

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗΣ:
ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

ΜΑΘΗΜΑ IV: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

ΔΙΔ. Β. ΤΡΟΒΑ αν. καθ. Τμ. Αρχιτεκτόνων, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

2014

Το ταξίδι, η μετακίνηση, η μεταφορές, είναι ταυτόχρονα μια δραστηριότητα βιώσιμη (sustainable) αλλά και βιωτική (sustaining) στην οποία βασίζονται οι ανθρωπίνι οικισμοί όσο μικροί ή μεγάλοι και αν είναι. Το πρόβλημα των πόλεων του 20^{ου} αιώνα είναι ότι η μηχανοκίνητη μετακίνηση κυρίαρχησε στην αστική ζωή και στις πόλεις. Οι αποστάσεις που διασχίζουν σήμερα άνθρωποι και αγαθά αυξάνονται με γεωμετρικό ρυθμό, εξαιτίας της παγκοσμιοποίησης της παραγωγής και του τουρισμού.

Στις πόλεις η πριμοδότηση της μετακίνησης με αυτοκίνητο έκανε την κυκλοφοριακή συμφόρηση προφανή και τροφοδοτεί ένα φαύλο κύκλο. Η δημιουργία μεγαλύτερων και φαρδύτερων λεωφόρων για την κίνηση των αυτοκινήτων οδηγεί σε αύξηση της μετακίνησης με το αυτοκίνητο (άρα σε ορίζοντα χρόνων οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι πάλι δεν θα αρκούν) αλλά και σε προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης εκεί που οι αυτοκινητόδρομοι έρχονται να εκβάλλουν στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο.

Το 2000 η μέση ταχύτητα των αυτοκινήτων σε πολλές πόλεις ήταν 16 χλμ/ώρα χαμηλότερη από αυτή των αμαξών 100 χρόνια πριν.

Η τεράστια αλλαγή που άρχισε με την βιομηχανική επανάσταση εισήγαγε τις μηχανές στην παραγωγή των προϊόντων αλλά και στην μετακίνηση των πρώτων υλών και των τελικών προϊόντων.

Τα τραίνα, τα ατμόπλοια, τα αυτοκίνητα, τα τραμ και τέλος τα αεροπλάνα, άλλαξαν το μέγεθος του πλανήτη. Οι άνθρωποι επίσης έγιναν πιο κινητικοί, για να φτάσουμε στον 21^ο αιώνα να μιλάμε για **hyper-mobility** ανθρώπων και προϊόντων.

Η ελευθερία, η πρόοδος και η οικονομική ανάπτυξη που επήλθε έφερε επίσης και απρόβλεπτες συνέπειες ως προς την κλιματική αλλαγή. Η βιομηχανική ανάπτυξη βασίστηκε στην εκμετάλλευση των ορυκτών καυσίμων (κάρβουνο, πετρέλαιο, φυσικό αέριο) αλλά οι συνακόλουθες εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα έχουν μεγάλη σχέση με την υπερθέρμανση του πλανήτη. Το 2006 η επί του εδάφους κυκλοφορία παράγαγε 9,68 Mt (μεγατόνους) CO₂ ενώ αντίστοιχα η κίνηση των αεροπλάνων 22,78Mt.

Αν και η ποσότητα CO₂ που παράγεται από τους σταθμούς ηλεκτρικής ενέργειας η τα εργοστάσια είναι μεγαλύτερη, το να μειωθεί η παραγωγή ρύπων από την κυκλοφορία χωρίς αυτό να μειώσει τις δυνατότητες κινητικότητας και προσβασιμότητας αποτελεί ένα μεγάλο στοίχημα.

Το στοιχείο αυτό της κλιματικής αλλαγής είναι απλά ένα ακόμα πρόβλημα στην λιστα των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων που συνδέονται με την εξάρτηση της μετακίνησης από το αυτοκίνητο. Οι μετακινήσεις γίνονται πιο αργές και πιο χρονοβόρες.

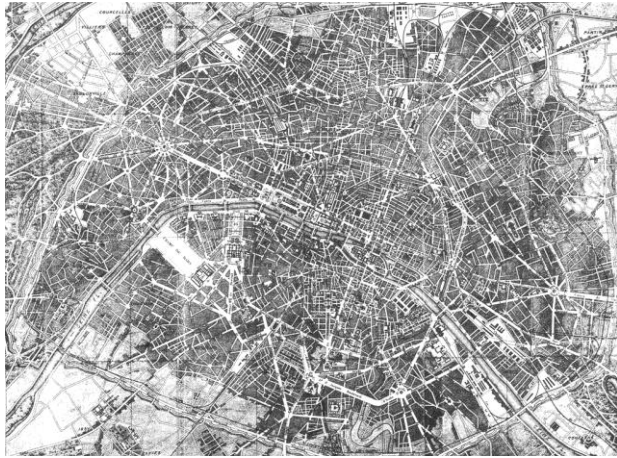
Σε μια έρευνα που διεξήγαγε η keermoving.co.uk το 2007 μετρώντας την μέση ταχύτητα κίνησης ενός αυτοκινήτου τις ώρες αιχμής σε μια περιοχή μεγεθους 16 τετραγωνικά μίλια (41,44 τετρ. Χιλ) σε μια σειρά από ευρωπαϊκές πόλεις τα αποτελέσματα έχουν ως εξής:

1	Βιέννη	46 km/h
2	Πράγα	37 km/h
3	Μπαρτσελόνα	35 km/h
4	Δουβλίνο	35 km/h
5	Αμστερνταμ	34 km/h
6	Μόναχο	32 km/h
7	Παρίσι	31 km/h
8	Ρώμη	30 km/h
9	Μαντσεστερ	28 km/h
10	Βαρσοβία	26 km/h
11	Βερολίνο	19 km/h
12	Λονδίνο	19 km/h

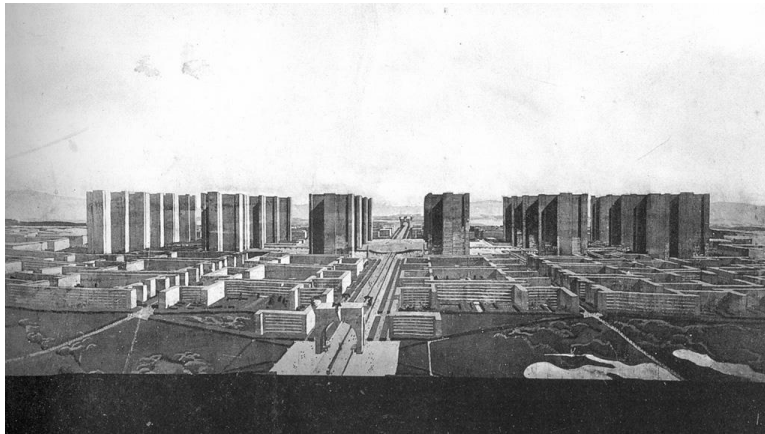
Φύση και επίδραση στην υγεία της κυκλοφορίας (Λονδino 2000)

