



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**Διερεύνηση της διεθνούς εμπειρίας ως προς περιορισμούς
της κυκλοφορίας σε προστατευόμενες περιοχές.
Το παράδειγμα του οικισμού των Σπετσών.**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

της

ΖΩΗΣ Σ. ΠΕΤΑΛΑ



Επιβλέπων: Βλαστός Α.
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Αθήνα, Ιούλιος 2012



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ
ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**Διερεύνηση της διεθνούς εμπειρίας ως προς περιορισμούς
της κυκλοφορίας σε προστατευόμενες περιοχές.
Το παράδειγμα του οικισμού των Σπετσών.**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

της

ΖΩΗΣ Σ. ΠΕΤΑΛΑ

Επιβλέπων: Βλαστός Α.
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Εγκρίθηκε από την τριμελή εξεταστική επιτροπή τη 2η Ιουλίου 2012:

Βλαστός Α.
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Σαγιάς Ι.
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Σιόλας Α.
Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Αθήνα, Ιούλιος 2012

.....

ΖΩΗ Σ. ΠΕΤΑΛΑ

Διπλωματούχος Αγρονόμος και Τοπογράφος Μηχανικός Ε.Μ.Π.

© 2012 – All rights reserved

Ευχαριστίες

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια της ολοκλήρωσης των σπουδών μου στο τμήμα Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του Ε.Μ.Π. Πρόκειται για μια διερεύνηση της διεθνούς εμπειρίας ως προς περιορισμούς της κυκλοφορίας που ισχύουν σε προστατευόμενες περιοχές και εξειδικεύεται περαιτέρω με την παρουσίαση του παραδείγματος του οικισμού των Σπετσών.

Θα ήθελα πρωτίστως να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα της εργασίας μου κ. Βλαστό Α., καθηγητή στη Σ.Α.Τ.Μ., για την καθοδήγηση και τη βοήθειά του στην περάτωσή της.

Προσωπικές ευχαριστίες θα ήθελα να αποδώσω στον κ. Ε. Μπακογιάννη (Τμήμα Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, Ε.Μ.Π.) για τις γνώσεις, το επιστημονικό υλικό που μου προσέφερε, για το χρόνο που μου αφιέρωσε και τη συνεχή επικοινωνία και παρουσία του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησής της.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τον κ. Φαρδέλο Αντιδήμαρχο Σπετσών, καθώς και τους κατοίκους, τους υπαλλήλους του Δήμου και του Αστυνομικού Τμήματος Σπετσών για τις πληροφορίες που μου παρείχαν.

Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ στην οικογένεια μου, για την ηθική και υλική συμπαράσταση που μου προσέφερε απλόχερα καθ' όλη την διάρκεια των φοιτητικών μου σπουδών.

Πίνακας περιεχομένων

<i>Ευχαριστίες</i>	<i>5</i>
<i>Πίνακας περιεχομένων</i>	<i>6</i>
<i>Περίληψη</i>	<i>12</i>
<i>Abstract</i>	<i>13</i>
<i>Εισαγωγικό μέρος</i>	<i>14</i>
1. Ο σκοπός και το μεθοδολογικό πλαίσιο της εργασίας	14
<i>Πρώτο μέρος</i>	<i>15</i>
2. Η έννοια της προσβασιμότητας	15
2.1. Γενικά	15
2.2. Πόλεις και περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας	15
2.2.1. Ορισμός και γενικά στοιχεία	15
2.2.2. Εναλλακτικές λύσεις μετακίνησης και μεταφοράς	16
2.2.3. Κίνητρα ανάπτυξης πόλεων	17
2.2.4. Προϋποθέσεις ανάπτυξης πόλεων	18
2.2.4.1. Δημόσια συγκοινωνία	18
2.2.4.2. Ποδηλατόδρομοι και πεζόδρομοι	20
2.2.4.3. Λωρίδες έκτακτης ανάγκης	21
2.2.4.4. Περιφερειακοί χώροι στάθμευσης	21
2.2.4.5. Εναέριες συγκοινωνίες	22
2.2.4.6. Δρόμοι και κτίρια	22
2.2.4.7. Χώροι πρασίνου	24
2.2.4.8. Συγκέντρωση δραστηριοτήτων σε κεντρικά σημεία	25
2.2.4.9. Εμπορευματικές μεταφορές	25
2.2.5. Κριτήρια και κατηγοριοποίηση	26
2.2.5.1. Περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας πρώτης κατηγορίας	27
2.2.5.1.1. Παραδείγματα	30
2.2.5.2. Περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας δεύτερης κατηγορίας	38
2.2.5.2.1. Παραδείγματα	42
2.2.5.3. Περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας τρίτης κατηγορίας	49
2.2.5.3.1. Παραδείγματα	58
2.2.6. Συμπεράσματα	65
<i>Δεύτερο μέρος</i>	<i>68</i>
3. Το νησί των Σπετσών	68
3.1. Γενικά	68
3.2. Γεωγραφική τοποθέτηση	69
3.3. Ιστορική αναδρομή	70
3.4. Γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά	70
3.5. Συνοικισμοί	71
3.6. Δημογραφικά στοιχεία	71
3.6.1. Πληθυσμός	72
3.6.2. Κατοικίες και νοικοκυριά	73
3.6.3. Οικονομικά στοιχεία	74
3.6.4. Γεωργικές καλλιεργήσιμες εκτάσεις	77
3.6.5. Κτηνοτροφία	77
3.7. Χρήσεις γης και όροι δόμησης	78
3.8. Αξιοθέατα - Σημεία ενδιαφέροντος	80
3.8.1. Πόλη των Σπετσών	80
3.8.2. Μουσεία	82
3.8.3. Φάρος	83

3.8.4. Αρχοντικό Σωτηρίου Αναργύρου	83
3.8.5. Αναργύρειος & Κοργιαλένειος Σχολή Σπετσών	84
3.8.6. Ποσειδώνιο	85
3.8.7. Μοναστήρια - Ξωκλήσια	86
3.8.8. Λαογραφικό Εργαστήρι Σπετσών	87
3.8.9. Σπηλιά Μπεκίρη	87
3.8.10. Παραλίες	88
3.8.11. Δάσος Σπετσών	88
3.8.12. Καρνάγια Σπετσών	90
3.9. Οδικό δίκτυο	90
3.10. Πρόσβαση	91
3.11. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις	93
3.11.1. Επιβατηγά οχήματα ιδιωτικής χρήσης	93
3.11.2. Δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης φορτηγά οχήματα	94
3.11.3. Δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης φορτηγά οχήματα που μεταφέρουν αδρανή υλικά, δομικά υλικά και σκυρόδεμα	96
3.11.4. Μοτοποδήλατα - Μοτοσυκλέτες	97
3.11.5. Πεζόδρομοι	98
3.11.6. Στάθμευση και στάση	98
3.11.7. Ποδήλατα - Ιπήλατα αμαξάκια	99
3.11.8. Υπηρεσίες ταξί	99
3.11.9. Λεωφορεία Δημοσίας Χρήσης	101
3.11.10. Τουριστικά Λεωφορεία	101
3.11.11. Καϊκια - Θαλάσσια Ταξί	101
3.11.12. Σήμανση οδών	102
3.11.13. Ειδική κάρτα εισόδου/ειδικές κατ εξαίρεση άδειες κυκλοφορίας	102
3.12. Υφιστάμενη κατάσταση	103
3.12.1. Κυκλοφοριακά προβλήματα	103
3.12.2. Προτάσεις κατοίκων και φορέων	107
4. Προτάσεις και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο	110
4.1. Γενικά	110
4.1.1. Ηλεκτροκίνητα οχήματα	111
4.2. Παρεμβάσεις και προτάσεις	114
4.2.1. Στόχος προτάσεων και παρεμβάσεων	114
4.2.2. Προτάσεις	115
4.3. Επιπτώσεις	123
4.3.1. Επιπτώσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων	123
4.3.2. Επιπτώσεις στο περιβάλλον	125
4.3.3. Επιπτώσεις στην οικονομία	125
4.3.4. Κοινωνικές επιπτώσεις	127
4.4. Συμπεράσματα	128
Βιβλιογραφία	131
Παράρτημα	140

Κατάλογος εικόνων

Εικόνα 1: Δημόσιες συγκοινωνίες: μετρό, τραμ, λεωφορείο _____	18
Εικόνα 2: Πεζόδρομος στη Βαρκελώνη και ποδηλατόδρομος στη Σαντορίνη _____	20
Εικόνα 3: Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στο Λος Άντζελες και την Κοπεγχάγη _____	21
Εικόνα 4: Σχέδιο διαμόρφωσης περιφερειακών χώρων στάθμευσης σε τυπικές περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας _____	22
Εικόνα 5: Σχέδιο οικοδομικού τετράγωνου τυπικής περιοχής ελεγχόμενης προσβασιμότητας _____	23
Εικόνα 6: Σχέδιο τυπικής περιοχής ελεγχόμενης προσβασιμότητας διαμέτρου 750μ. _____	24
Εικόνα 7: Φεράρα, Ιταλία - Λισαβόνα, Πορτογαλία - Σάλτσμπουργκ, Αυστρία _____	25
Εικόνα 8: Μεταφορά φορτίου με βάρκες στα κανάλια της Βενετίας _____	26
Εικόνα 9: Τα κανάλια της Βενετίας _____	31
Εικόνα 10: Σπίτια με προαύλιους χώρους στη Βενετία _____	31
Εικόνα 11: Δρόμοι και γέφυρες στη Βενετία _____	32
Εικόνα 12: Γενική επισκόπηση του πράσινου δαχτυλιδιού που περιβάλλει την πόλη Βιτόρια _____	33
Εικόνα 13: Γαϊδουράκια στους δρόμους της Ύδρας _____	34
Εικόνα 14: Η πόλη της Ύδρας _____	34
Εικόνα 15: Δρόμοι και ιπήλατες άμαξες στο νησί Σαρκ _____	35
Εικόνα 16: Καλλιεργήσιμες εκτάσεις στο νησί Σαρκ _____	36
Εικόνα 17: Δρόμοι στη Μεδίνα της Φεζ _____	37
Εικόνα 18: Μεταφορές και μετακινήσεις στη Μεδίνα της Φεζ _____	37
Εικόνα 19: Ένας εκ των δύο πεζοδρόμων στο χωριό Κουμπρεσίτα _____	38
Εικόνα 20: Οδικό δίκτυο, Φάουμπαν _____	42
Εικόνα 21: Δημόσια συγκοινωνία, δρόμοι και κτίρια στο Φάουμπαν _____	43
Εικόνα 22: Γραμμές τραμ στο κέντρο της πόλης και κτίρια στο Φράμπουργκ _____	44
Εικόνα 23: Ιπήλατες άμαξες στις Σπέτσες _____	45
Εικόνα 24: Πεζόδρομοι στην πόλη των Σπετσών _____	45
Εικόνα 25: Νησί Φάιαρ _____	46
Εικόνα 26: Νησί Χόλμποξ _____	47
Εικόνα 27: Οχήματα γκολφ και δρόμοι στο Χόλμποξ _____	48
Εικόνα 28: Περιοχή Σο Κου Γιαν στο νησί Λάμα _____	49
Εικόνα 29: Παλιά πόλη και κανάλια στο Στρασβούργο _____	59
Εικόνα 30: Μεσαιωνικό κέντρο, Φεράρα _____	60
Εικόνα 31: Τα όρια του ιστορικού κέντρου της Αθήνας _____	61
Εικόνα 32: Πεζόδρομοι στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας _____	61
Εικόνα 33: Πεζόδρομοι στο κέντρο του Κέιμπριτζ _____	63
Εικόνα 34: Χώροι στάθμευσης στην πόλη του Κέιμπριτζ _____	63
Εικόνα 35: Παλιά πόλη, Γκρατς _____	64
Εικόνα 36: Κτίρια και πεζόδρομοι στην Παλιά πόλη του Γκρατς _____	65
Εικόνα 37: Γεωγραφική θέση του νησιού Σπέτσες _____	69
Εικόνα 38: Οι συνοικισμοί των Σπετσών _____	71
Εικόνα 39: Σημεία ενδιαφέροντος του νησιού των Σπετσών _____	80
Εικόνα 40: Πλακόστρωτοι πεζόδρομοι και βοτσαλωτά στον οικισμό των Σπετσών _____	81
Εικόνα 41: Μουσείο Σπετσών και Μουσείο Μπουμπουλίνας, Σπέτσες _____	82
Εικόνα 42: Ιστορικός Φάρος Σπετσών _____	83
Εικόνα 43: Οικία Σωτηρίου Αναργύρου, Σπέτσες _____	84
Εικόνα 44: Αναργύρειος και Κοργιαλένειος Σχολή Σπετσών _____	85
Εικόνα 45: Ποσειδώνιο, Σπέτσες _____	85
Εικόνα 46: Άγιος Νικόλαος, Παναγιά Αρμάτα και Άγιοι Πάντες, Σπέτσες _____	86
Εικόνα 47: Σπηλιά Μπεκίρη, Σπέτσες _____	87
Εικόνα 48: Χρήσεις γης για το νησί των Σπετσών _____	89

Εικόνα 49: Καρνάγια Σπετσών	90
Εικόνα 50: Λιμάνι Ντάπιας και Παλιό Λιμάνι, Σπέτσες	92
Εικόνα 51: Θαλάσσιες συγκοινωνίες από το λιμάνι της Ντάπιας	92
Εικόνα 52: Αφιετηρίες ιπήλατων αμαξών στο λιμάνι της Ντάπιας και στην πλατεία Ποσειδωνίου	99
Εικόνα 53: Αφιετηρία ταξί στο λιμάνι της Ντάπιας, Σπέτσες	100
Εικόνα 54: Θαλάσσιες μεταφορές με ταξί και καΐκια, Λιμάνι Ντάπιας, Σπέτσες	102
Εικόνα 55: Χώροι στάθμευσης στο λιμάνι της Ντάπιας και στην πλατεία Πευκάκια, Σπέτσες	107
Εικόνα 56: Τύποι ηλεκτροκίνητων οχημάτων	111
Εικόνα 57: Προτεινόμενος δακτύλιος	118
Εικόνα 58: Προτεινόμενη διαδρομή δημοτικής συγκοινωνίας	119
Εικόνα 59: Ράμπες για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ στα οχήματα της δημοτικής και δημοσίας συγκοινωνίας	120
Εικόνα 60: Ράμπες για τη διευκόλυνση της μετακίνησης των ευπαθών ομάδων πληθυσμού	121
Εικόνα 61: Μειωτές ταχύτητας, ανακλαστές οδοστρώματος, κυκλοφοριακοί καθρέφτες ασφαλείας	121
Εικόνα 62: Εμπορικό κέντρο "Queen Street Mall", Αυστραλία - Μεσαιωνικός λόφος Όμπιντος, Πορτογαλία - Θέρετρο Ζερμάτ, Ελβετία	130

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 1: Πόλεις και περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας πρώτης κατηγορίας	30
Πίνακας 2: Πόλεις και περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας δεύτερης κατηγορίας	42
Πίνακας 3: Πόλεις και περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας τρίτης κατηγορίας	58
Πίνακας 4: Κατηγορίες Corine Land Cover	89
Πίνακας 5: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις Ι.Χ. επιβατηγών οχημάτων	94
Πίνακας 6: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις Ι.Χ. και Δ.Χ. φορτηγών οχημάτων	96
Πίνακας 7: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις μεταφοράς αδρανών-δομικών υλικών από φορτηγά πλοία	96
Πίνακας 8: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις μεταφοράς αδρανών-δομικών υλικών μέσω οχηματαγωγών	96
Πίνακας 9: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οχημάτων κατασκευών	97
Πίνακας 10: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οχημάτων μεταφοράς σκυροδέματος	97
Πίνακας 11: Ενδεικτικές τιμές υπηρεσιών ταξί	100
Πίνακας 12: Ενδεικτικές τιμές ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων	112
Πίνακας 13: Ενδεικτικές τιμές ηλεκτροκίνητων σκούτερ	112
Πίνακας 14: Προτάσεις και παρεμβάσεις στον οικισμό των Σπετσών	117
Πίνακας 15: Ιστορική εξέλιξη πληθυσμού Σπετσών	127

Κατάλογος διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Ποσοστά ηλικιακών ομάδων πραγματικού πληθυσμού σύμφωνα με την απογραφή του 2001	73
Διάγραμμα 2: Νοικοκυριά και μέλη αυτών σύμφωνα με την απογραφή του 2001	74
Διάγραμμα 3: Τομείς παραγωγικότητας στο σύνολο των απασχολούμενων κατοίκων	75
Διάγραμμα 4: Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός το 2001 και 2010	76
Διάγραμμα 5: Απασχολούμενοι και άνεργοι το 2001 και 2010	76

Διάγραμμα 6: Καλλιεργήσιμες εκτάσεις τα έτη 1991 και 1999-2000	77
Διάγραμμα 7: Στατιστικά στοιχεία κτηνοτροφίας τα έτη 1991 και 1999-2000	78

Κατάλογος χαρτών παραρτήματος

- Χάρτης 1: Πλάτη δρόμων
- Χάρτης 2: Υψομετρικές καμπύλες
- Χάρτης 3: Υφιστάμενη ιεράρχηση
- Χάρτης 4: Υφιστάμενο οδικό δίκτυο για το αυτοκίνητο
- Χάρτης 5: Υφιστάμενο οδικό δίκτυο για το δίκυκλο
- Χάρτης 6: Χρήσεις γης
- Χάρτης 7: Προτεινόμενος δακτύλιος
- Χάρτης 8: Προτεινόμενη διαδρομή δημοτικής συγκοινωνίας

Συνοδευτικό υλικό:

Επισυνάπτεται CD που περιλαμβάνει το κείμενο της διπλωματικής εργασίας σε ηλεκτρονική μορφή.

Περίληψη

Στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται μία εννοιολογική προσέγγιση της έννοιας των πόλεων ή περιοχών ελεγχόμενης προσβασιμότητας ανά τον κόσμο, των τριών κατηγοριών στις οποίες αυτές χωρίζονται, της ιδιαίτερης σημασίας που προσδίδουν στον ευρύτερο χώρο μέσα στον οποίο σχηματίζονται και των κοινωνικών, κυκλοφοριακών, περιβαλλοντικών και οικονομικών επιπτώσεων που αυτές προκαλούν, καταλήγοντας στην εκτενέστερη μελέτη και ανάλυση ενός συγκεκριμένου παραδείγματος.

Η ανάλυση γίνεται σε δύο στάδια.

Στο πρώτο μέρος, εξετάζονται τα χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών, τα κίνητρα και οι προϋποθέσεις ανάπτυξής τους, οι εναλλακτικές λύσεις που μπορούν να υιοθετηθούν ώστε να μετατραπεί μία περιοχή σε περιοχή ελεγχόμενης προσβασιμότητας και τα ατομικά και συλλογικά οφέλη από την ύπαρξη τέτοιων πόλεων. Τέλος, παρουσιάζεται μια παγκόσμια κατηγοριοποίησή αυτών των περιοχών, που μπορούν να είναι μεσαιωνικές και ιστορικές πόλεις ή τμήματα αυτών, αρχαιολογικοί και θρησκευτικοί χώροι και μνημεία, τουριστικά θέρετρα, παραδοσιακοί οικισμοί, εμπορικοί δρόμοι, αστικά κέντρα, πανεπιστημιακές και στρατιωτικές περιοχές και κάθε είδους τόπος συγκέντρωσης ανθρωπογενών δραστηριοτήτων, καθώς και τα κριτήρια που οδήγησαν σε αυτή.

