



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΜΙΑΣ ΚΑΙ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



**«Οι πεζοδρομήσεις ως μέσο προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας. Το παράδειγμα της Πάτρας»**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

Συγγραφή: Βασιλική Παναγιωτοπούλου

Επίβλεψη: Παντολέων Σκάγιαννης, καθηγητής ΠΘ

*Βόλος, Σεπτέμβριος 2014*

## ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η κυκλοφορία και η κινητικότητα μέσα στην πόλη αποτελούν δύο από τις σημαντικότερες λειτουργίες της, ταυτόχρονα όμως, αποτελούν και τα κυριότερα προβλήματα που επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό το αστικό περιβάλλον και κατά συνέπεια και την ποιότητα ζωής των πολιτών που ζουν σε αυτό. Φαινόμενα όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η αυξημένη αστική ρύπανση, είναι πλέον ορατά στα περισσότερα αστικά κέντρα παγκοσμίως, προκαλώντας σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την υγεία των ανθρώπων. Αλλαγή του κλίματος, ηχορύπανση, τροχαία ατυχήματα, άγχος, είναι μερικά μόνο από τα αποτελέσματα που έχει επιφέρει η αυξημένη και ανεξέλεγκτη χρήση των οχημάτων και κυρίως των αυτοκινήτων. Ειδικά τα τελευταία χρόνια, παρατηρούνται τόσο έντονα τα παραπάνω φαινόμενα, που πλέον κρίνεται επιτακτική η ανάγκη υιοθέτησης των αρχών της αειφορίας, τόσο στην ανάπτυξη της ίδιας της πόλης, όσο και στην ανάπτυξη της αστικής κινητικότητας, προκειμένου να διασφαλιστεί το δικαίωμα και των μελλοντικών γενεών στις βέλτιστες συνθήκες διαβίωσης. Η συνειδητοποίηση της ανάγκης για μια ασφαλή, αποδοτικότερη και με λιγότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις μετακίνηση, αποτελεί και πρέπει να αποτελεί θεμελιώδη στόχο κάθε αστικού κέντρου.

*Λέξεις κλειδιά: βιωσιμότητα, βιώσιμη αστική κινητικότητα, επιπτώσεις μετακινήσεων, συμπαγής πόλη, Πάτρα, πεζοδρόμηση, δίκτυο πεζοδρόμων*

## ABSTRACT

The traffic and the mobility into the city consist two of its most important functions, but in the same time they also consist two of its greater problems, which affect the urban environment and therefore the quality of life of the inhabitants. Different phenomena, such as the traffic congestion and the increased urban pollution, have become nowadays obvious in most urban centers worldwide, causing serious consequences on the environment and the human health. The climate change, the noise, the accidents and the stress are only some of the effects of the increasing and unregulated use of vehicles, and especially of cars. In the recent years, these phenomena are so intense, that the need of adopting the principles of sustainability, both in the development of the city itself but also in the development of urban mobility, has become urgent need, in order to maintain the right of future generations in optimal living conditions. The awareness of the need for a safe, efficient and with less environmental costs movement is and should be a key goal of every urban center.

*Keywords: sustainability, sustainable urban mobility, impact of movements, compact city, Patra, pedestrianization, roads for pedestrians*

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Για την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας οφείλω πρώτα από όλα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή της εργασίας μου, κύριο Παντολέοντα Σκάγιαννη για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε με την αποδοχή της συνεργασίας μας, για τις χρήσιμες συμβουλές, την καθοδήγηση και την οργάνωση της διπλωματικής μου εργασίας, καθώς και για το πάντα θετικό του πνεύμα και την προθυμία του να με βοηθήσει σε ό,τι χρειάστηκα.

Ευχαριστίες, οφείλω επίσης και στην κυρία Μαρί Νοέλ Ντυκέν, καθηγήτρια του Τμήματος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, για την πολύ σημαντική βοήθεια που μου προσέφερε στο βασικότερο τμήμα της διπλωματικής εργασίας, αυτό της έρευνας.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστώ την βιβλιοθηκονόμο του ΤΜΧΠΠΑ, Εύη για την πολύ σημαντική βοήθειά της στην οργάνωση της βιβλιογραφίας της εργασίας, καθώς και την φίλη μου Γλυκερία, για την πολύτιμη βοήθειά της κατά τη διάρκεια εξαγωγής των αποτελεσμάτων της έρευνας.

Τέλος, θα ήθελα να πω ένα μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς και την αδερφή μου, για τη γενικότερη ηθική και ψυχολογική τους στήριξη, χωρίς την οποία δεν θα είχα φέρει εις πέρας την διπλωματική μου εργασία.

## Περιεχόμενα

<b>1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b> .....	12
1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ .....	12
1.2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΒΑΚ).....	13
1.3. ΟΡΙΣΜΟΣ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΒΣΜ) .....	17
1.4. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	18
1.5. ΤΑ ΕΜΠΟΔΙΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ .....	20
1.6. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	21
1.6.1. <i>ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ</i> .....	21
1.6.2. <i>ΕΘΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ</i> .....	25
1.7. ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ .....	28
1.7.1. <i>ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</i> .....	28
1.7.2. <i>«ΔΙΚΤΥΟ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΟ ΠΟΛΗΛΑΤΟ»</i> .....	29
1.8. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΠΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ Ι.Χ. ....	30
1.8.1. <i>ΤΟ CARPOOLING</i> .....	30
1.8.2. <i>ΤΟ CAR SHARING</i> .....	33
1.9. Η ΕΠΙΘΥΜΗΤΗ ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	35
1.9.1. <i>Η ΣΥΜΠΑΓΗΣ ΠΟΛΗ</i> .....	37
1.9.2. <i>ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΔΟΜΕΣ</i> .....	40
1.9.3. <i>ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ</i> .....	40
1.10. ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....	41
<b>2. ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ</b> .....	42
2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ .....	42
2.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΦΥΣΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ.....	47
2.3. Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ .....	48
2.4. Η ΑΝΑΓΚΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΕΖΩΝ .....	50
2.5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ .....	53
2.5.1. <i>ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΘΕΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ</i> .	53
2.5.2. <i>ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΡΝΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ</i> .....	57
2.6. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	58
2.7. ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....	60

<b>3. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΕΙΣ</b> .....	62
3.1 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΠΟΛΕΙΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ .....	62
3.1.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΦΡΑΙΜΠΟΥΡΓΚ .....	62
3.1.2 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΒΙΤΟΡΙΑ-ΓΚΑΣΤΕΙΖ.....	64
3.1.3. ΣΥΝΟΨΗ.....	67
3.2. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ .....	68
3.2.1. ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ .....	68
3.2.2. ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ .....	71
3.2.3. ΣΥΝΟΨΗ.....	74
<b>4.Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ</b> .....	75
4.1. Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ .....	75
4.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ .....	78
4.2.1. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΟΥΛΓΑΡΗ .....	78
4.2.2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ ΑΠΟ ΤΟ 1858 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ .....	80
4.3. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ .....	82
4.3.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ .....	82
4.3.2. ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΑΖΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	84
4.3.3. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.....	89
4.3.4. ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ .....	93
4.3.5. ΠΟΔΗΛΑΤΑ.....	96
4.4. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	99
4.5. ΟΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ.....	101
4.6. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....	103
4.7. ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....	104
<b>5. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ</b> .....	106
5.1. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ .....	108
5.2. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΓΕΡΟΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ .....	109
5.3. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΗΣ .....	111
5.4. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΤΡΙΩΝ ΝΑΥΑΡΧΩΝ.....	112
5.5. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ .....	114
5.6. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΗΑΦΑΙΣΤΟΥ.....	115
5.7. ΚΑΝΑΡΗ .....	116
5.8. ΛΟΙΠΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ.....	117
5.9. ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....	118

<b>6. ΕΡΕΥΝΑ ΜΕΣΩ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ</b> .....	120
6.1. ΧΩΡΟΣ/ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ .....	120
6.2. ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ .....	121
6.3. ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ .....	122
6.4. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ .....	122
6.5. ΕΙΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ .....	123
6.6. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ .....	124
6.7. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ .....	124
6.8. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ .....	125
6.9. ΔΕΙΓΜΑ - ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ .....	125
6.10. ΜΕΘΟΔΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ .....	126
<b>7. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ</b> .....	127
7.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ.....	127
7.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΕΡΑΣΤΙΚΟΥΣ .....	150
7.3. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ .....	166
7.4. SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ.....	169
<b>8. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b> .....	172
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	177
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α</b> .....	187

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ**

Σχήμα 1.1: Σχηματική απεικόνιση του προτύπου της ΒΑΚ.....	15
Σχήμα 1.2: Παραδοσιακό μοντέλο σχεδιασμού των μεταφορών VS σύγχρονη βιώσιμη προσέγγιση.....	18
Σχήμα 1.3: Κατεύθυνση Στρατηγικής Αστικής Κινητικότητας.....	26

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ**

Χάρτης 4.1: Υφιστάμενη και προτεινόμενες γραμμές προαστιακού Πάτρας.....	88
Χάρτης 4.2: Δίκτυο πεζοδρόμων Πάτρας.....	94
Χάρτης 6.1: Υπό μελέτη πεζόδρομοι.....	121
Χάρτης 7.1: Συνοικίες Π.Σ. Πατρών.....	134
Χάρτης 7.2: Προτάσεις επιχειρηματιών για πεζοδρόμηση.....	145
Χάρτης 7.3: Συνοικίες Π.Σ. Πατρών.....	154
Χάρτης 7.4: Προτάσεις περαστικών για πεζοδρόμηση.....	160

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

Πίνακας 1.1: Στόχοι Πράσινης Βίβλου 2007.....	24
Πίνακας 4.1: Έκταση Πάτρας.....	80
Πίνακας 4.2: Εκδοθέντα εισιτήρια και διανυθέντα χιλιόμετρα από ΚΤΕΛ Αστικής περιοχής Πατρών.....	85
Πίνακας 4.3: Διαχρονική εξέλιξη μέσω των τιμών σωματιδίων PM10 σε $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .....	104
Πίνακας 5.1: Υφιστάμενοι ή άμεσα προβλεπόμενοι πεζόδρομοι της Πάτρας.....	107
Πίνακας 8.1: Ανάλυση SWOT.....	170

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

Διάγραμμα 2.1: Κατανομή των θανάτων λόγω τροχαίων ατυχημάτων ανά τύπο χρήστη του οδικού δικτύου παγκοσμίως.....	56
Διάγραμμα 7.1: Φύλο.....	127
Διάγραμμα 7.2: Ηλικία.....	128
Διάγραμμα 7.3: Επίπεδο μόρφωσης.....	129
Διάγραμμα 7.4: Ενοικιαστής ή ιδιοκτήτης;.....	130
Διάγραμμα 7.5: Πότε άρχισε να λειτουργεί η επιχείρηση σε σχέση με το 2009;.....	131
Διάγραμμα 7.6: Πότε άρχισε να λειτουργεί η επιχείρηση σε σχέση με την πεζοδρόμηση;.....	132

Διάγραμμα 7.7: Μετά την πεζοδρόμηση αυξήθηκε το κέρδος της επιχείρησης;....	133
Διάγραμμα 7.8: Με ποιον τρόπο φτάνετε στην επιχείρησή σας;.....	135
Διάγραμμα 7.9: Που σταθμεύατε το μεταφορικό σας μέσο πριν την πεζοδρόμηση;.....	136
Διάγραμμα 7.10: Που σταθμεύετε το μεταφορικό σας μέσο τώρα;.....	137
Διάγραμμα 7.11: Ποιες νομίζετε ότι είναι οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης;.....	138
Διάγραμμα 7.12: Ποιες νομίζετε ότι είναι οι περιβαλλοντικές-ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης;.....	139
Διάγραμμα 7.13: Ποιες νομίζετε ότι είναι οι οικονομικές-κοινωνικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης;.....	140
Διάγραμμα 7.14: Ιεραρχείστε κατά σειρά προτεραιότητας από το 1-5 τα πλεονεκτήματα του πεζόδρομου (όπου 1=1 <sup>η</sup> προτεραιότητα, 2=2 <sup>η</sup> προτεραιότητα, κ.ο.κ).....	141
Διάγραμμα 7.15: Ιεραρχείστε κατά σειρά προτεραιότητας από το 1-3 τα μειονεκτήματα του πεζόδρομου (όπου 1=1 <sup>η</sup> προτεραιότητα, 2=2 <sup>η</sup> προτεραιότητα, κ.ο.κ).....	142
Διάγραμμα 7.16: Πιστεύετε ότι τα πλεονεκτήματα του πεζόδρομου είναι περισσότερα από τα μειονεκτήματα;.....	143
Διάγραμμα 7.17: Θα υποστηρίζατε να γίνουν και άλλες πεζοδρομήσεις;.....	144
Διάγραμμα 7.18: Πιστεύετε πως το μέτωπο προς τη θάλασσα θα πρέπει να ανοίξει (να ενωθεί με την πόλη) στο κεντρικό μέρος του λιμένα;.....	146
Διάγραμμα 7.19: Ποιο θεωρείτε το σημαντικότερο πρόβλημα της πόλης;.....	147
Διάγραμμα 7.20: Θα επιθυμούσατε την κατασκευή δικτύου Τραμ στην Πάτρα;.....	148
Διάγραμμα 7.21: Φύλο.....	150
Διάγραμμα 7.22: Ηλικία.....	151
Διάγραμμα 7.23: Επίπεδο μόρφωσης.....	152
Διάγραμμα 7.24: Εργάζεστε;.....	153
Διάγραμμα 7.25: Τομέας απασχόλησης.....	153
Διάγραμμα 7.26: Με ποιον τρόπο φτάνετε στο κέντρο;.....	155
Διάγραμμα 7.27: Για ποιο λόγο επισκέπτεστε τον πεζόδρομο;.....	156
Διάγραμμα 7.28: Πόσο συχνά επισκέπτεστε τον πεζόδρομο;.....	157



Διάγραμμα 7.29: Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση του κέντρου αναβάθμισε την Πάτρα;	158
Διάγραμμα 7.30: Θα υποστηρίζατε να γίνουν και άλλες πεζοδρομήσεις;	159
Διάγραμμα 7.31: Πιστεύετε πως το μέτωπο προς τη θάλασσα θα πρέπει να ανοίξει (να ενωθεί με την πόλη) στο κεντρικό μέρος του λιμένα;	161
Διάγραμμα 7.32: Ιεραρχείστε κατά σειρά προτεραιότητας από το 1-5 τα πλεονεκτήματα του πεζόδρομου.	162
Διάγραμμα 7.33: Ιεραρχείστε κατά σειρά προτεραιότητας από το 1-3 τα μειονεκτήματα του πεζόδρομου.	163
Διάγραμμα 7.34: Ποιο θεωρείτε το σημαντικότερο πρόβλημα της πόλης;	164
Διάγραμμα 7.35: Θα επιθυμούσατε την κατασκευή δικτύου Τραμ στην Πάτρα;	165

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1.1: Οι χρήστες του carpooling παγκοσμίως	32
Εικόνα 1.2: Οι χρήστες του carpooling στην Ελλάδα	33
Εικόνα 2.1: Δημητσάνα	44
Εικόνα 2.2: Καρδίτσα	44
Εικόνα 2.3: Πεζόδρομος στη Σύρο που επιτρέπεται η διέλευση των οχημάτων τροφοδοσίας	45
Εικόνα 2.4: Vitoria-Gasteitz	45
Εικόνα 2.5: Freiburg	45
Εικόνα 2.6: Σύστημα woonerf	46
Εικόνα 3.1: Freiburg	62
Εικόνα 3.2: MMM στο Freiburg	63
Εικόνα 3.3: Vitoria-Gasteiz	64
Εικόνα 3.4: MMM στη Vitoria-Gasteiz	65
Εικόνα 3.5: Οδός Βενιζέλου	70
Εικόνα 3.6: Οδός Ρούσβελτ	70
Εικόνα 3.7: Οδός 25 <sup>ης</sup> Αυγούστου	72
Εικόνα 3.8: Δίκτυο πεζόδρομων στο Ηράκλειο Κρήτης	72
Εικόνα 4.1: Δήμος Πατρέων	75
Εικόνα 4.2: Το Σχέδιο Πόλης της Πάτρας από τον Βούλγαρη	79
Εικόνα 4.3: Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλης της Πάτρας από το 1900-2000	81

Εικόνα 4.4: Χάρτης Προαστικού Πάτρας.....	88
Εικόνα 4.5: Προτεινόμενο δίκτυο Τραμ.....	89
Εικόνα 4.6: Επιτρεπόμενη στάθμευση.....	91
Εικόνα 4.7: Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης.....	92
Εικόνα 4.8: Πρόταση πεζοδρόμησης Ιστορικού κέντρου Πάτρας.....	95
Εικόνα 4.9: Πρόταση ΕΜΠ/Δίκτυο ποδηλάτου.....	97
Εικόνα 4.10: Πρόταση Δήμου Πατρέων/Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλάτου.....	98
Εικόνα 5.1: Πεζόδρομος Αγίου Νικολάου.....	109
Εικόνα 5.2: Πεζόδρομος Γεροκωστοπούλου.....	110
Εικόνα 5.3: Πεζόδρομος Παντανάσσης.....	111
Εικόνα 5.4: Πεζόδρομος Τριών Ναυάρχων.....	113
Εικόνα 5.5: Πεζόδρομος Ρήγα Φεραίου.....	114
Εικόνα 5.6: Πεζόδρομος Ηφαίστου.....	115
Εικόνα 5.7: Πεζόδρομος Κανάρη.....	116
Εικόνα 5.8α: Πεζόδρομος Ραδινού.....	118
Εικόνα 5.8β: Πεζόδρομος Παπαρηγοπούλου.....	118

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ**

Γράφημα 4.1: Εξέλιξη Μεταφορικού Έργου Αστικών ΚΤΕΛ Πάτρας.....	86
---	----

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΤΙΚΟΛΕΞΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ**

ΙΧ	Ιδιωτικής Χρήσης
ΜΜΜ	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΠΟΥ	Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας
ΓΟΚ	Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός
ΚΟΚ	Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας
ΝΟΚ	Νέος Οικοδομικός Κανονισμός
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΓΜΜΚ	Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας
ΑμΕΑ	Άτομα με Ειδικές Ανάγκες

ΕΣΥΕ	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας
ΥΜΕ	Υπουργείο Μεταφορών
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΥΠΕΚΑ	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής
ΣΕΣ	Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων
ΒΑΚ	Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα
ΒΣΜ	Βιώσιμα Συστήματα Μεταφορών
ΕΣΑΑ	Εθνική Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη
ΚΕΔΚΕ	Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας
ΤΕΕ	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας
ΕΜΠ	Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Χλμ	Χιλιόμετρα
CABE	Commission for Architecture and the Built Environment
IUCN	International Union of Conservation of Nature
UNEP	United Nations Environment Programme
WWF	World Wildlife Fund
HOV	High Occupancy Vehicles
dB [A]	A-weighting Decibel
ha	hectare

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κυκλοφορία και η κινητικότητα μέσα στην πόλη αποτελούν δύο από τις σημαντικότερες λειτουργίες της, που επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό τόσο το αστικό περιβάλλον, όσο και το επίπεδο διαβίωσης και την ποιότητα ζωής των πολιτών που ζουν σε αυτή. Ζώντας σε μια εποχή που οι μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών συνεχώς αυξάνονται, παρατηρείται μια συνεχής αύξηση των οχημάτων και της χρήσης τους, η οποία δημιουργεί σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ηχορύπανση, η ατμοσφαιρική ρύπανση και τα τροχαία ατυχήματα, είναι μερικές μόνο από τις επιπτώσεις που έχει επιφέρει η ανεξέλεγκτη χρήση των οχημάτων και κυρίως του αυτοκινήτου, η οποία, εν μέρει, είναι δικαιολογημένη αφού οι ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες της σύγχρονης κοινωνίας, ωθούν τον πολίτη στη χρήση του. Ειδικά τα τελευταία χρόνια, παρατηρούνται τόσο έντονα τα παραπάνω φαινόμενα, που πλέον κρίνεται επιτακτική η ανάγκη υιοθέτησης των αρχών της αειφορίας, τόσο στην ανάπτυξη της ίδιας της πόλης, όσο και στην ανάπτυξη της αστικής κινητικότητας, προκειμένου να διασφαλιστεί το δικαίωμα και των μελλοντικών γενεών στις βέλτιστες συνθήκες διαβίωσης. Υπό αυτές τις συνθήκες και λαμβάνοντας υπόψη την αέναη ανάγκη για μετακινήσεις, κρίνεται απαραίτητη η εξασφάλιση ενός ασφαλούς, αποδοτικότερου και με λιγότερες επιπτώσεις τρόπου μετακίνησης, που θα εξασφαλίζει στους πολίτες ένα περιβάλλον περισσότερο φιλικό και κυρίως ποιοτικό. Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο βέβαια, απαιτείται αλλαγή στην πολιτική των μεταφορών, προώθηση ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών, καθώς και εδραίωση της βιώσιμης πόλης.

Στα πλαίσια επομένως, ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών, προωθούνται εναλλακτικοί τρόποι μετακίνησης, περισσότερο φιλικό προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο. Ένας από αυτούς, στον οποίο επικεντρώνεται και η παρούσα διπλωματική εργασία, είναι το περπάτημα.

Το περπάτημα, αποτελεί τον αρχαιότερο και πιο απλό τρόπο μετακίνησης, καθώς είναι ανεξάρτητο, ελεύθερο, οικονομικό και φιλικό προς το περιβάλλον. Αποτελεί την αρχή και το τέλος οποιασδήποτε μετακίνησης, γι' αυτό και είναι αδύνατον να καταργηθεί. Η κυκλοφορία του πεζού μέσα στην πόλη είναι απαραίτητη για την διατήρηση της αστικής ζωής. Η παρουσία του σε αυτήν, αποτελεί ένα από τα κύρια κριτήρια ποιότητας ζωής της πόλης, αφού συμβάλει ουσιαστικά στην ζωντάνια του

κοινωνικού περιβάλλοντος του δρόμου. Με το περπάτημα, ο πεζός έρχεται σε άμεση επαφή με την ίδια την πόλη και το ευρύτερο περιβάλλον στο οποίο κινείται. Γίνεται δέκτης μιας πληθώρας διαφορετικών εικόνων αλλά και ήχων, που μόνο μέσα από αυτό, έχει τη δυνατότητα να βιώσει ουσιαστικά. Σήμερα, το περπάτημα ως τρόπος μετακίνησης, είναι πιο επίκαιρο από ποτέ. Σε μια εποχή που η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου έχει υπεραυξηθεί, προκαλώντας μια σειρά από προβλήματα, όπως κυκλοφοριακή συμφόρηση, αύξηση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των ηχητικών οχλήσεων, αύξηση των ατυχημάτων και γενικά υποβάθμιση της καθημερινής ζωής των πολιτών, κρίνεται απαραίτητη η στροφή του αστικού σχεδιασμού σε μορφές μετακίνησης πιο ήπιες τόσο ως προς το περιβάλλον, όσο και ως προς τους κατοίκους, που έρχονται καθημερινά αντιμέτωποι με αυτές τις συνθήκες. Το περπάτημα, αποτελεί την πλέον καλύτερη λύση στην αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων και ο αστικός σχεδιασμός, το αναγνωρίζει ως σημαντική συνιστώσα των πολιτικών βιώσιμης ανάπτυξης της πόλης. Στη βιώσιμη πόλη επομένως, δίνεται έμφαση στην εξασφάλιση της ελεύθερης ροής των πεζών, μέσα από τον σχεδιασμό πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας.

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας, είναι να παρουσιαστεί το υφιστάμενο δίκτυο πεζοδρομίων της πόλης της Πάτρας και να διερευνηθεί αν και σε ποιο βαθμό οι πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στην πόλη, έχουν συντελέσει στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και κατ' επέκταση στην αύξηση των πεζή μετακινήσεων, καθώς και των μετακινήσεων με τα ΜΜΜ και στη μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.

Σχετικά με τη δομή της, αυτή αποτελείται από οκτώ (8) κεφάλαια. Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο, γίνεται μια γενικότερη αναφορά στην έννοια της βιωσιμότητας και της βιώσιμης κινητικότητας, παρουσιάζονται οι βασικές πολιτικές προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας, τόσο σε ευρωπαϊκό, όσο και σε εθνικό επίπεδο, ενώ αναλύεται και η επιθυμητή πολεοδομική μορφή της βιώσιμης πόλης.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, γίνεται μια θεωρητική προσέγγιση της έννοιας των πεζοδρομίων, με αναφορά στις κατηγορίες στις οποίες κατατάσσονται, στην ανάγκη δημιουργίας τους και στον ρόλο που διαδραματίζουν γενικότερα στις αστικές αναπλάσεις.

Στο τρίτο κεφάλαιο, παρατίθενται παραδείγματα από πόλεις τόσο του εξωτερικού, όσο και ελληνικές, που το μεγαλύτερο μέρος του ιστορικού τους κέντρου, είναι πεζοδρομημένο και οι οποίες έχουν καταφέρει να προωθήσουν τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας μέσω των πεζή μετακινήσεων.

Στο τέταρτο κεφάλαιο, εξετάζεται η περιοχή μελέτης που είναι η Πάτρα. Αρχικά, παρατίθενται σύντομα στοιχεία για την πόλη, ενώ στη συνέχεια, ακολουθεί η ιστορική εξέλιξη από πλευράς ρυμοτομικού σχεδίου και πολεοδομικού σχεδιασμού, καθώς και η εξέλιξη των αναπλάσεων και των πεζοδρομήσεων που έχουν πραγματοποιηθεί, παραθέτοντας τους λόγους και τα προβλήματα που οδήγησαν στην πεζοδρόμηση του ιστορικού κέντρου.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, παρουσιάζεται η υφιστάμενη κατάσταση των κυριότερων πεζόδρομων του κέντρου της Πάτρας, αναλύοντας ορισμένους από τους βασικότερους πεζόδρομους της πόλης.

Το έκτο κεφάλαιο, αναφέρεται στον στόχο και τον τρόπο διεξαγωγής της έρευνας που πραγματοποιείται μέσω ερωτηματολογίων, παραθέτοντας στοιχεία για τον χώρο, τον χρόνο διεξαγωγής τη έρευνας, το δείγμα, τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε, τα ερευνητικά εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν, καθώς και τα ερευνητικά ερωτήματα, η απάντηση των οποίων θα συντελέσει στην κατανόηση του στόχου της έρευνας.

Το έβδομο κεφάλαιο, επικεντρώνεται στα αποτελέσματα που προκύπτουν από την έρευνα, παραθέτοντας αναλυτικά και διαγραμματικά τα αποτελέσματα κάθε ερώτησης των ερωτηματολογίων.

Τέλος, στο όγδοο κεφάλαιο, παρατίθενται οι προστάσεις της μελέτης, οι οποίες στηρίζονται στα αποτελέσματα που προέκυψαν από την έρευνα.

# 1. Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

## 1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η ανάπτυξη αρχικά οριζόταν κυρίως από την άποψη της οικονομικής ανάπτυξης: όσο οι χώρες γνωρίζουν οικονομική μεγέθυνση, η παραγωγική τους ικανότητα επεκτείνεται και 'αναπτύσσονται' (Redclift, M., 1987). Το σημείο εκκίνησης του ευρέως επιστημονικού ενδιαφέροντος για τη βιωσιμότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη, τοποθετείται χρονικά στις αρχές της δεκαετία του 1970, όπου και υπήρξε έντονος σκεπτικισμός σχετικά με τον ορισμό της ανάπτυξης και τη χρησιμοποίηση μόνο της οικονομικής παραμέτρου. Έτσι, ενώ αρχικά ενσωματώθηκαν και κοινωνικές παράμετροι, σταδιακά άρχισαν να διατυπώνονται ερωτήματα σχετικά με την περιβαλλοντική διάσταση της ανάπτυξης. Ο Redclift (1987), διερωτάται: «*Μέχρι ποιο σημείο η οικονομική μεγέθυνση, είναι επαρκές μέτρο της ανάπτυξης;*» (Redclift, M., 1987).

Κατά τη δεκαετία αυτή, διαπιστώθηκε ότι η συσσώρευση στο παγκόσμιο οικονομικό σύστημα δεν μπορεί να πραγματοποιείται χωρίς σημαντικό περιβαλλοντικό κόστος και για πρώτη φορά «η ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος, αναγνωρίζεται επίσημα ως συνολικό πρόβλημα σε υπερεθνικό επίπεδο» (Δελλαδέτσιμας, Π., 1997, σελ.31). Η ανάπτυξη επομένως, άρχισε να επαναπροσδιορίζεται, προκειμένου να συμπεριλάβει όλες τις εμπλεκόμενες παραμέτρους (οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές) και έτσι ανέκυψε η έννοια της βιωσιμότητας, μιας έννοιας που συνδυάζει την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη με την περιβαλλοντική προστασία.

Σχετικά με τον ορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης, δεν υπάρχει κάποιος βασικός και σαφής ορισμός που να χρησιμοποιείται από όλους. Στη συνέχεια, παρατίθενται οι ορισμοί της βιώσιμης ανάπτυξης που απαντώνται συχνότερα στα διάφορα επιστημονικά και μη πεδία.

### **Επιτροπή Brundtland**

Ο πλέον ευρύτερα χρησιμοποιούμενος και πιο διαδεδομένος ορισμός της βιώσιμης ανάπτυξης, είναι αυτός που έδωσε η Παγκόσμια Επιτροπή του ΟΗΕ για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη ή Επιτροπή Brundtland (U.N. Brundtland Report, 1987), σύμφωνα με τον οποίο ως βιώσιμη ανάπτυξη ορίζεται:

*«η ανάπτυξη που εξυπηρετεί τις ανάγκες των σημερινών γενεών, χωρίς να στερεί το δικαίωμα στις επόμενες γενεές να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες»*

### **Διεθνής Περιβαλλοντικοί Οργανισμοί**

Συμπληρωματικός του προηγούμενου, είναι ο ορισμός που προέρχεται από την κοινή έκδοση της Παγκόσμιας Ένωσης Προστασίας της Φύσης (International Union of Conservation of Nature -IUCN), του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον (United Nations Environment Programme -UNEP) και του Παγκόσμιου Ταμείου για τη Φύση (World Wildlife Fund -WWF), σύμφωνα με τον οποίο:

*«Βιώσιμη ανάπτυξη είναι η βελτίωση της ποιότητας ζωής μέσα στα πλαίσια της φέρουσας ικανότητας των υποστηρικτικών οικοσυστημάτων»*

### **Διεθνής Διάσκεψη του Ρίο 1992- Agenda 21**

Μια πιο πρακτική και με τοπική διάσταση ερμηνεία της βιώσιμης ανάπτυξης, είναι ο ορισμός που διατυπώθηκε στη Διεθνή Διάσκεψη του Ρίο το 1992 και συμπεριλαμβάνεται στο πλαίσιο του Προγράμματος Local Agenda 21 Model Communities Programme του Διεθνούς Συμβουλίου Τοπικών Προτωβουλίων Περιβάλλοντος (ICLEI 1994), σύμφωνα με τον οποίο:

*«Βιώσιμη ανάπτυξη, είναι η ανάπτυξη που παρέχει βασικές περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές υπηρεσίες σε όλους τους κατοίκους μιας κοινότητας, χωρίς να απειλεί τη βιωσιμότητα των φυσικών, οικιστικών και κοινωνικών συστημάτων πάνω στις οποίες η διανομή αυτών των υπηρεσιών εξαρτάται»*

### **1.2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (ΒΑΚ)**

Η κυκλοφορία αποτελεί μια από τις τέσσερις βασικές λειτουργίες της πόλης, σύμφωνα με τη Χάρτα των Αθηνών (Γιαννακόπουλος, Κ. και Γιαννιτσιώτης, Γ., 2010) και είναι αναπόσπαστο κομμάτι της κοινωνίας. Οι άνθρωποι κινούνται καθημερινά μέσα στην πόλη, προκειμένου να ικανοποιήσουν οποιαδήποτε ανάγκη τους. Η αυξανόμενη ωστόσο κυκλοφορία και ιδίως αυτή που προέρχεται από την εξάρτηση των πολιτών από ιδιωτικά τους αυτοκίνητα, δημιουργεί μια σειρά από προβλήματα, θέτοντας σε κίνδυνο όχι μόνο το αστικό περιβάλλον, αλλά και την ποιότητα ζωής τους (Βαΐου, Ν., 2000). Μπροστά σε αυτή την κατάσταση και έχοντας



ως απώτερο στόχο την εξασφάλιση ενός πιο ποιοτικού και βιώσιμου αστικού περιβάλλοντος, κρίνεται επιτακτική πλέον η ανάγκη για υιοθέτηση βιώσιμης κινητικότητας μέσα στις πόλεις.

Η βιώσιμη κινητικότητα, βασίζεται και αποτελεί συνέχεια της βιώσιμης/αειφόρου ανάπτυξης, εφαρμόζοντας επομένως, τη βασική αρχή του ορισμού Brundtland για τη βιώσιμη ανάπτυξη στην κινητικότητα, μπορεί να διατυπωθεί ότι:

*η βιώσιμη κινητικότητα είναι η κινητικότητα που ικανοποιεί τις ανάγκες κινητικότητας των σημερινών γενεών, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο το δικαίωμα των επόμενων γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες για κινητικότητα.*

Ουσιαστικά, η βιώσιμη κινητικότητα περιλαμβάνει ένα σύνολο σχεδιασμών, πολιτικών, ρυθμίσεων, τεχνολογιών και υποδομών για εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης στην πόλη, οι οποίοι καταναλώνουν όσο το δυνατόν λιγότερο χώρο και ενέργεια (π.χ. περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια μέσα μεταφοράς, κ.ά.) ενώ παράλληλα, στοχεύει στην προστασία του αστικού περιβάλλοντος, στη βελτίωση του επιπέδου κίνησης και κατ' επέκταση ζωής των πολιτών, καθώς και στην προώθηση ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών, το οποίο θα τους παρέχει ασφαλή και κυρίως ισότιμη δυνατότητα μετακίνησης (ΥΠΕΚΑ, <http://www.ypeka.gr/?tabid=394>). Μέσω αυτής, επιχειρείται να στηριχθεί η λειτουργία της πόλης στη δημόσια συγκοινωνία, να απελευθερωθούν οι πολίτες από την υποχρεωτική χρήση του αυτοκινήτου, να δημιουργηθούν άνετα και ασφαλή δίκτυα για την κίνηση των πεζών, να δοθεί η δυνατότητα ασφαλούς κίνησης των ποδηλάτων, καθώς και να χρησιμοποιηθούν οχήματα περισσότερα καθαρά και λιγότερο ενεργοβόρα (Βλαστός, Θ., 1997). Επιχειρείται, δηλαδή, να παρέχονται στους μετακινούμενος υψηλού επιπέδου μεταφορικές υπηρεσίες που εξυπηρετούν το δικαίωμα στην κινητικότητα, με παράλληλο σεβασμό στο περιβάλλον, την πολιτιστική ζωή, καθώς και τους κοινωνικούς, πολιτικούς, θεσμικούς και οικονομικούς παράγοντες και έχοντας ως κοινή συνισταμένη τον πολίτη (Σύστημα Διαχείρισης Αστικής Κινητικότητας).

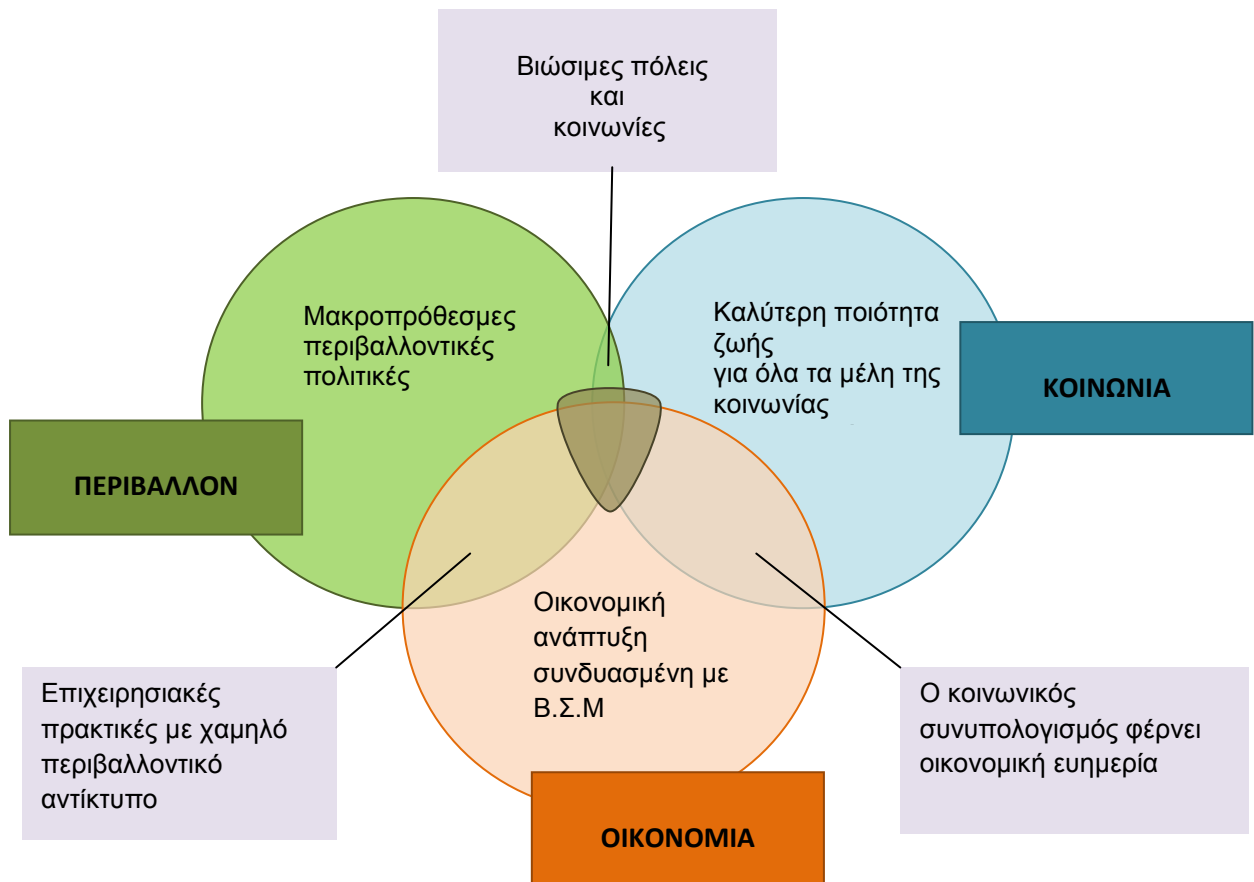
Για τη σαφέστερη προσέγγιση της βιώσιμης κινητικότητας, κρίνεται απαραίτητο να καθοριστούν οι βασικές παράμετροι που χαρακτηρίζουν την κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική διάσταση της:

**Κοινωνική βιωσιμότητα:** αναφέρεται στην κοινωνική δικαιοσύνη ανάμεσα στη σημερινή και τις μελλοντικές γενιές στον τομέα των μεταφορών, στο δικαίωμα δηλαδή στην κινητικότητα, εξασφαλίζοντας παράλληλα ισοκατανομή του κόστους και των ωφελειών της κινητικότητας, ανάμεσα στα αναπτυσσόμενα και ανεπτυγμένα κράτη.

**Περιβαλλοντική βιωσιμότητα:** αναφέρεται στον καθορισμό των βιώσιμων ρυθμών ρύπανσης και εκμετάλλευσης των φυσικών πόρων από τις μεταφορικές δραστηριότητες, που διατηρούν ανέπαφο το υπάρχον φυσικό απόθεμα για τις επόμενες γενιές.

**Οικονομική βιωσιμότητα:** αναφέρεται στην αναπροσαρμογή των οικονομικών θεωρήσεων σχετικά με τις μεταφορές (π.χ. φορολογήσεις/επιδοτήσεις μεταφορικών μέσων, κ.ά.), λαμβάνοντας υπόψη το κριτήριο της ρύπανσης του περιβάλλοντος και της εξάντλησης των φυσικών πόρων και κατανέμοντας ταυτόχρονα δίκαια τα κόστη και τα οφέλη των διάφορων μεταφορικών επιλογών.

**Σχήμα 1.1:** Σχηματική απεικόνιση του προτύπου της ΒΑΚ



Πηγή: Κέντρο Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης (2012), *Ιδία επεξεργασία*

Από την παραπάνω σχηματική απεικόνιση του προτύπου της ΒΑΚ, προκύπτει ότι υπάρχει μια σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών διαστάσεων. Για την κάλυψη των αναγκών της και την εξασφάλιση ενός ποιοτικού, ασφαλούς και ευχάριστου περιβάλλοντος κίνησης των πολιτών, απαιτείται οικονομική ευημερία και κοινωνική αλληλεγγύη, απαιτείται δηλαδή μια διαρθρωτική αλλαγή του παρόντος οικονομικού και κοινωνικού συστήματος, με απώτερο στόχο τη μείωση της κατανάλωσης των περιβαλλοντικών πόρων, ώστε και οι επόμενες γενιές να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες για κινητικότητα. Κοινωνία, οικονομία και περιβάλλον κρίνεται απαραίτητο να συντονιστούν και να συνεργαστούν, προκειμένου να εξασφαλιστεί ισόρροπη, δίκαιη και μακροπρόθεσμη βελτίωση της ποιότητας ζωής των ανθρώπων (Γιαννής, Γ., 2003).

Λαμβάνοντας επομένως υπόψη τη σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ της κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής της διάστασής της, προκύπτει ότι η ΒΑΚ αποτελείται από τρεις βασικές συνιστώσες (Κέντρο Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης, 2012):

- (α) Βελτίωση της ποιότητας ζωής (εξοικονόμηση ενέργειας, μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης/ηχορρύπανσης, διασφάλιση υγείας, περιορισμός κατανάλωσης δημόσιου χώρου), χωρίς ωστόσο να περιορίζεται η δυνατότητα πρόσβασης (κριτήριο περιβαλλοντικής βιωσιμότητας)
- (β) Εξασφάλιση οικονομικά προσιτής, αξιόπιστης, ασφαλούς και ευέλικτης μετακίνησης για όλα τα μέλη της κοινωνίας, προσβασιμότητα σε εργασία και δημόσιες υπηρεσίες, περιβαλλοντική «ισότητα» (κριτήριο κοινωνικής βιωσιμότητας)
- (γ) Ικανότητα υποστήριξης του σύγχρονου τρόπου ζωής, παρέχοντας βέλτιστες οικονομικές λύσεις (κριτήριο οικονομικής βιωσιμότητας) (Κέντρο Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης, 2012)

Πέρα από τις συνιστώσες, η ΒΑΚ αποτελώντας βασική παράμετρο για τη λειτουργία μιας πόλης, εξαρτάται από ένα σύνολο παραγόντων. Ειδικότερα, εξαρτάται από (Κέντρο Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης, 2012):

- Την πολεοδομική οργάνωση και γενικότερα το μοντέλο αστικής ανάπτυξης τόσο του αστικού, όσο και του περιαστικού χώρου
- Την υφιστάμενη μεταφορική υποδομή (είδος, μέγεθος, κατάσταση)
- Τη διαμόρφωση και διαχείριση του δημόσιου χώρου

- Τον τρόπο ζωής, τα πρότυπα παραγωγής και κατανάλωσης, καθώς και τον βαθμό ευαισθητοποίησης των πολιτών
- Τη συστηματική εφαρμογή των μέτρων, των κανόνων και των κινήτρων προς την κατεύθυνση της βιώσιμης κινητικότητας

### 1.3. ΟΡΙΣΜΟΣ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΒΣΜ)

Οι μεταφορές αποτελούν το μέσο για την πραγματοποίηση των καθημερινών δραστηριοτήτων και επιδρούν καθοριστικά στη διαμόρφωση του ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Ο βαθμός, επομένως, της προσβασιμότητας ενός συστήματος μεταφοράς, καθορίζει τόσο την επιρροή που ασκεί το ίδιο στο περιβάλλον, όσο και τον ρόλο που διαδραματίζει σε αυτό (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ., κ.ά., 2009). Σε μια εποχή, που η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί τον κεντρικότερο ίσως στόχο στον τομέα των μεταφορών, η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός του κρίνονται απαραίτητες ενέργειες όχι μόνο για την εύρυθμη λειτουργία και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος στο οποίο εντάσσεται, αλλά και για τη βελτίωση του επιπέδου ζωής των πολιτών (Γιαννής, Γ. και Γκόλιας, Ι., 1996)

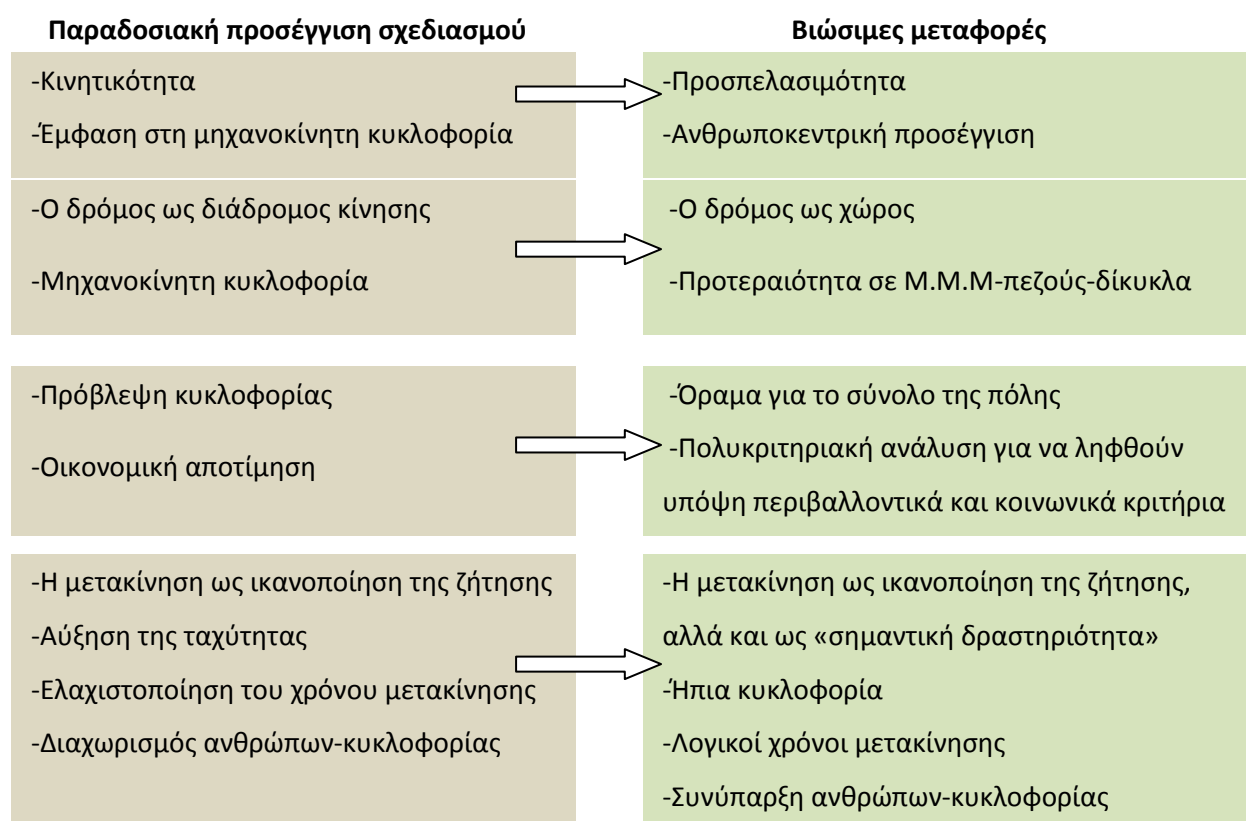
Σύμφωνα με το Συμβούλιο των Υπουργών Μεταφοράς της ΕΕ (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. κ.ά., 2009), ως βιώσιμο σύστημα μεταφοράς, ορίζεται το σύστημα εκείνο που:

- Επιτρέπει την ικανοποίηση των απαιτήσεων και των βασικών αναγκών των ατόμων, επιχειρήσεων και κοινωνιών για προσπελασιμότητα με τρόπο ασφαλή και σύμφωνο προς τη δημόσια υγεία και την υγεία των οικοσυστημάτων
- Διασφαλίζει την ισότητα στην πρόσβαση των πολιτών σε αυτό
- Είναι οικονομικά προσιτό, λειτουργεί δίκαια και αποτελεσματικά, προσφέροντας εναλλακτικές μετακινήσεις
- Περιορίζει τις εκπομπές ρύπων
- Χρησιμοποιεί τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας σε αναλογία με τον βαθμό ανανέωσής τους και τις μη ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, με ρυθμό αντίστοιχο αυτού της παραγωγής υποκατάστατων πόρων
- Ελαχιστοποιεί τις αρνητικές συνέπειες στον πλανήτη, καθώς και την παραγωγή θορύβου

Έχοντας επομένως, ως γενικό άξονα την εξασφάλιση ισορροπίας μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης, της κοινωνικής δικαιοσύνης και της προστασίας του

περιβάλλοντος, ένα βιώσιμο σύστημα μεταφοράς δίνει τη δυνατότητα πρόσβασης σε ανθρώπους, αγαθά και υπηρεσίες, με οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά βιώσιμο τρόπο, στοχεύοντας στην αποτελεσματικότερη, ασφαλέστερη και γρηγορότερη μετακίνησή τους (Ανδρικοπούλου, Ε., κ.ά, 2007). Παρακάτω, παρουσιάζεται μια σύγκριση του παραδοσιακού μοντέλου σχεδιασμού των μεταφορών με τη σύγχρονη βιώσιμη προσέγγιση:

**Σχήμα 1.2:** Παραδοσιακό μοντέλο σχεδιασμού των μεταφορών VS σύγχρονη βιώσιμη προσέγγιση



Πηγή: Κέντρο Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης (2012), *Ιδία επεξεργασία*

#### 1.4. ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Το σύστημα των αστικών μεταφορών που αναπτύσσει κάθε πόλη αποτελεί ζωτικό στοιχείο του αστικού ιστού της, αφού μέσω αυτού εξασφαλίζεται η κίνηση των πολιτών, η κυκλοφορία των εμπορευμάτων και κατ' επέκταση η ανάπτυξη της τοπικής της οικονομίας. Η ανεξέλεγκτη ωστόσο κυκλοφορία, όπως έχει διαπιστωθεί τόσο από έρευνες, όσο και εμπειρικά, έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον,

στην υγεία των πολιτών και γενικότερα στην ποιότητα ζωής των πόλεων (Beekman, N., et al., 2003, p.473-489).

Στο μεγαλύτερο μέρος του 20<sup>ου</sup> αιώνα, πριν ακόμα ο αριθμός των αυτοκινήτων ξεπεράσει τις αντοχές των πόλεων και συνειδητοποιηθούν οι σοβαρές συνέπειες από τη ρύπανση, τον θόρυβο, τα ατυχήματα και την υποβάθμιση του δημόσιου χώρου που προκαλεί η αυξημένη χρήση του, πρωταρχικό ζητούμενο του κυκλοφοριακού σχεδιασμού ήταν η απόκτηση χώρου για την κίνηση και στάθμευση του αυτοκινήτου. Συγκεκριμένα, όσο περισσότερα αυτοκίνητα διαχειριζόταν μια πόλη, τόσο περισσότερο παραγωγική θεωρούνταν, με αποτέλεσμα η αύξηση της κυκλοφορίας να αποτελεί απόδειξη οικονομικής ανάπτυξης και ευρωστίας. Με τη βέλτιστη εξυπηρέτηση του αυτοκινήτου να αποτελεί προτεραιότητα και υποχρέωση του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, η διάθεση ολόενα και περισσότερου δημόσιου χώρου για την κυκλοφορία και στάθμευσή του, οδήγησε στη συστηματική απαλλοτρίωση και αφαίρεσή του από τους πεζούς, τα ποδήλατα, τη δημόσια συγκοινωνία και το πράσινο. Ειδικότερα, το περπάτημα και η ποδηλασία, περιορίστηκαν σημαντικά, χάνοντας τη θέση που κατείχαν ως συντελεστές του συστήματος μετακινήσεων, ενώ το ποσοστό χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας κατέρρευσε, καταλήγοντας να χρησιμοποιείται σχεδόν μόνο από όσους δεν μπορούσαν να αποκτήσουν ή να οδηγήσουν αυτοκίνητο. Ιδιαίτερα αρνητικές ήταν οι επιπτώσεις στις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, δηλαδή στα παιδιά, τους ηλικιωμένους και τα άτομα με αναπηρίες, οι οποίοι έχασαν το ζωτικό τους χώρο και η μετακίνησή τους μέσα στην πόλη έγινε δύσκολη και επικίνδυνη (Βλαστός, Θ., 2011).

Τα ίδια προβλήματα συνεχίζουν να υφίστανται και σήμερα στις πόλεις. Ειδικότερα, όσον αφορά τις ελληνικές πόλεις, η κοινωνιακή τους εξυπηρέτηση κινείται σε επίπεδα χαμηλότερα σε σύγκριση με αυτά άλλων ευρωπαϊκών πόλεων. Οι πολίτες καθημερινά καλούνται να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που προκαλεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση, το χαμηλό επίπεδο εξυπηρέτησης των ΜΜΜ καθώς και η έλλειψη πολιτικής στάθμευσης, γεγονότα που οδηγούν στην παρεμπόδιση της κινητικότητάς τους και στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος. Για αυτή την κατάσταση, υπεύθυνοι κρίνονται ο κυκλοφοριακός και πολεοδομικός σχεδιασμός που ισχύουν στην Ελλάδα, οι οποίοι εδραίωσαν τον ρόλο του αυτοκινήτου, προκαλώντας έτσι μια στρεβλή ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών που διαιωνίζεται ευνοώντας τις οδικές μεταφορές και τη χρήση του αυτοκινήτου (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008).

Γίνεται επομένως συνειδητό, ότι οι αρνητικές συνέπειες της γενικευμένης και ανεξέλεγκτης χρήσης του είναι τόσο σημαντικές για την βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων, με αποτέλεσμα να τίθεται το ερώτημα του κατά πόσο πλέον, κάθε πολίτης μπορεί να χρησιμοποιεί το αυτοκίνητό του ελεύθερα για όλες τις μετακινήσεις που πραγματοποιεί καθημερινά, ανεξαρτήτου απόστασης ή εάν θα πρέπει να επιβληθούν περιορισμοί (Σαπουνάκης, Α., 1997).

Απαραίτητη προϋπόθεση για να βελτιωθεί αυτή η κατάσταση και οι πόλεις να αναπτυχθούν σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης, είναι η εξισορρόπηση της κυκλοφορίας στην πόλη, η οποία θα επιβάλλει μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου, με παράλληλη ανάπτυξη των δικτύων ΜΜΜ, κατάλληλη χωροθέτηση των χώρων στάθμευσης, καθώς και εξασφάλιση χώρων για πεζούς και ποδηλάτες. Απαιτείται δηλαδή, η υλοποίηση ενός συνόλου δράσεων που θα αποσκοπούν ταυτόχρονα στην προστασία του περιβάλλοντος, την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική συνοχή και τη συνεχή βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων (Γιαννής, Γ., 2003).

#### 1.5. ΤΑ ΕΜΠΟΔΙΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΑΣ

Η ανάπτυξη στα πλαίσια και με γνώμονα τις αρχές της βιωσιμότητας και κατ' επέκταση της βιώσιμης κινητικότητας, αποτελεί θεμελιώδη στόχο για πολλές πόλεις, τόσο σε ευρωπαϊκό, όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρατηρείται ωστόσο, ότι τα μέχρι τώρα βήματα και οι δράσεις που πραγματοποιούνται για την επίτευξη του στόχου αυτού, τόσο σε ευρωπαϊκό, όσο και σε εθνικό επίπεδο, είναι αργά και διστακτικά και αυτό οφείλεται κυρίως σε δύο βασικούς λόγους (Βλαστός, Θ., 2008):

##### 1. Στο οικονομικό περιβάλλον

Η αυτοκινητοβιομηχανία, αποτελεί έναν από τους ισχυρότερους παράγοντες της ευρωπαϊκής οικονομίας, που εμποδίζει την πορεία των πόλεων προς μια βιώσιμη ανάπτυξη. Αυτό συμβαίνει γιατί ο βασικότερος στόχος που προωθεί η βιώσιμη κινητικότητα, ο περιορισμός, δηλαδή, του αυτοκινήτου, θίγει την ανταγωνιστικότητα των αυτοκινητοβιομηχανιών και λειτουργεί ενάντια του δικού της κέρδους. Είναι επομένως φυσικό να επηρεάζει τη χάραξη πολιτικών σχετικά με το αυτοκίνητο και να «αναγκάζεται» να συμβαδίζει πλέον με τις αρχές της βιωσιμότητας, παράγοντας αυτοκίνητα πιο φιλικά προς το περιβάλλον (Βλαστός, Θ., 2008).

## 2. Στη νοοτροπία των πολιτών

Σε μια εποχή που η εξάρτηση των πολιτών από τα ιδιωτικά τους αυτοκίνητα είναι μεγάλη, εξαιτίας κυρίως της άνεσης, της αυτονομίας και της ασφάλειας που προσφέρουν, η ιδέα του περιορισμού ή της αντικατάστασής τους με άλλα μέσα, δεν γίνεται εύκολα δεκτή. Έτσι, πολιτικές που αυξάνουν το κόστος χρήσης του αυτοκινήτου, που περιορίζουν την ελευθερία στάθμευσης και γενικότερα δυσκολεύουν τη χρήση του, αντιμετωπίζονται αρνητικά από τους πολίτες, γεγονός που αποτελεί εμπόδιο για την υιοθέτηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης. Συγκεκριμένα, έχει παρατηρηθεί ότι σε περιπτώσεις που η ένταξη εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, καθιστά υποχρεωτική την αφαίρεση χώρου από το αυτοκίνητο, τα έργα σχετικά με αυτήν, δεν γίνονται αποδεκτά. Κρίνεται επομένως απαραίτητο από τις εκάστοτε αρχές, να προσφέρουν κίνητρα και αντικίνητρα στους πολίτες σχετικά με τη χρήση του αυτοκινήτου, ώστε να μην αποτελούν τροχοπέδη στην ανάπτυξη και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας (Βλαστός, Θ., 2008).

### 1.6. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

#### *1.6.1. ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ*

Η πρώτη προσπάθεια θέσπισης μιας Κοινής Ευρωπαϊκής Πολιτικής για τις Μεταφορές, έγινε το 1957 με τη Συνθήκη της Ρώμης. Η συγκεκριμένη Πολιτική, περιοριζόταν στις χερσαίες μεταφορές και πιο συγκεκριμένα στις οδικές, ενώ δεν γινόταν αναφορά στις αστικές μεταφορές. Η εισαγωγή, των εννοιών της αειφορίας και της κοινωνικής συνοχής στην Πολιτική των μεταφορών, ήταν εκείνη που οδήγησε στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων με στόχο την βελτίωση της περιβαλλοντικής και κοινωνικής διάστασης των αστικών μεταφορών (Ανδρικοπούλου, Ε., κ.ά, 2007) .

Η Πράσινη Βίβλος του 1995 σχετικά με το *Δίκτυο των πολιτών*, ήταν η πρώτη Ευρωπαϊκή Πολιτική για τις αστικές μεταφορές, που κινήθηκε προς αυτή την κατεύθυνση. Η συγκεκριμένη πολιτική, παρουσίαζε μια νέα εικόνα για την ευρωπαϊκή πόλη και εστίαζε στη δημόσια συγκοινωνία και τις συνδυασμένες μεταφορές. Σύμφωνα με αυτήν, η πόλη οργανώνεται βάση δικτύων συλλογικής μεταφοράς, προσβάσιμων από όλες τις κοινωνικές ομάδες. Το ιδιωτικό αυτοκίνητο, δεν αποτελεί πλέον το βασικό μέσο των μετακινήσεων, ενώ ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην ενίσχυση των δικτύων κίνησης των πεζών και ποδηλάτων (Βλαστός, Θ., 2008).

Στη συνέχεια, ακολούθησαν και άλλες πολιτικές οι οποίες εστίαζαν στην βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών μεταφορών και υπογράμμιζαν την ανάγκη μείωσης της



χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου, με στόχο την βελτίωση της ποιότητας της ζωής και του περιβάλλοντος. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρονται:

- Η Πράσινη Βίβλος για τη Δίκαιη και Αποτελεσματική Κοστολόγηση στις Μεταφορές (1995), η οποία προωθούσε την βιώσιμη κινητικότητα μέσω της τιμολόγησης του αυτοκινήτου (φορολόγηση καυσίμων, φορολόγηση αγοράς αυτοκινήτου), κάνοντας για πρώτη φορά αναφορά στα αστικά διόδια.
- Η Διακήρυξη της Κοπεγχάγης, προς μια Πολιτισμένη Κινητικότητα (1996), η οποία έκανε μια γενικότερη αναφορά στον προβληματισμό σχετικά με την τύχη της πόλης και την πορεία που θα έπρεπε να ακολουθήσει ο αστικός σχεδιασμός, προκειμένου να μειωθεί η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και να υιοθετηθούν περισσότερο βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης. Το συγκεκριμένο κείμενο, έθετε επίσης και τις στρατηγικές που απαιτούνται για την υλοποίηση του παραπάνω στόχου.
- Η Πράσινη Βίβλος για τη Μελλοντική Πολιτική για τον Θόρυβο (1997), η οποία υποστήριζε την μείωση του θορύβου, μέσω της μείωσης της ταχύτητας και του αριθμού των οχημάτων στις ευρωπαϊκές πόλεις.
- Η Οδηγία 9040/96 για την Αξιολόγηση και τη Διαχείριση της Ποιότητας του Αέρα (26/08/96), η οποία αποτέλεσε το σημαντικότερο κείμενο της ευρωπαϊκής πολιτικής σχετικά με την αντιμετώπιση της ρύπανσης του περιβάλλοντος, δίνοντας έμφαση στην ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών και εισάγοντας για πρώτη φορά την έννοια των ορίων ποιότητας του αέρα που διασφαλίζουν την υγεία.
- Η Οδηγία Μεταφορές και CO<sub>2</sub> (30/03/98), η οποία προώθησε την υλοποίηση των δεσμεύσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης στη διάσκεψη για το περιβάλλον (Κιότο 1997) και επικεντρώθηκε στο πρόβλημα της υπερβολικής χρήσης του αυτοκινήτου και της αύξησης των επιπέδων του διοξειδίου του άνθρακα που προκαλεί.

Ιδιαίτερη αναφορά αξίζει να γίνει στη Λευκή Βίβλο (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2001), που εξέδωσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2001, με θέμα «*Η ευρωπαϊκή πολιτική των μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών*». Η συγκεκριμένη πολιτική, παρουσίαζε την κατάσταση στις μεταφορές, επεσήμανε τα προβλήματα και έθετε στόχους για την εξάλειψη της κυκλοφοριακής συμφόρησης και την

εξισορρόπηση των τρόπων μεταφοράς, έχοντας πάντα ως βασική κατεύθυνση την αειφόρο ανάπτυξη. Σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο, οι βασικότερες αιτίες στις οποίες οφείλεται η αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι η ανάπτυξη του αστικού ιστού, ως αποτέλεσμα της αστυφιλίας, η αλλαγή του τρόπου ζωής και γενικά των συνθηκών των ανθρώπων καθώς και η ευελιξία του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Πιο συγκεκριμένα, η μη επαρκής εξυπηρέτηση των περιαστικών περιοχών από τη δημόσια συγκοινωνία, οδηγεί στη σχεδόν απόλυτη εξάρτηση των κατοίκων από το ιδιωτικό τους αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις τους τόσο στο κέντρο, όσο και στην περιφέρεια. Παράλληλα, η Λευκή Βίβλος τόνισε την ανάγκη μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης μεταξύ των πολεοδομικών πολιτικών και των πολιτικών μεταφοράς, ενώ όρισε και τα μέτρα τα οποία θα πρέπει να λάβει η Ε.Ε σχετικά με την ενθάρρυνση της χρήση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης και τη μείωση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου (Ανδρικοπούλου, Ε., κ.ά., 2007).

Εκτός από την Λευκή Βίβλο, ιδιαίτερη σημασία παρουσιάζει και η Πράσινη Βίβλος που δημοσίευσε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2007, με θέμα: *«Προς ένα νέο πολιτισμό για τις αστικές μετακινήσεις»* (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007). Η συγκεκριμένη Βίβλος, παρουσιάζει έναν πλήρη κατάλογο των πολιτικών που μπορούν να εφαρμοστούν για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Ειδικότερα, προτείνει πέντε (5) στόχους-κατευθύνσεις και τα αντίστοιχα εργαλεία, για την επίτευξή τους (Βλαστός, Θ., 2008).

**Πίνακας 1.1:** Στόχοι Πράσινης Βίβλου 2007

<b>ΣΤΟΧΟΙ</b>	<b>ΕΡΓΑΛΕΙΑ</b>
<b>I. ΠΡΟΣ ΠΟΛΕΙΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗΣ ΡΟΗΣ</b>	ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΠΕΡΠΑΤΗΜΑ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΙΧ ΣΥΝΔΙΑΣΜΕΝΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ
<b>II. ΠΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ</b>	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΡΟΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΗΣ
<b>III. ΠΡΟΣ ΠΙΟ ΕΞΥΠΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b>	ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΣΗΣ ΕΝΙΑΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΗΣ
<b>IV. ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ</b>	ΕΥΕΛΙΚΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΓΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΔΙΑΘΕΤΟΥΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΙΣΟΡΡΟΠΟΣ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ & ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ
<b>V. ΠΡΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ</b>	ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΑΣΦΑΛΕΣΤΕΡΑ ΟΧΗΜΑΤΑ

*Πηγή: Βλαστός, Θ. (2008), ιδία επεξεργασία*

Οι παραπάνω στόχοι-κατευθύνσεις, δεν αποτελούν καινοτομία της συγκεκριμένης Βίβλου, αφού έχουν αναφερθεί και στις προηγούμενες πολιτικές σχετικά με την βιώσιμη κινητικότητα. Η καινοτομία της έγκειται στο ότι για πρώτη φορά γίνεται εμφανές ότι η τεχνολογία από μόνη της, δεν επαρκεί για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκαλεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση στις ευρωπαϊκές πόλεις. Αυτό που απαιτείται πλέον, είναι να γίνει συνειδητό ότι η νοοτροπία και η εξάρτηση των ίδιων των κατοίκων από τα ιδιωτικά τους οχήματα, είναι αυτά που προκαλούν, διατηρούν και οξύνουν το πρόβλημα. Ως υπέρτατο στόχο, ορίζει την ανάπτυξη μιας διαφορετικής κουλτούρας-πολιτισμού από πλευράς πολιτών για τις αστικές μετακινήσεις, γεγονός που προβάλλεται και από τον ίδιο τον τίτλο της Βίβλου. Οι πολίτες, ανάλογα με την παιδεία τους, είναι εκείνοι που θα δεχτούν ή θα απορρίψουν τις πολιτικές και θα αποφασίσουν με ποιόν τρόπο θα επιλέξουν να κινούνται μέσα στην πόλη τους. Οι ίδιοι οι πολίτες και η στάση τους, αποτελεί την αρχή, αλλά και τη λύση του προβλήματος (Βλαστός, Θ., 2008).

Πέρα από τις παραπάνω βίβλους, διακηρύξεις και οδηγίες, ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει και στη Ευρωπαϊκή Στρατηγική για την Αειφόρο Ανάπτυξη. Η εν λόγω Στρατηγική εγκρίθηκε το 2002, με σκοπό την αντιμετώπιση των αρνητικών τάσεων στους τομείς των κλιματικών αλλαγών, της χρήσης ενέργειας, της δημόσιας υγείας, της διαχείρισης των φυσικών πόρων, των χρήσεων γης, των μεταφορών, κ.ά. και αναθεωρήθηκε το 2006 από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Στην αναθεωρημένη ΕΣΑΑ, εισάγονται ποιοτικά στοιχεία τα οποία επαναπροσδιορίζουν τους οικονομικούς στόχους και τους εμπλουτίζουν με τη διάσταση της προστασίας του περιβάλλοντος. Ειδικά, όσον αφορά τον τομέα των μεταφορών, εισάγεται η έννοια των βιώσιμων μεταφορών και ως γενικός στόχος, τίθεται η ανταπόκριση των συστημάτων μεταφοράς στις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές ανάγκες, ελαχιστοποιώντας παράλληλα τις αρνητικές επιπτώσεις τους στην οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006). Οι στόχοι του ΕΣΑΑ είναι οι εξής (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006):

- Αποσύνδεση της οικονομικής μεγέθυνσης από τη ζήτηση για μεταφορές, με σκοπό τη μείωση του αντίκτυπου στο περιβάλλον
- Επίτευξη βιώσιμων επιπέδων κατανάλωσης ενέργειας και μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων στον τομέα των μεταφορών, σε επίπεδα που δεν προκαλούν αρνητικές συνέπειες για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον
- Εξασφάλιση ισόρροπης στροφής προς φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφορών, ώστε να διαμορφωθεί ένα βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων
- Μείωση της ηχορρύπανσης μέσω μέτρων περιορισμού, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα συνολικά επίπεδα έκθεσης ελαχιστοποιούν τις συνέπειες στην υγεία
- Εκσυγχρονισμός του πλαισίου της ΕΕ σχετικά τις δημόσιες μεταφορές, προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα και η αποτελεσματικότητά τους
- Ενίσχυση της οδικής ασφάλειας προκειμένου να μειωθούν οι θάνατοι και οι τραυματισμοί από τροχαία ατυχήματα

#### *1.6.2. ΕΘΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ*

Σε εθνικό επίπεδο, παρατηρείται αποσπασματικότητα της νομοθεσίας σε σχέση με τα ζητήματα των αστικών μεταφορών, καθώς δεν υπάρχει ξεκάθαρο ενιαίο εθνικό πλαίσιο για τη χάραξη πολιτικών μεταφορών σε αστικό επίπεδο. Οι βασικότερες προσπάθειες εστιάζουν κυρίως στον καθορισμό ενεργειών και έργων που να

εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής σχετικά με τον τομέα των μεταφορών (Ανδρικοπούλου Ε., κ.ά., 2007).

Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Στρατηγικής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, κλήθηκε το 2002 να διατυπώσει και η Ελλάδα τη δική της Εθνική Στρατηγική. Έτσι, συντάχθηκε η έκθεση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ) για την Εθνική Στρατηγική για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη, στην οποία αναπτύσσονται οι βασικές αρχές και κατευθύνσεις του σχεδιασμού, θέτοντας ως βασικό στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη. Ειδικότερα, όσον αφορά τον τομέα των μεταφορών, η Εθνική Στρατηγική θέτει ως βασικό στόχο από τη μια πλευρά, την αναβάθμιση της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης, του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των ελληνικών πόλεων και από την άλλη, τη βελτίωση της αποδοτικότητάς τους, έτσι ώστε οι ανάγκες για μεταφορές να καλύπτονται με τον πιο ασφαλή και περιβαλλοντικά φιλικό τρόπο. Λαμβάνοντας υπόψη την προβληματική κατάσταση που επικρατεί στην Ελλάδα (κυκλοφοριακή συμφόρηση, ατυχήματα, ατμοσφαιρική ρύπανση, ηχορύπανση, κ.ά.), αναπτύσσει τις βασικές κατευθύνσεις πολιτικής που πρέπει να ακολουθηθούν, καθώς και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν προκειμένου να βελτιωθεί η αστική κινητικότητα των ελληνικών πόλεων. Οι βασικές κατευθύνσεις της Στρατηγικής παρουσιάζονται στο παρακάτω σχήμα:

**Σχήμα 1.3:** Κατευθύνσεις Στρατηγικής Αστικής Κινητικότητας



Πηγή: ΥΠΕΚΑ, *ιδία επεξεργασία*

Τα προτεινόμενα μέτρα των βασικών κατευθύνσεων της Στρατηγικής είναι τα εξής (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008):

### **1. Ενιαίος χωροταξικός, πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός**

Ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός εξαρτάται και καθοδηγείται από τη δομή του αστικού χώρου, εξυπηρετεί τις αρχές του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού και βασίζεται στους κανόνες και τις αρχές του. Επομένως, ο ενιαίος και συνδυασμένος χωροταξικός/πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός, αποτελεί θεμελιώδης αρχή για την βιώσιμη πόλη (Αραβαντινός, Α., 2007) και κρίνεται απαραίτητος για την καλύτερη οργάνωση μιας κυκλοφορίας προσανατολισμένης στις υποδομές των ΜΜΜ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2008). Τα βασικότερα μέτρα αυτής της πολιτικής είναι:

- (α) Εναρμόνιση των χρήσεων γης με το είδος των συγκοινωνιακών υποδομών
- (β) Ιεραρχημένη Ανάπτυξη Υποδομών
- (γ) Ιεράρχηση Οδικού Δικτύου
- (δ) Προώθηση Θεσμικών Ρυθμίσεων για Χωροταξικό και Πολεοδομικό Σχεδιασμό

### **2. Διαχείριση της Κυκλοφορίας**

Μπροστά στα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ηχορύπανσης και των ατυχημάτων που προκαλεί η αυξημένη χρήση του αυτοκινήτου, γίνεται πλέον συνειδητό ότι η μοναδική αποτελεσματική πολιτική διαχείρισης της κυκλοφορίας, είναι εκείνη που προωθεί τις μαζικές μετακινήσεις. Κρίνεται επομένως απαραίτητο να υπάρξει μια ολοκληρωμένη πολιτική για τη διαχείριση της κυκλοφορίας. Τα βασικότερα μέτρα αυτής της πολιτικής είναι:

- (α) Προτεραιότητα σε ΜΜΜ
- (β) Έξυπνη κυκλοφορία
- (γ) Ολοκληρωμένη Πολιτική Στάθμευσης
- (δ) Αναβάθμιση οδικής ασφάλειας

### **3. Αναπλάσεις για Ήπιες Μορφές Μετακίνησης**

Η διαμόρφωση του δημόσιου χώρου και οι δυνατότητες που αυτός προσφέρει, επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τον τρόπο μετακίνησης μέσα στην πόλη. Για την εξασφάλιση ενός βιώσιμου αστικού περιβάλλοντος, το οποίο θα παρέχει αναβαθμισμένη ποιότητα ζωής και ασφάλεια στους πολίτες, είναι απαραίτητη η προώθηση μιας πολιτικής αναπλάσεων για ήπιες μορφές μετακίνησης, η οποία θα

περιορίζει την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων, αποδίδοντας έτσι, σημαντικό χώρο στους πεζούς και τους ποδηλάτες. Τα βασικότερα μέτρα μιας τέτοιας πολιτικής αναπλάσεων είναι:

(α) Υποδομές για ήπιες μορφές μετακίνησης

(β) Ρυθμίσεις για ήπιες μορφές μετακίνησης

#### **4. Τεχνολογίες και Μέτρα για το Περιβάλλον**

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων ρύπανσης που προκαλεί η αυξημένη χρήση των μηχανοκίνητων οχημάτων, είναι απαραίτητη η προώθηση μιας πολιτικής τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον, στην οποία θα δίνεται έμφαση στην αντικατάσταση των οχημάτων με καθαρότερα. Οι νέες τεχνολογίες, αποτελούν σημαντικό μέρος της λύσης στο πρόβλημα των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων που προκαλούν οι αστικές μετακινήσεις. Τα βασικά μέτρα αυτής της πολιτικής, είναι:

(α) Τεχνολογίες περιορισμού εκπομπών στα οχήματα

(β) Τεχνολογίες περιορισμού εκπομπών στα καύσιμα

(γ) Περιβαλλοντική Τιμολόγηση Ι.Χ. στη βάση της αρχής ο «ρυπαίνων πληρώνει»

### 1.7. ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΙ ΔΡΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΠΡΟΩΘΗΣΗΣ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

#### *1.7.1. ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ*

Μια από τις σημαντικότερες πρωτοβουλίες στα πλαίσια της προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας στην Ευρώπη, είναι η Εβδομάδα Κινητικότητας. Πρόκειται για μια εκστρατεία για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, η οποία πραγματοποιείται κάθε χρόνο και διοργανώνεται με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Συγκεκριμένα, στις 22 Σεπτεμβρίου 1998, 35 πόλεις της Γαλλίας πήραν την πρωτοβουλία να οργανώσουν την ημέρα «Στην πόλη χωρίς το αυτοκίνητό μου!». Έκτοτε, η 22<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου, καθιερώθηκε ως «ημέρα χωρίς αυτοκίνητο» και η ολοένα και αυξανόμενη συμμετοχή των πόλεων κάθε χρόνο, οδήγησε στην καθιέρωση της Εβδομάδας Κινητικότητας, το 2002. Από τότε, ο αντίκτυπος της πρωτοβουλίας έχει λάβει μεγάλες διαστάσεις και πέρα από την Ευρώπη, έχει εξαπλωθεί πλέον και σε άλλες χώρες, όπως την Αργεντινή, την Ιαπωνία, τη Βραζιλία, την Ταϊβάν, τον Καναδά και το Βιετνάμ. Για την ακρίβεια, το 2012, συμμετείχαν 2.158 πόλεις με πληθυσμό 147,6 εκατομμύρια κατοίκους συνολικά και το 2013, συμμετείχαν 1.931 πόλεις από 47 χώρες. Συνολικά, έχουν υλοποιηθεί 8.623 μόνιμα μέτρα, τα οποία

εστιάζουν στις υποδομές κυρίως για ποδηλασία και περπάτημα, στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας, στη βελτίωση της πρόσβασης των μέσων μεταφοράς και γενικότερα στην ευαισθητοποίηση σχετικά με τις βιώσιμες μετακινήσεις (European Commission, 1995).

Σκοπός της συγκεκριμένης πρωτοβουλίας είναι να ενθαρρυνθούν, από τη μια πλευρά οι τοπικές αρχές ώστε να εισάγουν και να προωθήσουν μέτρα βιώσιμης κινητικότητας και από την άλλη οι ίδιοι οι πολίτες, ώστε να επιλέγουν περισσότερο εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης. Κατά τη διάρκεια της Εβδομάδας Κινητικότητας, στα ιστορικά κέντρα των πόλεων απαγορεύεται η χρήση των αυτοκινήτων και οι πολίτες παρακινούνται να χρησιμοποιήσουν εναλλακτικούς και πιο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους για τη μετακίνησή τους (European Commission, 1995).

#### *1.7.2. «ΔΙΚΤΥΟ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ»*

Τα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ελληνικές πόλεις και τα οποία οφείλονται στην αυξημένη χρήση του αυτοκινήτου, όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος και γενικότερα η υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου, είναι οι βασικοί λόγοι που οδήγησαν στην ίδρυση του «Δικτύου ελληνικών πόλεων για τη βιώσιμη κινητικότητα και το ποδήλατο». Το Δίκτυο ιδρύθηκε στην Αθήνα το 2005 με πρωτοβουλία της Κεντρικής Ένωσης Δήμων και Κοινοτήτων Ελλάδας (ΚΕΔΚΕ), αποτελεί συνέχεια μιας πολιτικής που ασκήθηκε την περίοδο 1999-2003 από τα Υπουργεία ΥΠΕΚΑ, Μεταφορών και Εσωτερικών (Βλαστός, Θ., 2005) και έχει ως βασικό σκοπό τη συμβολή του στην ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας και την επίλυση των προβλημάτων που σχετίζονται με αυτήν καθώς και το ποδήλατο (Μοχιανάκης, Κ., 2012b). Πρόκειται για μια μη κερδοσκοπική εταιρία, στην οποία συμμετέχουν 45 Δήμοι από όλη την Ελλάδα.

Οι στόχοι του Δικτύου είναι οι εξής :

- Συνεργασία των πόλεων στον τομέα του σχεδιασμού, αξιοποιώντας την εμπειρία άλλων πόλεων τόσο από την Ελλάδα, όσο και από το εξωτερικό
- Πληροφόρηση σχετικά με πολιτικές, τεχνικές, τεχνολογίες για τη βιώσιμη κινητικότητα και το ποδήλατο, μέσα από τη διοργάνωση δημόσιων συζητήσεων, ημερίδων, συνεδρίων



- Συνεργασία με Ευρωπαϊκούς οργανισμούς και φορείς σχετικούς με την πολεοδομία, τις μεταφορές και το περιβάλλον
- Ανταλλαγή τεχνογνωσίας και εμπειριών με αντίστοιχα ευρωπαϊκά δίκτυα
- Προώθηση μελετών για τη βιώσιμη κινητικότητα και το ποδήλατο
- Κατασκευή ειδικών υποδομών για ασφαλή και άνετη κίνηση του ποδηλάτου
- Διεκδίκηση χρηματοδοτήσεων από Εθνικές και Ευρωπαϊκές πηγές, για την ανάπτυξη υποδομών βιώσιμης κινητικότητας

Με τη συμμετοχή τους στο συγκεκριμένο Δίκτυο, πέρα από τους παραπάνω στόχους, τα μέλη επιδιώκουν κυρίως να ευαισθητοποιήσουν την κοινωνία και να ενθαρρύνουν την ενεργό συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία του σχεδιασμού, ώστε να γίνουν περισσότερο ευσυνειδητοί απέναντι στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ελληνικές πόλεις και να κατανοήσουν τη σημασία της ένταξης της βιώσιμης κινητικότητας και του ποδηλάτου στις καθημερινές τους μετακινήσεις (Βλαστός κ.ά., 2005). Περισσότερο από ποτέ, στη σύγχρονη συγκυρία θα πρέπει να γίνει κατανοητό, ότι ο μοναδικός τρόπος για περιβαλλοντική αναβάθμιση είναι η μείωση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και η χρήση του ποδηλάτου, μπορεί να αποτελέσει μια αποτελεσματική λύση προς αυτόν τον σκοπό (Βλαστός, Θ., κ.ά, 2007).

## 1.8. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΠΕΞΑΡΤΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΙΧ.

Στα πλαίσια των προσπαθειών για προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, επιστρατεύονται διάφορες καινοτόμες πολιτικές σχετικά με τη χρήση των ΙΧ. Στην παρούσα εργασία, αναλύονται δύο βασικές πολιτικές, αυτές του Car pooling και Car sharing, οι οποίες στοχεύουν στην απεξάρτηση από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, ενώ ταυτόχρονα, επιχειρούν να μειώσουν τη χρήση και κατ' επέκταση την ιδιοκτησία τους.

### *1.8.1. ΤΟ CARPOOLING*

Το Car pooling, η συλλογική, δηλαδή, χρήση του αυτοκινήτου, είναι η πολιτική που έχει ως βασικό στόχο την αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών αυτοκινήτων. Πρόκειται για μια πολιτική η εφαρμογή της οποίας θα οδηγήσει στην μείωση της χρήσης των ΙΧ και των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκαλεί η αυξημένη κυκλοφορία τους, ενώ θα προωθήσει νέες κοινωνικές συμπεριφορές σε σχέση με τη μετακίνηση (Αραβαντινός, Α., 2007). Αφετηρία του, είναι η νομοθεσία που ίσχυσε

στην Καλιφόρνια κατά την περίοδο της μεγάλης κρίσης ατμοσφαιρικής ρύπανσης, στα τέλη της δεκαετίας του '80, σύμφωνα με την οποία οι υπεύθυνοι των επιχειρήσεων υποχρεούνταν να λάβουν μέτρα για τη μείωση του αριθμού των εργαζομένων που προσέρχονταν στη δουλειά με ιδιωτικό αυτοκίνητο (Βλαστός, Θ., 2011).

Η συγκεκριμένη πολιτική, εφαρμόστηκε αρχικά για τη μετακίνηση από και προς την εργασία, δίνοντας τη δυνατότητα σε άτομα που εργάζονται στον ίδιο χώρο, να μοιράζονται τις διαδρομές με συναδέλφους (εταιρικό car pooling) (Carpooling. gr, 2012a). Πλέον, εφαρμόζεται και για άλλους λόγους μετακίνησης όπως, φεστιβάλ, συναυλίες, συνέδρια, κ.ά., προσφέροντας έτσι, έναν εναλλακτικό τρόπο μετακίνησης για τους επισκέπτες των εκάστοτε εκδηλώσεων (Car pooling για events) (Carpooling. gr, 2012b).

Η πρακτική της ομαδικής μετακίνησης, πέρα από τη δυνατότητα μετακίνησης που προσφέρει σε άτομα που πιθανόν να μην διαθέτουν ιδιωτικό όχημα, προσφέρει μια σειρά από άλλα πλεονεκτήματα γιατί συμβάλει:

- Στην οικονομικότερη καθημερινή μετακίνηση, μειώνοντας τα έξοδα για καύσιμα
- Στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κατανάλωσης ενέργειας
- Στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας

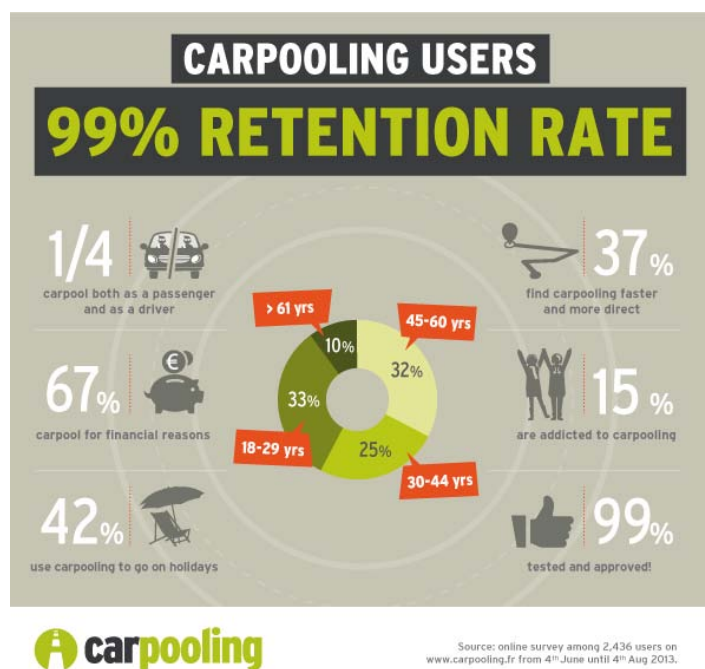
Εκτός των ανωτέρω, το Car pooling, είναι μια πολιτική που έχει και κοινωνικές παραμέτρους, αφού συμμετέχοντας σε αυτό δίνεται η δυνατότητα σε άγνωστα άτομα να μοιραστούν το ίδιο αυτοκίνητο. Επομένως, ενισχύει την κοινωνική αλληλεγγύη και αποτελεί ευκαιρία κοινωνικοποίησης και καλύτερης επικοινωνίας μεταξύ των πολιτών (Carpooling ΕΜΠ, 2011a). Παράλληλα, στα πλαίσια της βιώσιμης μετακίνησης, σε πολλές χώρες δίνονται κίνητρα σε όσους συμμετέχουν στο συγκεκριμένο πρόγραμμα, όπως ειδικές λωρίδες για οχήματα υψηλής πληρότητας (HOV lanes- High Occupancy Vehicles lanes), παροχή δωρεάν στάθμευσης ή μείωση του υποχρεωτικού χρόνου εργασίας (Carpooling ΕΜΠ, 2011b). Τα παραπάνω πλεονεκτήματα, αποτελούν τους βασικούς λόγους για τους οποίους το Car pooling παρουσιάζει μεγάλη απήχηση, ιδιαίτερα στην Ευρώπη. Ειδικότερα, σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε<sup>1</sup> σχετικά με την αποτελεσματικότητα του συγκεκριμένου

---

<sup>1</sup> Η έρευνα πραγματοποιήθηκε διαδικτυακά σε 2.456 χρήστες του carpooling.fr μεταξύ 4 Ιουνίου και 4 Αυγούστου 2013

προγράμματος, αποδείχθηκε ότι το 99% των χρηστών προτίθενται να συνεχίσουν την ομαδική μετακίνηση όχι για το οικονομικό κέρδος, αλλά για το γεγονός ότι συμβάλουν στην προστασία του περιβάλλοντος, γνωρίζοντας ταυτόχρονα νέους ανθρώπους (Carpooling.com, 2013).

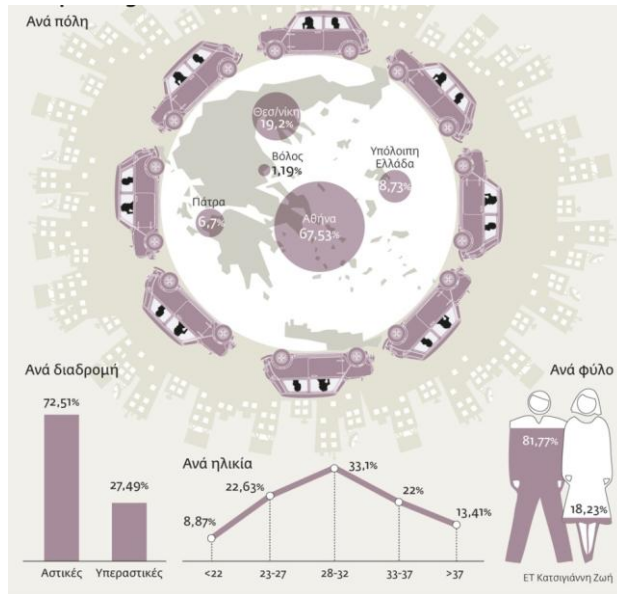
**Εικόνα 1.1:** Οι χρήστες του carpooling παγκοσμίως



Πηγή: Carpooling.com , 2013

Στην Ελλάδα, το Car pooling ξεκίνησε ως ιδέα από μια ομάδα φοιτητών το 2004 και από το 2005 λειτουργεί διαδικτυακή πύλη η οποία προωθεί την συγκεκριμένη πολιτική τόσο σε εταιρίες, όσο και σε ιδιώτες (carpooling ΕΜΠ, χ.η.). Μεγαλύτερη εφαρμογή βρίσκεται στις τρεις μεγαλύτερες πόλεις (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα), ενώ με μικρότερο ποσοστό εφαρμόζεται και στην υπόλοιπη χώρα (Greek Infographics, 2013).

**Εικόνα 1.2:** Οι χρήστες του carpooling στην Ελλάδα



Πηγή: Greek Infographics, 2013

Γενικά, προκύπτει ότι το Car pooling αποτελεί μια πολιτική που με σωστή οργάνωση και ανάπτυξη της πληροφορικής και των τεχνολογιών επικοινωνίας, μπορεί να επιφέρει πολύτιμα αποτελέσματα στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες πόλεις, ιδίως αυτά που αφορούν την κυκλοφοριακή

συμφόρηση. Στα πλαίσια της βιώσιμης κινητικότητας των αστικών κέντρων, η πρακτική της ομαδικής μετακίνησης μπορεί να αποτελέσει μέσο για την προώθηση και ανάπτυξη της. Για να επιτευχθεί ωστόσο κάτι τέτοιο, θα πρέπει να επέλθουν αλλαγές στις κοινωνικές αντιλήψεις και τις αξίες που εκφράζει το ιδιωτικό αυτοκίνητο, αφού θεωρείται χώρος προσωπικός, ιδιόκτητος καθώς και χώρος προέκτασης της ιδιωτικής κατοικίας. Ειδικότερα, θα πρέπει τόσο ο ιδιοκτήτης, όσο και ο χρήστης του ΙΧ να το αντιμετωπίζουν ως ένα μέσο μετακίνησης που χρησιμοποιείται ορθολογικά και συλλογικά και όχι με ατομικά και ιδιωτικά κριτήρια (Μπαρμπόπουλος, Ν., 2002).

### 1.8.2. TO CAR SHARING

Το Car sharing, η συλλογική, δηλαδή, ιδιοκτησία του αυτοκινήτου, είναι μία ακόμα πολιτική προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας, η οποία αναφέρεται στην εξατομικευμένη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και στοχεύει στη μείωση της ιδιοκτησίας ΙΧ ή τουλάχιστον στη συγκράτηση της αύξησής της. Πρόκειται για μια πρακτική παρεμφερή με την ενοικίαση ιδιωτικών αυτοκινήτων, η οποία δίνει τη δυνατότητα στους κατοίκους, ιδιαίτερα των πυκνοδομημένων περιοχών, να μετακινούνται με ένα φθινό και ευέλικτο τρόπο. Πιο συγκεκριμένα, το σύστημα της συλλογικής ιδιοκτησίας ΙΧ στηρίζεται στη συγκρότηση σωματείων μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, κάθε ένα από τα οποία διαθέτει έναν στόλο επιβατικών οχημάτων διασκορπισμένων σε διάφορα σημεία της πόλης, ώστε να καλύπτεται επαρκώς η κάθε γειτονιά. Τα οχήματα κυκλοφορούν αποκλειστικά στο κέντρο των

πόλεων και προσφέρονται ως κίνητρο κυρίως για τους κατοίκους της περιφέρειας που χρειάζονται ένα μεταφορικό μέσο για την προσωπική τους μετακίνηση στο κέντρο, πέρα από τη δημόσια συγκοινωνία (Βλαστός Θ. και Μηλάκης, Δ., 2006)

Ο πρώτος οργανισμός Car sharing ιδρύθηκε στη Ζυρίχη το 1948, ενώ η πρώτη εφαρμογή του συστήματος έγινε στην Ελβετία το 1987. Στην Αμερική το σύστημα λειτουργεί σε περίπου 40 χώρες και στην Ευρώπη το 2006 τα μέλη ξεπερνούσαν τις 70.000 (Αραβαντινός, Α., 2007). Ειδικότερα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, έχει δημιουργηθεί ο οργανισμός ECS (European Car Sharing), ο οποίος προωθεί και επιβλέπει τη διάδοση του Car Sharing στην Ευρώπη, συντονίζει τη ροή πληροφοριών, την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των σωματείων, καθώς και την ελεύθερη χρήση των οχημάτων σε ευρωπαϊκό επίπεδο από τα μέλη τους (CarSharing.net, 2014).

Η πολιτική της συλλογικής ιδιοκτησίας ΙΧ στηρίζεται στο γεγονός ότι οι ευρωπαϊκές πόλεις πλέον έχουν εξοπλιστεί με ένα πλούσιο δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας, το οποίο καθιστά τη χρήση του αυτοκινήτου περιττή, κυρίως για τις μετακινήσεις μέσα στο κέντρο. Το Car Sharing προωθείται επομένως ως συμπληρωματικό μέσο στη δημόσια συγκοινωνία, αφού υπάρχουν μετακινήσεις οι οποίες απαιτούν την χρήση ΙΧ, όπως μετακινήσεις για αναψυχή, για διακοπές, νυχτερινές μετακινήσεις, μετακινήσεις υπό δυσμενείς καιρικές συνθήκες, κ.ά. Πρόκειται δηλαδή για έναν μικρό αριθμό μετακινήσεων, για τις οποίες δεν αξίζει να υφίσταται κανείς τις οικονομικές επιβαρύνσεις ενός ιδιωτικού αυτοκινήτου.

Ως προς τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η συγκεκριμένη πρακτική, παρουσιάζεται ομοιότητα με την πρακτική της συλλογικής μετακίνησης, αφού συμβάλει:

- Στην οικονομικότερη μετακίνηση, καθώς τα μέλη πληρώνουν έναν μηνιαίο λογαριασμό ανάλογα με τον χρόνο χρήσης του αυτοκινήτου, ενώ απαλλάσσονται από τα πάγια έξοδα που έχει η ιδιοκτησία ενός οχήματος
- Στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και κατανάλωση ενέργειας
- Στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ζήτησης για θέσεις στάθμευσης, αφού δεν δημιουργεί νέες μετακινήσεις, αντιθέτως μακροπρόθεσμα μειώνει την ανάγκη της χρήσης του αυτοκινήτου
- Στην ευρύτερη πρόσβαση σε όχημα, ακόμα και ατόμων που δεν έχουν στην ιδιοκτησία τους ένα ΙΧ
- Στην ενίσχυση της περιβαλλοντικής συνείδησης και της αίσθησης της ευθύνης απέναντι στο κοινωνικό σύνολο

Τα προαναφερθέντα πλεονεκτήματα, αποδεικνύονται και από τα στατιστικά αποτελέσματα ερευνών που έχουν πραγματοποιηθεί σχετικά με την πρακτική της συλλογικής ιδιοκτησίας. Ειδικότερα έχει αποδειχθεί ότι (CarSharing.net, 2014):

- i. Το 15% με 30% των μελών (Muheum and Partner από Δερεμπούκα, 1990), πούλησε το ΙΧ αυτοκίνητό τους όταν άρχισαν να συμμετέχουν στο πρόγραμμα, ενώ το 23% με 26% αυτών (Rydén and Morin από Δερεμπούκα, 2005), ανέβαλε ή ματαίωσε την αγορά νέου οχήματος λόγω της συμμετοχής τους.
- ii. Σχετικά με τη χρήση των δημόσιων μεταφορικών μέσων, αποδείχθηκε ότι το 27% των μελών τα χρησιμοποιεί περισσότερο και μόνο το 7% τα χρησιμοποιεί λιγότερο σε σχέση με τον βαθμό που τα χρησιμοποιούσαν πριν τη συμμετοχή τους.
- iii. Σχετικά με τον αριθμό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται με δημόσια μέσα μεταφοράς, προέκυψε ότι το ποσοστό των μετακινήσεων με αυτά πριν την συμμετοχή στο πρόγραμμα ήταν 35%, ενώ μετά τη συμμετοχή το ποσοστό των μετακινήσεων με τα ΜΜΜ ήταν 53%.
- iv. Τέλος, σχετικά με τη χρήση άλλων μεταφορικών μέσων, αποδείχθηκε ότι το 25% των μελών χρησιμοποιούν περισσότερο άλλα μεταφορικά μέσα (π.χ. ποδήλατο) και μόλις το 8% χρησιμοποιεί λιγότερο διαφορετικά μέσα για την μετακίνησή του (CarSharing.net, 2014).

Στην Ελλάδα, από έρευνα σχετικά με την πολιτική του car sharing που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα (Δερεμπούκα, Ε., 2012), προέκυψε ότι γενικά δεν υπάρχει ενημέρωση των πολιτών σχετικά με αυτή την υπηρεσία. Ειδικότερα, αποδείχθηκε ότι το 62% των ερωτηθέντων, δεν είναι ενήμεροι σχετικά με το car sharing, ενώ το υπόλοιπο 38% είναι σχεδόν ισομερώς κατανομημένο σε εκείνους που είναι ενήμεροι, αλλά δεν ενδιαφέρονται για την υπηρεσία και σε εκείνους που την γνωρίζουν και τους ενδιαφέρει (Δερεμπούκα, Ε., 2012).

### 1.9. Η ΕΠΙΘΥΜΗΤΗ ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΠΟΛΗΣ

Οι πόλεις, αποτελούν τον χώρο μέσα στον οποίο αναπτύσσονται οι ανθρώπινες δραστηριότητες και οι κοινωνικές συμπεριφορές. Παράλληλα όμως, αποτελούν και τον χώρο στον οποίο αποτυπώνονται τα αποτελέσματα των δραστηριοτήτων της

ανθρώπινης κοινωνίας (υπερκατανάλωση περιβαλλοντικών πόρων και υλικών αγαθών, παραγωγή αέριων ρύπων, κ.ά.).

Είναι πλέον σίγουρο ότι για να υπάρξει βελτίωση των παγκόσμιων περιβαλλοντικών συνθηκών, απαιτείται ριζική αναθεώρηση όχι μόνο στον τρόπο λειτουργίας, αλλά και στη δομή των πόλεων, αφού μια καλά σχεδιασμένη και διαχειρισμένη πόλη, μπορεί να ικανοποιήσει τους στόχους που προωθεί η βιωσιμότητα και να λειτουργήσει βάση αυτών. Ειδικότερα, μια καλά σχεδιασμένη πόλη μπορεί να μειώσει τις αποστάσεις των μετακινήσεων και την ενεργειακή χρήση, να συμβάλει στην ορθολογικότερη αξιοποίηση των ανανεώσιμων και μη φυσικών πηγών και γενικότερα στη μείωση των επιπτώσεων που η λειτουργία της προκαλεί στο περιβάλλον (Μπαρμπόπουλος, Ν. κ.ά, 2005). Υποστηρίζεται μάλιστα, ότι «αλλάζοντας το σχήμα, το μέγεθος, την πυκνότητα της κατοικίας, τον σχεδιασμό και τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων στις πόλεις, προκύπτουν διαφοροποιήσεις στην ενεργειακή ζήτηση της τάξεως του 150% » (Haugton, G. και Hunter, C., 1994 p.13).

Σε αυτό το σημείο και πριν αναλυθεί η καταλληλότερη μορφή της βιώσιμης πόλης, κρίνεται απαραίτητο να γίνει μια αναφορά στις πολεοδομικές αναπλάσεις, αφού μέσω αυτών προκύπτει η αλλαγή στο σχήμα, στο μέγεθος, τον σχεδιασμό και τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων μέσα στην πόλη. Έτσι, ένας γενικός, περιγραφικός ορισμός των αναπλάσεων είναι ότι αποτελούν πολεοδομικές παρεμβάσεις σε τμήματα του υφιστάμενου αστικού ιστού που αναφέρονται στον φυσικό ανασχεδιασμό του. Οι στόχοι, το θεματικό εύρος και οι εμφάσεις τους, προσδιορίζονται ανάλογα με τα πολεοδομικά προβλήματα και τα κοινωνικο-οικονομικά δεδομένα των πόλεων στις οποίες πραγματοποιούνται (Οικονόμου, Δ., 2004). Ανάλογα με το είδος των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η κάθε πόλη, οι αναπλάσεις ενδέχεται να είναι είτε ριζικές, περιλαμβάνοντας αλλαγές μεγάλης κλίμακας και αναδομώντας το μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής στην οποία πραγματοποιείται, είτε ήπιες, περιλαμβάνοντας επεμβάσεις ήπιου χαρακτήρα που αποσκοπούν όχι σε διαρθρωτικές αλλαγές, αλλά σε βελτίωση, διαμόρφωση και αναβάθμιση οικοδομήσιμων, αλλά και ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων. Μια μορφή ήπιας ανάπλασης, είναι και οι πεζοδρομήσεις, οι οποίες θα αναλυθούν εκτενέστερα στο επόμενο κεφάλαιο, μέσω των οποίων αποσκοπείται η αισθητική και ποιοτική αναβάθμιση των αστικών κέντρων (Αραβαντινός, Α., 2007).

Ως προς την καταλληλότερη μορφή της βιώσιμης πόλης, υπάρχουν διάφορες αντικρουόμενες απόψεις και μοντέλα αστικής μορφής που αναπτύσσονται. Έτσι, από

τη μια πλευρά παρατηρείται μια στροφή προς τις μεγάλες πυκνότητες δόμησης και τη συμπαγής δομή, σε μια προσπάθεια να μειωθούν οι αποστάσεις και οι χρόνοι των μετακινήσεων, η ενεργειακή κατανάλωση και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος. Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσονται και οι θεωρίες που υποστηρίζουν την αποκέντρωση, μέσω της δημιουργίας μικρών πόλεων/δορυφόρων, έξω από τις μεγάλες πόλεις. Από την άλλη πλευρά, παρατηρείται μια τάση για ανάπτυξη οικολογικών κοινοτήτων που προάγουν τον αγροτικό τρόπο ζωής και προωθούν την «πράσινη πόλη» (Μπαρμπόπουλος, Ν., 2002). Ο Arturo Soria y Mata το 1886, υποστήριξε ότι «η μορφή μιας πόλης θα είναι τέλεια όταν το άθροισμα του χρόνου που 'σπαταλούν' οι κάτοικοι για τις μετακινήσεις τους θα είναι το ελάχιστο» (Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ., 2006). Τίθεται επομένως το ερώτημα σχετικά με το αν η συμπαγής δομή, θεωρείται καταλληλότερη για την προώθηση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και κατ' επέκταση της βιώσιμης κινητικότητας.

#### *1.9.1. Η ΣΥΜΠΑΓΗΣ ΠΟΛΗ*

Η μορφή προς την οποία συγκλίνουν αρκετοί ερευνητές, είναι αυτή της συμπαγούς πόλης (compact city), η οποία προωθεί συνεκτικές αστικές διατάξεις, υψηλές πυκνότητες, ενίσχυση κέντρου με υπερτοπικές λειτουργίες, ποικιλομορφία, καθορισμένα όρια και μικτές χρήσεις γης (Μπαρμπόπουλος, Ν., κ.ά, 2005).

Ως προς τον καθορισμό της έννοιας, δεν υπάρχει κάποιος συγκεκριμένος και απόλυτα αποδεκτός όρος. Σύμφωνα με τους Thomas και Cousins (1996), χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η μεσαιωνική πόλη, της οποίας τα όρια είναι σαφώς καθορισμένα και ορατά, ενώ οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε αυτή, είναι περιορισμένες στα όριά της. Από την άλλη πλευρά, η Burton (2000, 2001, 2002), την ορίζει ως μια πόλη σχετικά υψηλών πυκνοτήτων, με μικτές χρήσεις γης, που στηρίζεται σε ένα αποδοτικό και ευρύ σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών, με ιδιαίτερη έμφαση στο περπάτημα και στην ποδηλασία. Σύμφωνα με τον Newman (2000), η συμπαγής ή συνεκτική πόλη, αποτελεί την πιο οικονομική αστική δομή ως προς την ενεργειακή κατανάλωση, τη ζήτηση για μετακίνηση, την παροχή βιώσιμων μεταφορών και γενικά την αποδοτικότητα των πόρων. Ταυτόχρονα, προάγει την κοινωνική δικαιοσύνη, τη δυνατότητα πρόσβασης καθώς και την οικονομική βιωσιμότητα. Ο Lock (1995), τέλος, την καθορίζει ως μια διαδικασία πλήρους αξιοποίησης του ήδη αστικοποιημένου εδάφους, πριν γίνει εκμετάλλευση των



πράσινων ή αδόμητων χώρων (greenfields) (Πορτοκαλίδης, Κ. και Ζυγούρη, Φ., 2011).

Το βασικό επιχείρημα υπέρ της συμπαγούς μορφής της πόλης, προκύπτει από την έρευνα των Newman και Kenworthy (1989) στον τομέα της σχέσης χρήσεων γης και μεταφορών, στην οποία διαπιστώθηκε η αρνητική σχέση ανάμεσα στη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και στην οικιστική πυκνότητα. Συγκεκριμένα, απέδειξαν ότι όσο μικρότερη είναι η ολική πυκνότητα μιας πόλης, τόσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ, τόσες περισσότερες οι μετακινήσεις με ΙΧ, η ενεργειακή κατανάλωση, η ατμοσφαιρική ρύπανση, η ποιότητα του περιβάλλοντος, κ.ά.. Στην έρευνά τους, οι Newman και Kenworthy, επεξεργάστηκαν δεδομένα από 30 πόλεις σε 4 ηπείρους και κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η κατανάλωση ενέργειας από τα ιδιωτικά οχήματα στις αστικές περιοχές επηρεάζεται από την οικιστική πυκνότητα, ενώ ταυτόχρονα διαπίστωσαν την ύπαρξη ισχυρής αρνητικής στατιστικής συσχέτισης ανάμεσα στην πυκνότητα κατοικίας και στην κατανάλωση ενέργειας ανά κάτοικο στις μεταφορές. Με βάση αυτή τη διαπίστωση, υποστήριξαν ότι η στροφή σε συνεκτικές αστικές δομές, θα οδηγούσε σε λιγότερες και μικρότερου μήκους μετακινήσεις με ΙΧ. Βάσει των παραπάνω συμπερασμάτων, τα χαρακτηριστικά των συμπαγών πόλεων είναι τα εξής (Newman από Πορτοκαλίδης, Κ. και Ζυγούρη, Φ., 2005):

- ✓ Υψηλές πυκνότητες για κατοικία και απασχόληση
- ✓ Μικτές χρήσεις γης στην μικρή κλίμακα
- ✓ Αυξημένες κοινωνικές και οικονομικές αλληλεπιδράσεις
- ✓ Συνεχής αστική δομή (συνεκτικότητα)
- ✓ Συγκεντρωμένη αστική ανάπτυξη οριοθετημένη από συγκεκριμένα όρια
- ✓ Απαραίτητες αστικές υποδομές (ειδικά αποχετεύσεων και νερού)
- ✓ Πολλαπλά μέσα μαζικής μεταφοράς
- ✓ Δυνατότητα και ευκολία πρόσβασης (τοπική και περιφερειακή)
- ✓ Υψηλός βαθμός συνδεσιμότητας των οδών, συμπεριλαμβανομένων των πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων
- ✓ Υψηλό ποσοστό κάλυψης των επιφανειών
- ✓ Ικανοί και ποιοτικοί ανοιχτοί χώροι
- ✓ Συντονισμένος και ολοκληρωμένος χωρικός σχεδιασμός
- ✓ Ικανοποιητική κυβερνητική ικανότητα για χρηματοδότηση αστικών υποδομών

*Πηγή: Newman από Πορτοκαλίδης, Κ. και Ζυγούρη, Φ., 2005*

Πέρα από τους Newman και Kenworthy και άλλοι υποστηρικτές αυτής της δομής (π.χ. Jacobs 1961, CEC 1990, Elkin et al. 1991, Sherlock 1991, McLaren 1992), θεωρούν ότι η συμπαγής πόλη παρουσιάζει μια σειρά από περιβαλλοντικά, ενεργειακά καθώς και κοινωνικά πλεονεκτήματα, με τα βασικότερα να είναι καλύτερη ποιότητα περιβάλλοντος, προσιτή δημόσια συγκοινωνία, μείωση κατανάλωσης ενέργειας, κοινωνική συνοχή και αλληλεπίδραση και γενικότερα καλύτερη ποιότητα ζωής (Frey από Holden, E., p.142, 1999).

Η εργασία ωστόσο των Newman και Kenworthy, προκάλεσε έντονες κριτικές και αμφισβητήθηκε από πολλούς ερευνητές. Τα βασικότερα επιχειρήματα ενάντια αυτής της αστικής μορφής είναι ότι απορρίπτει τις περιαστικές και ημι-αγροτικές περιοχές, αυξάνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τον κοινωνικό διαχωρισμό, μειώνει την ποιότητα του περιβάλλοντος και περιορίζει τη δυνατότητα λήψης αποφάσεων σε τοπικό επίπεδο (Frey, H., 1999). Μερικοί μελετητές υποστηρίζουν μάλιστα ότι το συμπαγές μοντέλο είναι μη ρεαλιστικό και ανεπιθύμητο και αντ' αυτού προτείνουν ως περισσότερο αποδοτικά μοντέλα βασισμένα στις ομάδες πόλεων ή τα αποκεντρωμένα μοντέλα (Jabareen, Y.R., 2006).

Ειδικότερα, οι Haughton και Hunter θεωρούν ότι η πρόταση των Newman και Kenworthy, πηγάζει από έναν άκρατο «περιβαλλοντικό ντετερμινισμό» [Haughton, G. και Hunter, C., 1994, p. 83 (1.1.3)], χωρίς την αντίστοιχη πολεοδομική γνώση. Παρά το γεγονός ότι η αφετηρία του συλλογισμού για τη σχέση μεταξύ πυκνότητας και ιδιοκτησίας I.X. είναι αληθής, αυτό δεν αποδεικνύει ότι το αντίστροφο σχήμα είναι λιγότερο ενεργοβόρο, ούτε ότι μπορεί να υπάρξει ένα πακέτο μέτρων, που αν εφαρμοστούν θα οδηγήσουν στη συμπαγή πόλη. Ειδικότερα ο Wegener (1998) και ο Brown (κ.α., 1998), σε έρευνα που πραγματοποίησαν σχετικά με την ενεργειακή κατανάλωση μια υποθετικής συμπαγούς και πολυκεντρικής ανάπτυξης σε υπάρχουσες πόλεις (Dortmund και Swindon αντίστοιχα), και οι δύο κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η πολυκεντρική ανάπτυξη είναι λιγότερο ενεργοβόρα από τη συμπαγή, αναιρώντας τα πλεονεκτήματα της συμπαγούς πόλης (Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ., 2006). Επίσης, οι Thomas και Cousins εξετάζουν τη συμπαγή πόλη λαμβάνοντας υπόψη τις τάσεις της οικονομίας, του περιβαλλοντικού στόχους, τις φιλοδοξίες για την ποιότητα ζωής και καταλήγουν στο ότι πρόκειται για ένα μοντέλο αστικής ανάπτυξης «ανεπιτυχές, ανεπιθύμητο, το οποίο δεν λειτουργεί σωστά», συνηγορώντας υπέρ μιας αποκεντρωμένης αστικής μορφής (Jenks et al., 1996).

### *1.9.2. ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΔΟΜΕΣ*

Ένα άλλο μοντέλο αστικής ανάπτυξης αρκετά κοντινό με αυτό της συμπαγούς πόλης, είναι αυτό των πολυκεντρικών αστικών δομών, της δημιουργίας δηλαδή περισσότερων του ενός σημαντικών κέντρων (εργασίας, εμπορίου, αναψυχής) και της συγκέντρωσης της συμπαγούς ανάπτυξης γύρω από αυτά τα κέντρα. Και σε αυτόν τον πολεοδομικό σχεδιασμό, βασικό χαρακτηριστικό αποτελεί η ανάμιξη των χρήσεων γης στις περιοχές κατοικίας, η ενίσχυση της πυκνότητάς τους, ο περιορισμός των ΙΧ, καθώς και η ενίσχυση του ρόλου των δημόσιων μέσων μεταφοράς στις μετακινήσεις των πολιτών. Μέσω αυτών των αλλαγών επιχειρείται να επέλθει αλλαγή των κοινωνικών αντιλήψεων και προτύπων σχετικά με τον τρόπο μετακίνησης, ενώ θεωρείται ότι θα δημιουργηθούν νέες κοινωνικές ποιότητες (Μπαρμπόπουλος, Ν., 2002).

### *1.9.3. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟΚΕΝΤΡΩΣΗΣ*

Στον αντίποδα της συμπαγούς πόλης, προτείνεται η ίδρυση πολυπληθών αυτόνομων περιοχών, που θα προσφέρουν στους κατοίκους τους όλες τις απαραίτητες

λειτουργίες (κατοικία, εργασία, αναψυχή, υπηρεσίες). Το βασικό πλεονέκτημα του αποκεντρωμένου αυτού μοντέλου αστικής ανάπτυξης, είναι ότι μειώνεται στο ελάχιστο η ανάγκη μετακινήσεων μεγάλου μήκους μέσα στην πόλη, γεγονός στο οποίο συντελεί ουσιαστικά και η ανάπτυξη και εξέλιξη της τεχνολογίας τηλεπικοινωνιών (διαδίκτυο, τηλεργασία, τηλεσυνδιάσκεψη, κλπ.), ενώ χαρακτηρίζεται και από χαμηλές πυκνότητες κατοικίας. Η συγκεκριμένη μορφή αστικής ανάπτυξης υποστηρίζεται και από αρκετούς μελετητές, οι οποίοι προωθούν τα αποκεντρωμένα μοντέλα διαβίωσης με τη μειωμένη πυκνότητα. Οι Clark, Burall και Roberts (1993), υποστηρίζουν ότι η βιώσιμη ανάπτυξη υπονοεί μια «οικονομία αυτοστηριζόμενη» και απαιτεί «περισσότερο έδαφος για υπαίθριες δραστηριότητες...και μια γενική μείωση των πυκνοτήτων κατοικίας». Ομοίως, ο Robertson (1990), απορρίπτει τη συμπαγή δομή και υποστηρίζει την αποκεντρωμένη ανάπτυξη των πόλεων, η οποία θα βασίζεται στην επιστροφή στην επαρχία και στην αναγέννηση της αξίας των αγροτικών περιοχών (Jabareen, Y.R., 2006).

#### 1.10. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Από την παραπάνω ανάλυση σχετικά με τα πιθανά μοντέλα αστικής ανάπτυξης τα οποία προωθούν την βιώσιμη αστική ανάπτυξη, προκύπτει ότι δεν μπορεί να επιλεγεί με απόλυτη βεβαιότητα κάποιο από τα τρία μοντέλα ως το καταλληλότερο. Το μοντέλο της συμπαγούς πόλης, είναι ένα δημοφιλές πολεοδομικό μοντέλο, που προβάλλεται σήμερα στην Ευρώπη ως η βέλτιστη μορφή αστικής ανάπτυξης, αποτελώντας κυρίαρχη πολιτική κατεύθυνσης. Η Πράσινη Βίβλος για το αστικό περιβάλλον υιοθετεί αυτό το μοντέλο, στηριζόμενη στο γεγονός ότι πολλές ιστορικές ευρωπαϊκές πόλεις που διαθέτουν πυκνούς πυρήνες με υψηλές πληθυσμιακές πυκνότητες, αποτελούν επιτυχημένα παραδείγματα. Μπορεί από πλευράς κινητικότητας, να είναι σίγουρα συμφέρουσα, ωστόσο, οι μέχρι σήμερα έρευνες αναφορικά με την ενεργειακή της απόδοση, καταδεικνύουν ότι δεν είναι σίγουρο ότι συνεπάγεται υψηλά ενεργειακά οφέλη σε σχέση με τις υπόλοιπες αστικές μορφές (Μπαρμπόπουλος, Ν., κ.ά, 2005). Ταυτόχρονα, πέρα από τα ενεργειακά οφέλη, αμφισβητήσιμη είναι και η κοινωνική αποδοχή του μοντέλου, αφού δεν έχει αποδειχθεί επιστημονικά εάν και κατά πόσο η συνεκτική δομή συμβάλει στην ενίσχυση της κοινωνικής ανάμιξης (Αραβαντινός, Α., 2002).

## 2. ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι κοινώς αποδεκτό, ότι ένα αστικό τοπίο βιώνεται όταν παρατιέται ή όταν οι αποστάσεις διανύονται με ήπιες ταχύτητες. Κάθε κάτοικος ή επισκέπτης μιας πόλης, έχει το δικαίωμα να μπορεί να κινείται άφοβα σε αυτήν, απολαμβάνοντας τη διαδρομή και τον χώρο από τον οποίο διέρχεται. Σήμερα, κάθε άλλο παρά αυτό συμβαίνει βέβαια, αφού το αστικό περιβάλλον έχει συνδεθεί με το άγχος, τον θόρυβο, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και πολλά άλλα προβλήματα, τα οποία έχουν μετατρέψει την πεζή μετακίνηση σε μια διαδικασία που γίνεται αναγκαστικά (π.χ. για την αλλαγή μεταφορικών μέσων). Το περπάτημα, υπό αυτές τις συνθήκες, έχει χάσει τη σημασία και την αξία του, όχι μόνο ως τρόπος μετακίνησης, αλλά κυρίως ως ένα μέσο χαλάρωσης, κοινωνικοποίησης, φυσικής άσκησης.

Όπως ήδη έχει αναφερθεί στο προηγούμενο κεφάλαιο, οι πεζή μετακινήσεις είναι ένας από τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης που προωθούν την βιώσιμη κινητικότητα των πόλεων. Πώς συμβάλουν επομένως οι πεζόδρομοι, οι χώροι δηλαδή στους οποίους πραγματοποιούνται οι πεζή μετακινήσεις, στην βιώσιμη ανάπτυξη μιας πόλης; Ποια είναι τα χαρακτηριστικά και ποιες οι επιπτώσεις τους στο αστικό περιβάλλον; Μπορεί τελικά μια τέτοια πολεοδομική εφαρμογή να εξασφαλίσει πραγματικά κοινόχρηστο χώρο της πόλης αποκλειστικά για τη χρήση των πεζών;

### 2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Σύμφωνα με το αρ. 2 του ΓΟΚ, ως πεζόδρομος, ορίζεται «ο δρόμος που προορίζεται κυρίως για την εξυπηρέτηση των πεζών». Σύμφωνα με το αρ. 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας<sup>2</sup>, ως πεζόδρομος, ορίζεται «η οδός η οποία μπορεί να χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τους πεζούς και για είσοδο-έξοδο προς και από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, παροδίων ιδιοκτησιών ως και για οχήματα εφοδιασμού ή έκτακτης ανάγκης». Ο πεζόδρομος ουσιαστικά, είναι ο διαμορφωμένος υπαίθριος κοινόχρηστος ελεύθερος χώρος, που χρησιμοποιείται κυρίως από πεζούς και έχει ως βασικό στόχο να εξυπηρετεί την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία τους. Η μετακίνηση και η στάθμευση των οχημάτων γενικά απαγορεύεται, με εξαίρεση τα οχήματα τροφοδοσίας και τα ειδικά οχήματα σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης (π.χ.

---

<sup>2</sup> Νόμος : 2696/23.03.1999 ΦΕΚ.57α και αναπροσαρμογή του Νόμου: 3542/02.03.2007/ΦΕΚ.50<sup>α</sup>.

ασθενοφόρα, πυροσβεστικά, αστυνομικά, κ.ά.), με τις απαραίτητες όμως προϋποθέσεις ως προς το επιτρεπόμενο όριο ταχύτητας, το οράριο, κπλ., ακόμα και σε αυτές τις περιπτώσεις βέβαια, προτεραιότητα έχει ο πεζός. Ο πεζόδρομος, μπορεί είτε να διαμορφώνεται μεταξύ δυο ρυμοτομικών γραμμών, είτε να σχεδιάζεται ελεύθερα κατά μήκος μιας ακτής ή σε συνδυασμό με πλατείες και άλλους κοινόχρηστους χώρους. Το πλάτος του (ορίζεται ως η απόσταση των δυο ρυμοτομικών γραμμών), δεν είναι συγκεκριμένο και καθορίζεται από την χρήση που αυτός εξυπηρετεί κάθε φορά, ωστόσο, το απαραίτητο ελάχιστο πλάτος για την συνεχή, ασφαλή και ανεμπόδιστη κυκλοφορία κάθε κατηγορίας χρηστών (ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών), ορίζεται στα τρία (3) μέτρα (Αραβαντινός, Α., 2007).

Πέρα από τους παραπάνω ορισμούς του ΓΟΚ και του ΚΟΚ, ορισμό για τον πεζόδρομο δίνει και ο ΝΟΚ<sup>3</sup>. Ειδικότερα, σύμφωνα με το αρ. 2 του ΝΟΚ, ως πεζόδρομος ορίζεται *«ο δρόμος που προορίζεται αποκλειστικά για την κίνηση των πεζών»*. Ο συγκεκριμένος ορισμός, φαίνεται να είναι πιο αυστηρός σε σχέση με τους προηγούμενους, όσον αφορά την προστασία των πεζών, αφού απαγορεύει ρητά την διέλευση οποιουδήποτε οχήματος από αυτόν, ωστόσο, αυτό που περιγράφει δεν δύναται να υφίσταται. Όλοι οι πεζόδρομοι, και ειδικότερα εκείνοι που διατρέχουν τα ιστορικά κέντρα των πόλεων, χαρακτηρίζονται από παρόδιες δραστηριότητες, οι οποίες εξαρτώνται από ανάγκες τροφοδοσίας και γενικά διέλευσης των οχημάτων. Με το να δίνεται ένας δρόμος αποκλειστικά για την κίνηση των πεζών στην ουσία *«ακυρώνεται η λειτουργία των δραστηριοτήτων του, περιλαμβανομένης και της κατοικίας»* (Βλαστός, Θ., 2012), αφού απαγορεύεται ακόμα και η προσπέλαση σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης που βρίσκονται σε πεζόδρομο. Με τον ορισμό που δίνεται από τον ΝΟΚ, οι πεζόδρομοι όπως είναι γνωστοί μέχρι σήμερα καταργούνται και μετατρέπονται σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, αφού σύμφωνα με αυτόν, ως δρόμος ήπιας κυκλοφορίας ορίζεται *«ο πεζόδρομος στον οποίο επιτρέπεται η υπό όρους κίνηση των οχημάτων»* (Βλαστός, Θ., 2012).

Σχετικά με την κατηγοριοποίηση των πεζοδρόμων, αυτή γίνεται βάση δύο κριτηρίων:

A) με κριτήριο τον βαθμό ανοχής του αυτοκινήτου

B) με κριτήριο τις χρήσεις που αυτοί εξυπηρετούν

Πιο συγκεκριμένα:

---

<sup>3</sup> Νόμος 40767/09.04.2012 ΦΕΚ 79/Α.

Α) με κριτήριο τον βαθμό ανοχής του αυτοκινήτου, τον βαθμό δηλαδή, ανάμειξης του πεζού με τα τροχοφόρα, οι πεζόδρομοι διακρίνονται στις εξής κατηγορίες (Αραβαντινός, Α., 2007):

#### **i. Αμιγείς πεζόδρομοι**

Οι πεζόδρομοι αυτής της κατηγορίας, διακρίνονται σε δύο ομάδες. Η πρώτη ομάδα, περιλαμβάνει δρόμους στους οποίους οι συνθήκες ή η διαμόρφωση ή και τα δύο αποκλείουν ολοκληρωτικά την προσπέλαση τροχοφόρων. Πιο συγκεκριμένα, οι κλίσεις, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (πλάτος, στροφές) και η διαμόρφωση του δρόμου (σκαλιά, εμπόδια, κλπ.), απαγορεύουν την διέλευση τροχοφόρων από αυτόν. Στην συγκεκριμένη ομάδα, εντάσσονται οι στοές, καθώς και όλοι οι κλειστοί εμπορικοί πεζόδρομοι. Η δεύτερη ομάδα, περιλαμβάνει όλους τους συνήθεις αμιγείς πεζόδρομους που αναφέρθηκαν παραπάνω, οι οποίοι όμως για λόγους ασφάλειας, επιτρέπουν την διέλευση οχημάτων σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης (όπως ασθενοφόρα, πυροσβεστικά, απορριμματοφόρα, καθώς και μετά από ειδική άδεια, μεταφοράς οικοδομικών υλικών ή επίπλων).

**Εικόνα 2.1:** Δημητσάνα



Πηγή: <http://static.panoramio.com/photos/original/16226104.jpg>

**Εικόνα 2.2:** Καρδίτσα



Πηγή: Karditsas.blog, 2012

#### **ii. Πεζόδρομοι με πρόσβαση τροχοφόρων για ορισμένες ώρες**

Η συγκεκριμένη κατηγορία, περιλαμβάνει πεζόδρομους με καταστήματα ή άλλες χρήσεις, που απαιτούν ανεφοδιασμό. Η διέλευση των τροχοφόρων σε αυτούς,

επιτρέπεται τις «νεκρές» για την εμπορική κίνηση ώρες του 24ώρου, ενώ και εδώ επιτρέπονται οι εξαιρέσεις των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης όλο το 24ωρο.

**Εικόνα 2.3:** Πεζόδρομος στη Σύρο που επιτρέπεται η διέλευση των οχημάτων τροφοδοσίας



Πηγή: SyrosToday.gr, 2014

### iii. Πεζόδρομοι με πρόσβαση για ορισμένες κατηγορίες τροχοφόρων

Στην συγκεκριμένη κατηγορία πεζοδρόμων, επιτρέπεται η κίνηση των οχημάτων των κατοίκων της περιοχής για να σταθμεύσουν σε ιδιωτικό ή καθορισμένο κοινόχρηστο χώρο. Σε ορισμένους πεζόδρομους στα κέντρα των πόλεων, επιτρέπεται και η κίνηση των ΜΜΜ (λεωφορεία, τραμ) και ενδεχομένως και των ταξί, με μειωμένες ταχύτητες. Και σε αυτή την κατηγορία, ισχύουν οι εξαιρέσεις έκτακτης ανάγκης.

**Εικόνα 2.4:** Vitoria-Gasteitz



Πηγή: European Commission, 2012

**Εικόνα 2.5:** Freiburg



Πηγή: Livable Cities.org, 2013



#### iv. Πεζόδρομοι με «ήπια» κυκλοφορία τροχοφόρων (Woonerf)- δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας

Πρόκειται για οδούς στις οποίες συνυπάρχουν οχήματα και πεζοί, με κυρίαρχη την κίνηση των πεζών.

**Εικόνα 2.6:** Σύστημα woonerf

Το σύστημα woonerf, διασφαλίζει την αναγκαστική μείωση της ταχύτητας των οχημάτων, αλλά και τον κατάλληλο χώρο για ανάπτυξη και άλλων δραστηριοτήτων πέρα της μετακίνησης των πεζών, όπως καθιστικά, παιδότοποι ή χώροι στάθμευσης. Έχει οφιοειδές σχήμα και καθορισμένο οδόστρωμα για την κίνηση των οχημάτων



Πηγή: <https://ctenium.wordpress.com/category/streetscape/>

με διαφορετικό χρώμα και υλικό διάστρωσης, πλάτους 2.5 έως 3 μ., γεγονός που υποχρεώνει τα οχήματα να κινούνται αργά. Το όριο ταχύτητας στους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, είναι 30-40 χλμ./ώρα, ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι σε όλο το πλάτος του πεζόδρομου, προτεραιότητα έχει ο πεζός.

B) Το δεύτερο κριτήριο κατηγοριοποίησης των πεζοδρόμων αφορά τις χρήσεις που αυτοί εξυπηρετούν και σχετίζεται με τις ειδικές προδιαγραφές μορφής και τον εξοπλισμό που απαιτείται σε κάθε κατηγορία. Έτσι διακρίνονται στις εξής κατηγορίες (Αραβαντινός, Α., 2007):

- i. Πεζόδρομοι περιοχών κατοικίας
- ii. Πεζόδρομοι κέντρων πόλεων και συγκεκριμένα, εμπορικοί πεζόδρομοι
- iii. Πεζόδρομοι ιστορικών ή παραδοσιακών τμημάτων οικισμού
- iv. Πεζόδρομοι περιοχών του δευτερογενούς τομέα, π.χ. βιομηχανικών κέντρων
- v. Τουριστικοί πεζόδρομοι
- vi. Πεζόδρομοι σε περιοχές ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων
- vii. Πεζόδρομοι/ μονοπάτια ενταγμένα στα πάρκα, στους αρχαιολογικούς χώρους, σε αθλητικές εγκαταστάσεις και σε άλλους ελεύθερους χώρους

Τέλος, σχετικά με τις πεζοδρομήσεις, εκτός από γενικές, μπορούν επίσης να είναι (ΥΠΕΚΑ):

- **περιοδικές**, δηλαδή ο αποκλεισμός της οδού ή τμήματος αυτής, από την κυκλοφορία των οχημάτων, να ισχύει για συγκεκριμένες ώρες της ημέρας ή για καθορισμένο χρονικό διάστημα, λόγω ειδικών αναγκών

- **μερικές**, δηλαδή να αποκλείονται μόνο κάποια τμήματα της οδού από την κυκλοφορία των οχημάτων
- **μικτές περιοδικές**, δηλαδή να αποκλείεται η οδός ή τμήμα αυτής από την κυκλοφορία συγκεκριμένου τύπου οχήματος.

## 2.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΦΥΣΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Αυτό που διαχωρίζει ένα πεζόδρομο από το υπόλοιπο οδικό δίκτυο, είναι τα χαρακτηριστικά του φυσικού του σχεδιασμού που τον διαφοροποιούν. Βασικό λοιπόν τεχνικό χαρακτηριστικό ενός πεζόδρομου, είναι η διαφορετική επιφάνεια, το διαφορετικό δηλαδή υλικό με το οποίο έχει καλυφτεί, σε σχέση με το υπόλοιπο οδόστρωμα. Η επιλογή του κατάλληλου υλικού για την πλακόστρωσή του, είναι πρωταρχικής σημασίας, αφού αποτελεί σημαντικό παράγοντα για την ομαλή και λειτουργική χρήση του από τους πεζούς. Συγκεκριμένα, πρέπει να επιλέγονται τα υλικά εκείνα που θα εξασφαλίζουν ταυτόχρονα την ασφάλεια των πεζών (π.χ. σε περιπτώσεις κακών καιρικών συνθηκών) σε συνδυασμό με την αισθητική και αρχιτεκτονική της περιοχής (Αραβαντινός, Α., 2007).

Εκτός από το υλικό επίστρωσης του πεζόδρομου, σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και ο αστικός εξοπλισμός που περιλαμβάνει, ο οποίος συντελεί στην μετατροπή του σε δημόσιο χώρο με κοινωνική αλληλεπίδραση. Χώροι ανάπαυσης, όπως παγκάκια, σκαλοπάτια, κιόσκια, κ.ά., συμβάλουν στην κοινωνική συναναστροφή των πεζών μετατρέποντας τον πεζόδρομο από ένα απλό μέσο μεταφοράς, σε χώρο που προσφέρει ταυτόχρονα δυνατότητα κίνησης, στάσης, ψυχαγωγίας και κοινωνικοποίησης. Ιδιαίτερα σημαντικές είναι και οι υποδομές φωτισμού που διαθέτει ένας πεζόδρομος, αφού ο κατάλληλος και επαρκής φωτισμός αυξάνει την φιλικότητα ενός δημόσιου χώρου, εξασφαλίζοντας παράλληλα συνθήκες ασφάλειας για τους πεζούς, ιδιαίτερα κατά τις βραδινές ώρες. Αστικός εξοπλισμός και φωτισμός, προσφέρουν επομένως λειτουργικότητα στον χώρο, συμβάλλοντας παράλληλα στην αισθητική αναβάθμιση των πεζοδρόμων, δημιουργώντας σημεία συνάντησης και αυξάνοντας την ελκυστικότητά τους (Βλαστός, Θ. και Μπιρμπίλη, Τ., 2000).

Τέλος, το βασικότερο ίσως χαρακτηριστικό που καθιστά έναν πεζόδρομο λειτουργικό, είναι η άνετη κίνηση των πεζών. Έτσι, όλα τα στοιχεία που απαρτίζουν μια πεζοδρομημένη οδό, από τον αστικό εξοπλισμό, τις υποδομές φωτισμού, μέχρι και τα στοιχεία που συμβάλουν στην βελτίωση του αισθητικού της επιπέδου

(φύτευση, σιντριβάνια, μνημεία, διάφορα είδη τέχνης, κ.ά.), πρέπει να εναρμονίζονται και να χωροθετούνται με γενικότερο στόχο την ομαλή και ασφαλή κυκλοφορία των πεζών, χωρίς να υπάρχουν περιπτώσεις παρεμπόδισής της (Βλαστός, Θ. και Μπιρμπίλη, Γ., 2000).

### 2.3. Ο ΡΟΛΟΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΟΔΙΚΩΝ ΑΞΟΝΩΝ

Όπως αναλύθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, ο σχεδιασμός με τέτοιο τρόπο ώστε το μέγιστο δυνατό ποσοστό των μετακινήσεων να πραγματοποιείται με τα πόδια, είναι ένας από τους σημαντικότερους στόχους για την βιωσιμότητα της πόλης (Αραβαντός, Α., 2007). Η πεζοδρόμηση επομένως, αποτελεί εκείνο το εργαλείο του αστικού σχεδιασμού που θα συντελέσει στην ανάπτυξη συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας στο κέντρο μιας πόλης. Ποια είναι όμως η σημασία της πεζοδρόμησης ενός οδικού άξονα και γιατί σήμερα περισσότερο από κάθε άλλη περίοδο, εμφανίζεται έντονη η ανάγκη ανάπτυξης χώρων-δικτύων που να ικανοποιούν αποκλειστικά τις ανάγκες για την κίνηση των πεζών; Ποιος είναι ο ρόλος που διαδραματίζουν στο σύγχρονο αστικό περιβάλλον;

Η απάντηση των παραπάνω ερωτημάτων βρίσκει την αρχή της στον 19<sup>ο</sup> αιώνα και την Βιομηχανική Επανάσταση, όπου στα πλαίσια της εκβιομηχάνισης οι δρόμοι που μέχρι πρότινος ήταν προσαρμοσμένοι στις ανάγκες των πεζών, μετατρέπονται σε δρόμους για την ταχεία κίνηση των μηχανοκίνητων οχημάτων (Τζανετάκος, Π., 2011). Με την εισαγωγή του αυτοκινήτου στις πόλεις, δόθηκε το έναυσμα για τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, για τον οποίο πρωταρχικό ζητούμενο αποτελούσε η απόκτηση χώρου για την κίνηση και στάθμευσή του. Σταδιακά ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός απορροφήθηκε και ταυτίστηκε με τον σχεδιασμό του αυτοκινήτου, αποσπώντας πολύτιμο δημόσιο χώρο προκειμένου να τον διαθέσει σε αυτό. Το αποτέλεσμα ήταν οι υπόλοιποι προηγούμενοι χρήστες του δρόμου προοδευτικά να περιοριστούν και τελικά να αποσυρθούν ολοκληρωτικά. Οι πεζοί στριμώχτηκαν στα πεζοδρόμια που συνέχεια και στενεύουν, το ποδήλατο καταργήθηκε, ενώ το ποσοστό χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας κατέρρευσε (Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ., 2006). Υπό αυτές τις συνθήκες και λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις δυσμενείς επιπτώσεις και τα προβλήματα που έχει προκαλέσει η υπέρμετρη χρήση του αυτοκινήτου στο περιβάλλον και γενικότερα στην ποιότητα ζωής των πολιτών, όσο και την οικονομική συγκυρία που βιώνουμε, τις τελευταίες δεκαετίες εκφράζεται όλο

και πιο έντονα η ανάγκη αποστασιοποίησης από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα και ανάπτυξης χώρων που θα προωθούν τις πεζή μετακινήσεις. Η κυρίαρχη θέση που κατέχουν αμφισβητείται και εμφανίζεται μια έντονη τάση ενίσχυσης εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, πιο ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον, όπως είναι το περπάτημα και η ποδηλασία.

Για την προώθηση των πεζή μετακινήσεων συγκεκριμένα, απαραίτητη είναι η ανάπτυξη ενός δικτύου πεζοδρόμων, που θα ικανοποιεί τις ανάγκες τους για συνεχή, ελεύθερη και ασφαλή μετακίνηση μέσα στην πόλη. Ο πεζόδρομος, αποτελώντας δίκτυο σύνδεσης του αστικού χώρου, καθώς και ελεύθερο χώρο συνάθροισης, αντισταθμίζει την πυκνή δόμηση και έχει ως βασική χρησιμότητα, τη μεταβολή της μετακίνησης, αλλά και την ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων από τις περιοχές από όπου περνάει (Τζανετάκος, Π., 2011). Ο ουσιαστικός ρόλος της πεζοδρόμησης, είναι ο διαχωρισμός της κυκλοφορίας μεταξύ πεζών και οχημάτων, ώστε να παρέχεται ένα ποιοτικό και ασφαλές περιβάλλον για τους πεζούς, οι οποίοι αποτελούν τους κύριους παράγοντες ζωντανίας μιας πόλης (CABE, 2007). Η παρουσία και κίνησή τους μέσα στην πόλη, αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την αξιολόγηση της ζωντανίας του κοινωνικού περιβάλλοντος του δρόμου και κύριο κριτήριο για την ποιότητα ζωής (Σαπουνάκης, Α., 1997).

Παρ' όλα αυτά, οι πεζοί μέχρι και σήμερα, θεωρούνται δευτερεύον και υπολειμματικό στοιχείο της κυκλοφορίας, με αποτέλεσμα να μην δίνεται η πρέπουσα σημασία στα ζητήματα της ασφάλειάς τους σε σχέση με τους μηχανοκίνητους τρόπους μετακίνησης (Ημερίδα ΤΕΕ, 2007) και έτσι να παρατηρούνται αυξήσεις στον αριθμό ατυχημάτων με εμπλεκόμενους πεζούς από την μια πλευρά και από την άλλη αποκλεισμός κίνησης των ευάλωτων χρηστών των δρόμων (όπως παιδιά, ηλικιωμένοι, ΑμΕΑ) (Βλαστός, Θ. και Χρονόπουλος, Γ., 2007). Σε αντίθεση βέβαια με αυτήν την εντύπωση που επικρατεί, οι πεζοί αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό ποσοστό μετακινούμενων που δεν κατανέμονται τυχαία στον δρόμο, αλλά σχηματίζουν σημειακές ή γραμμικές συγκεντρώσεις, γεγονός το οποίο και οδήγησε στην ανάγκη σχεδιασμού και κατασκευής έργων αποκλειστικά για αυτούς (Βλαστός, Θ., 1989).

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Χάρτα για τα δικαιώματα του πεζού, η οποία εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο το 1988, «είναι δικαίωμα του κατοίκου να μπορεί να προσπελάσει τα κέντρα και τους δημόσιους χώρους με τα πόδια ή με το ποδήλατο και να ζει σε αυτούς κάτω από συνθήκες που επαρκώς του εξασφαλίζουν φυσική και

*ψυχολογική άνεση....Ο πεζός δικαιούται αστικών κέντρων σχεδιασμένων αποκλειστικά γι' αυτόν, εκτεταμένων όσο γίνεται περισσότερο και αρμονικά συνδεδεμένων με τη γενικότερη οργάνωση της πόλης. Ο πεζός δικαιούται ακόμη αποκλειστικών, σύντομων, λογικών και ασφαλών δικτύων κίνησης».*

Η πεζοδρόμηση επομένως των οδικών αξόνων, καλείται να επιτύχει και να διασφαλίσει τους παρακάτω βασικούς **στόχους** (Ritchie, A. and Thomas, R., 2003):

- Την απόλυτη ασφάλεια των πεζών
- Την άνετη και ευχάριστη μετακίνησή τους, καθώς η προσφορά ενός ευχάριστου περιβάλλοντος για περίπατο κάνει πιο ελκυστικό τον πεζόδρομο, με αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού
- Τη μείωση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας, αφού με τη μείωση/απαγόρευση της κίνησης των οχημάτων σε μια οδό, μειώνεται και το επίπεδο ατμοσφαιρικής ρύπανσης της περιοχής
- Την προστασία του ακουστικού περιβάλλοντος, αφού με τη μείωση/απαγόρευση της κίνησης των οχημάτων σε μια οδό, μειώνονται και τα επίπεδα θορύβου
- Την αισθητική βελτίωση της πόλης, καθώς ο χώρος κίνησης των πεζών είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την αρχιτεκτονική των παρακείμενων κτιρίων και τη μορφολογία του εδάφους
- Την οικονομική ανάπτυξη και ευημερία της περιοχής, αφού σε περιοχές του κέντρου παρατηρείται οικονομική ανάπτυξη, ενώ σε περιοχές κατοικίας αύξηση της κοινωνικής ζωής και του πολιτισμού (Ritchie, A. and Thomas, R.,2003).

Συμπερασματικά, για να λειτουργεί σωστά και να εκπληρώνει τους στόχους του, ένα δίκτυο πεζοδρόμων είναι απαραίτητο να εντάσσεται στα γενικότερα σχέδια ανάπτυξης μιας περιοχής και να εναρμονίζεται με τις προοπτικές εξέλιξής της, λαμβάνοντας πάντα υπόψη τον ανθρώπινο παράγοντα και τις οικονομικές δραστηριότητες. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι χρειάζεται να υπάρξει ισόρροπη διάταξη και συνδυασμός των κινήσεων μέσα στην πόλη, ώστε να συνυπάρχουν αρμονικά όλοι οι τρόποι μετακίνησης.

#### 2.4. Η ΑΝΑΓΚΗ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΔΙΚΤΥΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΕΖΩΝ

Ένα μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων που πραγματοποιούνται μέσα στην πόλη, είναι αποστάσεις που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν με τα πόδια, όπως

άλλωστε γίνονταν και παλιότερα. Ωστόσο, λόγοι ασφάλειας, τρόπου ζωής και ποιότητας περιβάλλοντος αναγκάζουν τους κατοίκους να χρησιμοποιούν το αυτοκίνητο ακόμα και για κοντινές αποστάσεις. Για να αλλάξει αυτή η κατάσταση, θα πρέπει να υπάρξουν διαδρομές μεγάλου μήκους τόσο στο κέντρο, όσο και στις γειτονιές, οι οποίες θα προσφέρουν ευχάριστους και ασφαλείς περιπάτους. Θα πρέπει δηλαδή να υπάρξει ένα δίκτυο πεζοδρόμων, το οποίο θα διατρέχει την πόλη συνδέοντας το κέντρο με τις περιμετρικές περιοχές (Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ., 2006).

Το σύνολο των οδικών αξόνων αποτελεί ένα δίκτυο για τον πεζό, ωστόσο δεν ενδείκνυται όλοι οι δρόμοι για την κυκλοφορία του. Έτσι, από τη μια πλευρά συναντώνται δρόμοι που προσφέρουν άνετο, ασφαλές και ευχάριστο περπάτημα και από την άλλη, δρόμοι που λόγω της αυξημένης κυκλοφορίας ή άλλων αποκοπών, κάνουν το περπάτημα δύσκολο, έως και αδύνατο (Βλαστός, Θ., 2004). Με το σύνολο του αστικού δικτύου, ακόμα και τους δρόμους των γειτονιών, να επιστρατεύονται από τα σχέδια οργάνωσης της κυκλοφορίας για την εξυπηρέτηση της κίνησης των αυτοκινήτων, οι τριβές ανάμεσα σε αυτά και τους πεζούς έγιναν έντονες με αποτέλεσμα κάποιες κατηγορίες πληθυσμού να μην τολμούν να κυκλοφορήσουν με ελευθερία και άνεση. Συγκεκριμένα, οι οδηγοί στις διασταυρώσεις σπάνια παραχωρούν προτεραιότητα στον πεζό, όπως θα όφειλαν, αποτελώντας έτσι απειλή για αυτόν, ενώ από την άλλη, ο πεζός συχνά δεν πειθαρχεί στη φωτεινή σηματοδότηση και δεν χρησιμοποιεί τις διαβάσεις περπατώντας στο οδόστρωμα (Βλαστός, Θ. και Χρονόπουλος, Γ., 2007).

Πέρα όμως από το θέμα της ασφάλειας, η συνάντηση οχημάτων και πεζών γίνεται όλο και περισσότερο ασυμβίβαστη λόγω της αυξημένης ρύπανσης που προκαλεί η κορεσμένη κυκλοφορία. Η βεβαρημένη από τους ρύπους των οχημάτων ατμόσφαιρα, σε συνδυασμό με τα υψηλά επίπεδα ηχορρύπανσης, προκαλούν ένα αφιλόξενο και εχθρικό περιβάλλον για τους πολίτες, που τους αποτρέπει να μετακινούνται πεζή (Σαπουνάκης, Α., 1997).

Οι παραπάνω συνθήκες, υποδηλώνουν ότι το περπάτημα αγωνίζεται να επιβιώσει σε ένα επικίνδυνο περιβάλλον, ωστόσο, όσο εντείνονται τα κυκλοφοριακά προβλήματα και η χρήση του αυτοκινήτου δυσκολεύει, ο ρόλος του θα γίνεται πιο σημαντικός. Κρίνεται επομένως επιτακτική η ανάγκη για βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης των πεζών και απαραίτητη προϋπόθεση για την ικανοποίησή της, είναι η δημιουργία κατάλληλων χώρων και υποδομών που θα εξασφαλίζουν την άνετη και κυρίως

ασφαλή μετακίνησή τους. Στις σημερινές πόλεις, η ανάγκη αυτή μεταφράζεται με βελτιώσεις στα πεζοδρόμια, διαπλατύνσεις, κατασκευές διαβάσεων, κλπ., ώστε να σχηματίζονται οι απαιτούμενοι διάδρομοι για την κίνηση των πεζών, ενώ το τελικό ζητούμενο είναι ο σχηματισμός δικτύων που θα καταστήσουν το περπάτημα ελκυστικό τρόπο μετακίνησης (Βλαστός Θ., 2004).