Ατυχήματα (νεκροί)	286
Ατυχήματα (τραυματισμοί)	46.003
Θερμίδες που καταναλώνει ένας οδηγός 70kg	80 Kcal/h
Θερμίδες που καταναλώνει ένας περπατητής 70 Kg με 5km/h	260 Kcal/h
Θερμίδες που καταναλώνει ένας περπατητής 70 Kg με 7km/h	420 Kcal/h
Εκτίμηση παράτασης ζωής για όσους περπατούν ή ποδηλατούν συστηματικά	2 χρόνια

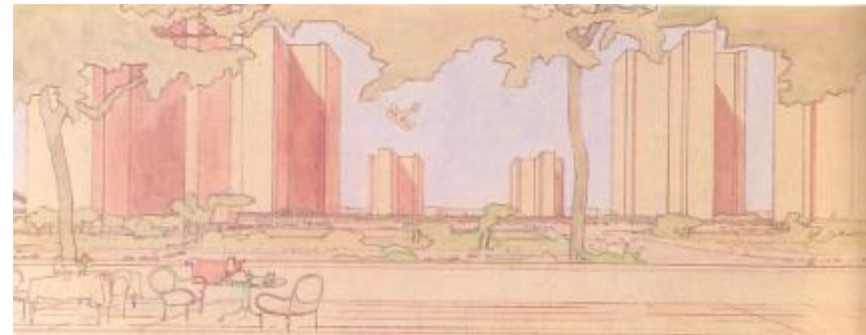
Ο σχεδιασμός της μεταπολεμικής πόλης και το αυτοκίνητο



The pack-donkey's way...

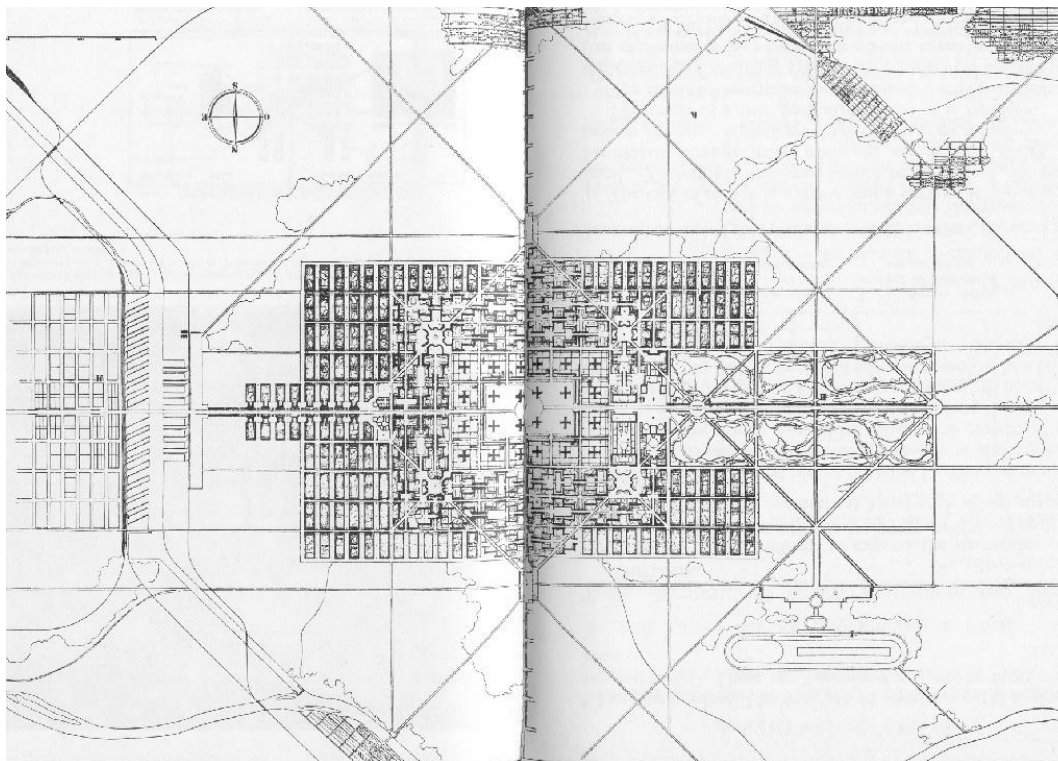


La ville contemporaine 1924



... and man's way

Ville contemporaine 1922 (3 εκ κάτοικοι)



Τα διαφορετικά συστήματα κυκλοφορίας οχημάτων

1. Υπέργεια ταχείας κυκλοφορίας (δύο άξονες επί pilotis)
2. Επίγεια
3. Υπόγεια (ταχείας κυκλοφορίας για εμπορεύματα, τραίνα, μετρό)

CIAM

(Congres International d'Architecture Modern)

Χάρτα της Αθήνας. Οι αρχές του σχεδιασμού των πόλεων

- Το γενικό ρυθμιστικό σχέδιο ως υπέρτατος νόμος που βασίζεται στις «πραγματικές» ανάγκες του πληθυσμού
- η κατοικία και η αναψυχή ως υποχρέωση της κοινότητας απέναντι σε όλους και ως προέκταση των δημόσιων υπηρεσιών
- Η επανάκτηση των θεμελιωδών αναγκών της ανθρώπινης φύσης που είναι ο ήλιος, το πράσινο
- **Ο διαχωρισμός του πεζού από το αυτοκίνητο για την καλύτερη λειτουργία και των δύο**
- Η βιομηχανοποίηση της παραγωγής των κτιρίων (προκατασκευή)
- Η δημιουργία οικοδομήσιμων οικοπέδων με την ανάκτηση ελεύθερης γης σε όλη την έκταση της πόλης



Το αυτοκίνητο ως φαντασίωση ελευθερίας



Η κατοχή και χρήση του αυτοκινήτου δημιουργεί μια αίσθηση δύναμης και δυνατότητας επιλογής. Αλλωστε ακριβώς πάνω σε αυτό έχουν στηριχθεί και το έχουν στηρίξει οι βιομηχανίες αυτοκινήτων και οι διαφημίσεις τους (σεξ, το απρόσιτο, το μοναδικό)

Separates the men from the boys.