Στο δεύτερο μέρος, παρουσιάζεται και αναλύεται ένα συγκεκριμένο παράδειγμα αυτό του νησιού των Σπετσών στην Ελλάδα, το οποίο είναι νησί της δεύτερης κατηγορίας περιοχών περιορισμένης προσβασιμότητας. Αρχικά γίνεται μια βιβλιογραφική ανασκόπηση και μια αναλυτική παρουσίαση των χαρακτηριστικών του νησιού και στη συνέχεια της υφιστάμενης κατάστασης, με γνώμονα πάντα την κυκλοφορία των οχημάτων και τα σχετικά προβλήματα που απορρέουν από αυτή σύμφωνα με τις απόψεις των κατοίκων του νησιού και των τοπικών δημοτικών αρχών.

Τέλος, προτείνονται λύσεις για τα θέματα που προκύπτουν, με κατεύθυνση την επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων μέσω της υιοθέτησης εξίσου συμφερούσων εναλλακτικών φιλικότερων προς το περιβάλλον λύσεων και μέσων μετακίνησης, καθώς και αξιολόγηση αυτών, με τελικό και κυρίαρχο στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη του νησιού των Σπετσών.

Λέξεις κλειδιά

Προσβασιμότητα, δίκυκλα, κανονιστικές αποφάσεις, βιώσιμη κινητικότητα, δακτύλιος.

Abstract

In this diploma thesis a semantic approach has been made to the concept of cities or areas of carfree cities around the world, the three categories in which they divided, particularly the importance it attaches to the wider area in which they are formed and the social, traffic, environmental and economic impacts caused by them, resulting in further study and analysis of a specific example.

The analysis is done in two stages.

In the first part, the characteristics of these areas are examined, the incentives and conditions for their development, the alternatives that can be adopted to transform a region to a carfree area and the individual and collective benefits of the existence of these cities. Finally we present a global classification of these areas, which may be medieval and historic towns or parts of them, archeological and religion sites or monuments, tourist resorts, traditional settlements, shopping streets, city centers, university and military areas and any kind of gathering place of human activity and the criteria that led to this.

In the second part, it is presented and analysed a specific example of this, the island of Spetses in Greece, which is an island in the second category area of limited accessibility. Initially, there is a bibliography review and a detailed presentation of the characteristics of the island and the status quo, always considering traffic and related problems arising from this according to the views of the inhabitants and the local municipalities.

Finally solutions are offered to issues arising in the direction of solving traffic problems through the adoption of equally advantageous alternative friendly towards the environment solutions and means of transport, as well as evaluating these, with the ultimate and main objective of viable development of the island of Spetses.

Key words

Accessibility, two-wheeled, regulative decisions, viable mobility, ring.

Εισαγωγικό μέρος

1. Ο σκοπός και το μεθοδολογικό πλαίσιο της εργασίας

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να τονιστεί η σημασία της ανάπτυξης πόλεων ελεγχόμενης προσβασιμότητας ή η μετατροπή τμημάτων ή και του συνόλου εάν αυτό είναι δυνατό, των ήδη αναπτυγμένων πόλεων και περιοχών σε περιοχές όπου η κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων δε θα γίνεται πλέον ελεύθερα, αλλά με κατάλληλους περιορισμούς και προϋποθέσεις ανάλογα με τις δυνατότητες που υπάρχουν.

Οι περιβαλλοντικές, κυκλοφοριακές, κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις από τον περιορισμό των μηχανοκίνητων οχημάτων είναι μεγάλες και στην πλειοψηφία τους θετικές για τους κατοίκους, ειδικά σε βάθος χρόνου, αφού μειώνεται σημαντικά η ατμοσφαιρική ρύπανση και η ηχορύπανση των περιοχών, αποφεύγεται η υπερθέρμανση του πλανήτη που προκαλείται από την εκπομπή των καυσαερίων, μειώνεται η υπερκατανάλωση της ενέργειας και των φυσικών πόρων, τονώνεται η ζωντάνια των δρόμων, η ομορφιά της πόλης και οι κοινωνικές σχέσεις των ανθρώπων και αποφεύγονται ατυχήματα που στοιχίζουν τη ζωή σε εκατομμύρια ανθρώπους κάθε χρόνο. Όλα αυτά οδηγούν σε μια σημαντική αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών και με σωστό σχεδιασμό, στην αποτελεσματική χρήση των διαθέσιμων πόρων, που έχει ως αποτέλεσμα την ευκολότερη και ταχύτερη μεταφορά ανθρώπων και αγαθών, την οικονομική ανάπτυξη και την ενίσχυση του κοινωνικού ιστού των οικισμών.

Στα πλαίσια της εργασίας, θα γίνει μία βιβλιογραφική διερεύνηση και αναφορά γενικότερα σε πόλεις και περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας διεθνώς και στα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από αυτή, ενώ στη συνέχεια θα γίνει ειδικότερη εκτενέστερη ανάλυση σε ένα τέτοιο παράδειγμα νησιού της Ελλάδας, των Σπετσών.

Στόχος μας είναι, αφού αναλύσουμε την υφιστάμενη κυκλοφοριακή κατάσταση του νησιού και αφού παρουσιάσουμε τα προβλήματα και τις προτάσεις τόσο των κατοίκων όσο και των φορέων των Σπετσών, οι οποίοι είναι και οι πλέον αρμόδιοι για την αξιολόγηση της κατάστασης αφού τη βιώνουν καθημερινά, να καταλήξουμε σε προτάσεις αντιμετώπισης των προβλημάτων που προκύπτουν, λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα που ισχύουν στο νησί αλλά και τον ιδιαίτερο παραδοσιακό του χαρακτήρα, σεβόμενοι και σκεπτόμενοι πάντοτε την περαιτέρω περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική του ανάπτυξη.

Οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για την βιβλιογραφική ανασκόπηση του πρώτου μέρους της εργασίας αναφέρονται σε ιστότοπους του διαδικτύου και σε άρθρα του Τύπου, ενώ του δεύτερου σε ιστότοπους του διαδικτύου, σε άρθρα του Τοπικού Τύπου, σε βιβλία και επίσημα έγγραφα, σε συνεντεύξεις τοπικών φορέων και κατοίκων, σε επιτόπια έρευνα και παρατήρηση, σε αναφορές και αποφάσεις των τοπικών δημοτικών και νομαρχιακών αρχών, αλλά και σε έγγραφα και αιτήσεις των κατοίκων του νησιού προς αυτούς.

Πρώτο μέρος

2. Η έννοια της προσβασιμότητας

2.1. Γενικά

Προσβασιμότητα, είναι ένα γενικός όρος του περιβάλλοντος, ο οποίος χρησιμοποιείται για να περιγράψει το βαθμό στον οποίο μία υπηρεσία, μία συσκευή, ένα προϊόν, ένα μέσο, ένα σύστημα, μία περιοχή, μια υποδομή, είναι διαθέσιμα σε όσο το δυνατόν περισσότερους ανθρώπους, χωρίς διακρίσεις φύλου, ηλικίας, αντιληπτικής ικανότητας και λοιπών χαρακτηριστικών.

Στην παρούσα εργασία, η έννοια της προσβασιμότητας θα περιοριστεί στο να περιγράψει την αυτονομία της κίνησης, δηλαδή την ελεύθερη και λειτουργική μεταφορά και μετακίνηση των ανθρώπων από και προς όλους τους προορισμούς εύκολα και γρήγορα μέσα σε μία περιοχή ή μια πόλη, με τη χρήση μέσων φιλικότερων προς το περιβάλλον απ ότι τα διαφόρων ειδών μηχανοκίνητα οχήματα.

Η εξασφάλιση μιας τέτοιας μορφής προσβασιμότητας, οδηγεί σε μία κοινωνία καλύτερη, σε ένα περιβάλλον βιώσιμο σε βάθος χρόνου, που θα ικανοποιεί τις ανάγκες όλων σε όλα τα στάδια της ζωής τους, αλλά και θα εξασφαλίζει μία γενικότερη ανάπτυξη, η οποία και αποτελεί βάση για την βελτίωση της ποιότητας ζωής και των επόμενων γενεών. Επιπλέον, προωθεί το σεβασμό προς το φυσικό περιβάλλον και αποδεικνύει ότι υπάρχουν καλύτερες εναλλακτικές λύσεις με πολύ μικρότερα κόστη σε χρόνο, αλλά και σε χρήμα.

2.2. Πόλεις και περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας

2.2.1. Ορισμός και γενικά στοιχεία

Όταν αναφερόμαστε σε μία πόλη ελεγχόμενης προσβασιμότητας, εννοούμε ένα πληθυσμιακό κέντρο, το οποίο στηρίζεται πρωτίστως στις δημόσιες συγκοινωνίες, στη χρήση ποδηλάτου και το περπάτημα και όχι στα μηχανοκίνητα οχήματα, για τη μετακίνηση των πολιτών εντός της αστικής περιοχής. Έτσι οι πόλεις αυτές, καταφέρνουν και μειώνουν κατά πολύ την εξάρτησή τους από το πετρέλαιο, την ατμοσφαιρική ρύπανση, τα επίπεδα αερίων του θερμοκηπίου, καθώς και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία εκτός των άλλων οδηγεί στην αύξηση του αισθήματος ασφάλειας των πληθυσμιακών ομάδων και στη μείωση του αριθμού των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων.

Πολλές από αυτές τις πόλεις και ιδιαίτερα αυτές που δεν σχεδιάστηκαν από την αρχή ως πόλεις περιορισμένης προσβασιμότητας αλλά μετατράπηκαν σε τέτοιες αργότερα,

έχουν μία ή περισσότερες ζώνες ή περιοχές στις οποίες απαγορεύεται η διέλευση μηχανοκίνητων οχημάτων ή επιτρέπεται μερικώς, με βάση ανάλογες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Παραδείγματα τέτοιων πόλεων και περιοχών συναντώνται παγκοσμίως. Πολλές είναι οι πόλεις στην Ευρώπη, την Ασία και την Αφρική, οι οποίες αναπτύχθηκαν πολύ πριν την εμφάνιση του αυτοκινήτου και μέχρι σήμερα χαρακτηρίζονται από το γεγονός ότι τουλάχιστον στα παλαιότερα τμήματά τους, απαγορεύεται η διέλευση κάθε είδους μηχανοκίνητων οχημάτων. Τα τελευταία χρόνια, γίνεται προσπάθεια από όλα τα κράτη για τη σχεδίαση και την απομόνωση όλο και περισσότερων περιοχών και δρόμων προς αυτή την κατεύθυνση, αφού τα περιβαλλοντικά προβλήματα αυξάνονται συνεχώς και ο πλανήτης βρίσκεται σε κατάσταση κινδύνου, σε βαθμό τέτοιο ώστε να διακυβεύεται το μέλλον των επόμενων γενεών.

Έχει δημιουργηθεί λοιπόν σε ολόκληρο τον κόσμο ένα κίνημα, με κεντρικό στόχο την ενθάρρυνση για τη δημιουργία τέτοιων πόλεων και περιοχών σύμφωνα με κατάλληλες συγκοινωνιακές μελέτες, έτσι ώστε να προωθούνται εναλλακτικές συμφέρουσες λύσεις και πρακτικές για τις μετακινήσεις ανθρώπων και αγαθών, με άλλα φιλικότερα προς το περιβάλλον μέσα. Επιδιώκεται με αυτό τον τρόπο να μετασχηματιστούν οι πόλεις, οι κωμοπόλεις και τα χωριά, σε περιβάλλοντα πλούσια στο δημόσιο χώρο και την κοινωνική και κοινοτική ζωή.

2.2.2. Εναλλακτικές λύσεις μετακίνησης και μεταφοράς

Οι δημόσιες συγκοινωνίες, τα ποδήλατα, το περπάτημα, τα ηλεκτροκίνητα οχήματα ή τα τροφοδοτούμενα με μπαταρίες, τα κάρα, τα ιππήλατα αμάξια, τα πατίνια και όποιο άλλου είδους όχημα μπορεί κανείς να φανταστεί, αποτελούν εναλλακτικές λύσεις εξυπηρέτησης για μία πόλη ελεγχόμενης προσβασιμότητας που απαγορεύει στο εσωτερικό της την ελεύθερη διακίνηση των μηχανοκίνητων οχημάτων πλην κάποιων εξαιρέσεων, όπως για παράδειγμα τα οχήματα έκτακτης ανάγκης.

Οι εναλλακτικές λύσεις όμως δεν αρκεί μόνο να υπάρχουν. Πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να υπηρετούν και το συμφέρον των πολιτών συνολικά, πέρα από το συμφέρον της χώρας ή της πόλης ή μεμονωμένων ομάδων πληθυσμού. Πρέπει να δίνουν λύσεις ελκυστικές, συμφέρουσες, εύκολες, γρήγορες και όλα αυτά συνδυασμένα με τον όρο οικονομικές.

Κανείς δεν πρόκειται να προτιμήσει μία δημόσια συγκοινωνία ή το ποδήλατο ή κάποιο άλλο όχημα, έναντι της άνεσης του αυτοκινήτου, εάν τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τη χρήση αυτού δεν είναι περισσότερα από τα μειονεκτήματα.

Για το λόγο αυτό, είναι απαραίτητη η πρόληψη μέτρων και η μελέτη και ο σχεδιασμός υποδομών, που θα εξυπηρετούν τις εναλλακτικές αυτές μορφές μετακίνησης, όπως για παράδειγμα η δημιουργία νέων δικτύων μονοπατιών και ποδηλατόδρομων, η πεζοδρόμηση μεγάλων χώρων για περπάτημα, η δημιουργία και η οργάνωση μιας γρήγορης, αξιόπιστης και οικονομικής δημόσιας συγκοινωνίας, η βελτίωση και συντήρηση των οδοστρωμάτων, η δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης κατάλληλα εξοπλισμένων κ.λπ.

Η αυτοκίνηση στην πόλη μπορεί να εκτοπιστεί μόνο αν είναι διαθέσιμη κάποια εναλλακτική λύση, η οποία να βελτιώνει την κινητικότητα και να μειώνει το συνολικό της κόστος σε χρόνο και σε χρήμα και μάλιστα όσο πιο συμφέρουσα είναι αυτή η εναλλακτική, τόσο πιο γρήγορη και ομόφωνη είναι η αποδοχή και η υιοθέτησή της από τους πολίτες.

2.2.3. Κίνητρα ανάπτυξης πόλεων

Τα κίνητρα για την ανάπτυξη τέτοιων πόλεων είναι η απαλλαγή από το αυτοκίνητο και ότι αυτό συνεπάγεται, η αναβάθμιση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής των ανθρώπων, η κοινωνική και οικονομική αειφόρος ανάπτυξη των περιοχών.

Οι καταστροφικές συνέπειες της συνεχούς και υπερβολικής χρήσης των μηχανοκίνητων οχημάτων για το φυσικό περιβάλλον του πλανήτη είναι γνωστές και η απομάκρυνση και αντικατάσταση τους κρίνεται άμεσα απαραίτητη. Η εύρεση εναλλακτικών περισσότερο συμφερουσών λύσεων, είναι κάτι στο οποίο όλες οι χώρες διεθνώς επιδίδονται με αυξανόμενη ένταση τα τελευταία χρόνια.

Εκτός όμως από την καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος, η κυκλοφορία των αυτοκινήτων και των φορτηγών σε μία περιοχή, δημιουργεί το χάος και προάγει την αποξένωση μεταξύ των ανθρώπων και τη χαλάρωση του κοινωνικού ιστού, αφού οι αυτοκινητόδρομοι κόβουν τις γειτονιές στη μέση, απομακρύνουν τους ανθρώπους και μειώνουν την επικοινωνία ανάμεσά τους. Οι άνθρωποι δε λειτουργούν σα να ανήκουν σε μια κοινότητα, αλλά αποτελούν ο καθένας μία ξεχωριστή μονάδα αποκομμένη από τους υπόλοιπους. Αυτός λοιπόν, είναι και ένας από τους λόγους για τους οποίους προωθείται ο επανασχεδιασμός των πόλεων και των περιοχών και η δημιουργία νέων μικρότερων οικισμών, κοινοτήτων και γειτονιών στο εσωτερικό αυτών.

Η ανάπτυξη της οικονομίας και του εμπορίου ευνοείται ιδιαίτερα από τις πεζοδρομήσεις των οδών και την απαγόρευση της διέλευσης οχημάτων εντός αυτών, αφού ουσιαστικά συμβάλει στην αύξηση των χώρων συνάθροισης και τον αριθμό των ατόμων που επισκέπτονται τα διάφορα είδη καταστήματα και επιχειρήσεις που πρόσκεινται στους παρακείμενους δρόμους. Βέβαια, η πεζοδρόμηση των οδών, οδηγεί πολλές φορές σε καταστάσεις μη βιωσιμότητας κάποιων επιχειρήσεων, ιδιαίτερα των μικρών οικογενειακών, οι οποίες αδυνατούν να αντιμετωπίσουν τις αυξανόμενες πλέον αξίες ενοικίων και γης και απομακρύνονται, παραχωρώντας τη θέση τους σε μεγάλες εταιρίες και αλυσίδες καταστημάτων. Κατά γενικό κανόνα όμως, οι επιχειρηματίες, ιδιαίτερα μετά την περίοδο των έργων επανασχεδίασης, αναδιαμόρφωσης και πεζοδρόμησης των οδών, παρατηρούν σημαντική αύξηση των κερδών τους και αυτό έχει ως άμεση συνέπεια την οικονομική ευημερία μιας χώρας.

Το κόστος των μεταφορών και των μετακινήσεων μειώνεται αισθητά, αφού οι υπηρεσίες των δημόσιων συγκοινωνιών σε τέτοιες περιοχές και πόλεις θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν, τουλάχιστον για τους πολίτες ή με μικρά αντίτιμα, έτσι ώστε να είναι ιδιαίτερα ελκυστικές και να μη δημιουργούν αίσθημα δυσφορίας στους χρήστες τους και ο σχεδιασμός τους να επιτρέπει την ισότιμη πρόσβαση και την έγκαιρη μετάβαση των ατόμων στους προορισμούς τους.

Πέρα από την κοινωνική και οικονομική ευημερία που δημιουργείται στις περιοχές αυτές, άμεση συνέπεια του περιορισμού της ελεύθερης διέλευσης των μηχανοκίνητων οχημάτων είναι η τόνωση της ζωντανία των δρόμων και των πλατειών, η δημιουργία νέων καλαίσθητων κτιρίων και γενικά δημόσιων πλέον νέων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου, που παρέχουν στους πολίτες όλο και περισσότερες ευκαιρίες για ψυχαγωγία, αλλά και ασφαλείς χώρους για τις ποικίλες δραστηριότητές τους.

2.2.4. Προϋποθέσεις ανάπτυξης πόλεων

Η ανάπτυξη πόλεων ελεγχόμενης προσβασιμότητας πρέπει να πληρεί ορισμένες προϋποθέσεις πάνω στις οποίες θα βασιστεί ο περαιτέρω σχεδιασμός τους και τελικά η υλοποίηση του σχεδίου πόλης, σύμφωνα με τα κίνητρα και τους στόχους που πρέπει να ικανοποιούνται.

2.2.4.1. Δημόσια συγκοινωνία

Το πρωταρχικό μέλημα σε τέτοιες περιπτώσεις είναι η οργάνωση ή η αναδιοργάνωση εφόσον πρόκειται για ήδη υπάρχουσες περιοχές, της δημόσιας συγκοινωνίας, έτσι ώστε να εξυπηρετεί όλους τους πολίτες και όλοι οι πολίτες να έχουν πρόσβαση και ίση μεταχείριση στον τομέα των μετακινήσεων και των μεταφορών.