Η αναγκαιότητα επομένως για τη δημιουργία ενός δικτύου κυκλοφορίας των πεζών, προκύπτει για τους εξής λόγους (Αμουργής και άλλοι, 2004):

- ✓ Συνέχεια των περιβαλλοντικών συνθηκών
- ✓ Ανάδειξη των επιμέρους στοιχείων του πολεοδομικού σχεδιασμού
- ✓ Βελτίωση των γενικών συνθηκών, όπως η ποιότητα του αέρα
- ✓ Για την κάλυψη ολοκληρωμένων καθημερινών λειτουργιών
- ✓ Για τη σύνδεση της πόλης με τους χώρους πρασίνου, ώστε να γίνεται ορατή η ύπαρξη του φυσικού στοιχείου σε αυτήν
- ✓ Για τη σύνδεση με άλλες χρήσεις, όπως σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις

Οι παραπάνω λόγοι μπορεί να αποτελούν συνθήκη αναγκαία, όχι όμως και ικανή για να λειτουργήσει μια πεζοδρόμηση θετικά σε σχέση με τις απαιτήσεις του πληθυσμού και τις τεχνολογικές εξελίξεις. Με περιπτώσεις πεζοδρομήσεων να είναι αποσπασματικές και να μην λαμβάνουν υπόψη τις πραγματικές ανάγκες της περιοχής και των κατοίκων, βασικές προϋποθέσεις για τη σωστή οργάνωση ενός δικτύου πεζοδρόμων, το οποίο να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις κίνησης και κυκλοφορίας, είναι (Αμουργής, Σ. κ.ά., 2004):

- α) η ενημέρωση των ενδιαφερόμενων ομάδων σχετικά με τα δεδομένα του προβλήματος, τις επιπτώσεις και τις πιθανές επιλογές
- β) η συμμετοχή τους τόσο κατά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, όσο και κατά τη διαδικασία σχεδιασμού
- γ) η εκπόνηση κυκλοφοριακής μελέτης για την περιοχή στην οποία πρόκειται να δημιουργηθεί δίκτυο πεζοδρόμων
- δ) η συνύπαρξη τοπικών και υπερτοπικών κινήσεων, ώστε να εξασφαλίζεται επικοινωνία με τις γειτονικές περιοχές καθώς και με άλλα συστήματα μέσα στην πόλη (ελεύθερους χώρους, σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις), συμβάλλοντας έτσι στη συνεκτικότητα του αστικού ιστού
- ε) η μελέτη του δικτύου κυκλοφορίας πεζών σε συνδυασμό με το οδικό δίκτυο, προκειμένου να αποτελέσουν ενιαίο κυκλοφοριακό σύστημα

## 2.5. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

### *2.5.1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΘΕΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ*

Όπως ήδη έχει αναφερθεί, η πεζοδρόμηση μιας περιοχής μπορεί να συμβάλλει στην συνολική βελτίωση και ανάπτυξη της, προσφέροντας θετικές επιδράσεις σε διάφορους τομείς, όπως το περιβάλλον, την οικονομία και την κοινωνία. Οι θετικές αυτές επιδράσεις ποικίλουν και μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

#### **Συγκοινωνιακές-πολεοδομικές επιπτώσεις**

Η πεζοδρόμηση μιας περιοχής σε συνδυασμό με την ενίσχυση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (ποδήλατο, ΜΜΜ), δημιουργούν τις κατάλληλες προϋποθέσεις για τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου και γενικότερα την απεξάρτηση από τα ιδιωτικά οχήματα (Σαπουνάκης, Α., 1997).

Η επερχόμενη απελευθέρωση του δημόσιου χώρου από το αυτοκίνητο, που προκύπτει με τη δημιουργία πεζοδρόμων, συντελεί από τη μια πλευρά στην οργάνωση και διαχείριση της κυκλοφορίας των πεζών, προσφέροντάς τους συνθήκες ομαλής και ασφαλούς κίνησης και εξυπηρέτησης, ενώ από την άλλη στη δημιουργία δημόσιου χώρου που ανήκει και αξιοποιείται από τους ανθρώπους. Ο δρόμος πλέον, δεν αποτελεί μια απλή υποδομή, αλλά χώρο κοινωνικής συναναστροφής και πληθώρας ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Ταυτόχρονα, η μείωση του όγκου των αυτοκινήτων, συμβάλλει στην αλλαγή της σύνθεσης των χρήσεων γης, αφού δεν υπάρχει πια έντονη ανάγκη για χώρους στάθμευσης και άλλες οδικές υποδομές, και ο ελεύθερος χώρος δύναται να αξιοποιηθεί για διαφορετικές χρήσεις, οι οποίες αναβαθμίζουν τον ρόλο του κέντρου των πόλεων. Παράλληλα, ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός, με τη διευθέτηση των ροών των οχημάτων σε συνδυασμό με την κατάλληλη πολιτική στάθμευσης, έχει τη δυνατότητα να μεταμορφώσει ριζικά την πολεοδομική φυσιογνωμία της πόλης, μετατρέποντας το κέντρο της σε έναν ελκυστικό, εμπορικό και τουριστικό προορισμό (Ανδρικοπούλου, Ε. κ.ά., 2007).

#### **Οικονομικές επιπτώσεις**

Ως προς τις θετικές οικονομικές επιπτώσεις, αυτές εστιάζονται κυρίως σε τρία σημεία (Iranmanesh, N., 2008):



1) στη δημιουργία θέσεων εργασίας κατά τη φάση κατασκευής των πεζόδρομων, αφού η εφαρμογή των μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας και ενίσχυσης εναλλακτικών μέσων μεταφοράς, απαιτεί την απασχόληση μεγάλου αριθμού ειδικοτήτων. Συγκεκριμένα απαιτείται απασχόληση εργατών, μηχανικών, μελετητών και άλλων ειδικοτήτων, αυξάνοντας έτσι τις προσφερόμενες θέσεις εργασίες.

2) Στην οικονομική αναζωογόνηση της περιοχής που στηρίζεται στην αυξημένη κίνηση των πεζών. Η πεζοδρόμηση, με την εξασφάλιση συνεκτικών διαδρομών, προφυλαγμένων από τα τροχοφόρα, δημιουργεί διάθεση για περπάτημα συμβάλλοντας σε μεγάλο βαθμό στην αύξηση της κίνησης των πεζών στο κέντρο της πόλης και συνεπακόλουθα στην αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας και των πωλήσεων, γεγονός που οδηγεί στην ανάπτυξη νέων θέσεων εργασίας. Ταυτόχρονα ο δημόσιος χώρος αναβαθμίζεται και προκαλούνται αλλαγές στην αξία και τις χρήσεις γης, με προσέλκυση νέων επιχειρήσεων, που οδηγούν στην αύξηση της εμπορικής κίνησης.

3) Στη μείωση του ατομικού καθώς και του κοινωνικού κόστους. Ο περιορισμός της χρήσης του αυτοκινήτου που προκαλούν οι πεζοδρομήσεις, έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των εξόδων για καύσιμα. Παράλληλα, μείωση παρατηρείται και στο κόστος του κοινωνικού συνόλου, αφού με την δημιουργία πεζοδρόμων και τον περιορισμό του αυτοκινήτου, αυξάνεται η μεταφορική δραστηριότητα των ΜΜΜ. Ειδικότερα, σύμφωνα με έρευνα της Διεθνούς Σύμπραξης για τις Δημόσιες Μεταφορές (International Association of Public Transport), όσο μεγαλύτερη είναι η ποσοστιαία συμμετοχή των εναλλακτικών μέσων μεταφοράς (δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο, κ.ά.), τόσο μικρότερο είναι το ποσοστό του μεταφορικού κόστους ως προς το συνολικό κοινωνικό κόστος. Κατά συνέπεια, η μείωση του ποσοστού της κυκλοφορίας των ιδιωτικών οχημάτων συμβάλει στη μείωση του κοινωνικού κόστους και παράλληλα στην αύξηση των εσόδων (λόγω καταβολής εισιτηρίου) από την αύξηση των επιβατών της δημόσιας συγκοινωνίας (Iranmanesh, N., 2008).

### **Περιβαλλοντικές επιπτώσεις**

Σχετικά με τις θετικές επιδράσεις που παρουσιάζουν οι πεζοδρομήσεις ως προς το περιβάλλον, αυτές αφορούν κυρίως τη μείωση των εκπεμπόμενων ρύπων και των επιπέδων ηχορρύπανσης.

Συγκεκριμένα όσον αφορά την ατμοσφαιρική ρύπανση, με τον περιορισμό των ιδιωτικών οχημάτων, παρατηρείται μείωση των επιπέδων εκπεμπόμενων ρύπων και

αερίων, τα οποία συμβάλουν στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Παράλληλα, μείωση παρατηρείται και στα επίπεδα ηχορρύπανσης, καθώς ο περιορισμός της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, συμβάλει στη μείωση του θορύβου και της ηχητικής ρύπανσης που προκαλεί (Σαπουνάκης, Α., 1997).

Πέρα από τις βελτιώσεις σε επίπεδο ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης, όταν υλοποιείται ένα έργο πεζοδρόμησης διατίθεται περισσότερος αστικός χώρος όχι μόνο για την πεζοδρόμηση, αλλά και για περιοχές φύτευσης και βελτίωσης εξοπλισμού του δρόμου, συμβάλλοντας έτσι στη δημιουργία ενός υγιούς και ευχάριστου χώρου για την κίνηση των πεζών (Βλαστός, Θ. και Μπιρμπίλη, Τ., 2000).

### **Κοινωνικές επιπτώσεις**

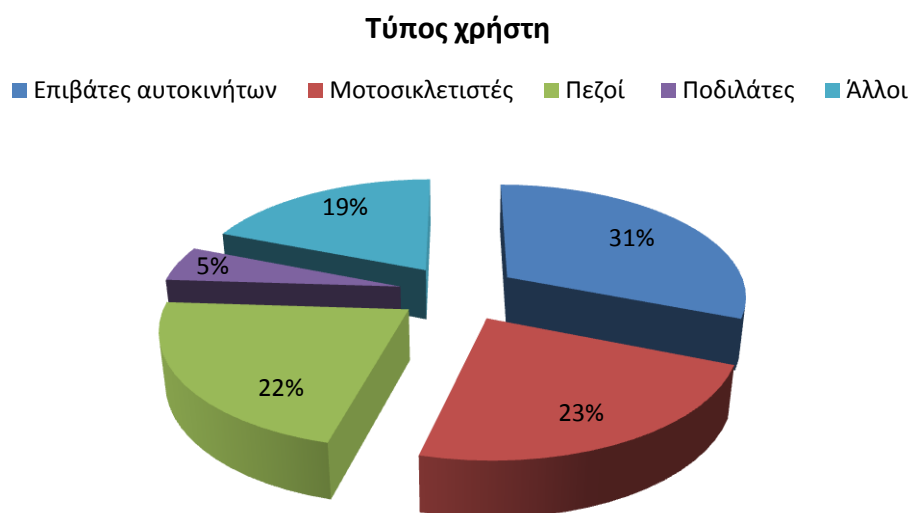
Αναφορικά με τις κοινωνικές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων, εξάιρεται η αύξηση της κινητικότητας των πεζών και η απόδοση δημόσιου χώρου στον άνθρωπο. Συγκεκριμένα διακρίνονται οι παρακάτω θετικές επιδράσεις (Iranmanesh, N., 2008):

- ✓ Παρατηρείται αύξηση της κοινωνικής συναναστροφής και των διαπροσωπικών σχέσεων. Ένας σωστά σχεδιασμένος πεζόδρομος μιας περιοχής σε συνδυασμό με τις πλατείες και τους χώρους πρασίνου, προσελκύει κοινωνικές ομάδες, δίνοντάς τους τη δυνατότητα διεξαγωγής διαφόρων ειδών δραστηριοτήτων (καλλιτεχνικές, αθλητικές, ψυχαγωγικές), μέσα από τις οποίες μπορούν να βιώσουν καλύτερα το αστικό περιβάλλον στο οποίο ζουν και να συντελέσουν με αυτόν τον τρόπο στην αναβάθμιση της λειτουργίας του.
- ✓ Παρατηρείται αύξηση του ποσοστού των πεζή μετακινήσεων και προώθηση του περπατήματος ως τρόπου μεταφοράς και φυσικής άσκησης. Με τη δημιουργία πεζοδρομημένων περιοχών, αυξάνεται το ποσοστό των ατόμων που μετακινούνται πεζή ή με το ποδήλατο για τις καθημερινές κοντινές τους μετακινήσεις, γεγονός το οποίο συμβάλει παράλληλα και στην βελτίωση της υγείας και φυσικής τους κατάστασης. Η εκτεταμένη χρήση του αυτοκινήτου που επικρατεί τις τελευταίες δεκαετίες, είχε σαν αποτέλεσμα την εγκατάλειψη της φυσικής άσκησης και την πρόκληση αρνητικών επιπτώσεων στην υγεία του ανθρώπου (αύξηση ποσοστών παχυσαρκίας, καρδιακών παθήσεων κ.ά.).
- ✓ Ενισχύεται η ασφάλεια και περιορίζονται τα επίπεδα εγκληματικότητας. Ειδικότερα η δημιουργία χώρων απαλλαγμένων από την κίνηση των αυτοκινήτων, αυξάνει την κυκλοφορία των πεζών και σε συνδυασμό με τις

υποδομές φωτισμού που διαθέτουν οι πεζόδρομοι, ενισχύεται η ασφάλεια των πολιτών και περιορίζονται τα φαινόμενα εγκληματικότητας.

- ✓ Δίνεται η δυνατότητα ασφαλούς μετακίνησης σε όλες τις ομάδες πληθυσμού και κυρίως στους ευάλωτους χρήστες του δρόμου (παιδιά, ηλικιωμένοι, ΑμΕΑ).
- ✓ Τέλος, προσφέρεται ένα ευχάριστο και κυρίως ασφαλές περιβάλλον για την κίνηση των πεζών, απαλλαγμένο από τον κίνδυνο της κυκλοφορίας των οχημάτων. Η μείωση τόσο του αριθμού των οχημάτων, όσο και της ταχύτητας κίνησής τους, μειώνει σημαντικά τις πιθανότητες ατυχήματος στις κεντρικές περιοχές. Συγκεκριμένα, η διεθνής και η ελληνική εμπειρία έχουν δείξει ότι μείωση του ορίου ταχύτητας από 50 χλμ/ώρα σε 30 χλμ/ώρα, μειώνει την πιθανότητα θανάτου του πεζού από το 90% στο 10% (Γιαννής, Γ., 2003α). Παρακάτω παρατίθεται διάγραμμα στο οποίο απεικονίζεται η κατανομή των θανάτων λόγω τροχαίων ατυχημάτων ανά τύπο χρήστη του οδικού δικτύου παγκοσμίως.

**Διάγραμμα 2.1:** Κατανομή των θανάτων λόγω τροχαίων ατυχημάτων ανά τύπο χρήστη του οδικού δικτύου παγκοσμίως



Πηγή: World Health Organization (2010), *ιδία επεξεργασία*

## 2.5.2. *ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΡΝΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ*

Πέρα από τις θετικές επιδράσεις που παρουσιάστηκαν παραπάνω, η δημιουργία ενός πεζόδρομου εμπεριέχει ορισμένες δυσκολίες και κινδύνους, κυρίως όσον αφορά το κομμάτι της εφαρμογής και λειτουργίας του και ειδικά όταν προέρχεται από μη σωστό και ολοκληρωμένο σχεδιασμό. Παρακάτω, παρουσιάζονται ορισμένες από τις βασικότερες αρνητικές επιπτώσεις που ενδέχεται να επιφέρει μια πεζοδρόμηση.

### **Κυκλοφοριακή συμφόρηση**

Η εφαρμογή πεζοδρομήσεων και μέτρων περιορισμού της κυκλοφορίας πραγματοποιούνται έχοντας ως απώτερο στόχο την προώθηση συνθηκών βιώσιμης κινητικότητας μέσα στην πόλη. Ο μη σωστός σχεδιασμός τους βέβαια, μπορεί να προκαλέσει πολλά προβλήματα στη διοχέτευση της κυκλοφοριακής ροής. Συγκεκριμένα, είναι απαραίτητη η ύπαρξη κυκλοφοριακής μελέτης προκειμένου να δημιουργηθούν εναλλακτικές διαδρομές που θα συλλέγουν τις ροές, γιατί διαφορετικά είναι πιθανή η πρόκληση έντονης κυκλοφοριακής συμφόρησης των υπόλοιπων οδικών αξόνων του κέντρου και η μεταφορά της υπάρχουσας συμφόρησης σε περιμετρικό δίκτυο. Προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης παρουσιάζονται επίσης κατά τη φάση υλοποίησης του σχεδίου, όταν κεντρικοί οδοί της πόλης δεν είναι διαθέσιμοι λόγω κατασκευαστικών εργασιών. Πρόκειται βέβαια για μια προσωρινή, τις περισσότερες φορές, κατάσταση η οποία ωστόσο επιδρά αρνητικά στη λειτουργία της πόλης, δυσκολεύοντας τους πολίτες (Ανδρικοπούλου, Ε., κ.ά., 2007).

### **Καθορισμός χρήσεων γης-μικτές χρήσεις**

Στην αποτελεσματικότητα των πεζοδρομήσεων, καίριο ρόλο διαδραματίζει ο καθορισμός των χρήσεων γης και κυρίως η διατήρηση της κατοικίας και η ύπαρξη μικτών χρήσεων στις κεντρικές περιοχές των πόλεων. Η εφαρμογή ενός σχεδίου πεζοδρόμησης, απαιτεί την ύπαρξη μικτών χρήσεων γης, προκειμένου να περιορίζονται οι μετακινήσεις με μηχανοκίνητα μέσα, να εξασφαλίζονται ικανές ροές πεζών σε όλη τη διάρκεια της ημέρας και γενικά να διατηρείται ο πολυλειτουργικός χαρακτήρας του κέντρου. Ο μη προσεκτικός σχεδιασμός τους ωστόσο, εγκυμονεί τον κίνδυνο εμφάνισης πολεοδομικών δυσλειτουργιών, λόγω συγκρούσεων μεταξύ ανταγωνιστικών χρήσεων γης, γεγονός που μπορεί να οδηγήσει στην υποβάθμιση του κέντρου (Πολύζος, Ι., 1995).

### **Αστικός εξευγενισμός**

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η πεζοδρόμηση προσφέρει μια σειρά από πλεονεκτήματα τόσο στη περιοχή την οποία διαπερνά, όσο και τους κατοίκους της. Συγκεκριμένα εξασφαλίζει ποιοτικό περιβάλλον, απαλλαγμένο από τον θόρυβο των οχημάτων, περισσότερο ανεξάρτητη και ελεύθερη κίνηση, ενεργό παιχνίδι για τα παιδιά, λιγότερη κίνηση οχημάτων, περισσότερο πράσινο και δημόσιο χώρο. Επόμενο είναι έτσι, η δημιουργία του να προκαλεί αυτομάτως άνοδο στις τιμές των ακινήτων και των ενοικίων της περιοχής από την οποία διέρχεται, με αποτέλεσμα, σε πολλές περιπτώσεις, κατώτερα εισοδηματικά στρώματα να αναγκάζονται να απομακρυνθούν από αυτήν. Προκύπτει, επομένως, ότι η πεζοδρόμηση εντάσσεται στη λογική του αστικού εξευγενισμού, αφού στοχεύει στη συνολική ανανέωση της περιοχής (Σιδηρόπουλος, Γ. και Στεργίου, Μ., 2011).

Παρά το γεγονός ότι ο αστικός εξευγενισμός αναπροσδιορίζει τον δημόσιο και τον ιδιωτικό χώρο, προκαλεί και αντιφατικές συνθήκες (Wuly, E.K. and Hammel, D.J., 2001). Για παράδειγμα, μια πεζοδρόμηση αν αξιοποιηθεί αποκλειστικά τουριστικά, ενώ στοχεύει στη βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος, μπορεί να αποσυντονίσει το κοινωνικό, δημιουργώντας συνθήκες όχλησης και απομακρύνοντας την κατοικία (Beres, R.M., 2001). Σε αυτό το σημείο, αξίζει να σημειωθεί ότι ο αστικός εξευγενισμός αφορά κυρίως την κατοικία πολύ περισσότερο από κάθε άλλη χρήση, αφού στόχο έχει τη διαμόρφωση ιδανικών συνθηκών ώστε αυτή να ενισχυθεί, κυρίως από τα μεσαία και ανώτερα στρώματα. Η πεζοδρόμηση, όντας αναπόσπαστο κομμάτι μιας τέτοιας πολιτικής, συμβάλει στη διαμόρφωση αυτών των συνθηκών, ωστόσο δεν είναι πάντα σίγουρο ότι η δημιουργία της θα ευνοήσει την κατοικία, αφού ενδέχεται να οδηγήσει στην εγκατάλειψή της λόγω των υψηλών τιμών (Τζανετάκος, Π., 2011).

### **2.6. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ**

Ο διεθνής προβληματισμός σχετικά με την απόδοση χώρου της πόλης για την κίνηση των πεζών, ξεκίνησε δεκάδες χρόνια πριν και οδήγησε σε ένα πλήθος εφαρμογών περισσότερο ή λιγότερο επιτυχημένων. Στην Ελλάδα, η πραγματοποίηση τέτοιων εφαρμογών καθυστέρησε εξαιτίας της αδράνειας της Πολιτείας ως προς την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών προβλημάτων (Σαουνάκης, Α., 1997). Το αποτέλεσμα αυτής της αδράνειας είναι στις περισσότερες ελληνικές

πόλεις η κυκλοφορία των πεζών να αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα και να αποτελεί δεύτερη ή και ανύπαρκτη προτεραιότητα, εξαιτίας της προτεραιότητας που έχει δοθεί εδώ και χρόνια στον σχεδιασμό της κυκλοφορίας των οχημάτων και της τάσης για υποβάθμιση της σημασίας του περπατήματος ως συντελεστή του συστήματος μετακινήσεων (Γιαννής, Γ., 2003). Ειδικότερα στην περίπτωση της Αθήνας, το ποσοστό των μετακινήσεων με τα πόδια αντιστοιχεί στο 10%<sup>4</sup> και πρόκειται για περπάτημα συμπληρωματικό, που αποτελεί δηλαδή, μέρος της συνδυασμένης μετακίνησης με κάποιο μηχανικό μέσο, αυτοκίνητο, δημόσια συγκοινωνία, μετρό, ταξί. Μελέτες που έχουν πραγματοποιηθεί δείχνουν ότι οι κάτοικοι της Αθήνας περπατούν κυρίως για να πάνε στη στάση από την οποία θα παραλάβουν το μέσο συγκοινωνίας και από το σημείο που θα κατέβουν μέχρι να φτάσουν στον προορισμό τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι το ποσοστό των επιβατών του μετρό της Αθήνας, που φτάνουν με αυτόνομο περπάτημα είναι της τάξης του 53%, τη στιγμή που στο Παρίσι το αντίστοιχο ποσοστό φτάνει το 95% (Βλαστός, Θ. και Περπερίδου, Δ.Γ., 2007).

Πέρα από την Αθήνα, σε έρευνα που πραγματοποίησε ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων σε 70 Δήμους της περιφέρειας, σχετικά με τις αδυναμίες για τη διαχείριση των αναγκών μετακίνησης στις ελληνικές πόλεις της περιφέρειας, κατέληξε στα εξής αποτελέσματα (Γόγολα, Α., 2013):

Σχετικά με τον πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό, καταγράφηκαν καθυστερήσεις στην υλοποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού και αποσπασματικότητα στην εφαρμογή του κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

Σχετικά με έργα που πραγματοποιούνται, κυριαρχούν τα οδικά, ενώ υπολείπονται σημαντικά έργα που αφορούν σε δίκτυα πεζοδρομήσεων, υποδομής ποδηλάτου και υποδομών στάθμευσης.

Σχετικά με τα δίκτυα πεζών, παρατηρείται περιορισμένο μήκος πεζόδρομων σε σχέση με το μήκος του οδικού δικτύου των πόλεων, υψηλότερη συγκέντρωση υποδομών στις κεντρικές περιοχές σε σχέση με τις περιοχές κατοικίας, ενώ υπάρχει θετική άποψη από την πλευρά των εμπορικών συλλόγων για τη λειτουργία και επέκταση των πεζόδρομων, όπου υπάρχουν, ή την έναρξη κατασκευής τους. Σχετικά με τις υποδομές για τη διευκόλυνση

---

<sup>4</sup> Προέκυψε από μεγάλη έρευνα μετακινήσεων με δείγμα το 2% επί των τεσσάρων εκ. κατοίκων ΑΜ-ΥΣΓΜ (ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ), 2000. Μελέτη Ανάπτυξης Μετρό (ΜΑΜ).

των ευπαθών ομάδων, αυτές είναι περιορισμένες και αποσπασματικές, ενώ τα μέτρα εποχιακού αποκλεισμού της κυκλοφορίας οχημάτων, εφαρμόστηκαν σε κεντρικούς και παραλιακούς τουριστικούς πεζόδρομους (Γόγολα, Α., 2013).

Είναι γεγονός επομένως, ότι οι πεζοδρομήσεις με τον τρόπο που μελετώνται και κατασκευάζονται στον Ελλαδικό χώρο, προκαλούν προβλήματα γιατί (Βλαστός, Θ και Περπερίοδου, Δ.Γ., 2007):

- ✓ Σχεδιάζονται αποσπασματικά, χωρίς να ενσωματώνονται σε ένα ευρύτερο δίκτυο πεζή μετακινήσεων
- ✓ Δεν πραγματοποιείται κυκλοφοριακή μελέτη για τη διοχέτευση της κυκλοφορίας που εξυπηρετούσε ο οδικός άξονας πριν πεζοδρομηθεί, με αποτέλεσμα την επιβάρυνση των γειτονικών δρόμων.

Σχετικά με την ιστορική αναδρομή των πεζοδρομήσεων στην Ελλάδα, η πρώτη πεζοδρόμηση πραγματοποιήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του '70, με την απόδοση στους πεζούς μικρού τμήματος της οδού Βουκουρεστίου στην Αθήνα, ενώ μετά από λίγα χρόνια, ακολούθησε και η δεύτερη πεζοδρόμηση στην Πλάκα, η οποία και κάλυψε σημαντικό μέρος του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, (Ζήβας, Δ., 2006). Από τότε μέχρι και σήμερα, έχουν πεζοδρομηθεί αρκετοί εμπορικοί δρόμοι σε όλη την χώρα, όπως στη Λάρισα, την Θεσσαλονίκη, τον Βόλο, την Πάτρα, τα Ιωάννινα κ.ά., ενώ στα πλαίσια προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας, όλο και περισσότερες πόλεις σχεδιάζουν ολοκληρωμένα δίκτυα για την κίνηση τόσο των πεζών, όσο και των ποδηλάτων (Σαπουνάκης, Α., 1997).

## 2.7. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Έχοντας παραθέσει μια γενική ανάλυση για το θέμα των πεζόδρομων, τη σημασία τους και τον ρόλο που διαδραματίζουν στον αστικό χώρο, καθώς και τις επιπτώσεις που επιφέρουν σε αυτόν, τίθεται το ερώτημα εάν τελικά οι πεζοδρομήσεις αποτελούν τη βέλτιστη λύση για τον περιορισμό της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας των πεζών μέσα στην πόλη. Ο σχεδιασμός και η δημιουργία δικτύων πεζοδρόμων, μπορεί τελικά, να αποτελέσει στοιχείο που θα οδηγήσει στην ανάπτυξη των πόλεων σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης;

Σύμφωνα με όλα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω είναι δύσκολο να αποφασιστεί εάν τελικά η πεζοδρόμηση αποτελεί μια καλή ή μια κακή αστική παρέμβαση. Σίγουρα δεν είναι πάντα η λύση όλων των προβλημάτων του χώρου, γι' αυτό και δεν έχουν όλες οι

πεζοδρομήσεις την ίδια βαρύτητα και αντίκτυπο. Είναι διαφορετικό να πεζοδρομείται ένας κεντρικός οδικός άξονας και διαφορετικό ένας κεντρικός συνοικιακός δρόμος. Σαφώς και επιπτώσεις υπάρχουν και στις δύο περιπτώσεις, αλλά είναι διαφορετικού τύπου. Η πεζοδρόμηση για παράδειγμα ενός μικρού δρόμου, μπορεί να έχει ευεργετικές επιπτώσεις για τους κατοίκους περιοχών χωρίς ελεύθερους χώρους, γιατί η ύπαρξή του θα ενισχύσει τη σύνθεση της γειτονιάς, ενώ η πεζοδρόμηση ενός σημαντικού δρόμου στο κέντρο της πόλης, θα έχει επιπτώσεις άλλου τύπου και μεγαλύτερης κλίμακας, όπως στις τιμές των ακινήτων, στην αλλαγή του συγκοινωνιακού χάρτη, κ.ά. (Τζανετάκος, Π., 2011).

Μέσω των πεζοδρομήσεων, δίνεται η δυνατότητα διαχωρισμού της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων και των πεζών, παρέχοντας στους τελευταίους, ένα περιβάλλον ευχάριστο, άνετο και πάνω από όλα ασφαλές. Ταυτόχρονα, συμβάλουν ουσιαστικά στην ποιοτική ανανέωση του κέντρου των πόλεων, προσφέροντας έναν βιώσιμο αστικό χώρο, καθώς και την οικονομική ανανέωσή του, αυξάνοντας τις εμπορικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται εκατέρωθεν (Foltête, J.C and Riombini, A., 2007). Αποτελώντας βασικές αρτηρίες της πόλης, οι πεζόδρομοι βελτιώνουν τη συνολική της εικόνα, αυξάνουν τα ποσοστά των δημόσιων χώρων, έχουν θετική επίδραση στο βιοτικό επίπεδο των πολιτών, ενώ λειτουργούν και ως σημαντικό στοιχείο για την αξιολόγηση της ζωντανιάς της πόλης. Έτσι, πόλεις με λίγους πεζούς χαρακτηρίζονται έρημες και βαρετές, εξαιτίας της περιορισμένης κινητικότητάς τους στα κεντρικά τους σημεία, ενώ αντίθετα εκείνες των οποίων οι δημόσιοι χώροι σφύζουν από ανθρώπους, χαρακτηρίζονται ενδιαφέρουσες και ζωντανές (Σαπουνάκης, Α., 1997).

Είναι δεδομένο το γεγονός ότι το αυτοκίνητο αποτελεί σημαντικό και αναπόσπαστο πλέον κομμάτι της καθημερινής ζωής, ωστόσο η ανεξέλεγκτη και υπέρμετρη χρήση του έχει προκαλέσει δυσμενείς επιπτώσεις και πολλά προβλήματα στο περιβάλλον και στους ανθρώπους. Βασική πηγή αυτής της κατάστασης, αποτελεί ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός, ο οποίος επέτρεψε να αναπτύσσονται φόρτοι δυσανάλογα μεγαλύτεροι από τις αντοχές του οδικού δικτύου της πόλης. Απορροφούμενος από τον σχεδιασμό του αυτοκινήτου, αποσπάστηκε από τον πολεοδομικό σχεδιασμό και οι πόλεις οδηγήθηκαν στη σημερινή κατάσταση (Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ., 2006).

Υπό τις συνθήκες της κυκλοφοριακής συμφόρησης, των ατυχημάτων, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και γενικότερα της υποβάθμισης της ποιότητας του



περιβάλλοντος, κρίνεται επιτακτική η ανάγκη υιοθέτησης και προώθησης των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης, προκειμένου να η πόλη να γίνει και πάλι φιλική προς τους πολίτες και βιώσιμη. Για να επιτευχθεί αυτό, θα πρέπει να υπάρξει συνδυασμός του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, ο οποίος θα δομηθεί με βάση τις αρχές σχεδιασμού της πόλης. Στόχος, είναι να διαμορφωθούν στρατηγικές παρέμβασης στη μορφή και τη δομή τόσο του πολεοδομικού, όσο και του κυκλοφοριακού ιστού, που θα οδηγήσουν σε βιωσιμότερες επιλογές. Μια από αυτές τις επιλογές είναι και η αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με εναλλακτικά μέσα. Το περπάτημα- μαζί με το ποδήλατο και τα δημόσια μέσα μεταφοράς- είναι ένας εναλλακτικός τρόπος μετακίνησης και οι πεζοδρομήσεις αποτελούν τελικά το μέσο για την εφαρμογή και προώθησή του (Αραβαντινός, Α., 2007).

### **3. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΑΛΛΕΣ ΠΟΛΕΙΣ**

#### **3.1 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΠΟΛΕΙΣ ΤΟΥ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

##### ***3.1.1 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΦΡΑΙΜΠΟΥΡΓΚ***

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα ευρωπαϊκής πόλης, που υιοθέτησε και προώθησε τη βιώσιμη κινητικότητα, είναι η πόλη Φράιμπουργκ της Γερμανίας. Πρόκειται για μία

**Εικόνα 3.1:** Freiburg



πόλη, περίπου 220.000 κατοίκων, που βρίσκεται στην κοιλάδα του Ρήνου, στα σύνορα με τη Γαλλία και την Ελβετία και έχει χαρακτηριστεί ως «οικολογική πρωτεύουσα της Ευρώπης» (Σταμέλλος, Σ., χ.η.).

Πιο συγκεκριμένα, μετά από τη σχεδόν ολοκληρωτική καταστροφή που υπέστη κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, το 1948 ξεκίνησε η επανακατασκευή του

στορικού της κέντρου. Στον σχεδιασμό του, προτεραιότητα δόθηκε στην χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, με αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των οχημάτων, αλλά και των προβλημάτων- περιβαλλοντικών και κοινωνικών- που προκαλούσε η χρήση του. Σταδιακά, άρχισε να απορρίπτεται η ανάπτυξη βάση του αυτοκινήτου και το 1969, πραγματοποιήθηκε το πρώτο ολοκληρωμένο σχέδιο μεταφορών, το οποίο παρά το γεγονός ότι εξακολουθούσε να επικεντρώνεται στο αυτοκίνητο, ταυτόχρονα προωθούσε την επέκταση του δικτύου τραμ. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970, πραγματοποιήθηκε το πρώτο ολοκληρωμένο δίκτυο ποδηλασίας και κατασκευάστηκε ο μεγαλύτερος -για τα

δεδομένα της Γερμανίας εκείνης της περιόδου- πεζόδρομος στο κέντρο της παλιάς πόλης. Παρά τις αρχικές αντιδράσεις από μέρος των τοπικών επιχειρηματιών, η πρόσβαση του αυτοκινήτου στο κέντρο περιορίστηκε, ενώ στη συνέχεια απαγορεύτηκε ολοκληρωτικά, με τη δημιουργία χώρων στάθμευσης κατά μήκος της περιφερειακής οδού. Το 1979, πραγματοποιήθηκε το δεύτερο ολοκληρωμένο σχέδιο μεταφορών, το οποίο επικεντρώθηκε στην προστασία του περιβάλλοντος και την αειφόρο ανάπτυξη, δίνοντας προτεραιότητα στη δημόσια συγκοινωνία, στο περπάτημα και το ποδήλατο. Από τη δεκαετία του 1980 μέχρι και σήμερα, όλες οι πολιτικές που ακολουθήθηκαν είχαν ως βασικό άξονα, την παροχή αντικινήτρων για τον περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου. Χαρακτηριστική, είναι η πολιτική παρκαρίσματος, η οποία κάνει τη χρήση του αυτοκινήτου ακατάλληλη και ακριβή, αφού με την χωροθέτηση των χώρων στάθμευσης στην περιφέρεια του κέντρου της πόλης, οι πολίτες αναγκάζονται να περπατήσουν ή να χρησιμοποιήσουν τα Μ.Μ.Μ, ενώ τα κόμιστρα για την στάθμευση σε εμπορικούς δρόμους του κέντρου, είναι υψηλά. Προς διευκόλυνσή τους, η δημοτική αρχή, έχει κατασκευάσει επίσης, ένα φυλασσόμενο πάρκινγκ ποδηλάτων δίπλα από τον σιδηροδρομικό σταθμό, καθώς και σε κάθε μεγάλο κτίριο που συχνάζουν πολλοί άνθρωποι (Σταμέλλος, Σ., χ.η.). Μια ακόμα πολιτική ήταν και η έκδοση του «εισιτηρίου περιβάλλοντος», του πρώτου μηνιαίου εισιτηρίου με χαμηλή τιμή που επέτρεπε πολλές μετακινήσεις με τα δημόσια μέσα μεταφοράς. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι παραπάνω πολιτικές, σε συνδυασμό με την επέκταση και αναβάθμιση του δικτύου δημοσίων μεταφορών, οδήγησαν στην αύξηση του ποσοστού των χρηστών των Μ.Μ.Μ από 39% το 1974 στο 92% το 2006 (Buehler, R. and Pucher, J., 2011).

### **Εικόνα 3.2:** MMM στο Freiburg



*Πηγή: Elison, M. and Yankauska, A. (2010)*



*Πηγή: Kirk, G. (2011)*

Πέρα από τις δημόσιες μεταφορές, αύξηση παρουσίασε και ο αριθμός των μετακινήσεων με ποδήλατο, ο οποίος τριπλασιάστηκε από το 1976 μέχρι το 2007 (69.500 έως 211.000), ενώ οι πεζή μετακινήσεις, παρουσίασαν μείωση (από 35% το 1982 σε 23% το 1989) εξαιτίας της αύξησης των αποστάσεων και των πολύ καλών υπηρεσιών που προσφέρονται στην ποδηλασία, από το 1990, ωστόσο, τα επίπεδα των πεζή μετακινήσεων είναι σταθερά και το 2007 έφτασαν το 67% του συνόλου των μετακινήσεων (Buehler, R. and Pucher, J., 2011).

Η επιτυχία στην υιοθέτηση την βιώσιμης κινητικότητας από την πόλη Φράιμπουργκ, οφείλεται κυρίως, στον τρόπο με τον οποίο προσέγγισε τους πολίτες ώστε να γίνουν αποδεκτές οι πολιτικές και τα προγράμματα που προωθούσε κάθε φορά. Συγκεκριμένα, εφάρμοσε τις πολιτικές σταδιακά, επιλέγοντας προγράμματα που θα κρατούσαν σύμφωνους τους πολίτες, στήριζε και προωθούσε την συμμετοχή τους, όχι μόνο στη διαδικασία χάραξης των πολιτικών αλλά και στην εφαρμογή των μέτρων, ενώ τέλος, προσέφερε ουσιαστικά κίνητρα και αντικίνητρα, προκειμένου να γίνουν αποδεκτά τα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας. Για παράδειγμα, προκειμένου να γίνουν δεκτές οι πολιτικές περιορισμού του αυτοκινήτου, βελτίωνε την ποιότητα και τις υπηρεσίες των εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς.

### 3.1.2 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΒΙΤΟΡΙΑ-ΓΚΑΣΤΕΙΖ

Ένα ακόμα χαρακτηριστικό παράδειγμα ευρωπαϊκής πόλης που αναπτύσσεται στα πλαίσια της βιώσιμης κινητικότητας, είναι η πόλη Βιτόρια-Γκάστειζ της Ισπανίας. Πρόκειται για την πρωτεύουσα της αυτόνομης κοινότητας της χώρας των Βάσκων



Πηγή: <http://en.wikipedia.org/>

στη βόρεια Ισπανία, με πληθυσμό περίπου 240.000 κατοίκους (ICLEI, 2014). Βραβευμένη ως «Ευρωπαϊκή Πράσινη Πρωτεύουσα» για το 2012, αποτελεί την πρώτη Ισπανική χώρα που λαμβάνει αυτό τον τίτλο και την τρίτη στην Ευρώπη, μετά από την Στοκχόλμη και το Αμβούργο (European Commission, 2012). Τα ιδιαίτερα στοιχεία που χαρακτηρίζουν τη Βιτόρια-Γκάστειζ και τα οποία συντέλεσαν καθοριστικά στη βράβειυσή της, είναι

το πλούσιο φυσικό περιβάλλον με τα πάρκα και τους ανοιχτούς δημόσιους χώρους πρασίνου, καθώς και η υποστήριξη και ενεργός συμμετοχή των πολιτών, στην προστασία του περιβάλλοντος και στην προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης.

Πιο συγκεκριμένα, η Βιτόρια-Γκάστειζ, αποτελείται από τρεις ομόκεντρους κύκλους, με την ίδια την πόλη να βρίσκεται στο κέντρο τους. Όσον αφορά το φυσικό της περιβάλλον, χαρακτηρίζεται από ένα μεγάλο ποσοστό δημόσιων πράσινων εκτάσεων, οι οποίοι αποτελούν περισσότερο από το 32,67% του αστικού της χώρου. Ειδικότερα, διαθέτει 1.091 ha δημόσιων κήπων, κάθε κάτοικος έχει πρόσβαση σε αυτούς μέσα σε 300μ. και σε κάθε έναν αντιστοιχούν 45 μ<sup>2</sup> πράσινου χώρου. Με περισσότερα από 10 εκατομμύρια μ<sup>2</sup> πάρκων και πράσινων χώρων συνολικά, θεωρείται μια από τις πιο πράσινες πόλεις όχι μόνο της Ισπανίας, αλλά και της Ευρώπης γενικότερα (European Commission, 2012).

Περιμετρικά από αυτό, βρίσκεται η «Πράσινη Ζώνη». Πρόκειται για μια ημι-φυσική περιοχή έκτασης 613 ha, με ποικιλία χλωρίδας και πανίδας, που αποτελείται από πέντε μεγάλα περιαστικά πάρκα, που συνδέονται με το κέντρο της πόλης, με μονοπάτια και ποδηλατοδρόμους, από υγροτόπους καθώς και οργανικούς κήπους. Ο τρίτος κύκλος, αποτελείται από δάση και βουνά (European Commission, 2012).

Για τη διατήρηση του οικοσυστήματος της πόλης Στόχος του σχεδίου Βιώσιμης κινητικότητας, είναι να μειωθεί η συνεχώς αυξανόμενη χρήση των ιδιωτικών οχημάτων και να προωθηθούν εναλλακτικοί και πιο φιλικό προς το περιβάλλον τρόποι μετακίνησης. Έτσι, το 2008, εισήχθη μια νέα γραμμή τραμ και ένα χρόνο αργότερα, εισήχθησαν αναθεωρημένες γραμμές λεωφορείων, καθώς και νέοι κανονισμοί στάθμευσης στο κέντρο της πόλης, με αποτέλεσμα οι μετακινήσεις με τα Μ.Μ.Μ να έχουν αυξηθεί κατά 45%. Εκτός από τα δημόσια μέσα, ιδιαίτερα υψηλό ποσοστό, παρουσιάζουν και οι πεζή μετακινήσεις, οι οποίες καταλαμβάνουν περίπου το 50% των μετακινήσεων μέσα στην πόλη.

#### **Εικόνα 3.4:** MMM στη Vitoria-Gasteiz



*Πηγή: European Commission (2012)*



*Πηγή: European Commission (2012)*

Αυτό οφείλεται κυρίως στο ότι το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού, ζει και εργάζεται μέσα στο κέντρο, ενώ το 95% αυτού, έχει πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες και εγκαταστάσεις (εκπαίδευση, υγεία, πολιτισμός) μέσα σε 500μ. Η εύκολη προσβασιμότητα σε αυτές με τα ΜΜΜ ή πεζή, έχει σαν αποτέλεσμα η χρήση του αυτοκινήτου, να καταλαμβάνει το 28,3%. Πέρα από το εκσυγχρονισμένο σύστημα δημόσιων μεταφορών, η Βιτόρια-Γκάστειζ, έχει προωθήσει και μια υπηρεσία ελεύθερου δανεισμού ποδηλάτων. Ειδικότερα, το 2006, δημιουργήθηκε ένα δημόσιο σύστημα ποδηλασίας, που περιελάμβανε ένα δίκτυο με σημεία λήψης και επιστροφής των ποδηλάτων σε όλη την πόλη και μέχρι το 2011, υπήρχαν 17 σημεία λήψης που προσέφεραν δωρεάν 350 ποδήλατα. Αξίζει να αναφερθεί, ότι στο σχεδιασμό του συγκεκριμένου συστήματος ποδηλασίας, είχαν ληφθεί υπόψη και τα άτομα με ειδικές ανάγκες, παρέχοντας ποδήλατα ειδικά για αυτά (π.χ διπλά ποδήλατα για άτομα με προβλήματα όρασης και τρίκυκλα για άτομα με μειωμένη κινητικότητα). Σήμερα, διαθέτει 90 χλμ. δικτύου ποδηλάτων, ενώ μέσα στα επόμενα χρόνια, βάση του κατευθυντήριου σχεδίου κινητικότητας των ποδηλάτων, προβλέπεται να επεκταθεί περαιτέρω το δίκτυο ελεύθερης ποδηλασίας κατά 60 χλμ (European Commission, 2012).

Το σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας της πόλης, πέρα από τους εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης που αναφέρθηκαν παραπάνω, στοχεύει στη βαθμιαία αντικατάσταση των αυτοκινήτων με ηλεκτρικά και υβριδικά οχήματα. Η Βιτόρια-Γκάστειζ, έχοντας συμπεριλάβει επιτυχώς τον τομέα της επιχείρησης στην πορεία για βιώσιμη ανάπτυξη, διαθέτει επιχειρήσεις αυτοκινήτων, οι οποίες φτιάχνουν ηλεκτρικά σχήματα. Δεν είναι τυχαίο, άλλωστε, το γεγονός ότι εκεί δημιουργήθηκε το πρώτο ηλεκτροκίνητο όχημα της αγοράς. Τα επόμενα χρόνια, αναμένεται η δημιουργία ενός δικτύου σημείων επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων, καθώς και η προώθηση του συστήματος car-sharing, για την εξυπηρέτηση των πολιτών (European Commission, 2012).

Η επιτυχία στην προώθηση και εφαρμογή της βιώσιμης κινητικότητας στην Βιτόρια-Γάστειθ, οφείλεται κυρίως, σε τέσσερις βασικούς παράγοντες:

- i. Στον προσεκτικό και αυστηρό αστικό σχεδιασμό, την καλή οργάνωση και την εφαρμογή μιας πολιτικής μεικτών χρήσεων γης και υψηλής πυκνότητας, η οποία οδήγησε στην αποφυγή των βασικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές, όπως κυκλοφοριακή συμφόρηση, ατμοσφαιρική ρύπανση, μακρινές μετακινήσεις κ.ά. Αξίζει να αναφερθεί, ότι

παρά την πληθυσμιακή αύξηση της τάξεως άνω του 7% που παρουσίασε η πόλη μέχρι το 2000, κατάφερε, να διατηρήσει και να αναπτύξει ένα μικρό, αλλά υψηλής ποιότητας αστικό περιβάλλον, γύρω από μια ζώνη πρασίνου, χωρίς αυτή να επηρεαστεί αρνητικά.

- ii. Στις περιβαλλοντικές πολιτικές που προωθούν την αειφόρο ανάπτυξη και προστατεύουν το πλούσιο οικοσύστημα, με ποικιλία χλωρίδας και πανίδας, που περιβάλλει την πόλη.
- iii. Στο εκσυγχρονισμένο και πολύ καλά οργανωμένο σύστημα δημοσίων μεταφορών, με υποδομές στάθμευσης, διαδρομές πεζών, ασφαλές και λειτουργικό δίκτυο ποδηλάτων, καθώς και με την παροχή κατάλληλων υποδομών για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- iv. Στο υψηλό επίπεδο συμμετοχής των πολιτών και στην ισχυρή τους δέσμευση για προώθηση, διατήρηση και ανάπτυξη της πόλης τους, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Οι πολίτες, είναι η καρδιά της στρατηγικής και η ενεργός συμμετοχή τους σε οργανισμούς και ομάδες συμμετοχής στις διάφορες δραστηριότητες, αποτελεί το κλειδί για την πράσινη ανάπτυξη. Σημαντικό ρόλο διαδραματίζει επίσης και η συμμετοχή και συνεργασία των πολιτών με πολιτικές ομάδες και την βιομηχανία για την επίτευξη του στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης.

Οι παραπάνω παράγοντες, είναι αυτοί που συντέλεσαν στην βράβευση της Βιτόρια-Γκάστειζ, ως «Πράσινη Πρωτεύουσα» και την κατέστησαν παράδειγμα έμπνευσης και για άλλες ευρωπαϊκές πόλεις. Έχοντας συμμετάσχει και σε άλλα Ευρωπαϊκά Προγράμματα (π.χ. Πρωτοβουλία CIVITAS<sup>5</sup>), αποτελεί πρότυπο για πολλές πόλεις με τις οποίες θα πρέπει να μοιραστεί τις πρακτικές που εφάρμοσε, προκειμένου να υπάρξουν και άλλα τέτοια παραδείγματα προόδου στην βιώσιμη ανάπτυξη.

### 3.1.3. ΣΥΝΟΨΗ

Στα παραπάνω παραδείγματα, αναφέρθηκαν δύο ευρωπαϊκές πόλεις, οι οποίες έχουν ξεχωρίσει για την ανάπτυξη που παρουσιάζουν, σύμφωνα με τις αρχές της αειφορίας. Η υιοθέτηση και προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και των εναλλακτικών και

---

<sup>5</sup> Πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, για καθαρές αστικές συγκοινωνίες, που βοηθά τις πόλεις να θέτουν σε δοκιμή ολοκληρωμένα πακέτα πολιτικών και τεχνολογικών μέτρων, που αποσκοπούν σε βιώσιμες, καθαρές και ενεργειακά αποδοτικές αστικές συγκοινωνίες (civitas 2020, 2013).

πιο φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης μέσα στην πόλη, οφείλεται κατά ένα μεγάλο βαθμό, στο καλά οργανωμένο και δομημένο σχέδιο μεταφορών, καθώς και στις πολιτικές που ακολούθησε η εκάστοτε δημοτική αρχή, προκειμένου να επέλθουν τα επιθυμητά αποτελέσματα. Πρόκειται είτε για περιβαλλοντικές πολιτικές, οι οποίες είχαν ως στόχο την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος των πόλεων, είτε για πολιτικές που αφορούσαν τις μεταφορές και είχαν ως απώτερο στόχο τον περιορισμό του ιδιωτικού αυτοκινήτου και την προώθηση πιο βιώσιμων μέσων μεταφοράς, όπως δημόσια μέσα μεταφοράς (π.χ. τραμ, μετρό, λεωφορεία), περπάτημα, ποδήλατο. Η επιτυχία στην εφαρμογή των παραπάνω πολιτικών, οφείλεται κυρίως στην προσφορά κινήτρων και αντικινήτρων στους πολίτες σχετικά με την χρήση του αυτοκινήτου τους.

Πέρα ωστόσο από τις πολιτικές που ακολούθησαν οι δύο πόλεις, όπως προκύπτει και από την ανάλυση που προηγήθηκε, ο παράγοντας που διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στην επιτυχή υιοθέτηση της βιώσιμης κινητικότητας και στις δύο περιπτώσεις, είναι η συμμετοχή των πολιτών. Συγκεκριμένα, η ενεργός συμμετοχή τους, τόσο στις διάφορες δραστηριότητες, όσο και κατά τη διαδικασία λήψης των αποφάσεων, η οργάνωσή τους σε ομάδες προστασίας του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος, η συνεργασία τους με πολιτικές ομάδες και η δέσμευσή τους για προώθηση, διατήρηση και ανάπτυξη της πόλης τους, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, είναι οι λόγοι που αυξάνουν την υπευθυνότητά τους και τους κάνουν να νιώθουν πιο υπολογίσιμο. Η εκάστοτε δημοτική αρχή, τόσο της Φράμπουργκ, όσο και της Βιτόρια-Γκάστειζ, αντιλήφθηκε ότι η επιτυχία στην εφαρμογή των πολιτικών που προωθεί, εξαρτάται στο μεγαλύτερο ποσοστό από τους ίδιους τους πολίτες και το πώς οι ίδιοι θα τις δεχτούν, εφόσον σε αυτούς αναφέρονται. Με το να τους εντάσσει στις διάφορες δραστηριότητες καθώς και στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, οι πολίτες νιώθουν υπολογίσιμοι και είναι έτοιμοι να προασπίσουν το αστικό περιβάλλον στο οποίο ζουν.

## 3.2. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

### *3.2.1. ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ*

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ελληνικής πόλης που υιοθέτησε και προώθησε την μετακίνηση των πεζών στο αστικό της κέντρο, είναι η Λάρισα. Η μελέτη για την πεζοδρόμηση του ιστορικού κέντρου της πόλης, πραγματοποιήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του '80 και βασίστηκε σε μια κυκλοφοριακή μελέτη του ΥΠΕΚΑ (πρώην

ΥΠΕΧΩΔΕ) και σε μια πολεοδομική μελέτη του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου, με αντικείμενο την ανάδειξη των ιστορικών στοιχείων της περιοχής. Οι συγκεκριμένες μελέτες, πρότειναν την ανακατασκευή και πεζοδρόμηση πολυσύχναστων εμπορικών δρόμων του κέντρου της Λάρισας, με βασικό στόχο την βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας τόσο των πεζών, όσο και των οχημάτων και με γενική κατεύθυνση τον περιορισμό της εισόδου των αυτοκινήτων στο κέντρο (Σαπουνάκης, Α., 1997).

Πιο συγκεκριμένα, ο Δήμος προχώρησε στην πεζοδρόμηση δέκα (10) περίπου χιλιομέτρων των δρόμων που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη ροή πεζών, εμπορικών καταστημάτων και άλλων δημόσιων χώρων. Δημιούργησε δηλαδή ένα πλέγμα πεζοδρόμων συνδυασμένο με τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις και τα δίκτυα της πόλης (δίκτυα πρασίνου, πλατείες, σχολεία, άξονες κίνησης, κλπ.), το οποίο συνδέει δύο βασικούς πόλους ανάπτυξης της Λάρισας, την «κουλτούρα» και το «εμπόριο» (Σταθακόπουλος, Π., 2011).

Σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Λάρισας, οι βασικοί άξονες κίνησης των πεζών είναι:

- Ο δι-αστικός άξονας, ο οποίος ενώνει τις βόρειες και τις νότιες συνοικίες με το κέντρο της πόλης (οδοί Ιάσονος, Οικονόμου εξ. Οικονόμων, Ασκληπιού, Ανδρούτσου, Παπαφλέσσα).
- Ο διοικητικός άξονας, ο οποίος ενώνει τις σημαντικότερες διοικητικές υπηρεσίες (οδός Παπαναστασίου).
- Ο άξονας οδού Κούμα, ο οποίος αποτελεί τον εμπορικό άξονα της πόλης.
- Ο άξονας οδού Ρούσβελτ, ο οποίος αποτελεί τον εμπορικο-πολιτιστικό άξονα της πόλης.
- Ο άξονας οδού Βενιζέλου, ο οποίος αποτελεί τον παλιό εμπορικό άξονα της πόλης και συγκεντρώνει ένα σημαντικό σύνολο αρχαιολογικών και ιστορικών μνημείων.
- Ο άξονας οδών Όγλ και Γαριβάλδη, ο οποίος συνδέει τις δύο μεγάλες πλατείες της πόλης.
- Ο άξονας των οδών Κουμουνδούρου, Μ. Αλεξάνδρου και Πατρόκλου, ο οποίος συνδέει τον χώρο στάθμευσης του ΟΥΗΛ με το υπόλοιπο δίκτυο πεζοδρόμων.

Παρά τις αρχικές αντιδράσεις κυρίως από πλευράς των καταστηματαρχών, συνολικά το έργο επέφερε πολλά θετικά αποτελέσματα. Καταρχάς, αποτέλεσε αντικίνητρο για



την χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου και συντέλεσε στη δραστική μείωση της χρήσης του στο κέντρο της πόλης. Αυτό, είχε σαν αποτέλεσμα την σημαντική μείωση των επιπέδων ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης που προκαλούν τα τροχοφόρα και την συνολική, έτσι, αναβάθμιση της εικόνας της πόλης. Με την μείωση των ΙΧ οχημάτων, αναδείχθηκαν οι άξονες του κέντρου και δημιουργήθηκαν χώροι φιλικούς προς τον πεζού, όπως ελεύθεροι χώροι πρασίνου και συνεκτικοί διάδρομοι, γεγονός που συντέλεσε τόσο στην οικονομική αναζωογόνηση όσο και στην κοινωνική ανάπτυξη του κέντρου της Λάρισας. Ειδικότερα, οι πεζόδρομοι Κούμα, Ρούσβελτ και Ερμού, που περιβάλλουν και συνδέουν τις δύο μεγαλύτερες πλατείες της πόλης (Κεντρική πλατεία, πλατεία Ταχυδρομίου), αποτελούν το πιο εμπορικό σύστημα πεζοδρόμων με την μεγαλύτερη ροή πεζών σε καθημερινή βάση.

**Εικόνα 3.5:** Οδός Βενιζέλου



Πηγή: Μανίκας, Γ., 2012

**Εικόνα 3.6:** Οδός Κούμα



Πηγή: Μανίκας, Γ., 2012

Ταυτόχρονα, το σύστημα πεζοδρόμων που έχει δημιουργηθεί στην περιοχή του Φρουρίου, το οποίο βρίσκεται σε άμεση σχέση με τους εμπορικούς πεζόδρομους του κέντρου, αποτελούν ενδιαφέρουσες διαδρομές και προσφέρουν τόσο στους κατοίκους, όσο και στους επισκέπτες, ένα ευχάριστο κλίμα και ένα ήσυχο περιβάλλον, κατά την μετακίνησή τους πεζή, απαλλαγμένη από τον θόρυβο και τον κίνδυνο των οχημάτων (Σαπουνάκης, Α., 1997).

Η πεζοδρόμηση του κέντρου της Λάρισας, πέρα από τα παραπάνω θετικά αποτελέσματα που επέφερε, δημιούργησε και κάποια προβλήματα. Πιο συγκεκριμένα, η αυξανόμενη συγκέντρωση πολλών μονάδων αναψυχής στις πεζοδρομημένες περιοχές, είχε σαν αποτέλεσμα την αύξηση των επιπέδων ηχορρύπανσης, την απομάκρυνση του τοπικού εμπορίου και την σημαντική άνοδο στις τιμές των ακινήτων (Σαπουνάκης, Α., 1997).

### 3.2.2. ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ ΚΡΗΤΗΣ

Το Ηράκλειο της Κρήτης, αποτελεί ένα ακόμα παράδειγμα ελληνικής πόλης που προώθησε τις πεζή μετακινήσεις στο ιστορικό της κέντρο. Ο βασικότερος λόγος που οδήγησε στην τροποποίηση του πολεοδομικού σχεδίου της πόλης και στην δημιουργία ενός νέου κυκλοφοριακού δικτύου το οποίο θα ενισχύει την κίνηση των πεζών, ήταν το έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα που προκαλούσε η αυξημένη χρήση των ιδιωτικών οχημάτων. Πιο συγκεκριμένα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση σε συνδυασμό με τη δυσμενή κίνηση των οχημάτων και την έλλειψη των απαραίτητων χώρων στάθμευσης, δημιουργούσαν ένα περιβάλλον εχθρικό για την κίνηση των πεζών, το οποίο καθιστούσε απαραίτητη την λήψη μέτρων για τον περιορισμό της κίνησης των οχημάτων στο κέντρο της πόλης (Βλαστός, Θ. και άλλοι, 2004).

Η μελέτη για την πεζοδρόμηση του κέντρου του Ηρακλείου, έγινε το 2002 και αποτελεί τμήμα μιας ευρύτερης κυκλοφοριακής μελέτης η οποία προβλέπει την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς. Σκοπός της είναι να δημιουργηθεί ένα ενιαίο δίκτυο πεζοδρόμησης που από τη μία πλευρά θα συνδέει το κέντρο του Ηρακλείου με την παραλιακή οδό, καθώς και με το δυτικό και νότιο τμήμα της εντός των τειχών πόλης και από την άλλη, θα συνδέει τις περιοχές κατοικίας με το εμπορικό και διοικητικό κέντρο, με απώτερο στόχο την μείωση της κίνησης των ιδιωτικών οχημάτων και την ενίσχυση των πεζή μετακινήσεων (Κοκολάκη, Χ., 2007).

Μέχρι το 2002, οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι εμφανίζονταν σε μεμονωμένα τμήματα και δεν συνιστούσαν ένα ενιαίο και οργανωμένο δίκτυο. Πιο συγκεκριμένα, οι εμπορικοί πεζόδρομοι συναντώνται στην πλειοψηφία τους σε στενούς δρόμους στα εσωτερικά των εμπορικών οικοδομικών τετραγώνων, οι πεζόδρομοι αναψυχής ήταν διάσπαρτοι σε όλη την πόλη, ο παραλιακός πεζόδρομος δεν συνδεόταν με τις πεζοδρομήσεις του κέντρου, ενώ δεν υπήρχε ένα ενιαίο δίκτυο σύνδεσης του εμπορικού και διοικητικού κέντρου με τις περιοχές κατοικίας και τους κεντρικούς σταθμούς των μέσων μαζικής μεταφοράς (Δήμος Ηρακλείου, 2012).

Σύμφωνα με την μελέτη που πραγματοποιήθηκε, οι επεμβάσεις αφορούν το τμήμα της Παλιάς πόλης -στην οποία κυριαρχούν οι κατοικίες- και τις περιοχές στις οποίες κυριαρχούν οι εμπορικές χρήσεις και οι χρήσεις αναψυχής. Ειδικότερα, στην Παλιά πόλη πεζοδρομούνται δύο τμήματα. Το πρώτο περιλαμβάνει την οδό Καλοκαιρινού και εκτείνεται από το βορειοδυτικό (Πύλη Δερματά) προς το νοτιοδυτικό τμήμα (Προμαχώνας Μαρτινέγκπ) της εντός των τειχών πόλης, ενώ το δεύτερο ξεκινάει από τα νοτιοδυτικά, διασχίζει κατοικημένη περιοχή και καταλήγει στο ανατολικό τμήμα

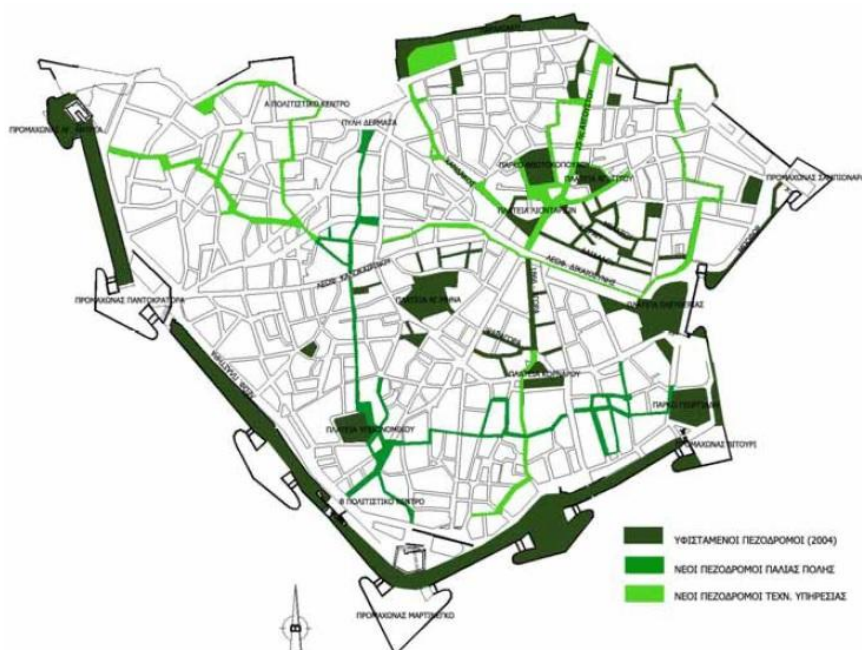
που συνυπάρχουν εμπορικά καταστήματα και κατοικίες. Σχετικά με τις επεμβάσεις που πραγματοποιούνται στις περιοχές με εμπορικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής, εκεί προβλέπεται η πεζοδρόμηση τριών κύριων αρτηριών, με κατεύθυνση από τον παραλιακό δρόμο προς το κέντρο της πόλης (οδός 25 Αυγούστου, οδός Χάνδακος, οδός Ιδομενέως). Ακόμα, προβλέπεται η πεζοδρόμηση δύο δευτερευόντων οδικών αξόνων, που ξεκινούν από τους κεντρικούς πεζόδρομους και κατευθύνονται προς το νότιο και δυτικό τμήμα της πόλης, ενώ διασταυρώνονται και με τις πεζοδρομήσεις της Παλιάς πόλης, δημιουργώντας έτσι, ένα ευρύ δίκτυο (Δήμος Ηρακλείου, 2012).

**Εικόνα 3.7:** Οδός 25<sup>ης</sup> Αυγούστου



Πηγή: Πάσχος, T., 2012

**Εικόνα 3.8:** Δίκτυο πεζόδρομων στο Ηράκλειο Κρήτης



Πηγή: Δήμος Ηρακλείου, 2012

Ειδικότερα, ο σχεδιασμός των εν λόγω πεζόδρομων καθώς και η κατάλληλη διαμόρφωσή τους στο τμήμα της Παλιάς Πόλης του Ηρακλείου, αποσκοπεί στον περιορισμό της κίνησης των αυτοκινήτων μέσα στους στενούς δρόμους της περιοχής, καθώς και στην απαγόρευση της διαμπερής κυκλοφορίας των οχημάτων. Η είσοδος αυτών στο κέντρο της πόλης, θα γίνεται μέσω συλλεκτήριων οδών, ενώ η κίνησή τους σε παράπλευρους δρόμους, θα είναι περιορισμένη. Παράλληλα, πέρα από το βασικό δίκτυο πεζών, η μελέτη προβλέπει και τη δημιουργία ενός δευτερεύοντος δικτύου πεζοδρόμων, το οποίο περιλαμβάνει δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, αμιγείς πεζόδρομους και κύριους πεζόδρομους (Πανταζής, Α., 2007). Πέρα από το δίκτυο κίνησης πεζών, προκειμένου να ενισχυθεί η σημασία των ΜΜΜ, προβλέπεται η λειτουργία δικτύου Τραμ, που θα διέρχεται από τις συλλεκτήριες οδούς, καθώς και η λειτουργία μικρών λεωφορείων που θα διασχίζουν τμήματα των νέων πεζόδρομων.

Η εφαρμογή του δικτύου πεζοδρόμησης, συντέλεσε θετικά στην μείωση των οχημάτων στο κέντρο της πόλης, ενώ παρατηρήθηκε αύξηση της κίνησης των πεζών γενικότερα, με μια μεγαλύτερη συγκέντρωσή τους, σε εμπορικούς πεζόδρομους, καθώς και σε πεζόδρομους με χρήσεις αναψυχής. Αρνητική ίσως υπήρξε η επίδρασή του ως προς το κυκλοφοριακό σχέδιο της, αφού με την πεζοδρόμηση κύριων αρτηριών, η κίνηση των οχημάτων μεταφέρθηκε σε δρόμους μικρού πλάτους, όπου σε συνδυασμό με τα παράπλευρα σταθμευμένα οχήματα, καθίσταται δύσκολη η κίνηση των οχημάτων.

Πέρα από τις παραπάνω παρεμβάσεις, ιδιαίτερη αναφορά αξίζει να γίνει στην ανάπλαση του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου, όπου για πολλά χρόνια παρουσίαζε μια εικόνα υποβάθμισης. Πιο συγκεκριμένα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Πρωτοβουλίας Urban II, το 2004 πραγματοποιήθηκε οργανωμένη παρέμβαση στο παραλιακό μέτωπο της πόλης, με στόχο την αστική αναγέννηση της περιοχής, την φυσική αναβάθμιση του χώρου, καθώς και την οικονομική και κοινωνική του ανασυγκρότηση. Κομβικά στοιχεία της εν λόγω παρέμβασης, αποτελούν η μετατροπή του ανενεργού παραλιακού εργοστασίου της Παλαιάς Ηλεκτρικής σε σύγχρονο μουσείο Φυσικής Ιστορίας, η στέγαση του πολιτιστικού κέντρου στο χώρο της παλιάς λαχαναγοράς και η δημιουργία εκτεταμένων χώρων πρασίνου και αναψυχής οι οποίοι στοχεύουν να καλύψουν τις ελλείψεις δημόσιων χώρων του κέντρου της πόλης. Η εν λόγω ανάπλαση κρίθηκε ως ένα ιδιαίτερα επιτυχημένο παράδειγμα παρέμβασης, με σημαντικότερη συνεισφορά στην αναδιοργάνωση της συνολικής εικόνας της πόλης, αφού της έδωσε τη δυνατότητα να ανοίξει τις πύλες της προς την θάλασσα,

προσφέροντας ταυτόχρονα ένα ποιοτικό περιβάλλον στους πολίτες της (Σαπουνάκης, Α., 2012). Δεν είναι τυχαίο άλλωστε το γεγονός, ότι η ανάπλαση τιμήθηκε με ένα από τα εννέα βραβεία καλύτερων πρακτικών στον διαγωνισμό του Συμβουλίου της Ευρώπης, με θέμα «Αναπλάσεις Ευρωπαϊκών Παράκτιων Πόλεων», στον οποίο συμμετείχαν συνολικά 48 ευρωπαϊκές πόλεις (Μοχιανάκης, Κ., 2012α).

### 3.2.3. ΣΥΝΟΨΗ

Στα παραπάνω παραδείγματα, παρουσιάστηκαν δύο ελληνικές πόλεις οι οποίες έχουν ξεχωρίσει γιατί έχουν καταφέρει έως έναν βαθμό να υιοθετήσουν και να εφαρμόσουν τις αρχές της βιώσιμη κινητικότητας στις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών τους. Λαμβάνοντας υπόψη τη νοοτροπία που έχουν οι έλληνες πολίτες σχετικά με το αυτοκίνητό τους, σε συνδυασμό με τη συνολικότερη ελληνική πραγματικότητα στο θέμα της κυκλοφορίας και ειδικότερα της κυκλοφορίας των πεζών, γίνεται αντιληπτό ότι τόσο η Λάρισα, όσο και το Ηράκλειο Κρήτης, αποτελούν αξιόλογα παραδείγματα για όλες τις άλλες πόλεις της Ελλάδας.

Η επιτυχία και των δύο, έγκειται στο γεγονός ότι πεζοδρομώντας ένα σημαντικό τμήμα του ιστορικού τους κέντρου, κατάφεραν να περιορίσουν σε σημαντικό βαθμό την κίνηση των οχημάτων σε αυτό, αυξάνοντας παράλληλα την κίνηση των πεζών. Ειδικότερα, η πολιτική της πεζοδρόμησης που ακολουθήθηκε από τον εκάστοτε δήμο, αποτέλεσε αντικίνητρο για τη χρήση των οχημάτων, συμβάλλοντας στη δραστική μείωση της χρήσης τους, καθώς και στη σημαντική μείωση των επιπέδων ηχορύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Αποτέλεσμα της εν λόγω πολιτικής, ήταν η αισθητική αναβάθμιση της εικόνας των πόλεων και η προσφορά στους πολίτες ενός περισσότερο ποιοτικού και ασφαλούς για την κίνησή τους αστικού περιβάλλοντος, με λιγότερα οχήματα και περισσότερους ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου.

Σε αντίθεση, βέβαια, με τα παραδείγματα των πόλεων του εξωτερικού που παρουσιάστηκαν παραπάνω, παρατηρείται ότι η εκάστοτε δημοτική αρχή, δεν φρόντισε να δημιουργήσει ένα καλά οργανωμένο σχέδιο μεταφορών και να πραγματοποιήσει μια ολοκληρωμένη κυκλοφοριακή μελέτη, με αποτέλεσμα, τόσο στη Λάρισα, όσο και στο Ηράκλειο μετά από την ολοκλήρωση των πεζοδρομήσεων να δημιουργηθούν προβλήματα συμφόρησης στους γειτονικούς δρόμους στους οποίους μεταφέρθηκε η κυκλοφορία, καθώς επίσης και προβλήματα παράνομης στάθμευσης.

Πέρα από την έλλειψη οργανωμένου σχεδίου μεταφορών, οι αρνητικές αντιδράσεις που υπήρξαν σε αρχικό στάδιο από την πλευρά κυρίως των καταστηματαρχών, αποδεικνύουν ότι η δημοτική αρχή της εκάστοτε πόλης, δεν ενέταξε στις διαδικασίες λήψης των αποφάσεων τους πολίτες, ώστε να νιώθουν υπολογίσιμοι στις αποφάσεις που λαμβάνονται για την πόλη στην οποία ζουν. Στα παραδείγματα των πόλεων του εξωτερικού, φάνηκε ότι η επιτυχία στην εφαρμογή των πολιτικών που προώθησε η κάθε πόλη, εξαρτάται τελικά από τους ίδιους τους πολίτες και τη συμμετοχή τους σε διαδικασίες που τον αφορούν άμεσα.

**Εικόνα 4.1:** Δήμος Πατρέων



Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki>

## **4.Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ**

### **4.1. Η ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ**

Η πόλη της Πάτρας, είναι πρωτεύουσα της Περιφερειακής Ενότητας Αχαΐας, της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και αποτελεί το μεγαλύτερο αστικό κέντρο και λιμένα της Πελοποννήσου. Βρίσκεται 216 χλμ. δυτικά της Αθήνας, στα βόρεια παράλια της Πελοποννήσου, στους πρόποδες του Παναχαϊκού Όρους και βρέχεται από τον Πατραϊκό Κόλπο. Σύμφωνα με το Πρόγραμμα Καλλικράτης

ο Δήμος Πατρέων, ο οποίος αποτελεί τον τρίτο μεγαλύτερο δήμο της χώρας με (μόνιμο) πληθυσμό 213.984 κατοίκους, καταλαμβάνει συνολική έκταση περίπου 334 τ.χλμ. και διαιρείται σε 5 δημοτικές ενότητες: Βραχναϊκών, Μεσσάτιδας, Παραλίας Αχαΐας, Πατρέων και Ρίου, με τη δημοτική ενότητα Πατρέων, που αντιστοιχεί στην κυρίως πόλη, να μετρά 171.484 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2011 (ΕΛΣΤΑΤ, 2013). Το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πάτρας, είναι το τρίτο μεγαλύτερο σε πληθυσμό στην Ελλάδα, μετά από αυτά της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, ενώ η Πάτρα αποτελεί το μεγαλύτερο οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας. Η γεωγραφική της θέση, σε συνδυασμό με το λιμάνι που διαθέτει, την καθιστούν πύλη της Ελλάδας προς τη Δύση, καθώς επίσης και διεθνές εμπορικό κέντρο και κομβικό σημείο για το

εμπόριο και την επικοινωνία της χώρας με την Ιταλία και την Ευρώπη (Δήμος Πατρέων, 2014b).

