραμ, οι επιβάτες του οποίου αυξήθηκαν από τα 3,2 εκατομμύρια το 2004 -πρώτη χρονιά λειτουργίας του- στα 16 εκατομμύρια πέρυσι.

Μικρότερη ήταν η αύξηση των επιβατών του προαστιακού σιδηροδρόμου σε αντίθεση με τους επιβάτες του ηλεκτρικού, οι οποίοι αυξήθηκαν κατά 8,2 εκατομμύρια. (Λιλιοπούλου,2007)

Στο μεταξύ, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον εξετάζονται τα αποτελέσματα της πιλοτικής νυχτερινής λειτουργίας ηλεκτρικού και ΜΕΤΡΟ τα βράδια της Παρασκευής και του Σαββάτου, η οποία ξεκίνησε την 1η Φεβρουαρίου. Η επέκταση του ωραρίου των δύο μέσων έως τις 2 τα ξημερώματα, αν και συνάντησε αρχικώς αντιδράσεις λόγω του πρόσθετου λειτουργικού κόστους και των προβλημάτων στη συντήρηση της γραμμής, εφαρμόστηκε πιλοτικά έως το τέλος Μαρτίου, ενώ από την πορεία της επιβατικής κίνησης θα αποφασιστεί η ενδεχόμενη παγίωσή της.

Οι μετρήσεις κατέγραψαν επιβατική κίνηση 4.020 επιβατών κατά μέσο όρο στην δώωρη παράταση της Παρασκευής, ενώ για το δώωρο του Σαββάτου ο μέσος όρος της επιβατικής κίνησης ανήλθε σε 7.458 άτομα. (Φωτεινός,2007)

Σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε ο υπουργός, η επιβατική κίνηση στο ΜΕΤΡΟ ήταν σαφώς μεγαλύτερη από αυτή του ΗΣΑΠ και τα Σάββατα ήταν πιο αυξημένη από τις Παρασκευές, με κορυφαία ημέρα την 30ή Μαρτίου, οπότε διακινήθηκαν στο δίκτυο αυτό περίπου 30.000 επιβάτες. (Φωτεινός,2007)

Οι σταθμοί με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση ήταν οι σταθμοί που βρίσκονται στο κέντρο των Αθηνών και στα υπόλοιπα τοπικά κέντρα άλλων δήμων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτεύουσας (Πειραιάς, Αιγάλεω, Δάφνη).

Παρατηρείται, λοιπόν ότι η επέκταση του δικτύου του ΜΕΤΡΟ, σε συνεργασία με το νέο ωράριο λειτουργίας, μπορεί να επιφέρει νέες μεταβολές στην διάρθρωση των χρήσεων γης στο ΠΣ της πρωτεύουσας, καθώς οι μετακινήσεις θα γίνονται πιο εύκολα και μειώνονται σημαντικά οι χρονοαποστάσεις. (Λιλιοπούλου,2007)

Έτσι αναζητείται ένας βασικός και ολοκληρωμένος σχεδιασμός χρήσεων στην βάση ενός μακροπρόθεσμου προγράμματος ανάπτυξης του ΜΕΤΡΟ ώστε να αποφεύγεται οι μεταβολές – αυξομειώσεις της έντασης των χρήσεων γύρω από το δίκτυο.

### **1.3 Χρήσεις Γης και Λειτουργία του Οδικού Δικτύου στον Αστικό Χώρο**

#### **1.3.1 Η Λειτουργία του Οδικού Δικτύου στον Αστικό Χώρο**

Σε αυτήν την ενότητα θα παρουσιάσουμε το νομοθετικό πλαίσιο που καθορίζει την λειτουργία του οδικού δικτύου και το πώς επηρεάζει τις χρήσεις γης τόσο στον αστικό όσο και στον εξωαστικό χώρο. Ακόμα, θα παρουσιάσουμε την κατηγοριοποίηση των οδών στον αστικό χώρο και το πώς επηρεάζεται η εγκατάσταση των παρακείμενων στην οδό χρήσεων γης.

Το νομοθετικό πλαίσιο για την οδοποιΐα στην χώρα μας είναι χαώδες και αποτελείται από πλήθος, νόμων, Π/Δτων, Εγκυκλίους και Υπουργικές αποφάσεις. Στην ενότητα αυτή θα εστιάσουμε στα νομοθετήματα που αφορούν την κατηγοριοποίηση του

οδικού δικτύου, καθώς αυτά σχετίζονται περισσότερο με την λειτουργία και τις παρόδιες χρήσεις των οδών. (Σπερελάκης,2001)

Για την κατηγοριοποίηση των οδικών αξόνων υπάρχουν ο Ν.3155/55 «περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών», το Β.Δ./ 9-8-55, το Β.Δ./6-2-56, την Απόφαση Υπουργού 62556/5073/90 με την οποία θεσμοθετήθηκε το βασικό οδικό δίκτυο της Αττικής και της Θεσσαλονίκης και το Π.Δ. 347/93 «Λήψη μέτρων για την ασφάλεια της υπεραστικής συγκοινωνίας». (Σπερελάκης,2001)

Ο Ν.3155/55 «περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών», το οδικό δίκτυο της χώρας, ανάλογα με τη σημασία του για τη συγκοινωνία, τις μεταφορές και την οικονομία της χώρας κατατάσσεται στις εξής κατηγορίες:

1. Εθνικό Οδικό Δίκτυο (Ε.Ο.Δ.)
2. Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο
3. Δημοτικό ή Κοινοτικό Οδικό Δίκτυο.

Η κατηγοριοποίηση αυτή εξυπηρετούσε α) το διοικητικό στόχο επίλυσης των θεμάτων που αφορούσαν την αρμοδιότητα για την κατασκευή, την συντήρηση, τη μελέτη και την εκμετάλλευση του δικτύου και β) το λειτουργικό ρόλο που είχε κάθε οδός στην συγκοινωνία και τις μεταφορές ανάλογα με τα αστικά κέντρα που συνέδεε.

Τα Β.Δ./ 9-8-55 και το Β.Δ./6-2-56 με τα οποία χαρακτηρίστηκαν και αριθμήθηκαν οι εθνικές και επαρχιακές οδοί αντίστοιχα, τα οποία έγιναν χωρίς πρόβλεψη για την μελλοντική κατασκευή άλλων οδών και τον χαρακτηρισμό αυτών, καθώς επίσης και για τον χαρακτηρισμό νέων χαράξεων ή παρακάμψεων. (Σπερελάκης,2001)

Με την Υπουργική απόφαση 62556/5073/90, όπου καθορίστηκε το βασικό οδικό δίκτυο της Αττικής και της Θεσσαλονίκης, θεσπίστηκε επίσης ότι το οδικό δίκτυο της Αττικής είναι αρμοδιότητα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., έτσι ώστε οι κεντρικές υπηρεσίες να έχουν την ευθύνη για την κατασκευή, συντήρηση, μελέτη, ορισμό των χρήσεων γης κτλ. στο οδικό δίκτυο, σε αναντιστοιχία με ότι συμβαίνει με άλλους αστικούς δρόμους για τους οποίους αρμόδιοι είναι οι ΟΤΑ. (Σπερελάκης,2001)

Το Π.Δ. 374/93 «Λήψη μέτρων για την ασφάλεια της υπεραστικής συγκοινωνίας» δίνει την δυνατότητα στον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. να κατατάξει εθνικούς και επαρχιακούς δρόμους σε κατηγορίες. Έτσι μετά από σειρά Υπουργικών Αποφάσεων έχουμε την ακόλουθη κατηγοριοποίηση:

**A.** Το Εθνικό Οδικό Δίκτυο το οποίο υποδιαιρείται σε:

- ♦ Πρωτεύον
- ♦ Δευτερεύον
- ♦ Τριτεύον

**B.** Το Επαρχιακό Οδικό Δίκτυο το οποίο υποδιαιρείται σε:

- ♦ Πρωτεύον
- ♦ Δευτερεύον και

**Γ.** Το Δημοτικό – Κοινοτικό Δίκτυο. (Σπερελάκης,2001)

Ακόμα, στο Π.Δ. 374/93 διατυπώνονταν και μερικά θεσμικά μέτρα τα οποία καθόριζαν την εγκατάσταση και την ένταση των παρόδιων χρήσεων γης τόσο σε περιοχές εκτός σχεδίου πόλεως όσο και σε περιοχές εντός σχεδίου.

Στις περιοχές εκτός σχεδίου υπήρχαν μέτρα προληπτικού χαρακτήρα όπως η επιβολή υποχρεωτικής απόστασης της γραμμής δόμησης από το κέντρο των αξόνων ή από τα όριά του, καθώς και μέτρα περιοριστικού χαρακτήρα όπως η απαγόρευση παροχής άδειας σε ιδιοκτησίες που δεν έχουν αποκλειστική χρήση κατοικίας και για την χορήγηση οικοδομικής άδειας απαιτείται έγκριση κυκλοφοριακής σύνδεσης.

Επίσης, σε αυτοκινητόδρομους και οδούς ταχείας κυκλοφορίας δεν επιτρέπεται η άμεση πρόσβαση των παρόδιων εγκαταστάσεων εκτός από Σταθμούς Εξυπηρέτησης Αυτοκινήτων (Σ.Ε.Α.) οι οποίοι ελέγχονται από το Ταμείο Εθνικών Οδών (Τ.Ε.Ο.) που είναι αρμόδιο για την διαχείριση των εθνικών οδών. (Σπερελάκης,2001)

Βέβαια, το παραπάνω δεν εφαρμόζεται στο βαθμό που πρέπει καθώς σε πολλά σημεία στον Π.Α.Θ.Ε., και ειδικότερα στην περιοχή του Μαλιακού, υπάρχουν πολλές εγκαταστάσεις οι οποίες απλά έχουν δημιουργήσει ένα άνοιγμα στο όριο του αυτοκινητόδρομου, το οποίο λειτουργεί ως είσοδος – έξοδος προς την εγκατάσταση.

Στις περιοχές εντός σχεδίου πόλεως οι οικοδομικές γραμμές καθώς και οι χρήσεις καθορίζονται από τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια. Ο έλεγχος των προσβάσεων οχημάτων αφορά μόνο:

- Πρατήρια υγρών καυσίμων (Π.Δ. 1224/81).
- Σταθμούς αυτοκινήτων. (Π.Δ. 455/76)
- Κτίρια που απαιτούν άνω των 30 θέσεων στάθμευσης (Π.Δ. 455/ 76 & Π.Δ. 326/91) και
- Κτίρια που απαιτούν άνω των 200 θέσεων στάθμευσης και απαιτείται κυκλοφοριακή μελέτη (Π.Δ. 326/91)

Εκτός όμως από τα νομοθετικά κείμενα τα σχετικά με την οδοποιία υπάρχουν και νομοθετήματα που αφορούν τον καθορισμό χρήσεων γης, και αφορούν την κατηγοριοποίηση των οδών.

Η νομοθεσία, η σχετική με το θέμα που ισχύει στη χώρα μας καθορίζει με τους νόμους 947/79, 1337/83, και 3/6-3-87 τις νέες οικιστικές περιοχές και τις επεκτάσεις τους δίνοντας συγχρόνως ορισμούς και κατηγορίες για τις χρήσεις γης. (Μαράτου,1992)

Και ενώ υπάρχει ο προσδιορισμός των γενικών και ειδικών χρήσεων γης, και περιγράφεται η σχέση τους με το ιεραρχικό οικιστικό σύστημα, δεν αναφέρεται σε κανένα σημείο της σχετικής νομοθεσίας για την σχέση των χρήσεων γης και της λειτουργίας του αστικού οδικού δικτύου.

Στην Ε.Π.Α. δίνονται ορισμένες προδιαγραφές για την λειτουργική κατηγορία των οδών, που είναι όμως ανεπαρκείς ως προς το λειτουργικό χαρακτηρισμό των οδών και την σχέση τους με τις παρόδιες χρήσεις γης. (Μαράτου,1992)

Ακόμα, υπάρχουν οι νόμοι που αναφέρονται στους χώρους στάθμευσης (Π.Δ. 697/79, Ν.690/79, Π.Δ. 1340/10-12-81, ΦΕΚ 164/11-4-91) οι οποίοι προσδιορίζουν την σχέση του μεγέθους του χώρου στάθμευσης με τα ποσοτικά μεγέθη και το είδος των χρήσεων αλλά δεν αναφέρουν τίποτα σχετικά με τον εσωτερικό σχεδιασμό της κυκλοφορίας στις περιοχές όπου γίνονται οι χώροι στάθμευσης ( σύνδεση με το οδικό δίκτυο, σχέση εισόδων – εξόδων, εσωτερική κυκλοφορία γηπέδου).

Άλλο ένα Π.Δμα το οποίο δημιουργεί επιπρόσθετα προβλήματα στην σχέση χρήσεων γης και λειτουργίας της οδού είναι το Π.Δ. 24/31-5-85, που αναφέρεται στις

εκτός σχεδίου περιοχές και προσφέρει ευνοϊκές ρυθμίσεις για τα οικόπεδα με πρόσωπο σε εθνικές, επαρχιακές και κοινοτικές οδούς, όπως μεγαλύτερο Σ.Δ. και μικρότερη αρτιότητα. Αυτό, το Π.Δ. υποστηρίζεται (Μαράτου,1992) ότι είναι η βασική αιτία της αποτυχίας των παρακαμπτήριων, που από δρόμοι με λειτουργική ιδιότητα της σύνδεσης οικισμού με πρωτεύον δίκτυο, καταλήγουν συλλεκτήριοι καθώς γίνονται πόλοι έλξης για νέα παρόδια δόμηση κατά μήκος του δρόμου, με αποτέλεσμα την γραμμική επέκταση του οικισμού προς το βασικό οδικό δίκτυο. (Μαράτου,1992)

Στην εφαρμογή αυτού του πολεοδομικού νομοθετήματος, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό η δυσλειτουργία του πρωτεύοντος οδικού δικτύου της χώρας, εφόσον η τοποθέτηση ακατάλληλων χρήσεων γης, με μεγάλες απαιτήσεις σε έλξη και γένεση μετακινήσεων, δημιουργεί προβλήματα στην λειτουργικότητα των δρόμων.

Υπάρχει λοιπόν ένα πλαίσιο, στο οποίο παρατηρείται αλληλοεπικάλυψη σε τομείς όπως η κατηγοριοποίηση των οδών, και αυτό δημιουργεί προβλήματα στην μελέτη και τον έλεγχο των οδών από τις αρμόδιες υπηρεσίες.

Δηλαδή, στις διευθύνσεις πολεοδομικού σχεδιασμού χρησιμοποιείται η κατηγοριοποίηση της Ε.Π.Α. (ελεύθεροι λεωφόροι, αρτηρίες, συλλεκτήριοι και τοπικές οδοί) που καθορίζουν την λειτουργική κατηγορία της οδού. οι διευθύνσεις κυκλοφοριακού σχεδιασμού και οδοποιίας χρησιμοποιούν τις κατηγορίες που αναφέρονται στο Π.Δ. 347/93 (Α.Β.Γ.) που καθορίζουν την κατηγορία σχεδιασμού των οδών. (Μαράτου,1992)

Επιπρόσθετα, οι υπηρεσίες ελέγχου της λειτουργίας της οδού, όπως η Αστυνομία, χρησιμοποιούν τις κατηγορίες που αναφέρονται στον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Κ.Ο.Κ.). Δεν υπάρχει όμως καμία μέθοδος, θεσμοθετημένη ή μη, η οποία να αλληλοσυσχετίζει και να αλληλοσυμπληρώνει αυτούς τους όρους. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην έλλειψη συντονισμού και αλληλοεξυπηρέτησης των αρμόδιων υπηρεσιών που ασχολούνται με το θέμα. (Μαράτου,1992)

### 1.3.2 Επιδράσεις στο οδικό δίκτυο από την πολεοδομική ανάπτυξη

Τις μεταπολεμικές δεκαετίες, παρατηρείται μια αύξηση των προαστιακών περιοχών εξυπηρετώντας κυρίως την κατοικία, ως χρήση γης.

Προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι διαδρομές των χρηστών των προαστιακών αυτών περιοχών: σπίτι – εργασία, σπίτι – αναψυχή, κτλ. και εν γένει η σύνδεση των περιοχών αυτών με το κέντρο της πόλης, βελτιώθηκε και επαυξήθηκε το οδικό δίκτυο, με την κατασκευή νέων δρόμων με πλούσια γεωμετρικά χαρακτηριστικά και αντίστοιχα επίπεδα εξυπηρέτησης καθώς και με τη βελτίωση των υπαρχόντων δρόμων.

Με την επέκταση, τον εμπλουτισμό και την βελτίωση του οδικού δικτύου, την δημιουργία κλειστών οδικών αξόνων και την κατασκευή αξόνων ταχείας κυκλοφορίας, οι νέες παρόδιες περιοχές απέκτησαν εύκολη και γρήγορη πρόσβαση στο κέντρο, και στα υπόλοιπα σημαντικά προάστια. Έτσι κατά μήκος των αρτηριών εκτός των πυκνοκατοικημένων ορίων της πόλης, αναπτύχθηκε μια αγορά γης που ήταν φθηνή και μεγάλου μεγέθους, σε σχέση με τις αντίστοιχες τιμές στο κέντρο της πόλης. Αυτή η αγορά γης λειτούργησε σαν πόλος έλξης χρήσεων γης που εξυπηρετούν βασικές λειτουργίες της πόλης όπως, γραφεία, εμπόριο κτλ, τα οποία μέχρι πρότινος εγκαθίσταντο στο κέντρο. (Αραβαντινός, 1997)

Ένας πρόσθετος παράγοντας που συνέτεινε σε αυτήν την χωροθέτηση των χρήσεων γης, είναι το γεγονός ότι η λειτουργία τους, που εξαρτιόταν από το κέντρο, έχει αλλάξει λόγω της ευρείας χρήσης του αυτοκινήτου και των τεχνολογικών καινοτομιών (internet, τηλεφωνία) που υποβοηθούν την διασπορά των χρήσεων.

Το εμπόριο για παράδειγμα, εξυπηρετούνταν από δρόμους που προσέφεραν ένα ισορροπημένο σύνολο συνθηκών, χωρίς αυτοί να είναι αποκλειστικοί διάδρομοι κυκλοφορίας. Αντίθετα, λειτουργούσαν ως χώρος κοινωνικής συνέντευξης, όπως έχουμε αναφέρει και σε προηγούμενη ενότητα, και οι άνθρωποι έκαναν τις αγορές τους σε καταστήματα με πρόσωπο στην οδό, όμως τα τελευταία χρόνια η μορφή αυτή του δρόμου έχει αλλάξει.

Σήμερα τέτοιοι δρόμοι συναντώνται μόνο στα ιστορικά κέντρα των πόλεων. Η σύγχρονη τάση επιβάλλει την κατασκευή εμπορικών κέντρων, τα οποία περιέχουν κυρίως λιανικό εμπόριο, καθώς και την δημιουργία εμπορικών πάρκων, που

περιλαμβάνουν και διοικητικές, πολιτιστικές λειτουργίες και κτίρια τραπεζών. (Βλαστός,2006)

Η τοποθέτηση των χρήσεων γης στις νέες παρόδιες θέσεις, επί των αρτηριών και των ταχέων λεωφόρων, εκτός από την παροχή φθηνών και μεγάλων οικοπέδων, δίνουν την δυνατότητα εύκολης και γρήγορης πρόσβασης από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. (Μαράτου,1992)

Έτσι, παρατηρείται ότι οι σχέσεις μεταξύ χρήσεων γης και της κυκλοφορίας διαμορφώνουν μια αμφίδρομη κατάσταση όπου το ένα γεννά το άλλο, αλλά επίσης το ένα δρα επιβαρυντικά προς το άλλο. Η βασική σχέση μεταξύ χρήσεων γης και αστικού δικτύου μεταφορών φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα. Η λειτουργία των χρήσεων γης απαιτεί μετακίνηση και η αύξηση των μετακινήσεων δημιουργεί κυκλοφοριακές απαιτήσεις που αντιμετωπίζονται με την κατασκευή νέων μεταφορικών υποδομών.



Σχεδιάγραμμα 1: Η Κυκλική Σχέση Μετακινήσεων και Χρήσεων Γης (Πηγή: Μαράτου,1992)

Ο σχεδιασμός των αστικών χρήσεων γης, ως αντικείμενο του πολεοδομικού σχεδιασμού, έχει την ευθύνη για την σωστή κατανομή και τη σωστή διάρθρωση των χρήσεων στον αστικό ιστό, καθώς και για τον βαθμό συνύπαρξης και διαχωρισμού των



χρήσεων. Όλες οι χρήσεις όμως είναι αποκομμένες από το σύστημα μεταφορών και παρουσιάζεται η ανάγκη σύνδεσής τους.

Από την άλλη, ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός, αποκομμένος με την σειρά του από το σύστημα των χρήσεων που καλείται να εξυπηρετήσει, σταδιακά εξουδετερώνεται και χάνει την λειτουργικότητά του. Έτσι οι δρόμοι χάνουν την κατηγορία για την οποία κατασκευάστηκαν, και οι δυσμενείς επιπτώσεις όπως, το κυκλοφοριακό, η ρύπανση θα επιδεινώνονται. (Μαράτου, 1992)

Έχει παρατηρηθεί ότι αρτηρίες με πλούσια γεωμετρικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και τεχνικά έργα ώστε να κατατάσσονται στην κατηγορία σχεδιασμού των ταχειών λεωφόρων, δεν ανταποκρίνονται στον βασικό και κυρίαρχο λειτουργικό τους ρόλο, που είναι η σύνδεση της κεντρικής περιοχής της πόλης με μεγάλες οικιστικές περιοχές. (Μαράτου, 2001)

Η ασυμβατότητα αυτή έχει δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα συμφόρησης της κυκλοφορίας των δρόμων κατά τόπους, ή ακόμα και σε γραμμική συνέχεια.

Οφείλεται κατά βάση στην υπέρμετρη αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου που δεν έχει προβλεφθεί ξεπερνώντας τα όρια ικανότητας της οδού αλλά και το επίπεδο εξυπηρέτησής της. Η ασυμβατότητα αυτή έχει δύο αιτίες:

- Η πρώτη αφορά την συνεχώς αυξανόμενη απαίτηση πρόσβασης σε παράπλευρους δρόμους.
- Η δεύτερη αιτία αφορά την απαίτηση εξυπηρέτησης της προσέλευσης σε νέες κατά μήκος των αρτηριών, εγκαταστάσεις χρήσεων γης.

Η αυξανόμενη ζήτηση για πρόσβαση σε παράπλευρους δρόμους, οφείλεται στις επεκτάσεις των σχεδίων πόλεων που δεν είχαν προβλεφθεί και μελετηθεί από τα αρχικά πολεοδομικά σχέδια ώστε να υπάρχει η κατάλληλη οδική υποδομή, αλλά αναγκαστικά νομιμοποιήθηκαν εκ των υστέρων, ως το μέχρι σήμερα λογικό αποτέλεσμα, της αυθαίρετης δόμησης.

Οι νέες, κατά μήκος των αρτηριών χρήσεις γης, δεν ελέγχονται ούτε ως προς την θέση τους ως προς την οδό αλλά ούτε και ως προς το μέγεθός τους και την ένταση της χρήσης και το αποτέλεσμα που θα έχει αυτή στον κυκλοφοριακό και πολεοδομικό σχεδιασμό. (Μαράτου, 2001)

Αυτή η ραγδαία και ανεξέλεγκτη αύξηση της παρόδιας εγκατάστασης των χρήσεων γης στις αρτηρίες έχει σημαντικές αρνητικές πολεοδομικές και κυκλοφοριακές επιπτώσεις. Οι επιπτώσεις αυτές επηρεάζουν τρεις χωρικές ενότητες:

- Τον χώρο κυκλοφορίας της οδού.
- Τον παρόδιο χώρο, που επηρεάζεται από την λειτουργία του δρόμου και αφορά την λειτουργία των παρόδιων εγκαταστάσεων, και
- Την πόλη και την ευρύτερη οικιστική περιοχή, που επηρεάζεται από την λειτουργία του δρόμου και του παρόδιου χώρου σε ότι αφορά την δομή, τις κεντρικές λειτουργίες και το οδικό δίκτυο μεταφοράς. (Μαράτου,2001)

#### 1.3.1.1 Πολεοδομικές Επιπτώσεις

Οι πολεοδομικές επιπτώσεις παρουσιάζονται στο επίπεδο σχεδιασμού της πόλης αλλά και στο επίπεδο της διαμόρφωσης της παρόδιας περιοχής. Η γραμμική ή έστω σημειακή παρουσία χρήσεων γης, οι οποίες εξυπηρετούν βασικές κεντρικές λειτουργίες, όπως εμπόριο ή γραφεία, αλλά και η αυθαίρετη δόμηση, μεμονωμένα ή σε σχέση με τις άλλες παρόδιες χρήσεις, πολλές φορές είναι μεγαλύτερου μεγέθους και έντασης από τα κέντρα των πόλεων. Συγχρόνως, παρουσιάζουν πλεονεκτήματα όπως η εύκολη και γρήγορη κυκλοφοριακή επικοινωνία και η ευρεία διαφήμιση λόγω της θέσης τους ως προς την οδό. (Αραβαντινός,2001)

Η ανταγωνιστική αυτή λειτουργία της παρόδιας ανάπτυξης έχει σαν αποτέλεσμα την υποτονική λειτουργία ή ακόμη και τον μαρασμό των γειτονικών κέντρων της πόλης. Αν συσχετισθούν, η ταχύτητα εγκατάστασης, το μέγεθος και η ένταση των μεγάλων εμπορικών κέντρων την τελευταία τετραετία, παρατηρούμε ότι οδηγούν σε αναπτύξεις μεγάλων εμπορικών και διοικητικών πάρκων που αμφισβητούν την κυρίαρχη θέση των κέντρων της πόλης.

Αυτό το γεγονός όμως, έρχεται σε αντίθεση με τις κατευθύνσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού και τις προβλέψεις του.

Παραπάνω όμως αναφέραμε ότι οι επιπτώσεις φτάνουν και στον παρόδιο χώρο και στο άμεσο περιβάλλον ένταξη στην οδό. Κατά μήκος της οδού, σχηματίζονται σταδιακά γραμμικές οικιστικές περιοχές με όλες τις αρνητικές επιπτώσεις αυτής της

μορφής πολεοδομικής ανάπτυξης. Αλλά και οι παρακαμπτήριοι δρόμοι που στόχο έχουν την σύνδεση των οικιστικών περιοχών με το βασικό οδικό δίκτυο, μετατρέπονται σε δρόμο ενός γραμμικού οικισμού και δεν εξυπηρετούν τον στόχο για τον οποίο κατασκευάστηκαν. (Μαράτου,2001)

#### 1.3.1.2 Κυκλοφοριακές Επιπτώσεις

Οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις από την ανεξέλεγκτη παρόδια εγκατάσταση χρήσεων γης σχετίζονται σε μεγάλο βαθμό με την λειτουργική ικανότητα της οδού, δηλαδή την προβλεπόμενη κυκλοφοριακή ροή από τις κυκλοφοριακές μελέτες.

Η μη προβλεπόμενη εξυπηρέτηση των μελλοντικών εγκαταστάσεων των παρόδιων χρήσεων έχει κυκλοφοριακές επιπτώσεις στην οδό και ειδικότερα όταν πρόκειται για δρόμους υψηλής κατηγορίας. (Μαράτου,1992)

Οι εγκαταστάσεις των χρήσεων γίνονται κατά βάση με πρόσωπο και άμεση πρόσβαση στην οδό, και το αποτέλεσμα από αυτήν την πρακτική είναι μια κατηγορία αρτηρίας να εξυπηρετεί όλες τις φάσεις ταξιδιού, και να λειτουργεί συγχρόνως ως κύρια αρτηρία, παρακαμπτήριο, συλλεκτήριο, τοπική οδός και οδός εσωτερικής κυκλοφορίας στο οικόπεδο. Κάθε είδος απαιτεί διαφορετική ταχύτητα κυκλοφορίας, διαφορετική δυνατότητα πρόσβασης και διαφορετικό σχεδιασμό της εσωτερικής κυκλοφορίας.

Αυτή η σύγχυση όμως, των διαφορετικών ειδών κυκλοφορίας σε μια κατηγορία οδού σε συνδυασμό με την έλλειψη συμβατότητας μεταξύ τους δημιουργεί σημαντικά προβλήματα, στην κυκλοφοριακή λειτουργία των αρτηριών, με αποτέλεσμα τα μπουτλιαρίσματα και τις μεγάλες καθυστερήσεις. (Μαράτου,2001)

### 1.3.3. Παραδείγματα Επιπτώσεων στην Λειτουργία της Οδού από Παρόδιες Χρήσεις

Τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται έντονη τάση, τα αγροτεμάχια που βρίσκονται εν επαφή με κάποιον αυτοκινητόδρομο, τείνουν να συγκεντρώνουν εμπορικές κυρίως δραστηριότητες, αλλά και άλλες χρήσεις.

Έτσι σχηματίζεται εκτός του συμπαγούς πολεοδομικού ιστού της πόλεως, μια επιμήκης δόμηση με πλάτος ενός οικοπέδου, που καθιστά τον αυτοκινητόδρομο εντός του αστικού ιστού. (Τσουκάρης,2001)

Ο λόγος που χρησιμοποιούνται τα συγκεκριμένα αγροτεμάχια είναι η δυνατότητα εύκολης και γρήγορης πρόσβασης, η προβολή και η διαφήμιση της επιχείρησης και το ελλιπές νομικό πλαίσιο το οποίο παρέχει την δυνατότητα στον ιδιοκτήτη να το χρησιμοποιήσει για οποιαδήποτε χρήση επιθυμεί. Ακόμα, τα γήπεδα αυτά είναι πολύ φθηνότερα από ανάλογοι μεγέθους οικοπέδα σε κεντρικές περιοχές και οι χρήσεις εγκαθίστανται εκεί είναι:

- 1) Γεωργικές (σιλό, αποθήκες, εκκοκκιστήρια, κτλ)
- 2) Εμπορικές ( super market, εκθέσεις αυτοκινήτων, οικοδομικών υλικών κτλ.)
- 3) Βιοτεχνικές (μαρμαράδικα, επεξεργασία σιδήρου, κτλ.)
- 4) Εξυπηρέτησης και διασκέδασης (βενζινάδικα, νυχτερινά κέντρα, ξενοδοχεία, κτλ)

Η συγκέντρωση όλων αυτών των χρήσεων παρά την οδό δημιουργεί αρκετές παρενέργειες στην λειτουργία της οδού. Οι σοβαρότερες είναι οι κυκλοφοριακές, οι οποίες έχουν παρουσιαστεί παραπάνω, ενώ οι άλλες παρενέργειες είναι αισθητικές, περιβαλλοντικές και η μη δυνατότητα μελλοντική επέκτασης του δρόμου. (Τσουκάρης,2001)

### 1.3.3.1 Αττική Οδός

Στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια έχουν δημιουργηθεί μεγάλοι οδικοί άξονες οι οποίοι έχουν άμεσες επιπτώσεις στην διάρθρωση των χρήσεων γης του αστικού χώρου. Η πρώτη περίπτωση που παρουσιάζει έντονο ενδιαφέρον είναι η δημιουργία της Αττικής οδού και η σχέση της με την πολεοδομική εξέλιξη των όμορων δήμων.