There are boy-type cars. And there are man-type cars. And Toronado is all man, all the way. Its styling is bold, brawny and massively male. Its handling is authoritative—thanks to the pulling power of front-wheel drive. Its ride is revolutionary, sure, unique—different from any other car.

Its engine is the strongest Rocket ever built: a bigger-than-ever, 455-cubic-inch V-8. Frankly, not everybody is cut out for a Toronado. But, then, who wants to be everybody?

Toronado.
Test drive the front-wheel-drive "youngmobile" from Oldsmobile.

The ultimate attraction.

www.MessageOfCommon.com

Το αυτοκίνητο ως φαντασίωση ανδρισμού

Ορίζοντας την βιώσιμη μετακίνηση

Η βιώσιμη μετακίνηση μπορεί να οριστεί με πολλούς τρόπους. Ο πρώτος αφορά τον γενικό κανόνα « να απαντά στις ανάγκες του παρόντος χωρίς να υπονομεύει την δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να απαντήσουν στις ανάγκες τις δικές τους. Πιο συγκεκριμένα θα πρέπει να προωθεί την δημόσια υγεία και να παρέχει την δυνατότητα για κοινωνική επαφή καθώς και να εμπλουτίζει την αστική εμπειρία.

Τρεις αλλαγές χρειάζονται για την επίτευξη αυτών των στόχων.

- Η μείωση της ανάγκης για μετακίνηση όσον αφορά τις απαραίτητες λειτουργίες της καθημερινότητας ανάμεσα στην κατοικία την εργασία, το σχολείο, και στα καθημερινά ψώνια .
- Η αλλαγή του τρόπου μετακίνησης από το αυτοκίνητο στο περπατημα ή το ποδήλατο για τα μικρές απόστασης διαδρομές και στα ΜΜΜ για τις μεγαλύτερες. Αυτή η αλλαγή ιδιαίτερα σε σχέση με το ποδήλατο μπορεί να μειώσει τον χρόνο ταξιδιού για τις απαραίτητες διαδρομές. Έρευνα στο Λονδίνο δείχνει ότι η κίνηση με ποδήλατο είναι ήδη γρηγορότερη από την του αυτοκινήτου ή την δημόσια συγκοινωνία για πολλούς τύπους μετακίνησης. Για παράδειγμα μια μετακίνηση 2,7 χλμ στο κέντρο κάτω από 20 λεπτά με ποδήλατο και περίπου 30 λεπτά με αυτοκίνητο η δημόσια συγκοινωνία.
- Η παραγωγή οχημάτων που εκλύουν ελάχιστα ή καθόλου διοξείδιο του άνθρακα

Fighting obesity step by step



Woman
45 years old
75kg
1.72cms

Climbs up
and down stairs
in this building

2 x a day

Climbs the stairs
at Elephant &
Castle tube station

1 x a day

Extra calories
burnt per day→ **76.5**

Extra calories
burnt per year→ **17,595***

Which is
equivalent to:→ **8.5 days food**
.....→ **2.3kg (5lbs) fat**

BMI
Falls from:.....→ **25.4 to 24.6**
(Overweight) (Healthy)



Burn Calories,
Not Electricity



Take the Stairs!

Walking up the stairs just 2 minutes a day helps prevent weight gain. It also helps the environment.

Learn more at www.nps.gov or call 311.





Μαζική χρήση του ποδηλάτου (Αμστερνταμ, 2012)



Συνδυασμός, φωτοβολταϊκής και κινητικής ενέργειας

Ο σχεδιασμός νέων τύπων ποδηλάτων

Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα στοιχεία είναι ο νέος σχεδιασμός των ποδηλάτων, ώστε να κυκλοφορούν ποδήλατα για διαφορετικούς χρήστες, για μεταφορά παιδιών, ή αποσκευών. Στην Ευρώπη γίνονται ολο και πιο δημοφιλή και η χρήση τους επιτρέπει την μείωση μετακινήσεων που γίνονται μόνο με αυτοκίνητο (τα παιδιά στο σχολείο). Αποτελούν ένα νέο είδος οχήματος και οι διαστάσεις τους μας οδηγούν πιθανά σε νέες τυπολογίες και διαστάσεις πεζοδρομίων ή ποδηλατοδρόμων.



Κοπενχάγη, Christiania, 1970ies



Βοστώνη 2013

Διαφορετικοί τύποι ποδηλάτων

Christiania bikes

Δημοτικά ενοικιαζόμενα ποδήλατα με στάθμευση σε κόμβους συγκοινωνιακούς (Λονδίνο)



Σύνδεση ποδηλάτου με μέσα μαζικής μεταφοράς
(λεωφορεία, ταξί)



CYCLOPOLIS
URBAN MOVE CREATORS

GR EN

Εταιρικό Προφίλ | Επικοινωνία | Όροι χρήσης | FAQs | Site map

BIKE SHARING SYSTEMS

ο καλύτερος τρόπος να ζεις την πόλη

Join the ride!

Αρχή Συστήματα Cyclopolis Υπηρεσίες Το δικό σας Cyclopolis Συνεργαζόμενοι δήμοι

Πληροφορίες για τον Δήμο



Πώς Ωφελούν

Ορισμένα από τα βασικά οφέλη των Συστημάτων Κοινόχρηστων Ποδηλάτων Cyclopolis είναι...

[Περισσότερα...](#)

Γιατί Cyclopolis

Η λύση Cyclopolis είναι η καλύτερη επιλογή γιατί...

[Περισσότερα...](#)

Πληροφορίες για τον Χρήστη



Τι είναι Bike Sharing

Τα Συστήματα Κοινόχρηστων (ή δημόσιων) Ποδηλάτων (Bike-Sharing Systems) είναι ηλεκτρονικά, αυτοματοποιημένα...

[Περισσότερα...](#)

Πώς Λειτουργούν

Τα Κοινόχρηστα Ποδήλατα διατίθενται στους χρήστες από ειδικούς Σταθμούς...

[Περισσότερα...](#)

Νέα



Εκκίνηση κανονικής λειτουργίας στο Μαρούσι

Την Τετάρτη 21 Ιανουαρίου ξεκινάει η κανονική λειτουργία του συστήματος, ενώ σε λειτουργία μπαίνει και ο Σταθμός στη Νεραζιώτισσα. Περισσότερα στην ιστοσελίδα του συστήματος Αμαρουσίου.