Το αστικό συγκρότημα της Πάτρας, καταλαμβάνει το πεδινό τμήμα του Δήμου, ενώ μετά τη συνένωση με τους οικισμούς που βρίσκονται στα όρια αυτού, επεκτείνεται και στα ημιορεινά. Μετά από την κατασκευή και λειτουργία της Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, ο αστικός ιστός διαχέεται και εκτός των ορίων του Δήμου, καθώς η παραλιακή ζώνη από τους οικισμούς Αντιρρίου και Ναυπάκτου, αποτελεί επέκταση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της πόλης προς τον Βορά, ενώ νότια επεκτείνεται η οικιστική παραλιακή ζώνη μέχρι την Κάτω Αχαΐα (Δήμος Πατρέων, 2012a).

Όσον αφορά τη μορφή του πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας, γενικό χαρακτηριστικό του, είναι ο αραιός ιστός, ο οποίος σε συνδυασμό με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, δίνει έναν ακαθόριστο χαρακτήρα στην ευρύτερη περιοχή της πόλης. Ο κύριος συμπαγής όγκος του οικισμού, περιλαμβάνει το κέντρο και την παλιά πόλη και αναπτύσσεται ανατολικά (Αβδελίδη, Κ., 2010).

Σχετικά με τις βασικές λειτουργίες που αναπτύσσονται σε αυτό, στην κεντρική περιοχή παρουσιάζονται μικτές χρήσεις, με έμφαση κυρίως στις λιμενικές χρήσεις, οι οποίες καλύπτουν το παραλιακό μέτωπο της πόλης. Πέρα από τις λιμενικές ωστόσο, το κέντρο της Πάτρας συγκεντρώνει και άλλες χρήσεις οι οποίες συνδέονται με την ιστορία και τη φυσιογνωμία της πόλης, όπως εμπορικές, διοικητικές, τουριστικές (ξενοδοχειακές μονάδες, καταστήματα, κλπ.), ειδικότερες χρήσεις (επαγγελματικά εργαστήρια, βιοτεχνίες χαμηλής όχλησης, συνεργεία, αποθήκες χονδρεμπορίου, κλπ.), καθώς και κατοικία. Οι παραγωγικές λειτουργίες από την άλλη πλευρά, αφορούν τις μεταποιητικές κυρίως δραστηριότητες και είναι εγκατεστημένες παράλληλα με την ακτογραμμή και στην ύπαρξη κόμβων διέλευσης στην πόλη με προορισμό ή αφετηρία το λιμάνι, ενώ το χονδρεμπόριο, είναι εγκατεστημένο στην κεντρική περιοχή, αφού το μεγαλύτερο μέρος του αποτελεί μέρος των λιμενικών δραστηριοτήτων. Σε αυτό το τμήμα του ιστού, είναι συγκεντρωμένες και οι κυριότερες εγκαταστάσεις μεταφορικών υποδομών, όπως ο κεντρικός λιμένας με όλες τις εγκαταστάσεις και εξοπλισμό (Τελωνείο, προβλήτες, αποθήκες, Λιμενικό και Πυροσβεστικό σταθμό), τα Υπεραστικά ΚΤΕΛ και οι εγκαταστάσεις του ΟΣΕ. Η κατοικία σαν χρήση, είναι παρούσα στην κεντρική περιοχή της Πάτρας, ενώ αποτελεί την κύρια χρήση των επεκτάσεων του οικιστικού ιστού, με έντονη ανάπτυξη κατοικιών να συντελείται βορειοανατολικά (στην περιοχή της Πανεπιστημιούπολης,

στα Μποζαΐτικα, στον Άγιο Γεώργιο του Ρίου) νότια και ανατολικά στους λόφους (ΓΠΣ Πάτρας, 2009).

Σήμερα η πόλη διαθέτει ένα αρκετά ισχυρό και πυκνοδομημένο κέντρο (παρατηρούνται περιοχές με πληθυσμιακή πυκνότητα μεγαλύτερη των 400 ατόμων ανά εκτάριο), σε αντίθεση με το γεγονός ότι η έκταση που καταλαμβάνει το Σχέδιο Πόλεως σε συνδυασμό με τον πληθυσμό της είναι δυσανάλογα μεγάλη. Το σύστημα δόμησης, με το οποίο οικοδομείται όλος ο πυρήνας, είναι το συνεχές, με κύριο χαρακτηριστικό τον υψηλό συντελεστή δόμησης (κυρίως στο κέντρο, όπου στο παρελθόν ίσχυε ως ανώτατος επιτρεπόμενος Σ.Δ. το 4.9) και τους μικρού πλάτους δρόμους (Παππάς, Β. και Σαρδελιάνος, Δ., 2006).

Όσον αφορά την τοπική της οικονομία, η Πάτρα αποτελεί κέντρο επιχειρηματικότητας, λειτουργιών, υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων όχι μόνο για τη Δυτική Ελλάδα, αλλά και για τα νησιά του Ιονίου, με το λιμάνι να διαδραματίζει σημαντικότατο ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή της πόλης, μέσω των πορθμειακών μεταφορών που πραγματοποιεί. Έτσι συγκεκριμένα στον Πρωτογενή τομέα, η πόλη παρουσιάζει χαμηλή αγροτική δραστηριότητα, με τα κυριότερα αγροτικά που παράγονται στην περιοχή, να είναι ελιές, λαχανοκομικά, ντομάτες, κλπ. Στον Δευτερογενή τομέα η Πάτρα, παρουσιάζει μακρά βιομηχανική παράδοση η οποία κατά τη διάρκεια του 190<sup>ου</sup> αιώνα, ήταν συνδεδεμένη με την καλλιέργεια και εξαγωγή της σταφίδας, ενώ κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου αποτέλεσε ένα από τα πρώτα σε σημασία βιομηχανικά κέντρα. Σήμερα πολλές από τις επιχειρήσεις που διαθέτει, έχουν εξαγωγικό χαρακτήρα προς τις ευρωπαϊκές χώρες, παράγοντας ενδύματα, τρόφιμα, ποτά, εμφιαλωμένα νερά, ελαστικά-πλαστικά, μεταλλικά και μεταλλουργικά προϊόντα, μηχανές, δερμάτινα είδη, προϊόντα κεραμικής, κλπ. Ταυτόχρονα, η ύπαρξη Βιομηχανικής Ζώνης, το Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟΠΑ) για την εγκατάσταση των βιοτεχνιών της περιοχής, το Επιστημονικό Πάρκο, η λειτουργία των Ερευνητικών Τμημάτων του Πανεπιστημίου Πατρών και η ολοκλήρωση των αναπτυξιακών έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη, τονώνουν το επενδυτικό κλίμα, προσφέροντας προοπτικές ανάπτυξης. Σε αυτή την πορεία συντελούν θετικά και οι κατευθύνσεις επενδυτικού ενδιαφέροντος, οι οποίες αφορούν την παραγωγή τυποποιημένων προϊόντων όπως, τυποποίηση φρούτων, παραγωγή κατεψυγμένων ή τυποποιημένων αλιευμάτων, βιολογικών προϊόντων, έτοιμων φαγητών, τυποποίηση ελαιόλαδου, κατασκευή προϊόντων συσκευασίας, κλπ. Τέλος, όσο αφορά τον Τριτογενή τομέα παραγωγής, η Πάτρα αποτελεί έναν από τους



κυριότερους πόλους ανάπτυξης νέων τεχνολογιών και προϊόντων υψηλής τεχνολογίας στην Ελλάδα, λειτουργώντας ταυτόχρονα ως έδρα σημαντικών ερευνητικών οργανισμών. Φορείς και οργανισμοί, όπως το Επιστημονικό Πάρκο, το οποίο αποτελεί θερμοκοιτίδα ανάπτυξης νέων επιχειρήσεων υψηλής τεχνολογίας και επιχειρήσεων έντασης γνώσης και ο Περιφερειακός Πόλος Καινοτομίας Δυτικής Ελλάδας, που στοχεύει στην προώθηση της καινοτομίας στην ευρύτερη περιοχή, δημιουργού ένα ευνοϊκό περιβάλλον για ανάπτυξη επιχειρήσεων, αναδεικνύοντας την Πάτρα σε σημείο αναφοράς για θέματα επιχειρηματικότητας υψηλής τεχνολογίας (Δήμος Πατρέων, 2012c).

## 4.2. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

### *4.2.1. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΒΟΥΛΓΑΡΗ*

Η πολεοδομική ιστορία της Πάτρας, ξεκινάει από το 1829, όταν ο Καποδίστριας στις 29.10.1829, δίνει εντολή στον μηχανικό του γαλλικού στρατού, Σταμάτη Βούλγαρη<sup>6</sup>, να προχωρήσει στη σύνταξη του Σχεδίου Πόλης της Πάτρας. Η μελέτη που ανέλαβε να κάνει ο Βούλγαρης, ήταν η πολεοδομική αναμόρφωση της Άνω πόλης, ωστόσο, πρότεινε και τη δημιουργία ενός εντελώς νέου τμήματος στο δυτικό παραθαλάσσιο χώρο. Αυτή η προσθήκη αποτέλεσε το στοιχείο εκείνο που καθόρισε το Σχέδιο της Πάτρας, ως την πιο ενδιαφέρουσα πολεοδομική σύνθεση της πρώτης περιόδου της ελληνικής πολεοδομίας. Σε αυτό το σημείο, αξίζει να αναφερθεί ότι η Πάτρα ήταν η πρώτη πόλη του σύγχρονου ελληνικού κράτους που απέκτησε πολεοδομικό σχέδιο (Μπακουνάκης, Ν., 1995)

Ως προς τη μεθοδολογία του σχεδιασμού της πόλης, ο Βούλγαρης εφάρμοσε τον ορθογωνικό τύπο στο ρυμοτομικό πλέγμα της πόλης. Ειδικότερα, το σχέδιο χωρίστηκε σε δύο ενότητες, στο σχέδιο της Άνω και το σχέδιο της Κάτω πόλης, με διαφορετική διάταξη των ορθογωνίων. Στην Άνω πόλη, έγινε προσπάθεια προσαρμογής του σχεδίου στα δεδομένα του χώρου, ώστε να συμπίπτει απόλυτα με τον προσανατολισμό του παλιού οικισμού, σχεδιάστηκαν σημαντικοί οδικοί άξονες που διατρέχουν την πόλη περνώντας από σημαντικά σημεία αναφοράς της επάνω πόλης, όπως την πλατεία Ομονοίας και την εκκλησία του Παντοκράτορα, ενώ βασικό

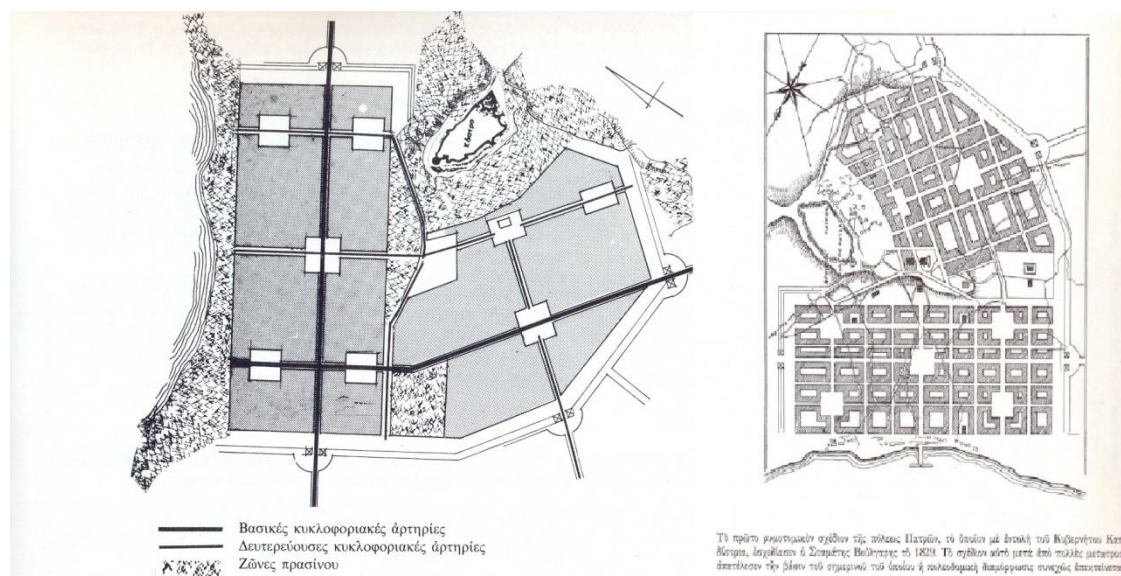
---

<sup>6</sup> Γεννήθηκε στην Κέρκυρα το 1774, ήταν στρατιωτικός, γεωμέτρης, ζωγράφος και μη εκπαιδευμένος πολεοδόμος, στον οποίο ανατέθηκε η σύνταξη των πολεοδομικών σχεδίων του Ναυπλίου, της Τρίπολης και του Άργους, με κορυφαία πολεοδομική δουλειά τον σχεδιασμό της Πάτρας (<http://el.wikipedia.org/>).

στοιχείο το οποίο το Σχέδιο προσπαθεί να προστατεύσει και να αναδείξει, είναι το Φρούριο. Η Κάτω πόλη, από την άλλη πλευρά, ήταν ένα εντελώς νέο τμήμα που σχεδίασε ο Βούλγαρης, προς το παραθαλάσσιο μέτωπο, το οποίο προσπάθησε να το οργανώσει όπως έκανε και στην Άνω πόλη (Μπακουνάκης, Ν., 1995).

Και τα δύο τμήματα, παρουσίασαν την ίδια πολεοδομική οργάνωση, αποτελούμενη από έναν αυστηρά ορθογωνικό κάναβο και συμμετρικά τοποθετημένες πλατείες, οι οποίες διασχίζονται όλες από πρωτεύουσες ή δευτερεύουσες αρτηρίες, ενώ η γωνία με την οποία τέμνονται (περίπου 70°), όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα, αγκαλιάζει το Φρούριο, αναδεικνύοντάς το ως ένα σημαντικό πολεοδομικό στοιχείο, ενσωματωμένο στον οργανισμό της πόλης. Όσον αφορά την παραλιακή ζώνη, ο Βούλγαρης πρότεινε τη δημιουργία μιας ζώνης περιπάτου, ώστε να αναδεικνύεται το παραλιακό μέτωπο της Πάτρας (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, Χ., 1991) .

**Εικόνα 4.2:** Το Σχέδιο Πόλης της Πάτρας από τον Βούλγαρη



Πηγή: Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, Χ., 1991

Χαρακτηριστικό του σχεδίου, είναι ότι ο Βούλγαρης θεωρώντας ως πολεοδομική μονάδα το οικοδομικό τετράγωνο και όχι τη μεμονωμένη ιδιοκτησία, δεν αρκέστηκε στη χάραξη των εξωτερικών οικοδομικών γραμμών, αλλά συγχρόνως χάραξε και τις εσωτερικές γραμμές κάθε τετραγώνου, οριοθετώντας έτσι τον ακάλυπτο χώρο. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι τόσο η έννοια του οικοδομικού τετραγώνου, όσο και της οργανωμένης δόμησης ή η δόμηση κατά το σύστημα του ενεργού οικοδομικού τετραγώνου που πρότεινε, είναι έννοιες που εισήχθησαν στην ελληνική νομοθεσία

150 περίπου χρόνια αργότερα<sup>7</sup>, γεγονός που αποδεικνύει ότι ο Σταμάτης Βούλγαρης έθεσε τις βάσεις της πολεοδομίας στη νεότερη Ελλάδα (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, Χ., 1991).

#### 4.2.2. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΠΟΛΗΣ ΑΠΟ ΤΟ 1858 ΜΕΧΡΙ ΣΗΜΕΡΑ

Το Σχέδιο Βούλγαρη, αποτελεί μεν τη βάση του σημερινού πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας, διαφέρει ωστόσο κατά πολύ από το σημερινό, αφού οι επεμβάσεις και οι τροποποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά καιρούς, αλλοίωσαν εντελώς τις βασικές του αρχές. Ειδικότερα η βασική ιδέα σχετικά με την ανάδειξη του Φρουρίου και της παραλίας απαλήφθηκε, οι πλατείες και οι ζώνες πρασίνου μειώθηκαν σημαντικά, η οργανωμένη δόμηση των οικοδομικών τετραγώνων καταργήθηκε, με αποτέλεσμα τη διάσπαση των αρχικών Ο.Τ. σε μικρότερα, ενώ καταργήθηκαν επίσης και οι στοές. Όλες αυτές οι αλλαγές οδήγησαν στην τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου της πόλης το 1858, το οποίο τελικά και εφαρμόστηκε, παραμένοντας μέχρι και σήμερα στην αρχική του μορφή και αποτελώντας τον πυρήνα του σημερινού πολεοδομικού συγκροτήματος της Πάτρας (Συλλογικός Τόμος, 2005).

**Πίνακας 4.1:** Έκταση της Πάτρας

	Άνω πόλη	Κάτω πόλη	Σύνολο
<b>Σχέδιο Βούλγαρη</b>	317,7 μ2	404,8 μ2	722,5 μ2
<b>Σχέδιο 1858</b>	254,4 μ2	390,0 μ2	644,4 μ2

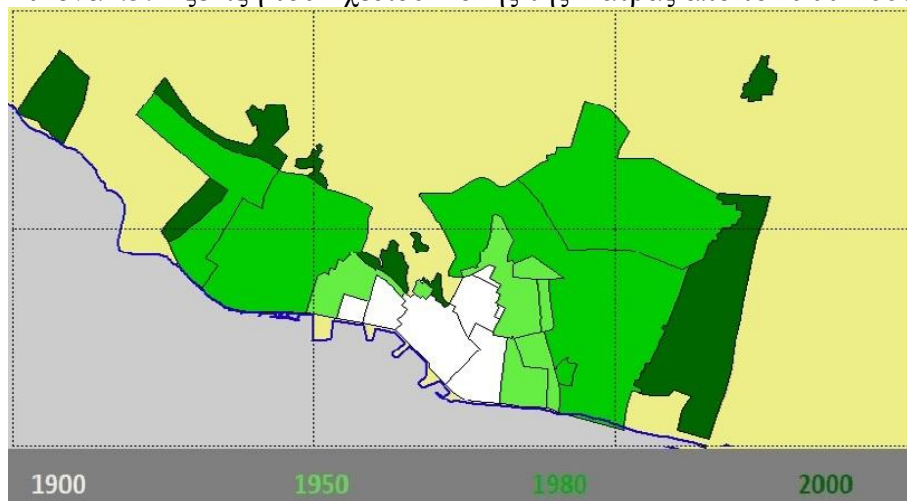
Πηγή: Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, Χ., (1991), *Ιδία επεξεργασία*

Από το 1858 μέχρι και το 1929, το σχέδιο επεκτάθηκε 12 φορές. Ειδικότερα, το 1929 ολοκληρώθηκε το Παλιό Σχέδιο της Πάτρας, η έκταση του οποίου κάλυπτε τα 4.000 στρέμ. και παρέμεινε έτσι μέχρι το 1971. Στα 42 αυτά χρόνια που μεσολάβησαν, οι οικιστικές ανάγκες μεταβλήθηκαν αισθητά. Η παρεμβολή του πολέμου, οι έκτακτες συνθήκες εισροής πληθυσμού που δημιούργησαν νέες συνοικίες (Κρητικά, Προσφυγικά), οι νέες συνθήκες ζωής και κυρίως οι νέες συνθήκες οικοδόμησης, δημιούργησαν νέες προοπτικές εξελίξεων, αυξάνοντας τους συντελεστές δόμησης και τη μαζική ανέγερση πολυκατοικιών. Έτσι, σύμφωνα με την απογραφή του 1971, η Πάτρα είχε 111.607 κατοίκους, σχεδόν τους διπλάσιους από αυτούς του 1929

<sup>7</sup> Μέσω του ΓΟΚ 1985, αρ.13

(61.278). Οι τμηματικές επεκτάσεις του σχεδίου συνεχίζονταν με γρήγορους ρυθμούς κάθε χρόνο, δημιουργώντας προβλήματα, αυξάνοντας την άναρχη και εκτός σχεδίου δόμηση. Μέσα σε 9 χρόνια (1971-1979), η έκταση του σχεδίου αυξήθηκε κατά 330%, ενώ ο πληθυσμός στο ίδιο διάστημα, παρουσίασε μια αύξηση της τάξεως μόλις του 20,8% (Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, Χ., 1991)

**Εικόνα4.3:** Εξέλιξη του Σχεδίου Πόλης της Πάτρας από το 1900-2000



Πηγή: Παππάς, Β., 2006

Στην αποτύπωση της πόλης το 1975, η δομημένη περιοχή της Πάτρας, εμφανίζει τα εξής: α) μια εκτεταμένη οικιστική ανάπτυξη κατά μήκος της βόρειας παραλιακής ζώνης που αντιπροσωπεύει περίπου το 53% της συνολικής επέκτασης, β) μια σημαντική οικιστική ανάπτυξη στη νότια περιοχή, η οποία αντιπροσωπεύει περίπου το 28% της συνολική επέκτασης, γ) διαμορφώνεται μια ζώνη οικιστικής επέκτασης στα ανατολικά του πολεοδομικού συγκροτήματος, μεγέθους περίπου 16%, με ανάπτυξη προς την ενδοχώρα. Παρά την υπέρμετρη επέκταση του σχεδίου της πόλης, όπως αναφέρει και η Ομάδα Ερευνών-τεκμηρίωσης Πολεοδομικού Σχεδιασμού Περιφερειακής Ανάπτυξης (1986), στην πραγματικότητα πρόκειται για έναν «χαλαρό ιστό που διαμορφώνει μια άμορφη οικιστική περιοχή».

Η τελευταία περίοδος που περιλαμβάνει τις δεκαετίες 1980 και 1990, συνδέεται με την εκπόνηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου.

### 4.3. ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

#### *4.3.1. ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ*

Η Πάτρα, όντας ένα από τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Ελλάδας, αντιμετωπίζει πολλά και σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα, τα οποία έως ένα βαθμό οφείλονται στη δομή και λειτουργία του οδικού δικτύου της πόλης. Εξετάζοντας το οδικό δίκτυο της Πάτρας, αυτό παρουσιάζει σε γενικές γραμμές ακτινική μορφή, με εξαίρεση την περιοχή της παλιάς πόλης, η οποία έχει διαμορφωθεί σύμφωνα με τη λογική του υποδάμειου συστήματος. Ειδικότερα, όσον αφορά το πρωτεύον οδικό δίκτυο, αυτό σχηματίζει δύο άξονες, τον άξονα Αθηνών-Πύργου (B-N), ο οποίος συνδέει τους αμφίδρομους Νέα Εθνική Οδός Αθηνών-Πατρών – Κανελλοπούλου και Ακτής Δυμαίων με το κέντρο της Πάτρας και τον άξονα Πάτρας-Καλαβρύτων (A-Δ), ο οποίος περιλαμβάνει τους αμφίδρομους Δημ. Γούναρη-Καλαβρύτων-Πατρών Κλάους και Ακρωτηρίου. Οι βασικές δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες από την άλλη πλευρά, είναι: η οδός Πανεπιστημίου, η οποία συνδέει την πόλη με το Πανεπιστήμιο, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, το Ρίο, την Παλιά Εθνική Οδό Κορίνθου-Πατρών και την ΕΠΠ, λειτουργώντας συμπληρωματικά με τη ΝΕΟ, οι οδοί Νοταρά/Ελληνοσ Στρατιώτου και Ηρώων Πολυτεχνείου, που συνδέουν τις βόρειες γειτονιές με το κέντρο της πόλης και οι οδοί Αγίου Νικολάου, Παλαιών Πατρών Γερμανού, 12<sup>ο</sup> και 6<sup>ο</sup> Συντάγματος, οι οποίες συνδέουν το κέντρο με τις ανατολικές περιοχές της πόλης και την ΕΠΠ (ΓΠΣ Πατρέων, 2009).

Με βάση τη λειτουργική ιεράρχηση του κύριου οδικού δικτύου, παρατηρείται σαφής διάκριση μεταξύ του δικτύου της Παλιάς πόλης, που εξελίχθηκε βάσει των πρώτων ρυμοτομικών σχεδίων και του δικτύου της περιοχής που διαμορφώθηκε μεταγενέστερα, χωρίς πολεοδομικό σχεδιασμό και συγκεκριμένη λογική στην ανάπτυξή του. Ειδικότερα, το οδικό δίκτυο της Παλιάς πόλης, που οριοθετείται από τις οδούς Φαβιέρου προς τον βορρά, Βορείου Ηπείρου προς το νότο και 3<sup>ο</sup> Ορειβατικού ανατολικά, διαμορφώθηκε σύμφωνα με τη λογική του υποδάμειου συστήματος σε αντίθεση με την υπόλοιπη αστική περιοχή, η οποία παρουσιάζει ακτινικής μορφής οδικό δίκτυο. Οι ακτινικές αυτές αρτηρίες εξασφαλίζουν σχετικά ικανοποιητική σύνδεση των επιμέρους περιοχών με το κέντρο, ενώ ελλιπής παρουσιάζεται η σύνδεση όσον αφορά τις νότιες και ανατολικές περιοχές (ΓΠΣ Πατρέων, 2009).

Το δίκτυο της κεντρικής εμπορικής περιοχής, από την άλλη πλευρά, που οριοθετείται από τις οδούς Καρόλου, Καραϊσκάκη, Παπαφλέσσα και Όθωνος/Αμαλίας, χαρακτηρίζεται από απλή μορφή, παρουσιάζοντας όμως μεγάλη πυκνότητα και λειτουργία κυρίως σε ζεύγη μονοδρόμων, με το ποσοστό των μονοδρομήσεων να φτάνει το 90%. Ταυτόχρονα, παρουσιάζει έντονα φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης, ιδίως κατά τις ώρες αιχμής, τα οποία οφείλονται στην εκτεταμένη παρόδια καθώς και στην παράνομη στάθμευση. Ένας ακόμα παράγοντας που συντελεί στην αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης είναι και η έλλειψη χώρων στάθμευσης εκτός οδού. Ειδικότερα, το κέντρο της Πάτρας παρουσιάζει μεγάλο πρόβλημα με το θέμα των χώρων στάθμευσης, το οποίο οφείλεται αφενός μεν στην κατακόρυφη αύξηση του αριθμού των οχημάτων και της ζήτησης των μετακινήσεων από και προς το κέντρο, αφ' ετέρου δε στην εφαρμογή του Προεδρικού Διατάγματος περί Ιστορικού Κέντρου της Πάτρας, το οποίο ετέθη σε εφαρμογή το 1996 και απαγορεύει την κατασκευή και λειτουργία στεγασμένων και ελεύθερων χώρων στάθμευσης σε αυτό. Η συγκεκριμένη απόφαση αν και έχει συγκεντρώσει την αντίθεση όλων των Δημοτικών Συμβουλίων από την θέσπισή της μέχρι και σήμερα, δεν φαίνεται να είναι δυνατή η άρση της. Πρόβλημα τέλος, αποτελεί και η υψηλή κυκλοφορία των αστικών λεωφορείων σε λίγους βασικούς οδικούς άξονες του κέντρου (Κορίνθου, Μαιζώνος, Αγίου Ανδρέου, Ερμού, Όθωνος/Αμαλίας), επιβαρύνοντάς τους ακόμα περισσότερο (ΓΠΣ Πατρέων, 2009).

Στο οδικό δίκτυο της πόλης, μεγάλη είναι και η συνεισφορά σημαντικών έργων υποδομής, τα οποία είτε έχουν κατασκευαστεί και λειτουργούν (Ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου, Ευρεία Παράκαμψη Πάτρας [ΕΕΠ], οδός Κανελλοπούλου), είτε βρίσκονται υπό κατασκευή (Μικρή Περιμετρική, αρτηρίες Διακονιάρη και Γλαύκου). Τα έργα αυτά αποτέλεσαν προτάσεις του πρώτου Ρυθμιστικού Σχεδίου της πόλης (1967), ενώ συνεχίζουν να περιλαμβάνονται ως προτάσεις τόσο στο ΓΠΣ του 1985, όσο και στο αναθεωρημένο ΓΠΣ του 2009 και φαίνεται να έχουν συντελέσει θετικά στην βελτίωση της κυκλοφορίας ειδικά στο κέντρο της πόλης. Ειδικότερα, η λειτουργία τόσο της ΕΕΠ, όσο και της Μικρής Περιμετρικής, έχουν συντελέσει στην αποσυμφόρηση του δικτύου της κεντρικής περιοχής, καθώς και στην ελαχιστοποίηση της επιβάρυνσής του από τις διερχόμενες υπεραστικές μετακινήσεις (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και Δήμος Πατρέων, 2011).

#### 4.3.2. ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΑΖΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το υφιστάμενο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών εξυπηρετείται κυρίως από λεωφορεία και καλύπτει την ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή της Πάτρας, δηλαδή το σύνολο των Καποδιστριακών Δήμων Πατρέων, Μεσσήνιας και Παραλίας, καθώς και το μεγαλύτερο μέρος των οικισμών που ανήκουν στους Δήμους Ρίου και Βραχναϊκών. Αποτελείται από 15 λεωφορειακές γραμμές συνολικού μήκους 490 χλμ., εκ των οποίων 3 εξυπηρετούν τη μεταφορά χρηστών Ι.Χ. από δημοτικούς χώρους στάθμευσης, 3 αφορούν κυκλικές διαδρομές με μικρά λεωφορεία (mini bus), ενώ από τις υπόλοιπες 9 γραμμές, οι περισσότερες πραγματοποιούν παραλλαγές στις διαδρομές τους, προκειμένου να εξυπηρετούν περισσότερες από μια περιοχές. Επιπλέον αυτών των γραμμών του αστικού Κ.Τ.Ε.Λ., λειτουργεί από το Πανεπιστήμιο Πατρών και μια γραμμή αποκλειστικά για τη μεταφορά των φοιτητών από τις κεντρικές περιοχές προς το Πανεπιστήμιο, η οποία είναι μισθωμένη από ανεξάρτητο πάροχο (ΤΡΑΜ Α.Ε. 2009).

Σε αστικό επίπεδο ωστόσο, η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση κρίνεται –κατά γενική διαπίστωση- χαμηλού επιπέδου και η ελκυστικότητα έτσι των αστικών λεωφορείων ως συγκοινωνιακά μέσα είναι περιορισμένη. Αυτό οφείλεται κυρίως στο ξεπερασμένο δίκτυο των γραμμών, το οποίο δεν ακολούθησε την εξέλιξη του αστικού συγκροτήματος και παραμένει το ίδιο εδώ και πολλά χρόνια, στα ογκώδη δυσκίνητα οχήματα, στις πολύ αραιές διαδρομές, στις ελλείψεις υποδομές στάσεων, στις καθυστερήσεις των δρομολογίων, κλπ. Το αποτέλεσμα αυτής της κατάστασης, αντικατοπτρίζονται στην εξέλιξη της επιβατικής κίνησης. Ειδικότερα σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε από τα ΚΤΕΛ Αστικής Περιοχής Πατρών, σχετικά με τα εκδοθέντα εισιτήρια από το 1978 μέχρι και το 2008 και με τα διανυθέντα χιλιόμετρα από το 1999 μέχρι και το 2008, παρατηρήθηκε μια γενική πτώση. Όπως φαίνεται και από το παρακάτω διάγραμμα, η επιβατική κίνηση παρουσίασε κατακόρυφη πτώση της τάξεως περίπου του 60% κατά τη δεκαετία 1978-1988, γεγονός που οφείλεται στη μεγάλη αύξηση της ιδιοκτησίας ΙΧ στην Ελλάδα εκείνη την περίοδο. Στη συνέχεια, από το 1989 μέχρι και το 1991, υπήρξε μια μικρή αύξηση της επιβατικής κίνησης, ενώ κατά τη δεκαετία 1991-2001, υπήρξε σταθεροποίηση των εισιτηρίων στα 15 εκατομμύρια περίπου ετησίως. Από το 2001 παρατηρείται σταθερή μείωση της επιβατικής κίνησης, με τα εισιτήρια το 2008 να μειώνονται στα 11.5 περίπου εκατομμύρια (ΤΡΑΜ Α.Ε., 2009).

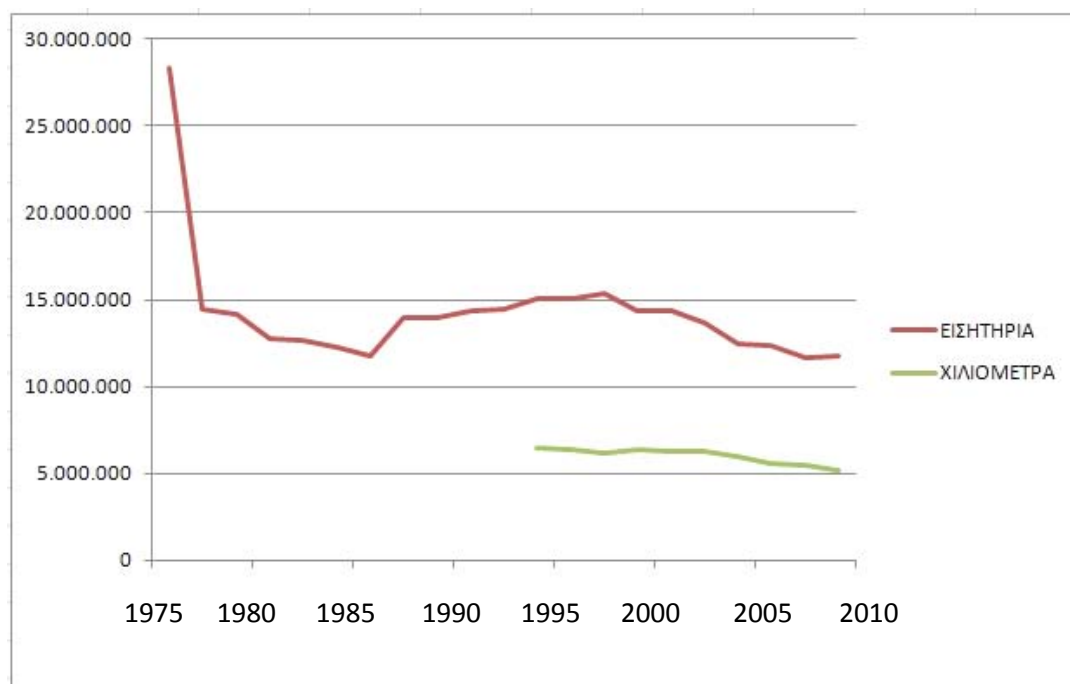
**Πίνακας 4.2:** Εκδοθέντα εισιτήρια και διανυθέντα χιλιόμετρα από τα ΚΤΕΛ Αστικής Περιοχής Πατρών

ΕΤΟΣ	ΕΙΣΗΤΗΡΙΑ	ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ
1978	28.311.000	
1983	14.404.000	
1984	14.146.000	
1985	12.769.000	
1986	12.642.000	
1987	12.252.000	
1988	11.741.000	
1989	13.932.000	
1990	13.975.000	
1991	14.400.000	
1992	14.468.000	
1999	15.064.755	6.492.731
2000	15.079.870	6.371.732
2001	15.372.218	6.189.184
2002	14.390.110	6.361.573
2003	14.396.334	6.316.024
2004	13.667.845	6.221.469
2005	12.454.676	5.996.389
2006	12.315.234	5.611.720
2007	11.611.626	5.417.624
2008	11.753.945	5.153.139

Πηγή: ΤΡΑΜ Α.Ε., 2009



**Γράφημα 4.1:** Εξέλιξη Μεταφορικού Έργου Αστικών ΚΤΕΛ Πάτρας



Πηγή: TPAM A.E., 2009

Υπό αυτές τις συνθήκες λειτουργία τους, είναι λογικό τα αστικά λεωφορεία να μην αποτελούν εναλλακτικό και αποτελεσματικότερο μέσο μετακίνησης από το αυτοκίνητο και έτσι να μην συνβάλουν στην προσπάθεια προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας του κέντρου της Πάτρας.

Εκτός όμως από τα αστικά λεωφορεία, οι δημόσιες μαζικές μετακινήσεις πραγματοποιούνται πλέον και με τον προαστικό σιδηρόδρομο Πάτρας-Ρίου. Ειδικότερα, από τον Ιούλιο του 2010, ξεκίνησε να λειτουργεί και ο προαστικός της Πάτρας, με αρχικό στόχο να λειτουργεί ως προαστικός με αραιές στάσεις και δυνατότητα γρήγορης σύνδεσης της πόλης με το Ρίο, που αποτελεί το βασικότερο προάστιό της. Η υποστήριξη της νέα αυτής συγκοινωνιακής υπηρεσίας ήταν τόσο θερμή από κατοίκους αλλά και φορείς (π.χ. εμπορικός σύλλογος), που από την έναρξη της λειτουργίας της, διατυπώθηκαν αιτήματα για επέκταση της γραμμής και σε άλλους προαστικούς οικισμούς της Πάτρας, καθώς και για τη δημιουργία ενδιάμεσων στάσεων. Στην επιτυχία αυτού του εγχειρήματος, συνέβαλε το έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα, ειδικά κατά τις ώρες αιχμής, οι κακής ποιότητας υπηρεσίες των άλλων δημόσιων μέσων μεταφοράς (αστικά λεωφορεία), η υψηλή τιμή των καυσίμων, αλλά και η συνειδητή, από πολλούς πολίτες, επιλογή να χρησιμοποιήσουν φιλικότερα προς το περιβάλλον μέσα μετακίνησης. Υπήρξε τόσο ραγδαία η εξέλιξή

του, που ένα χρόνο μετά την έναρξη λειτουργίας του, μετρήσεις έδειξαν ότι οι επιβάτες που μετακινήθηκαν με αυτόν ξεπέρασαν το ένα εκατομμύριο, ενώ στα ίδια υψηλά επίπεδα καταγράφηκε και η κίνηση το 2012, με τους επιβάτους να φθάνουν μηνιαίως τους 80.000 περίπου (Παλάζης, X., 2013).

Ο προαστικός, έχει απορροφήσει ένα μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων από και προς το κέντρο της πόλης, οι οποίες τα τελευταία χρόνια πολλαπλασιάζονται εξαιτίας της προαστικοποίησης, συμβάλλοντας σε σημαντικό βαθμό στην ανακούφιση του κυκλοφοριακού προβλήματος που αντιμετωπίζει η πόλη. Οι νέες στάσεις που δημιουργούνται συσπειρώνουν όλο και περισσότερους κατοίκους γύρω από αυτό το μέσο σταθερής τροχιάς, ενώ με τη δημιουργία στάσης στο Πανεπιστήμιο η χρήση του προαστικού πλέον απέκτησε μεγάλη αξία και για τους φοιτητές, που αποτελούν σημαντικό ποσοστό των κατοίκων της Πάτρας Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και Δήμος Πατρέων, 2011).

Η Βόρεια γραμμή του Προαστικού (βλ. χάρτη 4.1- μπλε γραμμή), εξυπηρετεί ημερισίως περίπου 5000 άτομα και φτάνει μέχρι τον Ψαθόπυργο. Η σχεδιαζόμενη Νότια Γραμμή, η οποία αποτελεί προέκταση της Βόρειας και αναμένεται να υλοποιηθεί στα επόμενα χρόνια (βλ. χάρτη 4.1- κόκκινη γραμμή), θα εξυπηρετεί τη Νότια περιοχή της Πάτρας, περιλαμβάνοντας το Νέο Λιμάνι, την Βιομηχανική Περιοχή και φτάνοντας μέχρι το αεροδρόμιο του Αράξου (Παλάζης, X., 2013).

Προκύπτει επομένως, ότι ο προαστικός λειτουργεί ως μοχλός ανάπτυξης για την Πάτρα, προσελκύοντας χρήσεις αναψυχής και κατοικίας στις στάσεις του, ενώ το βασικότερο πλεονέκτημά του, είναι ότι συμβάλει στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

**Εικόνα 4.4:** Χάρτης Προαστικού Πάτρας



Πηγή: <http://www.trainose.gr/proorismoi/proastiakos-patras>

**Χάρτης 4.1:** Υφιστάμενη και προτεινόμενες γραμμές Προαστικού Πάτρας



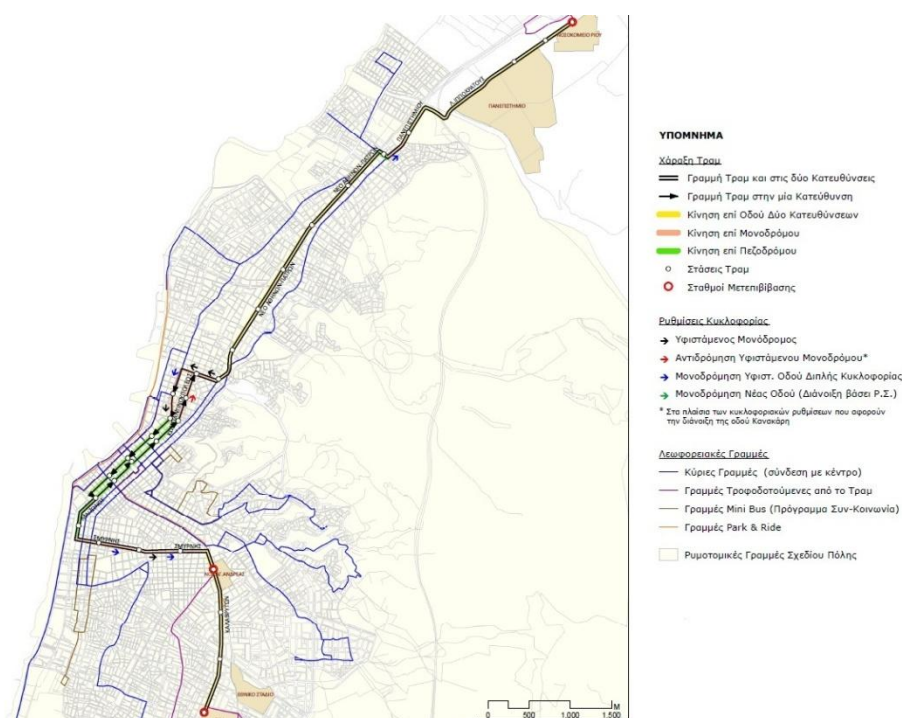
Πηγή: [http://mixanodigoiose.blogspot.gr/2013/10/blog-post\\_2671.html](http://mixanodigoiose.blogspot.gr/2013/10/blog-post_2671.html)

Τέλος, στα πλαίσια προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας και αναβάθμισης των παρεχόμενων συγκοινωνιακών υπηρεσιών στην Πάτρα, το 2009 το Υπουργείο Μεταφορών, ο ΟΑΣΑ και η TRAM A.E., σε συνεργασία με την Τοπική Αυτοδιοίκηση της Πάτρας, προκήρυξε την «Μελέτη Σκοπιμότητας για την Εξυπηρέτηση της Πόλης της Πάτρας με TRAM», προκειμένου να μελετηθεί η δυνατότητα εξυπηρέτησης της πόλης με τραμ. Συγκεκριμένα, προβλέπει τη

δημιουργία αρχικά μιας γραμμής που θα έχει συνολικό μήκος 18 χλμ. και θα συνδέει το Πανεπιστήμιο με το κέντρο της πόλης και το ΤΕΙ (TRAM A.E., 2009).

Η μελέτη σκοπιμότητας για την βιωσιμότητα του Τραμ, ολοκληρώθηκε το 2010 και ενώ τα αποτελέσματά της έδειξαν ότι πρόκειται για ένα έργο που θα δώσει πνοή στο κυκλοφοριακό πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη, συντελώντας ταυτόχρονα στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, δεν εφαρμόστηκε ποτέ. Μετά τα αποτελέσματα της μελέτης, η υπόθεση έγινε άφαντη και δεν υπήρξε καμία αναφορά ούτε από τον Δήμο Πατρέων, ούτε από το Υπουργείο Υποδομών. Ένας βασικός λόγος που πάγωσε το έργο είναι η οικονομική συγκυρία που βιώνει όλη η χώρα, ωστόσο με τη μελέτη να είναι ολοκληρωμένη, μπορεί να υπάρξει συνέχεια στην πορεία ολοκλήρωσης του Τραμ, ενός έργου που η Πάτρα έχει ανάγκη προκειμένου να οργανώσει εκ νέου τις κακές αστικές συγκοινωνίες που διαθέτει (<http://www.ypodomes.com/>, 2011).

**Εικόνα 4.5:** Προτεινόμενο δίκτυο Τραμ



Πηγή: TRAM A.E., 2009

#### 4.3.3. ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

Η διαχείριση της στάθμευσης, αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της ολοκληρωμένης συγκοινωνιακής πολιτικής μιας πόλης, επηρεάζοντας άμεσα την κυκλοφορία και κατ' επέκταση τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων της. Καθοριστικοί παράγοντες για

τις απαιτήσεις στάθμευσης, είναι οι χρήσεις γης και το ποσοστό χρήσης του αυτοκινήτου. Με το μεγαλύτερο ίσως ποσοστό των επαγγελματικών δραστηριοτήτων (εμπόριο και υπηρεσίες) να είναι συγκεντρωμένες στο κέντρο της Πάτρας, κρίνεται απαραίτητη η χωροθέτηση θέσεων στάθμευσης που να ικανοποιούν τις ανάγκες τόσο των εργαζομένων-επισκεπτών, όσο και των κατοίκων του κέντρου.

Προς την ικανοποίηση αυτού του σκοπού, ο Δήμος εφάρμοσε από τον Οκτώβριο του 2007, ένα Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ) στην περιοχή του κέντρου, που περικλείεται από τις οδούς Ζαΐμη (έως Αγίου Ανδρέου)- Όθωνος Αμαλίας (έως Τριών Ναυάρχων), Αγίου Ανδρέου (από Τριών Ναυάρχων), Τσαμαδού (από Αγίου Ανδρέου)-Καραϊσκάκη, με παρκόμετρα. Η ελεγχόμενη αυτή περιοχή περιλαμβάνει δύο ζώνες:

- Την πορτοκαλί, με δυνατότητα στάθμευση 2 ωρών (χωρίς δυνατότητα παράτασης)
- Την πράσινη, με δυνατότητα στάθμευσης χωρίς χρονικό όριο

Η χωρητικότητα του συστήματος είναι 1469 θέσεις επιβατικών οχημάτων, ενώ περιλαμβάνει και θέσεις στάθμευσης δικύκλων, θέσεις που έχουν παραχωρηθεί σε υπηρεσίες, ΑμΕΑ, ξενοδοχεία, τράπεζες, κλπ., θέσεις φορτοεκφόρτωσης και θέσεις για την τροφοδοσία των καταστημάτων. Στους μόνιμους κατοίκους, έχουν χορηγηθεί από τον Δήμο κάρτες ελεύθερης στάθμευσης σε όλη την περιοχή (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και Δήμος Πατρέων, 2011).

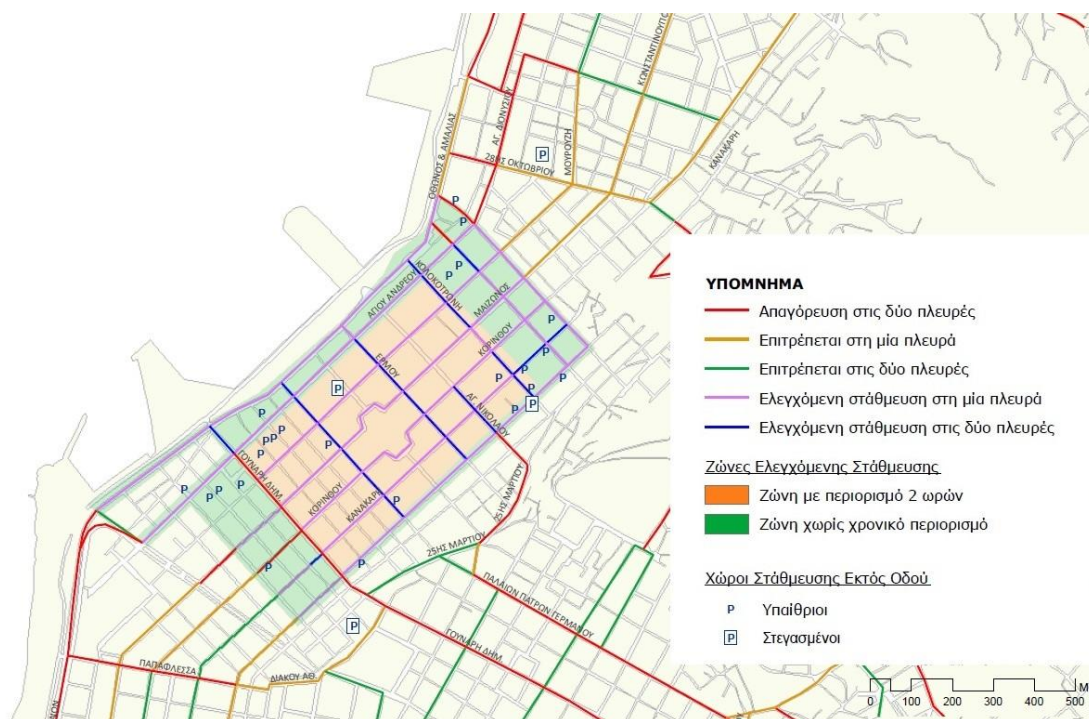
Την αρχική περίοδο λειτουργίας του, το ΣΕΣ αποτέλεσε το βασικό μέτρο για την επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Πάτρας και εφαρμόστηκε με επιτυχία, εξαιτίας της αυστηρής επιτήρησης, της ενημέρωσης και του συστηματικού ελέγχου της συμπεριφοράς των οδηγών. Η αξιολόγηση όμως που πραγματοποιήθηκε ένα χρόνο αργότερα, έδειξε ότι τα αποτελέσματα δεν ήταν το ίδιο ενθαρρυντικά ως προς τη συστηματικότητα και τη συνέπεια του ελέγχου, σε σχέση με την αρχική περίοδο. Συγκεκριμένα, ο μέσος Δείκτης Συμμόρφωσης στο σύνολο της περιοχής εφαρμογής του ΣΕΣ κατά το 2008, ήταν 25,8% (30,4% και 23,5% στην πορτοκαλί και πράσινη ζώνη αντίστοιχα), γεγονός που οφείλεται σε αστοχίες υλοποίησης και λειτουργίας του συστήματος, ενώ τα ποσοστά παράνομης στάθμευσης παρέμειναν πολύ υψηλά στην ίδια τάξη μεγέθους με αυτά που παρατηρούνταν πριν την εφαρμογή του ΣΕΣ. Η προβληματική αυτή κατάσταση, συνεχίζεται και σήμερα επιδεινούμενη, ενώ όπως σημειώνεται και στη μελέτη αξιολόγησης του ΣΕΣ, κρίνεται απαραίτητη η

προσπάθεια τόνωσης του συστήματος με συστηματική ενημέρωση, καθώς και η εφαρμογή ενός επιχειρησιακού σχεδίου ελέγχου, ώστε να μην απαξιωθεί και καταρρεύσει το σύστημα (Σαρδελιάνος και Ζέρβα, 2006).

Περιμετρικά της κεντρικής περιοχής, λειτουργούν 3 υπαίθριοι δημοτικοί χώροι, οι οποίοι συνδέονται με αστικές λεωφορειακές γραμμές με το κέντρο της Πάτρας (park and ride). Οι χώροι αυτοί είναι:

- Ο χώρος στάθμευσης «Γιώργος Καλεντζώνης» (210 θέσεις), ο οποίος βρίσκεται εντός της λιμενικής ζώνης και λειτουργεί ως δημόσιος χώρος στάθμευσης από το 2003.
- Ο χώρος στάθμευσης εντός της λιμενικής ζώνης στην περιοχή Τερψιθέα (200 θέσεις), ο οποίος διαμορφώθηκε πριν από 10 περίπου χρόνια, στα πλαίσια αναβάθμισης της λιμενικής ζώνης από το τότε Λιμενικό Ταμείο Πατρών.
- Ο χώρος στάθμευσης που βρίσκεται στην οδό Πατρών Κλαύς, στο ύψος του Νοσοκομείου «Άγιος Ανδρέας» (300 θέσεις), ο οποίος διαμορφώθηκε το 2008 σε οικόπεδο ιδιοκτησίας του Σταθακοπουλείου Ιδρύματος, ο οποίος λειτούργησε για 5 μόνο χρόνια.

**Εικόνα 4.6:** Επιτρεπόμενη στάθμευση



Πηγή: TPAM A.E., 2009

**Εικόνα 4.7:** Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης



Πηγή: Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και Δήμος Πατρέων, 2011

Γενικά η Πάτρα, όπως και οι περισσότερες ελληνικές πόλεις, αντιμετωπίζει κυκλοφοριακά προβλήματα τα οποία εντείνονται εξαιτίας κυρίως της ανεπάρκειας χώρων στάθμευσης και δευτερευόντως εξαιτίας της παράνομης στάθμευσης. Σύμφωνα με το αναθεωρημένο ΓΠΣ για την αντιμετώπιση του προβλήματος της στάθμευσης στο κέντρο, προβλέπεται η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης τόσο υπέργειων, όσο και υπόγειων κάτω από πλατείες και κοινωφελείς χώρους. Συγκεκριμένα ως προς τους υπόγειους χώρους, οι θέσεις που εξετάζονται είναι (ΓΠΣ Πατρέων, 2009):

- Πλατεία Υψηλών Αλωνείων (400 θέσεις περίπου)
- Πλατεία Ομονοίας (150 θέσεις περίπου)
- Πλατεία Τριών Συμμάχων (200 θέσεις περίπου)
- Πλατεία Παναχαϊκής στην Αγυιά (150 θέσεις περίπου)

Ακόμα προτείνεται η κατασκευή χώρων σε σημεία γύρω από την κεντρική περιοχή, τα οποία προσφέρονται για την ανάπτυξη συστημάτων μετεπιβίβασης (park-and-ride). Για την αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης, προτείνεται η συστηματοποίηση και η πραγματοποίηση αυστηρών ελέγχων κυρίως στους δρόμους του κέντρου. Οι υπάρχοντες χώροι στάθμευσης θα μπορούσαν να θεωρούνται επαρκείς εάν οι κάτοικοι περιορίζαν τη χρήση του ιδιωτικού τους αυτοκινήτου και χρησιμοποιούσαν περισσότερο τη δημόσια συγκοινωνία (ΓΠΣ Πατρέων, 2009).

#### 4.3.4. ΠΕΖΗ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

Στα πλαίσια προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας, οι πεζή μετακινήσεις αποτελούν το βέλτιστο μέσο για την επίτευξη αυτού του σκοπού, αφού είναι φιλικές προς το περιβάλλον, ενώ ταυτόχρονα συμβάλουν στην καλή φυσική κατάσταση, την υγεία και την κοινωνικοποίηση των πεζών. Η ύπαρξη επομένως ενός ολοκληρωμένου δικτύου κίνησης πεζών μέσα στο αστικό κέντρο, εκτός του ότι συντελεί στην αισθητική αναβάθμισή του, κρίνεται απαραίτητη για την ασφαλή και ευχάριστη κίνηση των πεζών, αλλά και για την αποσυμφόρησή του από τα οχήματα.

Η Πάτρα, όπως και οι περισσότερες ελληνικές πόλεις, αντιμετωπίζει σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα λόγω της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τα οποία δυσκολεύουν και αποθαρρύνουν τις πεζή μετακινήσεις. Όπως φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη, μέχρι στιγμής, δεν διαθέτει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πεζοδρόμων, το οποίο να συνδέει τις πλατείες και τα βασικά αρχαιολογικά μνημεία του κέντρου της, δημιουργώντας έτσι μια διαδρομή μέσα στην πόλη. Στο αναθεωρημένο ΓΠΣ τονίζεται η ανάγκη πύκνωσης των κύριων αξόνων κυκλοφορίας των πεζών και προτείνονται κάποιοι βασικοί πεζόδρομοι. Συγκεκριμένα στην φορά Βορά-Νότου προτείνεται (ΓΠΣ Πατρέων, 2009):

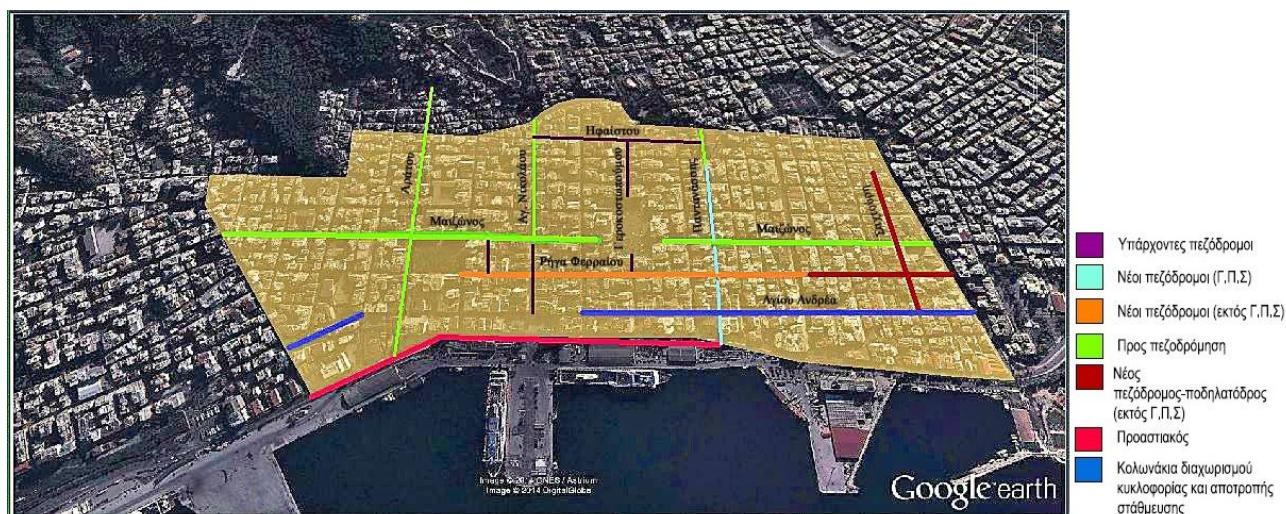
- Η οδός Ρήγα Φεραίου ολόκληρη
- Η οδός Μαιζώνος

Στην φορά Δύσης-Ανατολής, όπου μπορούν να διαμορφωθούν περισσότεροι πεζόδρομοι, με προτίμηση εκείνους που περιβάλλουν μνημεία ή πλατείες, προτείνεται:

- Η οδός Αγίου Νικολάου,
- Η οδός Γεροκωστοπούλου
- Η οδός Αράτου
- Η οδός Παντανάσσης



#### Χάρτης 4.2: Δίκτυο πεζοδρόμων Πάτρας



Πηγή: Google earth, ίδια επεξεργασία

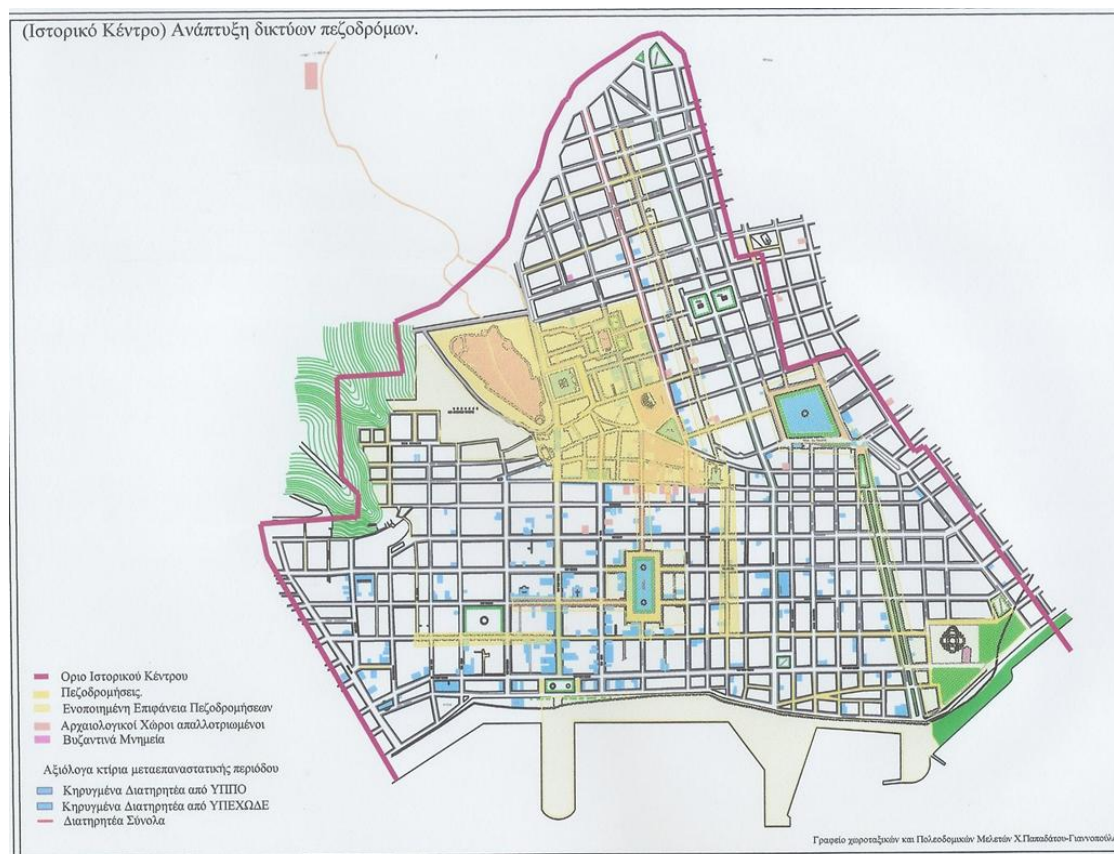
Πέρα από την πρόταση του ΓΠΣ, αξίζει να αναφερθεί και μια άλλη μελέτη που πραγματοποιήθηκε για την ανάπτυξη δικτύου πεζοδρόμων στην Πάτρα. Συγκεκριμένα, το 1997 ο Δήμος ανέθεσε σε ιδιωτικό γραφείο μελέτη με σκοπό την αναβάθμιση και ανάπλαση του ιστορικού κέντρου της πόλης. Βασικός της στόχος, ήταν η δημιουργία πεζοδρόμων που θα αποτελούν ένα συνεχές δίκτυο, μέσω του οποίου θα μπορεί κανείς να συναντά τα μνημεία και άλλους σημαντικούς χώρους της Πάτρας. Έτσι πρότεινε τη σύνδεση της παλιάς (Ανω) πόλης, στην οποία υπάρχουν μνημεία από την αρχαιότητα, αλλά και κτίρια από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, μέσω πεζοδρομήσεων, με τη νέα (Κάτω) πόλη, η οποία συγκεντρώνει την ανάπτυξη της νεοκλασικής Πάτρας. Βάσει των μελετητών, η ανάδειξη αυτών των περιοχών θα συντελούσε στην αποκατάσταση του ιστορικού προφίλ της πόλης, αυξάνοντας παράλληλα τους τομείς της οικονομίας και του τουρισμού. Συγκεκριμένα προτείνεται η πεζοδρόμηση των εξής οδών:

- ✓ Στην Κάτω πόλη προτείνεται η πεζοδρόμηση της Ρήγας Φεραίου, η οποία συνδέει την πλατεία Όλγας, την πλατεία Γεωργίου και φτάνει μέχρι τον Άγιο Ανδρέα, ενώ συγχρόνως αποτελεί και αισθητικό άξονα της πόλης με ενδιαφέροντα κτίρια και εμπορική δραστηριότητα.
- ✓ Στην Ανω πόλη προτείνεται η πεζοδρόμηση τεσσάρων οδών, κάθετων προς τη Ρήγα Φεραίου. Ειδικότερα, προτείνεται η πεζοδρόμηση των οδών Τριών Ναυάρχων, Βότση, Αγίου Νικολάου (ολόκληρης) και Πουκεβίλ, η οποία δίνει

τη δυνατότητα άμεσης πρόσβασης από το κεντρικό τμήμα της Πάτρας στο περιαστικό πράσινο.

Δημιουργείται έτσι μια βασική ροή πεζοδρόμων, η οποία ενοποιεί τα διάφορα μνημεία και ιστορικούς τόπους του κέντρου, δημιουργώντας παράλληλα μια συνεχή ζώνη περιπάτου που διασχίζει την καρδιά της πόλης. Η διαδρομή αυτή καθορίζεται ως εξής: Παραλιακό Άλσος, Άγιος Ανδρέας, Τριών Ναυάρχων, Υψηλά Αλώνια, Σισσίνη, Πλατεία Αγ. Γεωργίου, Αρχαίο Ωδείο, Αρχαιολογικό Πάρκο (Αμφιθέατρο), Παλαιό Νοσοκομείο, Παντοκράτορας, Φρούριο, Υδραγωγείο. Επίσης από Πλατεία Αγ. Γεωργίου, μέσω των οδών Αγ. Γεωργίου, Αγ. Νικολάου μέχρι το λιμάνι και ακόμη μέσω των κλιμάκων Γεροκωστοπούλου προς πλατεία Γεωργίου, Ρήγα Φεραίου, Λιμάνι, Μπουμπουλίνας. Παρακάτω, παρουσιάζεται η πρόταση πεζοδρόμησης του ιστορικού κέντρου της Πάτρας, όπως παρουσιάστηκε από τη συγκεκριμένη μελέτη.

**Εικόνα 4.8:** Πρόταση πεζοδρόμησης Ιστορικού κέντρου Πάτρας



Πηγή: Γιαννοπούλου, Χ., 2008

#### 4.3.5. ΠΟΔΗΛΑΤΑ

Το ποδήλατο όπως έχει ήδη αναφερθεί σε προηγούμενα κεφάλαια, αποτελεί ένα από τα βασικότερα μέσα προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας σε μια πόλη. Στην Ελλάδα, η πολιτική των ποδηλατοδρόμων έχει βγει στο προσκήνιο τα τελευταία χρονιά, που τα προβλήματα της υπέρμετρης και ανεξέλεγκτης χρήσης των αυτοκινήτων, έχουν διογκωθεί σε σημαντικό βαθμό, σε συνδυασμό βέβαια με την οικονομική κρίση που βιώνει και την αύξηση στις τιμές των καυσίμων, σε αντίθεση με πολλές ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίες έχουν καθιερώσει τη χρήση του ποδηλάτου εδώ και πολλά χρόνια. Αρκετές ελληνικές πόλεις, εκτός από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, έχουν προχωρήσει στην κατασκευή δικτύων υποδομής ποδηλάτου, με αφορμή τις μελέτες που εκπονήθηκαν από το ΕΜΠ, στο πλαίσιο του προγράμματος ΥΜΕ για το ποδήλατο. Έτσι, η Καρδίτσα, ο Βόλος, η Λάρισα, η Κώς, το Ηράκλειο Κρήτης, η Κέρκυρα, το Μεσολόγγι, η Λαμία, η Ναύπακτος, κ.ά., είναι μερικές από τις πόλεις που κατασκεύασαν ή επέκτειναν υφιστάμενα δίκτυα ποδηλάτων (Βλαστός κ.ά, 2004).

Η Πάτρα, αποτελώντας το 3<sup>ο</sup> μεγαλύτερο αστικό κέντρο στην Ελλάδα, θα περίμενε κανείς να έχει αναπτύξει πολιτική ποδηλατοδρόμων και να διαθέτει ένα ανεπτυγμένο δίκτυο υποδομής ποδηλάτων. Ωστόσο κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει.

Στα πλαίσια της Γενικής Μελέτης Μεταφορών και Κυκλοφορίας<sup>8</sup> (ΓΜΜΚ) που πραγματοποιήθηκε στην Πάτρα το 1993, το ποδήλατο δεν προτιμάται ως μέσο μετακίνησης από τους Πατρινούς. Συγκεκριμένα, η μελέτη έδειξε ότι (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και Δήμος Πατρέων, 2011):

- Ποδήλατο διέθεταν τα νοικοκυριά όλων των εισοδημάτων, με μεγαλύτερο ποσοστό κατοχής οι πιο ευκατάστατοι.
- Οι απόφοιτοι μέσης εκπαίδευση (άνδρες και γυναίκες), ήταν οι περισσότερο διατεθειμένοι να χρησιμοποιήσουν το ποδήλατο για τις μετακινήσεις τους (ακολουθούσαν οι απόφοιτοι ανώτερης/ανώτατης εκπαίδευσης και μετά οι φοιτητές).
- Οι ηλικιακές ομάδες 30-39 ετών, 20-24 ετών και 15-19 ετών, ήταν οι περισσότερο πρόθυμοι να χρησιμοποιήσουν το ποδήλατο για τις μετακινήσεις τους.

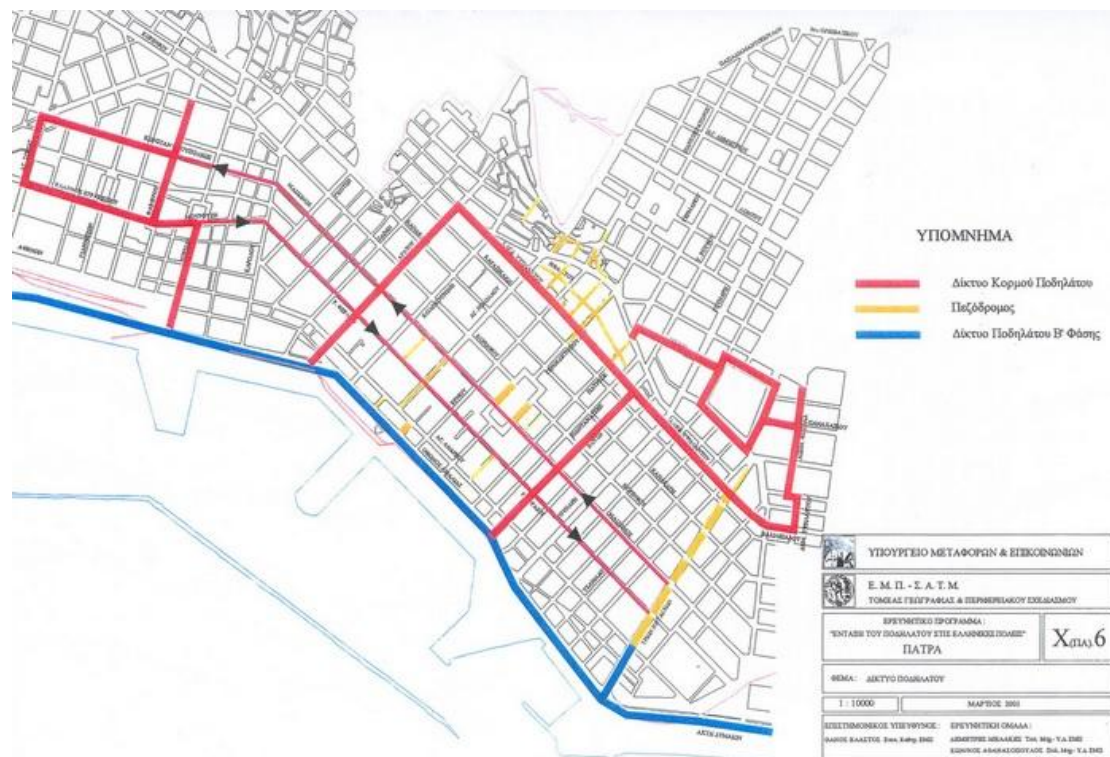
---

<sup>8</sup> Εργοδότης: ΥΠΕΧΩΔΕ/ΓΓΔΕ/ΔΜΕΟ, Ανάδοχος: Γραφείο Δοξιάδη – Σύμβουλοι για Ανάπτυξη & Οικιστική, ΑΕ, Στάδιο Ι: Απογραφή & Ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, Απρίλιος 1994

- Οι άνδρες, ήταν περισσότερο πρόθυμοι να χρησιμοποιούν ποδήλατο για τις μετακινήσεις τους, σε σχέση με τις γυναίκες.

Πέρα από την ΓΜΜΚ, στο πλαίσιο του προγράμματος «Ένταξη του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη» του ΥΜΕ, η Πάτρα ήταν μια από τις 17 ελληνικές πόλεις που μελετήθηκαν. Στόχος της μελέτης ήταν η ανάδειξη του κέντρου της πόλης, με την απελευθέρωσή του από το αυτοκίνητο και την επαρκή κάλυψη της κεντρικής περιοχής, που ορίζεται βόρεια από την Αγίας Σοφίας, νότια από την Τριών Ναυάρχων, ανατολικά από την Υψηλάντου και δυτικά από τον παραλιακό άξονα Όθωνος-Αμαλίας. Η συγκεκριμένη μελέτη, ενώ κατατέθηκε στον Δήμο Πατρέων το 2003, δεν εφαρμόστηκε ποτέ, ούτε ελήφθη υπόψη σε οποιοδήποτε σχεδιασμό ή παρέμβαση σχετικά με την κυκλοφοριακή οργάνωση του αστικού οδικού δικτύου. Παρακάτω παρουσιάζεται το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλάτου (Βλαστός, Θ. κ.ά, 2004).