Η Αττική Οδός είναι ένας σύγχρονος αυτοκινητόδρομος μήκους 65 χλμ. Αποτελεί τον περιφερειακό δακτύλιο της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας και τη σπονδυλική στήλη του οδικού δικτύου ολόκληρου του Νομού Αττικής. Πρόκειται για έναν αστικού-περιαστικού τύπου αυτοκινητόδρομο, με 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση και μια λωρίδα έκτακτης ανάγκης. Στο μέσον της, σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο, κινείται ο προαστιακός σιδηρόδρομος. Αποτελεί έργο υποδομής μοναδικό, ακόμα και για τα ευρωπαϊκά δεδομένα, ενός κλειστού αυτοκινητοδρόμου με δίοδια, που διασχίζει μια μητροπολιτική πρωτεύουσα με έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση. ([www.aodos.gr](http://www.aodos.gr))

Ως κλειστός αυτοκινητόδρομος διαθέτει πλήρη έλεγχο των προσβάσεων και αποτελείται από δύο κάθετα μεταξύ τους τμήματα:

- Την Ελεύθερη Λεωφόρο Ελευσίνας-Σταυρού-Σπάτων (Ε.Λ.Ε-Σ-Σ), μήκους περίπου 52 χλμ. Και
- Τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού (Δ.Π.Λ.Υ), μήκους περίπου 13 χλμ.

Οι όμοροι δήμοι, που λαμβάνουν τις περισσότερες μεταβολές στις χρήσεις γης είναι οι Δήμοι Αμαρουσίου, Χαλανδρίου και Βριλλησίων. Οι δήμοι αυτοί έχουν ενδιαφέρον καθώς βρίσκονται στην έξοδο του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας προς την ανατολική Αττική, όπου αναμένεται ραγδαία πολεοδομική ανάπτυξη με την συγκέντρωση πληθυσμού και αναμένεται και αύξηση των μετακινήσεων λόγω του αεροδρομίου των Σπάτων. ([www.aodos.gr](http://www.aodos.gr))

Ακόμα, με την κατασκευή στο εσωτερικό τους της Αττικής οδού, και την υλοποίηση των σταθμών του ΜΕΤΡΟ και του προαστιακού σιδηροδρόμου, αποκτούν ιδιαίτερη σημασία ως συγκοινωνιακοί κόμβοι για την πρωτεύουσα, εξυπηρετώντας και υπερτοπικής σημασίας εγκαταστάσεις, όπως το Ο.Α.Κ.Α. ([www.aodos.gr](http://www.aodos.gr))

Οι χρήσεις γης, πριν την κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου, στην περιοχή ήταν διαφορετικές για κάθε δήμο και αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την έντονη ανομοιομορφία του αστικού ιστού και την εγκατάσταση ασύμβατων χρήσεων σε γειτονικά οικόπεδα. Ακόμα, πολλές εκτάσεις ήταν αδόμητες κυρίως δίπλα από τον άξονα της Αττικής οδού, και προσέφεραν ένα πολύ ελκυστικό έδαφος για επενδύσεις. Στην μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων της Αττικής οδού αναφέρεται ρητά ότι αναμένεται να διαμορφωθούν σημαντικές αλλαγές στις χρήσεις γης, αφού οι προϋπάρχουσες καλλιέργειες θα αντικαθίσταντο από χρήσεις κατοικίας και εμπορικές δραστηριότητες. (Σιόλας,2001)

Μετά την έναρξη της λειτουργίας της αττικής οδού και του νέου αεροδρομίου, στα Σπάτα, παρατηρήθηκαν μεγάλες επενδύσεις σε οικόπεδα στα όρια του αυτοκινητοδρόμου. Οι χρήσεις ήταν κυρίως εμπορικού χαρακτήρα, και οι πιο αξιόλογες από αυτές ήταν το μεγάλο εμπορικό κέντρο The Mall, και το υποκατάστημα της αλυσίδας καταστημάτων ΙΚΕΑ. Ακόμα, η δημιουργία του αυτοκινητοδρόμου συγκέντρωσε και χρήσεις γραφείων σε παρόδια οικόπεδα και χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η κατασκευή των κτιρίων του τηλεοπτικού σταθμού Αlpha, σε κοντινή απόσταση από το αεροδρόμιο και την κατασκευή ανισόπεδου κόμβου για την πρόσβαση στο κτίριο.



Εικόνα 11: Το κτίριο ΙΚΕΑ επί της Αττικής Οδού Στο Πάρκο του Δ.ΑΑ. (Πηγή: [www.google.com](http://www.google.com))



Εικόνα 12: Το κτίριο των γραφείων του Alpha επί της Αττικής Οδού (Πηγή: [www.google.com](http://www.google.com))

Επίσης, η Αττική οδός έδωσε την δυνατότητα για αστική ανάπτυξη και στα προάστια της Ανατολικής Αττικής, στην περιοχή των Μεσογείων. Η πεδιάδα των Μεσογείων, αποτέλεσε για πολλά χρόνια τον χώρο υποδοχής εντατικών χρήσεων γης κυρίως σε ζώνες γύρω από τους κύριους οδικούς άξονες. Όπως και στους όμορους δήμους της Αττικής οδού, έτσι και στα Μεσόγεια παρατηρείται μεγάλη προσέλκυση χρήσεων όπως κτίρια γραφείων, εμπόριο και μεταποιητικές δραστηριότητες με παράλληλη απομάκρυνση των παραδοσιακών γεωργικών χρήσεων. Οι χρήσεις που εγκαθίστανται, δημιουργούν μια απρογραμμάτιστη και πιθανώς, αυθαίρετη οικιστική ανάπτυξη, η οποία συγκεντρώνεται στη ζώνη γύρω από τους μεγάλους οδικούς άξονες και δημιουργεί πολλά προβλήματα στο μελλοντικό σχεδιασμό της περιοχής. (Σερράος, 2001)

Η επικρατούσα τάση οικιστικής ανάπτυξης στην περιοχή των Μεσογείων είναι η άναρχη ανάπτυξη και η δημιουργία γραμμικών υπερτοπικών κέντρων στις λεωφόρους που διατρέχουν την περιοχή. Η τοποθέτηση εμπορικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων στα παρόδια οικόπεδα και η δημιουργία συχνών και ανοργάνωτων προσβάσεων στα παρακείμενα οικόπεδα δημιουργούν προβλήματα τόσο στον κυκλοφοριακό όσο και στον πολεοδομικό τομέα. (Σερράος, 2001)

Άλλες αρτηρίες στην περιοχή της Αθήνας οι οποίες δέχονται πιέσεις χρήσεων γης με την μεταβολή των υπαρχόντων χρήσεων είναι η Λεωφόρος Αθηνών και η Λεωφόρος Αθηνών – Λαμίας. Σε αυτές τις οδικές αρτηρίες, υπάρχουν ελεύθεροι χώροι από κελύφη παλιών εργοστασίων και μεγάλες εταιρείες, του τριτογενή τομέα κυρίως, τείνουν να καταλαμβάνουν θέσεις σε παρόδια οικόπεδα των συγκεκριμένων αρτηριών. (Κτενάς,2003)

Η λεωφόρος Αθηνών – Λαμίας συγκεντρώνει χρήσεις υπηρεσιών μέχρι το ύψος του κόμβου της Κηφισιάς, και από εκεί και πάνω συγκεντρώνει βιομηχανική και βιοτεχνική κυρίως δραστηριότητα, με βιομηχανίες τροφίμων, ρούχων και φαρμάκων να συγκεντρώνονται παρά τον δικό άξονα. Η συνεχής συγκέντρωση χρήσεων διαμορφώνει τις κατάλληλες συνθήκες ώστε ο οδικός άξονας να γίνει μελλοντικά άξονας σύνδεσης της Αθήνας με την Χαλκίδα και τα Οινόφυτα, και να συμβάλλει στην δημιουργία ενός γραμμικού βιομηχανικού κέντρου. (Νίκας,2003)

Η μεταμόρφωση της Λεωφόρου Αθηνών σε νέο επιχειρηματικό κέντρο της πρωτεύουσας θα πρέπει να συνδυαστεί με την ανάπλαση του Ελαιώνα, τη μεταφορά των νέων εγκαταστάσεων των ΚΤΕΛ, καθώς και την επέκταση της γραμμής του ΜΕΤΡΟ. Η εμπορική δραστηριότητα επί της λεωφόρου δεν είναι ακόμη ιδιαίτερα αναπτυγμένη, αλλά η εγκατάσταση πριν από μερικά χρόνια μεγάλης υπεραγοράς από την Carrefour και η παρουσία αρκετών αντιπροσωπειών αυτοκινήτων ήταν η αρχή για νέες επενδύσεις στην περιοχή. Ακόμα, στην λεωφόρο Αθηνών αναμένεται να πραγματοποιηθεί το καλοκαίρι η κατασκευή των γραφείων και η μεταφορά του Χρηματιστηρίου Αθηνών, συμπαρασύροντας και άλλες χρηματοοικονομικές υπηρεσίες και συμβάλλοντας στην μελλοντική αύξηση της προσέλκυσης μετακινήσεων. (Καψώχας, 2007)





Εικόνα 13: Το κτίριο του Χρηματιστηρίου Αθηνών και της Εθνικής Τράπεζας (Πηγή: [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com))

### 1.3.3.2 Λεωφόρος Κηφισίας

Στις παραπάνω παραγράφους έχει αναφερθεί ότι η ασυμβατότητα της λειτουργικής κατηγορίας της οδού και της κατηγορίας σχεδιασμού, βάσει της οποίας έχει κατασκευαστεί, είναι ένα φαινόμενο που συναντάται σε πολλές περιπτώσεις εντός του αστικού χώρου.

Ένα παράδειγμα είναι η λεωφόρος Κηφισίας, η οποία είχε σχεδιαστεί ως άξονας ταχείας κυκλοφορίας και τελικά παρατηρούνται μεγάλες καθυστερήσεις και έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Ο λόγος που σημειώνονται οι κυκλοφοριακές συμφορήσεις είναι η προσέγγιση σε δυο μεγάλα προάστια, το Μαρούσι και την Κηφισιά, και η αύξηση της τοπικής κυκλοφορίας, αλλά υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που συμβάλλουν στην τωρινή κατάσταση. (Σιόλας,2001)

Ο σημαντικότερος παράγοντας που συμβάλει στην υποβάθμιση της λειτουργίας της οδού είναι η κατάργηση των παράπλευρων δρόμων και η συγκέντρωση εμπορικών χρήσεων, υπερτοπικού χαρακτήρα οι οποίες έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων, και αυξάνουν τον κυκλοφοριακό φόρτο.

Η λεωφόρος που σχεδιάστηκε για να συνδέει γρήγορα τα βόρεια προάστια με το κέντρο γίνεται σημείο συνάντησης καθώς συγκεντρώνει τα τελευταία χρόνια ολοένα και περισσότερα διασκεδαστήρια, κινηματογράφους, χώρους ψυχαγωγίας. Όμως η μετατροπή ενός μεγάλου τμήματος της λεωφόρου σε κοσμοσύχναστο «κέντρο», με υπερσυγκέντρωση εμπορικών κέντρων, υπουργείων, νοσοκομείων και άλλων σημαντικών χρήσεων έχει σοβαρές συνέπειες στη λειτουργία της πρωτεύουσας, καθώς στερεί από τα βόρεια προάστια τον σημαντικότερο άξονα σύνδεσής τους με το κέντρο. (Σιόλας,2001)

Τα τελευταία χρόνια η λεωφόρος Κηφισιάς συγκεντρώνει ολοένα και περισσότερα εμπορικά κέντρα. «Οι μελέτες κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων που υποβάλλουν δεν ελέγχονται. Προσπαθούν με αλχημείες να αποδείξουν ότι δεν θα υπάρχουν επιπτώσεις στην περιοχή», λέει ο κ. Αραβαντινός και προσθέτει ότι «Θα έπρεπε να έχει απαγορευθεί η δημιουργία νέων εμπορικών κέντρων, ιδίως στα σημεία όπου δεν υπάρχουν παράπλευροι δρόμοι». Λιαλιός,2007)

Πρόβλημα στη σωστή λειτουργία της λεωφόρου Κηφισιάς δεν δημιουργεί μόνο η υπερσυγκέντρωση εμπορικών χρήσεων, αλλά και το ότι επιτράπη στα καταστήματα να έχουν «πρόσωπο» στην λεωφόρο Κηφισιάς. Αποτέλεσμα είναι οι οδηγοί που θέλουν να επισκεφθούν τα καταστήματα να ελαττώνουν ταχύτητα και να ακυρώνουν τη δεξιά λωρίδα του δρόμου. Σημαντικό πρόβλημα στη λειτουργία της λεωφόρου προκαλεί και η κατάργηση των παραδρόμων. (Πολύδωρος, 2006)

Επίσης, με την αξιοποίηση των Ολυμπιακών ακινήτων και την επαναχρησιμοποίηση τους, πρόκειται να δημιουργηθούν και νέοι χώροι, εμπορικών κέντρων, υπερτοπικής σημασίας, με επιπτώσεις στην πολεοδομική ανάπτυξη και την κυκλοφοριακή οργάνωση της Αθήνας.

Με το Ν. 3342/2005 που ψήφισε η κυβέρνηση εκχωρούνται σε ιδιώτες επενδυτές από την ΟΛΥΜΠΙΑΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ Α.Ε. το Ολυμπιακό Γυμναστήριο Γαλασίου και το Διεθνές Κέντρο Ραδιοτηλεόρασης στο Μαρούσι για τη κατασκευή εμπορικών κέντρων. Με το Ν. 3377/2005 η αδειοδότηση εμπορικών κέντρων στην Αθήνα – σε αντίθεση με τη περιφέρεια – δεν οφείλει να λάβει υπόψη της την επίδραση στη τοπική οικονομία, την επίπτωση στο περιβάλλον και την επιβάρυνση από τις μετακινήσεις. (Πολύδωρος, 2006)

Δεν υπάρχει καμία μελέτη για τη χωροθέτηση ή τη πολεοδομική βιωσιμότητα των μεγάλων εμπορικών κέντρων στην Αθήνα και τα νέα εμπορικά κέντρα που ετοιμάζονται βρίσκονται σε κοντινή απόσταση με το υπάρχον Mall στο Μαρούσι. Αυτά τα MALL δεν ενσωματώνονται στη πόλη και θα ενισχύσουν τη γραμμική ανάπτυξη στις Λ. Βεΐκου, Κηφισίας κι Αττική Οδό, δηλαδή ότι το χειρότερο για τη βιωσιμότητα της πόλης. Συρρικνώνονται δηλαδή οι ελεύθεροι δημόσιοι χώροι και ο μόνος συνεκτικός δεσμός της πόλης θα είναι πλέον οι λεωφόροι που συνδέουν τεράστια εμπορικά κέντρα.

Ακόμα, η συγκέντρωση αυτών των χρήσεων θα επιφέρει και μεγάλες κυκλοφοριακές επιπτώσεις. (Πολύδωρος, 2006)

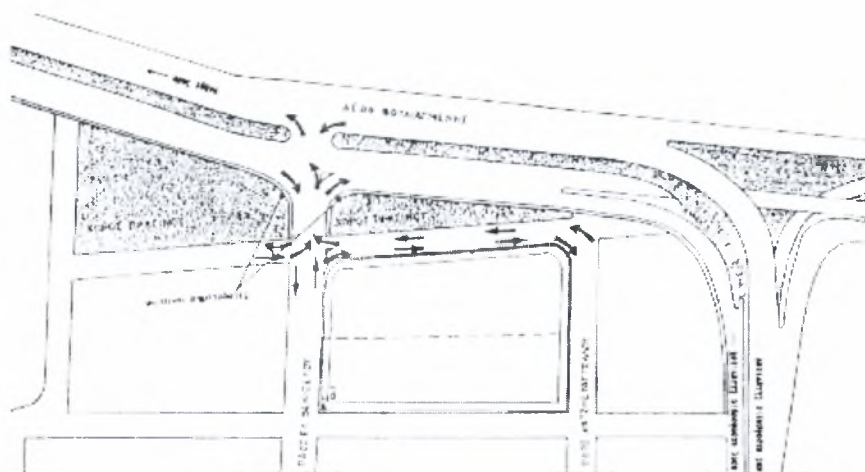
Στα επόμενα 8 έως 10 χρόνια δεν θα υπάρχει κανένας σταθμός ΜΕΤΡΟ κοντά στα σχεδιαζόμενα MALL, επομένως η εξάρτηση των επισκεπτών τους από το ΙΧ θα είναι σχεδόν ολοκληρωτική. Αυτό αντιστρατεύεται το διακηρυγμένο στόχο της σημερινής κυβέρνησης να αυξήσει στο 50% το μερίδιο των Δημόσιων Συγκοινωνιών στην Αθήνα.

Το Κέντρο Διαχείρισης Κυκλοφορίας του ΥΠΕΧΩΔΕ που μετράει σε 24ωρη βάση μετά τους Ολυμπιακούς τη κυκλοφορία στην Αθήνα, διαπιστώνει στη περίοδο 2005-2007 αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου στις Λ. Βεΐκου και Κηφισίας κατά 12% και 7% με αντίστοιχη αύξηση του κορεσμού (ουρών ΙΧ) στους σηματοδοτούμενους κόμβους τους. Πρόκειται για αρτηρίες που έχουν σχεδιαστεί για υπερτοπικές συνδέσεις και όχι για παρόδιες χρήσεις. (Πολύδωρος, 2006)

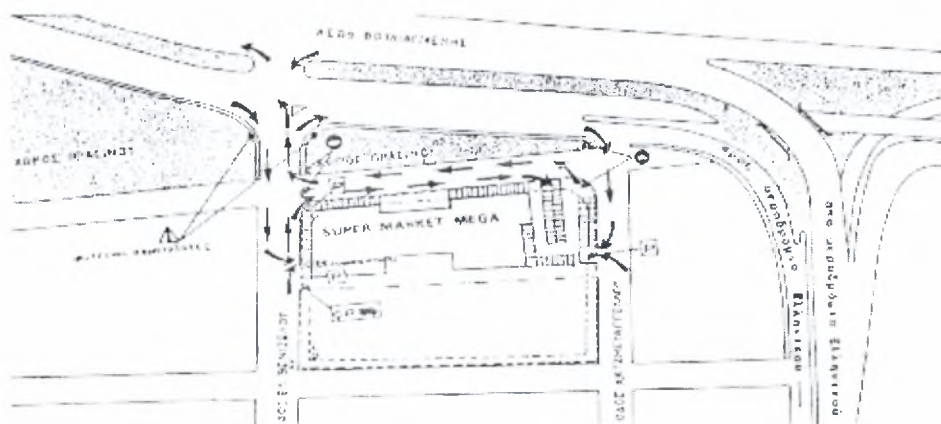
#### 1.3.3.3. Λεωφόρος Βουλιαγμένης και Οδός Πανόρμου

Πέρα από τα προβλήματα, που συναντώνται στην οδό από την προσέλευση εντατικών χρήσεων γης, όπως η αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου και η κυκλοφοριακή συμφόρηση, δημιουργούνται και επιπτώσεις σε ότι αφορά την πρόσβαση, τον εσωτερικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό και την θέση της χρήσης στο οικόπεδο.

Ένα πρώτο παράδειγμα αυτών των επιπτώσεων είναι το αποτέλεσμα της λειτουργίας μεγάλου super market στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης. (Μαράτου, 1992)



Σχεδιάγραμμα 2: Η κυκλοφοριακή κατάσταση στην Λ. Βουλιαγμένης πριν την εγκατάσταση του super market (Πηγή: Μαράτου, 1992)



Σχεδιάγραμμα 3: Η κυκλοφοριακή κατάσταση στην Λ. Βουλιαγμένης μετά την εγκατάσταση του super market. Διακρίνεται η κατάργηση του διαχωριστικού δαπέδου. (Πηγή: Μαράτου, 1992)

Στις παραπάνω εικόνες παρατηρείται η μεταβολή στην πρόσβαση στην λεωφόρο Βουλιαγμένης και στην πρόσβαση του super market. Ο αυξημένος φόρτος και η προσέλκυση πελατών στο super market, οδήγησε κάποιους στην απόφαση να καταργήσουν το διαχωριστικό της Λεωφόρου με την οδό Χατζηευαγγέλου έτσι ώστε να δημιουργηθεί μια νέα είσοδος για το super market. Αυτό σημαίνει ότι το εμπορικό έχει άμεση πρόσβαση σε οδό ταχείας κυκλοφορίας, χωρίς τον απαραίτητο σχεδιασμό για την ασφαλή κίνηση των αυτοκινήτων. Αυτό, δημιουργεί προβλήματα όχι μόνο στην κυκλοφορία αλλά και στην ασφάλεια των μετακινήσεων. Επιπρόσθετα, η θέση του νέου

εμπορικού καταστήματος δίνει την δυνατότητα της στάθμευσης επί των παραπλεύρων οδών που βρίσκονται στην είσοδο και την έξοδο της λεωφόρου (Ελ. Βενιζέλου, Χατζηευαγγέλου) δημιουργώντας με αυτόν τον τρόπο προβλήματα και σε αυτούς που κινούνται από και προς την Λεωφόρο Βουλιαγμένης. (Μαράτου,1992)

Άλλο παράδειγμα αντιθετικής παρόδιας χρήσης ως προς την λειτουργία της οδού είναι η χωροθέτηση άλλου μεγάλου super market στην οδό Πανόρμου, όπου δεν είχε προβλεφθεί χώρος στάθμευσης, αλλά ούτε έχει επιλυθεί η πρόσβαση από και προς την αρτηρία δημιουργώντας έτσι κυκλοφοριακά προβλήματα.

Η οδός Πανόρμου λειτουργεί ως παρακαμπτήριος του κόμβου των Αμπελοκήπων, συνδέοντας την Λεωφόρο Αλεξάνδρας με την Λεωφόρο Κηφισίας.



Σχεδιάγραμμα 4: Η θέση του super market στην οδό Πανόρμου (Πηγή:Μαράτου,1992)

Έτσι, με την κυκλοφοριακή συμφόρηση που παρατηρείται η λειτουργία της ως παρακαμπτήριος, αλλοιώνεται και μετατρέπεται σε συλλεκτήρια οδό που διοχετεύει την κίνηση των οχημάτων στην γύρω περιοχή. (Μαράτου,1992)

Από την παραπάνω παρουσίαση προκύπτει ότι για την διασφάλιση της λειτουργικότητας των αρτηριών εντός του αστικού χώρου, και την διατήρηση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος θα πρέπει να ακολουθούνται κάποιες στρατηγικές κατευθύνσεις. Για την επίτευξη αυτού του στόχου θα πρέπει να υπάρχει συσχετισμός της πληροφορίας που χρησιμοποιείται στον πολεοδομικό και στο κυκλοφοριακό σχεδιασμό, καθώς και στις μελέτες οδοποιίας για να αντιμετωπιστούν οι αρνητικές επιπτώσεις και να είναι ο χώρος πολλαπλά λειτουργικός.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

# ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ: Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

### 2.1 Διεθνές και Ευρωπαϊκό Πλαίσιο

#### 2.1.1 Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου

Αφότου τέθηκε σε ισχύ η ευρωπαϊκή οικονομική και νομισματική ένωση (ΟΝΕ), η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση σημείωσε σημαντική πρόοδο. Με την αυξανόμενη οικονομική και κοινωνική συνοχή, τα εσωτερικά σύνορα της Κοινότητας, χάνουν ολοένα και περισσότερο τον διαχωριστικό τους χαρακτήρα, και αναδεικνύονται στενότερες σχέσεις και αλληλεπιδράσεις μεταξύ των πόλεων και των περιφερειών των κρατών μελών.

Αυτό σημαίνει, μεταξύ άλλων ότι τα αποτελέσματα των περιφερειακών, εθνικών και κοινοτικών σχεδίων σε μια χώρα, μπορούν να συνεπάγονται σημαντικές επιπτώσεις και στην χωρική διάρθρωση και την οικιστική οργάνωση άλλων χωρών. Κατά την άσκηση των κοινοτικών πολιτικών στο μέλλον θα πρέπει να λαμβάνονται έγκαιρα υπόψη οι χωρικές επιπτώσεις τους, και με αυτό τον τρόπο η χωροταξία μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα στην αποφυγή μεγάλων περιφερειακών ανισοτήτων. (Σ.Α.Κ.Χ.,σελ.7)

Οι εθνικές πολιτικές χωρικής ανάπτυξης των κρατών μελών, και οι τομεακές πολιτικές της ΕΕ, όπου ο χώρος αντιμετωπίζεται ενιαία, απαιτούν σαφείς, κατευθύνσεις χωρικής ανάπτυξης. Οι κατευθύνσεις αυτές δίνονται από το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου.

Οι μακροπρόθεσμες τάσεις χωρικής ανάπτυξης στον ευρωπαϊκό χώρο επηρεάζονται κυρίως από τρεις παράγοντες:

- Την προοδευούσα οικονομική ολοκλήρωση και την αυξανόμενη συνεργασία των κρατών μελών.

- Την αυξανόμενη σημασία των τοπικών και περιφερειακών διοικητικών οργάνων, και τον ρόλο τους στην χωρική ανάπτυξη και
- Την αναμενόμενη διεύρυνση της ΕΕ και την ανάπτυξη σχέσεων με τους γείτονές της. (Σ.Α.Κ.Χ.,σελ.7)

Το Σ.Α.Κ.Χ. δίνει την δυνατότητα διεύρυνσης του τρόπου αντιμετώπισης των χωρικών προβλημάτων και στοχεύει στην γενική κατάσταση που επικρατεί στο ευρωπαϊκό έδαφος και ταυτόχρονα παρέχει την δυνατότητα να λαμβάνονται υπόψη οι αναπτυξιακές ευκαιρίες που αναδύονται σε κάθε περιφέρεια. Οι νέες μορφές συνεργασίας που προτείνονται στο Σ.Α.Κ.Χ., θα πρέπει οι τομεακές πολιτικές που εφαρμόζονταν μέχρι σήμερα, στο μέλλον να συνεργάζονται εφόσον αφορούν την ίδια χωρική οντότητα. Επίσης η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, θεωρεί κρίσιμο παράγοντα στην υλοποίηση των προτάσεων του Σ.Α.Κ.Χ. την ενεργό συμμετοχή των πόλεων και των περιφερειών. Με τον τρόπο αυτό υλοποιείται η αρχή της επικουρικότητας, η οποία είναι από τις βασικές αρχές στην διαμόρφωση των ευρωπαϊκών πολιτικών. (Σ.Α.Κ.Χ.,σελ.8)

#### 2.1.1.1 Βασικοί Στόχοι του Σ.Α.Κ.Χ.

Με δεδομένες τις υφιστάμενες περιφερειακές ανισότητες, και τις αντιθετικές χωρικές επιπτώσεις των κοινοτικών πολιτικών όλοι οι υπεύθυνοι για το σχεδιασμό θα πρέπει να προσανατολίζονται στις κατευθύνσεις της χωρικής ανάπτυξης. Το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου προσανατολίζεται στον στόχο της ΕΕ για την βιώσιμη ανάπτυξη, με κύριο άξονα την οικονομική και κοινωνική συνοχή. Αυτό, σημαίνει ότι οι επιπτώσεις στην οικονομία και την κοινωνία από την υλοποίηση των κοινοτικών πολιτικών, θα πρέπει να είναι συμβατές με τις περιβαλλοντικές και πολιτιστικές λειτουργίες του χώρου, συμβάλλοντας έτσι σε μια αειφόρο και ισορροπημένη ανάπτυξη σε χωρικά σύνολα. (Σ.Α.Κ.Χ.,σελ.11)

Δημιουργείται έτσι ένα τρίγωνο στόχων, σχετικά με την ευρωπαϊκή πολιτική και περιλαμβάνει:

- 1) την οικονομική και κοινωνική συνοχή,

- 2) την προστασία των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς, και
- 3) την περισσότερο ισόρροπη ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού χώρου.

Η συμβολή των πολιτικών χωρικής ανάπτυξης συνίσταται στην προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης στην ΕΕ μέσω μιας ισόρροπης χωρικής οργάνωσης. Οι υπουργοί χωροταξίας, το 1994 συμφώνησαν ως προς τους τρεις στόχους τους οποίους θα ακολουθούσαν για την χωρική ανάπτυξη της ΕΕ:

- Ανάπτυξη ενός ισόρροπου και πολυκεντρικού αστικού συστήματος και μιας νέας σχέσης πόλης – υπαίθρου.
- Εξασφάλιση ισότητας πρόσβασης στις υποδομές και την γνώση και
- Αειφόρος ανάπτυξη, και προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς. (Σ.Α.Κ.Χ.,σελ.11)

Οι τρεις αυτοί στόχοι αποτελούν τους στόχους του Σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου. Οι στόχοι αυτοί θα πρέπει να επιδιώκονται από τα ευρωπαϊκά όργανα, καθώς και από τις κυβερνήσεις και τις αρχές της τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης.

Το Σ.Α.Κ.Χ. διαμηνύει, ένα όραμα για την οργάνωση του χώρου της ΕΕ το μέλλον. Στο πλαίσιο των στόχων και των κατευθύνσεων του, προσφέρει ένα πλαίσιο αναφοράς για δράσεις και μέτρα των δημοσίων και ιδιωτικών φορέων λήψης αποφάσεων με επιπτώσεις στο χώρο. Πέραν αυτού, το Σ.Α.Κ.Χ. θα πρέπει να λειτουργήσει ως ένα μήνυμα για την ευρεία συμμετοχή του κοινού στον πολιτικό διάλογο σχετικά με τις αποφάσεις που λαμβάνονται σε ευρωπαϊκό επίπεδο και τις επιπτώσεις τους στις πόλεις και τις περιφέρειες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (Σ.Α.Κ.Χ.,σελ.12)



## **2.2 Σχεδιασμός Χρήσεων Γης και Μεταφορών στο Εξωτερικό**

Στον Ευρωπαϊκό χώρο μπορούν να διακριθούν τρία πλαίσια εφαρμογής πολεοδομικού σχεδιασμού. Το πρώτο είναι ένα απολύτως συγκεντρωτικό σύστημα, ασχέτως αν στον σχεδιασμό υπάρχουν και άλλοι φορείς. Το δεύτερο εμφανίζει μια ισορροπία στην ανάληψη ευθυνών και αρμοδιοτήτων ανάμεσα στα διαφορετικά επίπεδα διακυβέρνησης. Το τρίτο είναι το εντελώς αποκεντρωμένο σύστημα, παρέχοντας πλήρη αυτονομία σε κάθε επίπεδο διακυβέρνησης. Σε μερικές χώρες τα σχέδια είναι μόνο κάποιες κατευθυντήριες αρχές, σε άλλες είναι νόμοι που πρέπει να εφαρμοστούν.