Τα τρένα τύπου μετρό, τα συστήματα τραμ επιφανείας και τα λεωφορεία, θα πρέπει να αποτελούν τα κατά κύριο λόγο μέσα μαζικής μεταφοράς των πολιτών (βλ. εικόνα 1).



Εικόνα 1: Δημόσιες συγκοινωνίες: μετρό, τραμ, λεωφορείο

Η συγκοινωνία με τα τρένα τύπου μετρό είναι συνήθως η πιο γρήγορη και άρα και πιο συχνή. Ο χρόνος των δρομολογίων τους συνήθως περιορίζεται στα 4 με 8 λεπτά της ώρας και η συχνότητά τους καθορίζεται με βάση την προσέλευση του κόσμου στους σταθμούς και προσαρμόζεται ανάλογα με την ημέρα της εβδομάδας ή την ώρα της εκάστοτε ημέρας. Μπορούν να κατασκευαστούν εύκολα σε αναπτυσσόμενες πόλεις, αλλά και σε ήδη υπάρχουσες σε μεγαλύτερο χρονικό ορίζοντα και με μεγαλύτερα κόστη. Ενδεικτικό παράδειγμα της ταχείας μετακίνησης με τα τρένα τέτοιου τύπου, είναι πως ο συνολικός χρόνος για τη μετακίνησή τους από τη μία στάση στην άλλη

δεν ξεπερνά τα 55 δευτερόλεπτα με 1 λεπτό της ώρας και αυτό αν χρησιμοποιήσουμε ως μέση ταχύτητά τους τα 50 περίπου χλμ/ώρα.

Τα συστήματα τραμ επιφανείας, αν και έχουν μικρότερο κόστος κατασκευής και λειτουργίας, είναι περισσότερο χρονοβόρα από τα προηγούμενα. Η κατασκευή τους ενδείκνυται κυρίως για πόλεις και περιοχές όπου ο πληθυσμός τους δεν ξεπερνά τους 500.000 κατοίκους.

Τέλος, τα λεωφορεία έχουν πιο μικρό κόστος λειτουργίας από τα προηγούμενα δύο μέσα μαζικής μεταφοράς, αλλά οι χρόνοι που απαιτούνται για τις διαδρομές είναι πολύ μεγαλύτεροι από αυτούς των προηγούμενων. Ο ρόλος τους είναι κυρίως υποβοηθητικός και συνήθως τα δρομολόγιά τους σχεδιάζονται έτσι ώστε να καταλήγουν σε σταθμούς επιβίβασης των μετρό και των τραμ.

Απαιτείται λοιπόν ταχεία πρόσβαση σε όλα τα τμήματα της πόλης, η οποία στην καλύτερη περίπτωση θα πρέπει να είναι δωρεάν και να καλύπτεται από τα έσοδα των πόλεων ή με ένα ελάχιστο αντίτιμο, έτσι ώστε η λύση αυτή να είναι ιδιαίτερα προσιτή στον κάθε πολίτη. Ως παράδειγμα αναφέρεται, ότι σε μια πόλη του ενός εκατομμυρίου κατοίκων, θα πρέπει να είναι δυνατόν να μετακινηθεί κανείς προς οποιαδήποτε κατεύθυνση σε χρόνο πολύ μικρότερο από μία ώρα, ενώ οι επιβάτες δεν θα πρέπει να μετεπιβιβάζονται περισσότερο από μία φορά. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, ότι στις περιοχές κοντά στους σταθμούς επιβίβασης και αποβίβασης των δημοσίων συγκοινωνιών, αυξάνεται η πυκνότητα των ατόμων που μπορούν να ζήσουν και να λειτουργήσουν, γεγονός που υποδηλώνει τη χρησιμότητα μιας σωστά σχεδιασμένης και αξιόπιστης δημόσιας συγκοινωνίας.

Σωστός σχεδιασμός και πρόβλεψη απαιτείται και στις περιπτώσεις όπου μία διαδρομή δεν μπορεί να ολοκληρωθεί από ένα και μόνο μέσο μαζικής μεταφοράς. Στις περιπτώσεις αυτές, δύο ή περισσότερα μέσα, θα πρέπει να είναι ικανά να συνδυαστούν έτσι, ώστε ο χρόνος μετεπιβίβασης από το ένα στο άλλο να είναι ο ελάχιστος και οι μετεπιβιβάσεις να μην είναι περισσότερες από μία ή το πολύ δύο. Για το λόγο αυτό, αλλά και για λόγους περιορισμένης κινητικότητας κάποιων ομάδων πληθυσμού, προβλέπονται μικρές αποστάσεις μεταξύ των στάσεων των μεταφορικών μέσων, που σε ιδανική περίπτωση δε θα πρέπει να ξεπερνούν τα 5 λεπτά με τα πόδια.

Σε τέτοιες περιπτώσεις χρήσιμη είναι και η οργάνωση και ανάπτυξη ενός συστήματος, το οποίο να περιλαμβάνει συγκεντρωτικά τις ώρες των αστικών δρομολογίων και τις διαδρομές που αυτά καλύπτουν. Πίνακες με τις ανάλογες πληροφορίες θα πρέπει να είναι διαθέσιμοι στις στάσεις τραμ, μετρό και λεωφορείων. Αυτό θα επιτρέπει στα άτομα που κινούνται με τα αντίστοιχα μέσα, να υπολογίζουν το χρόνο που χρειάζονται για να φτάσουν στον προορισμό τους, αλλά και το χρόνο που έχουν στη διάθεσή τους προτού φτάσει στη στάση το επόμενο μέσο. Παράδειγμα ενός τέτοιου συστήματος, αποτελεί ένα παρόμοιο σύστημα στο διαδίκτυο, το οποίο αναπτύχθηκε και χρησιμοποιείται ευρέως στην Ολλανδία και το οποίο μπορεί εύκολα και γρήγορα να σχεδιάζει, να προγραμματίζει διαδρομές και να υπολογίζει χρόνους, μόνο με την εισαγωγή στοιχείων όπως η ονομασία προορισμού ή τα ονόματα οδών.

Ιδιαίτερη πρόβλεψη και φροντίδα απαιτείται και στον τομέα των ευπαθών ομάδων πληθυσμού, των ηλικιωμένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Κάθε μέσο δημόσιας συγκοινωνίας θα πρέπει να διαθέτει τον κατάλληλο εξοπλισμό και την

υποδομή για τη φιλοξενία τους, όπως για παράδειγμα ράμπες ανάλογου ύψους με τις πλατφόρμες και κατάλληλες θέσεις και χώρους ώστε τα άτομα με κινησιολογικά προβλήματα να εξυπηρετούνται εξίσου καλά και να μπορούν να επιβιβαστούν και να αποβιβαστούν με την ίδια ευκολία όπως κάθε άλλος χρήστης.

Όσον αφορά στην ποιότητα των δημόσιων συγκοινωνιών, απαραίτητη κρίνεται η αναβάθμισή τους, αφού για τους περισσότερους πολίτες σήμερα οι δημόσιες συγκοινωνίες θεωρούνται υπηρεσίες δεύτερης κατηγορίας. Αυτό τους ωθεί στην όλο και αυξανόμενη χρήση μηχανοκίνητων μέσων μετακίνησης. Για το λόγο αυτό επιβάλλεται η μετατροπή των συγκοινωνιών σε υπηρεσίες πρώτης κατηγορίας, χαρακτηριστικά των οποίων θα πρέπει να είναι η σωστή εξυπηρέτηση, η ασφάλεια ιδιαίτερα τις βραδινές ώρες, η καθαριότητα, η λειτουργικότητα, η συνέπεια και η αξιοπιστία.

2.2.4.2. Ποδηλατόδρομοι και πεζόδρομοι

Εξίσου σημαντικό με το σχεδιασμό της δημόσιας συγκοινωνίας, είναι και ο σχεδιασμός δικτύου πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων (βλ. εικόνα 2) αλλά και μονοπατιών για την κυκλοφορία των πεζών, τα οποία να εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο τις κοντινές τοπικές διαδρομές και να στοχεύουν στην ενοποίηση του δημόσιου κοινόχρηστου χώρου.



Εικόνα 2: Πεζόδρομος στη Βαρκελώνη και ποδηλατόδρομος στη Σαντορίνη

Η προσπάθεια για στροφή προς φιλικότερες μορφές μετακίνησης για το περιβάλλον, βρίσκει απόλυτη εφαρμογή στους πεζούς και τους ποδηλάτες και η ασφάλεια αυτών θα πρέπει πρωτίστως να εξασφαλίζεται, αφού ουσιαστικά αυτό είναι και το νόημα της δημιουργίας των νέων αυτών πόλεων.

Δίκτυα ποδηλατοδρόμων κατάλληλα εξοπλισμένα με φωτισμό, σήμανση και σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων, σωστές διασταυρώσεις και επίπεδα οδοστρώματα χωρίς εμπόδια, αλλά και χώροι στάθμευσης ειδικό για ποδήλατα (βλ. εικόνα 3), θα πρέπει να υπάρχουν σε κάθε γειτονιά, αλλά και κοντά στους σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς. Ποδήλατα δημόσιας χρήσης θα πρέπει να είναι διαθέσιμα σε όλους τους χώρους στάθμευσης, έτσι ώστε να έχει τη δυνατότητα κάποιος που θέλει να μετακινηθεί προς μία κατεύθυνση και στη συνέχεια να επιβιβαστεί σε ένα δημόσιο μέσο συγκοινωνίας ή σε ένα αυτοκίνητο και να μεταβεί εκτός πόλεως, να δύναται να τα χρησιμοποιήσει.



Εικόνα 3: Χώροι στάθμευσης ποδηλάτων στο Λος Άντζελες και την Κοπεγχάγη

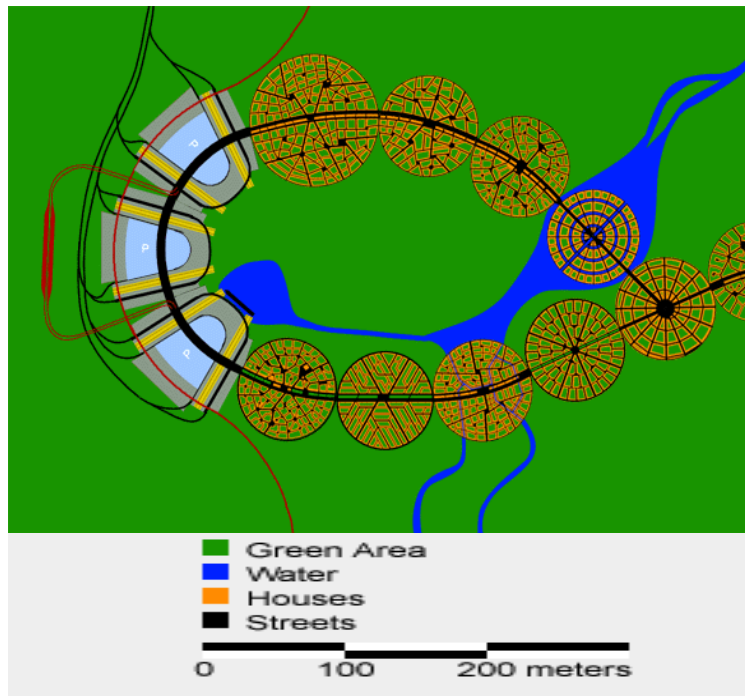
Τέλος, ασφαλείς πεζόδρομοι, κατάλληλα εξοπλισμένοι, με λεία οδοστρώματα χωρίς εμπόδια, λακκούβες ή σχάρες υπονόμων και πλήρως απαλλαγμένοι από τη διέλευση οχημάτων παρά ίσως μόνο κάποιων ηλεκτροκίνητων και ποδηλάτων, είναι απαραίτητοι για την κυκλοφορία όχι μόνο των πεζών, αλλά και των ευπαθών ομάδων πληθυσμού, των παιδιών, των ηλικιωμένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

2.2.4.3. Λωρίδες έκτακτης ανάγκης

Λωρίδες για τη μετακίνηση των οχημάτων έκτακτης ανάγκης, όπως τα πυροσβεστικά οχήματα, τα ασθενοφόρα και τα οχήματα της αστυνομίας, θα πρέπει να προβλέπονται σε κάθε πόλη, ακόμα και στις πόλεις περιορισμένης προσβασιμότητας, αφού θα πρέπει να μπορούν να φτάνουν σε κάθε σημείο στους μικρότερους δυνατούς χρόνους. Οι λωρίδες αυτές θα πρέπει να χρησιμοποιούνται από τα παραπάνω οχήματα μόνο σε περίπτωση ανάγκης και όχι κατά τις συνηθισμένες περιπολίες τους, οι οποίες θα πρέπει να γίνονται με άλλου είδους οχήματα, όπως για παράδειγμα με ποδήλατα, ηλεκτροκίνητα οχήματα ή και με τα πόδια.

2.2.4.4. Περιφερειακοί χώροι στάθμευσης

Για να επιτευχθούν οι παραπάνω ρυθμίσεις, η ομαλότητα της κυκλοφορίας περιφερειακά και ο έλεγχος και περιορισμός της στα κέντρα των περιοχών και πόλεων, θα πρέπει να βρεθούν λύσεις ικανές να κρατήσουν τα μηχανοκίνητα οχήματα εκτός αυτών. Για το λόγο αυτό, ειδικοί χώροι στάθμευσης κατάλληλα διαμορφωμένοι, κρίνονται απαραίτητοι σε περιοχές απομακρυσμένες από τις ελεγχόμενες ζώνες, με σκοπό να φιλοξενήσουν τα οχήματα όλων αυτών που θέλουν να μεταβούν στο εσωτερικό τους (βλ. εικόνα 4).



Εικόνα 4: Σχέδιο διαμόρφωσης περιφερειακών χώρων στάθμευσης σε τυπικές περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας

Σε κοντινές αποστάσεις προσβάσιμες με τα πόδια από τους χώρους αυτούς, θα πρέπει να υπάρχουν σταθμοί επιβίβασης στα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας, τα οποία θα μετακινούνται προς τις περιοχές ελεγχόμενης κυκλοφορίας των πόλεων, καλύπτοντας διαδρομές προς διάφορους προορισμούς, έτσι ώστε οι πολίτες να εξυπηρετούνται πλήρως, να διευκολύνονται, το κόστος μετακίνησής τους να μειώνεται και ο καινούριος τρόπος μετακίνησής τους γίνεται ολοένα και πιο θελκτικός και ευχάριστος.

2.2.4.5. Εναέριες συγκοινωνίες

Οι εναέριες συγκοινωνίες, τα αεροδρόμια και τα ελικοδρόμια, θα πρέπει να απομακρύνονται από τους χώρους εντός των πόλεων, να μεταφέρονται προς τις εξόδους τους και να συνδέονται με αυτές μόνο με γραμμές αστικών δημοσίων συγκοινωνιών, οι οποίες ξεκινώντας από εκεί να κατευθύνονται προς τους κεντρικούς σταθμούς τους, σημεία από τα οποία να μπορεί να γίνει μετεπιβίβαση σε οποιοδήποτε μέσο και με οποιοδήποτε τελικό προορισμό.

2.2.4.6. Δρόμοι και κτίρια

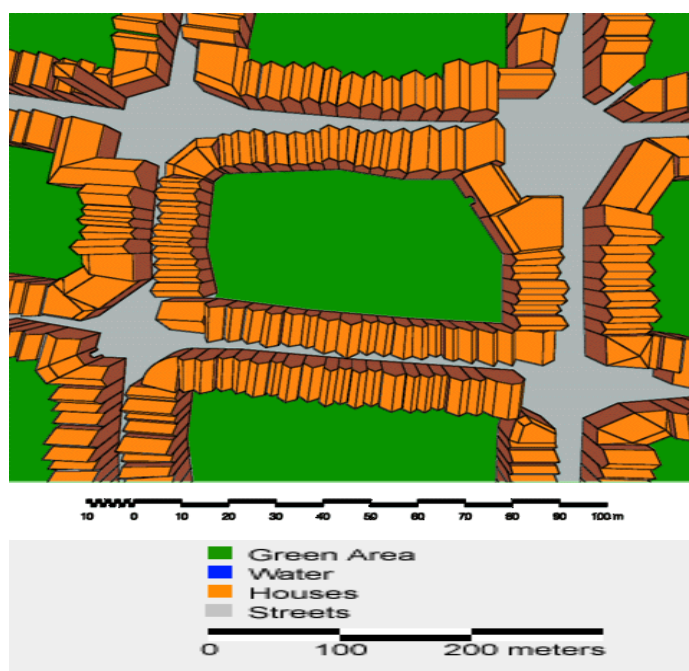
Οι οδοί σε τυπικές τέτοιες περιοχές θα πρέπει να σχεδιάζονται ή να μετατρέπονται και να γίνονται στενότερες, πλάτους 2 έως 6 μ., ώστε να εξυπηρετούνται και τα οχήματα έκτακτης ανάγκης και οι λωρίδες τους να μειώνονται. Θα πρέπει επίσης να επιτρέπουν την ελεύθερη κυκλοφορία της προβλεπόμενης κατά περίπτωση δημόσιας

συγκοινωνίας, ενώ στις άκρες των δρόμων να δημιουργείται πρόσθετος χώρος για δεντροφύτευση και προσθήκη καλλωπιστικών στοιχείων, όπως σιντριβάνια, κολώνες φωτισμού και διάφορα έπιπλα. Τα μικρά αυτά πάρκα που θα δημιουργούνται πλέον σε κάθε γειτονιά, θα μπορούν να αποτελούν χώρους αναζωογόνησης και ξεκούρασης για τους πολίτες, αλλά ακόμα και για τους εργαζόμενους στα διαλλείματα της εργασίας τους.

Απαραίτητα κρίνονται και τεχνικά έργα για τη βελτίωση της ποιότητας των οδοστρωμάτων, ώστε να καταργηθούν ανισόπεδα τμήματα, σκαλοπάτια, σχάρες υπονόμων, λακκούβες και ότι άλλο θα μπορούσε να θεωρηθεί εμπόδιο για την ομαλή κυκλοφορία των ομάδων του πληθυσμού. Συνήθως μετά από την ολοκλήρωση τέτοιων πρωτοβουλιών αναδιαμόρφωσης, εμφανίζονται στις διασταυρώσεις των δρόμων ακόμη και νέα καταστήματα και μικρές επιχειρήσεις.

Τα κτίρια τα οποία πλέον θα καταλαμβάνουν όλο και περισσότερο χώρο, θα πρέπει να περιορίζονται σε κτήρια έως τεσσάρων ορόφων και η αρχιτεκτονική τους θα πρέπει να βρίσκεται σε αρμονία με τον περιβάλλοντα χώρο. Στην πράξη, πολλές αστικές περιοχές έχουν κτήρια ψηλότερα με έως και έξι ορόφους, όμως τέτοιες περιοχές με ψηλά κτήρια δεν αποτελούν συνήθως ευχάριστα μέρη για να ζει κανείς.

Τα οικοδομικά τετράγωνα, πιο μεγάλα από αυτά των υπολοίπων πόλεων, θα περιβάλλονται από οδούς και θα περιέχουν εσωτερικούς προαύλιους χώρους, οι οποίοι και θα καλύπτονται με μονοπάτια επικοινωνίας ανάμεσα στα κτήρια και με χώρους πρασίνου (βλ. εικόνα 5).