**Εικόνα 4.9:** Πρόταση ΕΜΠ/Δίκτυο ποδηλάτου



Πηγή: Βλαστός, Θ. κ.ά, 2004

Πέρα από τις δύο προαναφερθείσες μελέτες, το 2011 εκπονήθηκε για λογαριασμό του Δήμου Πατρέων μελέτη για την ένταξη δικτύου ποδηλάτων στην Πάτρα. Αντικείμενο της είναι ο σχεδιασμός ενός ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων, το οποίο θα

διατρέχει την κεντρική περιοχή, ενώ θα περιλαμβάνει του υφιστάμενους ποδηλατοδρόμους (παράλληλα των οδών Κανελλοπούλου και Ανθείας), την παραλιακή ζώνη (από Ηρώων Πολυτεχνείου έως Ακτή Δυμαίων/πλαζ έως χώρο αναψυχής Φάρου) και θα συνδέει κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους (πλατείες, σχολεία, κλπ.), κτίρια υπηρεσιών στην κεντρική περιοχή, περιοχές αναψυχής, αρχαιολογικού, πολιτιστικού, κλπ. ενδιαφέροντος. Αυτή τη στιγμή έχει υλοποιηθεί η Α' φάση της μελέτης, η οποία περιλαμβάνει την αναγνώριση και αποτύπωση της περιοχής μελέτης, τον σχεδιασμό του προτεινόμενου δικτύου και την αναφορά στην εμπειρία άλλων, αναλόγου μεγέθους της Πάτρας, πόλεων από την Ελλάδα και το εξωτερικό. Αναμένεται η Β' φάση της μελέτης, η οποία θα περιλαμβάνει την υλοποίηση των προτάσεων και τη δημιουργία του δικτύου ποδηλατοδρόμων. Παρακάτω, παρουσιάζεται το προτεινόμενο δίκτυο ποδηλατοδρόμων όπως αυτό παρουσιάζεται στην μελέτη (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και Δήμος Πατρέων, 2011).

**Εικόνα 4.10:** Πρόταση Δήμου Πατρέων/Προτεινόμενο δίκτυο ποδηλάτου



Πηγή: Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και Δήμος Πατρέων, 2011

#### 4.4. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Πλέον, αποτελεί κοινή διαπίστωση ότι η πολιτική προτεραιότητας που έχει δοθεί εδώ και χρόνια στα αυτοκίνητα και η συνακόλουθη ζήτηση χώρου που να ικανοποιεί τις ανάγκες για την κίνηση και στάθμευσή τους, έχει δημιουργήσει πολλά προβλήματα τόσο στο περιβάλλον, όσο και στον άνθρωπο, διαιωνίζοντας μια κατάσταση αδιέξοδη. Η εικόνα της κυκλοφοριακής συμφόρησης, με τα υψηλά επίπεδα καυσαερίου και ηχορρύπανσης, είναι κοινή για τις περισσότερες ελληνικές πόλεις, οι οποίες ωστόσο, ειδικά τα τελευταία χρόνια, αναζητούν και εφαρμόζουν στρατηγικές που προωθούν τη βιώσιμη κινητικότητα, προκειμένου να περιορίσουν τη χρήση των Ι.Χ. και να ενισχύσουν τη ζήτηση πιο φιλικών προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς. Ανάμεσα σε αυτές, βρίσκεται και η Πάτρα, η οποία αντιμετωπίζει σοβαρό κυκλοφοριακό πρόβλημα, το οποίο, εκτός των άλλων, υποβαθμίζει την αισθητική εικόνα του ιστορικού της κέντρου. Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, κρίνεται απαραίτητη η υιοθέτηση πολιτικών που θα ενισχύουν τη βιώσιμη κινητικότητα, που θα αποθαρρύνουν την ανεξέλεγκτη χρήση του αυτοκινήτου και θα ενθαρρύνουν εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς, δίνοντας προτεραιότητα στον έλεγχο της κυκλοφορίας και της στάθμευσης. Συγκεκριμένα, η καταλληλότερη στρατηγική βιώσιμης κινητικότητας για την Πάτρα, είναι η μετατόπιση του κέντρου βάρους της κυκλοφοριακής πολιτικής, από τη διαχείριση της κυκλοφορίας των Ι.Χ., στη συνολική αντιμετώπιση των αναγκών μετακίνησης, στα πλαίσια μιας συνολικότερης πολεοδομικής πολιτικής. Μέχρι στιγμής δεν έχει πραγματοποιηθεί κάποιο Στρατηγικό Σχέδιο για την βιώσιμη ανάπτυξη της Πάτρας, όπως έχει πραγματοποιηθεί για την Θεσσαλονίκη, ωστόσο στο αναθεωρημένο ΓΠΣ, προτείνονται μέτρα για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Βάσει του ΓΠΣ, θα πρέπει να υπάρξει μια ολοκληρωμένη κυκλοφοριακή πολιτική, βασικοί άξονες της οποία θα αποτελούν (ΓΠΣ Πατρέων, 2009):

- ✓ Η βελτιστοποίηση της λειτουργίας του οδικού δικτύου, κυρίως της κεντρικής περιοχής, η οποία προϋποθέτει τον εκσυγχρονισμό του συστήματος σηματοδότησης και την εφαρμογή αποτελεσματικών πολιτικών στάθμευσης
- ✓ Η ανάπτυξη και βελτίωση των αστικών συγκοινωνιών, με εκσυγχρονισμό και βελτιστοποίηση του λεωφορειακού δικτύου, διεύρυνση της εισαγωγής μέσω σταθερής τροχιάς και ενίσχυση της συνεργασίας αστικών και υπεραστικών μέσων

- ✓ Η δημιουργία ενός φιλικού προς τους πεζούς περιβάλλοντος, με την εφαρμογή τεχνικών ήπιας κυκλοφορίας σε περιοχές κατοικίας και σε περιοχές με μεγάλους φόρτους πεζών
- ✓ Η ενίσχυση ήπιων μέσων μεταφοράς, με έμφαση στην κίνηση του ποδηλάτου
- ✓ Η οδική ασφάλεια και η κυκλοφοριακή αγωγή, ιδιαίτερα των νέων

Συγκεκριμένα προτείνεται:

**A)** η λήψη μέτρων που θα επιτρέπουν αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση του διαθέσιμου οδικού δικτύου, όπως

- η επικαιροποίηση της Γενικής Κυκλοφοριακής Μελέτης
- ο εκσυγχρονισμός του συστήματος φωτεινής σηματοδότησης (όπως έχει γίνει ήδη στην Αθήνα, την Θεσσαλονίκη και τη Λάρισα)
- η δημιουργία Κέντρου Ελέγχου Κυκλοφορίας (ΓΠΣ Πατρέων, 2009)

**B)** Η ύπαρξη μιας ολοκληρωμένης συγκοινωνιακής πολιτικής, στην οποία κύριο σχεδιαστικό απαιτούμενο, είναι η δημιουργία ενός δικτύου αστικών συγκοινωνιών μεγάλης χωρητικότητας, υψηλής αξιοπιστίας και άνεσης. Συγκεκριμένα, προτείνεται η ενίσχυση των αστικών συγκοινωνιών με κρατική επιχορήγηση, γεγονός που θα συμβάλει στην ουσιαστική αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η εν λόγω συγκοινωνιακή πολιτική θα πρέπει να συμπεριλάβει τη χρήση περιβαλλοντικά φιλικών μέσων μεταφοράς, όπως το τραμ και ο προαστιακός, μέσω των οποίων θα περιοριστεί η κυκλοφοριακή συμφόρηση, ενώ ταυτόχρονα θα ενοποιηθεί πολεοδομικά και η πόλη (Βλαστός, Θ., 2010).

**Γ)** Ειδικά όσον αφορά το ιστορικό κέντρο της Πάτρας, υιοθετείται μια προοπτική συνολικής παρέμβασης, προκειμένου να αναδειχθεί και να αποδοθεί στους πεζούς, αποθαρρύνοντας την χρήση του αυτοκινήτου, ενθαρρύνοντας τη χρήση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης, βελτιώνοντας τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση και αντιμετωπίζοντας τις ανάγκες στάθμευσης, κυρίως σε χώρους εκτός οδού. Με αυτόν τον τρόπο, το εμπορικό της κέντρο μπορεί να γίνει περισσότερο φιλικό και ελκυστικό για τους πολίτες. Αξιόλογο παράδειγμα εφαρμογής συνολικών πολιτικών παρέμβασης, είναι η πόλη της Λάρισας, στην οποία εφαρμόστηκε ένα εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρομήσεων στην κεντρική περιοχή, κατασκευάστηκαν χώροι στάθμευσης εκτός οδού και δόθηκαν δρόμοι για την πρόσβαση των αυτοκινήτων στα πάρκινγκ (Βλαστός, Θ., 2010).

#### 4.5. ΟΙ ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

Στον τομέα των μεταφορών, η Πάτρα όπως και τα περισσότερα αστικά κέντρα μητροπολιτικού χαρακτήρα, αντιμετωπίζει σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα, προβλήματα στάθμευσης, άναρχη εξάπλωση των αστικών δραστηριοτήτων, ανεπαρκής λειτουργία της Δημόσιας Συγκοινωνίας, σοβαρές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και κατά συνέπεια υποβάθμιση της ποιότητας ζωής. Οι αδυναμίες και οι ελλείψεις που παρουσιάζει είναι πολλές και δυσκολεύουν την πορεία της πόλης προς την ανάπτυξη της βιώσιμης κινητικότητας.

Ειδικότερα, όσον αφορά τις ανάγκες μετακίνησης, δεν υπάρχει αντιστοιχία ανάμεσα στις προσφερόμενες και στις πραγματικές ανάγκες για μετακίνηση, αφού τα ιδιωτικά συμφέροντα εμπόδισαν την υλοποίηση ενός οδικού δικτύου ολοκληρωμένου και επαρκούς για την ικανοποίηση των αναγκών όλων των χρηστών του δρόμου (δημόσια συγκοινωνία, περπάτημα, ποδήλατο, αυτοκίνητο), με αποτέλεσμα η πόλη να στερείται από χώρους μετακίνησης, κυρίως των πεζών (Βλαστός, 2010). Ταυτόχρονα, η συνεχής αύξηση του αριθμού των οχημάτων καθώς και των μηχανοκίνητων μετακινήσεων που πραγματοποιούνται καθημερινά, εντείνουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα του κέντρου, δυσχεραίνοντας την κίνηση μέσα σε αυτό. Συγκεκριμένα, σύμφωνα με την Μελέτη Βιωσιμότητας του Τραμ, σήμερα στην Πάτρα αντιστοιχούν 380 περίπου επιβατικά οχήματα ανά 1000 κατοίκους, ενώ το πλήθος των μετακινήσεων ανά άτομο ανά ημέρα σημειώνει αυξητικές τάσεις. Έτσι, παρά το γεγονός ότι το σχέδιο της πόλης με τους στενούς δρόμους, ευνοεί βιώσιμους τρόπους μετακίνησης οι οποίοι δεν καταναλώνουν χώρο, όπως ποδήλατο, περπάτημα, δημόσια συγκοινωνία, φαινόμενα όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, είναι κλασική εικόνα, ιδίως για το κέντρο της Πάτρας (TRAM A.E., 2009).

Μια ακόμα αδυναμία, μείζονος σημασίας σχετίζεται με τη δημόσια συγκοινωνία, η οποία, όπως και σε πολλές άλλες ελληνικές πόλεις της περιφέρειας, μαστίζεται από μεγάλα προβλήματα και ανεπάρκειες, που καθιστούν προβληματική την κοινωνιακή εξυπηρέτηση και οδηγούν όλο και περισσότερους πολίτες στη χρήση του αυτοκινήτου. Ειδικότερα, η δημόσια συγκοινωνία της Πάτρας, η οποία αποτελείται αποκλειστικά από το αστικό λεωφορείο για τις μετακινήσεις στο κέντρο, καλύπτει ανεπαρκώς τις ανάγκες των πολιτών, με τα βασικότερα προβλήματα να είναι τα εξής (Βλαστός, Θ., 2010):

- ✓ Ανυπαρξία κρατικής χρηματοδότησης



- ✓ Χαμηλό επίπεδο παρεχόμενων υπηρεσιών με ακατάλληλους, πολλές φορές, τύπους οχημάτων
- ✓ Αυθαίρετη μη τήρηση δρομολογίων
- ✓ Ανυπαρξία λεωφορειολωρίδων και άλλων μέτρων ευνόησης της κίνησης των αστικών λεωφορείων
- ✓ Στάσεις κατειλημμένες από σταθμευμένα ΙΧ και δίκυκλα
- ✓ Μη προσβάσιμα οχήματα από ΑμΕΑ (Βλαστός, Θ., 2010)

Η κατάσταση αυτή, αποτελεί ουσιαστικό εμπόδιο στην ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος βιώσιμης κινητικότητας, ενώ η αποκλειστικότητά του ως ΜΜΜ, κάνει επιτακτική την ανάγκη λήψης μέτρων υπέρ της χρήσης και βέλτιστης λειτουργίας του.

Πέρα από το θέμα της δημόσιας συγκοινωνίας, βασικότατη αδυναμία στον τομέα των μεταφορών της Πάτρας, είναι και το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης, κυρίως στην περιοχή του κέντρου. Ειδικότερα, παρατηρείται έντονα το φαινόμενο του «διπλοπαρκαρίσματος», που έχει σαν αποτέλεσμα τη μείωση της κυκλοφοριακής ικανότητας και της λειτουργίας των οδικών αξόνων, κυρίως τις ώρες αιχμής. Παρά το γεγονός ότι από το 2007 λειτουργεί Σύστημα Ελεγχόμενης Στάθμευσης (ΣΕΣ), καθώς και τους υπαίθριους δημοτικούς χώρους (βλ. κεφ. 4.3.3), που συνδέονται με αστικές λεωφορειακές γραμμές, με το κέντρο της πόλης προκειμένου να ικανοποιούνται οι ανάγκες στάθμευσης των πολιτών, τα φαινόμενα παράνομης στάθμευσης αγγίζουν το 62,5%. Ενδεικτικά, σε έρευνα στα πλαίσια της αξιολόγησης του ΣΕΣ, καταγράφηκε πλήθος σταθμευμένων οχημάτων που κυμαίνεται από 1.543 (στις 08:00) έως 2.094 (στις 20:00), τη στιγμή που το ΣΕΣ διαθέτει 1.469 θέσεις. Καταγράφηκαν δηλαδή παράνομα σταθμευμένα οχήματα που αντιστοιχούν περίπου στο 43% επιπλέον της χωρητικότητας των νόμιμων θέσεων του ΣΕΣ. Οι συνθήκες αυτές οξύνουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα, ενώ με την παράνομη στάθμευση να έχει επεκταθεί σε πεζοδρόμια, ακόμα και πάνω σε ράμπες, δυσχεραίνει σημαντικά η κίνηση των πολιτών και κυρίως των ΑμΕΑ (Σαρδελιάνος, Δ. και Ζέρβα, Π., 2008).

Σημαντική αδυναμία, τέλος, του συγκοινωνιακού συστήματος της Πάτρας, αποτελεί και η έλλειψη ενός μητροπολιτικού φορέα που θα ασχολείται αποκλειστικά με τη διαχείριση της κυκλοφορίας και το συντονισμό του συστήματος μεταφοράς (ΓΠΣ Πατρέων, 2009).

#### 4.6. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί και σε προηγούμενα κεφάλαια, το βασικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα μεγάλα αστικά κέντρα είναι ο ελλιπής σχεδιασμός του αστικού περιβάλλοντός τους, ο οποίος δεν δίνει τη δυνατότητα προώθησης ενός περιβάλλοντος φιλικού και κυρίως βιώσιμου προς τους πολίτες. Ο ελλιπής αυτός σχεδιασμός, τόσο σε πολεοδομικό, όσο και σε συγκοινωνιακό επίπεδο, έχει σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία προβλημάτων περιβαλλοντικής και αισθητικής φύσεως, τη γενικότερη υποβάθμιση της πόλης και κατ' επέκταση της ποιότητας ζωής που αυτή προσφέρει, μετατρέποντας πολλές φορές τα αστικά κέντρα, σε αφιλόξενους χώρους.

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση ως απόρροια του ελλιπούς σχεδιασμού σε συγκοινωνιακό επίπεδο, αποτελεί το βασικότερο ίσως πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα μεγάλα αστικά κέντρα στην Ελλάδα, αφού το πλήθος των μοτοκίνητων οχημάτων αυξάνει την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, ενώ δυσχεραίνει την κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων (Βλαστός, Θ., 2006).

Όσον αφορά τα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης στην πόλη της Πάτρας, βάση της μελέτης του ΥΠΕΧΩΔΕ «Εκτίμηση και χαρτογραφική απεικόνιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στον Ελλαδικό χώρο» και λαμβάνοντας υπόψη και τα στοιχεία των δύο σταθμών του Εθνικού Δικτύου Παρακολούθησης Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης (ΕΔΠΑΡ) που είναι εγκατεστημένοι σε κεντρικά σημεία στην πόλη, προκύπτει ότι η Πάτρα συγκαταλέγεται στα αστικά κέντρα της Ελλάδας που αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα ατμοσφαιρικής ρύπανσης, μαζί με την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη, τη Λάρισα, τον Βόλο, το Ηράκλειο, την Κοζάνη, τη Μεγαλόπολη κλπ. Ειδικότερα, στον σταθμό που είναι εγκατεστημένος στο πιο κεντρικό σημείο της πόλης, την Πλατεία Γεωργίου, από το 2001 μέχρι και το 2009, οι μετρήσεις έδειξαν υψηλή συγκέντρωση αιωρούμενων σωματιδίων (PM10) (βλ. Πίνακας 4.4), τα οποία θεωρούνται ιδιαίτερα επικίνδυνα και βλαβερά για τον ανθρώπινο οργανισμό και ιδίως για το αναπνευστικό σύστημα, τη στιγμή που η Ευρωπαϊκή Ένωση από το 2006, έχει θεσπίσει ως επιτρεπόμενο ανώτατο ετήσιο όριο συγκεντρώσεων PM10 τα 40μg/ m<sup>3</sup>, γεγονός που σημαίνει ότι τα αιωρούμενα σωματίδια δεν πρέπει να υπερβαίνουν το συγκεκριμένο όριο για περισσότερες από 35 μέρες (Χαραλαμπίδου, Β., 2010).

**Πίνακας 4.3:** Διαχρονική εξέλιξη μέσων τιμών σωματιδίων PM10 σε  $\mu\text{g}/\text{m}^3$

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
<b>PM10</b>	48	50	51	44			46	48	42

*Πηγή: Τσιρόπουλος, Ν. (2010), ίδια επεξεργασία*

Τα τελευταία χρόνια βέβαια έχει σημειωθεί μια ικανοποιητική μείωση των πρωτογενών ατμοσφαιρικών ρύπων (π.χ. μονοξείδιο του άνθρακα (CO), διοξείδιο του θείου (SO<sub>2</sub>)), η οποία οφείλεται σε παρεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν, όπως πεζοδρομήσεις στο ιστορικό κέντρο της πόλης, στην ολοκλήρωση κατασκευής και λειτουργία περιφερειακών οδών, γεγονός που συντέλεσε στην αποσυμφόρηση του κέντρου, καθώς και σε μέτρα που έλαβε η πολιτεία για την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, όπως η βελτίωση της ποιότητας των καυσίμων, η απόσυρση παλιά τεχνολογίας οχημάτων και η εισαγωγή νέων, καταλυτικής τεχνολογίας (TPAM A.E., 2009).

Εκτός από την ατμοσφαιρική ρύπανση, η Πάτρα, ιδίως στο κέντρο της, αντιμετωπίζει και προβλήματα ηχορύπανσης. Συγκεκριμένα, οι μετρήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί σε τέσσερις κεντρικές οδικές αρτηρίες της πόλης (Αγίου Ανδρέου, Μαιζώνος, Κανακάρη και Γούναρη με Κορίνθου), έδειξαν ότι τα επίπεδα θορύβου αγγίζουν τα 70 dB, υπερβαίνοντας σημαντικά το ανώτερο αποδεκτό επίπεδο θορύβου των 55 dB, που έχει θέσει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας, καθώς και το ευρωπαϊκό όριο ασφαλείας των 65 dB. Όπως αναφέρει ο Δημήτρης Σκαρλάτος, καθηγητής στο Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών του Πανεπιστημίου Πατρών, οι στενοί δρόμοι και τα ψηλά κτίρια που χαρακτηρίζουν το κέντρο της πόλης, δημιουργούν το φαινόμενο της «ηχητικής χαράδρας», παγιδεύοντας τους θορύβους, καθιστώντας έτσι τη ζωή σε αυτό επικίνδυνη και ενοχλητική (Κόντης, Α., 2014).

Πεζοδρομήσεις και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, είναι τα βασικότερα ίσως μέτρα, για την αντιμετώπιση της παραπάνω κατάστασης.

#### 4.7. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Στο παρόν κεφάλαιο, πραγματοποιήθηκε ανάλυση της ευρύτερης περιοχής μελέτης, δηλαδή της Πάτρας, παρουσιάζοντας αρχικά κάποια γενικά στοιχεία σχετικά με την ταυτότητα της πόλης (δημογραφικά, γεωγραφικά), τις βασικές λειτουργίες που αναπτύσσονται σε αυτήν, καθώς και τους τομείς οικονομίας τους οποίους

αναπτύσσει. Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε ιστορική εξέλιξη του σχεδίου πόλης από το σχέδιο Βούλγαρη μέχρι και σήμερα και ακολούθησε η ανάλυση της συγκοινωνιακής της ταυτότητας, παρουσιάζοντας στοιχεία σχετικά με το οδικό δίκτυο, τις αστικές μεταφορές, τη στάθμευση, πεζή μετακινήσεις, καθώς και τις μετακινήσεις με ποδήλατο. Έπειτα αναλύθηκε η Στρατηγική Βιώσιμης Κινητικότητας που θα πρέπει να ακολουθήσει η πόλη προκειμένου να αντιμετωπίσει το κυκλοφοριακό πρόβλημα που παρουσιάζει, ενώ αναπτύχθηκαν και οι αδυναμίες που αντιμετωπίζει η πόλη στον τομέα των μεταφορών. Τέλος, παρουσιάστηκαν οι επιπτώσεις που προκαλούνται στο αστικό περιβάλλον, εξαιτίας της αυξημένης χρήσης των ΙΧ οχημάτων.

Το γενικό συμπέρασμα που προκύπτει για την πόλη της Πάτρας όσον αφορά την βιώσιμη ανάπτυξη, είναι ότι όπως και τα περισσότερα αστικά κέντρα μητροπολιτικού χαρακτήρα, έτσι και η Πάτρα αντιμετωπίζει σοβαρά κυκλοφοριακά προβλήματα, προβλήματα στάθμευσης, άναρχη εξάπλωση των αστικών δραστηριοτήτων κλπ., τα οποία οφείλονται κατά ένα μεγάλο μέρος στον ελλιπή σχεδιασμό του αστικού περιβάλλοντος. Ο ελλιπής αυτός σχεδιασμός, τόσο σε πολεοδομικό, όσο και σε συγκοινωνιακό επίπεδο, έχει σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία προβλημάτων περιβαλλοντικής και αισθητικής φύσεως, τη γενικότερη υποβάθμιση της πόλης και κατ' επέκταση της ποιότητας ζωής που αυτή προσφέρει, μετατρέποντας πολλές φορές τα αστικά κέντρα, σε αφιλόξενους χώρους. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η παράνομη στάθμευση, οι ανεπάρκειες και η μη σωστή λειτουργία των ΜΜΜ, οι περιορισμένοι κοινόχρηστοι χώροι και χώροι πρασίνου, καθώς και η έλλειψη επαρκών χώρων για την κίνηση των πεζών καθώς και των ποδηλάτων, είναι τα βασικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Πάτρα, με αισθητές μάλιστα τις επιπτώσεις τους τόσο στο περιβάλλον της πόλης (αυξημένα επίπεδα ηχορρύπανσης και ατμοσφαιρικής ρύπανσης), όσο και στους πολίτες της (άγχος, κατάθλιψη, κλπ.). Κρίνεται επομένως, επιτακτική η λήψη μέτρων, τα οποία θα συμβάλουν στην αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων και ταυτόχρονα στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.

## 5. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ελληνική και κυρίως η διεθνής εμπειρία, έχει αποδείξει ότι οι πεζοδρομήσεις περιοχών του κέντρου μιας πόλης συντελούν θετικά στην αισθητική, περιβαλλοντική και ποιοτική αναβάθμισή της, καθιστώντας την προσιτή και φιλική για όλους εκείνους που διατίθενται να την περπατήσουν. Ταυτόχρονα, προσφέρει στους πεζούς δυνατότητα ασφαλούς μετακίνησης απαλλαγμένης από την κίνηση των οχημάτων, ενώ βελτιώνει λειτουργικά τον χώρο, ανακουφίζοντάς τον από την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Αλλαγές πραγματοποιούνται ωστόσο και σε άλλες παραμέτρους, όπως στις χρήσεις γης και στην κυκλοφορία της γύρω περιοχής, αφού η ροή των οχημάτων που διέρχονταν από τον δρόμο που πεζοδρομήθηκε, διοχετεύεται πλέον σε γειτονικούς δρόμους. Για να είναι επομένως αποτελεσματική μια πεζοδρόμηση, κρίνεται απαραίτητη τόσο η ένταξή της σε μια γενικότερη κυκλοφοριακή μελέτη, όσο και ο συμβιβασμός της με το υπάρχον σύστημα χρήσεων γης (Ανδρικοπούλου, Ε. κ.ά. 2007).

Όσον αφορά την πόλη της Πάτρας, στο θέμα των πεζή μετακινήσεων παρουσιάζει μια καθυστέρηση ως προς την ανάπτυξη δικτύου που να τις εξυπηρετεί, σε σχέση με άλλες μεγάλες πόλεις της Ελλάδας, η οποία οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αδιαφορία από πλευράς των φορέων, να προωθήσουν το περπάτημα ως εναλλακτικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μετακίνησης. Ειδικότερα, μέχρι στιγμής δεν διαθέτει ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πεζόδρομων το οποίο να διατρέχει το ιστορικό της κέντρο, συνδέοντας αξιόλογα σημεία, όπως πλατείες, ναούς, μνημεία, αρχαιολογικούς χώρους, ενώ κάνοντας μια βόλτα σε αυτό, διαπιστώνεται η έλλειψη σεβασμού προς του πεζούς, αφού οι πεζόδρομοι χρησιμοποιούνται ως χώροι στάθμευσης και κίνησης των οχημάτων, θέτοντας σε κίνδυνο την κίνησή τους.

Όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα, το κέντρο της Πάτρας διαθέτει πεζόδρομους, οι περισσότεροι από τους οποίους συνδέουν την Άνω με την Κάτω πόλη, μέσω κλιμάκων. Οι περισσότεροι από αυτούς είναι υφιστάμενοι εδώ και χρόνια, ενώ κάποιοι έχουν κατασκευαστεί τα τελευταία 3-4 χρόνια.

### Πίνακας 5.1: Υφιστάμενοι ή άμεσα προβλεπόμενοι πεζόδρομοι της Πάτρας

<b>Αγίου Νικολάου</b>   τμήματα: i) Όθωνος/Αμαλίας – Μαιζώνος, ii) Αγίου Γεωργίου – Φρουρίου (κλίμακα)
<b>Γεροκωστοπούλου</b>   τμήματα: i) Ρήγα Φεραίου – Μαιζώνος, ii) Κορίνθου – Ηφαίστου, iii) Ηφαίστου – Αγίου Γεωργίου (κλίμακα)
<b>Πατρέως</b>   τμήμα Αλεξάνδρου Υψηλάντη – 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου (κλίμακα)
<b>Παντανάσσης</b>   τμήματα: i) Αγίου Ανδρέου – Ναός Παντάνασσας, ii) Ναός Παντάνασσας – 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου (κλίμακα), iii) όπισθεν ναού Παντάνασσας – Βότση
<b>Κανάρη</b>   τμήμα Μαιζώνος – Κορίνθου
<b>Τριών Ναυάρχων</b>   τμήμα Αγίου Ανδρέου – Αθανασίου Διάκου/πλατεία Υψηλών Αλωνίων (κλίμακα)
<b>Ρήγα Φεραίου</b>   τμήματα: i) Κολοκοτρώνη – Δημητρίου Γούναρη, ii) Δημητρίου Γούναρη – Κοραή
<b>Ραδινού</b>   τμήμα Ρήγα Φεραίου – Μαιζώνος
<b>Παπαρηγοπούλου</b>   τμήμα Αγίου Ανδρέα – Ρήγα Φεραίου
<b>Ασκληπιού</b>   τμήμα Αγίου Ανδρέα – Ρήγα Φεραίου
<b>Ηφαίστου</b>   τμήμα Αγίου Νικολάου – Παντανάσσης
<b>Μηνιάτη</b>   τμήμα Αλεξάνδρου Υψηλάντου – Αγίου Γεωργίου (κλίμακα)
<b>Ερισσού</b>   τμήμα Αλεξάνδρου Υψηλάντου – Αγίου Γεωργίου (κλίμακα)
<b>Καψάλη</b>   τμήμα Ζαΐμη – Αράτου
<b>Παρθενάκου</b>   τμήμα Ρήγα Φεραίου – Μαιζώνος
<b>Πουκεβίλ</b>   τμήμα Ρήγα Φεραίου – Κορίνθου
<b>Περιμετρικές οδοί πλατείας Βασιλέως Γεωργίου Α'</b>
<b>Περιμετρικές οδοί πλατείας Τριών Συμμάχων</b>

Πηγή: Γόγολα, Α. (2013), *ιδία επεξεργασία*

Από τους παραπάνω πεζόδρομους, κάποιοι προβλέπονται από το ΓΠΣ (όπως Αγίου Νικολάου, Γεροκωστοπούλου, Ρήγα Φεραίου, Παντανάσσης), ενώ κάποιοι άλλοι δεν προβλέπονται από κανένα σχεδιασμό, αλλά έχουν δημιουργηθεί βάση Νομαρχιακής Απόφασης (όπως η Ασκληπιού και η Κανάρη) Υπάρχουν βέβαια και οδοί οι οποίες, ενώ προβλέπεται η πεζοδρόμησή τους από το ΓΠΣ, δεν έχουν πεζοδρομηθεί ακόμα (όπως Μαιζώνος, Αράτου) (ΓΠΣ Δήμου Πατρέων, 2009).

Γενικότερος σκοπός, είναι να δημιουργηθεί ένα ενιαίο ολοκληρωμένο δίκτυο που θα επιτρέπει την ευχάριστη και κυρίως ασφαλή κίνηση των πεζών μέσα στην πόλη. Μέχρι στιγμής οι πεζοδρομήσεις φαίνεται, σταδιακά, να έχουν γίνει αποδεκτές από την κοινή γνώμη, καθώς σε μικρό χρονικό διάστημα, ειδικά στους πεζόδρομους που έχουν δημιουργηθεί πρόσφατα (από το 2010 και μετά), άνοιξαν καταστήματα αναψυχής, καφέ και εμπορικά, τα οποία αποτέλεσαν πόλο έλξης για τους πολίτες της Πάτρας, κάνοντας τους πεζόδρομους ζωντανούς, ευχάριστους και επιτυχημένους. Αύξηση παρουσίασε επίσης και η χρήση του ποδηλάτου, αφού μετά την ολοκλήρωση πολλών πεζόδρομων, παρατηρήθηκε αυξημένη χρήση του ποδηλάτου για μετακινήσεις μέσα στο κέντρο, συντελώντας έτσι στη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και Δήμος Πατρέων, 2011).

Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιοι από τους βασικότερους πεζόδρομους που διατρέχουν το κέντρο της πόλης.

#### 5.1. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

Ο πεζόδρομος της Αγίου Νικολάου αποτελεί κεντρική ιστορική οδό και έναν από τους βασικότερους πεζόδρομους της Πάτρας, ο οποίος συνδέει την Άνω Πόλη με το εμπορικό κέντρο της πόλης, την Πλατεία Τριών Συμμάχων, τον Κεντρικό Σιδηροδρομικό Σταθμό και τον χώρο αναψυχής του Μώλου. Είναι πεζοδρομημένη στο τμήμα Μαιζώνος-Όθωνος/Αμαλίας, ενώ συνδέει την Άνω με την Κάτω πόλη μέσω κλιμάκων στο τμήμα Αγίου Γεωργίου-Φρουρίου. Ολόκληρο το τμήμα της οδού αποτελείται από στοές που κατασκευάστηκαν από τον Σταμάτη Βούλγαρη, προκειμένου να εξυπηρετείται η κίνηση των πεζών, ενώ διάσπαρτα συναντώνται μερικά από τα πιο αξιόλογα διατηρητέα κτίρια της πόλης. Όσον αφορά το πεζοδρομημένο της τμήμα, οι χρήσεις γης που αναπτύσσονται σε αυτό ποικίλουν. Στο ισόγειο, κυρίαρχη χρήση στο τμήμα από Μαιζώνος μέχρι Ρήγα Φεραίου είναι η εμπορική, περιλαμβάνοντας κυρίως καταστήματα ρούχων, ενώ στο τμήμα από Ρήγα Φεραίου μέχρι Όθωνος/Αμαλίας, κυριαρχεί η χρήση της αναψυχής, με καφετερίες να βρίσκονται εκατέρωθεν του πεζόδρομου. Στους ορόφους αντίθετα, κυρίαρχη χρήση είναι αυτή των υπηρεσιών, αφού στεγάζονται πολλά γραφεία, ιατρεία και άλλοι επαγγελματικοί χώροι, ενώ η χρήση της κατοικίας είναι ανύπαρκτη. Αξίζει να σημειωθεί ότι επειδή η συγκεκριμένη οδός συνδέει την προβλήτα του Αγίου Νικολάου (Μώλος) και τον Κεντρικό Σιδηροδρομικό Σταθμό με το κέντρο της

Πάτρας, κατά μήκος της οδού υπάρχουν αρκετά ξενοδοχεία για την εξυπηρέτηση των τουριστών, με δύο από αυτά να βρίσκονται πάνω στον πεζόδρομο. Ο πεζόδρομος διέρχεται από την Πλατεία Τριών Συμμάχων, με το χαρακτηριστικό ρολόι και καταλήγει στον Μώλο, επιτρέποντας έτσι στους πεζούς να κάνουν μια βόλτα δίπλα από την θάλασσα ή και να ψαρέψουν.

**Εικόνα 5.1:** Πεζόδρομος Αγ. Νικολάου



*Πηγή: Προσωπικό αρχείο*

Στην Αναθεώρηση του ΓΠΣ της Πάτρας, προτείνεται η ενίσχυση τόσο της πεζή, όσο και με ποδήλατο μετακίνησης, προκειμένου να αναδειχθεί η ιστορικότητα και η αισθητική της οδού συνολικά, ενώ απαραίτητη κρίνεται και η σύνδεση μέσω δικτύων πεζών και ποδηλάτων με την Άνω πόλη, αφού η Αγίου Νικολάου, δίνει τη δυνατότητα εύκολης πρόσβασης σε σημαντικά μνημεία και τοπόσημα της πόλης (π.χ. Ρωμαϊκό Ωδείο, Κάστρο, Παλαιό Νοσοκομείο, ναός Παντοκράτορα, Δεξαμενή), καθώς και σε κοινόχρηστους χώρους (π.χ. πλατεία Αγίου Γεωργίου, πλατεία Παντοκράτορα, πλατεία Υψηλών Αλωνίων). Γενικά, πρόκειται για έναν από τους πιο πολυσύχναστους πεζόδρομους της πόλης με αρκετό κόσμο να τον διασχίζει καθημερινά για διάφορους λόγους (αναψυχή, ψώνια, βόλτα, κά.) (ΓΠΣ Δήμου Πατρέων, 2009).

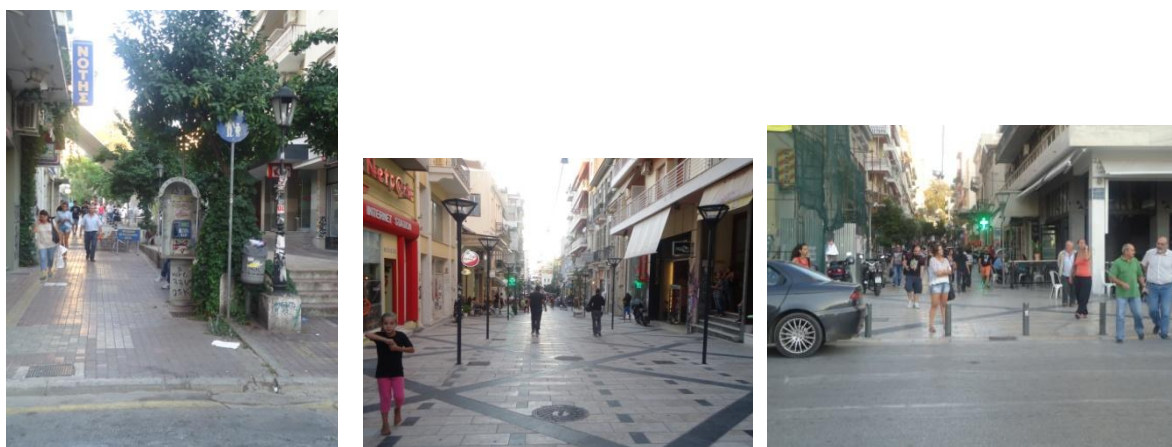
## 5.2. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΓΕΡΟΚΩΣΤΟΠΟΥΛΟΥ

Πρόκειται για μια επίσης κεντρική ιστορική οδό, η οποία αποτελεί μάλιστα την ‘σπονδυλική στήλη’ του δικτύου πεζοδρόμων της Πάτρας, αφού συνδέει την Άνω Πόλη με την πιο κεντρική της πλατεία, την πλατεία Γεωργίου, γι’ αυτό και ήταν από τις πρώτες οδούς που πεζοδρομήθηκαν. Είναι πεζοδρομημένη στο τμήμα μεταξύ των οδών Ηφαίστου και Ρήγα Φεραίου, με την πεζοδρόμηση του τμήματος από



Καραϊσκάκη μέχρι και Κανακάρη να ολοκληρώθηκε και να παραδόθηκε στους πεζούς, στις αρχές του φετινού καλοκαιριού. Το τμήμα από Ρήγα Φεραίου μέχρι και Αγίου Ανδρέου, αν και είναι χαρακτηρισμένο ως πεζόδρομος, λειτουργεί ως διπλής κατεύθυνσης, προκειμένου να εξυπηρετείται η σύνδεση των δύο ιδιωτικών επιχειρήσεων στάθμευσης οχημάτων που βρίσκονται εκεί, ενώ το τμήμα από Ηφαίστου μέχρι και Αγίου Γεωργίου περιλαμβάνει κλίμακες οι οποίες επιτυγχάνουν τη σύνδεση της κεντρικής πλατείας της Πάτρας με την Άνω πόλη, τα μνημεία και τους κοινόχρηστους χώρους που βρίσκονται σε αυτήν.

**Εικόνα 5.2:** Πεζόδρομος Γεροκωστοπούλου



*Πηγή: Προσωπικό αρχείο*

Όσον αφορά τις χρήσεις γης που αναπτύσσονται κατά μήκος της οδού και εδώ όπως και στον πεζόδρομο της Αγίου Νικολάου, παρατηρείται εναλλαγή στην κυριαρχία των χρήσεων. Έτσι, σχεδόν σε ολόκληρο το μήκος της Γεροκωστοπούλου στο ισόγειο κυριαρχεί η χρήση της αναψυχής με την ύπαρξη καφετεριών και εστιατορίων, με εξαίρεση το τμήμα από Καραϊσκάκη μέχρι και Κανακάρη, που κυριαρχεί η εμπορική χρήση (καταστήματα ρούχων, επίπλων, βιβλιοπωλείο, κομμωτήριο, ζαχαροπλαστείο, κ.ά.). Στους ορόφους των κτιρίων κατά μήκος της οδού αναπτύσσονται κατά κύριο λόγο υπηρεσίες και γραφεία, ενώ η χρήση της κατοικίας είναι λιγοστή και συγκεντρώνεται στο τμήμα μεταξύ των οδών Κανακάρη με Καραϊσκάκη και Ρήγα Φεραίου με Αγίου Ανδρέου. Ο συγκεκριμένος πεζόδρομος είναι πολυσύχναστος κυρίως γιατί οδηγεί τόσο στην κεντρική πλατεία της Πάτρας, όσο και στην Άνω πόλη και όχι λόγω των χρήσεων που διαθέτει, όπως συμβαίνει με τον πεζόδρομο της Αγίου Νικολάου.

### 5.3. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΗΣ

Η οδός Παντανάσσης είναι μια κεντρική οδός που αναπτύσσεται παράλληλα με τις οδούς Αγίου Νικολάου και Γεροκωστοπούλου. Χαρακτηρίστηκε ως πεζόδρομος το 2010 με απόφαση του Δημοτικού συμβουλίου Πατρών και είναι πεζοδρομημένη σε ολόκληρο το τμήμα της, από την Αγίου Ανδρέου μέχρι και την Αλεξάνδρου Υψηλάντου, στον Ναό της Παντάνασσας, ενώ πρόσφατα ολοκληρώθηκε και το τμήμα πίσω από τον Ναό μέχρι και την Βότση. Και ο συγκεκριμένος πεζόδρομος συνδέει κατά κάποιο τρόπο την Άνω με την Κάτω πόλη, αφού το τμήμα από Αλεξάνδρου Υψηλάντου μέχρι και 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, αποτελείται από κλίμακες που οδηγούν στην πλατεία Αγίου Γεωργίου και στο αρχαίο Ωδείο.

**Εικόνα 5.3:** Πεζόδρομος Παντανάσσης



*Πηγή: Προσωπικό αρχείο*

Όσον αφορά τις χρήσεις γης που αναπτύσσονται σε αυτήν, σε επίπεδο ισογείου σε ολόκληρο σχεδόν το μήκος της κυρίαρχη είναι η εμπορική χρήση, ενώ η πεζοδρομησή της είχε σαν αποτέλεσμα την εγκατάσταση και λειτουργία νέων χρήσεων αναψυχής με καφετέριες και εστιατόρια, προσδίδοντάς έτσι έναν νέο χαρακτήρα. Σε επίπεδο ορόφων από την άλλη πλευρά, στους πρώτους ορόφους κυριαρχεί η χρήση των υπηρεσιών, με γραφεία και επαγγελματικούς χώρους, ενώ στους ανώτερους κυριαρχεί η κατοικία. Γενικά, πρόκειται για έναν πολυσύχναστο πεζόδρομο τόσο τις πρωινές, όσο και τις απογευματινές ώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι στον συγκεκριμένο πεζόδρομο είναι εγκατεστημένες και υπηρεσίες του Δήμου Πατρέων.

#### 5.4. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΤΡΙΩΝ ΝΑΥΑΡΧΩΝ

Πρόκειται για έναν από τους παλιότερους πεζόδρομους της Πάτρας, ο οποίος σε αντιστοιχία με την Γεροκωστοπούλου, αποτελεί τη ‘σπονδυλική στήλη’, του δικτύου διαδρόμων πεζών της περιοχής των Υψηλών Αλωνίων, αφού οι διατηρητέες δίδυμες κλίμακες της οδού Αθανασίου Διάκου, οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί και ως διατηρητέο μνημείο, συνδέουν την πλατεία Υψηλών Αλωνίων και το χαρακτηριστικό διατηρητέο κτίριο στην κορυφή τους, με την Κάτω πόλη και τον Φάρο στην παραλία. Σήμα κατατεθέν του είναι η λωρίδα πρασίνου που αναπτύσσεται σε όλο το μήκος του, με νεραντζιές και άλλα φυτά τα οποία δημιουργούν μια ευχάριστη εικόνα στον περαστικό, ενώ του προσφέρουν σκιά ειδικά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Η οδός Τριών Ναυάρχων, είναι πεζοδρομημένη στο τμήμα μεταξύ των οδών Αθανασίου Διάκου και Αγίου Ανδρέου, ενώ πρόσφατα επεκτάθηκε και ο αποκλεισμός της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στο τμήμα μεταξύ των οδών Ρήγα Φεραίου και Αγίου Ανδρέου. Πρόκειται για ένα πεζόδρομο κυρίως αναψυχής, στον συναντώνται τα εξής επιμέρους τμήματα:

- ✓ Στο τμήμα μεταξύ των οδών Αθανασίου Διάκου και Αλεξάνδρου Υψηλάντη, οι σημαντικότερες χρήσεις είναι ο δημοτικός βρεφονηπιακός σταθμός, μια πλατεία με υπαίθριο σκάκι και παιδική χαρά, καταστήματα εστίασης και κατοικία. Το συγκεκριμένο τμήμα παρουσιάζει προβλήματα παράνομης στάθμευσης, κυρίως τις ώρες αιχμής, με οχήματα να
- ✓ Στο τμήμα μεταξύ των οδών Αλεξάνδρου Υψηλάντη και Καραϊσκάκη, με σημαντικότερες χρήσεις τα γραφεία του ΕΦΕΤ, ένα φροντιστήριο ξένων γλωσσών και κατοικία τους ορόφους.
- ✓ Στο τμήμα μεταξύ των οδών Καραϊσκάκη και Κανακάρη, όπως και στο τμήμα μεταξύ Κανακάρη και Κορίνθου, αναπτύσσονται στο ισόγειο καταστήματα εστίασης και αναψυχής με τραπεζοκαθίσματα, επαγγελματικές στέγες και γραφεία στους χαμηλούς ορόφους και κατοικία στους ανώτερους.
- ✓ Στο τμήμα μεταξύ των οδών Κορίνθου και Μαιζώνος, η σημαντικότερη χρήση είναι η βιβλιοθήκη του Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου, ενώ άλλες χρήσεις που αναπτύσσονται σε αυτό είναι καταστήματα εστίασης με τραπεζοκαθίσματα στο ισόγειο και κατοικία στους ορόφους. Χαρακτηριστικό του συγκεκριμένου τμήματος είναι η ύπαρξη ενός μικρού σιντριβανιού που κοσμεί τον πεζόδρομο.

- ✓ Στο τμήμα μεταξύ των οδών Μαιζώνος και Ρήγα Φεραίου, οι σημαντικότερες χρήσεις που συναντώνται είναι το 2<sup>ο</sup> Γυμνάσιο και το κτίριο που στεγάζεται το ΤΕΕ/Τμήμα Δυτικής Ελλάδας, ενώ άλλες χρήσεις είναι καταστήματα εστίασης με τραπεζοκαθίσματα στο ισόγειο και κατοικία στους ορόφους.
- ✓ Στο τμήμα μεταξύ των οδών Ρήγα Φεραίου και Αγίου Ανδρέου, αναπτύσσονται κυρίως εμπορικές χρήσεις στο ισόγειο και κατοικία στους ορόφους, ενώ και σε αυτό το τμήμα, στα κεντρικά του υπάρχει ένα μικρό σιντριβάνι. Στο συγκεκριμένο τμήμα, αν και έχουν τοποθετηθεί μεταλλικά κολωνάκια για τον αποκλεισμό της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, συναντώνται συστηματικά φαινόμενα παράνομης στάθμευσης ειδικά τις ώρες αιχμής.
- ✓ Τέλος, στο τμήμα μεταξύ των οδών Αγίου Ανδρέου και Όθωνος/Αμαλίας, αν και δεν είναι πεζοδρομημένο, αποτελεί συνέχεια της οδού, με βασικές χρήσεις τη διασκέδαση και το εμπόριο και καταλήγει στην παραλιακή ζώνη της Πάτρας και στην περιοχή του Φάρου.

**Εικόνα 5.4:** Πεζόδρομος Τριών Ναυάρχων



*Πηγή: Προσωπικό αρχείο*

Γενικά ο πεζόδρομος της Τριών Ναυάρχων με την χαρακτηριστική λωρίδα πρασίνου στο κέντρο του, τα δύο σιντριβάνια, την παιδική χαρά και τα παγκάκια που διαθέτει ανά διαστήματα, συγκεντρώνει αρκετό κόσμο, όλων των ηλικιών. Ιδιαίτερα μάλιστα κατά τους καλοκαιρινούς μήνες όπου τα καταστήματα αναπτύσσουν τραπεζοκαθίσματα πάνω σε αυτόν, ο πεζόδρομος είναι ιδιαίτερα ‘ζωντανός’ μέχρι αργά τη νύχτα. Το μοναδικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει σε ολόκληρο σχεδόν το μήκος του, είναι η παράνομη στάθμευση των οχημάτων, παρά την ύπαρξη ειδικής σήμανσης, αλλά και εμποδίων (μεταλλικά κολωνάκια), καθώς και η υπό γωνία

στάθμευση η οποία συνηθίζεται στις εισόδους των τμημάτων του, γεγονός που δυσχεραίνει σημαντικά την κίνηση των πεζών, περιορίζοντας ταυτόχρονα και τον κυκλοφοριακό χώρο (Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και Δήμος Πατρέων, 2011).

#### 5.5. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΡΗΓΑ ΦΕΡΑΙΟΥ

Η Ρήγα Φεραίου, αποτελεί μια από τις βασικότερες κεντρικές οδούς της πόλης, με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο και ρόλο. Χαρακτηρίστηκε ως πεζόδρομος στο τμήμα από την Κολοκοτρώνη μέχρι και τη Δημ. Γούναρη το 2010 μετά από απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Πατρών, αποτελώντας την πιο πρόσφατη σημαντική αλλαγή στη λειτουργία της κεντρικής περιοχής και επεκτείνοντας σημαντικά το δίκτυο πεζοδρόμων του κέντρου της Πάτρας. Πρόκειται για τον σημαντικότερο και πιο πολυσύχναστο ίσως πεζόδρομο της πόλης, αφού από την αρχή της λειτουργίας του (Δεκέμβριος 2010), οι κάτοικοι τον ενέταξαν στις καθημερινές τους διαδρομές, ενώ σύντομα άρχισε να χρησιμοποιείται και από ποδηλάτες, αφού τους προσέφερε δυνατότητα ευχάριστης και ταυτόχρονα ασφαλούς ποδηλατικής διαδρομής στο κέντρο της πόλης. Ο πεζόδρομος ξεκινάει από την πλατεία Όλγας, διατρέχει το ιστορικό κέντρο και διασταυρώνεται με όλους του πεζόδρομους που έχουν αναφερθεί παραπάνω (πεζόδρομοι Αγίου Νικολάου, Γεροκωστοπούλου, Παντανάσσης), ενώ με την επέκταση της πεζοδρόμησης που πραγματοποιείται αυτή την περίοδο μέχρι την οδό Κοραή, θα επιτευχθεί η πεζή σύνδεση της κεντρικής περιοχής, τόσο με τις χρήσεις αναψυχής της παραλιακής ζώνης στην περιοχή του Φάρου, όσο με τον ιστορικό για την πόλη, ναό του Αγίου Ανδρέα και τους γύρω χώρους αναψυχής και πρασίνου.

#### **Εικόνα 5.5:** Πεζόδρομος Ρήγα Φεραίου



*Πηγή: Προσωπικό αρχείο*

Σχετικά με τις χρήσεις γης που αναπτύσσονται σε αυτόν, στο τμήμα μεταξύ των οδών Κολοκοτρώνη και Δημ. Γούναρη, στο ισόγειο κυριαρχούν χρήσεις εμπορίου,

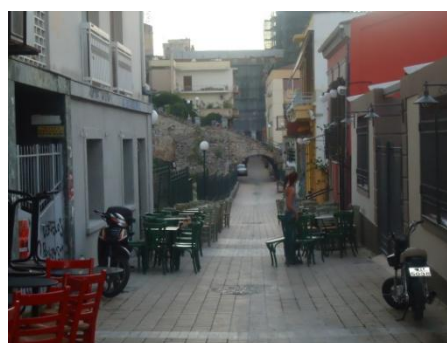
αναψυχής και εστίασης, ενώ στους ορόφους κυριαρχούν οι επαγγελματικές στέγες και τα γραφεία και με μικρό ποσοστό η χρήση της κατοικίας. Αντίθετα, στο τμήμα από την Δημ. Γούναρη μέχρι και την Κοραή, αυξάνεται σημαντικά η χρήση της κατοικίας και περιορίζεται αντίστοιχα η χρήση της αναψυχής, ενώ το εμπόριο και οι επαγγελματικές στέγες συναντώνται σε χαμηλότερο βαθμό.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η αρχικά η Ρήγα Φεραίου προοριζόταν να μετατραπεί σε οδικό άξονα ήπιας κυκλοφορίας και η πεζοδρόμησή της δεν προβλεπόταν από κανένα σχεδιασμό. Αντίθετα, προβλεπόταν η πεζοδρόμηση της Μαιζώνος, που είναι μια γειτονική παράλληλη οδός, η οποία διέρχεται μπροστά από την κεντρική πλατεία Γεωργίου. Παρ' όλα αυτά, μέχρι στιγμής φαίνεται ότι αποτελεί τον βασικότερο και πιο πολυσύχναστο πεζόδρομο της Πάτρας, αφού προτιμάται από τους πεζούς όχι μόνο για να ψωνίσουν, αλλά και να κάνουν μια απλή βόλτα στο κέντρο της πόλης.

#### 5.6. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ ΗΦΑΪΣΤΟΥ

Η οδός Ηφαίστου, είναι πεζοδρομημένη στο τμήμα από την Αγίου Νικολάου μέχρι και την Παντανάσσης και διέρχεται από το εμφανές τμήμα του Ρωμαϊκού Σταδίου και κάτω από την κλίμακα της οδού Πατρέως. Πρόκειται για έναν από τους πιο γραφικούς πεζόδρομους της πόλης, με αρκετά νεοκλασικά κτίρια εκατέρωθεν του, ο οποίος ωστόσο εδώ και χρόνια παρουσίαζε εικόνα εγκατάλειψης, μη έχοντας ιδιαίτερη κίνηση, αφού η πληθώρα των χρήσεων αναψυχής που στεγάζονταν στα ισόγεια της περιοχής, σταδιακά έπαυσαν να λειτουργούν. Σε λειτουργία παρέμειναν μόνο κάποια εργαστήρια και επαγγελματικές στέγες, ενώ διάσπαρτα υπήρχαν και κατοικίες. Τον τελευταίο χρόνο ωστόσο, η εικόνα της περιοχής έχει αλλάξει ριζικά, αφού πολλοί από τους υπάρχοντες χώρους αναψυχής, ανακαινίσθηκαν και λειτούργησαν ξανά, συγκεντρώνοντας πολύ κόσμο.

**Εικόνα 5.6:** Πεζόδρομος Ηφαίστου



*Πηγή: Προσωπικό αρχείο*

Ο πεζόδρομος πλέον κατακλύζεται από τα τραπεζοκαθίσματα των καταστημάτων, μοιάζοντας αρκετά με την περιοχή Ψυρρή της Αθήνας. Την εικόνα αυτής της αναγέννησης της περιοχής συνολικά, χαλάνε τα οχήματα τα οποία σταθμεύουν στο τμήμα του πεζόδρομου από την κλίμακα της Πατρέως μέχρι και την Παντανάσσης, τα οποία δυσχεραίνουν την κίνηση των πεζών.

Γενικά η ανακαίνιση και επαναλειτουργία των καταστημάτων της Ηφαίστου συντέλεσαν καθοριστικά στην αξιοποίησή της, ενώ φαίνεται να έχει δώσει 'ζωή' στο τμήμα της Παλιάς πόλης.

### 5.7. ΚΑΝΑΡΗ

Η οδός Κανάρη αναπτύσσεται από την οδό Αθανασίου Διάκου μέχρι και την οδό Όθωνος/Αμαλίας. Χαρακτηρίστηκε ως πεζόδρομος στο τμήμα μεταξύ των οδών Μαιζώνος και Κορίνθου το 2008 μετά από απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Πατρέων και μετά από εργασίες αντικατάστασης υλικού επίστρωσης, δόθηκε σε χρήση. Η θέση του πίσω από το δικαστικό μέγαρο τον καθιστά περισσότερο σε χώρο παραμονής παρά διέλευσης, γι' αυτό και μεγαλύτερη συγκέντρωση πεζών παρουσιάζει ιδίως κατά τις πρωινές ώρες, όπου και λειτουργεί το δικαστικό μέγαρο. Όσον αφορά τις χρήσεις που αναπτύσσονται κατά μήκος του, αυτές περιλαμβάνουν εμπορικά καταστήματα, υπηρεσίες και αναψυχή στο ισόγειο, ενώ στους ορόφους αναπτύσσεται επαγγελματική στέγη και λιγοστή κατοικία.

**Εικόνα 5.7:** Πεζόδρομος Κανάρη



*Πηγή: Προσωπικό αρχείο*

Μερικές από τις σημαντικότερες ειδικές χρήσεις που περιλαμβάνει το πεζοδρομημένο τμήμα της οδού είναι το υποκατάστημα των ΕΛΤΑ, η Διεύθυνση Κοινωνικής Πρόνοιας, η Διεύθυνση Υγείας, το Δικαστικό Μέγαρο, το Πρωτοδικείο και το Ειρηνοδικείο Πατρών.

Χαρακτηριστικό της οδού Κανάρη είναι ότι διέρχεται από την τριγωνική πλατεία στη συμβολή των οδών Δημ. Γούναρη-Όθωνος/Αμαλίας-Μπουμπουλίνας, όπου έχουν εντοπιστεί τμήματα των ρωμαϊκών λιμενικών εγκαταστάσεων της πόλης, το Ρωμαϊκό Νυμφαίο Α', την πλατεία 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου και καταλήγει στην πλατεία των Υψηλών Αλωνίων, συνδέοντας έτσι σημαντικούς κοινόχρηστους χώρους και μνημεία της πόλης. Αξίζει να σημειωθεί ότι η θέση της μέσα στο κέντρο της Πάτρας, την καθιστά 'ομότιμη' της Παντανάσσης, από πολεοδομικής σκοπιάς, ενώ η γεωμετρία του Σχεδίου Πόλης συντελεί στην επιλογή της για πεζή μετακινήσεις από την πλατεία Υψηλών Αλωνίων προς το κέντρο και αντίστροφα. Γενικά, πρόκειται για έναν πεζόδρομο, οποίος στην ουσία εξυπηρετεί κυρίως τους σχετίζοντες με το δικαστικό μέγαρο, ενώ χρησιμοποιείται ελάχιστα από τους υπόλοιπους πεζούς, αφού δεν διαθέτει αλυσίδες μεγάλων καταστημάτων και χώρους αναψυχής, που θα μπορούσαν να συγκεντρώνουν πλήθος κόσμου, όπως συμβαίνει στους πεζόδρομους της Αγίου Νικολάου ή της Ρήγα Φεραίου. Η θέση του ωστόσο στο κέντρο της πόλης, η γειτνίασή του με σημαντικά μνημεία και το γεγονός ότι αποτελεί δίοδο σύνδεσης της πλατείας Υψηλών Αλωνίων με το κέντρο της Πάτρας, καθιστά απαραίτητη την πεζοδρόμηση ολόκληρο του μήκους της οδού Κανάρη, ώστε να συντελέσει και αυτή στην ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου και ενιαίου δικτύου κίνησης πεζών του ιστορικού κέντρου της Πάτρας.

#### 5.8. ΛΟΙΠΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

Πέρα από τους παραπάνω πεζόδρομους οι οποίοι συνθέτουν το βασικό δίκτυο κίνησης των πεζών, στο ιστορικό κέντρο της Πάτρας συναντώνται και πεζοδρομημένα τμήματα τα οποία είναι μικρού μήκους και αποτελούν, κατά κύριο λόγο, απολήξεις του βασικού δικτύου πεζοδρόμων, που καταλήγουν σε σημαντικές κυκλοφοριακές οδούς (όπως Αγίου Ανδρέου, Μαιζώνος, Κορίνθου, Αράτου, κλπ.). Από αυτούς, κάποιοι συνδέουν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων, όπως:

- Ο πεζόδρομος της Παρθενάκου (τμήμα Ρήγα Φεραίου-Μαιζώνος), ο οποίος οδηγεί στο Αρσάκειο, που προβλέπεται να διαμορφωθεί σε Δημαρχείο.
- Ο πεζόδρομος της Πουκεβίλ (τμήμα Ρήγα Φεραίου-Κορίνθου), ο οποίος οδηγεί στο κεντρικό υποκατάστημα ΕΛΤΑ.
- Ο πεζόδρομος της Καψάλη (τμήμα Ζαΐμη-Αράτου), ο οποίος οδηγεί στον Σταθμό Υπεραστικών Λεωφορείων και στην Αγορά Αργύρη.



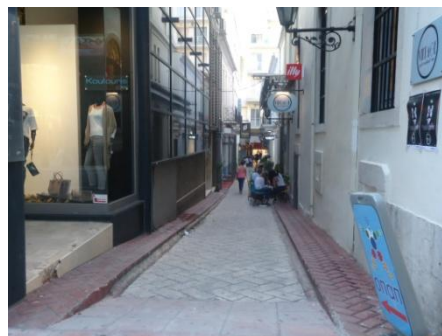
Κάποιοι άλλοι, βρίσκονται μέσα στα Οικοδομικά Τετράγωνα και λειτουργούν ως πεζόδρομοι αναψυχής, συγκεντρώνοντας κυρίως καφετέριες και άλλα καταστήματα αναψυχής. Σε αυτούς, χαρακτηριστική είναι η ύπαρξη τραπεζοκαθισμάτων, σομπών ανοιχτού χώρου, κλπ. τα οποία δυσκολεύουν σημαντικά την κίνηση των πεζών. Οι πεζόδρομοι αυτοί είναι:

- Της Ραδινού, τμήμα Ρήγα Φεραίου-Μαιζώνος
- Της Παπαρηγοπούλου, τμήμα Ρήγα Φεραίου-Αγίου Ανδρέου
- Της Ασκληπιού, τμήμα Ρήγα Φεραίου-Αγίου Ανδρέου
- Της Βούρβαχη, τμήμα Μαιζώνος-Κορίνθου
- Της Κριτολάου, τμήμα Καραϊσκάκη-Κανακάρη

**Εικόνα 5.8α:** Πεζόδρομος Ραδινού



**Εικόνα 5.8β:** Πεζόδρομος Παπαρηγοπούλου



*Πηγή: Προσωπικό αρχείο*

Οι παραπάνω πεζόδρομοι, παρά την ύπαρξη χώρων αναψυχής, δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερη κίνηση πεζών. Αυξημένη κίνηση ίσως παρουσιάσουν κατά τις πρωινές κυρίως ώρες αφού χρησιμοποιούνται ως δίοδοι για τη μετάβαση των πεζών από το κεντρικό δίκτυο πεζοδρόμων, στις βασικές κυκλοφοριακές οδούς. Η περιορισμένη κίνηση σε συνδυασμό με τα υψηλά ενοίκια μάλιστα, έχει οδηγήσει τα τελευταία χρόνια στο κλείσιμο αρκετών καταστημάτων αναψυχής και στην ερήμωση αρκετών από αυτών των πεζοδρόμων.

## 5.9. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Από την παραπάνω ανάλυση των βασικών πεζοδρόμων της Πάτρας, προκύπτει ότι η πόλη διαθέτει μεν ένα δίκτυο κίνησης πεζών, το οποίο, λόγω των πρόσφατων κυρίως πεζοδρομήσεων, διατρέχει ένα σημαντικό μέρος του ιστορικού κέντρου της πόλης, ωστόσο δεν φαίνεται να αποτελεί ενιαίο και ολοκληρωμένο δίκτυο που προσφέρει ευχάριστη κίνηση στους πεζούς πολίτες της Πάτρας. Οι περισσότεροι των πεζοδρόμων που αναλύθηκαν στο παρών κεφάλαιο, ενώ διέρχονται από σημαντικούς

κοινόχρηστους χώρους, ιστορικά κτίρια, ναούς, μνημεία και αρχαιολογικούς χώρους συνδέοντας αρκετούς από αυτούς, λειτουργούν περισσότερο ως χώροι διέλευσης των πεζών, τη στιγμή που θα μπορούσαν να αποτελούν ταυτόχρονα και τουριστικές διαδρομές. Σε αυτό θα συντελούσε σε μεγάλο βαθμό και η ύπαρξη ενιαίου δικτύου ποδηλατοδρόμων, το οποίο θα διατρέχει επίσης το ιστορικό κέντρο, δίνοντας της δυνατότητα τόσο στους πολίτες, όσο και στους τουρίστες, να κάνουν μια βόλτα και να δουν το ιστορικό κέντρο της Πάτρας, είτε πεζοί, είτε και με ποδήλατα. Παράλληλα, όλοι σχεδόν οι υπάρχοντες, κάθετοι προς το μέτωπο της θάλασσας, πεζόδρομοι συνδέουν την Άνω με την Κάτω πόλη, δημιουργώντας ακόμα μια διαδρομή με μεγάλο αισθητικό αλλά και ιστορικό ενδιαφέρον, συνδέοντας της Παλιά πόλη με το νέο εμπορικό της κέντρο και το θαλάσσιο μέτωπο.

Η αδιαφορία από πλευράς των φορέων να εντάξουν το περπάτημα στην καθημερινότητα των Πατρινών και να το προωθήσουν ως εναλλακτικό και φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο μετακίνησης, είναι ο λόγος για τον οποίο δεν έχει υλοποιηθεί ακόμα ένα ολοκληρωμένο δίκτυο πεζή μετακινήσεων στην πόλη. Σε αυτό συντελεί και η μη συνειδητοποίηση της τουριστικής σημασίας που θα μπορούσαν να διαδραματίζουν οι πεζόδρομοι της πόλης, η οποία με τη σειρά της θα οδηγούσε σε αύξηση της εμπορικής κίνησης συνολικά. Πολύ σημαντικό ρόλο στην παρούσα κατάσταση, διαδραματίζει βέβαια η στάση και η κουλτούρα των ίδιων των πολιτών, αφού διαπιστώνεται έλλειψη σεβασμού προς τους πεζούς, με τους πεζόδρομους να χρησιμοποιούνται ως χώροι στάθμευσης και κίνησης των οχημάτων, θέτοντας σε κίνδυνο την κίνησή τους.

## 6. ΕΡΕΥΝΑ ΜΕΣΩ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πέρα από την παράθεση του θεωρητικού πλαισίου σχετικά με την βιώσιμη κινητικότητα και τις πεζοδρομήσεις ειδικότερα, καθώς και την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του δικτύου πεζοδρόμων της Πάτρας, είναι απαραίτητο να αποδειχθεί, εάν και σε ποιο βαθμό τελικά οι πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στην πόλη, έχουν συντελέσει θετικά στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και κατ' επέκταση στην αύξηση των πεζή μετακινήσεων στο κέντρο της Πάτρας. Το παρόν κεφάλαιο αποτελεί το ερευνητικό μέρος της διπλωματικής εργασίας, μέσα από το οποίο επιχειρείται να δοθεί απάντηση στο παραπάνω ερώτημα. Ειδικότερα, στο παρόν κεφάλαιο δίνονται πληροφορίες σχετικά με το μέρος που διεξήχθη η έρευνα, πόσο διήρκησε, ποιος είναι ο σκοπός της, γιατί είναι σημαντική, αλλά και ποια είναι τα ερευνητικά της εργαλεία, δηλαδή σε τι αποσκοπεί να απαντήσει. Η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε είναι αυτή της επισκόπησης και το εργαλείο είναι το ερωτηματολόγιο, καθώς πρόκειται για ποσοτική έρευνα. Χρησιμοποιήθηκαν δύο ερωτηματολόγια (**βλ. Παράρτημα**), από τα οποία ένα απευθύνεται στους επιχειρηματίες που έχουν τα καταστήματά τους πάνω στους υπό μελέτη πεζόδρομους, ενώ το άλλο απευθύνεται στους περαστικούς, από το ιστορικό κέντρο, πολίτες του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πάτρας. Από τις δύο αυτές κατηγορίες ερωτηθέντων, δεν έλαβαν όλοι μέρος, αλλά τα άτομα επιλέχτηκαν σύμφωνα με τα χαρακτηριστικά του δείγματος. Τέλος, ακολουθήθηκε η δεοντολογία της έρευνας, βάσει της οποίας βεβαιώθηκαν οι ερωτηθέντες που επιλέχτηκαν ότι αν δεν επιθυμούν να λάβουν μέρος στην έρευνα, η απόφασή τους είναι αποδεκτή και ότι φυσικά θα διατηρηθεί το απόρρητο της ανωνυμίας. Παρακάτω, δίνεται πλήρες το ερευνητικό μέρος της παρούσας διπλωματικής.

Κύρια πηγή άντλησης των στοιχείων είναι η πρωτογενής στοιχειοληψία με ερωτηματολόγια, που είχε ως στόχο να συλλέξει πληροφορίες και να καταγράψει αντιλήψεις στο επίπεδο της γενικής πληροφόρησης σχετικά με τις πεζοδρομήσεις.

#### 6.1. ΧΩΡΟΣ/ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η έρευνα, όσον αφορά τους επιχειρηματίες, πραγματοποιήθηκε σε τρεις βασικούς πεζόδρομους του κέντρου, της Ρήγα Φεραίου, της Παντανάσσης και της Γεροκωστοπούλου (στο νέο τμήμα της, από Καραϊσκάκη μέχρι Κανακάρη).

## Χάρτης 6.1: Υπό μελέτη πεζόδρομοι



Πηγή: Google earth, ιδία επεξεργασία

Όσον αφορά στους περαστικούς, η έρευνα δεν πραγματοποιήθηκε σε συγκεκριμένους πεζόδρομους, αλλά τα ερωτηματολόγια μοιράστηκαν τυχαία σε πολίτες στο ιστορικό κέντρο. Σχετικά με τον χρόνο διεξαγωγής της, η έρευνα πραγματοποιήθηκε από τις 19/08/2014 μέχρι και τις 22/08/2014, διάστημα κατά το οποίο μοιράστηκαν και συλλέχτηκαν τα ερωτηματολόγια.

### 6.2. ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Ο σκοπός κάθε έρευνας στηρίζεται σε δύο βασικά ερωτήματα το «τι» και το «γιατί», είναι επομένως σημαντικό για κάθε ερευνητή να προσδιορίσει εξ αρχής το αντικείμενο έρευνάς του καθώς και τον λόγο για τον οποίο πραγματοποιεί την έρευνα (Φίλιας, Β., 2000).

Σκοπός της συγκεκριμένης έρευνας είναι να παραχθούν στατιστικά δεδομένα που αφορούν στις απόψεις των πολιτών της Πάτρας σχετικά με το αν και σε ποιο βαθμό οι πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στην πόλη, έχουν συντελέσει στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και κατ' επέκταση στην αύξηση των πεζή μετακινήσεων, καθώς και των μετακινήσεων με τα ΜΜΜ και στη μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.

### 6.3. ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Όπως έχει αναφερθεί εκτενέστερα και στο πρώτο κεφάλαιο, το ζήτημα της προώθησης της Βιώσιμης Κινητικότητας στα αστικά κέντρα, κρίνεται επιβεβλημένο, ειδικά τις τελευταίες δεκαετίες, που η χρήση του αυτοκινήτου έχει πάρει ανεξέλεγκτες διαστάσεις, επιφέροντας πλήθος αρνητικών επιπτώσεων τόσο στον ίδιο τον άνθρωπο και την υγεία του, όσο και στο περιβάλλον στο οποίο ζει και κινείται. Παρά το γεγονός, ότι υπάρχουν Πολιτικές για την προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας, σε ευρωπαϊκό, αλλά και εθνικό επίπεδο, φαίνεται ότι η Ελλάδα δεν ακολουθεί τις εν λόγω πολιτικές και ενώ αναγνωρίζει τα χιλιάδες προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα μεγάλα κυρίως αστικά της κέντρα, εξαιτίας της υπέρμετρης χρήσης του αυτοκινήτου, δεν λαμβάνει μέτρα για την αντιμετώπισή τους. Την ίδια στιγμή, τα αστικά κέντρα σε πολλές χώρες της Ευρώπης, έχοντας κατανοήσει τα θετικά αποτελέσματα που επιφέρει τόσο στην ποιότητα ζωής τους, όσο και στην ποιότητα του περιβάλλοντος στο οποίο ζουν, έχουν ενστερνιστεί τις αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας, περιορίζοντας τη χρήση του αυτοκινήτου και δημιουργώντας υποδομές που συντελούν στην προώθηση φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και τα ΜΜΜ. Υπό αυτές τις συνθήκες, κρίνεται αναγκαία η παρούσα έρευνα για το αστικό κέντρο της Πάτρας, για να αποδειχθεί εάν τελικά οι υποδομές για την κίνηση των πεζών που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια, έχουν συντελέσει στην προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας και στον περιορισμό της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου.

### 6.4. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ

Σύμφωνα με τον Robson C. (2007), τα ερευνητικά ερωτήματα είναι συγκεκριμένοι ερευνητικοί άξονες στους οποίους στηρίζεται το γνωστικό αντικείμενο που ερευνάται και προέρχονται από τον γενικό στόχο που έχει τεθεί. Στην ουσία, πρόκειται για ερωτήσεις, οι απαντήσεις των οποίων θα συντελέσουν στην κατανόηση του στόχου της έρευνας. Πριν τεθούν αυτά, είναι απαραίτητο να αποφασιστεί το γενικό ερευνητικό επίκεντρο και έπειτα να υπάρξει εξειδίκευση σε ένα ή περισσότερα συγκεκριμένα ερωτήματα (Robson, C., 2010, p.65).

Τε ερευνητικά ερωτήματα, είναι καλό να πληρούν κάποια κριτήρια, προκειμένου να γίνει κατανοητός ο στόχος της έρευνας. Έτσι σύμφωνα με τον Punch, K.F. (1998), για

να είναι “καλά” τα ερευνητικά ερωτήματα, θα πρέπει να είναι (Punch, K.F., 1998, p.49):

- ✓ Σαφή. Να μην είναι διφορούμενα και να γίνονται εύκολα κατανοητά
- ✓ Συγκεκριμένα, ώστε να είναι σαφές τι αποτελεί μια απάντηση
- ✓ Απαντήσιμα. Να είναι δηλαδή κατανοητό τι δεδομένα χρειάζονται για να απαντηθούν τα ερωτήματα και πώς θα συλλεχθούν αυτά τα δεδομένα
- ✓ Αλληλοσυνδεόμενα. Τα ερωτήματα να συνδέονται με κάποιον κατανοητό τρόπο, διαμορφώνοντας ένα σύνολο
- ✓ Κατ’ ουσία σχετικά. Να είναι δηλαδή αξιόλογα, μη τετριμμένα ερωτήματα, τα οποία αξίζουν ερευνητική προσπάθεια (Punch, K.F., 1998, p.49).