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν οι διαφορές και οι ομοιότητες μεταξύ των εθνικών συστημάτων άσκησης πολεοδομικού σχεδιασμού σε χώρες της Ευρώπης. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποκτά τον θεσμικό του χαρακτήρα, μέσα από την ενσωμάτωσή του στην νομοθεσία. Τα βασικά σημεία της νομοθεσίας κάθε χώρας διαφέρουν, και αυτό είναι δυνατό να επηρεάζει την διαμορφωμένη πολιτική που ακολουθείται για τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Ακόμα, η εφαρμογή του σχεδιασμού είναι αρμοδιότητα διαφορετικών επιπέδων εξουσίας και το γεγονός αυτό διαμορφώνει με την σειρά του την πολιτική που θα ακολουθηθεί στο σχεδιασμό. (Banister, 1995)

Ξεκινώντας, πρέπει να σημειωθούν οι διαφορές που παρατηρούνται στην νομοθεσία και στην διοικητική δομή κάθε χώρας, διαφορές που προκύπτουν, κυρίως, λόγω της ιστορικής εξέλιξης κάθε χώρας. Μελέτες (Newman) αναφέρουν ότι το κεντρικό σημείο στις διαφορές που παρατηρούνται στην δομή της νομοθεσίας πολεοδομικού σχεδιασμού, σχετίζεται με την ισορροπία αρμοδιοτήτων μεταξύ κεντρικής και τοπικής διοίκησης. (Banister, 1995)

Οι διαφορές αυτές μπορούν να διαπιστωθούν εξετάζοντας το Σύνταγμα κάθε χώρας, διακρίνοντας 4 βασικά «μοντέλα» συνταγματικής δομής, στις Ευρωπαϊκές χώρες καθώς και το μοντέλο της Αμερικής. Παρακάτω παρουσιάζονται κατά σειρά το αμερικανικό μοντέλο και τα ευρωπαϊκά μοντέλα, το Βρετανικό, το Γαλλικό, το Γερμανικό και το Σκανδιναβικό. Τέλος, παρατίθεται και ένα μια νέα πρόταση συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού από μια περιοχή της Κίνας, με αξιόλογο ενδιαφέρον ως προς την περιβαλλοντική ευαισθησία των πολιτικών.

### 2.2.1 Αμερικανικό μοντέλο

Οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής είναι μια ομοσπονδιακή ένωση 50 πολιτειών και είναι το παλαιότερο ομοσπονδιακό κράτος.

Το αμερικανικό μοντέλο, πρεσβεύει την πλήρη αποκέντρωση της διοικητικής δομής της χώρας και ορίζει τρία επίπεδα διακυβέρνησης:

- Την ομοσπονδιακή κυβέρνηση,
- Την κυβέρνηση της κάθε πολιτείας και
- Τις τοπικές κυβερνήσεις. (Cullingworth, 1997)

Οι τοπικές κυβερνήσεις με την σειρά τους χωρίζονται σε δυο υποκατηγορίες: α) τις επαρχίες (counties) και β) τις δημοτικές αρχές.

Η Ομοσπονδιακή κυβέρνηση έχει την δυνατότητα να ασκεί τις τρεις εξουσίες, την νομοθετική, την εκτελεστική και την δικαστική. Ακόμα, τα θέματα εθνικής σημασίας όπως η ασφάλεια, η οικονομική ανάπτυξη, η περιβαλλοντική πολιτική είναι αρμοδιότητα του κράτους, θεσπίζοντας το πλαίσιο μέσα στο οποίο οι παραπάνω πολιτικές εφαρμόζονται. (Dear, Scott, 1981)

Οι πολιτειακές κυβερνήσεις αποτελούν το σημαντικότερο σώμα στην διαμόρφωση του πλαισίου της καθημερινής ζωής των Αμερικανών. Κάθε πολιτεία έχει το δικό του σύνταγμα, την δική του κυβέρνηση και την δικό του νομοθετικό πλαίσιο. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να παρατηρούνται μεγάλες διαφορές στην νομοθεσία και την άσκηση πολιτικών σε ζητήματα όπως η εκπαίδευση, η υγεία, η ιδιοκτησία και άλλα.

Το ανώτερο όργανο κάθε πολιτείας είναι ο κυβερνήτης, αιρετός εκλεγμένος από τους πολίτες της εκάστοτε πολιτείας. Ακόμα, κάθε πολιτεία διαθέτει ένα εκλεγμένο νομοθετικό σώμα του οποίου τα μέλη αποτελούν τους αντιπροσώπους των πολιτών.

Κάθε πολιτεία, διαθέτει επίσης το δικό του δικαστικό σύστημα και σε μερικές πολιτείες, τα μέλη των δικαστηρίων και των ανώτερων δικαστηρίων είναι εκλεγμένα από τους πολίτες ενώ σε άλλες τα μέλη αυτά είναι διορισμένα από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση. (Cullingworth, 1997)

Οι τοπικές κυβερνήσεις μπορούν να έχουν ως εκτελεστικά όργανα είτε τις δημοτικές αρχές, είτε τα διοικητικά όργανα των counties. Τον κύριο ρόλο για την διοικητική ηγεσία των τοπικών κυβερνήσεων τον έχουν οι επαρχιακές (county) αρχές, οι οποίες έχουν και την δυνατότητα να θεσμοθετούν για θέματα όπως η κυκλοφορία, η δημόσια ασφάλεια, ενώ έχουν και την εξουσία να επιβάλλουν φορολογία και να έχουν τον έλεγχο των σωμάτων ασφαλείας.

Ο σχεδιασμός των χρήσεων γης είναι ενταγμένος μέσα σε αυτό το πλαίσιο διοικητικής μορφής, και αντιμετωπίζεται διαφορετικά από κάθε διοικητική βαθμίδα.

Οι εξουσίες που έχουν οι διαφορετικές διοικητικές βαθμίδες τους δίνουν την δυνατότητα να σχεδιάζουν ανεξάρτητα, και προς ίδιον όφελος, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να επιτευχθεί μια μορφή ολοκληρωμένου σχεδιασμού. Έτσι, στην Αμερική ο σχεδιασμός των χρήσεων γης αντιμετωπίζει προβλήματα στην εφαρμογή του και έρχεται αντιμέτωπος με τομεακά προγράμματα ανάπτυξης, και παρατηρείται μια σύγκρουση μεταξύ των συμφερόντων της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και της ευημερίας του κοινωνικού συνόλου. (Cullingworth, 1997)

Επίσης, το αποκεντρωμένο σύστημα διακυβέρνησης που υπάρχει στις Η.Π.Α. δίνει την δυνατότητα ανάπτυξης του συμμετοχικού σχεδιασμού, καθώς πολλές κοινωνικές ομάδες, επιστημονικοί σύλλογοι, τοπικές οργανώσεις και οικονομικοί φορείς των περιοχών επιρροής των σχεδίων χρήσεων γης, συμμετέχουν και διαμορφώνουν την πολιτική που ακολουθείται στον τομέα των χρήσεων γης.

Κάτι ανάλογο συμβαίνει και με το συγκοινωνιακό σχεδιασμό στην Αμερική. Κάθε πολιτεία είναι αρμόδια για τον σχεδιασμό και την κατασκευή των μεταφορικών υποδομών και την εξέλιξη του συστήματος μεταφορών εντός των διοικητικών ορίων της. Ακόμα, οι επενδύσεις, η λειτουργία και η εκμετάλλευση των μεταφορικών υποδομών έχουν μεγάλη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα αλλά οι κρατικές υπηρεσίες μπορούν και παρεμβαίνουν σε θέματα που προκύπτουν όπως η λειτουργικότητα των αρτηριών, οι επιπτώσεις στο περιβάλλον κτλ. (Hall, Hall, 2002)

Επίσης, οι κατώτερες διοικητικές βαθμίδες, έχουν την αρμοδιότητα για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό στις πόλεις και τα προάστια, προάγοντας τις αστικές μεταφορές και τα δίκτυα αστικών συγκοινωνιών. Οι τοπικές κυβερνήσεις, έχουν την

δυνατότητα έγκρισης τοπικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, και παρεμβάσεων και επίσης είναι αρμόδιες για την εκπόνηση επιχειρησιακών σχεδίων για τις αστικές μεταφορές.

### 2.2.2 Βρετανικό Μοντέλο

Το Βρετανικό μοντέλο ξεχωρίζει γιατί είναι απομονωμένο από την δομή των άλλων. Το σύστημα διοίκησης στην Αγγλία μπορεί να χαρακτηριστεί ως διττό σύστημα. Αυτό σημαίνει ότι οι κεντρικές εξουσίες βάζουν νομικά και οικονομικά όρια στις τοπικές διοικήσεις και έχουν κυρίως ρόλο επιβλέποντα ενώ αντίθετα, οι τοπικές αρχές λειτουργούν ως το μέσο εφαρμογής των κρατικών πολιτικών και η χρηματοδότηση τους γίνεται κυρίως από κρατικά κονδύλια. Ακόμα, η δομή της διοικητικής εξουσίας στην Αγγλία είναι διαμορφωμένη με τέτοιο τρόπο ώστε τα επίπεδα εξουσίας να είναι το περισσότερο δυνατό διακριτά και αυτό παρέχει την δυνατότητα στις τοπικές αρχές να λειτουργούν καλύτερα ως προς την παροχή υπηρεσιών στους πολίτες, σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στην Ελλάδα όπου οι εκάστοτε τοπικές αρχές λειτουργούν με σκοπιμότητες.

Στην Βρετανία, και ειδικότερα στην Αγγλία, ο σχεδιασμός γίνεται σε τρία στάδια. Στο πρώτο στάδιο, οι τοπικές κυβερνήσεις συγκροτούν μια επιτροπή, η οποία είναι αρμόδια για την γνωμοδότηση των οποιονδήποτε επενδυτικών – αναπτυξιακών προτάσεων γίνονται στην περιοχή τους. (Newman, Thornley, 1996)

Η επιτροπή αυτή ασκεί έλεγχο στην πρόταση που υποβάλλεται στο τοπικό συμβούλιο, και ένα από τα όργανά της είναι μια συμβουλευτική ομάδα, συγκροτημένη από επιστημονικό προσωπικό, το οποίο καταθέτει την τελική έκθεση για την γνωμοδότηση. (Newman, Thornley, 1996)

Στην συνέχεια, η επιτροπή αυτή εκπονεί ένα σχέδιο χρήσεων γης, το οποίο αφορά την περιοχή όπου γίνεται η επένδυση, όμως το σχέδιο αυτό δεν έχει κανονιστικό χαρακτήρα. Τα σχέδια αυτά ονομάζονται development plans, και χωρίζονται σε δυο κατηγορίες:

- Η πρώτη κατηγορία αφορά τα σχέδια, στρατηγικού χαρακτήρα, τα οποία εκπονούνται από τις επαρχίες – counties και
- Η δεύτερη κατηγορία αφορά τα σχέδια που υποβάλλονται από τις τοπικές κυβερνήσεις. (Taylor, 1998)

Τα σχέδια που υποβάλλονται από τις τοπικές κυβερνήσεις, όπως αναφέραμε παραπάνω δεν έχουν κανονιστικό χαρακτήρα αλλά πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τις Γενικές Στρατηγικές Κατευθύνσεις για το Σχεδιασμό, που διαμορφώνονται από την κεντρική κυβέρνηση και αφορούν τις κατευθύνσεις σε θέματα εθνικής σημασίας.

Ακόμα, οι τοπικές αρχές έχουν την αρμοδιότητα να θεσπίζουν νόμους για την περιοχή επιρροής τους, και υποβάλλουν και οι ίδιες στρατηγικές οδηγίες για το σχεδιασμό, στο συγκεκριμένο χώρο. Ακόμα, τα σχέδια που παράγονται από τις τοπικές κυβερνήσεις δεν χρειάζονται την έγκριση της κεντρικής κυβέρνησης, αλλά αυτή έχει την δυνατότητα να παρέμβει στην διαδικασία του σχεδιασμού, και να προτείνει διαφορετική κατεύθυνση από αυτήν που προτείνει η τοπική αρχή στην σύναξη ενός development plan. (Imrie, Thomas, 1999)

Έτσι, παρόλο που τα development plan, αντιμετωπίζουν και άλλα ζητήματα βαρύνουσας σημασίας, όπως οι μετακινήσεις που θα δημιουργηθούν και οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις, πέρα από τα ζητήματα των χρήσεων γης, η εφαρμογή τους διέπεται από ένα πολύπλοκο σύστημα, λόγω του μη κανονιστικού τους χαρακτήρα. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την έλλειψη σημαντικών σχεδίων εξαιτίας της παρεμβατικότητας από άλλους, και την αλλοίωση των σχεδίων.

Στην Βρετανία, όπως στον σχεδιασμό των χρήσεων γης, έτσι και στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό διακρίνουμε δυο επίπεδα λήψης αποφάσεων: την κεντρική κυβέρνηση και τις τοπικές κυβερνήσεις. (Newman, Thornley, 1996)

Σε κεντρικό επίπεδο, μέχρι το 2001, την πλήρη αρμοδιότητα για τον συγκοινωνιακό σχεδιασμό στην Βρετανία, είχε το αντίστοιχο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Μεταφορών και Περιφερειών. Αργότερα, δημιουργήθηκε το Υπουργείο Μεταφορών, Τοπικής Αυτοδιοίκησης και Περιφερειών, του οποίου αρμοδιότητες είναι ο σχεδιασμός της πολιτικής των μεταφορών, και θέματα που μπορούν να έχουν επιπτώσεις στον σχεδιασμό των χρήσεων γης, και τις τοπικές αυτοδιοικήσεις.

Η δομή του βρετανικού κράτους, έχει ιδιαίτερη μορφή καθώς περιλαμβάνει διαφορετικές εθνότητες, οι οποίες έχουν τοπικούς αντιπροσώπους στην Βουλή. Αυτό δίνει την δυνατότητα να έχουν και ξεχωριστά όργανα για την εφαρμογή πολιτικών σε τομείς όπως το περιβάλλον, ο τουρισμός και οι μεταφορές. Έτσι, η Ουαλία, η Βόρειος

Ιρλανδία και η Σκωτία έχουν ίδιες υπηρεσίες και διοικητικά όργανα για τον σχεδιασμό των μεταφορών και συγκεκριμένα η Βόρειος Ιρλανδία έχει και διαφορετικό νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με τις μεταφορές.

Την διαχείριση των συγκοινωνιακών υποδομών έχουν κρατικές υπηρεσίες όπως η Διεύθυνση Αυτοκινητοδρόμων (Highway Agency), η οποία είναι υπεύθυνη για την κατασκευή και την συντήρηση των εθνικών αξόνων. Ακόμα, υπάρχει η Διεύθυνση Ελέγχου Οχημάτων, κάτι αντίστοιχο με το ελληνικό Κ.Τ.Ε.Ο., η οποία είναι αρμόδια για τον έλεγχο ασφαλείας των οχημάτων σε ετήσια βάση και υπάρχουν και αντίστοιχες υπηρεσίες για το σιδηροδρομικό δίκτυο μεταφορών.

Αξίζει να σημειωθεί, ότι στον σχεδιασμό των μεταφορών, υπάρχει συνεργασία μεταξύ των φορέων στην Βρετανία, όπως είναι το Υπουργείο Μεταφορών, η Επιτροπή Συνδυασμένων Μεταφορών και άλλα Υπουργεία.. (Newman, Thornley, 1996)

Η μερική αυτονομία όμως των τοπικών κυβερνήσεων δίνει την δυνατότητα σε αυτές να υλοποιούν προγράμματα ανάπτυξης συστημάτων μεταφορών και ειδικότερα στην προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας και των σιδηροδρομικών μεταφορών. Όπως αναφέρθηκε στον σχεδιασμό των χρήσεων γης, οι τοπικές αρχές έχουν την αρμοδιότητα εκπόνησης Αναπτυξιακών Σχεδίων (development plans) με τα οποία καθορίζουν στρατηγικές κατευθύνσεις για τον σχεδιασμό των μεταφορών.

Ακόμα, εντός των αρμοδιοτήτων των τοπικών κυβερνήσεων είναι η συντήρηση και η κατασκευή του τοπικού οδικού δικτύου, ο έλεγχος της στάθμευσης και η γνωμοδότηση για την χωροθέτηση και λειτουργία ενός χώρου στάθμευσης, και τέλος η οικονομική πολιτική που ακολουθείται στην δημόσια συγκοινωνία. (Imrie, Thomas, 1999)

### **2.2.3 Γαλλικό Μοντέλο**

Στο Γαλλικό μοντέλο, η δομή της διοικητικής εξουσίας είναι πιο συγκεντρωτική, δημιουργώντας στενούς δεσμούς μεταξύ της κεντρικής εξουσίας και των τοπικών αρχών. Έτσι, οι τοπικές αρχές δεν διαθέτουν μεγάλη αυτοδυναμία και υπάρχει μεγάλη εξάρτηση από την δυνατότητα χρηματοδότησης της κεντρικής διοίκησης. Ακόμα, το μοντέλο αυτό ακολουθείται από τις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες, λόγω των εκστρατειών του

Ναπολέοντα, και την εισαγωγή στην νομοθεσία των κατακτημένων περιοχών των γαλλικών νόμων. (Ferreira, 1981)

Η συγκεντρωτική δομή του Γαλλικού κράτους, άρχισε να διαφοροποιείται από τα μέσα της δεκαετίας του '80 και έπειτα. Τότε, άρχισε μια μεταβίβαση αρμοδιοτήτων, σχετικά με τον χωροταξικό σχεδιασμό, προς τις τοπικές κυβερνήσεις με το νόμο «Code de l'Urbanisme et de l'Habitat».

Στο γαλλικό σύστημα, συναντάμε τέσσερα επίπεδα εξουσίας, που συμμετέχουν στην διαμόρφωση της πολιτικής του χωρικού σχεδιασμού. Τα επίπεδα αυτά είναι:

- Το κράτος,
- Οι περιφέρειες,
- Οι Departemens (νομοί??)
- Οι κοινότητες - δήμοι.

Το κράτος είναι αρμόδιο για τον καθορισμό των εθνικών πολιτικών και μπορεί να κατευθύνει την Πολιτική Μεταφορών και τις Εθνικές Στρατηγικές Κατευθύνσεις για τον Σχεδιασμό. Οι περιφέρειες έχουν στην αρμοδιότητά τους την εκπόνηση χωροταξικών σχεδίων ενώ οι νομοί και οι κοινότητες δεν έχουν αρμοδιότητες για την εκπόνηση σχεδίων χρήσεων γης, αλλά μπορούν να επηρεάσουν τον σχεδιασμό τους έμμεσα, με την υποβολή προτάσεων σε τομείς όπως οι μεταφορές, η βιομηχανία ή ο τουρισμός. (Ferreira, 1981)

Αυτό το σύστημα λειτουργούσε μέχρι το '90. Τότε δημιουργείται ένα δίδυμο μελετών οργάνωσης του χώρου, που είναι αρμοδιότητα των κοινοτήτων πλέον η εκπόνησή τους. Το πρώτο μέρος είναι τα «Schema Directeurs», τα οποία γίνονται από τους δήμους, και αποτελούν στρατηγικού χαρακτήρα μελέτες χρήσεων γης. Ακόμα, οι μελέτες αυτές τις περισσότερες φορές γίνονται σε διαδημοτική συνεργασία, περιλαμβάνοντας και τους όμορους δήμους εκτός από τον δήμο μελέτης, ενώ και οι κρατικοί οργανισμοί έχουν συμβουλευτικό ρόλο.

Το δεύτερο στάδιο είναι τα «Plan d'Occupation du Sols», τα οποία είναι μελέτες που καθορίζουν αυστηρές ζώνες, χρήσεων, και είναι στην αρμοδιότητα των τοπικών αρχών. (Βλαστός, 2006)

Η Γαλλία, ίσως είναι η μοναδική Ευρωπαϊκή χώρα όπου έχει θεσπίσει ένα νομοθετικό πλαίσιο το οποίο προωθεί τον συνδυασμένο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Στα νομοθετικά κείμενα 2003-1208/13.12.2000 «'Solidarite et renouvellement urbain – αστική ανανέωση και αλληλεγγύη», και 2003-590/2.7.2003 «Urbanisme et Habitat – Πολεοδομία και Κατοικία» γίνεται σαφές ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός, οι αστικές συγκοινωνίες και η οδική κυκλοφορία αποτελούν ένα ενιαίο σύστημα, και έτσι ο συνδυασμένος σχεδιασμός τους είναι επιβεβλημένος. Ακόμα, οι δύο αυτοί νόμοι κάνουν υποχρεωτική την εκπόνηση των Σχεδίων Περιφερειακής Συνοχής (Schemas de Coherence Territoriale- SCoT). Τα τελευταία περιλαμβάνουν Σχέδια Βιώσιμης Ανάπτυξης και Διαχείρισης όπου προσδιορίζονται οι στόχοι για την οικονομική ανάπτυξη, την κυκλοφοριακή οργάνωση, την πολιτική μεταφορών και στάθμευσης για τους οικισμούς. (Βλαστός,2006)

Ένα παράδειγμα εφαρμογής των παραπάνω σχεδίων συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού είναι η πόλη Ορλεάνη. Η πόλη αυτή βρίσκεται σε απόσταση μιας ώρας από το Παρίσι, και μερικά βασικά χαρακτηριστικά όπως δίνονται από τον Βλαστό (2006) είναι:

- ✦ Η αύξηση των παλινδρομικών κινήσεων μεταξύ κέντρου και περιφέρειας καθώς σχεδόν 60% του πληθυσμού εργάζεται σε διαφορετικό τόπο από τον τόπο κατοικίας, σε σχέση με το 1982 (53%)
- ✦ Το εμπορικό κέντρο της πόλης συγκεντρώνει πάνω από το ένα τρίτο των κεντρικών λειτουργιών
- ✦ Παρουσιάζεται μεγάλη χρήση του Ι.Χ. για τις μετακινήσεις καθώς έχουμε 62% με Ι.Χ., 15% με δημόσια συγκοινωνία, 6% με δίκυκλα και 16% με περπάτημα.

Η στρατηγική που επιλέχθηκε για την πόλη ήταν να διαμορφωθεί η μελλοντική αστική ανάπτυξη με πολυκεντρικό τρόπο, βασισμένη στην μορφολογία του δικτύου τραμ. Στόχοι αυτής της στρατηγικής ήταν: α) η συγκράτηση της αστικής εξάπλωσης, β) η ενίσχυση της ελκυστικότητας του κέντρου και γ) η επέκταση σε προαστιακά κέντρα με άξονα το δίκτυο του τραμ. (Βλαστός,2006)

Μερικές από τις πολιτικές που ακολουθούνται για την επίτευξη αυτών των στόχων είναι η πριμοδότηση των επεκτάσεων κοντά στους κόμβους δημόσιας



συγκοινωνίας, η βελτίωση του κέντρου με τη δημιουργία πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας και περιορισμό του αυτοκινήτου στο κέντρο και εφαρμογή προγράμματος κατασκευής πολυκατοικιών. (Βλαστός,2006)

#### 2.2.4 Γερμανικό Μοντέλο

Το γερμανικό μοντέλο θεωρείται ως ανεξάρτητο παρακλάδι του Γαλλικού, και υιοθετείται από την Γερμανία, την Αυστρία και την Ελβετία. Και στα δυο μοντέλα παρατηρείται μεγάλη νομική κωδικοποίηση, αλλά η διαφορά βρίσκεται στην ιστορική εξέλιξη των χωρών. Στην Γερμανία, δεν υπήρχε θεσμικό κράτος ούτως ώστε να δημιουργήσει ένα ορθολογικό νομοθετικό σύστημα. Αργότερα, μετά από σειρά πολιτικών γεγονότων, η Γερμανία απέκτησε το δικό της Σύνταγμα, δημιουργώντας έτσι ένα νέο μοντέλο. (Sieber,2001)

Στο γερμανικό μοντέλο δίνεται μεγάλη σημασία στην εφαρμογή των νόμων. Έτσι, διαμορφώνει με σαφή τρόπο τις αρμοδιότητες μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διοίκησης, δημιουργώντας ένα Ομοσπονδιακό μοντέλο διοίκησης. Το κεντρικό κράτος μοιράζεται τις εξουσίες του με τα τοπικά κρατίδια, τα οποία έχουν τους δικούς τους νόμους και τους δικούς τους αντιπροσώπους στην κεντρική εξουσία. Ακόμα, παρατηρούνται διαφορετικές δομές και μεταξύ των κρατιδίων και ειδικότερα στον τρόπο με τον οποίο μοιράζονται τις αρμοδιότητές τους με τα κατώτερα στρώματα εξουσίας.

Μετά την ένωση του Γερμανικού κράτους, εδραιώθηκε ένα σταθερό συνταγματικό πλαίσιο, και μια πολύ αποκεντρωμένη διοικητική δομή. Τα κρατίδια ήταν πλήρως ανεξάρτητα στην διαδικασία λήψης αποφάσεων και είχαν στην αρμοδιότητα τους την θέσπιση νόμων. (Sieber,2001)

Ο ρόλος της κεντρικής εξουσίας ήταν να θέτει τις Στρατηγικές Κατευθύνσεις, για θέματα σχεδιασμού και άλλα εθνικής σημασίας θέματα. Οι Κατευθύνσεις αυτές, διαμόρφωναν το πλαίσιο μέσα στο οποίο τα κρατίδια μπορούν να διαμορφώνουν νόμους με κοινή βάση. Ο χωρικός σχεδιασμός στη Γερμανία ρυθμίζεται κατά κύριο λόγο από τον Ομοσπονδιακό Χωροταξικό νόμο. (Sieber,2001)

Αμέσως μετά βρίσκεται ο περιφερειακός σχεδιασμός των ομόσπονδων κρατιδίων, ο οποίος στοχεύει στην ισόρροπη ανάπτυξη της περιφέρειας. Ακόμα, τα κρατίδια έχουν

την αρμοδιότητα να εκπονούν χωροταξικά σχέδια και προγράμματα προστασίας του περιβάλλοντος, όμως τα χωροταξικά πρέπει να υιοθετούν τις κατευθύνσεις το Εθνικού Πλαισίου Περιφερειακού Σχεδιασμού. (Οικονόμου,2005)

Στην τελευταία βαθμίδα εξουσίας, βρίσκονται οι τοπικές αυτοδιοικήσεις. Οι τοπικές αρχές είναι αρμόδιες για την σύνταξη δυο ειδών πολεοδομικών σχεδίων, τα οποία διακρίνονται σε δυο κατηγορίες: i) τα Σχέδια Χρήσεων γης που είναι προπαρασκευαστικά και ii) τα Σχέδια Δόμησης, που είναι δεσμευτικά πολεοδομικά σχέδια.

Η πρώτη μελέτη, καθορίζει σε στρατηγικό επίπεδο τις χρήσεις γης στον δήμο, και δεν αποτελεί εντελώς δεσμευτικό σχέδιο. Η δεύτερη είναι περισσότερο κανονιστικού χαρακτήρα και πρέπει πάντα να εναρμονίζεται με τις οδηγίες του πρώτου, στρατηγικού σχεδίου. Ακόμα, αυτή η δεύτερη μελέτη, καθορίζει τους Σ.Δ., το ύψος των κτιρίων, την αρτιότητα, τα εμβαδά και λοιπά πολεοδομικά στοιχεία. (Αραβαντινός,1997:213)

Σε αυτό το σημείο να σημειώσουμε ότι το γερμανικό μοντέλο παρουσιάζει πολλές ομοιότητες ως προς την κατηγοριοποίηση των σχεδίων με το σύστημα στην χώρα μας, ενώ η σημαντικότερη διαφορά είναι στα αρμόδια όργανα θεσμοθέτησης.

Τα κρατίδια έχουν πολλές αρμοδιότητες όσον αφορά την χρηματοδότηση των τοπικών αυτοδιοικήσεων. Έτσι, έχουν την δυνατότητα να ασκούν πολιτικές στους τομείς της κατοικίας, της πολεοδομίας, των μεταφορών και σε άλλους. Στη Γερμανία οι αστικές αναπλάσεις αποτελούν προτεραιότητα για το κράτος και αυτή η πολιτική θέτει τέσσερις βασικούς στόχους:

- ✦ Ενίσχυση των υφιστάμενων κεντρικότητων,
- ✦ Προώθηση σχεδίων μικτών χρήσεων στον αστικό ιστό και μικρότερων πυκνοτήτων.
- ✦ Βελτίωση της ποιότητας των δημοσίων χώρων και
- ✦ Βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας.