[Περισσότερα...](#)



GR EN

Εταιρικό Προφίλ | Επικοινωνία | Όροι χρήσης | FAQs | Site map



Αρχή Συστήματα Cyclopolis Υπηρεσίες Το δικό σας Cyclopolis Συνεργαζόμενοι δήμοι

Δείτε επίσης
Τι είναι Bike Sharing;
Ιστορική Αναδρομή
Οφέλη
Πώς λειτουργούν
Γιατί Cyclopolis
Όλα τα νέα

Cyclopolis ανά δήμο
Τα συστήματα cyclopolis λειτουργούν στους παρακάτω δήμους:

- Μαραύσι
- Ναύπλιο
- Αίγιο
- Μαραθώνας
- Νέα Σμύρνη
- Μοσχάτο-Ταύρος
- Αρχαία Ολυμπία
- Άκτιον-Βόνιτσα
- Κιάτο



Η σχέση ανάμεσα στην πυκνότητα και τις μετακίνηση είναι βασική.

Η πρώτη συνέπεια αφορά την στάθμευση. Η μέση επιφάνεια στάθμευσης για κάθε αυτοκίνητο είναι 11.25 τμ. Οπότε είναι προφανές η αυξημένη ιδιοκτησία αυτοκινήτων πόσο επηρεάζει την ποσότητα του χώρου που πρέπει να καταναλωθεί για στάθμευση.

Η κατάληψη χώρου για στάθμευση απαγορεύει την χρήση του για άλλες χρήσεις (χώρο πρασίνου, εκπαίδευση, κατοικία κλπ).

Σήμερα σε όλο και περισσότερες πόλεις στον κόσμο εμφανίζονται εταιρείες αυτοκινήτων (car clubs) που παρέχουν στα μέλη τους αυτοκίνητο όταν χρειάζεται να μετακινηθούν. Ένα τέτοιο αυτοκίνητο μπορεί να ικανοποιήσει τις ανάγκες μεταφοράς μέχρι και 12 ατόμων που αλλιώς θα χρησιμοποιούσαν 12 ιδιωτικά αυτοκίνητα, ελευθερώνοντας έτσι $11 \times 11.25 \text{ τμ} = 124 \text{ τμ}$ εδάφους στάθμευσης.



reserve, jump in, drive away...

What is a car club?

Is it for me?

What does it cost?

join the club

Find a vehicle:

enter postcode Search
All vehicles

Join the club

Reserve a car

About City Car Club

What is a car club?

Is it for me?

What does it cost?

Meet our MD

Jobs at City Car Club

Vehicle locations

Our vehicles

FAQs

Green motoring

For business

Property developers

City vans

Jobs new!

Our blog

Media lounge

City Car Club > About City Car Club > What is a car club?

What is a Car Club?



The costs and hassles associated with owning a car (or two) can really add up. Insurance, servicing, MOT, tax, cleaning, parking permits, the list goes on...

But imagine if you could have access to a choice of new cars and vans parked locally to where you live and work, available 24/7, 365 days of the year. Vehicles which are serviced and maintained by someone else, that you only ever pay for when you need them, not when you don't.

That's exactly where City Car Club comes in.



Book



Jump In



Enter PIN



Drive away!

Cars on your doorstep

City Car Club has a large fleet of cars and vans spread in dense networks across an ever-increasing number of UK cities (browse our [car locations](#)). The City Cars and Vans are parked in their own designated bays and can be reserved for as little as...

Member login

Enter clubhouse

Refer a friend

"The whole family loves driving around in the Toyota Prius Hybrids - thanks!"

Heather (& family), Bath

Call me back



Follow us:



Have a question?

- Brighton
- Bristol
- Cardiff
- Chester
- Edinburgh
- Glasgow
- Huddersfield
- Leeds
- Liverpool
- London**
- Manchester
- Nottingham
- Sheffield
- Southampton
- York

- Our vehicles
- FAQs
- Green motoring
- For business
- Property developers
- City vans
- Jobs new!
- Our blog
- Media lounge
- Contact us

See how much you could save cost calculator >

reserve online or by phone, unlock the vehicles with their membership card and drive off.



Pricing details

The price of your journey depends upon the vehicle type, the duration of your booking and the miles driven. The table below shows our rental rates. All prices are inclusive of VAT.

Vehicle type	Hourly rate	Daily rate	Hourly rate with Discount Card	Daily rate with Discount Card	Mileage charge
Small	£4.95	£39.95 (£1.66/hr)	£3.96	£31.96 (£1.33/hr)	23p
Medium	£5.95	£49.95 (£2.08/hr)	£4.76	£39.96 (£1.67/hr)	23p
Large	£6.95	£59.95 (£2.60/hr)	£5.56	£47.96 (£2.00/hr)	23p

colleagues.

City Car Club Member Survey

Call me back

Request a car

FAQ's

How old do I have to be to join?
You need to have held a full driving licence for a minimum of 12 months and must be at least 19 years of age. >

Is insurance included?
Yes. Fully comprehensive insurance is included with a standard excess of £750... >

How can I get into the car?
All our cars are accessed with a smart-enabled membership card... >

Follow us:

Have a question? >

Υπάρχουν φυσικά οι προσπάθειες αλλαγής της τεχνολογίας καύσης των αυτοκινήτων ώστε να μειωθεί η να μηδενιστεί η ρύπανση (zero emission vehicles ZEVs, υβριδικά αυτοκίνητα, ηλεκτρικά αυτοκίνητα). Ιδιαίτερα στις ΗΠΑ όπου η αστική ανάπτυξη βασίζεται στο αυτοκίνητο.

Η παραγωγή αυτοκινήτων χαμηλής ή μηδενικής εκπομπής αερίων ξεκίνησε κυρίως μετά την ευαισθητοποίηση για την μόλυνση του αέρα (Καλιφόρνια) ή την άνοδο των τιμών του πετρελαίου (ιαπωνία). Όμως ως προς την επιβάρυνση του περιβάλλοντος χρειάζεται να σκεφτόμαστε και την αλυσίδα παραγωγής της εναλλακτικής ενέργειας κίνησης του αυτοκινήτου. Αν δηλαδή το καυσαέριο μετακινείται από την εξάτμιση του αυτοκινήτου στις καμινάδες εργοστασίου παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας.

Τα Βιοκαύσιμα επίσης είναι μια αμφιλεγόμενη πηγή ενέργειας αφού η παραγωγή τους σημαίνει την καταστροφή αγροτικής γης και ότι αυτό σημαίνει κοινωνικά και περιβαλλοντικά.