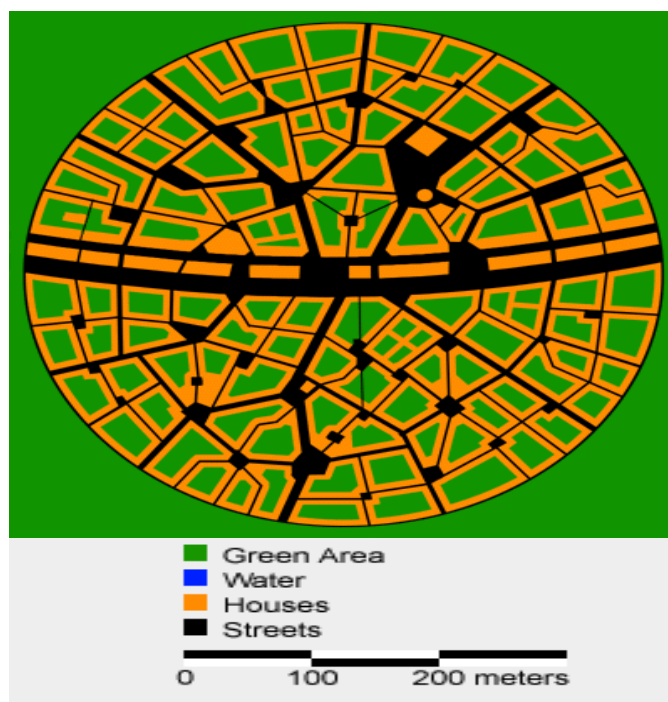
Εικόνα 5: Σχέδιο οικοδομικού τετράγωνου τυπικής περιοχής ελεγχόμενης προσβασιμότητας

Σύμφωνα με τον σχεδιασμό μιας τυπικής περιοχής ελεγχόμενης προσβασιμότητας, πολλά τέτοια οικοδομικά τετράγωνα μαζί, με πληθυσμό γύρω στους 5.000 με 10.000 κατοίκους και όχι μεγαλύτερο των 12.000 κατοίκων, επιβάλλεται να συνενώνονται

και να δημιουργούν πλέον μία γειτονιά ή μία συνοικία, διαμέτρου όχι μεγαλύτερης των 750 μ., αφού στο εσωτερικό της οι αποστάσεις πρέπει να παραμένουν μικρές, υποθέτοντας ένα μέσο ρυθμό βαδίσματος όπου καλύπτονται 75 μέτρα ανά λεπτό. Κάθε γειτονιά θα χωρίζεται σε δύο μέρη κατά μήκος μιας κεντρικής λεωφόρου, έτσι ώστε ακόμα και οι περιοχές που θα βρίσκονται στην κάθε πλευρά της να μπορούν κι αυτές να αντιμετωπιστούν σαν ξεχωριστές γειτονιές των 6.000 κατοίκων, στους οποίους πλέον θα αναπτύσσεται πιο εύκολα το συναίσθημα ότι ζουν σε κοινότητες.

2.2.4.7. Χώροι πρασίνου

Οι χώροι πρασίνου προβλέπεται να διαμορφώνονται πλέον κατάλληλα, με σωστή πεζοδρόμηση και κατάλληλη επίπλωση, να εξαπλώνονται και να είναι πρακτικά διαθέσιμοι σε απόσταση πέντε λεπτών με τα πόδια από κάθε εξώπορτα. Για το λόγο αυτό, είναι προτιμότερη η δημιουργία πολλών μικρότερων πάρκων απ ότι η δημιουργία λίγων και μεγαλύτερων. Οι χώροι πρασίνου και οι οδοί σε μία περιοχή χωρίς αυτοκίνητα, θα πρέπει να καταλαμβάνουν το 60% με 80% του εδάφους, ενώ τα κτήρια το 40% με 20% αντίστοιχα (βλ. εικόνα 6).



Εικόνα 6: Σχέδιο τυπικής περιοχής ελεγχόμενης προσβασιμότητας διαμέτρου 750μ.

Μεγάλα και πλήρως οργανωμένα πάρκα και πλατείες, κρίνεται απαραίτητο να δημιουργούνται κυρίως κοντά σε κεντρικούς σταθμούς δημόσιων συγκοινωνιών και άλλα κεντρικά σημεία. Ιδιαίτερη σημασία για τη λειτουργία τους και τις πιθανές βελτιώσεις των πλατειών και των χώρων πρασίνου, δίνεται στον ήλιο και τον αέρα, στην εγκατάσταση σιντριβανιών, μικρών λιμνών ή ακόμα και στην ενθάρρυνση δραστηριοτήτων και καλλιτεχνικών εκδηλώσεων στους χώρους αυτούς, στην δεντροφύτευση ή τη δημιουργία καταστημάτων και σε κάθε είδους άλλη προσθήκη που μπορεί να προσελκύσει τους κατοίκους των γύρω περιοχών (βλ. εικόνα 7). Η

ασφάλεια, η καθαριότητα, αλλά και η μείωση της εγκληματικότητας σε τέτοιους χώρους δημόσιας συγκέντρωσης πολιτών, καθιστά τους χώρους αυτούς ολοένα και πιο ελκυστικούς.



Εικόνα 7: Φεράρα, Ιταλία - Λισαβόνα, Πορτογαλία - Σάλτσμπουργκ, Αυστρία

Οι χώροι πρασίνου δεν περιορίζονται μόνο σε πάρκα και πλατείες, αλλά συμπεριλαμβάνουν και δασώδεις περιοχές, τυχόν υγροτόπους και αγροκτήματα που απλώνονται γύρω από τις πόλεις, χώρους στους οποίους οι κάτοικοι θα πρέπει να έχουν επίσης εύκολη πρόσβαση από μονοπάτια και ποδηλατοδρόμους, ώστε να μπορούν να έρχονται σε επαφή με τη φύση και να ηρεμούν από τους έντονους ρυθμούς της καθημερινότητας.

2.2.4.8. Συγκέντρωση δραστηριοτήτων σε κεντρικά σημεία

Οι περισσότερες κοινές δραστηριότητες, όπως τα σχολεία, τα καταστήματα, οι χώροι διασκέδασης, οι δημόσιες υπηρεσίες και οι χώροι εργασίας, θα πρέπει να συγκεντρώνονται πλέον στο κέντρο της πόλης ή αν αυτό δεν είναι εφικτό, σε κάθε γειτονιά. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με τις ταχείες και αξιόπιστες συγκοινωνίες, ενθαρρύνει τους πολίτες στη χρήση τους για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους σε διάφορα σημεία στο εσωτερικό των πόλεων.

2.2.4.9. Εμπορευματικές μεταφορές

Η οικονομία των πόλεων εξαρτάται από τις γρήγορες και οικονομικές εμπορευματικές μεταφορές. Μια πόλη που σκοπεύει να κρατήσει τα φορτηγά και τα αυτοκίνητα έξω από τους δρόμους της, θα πρέπει να προβλέψει λειτουργικούς τρόπους για τις εμπορευματικές μεταφορές.

Οδοί γύρω από τις περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας θα πρέπει να παραμένουν ανοικτές τουλάχιστον σε κάποιο επίπεδο κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων, σε συνδυασμό με τον καθορισμό ωραρίων για αυτά. Αυτό θα επιτρέπει τις παραδόσεις φορτίων, που θα μπορούν να γίνονται μέσω αυτών των οδών από φορτηγά ή οποιουδήποτε άλλου είδους οχήματα. Από κει και πέρα, χειράμαξες, ηλεκτροκίνητα οχήματα και οχήματα τροφοδοτούμενα με μπαταρίες, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να παραδίδουν τα αγαθά αυτά στα αντίστοιχα καταστήματα.

Αν όμως πρόκειται για μία αναπτυσσόμενη περιοχή ή πόλη ελεγχόμενης προσβασιμότητας και όχι για μία περιοχή ήδη αναπτυγμένη που μετατρέπεται σε τέτοια, οι μεταφορές των αγαθών και των προϊόντων μπορούν να γίνονται από ειδικά προοριζόμενα για το σκοπό αυτό τρένα ή τραμ. Το πιο αντιπροσωπευτικό παράδειγμα για τις εμπορευματικές μεταφορές σε ήδη αναπτυγμένες πόλεις, είναι αυτό της Βενετίας, στην οποία οι μεταφορές των προϊόντων γίνονται σχεδόν εξ ολοκλήρου μέσω του δικτύου των καναλιών (βλ. εικόνα 8), γεγονός βέβαια που τις καθιστά ιδιαίτερα αργές αλλά και δύσκολες, αφού η χωρητικότητα των χρησιμοποιούμενων βαρκών είναι μικρή.



Εικόνα 8: Μεταφορά φορτίου με βάρκες στα κανάλια της Βενετίας

Τέλος, η δραστηριοποίηση τέτοιων περιοχών και πόλεων πάνω στην ενθάρρυνση των πολιτών για την κατανάλωση τοπικών και εγχώριων προϊόντων, έτσι ώστε να μειώνεται η εξάρτηση τους από προϊόντα προερχόμενα από μακρινές χώρες για τη μεταφορά των οποίων είναι απαραίτητα φορτηγά και άλλα βαρέα μηχανοκίνητα οχήματα, υποστηρίζοντας έτσι συγχρόνως και την τοπική οικονομία έναντι της διεθνούς, διευκολύνει ακόμα περισσότερο τις μεταφορές αγαθών και προϊόντων από τους τόπους παραγωγής τους, στους τόπους κατανάλωσης.

2.2.5. Κριτήρια και κατηγοριοποίηση

Μια πόλη ή μια περιοχή για να συμπεριληφθεί στο μακρύ κατάλογο των πόλεων ελεγχόμενης προσβασιμότητας ο οποίος αναπτύχθηκε αρχικά το 1996 από τον συγγραφέα J. H. Crawford, απόφοιτο του Πανεπιστημίου της Βοστώνης της Μασαχουσέτης (Boston University of Social Work, Master of Social Work) και του Πανεπιστημίου Τζον Χόπκινς της Βαλτιμόρης στο Μέρυλαντ των Η.Π.Α. (John Hopkins University, Bachelor of Liberal Arts) με ειδίκευση στην Κοινωνιολογία και τις Ελεύθερες Τέχνες και επεκτάθηκε αργότερα από άλλους, θα πρέπει τουλάχιστον να ικανοποιεί ένα από τα παρακάτω δύο κριτήρια:

1. να είναι ασυνήθιστη για την χώρα της ή την ευρύτερη περιοχή ή
2. να αποτελεί ένα αρκετά μεγάλο μέρος μίας πόλης, κωμόπολης ή νησιού.

Οι περιοχές αυτές με βάση τα δύο αυτά κριτήρια χωρίζονται περαιτέρω σε τρεις κατηγορίες, ανάλογα με το μέγεθος του τμήματος των περιοχών αλλά και το βαθμό στον οποίο απαγορεύεται η διέλευση μηχανοκίνητων οχημάτων:

1. σε περιοχές που εξ ολοκλήρου ή στο μεγαλύτερο μέρος τους αποτελούν τυπικές περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας,
2. σε μεγάλες περιοχές οι οποίες είναι απαλλαγμένες από την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων σε μεγάλο βαθμό, ενώ οι πεζοί σε κάποιες περιπτώσεις θα πρέπει κι εδώ να αποφεύγουν τα οχήματα και
3. σε περιοχές άξιες να συνυπολογιστούν σε αυτές, αλλά στις οποίες η παρουσία των αυτοκινήτων είναι αρκετά συχνή.

2.2.5.1. Περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας πρώτης κατηγορίας

Στην κατηγορία αυτή, ανήκουν πόλεις, κωμοπόλεις, χωριά, νησιά και εκτεταμένες περιοχές, που εξ ολοκλήρου ή σε ένα πολύ μεγάλο ποσοστό στο εσωτερικό τους, δεν επιτρέπεται η διέλευση μηχανοκίνητων οχημάτων, με εξαίρεση περιπτώσεις οχημάτων έκτακτης ανάγκης ή οχημάτων που υποχρεούνται να υπακούν σε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και περιορισμούς.

Συνήθως, πρόκειται για πόλεις εξ ολοκλήρου αναπτυγμένες πριν την εμφάνιση των αυτοκινήτων, όπως για παράδειγμα η Βενετία της Ιταλίας, οι οποίες διατηρούν το χαρακτήρα τους μέχρι σήμερα ή για εκτεταμένα τμήματα πόλεων όπως η Μεδίνα της Φεζ στο Μαρόκο, τα οποία αναπτύχθηκαν σε παλιότερες εποχές, στα αρχαία χρόνια ή το μεσαίωνα και στη συνέχεια δημιουργήθηκαν και αναπτύχθηκαν νέα τμήματα γύρω από αυτές. Τα νησιά έχουν ένα επιπλέον πλεονέκτημα στο να αποτελούν τέτοιες περιοχές αφού περιβάλλονται από θάλασσα, γεγονός το οποίο αποτελεί από μόνο του ένα παράγοντα για την απομόνωσή τους, είναι κυρίως τουριστικά μέρη με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και συνήθως δε διαθέτουν εκτεταμένη έκταση για τη δημιουργία οδικού δικτύου. Τον κατάλογο συμπληρώνουν μεγάλες περιοχές και πόλεις, οι οποίες μετά από στοχευμένες δράσεις και παρεμβάσεις μετατράπηκαν στα μεγαλύτερα τμήματά τους σε αυτό που ονομάζουμε σήμερα πράσινες πόλεις, όπως για παράδειγμα η Βιτόρια της Ισπανίας.

Οι μετακινήσεις και οι μεταφορές σε αυτές, γίνονται κατά κύριο λόγο με τα πόδια, με ποδήλατα, ηλεκτρικά οχήματα, με αμαξάκια του γκολφ, ζώα, ιππήλατες άμαξες, χειράμαξες, κάρα και τρακτέρ.

Στην Ευρώπη συναντώνται 32 συνολικά τέτοιες περιοχές έναντι των 27 του υπολοίπου κόσμου (βλ. πίνακα 1).

ΉΠΕΙΡΟΣ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
Ευρώπη	Βέλγιο	Louvain-la-Neuve	Σχεδόν ολόκληρη η πόλη		Πανεπιστημιακή πόλη, πεζόδρομοι και υπόγειοι δρόμοι και χώροι στάθμευσης.
	Κροατία	Zlarin	Ολόκληρο το νησί - 8,19 km ²	276	Επιτρέπονται μόνο οχήματα κατασκευών και τρακτέρ. Χρήση 20 ηλεκτρικών οχημάτων τύπου γκολφ.
		Brnić	Ολόκληρο το νησί - 2,37	453	Επιτρέπονται μόνο

			km2		οχήματα κατασκευών και τρακτέρ. Χρήση 2 ηλεκτρικών οχημάτων τύπου γκολφ.
		Kolocep	Ολόκληρο το νησί - 2,3 km ²	120-200	Χρήση μοτοποδηλάτων και 2 ηλεκτρικών οχημάτων τύπου γκολφ
Φιλανδία	Suomenlinna	Ολόκληρο το νησί - 0,8 km ²		850	Οχυρό στο Ελσίνκι. Απαγορεύονται τα μηχανοκίνητα, επιτρέπονται τα οχήματα κατασκευών.
Γαλλία	Mont St. Michel	Ολόκληρο το νησί - 4 km ²		60	Οχυρό/αβαείο. Απαγορεύονται τα μηχανοκίνητα οχήματα.
	Île de Porquerolles, Toulon	Ολόκληρο το νησί		5.000 (καλοκαίρι)	Θέρετρο. Δεν επιτρέπεται η χρήση αυτοκινήτου σε μη κάτοικους.
	Île de Sein (Enez-Sun)	Ολόκληρο το νησί		214	Κατάλληλο για πεζοπορία.
	Île de Bréhat, Bretagne	Ολόκληρο το νησί		444	Κατάλληλο για πεζοπορία/ποδηλασία.
	Île de Batz, Bretagne	Ολόκληρο το νησί		594	Κατάλληλο για πεζοπορία/ποδηλασία.
	Île-Molène, Bretagne	Ολόκληρο το νησί		211	Κατάλληλο για πεζοπορία.
Γερμανία	Frauenchiemsee	155 στρέμματα		300	Ιστορικό αβαείο (Chiemsee Lake)
Ελλάδα	Hydra Island	Ολόκληρο το νησί		3.000	Απαγορεύονται τα μηχανοκίνητα οχήματα.
	Lindos/Rhodes	Μεσαιωνικό χωριό, Ακρόπολη			Απαγορεύονται τα μηχανοκίνητα οχήματα. Στενοί δρόμοι.
	Mount Athos	Αυτόνομη μοναστική πολιτεία		1.400	Δεν επιτρέπεται η χρήση οχημάτων σε μη κάτοικους.
Ιταλία	Venice	Μεσαιωνική πόλη, εκτός σταθμού λεωφορείων		70.000	Μεσαιωνική τουριστική πόλη. Μετακινήσεις μέσω δικτύου καναλιών και με τα πόδια.
Ολλανδία	Giethoorn	Ολόκληρη η πόλη		2.500	Μετακινήσεις μέσω δικτύου καναλιών.
	Rotterdam	Περιοχή (Lijnbaan)			Εμπορική περιοχή. Δημιουργήθηκε το 1953. Δρόμοι για μεταφορές με φορτηγά μόνο στο πίσω μέρος των καταστημάτων.
Ρωσία	Moscow	Ολυμπιακό σύμπλεγμα (Luzhniki)		10.000	Τρεις περιοχές: 1) αποκλειστικά για πεζούς και ενώνεται με γέφυρα με το κέντρο της πόλης, 2) για πεζούς από τις 10.00-22.00, 3) περιφερειακή των σταδίων για μηχανοκίνητα οχήματα.
	Moscow	Λευκός Οίκος			Περιτοχισμένη ζώνη αποκλειστικά για πεζούς, οχήματα μόνο στους περιφερειακούς δρόμους.