Σύμφωνα με τις παραπάνω κατευθυντήριες γραμμές, τα ερευνητικά ερωτήματα για την παρούσα έρευνα, διαμορφώνονται ως εξής:

1. Ποια η γνώμη των πολιτών της Πάτρας (επιχειρηματιών και απλών περαστικών), για το δίκτυο πεζοδρόμων της πόλης;
2. Ποιες είναι οι συνέπειες της πρόσφατης πεζοδρόμησης του ιστορικού κέντρου, ως προς την κίνηση των πεζών σε αυτό;
3. Οι πεζοδρομήσεις συντέλεσαν στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη της Πάτρας;
4. Ποια η γνώμη των πολιτών της Πάτρας για τα MMM που διαθέτει η πόλη;
5. Ποια η άποψη των πολιτών της Πάτρας για μετέπειτα πεζοδρομήσεις;

#### 6.5. ΕΙΔΟΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Σύμφωνα με τη θεωρητική προσέγγιση, όταν μια έρευνα έχει ως στόχο να παράγει στατιστικά αποτελέσματα και κυρίως να περιγράψει ένα φαινόμενο, τότε πρόκειται για μια ποσοτική έρευνα (Κυριαζής, Ν., 2011). Στην παρούσα έρευνα, επιθυμείται η καταγραφή των απόψεων των πολιτών της Πάτρας, τόσο από την πλευρά των επιχειρηματιών, όσο και από την πλευρά των απλών περαστικών σχετικά με το θέμα της βιώσιμης κινητικότητας και ειδικότερα, με το θέμα των πεζοδρομήσεων και τα αποτελέσματα που αυτές έχουν επιφέρει ως προς την κίνηση των πολιτών στο ιστορικό κέντρο της πόλης. Αυτό θα πραγματοποιηθεί μέσω ερωτηματολογίων, ενώ στη συνέχεια θα βγουν τα ποσοστιαία αποτελέσματα των απαντήσεων που θα συγκεντρωθούν.

## 6.6. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Ως μέθοδος έρευνας, ορίζεται το σύνολο των προσεγγίσεων που χρησιμοποιούνται στην έρευνα, με σκοπό τη συλλογή δεδομένων μέσα από τα οποία θα διεξαχθούν συμπεράσματα που στη συνέχεια θα ερμηνευτούν (Cohen et. al., 2008). Στην παρούσα έρευνα η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε, η οποία επιλέχτηκε με βάση το είδος της έρευνας και το γνωστικό αντικείμενο, είναι η επισκόπηση, η οποία είναι η καταλληλότερη για τις ποσοτικές έρευνες. Η επισκόπηση, χρησιμοποιείται κυρίως ως μέθοδος έρευνας για ποσοτικές μελέτες, ενώ πραγματοποιείται συλλογή δεδομένων σε ένα συγκεκριμένο χρονικό σημείο. Οι στόχοι της είναι οι εξής (Cohen et. al., 2008):

- α) συλλογή πληροφοριών για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα
- β) περιγραφή σχέσεων και συνθηκών μεταξύ των μεταβλητών
- γ) περιγραφική ανάλυση των σχέσεων των μεταβλητών και
- δ) μέτρηση της συχνότητας εμφάνισης των μεταβλητών (Cohen et. al., 2008)

## 6.7. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

Στην ποσοτική έρευνα και σύμφωνα με τη μέθοδο της επισκόπησης, τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται για τη διεξαγωγή της είναι το (α) ερωτηματολόγιο και η (β) συνέντευξη. Στην παρούσα έρευνα, το εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε για την παραγωγή δεδομένων είναι το ερωτηματολόγιο, το οποίο ορίζεται ως ο κατάλληλος τρόπος επαφής μεταξύ ερευνητή και συνεντευξιαζόμενου, είτε πρόκειται για γραπτό, είτε για προφορικό ερωτηματολόγιο (Φίλιας, Β., 2000).

Για τη συλλογή των δεδομένων και την διεξαγωγή των αποτελεσμάτων, πραγματοποιήθηκαν δύο ερωτηματολόγια, εκ των οποίων το ένα περιείχε ερωτήσεις που αναφέρονταν στους επιχειρηματίες που διαθέτουν τα καταστήματά τους επάνω στους υπό μελέτη πεζόδρομους, ενώ το άλλο αναφερόταν στους περαστικούς πολίτες της Πάτρας. Και τα δύο ερωτηματολόγια ωστόσο, αποτελούνται από ερωτήσεις που στηρίζονται πάνω στο θέμα που ερευνάται (Cohen et.-al., 2008). Ειδικότερα, πρόκειται για ερωτήσεις κλειστού και ανοιχτού τύπου οι οποίες συμπληρώνονται αυτομάτως από τους ερωτηθέντες, με ορισμένες ερωτήσεις να είναι κοινές και στα δύο ερωτηματολόγια, ενώ οι υπόλοιπες αφορούν στην ομάδα η οποία ερωτάται. Το

ερωτηματολόγιο για τους επιχειρηματίες, περιλαμβάνει συνολικά 22 ερωτήσεις, από τις οποίες 3 είναι δημογραφικές (ερ. 1-3), 9 είναι διχοτομικές (ερ. 4, 5, 6, 7α, 8, 17, 18, 20, 22), 10 πολλαπλής επιλογής (ερ. 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 21) και 1 ανοιχτού τύπου (ερ. 19). Το ερωτηματολόγιο για τους περαστικούς, αποτελείται από 16 ερωτήσεις συνολικά από τις οποίες 3 είναι δημογραφικές (ερ. 1-3), 4 είναι διχοτομικές (ερ. 8, 9, 11, 16), 8 είναι πολλαπλής επιλογής (ερ. 4, 5, 6, 7, 12, 13, 14, 15) και 1 είναι ανοιχτού τύπου (ερ. 10).

#### 6.8. ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ

Σύμφωνα με τον Παρασκευόπουλο Ν. (1993), πληθυσμός είναι ένα σύνολο από άτομα ή αντικείμενα για τα οποία πραγματοποιείται έρευνα και για τα οποία θα εξαχθούν ορισμένα συμπεράσματα. Συνήθως ο πληθυσμός που ερευνάται δεν απευθύνεται μόνο σε πρόσωπα, διακρίνεται σε ορισμένες ιδιότητες και χαρακτηριστικά, ενώ το μέγεθός του δεν είναι πάντα γνωστό και συγκεκριμένο. Στην παρούσα έρευνα, ως πληθυσμός ορίζονται οι κάτοικοι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πάτρας, ηλικίας 15 έως 90 ετών.

#### 6.9. ΔΕΙΓΜΑ - ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ

Ως δείγμα, ορίζεται το μέρος, το υποσύνολο του πληθυσμού το οποίο μελετάται (Χλουβεράκης, Γ., 2009). Κατά τη διαδικασία επιλογής του, ακολουθούνται τέσσερα βασικά στάδια (Cohen et.-al. 2008):

1. το μέγεθος του δείγματος
2. τα χαρακτηριστικά του δείγματος
3. πρόσβαση στον πληθυσμό και ευρύτερα στο δείγμα
4. ο τρόπος με τον οποίο επιλέγεται η μέθοδος δειγματοληψίας που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί (Cohen et- al. 2008).

Στην παρούσα έρευνα, ως δείγμα έχουν επιλεγεί οι επιχειρηματίες που διαθέτουν τα καταστήματά τους επάνω στους υπό μελέτη πεζόδρομους, καθώς και οι περαστικοί από αυτούς τους πεζόδρομους πολίτες του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πάτρας, που έχουν επιλεγεί σύμφωνα με τη μέθοδο της δειγματοληψίας που παρουσιάζεται παρακάτω, ενώ το μέγεθος του δείγματος είναι 185 άτομα [λαμβάνοντας υπόψη τη Διασπορά=192,7, το Επίπεδο εμπιστοσύνης=(1-α)%=95% και το Σφάλμα δειγματοληψίας= ± 2 ετών (περίπου 2%)].



Όσον αφορά τα χαρακτηριστικά του δείγματος, το δείγμα περιλαμβάνει άνδρες και γυναίκες ηλικίας από 15 έως 64 ετών, ανεξαρτήτως του είδους επιχείρησης, όσον αφορά στους επιχειρηματίες και, ανεξαρτήτως του επαγγέλματος όσον αφορά στους περαστικούς πολίτες. Η στρωματοποίηση του δείγματος με βάση τις τάξεις ηλικίας (σύμφωνα με τη μέση ηλικία, η οποία είναι 38,5 ετών, και διασπορά ανά τάξη ηλικίας), είναι η εξής:

Ηλικία	$n_i$
15-24	40
25-34	40
35-44	40
45-54	35
55-64	30

#### 6.10. ΜΕΘΟΔΟΣ ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΨΙΑΣ

Ο τρόπος επιλογής της δειγματοληψίας, εξαρτάται από το γνωστικό αντικείμενο, από τις μεταβλητές που έχουμε θέσει προς μελέτη και από την προσβασιμότητα του πληθυσμού. Με βάση αυτές τις προϋποθέσεις, η μέθοδος της δειγματοληψίας που επιλέχθηκε για την παρούσα έρευνα, είναι η συστηματική δειγματοληψία. Ειδικότερα, πρόκειται για μια τροποποιημένη μορφή της απλής τυχαίας δειγματοληψίας, κατά την οποία από το σύνολο του πληθυσμού επιλέγονται  $N$  άτομα. Ο τρόπος επιλογής της δειγματοληψίας εξαρτάται από το γνωστικό αντικείμενο, από τις μεταβλητές που έχουμε θέσει προς μελέτη και από την προσβασιμότητα του πληθυσμού (Robson, C., 2010).

Ύστερα από αναζήτηση στην ΕΣΥΕ, ο πληθυσμός του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πατρών, είναι 150.146 άτομα και στο πλαίσιο της έρευνας, επιλέχθηκαν τυχαία 185 άτομα. Τα ερωτηματολόγια μοιράστηκαν σε οριοθετημένες περιοχές του ιστορικού κέντρου της πόλης, οι οποίες είναι ο πεζόδρομος της Ρήγα Φεραίου από Κολοκοτρώνη έως Ερμού, ο πεζόδρομος Παντανάσσης, από Καραϊσκάκη μέχρι Αγίου Ανδρέου, ο πεζόδρομος Γεροκωστοπούλου, από Καραϊσκάκη μέχρι Κανακάρη (βλ. χάρτη 3) (Robson, C., 2010).

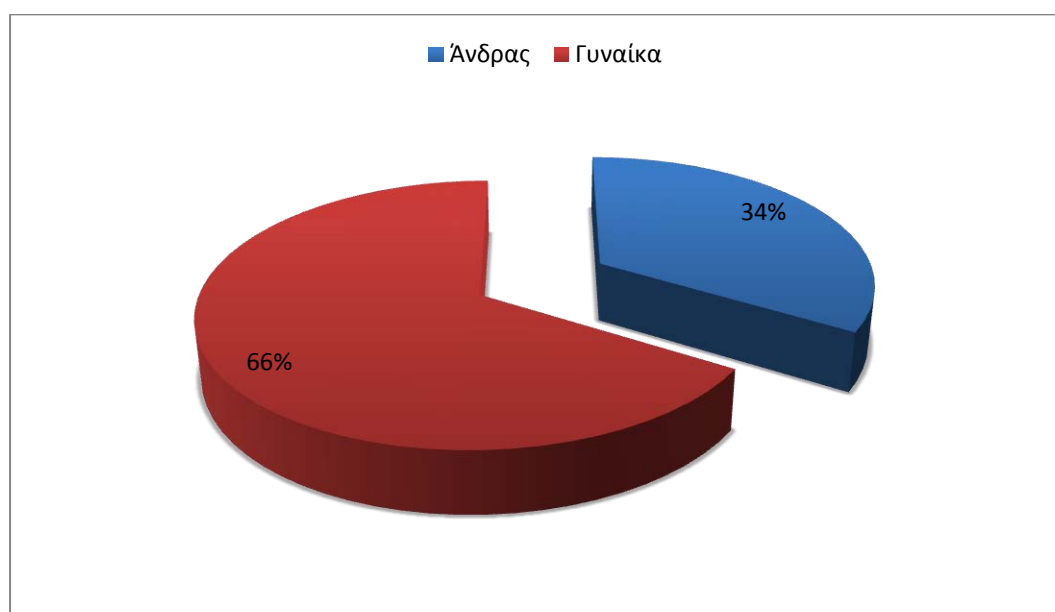
## 7. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

### 7.1. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ

Στο παρόν κεφάλαιο, αναλύονται τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων που μοιράστηκαν σε επιχειρηματίες, οι οποίοι διαθέτουν τα καταστήματά τους επάνω στους υπό μελέτη πεζόδρομους (πεζόδρομοι Ρήγα Φεραίου, Παντανάσσης, Γεροκωστοπούλου-τμήμα Καραϊσκάκη με Κανακάρη). Αξίζει να σημειωθεί ότι τα ερωτηματολόγια μοιράστηκαν και συμπληρώθηκαν αποκλειστικά από τους ίδιους τους επιχειρηματίες και όχι από υπαλλήλους των καταστημάτων. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται ανά ερώτηση με τη μορφή διαγραμμάτων, ενώ ακολουθούνται και από κάποια ανάλυση.

#### ΕΡΩΤΗΣΗ 1: ΦΥΛΟ

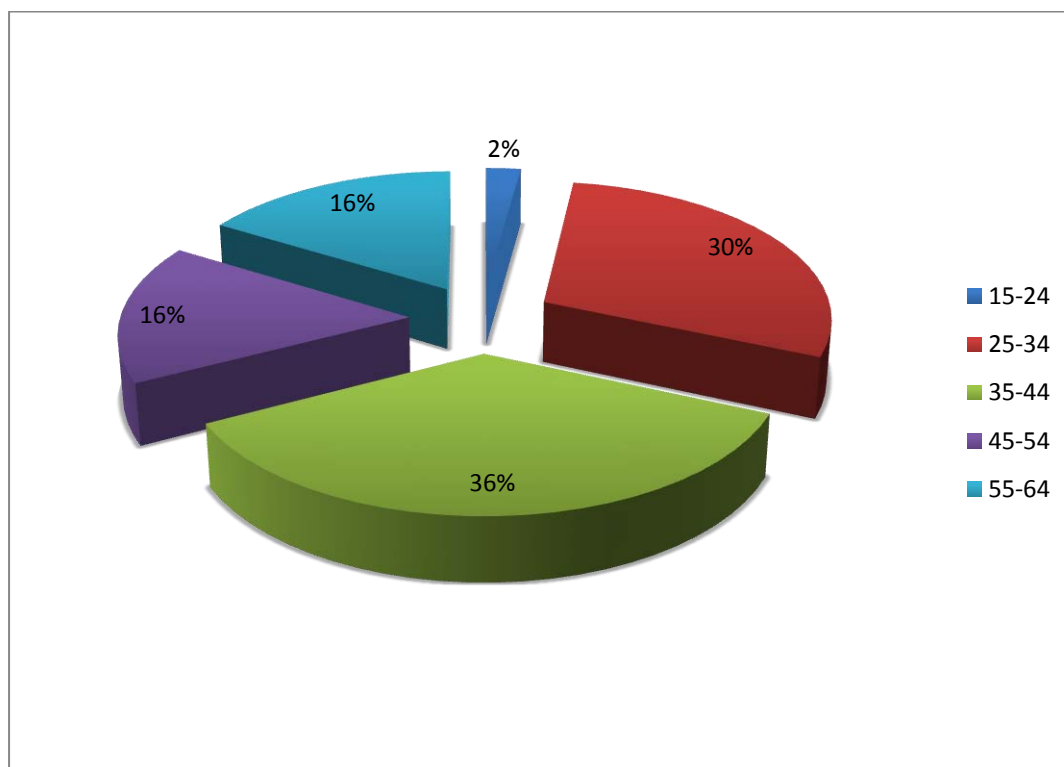
**Διάγραμμα 7.1: Φύλο**



Η πρώτη ερώτηση αφορά το φύλο των επιχειρηματιών που συμμετείχαν στην έρευνα. Όπως προκύπτει και από το παραπάνω διάγραμμα, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων αποτελούν οι γυναίκες καταλαμβάνοντας το 66%, ενώ δεύτεροι έρχονται οι άνδρες με ποσοστό 34%.

## ΕΡΩΤΗΣΗ 2: ΗΛΙΚΙΑ

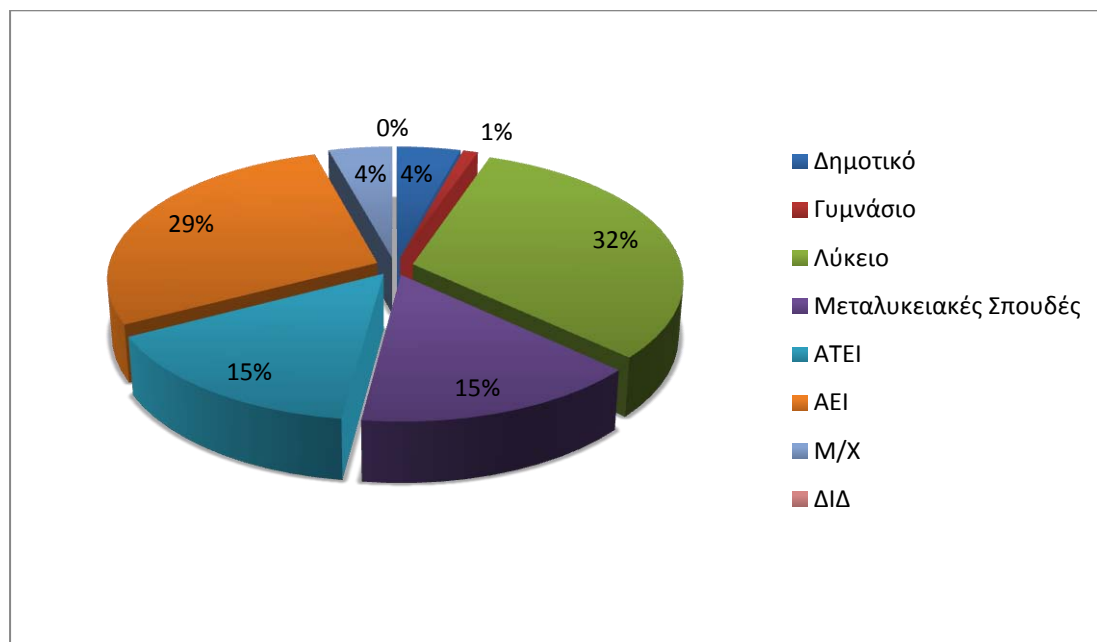
Διάγραμμα 7.2: Ηλικία



Η δεύτερη ερώτηση αφορά την ηλικία των ερωτηθέντων και όπως προκύπτει από το παραπάνω διάγραμμα, το μεγαλύτερο ποσοστό, της τάξης του 36% συγκεντρώνεται στο ηλικιακό εύρος των 35-44 ετών, ενώ σε μικρότερο ποσοστό της τάξης του 30% ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα 25-34 ετών. Σε ποσοστό 16% συναντώνται οι ηλικιακές ομάδες 15-24 και 45-54 ετών, ενώ μόλις το 2% συγκεντρώνει η ηλικιακή ομάδα των 55-64 ετών.

### ΕΡΩΤΗΣΗ 3: ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΟΡΦΩΣΗΣ

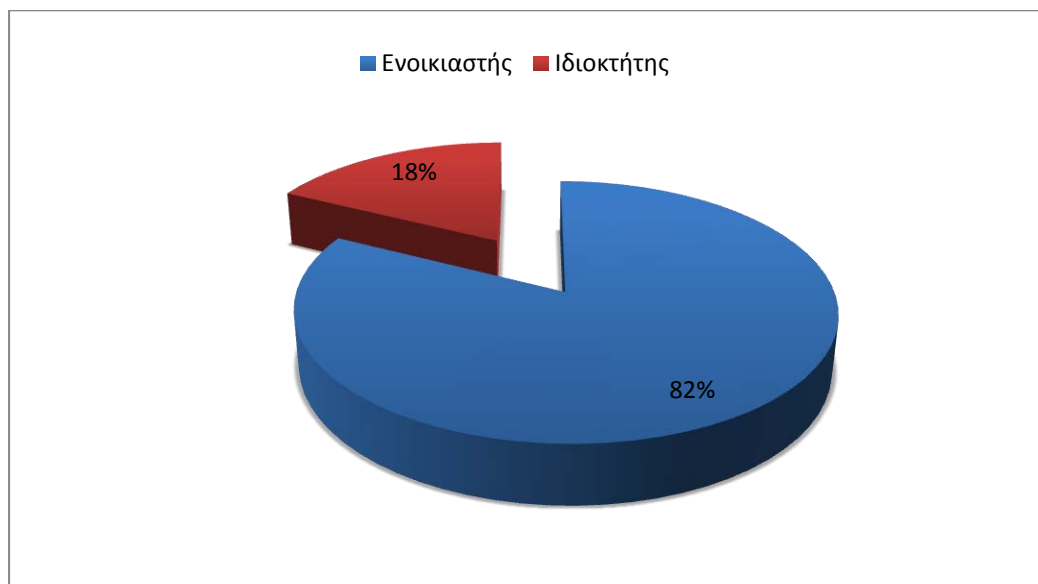
**Διάγραμμα 7.3: Επίπεδο μόρφωσης**



Σχετικά με το επίπεδο εκπαίδευσης των ερωτηθέντων, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών (32%) είναι απόφοιτοι Λυκείου και ακολουθούν με ποσοστό 29% οι απόφοιτοι ΑΕΙ. Με το ίδιο ποσοστό του 15% ακολουθούν οι απόφοιτοι ΑΤΕΙ και οι έχοντες Μεταλυκειακές σπουδές, ενώ στο ίδιο ποσοστό της τάξης του 4% βρίσκονται οι απόφοιτοι Δημοτικού και οι έχοντες Μεταπτυχικό τίτλο. Τέλος, απόφοιτοι Γυμνασίου είναι μόλις το 1% των συμμετεχόντων στην έρευνα, ενώ κανένας δεν διαθέτει Διδακτορικό τίτλο.

#### ΕΡΩΤΗΣΗ 4: ΕΙΣΤΕ ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΗΣ Η ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ;

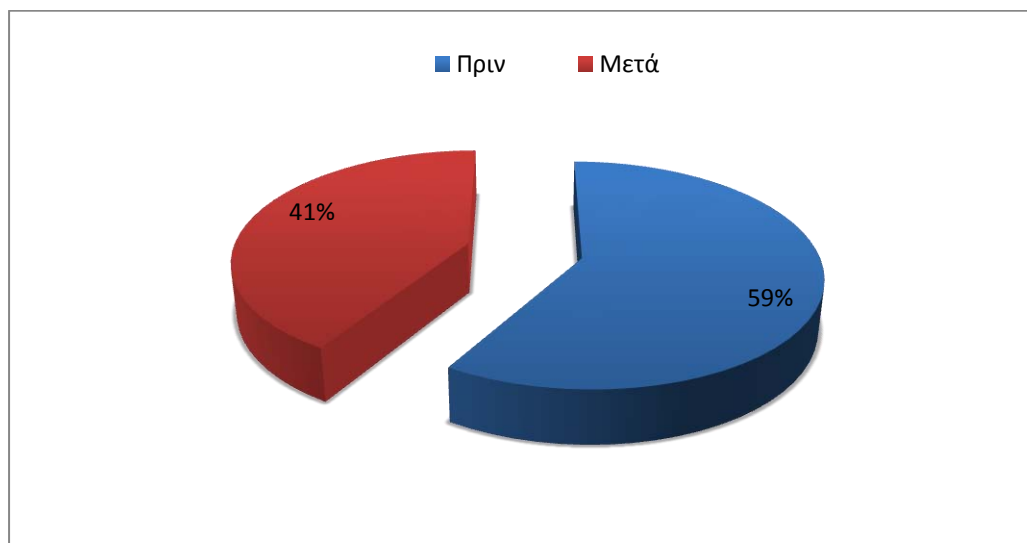
**Διάγραμμα 7.4: Ενοικιαστής ή ιδιοκτήτης;**



Στην ερώτηση σχετικά με το εάν ο ερωτηθής επιχειρηματίας είναι ενοικιαστής ή ιδιοκτήτης του καταστήματος, όπως προκύπτει και από το διάγραμμα το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών (82%) είναι ενοικιαστές και μόνο το 18% είναι ιδιοκτήτες του καταστήματος.

ΕΡΩΤΗΣΗ 5: Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΣΑΣ ΑΡΧΙΣΕ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΠΡΙΝ Η ΜΕΤΑ ΤΟ 2009;

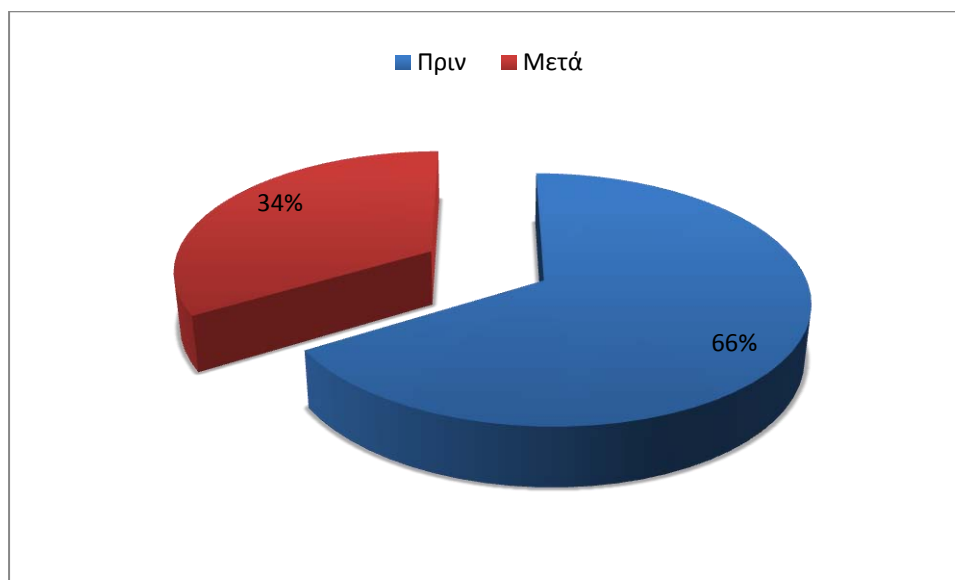
**Διάγραμμα 7.5: Πότε άρχισε να λειτουργεί η επιχείρηση σε σχέση με το 2009;**



Η συγκεκριμένη ερώτηση πραγματοποιήθηκε με σκοπό να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με το εάν η οικονομική κρίση που ξέσπασε κατά το 2009, επηρέασε το άνοιγμα νέων επιχειρήσεων. Έτσι, όπως προκύπτει και από το αντίστοιχο διάγραμμα, το μεγαλύτερο ποσοστό των επιχειρήσεων (59%) προϋπήρχε της κρίσης, ενώ μεγάλο παρουσιάζεται και το ποσοστό των επιχειρήσεων που άρχισαν να λειτουργούν μετά το ξέσπασμα της κρίσης (41%). Από τα αποτελέσματα φαίνεται επομένως ότι η οικονομική κρίση επηρέασε μεν την επιχειρηματική δραστηριότητα στους συγκεκριμένους δρόμους της πόλης, όχι όμως σε τόσο μεγάλο βαθμό, ώστε να αποτρέψει τους επιχειρηματίες να ανοίξουν την επιχείρησή τους.

ΕΡΩΤΗΣΗ 6: Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΣΑΣ ΑΡΧΙΣΕ ΝΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΠΡΙΝ Η ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ;

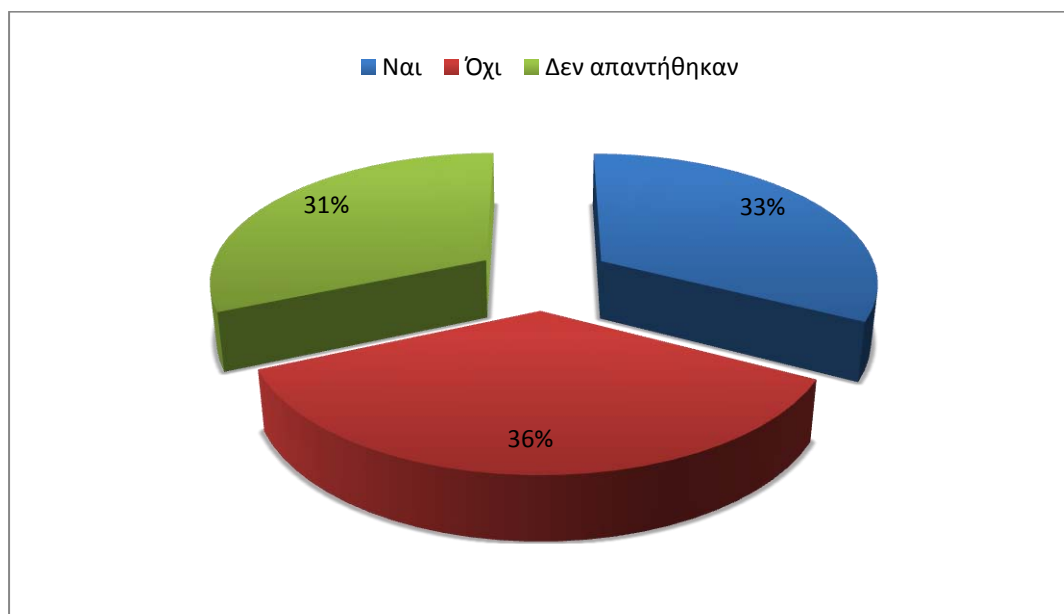
**Διάγραμμα 7.6: Πότε άρχισε να λειτουργεί η επιχείρηση σε σχέση με την πεζοδρόμηση;**



Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω, τα ερωτηματολόγια μοιράστηκαν σε τρεις πεζόδρομους οι οποίοι ολοκληρώθηκαν και δόθηκαν στην κυκλοφορία των πεζών κατά τα έτη 2009 και 2010, εκτός από την Γεροκωστοπούλου στο τμήμα μεταξύ των οδών Καραϊσκάκη και Κανακάρη, η οποία δόθηκε στην κυκλοφορία των πεζών το 2013. Από την έρευνα προέκυψε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των επιχειρήσεων (66%) προϋπήρχε στους συγκεκριμένους δρόμους, πριν αυτοί πεζοδρομηθούν, ενώ το 34% των επιχειρήσεων, άρχισε να λειτουργεί μετά από την πεζοδρόμηση των δρόμων πάνω στους οποίους βρίσκονται.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7Α: ΑΝ Η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΣΑΣ ΥΠΗΡΧΕ ΚΑΙ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ, ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΑΥΞΗΘΗΚΕ ΤΟ ΚΕΡΔΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ:

**Διάγραμμα 7.7: Μετά την πεζοδρόμηση αυξήθηκε το κέρδος της επιχείρησης;**



Η συγκεκριμένη ερώτηση, πραγματοποιήθηκε με σκοπό να φανεί εάν τελικά οι πεζοδρομήσεις γενικότερα, συντελούν στην αύξηση του κέρδους των καταστημάτων που βρίσκονται πάνω σε πεζόδρομους. Στην εν λόγω ερώτηση απάντησε σχεδόν το 70% του δείγματος, με το 33% να απαντά θετικά και υπόλοιπο 36% αρνητικά. Επομένως προκύπτει το συμπέρασμα ότι στην Πάτρα, οι πεζοδρομήσεις του κέντρου δεν επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό το κέρδος των επιχειρήσεων που βρίσκονται εκατέρωθεν των πεζόδρομων.



ΕΡΩΤΗΣΗ 8: ΣΕ ΠΟΙΑ ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΤΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΤΟΙΚΕΙΤΕ;

**Χάρτης 7.1:** Συνοικίες Π.Σ. Πατρών

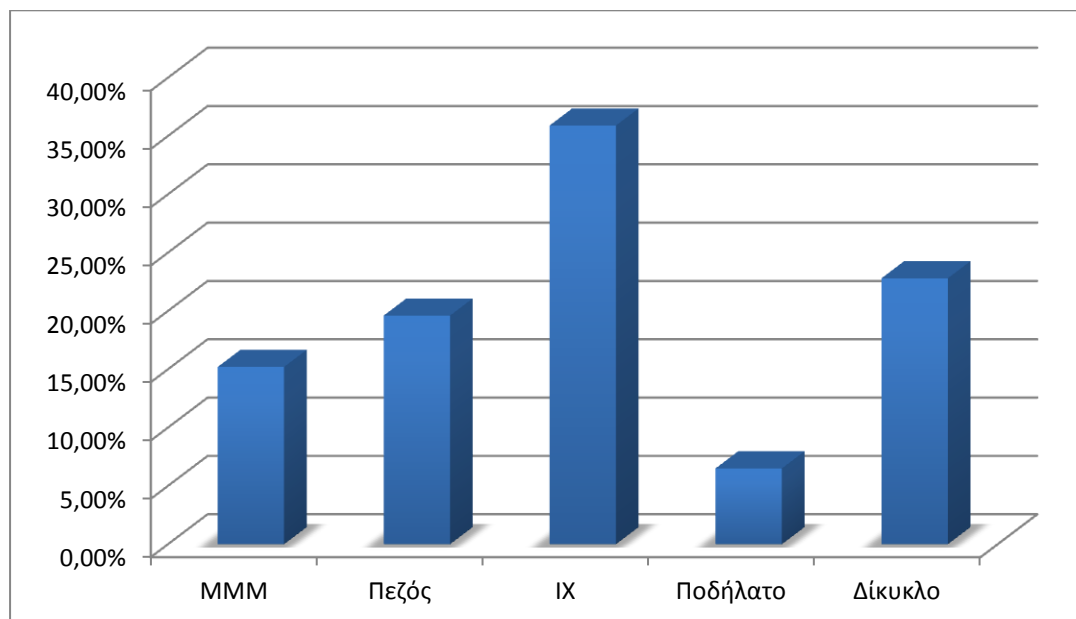


*Πηγή: Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου, ίδια επεξεργασία*

Η εν λόγω ερώτηση, αφορά τη συνοικία στην οποία κατοικούν οι ερωτηθέντες επιχειρηματίες. Από το συνολικό δείγμα αυτών, δεν απάντησε το 55,4%, ενώ από το υπόλοιπο 44,6% που απάντησε στην ερώτηση, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών (49%) κατοικεί στο κέντρο, ενώ οι υπόλοιποι, όπως φαίνεται και στον χάρτη, είναι διασκορπισμένοι σε διάφορες συνοικίες της Πάτρας. Ειδικότερα, το 9,8% των ερωτηθέντων κατοικεί στην περιοχή της Αρώης, ενώ το ίδιο ποσοστό της τάξης του 5,9% καταλαμβάνουν οι επιχειρηματίες που κατοικούν στην περιοχή της Αγυιάς και της Εγλυκάδας. Το ίδιο ποσοστό της τάξης του 4%, καταλαμβάνουν επίσης και οι συμμετέχοντες επιχειρηματίες οι οποίοι κατοικούν στις συνοικίες του Νοσοκομείου Αγ. Ανδρέας, του Γηροκομείου, των Ζαρουχλείκων και τη συνοικία Αρέθα. Τέλος, το ποσοστό του 2% καταλαμβάνουν οι συμμετέχοντες στην έρευνα, οι οποίοι κατοικούν στις συνοικίες της Πλ. Ελευθερίας, της Ανθούπολης, της Αγ. Σοφίας, του Βλατερού, του Αγ. Γεωργ. Λάγγουρα και στη συνοικία Κουκούλι, αντίστοιχα.

## ΕΡΩΤΗΣΗ 9: ΜΕ ΠΟΙΟΝ ΤΡΟΠΟ ΦΤΑΝΕΤΕ ΣΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΣΑΣ;

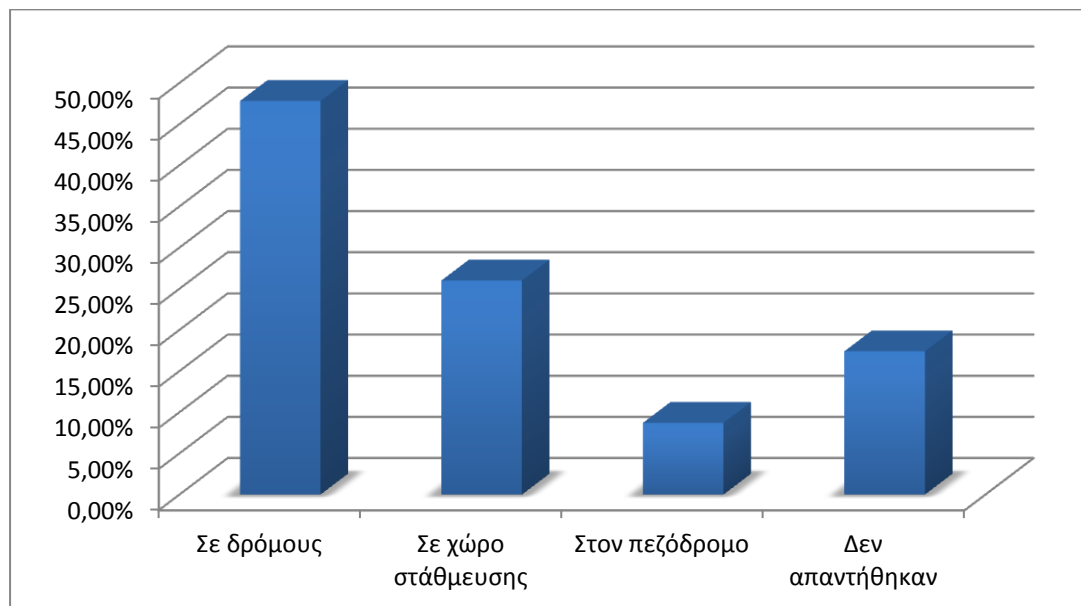
**Διάγραμμα 7.8: Με ποιον τρόπο φτάνετε στην επιχείρησή σας;**



Όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο οι ερωτηθέντες φτάνουν στην επιχείρησή τους, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 7.7, το 35,9% χρησιμοποιεί το ΙΧ, όπως ήταν αναμενόμενο, με δεύτερη επιλογή αυτή του δικύκλου, με ποσοστό 22,8%. Σχετικά υψηλό παρουσιάζεται και το ποσοστό όσων φτάνουν πεζή στην επιχείρησή τους, συγκεντρώνοντας το 19,6%, ενώ αυτοί που επιλέγουν τα ΜΜΜ συγκεντρώνουν το ποσοστό του 15,2%. Μικρό παρουσιάζεται, τέλος, το ποσοστό εκείνων που επιλέγουν να φτάσουν στην επιχείρησή τους με το ποδήλατο, συγκεντρώνοντας μόλις το 6,5%.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10: ΠΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΑΤΕ ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΣΑΣ ΜΕΣΟ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ;

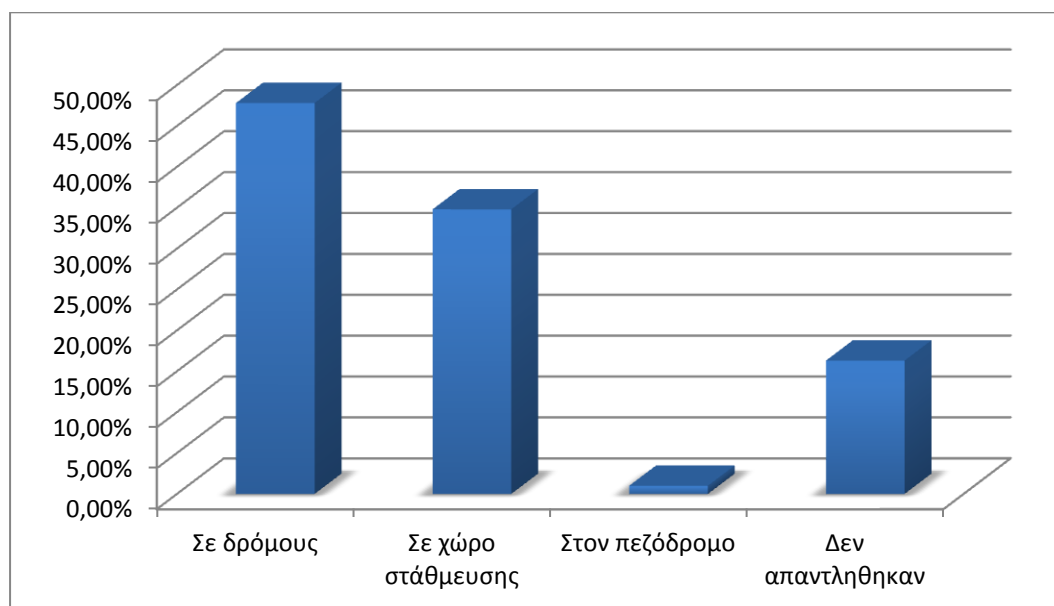
**Διάγραμμα 7.9: Που σταθμεύατε το μεταφορικό σας μέσο πριν την πεζοδρόμηση;**



Η συγκεκριμένη ερώτηση δεν απαντήθηκε από το 17,4 % του δείγματος. Από το υπόλοιπο 82,5% των ερωτηθέντων που απάντησαν στην ερώτηση, το 47,8% αυτών σταθμεύει το μεταφορικό του μέσο σε δρόμους του κέντρου της Πάτρας, το 26% σε κάποιον χώρο στάθμευσης, ενώ υπάρχει και ένα μικρό ποσοστό της τάξεως του 8,7%, το οποίο σταθμεύει το μεταφορικό του μέσο πάνω σε πεζόδρομους του κέντρου της πόλης.

## ΕΡΩΤΗΣΗ 11: ΠΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΕΤΕ ΤΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΣΑΣ ΜΕΣΟ ΤΩΡΑ;

**Διάγραμμα 7.10: Που σταθμεύετε το μεταφορικό σας μέσο τώρα;**

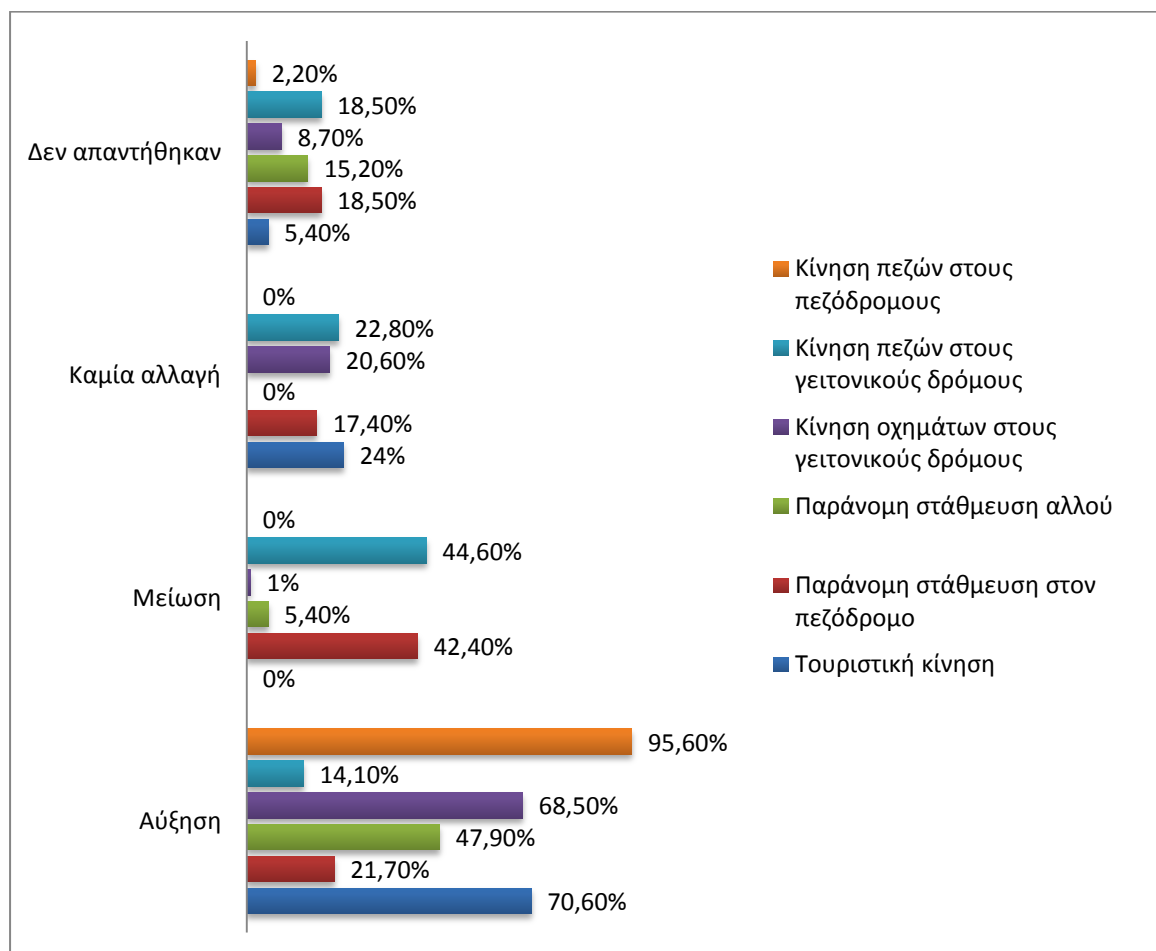


Η συγκεκριμένη ερώτηση, πραγματοποιήθηκε με σκοπό να φανεί εάν και κατά πόσο τελικά οι πεζοδρομήσεις που πραγματοποιήθηκαν, επηρέασαν τους επιχειρηματίες ως προς τον χώρο που σταθμεύουν το μεταφορικό τους όχημα.

Και σε αυτή την ερώτηση, όπως και στην προηγούμενη, υπήρξε μέρος του ερωτηθέντος δείγματος και συγκεκριμένα το 16,3%, το οποίο δεν την απάντησε. Από το υπόλοιπο 83,7%, το οποίο απάντησε στην ερώτηση και κάνοντας μια σύγκριση με τα αποτελέσματα της προηγούμενης ερώτησης, παρατηρείται ότι το ποσοστό εκείνων που σταθμεύει το μεταφορικό του μέσο σε δρόμους του κέντρου της πόλης πριν και μετά την πεζοδρόμηση, παρέμεινε σταθερό στο 47,8%. Αύξηση παρουσίασε το ποσοστό εκείνων που σταθμεύουν το μεταφορικό τους μέσο σε χώρο στάθμευσης, με το ποσοστό μετά της πεζοδρόμησης να φτάνει το 34,8% (+8,8% σε σχέση με το αντίστοιχο ποσοστό πριν την πεζοδρόμηση), ενώ μείωση της τάξης του 7,7% παρουσίασε η στάθμευση σε πεζόδρομους μετά την πεζοδρόμηση, αφού μόνο το 1% των επιχειρηματιών σταθμεύουν πλέον το μεταφορικό τους μέσο πάνω σε πεζόδρομο.

ΕΡΩΤΗΣΗΣ 12: ΠΟΙΕΣ ΝΟΜΙΖΕΤΕ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ;

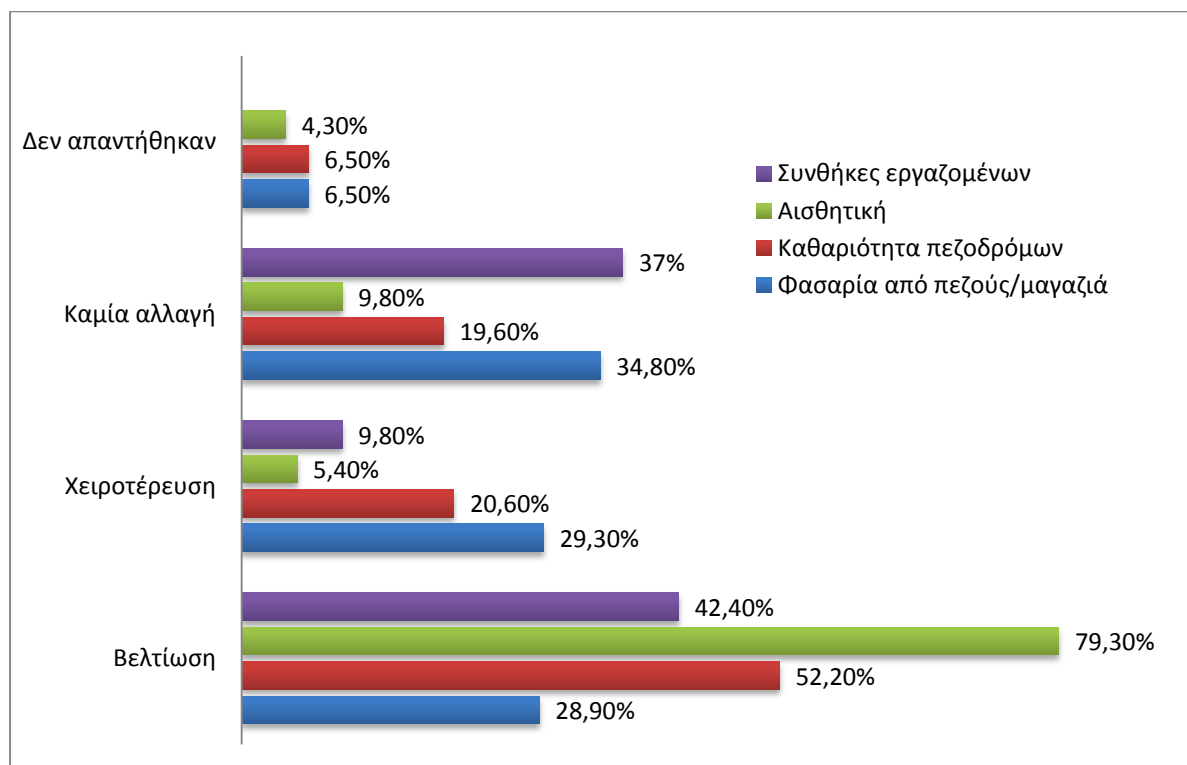
**Διάγραμμα 7.11: Ποιες νομίζετε ότι είναι οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης;**



Η συγκεκριμένη ερώτηση αποσκοπεί στην καταγραφή της άποψης των επιχειρηματιών σχετικά με τις συνέπειες που επέφερε η πεζοδρόμηση κεντρικών δρόμων της Πάτρας, στον τομέα της κυκλοφορίας. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, οι επιχειρηματίες θεωρούν ότι οι πεζοδρομήσεις έχουν συντελέσει στην αύξηση τόσο της κίνησης των πεζών στους πεζόδρομους (95,6%), όσο και στην αύξηση της τουριστικής κίνησης σε αυτούς (70,6%), ενώ θεωρούν ότι η κίνηση των πεζών σε γειτονικούς δρόμους έχει παρουσιάσει μείωση (44,6%). Ταυτόχρονα, υποστηρίζουν ότι έχει αυξηθεί η κίνηση των οχημάτων σε γειτονικούς δρόμους (68,5%), καθώς επίσης και η παράνομη στάθμευσή τους, σε άλλους δρόμους του κέντρου (47,9%), ενώ μείωση έχει παρουσιάσει η παράνομη στάθμευση στους πεζόδρομους (42,4%).

ΕΡΩΤΗΣΗΣ 13: ΠΟΙΕΣ ΝΟΜΙΖΕΤΕ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ-ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ;

**Διάγραμμα 7.12: Ποιες νομίζετε ότι είναι οι περιβαλλοντικές-ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης;**

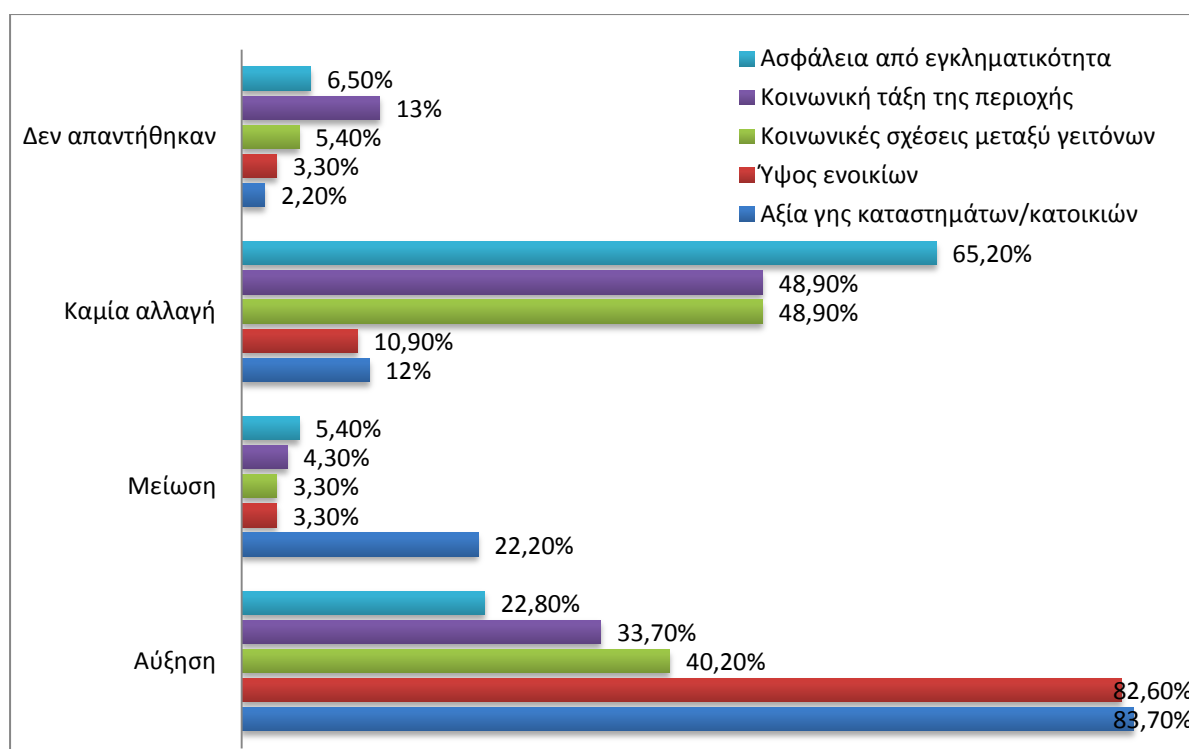


Και αυτή η ερώτηση αποσκοπεί στην καταγραφή της άποψης των συμμετεχόντων στην έρευνα, σχετικά με τις συνέπειες που έχουν επιφέρει οι πεζοδρομήσεις στον τομέα του περιβάλλοντος της πόλης της Πάτρας και γενικότερα της ποιότητάς του. Τα αποτελέσματα της έρευνας, δείχνουν ότι σε γενικές γραμμές οι συνέπειες που επέφεραν οι πεζοδρομήσεις στο περιβάλλον της πόλης είναι θετικές. Ειδικότερα, όπως φαίνεται και στο παραπάνω διάγραμμα, οι επιχειρηματίες θεωρούν, σε μεγάλο ποσοστό (79,3%), ότι οι πεζοδρομήσεις έχουν συντελέσει στην βελτίωση της αισθητικής τόσο των δρόμων που πεζοδρομήθηκαν, όσο και συνολικά του κέντρου της πόλης, ενώ σημαντικά βελτιωμένη παρουσιάζεται η εικόνα της καθαριότητας των πεζοδρομημένων τμημάτων (52,2%). Βελτιωμένες, όχι όμως σε σημαντικό ποσοστό παρουσιάζονται οι συνθήκες εργασίας των εργαζομένων, αφού το 42,4% των επιχειρηματιών απάντησε ότι οι συνθήκες εργασίας βελτιώθηκαν, τη στιγμή που το 37% θεωρεί ότι δεν υπήρξε καμία αλλαγή σε αυτές, ενώ καμία αλλαγή φαίνεται να μην υπάρχει επίσης και ως προς τα επίπεδα ηχορρύπανσης που προκαλούνται από

τους πεζούς ή τα καταστήματα, αφού το 34,8% των επιχειρηματιών απάντησε ότι παραμένουν τα ίδια με αυτά υπήρχαν πριν την πεζοδρόμηση.

ΕΡΩΤΗΣΗΣ 13: ΠΟΙΕΣ ΝΟΜΙΖΕΤΕ ΟΤΙ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ-ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ:

**Διάγραμμα 7.13: Ποιες νομίζετε ότι είναι οι οικονομικές-κοινωνικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης;**



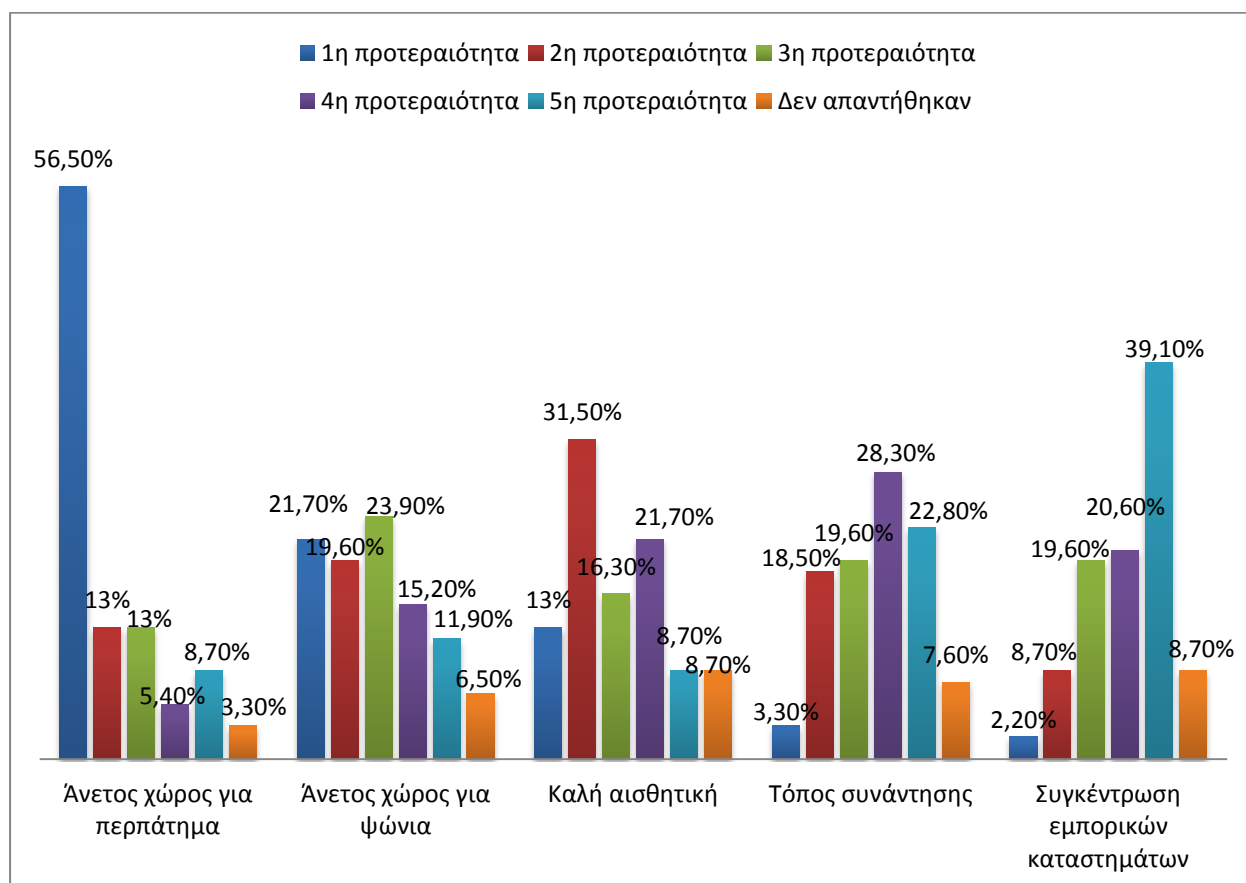
Η εν λόγω ερώτηση, αποσκοπεί στην καταγραφή της άποψης των συμμετεχόντων στην έρευνα σχετικά με τις συνέπειες που επέφερε η πεζοδρόμηση δρόμων του κέντρου της Πάτρας τόσο στην οικονομία, όσο και στην κοινωνία της πόλης.

Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι γενικά δεν υπήρξε αλλαγή τουλάχιστον όσον αφορά τον τομέα της κοινωνίας, αφού σύμφωνα με το 48,9% των επιχειρηματιών, οι πεζοδρομήσεις δεν επηρέασαν ούτε τις κοινωνικές σχέσεις μεταξύ των γειτόνων, ούτε και την κοινωνική τάξη των περιοχών από τις οποίες διέρχονται οι πεζοδρόμοι. Καμία αλλαγή φαίνεται, επίσης, να επέφεραν οι πεζοδρομήσεις και στην ασφάλεια που νιώθουν οι επιχειρηματίες από την εγκληματικότητα, αφού το 62,5% υποστήριξε ότι δεν νιώθει μεγαλύτερη αίσθηση ασφάλειας σε σχέση με αυτή που ένιωθε πριν τις πεζοδρομήσεις των τμημάτων στα οποία βρίσκονται τα καταστήματά τους. Αντίθετα, μεγάλο παρουσιάζεται το ποσοστό τόσο των επιχειρηματιών που

θεωρεί ότι αυξήθηκε το ύψος των ενοικίων (82,6%), όσο και των επιχειρηματιών που θεωρεί ότι αυξήθηκε η αξία γης των καταστημάτων και γενικότερα των ακινήτων που βρίσκονται πάνω στους υπό μελέτη πεζόδρομους (83,7%).

**ΕΡΩΤΗΣΗΣ 15: ΙΕΡΑΡΧΕΙΣΤΕ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1-5 ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ (ΟΠΟΥ 1=1<sup>Η</sup> ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ, 2=2<sup>Η</sup> ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ, Κ.Ο.Κ).**

**Διάγραμμα 7.14: Ιεραρχείστε κατά σειρά προτεραιότητας από το 1-5 τα πλεονεκτήματα του πεζόδρομου (όπου 1=1<sup>η</sup> προτεραιότητα, 2=2<sup>η</sup> προτεραιότητα, κ.ο.κ).**



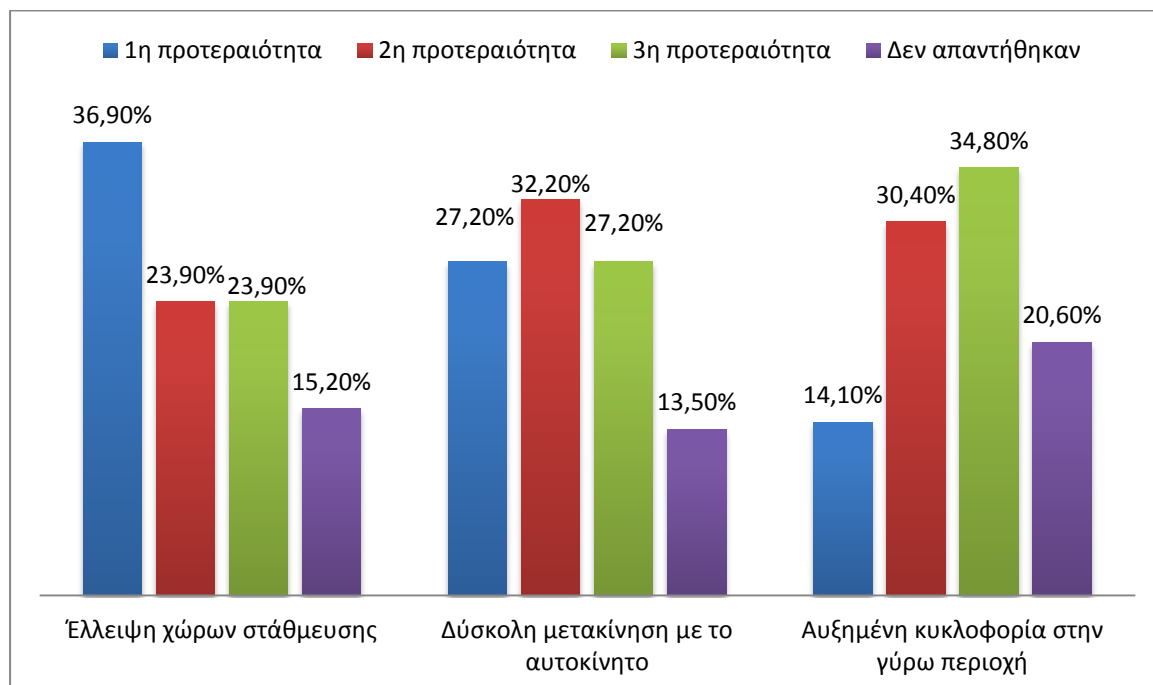
Στην συγκεκριμένη ερώτηση, ζητήθηκε από τους επιχειρηματίες να ιεραρχήσουν κατά σειρά προτεραιότητας ορισμένα πλεονεκτήματα των πεζόδρομων της Πάτρας, με σκοπό να γίνει κατανοητό τι θεωρούν ως σημαντικότερη προτεραιότητα σε έναν πεζόδρομο. Έτσι, όπως προκύπτει από το διάγραμμα 7.14, οι ερωτηθέντες θεωρούν ως 1<sup>η</sup> προτεραιότητα, με ποσοστό 56,5%, το γεγονός ότι οι πεζόδρομοι προσφέρουν άνετο και ασφαλή χώρο για περπάτημα, απαλλαγμένο από την κίνηση των οχημάτων,



ενώ ως 2<sup>η</sup> προτεραιότητα, με ποσοστό 31,5%, θεωρούν την καλή αισθητική που προσφέρουν οι πεζόδρομοι, όχι μόνο στις πεζοδρομημένες περιοχές, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του ιστορικού κέντρου της πόλης. Ως 3<sup>η</sup> προτεραιότητα με ποσοστό 23,9%, οι επιχειρηματίες θεωρούν ότι οι πεζόδρομοι προσφέρουν άνετο χώρο για ψώνια, όντας απαλλαγμένοι από την φασαρία και τον κίνδυνο των οχημάτων, ενώ ως 4<sup>η</sup> προτεραιότητα, σε ποσοστό 28,3%, θεωρούν ότι οι πεζόδρομοι αποτελούν τόπο συνάντησης, συμβάλλοντας ουσιαστικά με αυτόν τον τρόπο στην κοινωνικοποίηση και επικοινωνία μεταξύ των πολιτών. Τέλος, ως 5<sup>η</sup> προτεραιότητα με ποσοστό 39,1%, οι ερωτηθέντες επιχειρηματίες, όρισαν τη συγκέντρωση εμπορικών καταστημάτων στους πεζόδρομους.

ΕΡΩΤΗΣΗΣ 1: ΙΕΡΑΡΧΕΙΣΤΕ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1-3 ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ (ΟΠΟΥ 1=1<sup>Η</sup> ΠΡΕΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ, 2=2<sup>Η</sup> ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ, Κ.Ο.Κ).

**Διάγραμμα 7.15: Ιεραρχείστε κατά σειρά προτεραιότητας από το 1-3 τα μειονεκτήματα του πεζόδρομου (όπου 1=1<sup>η</sup> προτεραιότητα, 2=2<sup>η</sup> προτεραιότητα, κ.ο.κ).**

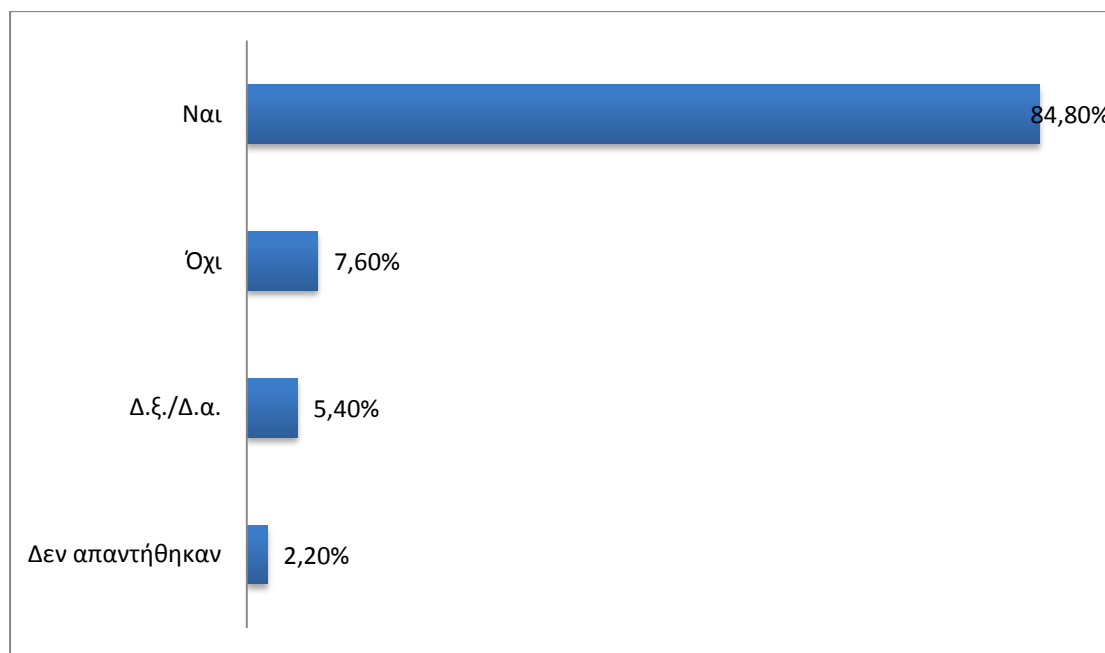


Στη συγκεκριμένη ερώτηση, ζητήθηκε από του ερωτηθέντες επιχειρηματίες να ιεραρχήσουν τα μειονεκτήματα των πεζόδρομων της Πάτρας, με σκοπό να φανεί ποιο είναι το μέγιστο μειονέκτημα κατά την άποψή τους. Έτσι, όπως προκύπτει και από το

παραπάνω διάγραμμα, το μεγαλύτερο μειονέκτημα, με ποσοστό 36,9% αποτελεί η έλλειψη χώρων στάθμευσης, αφού οι δρόμοι που πεζοδρομήθηκαν, αποτελούσαν χώρο στάθμευσης για τους επιχειρηματίες. Ως 2<sup>ο</sup> σημαντικότερο μειονέκτημα, σύμφωνα με το 32,2% των επιχειρηματιών, αποτελεί η δυσκολία που προκαλούν οι πεζόδρομοι στην μετακίνηση με το αυτοκίνητο μέσα στην πόλη, ενώ τέλος, ως 3<sup>ο</sup> μειονέκτημα σύμφωνα με το 34,8% των ερωτηθέντων, αποτελεί η αύξηση της κυκλοφορίας στην γύρω περιοχή.

ΕΡΩΤΗΣΗ 17: ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ ΕΙΝΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ;

**Διάγραμμα 7.16: Πιστεύετε ότι τα πλεονεκτήματα του πεζόδρομου είναι περισσότερα από τα μειονεκτήματα;**

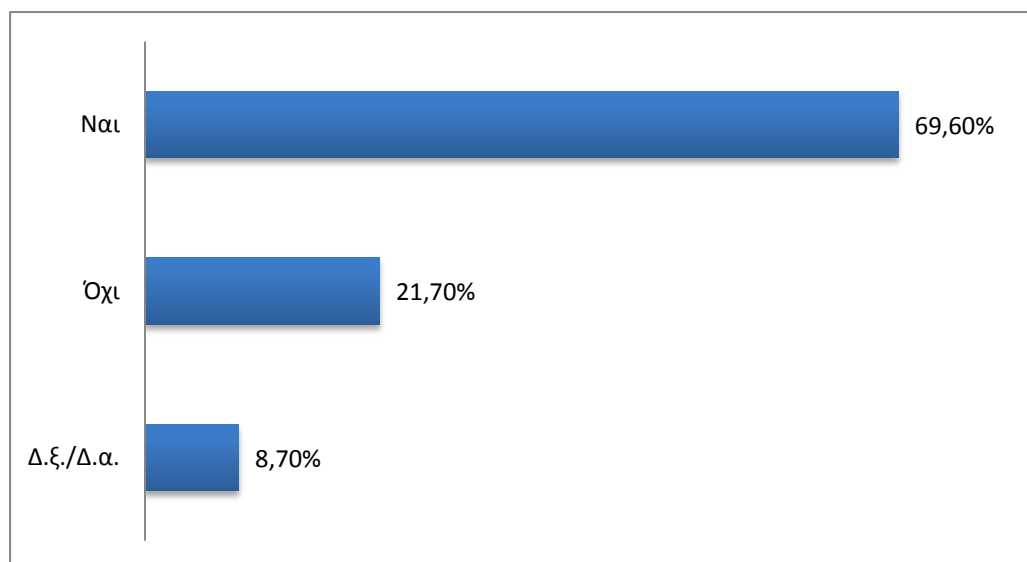


Η συγκεκριμένη ερώτηση έχει ως σκοπό να καταγράψει τη γνώμη των επιχειρηματιών σχετικά με τις πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια στο ιστορικό κέντρο της Πάτρας και το κατά πόσο πιστεύουν ότι τελικά αυτές έχουν ωφελήσει ή ζημιώσει την πόλη. Έτσι, τους ζητήθηκε να απαντήσουν στο ερώτημα εάν θεωρούν ότι τα πλεονεκτήματα των υπό μελέτη πεζόδρομων είναι περισσότερα από τα μειονεκτήματα. Τα αποτελέσματα της έρευνας, δείχνουν ότι το 84,8% των ερωτηθέντων, απάντησε θετικά, ενώ μικρό είναι το ποσοστό εκείνων που απάντησε αρνητικά (7,6%). Μικρό επίσης, είναι και το

ποσοστό των επιχειρηματιών, οι οποίοι δεν εξέφρασαν άποψη επί του θέματος (5,4%).