Ένα σημαντικό στοιχείο αφορά την κοινωνική πεποίθηση ότι η δημόσια συγκοινωνία είναι χαμηλότερης κοινωνικής αξίας από την ιδιωτική και αυτό δημιουργεί προβλήματα στο να υπάρξει ιδεολογική στροφή προς πιο βιώσιμες μορφές μετακίνησης. Υψηλής ποιότητας σχεδιασμός, των τραμ, λεωφορείων, τρένων καθώς και των στάσεων και των συγκοινωνιακών κόμβων αποτελούν πλέον κυρίαρχη πρακτική στις ευρωπαϊκές πόλεις αλλάζοντας την αντίληψη ότι τα μέσα ΜΜΜ είναι μόνο για αυτούς που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να έχουν ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Στο επίπεδο του σχεδιασμού του δρόμου, η σχέση ανάμεσα στον αστικό ιστό, τους χώρους κίνησης πεζών, οχημάτων, ποδηλάτων, μέσων μαζικής μεταφοράς, όλα συμβάλουν στο να κάνουν την βιώσιμη μετακίνηση ελκυστική. (ΕΧΠΟ).

Οι τεχνολογίες του μέλλοντος

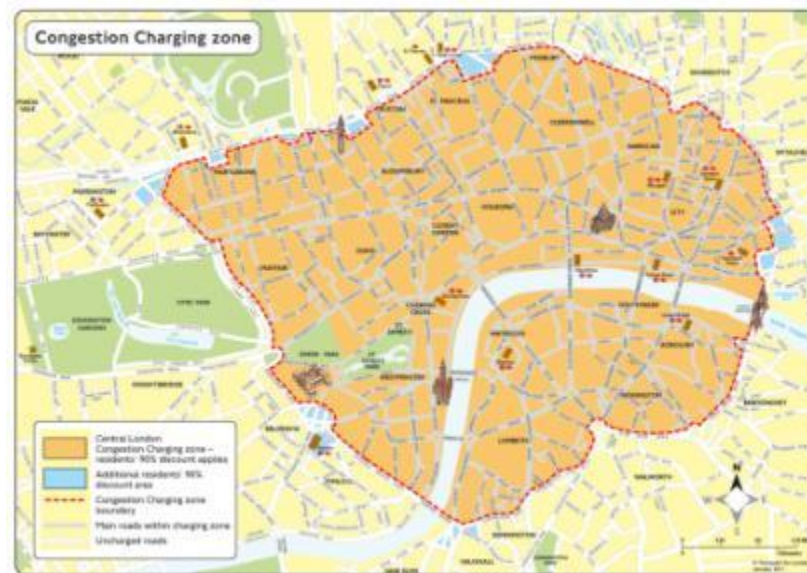
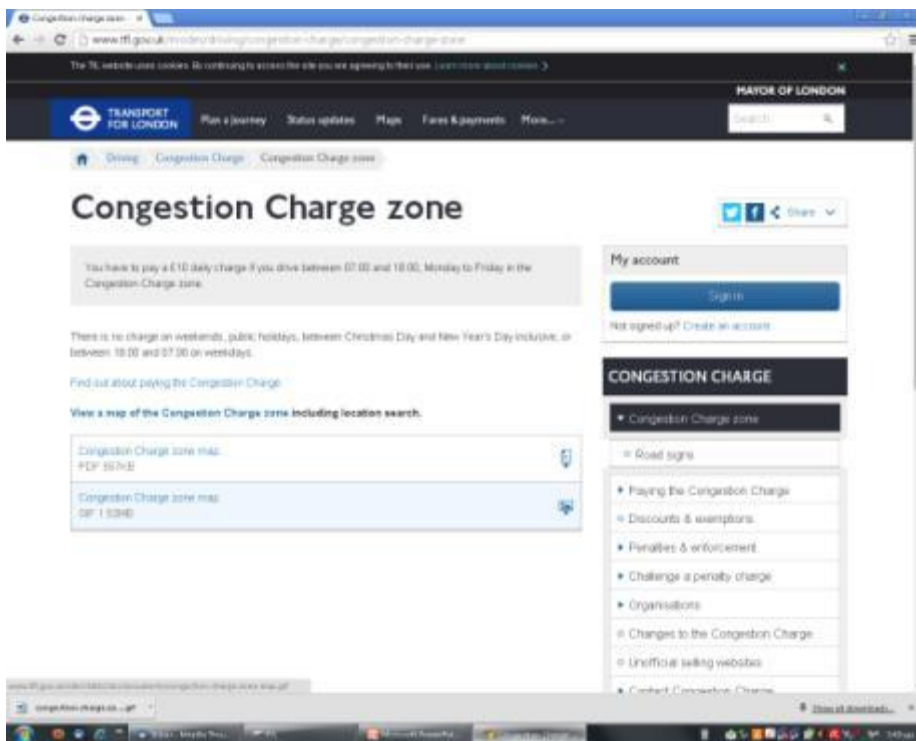
Χρειάζεται να σκεφτόμαστε ότι στο μέλλον θα ζούμε μάλλον διαφορετικά. Η τεχνολογία αλλάζει την ζωή μας, είτε στο επίπεδο των μέσων μεταφοράς (νέα τρένα υψηλής ταχύτητας TGV, Bullet trains Ιαπωνία, TΑιβαν που κινούνται με ταχύτητες 300χλμ/ώρα).



Τα LEVs (Low emission Vehicles) τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τα υβριδικά, τα αυτοκίνητα με καύσιμο υδρογόνου, δημιουργούν νέο τοπίο στην κίνηση στις πόλεις.



Μια καινοτομία που επέτρεψε η νέα τεχνολογία είναι η επιβολή του φόρου για τον κυκλοφοριακό φόρτο στα κέντρα των πόλεων χωρίς να εμποδίζεται η φυσική ροή των οχημάτων (όπως στα διόδια πχ). Το 2003 στο κέντρο του Λονδίνου εισήχθει φόρος 8 λιρών/μέρα για την κίνηση των οχημάτων. Η εισαγωγή του συστήματος κατά την διάρκεια της πρώτης χρονιάς επέφερε μείωση 30% στην κυκλοφοριακή συμφόρηση, 18% μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων, 37% αύξηση των επιβατών των μέσων δημόσιας μεταφοράς. Τα 97 εκ λίρες που εισπραχθηκαν το διάστημα 2004-2005 επενδύθηκαν στα συστήματα δημόσιας μεταφοράς. Το 2007 το Λονδίνο διπλασίασε το μέγεθος της ζώνης.