	Σερβία	Knez Mihajlova	1 km		Προστατευόμενη περιοχή χτισμένη το 1870, με ιστορικά κτίρια, ξενοδοχεία και μνημεία.
	Ισπανία	Vitoria	Σχεδόν ολόκληρη η πόλη		Μεσαιωνικό ιστορικό κέντρο 19ου αιώνα.
		Laguardia			
	Ελβετία	Braunwald	Ολόκληρη η πόλη	398	Θέρετρο
		Riederalp	Ολόκληρη η πόλη	555	Θέρετρο
		Saas-Fee	Ολόκληρη η πόλη	1.607	Θέρετρο
		Stoos	Ολόκληρη η πόλη		Θέρετρο
		Wengen	Ολόκληρη η πόλη	1.400	Θέρετρο
		Mürren	Ολόκληρη η πόλη	450	Θέρετρο, υπηρεσιακά οχήματα.
		Gimmelwald	Ολόκληρο το χωριό	130	
	Ηνωμένο Βασίλειο	Island of Sark	Ολόκληρο το νησί	560	Επιτρέπονται μόνο τρακτέρ.
		Island of Herm	Ολόκληρο το νησί	60	Απαγορεύονται μηχανοκίνητα οχήματα, ποδήλατα.
Αμερική	Ηνωμένες Πολιτείες	Halibut Cove, Alaska	Ολόκληρη η πόλη	35	Ψαράδικο χωριό. Τουριστικός προορισμός. Επιπλέονσα πόλη.
		Arcosanti, Arizona	Ολόκληρη η πόλη	100	
		Monhegan Island, Maine	Ολόκληρο το νησί	75	Επιτρέπονται μόνο οχήματα κατασκευών.
		Mackinac Island, Michigan	Ολόκληρο το νησί	600	Τουριστικό θέρετρο. Επιτρέπονται ποδήλατα και άλογα.
		Russell Island, Michigan	Ολόκληρο το νησί	150 αγροκτήματα	Επιτρέπονται μόνο ποδήλατα και αμαξάκια του γκολφ.
		Branson, Missouri	Περιοχή (Branson Landing)		Καταστήματα, επιχειρήσεις, χώροι νυχαγωγίας.
		Governors Island, New York	Ολόκληρο το νησί	Μη κατοικήσιμο	Επιτρέπονται πεζοί και ποδήλατα. Κατ'εξαίρεση αμαξάκια του γκολφ και ηλεκτροκίνητα υπηρεσιακά οχήματα.
		Bald Head Island, North Carolina	Ολόκληρο το νησί	173	Επιτρέπονται μόνο αμαξάκια του γκολφ.
		Bicycle City, South Carolina	Ολόκληρη η πόλη (2009)		Επιτρέπονται μόνο πεζοί και ποδήλατα. Περιφερειακοί χώροι στάθμευσης.
		Tangier Island	Ολόκληρο το νησί	604	Τουριστική κοινότητα
	Κόστα Ρίκα	Parismina, Limón	Ολόκληρο το χωριό	600	Επιτρέπονται μόνο τρακτέρ ως απορριμματοφόρα.
		Tortuguero, Limón	Ολόκληρο το νησί	500	Επιτρέπονται μόνο πεζοί. Προσβάσιμο με πλοίο και αεροπλάνο.
	Νικαράγουα	Little Corn Island	Ολόκληρο το νησί	495	Επιτρέπονται μόνο πεζοί.
	Αργεντινή	La Cumbrecita, Córdoba	Ολόκληρο το χωριό	Μερκές εκατοντάδες	Τουριστικό χωριό. Επιτρέπονται μόνο πεζοί.
Αφρική	Κένυα	Lamu, Kenya	Ολόκληρο το νησί	Μερκές χιλιάδες	Επιτρέπονται μόνο πεζοί, ποδήλατα και

					γαϊδούρια.
	Μαρόκο	Fes el Bali, Morocco	Ολόκληρη η Μεδίνα της Φεζ	156.000 (2002)	Μνημείο της Unesco. Ιστορικά κτίρια, στενοί δρόμοι. Επιτρέπονται πεζοί, ποδήλατα, γαϊδούρια.
	Λίβανο	Tripoli, Lebanon	Παλιά πόλη	100.000	Σκαλοπάτια και στενοί δρόμοι. Δεν είναι δυνατή η διέλευση οχημάτων.
Ασία	Ταϊλάνδη	Ko Kret, Bangkok	Ολόκληρο το νησί	Μερικές χιλιάδες	Δεν επιτρέπονται μηχανοκίνητα οχήματα.
	Μαλαισία	Perhentian Islands	Δύο νησιά	Μερικές χιλιάδες	Τουριστικός προορισμός.
	Ινδονησία	Gili Islands, off Lombok	Τρία νησιά	Μερικές χιλιάδες	Τουριστικός προορισμός.
	Κίνα	Gulangyu, Xiamen, Fujian	Ολόκληρο το νησί	16.000	Επιτρέπονται μόνο πεζοί, ηλεκτροκίνητα οχήματα και έκτακτης ανάγκης.
	Ινδία	Fazilka	Κέντρο πόλης	90.000	Εμπορική περιοχή (1844). Δεν επιτρέπονται μηχανοκίνητα οχήματα.
Ωκεανία	Νησιά Ειρηνικού	Tokelau	Τέσσερα νησιά	1.466	Δεν υπάρχει αναπτυγμένο οδικό δίκτυο. Μόνο 4 μηχανοκίνητα οχήματα συνολικά.
	Αυστραλία	Rottneat Island, Western Australia	Ολόκληρο το νησί	300	Τουριστικό νησί. Επιτρέπονται μόνο πεζοί και ποδήλατα.
		French Island, Victoria	Ολόκληρο το νησί	70	Εθνικό Πάρκο. Επιτρέπονται μόνο πεζοί και ποδήλατα.
		Maria Island, Tasmania	Ολόκληρο το νησί	15	Επιτρέπονται μόνο πεζοί και ποδήλατα.

Πίνακας 1: Πόλεις και περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας πρώτης κατηγορίας

2.2.5.1.1. Παραδείγματα

Ως παραδείγματα περιοχών της πρώτης κατηγορίας προς αναλυτικότερη παρουσίαση των χαρακτηριστικών τους, επιλέγονται τυχαία τρεις πόλεις, δύο νησιά και ένα χωριό, τα οποία και συγκεντρώνουν αρκετά από τα χαρακτηριστικά αυτής της κατηγορίας:

Βενετία (Venice), Ιταλία

Η Βενετία, είναι πόλη της Ιταλίας χτισμένη το μεσαίωνα πριν από 1.500 περίπου χρόνια, με πληθυσμό 70.000 κατοίκους και αποτελεί το πιο αντιπροσωπευτικό παράδειγμα πόλεων της πρώτης κατηγορίας.

Οι μετακινήσεις των κατοίκων της και οι μεταφορές των προϊόντων στο εσωτερικό της πόλης, γίνονται μέσω ενός δικτύου καναλιών με γόνδολες και βάρκες (βλ. εικόνα 9) και η μεταφορά των προϊόντων από τα κανάλια στα καταστήματα, γίνεται με κάρα

και χειράμαξες. Στην έξοδο της πόλης, υπάρχει σταθμός λεωφορείων, ο οποίος περιορίζεται στο να εξυπηρετεί όσους θέλουν να προσεγγίσουν τη Βενετία ή όσους θέλουν να απομακρυνθούν από αυτή.



Εικόνα 9: Τα κανάλια της Βενετίας

Με τον ίδιο τρόπο μέσω των καναλιών, καλύπτονται και οι περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, ενώ γέφυρες που συνδέουν τις δύο πλευρές της πόλης υπάρχουν σε μικρές αποστάσεις κατά μήκος των καναλιών.

Εκεί συναντώνται και κάποιες από τις μεγαλύτερες πλατείες και δημόσιους ανοιχτούς για το κοινό χώρους, περιφερειακά των οποίων βρίσκονται καταστήματα κάθε είδους, μικρές επιχειρήσεις και χώροι αναψυχής. Το τοπίο συμπληρώνεται με καλλιτέχνες και ποικίλες δραστηριότητες, γεγονός που κάνει το περιβάλλον ιδιαίτερα ευχάριστο για τους κατοίκους και τους επισκέπτες, αφού η Βενετία είναι ένας κατ'εξοχήν τουριστικός προορισμός, λόγω των πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από την απαγόρευση της κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων στο εσωτερικό της, αλλά και λόγω της ιστορία της.

Τα κτήρια είναι το πολύ τετραώροφα, με κοινό αρχιτεκτονικό ύφος, εσωτερικούς κοινούς προαύλιους χώρους και χτισμένα πυκνά το ένα δίπλα στο άλλο (βλ. εικόνα 10), σχηματίζοντας γειτονιές, γεγονός που βοηθά την ανάπτυξη σχέσεων μεταξύ των κατοίκων.



Εικόνα 10: Σπίτια με προαύλιους χώρους στη Βενετία

Οι λίγοι δρόμοι της πόλης είναι στενοί, πλάτους 1 έως 5 μ., διακοσμημένοι με πλακόστρωτα, αψίδες, ανάλογη επίπλωση και φωτισμό και η πεζοδρόμηση της πόλης είναι ολοκληρωτική (βλ. εικόνα 11(α)), γεγονός που διευκολύνει τους πολίτες οι οποίοι χρειάζονται μόλις μία περίπου ώρα για να μεταφερθούν από τη μία άκρη της

πόλης στην άλλη. Η ασφάλεια τους βελτιώνεται συνεχώς, ενώ η εγκληματικότητα μειώνεται.



Εικόνα 11: Δρόμοι και γέφυρες στη Βενετία

Το μοναδικό σημαντικό μειονέκτημά στην περίπτωση της Βενετίας, είναι ότι λόγω του ότι η πόλη χτίστηκε πριν 1.500 χρόνια, δεν υπάρχει πρόνοια, κατάλληλες υποδομές και εγκαταστάσεις για τις ευπαθείς ομάδες πληθυσμού και τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Το πρόβλημα γίνεται ιδιαίτερα αισθητό για όσους κυκλοφορούν με αναπηρικά αμαξίδια, αφού η πόλη είναι γεμάτη σκαλοπάτια (βλ. εικόνα 11(β)) και το έδαφος λόγω αναγλύφου και αρχιτεκτονικής παρουσιάζει σε πολλά σημεία διαφορές ύψους.

Βιτόρια (Vitoria), Ισπανία

Πρόκειται για την πρωτεύουσα της Αλάβα και της αυτόνομης κοινότητας της Χώρας των Βάσκων στη βόρεια Ισπανία, με πληθυσμό 240.000 περίπου κατοίκους, που κέρδισε τον τίτλο της Πράσινης Ευρωπαϊκής Πρωτεύουσας για το 2012, ανάμεσα στο Μάλμε της Σουηδίας, το Ρέικιαβικ της Ισλανδίας και τη Νυρεμβέργη της Γερμανίας.

Το Βραβείο της Πράσινης Ευρωπαϊκής Πρωτεύουσας, απονέμεται σε ευρωπαϊκές πρωτεύουσες με βάση τις περιβαλλοντικές τους επιδόσεις, θεσπίστηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 22 Μαΐου του 2008 και τα πρώτα βραβεία δόθηκαν στη Στοκχόλμη για το έτος 2010 και στο Αμβούργο για το έτος 2011. Ο στόχος αυτού του βραβείου είναι να αναγνωρίσει και να ανταμείψει τις τοπικές προσπάθειες για τη βελτίωση του περιβάλλοντος, της οικονομίας και της ποιότητας ζωής των αυξανόμενων αστικών πληθυσμών, να αναδείξει κάποιες πόλεις ως πρότυπα προς μίμηση στον τομέα της βιώσιμης ανάπτυξης και να αποτελέσει έμπνευση και κίνητρο για την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών, αλλά και για τον μεταξύ τους συναγωνισμό.

Η Βιτόρια ή Βιτόρια-Γκαστέις, είναι μία πόλη που μέσα από μια σειρά προτάσεων και τεχνικών παρεμβάσεων έχει καταφέρει να μετατραπεί σε μία ιδανική πόλη για διαβίωση.

Γύρω από το κέντρο της πόλης απλώνεται ένας πράσινος δακτύλιος (βλ. εικόνα 12) με έκταση 6.220 στρ., ο οποίος δέχεται 600.000 επισκέπτες κάθε χρόνο. Κατά μήκος των δρόμων, στους χώρους πρασίνου και στους μεγάλους κήπους που έχουν δημιουργηθεί, καταγράφηκαν πάνω από 130.000 δέντρα 150 διαφορετικών ειδών. Η

σχέση ανάμεσα στις ζώνες πρασίνου και τον πληθυσμό είναι 42,12 τ.μ. ανά κάτοικο και οι 240.000 κάτοικοι της πόλης έχουν άπαντες τουλάχιστον ένα πάρκο ή δημόσιο κήπο σε απόσταση μικρότερη των 300 μ. από την κατοικία τους. Σύμφωνα με τη Μόνικα Ιμπαρόντο Πορτίγια, διευθύντρια του Παρατηρητηρίου Αειφορίας και σύμφωνα με δεδομένα του έτους 2008, ακόμη και ο αέρας της Βιτόρια χαρακτηρίζεται ως καλός ή πολύ καλός για 284 ημέρες τον χρόνο (80%), σε μεγάλο βαθμό χάρη στη σμαραγδένια κορόνα της πόλης: στα 3.700 στρ. των πάρκων της, προστίθενται τα 6.220 στρ. του Πράσινου Δακτυλίου που την περιβάλλει, συγκρατώντας έτσι την οικιστική ανάπτυξη και αποκαθιστώντας παλιά οικοσυστήματα.



Εικόνα 12: Γενική επισκόπηση του πράσινου δακτυλιδιού που περιβάλλει την πόλη Βιτόρια

Το 73% των κτιρίων της Βιτόρια, δηλαδή τα επτά στα δέκα κτίρια μεταξύ των οποίων και οι λαϊκές πολυκατοικίες με χαμηλά μισθώματα, είναι εφοδιασμένα με ηλιακούς συλλέκτες. Η οικιακή κατανάλωση του νερού συνεχίζει τα τελευταία πέντε χρόνια να μειώνεται παρά την αύξηση των κατοίκων και μέχρι σήμερα καταγράφεται μείωση σε ποσοστό 10%, από τα 130 στα 119 λίτρα κατά κεφαλήν, γεγονός που οφείλεται στη χρήση φίλτρων ανάμειξης νερού με αέρα στις βρύσες των σπιτιών, που επιτρέπουν στη ροή του νερού να φαίνεται ίδια, όμως η κατανάλωση είναι μικρότερη.

Σε όλα αυτά έρχονται να προστεθούν και οι εκστρατείες ανακύκλωσης με τα λεγόμενα Κινητά Πράσινα Σημεία. Στην ουσία πρόκειται για φορηγά που περιφέρονται όλες τις μέρες της βδομάδας σε συνοικίες της πόλης και με τα οποία οι εργαζόμενοι στην καθαριότητα των Δήμων συλλέγουν πλαστικά, σίδερα, ακόμα και λάδια και λοιπά είδη προς ανακύκλωση.

Τέλος, οι αλλαγές στο δίκτυο των δημόσιων μεταφορών με τα γρήγορα τραμ επιφανείας, έφεραν την αύξηση στη χρήση τους κατά 42% μέσα σε 18 μήνες. Τα 61 χλμ. ποδηλατοδρόμων, σύντομα προβλέπεται να γίνουν 164, ενώ η αργή αλλά σταδιακή πεζοδρόμηση του κέντρου παρά την αρχική αντίδραση των εμπόρων, είχε θετική αποδοχή εκ μέρους των πολιτών και θεαματικά αποτελέσματα.

Το παράδοξο είναι ότι η οικονομία της πόλης στηρίζεται στην αυτοκινητοβιομηχανία που δίνει δουλειά σε 5.000 κατοίκους στα τοπικά εργοστάσια της Μισελέν (Michelin) και της Μερσεντές (Mercedes Benz) και σε λοιπές κατασκευαστικές εταιρίες και βιομηχανίες.

Νησί Ύδρα (Hydra Island), Ελλάδα

Πρόκειται για κοσμοπολίτικο νησί της Ελλάδας στον Αργοσαρωνικό, με πληθυσμό λιγότερο από 3.000 κατοίκους και έκταση 52 τ.χλμ.. Το νησί είναι άγρονο και άνυδρο, αφού στην ουσία είναι μία βραχώδης οροσειρά μήκους 20 χλμ. και απέχει 35 ναυτικά μίλια από το λιμάνι του Πειραιά. Είναι ιδιαίτερα τουριστικό νησί και η πόλη της Ύδρας που είναι και η μοναδική πόλη στο νησί, έχει κηρυχθεί διατηρητέα.

Η μετακίνηση και η πρόσβαση μηχανοκίνητων οχημάτων απαγορεύεται στο νησί και ο μόνος τρόπος για να το προσεγγίσει κανείς είναι από τη θάλασσα, με ιπτάμενα δελφίνια, πλοία και σκάφη. Με τον ίδιο τρόπο γίνονται και οι εμπορευματικές μεταφορές αγαθών και προϊόντων.

Στο εσωτερικό του νησιού, η κυκλοφορία των κατοίκων και των τουριστών γίνεται αποκλειστικά με τα πόδια ή με γαϊδουράκια (βλ. εικόνα 13), αφού απαγορεύονται ακόμα και τα μηχανάκια αλλά και τα ποδήλατα.



Εικόνα 13: Γαϊδουράκια στους δρόμους της Ύδρας

Τα κτίρια και τα σπίτια στο νησί συνδυάζουν νησιώτικα και στεριανά στοιχεία, είναι πυκνοχτισμένα και διατηρούν το παραδοσιακό τους ύφος, με κεραμιδένιες σκεπές και έντονες μπλε πόρτες και παράθυρα. Οι προσόψεις τους είναι αυστηρά επίπεδες και περιβάλλονται από αυλές και μάντρες. Τα αρχοντικά παρά τη λιτή τους εμφάνιση είναι ιδιαίτερα ογκώδη και η αστική πυκνότητα στην πόλη του νησιού είναι μεγάλη (βλ. εικόνα 14).



Εικόνα 14: Η πόλη της Ύδρας

Οι δρόμοι είναι στενοί, πλακόστρωτοι, ανηφορικοί με σκαλοπάτια, εξαιτίας του αναγλύφου του νησιού. Έξω από την πόλη, απλώνεται ένα δίκτυο αποτελούμενο από δέκα μονοπάτια, το οποίο καλύπτει σχεδόν ολόκληρη την έκταση του νησιού, κατάλληλο για περιπατητικές διαδρομές.

Οι κάτοικοι του νησιού ασχολούνται παραδοσιακά με την αλιεία και τη ναυτιλία, ενώ οι καλλιέργειες δεν ευδοκούν στο νησί λόγω του ορεινού του αναγλύφου. Η οικονομία του νησιού στηρίζεται στον τουρισμό με τις μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις που εδρεύουν στο νησί να επιβιώνουν εξαιτίας των Ελλήνων και ξένων επισκεπτών.

Νησί Σαρκ (Sark Island), Ηνωμένο Βασίλειο

Το Σαρκ, είναι ένα μικρό νησί στα νοτιοδυτικά της Μάγχης, με πληθυσμό περί τους 600 κατοίκους. Η έκτασή του καλύπτει μόλις 5,5 τ.χλμ. και ανήκει στο Ηνωμένο Βασίλειο. Αποτελείται από δύο κύρια μέρη, το Γκρέιτερ Σαρκ (Greater Sark) και το Λιτλ Σαρκ (Little Sark) στα νότια, τα οποία συνδέονται μεταξύ τους με στενό ισθμό. Το υψηλότερο σημείο του είναι στα 374 πόδια από την επιφάνεια της θάλασσας.

Στο νησί απαγορεύεται πλήρως η κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων. Οι δρόμοι του νησιού είναι στενοί, κακοδιατηρημένοι και απότομοι (βλ. εικόνα 15(α)) και οι κάτοικοι για τις μετακινήσεις τους και τις μεταφορές χρησιμοποιούν αποκλειστικά ιππήλατες άμαξες (βλ. εικόνα 15(β)), τρακτέρ, ποδήλατα, κάρα και οχήματα τροφοδοτούμενα με μπαταρίες για τους ηλικιωμένους και τις ευπαθείς ομάδες πληθυσμού.



(α)



(β)

Εικόνα 15: Δρόμοι και ιππήλατες άμαξες στο νησί Σαρκ

Η πρόσβαση των κατοίκων στο νησί αλλά και οι μεταφορές αγαθών γίνονται αποκλειστικά από το θαλάσσιο χώρο με πλοία και φέρι μποτ από το Γκέρνσι (Guernsey), ανεξάρτητο νησί στις ακτές της Νορμανδίας, ενώ στη συνέχεια τα προϊόντα μεταφέρονται στις τοπικές αγορές και τα σημεία πώλησής τους με οχήματα με ελκυστήρες. Στο νησί δεν υπάρχει αεροδρόμιο και κάθε είδους πτήση στον εναέριο χώρο πάνω από αυτό απαγορεύεται.

Οι κατοικίες είναι χαμηλές ύψους δύο ή τριών ορόφων το πολύ, σε κοινό αρχιτεκτονικό ύφος, χτισμένες κυρίως με πέτρα και ψηλές τριγωνικές σκεπές με κεραμίδια.