ΕΡΩΤΗΣΗ 18: ΘΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΑΤΕ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ:

**Διάγραμμα 7.17: Θα υποστηρίζατε να γίνουν και άλλες πεζοδρομήσεις;**



Και η συγκεκριμένη ερώτηση, όπως και η προηγούμενη, αφορά την άποψη των επιχειρηματιών σχετικά με τις πεζοδρομήσεις και το κατά πόσο αυτές έχουν ωφελήσει την πόλη γενικότερα. Συγκεκριμένα τους ζητήθηκε να απαντήσουν εάν επιθυμούν να γίνουν και άλλες πεζοδρομήσεις και όπως προκύπτει από το παραπάνω διάγραμμα, το 69,6% αυτών απάντησε θετικά, ενώ το 21,7% απάντησε αρνητικά. Κάνοντας μια σύγκριση των αποτελεσμάτων της εν λόγω ερώτησης με τα αντίστοιχα της προηγούμενης, παρατηρείται ότι ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό των επιχειρηματιών θεωρεί ότι τα πλεονεκτήματα των πεζόδρομων είναι περισσότερα από τα μειονεκτήματα, ένα μεγάλο ποσοστό αυτών (το 21,7%) δεν επιθυμεί να γίνουν και άλλες πεζοδρομήσεις. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην συγκεκριμένη ερώτηση, θα περίμενε κανείς οι επιχειρηματίες να είναι θετικοί σε μεγαλύτερο ποσοστό ως προς την πεζοδρόμηση και άλλων δρόμων, αφού κάτι τέτοιο ίσως και να επέφερε μεγαλύτερο κέρδος στην επιχείρησή τους. Το σχετικά μεγάλο ποσοστό των αρνητικών απαντήσεων, λαμβάνοντας υπόψη και τις παρατηρήσεις που έκαναν κατά τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου, οφείλεται στο γεγονός ότι θεωρούν ότι οι ήδη υπάρχοντες πεζόδρομοι, με αυτούς πραγματοποιήθηκαν τα τελευταία χρόνια,

επαρκούν για την πόλη της Πάτρας, αφού η δημιουργία και άλλων πεζόδρομων, θα ενέτεινε, κατά της άποψή τους, το ήδη σοβαρό πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης και παράνομης στάθμευσης που υπάρχει.

ΕΡΩΤΗΣΗ 19: ΕΑΝ ΝΑΙ, ΠΟΙΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ Η ΧΩΡΟΥΣ ΒΡΙΣΚΕΤΕ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟ ΝΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΘΟΥΝ;

**Χάρτης 7.2:** Προτάσεις επιχειρηματιών για πεζοδρόμηση

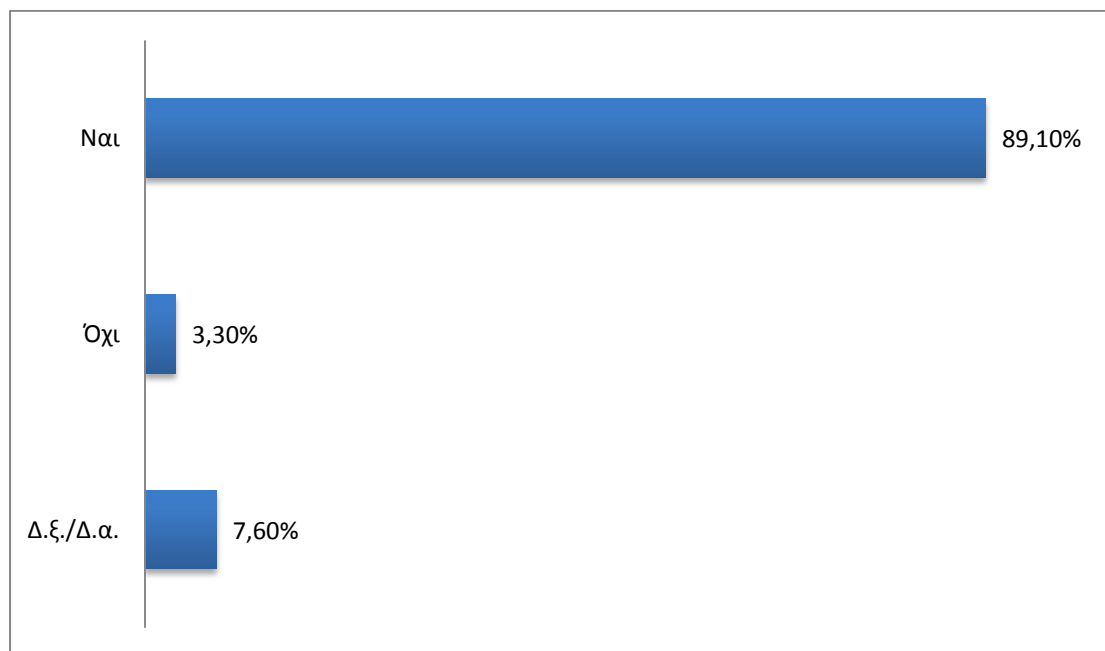


*Πηγή: Ιδία επεξεργασία*

Στην ερώτηση σχετικά με τους ποιους δρόμους ή χώρους θα επιθυμούσαν να πεζοδρομηθούν, δεν απάντησε το 40,2% των επιχειρηματιών. Από το 59,8% των ερωτηθέντων που απάντησαν στην ερώτηση, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών, που αντιστοιχεί στο 43,6%, πρότεινε να πεζοδρομηθεί η οδός Μαιζώνος, ενώ το 27,3% πρότεινε την πεζοδρόμηση όλου του ιστορικού κέντρου της Πάτρας. Σχετικά μεγάλο είναι και το ποσοστό των επιχειρηματιών (14,5%), που πρότεινε την πεζοδρόμηση της οδού Ερμού, ενώ το 9,1% αυτών απάντησε ότι θα επιθυμούσε την πεζοδρόμηση του παραλιακού μετώπου της πόλης. Στη συνέχεια, σε ποσοστό 5,5% οι ερωτηθέντες επέλεξαν την οδό Αλ. Υψηλάντου, ενώ σε μικρό ποσοστό της τάξης του 3,6%, πρότειναν την πεζοδρόμηση των οδών: Καραϊσκάκη, Αγ. Ανδρέου, Αράτου και Κολοκοτρώνη.

ΕΡΩΤΗΣΗ 20: ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΠΩΣ ΤΟ ΜΕΤΩΠΟ ΠΡΟΣ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΟΙΞΕΙ (ΝΑ ΕΝΩΘΕΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ) ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ;

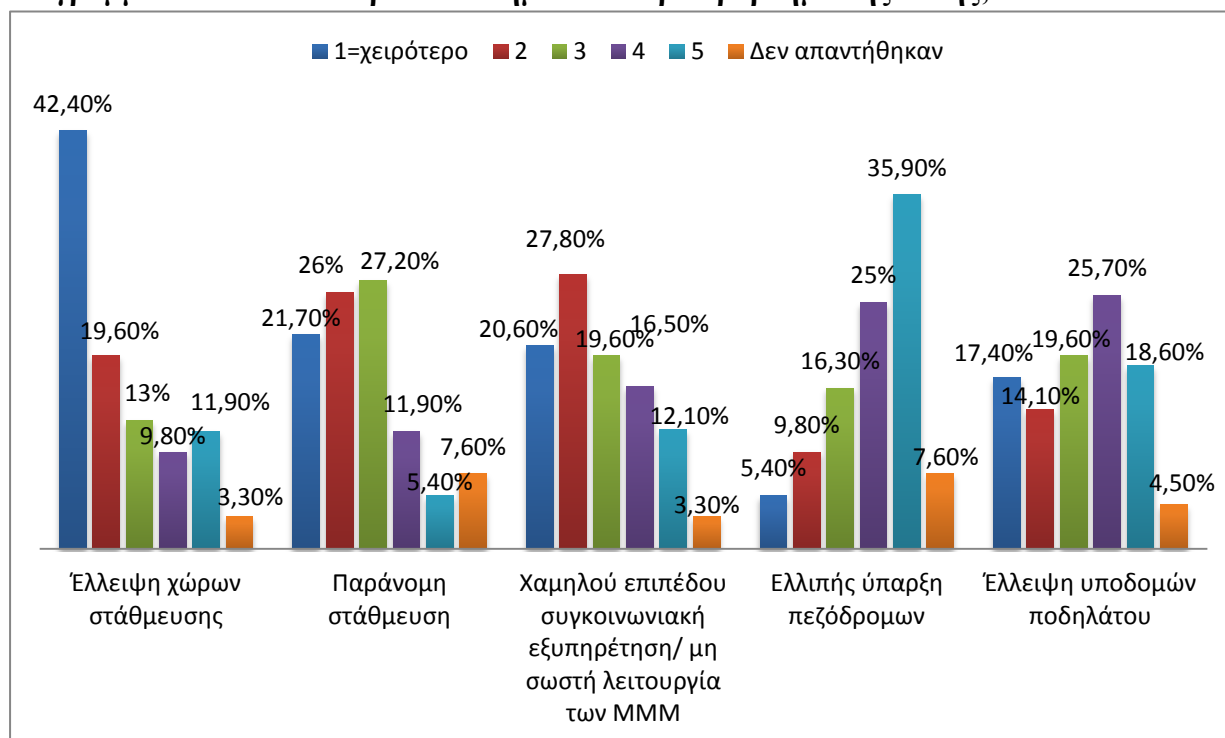
**Διάγραμμα 7.18: Πιστεύετε πως το μέτωπο προς τη θάλασσα θα πρέπει να ανοίξει (να ενωθεί με την πόλη) στο κεντρικό μέρος του λιμένα;**



Όσον αφορά την άποψη των ερωτηθέντων επιχειρηματιών σχετικά με την ένωση του παραλιακού μετώπου με το κέντρο της πόλης, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών (89,1%) απάντησε θετικά, υποστηρίζοντας ότι μια τέτοια ενέργεια είναι απαραίτητη για την πόλη της Πάτρας. Από την άλλη πλευρά το 3,3% απάντησε αρνητικά, ενώ το 7,6% των ερωτηθέντων δεν εξέφρασε άποψη επί της ερώτησης.

ΕΡΩΤΗΣΗ 21: ΠΟΙΟ ΘΕΩΡΕΙΤΕ ΤΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ; ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΤΕ ΑΠΟ ΤΟ 1-5, ΜΕ 1=ΧΕΙΡΟΤΕΡΟ

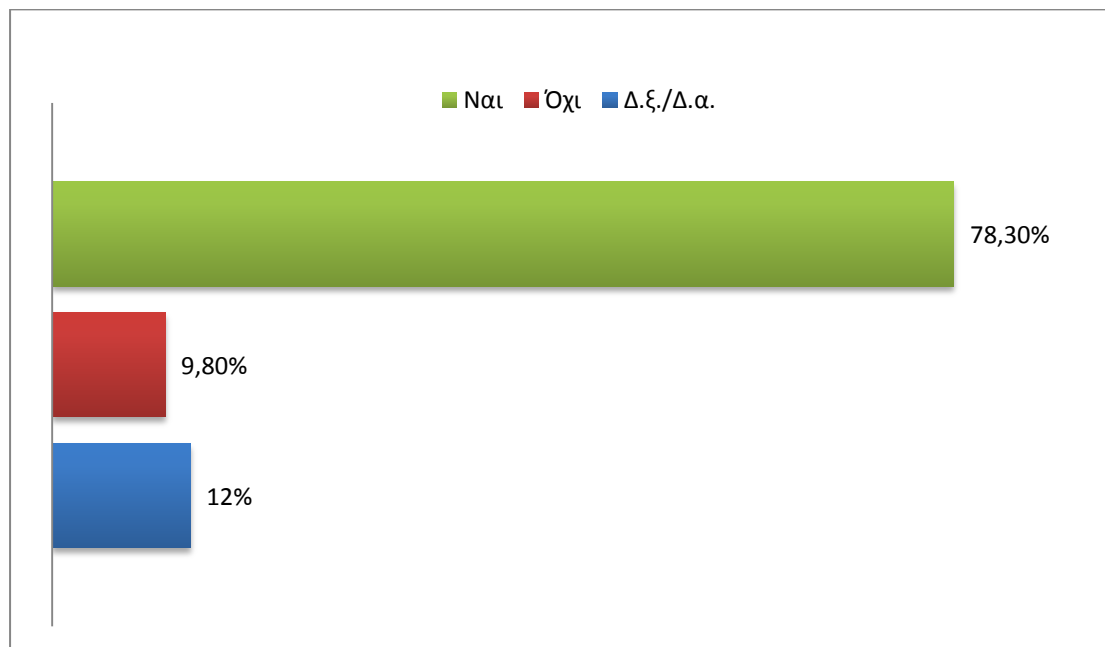
**Διάγραμμα 7.19: Ποιο θεωρείτε το σημαντικότερο πρόβλημα της πόλης;**



Σκοπός της συγκεκριμένης ερώτησης, είναι να φανεί ποιο είναι κατά την άποψη των επιχειρηματιών το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη της Πάτρας. Όπως προκύπτει από το παραπάνω διάγραμμα, οι επιχειρηματίες σε ποσοστό 42,4%, θεωρούν ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη είναι η έλλειψη χώρων στάθμευσης, ενώ ως αμέσως επόμενο σημαντικό πρόβλημα, σε ποσοστό 26%, θεωρούν την χαμηλού επιπέδου συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση και τη μη σωστή λειτουργία των ΜΜΜ. Το 27,2% των ερωτηθέντων, θεωρεί ότι βασικό πρόβλημα της Πάτρας είναι η παράνομη στάθμευση, ενώ για το 25,7% αυτών, σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η έλλειψη υποδομών ποδηλάτου. Τέλος, υψηλό παρουσιάζεται και το ποσοστό των επιχειρηματιών (35,9%), το οποίο θεωρεί ως πρόβλημα της πόλης την ελλιπή ύπαρξη πεζόδρομων.

ΕΡΩΤΗΣΗ 22: ΘΑ ΕΠΙΘΥΜΟΥΣΑΤΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΡΑΜ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ;

**Διάγραμμα 7.20: Θα επιθυμούσατε την κατασκευή δικτύου Τραμ στην Πάτρα;**



Η συγκεκριμένη ερώτηση, η οποία είναι και η τελευταία του ερωτηματολογίου, αποσκοπεί στο να καταγράψει την άποψη των επιχειρηματιών σχετικά με την κατασκευή δικτύου Τραμ στην Πάτρα. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα, το 78,3% των ερωτηθέντων, είναι θετικοί με την ιδέα κατασκευής Τραμ, σε αντίθεση με το 9,8%, το οποίο δεν επιθυμεί κάτι τέτοιο. Από την άλλη πλευρά, υπήρξε και ένα ποσοστό της τάξης 12%, το ποίο δεν εξέφρασε άποψη επί του θέματος.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Κατά τη διάρκεια διεξαγωγής της έρευνας όπου και μοιράστηκαν τα ερωτηματολόγια, αρκετοί ήταν οι επιχειρηματίες οι οποίοι έκαναν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τους υπό μελέτη πεζόδρομους και το κατά πόσο τελικά έχουν συμβάλει στην αναβάθμιση του κέντρου της Πάτρας. Αρκετοί ήταν εκείνοι οι οποίοι υποστήριζαν ότι η περίοδος οικονομικής κρίσης όπου διανύουμε δεν συντέλεσε θετικά στην επιτυχία των πεζοδρομήσεων και ότι αν πραγματοποιούνταν σε άλλη χρονική περίοδο, ίσως και να ήταν περισσότερο επιτυχημένοι. Άλλοι επιχειρηματίες, υποστήριζαν ότι λόγω της οικονομικής συγκυρίας που βιώνουμε, πολλά ήταν τα καταστήματα τα οποία, ενώ βρίσκονταν πάνω σε πεζόδρομο, έκλεισαν είτε εξαιτίας

της περιορισμένης πελατείας που είχαν, είτε λόγω των υψηλών ενοικίων που αδυνατούσαν να πληρώσουν. Ειδικότερα, στον πεζόδρομο της Γεροκωστοπούλου, στο τμήμα μεταξύ των οδών Καραϊσκάκη και Κανακάρη, το οποίο δόθηκε στην κυκλοφορία των πεζών το 2013, αρκετοί ήταν οι επιχειρηματίες οι οποίοι υποστήριζαν ότι γενικά το κέρδος της επιχείρησής τους αυξήθηκε, ωστόσο κατά την περίοδο κατασκευής του, η οποία διήρκεσε σχεδόν 1,5 έτος, το κέρδος τους μειώθηκε δραματικά. Για την περίοδο κατασκευής του, και ειδικότερα για την περίοδο επίστρωσης του δρόμου με το κατάλληλο υλικό, οι επιχειρηματίες υποστήριζαν ότι προκλήθηκαν πολλοί τραυματισμοί, κυρίως ηλικιωμένων πεζών, αφού η πολιτεία δεν είχε μεριμνήσει για τη σωστή σήμανση.

Τέλος, πέρα από τον πεζόδρομο της Ρήγα Φεραίου, στους υπόλοιπους υπό μελέτη πεζόδρομους, αρκετοί ήταν οι επιχειρηματίες οι οποίοι υποστήριζαν ότι δεν γίνεται σωστή εφαρμογή του νόμου για τα τραπεζοκαθίσματα των καταστημάτων και τις διαφημιστικές πινακίδες που είναι τοποθετημένες πάνω σε αυτούς και ως εκ τούτου όχι μόνο χάνεται η αισθητική του χώρου, δυσκολεύει ταυτόχρονα και η κίνηση των περαστικών.

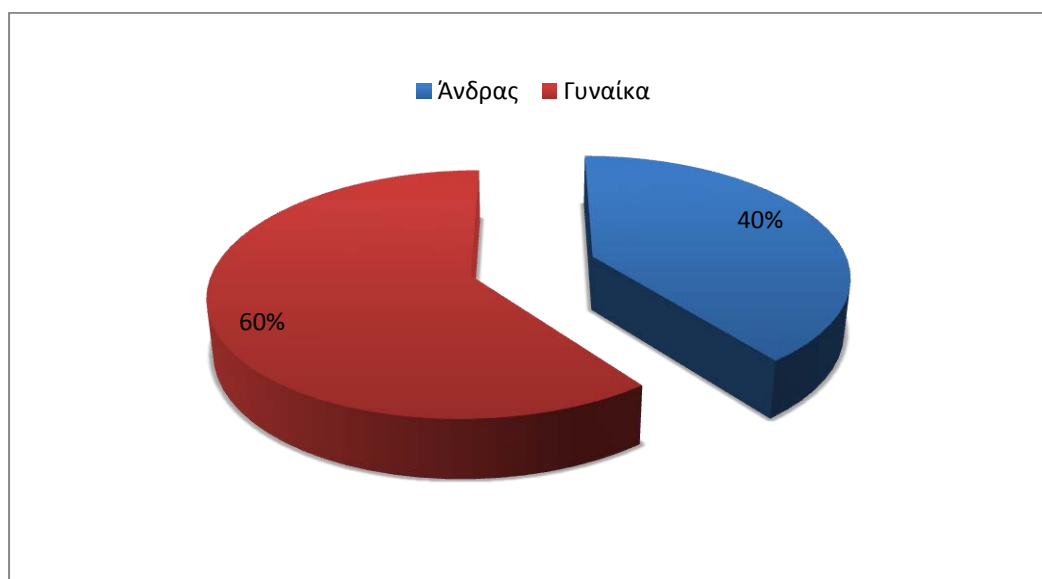


## 7.2. ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΕΡΑΣΤΙΚΟΥΣ

Στο παρόν κεφάλαιο, αναλύονται τα αποτελέσματα των ερωτηματολογίων που μοιράστηκαν σε περαστικούς από το κέντρο, πολίτες του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πάτρας. Τα αποτελέσματα παρουσιάζονται ανά ερώτηση με τη μορφή διαγραμμάτων, ενώ ακολουθούνται και από κάποια ανάλυση.

### ΕΡΩΤΗΣΗ 1: ΦΥΛΟ

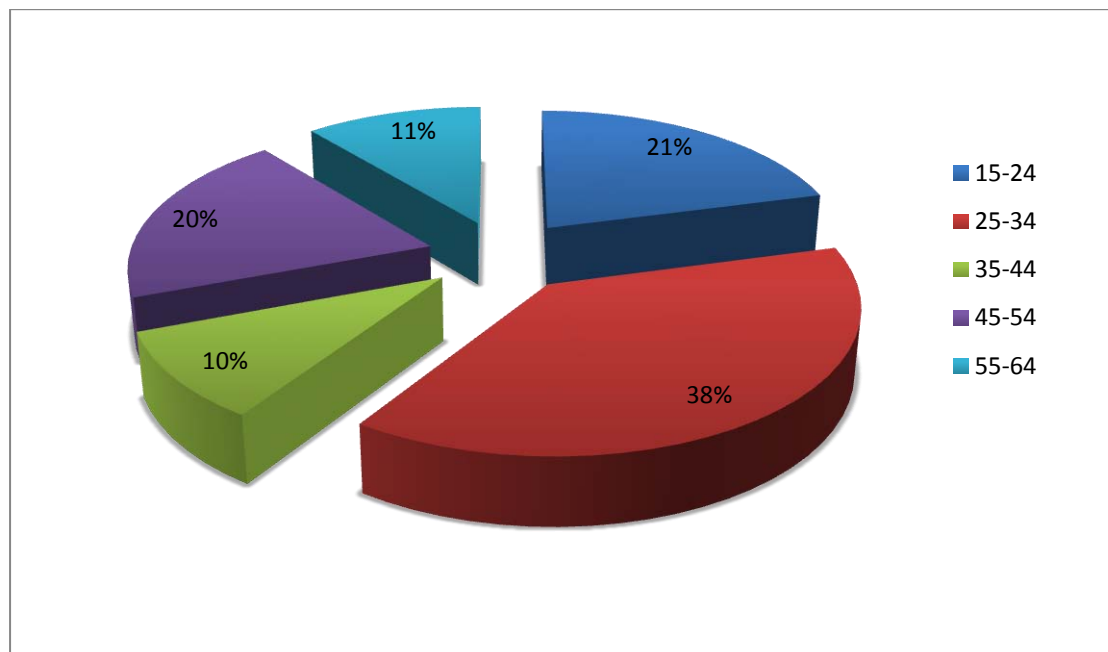
**Διάγραμμα 7.21:** Φύλο



Η πρώτη ερώτηση αφορά το φύλο των περαστικών από το κέντρο, πολιτών του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πατρών, που συμμετείχαν στην έρευνα. Όπως προκύπτει και από το παραπάνω διάγραμμα, το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων αποτελούν οι γυναίκες καταλαμβάνοντας το 60%, ενώ δεύτεροι έρχονται οι άνδρες με ποσοστό 40%.

## ΕΡΩΤΗΣΗ 2: ΗΛΙΚΙΑ

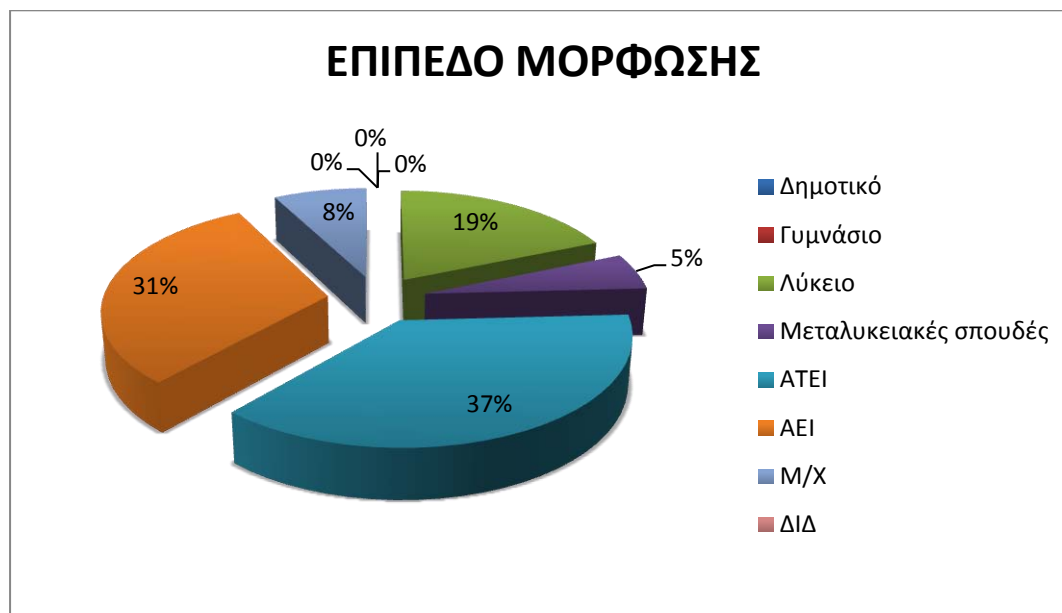
**Διάγραμμα 7.22:** Ηλικία



Η δεύτερη ερώτηση αφορά την ηλικία των ερωτηθέντων και όπως προκύπτει από το παραπάνω διάγραμμα, το μεγαλύτερο ποσοστό του 38% συγκεντρώνεται στο ηλικιακό εύρος των 25-34 ετών, σε μικρότερο ποσοστό της τάξης του 21% ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα 15-24 ετών, ενώ με διαφορά της τάξεως του 1%, ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα 45-54 ετών, με ποσοστό 20%. Μικρά ποσοστά της τάξης των 10% και 11%, συγκεντρώνουν οι ηλικιακές ομάδες των 35-44 και 55-64 αντίστοιχα.

### ΕΡΩΤΗΣΗ 3: ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΟΡΦΩΣΗΣ

Διάγραμμα 7.23: Επίπεδο μόρφωσης

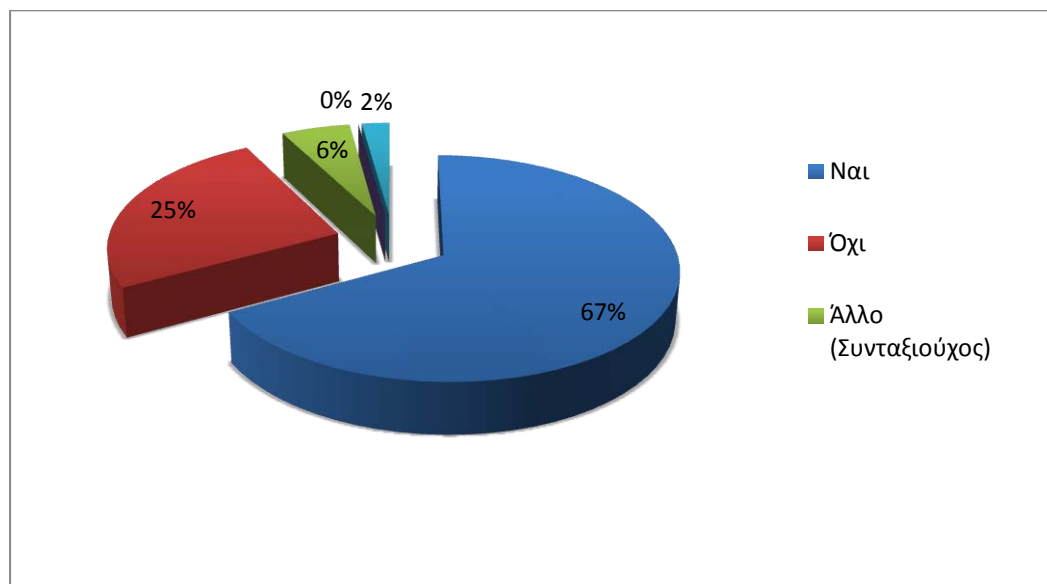


Όσον αφορά το επίπεδο μόρφωσης των ερωτηθέντων, διαπιστώνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών (37%) είναι απόφοιτοι ΑΤΕΙ και ακολουθούν με εξίσου υψηλό ποσοστό (31%) οι απόφοιτοι ΑΕΙ. Στη συνέχεια ακολουθούν οι απόφοιτοι Λυκείου, με ποσοστό 19%, ενώ από μόλις το 8% των ερωτηθέντων είναι κάτοχοι Μεταπτυχιακού τίτλου. Τέλος, το 5% των συμμετεχόντων στην έρευνα είναι κάτοχοι Μεταλυκειακών σπουδών, ενώ κανένας από αυτούς δεν είναι απόφοιτος Δημοτικού ή Γυμνασίου και δεν κατέχει Διδακτορικό τίτλο.

#### ΕΡΩΤΗΣΗ 4: ΕΡΓΑΖΕΣΤΕ;

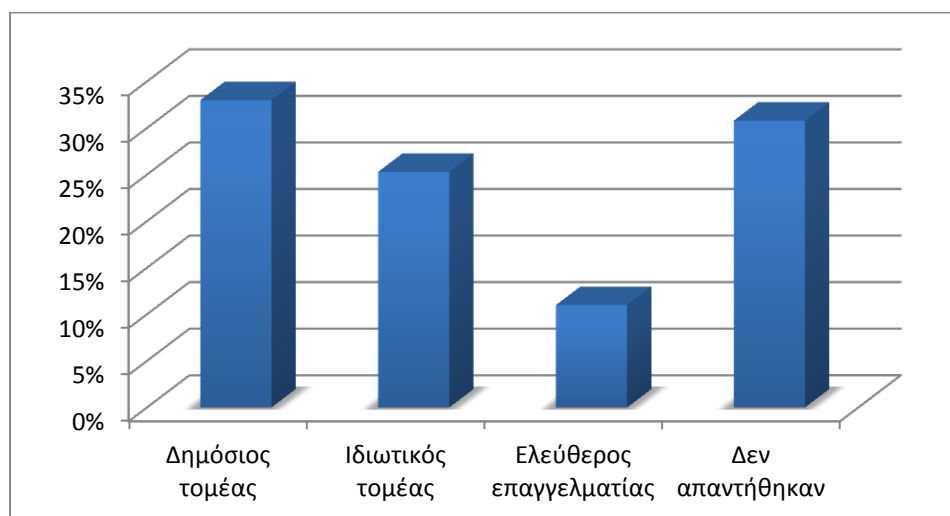
#### ΕΡΩΤΗΣΗ 4<sup>Α</sup>: ΕΑΝ ΝΑΙ, ΣΕ ΠΟΙΟΝ ΤΟΜΕΑ ΑΠΑΣΧΟΛΕΙΣΤΕ;

#### **Διάγραμμα 7.24:** Εργάζεστε;



Στην ερώτηση σχετικά με το αν εργάζονται, όπως προκύπτει και από το Διάγραμμα 7.19, το 67% των ερωτηθέντων απάντησε θετικά και το 25% αρνητικά. Από αυτούς που εργάζονται και σύμφωνα με το παρακάτω διάγραμμα, το 33% απασχολείται στον δημόσιο τομέα και το 25,3% στον ιδιωτικό. Μόνο το 11% των εργαζόμενων ερωτηθέντων, εργάζονται ως ελεύθεροι επαγγελματίες, ενώ μεγάλο είναι το ποσοστό των ερωτηθέντων, οι οποίοι δεν απάντησαν καθόλου στη συγκεκριμένη ερώτηση (30,8%).

#### **Διάγραμμα 7.25:** Τομέας απασχόλησης



## ΕΡΩΤΗΣΗ 5: ΣΕ ΠΟΙΑ ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΜΕΝΕΤΕ;

### **Χάρτης 7.3:** Συνοικίες Π.Σ. Πατρών

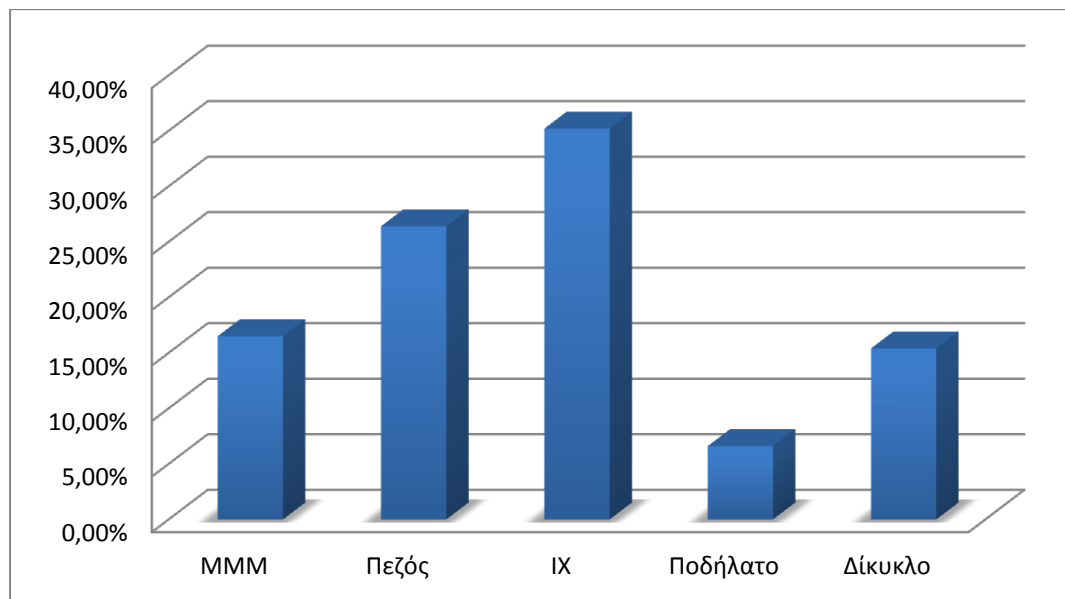


*Πηγή: Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου, ίδια επεξεργασία*

Η πέμπτη ερώτηση αφορά τη συνοικία στην οποία κατοικούν οι συμμετέχοντες στην έρευνα. Η συγκεκριμένη ερώτηση απαντήθηκε από 82 άτομα, δηλαδή από το 90% των ερωτηθέντων, με το 24% αυτών, να κατοικεί στο κέντρο, το 17% να κατοικεί στην περιοχή της Αρρόης και το 14, 4% στην περιοχή της Εγλυκάδας. Στη συνέχεια, το ποσοστό της τάξης του 8,5%, καταλαμβάνουν οι ερωτηθέντες περαστικοί οι οποίοι κατοικούν στην περιοχή της Αγιάς, το 6,1% εκείνοι που κατοικούν στην περιοχή του Βλατερού και το 4,9%, οι περαστικοί που κατοικούν στην περιοχή της Ανθούπολης. Το ίδιο ποσοστό, του 3,6% συγκεντρώνουν οι ερωτηθέντες που κατοικούν στις συνοικίες Ψαροφάι και Ζαρουχλέικα αντίστοιχα, ενώ το ίδιο ποσοστό της τάξης του 2,4%, καταλαμβάνουν οι περαστικοί που κατοικούν στις συνοικίες του Νοσοκομείου Αγ. Ανδρέας, του Αγ. Ιωάν. Πράτσικας και στη συνοικία Κουκούλι αντίστοιχα. Τέλος, σε ποσοστό 1,2% οι συμμετέχοντες στην έρευνα περαστικοί κατοικούν στις συνοικίες Αγ. Γεωργ. Λάγουρας, Τριάντειος, Διάκου, Μπεγουλάκι, Πλ. Ελευθερίας, Αρέθα, Αγ. Σοφία, Ψάχου και Σκαγιοπούλειο.

## ΕΡΩΤΗΣΗ 6: ΜΕ ΠΟΙΟΝ ΤΡΟΠΟ ΦΤΑΝΕΤΕ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ;

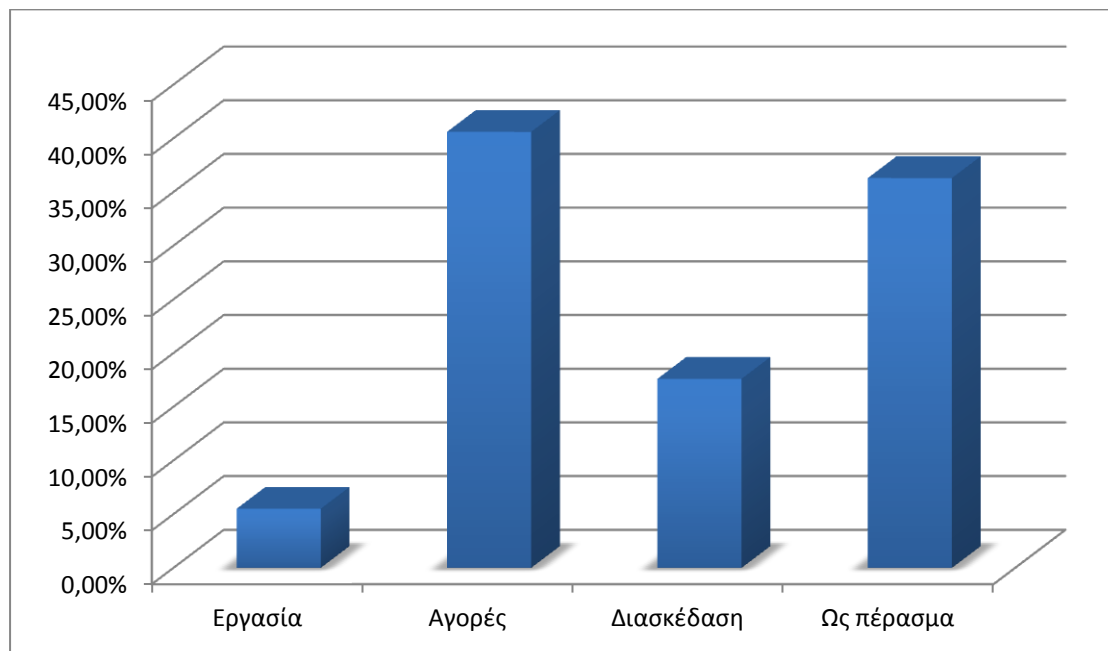
**Διάγραμμα 7.26:** Με ποιον τρόπο φτάνετε στο κέντρο;



Όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο οι ερωτηθέντες φτάνουν στο κέντρο, όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 7.21, το 35,2% χρησιμοποιεί το ΙΧ, όπως ήταν αναμενόμενο, ενώ ιδιαίτερα υψηλό παρουσιάζετε και το ποσοστό εκείνων που φτάνουν πεζοί στο κέντρο, συγκεντρώνοντας το 26,4%. Στη συνέχεια σε κοντινά ποσοστά βρίσκονται όσοι χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ και το δίκυκλο, με τα πρώτα να συγκεντρώνουν το 16,5% και το δεύτερο το 15,4% των ερωτηθέντων. Τέλος, μικρό παρουσιάζεται το ποσοστό εκείνων επιλέγουν να φτάσουν στο κέντρο με το ποδήλατο, συγκεντρώνοντας μόλις το 6,6%.

ΕΡΩΤΗΣΗ 7: ΓΙΑ ΠΟΙΟ ΛΟΓΟ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣΤΕ ΣΥΝΗΘΩΣ ΤΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟ;

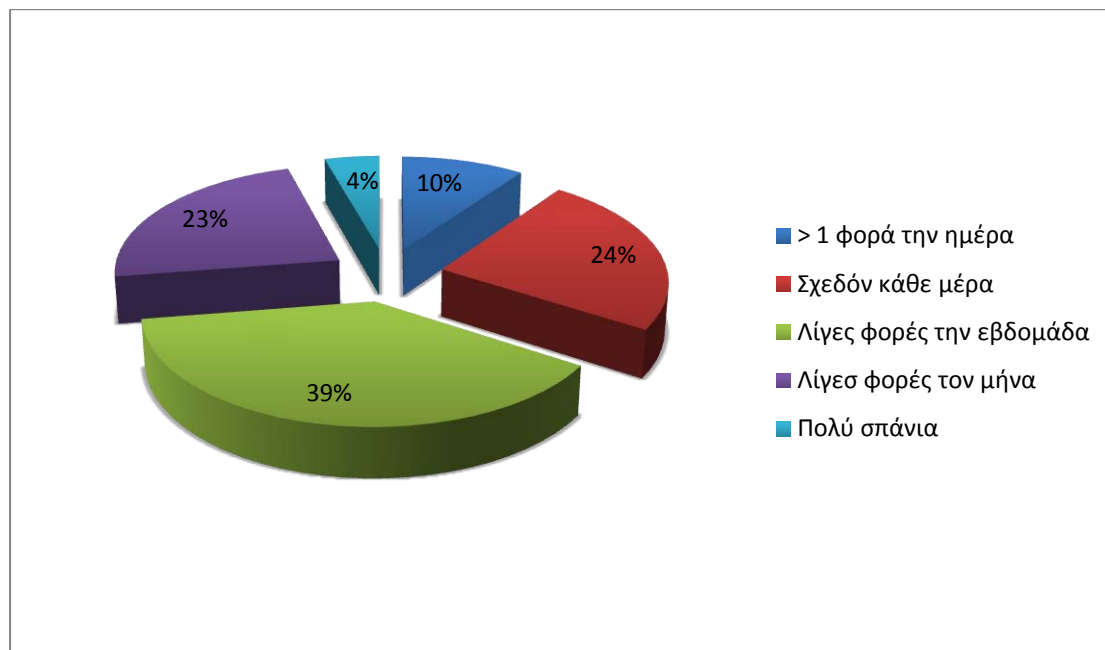
**Διάγραμμα 7.27:** Για ποιο λόγο επισκέπτεστε τον πεζόδρομο;



Η εν λόγω ερώτηση δεν αφορά έναν συγκεκριμένο πεζόδρομο, αλλά αναφέρεται γενικότερα στους πεζόδρομους που διατρέχουν το ιστορικό κέντρο της Πάτρας. Έτσι όπως προκύπτει και από το διάγραμμα 7.22, το μεγαλύτερο ποσοστό των πολιτών (40,6%) επισκέπτεται τους πεζόδρομους για αγορές στα εμπορικά καταστήματα που βρίσκονται σε αυτούς, ενώ εξίσου σημαντικό είναι και το ποσοστό εκείνων που χρησιμοποιούν τους πεζόδρομους ως πέρασμα (36,3%). Σε μικρότερο ποσοστό, το οποίο καταλαμβάνει το 17,6%, οι περαστικοί προτιμούν τους πεζόδρομους για διασκέδαση στις καφετέριες που βρίσκονται πάνω σε αυτούς, ενώ ελάχιστο παρουσιάζεται το ποσοστό όσων επισκέπτονται τους πεζόδρομους με σκοπό την εργασία, καταλαμβάνοντας το 5,5%.

## ΕΡΩΤΗΣΗ 8: ΠΟΣΟ ΣΥΧΝΑ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣΤΕ ΤΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟ;

**Διάγραμμα 7.28:** Πόσο συχνά επισκέπτεστε τον πεζόδρομο;

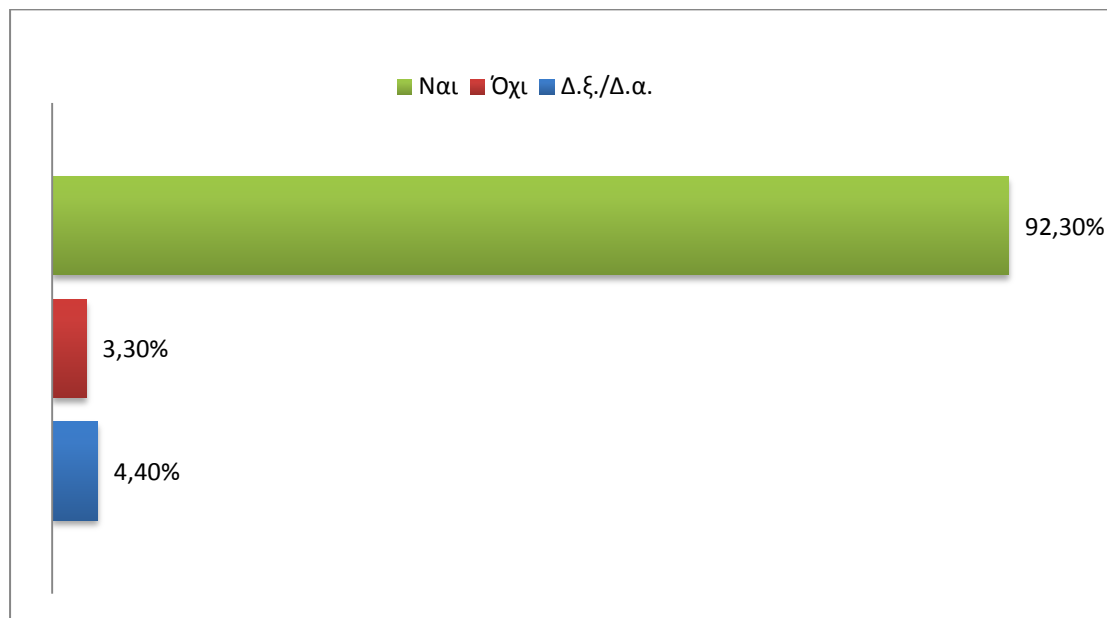


Η συχνότητα επίσκεψης των πεζόδρομων, σίγουρα εξαρτάται από το είδος του κάθε πεζόδρομου (εμπορικός, αναψυχής, κλπ.) και από τα καταστήματα που διαθέτει. Στην παρούσα έρευνα, επειδή αναφέρεται συνολικά στο δίκτυο πεζοδρόμων της Πάτρας, διευκρινίστηκε στους ερωτηθέντες η απάντησή τους να αφορά όλους τους βασικούς πεζόδρομους της πόλης. Υπό αυτή τη συνθήκη, το 38,5% των περαστικών απάντησε ότι επισκέπτεται τους πεζόδρομους λίγες φορές της εβδομάδα, ενώ το 24,2% σχεδόν κάθε μέρα. Με μικρή διαφορά και με ποσοστό 23,1%, οι πολίτες επισκέπτονται τους πεζόδρομους λίγες φορές τον μήνα, ενώ μικρά παρουσιάζονται τα ποσοστά τόσο εκείνων που τους επισκέπτονται πάνω από μια φορά την ημέρα, όσο και εκείνων που τους επισκέπτονται σπάνια, καταλαμβάνοντας το 9,9% και το 4,4% αντίστοιχα.



ΕΡΩΤΗΣΗ 9: ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ Η ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ  
ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΕ ΤΗΝ ΠΑΤΡΑ;

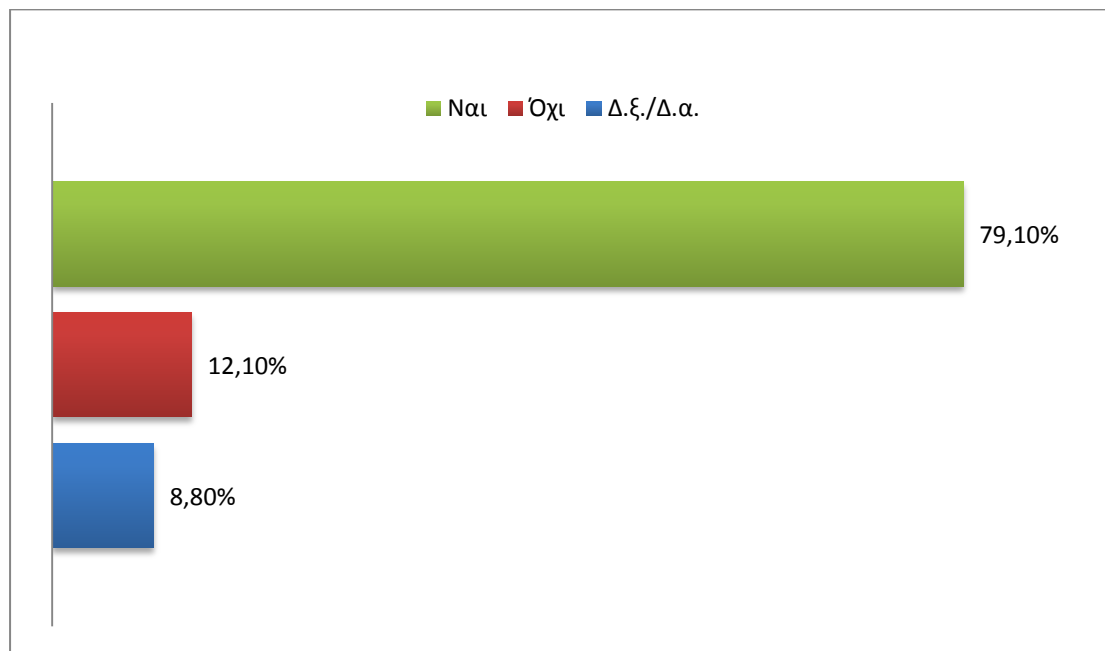
**Διάγραμμα 7.29:** Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση του κέντρου αναβάθμισε την Πάτρα;



Η συγκεκριμένη ερώτηση έχει ως σκοπό να καταγράψει τη γνώμη των πολιτών σχετικά με τις πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια στο ιστορικό κέντρο της Πάτρας και το κατά πόσο πιστεύουν ότι τελικά αυτές έχουν ωφελήσει ή ζημιώσει την πόλη. Η ερώτηση απαντήθηκε από ολόκληρο το δείγμα της έρευνας και όπως προκύπτει και από το παραπάνω διάγραμμα, οι πολίτες της Πάτρας έχουν δεχτεί θετικά τις πεζοδρομήσεις, αφού σε ποσοστό 92,3% θεωρούν ότι το κέντρο έχει αναβαθμιστεί. Μόνο το 3,3% των πολιτών θεωρεί ότι οι πεζοδρομήσεις δεν έχουν αναβαθμίσει την πόλη, ενώ το 4,4% δεν εξέφρασε κάποια άποψη.

ΕΡΩΤΗΣΗ 10: ΘΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΑΤΕ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΚΑΙ ΑΛΛΕΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

**Διάγραμμα 7.30:** Θα υποστηρίζατε να γίνουν και άλλες πεζοδρομήσεις;



Και η συγκεκριμένη ερώτηση, όπως και η προηγούμενη, αφορά την άποψη των πολιτών σχετικά με τις πεζοδρομήσεις και το κατά πόσο αυτές έχουν ωφελήσει την πόλη γενικότερα. Όπως προκύπτει από το παραπάνω διάγραμμα, το 79,1% απάντησε θετικά ως προς την πεζοδρόμηση και άλλων δρόμων της πόλης, ενώ το 12,1% απάντησε αρνητικά. Σε αυτό το σημείο, κάνοντας μια σύγκριση των αποτελεσμάτων της εν λόγω ερώτησης με τα αποτελέσματα της προηγούμενης, παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των πολιτών της Πάτρας ορίζει ότι οι πεζοδρομήσεις θα δώσουν μια θετική χροιά τόσο στην εικόνα, όσο και στη λειτουργία της πόλης. Τέλος το ποσοστό των πολιτών που δεν εξέφρασε άποψη στη συγκεκριμένη ερώτηση, παρουσιάζεται διπλάσιο σε σχέση με το αντίστοιχο ποσοστό της προηγούμενης ερώτησης (ερώτηση 9: 4,4%, ερώτηση 10: 8,8%).

ΕΡΩΤΗΣΗ 11: ΕΑΝ ΝΑΙ, ΠΟΙΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ Η ΧΩΡΟΥΣ ΒΡΙΣΚΕΤΕ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟ ΝΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΘΟΥΝ;

**Χάρτης 7.4:** Προτάσεις περαστικών για πεζοδρόμηση

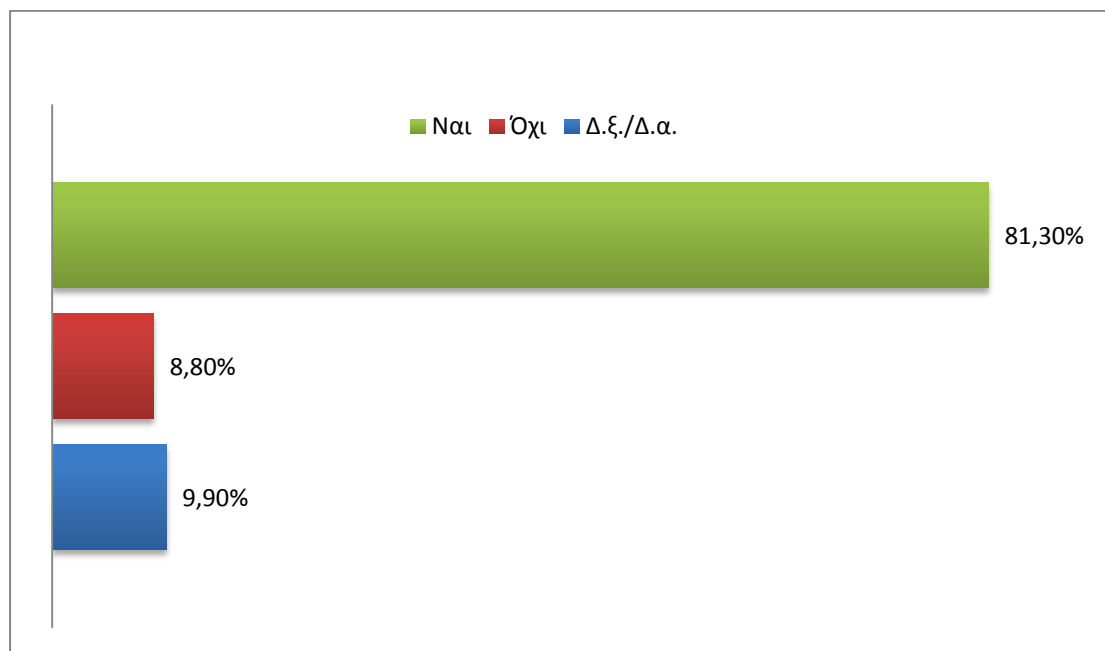


*Πηγή: Ιδία επεξεργασία*

Στην ερώτηση σχετικά με τους ποιους δρόμους ή χώρους θα επιθυμούσαν να πεζοδρομηθούν, δεν απάντησε το 26,4% των περαστικών. Από το 73,6% των ερωτηθέντων που απάντησαν στην ερώτηση, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών, που αντιστοιχεί στο 44,8%, πρότεινε να πεζοδρομηθεί η οδός Μαιζώνος, ενώ το δεύτερο μεγαλύτερο ποσοστό, με 22,4%, πρότεινε τις οδούς Γούναρη και Ερμού. Στη συνέχεια, με ποσοστό 10,4%, οι περαστικοί πρότειναν την πεζοδρόμηση όλου του ιστορικού κέντρου, ενώ το 9,9% αυτών απάντησε ότι θα επιθυμούσε την πεζοδρόμηση του παραλιακού μετώπου της πόλης. Σε μικρότερο ποσοστό της τάξης του 6%, οι ερωτηθέντες επέλεξαν την πεζοδρόμηση της περιοχής της μαρίνας καθώς και της Παλιάς Πόλης (Κάστρο), ενώ σε ποσοστό της τάξης του 4,5% επιλέχθηκαν οι οδοί: Αγ. Ανδρέου, Κανακάρη, δρόμοι γύρω από τις πλατείες και η οδός Πατρέως. Τέλος, σε ποσοστό 3%, οι περαστικοί επέλεξαν την πεζοδρόμηση της οδού Κολοκοτρώνη και της περιοχής του Αρχαίου Ωδείου.

ΕΡΩΤΗΣΗ 12: ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΠΩΣ ΤΟ ΜΕΤΩΠΟ ΠΡΟΣ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΑΝΟΙΞΕΙ (ΝΑ ΕΝΩΘΕΙ ΜΕ ΤΗΝ ΠΟΛΗ) ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΙΚΟ ΜΕΡΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ;

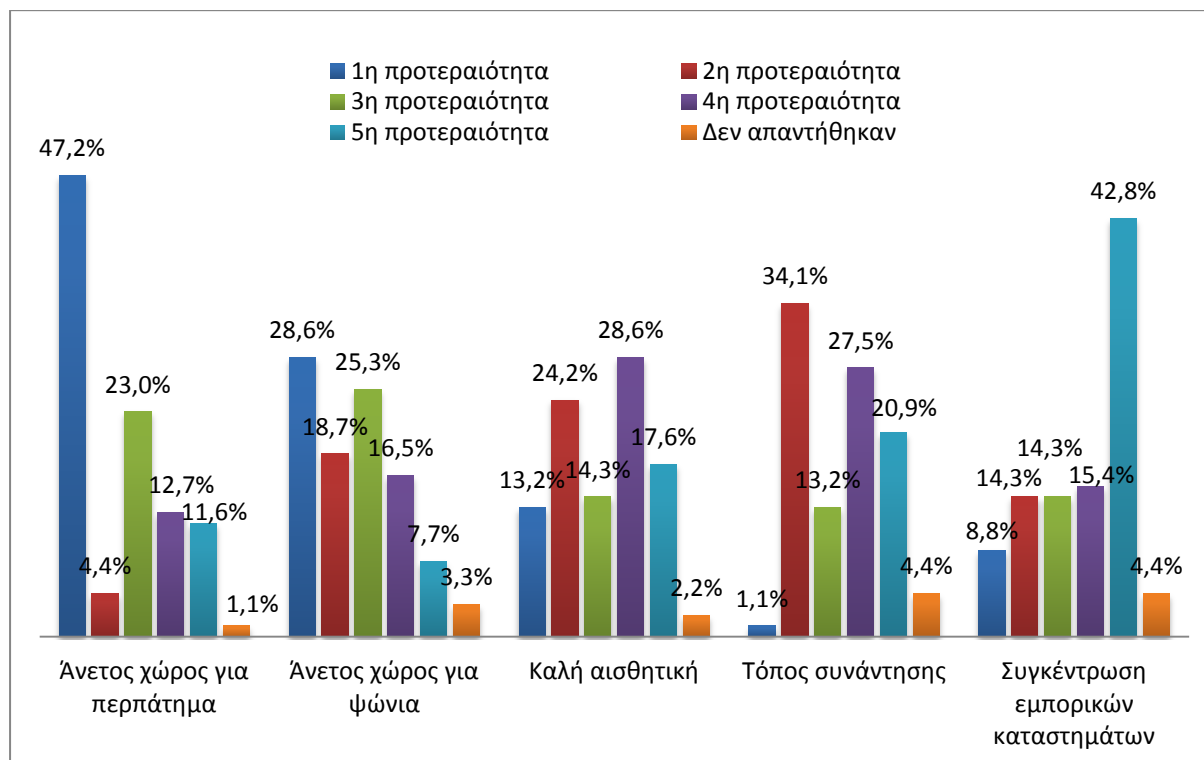
**Διάγραμμα 7.31:** Πιστεύετε πως το μέτωπο προς τη θάλασσα θα πρέπει να ανοίξει (να ενωθεί με την πόλη) στο κεντρικό μέρος του λιμένα;



Όσον αφορά την άποψη των ερωτηθέντων περαστικών σχετικά με την ένωση του παραλιακού μετώπου με το κέντρο της πόλης, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών (81,3%) απάντησε θετικά, υποστηρίζοντας ότι μια τέτοια ενέργεια είναι απαραίτητη για την πόλη της Πάτρας. Από την άλλη πλευρά το 8,8% απάντησε αρνητικά, ενώ το 9,9% των ερωτηθέντων δεν εξέφρασε άποψη επί της ερώτησης.

**ΕΡΩΤΗΣΗ 13: ΙΕΡΑΡΧΕΙΣΤΕ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1-5 ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ (ΟΠΟΥ 1=1<sup>Η</sup> ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ, 2=2<sup>Η</sup> ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ, Κ.Ο.Κ).**

**Διάγραμμα 7.32:** Ιεραρχείστε κατά σειρά προτεραιότητας από το 1-5 τα πλεονεκτήματα του πεζόδρομου

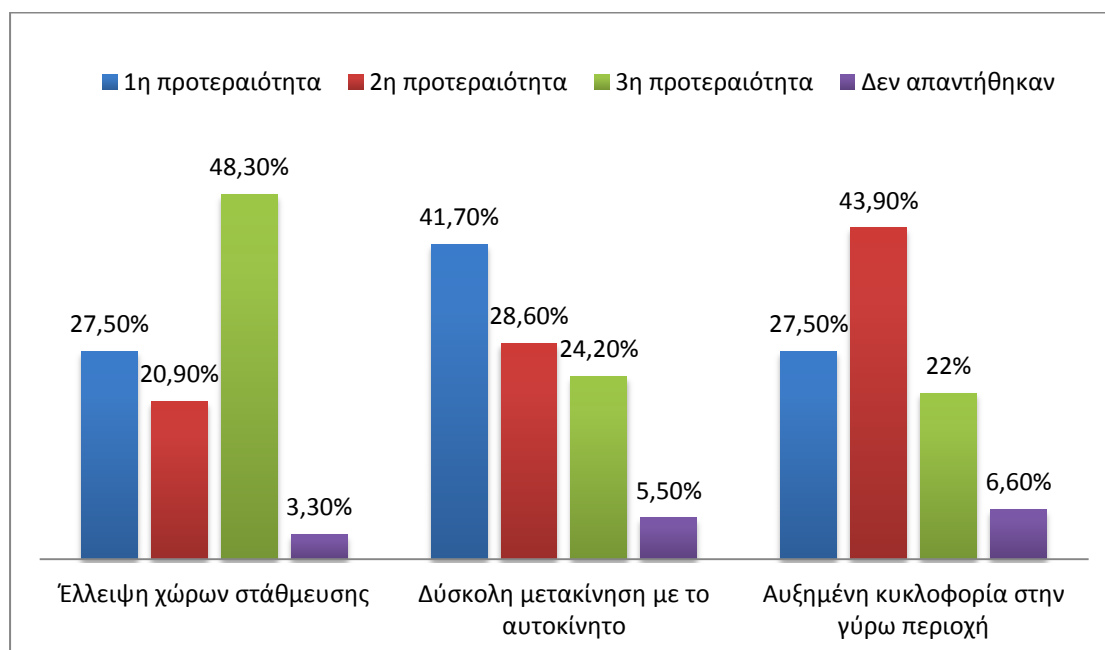


Στην συγκεκριμένη ερώτηση, ζητήθηκε από τους περαστικούς να ιεραρχήσουν κατά σειρά προτεραιότητας ορισμένα πλεονεκτήματα των πεζόδρομων της Πάτρας, με σκοπό να γίνει κατανοητό τι θεωρούν ως σημαντικότερη προτεραιότητα σε έναν πεζόδρομο οι πολίτες της Πάτρας. Έτσι, όπως προκύπτει από το διάγραμμα 7.27, οι ερωτηθέντες θεωρούν ως 1<sup>η</sup> προτεραιότητα, με ποσοστό 47,2%, το γεγονός ότι οι πεζόδρομοι προσφέρουν άνετο και ασφαλή χώρο για περπάτημα, απαλλαγμένο από την κίνηση των οχημάτων, ενώ ως 2<sup>η</sup> προτεραιότητα, με ποσοστό 34,1%, όρισαν ότι οι πεζόδρομοι αποτελούν τόπο συνάντησης, συμβάλλοντας ουσιαστικά με αυτόν τον τρόπο στην κοινωνικοποίηση και επικοινωνία μεταξύ των πολιτών. Ως 3<sup>η</sup> προτεραιότητα με ποσοστό 25,3%, οι πολίτες θεωρούν ότι οι πεζόδρομοι προσφέρουν άνετο χώρο για ψώνια, όντας απαλλαγμένοι από την φασαρία και τον κίνδυνο των οχημάτων, ενώ ως 4<sup>η</sup> προτεραιότητα, σε ποσοστό 28,6%, θεωρούν την καλή αισθητική που προσφέρουν οι πεζόδρομοι, όχι μόνο στις πεζοδρομημένες περιοχές, αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του ιστορικού κέντρου της πόλης. Τέλος, ως 5<sup>η</sup>

προτεραιότητα με ποσοστό 42,8%, οι ερωτηθέντες περαστικοί, όρισαν τη συγκέντρωση εμπορικών καταστημάτων στους πεζόδρομους.

**ΕΡΩΤΗΣΗ 14: ΙΕΡΑΡΧΕΙΣΤΕ ΚΑΤΑ ΣΕΙΡΑ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 1-3 ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ (ΟΠΟΥ 1=1<sup>Η</sup> ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ, 2=2<sup>Η</sup> ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ, Κ.Ο.Κ)**

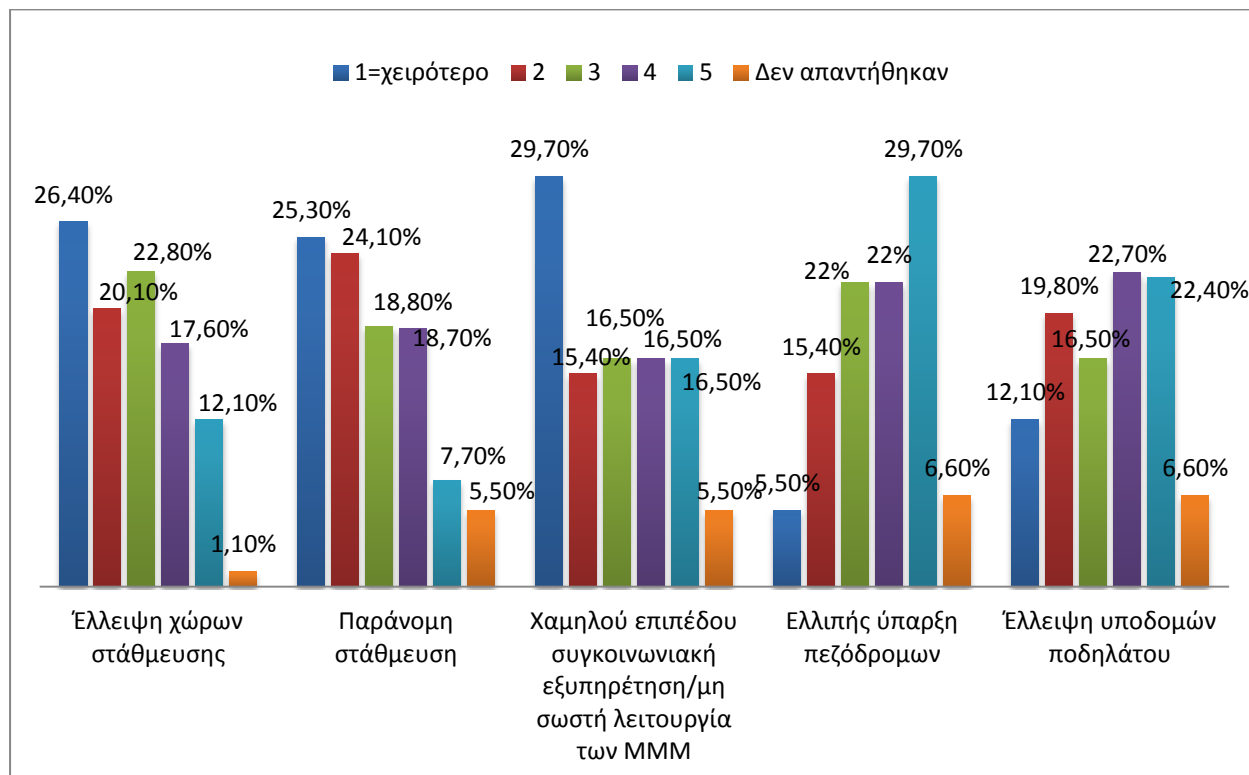
**Διάγραμμα 7.33:** Ιεραρχείστε κατά σειρά προτεραιότητας από το 1-3 τα μειονεκτήματα του πεζόδρομου



Στη συγκεκριμένη ερώτηση, ζητήθηκε από του ερωτηθέντες περαστικούς να ιεραρχήσουν τα μειονεκτήματα των πεζόδρομων της Πάτρας, με σκοπό να φανεί ποιο είναι το μέγιστο μειονέκτημα κατά την άποψή τους. Έτσι, όπως προκύπτει και από το παραπάνω διάγραμμα, το μεγαλύτερο μειονέκτημα, με ποσοστό 41,7% αποτελεί η δυσκολία που προκαλούν οι πεζόδρομοι στην μετακίνηση με το αυτοκίνητο μέσα στην πόλη, ενώ στη δεύτερη θέση με ποσοστό 43,9%, έρχεται η αύξηση της κυκλοφορίας στην γύρω περιοχή. Τέλος, με ποσοστό 48,3%, οι ερωτηθέντες θεωρούν ως 3<sup>ο</sup> μειονέκτημα των πεζόδρομων την έλλειψη χώρων στάθμευσης.

ΕΡΩΤΗΣΗ 15: ΠΟΙΟ ΘΕΩΡΕΙΤΕ ΤΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ; ΒΑΘΜΟΛΟΓΗΣΤΕ ΑΠΟ ΤΟ 1-5, ΜΕ 1=ΧΕΙΡΟΤΕΡΟ

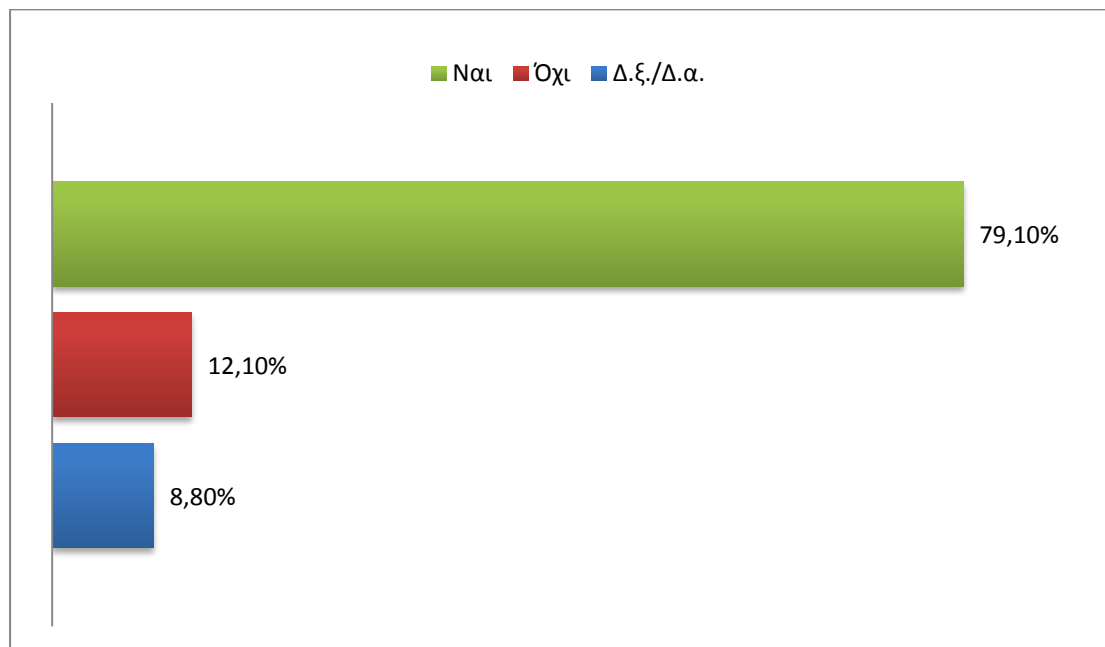
**Διάγραμμα 7.34:** Ποιο θεωρείτε το σημαντικότερο πρόβλημα της πόλης;



Σκοπός της συγκεκριμένης ερώτησης, είναι να φανεί ποιο είναι κατά την άποψη των περαστικών, από το κέντρο, πολιτών το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη της Πάτρας. Όπως προκύπτει από το παραπάνω διάγραμμα, οι περαστικοί σε ποσοστό 29,7%, θεωρούν ότι το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη είναι η χαμηλού επιπέδου συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση και η μη σωστή λειτουργία των ΜΜΜ, ενώ ως αμέσως επόμενο σημαντικό πρόβλημα, το 24,1% αυτών, θεωρεί την παράνομη στάθμευση. Το 22,8% των ερωτηθέντων, απάντησε ότι βασικό πρόβλημα της πόλης είναι επίσης και η έλλειψη χώρων στάθμευσης, ενώ για το 22,7% αυτών, πρόβλημα αποτελεί η έλλειψη υποδομών ποδηλάτου. Τέλος, υψηλό παρουσιάζεται και το ποσοστό των περαστικών (29,7%), το οποίο θεωρεί ως πρόβλημα της πόλης την ελλιπή ύπαρξη πεζόδρομων.

ΕΡΩΤΗΣΗ 16: ΘΑ ΕΠΙΘΥΜΟΥΣΑΤΕ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΡΑΜ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ;

**Διάγραμμα 7.35:** Θα επιθυμούσατε την κατασκευή δικτύου Τραμ στην Πάτρα;



Η συγκεκριμένη ερώτηση, η οποία είναι και η τελευταία του ερωτηματολογίου, αποσκοπεί στο να καταγράψει την άποψη των πολιτών σχετικά με την κατασκευή δικτύου Τραμ στην Πάτρα. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα, το 79,1% των ερωτηθέντων, είναι θετικοί με την ιδέα κατασκευής Τραμ, σε αντίθεση με το 12,1%, το οποίο δεν επιθυμεί κάτι τέτοιο. Από την άλλη πλευρά, υπήρξε και ένα ποσοστό της τάξης του 8,8%, το ποίο δεν εξέφρασε άποψη επί του θέματος.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Κατά τη διάρκεια διεξαγωγής της έρευνας όπου και μοιράστηκαν τα ερωτηματολόγια, οι περαστικοί ερωτηθέντες από την πλευρά τους, έκαναν ορισμένες παρατηρήσεις σχετικά με το δίκτυο πεζοδρόμων της Πάτρας και το κατά πόσο τελικά οι πεζοδρομήσεις γενικότερα έχουν συντελέσει στην αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου της πόλης. Οι περισσότεροι από αυτούς παρουσιάστηκαν ιδιαίτερα θετικοί με την ιδέα των πεζοδρομήσεων, αφού τους δίνει τη δυνατότητα ασφαλούς, ελεύθερης και ευχάριστης κίνησης στο κέντρο της πόλης, απαλλαγμένης από τον κίνδυνο και την φασαρία των οχημάτων. Αρκετοί ήταν εκείνοι που παραπονέθηκαν για την αδιαφορία από πλευράς της πολιτείας, σχετικά με το θέμα της παράνομης στάθμευσης, καθώς και της παράνομης διέλευσης των οχημάτων και κυρίως των



δικύκλων πάνω στους πεζόδρομους, δυσχεραίνοντας και θέτοντας σε κίνδυνο πολλές φορές την κίνησή τους, ενώ πολλοί ήταν και οι συμμετέχοντες στην έρευνα περαστικοί, οι οποίοι σχολίασαν την έλλειψη υποδομών ποδηλάτου, η οποία αναγκάζει τους ποδηλάτες να διέρχονται από τους πεζόδρομους, δυσκολεύοντας έτσι όχι μόνο την κίνηση των πεζών, αλλά και τη δική τους. Τέλος, υπήρξαν και ορισμένοι ερωτηθέντες, οι οποίοι υποστήριξαν ότι θα επιθυμούσαν περισσότερο πράσινο και αστικό εξοπλισμό, όπως παγκάκια, κιόσκια, κλπ., ώστε να αναβαθμιστούν αισθητικά οι πεζόδρομοι και γίνουν πιο φιλικοί προς τους πεζούς.