Έτσι, παρατηρούμε στη Γερμανία ότι οι επεκτάσεις και τα σχέδια κατοικίας γίνεται κοντά σε κέντρα τα οποία έχουν πολύ καλό επίπεδο εξυπηρέτησης από τα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας. (Sieber,2001)

Σε ότι αφορά τον συγκοινωνιακό σχεδιασμό στην Γερμανία, αρμόδιοι για την εφαρμογή του είναι και τα τρία επίπεδα εξουσίας: το ομοσπονδιακό κράτος, τα 16 κρατίδια και οι τοπικές κοινωνίες. Η πολιτική μεταφορών καταρτίζεται σε κεντρικό επίπεδο από την Ομοσπονδιακή Κυβέρνηση, με την εξής διαδικασία. Τα κρατίδια, συντάσσουν προγράμματα ανάπτυξης των συστημάτων μεταφορών της περιοχής τους και τα υποβάλλουν στο Υπουργείο Μεταφορών. Έπειτα, το Υπουργείο αξιολογεί τις καλύτερες προτάσεις από κάθε κρατίδιο και με την σειρά του εκπονεί την νέα Εθνική Πολιτική Μεταφορών. (Sieber,2001)

Την τελευταία δεκαετία ακολουθείται μια νέα μεθοδολογία στον σχεδιασμό των μεταφορών, από το Υπουργείο, λαμβάνοντας υπόψη στο σχεδιασμό, τις επιπτώσεις που θα έχουν οι επενδύσεις σε συγκοινωνιακά έργα στον χώρο. Συγκεκριμένα, το Υπουργείο Μεταφορών συνεργάζεται με την Ομοσπονδιακή Διεύθυνση Περιφερειακού Σχεδιασμού και αναπτύσσουν μια μεθοδολογία σχεδιασμού ώστε αυτός να είναι εναρμονισμένος με τις κατευθύνσεις του χωροταξικού πλαισίου ανάπτυξης της χώρας και να συνδυάζεται με τις διαδικασίες της ομοσπονδιακής πολιτικής μεταφορών. (Sieber,2001)

Ακόμα, οι τοπικές κυβερνήσεις είναι αρμόδιες για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό των αστικών μεταφορών και έχουν την δυνατότητα να λαμβάνουν αποφάσεις για να αντιμετωπίσουν τα όποια προβλήματα δημιουργούνται σε τοπικό επίπεδο. Επίσης, οι τοπικές κοινωνίες είναι υπεύθυνες για την συντήρηση των αστικών αρτηριών, και την κατασκευή νέων αξόνων τοπικής σημασίας όπως και για την πολιτική των αστικών συγκοινωνιών. (Sieber,2001)

Το παράδειγμα που θα αναπτυχθεί παρακάτω αφορά την πόλη Tübingen, μια μικρή πόλη με μεγάλο αριθμό φοιτητών η οποία απέχει περίπου 30 χλμ. από την Στουτγκάρδη. Μερικά χαρακτηριστικά της πόλης είναι ότι ο πληθυσμός της είναι 80.000 κάτοικοι και το ¼ είναι φοιτητές. Ακόμα, το ιστορικό κέντρο της πόλης είναι περιοχή προστασίας από μηχανοκίνητα μέσα καθώς ένα τμήμα του έχει πεζοδρομηθεί και ένα άλλο έχει μετατραπεί σε περιοχή ήπιας κυκλοφορίας. Εξαιτίας της μικρής απόστασης από την Στουτγκάρδη, εμφανίζονται πολλές παλινδρομικές κινήσεις μεταξύ των δύο πόλεων, με κύριο μέσο μεταφοράς το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Επίσης, έχουν επιβληθεί μέτρα περιορισμού του αυτοκινήτου στον αστικό ιστό και σε συνεργασία με την έλλειψη

θέσεων στάθμευσης πολλά νοικοκυριά δεν διαθέτουν αυτοκίνητο. Στα προάστια ισχύει το αντίθετο με την ιδιοκτησία αυτοκινήτου να είναι δυο ανά νοικοκυριό. (Βλαστός, 2006)

Το τμήμα αστικού σχεδιασμού της πόλης έχει επιλέξει την πολιτική της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και την συγκράτηση του πληθυσμού της. Οι στόχοι που έχει θέσει σχετικά με τις χρήσεις γης και την κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης είναι:

- Μείωση του όγκου των μηχανοκίνητων μετακινήσεων.
- Προώθηση της χρήσης μη μηχανοκίνητων μέσων με αύξηση της πυκνότητας δραστηριοτήτων.
- Βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης στην πόλη.
- Περιορισμός της κυκλοφορίας ιδιωτικών μέσων. (Βλαστός, 2006)

Οι πολιτικές που έχουν επιλεγεί για την υλοποίηση των παραπάνω στόχων αποτελούν καινοτόμα στοιχεία στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Συγκεκριμένα οι πολιτικές αυτές προτείνουν:

- Ανάπλαση περιοχών «brownfields», δηλαδή περιοχών με παλιά εργοστάσια, πρώην στρατιωτικές βάσεις κτλ., και σχεδιασμός μικτών χρήσεων με υψηλές πυκνότητες.
- Περαιτέρω περιορισμός των θέσεων στάθμευσης. Ειδικότερα προβλέπεται η λειτουργία πολυώροφων χώρων στάθμευσης με απόσταση περίπου 300 μέτρα από τις κατοικίες και τους σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας.
- Απαγόρευση διέλευσης του αυτοκινήτου από το ιστορικό κέντρο.
- Θέσπιση καθεστώτος ήπιας κυκλοφορίας στις νέες περιοχές κατοικίας.
- Διαμόρφωση φιλικού περιβάλλοντος προς τον πεζό και τον ποδηλάτη.

Παρατηρούμε ότι οι πολιτικές που ακολουθούνται έχουν άμεση σχέση και με το σχεδιασμό των χρήσεων και προάγουν την μορφή μιας πόλης η οποία δίνει έμφαση στις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας όπως η ταυτότητα του κατοίκου, η άσκηση του σώματος και η επαφή με το πράσινο και γενικότερα η σημασία στην ανθρώπινη κλίμακα της πόλης. (Βλαστός, 2006)

### 2.2.5 Ολλανδία

Η Ολλανδία αν και δεν είναι ομοσπονδιακό κράτος, έχει ένα αρκετά αποκεντρωμένο σύστημα διακυβέρνησης. Το σύστημα αυτό χωρίζεται σε τρία επίπεδα:

- Το Κεντρικό κράτος.
- Τις επαρχίες και
- Τις δημοτικές αρχές. (Kraay, 2004)

Στο σύστημα αυτό ισχύει η αρχή της επικουρικότητας, δηλαδή κάθε ζήτημα αντιμετωπίζεται από το επίπεδο το οποίο μπορεί να διαχειριστεί αποτελεσματικότερα το πρόβλημα.

Το κεντρικό κράτος είναι υπεύθυνο για την διαμόρφωση της στρατηγικής και των γενικών κατευθύνσεων σε θέματα όπως η πολιτική των μεταφορών, η πολιτικών των χρήσεων γης, το περιβάλλον και η οικονομική πολιτική. Επίσης, ο ρόλος του κράτους είναι να επιβλέπει, τις διαδικασίες που εκτελούνται από τις επαρχίες και τις τοπικές αρχές, εφόσον τα δύο αυτά επίπεδα απολαμβάνουν μεγάλο βαθμό αυτονομίας. Το κράτος μπορεί μόνο να δώσει τις γενικές κατευθύνσεις και να η κεντρική διοίκηση θελήσει να επέμβει σε κάποιο τοπικό ζήτημα, πρέπει να γίνει μέσα από διαδικασία νομοθετικού διατάγματος. (Kraay, 2004)

Το επίπεδο των επαρχιών κατέχει τον σημαντικότερο ρόλο στην διαμόρφωση του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού στην χώρα. Έχουν την δυνατότητα να εκπονούν σχέδια χρήσεων γης και είναι αρμόδιες για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό στην περιοχή τους. Τα σχέδια χρήσεων γης που εκπονούνται είναι, στρατηγικού χαρακτήρα για όλη την επαρχία και δίνουν κατευθύνσεις οι οποίες πρέπει να ακολουθηθούν από τα αντίστοιχα σχέδια των δήμων. Επίσης, οι επαρχίες έχουν την αρμοδιότητα για την ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών στην περιοχή τους και την διαχείριση των μεταφορικών υποδομών.

Η κατώτερη βαθμίδα διοικητικής οργάνωσης είναι οι δήμοι, αλλά έχουν αρκετές εξουσίες σε σχέση με δημοτικές αρχές σε άλλες χώρες της Ευρώπης. Συγκεκριμένα, οι δημοτικές αρχές έχουν την δυνατότητα, μέσα στα πλαίσια των στρατηγικών κατευθύνσεων που ορίζονται από την κεντρική διοίκηση, να διαμορφώνουν την δική

τους πολιτική μεταφορών, να σχεδιάζουν το δικό τους δίκτυο, μεταφορών και να διαμορφώνουν την πολιτική βιώσιμης ανάπτυξης στην περιοχή τους. (Kraay,2004)

Το σύστημα διοίκησης της Ολλανδίας θεωρείται το πιο αποτελεσματικό σε ότι αφορά την υιοθέτηση πολιτικών βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. (Βλαστός,2006)

Η Ολλανδία είναι η πρώτη παγκοσμίως χώρα που προσπάθησε να ενσωματώσει σε μια περιβαλλοντική πολιτική τον συνδυασμένο σχεδιασμό χρήσεων γης και μεταφορών. Οι Ολλανδοί μελετητές, για την περίοδο 1990 ως 2015, προέβλεπαν ότι ο πληθυσμός θα αυξηθεί κατά 1.5 εκατομμύρια κατοίκους, το κατά κεφαλήν εισόδημα θα αυξηθεί κατά 40%, ενώ οι κατοικίες και τα αυτοκίνητα θα αυξηθούν κατά πολλά εκατομμύρια. Τα παραπάνω θα προκαλέσουν τεράστιες χωρικές πιέσεις, ειδικότερα στην περιοχή του Randstad, γύρω από τα τέσσερα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας.(Βλαστός,2006)

Η στρατηγική αυτή έχει τρεις φάσεις: α) μια πολιτική χωροθέτησης λειτουργιών που περιορίζει τις αποστάσεις και τις μετακινήσεις στο ελάχιστο, β) πολιτική για μείωση των ορίων ταχύτητας και πιο ελκυστικές δημόσιες συγκοινωνίες, γ) προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας μέσω αυστηρότερης πολιτικής στάθμευσης. (Βλαστός,2006)

Η κεντρική ιδέα είναι να υπάρξει συγκέντρωση της κατοικίας, των χώρων εργασίας και των περιοχών αναψυχής, έτσι ώστε να ελαχιστοποιούνται οι αποστάσεις μετακίνησης, και οι περισσότερες να γίνονται με ποδήλατο και αστικές συγκοινωνίες. Η στρατηγική αυτή έχει ονομαστεί «Στρατηγική A-B-C». Ο χώρος ιεραρχείται σε τρία επίπεδα ανάλογα με το βαθμό προσπελασιμότητάς του από τα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας. Οι λειτουργίες που απαιτούν πολύ μεγάλο αριθμό εργατών και επισκεπτών, όπως θέατρα, μουσεία, κτίρια γραφείων και άλλα, χαρακτηρίζονται με A και πρέπει να βρίσκονται πολύ κοντά σε κεντρικούς σταθμούς αστικών συγκοινωνιών. Με B χαρακτηρίζονται οι λειτουργίες που έχουν καλή πρόσβαση τόσο από δημόσιες συγκοινωνίες όσο και από το οδικό δίκτυο, όπως είναι τα νοσοκομεία και τα ερευνητικά κέντρα. Τέλος, με C είναι οι λειτουργίες που απαιτούν μικρό αριθμό εργαζομένων και επισκεπτών, και εγκαθίστανται σε περιοχές προσβάσιμες αποκλειστικά από το οδικό δίκτυο. (Αραβαντινός,1997)

Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της ανάπλασης της Νοτιοδυτικής περιοχής του Άμστερνταμ. Το σχέδιο ανάπλασης ονομάστηκε Arena Boulevard και αποτελεί ένα

χώρο μεγάλης έκτασης το οποίο είναι χώρος κεντρικών λειτουργιών. Στην περιοχή αυτή επιλέχθηκε ο σχεδιασμός μικτών χρήσεων γης και η περιοχή χαρακτηρίζεται κατηγορίας Α με βάση τον ορισμό της προηγούμενης παραγράφου. Στο ανατολικό όριο της περιοχής υπάρχει γραμμή ηλεκτρικού σιδηρόδρομου και κεντρικός σταθμός, ενώ στην δυτική πλευρά υπάρχει ο αυτοκινητόδρομος Α2. ([www.arena-boulevard.nl](http://www.arena-boulevard.nl))

Στην περιοχή αυτή υπάρχουν πολλά γραφεία, χρηματοοικονομικών υπηρεσιών κυρίως, νοσοκομεία, θέατρα και χώροι συναυλιών, εμπορικά κέντρα, τμήμα Πανεπιστημίου και ένα υπερσύγχρονο γήπεδο ποδοσφαίρου. Να σημειώσουμε ότι το εφαλτήριο για αυτήν την αναπτυξιακή έκρηξη ήταν η κατασκευή του γηπέδου. Παράλληλα, σχεδιάζεται στην περιοχή η κατασκευή ΜΕΤΡΟ και η πρόσθεση των γραμμών δημόσιας συγκοινωνίας. Ακόμα, όπως παρουσιάζεται και στο χάρτη υπάρχουν και πολλοί χώροι στάθμευσης διάσπαρτοι στην περιοχή. ([www.arena-boulevard.nl](http://www.arena-boulevard.nl))



Εικόνα 14: Η περιοχή του Arena Boulevard Πηγή: [www.arena-boulevard.nl](http://www.arena-boulevard.nl)



Εικόνα 15:Ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός στο Arena Boulevard Πηγή: [www.arena-boulevard.nl](http://www.arena-boulevard.nl)

### 2.2.6 Σκανδιναβικό Μοντέλο

Στο Σκανδιναβικό μοντέλο, όπως και στο Γαλλικό παρατηρείται έντονη σχέση μεταξύ της κεντρικής και των τοπικών εξουσιών. Όμως, ο ακρογωνιαίος λίθος των συνταγματικών δομών στην Σκανδιναβία είναι η αυτοδιοίκηση των τοπικών αρχών, παρέχοντας απόλυτη ελευθερία στις πολιτικές αποφάσεις για θέματα σχεδιασμού. Ο ρόλος της κεντρικής κυβέρνησης είναι η εφαρμογή των πολιτικών εθνικής σημασίας, ενώ τα θέματα τοπικής σημασίας είναι κατ' εξοχήν αρμοδιότητες των τοπικών κυβερνήσεων.

Σε ότι αφορά τον πολεοδομικό σχεδιασμό, στην Δανία διακρίνονται τρία επίπεδα διακυβέρνησης. Στην υψηλότερη βαθμίδα είναι η κεντρική κυβέρνηση, στη δεύτερη είναι οι περιφέρειες και στη Τρίτη οι δημοτικές αρχές. (Newman, Thornley, 1996)

Όπως είπαμε, στο σκανδιναβικό μοντέλο παρατηρείται πλήρης αποκέντρωση των αρμοδιοτήτων. Έτσι και στην Δανία, υπεύθυνη για την πολιτική χρήσεων γης είναι η τοπική αυτοδιοίκηση, στηριζόμενη στην ανεξαρτησία της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Όπως και στα παραπάνω παραδείγματα, έτσι και στη Δανία, η κρατική κυβέρνηση είναι αρμόδια κυρίως για την χάραξη της εθνικής στρατηγικής αλλά έχει την δυνατότητα να παρέμβει στην διαδικασία έγκρισης, σε περιπτώσεις όπου τα σχέδια των τοπικών αρχών προσβάλλουν κρατικές αρμοδιότητες.



Στην Δανία, ο χώρος διαχωρίζεται σε τρεις κατηγορίες:

- Στον εξωαστικό χώρο,
- Στον αστικό,
- Στον υπαίθριο χώρο.

Στην 1<sup>η</sup> κατηγορία επιτρέπονται μόνο χρήσεις που σχετίζονται με τον πρωτογενή τομέα παραγωγής, ενώ αντίθετα οι άλλες δυο κατηγορίες δεσμεύονται από τοπικά σχέδια χρήσεων γης.

Οι δήμοι, είναι τα αρμόδια όργανα για την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού και η έγκριση των σχεδίων γίνεται από τους ίδιους. Επίσης, όπως και στο Γερμανικό μοντέλο, έτσι και εδώ υπάρχουν δυο κατηγορίες μελετών. Η πρώτη αφορά τον στρατηγικό σχεδιασμό των χρήσεων γης σε όλη την έκταση του δήμου, ενώ η δεύτερη αφορά, την υλοποίηση προγραμμάτων ανάπλασης ειδικών περιοχών, όπως brownfields, ιστορικών κέντρων κτλ. (Newman, Thornley, 1996)

Από τη Δανία θα παρουσιάσουμε την περίπτωση της Κοπεγχάγης, και συγκεκριμένα το Δημοτικό Σχέδιο Ανάπτυξης που εκπονήθηκε το 2001. Το Σχέδιο αυτό συνδυάζει την αστική ανάπτυξη με τις μετακινήσεις και την προστασία του περιβάλλοντος, προωθώντας έτσι την πολιτική της βιώσιμης κινητικότητας, σύμφωνα με τις επιταγές της Commission. Το Σχέδιο διέπεται από τρεις αρχές:

- ◆ Ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει να αποτρέπει την διασπορά της αστικής ανάπτυξης και να προωθεί τις υψηλές πυκνότητες, έτσι ώστε να συμβάλλει στην μείωση των απαιτούμενων μετακινήσεων και ταυτόχρονα στην μείωση της ρύπανσης και της κατανάλωσης ενέργειας.
- ◆ Έμφαση στην ανακαίνιση και ανοικοδόμηση των brownfield περιοχών, με στόχο την δημιουργία τοπικών κέντρων.
- ◆ Βελτιστοποίηση της χρήσης της υπάρχουσας κυκλοφοριακής υποδομής τόσο σε σχέση με την αξιοποίηση των πόρων όσο και για την προστασία του περιβάλλοντος. (Newman, Thornley, 1996)

Η πολιτική που ακολουθείται με βάση τις παραπάνω αρχές διατυπώνεται στο Σχέδιο ως εξής: «Η στρατηγική ανάπτυξης υποστηρίζει την προώθηση της δημόσιας

συγκοινωνίας βασισμένη σε ένα δίκτυο αστικών σιδηροδρόμων, με στόχο την μείωση των διαμπερών μετακινήσεων με αυτοκίνητο από το κέντρο και τις πυκνοδομημένες περιοχές κατοικίας».

Ένας από τους γενικούς στόχους του δημοτικού σχεδίου είναι να αναπτυχθεί ένα σύστημα βιώσιμων αστικών μεταφορών στο οποίο η αστική ανάπτυξη και η υποδομή κυκλοφορίας είναι εναρμονισμένες μεταξύ τους έτσι ώστε η απαίτηση κυκλοφορίας να καλύπτεται σε μεγάλο ποσοστό από τις αστικές συγκοινωνίες και η κυκλοφορία με Ι.Χ. καλύπτει ένα πολύ μικρότερο ποσοστό. (Newman, Thornley, 1996)

Ένα μέτρο για την επίτευξη του παραπάνω στόχου είναι η θέσπιση δυο κριτηρίων σχετικά με την χωροθέτηση των χρήσεων που δημιουργούν και έλκουν μεγάλο αριθμό μετακινήσεων. Το πρώτο είναι η μικρή απόσταση από σταθμούς μέσων αστικής συγκοινωνίας, και το δεύτερο είναι η αξία της ελκυστικότητας της χρήσης.

Βάσει αυτού στην πόλη της Κοπεγχάγης έχουν δημιουργηθεί συγκροτήματα κατοικιών και γραφείων γύρω από σταθμούς METRO και λεωφορείων, βοηθώντας την χρήση των φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς, προάγοντας έτσι ένα βιώσιμο μοντέλο κυκλοφοριακής οργάνωσης.

Ένα τέτοιο συγκρότημα είναι το Ørestad Down Town. Το Ørestad είναι η μεγαλύτερη και πιο φιλόδοξη προσπάθεια αστικής ανάπτυξης στην περιοχή της Κοπεγχάγης. Η περιοχή είναι ακριβώς νότια από το ιστορικό κέντρο της πόλης και αποτελείται από μια στενή ζώνη ανάπτυξης 5 km, περιβαλλόμενη από ένα πάρκο 25 km<sup>2</sup> στα δυτικά και τις νέες υπερυψωμένες γραμμές ελαφρού σιδηροδρόμου. Η αρχική ιδέα ήταν η κατασκευή συγκροτημάτων κατοικίας παράλληλα με τις σιδηροδρομικές γραμμές. ([www.daniel-libeskind.com](http://www.daniel-libeskind.com))

Υπάρχουν κτήρια 6, 8 και 11 ορόφων τα οποία συγκεντρώνονται γύρω από ελεύθερους χώρους, ενώ δύο πύργοι διαμορφώνουν τον πυρήνα της αστικής σύνθεσης και δημιουργώντας ένα τοπόσημο για την περιοχή. Όπως οι κώνοι της ιστορικής πόλης της Κοπεγχάγης που δείχνουν τη θέση των σημαντικών δημόσιων χώρων.

Στη νότια πλευρά υπάρχουν οι χώροι ελεύθερου χρόνου, οι κινηματογράφοι και το ξενοδοχείο, το οποίο προβλέπεται να είναι το μεγαλύτερο στη Δανία, ενώ στο δυτικό

τμήμα της περιοχής υπάρχουν γραφεία διοικητικών Δημοσίων υπηρεσιών και κάτω από όλη την περιοχή προγραμματίζεται ένας μεγάλος χώρος στάθμευσης. Ακόμα, να σημειώσουμε ότι δεν υπάρχουν καθόλου δρόμοι στο εσωτερικό της περιοχής και έτσι αποκλείεται η διαμπερής κυκλοφορία, προφέροντας έτσι το χώρο για περπάτημα και τη χρήση ποδηλάτου. ([www.daniel-libeskind.com](http://www.daniel-libeskind.com))



Εικόνα 16: Το νέο κέντρο στο Ørestad Πηγή: ([www.daniel-libeskind.com](http://www.daniel-libeskind.com))

### 2.2.7 Η Περίπτωση της Κίνας

Τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρούμε στη διεθνή σκηνή την είσοδο στον επιχειρηματικό κόσμο της Κίνας. Μια χώρα με πληθυσμό πάνω από 1 δις κατοίκους, που γνωρίζει τεράστια οικονομική ανάπτυξη. Η ανάπτυξη αυτή επιφέρει μεγάλες αλλαγές στην αστική ανάπτυξη των μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας αυτής. Από το 1980 ως το 2001, 400 εκατομμύρια άνθρωποι ξέφυγαν από το όριο της φτώχειας και σχεδόν 300 εκατομμύρια άνθρωποι κινήθηκαν προς τις πόλεις. ([www.dac.dk](http://www.dac.dk))

Η μεγάλη αυτή μετακίνηση πληθυσμού από τις αγροτικές περιοχές στα αστικά κέντρα δημιούργησε πολλά προβλήματα σε αυτά, και νέες απαιτήσεις σε ότι αφορά το σχεδιασμό και την βιωσιμότητα των αστικών περιοχών. Στην Κίνα κάθε χρόνο δημιουργείται μια επιφάνεια ορόφων περίπου 2 δις τετραγωνικών μέτρων, ποσότητα που αντιστοιχεί στο μισή παγκόσμια παραγόμενη επιφάνεια ορόφων κάθε χρόνο. Όπως αναφέρει το Διεθνές Παρατηρητήριο χαρακτηριστικά «...στην Κίνα, το 2005 καταναλώθηκε το 47% της παγκόσμιας παραγωγής σκυροδέματος». ([www.dac.dk](http://www.dac.dk))

Φυσικά, αυτή η ραγδαία αστική και οικονομική ανάπτυξη έχει οδηγήσει και σε πολύ μεγάλη κατανάλωση ενέργειας, σε πολύ μεγάλες ανάγκες για άνθρακα και πετρέλαιο, επιβαρύνοντας έτσι το περιβάλλον. Είναι γνωστό ότι η Κίνα είναι ο δεύτερος μεγαλύτερος εκπομπός αέριων ρύπων, μετά τις Ηνωμένες Πολιτείες, παράγοντας το 145 των ετήσιων εκπομπών. ([www.dac.dk](http://www.dac.dk))

Η μόλυνση των υδάτινων πόρων με τα βιομηχανικά, γεωργικά και ανθρώπινα απόβλητα είναι ένα μακροχρόνιο πρόβλημα στην Κίνα. Οι διαρροές και οι αποθέσεις, κυρίως από τη βιομηχανία, είναι σημαντικές αιτίες της ρύπανσης των υδάτων και η κυβερνητική απάντηση είναι εφαρμογή περιβαλλοντικών νόμων, συστήματα ελέγχου και κατασκευή εγκαταστάσεων επεξεργασίας απόβλητων υδάτων στις αστικές και στις αγροτικές περιοχές. ([www.dac.dk](http://www.dac.dk))

Η Κίνα έχει γίνει γρήγορα η μεγαλύτερη παραγωγός στερεών αποβλήτων στον κόσμο. Η αστικοποίηση, η αύξηση του αστικού πληθυσμού, η αυξανόμενη ευημερία και η κατανάλωση είναι οι κατευθυντήριες δυνάμεις πίσω από αυτήν την ανάπτυξη. Λιγότερο από 20% των αστικών αποβλήτων στην Κίνα αποτίθεται σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα για την υγειονομική ταφή των απορριμμάτων. Αυτό είναι η αιτία της ρύπανσης του εδάφους και των υπόγειων νερών. Οι σημερινού χώροι απόθεσης των απορριμμάτων καταλαμβάνουν επίσης το πολύτιμο έδαφος, κατά συνέπεια η ανακύκλωση των αποβλήτων και ο καθαρισμός των brownfields είναι σημαντικές προκλήσεις, κρίσιμες για τη μελλοντική αστική ανάπτυξη. ([www.dac.dk](http://www.dac.dk))

Επίσης παρουσιάζονται και πολλά κυκλοφοριακά προβλήματα στις αστικές περιοχές. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στη δεκαετία του '90, το συνολικό μήκος του δρόμου που κατασκευάστηκε στην Κίνα αυξήθηκε μόνο κατά 30 τοις εκατό ενώ ο συνολικός όγκος επιβατών και ο όγκος οδικού φορτίου αυξήθηκαν κατά 120% και 46%

αντίστοιχα. Ο αριθμός αυτοκινήτων στους δρόμους κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου τετραπλασιάστηκε από 15 εκατομμύριο σε 68 εκατομμύρια.

Με βάση τα παραπάνω στοιχεία καταλαβαίνουμε ότι η Κίνα δημιουργεί μεγάλες αστικές πιέσεις. Από τα 2006 έχει ξεκινήσει ένα πρόγραμμα αλλαγής της κατεύθυνσης της οικονομικής και αστικής ανάπτυξης, με επίκεντρο τον άνθρωπο και την πορεία προς την βιώσιμη ανάπτυξη. Το παράδειγμα που θα παρουσιάσουμε στη συνέχεια είναι της πόλης Chongqing, η οποία με πληθυσμό 31.5 εκατομμύρια κατοίκους αποτελεί των μεγαλύτερο δήμο στο κόσμο. Ο περισσότερος αστικός χώρος είναι δομημένος και κάθε χρόνο, προστίθενται 50 εκατ. Km<sup>2</sup> και 500 χλμ. οδικού δικτύου. ([www.dac.dk](http://www.dac.dk))

Το σχέδιο που έχει επιλεγεί είναι να εξομαλύνει τις αστικές πιέσεις από την δόμηση και την κυκλοφορία και να βοηθήσει την πόλη μια άλλα κατεύθυνση προς την βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Να σημειώσουμε εδώ ότι η μελετητική ομάδα αποτελείται από Κινέζους και Δανούς μελετητές. Το σχέδιο έχει ονομαστεί «Green CBD», και στόχος είναι η δημιουργία μιας περιοχής κεντρικών λειτουργιών, φιλικής προς το περιβάλλον.

Στην περιοχή θα δημιουργηθούν κτίρια που θα έχουν το ρόλο «αστικών βουνών», τα οποία θα πλαισιώνονται από ελεύθερους χώρους πρασίνου, ως «κοιλιάδες». ([www.dac.dk](http://www.dac.dk))



Εικόνα 17: Η Περιοχή του G-CBD (Πηγή: ([www.dac.dk](http://www.dac.dk)))

Επίσης, προτείνεται το 1/3 της περιοχής να λειτουργεί ως μηχανή διαβίωσης στην οποία η παραγωγή, η κατανάλωση, τα απόβλητα, και η ανακύκλωση συνδέονται με το στόχο της μείωσης της ρύπανσης, της υψηλής ενεργειακής αποδοτικότητας και της χαμηλής ενεργειακής ζήτησης.

Σε αυτό το κέντρο ο σχεδιασμός είναι τέτοιος όπου όλοι οι σταθμοί, τα κέντρα ψυχαγωγίας και εμπορίου στο εσωτερικό του απέχουν μόλις 5 λεπτά, προωθώντας έτσι την χρήση ποδηλάτου και περπατήματος ως τρόπους μετακίνησης, αποκλείοντας σκοπίμως τα αυτοκίνητα από το εσωτερικό του. (www.dac.dk)



Χάρτης 11: Οι Κυψέλες των 5 λεπτών  
(Πηγή:www.dac.dk)

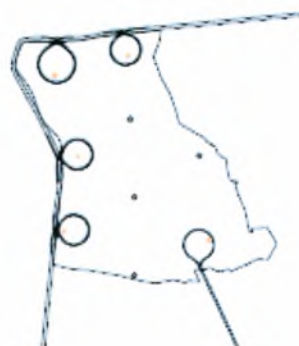


Χάρτης 12: Το Δίκτυο Πρασίνου  
(Πηγή:www.dac.dk)

Οι μετακινήσεις από και προς το GCBD, θα εξυπηρετούνται με την κατασκευή ενός μονοτρόχιου ελαφρού σιδηρόδρομου, τελευταίας τεχνολογίας, του οποίου οι σταθμοί βρίσκονται στα σημεία με τις μεγαλύτερες πυκνότητες. Αυτά τα σημεία φαίνονται στον χάρτη 11 και απέχουν μεταξύ τους 5 λεπτά με τα πόδια. Ακόμα, έχει προγραμματιστεί η κατασκευή ενός περιφερειακού δρόμου και χώρων park and ride, κοντά στους σταθμούς, έτσι ώστε να αποκλείεται κάθε διαμπερής κίνηση με αυτοκίνητο.

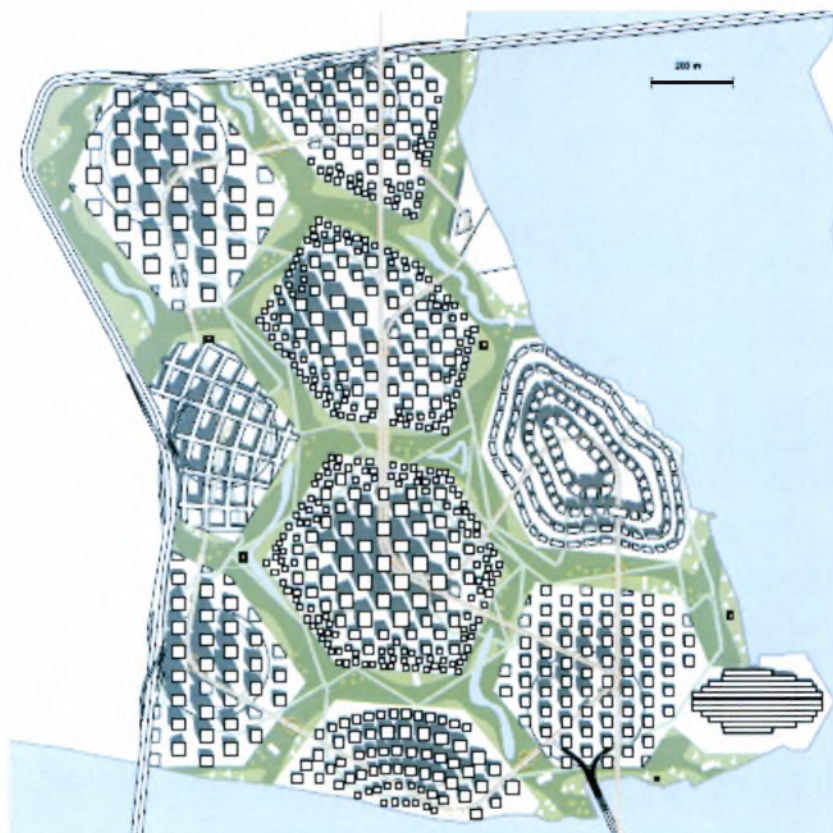


Χάρτης 13: Το Δίκτυο του Mono-Rail  
(Πηγή:www.dac.dk)



Χάρτης 14: Ο Περιφερειακός και οι  
Σταθμοί Park- and-Ride(Πηγή:www.dac.dk)

Τέλος, οι προτεινόμενες χρήσεις γης για την περιοχή είναι: 60% γραφεία, 20% κατοικίες, 12% εμπορικές χρήσεις, 10% αναψυχή και 8% ξενοδοχεία σε μια διατιθέμενη έκταση 2.2 τετραγωνικών χιλιομέτρων. (www.dac.dk)



Χάρτης 15: Η Τελική Μορφή του G-CBD(Πηγή:www.dac.dk)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

# Ο ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

### 3.1 Εισαγωγή

Η πολεοδομικός σχεδιασμός είναι το βασικό εργαλείο άσκησης πολεοδομικής πολιτικής η οποία έχει ως αντικείμενο την πόλη και τον αστικό χώρο, διαρθρώνοντας τις χρήσεις γης και εμμέσως την κατανομή των μετακινήσεων. Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η σχέση που έχει ο πολεοδομικός σχεδιασμός με τις αστικές μετακινήσεις, μέσα από την εξέταση του νομοθετικού πλαισίου και της αντιμετώπισης των μετακινήσεων από αυτό,

Το πλαίσιο δράσης του σχεδιασμού, προσδιορίζεται από τρεις επιμέρους παράγοντες: το νομοθετικό πλαίσιο, την χρηματοδότηση και τα διάφορα διοικητικά θέματα. Αναλυτικότερα, τα νομοθετικά κείμενα είναι εκείνα που θέτουν ιδιαίτερους περιορισμούς στην άσκηση της πολεοδομικής πολιτικής και την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού, και επίσης θέτουν τους κανόνες εφαρμογής του. Η ανεπαρκής χρηματοδότηση μπορεί να εμποδίσει την υλοποίηση του πολεοδομικού σχεδίου ακόμα και συνολικά αν δεν υπάρχουν τα αναγκαία χρήματα. Τα διοικητικά θέματα από την άλλη, σχετίζονται με τους δημόσιους φορείς που θα έχουν την ευθύνη να υλοποιήσουν το πολεοδομικό σχέδιο και τις προτάσεις του.