Εικόνα 16: Καλλιεργήσιμες εκτάσεις στο νησί Σαρκ

Παρά το γεγονός ότι το νησί είναι πράσινο και υπάρχουν μεγάλες καλλιεργήσιμες εκτάσεις (βλ. εικόνα 16), η οικονομία του νησιού βασίζεται κατά κύριο λόγο στον τουρισμό και στο εμπόριο ειδών μικροτεχνίας και αυτό γιατί η γη του Σαρκ βρίσκεται στην κατοχή 40 κτηματιών, οι οποίοι αντιπροσωπεύουν τις 40 πρώτες οικογένειες που αποίκισαν στο νησί. Όλη η γη του νησιού είναι μισθωμένη και οι 40 περιουσίες στις οποίες υποδιαιρείται το νησί κληρονομούνται και περνούν από γενιά σε γενιά μέσω αυστηρής νομοθεσίας ή διά πώλησης.

Μεδίνα της Φεζ (Fes el Bali), Μαρόκο

Η Μεδίνα με πληθυσμό περίπου 156.000 κατοίκους, θεωρείται ως μία από τις μεγαλύτερες περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας στον κόσμο, η οποία έχει διατηρήσει το μεσαιωνικό της χαρακτήρα, αφού σύμφωνα με την ΟΥΝΕΣΚΟ (UNESCO) σώζονται σ αυτή 13.380 ιστορικά κτίσματα και αποτελεί τμήμα της αρχαιότερης αυτοκρατορικής πόλης του Μαρόκο της Αφρικής με πληθυσμό περίπου 1.000.000 κατοίκους.

Η Μεδίνα, ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη με μέσο όρο 550 κατοικίες ανά εκτάριο, παραμένει μέχρι σήμερα ένα εμπορικό κέντρο με 10.539 μικρές κυρίως οικογενειακές επιχειρήσεις, στις οποίες στηρίζεται η οικονομία της και οι οποίες μαζί με τις κατοικίες περιβάλλονται από τα τείχη της πόλης.

Τα κτίρια δεν ξεπερνούν το ύψος των τεσσάρων ορόφων, καταλαμβάνουν μικρή έκταση και τα μόνα κτίρια που επιτρέπεται να έχουν μεγάλο ύψος είναι τα θρησκευτικά. Μικρά είναι και τα οικοδομικά τετράγωνα σε αντίθεση με το τυπικό σχέδιο μίας περιοχής ελεγχόμενης προσβασιμότητας.

Η κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων στο εσωτερικό της περιοχής απαγορεύεται αν και θα ήταν έτσι κι αλλιώς αδύνατη λόγω των πολύ στενών δρόμων, που έχουν πλάτους από 60 εκ. μέχρι και 5 μ. σε ελάχιστες περιπτώσεις (βλ. εικόνα 17), αποτέλεσμα του οδικού δικτύου που είχε σχεδιαστεί και αναπτυχθεί κατά την αρχαιότητα και το οποίο διατηρείται μέχρι σήμερα χωρίς ιδιαίτερες παρεμβάσεις.



Εικόνα 17: Δρόμοι στη Μεδίνα της Φεζ

Περιορισμοί ακόμα και στη χρήση ποδηλάτων δημιουργούνται εξαιτίας της στενότητας των δρόμων, ενώ ουσιαστικά οι μετακινήσεις και οι μεταφορές γίνονται με χειράμαξες, ζώα, κάρα ή και με τα πόδια (βλ. εικόνα 18). Για να διασχίσει κανείς τη Μεδίνα, δε θα χρειαστεί περισσότερα από περίπου 40 λεπτά της ώρας.



Εικόνα 18: Μεταφορές και μετακινήσεις στη Μεδίνα της Φεζ

Μεγάλοι κοινόχρηστοι χώροι και χώροι πρασίνου δεν υπάρχουν, παρά μόνο μία μεγάλη πλατεία εγκατεστημένη στο κέντρο της περιοχής, η οποία συνδέεται με το μοναδικό δρόμο στον οποίο επιτρέπεται η διέλευση λεωφορείων, φορτηγών, ταξί και οχημάτων ιδιωτικής χρήσης. Στις πύλες της πόλης φτάνουν δρόμοι ανοιχτοί στην κίνηση των οχημάτων, οι οποίοι καταλήγουν σε περιφερειακούς χώρους στάθμευσης μακριά από το κέντρο της. Σε κάθε περίπτωση είναι αδύνατο να διασχίσει κανείς τη Μεδίνα, με οποιοδήποτε μηχανοκίνητο μέσο.

Όσον αφορά τις περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης και τις ευπαθείς ομάδες πληθυσμού, στη Μεδίνα δεν υπήρχε καμία τέτοια πρόνοια. Τα τελευταία χρόνια γίνεται προσπάθεια να χαραχθούν και να δημιουργηθούν δρόμοι πλάτους 1,70 μ., οι οποίοι να επιτρέπουν τη διέλευση ασθενοφόρων, τα οποία θα περιορίζονται σε μικρά στενά τετράτροχα οχήματα τύπου μικρού φορτηγού και πλάτους 1,40 μ..

Κουμπρεσίτα (La Cumbrecita), Αργεντινή

Η Κουμπρεσίτα, είναι χωριό που ανήκει στην Κόρδοβα της Αργεντινής, με πληθυσμό 345 κατοίκους και 140 κατοικίες συνολικά οργανωμένους σε μια

κοινότητα. Χτίστηκε από μετανάστες από την Ελβετία και την Αυστρία στη δεκαετία του 1930 σε υψόμετρο 1.450 μ. πάνω από τη θάλασσα.

Περιβάλλεται από κατάφυτες πλαγιές, καταρράκτες και δύο ποτάμια και εστιάζει στον οικολογικό τουρισμό, στον οποίο στηρίζεται και η οικονομία του.

Η χρήση κάθε είδους μηχανοκίνητων οχημάτων στο εσωτερικό του χωριού απαγορεύεται και η κυκλοφορία σε αυτό γίνεται μόνο με τα πόδια. Το χωριό είναι πεζοδρομημένο και δύο δρομάκια στρωμένα με πέτρα το διασχίζουν (βλ. εικόνα 19), ενώ δεν έχει κεντρική πλατεία. Οι λιγοστοί κάτοικοι και κυρίως οι ευπαθείς ομάδες πληθυσμού χρησιμοποιούν για τις μετακινήσεις τους ηλεκτροκίνητα οχήματα παρόμοια με τα αμαξάκια του γκολφ.

Η Κουμπρεσίτα είναι ένας κατ'εξοχήν τουριστικός προορισμός ιδιαίτερα το χειμώνα, λόγω της γεωγραφικής της θέσης. Καταλύματα και ξενοδοχεία αλπικού αρχιτεκτονικού ύφους με ξύλινα σαλέ, προορίζονται για τη φιλοξενία επισκεπτών, ενώ η μεγαλύτερη πλειοψηφία των καταστημάτων που συναντώνται εκεί είναι εστιατόρια και καφετέριες.



Εικόνα 19: Ένας εκ των δύο πεζοδρόμων στο χωριό Κουμπρεσίτα

Στην είσοδο του χωριού βρίσκεται ο μοναδικός χώρος στάθμευσης των οχημάτων τα οποία μεταφέρουν τους επισκέπτες εκεί, οι οποίοι με ειδικές άδειες και με κατάλληλο εξοπλισμό μπορούν να στρατοπεδεύσουν σε οποιοδήποτε σημείο του.

2.2.5.2. Περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας δεύτερης κατηγορίας

Σε αυτή την κατηγορία (βλ. πίνακα 2) περιλαμβάνονται πόλεις ή εκτεταμένα τμήματα αυτών, τα οποία αποτελούν περιοχές σε μεγάλο βαθμό απαλλαγμένες από την κίνηση των μηχανοκίνητων οχημάτων. Οι πεζοί, τα ποδήλατα, οι δημόσιες συγκοινωνίες και οι φιλικότερες προς το περιβάλλον μορφές μετακίνησης τυγχάνουν κι εδώ εξέχουσας προσοχής και προστασίας, αφού στις περιοχές αυτής της κατηγορίας δεν είναι λίγες οι φορές που αναγκάζονται να συνυπάρξουν και να μοιραστούν το οδόστρωμα με τα αυτοκίνητα.

Κυκλοφοριακές μελέτες και ρυθμίσεις, αποσπασματικές πεζοδρομήσεις, υιοθέτηση μέτρων και εναλλακτικών μέσων μετακίνησης και μεταφοράς, χρησιμοποιούνται για

να οδηγήσουν περιοχές σαν κι αυτές στη βιώσιμη ανάπτυξη και τη μείωση των προβλημάτων που προκαλούν τα μηχανοκίνητα οχήματα.

Κι εδώ οι Ευρωπαϊκές πόλεις που περιλαμβάνονται στον κατάλογο των χωρών που έχουν υιοθετήσει τα νέα αυτά πρότυπα μετακινήσεων και μεταφορών έχουν σαφές προβάδισμα και καταμετρούνται σε 30 έναντι των 23 του υπολοίπου κόσμου.

ΉΠΕΙΡΟΣ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΠΑΘΟΥΣΜΟΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
	Βέλγιο	Gent	350.000 m ²	80.000	Δημόσια συγκοινωνία και ταξί μόνο με ταχύτητα 5 km/h.
	Γαλλία	Île d'Yeu, Vendée	Κέντρο πόλης	5.000 (καλοκαίρι 40.000)	Κατάλληλο για πεζοπορία/ποδηλασία.
		Port Grimaud	Κέντρο πόλης		Τουριστικό θέρετρο.
	Γερμανία	Freiburg im Breisgau	Κέντρο πόλης (610 x 720 m)	200.000 (10.000 το κέντρο)	Μεσαιωνική πανεπιστημιακή πόλη. Επιτρέπονται κάποια λίγα οχήματα. Πρόσβαση με τραμ.
		Freiburg im Breisgau	Περιοχή (Vauban)	5.000	Πρώην στρατιωτική βάση. Πρόσβαση με τραμ.
		Freiburg im Breisgau	Περιοχή (Rieselfeld)	10.000	Πρόσβαση με τραμ.
		Erlangen	Στρατιωτική περιοχή	2.000	Πρώην στρατιωτική περιοχή. Λίγοι πολυώροφοι χώροι στάθμευσης.
		Erlangen	(Bonhoefflerweg-Siedlung)	200	Περιφερειακοί χώροι στάθμευσης.
	Ελλάδα	Spetses Island	Ολόκληρο το νησί	4.000	Επιτρέπονται οχήματα σε κατοίκους για στάθμευση. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
	Ουγγαρία	Budapest	Νησί Margaret		Επιτρέπονται οχήματα για εμπορευματικές μεταφορές, ταξί και ένα λεωφορείο.
		Budapest	Δρόμοι (Váci Street, Vörösmarty Square)		Εμπορικός δρόμος στο ιστορικό κέντρο.
	Ιταλία	Siena	Ολόκληρη η πόλη	30.000	Χαμηλά επίπεδα κυκλοφορίας οχημάτων.
		Cinque Terre	Πέντε πόλεις (σχεδόν ολόκληρες)		Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
		Lipari	Ολόκληρο το χωριό	10.763	
		Chamois	Ολόκληρο το χωριό	96	
		Orta San Giulio	Μεσαιωνικό χωριό (Περιοχή Lake Orta)	1.177	Χώρος στάθμευσης στην είσοδο.
		Monte Isola	Ολόκληρο το χωριό	1.768	
Ρωσία	Yekaterinburg	Δρόμος (Weiner Street)		Εμπορική τουριστική περιοχή.	
Πορτογαλία	Óbidos	Περιτοχισμένος μεσαιωνικός λόφος	3.100	Μεσαιωνική πόλη. Μόνο οι κάτοικοι επιτρέπεται να έχουν οχήματα.	
Σερβία	Tešnja	Δίκτυο δρόμων		Ιστορική περιοχή του 19ου αιώνα	
	Tinkers Alley	Κεντρικός δρόμος		Ιστορική περιοχή	

					του 18ου αιώνα
	Ισπανία	Málaga	3.900 m ²		Μαυριτανικό και ιστορικό κέντρο. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
		Bilbao	Παλιά πόλη		Μεσαιωνική πόλη. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
	Ελβετία	Zermatt	Ολόκληρη η πόλη	5.687	Θέρετρο. Επιτρέπονται μόνο ηλεκτρικά ταξί και κάποια υπηρεσιακά οχήματα.
		Bettmeralp	Ολόκληρη η πόλη		Θέρετρο. Επιτρέπονται μόνο οχήματα κατασκευών.
		Rigi	Ολόκληρο το βουνό		Θέρετρο. Επιτρέπονται μόνο υπηρεσιακά οχήματα.
	Ηνωμένο Βασίλειο	York	Κέντρο πόλης κατά τη διάρκεια της μέρας	198.800	Επιτρέπονται οχήματα μόνο για τις εμπορευματικές μεταφορές.
		Leeds	Κέντρο πόλης	770.800	Εμπορική περιοχή. Επιτρέπονται μόνο πεζοί. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
	Κροατία	Dubrovnik	Παλιά πόλη		Απαγορεύονται σχεδόν αποκλειστικά τα μηχανοκίνητα οχήματα.
		Rovinj	Παλιά πόλη		Μεσαιωνική πόλη.
Αμερική	Μεξικό	Holbox Island	Ολόκληρο το νησί	1.486	Δεν υπάρχει οδικό δίκτυο. Μετακινήσεις με αμαξάκια του γκολφ.
	Ηνωμένες Πολιτείες	Catalina Island, California	Σχεδόν ολόκληρο το νησί	3.696	Επιτρέπονται μόνο αμαξάκια του γκολφ και λεωφορεία.
		Venice, California	Βενετσιάνικα κανάλια	30.000	Έτος δημιουργίας καναλιών 1929.
		Fire Island, New York	Σχεδόν ολόκληρο το νησί	310	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, επιτρέπονται πεζοί, ποδήλατα, άμαξες.
		Roosevelt Island, New York	Σχεδόν ολόκληρο το νησί	9.500	Μηχανοκίνητα επιτρέπονται μόνο στον κεντρικό δρόμο. Πρόσβαση με πεζοπορία, μετρό, τραμ.
		Daufuskie Island, South Carolina	Μέρος του νησιού, περιοχή (Haig Point)	429	Τουριστικό θέρετρο (δεκαετία 1980). Επιτρέπονται μόνο αμαξάκια του γκολφ.
Αφρική	Μπουρκίνα Φάσο	Ouagadougou	Κέντρο πόλης	960.100	Μέχρι το 2004 μόνο πεζοί και ποδήλατα. Πλέον και μοτοσυκλέτες και λίγα αυτοκίνητα.
Ασία	Ταϊλάνδη	Islands in the Gulf of Thailand and Andaman Sea	Νησιά	Χιλιάδες	Μόνο στα μεγαλύτερα επιτρέπονται μοτοσυκλέτες.
	Τουρκία	Büyükkada, Istanbul	Νησί (το μεγαλύτερο από τα Πριγκιπωνήσια στη Θάλασσα του	7.320	Επιτρέπονται μόνο πεζοί, άμαξες και οχήματα έκτακτης

			Μαρμαρά)		ανάγκης.
		Heybeliada, Istanbul	Νησί (το δεύτερο από τα Πριγκιπωνήσια στη Θάλασσα του Μαρμαρά)	3.000	Επιτρέπονται μόνο πεζοί, άμαξες και οχήματα έκτακτης ανάγκης.
		Burgazada, Istanbul	Νησί (το τρίτο από τα Πριγκιπωνήσια στη Θάλασσα του Μαρμαρά)	1.500	Επιτρέπονται μόνο πεζοί, άμαξες και οχήματα έκτακτης ανάγκης.
		Kinaliada, Istanbul	Νησί (το τέταρτο από τα Πριγκιπωνήσια στη Θάλασσα του Μαρμαρά)	1.500	Επιτρέπονται μόνο πεζοί, άμαξες και οχήματα έκτακτης ανάγκης.
	Χονγκ Κονγκ	Discovery Bay	Μοντέρνες κατοικίες στην ακτή (Lantau Island)	14.300	Επιτρέπονται λεωφορεία, αμαξάκια του γκολφ και οχήματα εμπορευματικών μεταφορών.
		Ma Wan	Ολόκληρο το νησί	15.700	Επιτρέπονται λεωφορεία, αμαξάκια του γκολφ και οχήματα εμπορευματικών μεταφορών.
		Cheung Chau	Ολόκληρο το νησί	30.000	Επιτρέπονται οι πεζοί και κάποια μικρά μηχανοκίνητα οχήματα.
		Lamma Island	Τρίτο μεγαλύτερο νησί στο Χονγκ Κονγκ	6.000	Καλοδιατηρημένο δίκτυο πεζοδρόμων. Επιτρέπονται μόνο μικρά οχήματα ανάγκης.
	Κίνα	Dayan Old Town, Lijiang City, Yunnan	Τουριστική περιοχή (Lijiang City)		Χαρακτηρίζεται ως "Βενετία της Ανατολής". Επιτρέπονται μόνο πεζοί, κάρα και χειράμαξες.
	Ισραήλ	East Jerusalem	Παλιά πόλη	35.000	Στενοί δρόμοι. Επιτρέπονται τρακτέρ για εμπορευματικές μεταφορές και πεζοί.
Ωκεανία	Αυστραλία	Lord Howe Island, New South Wales	Τουριστικό νησί	350	Επιτρέπονται μόνο πεζοί και ποδήλατα.
		Melbourne city centre	Περιοχές και εμπορικό κέντρο (Bourke Street Mall)	20.000 μόνιμοι κάτοικοι, χιλιάδες τουρίστες και εργαζόμενοι	Στο εμπορικό κέντρο επιτρέπονται μόνο πεζοί. Στους γύρω δρόμους επιτρέπονται ποδήλατα και καθόλου ιδιωτικά οχήματα.
		Civic Square, Canberra ACT	Εμπορική περιοχή		Δεν επιτρέπονται ιδιωτικά οχήματα. Πολλοί χώροι στάθμευσης ποδηλάτων.
		Queen Street Mall, Brisbane Queensland	Εμπορική περιοχή		Δεν επιτρέπονται ιδιωτικά οχήματα. Υπόγεια συγκοινωνία με λεωφορεία.
		Sydney central business district (some areas)	Κεντρική εμπορική περιοχή και περιοχή λιμανιού Ντάρλινγκ (Darling Harbour, New South Wales)		Δεν επιτρέπονται οχήματα. Μετακινήσεις με φέρι μποτ, σιδηρόδρομο και

					τραμ.
		Falls Creek, Victoria	Χιονοδρομικό κέντρο	252	Οδικό δίκτυο διαθέσιμο μόνο για οχήματα χιονιού.

Πίνακας 2: Πόλεις και περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας δεύτερης κατηγορίας

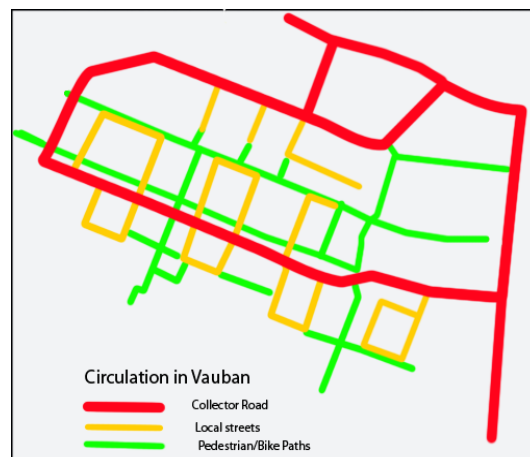
2.2.5.2.1. Παραδείγματα

Για την καλύτερη κατανόηση των χαρακτηριστικών των περιοχών αυτού του είδους, έξι περιοχές, πόλεις και νησιά επιλέγονται τυχαία και αναλύονται εκτενέστερα:

Φάουμπαν (Vauban), Γερμανία

Το προάστιο Φάουμπαν της Γερμανίας χαρακτηρίζεται ως πράσινη πόλη. Έχει πληθυσμό πάνω από 5.000 κατοίκους και βρίσκεται κοντά στα σύνορα με την Ελβετία. Είναι από τις πρώτες περιοχές στην Ευρώπη που κατήργησαν τη χρήση του αυτοκινήτου και σε αυτή βρίσκει απόλυτη εφαρμογή το πρότυπο της πόλης ελεγχόμενης προσβασιμότητας.