Μια απαραίτητη διάσταση του σχεδίου για το Λονδίνο ήταν η δημιουργία περισσότερων λεωφορειόδρομων που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από λεωφορεία, ποδήλατα και ταξί μόνο. Η αντίστοιχη ρύθμιση στις ΗΠΑ περιλαμβάνει την διάθεση λωρίδων αποκλειστικά σε οχήματα που έχουν πάνω από ένα επιβάτη.

Οι CCTV κάμερες ήταν το μέσον ελέγχου των οχημάτων που κινούνταν στις περιοχές ή τις λωρίδες που έχουν οριστεί αφού μπορούν να αναγνωρίζουν το όχημα από τις πινακίδες του και να στείλουν το πρόστιμο στην αντίστοιχη διεύθυνση.





Οι προτεραιότητες του αστικού σχεδιασμού

Οι πολιτικές ως προς τις χρήσεις γης ιδιαίτερα μεταπολεμικά, έχουν διαμορφώσει τις σημερινές συνθήκες των πόλεων.

Η καταπόνηση των πόλεων μετά την βιομηχανική επανάσταση, τα ζητήματα υπερπληθυσμού και ζητημάτων υγιεινής οδήγησε, στην επέκταση τους περιφερειακά στην διαθέσιμη αγροτική γη. Τα

Η ανάπτυξη της ιδιοκτησίας του αυτοκινήτου στον μεταπολεμικό κόσμο ενίσχυσε αυτή την δυνατότητα της διασποράς λειτουργιών από το κέντρο προς την περιφέρεια των πόλεων. Η

ιδιοκτησία των αυτοκινήτων στήριξε το μοντέλο της χωροθέτησης μεγάλων εμπορικών κέντρων στην περιφέρεια και την εξάρτηση της λειτουργίας της πόλης πλέον από αυτό. Στην περιφέρεια η κατοικία, οι χώροι εμπορίου, οι χώροι αναψυχής, το αποτέλεσμα είναι η ερήμωση των κέντρων των πόλεων.

Αυτές είναι οι πολιτικές σχεδιασμού που πρέπει να αντιστραφούν.

Πλέον οι πρόσφατες οδηγίες σχεδιασμού σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις ενθαρρύνουν

- την ανάπτυξη σε τοποθεσίες που είναι καλά συνδεδεμένες με δημόσια συγκοινωνία
- την μείωση των μετακινήσεων με την ανάμιξη κατοικίας εργασίας, εμπορίου και αναψυχής στην ίδια περιοχή
- Τις νέες αναπτύξεις / επεκτάσεις σε εγγύτητα με τις υπάρχουσες και όχι σε απόσταση
- Την προσπάθεια κάλυψης των βασικών καθημερινών αναγκών χωρίς ανάγκη μετακίνησης με αυτοκίνητο

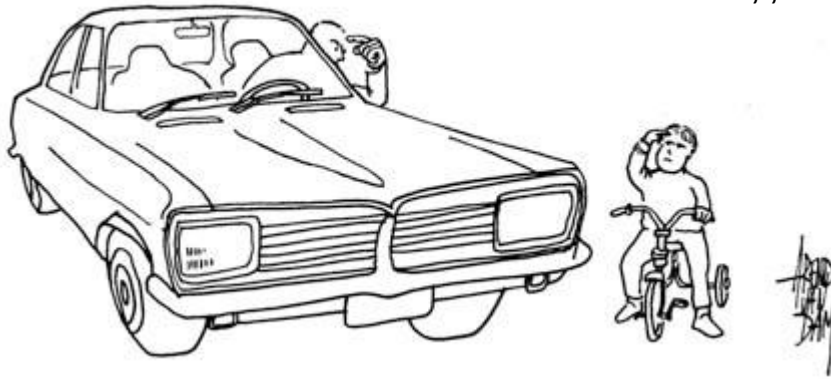
Ο σχεδιασμός παίζει ένα βασικό ρόλο στο να δημιουργήσει χώρους μέσα στους οποίους να ισορροπούν οι πεζοί, οι ποδηλάτες αλλά και η κίνηση των τροχοφόρων. Τα πλάτη των δρόμων, η τυπολογία τους, η σχέση τους με τα οικοδομικά τετράγωνα και τις προσόψεις τους μπορούν να κατασκευάσουν ενδιαφέρουσες αστικές καταστάσεις και να μας βοηθήσουν να αλλάξουμε την κλασική κατάταξη των δρόμων όπως την ξέρουμε μέχρι τώρα στον πολεοδομικό σχεδιασμό (και η οποία υπακούει στο αυτοκίνητο)

Επαναπροσδιορισμός των τύπων των δρόμων

Τυπική ορολογία	Νέα Ορολογία
Πρωτεύουσα αρτηρία	Κύριος δρόμος (συνδέσεις ανάμεσα σε διαφορετικά σημεία της πόλης)
Κύρια συλλεκτήρια	Λεωφόρος, Βουλευβάρτο (επίσημος χαρακτήρας, σχεδιασμός τοπίου)
Τοπική οδός	Κεντρικός δρόμος γειτονιάς (μίξη χρήσεων, προσόψεις καταστημάτων)
Τοπική οδός κατοικιών	Δρόμος ή πλατεία (κυρίως περιοχή κατοικίας, διαμόρφωση οικοδομικών γραμμών ώστε να μειώνεται η κυκλοφορία των οχημάτων)
Αδιέξοδο	Εσωτερική αυλή, δρομάκι (κοινόχρηστος χώρος για στάθμευση ή άλλες χρήσεις)

Woonerf (αυλή για τους κατοίκους)