### 3.2 Ιστορική Εξέλιξη

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στην Ελλάδα, ξεκίνησε ουσιαστικά λίγο μετά την επανάσταση του 1821 και συνεχίζεται μέχρι σήμερα. Η ιστορία του διακρίνεται βασικά σε τέσσερις περιόδους:

- 1<sup>η</sup> Περίοδος: από το 1828 ως το 1923



- 2<sup>η</sup> Περίοδος: από το 1923 ως τη δεκαετία του '70
- 3<sup>η</sup> Περίοδος: από τη δεκαετία του '70 ως το 1982
- 4<sup>η</sup> Περίοδος: από το 1982 ως σήμερα.

Κατά την πρώτη περίοδο εκπονήθηκαν αρκετά ρυμοτομικά σχέδια, τα οποία δεν διέθεταν νομικούς κανόνες που να καθορίζουν την εφαρμογή και την εκπόνησή τους, και γενικά δεν έθεταν πολεοδομικούς κανόνες και περιορισμούς παρά μόνο αστυνομικές διατάξεις που αφορούσαν την δόμηση αυτή καθαυτή. (Αραβαντινός, 1997)

Η δεύτερη περίοδος αποτέλεσε κομβικό σημείο για την διαμόρφωση του πλαισίου του πολεοδομικού σχεδιασμού και επηρέασε σε πολύ μεγάλο βαθμό την εικόνα του ελληνικού χώρου, είτε είναι αστικός, είτε ύπαιθρος, είτε είναι αγροτικός χώρος.

Την περίοδο αυτή χαρακτηρίζει το πρωτοποριακό για την εποχή του (και διεθνώς) Ν.Δ. της 17-7-1923 « Περί Σχεδίων Πόλεων, Κωμών και Συνοικισμών του Κράτους και Οικοδομής αυτών». Το Διάταγμα αυτό, που εξακολουθεί να ισχύει ακόμα και σήμερα, αποτέλεσε το βασικό νομοθετικό πλαίσιο του πολεοδομικού σχεδιασμού για μισό περίπου αιώνα, και περιείχε κανόνες δικαίου που αφορούσαν εκτός των άλλων και την εκπόνηση και έγκριση των πολεοδομικών σχεδίων. Ακόμα, να σημειώσουμε ότι το Διάταγμα του '23 υπέστη, εν συνεχεία, αναρίθμητες τροποποιήσεις και στρεβλώσεις στην ερμηνεία και την εφαρμογή του. Το αποτέλεσμα είναι σήμερα στο σύνολο του ελληνικού χώρου να έχουμε βασικά τριών ειδών περιοχές :

1. τις περιοχές εντός Σχεδίου Πόλεως,  
όπως αυτό ορίζεται από το Ν.Δ. 17-7-1923  
(τα Σχέδια Πόλεων)
2. οικισμούς προϋφιστάμενους του Ν.Δ. 17-7-1923, που δεν έχουν  
εγκεκριμένο Σχέδιο Πόλης και υπάγονται σε ιδιαίτερο νομικό καθεστώς  
και
3. σε περιοχές εκτός ορίων ρυμοτομικών σχεδίων με το Ν.Δ. 17-7-1923 και  
εκτός των ορίων οικισμών που υπήρχαν πριν το 1923, οι οποίες  
ονομάζονται απλούστερα «Εκτός Σχεδίου Πόλεως» περιοχές.  
(Αραβαντινός, 1997)

Το Ν.Δ. της 17-7-1923 δεν περιλάμβανε διατάξεις που θα εξέταζαν και την οργανική συσχέτιση μεταξύ της δόμησης και του αναπτυξιακού περιβάλλοντος, παρά μόνο έθετε βασικά συγκεκριμένα όρια για το μέγεθος και τον όγκο των κατασκευών.

Παράλληλα, το Διάταγμα του '23, δεν είχε διατάξεις οι οποίες να αντιμετωπίζουν την κυκλοφορία ως ένα σημαντικό παράγοντα του αστικού περιβάλλοντος. Οι μόνες σχετικές διατάξεις (αρ.1, § 3) αναφέρονται στην υποχρέωση των δήμων και των ιδιοκτητών στην διάνοιξη και συντήρηση δρόμων και κοινοχρήστων χώρων.

Ακόμα, ένα χαρακτηριστικό που εμφανίζεται ήδη από αυτή την πρώτη περίοδο είναι η ανάπτυξη της παρόδιας δόμησης. Έτσι δημιουργήθηκε ένα εκτενές δίκτυο αστικοποιημένων – είτε νόμιμα είτε παράνομα – περιοχών της υπαίθρου γύρω από τους βασικούς οδικούς άξονες.

Η ταινιακή αυτή ανάπτυξη αποτελεί ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα της ελληνικής υπαίθρου, οφειλόμενο εν μέρει και σε κάποιες διατάξεις του Ν.Δ. 17-7-1923, ορισμένες από οποίες ισχύουν μέχρι σήμερα. (Αραβαντινός, 1997)

Η Τρίτη περίοδος ξεκινά ουσιαστικά με την ψήφιση του Συντάγματος του 1975, και χαρακτηρίζεται από το άρθρο 24 του Συντάγματος αυτού. Το άρθρο 24 υπήρξε μια διάταξη πρωτοποριακή όχι μόνο για τα ελληνικά δεδομένα αλλά και για το εξωτερικό. Σύμφωνα με αυτό η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος καθώς και ο έλεγχος της πολεοδομικής ανάπτυξης είναι αρμοδιότητες του κράτους. Επίσης διατυπώνει και ορισμένες κατευθύνσεις για την χωροταξική και πολεοδομική πολιτική.

Στο άρθρο 24 του Συντάγματος, εισάγεται για πρώτη φορά η έννοια της εισφοράς σε γη και χρήμα, για την κάλυψη των αναγκών των κοινοχρήστων χώρων, όμως δεν διατυπώνονται διατάξεις σχετικά με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό στον αστικό χώρο.

Να σημειωθεί όμως ότι το άρθρο 24 δεν αποτελεί νόμο της πολεοδομικής νομοθεσίας, αλλά αποτέλεσε το εργαλείο για την δημιουργία σύγχρονων για την αποχή, πολεοδομικών νομοθετημάτων όπως ο Ν. 360/76 « περί χωροταξίας και περιβάλλοντος» και ο Ν.1337/83 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις». (Αραβαντινός, 1997)

Επίσης, κατά τη τρίτη αυτή περίοδο υπήρξαν μια σειρά νομοθετικά κείμενα τα οποία στόχευαν στην καταστολή της οικιστικής ανάπτυξης όπως είναι ο Ν. 651/ 1977, ο Ν. 998/79 «περί προστασίας των δασών και δασικών εν γένει εκτάσεων της χώρας» και ο 947/79 «περί οικιστικών περιοχών» που έμεινε ανενεργός παρόλο που δεν καταργήθηκε αλλά αντικαταστάθηκε ουσιαστικά πολύ σύντομα με το Ν. 1337/83. (Αραβαντινός,1997)

Η τέταρτη περίοδος ξεκινά με την ψήφιση του Ν. 1337/83 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις». Ο νόμος αυτός, παρόλο που όταν ψηφίστηκε χαρακτηρίστηκε "μεταβατικός" υπήρξε ουσιαστικά το βασικό νομοθετικό πλαίσιο του πολεοδομικού σχεδιασμού μέχρι και σήμερα αφού και ο νέος οικιστικός νόμος 2508/97 όχι μόνο δεν τον καταργεί αλλά και ακολουθεί ως επί το πλείστον τις βασικές του αρχές. Σε αυτό το νόμο έχουμε δυο διαδοχικές μελέτες, από τις οποίες η δεύτερη πρέπει να ευθυγραμμίζεται με την πρώτη. Πρόκειται για τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (Γ.Π.Σ.) και τις Πολεοδομικές Μελέτες (Π.Μ.). Το Γ.Π.Σ. δίνει τις κατευθύνσεις για την Πολεοδομική Μελέτη (Π.Μ.) με βάση πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης των πολεοδομικών ενοτήτων, τη γενική εκτίμηση των αναγκών τους σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, καθορισμό περιοχής υποδοχής παραγωγικών χρήσεων κ.ά. (Αραβαντινός,1997)

Στον νόμο αυτό, αναφέρεται ότι το Γ.Π.Σ. περιλαμβάνει τα απαραίτητα στοιχεία και δημόσιες παρεμβάσεις για την πολεοδομική ανάπτυξη των οικισμών αλλά σχετικά με τα συγκοινωνιακά και κυκλοφοριακά, αναφέρει μόνο την κατηγοριοποίηση του κύριου οδικού δικτύου κυκλοφορίας. Ακόμα, στο αρ.5 § 2 αναφέρεται ότι «οι δημόσιες υπηρεσίες και οι οργανισμοί και επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας είναι υποχρεωμένες να προσαρμόσουν τα στεγαστικά προγράμματα και σχέδια ανάπτυξης των δικτύων υποδομής ή παροχής υπηρεσιών για την ικανοποίηση των αναγκών της περιοχής, σύμφωνα με τις σχετικές προβλέψεις του γενικού πολεοδομικού σχεδίου», δηλαδή το οδικό δίκτυο που προτείνεται πρέπει να υλοποιείται.

Επίσης, στο αρ. 24. § 1, αναφέρεται ότι επιτρέπεται η διάνοιξη οδών προς παραλίες, χαρακτηρίζοντας τους ως πεζοδρόμους, έστω και αν δεν αναφέρονται στα Γ.Π.Σ., ενώ στο αρ.28, § 1, διατυπώνεται ότι οι δρόμοι και οι υπόλοιποι κοινόχρηστοι

χώροι που έχουν σχηματιστεί, έστω και παράνομα, και βρίσκονται εντός εγκεκριμένων σχεδίων πλέον ανήκουν στους Δήμους ή τις Κοινότητες.

Παρατηρείται λοιπόν, και σε αυτόν τον νόμο μια υποβάθμιση του κυκλοφοριακού παράγοντα και οι επιπτώσεις του στην διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος, και δεν γίνεται κάποια πρόβλεψη για την επίδραση των νέων χρήσεων στις μετακινήσεις όπως επίσης δεν υπάρχει αναφορά σχετικά με τους επικείμενους φόρτους που θα διαμορφωθούν. Επιπρόσθετα, για τα δίκτυα κυκλοφορίας δεν γίνεται κάποια πρόβλεψη σχετικά με τον βαθμό κορεσμού τους και με την επίδρασή τους στις παρόδιες χρήσεις, και δεν αντιμετωπίζεται σε καμιά διάταξη το ζήτημα των αστικών συγκοινωνιών.

Το 1997 ψηφίστηκε ο νόμος 2508/97 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις». Ο νέος αυτός νόμος έρχεται να συμπληρώσει τον Ν.1337/83 και να αποτελέσει ένα πιο ευέλικτο εργαλείο με στόχο την αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος της χώρας αλλά και τη ρύθμιση πλέον των εξωαστικών περιοχών. (Αραβαντινός,1997)

Με τον Ν. 2508/97, τα Γ.Π.Σ. αναβαθμίζονται και πλέον έχουν μεγαλύτερη χωρική εμβέλεια καθώς ρυθμίζεται το σύνολο των ζητημάτων σε όλη την έκταση που περιλαμβάνεται στα διοικητικά όρια του Δήμου, και καθιερώνει το Σχέδιο Χωροταξικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης, το οποίο γίνεται για δήμους, οι οποίοι δεν έχουν κανένα οικισμό πάνω από 2000 κατοίκους.

Σχετικά με τον κυκλοφορικό σχεδιασμό, στο νέου τύπου Γ.Π.Σ. και συγκεκριμένα στο άρθρο 4 § 5, αναφέρεται ότι στο Γ.Π.Σ. γίνεται πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης η οποία αναφέρεται στις χρήσεις γης, στο κύριο οδικό δίκτυο κυκλοφορίας, στην πυκνότητα και στα υπόλοιπα που αναφέρονται σε αντίστοιχο άρθρο στο Ν.1337/83.

Και σε αυτόν τον νόμο λοιπόν, δεν γίνεται ουσιαστική προσπάθεια σύνδεσης του πολεοδομικού και του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, και η διάρθρωση των μετακινήσεων στον αστικό χώρο δεν αντιμετωπίζεται με την βαρύτητα που θα έπρεπε.

Σε συμπλήρωση του παραπάνω νόμου, εγκρίνεται η Υπουργική Απόφαση 9572/1845/ 2000 σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές εκπόνησης των Γ.Π.Σ. και των Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Στις προδιαγραφές αυτές αναφέρεται σε σχέση με τα κυκλοφοριακά

ζητήματα των πόλεων ότι κατά το στάδιο ανάλυσης, καταγράφονται τα υφιστάμενα και τα προγραμματισμένα μεταφορικά δίκτυα, ενώ στο στάδιο της πρότασης πρέπει να αναφέρονται το βασικό μεταφορικό δίκτυο για τον δήμο, και το δίκτυο μεταφορών και κυκλοφορίας για τις νέες προς πολεοδόμηση περιοχές.

Ακόμα, με την Υπουργική Απόφαση 10788/2004, έγινε η έγκριση των πολεοδομικών σταθεροτύπων και ανωτάτων ορίων πυκνοτήτων που πρέπει να εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των Γ.Π.Σ. και των Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. (ΦΕΚ 285/2004)

Σε σχέση με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, τα σταθερότυπα αυτά καθορίζουν την αναγκαία επιφάνεια για την εξυπηρέτηση των επιφανειακών μέσων μεταφοράς, και προκύπτει ως αναλογία της συνολικής επιφάνειας της πολεοδομούμενης περιοχής.

Ακόμη, γίνεται κατηγοριοποίηση των οδών σε αστικές, περιαστικές και υπεραστικές, ανάλογα με την θέση της οδού (εντός/εκτός κατοικημένων περιοχών), το είδος χρήσης του παρόδιου χώρου, και την λειτουργία της οδού (σύνδεση/ παραμονή/ πρόσβαση). Επίσης, στην απόφαση αυτή προτείνονται και σταθερότυπα για τους πεζόδρομους και τους ποδηλατόδρομους. Συγκεκριμένα, για τους πεζόδρομους γίνεται μια διάκριση σε πρωτεύοντες και δευτερεύοντες, ανάλογα με τον φόρτο που εκτιμάται ότι θα παρουσιάσουν. Αντίστοιχα, οι ποδηλατοδρόμοι διαχωρίζονται σε τρεις κατηγορίες, αστικούς, περιαστικούς και υπαίθρου, ανάλογα με τις περιοχές που συνδέουν. (ΦΕΚ 285/2004)

Επιπρόσθετα, την απόφαση για τα σταθερότυπα, συμπληρώνει αναλυτικό παράρτημα, στο οποίο αναφέρονται μερικές γενικές αρχές που αφορούν τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Οι γενικές αρχές περιλαμβάνουν την κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου σε πρωτεύον και δευτερεύον, όπου στο πρώτο κατατάσσονται οι αυτοκινητόδρομοι, οι πρωτεύουσες αρτηρίες και οι πρωτεύουσες συλλεκτήριες με χαρακτηριστικά την «συνέχεια» στην κίνηση, ενώ αντίθετα στο δεύτερο περιλαμβάνονται οι δευτερεύουσες αρτηρίες, οι δευτερεύουσες συλλεκτήριες και οι τοπικές οδοί με χαρακτηριστικά γνωρίσματα την «ασυνέχεια» στην κίνηση. (ΦΕΚ 285/2004)

Επίσης, στο παράρτημα αυτό καταγράφονται και γενικές αρχές για την κυκλοφοριακή σύνδεση των παρόδιων χρήσεων ανάλογα με την κατηγορία της οδού. Οι αρχές αυτές αφορούν στην ουσία την πρόσβαση στις παρόδιες χρήσεις και με την

θεσμοθέτηση αυτών γίνεται μια πρώτη προσπάθεια για την πρόληψη των αρνητικών επιπτώσεων των μετακινήσεων, στον αστικό χώρο, και την δημιουργία ολοκληρωμένου πλαισίου εφαρμογής συντονισμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. (ΦΕΚ 285/2004)

### **3.3 Συμπεράσματα**

Από την παραπάνω παρουσίαση του νομοθετικού πλαισίου του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, διαπιστώνεται ότι ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός αντιμετωπιζόταν σπασμωδικά έως καθόλου από το πλαίσιο αυτό. Τα περισσότερα κείμενα, αναλώνονται σε μια απλή καταγραφή και πρόταση του βασικού οδικού δικτύου των πόλεων χωρίς να εξετάζονται οι αλληλεπιδράσεις με τις χρήσεις γης, ενώ ταυτόχρονα δεν προβλέπουν τις επιπτώσεις στις μετακινήσεις και τους κυκλοφοριακούς φόρτους. Το μόνο κείμενο το οποίο, εξετάζει την σημασία του κυκλοφοριακού σχεδιασμού και τις αλληλεπιδράσεις του με τον πολεοδομικό σχεδιασμό είναι η Υπουργική Απόφαση 10788/2004, στο παράρτημα της οποίας δίνονται κάποιες γενικές αρχές που αφορούν την χωροθέτηση παρόδιων χρήσεων σε σχέση με την κατηγορία της οδού. Όμως, οι κατευθύνσεις αυτές δεν μπορούν να αποτελέσουν το πλαίσιο εφαρμογής συντονισμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, καθώς πολλοί άλλοι παράγοντες, τόσο πολεοδομικοί όσο και κυκλοφοριακοί παραβλέπονται.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΔΟΜΗ ΚΕΝΤΡΩΝ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

#### 4.1 Εισαγωγή

Προσεγγίζοντας το ζήτημα της σχέσης μεταξύ δομημένου αστικού περιβάλλοντος – μεταφορών/ μετακινήσεων εντοπίζεται καταρχήν μια αδυναμία, η οποία συναντάται και σε άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, στην Ελλάδα όμως η σημασία της αποκτά ιδιαίτερο χαρακτήρα λόγω των δραματικών επιπτώσεων της στο σχεδιασμό του χώρου.

Η αδυναμία προσδιορίζεται στο γεγονός ότι η παραγωγή δομημένου περιβάλλοντος εποπτεύεται από διαφορετικά κέντρα με διαφορετικές δομές από τα αντίστοιχα που ελέγχουν και αντιμετωπίζουν τα ζητήματα μεταφορών – μετακινήσεων.

Τα κέντρα λήψης αποφάσεων για το σχεδιασμό της μεταφορικής υποδομής της χώρας λειτούργησαν μεταπολεμικά στη βάση στρατηγικών επιλογών με κριτήρια «εισερχόμενης» οικονομικής πολιτικής. Έτσι αναπτύχθηκε ένα οδικό δίκτυο σε μια χώρα με μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου και ταυτόχρονα αναπτύχθηκε το δίκτυο των οικονομικών κέντρων σύμφωνα με το δίκτυο των μεταφορικών υποδομών και όχι βάση ενός Εθνικού Χωροταξικού και Αναπτυξιακού Σχεδίου.

Επισημαίνεται ότι ο πρώτος χωροταξικός νόμος - Ν.360 «περί χωροταξίας και περιβάλλοντος» - ψηφίζεται το 1976, και η πρώτη πρόταση για εθνικό χωροταξικό σχέδιο έγινε από τον Δοξιάδη το 1980. Ωστόσο, η πρόταση αυτή δεν υλοποιήθηκε για πολιτικούς λόγους.

Ολοκληρωμένο σχέδιο εμφανίζεται σχεδόν 30 χρόνια αργότερα, με τα 12 Περιφερειακά Χωροταξικά του 2003. Τα σχέδια αυτά βασίζονταν στο πλαίσιο του Ν.2742/99 ο οποίος προέβλεπε τρία είδη χωροταξικών σχεδίων: το γενικό, τα περιφερειακά και τα ειδικά χωροταξικά. Να σημειώσουμε επίσης ότι τα 12 αυτά

Περιφερειακά Χωροταξικά δέχθηκαν έντονη κριτική από το επιστημονικό δυναμικό καθώς χαρακτηρίστηκαν γενικόλογα και ασαφή.

Ακόμα, στην πρόταση Δοξιάδη για την κατασκευή περιφερειακών δακτυλίων της Αθήνας, κατασκευάστηκε το 2000 η Αττική οδός με λογική καταστολής και αντιμετώπισης των κυκλοφοριακών προβλημάτων της πρωτεύουσας, και όχι στη βάση ενός προληπτικού σχεδιασμού.

Η γενικότερη κατάσταση οφείλεται σε αιτίες που πηγάζουν από αντιθέσεις και συγκρούσεις διαφορετικών πολιτικών. Η Ελλάδα εξαρτημένη από ένα διεθνές οικονομικό status υπακούει σε προτάσεις – επιταγές και πολιτικές αποφάσεις έχοντας αδυναμία υποστήριξης θέσεων της. Το γεγονός αυτό βασίζεται κυρίως στην οικονομική δυναμική της χώρας και στο έλλειμμα οικονομικής βάσης.

Η σύγκρουση των κέντρων σχεδιασμού δεν προκύπτει από τυχαία γεγονότα ούτε αποτελεί πλημμελή μέλημα της πολιτείας. Αντίθετα, είναι ενταγμένο στη σύγκρουση των πολιτικών που υπακούουν σε μια πολιτική γενικότερης διαχείρισης. Αντιπροσωπευτική εικόνα αυτής της κατάστασης είναι η σύγχυση αρμοδιοτήτων σε κεντρικό επίπεδο.

Ενδεικτικό της έκτασης του προβλήματος είναι το γεγονός ότι στο Ν. 3481/ΦΕΚ 162 Α/ 2006 εισάγεται το άρθρο 7 που καθορίζει τις αρμοδιότητες συντήρησης των οδών τάξη των διαφόρων επίπεδων εξουσίας, ανάλογα με την κατηγορία της οδού, καθώς και μεταξύ των υπολοίπων δομών της εξουσίας.

#### **4.2 Φορείς Άσκησης Συγκοινωνιακού Σχεδιασμού**

Στην Ελλάδα, οι εμπλεκόμενοι φορείς στα θέματα κυκλοφοριακού σχεδιασμού των αστικών περιοχών είναι οι κάτωθι:

- Υπουργείο Οικονομικών: αρμόδιο για τη χρηματοδότηση έργων.
- Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.: αρμόδιο για το σχεδιασμό, προγραμματισμό, υλοποίηση και συντήρηση του βασικού οδικού δικτύου, της σηματοδότησης όλου του δικτύου αλλά και του πολεοδομικού σχεδιασμού.



- Υπουργείο Μεταφορών: αρμόδιο για όλα τα θέματα που αφορούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (αστικών και υπεραστικών συγκοινωνιών) και τις άδειες ΤΑΞΙ
- Υπουργείο Δημόσιας Τάξης: αρμόδιο για την επιτήρηση των κανόνων κυκλοφορίας και στάθμευσης.
- Περιφερειακή Διοίκηση: αρμόδια για την έγκριση και κατανομή κονδυλίων.
- Β' βαθμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης: αρμόδιος για τα θέματα των αδειών οδήγησης, 'πιάτσες' ΤΑΞΙ και έγκρισης αποφάσεων Α' βαθμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης
- Α' βαθμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης: αρμόδιος για το σχεδιασμό, προγραμματισμό, υλοποίηση και συντήρηση του τοπικού οδικού δικτύου και της δημοτικής συγκοινωνίας, συναρμόδιος για τον πολεοδομικό σχεδιασμό και αρμόδιος επικουρικά για την αστυνόμευση (μέσω της Δημοτικής Αστυνομίας). (Κουδούνη,2001)

#### 4.2.1.Υπουργείο Μεταφορών

Αποστολή του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών είναι η χάραξη και εφαρμογή εθνικής πολιτικής και η δημιουργία κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, και η συμβολή στην χάραξη πολιτικής και στη δημιουργία θεσμικού πλαισίου σε Ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, για την ανάπτυξη μεταφορικών και κοινωνικών, τηλεπικοινωνιακών και ταχυδρομικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, σε συνθήκες υγιούς ανταγωνισμού.

Ακόμα, στόχος του Υπουργείου είναι προαγωγή της ασφάλειας στις μεταφορές και τις συγκοινωνίες, και τις τηλεπικοινωνίες και η συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας και στην βελτίωση της ποιότητας ζωής σε ότι αφορά τους τομείς αρμοδιότητας του Υπουργείου. ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))

#### 4.2.1.1 Αρμοδιότητες

Η Γενική Διεύθυνση Μεταφορών συντονίζει τη λειτουργία των υπαγομένων σε αυτήν υπηρεσιακών μονάδων, επιμελείται τον προγραμματισμό των διοικητικών δραστηριοτήτων τους και αξιολογεί την ποιότητα των παραγομένων διοικητικών αποτελεσμάτων σε συνάρτηση με το οικονομικό και οργανωτικό κόστος της ασκήσεως των υπό του νόμου προβλεπόμενων αρμοδιοτήτων. Επιμελείται της διαμόρφωσης διαύλων επικοινωνίας και συνεργασίας με τις εποπτευόμενες από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών δημόσιες επιχειρήσεις και οργανισμούς του τομέα μεταφορών, καθώς και με τις διοικητικές υπηρεσίες άλλων Υπουργείων και εν γένει φορέων του δημοσίου τομέα που ασκούν συναφείς πολιτικές, ώστε να επιτευχθεί η ικανοποίηση των οργανωτικών και λειτουργικών αναγκών ασκήσεως του συγκοινωνιακού και μεταφορικού έργου και να καταστεί πρόσφορη και ευχερής η διασφάλιση της εύρυθμης, ασφαλούς, αποτελεσματικής και ποιοτικής λειτουργίας των μεταφορών.

Ακόμα, στην Γενική Διεύθυνση Μεταφορών υπάγονται η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών και η Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών. ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))

#### 4.2.1.2. Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών

Η Διεύθυνση Εμπορευματικών Μεταφορών συγκροτείται από τα ακόλουθα τμήματα:

- Τμήμα Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών
- Τμήμα Σιδηροδρομικών και Συνδυασμένων Μεταφορών. ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))

##### 4.2.1.2.1 Τμήμα Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών

Στις αρμοδιότητες του τμήματος ανήκουν η ανάπτυξη ανταγωνιστικών υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, η αποτελεσματική διαχείριση των αδειών συνοριακών διελεύσεων για τις επιχειρήσεις εμπορευματικών μεταφορών.

Επίσης, στις αρμοδιότητες του τμήματος περιλαμβάνεται και η τεκμηρίωση και παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα των οδικών εμπορευματικών μεταφορών στο ελληνικό, το ευρωπαϊκό και το διεθνές περιβάλλον και η επεξεργασία πολιτικής και μέτρων για την ανάπτυξη του τομέα και την άσκηση της σχετικής ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους καθώς και η συνεργασία σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο για τα θέματα του τομέα εμπορευματικών μεταφορών, η παροχή πληροφοριών και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στους αντίστοιχους οργανισμούς, η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων και η επεξεργασία συμφωνιών σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο και εντέλει ο έλεγχος της συμμόρφωσης των ασκούντων μεταφορικό έργο προς το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο. (www.yme.gr)

#### 4.2.1.2.2 Τμήμα Σιδηροδρομικών και Συνδυασμένων Μεταφορών

Στις αρμοδιότητες του τμήματος ανήκουν η ανάπτυξη ανταγωνιστικών υπηρεσιών εμπορευματικών σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών και η τεκμηρίωση και παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών στο ελληνικό, το ευρωπαϊκό και το διεθνές περιβάλλον και η σχετική επεξεργασία πολιτικής και μέτρων για την ανάπτυξη του τομέα και την άσκηση της ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους.

Ακόμα, το τμήμα είναι αρμόδιο για την συνεργασία σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο για τα θέματα του τομέα σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών, η παροχή πληροφοριών και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στους αντίστοιχους οργανισμούς, η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων και η επεξεργασία συμφωνιών σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο. (www.yme.gr)

Άλλη μια αρμοδιότητα του τμήματος Σιδηροδρομικών και Συνδυασμένων Μεταφορών είναι η συνεργασία με τις Ελληνικές δημόσιες αρχές που ασκούν άμεσα ή έμμεσα ρυθμιστική αρμοδιότητα στον τομέα σιδηροδρομικών και συνδυασμένων μεταφορών και τις επαγγελματικές οργανώσεις του τομέα και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στις αντίστοιχες διμερείς ή πολυμερείς σχέσεις και συλλογικά όργανα

Τέλος, υπό τον έλεγχο του τμήματος είναι και η επεξεργασία και εξειδίκευση της κυβερνητικής πολιτικής και προγραμματισμός μέτρων εξυγίανσης του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ ) και η παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του προγραμματισμού σε συνεργασία με τα συναρμόδια για τις Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμούς (ΔΕΚΟ), Υπουργεία και κυβερνητικά όργανα καθώς και η προκήρυξη, διαχείριση και παρακολούθηση μελετών του τομέα μεταφορών, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 13 του Ν. 2578/98 (ΦΕΚ 30/Α) και ΠΔ 29/99 - ΦΕΚ 32/Α. ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))

#### 4.2.1.3 Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών

Η Διεύθυνση Επιβατικών Μεταφορών συγκροτείται από τα ακόλουθα τμήματα:

- Τμήμα Αστικών Συγκοινωνιών
- Τμήμα Υπεραστικών Συγκοινωνιών([www.yme.gr](http://www.yme.gr))

##### 4.2.1.3.1 Τμήμα Αστικών Συγκοινωνιών

Στις αρμοδιότητες του τμήματος ανήκουν η ανάπτυξη ανταγωνιστικών υπηρεσιών αστικών επιβατικών συγκοινωνιών υψηλής ποιότητας και η τεκμηρίωση και παρακολούθηση των εξελίξεων στον τομέα των αστικών επιβατικών συγκοινωνιών στο ελληνικό, το ευρωπαϊκό και το διεθνές περιβάλλον και η επεξεργασία πολιτικής και μέτρων για την ανάπτυξη του τομέα και την άσκηση της σχετικής ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους. ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))

Επίσης, αρμοδιότητα του τμήματος Αστικών Συγκοινωνιών είναι η συνεργασία σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο για τα θέματα του τομέα, η παροχή πληροφοριών και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στους αντίστοιχους οργανισμούς, η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων και η επεξεργασία συμφωνιών σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο και η συνεργασία με τις Ελληνικές δημόσιες αρχές που ασκούν άμεσα ή έμμεσα ρυθμιστική αρμοδιότητα στον τομέα επιβατικών μεταφορών και τις επαγγελματικές οργανώσεις που εκπροσωπούν τον τομέα και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στις αντίστοιχες διμερείς ή πολυμερείς σχέσεις και συλλογικά όργανα.