Η χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων στο οδικό δίκτυο της πόλης (βλ. εικόνα 20) επιτρέπεται μόνο σε κεντρικές αρτηρίες και οι κάτοικοι και οι επισκέπτες μετακινούνται χρησιμοποιώντας ποδήλατα με ειδικά καροτσάκια, δημόσια μέσα μαζική μεταφοράς ή με τα πόδια.



Εικόνα 20: Οδικό δίκτυο, Φάουμπαν

Χώροι στάθμευσης έχουν δημιουργηθεί περιφερειακά στα όρια του δήμου, ώστε οι χρήστες των αυτοκινήτων να σταθμεύσουν εκεί και στη συνέχεια να μεταβαίνουν στο κέντρο της περιοχής με τη δημόσια συγκοινωνία (βλ. εικόνα 21(α)), της οποίας οι σταθμοί επιβίβασης και αποβίβασης βρίσκονται σε κοντινές αποστάσεις από τους χώρους αυτούς. Επιπλέον μέτρο για την αποφυγή της εμφάνισης οχημάτων στο εσωτερικό της πόλης, αποτελούν και οι υψηλές τιμές των κατοικιών που διαθέτουν χώρους στάθμευσης.



Εικόνα 21: Δημόσια συγκοινωνία, δρόμοι και κτίρια στο Φάουμπαν

Οι χώροι πρασίνου καταλαμβάνουν μεγάλο ποσοστό και εκτείνονται ακόμα και πλευρικά των δρόμων (βλ. εικόνα 21(β)), σφύζουν από ζωή και αποτελούν πόλο έλξης για τους κατοίκους, αφού με την απαγόρευση της διέλευσης των αυτοκινήτων έχουν μετατραπεί σε ασφαλείς προορισμούς για τις ψυχαγωγικές δραστηριότητες των ομάδων πληθυσμού.

Η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων στο κέντρο, δημόσιων υπηρεσιών, εταιριών, καταστημάτων και σχολείων, διευκολύνει περισσότερο τους πολίτες αφού μειώνει τις αποστάσεις και εξυπηρετεί τις ανάγκες τους με μικρά αντίστοιχα κόστη σε χρόνο και χρήμα.

Τα καταστήματα και τα συγκροτήματα των κατοικιών περιορίζονται το πολύ σε τέσσερις ή πέντε ορόφους (βλ. εικόνα 21(γ)) και είναι κατασκευασμένα από ξύλο και μέταλλο, ώστε να αυξάνεται η ενεργειακή τους απόδοση και να μειώνονται οι ανάγκες σε ενέργεια και καύσιμα για τη θέρμανση τους.

Πρωτοποριακή κίνηση στην κατεύθυνση της μείωσης των ιδιωτικών οχημάτων, αποτελεί και η κατοχή τους από περισσότερους πολίτες μαζί, καθώς η χρήση κοινόχρηστων αυτοκινήτων για τις διαδρομές εκτός δήμου και πόλης αποτελεί μια ιδιαίτερα διαδεδομένη και βολική λύση, με αποτέλεσμα σήμερα να αντιστοιχούν 70 περίπου αυτοκίνητα σε 1000 κάτοικους.

Φράμπουργκ (Freiburg), Γερμανία

Το Φράμπουργκ είναι πόλη της Γερμανίας στο κρατίδιο της Βάδης Βυρτεμβέργης στο Μέλανα Δρυμό με πληθυσμό περίπου 215.000 κατοίκους.

Από το 1976, είχε προωθηθεί η χρήση του ποδηλάτου ως μέσου καθημερινών μετακινήσεων και είχε υιοθετηθεί η αντίστοιχη πολιτική κινητικότητας. Όλο το κέντρο της πόλης σταδιακά πεζοδρομήθηκε, αναπτύχθηκαν γραμμές του τραμ (βλ. εικόνα 22(α)) και ένα δίκτυο 135 χλμ. ποδηλατικών διαδρόμων, που έκαναν τη χρήση του ποδηλάτου γρήγορα να διπλασιαστεί μόλις μεταξύ του 1976 και 1992. Σήμερα το Φράμπουργκ, έχει μετατραπεί σε μία κατ'εξοχήν πράσινη πόλη, όπου οι πεζοί και τα ποδήλατα έχουν προτεραιότητα έναντι των μηχανοκίνητων οχημάτων και το 20% πλέον των μετακινήσεων στο εσωτερικό της πόλης γίνεται με αυτά.



Εικόνα 22: Γραμμές τραμ στο κέντρο της πόλης και κτίρια στο Φράιμπουργκ

Η μόνη ομάδα πληθυσμού που αντέδρασε στη πεζοδρόμηση του κέντρου της πόλης ήταν οι καταστηματάρχες, αφού συνήθως σε τέτοιες περιπτώσεις η μετεγκατάσταση κάποιων μικρών επιχειρήσεων και καταστημάτων επιβάλλεται λόγω της αύξησης των αξιών γης κατά μήκος των νέων πεζόδρομων και άρα των ενοικίων. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια των εργασιών πεζοδρόμησης η πρόσβαση στα παρόδια καταστήματά θα γινόταν με δυσκολία και άρα το κέρδος τους θα μειωνόταν. Με το πέρασμα του χρόνου όμως και την ολοκλήρωση των εργασιών, οι αρχικές αντιδράσεις μετατράπηκαν σε επευφημίες, αφού οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων παρατήρησαν μεγάλη αύξηση των κερδών τους, άμεσο επακόλουθο της συγκέντρωσης ατόμων στους νέους κοινόχρηστους χώρους που δημιουργήθηκαν.

Τα κτίρια της πόλης (βλ. εικόνα 22(β)), ύψους τεσσάρων ορόφων το πολύ, είναι πλέον σε μεγάλο ποσοστό οικολογικά, αυτόνομα σε θέματα ενέργειας, καλά μονωμένα και με ηλιακούς συλλέκτες στις οροφές τους, ώστε να μειώνουν στο ελάχιστο τις ανάγκες τους σε πετρέλαιο για θέρμανσή.

Το αυτοκίνητο για τους περισσότερους κατοίκους του Φράιμπουργκ είναι περιττό. Χρησιμοποιείται μόνο για μεγάλες διαδρομές εκτός πόλης και συνήθως από πολλά άτομα μαζί. Τα σπίτια με ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων είναι λίγα και αντί αυτών μικροί κήποι δημιουργούνται στις αυλές και στις ταράτσες τους.

Νησί Σπέτσες (Spetses Island), Ελλάδα

Το νησί Σπέτσες, είναι ιστορικό νησί της Ελλάδας, με πληθυσμό 4.000 περίπου κατοίκους, κοντά στην Αργολική χερσόνησο. Τις Σπέτσες απαρτίζουν τρεις ακόμη νησίδες: η Σπετσοπούλα, ο Άγιος Ιωάννης και το Μικρό Μπούρμπουλο.

Η χρήση και η κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων στον οικισμό των Σπετσών επιτρέπεται μόνο υπό προϋποθέσεις και σύμφωνα με ένα μακρύ κατάλογο περιορισμών και ρυθμίσεων. Οι δημότες του νησιού, οι ιδιοκτήτες ή οι μόνιμοι ενοικιαστές σπιτιών και οι δημόσιοι υπάλληλοι που υπηρετούν στο νησί και είναι κάτοχοι ειδικής δημοτικής κάρτας, μπορούν να περνούν το αυτοκίνητό τους στο νησί αλλά μόνο για στάθμευση. Οι μετακινήσεις των κατοίκων του νησιού γίνονται με χερσαία και θαλάσσια μέσα: με τα πόδια, με ποδήλατα και μοτοποδήλατα, με τις σαράντα περίπου ιπήλατες άμαξες (βλ. εικόνα 23), με τα δύο δημόσια υπεραστικά λεωφορεία, τα επτά ταξί, καθώς και με καΐκια και θαλάσσια ταξί.



Εικόνα 23: Ιππήλατες άμαξες στις Σπέτσες

Για την κυκλοφορία των οχημάτων στο νησί, η οποία επιβάλλεται για τις εμπορευματικές μεταφορές, αλλά και για όλα τα μέσα που προαναφέρθηκαν, υπάρχουν ανάλογες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, οι οποίες μεταβάλλονται σύμφωνα με τις ανάγκες και τις περιόδους του χρόνου, αφού το νησί των Σπετσών είναι ένα τουριστικό νησί και ο πληθυσμός του ειδικά την θερινή περίοδο αυξάνεται έως και τρεις φορές. Επιτρέπεται κατ'εξάιρεση η κυκλοφορία οχημάτων έκτακτης ανάγκης, των ιατρών, της αστυνομίας, του λιμεναρχείου και του Δήμου Σπετσών.

Το οδικό δίκτυο του νησιού αποτελείται από έναν περιφερειακό παραλιακό δρόμο πλάτους 3 έως 7 μ., που συνδέει τους οικισμούς του νησιού με τα δύο λιμάνια και από μικρότερα δρομάκια στο εσωτερικό αυτών. Πρόκειται για δρόμους στενούς στην πλειοψηφία τους, αυξομειούμενου πλάτους 2 έως 4μ., με στροφές μειωμένης ορατότητας, που δεν έχουν υποστεί σημαντικές βελτιώσεις με το πέρασμα των χρόνων.

Η στάθμευση στους κοινόχρηστους χώρους του νησιού, στους πεζόδρομους, τα πλακόστρωτα και τα παραδοσιακά βοτσαλωτά (βλ. εικόνα 24) απαγορεύεται, όπως επίσης και σε διαγραμμισμένες περιοχές ή σε περιοχές με ανάλογη σήμανση. Χώροι στάθμευσης υπάρχουν στα λιμάνια επιβίβασης και αποβίβασης από τα φέρι μποτ, καθώς και σε διάσπαρτα σημεία εντός του κεντρικού οικισμού.



Εικόνα 24: Πεζόδρομοι στην πόλη των Σπετσών

Οι πλατείες στο νησί δεν είναι μεγάλες και περιορίζονται κυρίως στη χώρα των Σπετσών, ενώ έξω από την πόλη απλώνονται αγροτικές εκτάσεις και πευκοδάση στα οποία έχει δημιουργηθεί ένα δίκτυο μονοπατιών που είναι προσβάσιμο στην πλειοψηφία των περιπτώσεων και από ποδήλατα και μοτοσυκλέτες.

Τα κτίσματα είναι παραδοσιακά, στην πλειοψηφία τους διάφορα και διατηρούν το νησιώτικο και παραδοσιακό τους χαρακτήρα μέχρι και σήμερα, ενώ η οικιστική πυκνότητα στην πόλη είναι μεγάλη. Στους πεζόδρομους της πόλης εδρεύουν πολλές μικρές κυρίως οικογενειακές επιχειρήσεις, εστιατόρια και καφετέριες, αφού η οικονομία του νησιού στηρίζεται στον τουρισμό και λιγότερο πλέον στην αλιεία και τη γεωργία.

Οι αποστάσεις στο νησί είναι μικρές, αφού ακόμα και ο περιφερειακός δρόμος του νησιού έχει μήκος περίπου 23 με 25 χλμ., ενώ στην πόλη τουρίστες και κάτοικοι μπορούν να μεταβούν σε όλους τους προορισμούς με τα πόδια σε χρόνους αρκετά μικρότερους της μίας ώρας.

Νησί Φάιαρ (Fire Island), Νέα Υόρκη

Το νησί Φάιαρ (βλ. εικόνα 25), είναι ένα από τα νησιά της νότιας ακτής του Λονγκ Άιλαντ (Long Island) της Νέας Υόρκης. Έχει έκταση 22,5 τ.χλμ., μήκος 50 χλμ. και αριθμεί γύρω στους 500 μόνιμους κατοίκους, οι οποίοι αποτελούν μία ενιαία κοινότητα.

Το νησί είναι ένας κατ'εξοχήν τουριστικός προορισμός και ο πληθυσμός του αυξάνεται σε δεκάδες χιλιάδες κατά τη θερινή περίοδο. Ο τουρισμός είναι και η βάση της οικονομίας του νησιού, οι κάτοικοι του οποίου δέχονται μέχρι και να πληρώνουν φόρους για να προστατέψουν και να προάγουν τα όσα έχει να επιδείξει το νησί ή και να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους εθελοντικά σε προγράμματα που εγκρίνονται και εφαρμόζονται για την προστασία του περιβάλλοντος, τη διαμόρφωση των σημείων ενδιαφέροντος του νησιού και των παραλιών του, οι οποίες και εντάσσονται στο πρόγραμμα Εθνικών Ακτών του Νησιού Φάιαρ (Fire Island National Seashore) και στις οποίες εμφανίζεται μία μεγάλη ποικιλία ειδών άγριας ζωής.



Εικόνα 25: Νησί Φάιαρ

Η κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων στο νησί απαγορεύεται πλήρως κατά την θερινή τουριστική περίοδο και επιτρέπονται μόνο πεζοί και ποδήλατα. Η χρήση οχημάτων επιτρέπεται μόνο για την προσέγγιση των τουριστών στο νησί και επιβάλλεται η στάθμευσή τους σε ειδικά διαμορφωμένους δημόσιους χώρους στα λιμάνια. Τα οχήματα στις παραλίες, όπως και τα οχήματα κατασκευών επιτρέπονται

μόνο με την κατοχή ειδικής άδειας, ενώ επιτρέπονται και τα οχήματα έκτακτης ανάγκης.

Δρόμοι στο μεγαλύτερο μέρος του νησιού δεν υπάρχουν. Οι δέκα πυροσβεστικοί σταθμοί και τα δύο αστυνομικά τμήματα χρησιμοποιούν οχήματα τύπου τζιπ και ταχύπλοα, ενώ μέχρι το 1986 δεν υπήρχε σταθμός πρώτων βοηθειών στο νησί και οι ανάλογες ανάγκες καλύπτονταν από το δυναμικό των πυροσβεστικών σταθμών.

Η πρόσβαση στο νησί στους παραθεριστικούς παραλιακούς προορισμούς του γίνεται με βάρκες, υδροπλάνα, θαλάσσια ταξί και καράβια, ενώ οι κατοικίες και τα παραθεριστικά καταλύματα είναι φτιαγμένα από ξύλα ή μπαμπού σε ύψος μπανγκαλόου.

Το νησί αποτελείται από οργανωμένες μικρές κωμοπόλεις και χωριά με σχολεία, εκκλησίες και καταστήματα, γύρω από τα οποία απλώνονται εκτεταμένες δασικές εκτάσεις.

Νησί Χόλμποξ (Holbox Island), Μεξικό

Το νησί Χόλμποξ (βλ. εικόνα 26), είναι ένα μικρό κατάφυτο προστατευόμενο νησί του Μεξικού, μήκους 43 χλμ., με πληθυσμό 6.000 κατοίκων, πρωτοκατοικημένο από πειρατές πάνω από 150 χρόνια πριν.



Εικόνα 26: Νησί Χόλμποξ

Αποτελεί έναν κατ'εξοχήν τουριστικό προορισμό με 36 χλμ. παραλίας και μία από τις μεγαλύτερες οικολογικές προστατευόμενες περιοχές άγριας θαλάσσιας ζωής και οικοσυστημάτων του πλανήτη, αφού η θέση του μεταξύ του κόλπου του Μεξικού και της θάλασσας της Καραϊβικής εμπλουτίζουν τα νερά του με τροφή. Τα θαλάσσια είδη που απαντώνται εκεί, οι καρχαρίες, τα δελφίνια, οι θαλάσσιες χελώνες, καθώς και τα 20 διαφορετικά είδη πτηνών μεταξύ των οποίων τα ροζ φλαμίνγκο και οι κορμοράνοι αποτελούν είδη υπό προστασία.

Για το λόγο αυτό τα μόνα οχήματα που επιτρέπεται να κυκλοφορούν στο νησί είναι τα κάρρα, οι ιππήλατες άμαξες, τα ποδήλατα, τα αμαξάκια του γκολφ και τα ζώα. Ακόμα και οι υπηρεσίες ταξί γίνονται με αμαξάκια του γκολφ χωρητικότητας 4-8 ατόμων (βλ. εικόνα 27(α)), τα οποία μπορούν ακόμα και να νοικιαστούν από τους τουρίστες. Το οδικό δίκτυο είναι παραμελημένο, αποτελείται κυρίως από

χωματόδρομους (βλ. εικόνα 27(β)) και η πρόσβαση στο νησί γίνεται μόνο με καράβια και εναέριες πτήσεις.



(α)



(β)

Εικόνα 27: Οχήματα γκολφ και δρόμοι στο Χόλμποξ

Το νησί σφύζει από ζωή, οι παραλίες του αποτελούν χώρους ψυχαγωγίας και συγκέντρωσης ποικίλων δραστηριοτήτων, ενώ οι δασικές περιοχές αποτελούν πόλο έλξης για παρατηρητές πουλιών. Τα συντρίμια των αρχαίων πόλεων των Μάγια που βρίσκονται στο νησί, συμπληρώνουν τη μεγάλη συλλογή αξιοθέατων του Χόλμποξ.

Η οικονομία του νησιού στηρίζεται τόσο στον τουρισμό, όσο και στην αλιεία. Πολυτελή ξενοδοχεία και καταλύματα τύπου μπανγκαλόου σε αποικιακό καραϊβικό αρχιτεκτονικό ύφος, καθώς και περιοχές κατασκήνωσης, υπάρχουν διάσπαρτα σε όλο το νησί, ενώ οι κατοικίες είναι απλές φτιαγμένες από ξύλο και μπαμπού.

Νησί Λάμα (Lamma Island), Χονγκ Κονγκ

Το νησί Λάμα είναι το μεγαλύτερο από τα τρία νησιά του Χονγκ Κόνγκ. Έχει έκταση 13,55 τ.χλμ., μήκος 7 χλμ., αποτελείται από χωριά και ο πληθυσμός του ανέρχεται στους 6.000 περίπου κατοίκους.

Η πρόσβαση στα περισσότερα μέρη του νησιού γίνεται με φέρι μποτ από το κεντρικό νησί των νήσων του Χονγκ Κονγκ, ιδιωτικές βάρκες και σκάφη, ενώ στο εσωτερικό του επιτρέπεται μόνο η κυκλοφορία οχημάτων κατασκευών και έκτακτης ανάγκης, ποδηλάτων και ζώων.

Εξαιτίας του αναγλύφου και των βουνών του νησιού, με την υψηλότερη κορυφή στα 353 μ. από τη θάλασσα, οργανωμένο οδικό δίκτυο στο νησί δεν υπάρχει και ο τρόπος για να μεταβεί κανείς από το ένα μέρος του νησιού στο άλλο, είναι η πεζοπορία.