ένας ζωντανός δρόμος όπου πεζοί και ποδηλάτες έχουν κύριο λόγο



<http://www.woonerfgoed.nl/int/Welcome.html>



Delft 1960



Delft 1990







Κωνσταντινούπολη



Πραγα



Λισαβώνα



Μπορντω

Η συνύπαρξη πολλαπλών μέσων

Περιπτώσεις εφαρμογής σε κλίμακα πόλης

http://www.youtube.com/watch?v=7US_Csoy3Y0

2001 Swedish Housing Expo Vastra Hamnen



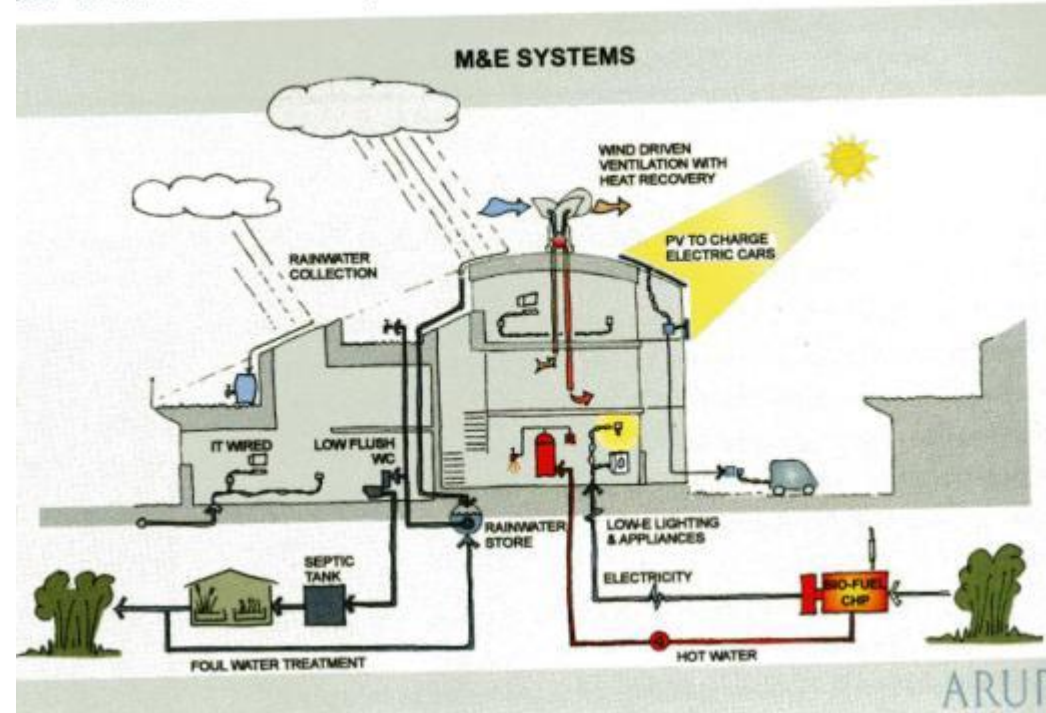
Γραφείο Υποστήριξης πράσινης
μετακίνησης

BEDSED , Λονδίνο, 2000 - 2002



Το συγκρότημα BEDSED (Beddington Zero Fossil Energy Development) σχεδιάστηκε από τον Bill Dunster. Περιλαμβάνει 82 κατοικίες, 17 διαμερίσματα, 1400 τμ, γραφειάκων χώρων.

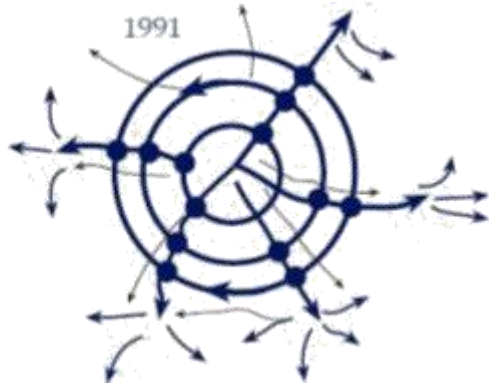
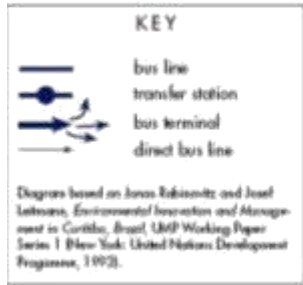
5.20 Mechanical and electrical systems.