Άλλη μια αρμοδιότητα του τμήματος είναι η παρακολούθηση και αξιολόγηση της εφαρμογής του προγραμματισμού, σε συνεργασία με τα συναρμόδια για τις ΔΕΚΟ Υπουργεία και κυβερνητικά όργανα και ειδικότερα για το θεσμικό καθεστώς συγκρότησης και διοίκησης, το καθεστώς οργάνωσης λειτουργίας και εργασιακών σχέσεων, την στρατηγική ανάπτυξης, τους επιχειρησιακούς στόχους, την εκμετάλλευση και τα οικονομικά αποτελέσματα, την τιμολογιακή πολιτική και το εύρος και την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))

#### 4.2.1.3.2 Τμήμα Υπεραστικών Συγκοινωνιών

Στις αρμοδιότητες του τμήματος Υπεραστικών Συγκοινωνιών ανήκουν η ανάπτυξη ανταγωνιστικών υπηρεσιών οδικών υπεραστικών συγκοινωνιών υψηλής ποιότητας και η τεκμηρίωση και παρακολούθηση στον τομέα των οδικών υπεραστικών συγκοινωνιών στο ελληνικό, το ευρωπαϊκό και το διεθνές περιβάλλον και η επεξεργασία πολιτικής και μέτρων για την ανάπτυξη του τομέα και την άσκηση της σχετικής ρυθμιστικής αρμοδιότητας του κράτους.

Ακόμα, το τμήμα είναι αρμόδιο για την συνεργασία σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο για τα θέματα του τομέα οδικών υπεραστικών συγκοινωνιών, η παροχή πληροφοριών και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στους αντίστοιχους οργανισμούς, η διεξαγωγή διαπραγματεύσεων και η επεξεργασία συμφωνιών σε ευρωπαϊκό, διεθνές και διακρατικό επίπεδο. ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))

Η συγκέντρωση, ταξινόμηση και επεξεργασία στοιχείων οργάνωσης και λειτουργίας, εκμετάλλευσης τιμολογιακής πολιτικής και επιπέδου παρεχόμενων υπηρεσιών υπεραστικών συγκοινωνιών και η κατάρτιση τεχνικών προδιαγραφών σε συνεργασία με το αρμόδιο Τμήμα της Διεύθυνσης Τεχνολογίας Οχημάτων είναι επίσης υπό τον έλεγχο του τμήματος.

Επιπρόσθετα, η συνεργασία με τις Ελληνικές δημόσιες αρχές που ασκούν άμεσα ή έμμεσα ρυθμιστική αρμοδιότητα στον τομέα και με τις επαγγελματικές οργανώσεις που εκπροσωπούν τον τομέα και η εκπροσώπηση του Υπουργείου στις αντίστοιχες διμερείς ή πολυμερείς σχέσεις και συλλογικά όργανα. ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))

#### 4.2.2. Ο Ρόλος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε στον Συγκοινωνιακό Σχεδιασμό

Όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενη ενότητα, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, είναι αρμόδιο για την εκπόνηση του Εθνικού Χωροταξικού, και σε αυτό προτείνει ως κύριους άξονες ανάπτυξης της χώρας τους χερσαίους συγκοινωνιακούς άξονες. Ακόμα, μέσω του χωροταξικού διαμορφώνει την πολιτική που θα πρέπει να ακολουθηθεί στον τομέα των μεταφορών. ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr))

Το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει αναφερθεί ότι είναι αρμόδιο για το σχεδιασμό, προγραμματισμό, και την κατασκευή των συγκοινωνιακών αξόνων στη χώρα, με όργανο την Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων η οποία έχει ως αντικείμενο:

- Την εισήγηση για τη χάραξη Εθνικής πολιτικής και δημιουργία κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, καθώς και η εφαρμογή της πολιτικής στον τομέα των Δημοσίων Έργων.
- Την εποπτεία στην όλη κατασκευαστική δραστηριότητα της χώρας.
- Την κατάρτιση μακροχρόνιων και ετήσιων προγραμμάτων εκτέλεσης έργων, η εξασφάλιση χρηματοδότησης και η παρακολούθηση της πορείας εκτέλεσής τους.
- Το ορθολογικό πλαίσιο για την ανάπτυξη και τη συνεχή παρακολούθηση των τεχνικών, οργανωτικών και οικονομικών δυνατοτήτων των εργοληπτικών επιχειρήσεων που αναλαμβάνουν την κατασκευή των έργων. ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr))

Ακόμα, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. είναι αρμόδιο για το νομοθετικό πλαίσιο κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου και την συντήρηση των εθνικών αξόνων. Με τον ν.3481/2006, προβλέπεται ότι στον έλεγχο του ΥΠΕΧΩΔΕ ανήκουν 680 χλμ εθνικού οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των εθνικών αυτοκινητοδρόμων(ΠΑΘΕ, βόρειος οδικός άξονας Κρήτης, Κόρινθος-Τρίπολη κ.α.) και 320 χλμ δρόμων στο νομό Αττικής. Μέχρι σήμερα οι αρμοδιότητες για την συντήρηση των δημοσίων οδών καθορίζονταν από έναν νόμο του 1955 (Ν.3155, «Περί κατασκευής και συντηρήσεως οδών»). Ο νόμος χώριζε το οδικό δίκτυο της χώρας σε εθνικό, επαρχιακό και δημοτικό και καθόριζε ότι «αι εθνικοί οδοί κατασκευάζονται, ανακαινίζονται και συντηρούνται υπό του Κράτους

διά της υπηρεσίας των Δημοσίων Έργων, αι επαρχιακά οδοί υπό των Ταμείων Οδοποιείας των Νομών και αι δημοτικά και κοινοτικά οδοί υπό των οικείων Δήμων και Κοινοτήτων». Ο Ν.3155 συμπληρώθηκε το 1956 από μια σειρά προεδρικών διαταγμάτων, που «χαρακτήριζαν» τους βασικούς δρόμους ως εθνικό, επαρχιακό ή δημοτικό δίκτυο. Με την πάροδο του χρόνου όμως επικράτησε σύγχυση σχετικά με τις ευθύνες ΥΠΕΧΩΔΕ και αυτοδιοίκησης, καθώς πολλοί νέοι δρόμοι έμειναν σε διοικητικό κενό, ενώ σε άλλες περιπτώσεις όλοι οι υπεύθυνοι δήλωναν ανεύθυνοι. ([www.minenv.gr](http://www.minenv.gr))

#### **4.3 Φορείς Άσκησης Πολεοδομικού Σχεδιασμού**

Με βάση το Σύνταγμα οι φορείς άσκησης της πολεοδομικής πολιτικής στη χώρα μας είναι διαχωρισμένοι σε τρία επίπεδα: το κεντρικό, το περιφερειακό και το τοπικό επίπεδο. Καθένας φορέας παίζει σημαντικό ρόλο στο τελικό αποτέλεσμα που προκύπτει καθώς έχουμε αναφέρει ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει πλέον να εναρμονίζεται με τις αρχές και τις κατευθύνσεις του αναπτυξιακού προγραμματισμού και του χωροταξικού σχεδιασμού, που βρίσκονται σε ανώτερη κλίμακα.

Σε κεντρικό επίπεδο ο φορέας που έχει την αρμοδιότητα για τη χάραξη πολεοδομικής πολιτικής είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.). Ακόμα, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. έχει και την αρμοδιότητα για την ανάθεση, την εκπόνηση, την έγκριση και την εφαρμογή των πολεοδομικών σχεδίων και προγραμμάτων. (Αραβαντινός, 1997)

Σε περιφερειακό επίπεδο την ευθύνη αναλαμβάνουν οι Περιφέρειες της χώρας. Όλες οι Περιφέρειες της χώρας έχουν την Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωροταξίας, οι οποίες με τη σειρά τους αποτελούνται από τα τμήματα Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Πολεοδομικού Σχεδιασμού και από το τμήμα Γραμματείας. Ο Γ.Γ. Περιφέρειας έχει την αρμοδιότητα για την έγκριση Γ.Π.Σ. με τον νόμο 2508/97. Η Αττική αποτελεί εξαίρεση από τα παραπάνω καθώς σε αυτή λειτουργεί Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού και έχει σαν όργανο τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (Ο.Ρ.Σ.Α.).

Σε τοπικό επίπεδο οι φορείς διακρίνονται στην πρωτοβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση, που αποτελούνται από τους δήμους και τις κοινότητες, και στη δευτεροβάθμια τοπική αυτοδιοίκηση που είναι οι νομαρχίες. Σχετικά με το ρόλο των Ο.Τ.Α. στο πολεοδομικό σχεδιασμό αξίζει να αναφερθεί ότι αρχικά είχαν αγνοηθεί και οι μόνες αρμοδιότητές τους ήταν α) η σύνταξη και υποβολή προτάσεων για την εκπόνηση των πολεοδομικών σχεδίων, β) η γνωμοδότηση επί των σχεδίων που πρότεινε η διοίκηση και γ) η εφαρμογή των ρυμοτομικών σχεδίων. Όμως μετά το νόμο 2508/97 ξεκίνησε μια προσπάθεια έτσι ώστε οι Ο.Τ.Α. πρώτου βαθμού να αποκτήσουν περισσότερες αρμοδιότητες. Πράγματι, με Π.Διατ/μα μεταβιβάστηκαν αρκετές αρμοδιότητες, όπως η έκδοση οικοδομικών αδειών, όμως ακόμα ο ρόλος τους στον πολεοδομικό σχεδιασμό είναι διαδικαστικού χαρακτήρα. Σε ότι αφορά τους Ο.Τ.Α. δεύτερου βαθμού, να σημειωθεί ότι ο νομάρχης έχει την αρμοδιότητα για την έγκριση Γ.Π.Σ. με πληθυσμό μικρότερο των 20.000 κατοίκων, Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. και Πολεοδομικών Μελετών.

#### **4.4 Προβλήματα από την έλλειψη συντονισμού των κέντρων σχεδιασμού**

Στην αρχή του κεφαλαίου αναφέρθηκε ότι, παρατηρείται μια αδυναμία σχετικά με ζητήματα σχεδιασμού χρήσεων γης και μεταφορών καθώς εποπτεύονται και αντιμετωπίζονται από διαφορετικά κέντρα. Η ύπαρξη λοιπόν δυο διαφορετικών κέντρων έχει σαν αποτέλεσμα την εμπλοκή αρμοδιοτήτων μεταξύ των αρμόδιων φορέων και έλλειψη συντονισμού μεταξύ τους.

Στην Ελλάδα τα βασικότερα προβλήματα που παρατηρούνται σχετικά με τα ζητήματα που θέτει η έλλειψη συντονισμού μεταξύ των αρμόδιων υπηρεσιών, στον σχεδιασμό των χρήσεων γης και των μεταφορών, αφορούν κυρίως προβλήματα στην πρόληψη των αρνητικών επιπτώσεων του πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού.

Ένα πρώτο πρόβλημα που διατυπώνεται είναι ο ελλιπής συγκοινωνιακός σχεδιασμός, καθώς κατά την διαδικασία σχεδιασμού, συνήθως δεν λαμβάνονται υπόψη όλες οι παράμετροι που σχετίζονται με την κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων,



τόσο στον αστικό όσο και στον εξωαστικό χώρο. Στα στάδια κατάρτισης των συγκοινωνιακών μελετών δεν λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις που θα έχουν τα συγκοινωνιακά έργα στον πολεοδομικό σχεδιασμό και τις χρήσεις γης, και σε ότι αφορά έργα στον αστικό χώρο, πολλές φορές δεν λαμβάνονται υπόψη και άλλες περιβαλλοντικές παράμετροι, και πληθυσμιακή εξέλιξη. (Καρασαβίδου,2001)

Αντίστοιχα, ο πολεοδομικός σχεδιασμός (ΓΠΣ, κ.λπ.) συντάσσεται χωρίς ουσιαστική κυκλοφοριακή θεώρηση ή συντονισμό με τον αντίστοιχο συγκοινωνιακό σχεδιασμό. Αυτό δημιουργεί πρόσθετα προβλήματα στην διαμόρφωση του αστικού χώρου και στην διάρθρωση των μετακινήσεων, τα οποία έχουν παρουσιαστεί αναλυτικότερα σε προηγούμενο κεφάλαιο. (Καρασαβίδου,2001)

Ένα ακόμα πρόβλημα που δημιουργείται από την σύγκυση των αρμοδιοτήτων μεταξύ των φορέων σχεδιασμού, είναι η αποσπασματική μελέτη των κυκλοφοριακών θεμάτων με αντίστοιχη αναποτελεσματικότητα στην εφαρμογή των μέτρων αντιμετώπισης των προβλημάτων και η ελλιπής παρακολούθηση των κυκλοφοριακών στοιχείων. Έτσι, καθίσταται αδύνατη η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της εφαρμογής κυκλοφοριακών παρεμβάσεων και η εξαγωγή συμπερασμάτων για τον τρόπο με τον οποίο επιδρούν στον χώρο και συγκεκριμένα στις επιπτώσεις τους στην διάρθρωση των χρήσεων γης. (Αραβαντινός,2001)

Επίσης, παρατηρείται ένα σημαντικό πρόβλημα σε ότι αφορά τα επίπεδα σχεδιασμού. Ενώ στον πολεοδομικό σχεδιασμό διακρίνονται τρία επίπεδα, στον συγκοινωνιακό δεν ισχύει αυτό, παρά μόνο σε ότι αφορά το τμήμα των αστικών συγκοινωνιών. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την ελλιπή οργάνωση και στελέχωση των Ο.Τ.Α. έτσι ώστε να μπορούν να αντιμετωπίζουν συγκοινωνιακά θέματα.

Αυτή η έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού, ικανό να αντιμετωπίζει συγκοινωνιακά και κυκλοφοριακά ζητήματα σε επίπεδο τοπικής Αυτοδιοίκησης Α' Βαθμού οδηγεί στην έλλειψη στρατηγικής για την οργάνωση του συστήματος μεταφορών σε επίπεδο πόλης και έλλειψη πολιτικής για την κυκλοφορία και τη στάθμευση των οχημάτων, αλλά και την κυκλοφορία των πεζών. Έτσι, το σύστημα μεταφορών εντός του αστικού ιστού αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα ως προς την λειτουργικότητά του και δεν επιφέρει τα βέλτιστα επιθυμητά αποτελέσματα.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα έλλειψης συντονισμού μεταξύ των φορέων είναι το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας. Το Ρ.Σ.Α εκπονήθηκε σε σύντομο χρόνο και πρόκειται περισσότερο για διακήρυξη προθέσεων και πολιτικής παρά για ολοκληρωμένο σχέδιο συγκεκριμένων αρχών και κατευθύνσεων.

Εν συνεχεία, θεσμοθετείται το 1985, με τον Ν.1515/85 κατά παρέκκλιση του Ν.1262/72 «Περί Ρυθμιστικών Σχεδίων» που ίσχυε τότε και συνεχίζει να ισχύει. Το Ρ.Σ.Α. θεσμοθετήθηκε τότε για προκειμένου να καλυφθούν οι Πολεοδομικές Μελέτες που είχαν γίνει για την Αθήνα, χωρίς να υπάγονται σε Γ.Π.Σ., κάτι που δεν επιτρεπόταν μετά την ισχύ του Ν.1337/83. (Γ.Π.Σ. Δήμου Μεγάρων, σελ.33)

Για τους λόγους αυτούς το Ρ.Σ.Α. δεν μπορεί να θεωρηθεί επαρκές εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού. Ωστόσο, το πρόβλημα όχι μόνο δεν διορθώθηκε αλλά η τακτική αυτή ακολουθήθηκε και για το ρυθμιστικό της Θεσσαλονίκης, ενώ μέσα από πολυάριθμες τροποποιήσεις του Ν.1515/85 για πολύ συγκεκριμένους λόγους, το Ρ.Σ.Α. παγιώθηκε, ως εργαλείο για την άσκηση πολιτικής χρήσεων γης στην πρωτεύουσα.

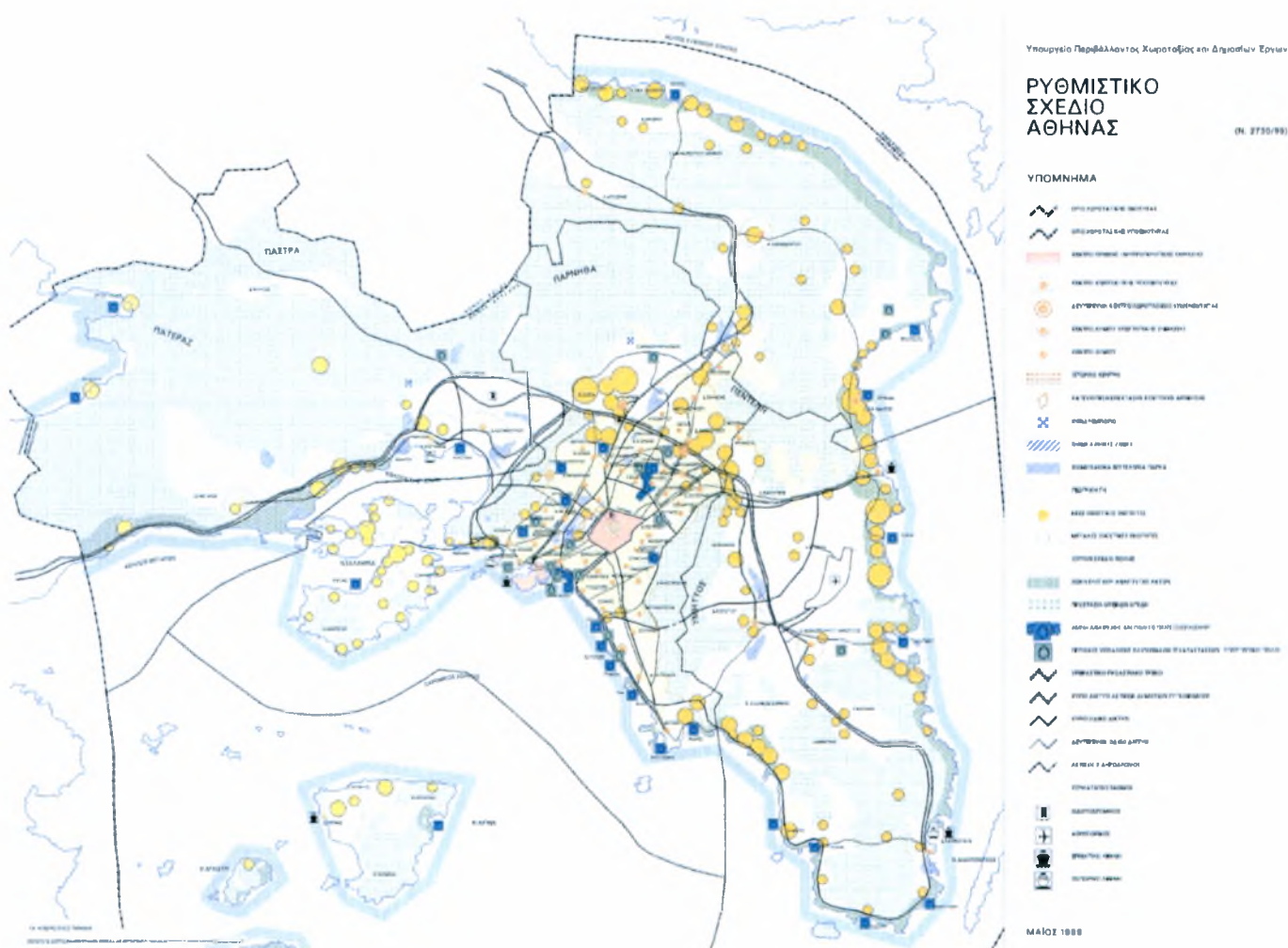
Έτσι, ενώ το Ρ.Σ.Α. σχεδιάστηκε ως κείμενο γενικών κατευθύνσεων κατέληξε να χρησιμοποιείται για συγκεκριμένες και αποσπασματικές ρυθμίσεις οι οποίες εξυπηρετούσαν συγκυριακές σκοπιμότητες. (Γ.Π.Σ. Δήμου Μεγάρων, σελ.33)

Συμπεραίνεται λοιπόν ότι η θεσμοθέτηση του Ρ.Σ.Α. έγινε αποδεκτή χωρίς καμία πρόβλεψη, προδιαγραφές, διαδικασία έγκρισης και αναθεώρησης, και εντέλει χωρίς περιορισμούς. Έτσι, η πιο πιεσμένη περιοχή της χώρας, κατέληξε να ρυθμίζεται με ένα εργαλείο αμφίβολης νομιμότητας αλλά και επιχειρησιακής αξίας που σε κάθε περίπτωση στερείται δικλείδων ασφαλείας.

Σημαντικές τροποποιήσεις σκοπιμότητας του Ρ.Σ.Α., που ήταν αντίθετες με τις γενικές κατευθύνσεις του αρχικού νομοθετήματος είναι αυτές που αφορούσαν σημαντικές χωροθετήσεις, όπως αυτές για τα Ολυμπιακά έργα, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα το νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στα Σπάτα.

Ακόμα, ένα παράδειγμα με σημαντικές επιπτώσεις στον χώρο είναι η υποκατάσταση του Γ.Π.Σ., από το Ρυθμιστικό για την νομιμοποίηση Πολεοδομικών Μελετών. Πράγματι, στον Ν.2508/97, και σύμφωνα με το άρ.7, § 1, αναφέρεται ότι επιτρέπεται η πολεοδόμηση περιοχών που προβλέπονται από Ρυθμιστικά Σχέδια ή Ζ.Ο.Ε. Με αυτόν τον τρόπο, υποκαθίσταται μια ολόκληρη μελέτη (Γ.Π.Σ.) και το

περιεχόμενό της (χάρτες, αναλύσεις, προβολές, κτλ.), από την πρόβλεψη του Ρ.Σ.Α, η οποία στην ουσία είναι μια πολύ γενική αναφορά στο κείμενο, ενώ σχηματικά είναι μια απλή οριοθέτηση σε χάρτη κλίμακας 1: 125.000, για την νομιμοποίηση Πολεοδομικής Μελέτης σε οποιαδήποτε θέση και με αμφίβολουσ όρους και προβλέψεις για πυκνότητες, χωροθετήσεις, κτλ που προβλέπονται σε ένα Γ.Π.Σ. (Γ.Π.Σ. Δήμου Μεγάρων, σελ.33)



Χάρτης 16: Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (Πηγή: [www.minenv.gr](http://www.minenv.gr))

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

#### 5.1 Συμπεράσματα

Ο τρόπος ζωής στις χώρες του δυτικού κόσμου, γίνεται ολοένα και λιγότερο βιώσιμος. Εκεί, οι κάτοικοι καταναλώνουν περισσότερη ενέργεια και πρώτες ύλες ανά κεφαλή και παράγουν περισσότερα απορρίμματα από τους κατοίκους των φτωχών χωρών. Αυτή η ανισοροπία διακρίνεται τόσο στον ευρύτερο χώρο όσο και στις πόλεις. Είναι αποτέλεσμα της υποταγμένης στους όρους της αγοράς αλληλεπίδρασης πολιτικών χρήσεων γης και μεταφορών.

Οι πολεοδομικές μορφές επηρεάζουν το μήκος των μετακινήσεων. Οι μεγάλες αποστάσεις μεταξύ κατοικίας και εργασίας δημιουργούν μεγάλα μήκη μετακινήσεων. Οι συγκεντρώσεις των θέσεων εργασίας συνεπάγονται κατά συνέπεια μακρύτερες διαδρομές, ενώ αντίθετα, όπου υπάρχει ισορροπία ανάμεσα στην κατοικία και τις θέσεις εργασίας οι διαδρομές είναι μικρότερες. Αμερικανικές μελέτες επιβεβαιώνουν επίσης ότι όταν οι γειτονιές είναι πλούσιες σε δραστηριότητες αυτές προσελκύουν τους κατοίκους και συμβάλλουν στην μείωση της διασποράς χρήσεων και κατά συνέπεια στην μείωση του μέσου μήκους των μετακινήσεων. (Αραβαντινός, 1997)

Αποτελέσματα μελετών οι οποίες βασίστηκαν σε μοντέλα, επιβεβαιώνουν ότι οι πολιτικές που αποκεντρώνουν την εργασία, όπως η κατασκευή εμπορικών πάρκων, βιομηχανικών ζωνών και μεγάλων εμπορικών κέντρων, επηρεάζουν αρνητικά τις οικονομικές δραστηριότητες των κέντρων των πόλεων. Επομένως, οι πολιτικές χρήσεων γης που θέτουν όρια στην αστική εξάπλωση, εκτός από την πολεοδομική σημασία του έχουν σημαντική επίπτωση και στην επιλογή μετακίνησης.

Οι επιδράσεις των πολιτικών μεταφορών στις επιλογές μετακίνησης τείνουν να είναι πολύ ισχυρότερες από τις επιδράσεις των πολιτικών χρήσεων γης. Η αύξηση του χρόνου και του κόστους των μετακινήσεων οδηγεί σε μειώσεις του μήκους και της συχνότητας των μετακινήσεων. Αντιθέτως, η βελτίωση της προσπελασιμότητας, έχει θετικές επιδράσεις στο μήκος και την συχνότητα των μετακινήσεων και συνεπάγεται μακρύτερες διαδρομές για εργασία και αναψυχή. (Βλαστός,2006)

Οι μεταφορές επηρεάζουν και αυτές με την σειρά τους τις χρήσεις γης αλλάζοντας την προσπελασιμότητα μιας θέσης. Η βελτίωση της προσπελασιμότητας αυξάνει την ελκυστικότητα μιας θέσης για κάθε είδους χρήση και έτσι διευκολύνεται η διασπορά των δραστηριοτήτων και οι επεκτάσεις.

Μελέτες, επιβεβαιώνουν ότι η κατασκευή μεταφορικών υποδομών, όπως ένας περιφερειακός δακτύλιος, συνεπάγεται την ανακούφιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων του κέντρου αλλά συμβάλλει και στην αποκέντρωση των δραστηριοτήτων και την αύξηση των αποστάσεων μετακίνησης. (Βλαστός,2006)

Στα προηγούμενα κεφάλαια, παρουσιάστηκαν στοιχεία για την σχέση μεταξύ των χρήσεων γης και των μετακινήσεων στον αστικό χώρο.

Αναφέρθηκε ότι οι αστικές μετακινήσεις, είναι ενταγμένες σε ένα οικιστικό ιστό ο οποίος δεν δημιουργήθηκε για να εξυπηρετεί το αυτοκίνητο, και η λειτουργία του επιφέρει ποικίλα προβλήματα στην καθημερινότητα. Το σημαντικότερο από αυτά είναι το κυκλοφοριακό, το οποίο έχει και έμμεσες επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον όπως η ρύπανση του αέρα και η ηχορύπανση.

Η συνεχής αστική ανάπτυξη και η ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων στον αστικό ιστό εντείνουν τα προβλήματα και τα αποτελέσματα από τον σχεδιασμό των χρήσεων γης και των πολιτικών μεταφορών δεν είναι τα επιθυμητά. Ο σχεδιασμός και οι παρεμβάσεις που προτείνονται έχουν σαν αποτέλεσμα την αποσπασματική και βραχυχρόνια ύφεση των επιπτώσεων και δεν τις αντιμετωπίζουν στην βάση τους. Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναφέρθηκαν τα βασικότερα προβλήματα από την έλλειψη συντονισμένου σχεδιασμού χρήσεων γης και μεταφορών.

Ακόμα, αναφέρθηκαν πολλά αρκετά παραδείγματα σχετικά με τις επιπτώσεις που δημιουργούν τα κυκλοφοριακά δεδομένα στην λειτουργία του αστικού χώρου και το αντίστροφο, δηλαδή επιπτώσεις από την πολιτική χρήσεων γης στην λειτουργία της οδού. (Μαράτου,1992)

Προκύπτει έτσι η αναγκαιότητα ενός διαρκούς και συντονισμένου σχεδιασμού, σε θέματα παραγωγής δομημένου περιβάλλοντος και μεταφορών, προκειμένου να αντιμετωπίζει τα προβλήματα των μετακινήσεων στον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Η εξέλιξη των πολύπλοκων δυναμικών συστημάτων που είναι οι πόλεις καθορίζεται από τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ των υποσυστημάτων τους, όπως οι χρήσεις γης και οι μεταφορές. Οι πολλαπλές αλληλεπιδράσεις των υποσυστημάτων αυτών οδηγούν στο συμπέρασμα ότι μόνο ο ολοκληρωμένος πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός, προϊόν συνεργασίας σε όλα τα επίπεδα, αποτελεί εχέγγυο για την βιωσιμότητα της πόλης.

Από την ανάλυση που παρατέθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια, διαπιστώθηκε ακόμα, η αντιθετική σχέση που υπάρχει στην χώρα μας μεταξύ της παρόδιας δόμησης και της λειτουργίας της οδού, και ιδιαίτερα τα αρνητικά αποτελέσματα στην κυκλοφορία και γενικότερα τις περιβαλλοντικές συνθήκες του παρόδιου χώρου. (Κουδούνη,2001)

Στην Ελλάδα υπάρχει ένα πλούσιο θεσμικό πλαίσιο για τον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό το οποίο όμως δεν είναι αλληλοτροφοδοτούμενο και συντονισμένο. Γίνεται ολοένα και πιο σαφές ότι η αύξηση της κυκλοφορίας πρέπει να αντιμετωπίζεται στο πλαίσιο της πολιτικής χωρικής ανάπτυξης και της πολεοδομίας, και όχι μόνο με την επέκταση των μεταφορικών υποδομών.