### 7.3. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε με σκοπό να παραχθούν στατιστικά δεδομένα που αφορούν στις απόψεις των πολιτών της Πάτρας σχετικά με το αν και σε ποιο βαθμό οι πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί στην πόλη, έχουν συντελέσει στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και κατ' επέκταση στην αύξηση των πεζή μετακινήσεων, καθώς και των μετακινήσεων με τα ΜΜΜ και στη μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου. Προς την επίτευξη αυτού του σκοπού, στο προηγούμενο Κεφάλαιο (βλ. 6<sup>ο</sup> Κεφάλαιο) τέθηκαν ορισμένα βασικά ερευνητικά ερωτήματα, μέσα από την απάντηση των οποίων προκύπτουν τα γενικά συμπεράσματα σχετικά με το εάν τελικά δύναται οι αρχές της Βιώσιμης Κινητικότητας να εφαρμοστούν στην πόλη της Πάτρας, ώστε η ανάπτυξή της να στηριχτεί σε αυτές.

#### ***1. Ποια η γνώμη των πολιτών της Πάτρας (επιχειρηματιών και απλών περαστικών), για το δίκτυο πεζοδρόμων της πόλης;***

Από τα ερωτηματολόγια που μοιράστηκαν τόσο στους επιχειρηματίες, όσο και στους περαστικούς πολίτες της Πάτρας, προκύπτει ότι σε γενικές γραμμές είναι θετικοί με το δίκτυο πεζοδρόμων της πόλης αφού το μεγαλύτερο ποσοστό των συμμετεχόντων στην έρευνα θεωρεί ότι αυξήθηκε η κίνηση των πεζών, βελτιώθηκε σημαντικά η αισθητική του κέντρου της πόλης και η καθαριότητα των πεζόδρομων, συντελώντας ως εκ τούτου στην γενικότερη βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος της Πάτρας. Γενικά θεωρούν ότι οι πεζοδρομήσεις έχουν συμβάλει στην αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου της πόλης, ενώ θα επιθυμούσαν την πραγματοποίηση και άλλων πεζόδρομων μέσα σε αυτό.

***2. Ποιες είναι οι συνέπειες της πρόσφατης πεζοδρομής του ιστορικού κέντρου, ως προς την κίνηση των πεζών σε αυτό;***

Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι οι πρόσφατες πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί (πεζόδρομοι Ρήγα Φεραίου, Παντανάσσης, Γεροκωστοπούλου), έχουν συμβάλει ουσιαστικά και σε μεγάλο ποσοστό στην αύξηση της κίνησης των πεζών στο κέντρο της πόλης. Δημιουργώντας ένα ενιαίο δίκτυο πεζοδρόμων, το οποίο διακόπτεται από οδούς σε λίγα τμήματά του, οι πεζοί πραγματοποιούν τα ψώνια τους με μεγαλύτερη άνεση και περπατούν στο κέντρο της πόλης νιώθοντας μεγαλύτερη ασφάλεια από τον κίνδυνο των οχημάτων. Ταυτόχρονα, οι πεζόδρομοι πλέον αποτελούν και τόπο συνάντησης για πολλούς πολίτες της Πάτρας, συμβάλλοντας στην γενικότερη βελτίωση της κοινωνικοποίησής τους.

***3. Οι πεζοδρομήσεις συντέλεσαν στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη της Πάτρας;***

Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι μέχρι στιγμής οι πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί, έχουν βελτιώσει αισθητά τις συνθήκες και την ποιότητα του περιβάλλοντος του κέντρου της Πάτρας, αυξάνοντας έτσι το πλήθος των πολιτών που επιλέγουν να κινηθούν πεζή από και προς το κέντρο της πόλης. Σίγουρα, αυτή η αύξηση οφείλεται εν μέρει και στην οικονομική συγκυρία που βιώνουν οι ελληνικές πόλεις, αφού η υπερβολική αύξηση στις τιμές των καυσίμων, αναγκάζει τους πολίτες να κινηθούν πλέον είτε με τα πόδια, είτε με το ποδήλατο, είτε με τα MMM. Παρά το γεγονός ότι οι Πατρινοί συνεχίζουν να χρησιμοποιούν σε μεγάλο ποσοστό το ΙΧ όχημά τους για τις μετακινήσεις τους, όπως δείχνουν τα αποτελέσματα της έρευνας, πολλοί είναι εκείνοι που υποστήριξαν ότι εάν υπήρχαν καλύτερες συνθήκες εξυπηρέτησης από τα MMM και υποδομές ποδηλάτου, είναι διατεθειμένοι να χρησιμοποιούν λιγότερο το ΙΧ.

Το γενικότερο συμπέρασμα που προκύπτει από την έρευνα, όσον αφορά την βιώσιμη κινητικότητα, είναι ότι οι πεζοδρομήσεις έχουν συντελέσει σε σημαντικό ποσοστό στην βελτίωση και προσφορά ενός πιο ποιοτικού περιβάλλοντος στους πολίτες της Πάτρας. Ωστόσο, μόνο αυτές δεν έχουν καταφέρει να προωθήσουν σε τόσο μεγάλο βαθμό τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, σίγουρα όμως έχουν βοηθήσει στο να αντιληφθούν οι πολίτες τη σημασία ενός αστικού περιβάλλοντος, απαλλαγμένου από την ηχορύπανση, τη μόλυνση και γενικότερα τα προβλήματα και τους κινδύνους που επιφέρει η αυξημένη κυκλοφορία των οχημάτων. Σε αυτή την κατάσταση καίριος, είναι και ο ρόλος που διαδραματίζει η ίδια η πολιτεία, αφού φαίνεται ότι οι

προσπάθειες που κάνει για προώθηση της βιωσιμότητας στην πόλη της Πάτρας δεν είναι αρκετές.

#### ***4. Ποια η γνώμη των πολιτών της Πάτρας για τα MMM που διαθέτει η πόλη;***

Όσον αφορά τη γνώμη των πολιτών της Πάτρας για τα MMM που διαθέτει η πόλη, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών θεωρεί ότι η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση είναι χαμηλού επιπέδου, ενώ η λειτουργία των MMM δεν είναι σωστή. Υποστηρίζουν ότι οι υπάρχουσες λεωφορειακές γραμμές είναι μεν επαρκής και καλύπτουν τις συνοικίες του Π.Σ. της Πάτρας, ωστόσο οι πολύ αραιές διαδρομές, οι ελλειπείς υποδομές στάσεων και οι καθυστερήσεις των δρομολογίων μειώνουν σημαντικά την ελκυστικότητα των αστικών λεωφορείων ως συγκοινωνιακό μέσο για τη μετακίνησή τους. Γι' αυτό άλλωστε παρουσιάζεται και σχετικά μικρό το ποσοστό των πολιτών που χρησιμοποιούν τα MMM, ενώ τόσο οι περαστικοί, όσο και οι επιχειρηματίες συμμετέχοντες στην έρευνα κατατάσσουν το χαμηλό επίπεδο συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης ως το χειρότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η πόλη.

Υπό αυτές τις συνθήκες λειτουργίας των αστικών λεωφορείων, οι πολίτες της Πάτρας όπως προέκυψε από την έρευνα είναι θετικοί στην κατασκευή δικτύου Τραμ, με την προϋπόθεση βέβαια ότι θα καλύπτει αρκετές συνοικίες και όχι μόνο το κέντρο της πόλης.

#### ***5. Ποια η άποψη των πολιτών της Πάτρας για μετέπειτα πεζοδρομήσεις;***

Η έρευνα έδειξε ότι οι πολίτες της Πάτρας είναι θετικοί ως προς τις πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι στιγμής και το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών υποστηρίζει ότι επιθυμεί την πεζοδρόμηση και άλλων δρόμων της πόλης. Αναγνωρίζοντας τα πλεονεκτήματα που επιφέρουν οι πεζόδρομοι, επιθυμούν την πεζοδρόμηση οδών ή και χώρων κυρίως της κεντρικής περιοχής της Πάτρας (π.χ. οδός Μαιζώνος, οδός Ερμού, οδός Αγ. Ανδρέου, περιοχή ιστορικού κέντρου, Παλιάς πόλης, κλπ.), με την προϋπόθεση βέβαια ότι θα υπάρξει κατάλληλη και ολοκληρωμένη κυκλοφοριακή μελέτη η οποία θα διαχειρίζεται ικανοποιητικά την κίνηση των οχημάτων γύρω από τους πεζόδρομους και θα παρέχει χώρους στάθμευσης για τα οχήματά τους. Με αυτόν τον τρόπο θα προληφθούν τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης που προκαλούνται γύρω από τους υπάρχοντες πεζόδρομους, λόγω της έλλειψης κυκλοφοριακής μελέτης και επαρκών χώρων στάθμευσης.

#### 7.4. SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ

Για την καλύτερη ανάλυση και μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου Πατρέων, κρίνεται απαραίτητη η αξιολόγησή της μέσω του εργαλείου της SWOT, προκειμένου να περιγράψει τις δυνατότητες (Strength), τις αδυναμίες (Weaknesses) τις ευκαιρίες (Opportunities) και τις απειλές (Threats) τις οποίες αντιμετωπίζει η περιοχή μελέτης και εν συνεχεία να προταθεί μια ολοκληρωμένη πρόταση όσον αφορά τη βιώσιμη κινητικότητα της πόλης. Ειδικότερα, θα αναλυθούν όλα τα δυνατά και αδύνατα σημεία, οι ευκαιρίες και οι απειλές ώστε να γίνει μία σύντομη αξιολόγηση και να οριοθετηθεί ο στόχος για το κεφάλαιο της πρότασης που ακολουθεί.

**Πίνακας 8.1: Ανάλυση SWOT**

Δυνατότητες (Strength)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Μεγάλο εμπορικό λιμάνι που συνδέει ακτοπλοϊκά την Ελλάδα με την Ευρώπη.</li> <li>➔ Διαθέτει ένα μεγάλο σε έκταση παραλιακό μέτωπο</li> <li>➔ Εγγύτητα με το Μητροπολιτικό Κέντρο της Αθήνας</li> <li>➔ Οργανώνει το διασημότερο στην Ελλάδα Καρναβάλι</li> <li>➔ Διαθέτει ένα σχετικά μικρό σε έκταση ιστορικό κέντρο, το οποίο διανύεται εύκολα.</li> <li>➔ Το ιστορικό κέντρο της πόλης χαρακτηρίζεται από καλό ρυμοτομικό σχέδιο.</li> <li>➔ Σημαντικά μνημεία και ιστορικά νεοκλασικά κτίρια βρίσκονται στο κέντρο της πόλης.</li> <li>➔ Προσπάθεια βελτίωσης της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης των πολιτών με μελέτη για κατασκευή δικτύου Τραμ</li> <li>➔ Προσπάθεια προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας με μελέτη για δίκτυο ποδηλατοδρόμων.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Μη αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου της πόλης</li> <li>➔ Οι αραιές διαδρομές, οι ελλείψεις υποδομές στάσεων και οι καθυστερήσεις των δρομολογίων υποβαθμίζουν το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών των ΜΜΜ.</li> <li>➔ Η κακή οδική συμπεριφορά και η έλλειψη οδικής παιδείας από πλευράς των οδηγών, αυξάνει την επικινδυνότητα της κυκλοφορίας με εναλλακτικούς τρόπους.</li> <li>➔ Το μειωμένο ενδιαφέρον των πολιτών και η μικρή συμμετοχή τους στον σχεδιασμό, συνεπάγονται την κακή ανταπόκρισή τους σε σχεδιαστικές παρεμβάσεις.</li> <li>➔ Η μη σωστή αστυνόμευση τις ώρες αιχμής, για τον περιορισμό φαινομένων παράνομης στάθμευσης.</li> <li>➔ Η κακή οικονομική κατάσταση του Δήμου, η οποία δεν δίνει τη δυνατότητα για διαρθρωτικές αλλαγές.</li> </ul>	Αδυναμίες (Weaknesses)
Ευκαιρίες (Opportunities)	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Στροφή της Ευρώπης προς καινοτόμες, βιώσιμες λύσεις σχετικά με τον τομέα των μεταφορών.</li> <li>➔ Υπάρχουν κατευθύνσεις πολιτικής από την ΕΕ και πλήθος βέλτιστων πρακτικών που μπορούν να αξιοποιηθούν.</li> <li>➔ Δυνατότητες για βελτίωση και εκσυγχρονισμό του συγκοινωνιακού δικτύου.</li> <li>➔ Δυνατότητες για δημιουργία υποδομών ποδηλάτου.</li> <li>➔ Ευαισθητοποίηση και ενημέρωση των πολιτών για τη σημασία του σχεδιασμού της Βιώσιμης Κινητικότητας.</li> <li>➔ Η πολεοδομική μορφή της Πάτρας, με το πυκνοδομημένο κέντρο σε συνδυασμό με τη μικρή του έκταση, αποτελεί ιδανικό πεδίο εφαρμογής μιας λογικής που περιλαμβάνει τη συνεκτική-συμπαγή πόλη και υποστηρίζει βιώσιμες μορφές κινητικότητας.</li> <li>➔ Το αυξημένο κόστος της ατομικής μηχανοκίνητης μετακίνησης, μπορεί να ωθήσει τους πολίτες να χρησιμοποιούν περισσότερο τα ΜΜΜ και το ποδήλατο.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Η συνεχής μείωση του επιπέδου των παρεχόμενων υπηρεσιών στον τομέα των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών.</li> <li>➔ Οι προσανατολισμένες προς το ΙΧ συμπεριφορές των παλαιότερων γενών, μπορεί να επιβραδύνουν την τάση προς αύξηση της χρήσης των ΜΜΜ και περιορισμό της χρήσης του αυτοκινήτου.</li> <li>➔ Ανεπαρκής ενημέρωση των πολιτών από πλευράς Δήμου, σχετικά με την Βιώσιμη Κινητικότητα και τους στόχους που προωθεί.</li> <li>➔ Η μείωση των εθνικών και δημοτικών πόρων, λόγω οικονομικής κρίσης, αποτελεί απειλή για την αναβάθμιση των υποδομών.</li> </ul>	Απειλές (Threats)

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Όπως προκύπτει από την ανάλυση, η Πάτρα αποτελεί ένα αστικό κέντρο Μητροπολιτικού χαρακτήρα, το οποίο παρουσιάζει αρκετές δυνατότητας. Η γεωγραφική της θέση, σε συνδυασμό με το λιμάνι που διαθέτει, την καθιστούν πύλη της Ελλάδας προς τη Δύση, καθώς επίσης και διεθνές εμπορικό κέντρο και κομβικό σημείο για το εμπόριο και την επικοινωνία της χώρας με την Ιταλία και την Ευρώπη. Λαμβάνοντας υπόψη τη δημιουργία του νέου λιμανιού στα δυτικά του Δήμου και την απελευθέρωση του χώρου όπου ήταν μέχρι πρότινος το παλιό λιμάνι, η Πάτρα διαθέτει πλέον ένα μεγάλο σε έκταση παραλιακό μέτωπο, το οποίο ξεκινάει από την περιοχή της πλαζ, περιλαμβάνει την μαρίνα και το παλιό λιμάνι και καταλήγει στο νέο λιμάνι, το οποίο εάν διαμορφωθεί κατάλληλα, θα δώσει μια νέα εικόνα στην πόλη, περισσότερο εξωστρεφή. Σε αντίθεση με το παραλιακό μέτωπο, η Πάτρα διαθέτει ένα σχετικά μικρό σε έκταση ιστορικό κέντρο, το οποίο σε συνδυασμό με το καλό ρυμοτομικό σχέδιο που διαθέτει, τα ιστορικά μνημεία, τους ναούς και το πλήθος των νεοκλασικών κτιρίων δημιουργεί διαδρομές και ένα ευχάριστο περιβάλλον για την κίνηση των πεζών τουριστών, αλλά και πολιτών της Πάτρας. Σε αυτό συντελεί βέβαια και το δίκτυο πεζοδρόμων της πόλης, το οποίο τα τελευταία χρόνια έχει επεκταθεί σε μεγάλο μέρος του ιστορικού κέντρου, σε μια προσπάθεια να γίνει περισσότερο φιλικό και περιβαλλοντικά ποιοτικό, απαλλαγμένο από τα οχήματα.

Στην προσπάθεια αυτή που γίνεται για να ακολουθήσει η Πάτρα βιώσιμη ανάπτυξη, έχουν πραγματοποιηθεί μελέτες για την προώθηση εναλλακτικών και πιο φιλικών προς το περιβάλλον τρόπων μετακίνησης, όπως είναι η μελέτη για την κατασκευή δικτύου Τραμ και δικτύου ποδηλατοδρόμων, οι οποίες ωστόσο δεν έχουν υλοποιηθεί μέχρι σήμερα. Ταυτόχρονα, το μειωμένο ενδιαφέρον των πολιτών και η μη συμμετοχή τους στον σχεδιασμό, σε συνδυασμό με την έλλειψη οδικής παιδείας, δυσκολεύει ακόμα περισσότερο την προσπάθεια από πλευράς πολιτείας, να προσφέρει ένα βιώσιμο αστικό περιβάλλον στους πολίτες της Πάτρας. Βέβαια και από την πλευρά της η ίδια η πολιτεία δεν πραγματοποιεί τις κατάλληλες ενέργειες προσφέροντας κίνητρα στους πολίτες, ώστε να τους παρακινήσει να περιορίσουν τη χρήση των ΙΧ οχημάτων τους. Οι πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια στο κέντρο της πόλης, σίγουρα αποτελούν ένα βήμα πιο κοντά προς την επίτευξη του στόχου για προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας στην Πάτρα. Τίθεται όμως το ερώτημα αν τελικά οι πεζοδρομήσεις αποτελούν τη μοναδική λύση και αν όχι, τότε ποιες πρέπει να είναι οι προτάσεις για την επίτευξη του παραπάνω

στόχου. Στο επόμενο κεφάλαιο, παρουσιάζονται οι προτάσεις μέσα από τις οποίες επιδιώκεται η πόλη της Πάτρας, να υιοθετήσει περισσότερο βιώσιμους τρόπους μετακίνησης, με απώτερο στόχο την απόκτηση ενός βιώσιμου αστικού περιβάλλοντος.

## **8. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ**

Για να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη και κατ' επέκταση η βιώσιμη αστική κινητικότητα, απαιτούνται ενέργειες και δράση από την πλευρά της πολιτείας, αλλά και προσπάθεια για αλλαγή της νοοτροπίας του κάθε πολίτη. Όσον αφορά τη βιώσιμη κινητικότητα στην Πάτρα, τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι οι πεζοδρομήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια, έχουν μεν συντελέσει σε σημαντικό ποσοστό στην βελτίωση και προσφορά ενός περισσότερο ποιοτικού περιβάλλοντος στους πολίτες της, ωστόσο, μόνο αυτές δεν έχουν καταφέρει να προωθήσουν σε τόσο μεγάλο βαθμό τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Σίγουρα έχουν βοηθήσει στο να αντιληφθούν οι πολίτες τη σημασία ενός αστικού περιβάλλοντος, απαλλαγμένου από την ηχορύπανση, τη μόλυνση και γενικότερα τα προβλήματα και τους κινδύνους που επιφέρει η αυξημένη κυκλοφορία των οχημάτων, ωστόσο απαιτούνται περισσότερες ενέργειες, δράσεις και μέτρα, προκειμένου οι αρχές της βιώσιμης κινητικότητας να αφομοιωθούν και να αποτελέσουν αναπόσπαστο κομμάτι της ανάπτυξης της πόλης της Πάτρας.

Για να πραγματοποιηθεί κάτι τέτοιο και να έχουν τα μέτρα και οι δράσεις επιτυχημένη εφαρμογή, αυτό που απαιτείται σε πρώτο στάδιο είναι η ευαισθητοποίηση του κάθε πολίτη και η συνειδητοποίηση από μέρος του, της ανάγκης που υπάρχει να συμμετέχει και ο ίδιος ενεργά στην προσπάθεια για αλλαγή της υφιστάμενης κατάστασης. Αυτό θα επιτευχθεί μέσα από την ενεργό συμμετοχή τους στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων σχετικά με τις μελέτες και τα συγκοινωνιακά ζητήματα της πόλης.

Μεγίστης σημασίας είναι και η στάση της πολιτείας απέναντι στο ζήτημα της βιώσιμης κινητικότητας, αφού και αυτή από την πλευρά της οφείλει να διοργανώνει εκστρατείες ευαισθητοποίησης του κοινού, προκειμένου να ενημερώνονται οι πολίτες σχετικά με τα προβλήματα και τους κινδύνους που προκαλεί η αστική κυκλοφορία. Παράλληλα, και έχοντας ως απώτερο στόχο τον περιορισμό της κυκλοφορίας των ΙΧ οχημάτων, οφείλει να προσφέρει στους πολίτες ένα ασφαλές, ελκυστικό, αξιόπιστο

και αποδοτικό σύστημα μεταφορών, το οποίο θα ικανοποιεί επαρκώς τις ανάγκες για καθημερινή μετακίνησή τους. Ειδικότερα, προτείνεται η τοπική αυτοδιοίκηση της Πάτρας, να ενισχύσει τα ΜΜΜ, βελτιώνοντας τις υπηρεσίες που προσφέρουν, να ενθαρρύνει και να προωθήσει ήπιες μορφές μετακίνησης, δημιουργώντας τις απαραίτητες υποδομές, να εφαρμόσει μια ολοκληρωμένη πολιτική στάθμευσης, με αυστηρή αστυνόμευση και επιβολή προστίμων, ειδικά τις ώρες αιχμής και να ενθαρρύνει νέες πολιτικές μετακίνησης, όπως συλλογική μετακίνηση.

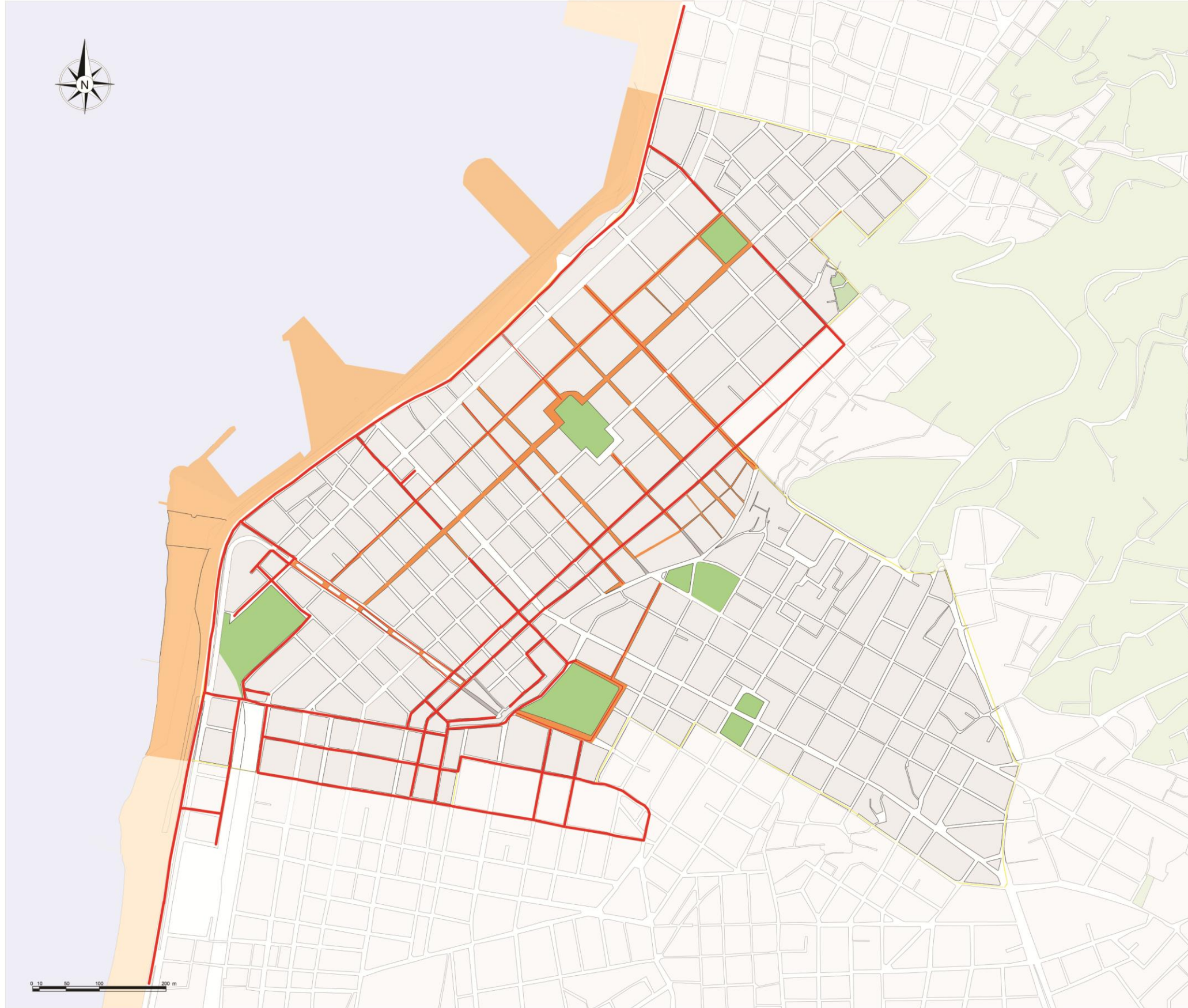
Πιο συγκεκριμένα τα μέτρα και οι προτάσεις που θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν στην πόλη της Πάτρας, είναι τα εξής:

- ✓ Λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της έρευνας σχετικά με την κατασκευή δικτύου Τραμ στην Πάτρα, προτείνεται η εφαρμογή της αντίστοιχης μελέτης που έχει πραγματοποιηθεί, σύμφωνα με την οποία θα κατασκευαστεί γραμμή Τραμ, η οποία θα εξυπηρετεί την πόλη της Πάτρας, από την περιοχή των ΤΕΙ μέχρι και το Πανεπιστημιακό Περιφερειακό Νοσοκομείο του Ρίου, διερχόμενο μέσα από το ιστορικό κέντρο της πόλης.
- ✓ Εφαρμογή της μελέτης του έχει πραγματοποιηθεί για την κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων, σύμφωνα με την οποία θα δημιουργηθεί δίκτυο συνολικού μήκους 33 χλμ. που θα διέρχεται από την κεντρική περιοχή της πόλης, το παραλιακό μέτωπο και τις περιοχές που βρίσκονται βόρεια και νότια/νοτιανατολικά του κέντρου.
- ✓ Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου, από την περιοχή της Πλαζ μέχρι και το νέο λιμάνι (περιοχές πλαζ, μαρίνα, παλιό λιμάνι, νέο λιμάνι), με κατασκευή δικτύου πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων, κατασκευή χώρων άθλησης και ψυχαγωγίας, καθώς και με δημιουργία χώρων πρασίνου και στάσεων (π.χ. κίοσκια). Ακόμα προτείνεται σύνδεσή του με τους κάθετους προς αυτό πεζόδρομους και ποδηλατόδρομους του κέντρου της Πάτρας, ώστε να δημιουργηθεί ένα ενιαίο δίκτυο, το οποίο θα ενώνει το εσωτερικό της πόλης με το παραλιακό της μέτωπο.
- ✓ Αύξηση του δικτύου πεζοδρόμων της πόλης με την πεζοδρόμηση και άλλων δρόμων που διατρέχουν το ιστορικό της κέντρο. Συγκεκριμένα, λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα της έρευνας, προτείνεται η πεζοδρόμηση των οδών Μαιζώνος, Ερμού και Πατρέως και οι δρόμοι περιμετρικά της πλατείας Ψηλών Αλωνίων, σε μια προσπάθεια να περιοριστεί ο αριθμός των οχημάτων



που κυκλοφορούν σε αυτό και να αναβαθμιστεί ως εκ τούτου η εικόνα και το περιβάλλον του.

- ✓ Ενίσχυση, προώθηση, εκσυγχρονισμός και βελτίωση των ΜΜΜ και κυρίως των αστικών λεωφορείων, ώστε να καταστούν ελκυστικά, αξιόπιστα και αποδοτικά μέσα εξυπηρέτησης των καθημερινών αναγκών των πολιτών για μετακίνηση.
- ✓ Εφαρμογή ολοκληρωμένης πολιτικής στάθμευσης, με κατασκευή χώρων στάθμευσης είτε υπόγειους (στο κέντρο της πόλης), είτε υπέργειους, σε σημεία γύρω από την κεντρική περιοχή, καθώς και με αυστηρή αστυνόμευση, συστηματοποίηση ελέγχων και επιβολή αυστηρών προστίμων στους παραβάτες.
- ✓ Εκστρατεία ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης των πολιτών για τη σημασία της βιώσιμης κινητικότητας, καθώς και της υιοθέτησης εναλλακτικών, περισσότερο φιλικών προς το περιβάλλον και την υγεία, τρόπων μετακίνησης (δημιουργία περιπτέρων ενημέρωσης σε κεντρικά σημεία της Πάτρας, π.χ σε πλατείες).
- ✓ Δημιουργία φορέα ο οποίος θα είναι υπεύθυνος για τα ζητήματα που αφορούν τον πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό της πόλης, την εκπόνηση σχεδίων σχετικά με βιώσιμα συστήματα μεταφοράς, τη διαμόρφωση πολιτικής αστικών μετακινήσεων, καθώς και τη διαχείριση όλων των επιμέρους κυκλοφοριακών ζητημάτων, όπως χάραξη πολιτικής στάθμευσης, εκπόνηση μελετών, κλπ.
- ✓ Προώθηση της δημόσιας διαβούλευσης στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό, με στόχο τη συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων για τα συγκοινωνιακά ζητήματα της πόλης.
- ✓ Δημιουργία Παρατηρητηρίου της αστικής κυκλοφορίας, το οποίο θα ελέγχει και θα αξιολογεί την αποτελεσματικότητα των εκάστοτε μέτρων που λαμβάνονται.



Τίτλος χάρτη:  
**ΠΡΟΤΑΣΗ**

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- Κοινόχρηστος χώρος
  - Παραλιακό μέτωπο
  - Κλίμακα
  - Όριο ιστορικού κέντρου
  - Πεζόδρομος
  - Ποδηλατόδρομος



Τίτλος χάρτη

**ΔΙΚΤΥΟ ΤΡΑΜ**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- Στάση
- Παραλιακό Μέτωπο
- == Γραμμή Τραμ

- 1. ΤΕΙ Πατρών
- 2. Γενικό Νοσοκομείο Πατρών  
“Ο Άγιος Ανδρέας”
- 3. Πανεπιστήμιο Πατρών
- 4. Πανεπιστημιακό Γενικό  
Νοσοκομείο Πατρών

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αβδελίδη, Κ. (2010) «Η χωρική εξέλιξη 4 μεγάλων ελληνικών πόλεων: Έρευνα-μελέτη». *Κείμενα Εργασίας ΕΚΚΕ*, 21.

Αμουργής, Σ., Κοσμάκη, Π., Λουκόπουλος, Δ. και Στρουσοπούλου, Ε. (2004) *Περιβαλλοντικός σχεδιασμός πόλεων και ανοιχτών χώρων: Τόμος Β': Αρχές οικολογικού σχεδιασμού*. Πάτρα: Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Ανδρικοπούλου, Ε., Γιαννακού, Α., Καυκαλάς, Γ. και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. (2007) *Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη*. Αθήνα: Κριτική.

Αραβαντινός, Α. (2002) «Δυναμικές και σχεδιασμός κέντρων στην πόλη των επόμενων δεκαετιών: Προς συγκεντρωτικά ή αποκεντρωτικά σχήματα;» *Αειχώρος*, 1 (1), σελ. 6-29.

Αραβαντινός, Α. (2007) *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία.

Βαΐου, Ν. (2000), «Πόλη και πολίτες: Η καθημερινή ζωή και το δικαίωμα στην πόλη». Στο Μοδινός, Μ. και Ευθυμιόπουλος, Η. (επιμ.) *Η βιώσιμη πόλη*. Αθήνα: Στοχαστής, σελ. 204-216.

Βλαστός, Θ. (1989) «Οι μετακινήσεις πεζή: Ιστορία και προοπτικές». *Τεχνικά Χρονικά Α*, 9 (1), σελ. 187-200.

Βλαστός, Θ. (1997) «Αστικές συγκοινωνίες και ήπιες μορφές μετακίνησης». Στο *Συνέδριο Δήμου Αμαρουσίου. Αποτελεσματικές κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στη λειτουργία της πόλης*. Αθήνα, 20 Ιουνίου, σελ. 33-42.

Βλαστός, Θ. (1999) *Συγκοινωνιακά δίκτυα: Δίκτυα τεχνικής υποδομής*. Διαθέσιμο στο: <http://www.evonymos.org/greek/viewarticle.asp?id=4126> [Τελευταία πρόσβαση 31/08/2014].

Βλαστός, Θ. και Μπιρμπίλη, Τ. (2000) «Για την ανακατασκευή του δρόμου και την ανάκτηση των χαμένων ποιοτήτων του». *Επτάκυκλος*, (16-17), σελ. 38-48.

Βλαστός, Θ. (2004) «Η ανθρώπινη κλίμακα στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό στην εποχή της παγκοσμιοποίησης των μεταφορών». *Οικοτοπία*, (29), σελ. 30- 33.

Βλαστός, Θ., Μηλάκης, Δ. και Αθανασόπουλος, Κ. (2004) *Το ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις: Οδηγός εκπόνησης μελετών*. Αθήνα: Οργανισμός Εκδόσεως Διδακτικών Βιβλίων.

Βλαστός, Θ. (2005) «Διλήμματα ποδηλάτου». *Κυριακάτικη Καθημερινή: Ένθετο Επτά Ημέρες*, Κυριακή 18 Σεπτεμβρίου, σελ. 3-5.

Βλαστός, Θ., Μπαλτάς, Π. και Μπαρμπόπουλος, Ν. (2005) «Νομοθεσία και πολιτικές για την προώθηση του ποδηλάτου στην Ευρώπη: Οι παλινωδίες στην Ελλάδα». *Περιβάλλον και Δίκαιο*, (32), σελ. 235-243.

Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ. (2006) *Πολεοδομία vs μεταφορές: Από την απόκλιση στη σύγκλιση*. Αθήνα: Παπασωτηρίου.

Βλαστός, Θ. (2006) «Ενδείξεις απειλών για το αύριο της ελληνικής πόλης». *Ναυτεμπορική: Προεκτάσεις*, σελ. 66-67.

Βλαστός, Θ. και Περπερίδου, Δ.Γ. (2007) «Σχεδιασμός με στόχο την εξυπηρέτηση πεζή μετακινήσεων». *Τεχνικά Χρονικά*, I (3), σελ. 33-43.

Βλαστός, Θ. και Χρονόπουλος, Γ. (2007) «Τα εμπόδια στο περπάτημα: Ποσοτική αποτίμηση στην περίπτωση της Αθήνας». *Περιβάλλον & Δίκαιο*, 1 (39), σελ. 38-44.

Βλαστός, Θ. (2008) «Σχόλια για το Πράσινο Βιβλίο: Προς ένα νέο πολιτισμό για τις αστικές μετακινήσεις». Στο ΤΕΕ. *Αστική Κινητικότητα-Μεταφορές*. Αθήνα, 9 Ιουνίου 2008. Αθήνα: ΤΕΕ.

Βλαστός, Θ. (2010) «Προς μια στρατηγική για το αστικό περιβάλλον της Πάτρας: Για ένα νέο πολιτισμό στις αστικές μετακινήσεις». Στο *Ecocity. Ημερίδα: Μετακινήσεις, Εξελίξεις και επιλογές για την Πάτρα*. Πάτρα, 24 Απριλίου.

Βλαστός, Θ. (2011) *Βιώσιμη κινητικότητα και κοινωνικές προκλήσεις Κοινόχρηστο vs ιδιωτικό*. Διαθέσιμο στο <http://panepistimioupezodromos.gr/sites/panepistimioupezodromos.gr/files/material/Viosimi.pdf> [Τελευταία πρόσβαση 30/08/2014].

Βλαστός, Θ., Μπαρμπόπουλος, Ν. και Μηλάκης, Δ. (2007) *Ποδήλατο: Οδηγός σχεδιασμού και αξιολόγησης δικτύων*. Αθήνα: ΤΕΕ.

Γιαννακόπουλος, Κ. και Γιαννιτσιώτης, Γ. (2010) *Αμφισβητούμενοι χώροι στην πόλη: Χωρικές προσεγγίσεις του πολιτισμού*. Αθήνα: Αλεξάνδρεια.

Γιαννής, Γ. και Γκόλιας, Ι. (1996) «Βιώσιμη ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών: Ο ρόλος της στην εξυπηρέτηση των πολιτών». Στο *Διεθνές Συνέδριο του Οργανισμού Αθήνας, Αθήνα-Αττική: Στρατηγικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη*. Αθήνα, 22-24 Μαΐου.

Γιαννής, Γ. (2003) «Παράμετροι της στρατηγικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη των μεταφορών στην Ευρώπη και την Ελλάδα». *Περιβάλλον και Δίκαιο*, 7 (24), σελ. 324-332.

Γόγολα, Ά. (2013) «Θεσμικές αδυναμίες για τη διαχείριση των αναγκών μετακίνησης στις πόλεις της ελληνικής περιφέρειας: Εισήγηση της Επιτροπής Μετακινήσεων στην ελληνική περιφέρεια». Στο *Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα στις Ελληνικές Πόλεις: Από το Όραμα στην Υλοποίηση*. Πάτρα, 28 Μαρτίου.

Δελλαδέτσιμας, Π. (1997) «Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, ο σχεδιασμός του χώρου και η περίπτωση της Ελλάδας». *Τόπος*, (12), σελ. 31-53.

Δερεμπούκα, Ε. (2012) *Διερεύνηση της αντίληψης των Ελλήνων μετακινουμένων ως προς νέες μορφές μετακίνησης με χρήση οικονομετρικών προτύπων*. Διπλωματική εργασία. Τμήμα Αγρονόμων-Τοπογράφων, ΕΜΠ.

Δήμος Πατρέων (2014a) *Γεωγραφικά χαρακτηριστικά*. Διαθέσιμο στο <http://www.e-patras.gr/web/guest/city/geographic-features> [Τελευταία πρόσβαση 26/08/2014].

Δήμος Πατρέων (2014b) *Δημογραφικά στοιχεία*. Διαθέσιμο στο <http://www.e-patras.gr/web/guest/city/demographics> [Τελευταία πρόσβαση 26/08/2014].

Δήμος Πατρέων (2014c) *Τοπική οικονομία*. Διαθέσιμο στο <http://www.e-patras.gr/web/guest/city/local-economy> [Τελευταία πρόσβαση 26/08/2014].

Ελληνική Στατιστική Αρχή (2013) *Μόνιμος πληθυσμός: Κατανομές πληθυσμού 2011*. Διαθέσιμο στο [http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p\\_param=A1602&r\\_param=SAM01&y\\_param=2011\\_00&mytabs=0](http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A1602&r_param=SAM01&y_param=2011_00&mytabs=0) [Τελευταία πρόσβαση 26/08/2014].

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2002) *Λευκή βίβλος: Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: Η ώρα των επιλογών*. Διαθέσιμο στο [http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_texte\\_complet\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_el.pdf) [Τελευταία πρόσβαση 28/08/2014].

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2006) *Πράσινη βίβλος: Ευρωπαϊκή στρατηγική για αειφόρο, ανταγωνιστική και ασφαλή ενέργεια {SEC(2006) 317}*. Διαθέσιμο στο <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006DC0105&from=EL> [Τελευταία πρόσβαση 29/08/2014].

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2007) *Πράσινο βιβλίο: Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας*. Διαθέσιμο στο <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52007DC0551> [Τελευταία πρόσβαση 28/08/2014].

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2008) *Πράσινη βίβλος για την εδαφική συνοχή: Μετατροπή της εδαφικής ποικιλομορφίας σε προτέρημα {SEC(2008) 2550}*: Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Επιτροπή των Περιφερειών και την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή. Διαθέσιμο στο [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/archive/consultation/terco/paper\\_terco\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/consultation/terco/paper_terco_el.pdf) [Τελευταία πρόσβαση 28/08/2014].

Ζήβας, Δ. (2006) *Πλάκα 1973-2003: Το χρονικό της επέμβασης για την προστασία της παλαιάς πόλεως των Αθηνών*. Αθήνα: Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς.

Κοκολάκη, Χ. (2007) *Πεζόδρομοι - δκτυο πεζοδρόμων: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Ηρακλείου: Δίκτυο Πεζοδρόμων: Προτεινόμενοι & υφιστάμενοι πεζόδρομοι της εντός των τειχών πόλης του Ηρακλείου*. Μεταπτυχιακή διατριβή. Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών, ΕΜΠ.

Κοντής, Α. (2014) *11 πόλεις πολιορκεί η ηχορύπανση*. Διαθέσιμο στο <http://www.real.gr/DefaultArthro.aspx?page=arthro&id=310971&catID=5> [Τελευταία πρόσβαση 01/09/2014].

Κυριαζή, Ν. (2011) *Η κοινωνιολογική έρευνα: Κριτική επισκόπηση των μεθόδων και των τεχνικών*. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.

Μοχιάνακης, Κ. (2012a) *Ηράκλειο: Βραβείο για την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου*. Διαθέσιμο στο <http://www.citybranding.gr/2012/05/blog-post.html> [Τελευταία πρόσβαση 27/08/2014].

Μοχιάνακης, Κ. (2012b) *Δίκτυο ελληνικών πόλεων για τη βιώσιμη κινητικότητα και το ποδήλατο*. Διαθέσιμο στο [http://www.citybranding.gr/2012/11/blog-post\\_709.html](http://www.citybranding.gr/2012/11/blog-post_709.html) [Τελευταία πρόσβαση 27/08/2014].

Μπακουνάκης, Ν. (1995) *Πάτρα 1828-1860: Μια ελληνική πρωτεύουσα στον 19ο αιώνα*. 2<sup>η</sup> έκδ. Αθήνα: Καστανιώτης.

Μπαρμπόπουλος, Ν., Μηλάκης, Δ. και Βλαστός, Θ. (2005) «Αναζητώντας τη μορφή της βιώσιμης πόλης: Κριτική προσέγγιση του συμπαγούς πολεοδομικού μοντέλου». *Αειχώρος*, 4 (1), σελ. 20 - 45.

Μπαρμπόπουλος, Ν. (2002) *Προς τη βιώσιμη κινητικότητα στην ευρωπαϊκή πόλη: Αποτίμηση πολιτικών και προσέγγιση μεθοδολογίας σχεδιασμού αστικών μεταφορών*. Διδακτορική διατριβή. Τμήμα Αγρονόμων-Τοπογράφων, ΕΜΠ.

Οδηγία 9040/96 για την Αξιολόγηση και τη Διαχείριση της Ποιότητας του Αέρα

Οδηγία Μεταφορές και CO<sub>2</sub> (30/03/98)

Οικονόμου, Δ. (2004) *Αστική Αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις*. Διαθέσιμο στο [http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/BYMONTHLY\\_PUBLICATIONS/diminiaia\\_2004/trito\\_tefhos/OIKONOMOY.pdf](http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/BYMONTHLY_PUBLICATIONS/diminiaia_2004/trito_tefhos/OIKONOMOY.pdf) [Τελευταία προσπέλαση: 16/09/2014].

Παλάζης, Χ. (2013) *Το τρένο 'αγκαλιάζει' την Πάτρα*. Διαθέσιμο στο [http://mixanodigoiose.blogspot.gr/2013/10/blog-post\\_2671.html](http://mixanodigoiose.blogspot.gr/2013/10/blog-post_2671.html) [Τελευταία προσπέλαση: 29/08/2014].

Πανταζής, Α. (2007) *Ανάπλαση παραλιακού μετώπου δήμου Ηρακλείου*. Διάλεξη, Ηράκλειο: Δήμος Ηρακλείου.

Παπαδάτου-Γιαννοπούλου, Χ. (1991) *Εξέλιξη του σχεδίου πόλεως των Πατρών 1829-1989*. Πάτρα: Αχαϊκές Εκδόσεις.

Παπανικολάου, Δ. (2014) *Ιστορία της Πάτρας*. Διαθέσιμο στο <http://www.e-patras.gr/web/guest/city/history-of-city> [Τελευταία πρόσβαση 26/08/2014].

Παππάς, Β. (2006) *Πάτρα: Η πολεοδομική φυσιογνωμία της πόλης*. Διάλεξη μαθήματος. Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ.

Παππάς, Β. και Σαρδελιάνος, Δ. (2006) «Οι ψηφιακές περιπέτειες του σχεδίου πόλεως των Πατρών». Στο 4<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο «Ηλεκτρονική Διακυβέρνηση: Ο ρόλος των Γ.Π.Σ.». Αθήνα, 4-5 Μαΐου.

Παρασκευόπουλος, Ν. (1993) *Μεθοδολογία επιστημονικής έρευνας*. Αθήνα: χ.ό.

«Παρέα στο αυτοκίνητο: Από και προς το πολυτεχνείο: Το ΕΜΠ προωθεί την ιδέα του carpooling για να βοηθήσει τις μετακινήσεις των φοιτητών» (2011) *Το Βήμα*, 10 Σεπτεμβρίου. Διαθέσιμο στο <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=431255> [Τελευταία πρόσβαση 30/08/2014].

*Πάτρα, από την αρχαιότητα έως σήμερα* (2005) Αθήνα: Κότινος.

Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ., Φραντζεσκάκης, Ι. και Γκόλιας, Ι. (2009) *Κυκλοφοριακή τεχνική*. Αθήνα: Παπασωτηρίου.

Πολύζος, Ι. (1995) «Η μείξη των χρήσεων: Ένα πλεονέκτημα των ελληνικών οικισμών που κινδυνεύει να χαθεί». Στο *Διημερίδα ΥΠΕΧΩΔΕ. Πόλεις υγιεινές, ισόνομες, αειφόρες: Κατοικία για όλους*. Αθήνα, Ιούλιος.

Πορτοκαλίδης, Κ. και Ζυγούρη, Φ. (2011) «Η ιδιότυπη ‘συμπαγής διάχυση’ των ελληνικών πόλεων». Στο 9<sup>ο</sup> Εθνικό Συνέδριο ERSA-GR. *Περιφερειακή Ανάπτυξη και Οικονομική Κρίση: Διεθνής Εμπειρία και Ελλάδα*. Αθήνα, 6-7 Μαΐου.

Σαπουνάκης, Α. (2012) *Ανάπλαση παραλιακού μετώπου και σύνδεση του αστικού ιστού με τη θάλασσα: Η περίπτωση του Ηρακλείου*. Διαθέσιμο στο [http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post\\_20.html](http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_20.html) [Τελευταία πρόσβαση 27/08/2014].

Σαρδελιάνος, Δ. και Ζέρβα, Π. (2006) *Αξιολόγηση συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης στην κεντρική περιοχή της Πάτρας*. Πάτρα: Δήμος Πατρέων.

Σαπουνάκης, Α. (1997) «Ο χώρος των πεζών στην πόλη και η προβληματική χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου». *Περιβάλλον και Δίκαιο*, (1), σελ. 43-59.

Σταμέλλος, Σ. (2014) *Περάστε μια βόλτα από το Freiburg!* Διαθέσιμο στο [http://www.oikologos.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=161:freiburg&catid=78:city&Itemid=231](http://www.oikologos.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=161:freiburg&catid=78:city&Itemid=231) [Τελευταία πρόσβαση 26/08/2014].

Σιδηρόπουλος, Γ. και Στεργίου, Μ. (2011) «Αστική ανανέωση και εξευγενισμός: Οι ελληνικές ιδιαιτερότητες». Στο 9<sup>ο</sup> Εθνικό Συνέδριο ERSA-GR. *Περιφερειακή Ανάπτυξη και Οικονομική Κρίση: Διεθνής Εμπειρία και Ελλάδα*. Αθήνα, 6-7 Μαΐου.

Σταθακόπουλος, Π. (1994) «Δημιουργία δικτύων πεζόδρομων ως στοιχεία ασφάλειας των πολιτών». Στο 1ο Πανελλήνιο συνέδριο οδικής ασφάλειας. Θεσσαλονίκη, 28-29 Μαρτίου.



Σταθακόπουλος, Π. (2011) *Αστικές αναπλάσεις: Το εγχείρημα της Λάρισας 20 χρόνια μετά*. Διαθέσιμο στο <http://nomosphysis.org/articles.php?artid=4323&lang=1&catid=1> [Τελευταία πρόσβαση 26/08/2014].

Συναδινός, Π. (1990) *Πάτρα: Πολιτισμός, ανάπτυξη, πολεοδομία*. Πάτρα: Αχαϊκές Εκδόσεις.

ΤΕΕ, ΤΕΕ, Τμ. Β/Α Αιγαίου και ΝΑ Χίου (2007) *Βραχυπρόθεσμες παρεμβάσεις χαμηλού κόστους στο εθνικό-επαρχιακό οδικό δίκτυο: Κυκλοφοριακά προβλήματα - ασφάλεια πεζών στη Χίο. Χίος, 29 Σεπτεμβρίου*. Διαθέσιμο στο [http://library.tee.gr/digital/m2262/m2262\\_contents.htm](http://library.tee.gr/digital/m2262/m2262_contents.htm) [Τελευταία πρόσβαση 30/08/2014].

Τσιρόπουλος, Ν. (2010) «Συγκριτική ανάλυση ατμοσφαιρικής ρύπανσης σε αστικές περιοχές: Διαχρονική εξέλιξη». Στο *1<sup>η</sup> Ημερίδα Εταιρείας Δημόσιας και Περιβαλλοντικής Υγιεινής*. Λάρισα, 11 Ιουνίου.

Τζανετάκος, Π. (2011) *Ο ρυθμιστικός ρόλος του πεζόδρομου στην κοινωνία*. Διαθέσιμο στο <http://www.greekarchitects.gr/> [Τελευταία πρόσβαση 01/09/2014].

ΥΠΕΧΩΔΕ (1995) *Πόλεις υγιεινές, ισόνομες, αειφόρες: Κατοικία για όλους*. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ.

ΥΠΕΧΩΔΕ (2008) *Εισήγηση για τη στρατηγική αστικής κινητικότητας σε θέματα αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ*. Διαθέσιμο στο <http://www.minenv.gr/download/2008-03-17.eisigisi.astiki.kinitikotita.pdf> [Τελευταία πρόσβαση 28/08/2014].

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (2014a) *Ηπιες μορφές βιώσιμης κινητικότητας: Στρατηγική για την αστική κινητικότητα*. Διαθέσιμο στο <http://www.ypeka.gr/?tabid=394> [Τελευταία πρόσβαση 28/08/2014].

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (2014b) *Πολιτικές και πρότυπα: Σχεδιάζοντας για όλους: Διαμόρφωση εξωτερικών χώρων κίνησης πεζών*. Διαθέσιμο στο <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=jwvxZe39RGk%3d&tabid=380&language=el-GR> [Τελευταία πρόσβαση 29/08/2014].

Φίλιας, Β. (2000) *Εισαγωγή στην μεθοδολογία και τις τεχνικές των κοινωνικών ερευνών: Βασικά κείμενα για την παιδεία, την εκπαίδευση και την κατάρτιση*. Αθήνα: Gutenberg.

Χαραλαμπίδου, Β. (2010) «Αυξημένη ατμοσφαιρική ρύπανση στη Θεσσαλονίκη». *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*, (2567), σελ.18-19.

Χλουβεράκης, Γ. (2009) *Εισαγωγή στην στατιστική: Περιγραφικές μέθοδοι και εφαρμογές στην ψυχοπαιδαγωγική έρευνα*. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.

## ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Beres, R.M. (2001) “Historic preservation, gentrification and tourism: The transformation of Charleston, South Carolina”. In Gotham, K.F., ed. (2001) *Critical perspective on urban redevelopment*. Amsterdam: JAI.

Buehler, R. and Pucher, J. (2011) “Sustainable transport in Freiburg: Lessons from Germany’s environmental capital”. *International Journal of Sustainable Transportation*, 5 (1), pp. 43-70.

Commission for Architecture and the Built Environment (2007) *This way to better residential streets*. London: CABE.

Cohen, L., Manion, L. και Morrison, K. (2008) *Μεθοδολογία εκπαιδευτικής έρευνας*. Αθήνα: Μεταίχμιο.

Commision of the European Communities (1990) *Green paper on the urban environment: Communication from the Commission to the Council and Parliament*. Available at [http://ec.europa.eu/green-papers/pdf/urban\\_environment\\_green\\_paper\\_com\\_90\\_218final\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/green-papers/pdf/urban_environment_green_paper_com_90_218final_en.pdf) [Last access 28/08/2014].

Eliason, M. and Yankauskas, A. (2010) *Freiburg: A Model of Sustainability*. Available at <http://www.worldchanging.com/archives/011173.html> [Last access 24/09/2014]

European Commission (1995) *Towards fair and efficient pricing in transport: Policy options for internalizing the external costs of transport in the European Union*. Available at [http://europa.eu/documents/comm/green\\_papers/pdf/com95\\_691\\_en.pdf](http://europa.eu/documents/comm/green_papers/pdf/com95_691_en.pdf) [Last access 30/08/2014].

European Commission (2012) *Vitoria-Gasteitz: European Green Capital 2012*. Luxemburg: Publications Office of the European Union.

European Commission (2014) *European mobility week: About*. Available at <http://www.mobilityweek.eu/join-us/about/> [Last access 28/08/2014].

Foltête, J.C. and Piombini, A. (2007) “Urban layout, landscape features and pedestrian usage”. *Landscape and Urban Planning*, 81 (3), pp. 225-234.

Frey, H. (1999) *Designing the city: Towards a more sustainable urban form*. London: Spon Press.

Hass-Klau, C. (1993) “Impact of pedestrianization and traffic calming on retailing: A review of the evidence from Germany and the UK”. *Transport Policy*, 1 (1), pp. 21-31.

Haughton, G. and Hunter, C. (1994) *Sustainable cities*. London: Jessica Kingsley Publishers.

Holden, E. (2007) *Achieving sustainable mobility: Everyday and leisure-time travel in the EU*. Chippenham: Antony Rowe Ltd.

Iranmanesh, N. (2008) “Pedestrianisation a great necessity in urban designing to create a sustainable city in developing countries”. In *44<sup>th</sup> ISOCARP Congress. Urban Growth Without Sprawl: A Way Towards Sustainable Urbanization*. Dalian, China, 19-23 September.

ICLEI, Local Governments for Sustainability (2014) *Member in the spotlight: Vitoria-Gasteiz, Spain*. Available at <http://www.iclei-europe.org/members/member-in-the-spotlight/archive/vitoria%20gasteiz> [Last access 27/08/2014].

Jabareen, Y.R. (2006) “Sustainable urban forms: Their typologies, models and concepts”. *Journal of Planning Education and Research*, 26 (1), pp. 38-52.

Jenks, M., Burton, E. and Williams, K. (1996) *The compact city: A sustainable urban form?*. London: E & FN Spon.

Kirk, G. (2011) *Der Markt ist wie leergefegt*. Available at <http://www.badische-zeitung.de/freiburg/der-markt-ist-wie-leergefegt--44873289.html> [Last access 24/09/2014].

Newman, P.W.G and Kenworthy, J.R. (1989) “Gasoline consumption and cities: A comparison of US cities with a global survey”. *Journal of the American Planning Association*, 55 (1), pp. 24-37.

Punch, K.F. (1998) *Introduction to social research: Quantitative and qualitative approaches*. London: Sage.

Redclift, M. (1987) *Sustainable development: Exploring the contradictions*. London: Routledge.

Ritchie, A. and Thomas, R., eds. (2009) *Sustainable urban design: An environmental approach*. 2nd ed. London: Taylor & Francis.

Robson, C. (2010) *Η έρευνα του πραγματικού κόσμου*. Αθήνα: Gutenberg.

Sustainable Development Online (2010) *European car sharing (ECS)*. Available at <http://root.ew.eea.europa.eu/sd-online/networks/european-car-sharing-ecs> [Last access 28/08/2014].

Wiegman, B., Beekman, N., Boschker, A., Van Dam, W. and Nijhof, N. (2003) “ICT and sustainable mobility: From impacts to policy”. *Growth and Changes*, 34(4), pp. 473-489.

Wuly, E.K. and Hemmel, D.J., (2001) “Gentrification, housing policy and the new context of urban redevelopment”. In Gotham, F.K. (ed.) *Critical perspective on urban redevelopment*. New Orleans: Tulane University.

## ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

Γιαννοπούλου, Χ. (2008) *Δίκτυο πεζοδρόμων στο ιστορικό κέντρο της Πάτρας*. Διαθέσιμο στο [http://panagiotisandriopoulos.blogspot.gr/2008/11/blog-post\\_20.html](http://panagiotisandriopoulos.blogspot.gr/2008/11/blog-post_20.html) [Τελευταία πρόσβαση 23/09/2014].

Κέντρο Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης (2012) Διαθέσιμο στο <http://www.mobithess.gr/default.aspx> [Τελευταία πρόσβαση 28/08/2014].

Μανίκας, Γ. (2012) *Με τον φακό του Planet: Βόλτα στην καλοκαιρινή Λάρισα*. Διαθέσιμο στο [http://www.planetnew.gr/2012/08/planet\\_7.html](http://www.planetnew.gr/2012/08/planet_7.html) [Τελευταία πρόσβαση 23/09/2014].

Πάσχος, Τ. (2012) *Το Ηράκλειο της Κρήτης (Β' Μέρος)*. Διαθέσιμο στο [http://history-pages.blogspot.gr/2012/10/blog-post\\_6403.html](http://history-pages.blogspot.gr/2012/10/blog-post_6403.html) [Τελευταία πρόσβαση 23/09/2014].

Carpooling.gr (2012a) *Εταιρικό carpooling*. Διαθέσιμο στο <http://carpooling.gr/carpooling/companies> [Τελευταία πρόσβαση 28/08/2014].

Carpooling.gr (2012b) *Carpooling για events* (2012). Διαθέσιμο στο <http://carpooling.gr/carpooling/events> [Τελευταία πρόσβαση 28/08/2014].

Carpooling ΕΜΠ (2011a) *Τι είναι το carpooling*. Διαθέσιμο στο <http://carpooling.ntua.gr/index.php/el/few-words-carpooling/what-is-carpooling> [Τελευταία πρόσβαση 28/08/2014].

Carpooling ΕΜΠ (2011b) *Το carpooling στην Ελλάδα*. Διαθέσιμο στο <http://carpooling.ntua.gr/index.php/el/few-words-carpooling/carpooling-greece> [Τελευταία πρόσβαση 28/08/2014].

Carpooling.com (2013) *Leading ridesharing marketplace Carpooling.com shows 99% retention rate*. Available at <http://www.carpooling.com/press/companypressnews/press-releases/the-99/> [Last access 28/08/2014].

Karditsas.blog (2012) *Photos*. Διαθέσιμο στο <http://karditsas.blogspot.gr/2012/01/photos.html> [Τελευταία πρόσβαση 23/09/2014].

Greek Infographics (2013) *Οι χρήστες carpooling ανά πόλη*. Διαθέσιμο στο <http://greekinfographics.gr/?portfolio=%CE%BF%CE%B9-%CF%87%CF%81%CE%AE%CF%83%CF%84%CE%B5%CF%82-carpooling> [Τελευταία πρόσβαση 28/08/2014].

CarSharing.net (2014) *Car sharing is great for cities*. Available at <http://www.carsharing.net/why.html> [Last access 28/08/2014].

Vitoria-Gasteitz, green capital! (2014) *Why Vitoria-Gasteitz?: Local transport and sustainable mobility*. Available at [http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=en&aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=u\\_6cbfe3b3\\_13381a23c52\\_7fdc](http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.do?idioma=en&aplicacion=wb021&tabla=contenido&uid=u_6cbfe3b3_13381a23c52_7fdc) [Last access 28/08/2014].

Civitas 2020 (2013) *About us*. Available at <http://www.civitas-initiative.org/about-us-page> [Last access 28/08/2014].

Ypodomes.com (2011) *Τραμ Πάτρας: Έγινε η μελέτη σκοπιμότητας και από τότε...άφαντο το Τραμ!* Διαθέσιμο στο <http://www.ypodomes.com> [Τελευταία πρόσβαση: 26/08/2014].

## ΜΕΛΕΤΕΣ

Δήμος Ηρακλείου (2012) *Προστασία και ανάδειξη της παλιάς πόλης του Ηρακλείου: Μελέτη εφαρμογής: Πρωτεύον δίκτυο πεζοδρόμων: Αστικός εξοπλισμός*. Ηράκλειο: [χ.ό.]

Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας και Δήμος Πατρέων (2011) *Κυκλοφοριακή μελέτη για την ένταξη δικτύου ποδηλάτων στην Πάτρα: Α' φάση: Τροποποίηση*. [Πάτρα;]: [χ.ό.].

Περιφερειακή Διοίκηση Αχαΐας και Δήμος Πατρέων (2009) *Αναθεώρηση και επέκταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) Δήμου Πατρέων. Φάση-Στάδιο Β2: Τελική πρόταση*. Αθήνα: [χ.ό.].

TRAM A.E. (2009) *Μελέτη σκοπιμότητας για την εξερεύνηση της πόλης της Πάτρας με Τραμ: Φάση Ι: Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης*. Αθήνα: [χ.ό.].

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α**



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**«Οι πεζοδρομήσεις ως μέσο προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας.  
Η περίπτωση της Πάτρας»**

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΕΣ

Το ερωτηματολόγιο αυτό αποτελεί χρήσιμο εργαλείο για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας με τίτλο:

**«Οι πεζοδρομήσεις ως μέσο προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας.  
Η περίπτωση της Πάτρας»** που εκπονεί η Βασιλική Παναγιωτοπούλου .

Με την συμπλήρωση αυτού του ερωτηματολογίου βοηθάτε στην ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας και γενικότερα στο εκπαιδευτικό έργο του Πανεπιστημίου μας.

Τα στοιχεία που σας ζητάμε είναι ανώνυμα και ο χρόνος που θα χρειαστείτε για την συμπλήρωση του λιγότερος από ένα λεπτό.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για το χρόνο που θα μας διαθέσετε!

Η απογραφείας φοιτήτρια:

Ο επιβλέπων καθηγητής:

Βασιλική Παναγιωτοπούλου

Παντολέον Σκάγιαννης

---

→  
Συμπληρώνεται από την  
απογραφέα

<b>Α/Α ΕΡΩΤΗΜ/ΓΙΟΥ</b>	
<b>ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ</b>	
<b>ΟΙΚΟΔ.ΤΕΤΡΑΓ.</b>	
<b>ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ</b>	
<b>ΩΡΑ</b>	

---

**1. Φύλο**

1. Άνδρας
2. Γυναίκα

**2. Ηλικία**

1. 15-24
2. 25-34
3. 35-44
4. 45-54
5. 55-64

**3. Επίπεδο μόρφωσης**

1. Δημοτικό
2. Γυμνάσιο
3. Λύκειο
4. Μεταλυκειακές σπουδές
5. ΑΤΕΙ
6. ΑΕΙ
7. Μ/Χ
8. ΔΙΔ



**4. Είστε ενοικιαστής ή ιδιοκτήτης;**

1	Ενοικιαστής	
2	Ιδιοκτήτης	

**5. Η επιχείρησή σας άρχισε να λειτουργεί πριν ή μετά το 2009;**

1	πριν	
2	μετά	

**6. Η επιχείρησή σας άρχισε να λειτουργεί πριν ή μετά την πεζοδρόμηση;**

1	πριν	
2	μετά	

**7. Αν η επιχείρησή σας υπήρχε και πριν την πεζοδρόμηση απαντήστε την παρακάτω ερώτηση**

**7.α. Μετά την πεζοδρόμηση αυξήθηκε το κέρδος της επιχείρησής;**

1	ναι	
2	όχι	

**8. Σε ποια συνοικία του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πάτρα κατοικείτε;**

.....

**9. Με ποιο μεταφορικό μέσο φτάνετε στην επιχείρησή σας;**

1	Με ΜΜΜ	
2	Πεζός	
3	Με ΙΧ	
4	Με ποδήλατο	
5	Με δίκυκλο	

**10. Πού σταθμεύατε το μεταφορικό σας μέσο πριν την πεζοδρόμηση ;**

1	Σε δρόμους	
2	Σε χώρο στάθμευσης	
3	Σε δρόμους που τώρα έχουν πεζοδρομηθεί	
4	Άλλού (πού).....	

**11. Πού σταθμεύετε το μεταφορικό σας μέσο τώρα;**

1	Σε δρόμους	
2	Σε χώρο στάθμευσης	
3	Στον πεζόδρομο	
4	Άλλού (πού).....	

**12. Ποιες νομίζετε ότι είναι οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης ;**

		αύξηση	μείωση	Καμία αλλαγή
1	Τουριστική κίνηση			
2	Παράνομη στάθμευση οχημάτων στον πεζόδρομο			
3	Παράνομη στάθμευση οχημάτων αλλού			
4	Κίνηση οχημάτων στους γειτονικούς δρόμους			
5	Κίνηση πεζών στους γειτονικούς δρόμους			
6	Κίνηση πεζών στους πεζοδρόμους			
7	Άλλο (τί).....			

**13. Ποιες νομίζετε ότι είναι οι περιβαλλοντικές - ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης;**

		Βελτίωση	Χειροτέρευση	Καμία αλλαγή
1	Φασαρία από πεζούς/μαγαζιά			
2	Καθαριότητα πεζοδρόμων			
3	Αισθητική			
4	Συνθήκες εργαζομένων			
5	Άλλο (τί)			

**14. Ποιες νομίζετε ότι είναι οι οικονομικές – κοινωνικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης;**

		αύξηση	μείωση	καμία αλλαγή
1	Αξία γης καταστημάτων/ κατοικιών			
2	Ύψος ενοικίων			
3	Κοινωνικές σχέσεις μεταξύ γειτόνων			
4	Κοινωνική τάξη της περιοχής			
5	Ασφάλεια από εγκληματικότητα			
6	Άλλο (τί).....			

**15. Ιεραρχήστε κατά σειρά προτεραιότητας από το 1-6 τα πλεονεκτήματα του πεζόδρομου (όπου 1=πρώτη προτεραιότητα, 2= δεύτερη προτεραιότητα κ. ο. κ).**

1	Άνετος χώρος για περπάτημα	
2	Άνετος χώρος για ψώνια	
3	Καλή αισθητική	
4	Τόπος συνάντησης	
5	Συγκέντρωση εμπορικών καταστημάτων	
6	Άλλο (τί).....	

**16. Ιεραρχήστε κατά σειρά προτεραιότητας από το 1-4 τα μειονεκτήματα του πεζόδρομου (όπου 1=πρώτη προτεραιότητα, 2= δεύτερη προτεραιότητα κ. ο. κ).**

1	Έλλειψη χώρων στάθμευσης	
2	Δύσκολη μετακίνηση με το αυτοκίνητο	
3	Αυξημένη κυκλοφορία στην γύρω περιοχή	
4	Άλλο (τί).....	

**17. Πιστεύετε ότι τα πλεονεκτήματα του πεζόδρομου είναι περισσότερα από τα μειονεκτήματα;**

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω/Δεν απαντώ

**18. Θα υποστηρίζατε να γίνουν και άλλες πεζοδρομήσεις;**

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω/Δεν απαντώ

**19. Εάν ναι, ποιους δρόμους ή χώρους, βρίσκετε απαραίτητο να πεζοδρομηθούν;**

.....  
.....

**20. Πιστεύετε πως το μέτωπο προς τη θάλασσα θα πρέπει να ανοίξει (να ενωθεί με την πόλη) στο κεντρικό μέρος του λιμένα;**

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω/Δεν απαντώ

**21. Ποιο θεωρείτε το σημαντικότερο πρόβλημα της πόλης;. Βαθμολογείστε από το 1-5 με το 1 το χειρότερο.**

1. Έλλειψη χώρων στάθμευσης
2. Παράνομη στάθμευση
3. Χαμηλού επιπέδου συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση/  
μη σωστή λειτουργία των ΜΜΜ
4. Ελλιπής ύπαρξη πεζόδρομων
5. Έλλειψη υποδομών ποδηλάτου

**22. Θα επιθυμούσατε την κατασκευή δικτύου Τραμ στην Πάτρα;**

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω/Δεν απαντώ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

**«Οι πεζοδρομήσεις ως μέσο προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας.  
Η περίπτωση της Πάτρας**

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΠΕΡΑΣΤΙΚΟΥΣ

Το ερωτηματολόγιο αυτό αποτελεί χρήσιμο εργαλείο για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας με τίτλο:

**«Οι πεζοδρομήσεις ως μέσο προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας.  
Η περίπτωση της Πάτρας»** που εκπονεί η Βασιλική Παναγιωτοπούλου .

Με την συμπλήρωση αυτού του ερωτηματολογίου βοηθάτε στην ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας και γενικότερα στο εκπαιδευτικό έργο του Πανεπιστημίου μας.

Τα στοιχεία που σας ζητάμε είναι ανώνυμα και ο χρόνος που θα χρειαστείτε για την συμπλήρωση του λιγότερος από ένα λεπτό.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για το χρόνο που θα μας διαθέσετε!

Η απογραφείας φοιτήτρια:

Ο επιβλέπων καθηγητής:

Βασιλική Παναγιωτοπούλου

Παντολέων Σκάγιαννης

Συμπληρώνεται από την απογραφέα

<b>Α/Α ΕΡΩΤΗΜ/ΓΙΟΥ</b>	
<b>ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ</b>	
<b>ΟΙΚΟΔ.ΤΕΤΡΑΓ.</b>	
<b>ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ</b>	
<b>ΩΡΑ</b>	

### 1. Φύλο

3. Άνδρας

4. Γυναίκα

### 2. Ηλικία

15-24

25-34

35-44

45-54

55-64

### 3. Επίπεδο μόρφωσης

Δημοτικό

Γυμνάσιο

Λύκειο

Μεταλυκειακές σπουδές

ΑΤΕΙ

ΑΕΙ

Μ/Χ

ΔΙΔ

#### 4. Εργάζεστε;

- Ναι
- Όχι
- Άλλο (Συνταξιούχος)
- Δεν ξέρω/δεν απαντώ

**Εάν Ναι, απαντήστε την παρακάτω ερώτηση**

##### 4.α. Σε ποιον τομέα απασχολείστε;

1. Δημόσιο τομέα
2. Ιδιωτικό τομέα
3. Ελεύθερος επαγγελματίας
4. Επάγγελμα.....

#### 5. Σε ποια συνοικία μένετε;

.....

#### 6. Με ποιο τρόπο φτάνετε στο κέντρο;

1	Με ΜΜΜ	
2	Πεζός	
3	Με ΙΧ	
4	Με ποδήλατο	
5	Με δίκυκλο	

#### 7. Για ποιο λόγο επισκέπτεστε συνήθως τον πεζόδρομο;

1	Για εργασία	
2	Για αγορές	
3	Για διασκέδαση	
4	Ως πέρασμα	
5	Άλλο (τί)	

**8. Πόσο συχνά επισκέπτεστε τον πεζόδρομο;**

1	Πάνω από μια φορά την μέρα	
2	Σχεδόν κάθε μέρα	
3	Λίγες φορές την εβδομάδα	
4	Λίγες φορές τον μήνα	
5	Πολύ σπάνια	

**9. Πιστεύετε ότι η πεζοδρόμηση του κέντρου αναβάθμισε την Πάτρα;**

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω/Δεν απαντώ

**10. Θα υποστηρίζατε να γίνουν και άλλες πεζοδρομήσεις;**

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω/Δεν απαντώ

**11. Εάν ναι, ποιους δρόμους ή χώρους, βρίσκετε απαραίτητο να πεζοδρομηθούν;**

.....

.....

**12. Πιστεύετε πώς το μέτωπο προς τη θάλασσα θα πρέπει να ανοίξει (να ενωθεί με την πόλη) στο κεντρικό μέρος του λιμένα;**

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω/Δεν απαντώ

**13. Ιεραρχείστε κατά σειρά προτεραιότητας από το 1-6 τα πλεονεκτήματα του πεζόδρομου (όπου 1=πρώτη προτεραιότητα, 2= δεύτερη προτεραιότητα κ. ο. κ).**

1	Άνετος χώρος για περπάτημα	
2	Άνετος χώρος για ψώνια	
3	Καλή αισθητική	
4	Τόπος συνάντησης	
5	Συγκέντρωση εμπορικών καταστημάτων	
6	Άλλο (τί)	



**14. Ιεραρχείστε κατά σειρά προτεραιότητας από το 1-4 τα μειονεκτήματα του πεζόδρομου (όπου 1=πρώτη προτεραιότητα, 2= δεύτερη προτεραιότητα κ. ο. κ).**

1	Έλλειψη χώρων στάθμευσης	
2	Δύσκολη μετακίνηση με το αυτοκίνητο	
3	Αυξημένη κυκλοφορία στην γύρω περιοχή	
4	Άλλο (τί)	

**15. Ποιο θεωρείτε το σημαντικότερο πρόβλημα της πόλης; Βαθμολογείτε από το 1-5, με 1 το χειρότερο.**

1. Έλλειψη χώρων στάθμευσης
2. Παράνομη στάθμευση
3. Χαμηλού επιπέδου συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση/  
μη σωστή λειτουργία των ΜΜΜ
4. Ελλιπής ύπαρξη πεζόδρομων
5. Έλλειψη υποδομών ποδηλάτου

**16. Θα επιθυμούσατε την κατασκευή δικτύου Τραμ στην Πάτρα;**

- Ναι
- Όχι
- Δεν ξέρω/Δεν απαντώ