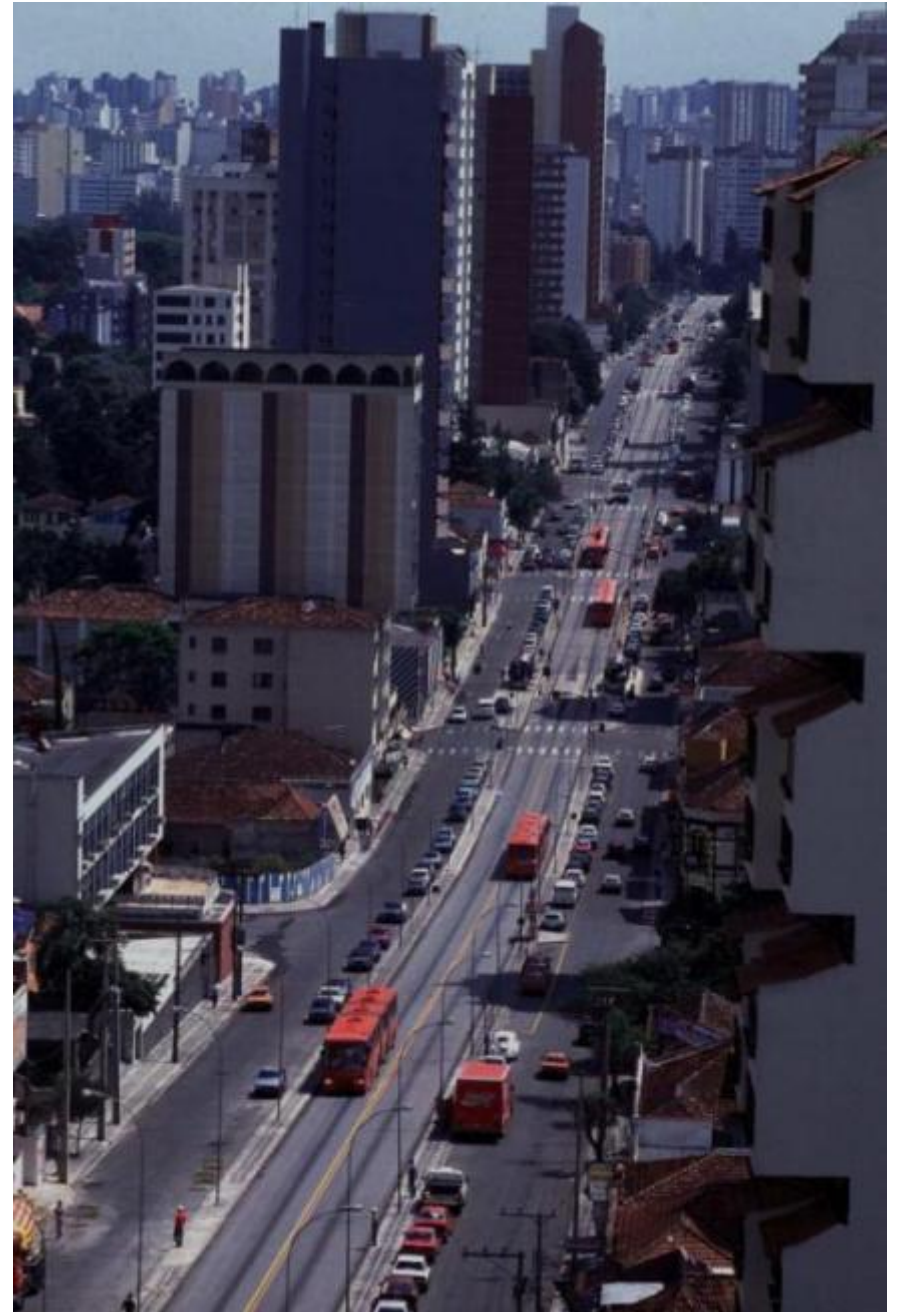
**CURITIBA PARANA BRAZIL
ECO –CITY**

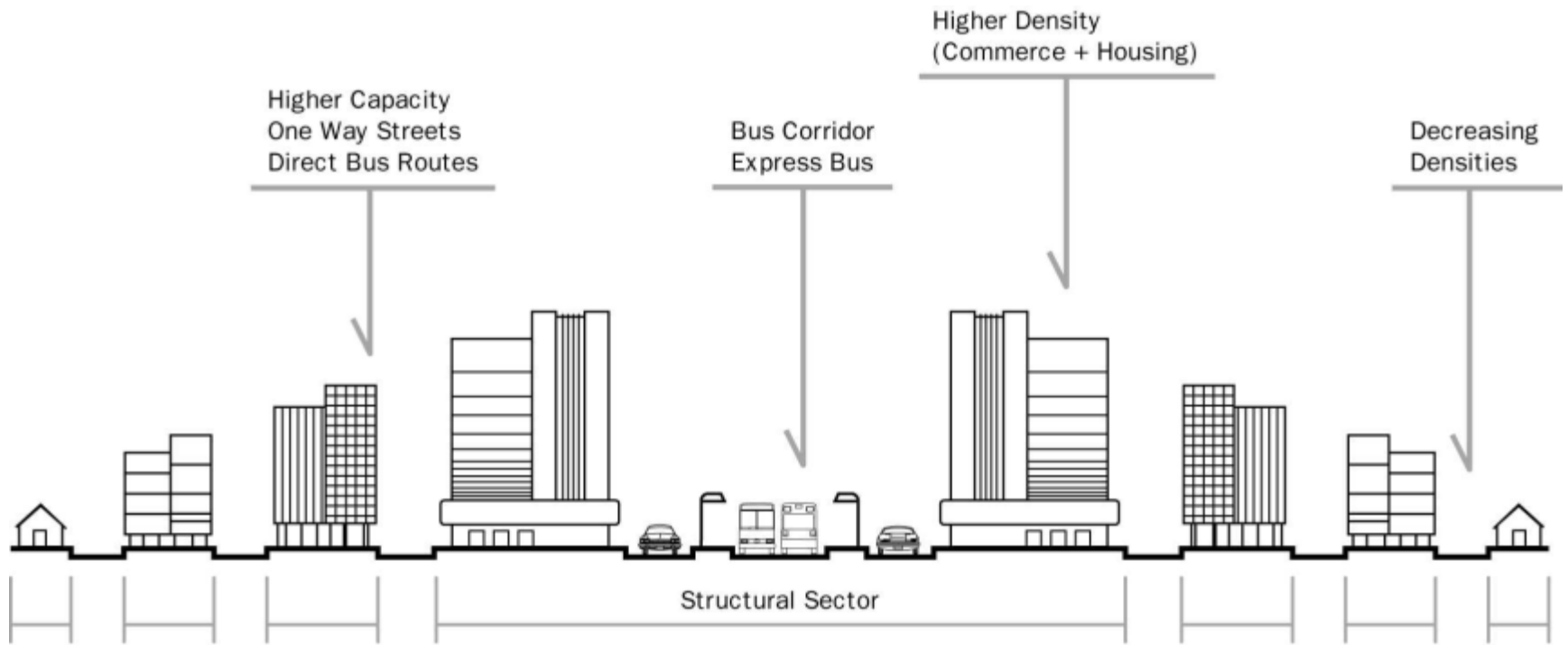
1760.000 πληθυσμός(2010)





Συστημα μετακίνησης 1974





Schematic Arrangement of Structural Axes

Μοντέλο γραμμικής αστικής ανάπτυξης

Το σύστημα μεταφοράς της (trinary) βασίζεται σε πέντε οδικούς άξονες, γύρω από τους οποίους οργανώνονται οι χρήσεις γης.

Οι βασικοί στόχοι ήταν:

- Αλλαγή της ακτινικού μοντέλου ανάπτυξης σε γραμμικό, ενσωματώνοντας τη μεταφορά, το σύστημα του δρόμου, και τη χρήση της γης.
- Απελευθέρωση του κέντρου της πόλης από τη βαριά κυκλοφορία και τη διατήρηση των παραδοσιακών χαρακτηριστικών του Ιστορικού κέντρου.
- Οικονομική στήριξη της αστικής ανάπτυξης.
- Εξασφάλιση αστικού εξοπλισμού για ολόκληρη την πόλη.



Κόκκινα λεωφορεία :είναι τα λεωφορεία Express,
Κίτρινα λεωφορεία :Τα λεωφορεία τροφοδότησης
Πράσινα λεωφορεία :Τα λεωφορεία «της γειτονιάς»

<http://www.youtube.com/watch?v=ONDmJk1hzNY>



Καρακας, Βενεζουέλα
Σύνδεση των Φαβέλας με cable car,



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βλαστός Θ. Το Δίκυκλο στην αυριανή ελληνική πόλη. Αθήνα: Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, 2003.

CABE. *Better Places to Live: By design*. London: Thomas Telford Publishing, 2001.

Department of Transport. *Manual for Streets*. London: Thomas Telford Publishing, 2007.

Gehl J. *Η ζωή ανάμεσα στα κτήρια. Χρησιμοποιώντας το δημόσιο χώρο*. Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας. 2013

Ritchie A. & Randall T. *Sustainable Urban Design*. N. York: Taylor and Francis, 2009.

ΠΗΓΕΣ

http://www.fph.org.uk/uploads/Take_action_on_active_travel.pdf

<http://www.woonerfgoed.nl/int/Welcome.html>

<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=394&language=el-GR>

http://ec.europa.eu/transport/clean/index_en.htm