Επίσης, διατυπώθηκε μια αδυναμία σχετικά με την συνεργασία των αρμόδιων φορέων στην χώρα οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τον σχεδιασμό των πολιτικών χρήσεων γης και μεταφορών. Η αδυναμία, αυτή έχει επιφέρει πολλά προβλήματα, με δραματικές επιπτώσεις στον σχεδιασμό του ελληνικού χώρου. Ακόμα, η ελλιπής, ως ανύπαρκτη συνεργασία μεταξύ των φορέων, δημιουργεί επιπτώσεις και στον καθορισμό αρμοδιοτήτων μεταξύ των διαφόρων επιπέδων των φορέων σχεδιασμού. (Καρασσαβίδου,2001)

Ακόμα, παρατηρείται μια διαφορετική προσέγγιση στην αντιμετώπιση των θεμάτων από το επιστημονικό δυναμικό. Αλλιώς προσεγγίζει τα προβλήματα ο συγκοινωνιολόγος και αλλιώς ο πολεοδόμος. Η προσέγγιση των συγκοινωνιολόγων επικεντρώνεται στην επίλυση των προβλημάτων και την διάρθρωση των ροών, ενώ η προσέγγιση των πολεοδόμων επικεντρώνεται στην διατύπωση της σχέσης των χρήσεων γης και την διαμόρφωση των χαρακτηριστικών του δομημένου περιβάλλοντος.

Επιπρόσθετα, στην σχέση του συγκοινωνιολόγου με τον πολεοδόμο, παρεμβαίνει και τελικά δίνει την λύση, η πολιτεία, που η κοινή της πρακτική στηρίζεται στην κατασκευή έργων μεταφορικών υποδομών. Μια λύση όμως που η αποτελεσματικότητά της στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκύπτουν από την ελλιπή συνεργασία των φορέων, είναι προς διερεύνηση. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην έλλειψη συντονισμού και αλληλοεξυπηρέτησης των αρμόδιων υπηρεσιών που ασχολούνται με το θέμα.

Με τα στοιχεία που παρατέθηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια, για τα εργαλεία του σχεδιασμού, δηλαδή τις μελέτες χρήσεων γης και τις μελέτες οδοποιίας, διαπιστώθηκε ότι δεν αλληλοσυμπληρώνονται, σε κανένα τομέα. Οι πολεοδομικές μελέτες, παρόλο που τους δίνεται η δυνατότητα να καθορίζουν το οδικό δίκτυο για την περιοχή μελέτης, δεν έχουν την δυνατότητα να προβλέψουν τους φόρτους κυκλοφορίας και άλλα τεχνικά στοιχεία. Αντίστροφα, οι κυκλοφοριακές μελέτες, εξετάζουν τα στοιχεία που συλλέγονται, και ειδικότερα τους φόρτους και τις διατομές των οδών, και δίνουν λύσεις που αφορούν την διάρθρωση των μετακινήσεων στον αστικό ιστό, και την διατομή των δρόμων, χωρίς όμως να εξετάζουν τις πολεοδομικές επιπτώσεις στον παρόδιο χώρο.

Παρατηρείται λοιπόν μια μορφή καταμερισμού εργασίας, παρόλο που αυτό δεν είναι κατά κανόνα αρνητικό, κατά το στάδιο του σχεδιασμού αλλά και στην εφαρμογή των λύσεων, το οποίο έχει επιφέρει τα δραματικά αποτελέσματα στην παραγωγή δομημένου περιβάλλοντος.

Το θέμα της ελλιπούς συνεργασίας μεταξύ των φορέων σχετίζεται και με τις αρμοδιότητες των φορέων και των επιπέδων σχεδιασμού. Έχει αναφερθεί ότι στην Ελλάδα ο σχεδιασμός διαμορφώνεται σε 3 επίπεδα. Το εθνικό, το περιφερειακό και το επίπεδο της τοπικής αυτοδιοίκησης, α' και β' βαθμού. Οι αρμοδιότητες φαίνεται να είναι

μοιρασμένες ανάμεσα στα επίπεδα όμως η πραγματικότητα είναι διαφορετική. (Κουδούνη,2001)

Η κεντρική εξουσία κατέχει ακόμα τον σημαντικότερο ρόλο στην διαμόρφωση του πολεοδομικού σχεδιασμού και η τοπική αυτοδιοίκηση α' βαθμού έχει αρμοδιότητες για την κίνηση των διαδικασιών εκπόνησης σχεδίων χρήσεων γης, και την έγκριση τροποποιήσεων σχεδίων χωρίς όμως να μπορεί να καθορίσει όρους και περιορισμούς δόμησης. Η έγκριση των Γ.Π.Σ. και των Πολεοδομικών Μελετών είναι αρμοδιότητα του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας για μεσαία αστικά κέντρα ενώ για τα μητροπολιτικά κέντρα αρμόδιος είναι ο Υπουργός ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, και τα μικρά αστικά κέντρα αρμόδιος είναι ο οικείος Νομάρχης.

Σε ότι αφορά τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, οι αρμοδιότητες καθορίζονται ανάλογα με την κατηγορία της οδού. Ο σχεδιασμός των μεγάλων οδικών αξόνων της χώρας είναι αρμοδιότητα των Υπουργείων Μεταφορών, ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και Οικονομικών, ενώ η έγκριση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε μικρές πόλεις είναι αρμοδιότητα των οικείων τοπικών φορέων. Όμως, παρόλο που οι αρμοδιότητες είναι εμφανίζεται να είναι ισοδύναμα κατανεμημένες στα διάφορα επίπεδα, το πρόβλημα της χρηματοδότησης ακυρώνει την ανάληψη των αρμοδιοτήτων. Παρατηρείται, δηλαδή μια επιφυλακτικότητα της πολιτείας στην εκχώρηση αρμοδιοτήτων και αποτέλεσμα είναι η σύγχυση αυτών.

## **5.2 Προτάσεις Συνδυασμού Πολεοδομικού Και Κυκλοφοριακού Σχεδιασμού**

Στα παραπάνω κεφάλαια, διατυπώθηκε τόσο η σχέση του πολεοδομικού σχεδιασμού με τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, στο αστικό περιβάλλον, όσο και οι αδυναμίες αντιμετώπισης των προβλημάτων του αστικού χώρου από τον σχεδιασμό των χρήσεων γης και των μετακινήσεων.

Μέχρι σήμερα, στην Ελλάδα, οι πολιτικές χρήσεων γης και μεταφορών καταρτίζονται ανεξάρτητα η μια από την άλλη. Με την θεσμοθέτηση του Εθνικού Χωροταξικού, προβλέπεται η πρώτη απόπειρα για την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού για την βιώσιμη ανάπτυξη του ελληνικού χώρου.

Όμως, το θέμα της εφαρμογής συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού δεν πρέπει να τελειώσει με το Εθνικό Χωροταξικό. Για την καλύτερη



αντιμετώπιση των δυσμενών επιπτώσεων στον αστικό χώρο θα πρέπει να δημιουργηθεί το κατάλληλο πλαίσιο, τόσο νομοθετικό όσο και εποπτικό, που θα δίνει την δυνατότητα στους αρμόδιους φορείς να ασκούν τις αρμοδιότητές τους με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και να προωθούν την βιώσιμη αστική ανάπτυξη. (Διημερίδα,2001)

Το πλαίσιο αυτό μπορεί να πραγματοποιηθεί με την βοήθεια μέτρων από πλευράς της πολιτείας που θα προωθήσουν την συνεργασία μεταξύ των φορέων πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Τα μέτρα, αυτά μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε τέσσερις θεματικές ενότητες:

1. Νέα θεώρηση του πολεοδομικού σχεδιασμού.
2. Συνεργασία των κέντρων αποφάσεων.
3. Καθορισμός των αρμοδιοτήτων ανάμεσα τα διαφορετικά επίπεδα σχεδιασμού, κυκλοφοριακού και χρήσεων γης.
4. Περιεχόμενο μελετών χρήσεων γης και μεταφορών και

### 5.2.1 Νέα Θεώρηση του Πολεοδομικού Σχεδιασμού

Σήμερα, μπροστά στα μεγάλα προβλήματα του αστικού χώρου τα οποία πηγάζουν από την λειτουργία του αυτοκινήτου και την κυκλοφορία, γίνεται αντιληπτό ότι η ποιότητα του αστικού χώρου μπορεί να βελτιωθεί μέσα από την προστασία της αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, την έκταση που δίνεται σε μεταφορικά μέσα φιλικά προς το περιβάλλον όπως το ποδήλατο, και η μείωση των αστικών μετακινήσεων με αυτοκίνητο. Τα παραπάνω περιγράφονται ως η προοπτική για την βιώσιμη πόλη, και συγκεκριμένα για την βιώσιμη αστική κινητικότητα. Η προοπτική αυτή ουσιαστικά σημαίνει ότι πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός διέπονται από μια ισότιμη σχέση, που ποτέ δεν υπήρχε, και ασκούνται συντονισμένα και συνδυασμένα, έτσι ώστε να μην ανατρέπονται οι ισορροπίες στο χρόνο. (Βλαστός,2006)

Ακόμα, η προοπτική της βιώσιμης κινητικότητας, προάγει και μια νέα αντίληψη για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, αυτήν της πολεοδομίας που θα στηρίζεται στην δημόσια συγκοινωνία. Ήδη, με τον Ν. 2508/97 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και

οικισμών της χώρας και λοιπές διατάξεις», και την αναβάθμιση των Γ.Π.Σ. προβλέπεται η δημιουργία τοπικών κέντρων εκεί όπου υπάρχει ο απαραίτητος κοινωνικός εξοπλισμός και σταθμοί δημόσιας συγκοινωνίας, κατά προτεραιότητα μέσω σταθερής τροχιάς.

Η προσανατολισμένη στην δημόσια συγκοινωνία πολεοδομία, είναι εφικτή μέσα από μια σειρά δράσεις όπως:

- Προώθηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας, ακόμη και για μετακινήσεις μεγάλου μήκους, με άρθρωση των δικτύων μεταφορών και σε κόμβους μετεπιβίβασης,
- Επανασχεδιασμό των σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας και αύξηση της ελκυστικότητας της γύρω περιοχής,
- Αύξηση των πυκνοτήτων και ενθάρρυνση των μικτών χρήσεων,
- Προσδιορισμό των θέσεων στάθμευσης στους σταθμούς ανάλογα με την θέση τους. Οι κεντρικοί πρέπει να διαθέτουν περιορισμένες θέσεις σε αντίθεση με τους περιφερειακούς που πρέπει να έχουν περισσότερες. (Βλαστός, 2006)

Παραδείγματα από αυτήν την μορφή πολεοδομίας έχουν βρει εφαρμογή σε χώρες όπως η Γερμανία, η Ολλανδία, και η Κίνα και λεπτομέρειες έχουν αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Ένα ακόμα, στοιχείο που πρέπει να εισαχθεί στον σχεδιασμό είναι η εξέταση των λειτουργικών επιπτώσεων των χρήσεων γης στην οδό και για την επίτευξη του στόχου αυτού πρέπει να υπάρχει συσχετισμός της πληροφορίας που χρησιμοποιούν ο πολεοδομικός και ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός και αυτό συνεπάγεται τον έλεγχο των παρόδιων χρήσεων γης. (Μαράτου, 2001)

Μερικές γενικές κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθούνται κατά το σχεδιασμό αλλά και κατά το στάδιο υλοποίησης του αναφέρονται επιγραμματικά παρακάτω. Θα πρέπει λοιπόν να καθορίζεται:

- Το είδος των χρήσεων γης που θα επιτρέπονται προς εγκατάσταση στον παρόδιο χώρο, ανάλογα με την κατηγορία της οδού.

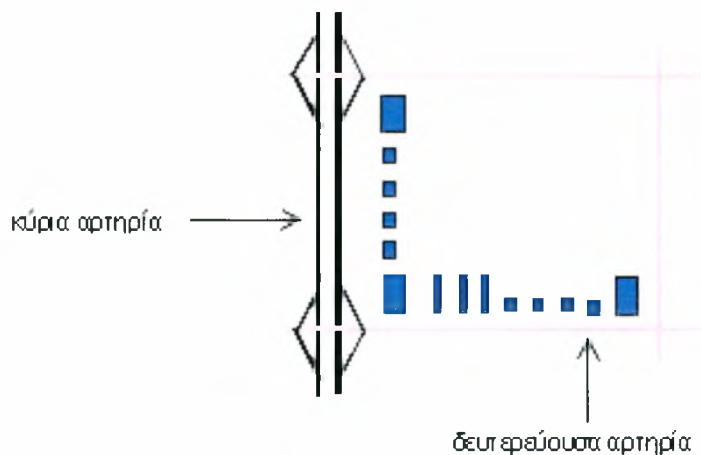
- Η ένταση ανάπτυξης της κάθε χρήσης, και εδώ εννοείται ο έλεγχος του συνολικού εμβαδού της εγκατάστασης με τον Σ.Δ.
- Η διάταξη και διαμόρφωση του κτιρίου στο οικόπεδο, και κατ'έπекταση στο οικοδομικό τετράγωνο.
- Ο τρόπος άμεσης ή όχι πρόσβασης και στάθμευσης στο οικόπεδο. (Μαράτου,2001)

Όπως έχει διατυπωθεί σε προηγούμενα κεφάλαια οι παρόδιες χρήσεις, στις περισσότερες περιπτώσεις λειτουργούν εις βάρος της ικανότητας της οδού και δημιουργούν προβλήματα σχετικά με την κατηγορία της οδού, υποβαθμίζοντας την. Για το λόγο αυτό, ο έλεγχος και ο καθορισμός των παρόδιων χρήσεων σε στρατηγικό επίπεδο και η διαχείριση των προσβάσεων θεωρούνται αναγκαίες συνθήκες ούτως ώστε να αποφεύγονται οι ασυμβατότητες χρήσεων και οδών. (Μαράτου,2001)

Ο προσδιορισμός της έντασης των χρήσεων μπορεί να ελεγχθεί, όπως αναφέρθηκε με τον Σ.Δ. αλλά θα πρέπει να εμπεριέχονται και άλλα κριτήρια όπως: η διασφάλιση της καλής λειτουργίας της οδού, δηλαδή να εξετάζονται οι παραγόμενοι φόρτοι και το πώς μπορούν να επηρεάσουν την κυκλοφοριακή ροή, η διασφάλιση της λειτουργικής πρόσβασης στο οικόπεδο και η διασφάλιση συμβατότητας με τις χρήσεις στην γύρω περιοχή. (Μαράτου,2001)

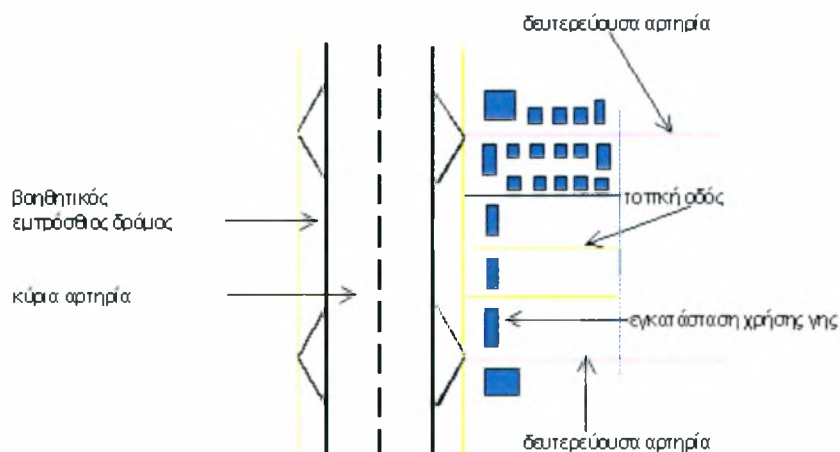
Η διαχείριση προσβάσεων αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο για την διατήρηση των επιθυμητών επιπέδων ανάπτυξης των παρόδιων χρήσεων και για την διατήρηση της καλής κυκλοφοριακής ροής της αρτηρίας. Ακόμα, με την εφαρμογή της πολιτικής αυτής διασφαλίζεται η μείωση των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων στον παρόδιο χώρο, και ακόμα η αύξηση της οδικής ασφάλειας. (Σοϊλεμέζογλου,2001)

Ο έλεγχος της διάταξης της χρήσης στην εγκατάσταση μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα στην συνολική λειτουργία του οδικού χώρου. Για παράδειγμα η ανάπτυξη των παρόδιων χρήσεων γης σε αρτηρία όταν δεν υπάρχει βοηθητικός δρόμος εντείνεται σε διασταυρώσεις, επειδή τα οικόπεδα έχουν, θεωρητικά τουλάχιστον, μεγαλύτερο δείκτη προσπελασιμότητας. (Μαράτου,2001)



Σχεδιάγραμμα 5: Δόμηση κατά μήκος των οδών όταν δεν υπάρχει βοηθητικός δρόμος (Πηγή: Μαράτου,2001)

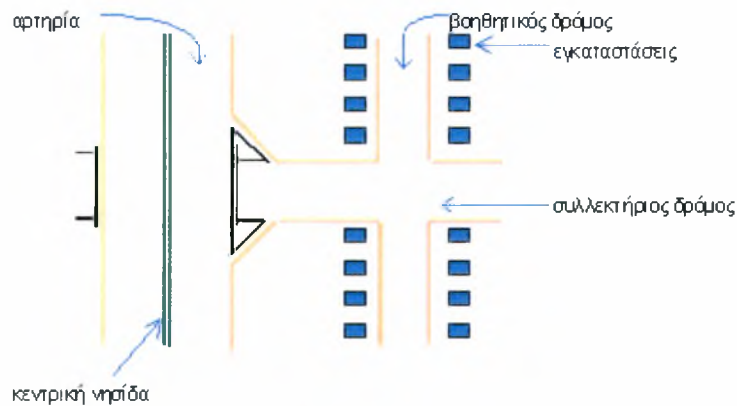
Η ανάπτυξη των παρόδιων χρήσεων όταν υπάρχει βοηθητικός δρόμος είναι περισσότερο ομοιογενής καθώς παρέχεται ισοδύναμη δυνατότητα πρόσβασης. Η παράλληλη με την αρτηρία ζώνη συγκεντρώνει εντατικότερη ανάπτυξη σχετικά με τους κάθετους, στην αρτηρία δρόμους.



Σχεδιάγραμμα 6: Δόμηση παρά την οδό με βοηθητικό παράπλευρο δρόμο (Πηγή: Μαράτου, 2001)

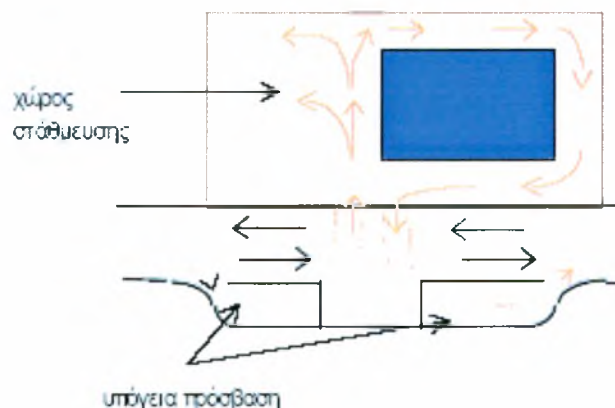
Καλύτερη περίπτωση θεωρείται η πρόσβαση από πίσω βοηθητικό δρόμο. Ο δρόμος αυτός εξυπηρετώντας και τις δυο πλευρές, εκατέρωθέν του, εξασφαλίζει την

μείωση του συνολικού ποσοστού επιφάνειας που απαιτείται για την δημιουργία τους σε σχέση με τους παρά την κεντρική αρτηρία βοηθητικούς.



Σχεδιάγραμμα 7: Δόμηση σε πίσω βοηθητικό δρόμο (Πηγή: Μαράτου, 2001)

Ο τρόπος πρόσβασης και στάθμευσης στο οικόπεδο προϋποθέτει τον έλεγχο της πρόσβασης στην εγκατάσταση σε σχέση με το κύριο οδικό δίκτυο, την διάταξη των χώρων στάθμευσης μέσα στο οικόπεδο και την διάταξη των εισόδων και εξόδων. Σε περιπτώσεις όπου οι κυκλοφοριακοί φόρτοι υπολογίζονται να είναι αρκετά σημαντικοί ο τρόπος πρόσβασης και ειδικότερα οι ανισόπεδες προσβάσεις κρίνονται λειτουργικότεροι.



Σχεδιάγραμμα 8: Ανισόπεδη πρόσβαση σε παρόδια χρήση (Πηγή: Μαράτου, 2001)

### 5.2.2 Συνεργασία των κέντρων λήψης αποφάσεων

Η αδυναμία του σχεδιασμού, όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενη ενότητα, οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ελλιπή συνεργασία των αρμοδίων φορέων σχεδιασμού. Η πολιτική που θα πρέπει να ακολουθηθεί στο μέλλον, επιβάλλει την καλύτερη συνεργασία των φορέων στο στάδιο του σχεδιασμού και την ποιοτικότερη επικοινωνία μεταξύ αυτών στην επόπτευση των δράσεων.

Η συνεργασία των φορέων έχει κατακόρυφες και οριζόντιες διαστάσεις. Η κατακόρυφη διάσταση εμπλέκει σε μια ενιαία στρατηγική το ευρωπαϊκό, το εθνικό, το περιφερειακό και το τοπικό επίπεδο. Η οριζόντια διάσταση, αναφέρεται στην κεντρική διοίκηση, τους τομείς πολιτικής με χωρικό ενδιαφέρον και τους άμεσα ενδιαφερόμενους, δηλαδή, την κυβέρνηση, την πολιτική επενδύσεων ή την οικονομική πολιτική και τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς. (Διημερίδα,2001)

Σε πρώτο στάδιο θα πρέπει να γίνει προσπάθεια εναρμόνισης των προγραμμάτων των Χωροταξικών – Πολεοδομικών και Συγκοινωνιακών Υπηρεσιών, προκειμένου να υπάρχει ένα γενικό πλαίσιο το οποίο να δίνει τις γενικές κατευθύνσεις του σχεδιασμού και να προβλέπει τις επιπτώσεις αυτού. Οι επιπτώσεις μπορούν να προβλέπονται με την Μελέτη Στρατηγικών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), η οποία αντικαθιστά τις μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων για αναπτυξιακά σχέδια και προγράμματα.(Σπερελάκης,2001)

Ακόμα, πρέπει να εντατικοποιηθεί η συνεργασία ανάμεσα στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και τα Υπουργεία Μεταφορών και Οικονομικών καθώς και με τους υπόλοιπους φορείς διαχείρισης των συγκοινωνιακών προβλημάτων.

Σε επόμενο επίπεδο, πρέπει να αναθεωρηθεί η συνεργασία που έχουν οι τοπικοί φορείς με την κεντρική διοίκηση, σε θέματα εφαρμογής των πολιτικών. Το θέμα, αυτό σχετίζεται άμεσα με τις αρμοδιότητες που εκχωρούνται στην τοπική αυτοδιοίκηση και τον βαθμό στον οποίο μπορούν να δράσουν, ανεξάρτητα από τις πεποιθήσεις της κεντρικής διοίκησης. (Σπερελάκης,2001)

Σε συνέχεια του παραπάνω, η πολιτεία πρέπει να φροντίζει για τον συντονισμό των διοικητικών και δικαστικών οργάνων που εποπτεύουν την αστυνόμευση τόσο στον τομέα των χρήσεων γης και των κατασκευών όσο και στην διάρθρωση των μετακινήσεων. (Σπερελάκης,2001)

Ένα ακόμα επίπεδο στο οποίο πρέπει να επικεντρωθεί η νέα στρατηγική για τον σχεδιασμό, είναι η ανταλλαγή πληροφοριών και η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων από την μέχρι τώρα πολιτική που ακολουθείται. (Κουδούνη,2001)

Οι αρμόδιες υπηρεσίες, πρέπει να αναλαμβάνουν δράση και μετά τον καταρτισμό των σχεδίων, και να συλλέγουν και να επεξεργάζονται τις πληροφορίες που σχετίζονται με τις περιοχές δράσεις του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Θα πρέπει πιο απλά, μετά την έγκριση του πολεοδομικού σχεδίου να γίνεται μια καταγραφή της οικιστικής ανάπτυξης σε ετήσια βάση, και της παραγόμενης από αυτήν κυκλοφορίας.

Αντίστοιχα, με την έγκριση των κυκλοφοριακών μελετών και την κατασκευή των έργων που προτείνονται, όπου προτείνονται, θα πρέπει οι αρμόδιοι φορείς, να παρακολουθούν και να καταγράφουν την εξέλιξη των παρόδιων χρήσεων, και τις επιπτώσεις στους στην λειτουργία της οδού. Η κυκλική σχέση που υπάρχει μεταξύ χρήσεων γης μετακινήσεων και απαιτήσεων οδικών υποδομών (βλ. Σχεδιάγραμμα1), ενισχύει την παραπάνω πρόταση και επιβεβαιώνει την σημασία της.

Ακόμα, η παραπάνω πρόταση μπορεί να υποστηριχθεί και από τα τεχνολογικά εργαλεία, που διαθέτουν οι επιστήμονες. Η χρήση πληροφοριακών συστημάτων για την μέτρηση της κυκλοφορίας καθώς και για την καταγραφή χρήσεων και της έντασης αυτών, είναι ευρέως διαδεδομένη και σε κάποιες χώρες της Ευρώπης, υπάρχει ολοκληρωμένο σύστημα που συλλέγει την κυκλοφοριακή και πολεοδομική πληροφορία και καθορίζει τον σχεδιασμό. (Σπερελάκης,2001)

Επιπρόσθετα, η συλλογή της πολεοδομικής και κυκλοφοριακής πληροφορίας μπορεί να αποτελέσει το βασικό στοιχείο για την δημιουργία μιας βάσης δεδομένων, που θα είναι κοινή σε όλους τους αρμόδιους φορείς, και στην δημιουργία νέων μοντέλων όπου θα στηριχθούν οι μελέτες επεκτάσεων των σχεδίων πόλεων. (Μαράτου,2001)

### 5.2.3 Καθορισμός των αρμοδιοτήτων ανάμεσα τα διαφορετικά επίπεδα σχεδιασμού, κυκλοφοριακού και χρήσεων γης

Η ενότητα αυτή διατυπώνεται ως αποτέλεσμα ενός μεγάλου διαλόγου, μεταξύ επιστημόνων και τοπικών αρχών σχετικά με την ανάγκη αποκέντρωσης της χώρας σε διοικητικό και οικονομικό επίπεδο. Σε ότι αφορά τον σχεδιασμό έχει αναφερθεί ότι υπάρχουν τρία επίπεδα σχεδιασμού αλλά ουσιαστικό ρόλο κατέχει η κεντρική διοίκηση, που διαμορφώνει το πλαίσιο σχεδιασμού με τις αποφάσεις της και τα νομοθετήματα της.

Έχει αναφερθεί ότι παρουσιάζεται μια επιφυλακτικότητα της πολιτείας και του συστήματος διοίκησης της χώρας στην εκχώρηση αρμοδιοτήτων σε κατώτερο επίπεδο. Η αδυναμία αυτή είναι το σημαντικότερο στοιχείο που πρέπει να αλλάξει στην προσπάθεια για τον ολοκληρωμένο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Στο κεφάλαιο των παραδειγμάτων από το εξωτερικό διατυπώθηκε ότι οι χώρες με εμπειρία στην εφαρμογή συντονισμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού έχουν παράλληλα και ένα αποκεντρωμένο σύστημα αρμοδιοτήτων, νομοθετικού και εκτελεστικού χαρακτήρα, ενώ στην χώρα μας οι αρμοδιότητες των τοπικών φορέων φαίνεται να είναι «διαδικαστικού» χαρακτήρα.

Η μεταστροφή στην αντίληψη των πολιτικών αρχών σχετικά με την άσκηση εξουσίας, και η εκχώρηση αρμοδιοτήτων νομοθετικού χαρακτήρα, σε θέματα σχεδιασμού στο περιφερειακό και το τοπικό επίπεδο αποτελεί το πρώτο βήμα προς το συντονισμένο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Η παραπάνω πρόταση, θα δημιουργήσει και την ανάγκη για την στελέχωση των τοπικών διοικητικών φορέων με το κατάλληλο επιστημονικό προσωπικό, που θα μπορεί να διαχειριστεί τις νέες αρμοδιότητες και τις νέες ευθύνες που μπορεί να προκύψουν.

Έτσι, γίνεται σαφές ότι θα πρέπει να αναβαθμιστεί ο ρόλος των τεχνικών υπηρεσιών στο επίπεδο της α' βαθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης, και να αποκτήσουν ουσιαστικότερο ρόλο στον έλεγχο της εφαρμογής των πολεοδομικών σχεδίων και των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

Ακόμα, θα μπορούσαν να δημιουργηθούν τα κατάλληλα τμήματα τα οποία θα έχουν την αρμοδιότητα για την συλλογή των κυκλοφοριακών και πολεοδομικών στοιχείων, μετά την εφαρμογή των προτάσεων των αντίστοιχων μελετών. Τα τμήματα



αυτά θα έχουν την δυνατότητα να εξετάσουν την συνάφεια μεταξύ των στόχων που θέτονται από τις πολεοδομικές μελέτες με τα αποτελέσματα που έχουν στην διάρθρωση των μετακινήσεων οι χρήσεις γης και οι νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις από τις κυκλοφοριακές μελέτες. Επίσης, στις αρμοδιότητες των τμημάτων θα μπορούσε να υπάγεται και η διατήρηση της καλής λειτουργίας των αστικών οδών και η συντήρηση, επισκευή και επέκταση του δημοτικού δικτύου (κατ. Γ, Π.Δ. 374/93), όπως και η πρόταση κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και η διαχείριση της στάθμευσης.

Επιπρόσθετα, τα τμήματα αυτά θα έχουν και την ιδιότητα του τεχνικού συμβούλου των δημοτικών αρχών σε θέματα για τον αναπτυξιακό σχεδιασμό της περιοχής, συμμετέχοντας έτσι με ουσιαστικό τρόπο στον καταρτισμό του σχεδιασμού.

Εκτός από τις τεχνικές υπηρεσίες των δήμων (τμήμα Πολεοδομίας, έργων κτλ), σημαίνοντα ρόλο στον συνδυασμένο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό μπορούν να αποκτήσουν και οι Αναπτυξιακές Εταιρείες αυτών. Με την κατάλληλη συμπλήρωση του επιστημονικού τους δυναμικού μπορούν να είναι αρμόδιες για τον αναπτυξιακό σχεδιασμό των δήμων, και να υποβάλλουν προτάσεις στα τοπικά συμβούλια σχετικά με την επενδυτική πολιτική σε θέματα υποδομών και χρήσεων γης.

Ακόμα, οι υπηρεσίες αυτές θα έχουν την δυνατότητα για τον σχεδιασμό των αστικών συγκοινωνιών σε μικρούς δήμους, έως 30.000 κατοίκων π.χ., και την πολιτική ανάπτυξης άλλων προγραμμάτων εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης.

Τα παραπάνω θα μπορούσαν να λειτουργούν ως μικρογραφίες των Υπουργείων ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, Ανάπτυξης και Μεταφορών.

Προχωρώντας σε ανώτερο επίπεδο, και συγκεκριμένα στο επίπεδο της β' βαθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης και της περιφέρειας, οι υπηρεσίες θα έχουν κυρίως εποπτικό χαρακτήρα. Σε αυτά τα επίπεδα θα πρέπει να καταρτίζονται χωροταξικά σχέδια, που θα γίνουν τις απαραίτητες κατευθύνσεις στους τοπικούς φορείς για την ανάπτυξη των δικών τους σχεδίων. Σε αυτό το επίπεδο θα μπορούσε να δημιουργηθεί ένα Εποπτικό Γραφείο, αρμόδιο για τον έλεγχο των μετακινήσεων και των χρήσεων γης στο σύνολο της χωρικής ενότητας, τόσο στο νομαρχιακό όσο και στο περιφερειακό επίπεδο. (Σπερελάκης,2001)

Ακόμα, σε κάθε ένα από αυτά τα επίπεδα πρέπει να υπάρχει υπηρεσία αρμόδια για η λειτουργία του οδικού δικτύου Β κατηγορίας, όπως αυτό ορίζεται με το Π.Δ/γμα

374/93 «Λήψη μέτρων για την ασφάλεια της υπεραστικής συγκοινωνίας», για τον σχεδιασμό των μεταφορών και των μεταφορικών υποδομών διαδημοτικού χαρακτήρα.

Με την πρόταση παραχώρησης περισσότερων αρμοδιοτήτων στα κατώτερα επίπεδα δεν εννοείται και δεν επιθυμείται η υποβάθμιση του ρόλου της κεντρικής διοίκησης. Αντίθετα, η κεντρική διοίκηση έχει ακόμα, τον ρόλο για την λήψη των σημαντικών αποφάσεων σε θέματα εθνικού χαρακτήρα.

Το κράτος, έχει την αρμοδιότητα για τον αναπτυξιακό σχεδιασμό της χώρας και την εκπόνηση του εθνικού χωροταξικού και καθορίζει την πολιτική για τον τομέα των μεταφορών. Η ανάπτυξη της οικιστικής οργάνωσης και της ανάπτυξης των μητροπολιτικών κέντρων είναι υπό τον έλεγχο των κρατικών υπηρεσιών και ειδικότερα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Ο σχεδιασμός και οι επενδύσεις για την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών εθνικής σημασίας, όπως αυτοκινητόδρομοι, διευρωπαϊκά δίκτυα, λιμάνια και αεροδρόμια υπάγονται στις αρμοδιότητες των Υπουργείων Μεταφορών, ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε Ανάπτυξης. ([www.yme.gr](http://www.yme.gr))

Επίσης, οι κρατικές υπηρεσίες έχουν την αρμοδιότητα για την λειτουργία των υποδομών εθνικής σημασίας, και ειδικότερα, για τον έλεγχο και την παρακολούθηση των αυτοκινητοδρόμων της χώρας, προτείνεται η δημιουργία ενός Κέντρου Ελέγχου Αυτοκινητοδρόμων. Το κέντρο αυτό θα λειτουργεί ως παρατηρητήριο, και θα συλλέγει στοιχεία σχετικά με την κυκλοφορία των οχημάτων, την ασφάλεια των μετακινήσεων, και την κατανομή τους σε σχέση με άλλες μεταφορικές υποδομές όπως τα λιμάνια και τα αεροδρόμια. Ακόμα, το κέντρο αυτό θα πρέπει να συλλέγει στοιχεία και για τις χρήσεις γης που συγκεντρώνονται κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων και τις επιπτώσεις που έχουν στην λειτουργία του, καθώς και να συμμετέχει στην διαδικασία του χωροταξικού σχεδιασμού, τόσο για το εθνικό επίπεδο όσο και για τα κατώτερα επίπεδα. (Σπερελάκης,2001)

#### 5.2.4 Περιεχόμενο μελετών χρήσεων γης και μεταφορών

Σε αυτήν τη θεματική ενότητα, παρουσιάζονται προτάσεις σχετικά με το περιεχόμενο των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών μελετών, και ειδικότερα τα στοιχεία εκείνα που πρέπει να συμπεριληφθούν στις μεν και στις δε, για την προώθηση του συντονισμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

Ακόμα, στις προτάσεις αυτές εντάσσεται και το ενδεχόμενο θεσμοθέτησης μιας ενιαίας μελέτης για τον σχεδιασμό του χώρου η οποία θα εξετάζει τα πολεοδομικά και τα κυκλοφοριακά στοιχεία συνολικά. Επίσης, προτείνονται αλλαγές και ρυθμίσεις και στο θεσμικό πλαίσιο, και την δεσμευτικότητα των νέων μελετών.

Σε πρώτο στάδιο λοιπόν, προτείνεται η συμπλήρωση και η ενημέρωση του θεσμικού πλαισίου των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών μελετών ώστε αυτές να συμπεριλαμβάνουν και να αναδεικνύουν με σαφήνεια την αλληλεπίδραση μεταξύ των χρήσεων γης και την λειτουργία των οδών. (Κουδούνη,2001)

Η πρώτη αλλαγή μπορεί να γίνει στις προδιαγραφές των Γ.Π.Σ. και Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. (ΦΕΚ 166Δ/2000) έτσι ώστε να εμπλουτιστούν με βασικές οδηγίες και κατευθύνσεις σχετικά με το οδικό δίκτυο και τις παρόδιες χρήσεις γης.

Ακόμα, προτείνεται αναμόρφωση του Π.Δτος για το περιεχόμενο και τις κατηγορίες χρήσεων γης με σκοπό τον εμπλουτισμό του έτσι ώστε να ανταποκρίνεται καλύτερα στις σημερινές απαιτήσεις και ο ειδικός σχεδιασμός περιοχών που δέχονται ιδιαίτερες πιέσεις (πολεοδομικές, κυκλοφοριακές, κ.α.) όπως είναι οι ζώνες μεγάλων κυκλοφοριακών αξόνων, οι περιοχές γύρω από σημαντικούς συγκοινωνιακούς κόμβους και οι ευαίσθητες περιοχές όπως τα ιστορικά κέντρα των πόλεων, τα παραλιακά τμήματα και οι υποβαθμισμένες, πρώην βιομηχανικές, κεντρικές περιοχές (brownfields).

Ακόμα ένα στοιχείο το οποίο απαιτεί την προσοχή των μελετητών, και πρέπει αν ενσωματωθεί στις πολεοδομικές και κυκλοφοριακές μελέτες είναι η διαχείριση προσβάσεων στις παρόδιες χρήσεις γης. Η διαχείριση προσβάσεων βοηθά στην ισοσκέλιση των ανταγωνιστικών παραγόντων, που είναι οι μετακινήσεις και οι προσβάσεις στις παρόδιες χρήσεις γης και στην διατήρηση της κυκλοφοριακής ροής στο

οδικό σύστημα με αποδεκτά επίπεδα κυκλοφοριακής ικανότητας, ταχύτητας κίνησης και οδικής ασφάλειας. Ακόμα, η διαχείριση προσβάσεων αποτελεί ένα τρόπο για την πρόληψη της συμφόρησης των μετακινήσεων και δημιουργείται ένα ερώτημα σχετικά με τις απαραίτητες νομοθετικές ρυθμίσεις που απαιτούνται για την έγκριση των προσβάσεων. Οι ρυθμίσεις αυτές αφορούν την καταλληλότητα των προσβάσεων σε σχέση με την κατηγορία της οδού, καθώς και την καταλληλότητα των εκτάσεων που προτείνονται για την ανάπτυξη μιας χρήσης, σε σχέση με την δυνατότητα πρόσβασης που παρουσιάζει. (Σοϊλεμέζογλου,Μαράτου,2001)

Σε προηγούμενα κεφάλαια έχουν αναφερθεί οι επιπτώσεις των χρήσεων γης στη κυκλοφορία και αντιστρόφως οι επιπτώσεις των νέων μεταφορικών υποδομών στις χρήσεις γης. Οι επιπτώσεις αυτές έχουν ως βασική αιτία την έλλειψη συντονισμού μεταξύ του πολεοδομικού και του κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Η λύση σε αυτό το φαινόμενο από πολλούς μελετητές (Αραβαντινός, Φραντζεσκάκης, Μαράτου) θεωρείται ότι είναι ο ενιαίος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός, με την ταυτόχρονη δημιουργία ενιαίων μελετών.

Ο συντονισμένος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός χρειάζεται σε πρώτο στάδιο την θεσμική κατοχύρωσή του, η οποία μπορεί να επιτευχθεί όπως αναφέρθηκε και παραπάνω με την συμπλήρωση του θεσμικού πλαισίου για τις πολεοδομικές και κυκλοφοριακές μελέτες.

Η δημιουργία νέων, ενιαίων πολεοδομικών και κυκλοφοριακών μελετών επιβάλλει τον καθορισμό νέων προδιαγραφών, για τις μελέτες αυτές, μέσα από την δομή των προδιαγραφών των υφιστάμενων μελετών.

Οι μελέτες αυτές μπορούν να δημιουργούνται σε αντιστοιχία με τα Γ.Π.Σ. και τις Π.Μ., δηλαδή να υπάρχει μια μελέτη στρατηγικού χαρακτήρα για τον δήμο και μια μελέτη κανονιστικού χαρακτήρα για τους οικισμούς ξεχωριστά, όπου θα υλοποιούν τις κατευθύνσεις των στρατηγικών μελετών.

Οι στρατηγικές αυτές μελέτες, πέρα από το περιεχόμενο των Γ.Π.Σ. για τα πολεοδομικά θέματα, μπορούν να καθορίζουν τον σχεδιασμό για τα συστήματα μεταφοράς στον δήμο και να περιέχουν προβλέψεις για διαμετακομιστικά κέντρα, και το δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών όπου χρειάζεται. Ακόμα, μπορούν να καθορίζουν την

ιεράρχηση του οδικού δικτύου και την πρόβλεψη για μελλοντικές ανάγκες σε μεταφορική υποδομή.

Οι μελέτες που θα είναι αντίστοιχες των Πολεοδομικών Μελετών θα εξετάζουν την περιοχή του παρόδιου χώρου σχετικά με την παρόδια ανάπτυξη, ορίζοντας τις επιθυμητές χρήσεις, το μέγεθος και την έντασή τους (Σ.Δ., ύψη, κάλυψη, κτλ.), την διάταξη του κτίσματος στο οικόπεδο και το οικοδομικό τετράγωνο.

Ακόμα, σε μια τέτοια ενιαία μελέτη θα πρέπει να εξετάζονται:

- Η σχέση και η αλληλεπίδραση των παρόδιων χρήσεων με την οδική αρτηρία και την λειτουργία της.
- Η εξυπηρέτησή τους από το βασικό οδικό δίκτυο και οι προσβάσεις σε αυτό.
- Η εξυπηρέτησή τους από την δημόσια συγκοινωνία.
- Η πρόβλεψη των κυκλοφοριακών φόρτων στον κύριο άξονα.
- Ο βαθμός κορεσμού τους.
- Η εξασφάλιση των απαιτούμενων θέσεων στάθμευσης και ο έλεγχος της στάθμευσης στον παρόδιο χώρο.
- Η δημιουργία παρόδιων ελεύθερων χώρων και παράπλευρων οδών εκατέρωθεν του άξονα και
- Ο καθορισμός των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε θέματα οδικής ασφάλειας, ταχύτητας κίνησης, και συλλειτουργίας με άλλα μέσα μεταφοράς όπως το ποδήλατο και το περπάτημα. (Καρασαβίδου,2001)

Οι παραπάνω προτάσεις σχετικά με το περιεχόμενο και τις προδιαγραφές των προτεινόμενων ολοκληρωμένων μελετών πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, αποτελούν ίσως τον σημαντικότερο παράγοντα για την επίτευξη της εφαρμογής ολοκληρωμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, με στόχο την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων στον αστικό χώρο.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6**

### **ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΗ**

Η εργασία αυτή έγινε με στόχο να αναδείξει την σχέση μεταξύ των χρήσεων γης και των μετακινήσεων και το πώς τα ζητήματα αυτά αντιμετωπίζονται από τον σχεδιασμό. Επίσης, σκοπός της παρούσης εργασίας είναι η διερεύνηση των δυνατοτήτων για την εφαρμογή συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού στην Ελλάδα.

Στο πρώτο κεφάλαιο, γίνεται μια γενική αναφορά στην ιστορική σημασία των μεταφορών για την δημιουργία των πρώτων οικισμών και μετέπειτα των πρώτων οικιστικών δικτύων. Έπειτα, παρουσιάστηκε η αμφίδρομη σχέση μεταξύ των μετακινήσεων – μεταφορών και των χρήσεων γης και το πώς επιδρούν το ένα στο άλλο, επηρεάζοντας την μορφολογία του αστικού χώρου, και την λειτουργικότητα του. Στα πλαίσια αυτής της αλληλεπίδρασης, διαπιστώθηκε ότι και οι μετακινήσεις μπορούν να διαμορφώνουν το δομημένο περιβάλλον στον παρόδιο χώρο αλλά και την μορφή του αστικού χώρου γενικότερα και οι χρήσεις γης όμως που συγκεντρώνονται σε μια περιοχή μπορούν να διαμορφώνουν το οδικό περιβάλλον, και κατά συνέπεια την λειτουργία της οδού αλλά και την ταυτότητα του δρόμου επίσης.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, παρουσιάστηκε η σχέση και ο τρόπος που αντιμετωπίζεται το σύστημα μετακινήσεων – χρήσεων γης, σε χώρες από την Ε.Ε. αλλά και από την Αμερική και την Κίνα. Διαπιστώθηκε ότι ο σχεδιασμός του χώρου είναι αρκετά αποκεντρωμένος σε όλα τα κράτη, πλην της Γαλλίας, και οι τοπικές αυτοδιοικήσεις έχουν τον κυρίαρχο ρόλο στην εφαρμογή του ολοκληρωμένου σχεδιασμού του χώρου. Μια, ακόμη διαπίστωση είναι οι αρχές που διέπουν τον σχεδιασμό, οι οποίες προτάσσουν την βιώσιμη αστική ανάπτυξη και την βιώσιμη αστική κινητικότητα. Οι αρχές αυτές στηρίζονται στην εφαρμογή μέτρων μείωσης της κυκλοφορίας, και των επιπτώσεων αυτής, στον αστικό χώρο προωθώντας την δημόσια συγκοινωνία και μέσα μετακίνησης φιλικά προς το περιβάλλον, παραθέτοντας και παραδείγματα συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

Το τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στο νομοθετικό πλαίσιο του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα και πως αυτό αντιμετωπίζει ζήτημα των μετακινήσεων στον αστικό χώρο. Η γενική εικόνα, που διαπιστώθηκε είναι ότι ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός δεν αντιμετωπίζεται με την δέουσα σημασία από τον πολεοδομικό σχεδιασμό και μερικές διατάξεις σχετικά με το οδικό δίκτυο στους πολεοδομικούς νόμους δεν μπορούν να αποτελέσουν ισχυρό αντίλογο. Μόνο, με την συμπλήρωση του Ν.2508/97, σχετικά με τα σταθερότυπα που πρέπει να ακολουθούνται κατά την εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων και των Πολεοδομικών Μελετών αναφέρονται κάποιες γενικές αρχές που αφορούν την χωροθέτηση και σύνδεση δραστηριοτήτων ανάλογα με την κατηγορία της οδού.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, παρουσιάστηκε η δομή των κέντρων λήψης αποφάσεων για τον πολεοδομικό και τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Από την εξέταση αυτή, διαπιστώθηκε ότι οι μηχανισμοί που υπάρχουν για την εφαρμογή και την επόπτευση του σχεδιασμού δεν λειτουργούν με κοινές δράσεις, και παρουσιάζεται μια μεγάλη αδυναμία στην αξιολόγηση των αποτελεσμάτων του σχεδιασμού. Επίσης, διαπιστώθηκε μεγάλη σύγχυση αρμοδιοτήτων ανάμεσα στα επίπεδα σχεδιασμού δημιουργώντας έτσι προβλήματα στην αποτελεσματική αντιμετώπιση των προβλημάτων που εμφανίζονται στην λειτουργία του αστικού χώρου.

Το πέμπτο κεφάλαιο αναφέρεται στα γενικά συμπεράσματα που διαπιστώθηκαν κατά την εξέταση της σχέσης μεταξύ χρήσεων γης και μετακινήσεων, και παραθέτει προτάσεις σχετικά με την εφαρμογή ολοκληρωμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού στην Ελλάδα. Οι προτάσεις, χωρίζονται σε τέσσερις θεματικές ενότητες, και βασική αρχή τους είναι η προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Κλείνοντας, βασική επιδίωξη των προτάσεων αυτών είναι η δημιουργία του κατάλληλου πλαισίου και η ανάδειξη της σημασίας του ολοκληρωμένου σχεδιασμού για την βιωσιμότητα του αστικού χώρου, και την παραγωγή δομημένου περιβάλλοντος που θα σέβεται τον πολίτη – χρήστη.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Αραβαντινός Α., 1997, *Πολεοδομικός Σχεδιασμός – για μια βιώσιμη ανάπτυξη ου αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία
- Αραβαντινός Α., 2001, *Χρήσεις Γης και Κυκλοφορία – Ο Συντονισμένος Σχεδιασμός και η Ορθή Επιλογή της Πρόσβασης Προϋποθέσεις Αποτροπής Αμοιβαίας Υποβάθμισης*, Δημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.
- Βλαστός Θ., Γιώτης Α., 1994, *Τα Γραμμικά Εμπορικά Κέντρα Δήμων Μεγάλων Πόλεων και η Αντιμετώπισή τους από τον Κυκλοφοριακό Σχεδιασμό*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, 14 (3), 35-52
- Βλαστός Α., Μηλάκης Δ., 2006, *Πολεοδομία vs Μεταφορές – από την απόκλιση στη σύγκλιση*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο – τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού.
- Γιαννής Γ., 2001, *Ιεράρχηση του Αστικού Οδικού Δικτύου και Οδική Ασφάλεια*, Δημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.
- Γοσποδίνη Α., 2002, *Σημειώσεις – Μάθημα: Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Δακόπουλος Ε., Αναγνωστόπουλος Δ., Καρύδης Ε., 1998, *Κυκλοφοριακή Μελέτη της Πόλης των Μεγάρων*
- Δήμου Μαρία, 2006, *Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός Μικρών Πόλεων – Κόμοπόλεων: Το Παράδειγμα της Καλαμπάκας*, Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Δοξιάδης Κ., άρθρο 1969, ΟΙΚΙΣΤΙΚΑ, ΤΟΜΟΣ 3, Νο 1
- Ε.Μ.Π. – Σπουδαστήριο πολεοδομικών ερευνών, 2000, *Πολεοδομική και Κυκλοφοριακή Κατάσταση «Εισόδων Πόλεων» - Η Περίπτωση της Ευρύτερης*



- Αθήνας, Ε.Μ.Π. – Σπουδαστήριο πολεοδομικών ερευνών, τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας.
- Επιστημονική Επιτροπή, 2001, *Συμπεράσματα – Προτάσεις*, Δημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.
  - Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999, *ΣΑΚΧ - Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου: Προς την Χωρικά Ισορροπη και Αειφόρο Ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης* Ευρωπαϊκή Επιτροπή
  - Ζέκκος Κ., 1994, *Μεγάλα Έργα και Ρυθμίσεις στην Αττική*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, (1), 73- 76
  - Καρασαββίδου Φ., 2001, *Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων- Η Πολεοδομική Διάσταση*, Δημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.
  - Καρίκης Δημήτριος, 2006, *Διπλωματική Εργασία: Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Δήμου Μεγάρων*, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
  - Κασάπη Ε., 2001, *Τα Ουσιαστικά Προβλήματα των Πρόσβάσεων στην Ελλάδα*, Δημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.
  - Καψώχας Σ., 2007, *Το νέο City της Αθήνας*, Εφημερίδα «Η Καθημερινή»
  - Κοκκώσης Χ., Αθανασοπούλου Ε., Παρπαϊρης Α., 2005, *Studio Χωροταξίας Ια: Σχεδιασμός Υπαίθρου και Περιβάλλοντος – Σημειώσεις και Υποστηρικτικά Κείμενα*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
  - Κονταράτος Σ., 1994, *Μεγάλα Έργα και Ρυθμίσεις στην Αττική*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, (1), 81-84
  - Κουδούνη Α., 2001, *Πολεοδομική Ανάπτυξη και Λειτουργία Παρόδιων Χρήσεων Γης - Θεσμικές Ρυθμίσεις για την Αντιμετώπιση των Πολεοδομικών Προβλημάτων των Οικισμών*, Δημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.
  - Κτενάς Σπ., Νίκας Σ., 2003, *Επενδυτικά σχέδια για τα νέα ιδιόκτητα γραφεία των θυγατρικών πολυεθνικών οίκων στη χώρα μας*, Εφημερίδα «Το Βήμα»

- Λαλένης Κ., 1996, *Μεγάλοι Χερσαίοι Συγκοινωνιακοί Άξονες στην Ελλάδα*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, (2), 151 – 166
- Λαλένης Κ., Σερράος Κ., Κουσιδώνης Χ., 2004, *Πολεοδομία II: Πολεοδομικός Σχεδιασμός – Πολεοδομικές Μελέτες*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Λαμπριανίδης Λ., 2005, *Οικονομική Γεωγραφία: Στοιχεία Θεωρίας και Εμπειρικά Παραδείγματα*, Εκδόσεις Πατάκη
- Λιαλιός Γ., 2007, *Εμπορικά «οδοφράγματα» στη λεωφόρο*, Εφημερίδα «Ελευθεροτυπία»
- Λιαλιός Γ., 2008, *Η Αττική, βορά στους αυτοκινητοδρόμους - Οι τρεις επεκτάσεις της Αττικής Οδού θα δημιουργήσουν εντός 15ετίας ένα ασφυκτικά πολεοδομημένο Λεκανοπέδιο πίσω από τον Υμηττό*, Εφημερίδα «Ελευθεροτυπία»
- Λιαλιός Γ., 2008, *Ο Προαστιακός στη Χαλκίδα*, Εφημερίδα «Ελευθεροτυπία»
- Λιλιπούλου Μ., 2003, *Αυξημένη κατά 30% η κίνηση στην Κηφισίας λόγω των έργων για τους Αγώνες του 2004*, Εφημερίδα «Αμαρυσία»
- Μαθιουδάκης Μ., 2007, ΠΡΕΣΒΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΣΤΟ ΒΕΛΙΓΡΑΔΙ - ΓΡΑΦΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ,
- Μανωλάς Χ., 2003, *Χαλκίδα, Κόρινθος, Λουτράκι, οι "νέες γειτονιές" της Αθήνας*, Εφημερίδα «Τα Νέα»
- Μαράτου Θ., Ψαριανός Β., 1992, *Προβλήματα Συσχέτισης Χρήσεων Γης με την Λειτουργία των Αρτηριών στις Ελληνικές Πόλεις*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, 12 (4), 147-172
- Μαράτου Δ., 2001, *Το Κύριο Οδικό Δίκτυο και η Επιρροή του στις Χρήσεις Γης του Αστικού Χώρου*, Διημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.,
- Μαρμαράς Ε., 2002, *Σχεδιασμός και Οικιστικός Χώρος: Θεωρητικές Προσεγγίσεις και Όψεις της Ελληνικής Αστικής Γεωγραφίας*, Ελληνικά Γράμματα
- Μιούσης Ν., (επ.) 2005, *Ευρωπαϊκή Ένωση: Δίκαιο – Οικονομία – Πολιτική*, Εκδόσεις Παπαζήση
- Μπάτσος Δ., 1994, *Μεγάλα Έργα και Ρυθμίσεις στην Αττική*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, (1), 76-81

- Μπεριάτος Η., 2006, *Χωρική Ανάπτυξη: Στρατηγική Χωροταξία – Εθνικό και Διεθνές Επίπεδο*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Μπούμης Θ., 1994, *Μεγάλα Έργα και Ρυθμίσεις στην Αττική*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, (1), 69-73
- ΟΜΑΔΑ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ , 2002, *Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Μεγάρων*, ΔΗΜΟΣ ΜΕΓΑΡΩΝ
- Οικονόμου Δ., 2005, *Πολεοδομική Πολιτική – Σημειώσεις*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Πανεπιστημίου Θεσσαλίας
- Οικονόμου Δ., Λαλένης Κ., Κουσιδώνης Χ., 2005, *Studio Πολεοδομίας II: Πολεοδομικός Προγραμματισμός – Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια*, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
- Οικονόμου Δ., 2005, *Χωροταξία I: Εισαγωγή στην Χωροταξική Πολιτική*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Σερράος Κ., 2001, *Παρόδια Πολεοδομική Ανάπτυξη στα Μεσόγεια Αττικής – Τάσεις και Χαμένες Ευκαιρίες*, Δημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.
- Σιόλας Α., 2001, *Η Αττική Οδός και οι Παρόδιες Χρήσεις στους Δήμους Αμαρουσίου - Χαλανδρίου – Βριλλησίων*, Δημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.
- Σιωμόπουλος Κ., 2001, *Πώς διαμορφώνονται οι τιμές οικοπέδων, διαμερισμάτων και κατοικιών δύο μήνες μετά τη λειτουργία του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» - Στάση αναμονής στα Μεσόγεια - Όλοι περιμένουν τα προεδρικά διατάγματα για τις χρήσεις γης*, Εφημερίδα «Το Βήμα»
- Σιωμόπουλος Κ., 2002, *Ανάσα σε Κηφισίας και Μεσογείων*, Εφημερίδα «Το Βήμα»
- Σιωμόπουλος Κ., 2003, *Αναβαθμίζονται οι «ξεχασμένες» περιοχές της Αττικής*, Εφημερίδα «Το Βήμα»
- Σιωμόπουλος Κ., 2003, *ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΑ ΑΚΙΝΗΤΑ: Σε πρώτη ζήτηση η αγορά γης*, Εφημερίδα «Το Βήμα»

- Σιωμόπουλος Κ., 2006, *Το στοίχημα των Μεσογείων - Σε άνοδο το «χρηματιστήριο» γης της περιοχής με τις τιμές να έχουν φθάσει στα ύψη*, Εφημερίδα «Το Βήμα»
- Σκάγιαννης Π., 1994, *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*, Εκδόσεις Σταμούλης
- Σκυργιάννης Χ., 2003, *Σχεδιασμός Μεταφορών και Συγκοινωνιακή Τεχνική, Σημειώσεις Μαθήματος*, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
- Σοϊλεμέζογλου Γ., 2001, *Διαχείριση Πρόσβάσεων*, Δημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.
- Σπερελάκης Ι., 2001, *Οδικό Περιβάλλον –ΔΜΕΟ*, Δημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.
- ΤΕΕ, 2007, *Ενημερωτικό Δελτίο – Τεύχος 2467: 18-21*, Τυποεκδοτική
- ΤΕΕ, 2008, *Ενημερωτικό Δελτίο – Τεύχος 2485: 24,28* Τυποεκδοτική
- Τζίκα – Χατζοπούλου Α., 2000, *Πολεοδομικό Δίκαιο*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις Ε.Μ.Π.
- Τότσικας Π., 1994, *Μεγάλα Έργα και Ρυθμίσεις στην Αττική*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, (1), 93-98
- TRADEMCO, 1998, *Μελέτη Αξιολόγησης της Οικονομοτεχνικής Σκοπιμότητας Ανάπτυξης Δικτύου Προαστιακού Σιδηρόδρομου Αττικής*, Ο.Σ.Ε.
- Τριποδάκης Α., 1994, *Μεγάλα Έργα και Ρυθμίσεις στην Αττική*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, (1), 26-30
- Τσούκαρης Σ., 2001, *Χρήσεις Αγροτεμαχίων εν Επαφή με Αυτοκινητοδρόμους*, Δημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.
- ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008-06-20, *Σχέδιο Νόμου για το Εθνικό χωροταξικό*,
- ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008, *Εισηγητική Έκθεση για το Εθνικό Χωροταξικό*
- Φραντζεσκάκης Ι., Γιαννόπουλος Γ., 1977, *Σχεδιασμός των Μεταφορών και Συγκοινωνιακή Τεχνική*, Παρατηρητής

- Φραντζεσκάκης Ι., 2001, *Χωροθέτηση και Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός Παρόδιων Χρήσεων Γης*, Διημερίδα – Παρόδιες Χρήσεις Γης και Διαχείριση Πρόσβάσεων, Τ.Ε.Ε. – Π.Σ.Δ.Α.Τ.Μ.,
- Φωτεινός Φ., 2007, *Τα 756 εκ. άγγιξε η επιβατική κίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς το 2006*, Εφημερίδα «Η Καθημερινή»
- Χαρίσης Ν., 1994, *Μεγάλα Έργα και Ρυθμίσεις στην Αττική*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, (1), 23-26
- Χρυσουλάκης Ι., 1996, *Μεγάλοι Χερσαίοι Συγκοινωνιακοί Άξονες στην Ελλάδα*, Τεχνικά Χρονικά, ΤΕΕ, (2), 143 – 150

#### **ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Banister D., Pickup L., 1989, *Urban Transport and Planning – A bibliography with abstracts*, Mansell Publishing
- Banister David, 1995, *Transport and urban Development*, E&FN SPON, London
- Button K., Nijkamp P., Rietveld P., 2003, *Urban Transport*, Edward Elgar Publishing, Cheltenham
- Cullingworth J.B., 1997, *Planning in the USA: Policies, Issues, and Processes*, Routledge
- Dear M.J., Scott A.J., 1981, *Urbanization and Urban Planning in Capitalist Society*, Routledge
- Hall P.G., Hall P., 2002, *Urban and Regional Planning*, Routledge
- Imrie R., Thomas H., 1999, *British Urban Policy: An Evaluation of the Urban Development Corporations*, SAGE
- Kraay J., 2004, *The Netherlands Traffic and Transport Plan: Road Safety With a Special Focus on Speed Behaviour*, ICTCT Workshop Nagoya
- Newman P., Thornley A., 1996, *Urban Planning in Europe: International Competition, National Systems*, Routledge

- Sieber N., 2001, *Spatial and Federal Transport Planning in Germany: How to Implement Spatial Planning Goals Into Federal Transport Plans*, 9th WCTR Conference in Seoul, Korea
- Taylor N., 1998, *Urban planning theory since 1945*, SAGE


### **ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ**

- <http://www.atticaeast.gr>
- <http://www.egnatia.gr>
- <http://www.observatory.egnatia.gr>
- <http://www.aia.gr>
- <http://www.vima.gr>
- <http://www.kathimerini.gr>
- <http://www.wikipedia.com>
- <http://www.aodos.gr>
- <http://www.nada.gr>
- <http://www.yme.gr>
- <http://www.minenv.gr>
- <http://www.aia.com>
- <http://www.greekinsight.com>
- <http://www.olp.gr>
- <http://google.com>
- <http://www.skyscrapercity.com>
- <http://www.arena-boulevard.nl>
- <http://www.daniel-libeskind.com>
- <http://www.dac.dk>
- <http://www.wikipedia.com>
- <http://www.danube-research.com>
- <http://ec.europa.eu>
- <http://www.skai.gr>
- <http://www.ses.gr>

ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ	
ΤΙΤΛΟΣ	
Λ Η Ξ Η	ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΔΑΝΕΙΖΟΜΕΝΟΥ
18-2-02	
19 4 02	ΧΑΤΖΟΠΟΥΛΟΥ
06300	06300-1

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
 ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
 Τηλ.: 24210 06300-1



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
 ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
  
 004000091554