Τα καταστήματα, η αγορά, τα εστιατόρια και τα μαγαζιά που πουλούν αναμνηστικά για τους τουρίστες, βρίσκονται συγκεντρωμένα στην περιοχή Σο Κου Γιαν (Sok Kwu Wan) (βλ. εικόνα 28), η οποία είναι και η πιο πυκνοκατοικημένη περιοχή του νησιού, ενώ τα κτίρια απαγορεύεται να ξεπερνούν τους τρεις ορόφους και στην πλειοψηφία τους είναι χαμηλά, χτισμένα με παραδοσιακά κινέζικα στοιχεία.



Εικόνα 28: Περιοχή Σο Κου Γιαν στο νησί Λάμα

Η οικονομία του νησιού στηρίζεται στον τουρισμό και την αλιεία, καθώς εκτός από τις παραλίες, η βλάστηση και τα δάση του νησιού καλύπτουν μεγάλο μέρος της έκτασής του, με αποτέλεσμα τη συγκέντρωση τουριστών διαφόρων ενδιαφερόντων. Συναντώνται επίσης θρησκευτικοί ναοί λατρείας και μοναστήρια λαμαϊσμού, ενώ οι παραλίες του νησιού αποτελούν καταφύγιο για την αναπαραγωγή της θαλάσσιας χελώνας που αποτελεί προστατευόμενο είδος.

Στους κοινόχρηστους χώρους του νησιού, καλλιτέχνες και μουσικοί δίνουν ζωή στους δρόμους, ενώ πολλά φεστιβάλ διοργανώνονται στο νησί με θρησκευτικές ή εθνικές αφορμές.

2.2.5.3. Περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας τρίτης κατηγορίας

Οι περιοχές που ανήκουν σε αυτή την κατηγορία είναι και οι περισσότερες εκ των περιοχών ελεγχόμενης προσβασιμότητας (βλ. πίνακα 3).

Πρόκειται στην ουσία για περιοχές πεζοδρομημένες που αντιστοιχούν, σε παλιότερα τμήματα πόλεων με μικτές χρήσεις γης γύρω από τα οποία στη συνέχεια αναπτύχθηκε η μεταγενέστερη πόλη, σε μεμονωμένους εμπορικούς δρόμους ή εκτεταμένα εμπορικά κέντρα και σε δημόσιους κοινόχρηστους χώρους οι οποίοι συγκεντρώνουν δραστηριότητες όλων των ειδών.

Έτσι, δίνεται μεν προτεραιότητα στον πεζό και στη συνέχεια στον ποδηλάτη, στη δημιουργία ενιαίου κοινόχρηστου δημόσιου χώρου για αυτόν και στην αισθητική αναβάθμιση του τοπιού, όμως στην ουσία αυτές οι πεζοδρομήσεις δεν φαίνεται να έχουν χαρακτήρα καθαρά οικολογικό, αφού σε ένα μεγάλο ποσοστό φαίνεται να εξυπηρετούν την οικονομική ανάπτυξη των επιχειρήσεων που εγκαθίστανται κατά μήκος αυτών και κατ'επέκταση των χωρών.

Μεγάλη η διαφορά και σε αυτήν την κατηγορία μεταξύ της Ευρώπης και του υπολοίπου κόσμου, με 137 τέτοιες περιοχές να συναντώνται στην Ευρώπη, 74 στη Αμερική και μόνο 12 στην Ασία.

ΉΠΕΙΡΟΣ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΠΕΡΙΟΧΗ ΕΛΕΓΧΟΜΕΝΗΣ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑΣ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ
Ευρώπη	Αυστρία	Βιέννη	(Autofreie Mustersiedlung Floridsdorf housing project)	250	Νέα περιοχή ελεγχόμενης προσβασιμότητας οργανωμένη από το κόμμα των Οικολόγων.
		Βιέννη	Καθεδρικός ναός Αγίου Στεφάνου (Innere Stadt)	16.944	Ιστορικό κέντρο με εμπορικούς δρόμους και πλατείες.
		Graz	Δρόμοι στην παλιά πόλη		Εμπορικοί δρόμοι, πεζοδρομημένες ζώνες.
		Feldkirch	Ιστορικό κέντρο		Παλιά πόλη με καταστήματα, ξενοδοχεία, καθεδρικούς ναούς και κάστρα.
		Salzburg	Δρόμοι στο μεσαιωνικό κέντρο		Παλιά πόλη με πεζοδρομημένους εμπορικούς δρόμους.
	Βουλγαρία	Blagoevgrad	Κέντρο πόλης	60.000	Πανεπιστημιακή περιοχή, με πεζόδρομους και τρεις μεγάλες πλατείες.
		Pazardzhik	Κέντρο πόλης	80.000	Μεγάλο δίκτυο πεζόδρομων.
	Δανία	Strøget, Copenhagen	Κέντρο πόλης - εμπορική περιοχή		Παλιά πόλη, τουριστική περιοχή. Επιτρέπονται πεζοί και ποδήλατα.
		Christiania community, Copenhagen	Στρατιωτικές εγκαταστάσεις	850	Δεν επιτρέπονται μηχανοκίνητα οχήματα.
	Γαλλία	Lyon	Δρόμοι (Rue de la République, Rue Victor Hugo)		Ιστορική περιοχή 17ου και 18ου αιώνα
		Lyon	(Vieux Lyon)	1,7 εκατ.	Μεσαιωνικό κέντρο.
		Rue Mouffetard, Paris	0,5 km		
		The pedestrian mall next to St. Germain, Paris	1,5 km		
		Pompidou Center, Paris			Μοντέρνα ανάπτυξη σε μεγάλη κλίμακα.
		Les Halles, Paris	Εμπορική περιοχή		Αναδιαμορφωμένη εμπορική περιοχή.
		Montorgueil area, Paris			
		Dijon	Κέντρο πόλης		Παλιά κτίρια σε στενούς δρόμους.
		Strasbourg	Παλιά πόλη		Μεσαιωνική περιοχή.
		Colmar	Κέντρο πόλης		Ιστορική πεζοδρομημένη περιοχή.
		Chambéry	Κέντρο πόλης		Μεσαιωνική περιοχή.
		Montpellier	Δρόμοι	11.000	Μεσαιωνική πανεπιστημιακή πόλη.
		La Rochelle	Περιοχή	80.000	Πολιτικές ελέγχου και ρυθμίσεις κυκλοφορίας.
		Tours	Μεσαιωνικό κέντρο		Πεζοδρομημένη περιοχή
		Bordeaux	4 km		Εμπορευματικές μεταφορές με ωράρια, ρυθμίσεις για τα ιδιωτικά οχήματα των κατοίκων.
		Sarlat	Παλιά πόλη		Πεζοδρομημένη περιοχή. Η κυκλοφορία οχημάτων επιτρέπεται μόνο στον κεντρικό δρόμο.
		Lauzerte	Πλατεία (Cornieres)		Επιτρέπονται μόνο πεζοί και ποδήλατα.
	Yvoire	Παλιά πόλη		Μεσαιωνική περιοχή.	

Γερμανία	Nürnberg	9 km		
	Munich	7 km		
	Stuttgart	6,9 km		
	Lindau	Ιστορικό κέντρο		
	Rothenburg ob der Tauber		13.000	
	Wittenberg (Gartenstadt Piesteritz)		1.200	Ίδρυση πόλης το 1915. Αναδιαμόρφωση ως περιοχή ελεγχόμενης προσβασιμότητας το 1994-1999.
	Nürnberg - Langwasser		3.180	Αναδιαμόρφωση ως περιοχή ελεγχόμενης προσβασιμότητας το 1978-1987.
	Hamburg (Stadthaus Schlump)	Μικρή περιοχή	45 μονάδες κατοικιών	
	Hamburg (Saarlandstraße)		210 μονάδες κατοικιών	Αναδιαμόρφωση ως περιοχή ελεγχόμενης προσβασιμότητας το 2000.
	Bremen	800 m ²	23 μονάδες κατοικιών	Αναδιαμόρφωση ως περιοχή ελεγχόμενης προσβασιμότητας.
	Tübingen (French Quarter)	Τμήματα πόλης		Αναδιαμόρφωση ως περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας.
	Tübingen	Στρατιωτική περιοχή	6.000 κάτοικοι, 2.000 εργαζόμενοι	
	Munich - Kolumbusplatz	Νέα περιοχή	40 μονάδες κατοικιών	Αναδιαμόρφωση ως περιοχή ελεγχόμενης προσβασιμότητας.
	Munich (Messestadt Riem)		41 μονάδες κατοικιών	Τμήμα ελεγχόμενης προσβασιμότητας σε νέα περιοχή.
	Münster (Geist) Gartensiedlung Weissenburg	Νέα περιοχή (2001)	184 μονάδες κατοικιών	
	Hahnenklee-Bockswiese	Σχεδόν ολόκληρη η πόλη	2.500	Ορεινή περιοχή (Harz).
Γερμανικά νησιά και θέρετρα	Helgoland	Ολόκληρο το νησί	1.650	Νησί Βόρειας Θάλασσας.
	Baltrum	Ολόκληρο το νησί	510	Νησί Βόρειας Θάλασσας.
	Spiekeroog	Ολόκληρο το νησί	730	Νησί Βόρειας Θάλασσας.
	Langeoog	Ολόκληρο το νησί	1.970	Νησί Βόρειας Θάλασσας.
	Wangerooge	Ολόκληρο το νησί	1.180	Νησί Βόρειας Θάλασσας.
	Juist	Ολόκληρο το νησί	1.790	Νησί Βόρειας Θάλασσας.
	Hiddensee	Ολόκληρο το νησί	1.200	Νησί Βαλτικής Θάλασσας
	Rerik	(Baltic Sea Peninsula)	69 κατοικίες	Χωριό που αναπτυσσόμενο πρόκειται να γίνει κατ'εξοχήν ελεγχόμενη περιοχή στη Βαλτική θάλασσα.
	Niederrathen	Ολόκληρο το χωριό	500	Χωριό στη Σαξονία.
	Moritzdorf	Ολόκληρο το χωριό		Χωριό σε νησί (Rügen).
	Lechbruck am See	Τουριστικές εγκαταστάσεις		Χωριό στη Βαυαρία που τα οχήματα επιτρέπονται μόνο Σάββατα.
	Hayingen	Ολόκληρο το χωριό	105 κατοικίες	Χωριό στη Σουηβία.
	Hallig Hooge, Hallig Gröde and Hallig Nordstrandisch moor	Νησιά Βόρειας Θάλασσας	100 κάτοικοι	
Ελλάδα	Athens	Ιστορικό κέντρο	750.000	Πεζόδρομοι, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

		Rhodes	Παλιά πόλη	50.000	Πεζόδρομοι, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
		Thessaloniki	Οδός Αριστοτέλους έως αρχαία παλιά πόλη		Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
	Ιταλία	Florence	Ιστορικό κέντρο		Εμπορική περιοχή
		Rome	Ιστορικό κέντρο		Αρχαιολογικοί χώροι, στενοί δρόμοι, πεζόδρομοι. Εμπορευματικές μεταφορές και μοτοσυκλέτες επιτρέπονται.
		Parma	Κέντρο πόλης (6-10 δρόμοι)	Μερικές χιλιάδες	Επιτρέπονται μόνο φορτηγά για εμπορευματικές μεταφορές με ωράρια.
		Naples	Μικρή περιοχή στο κέντρο της πόλης		Εμπορική περιοχή.
		Milan	Μικρή περιοχή σε καθεδρικό ναό		Μεγάλοι πεζόδρομοι.
		Ferrara	Μεσαιωνικό κέντρο		Σημαντική κυκλοφορία ποδηλάτων.
		Perugia	Μεσαιωνικός λόφος		
		Assisi	Λόφος		Χώρος στάθμευσης στις παρυφές του λόφου. Επιτρέπονται μόνο οχήματα κατοίκων.
		Spoletto	Τμήματα παλιάς πόλης		Προμεσαιωνικός λόφος
	Ολλανδία	Amsterdam	Περιοχή 600 κατοικιών	1.500	Μοντέρνα αρχιτεκτονική πόλης, περιφερειακοί χώροι στάθμευσης.
		Delft	Ιστορικό κέντρο		Μεσαιωνικό κέντρο
		Groningen	Κέντρο παλιάς πόλης	16.551	Πεζόδρομοι.
		Houten	Πόλη σχεδιασμένη για ποδηλάτες	38.062	Οι μετακινήσεις γίνονται με ποδήλατα και τραμ.
		Kalverstraat/Nieuwendijk, Amsterdam	Εμπορική περιοχή με στενούς δρόμους		Επιτρέπονται μόνο οχήματα για εμπορευματικές μεταφορές με ωράρια.
		Islands of Schiermonnikoog and Vlieland	Νησιά	1.000 (χειμώνα) και πολλοί τουρίστες το καλοκαίρι	Μόνο κάτοικοι επιτρέπεται να φέρνουν οχήματα στα νησιά.
	Πολωνία	Kraków	Παλιά πόλη	5.345 (2008)	
		Kielce, Łódź, Poznań, Sopot, Suwałki, Toruń, Warsaw, Wrocław, Zakopane, Zielona Góra, Złotów			
	Ρωσία	Moscow	Τουριστική περιοχή		Πεζόδρομος.
		Moscow	Κρεμλίνο		Οχήματα επιτρέπονται μόνο σε παρελάσεις.
	Πορτογαλία	Aveiro	Πολλοί μικροί δρόμοι	75.000	Δικαστική πόλη.
		Baixa, Lisbon	Μεγάλος εμπορικός δρόμοι		Δημιουργία 18ο αιώνα, μικτές χρήσεις, πεντάωροφα κτίρια.
		Santarém	Παλιά πόλη	64.124	Μικτές χρήσεις, τριώροφα κτίρια.
		Faro	Κέντρο πόλης	50.000	Δίκτυο 6-8 δρόμων.
		Tavira	Παλιά πόλη	25.000	Στενοί δρόμοι.
		Évora	Παλιά πόλη	8.500	Λίγα οχήματα.
		Coimbra	Στενοί δρόμοι στο		Μεσαιωνική πόλη

			κέντρο της πόλης		
	Viseu		Κέντρο πόλης		Μεσαιωνική πόλη. Τις Παρασκευές δεν επιτρέπεται κανένα όχημα.
Ισπανία	Seville		Περιοχή σε πόλη (Santa Cruz)		Μεσαιωνική/Αναγεννησιακή περιοχή.
	Madrid		6 οικοδομικά τετράγωνα		Κέντρο πόλης.
	Salamanca		Περιοχή μεσαιωνικής πόλης με ρωμαϊκές γέφυρες		Παλιά πόλη.
	Segovia		Παλιά πόλη		Μεσαιωνική πόλη.
	Pontevedra		Πεζοδρομημένη περιοχή		Παλιά πόλη. Απαγορεύονται τα μηχανοκίνητα οχήματα.
	Santiago de Compostela		Πεζοδρομημένη περιοχή		
	Ayamonte		Εμπορική περιοχή		Μεσαιωνικό κέντρο.
	Barri Gòtic, Barcelona		Δρόμοι	27.946	Μεσαιωνικό κέντρο.
	Girona		Ιστορικό κέντρο		Στενοί δρόμοι.
	Granada		Ιστορικό κέντρο		Μαυριτανική ιστορική περιοχή.
	Valladolid		Κέντρο πόλης		Ιστορικό κέντρο με μοντέρνα κτίρια.
	Σουηδία	Gamla stan, Stockholm		Παλιά πόλη	3.000
Malmö			Πεζοδρομημένη περιοχή		Κέντρο πόλης. Σχεδιάζεται περαιτέρω επέκταση.
Växjö, Sweden			Κέντρο πόλης		
Jakriborg			Ολόκληρο το χωριό	2.000-5.000	Νεόκτιστο προάστιο/χωριό σε παραδοσιακό ύψος.
Southern Göteborg Archipelago			Περιοχή (Gothenburg)	5.000 (6.000 το καλοκαίρι)	
Ελβετία	Zürich		Παλιά πόλη		
	Lausanne		Παλιά πόλη		
	Geneva		10 δρόμοι	10.000	Κέντρο πόλης
	Basel		Τμήματα της Μεσαιωνικής πόλης		Δεν επιτρέπονται μηχανοκίνητα οχήματα στο κέντρο της πόλης. Μετακινήσεις με τραμ.
	St. Gallen		Παλιό κέντρο		Δεν επιτρέπονται μηχανοκίνητα οχήματα.
	Neuchâtel		Παλιό κέντρο		Δεν επιτρέπονται μηχανοκίνητα οχήματα.
	Appenzell		Παλιό κέντρο		Δεν επιτρέπονται μηχανοκίνητα οχήματα.
	Gstaad		Κέντρο χωριού		Δεν επιτρέπονται μηχανοκίνητα οχήματα.
	Gruyere		Κέντρο χωριού		Δεν επιτρέπονται μηχανοκίνητα οχήματα.
	Rapperswil		Μεσαιωνικό κέντρο		Δεν επιτρέπονται μηχανοκίνητα οχήματα.
	Brig		10 οικοδομικά τετράγωνα στο κέντρο της πόλης		Τμήμα παλιάς πόλης. Μικτές χρήσεις γης.
	Winterthur		Ιστορικό κέντρο		
	Lugano		Σχεδόν ολόκληρη η παλιά πόλη		
	Gimmelwald		Χωριό	130	
	Bern - Halen			79 διαμερίσματα	Γειτονιά (1961). Χώρος στάθμευσης στην εξωτερικά.
Siedlung Burgunder			40 διαμερίσματα	Χτισμένα το 2010.	

		Boll-Sinningen		73 διαμερίσματα	Γειτονιά (1996). Χώρος στάθμευσης στην εξωτερικά.
	Ηνωμένο Βασίλειο	Cambridge	Κέντρο πόλης, πανεπιστήμιο	Μερικές χιλιάδες	Τουριστική περιοχή. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
		Oxford	Κέντρο πόλης		Μεσαιωνική πανεπιστημιακή πόλη. Οι πεζόδρομοι περιβάλλονται από δρόμους με υψηλά επίπεδα κίνησης και λεωφορεία.
		Salisbury	Κέντρο πόλης και καθεδρικός ναός	115.800	
		Edinburgh	Δρόμοι (Slateford Green, High street on the Royal Mile)		Αναπτυσσόμενη πόλη, πεζοδρομημένοι δρόμοι.
		Lincoln	Δρόμοι στο κέντρο της πόλης και στον καθεδρικό ναό.	86.000	
		Isles of Scilly	Σύμπλεγμα νησιών	2.000	Δεν επιτρέπονται οχήματα στο νησί Τρέσκο (Island of Tresco).
		Clovelly	Ολόκληρο το χωριό	1.600	
		Shrewsbury	Δρόμοι στο κέντρο της πόλης	72.000	Μεσαιωνική πόλη, στενοί δρόμοι. Επιτρέπονται οχήματα εμπορευματικών μεταφορών.
	Υπόλοιπη Ευρώπη	Prague, Czech Republic	Μεγάλη περιοχή από την Παλιά πόλη μέχρι το ποτάμι		Μεσαιωνική πόλη.
		Tábor, Czech Republic	Παλιά πόλη		
		Poděbrady, Czech Republic	Πόλη με μεταλλικό νερό		
		Vilnius, Lithuania	Μεσαιωνική πόλη		
		Kaunas, Lithuania	(Laisves Aleja)		Εμπορική περιοχή 5 οικοδομικών τετραγώνων.
		Riga, Latvia	Παλιά πόλη		Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Μεγάλα αντίτιμα για την είσοδο μηχανοκίνητων οχημάτων στην πόλη.
		Tallinn, Estonia	Παλιά πόλη		
		Kotor, Montenegro	Παλιά πόλη	23.481	Το παλιό Μεσογειακό λιμάνι στο Κότορ, αποτελεί Μνημείο Κληρονομιάς της Unesco.
		Mamaia, Romania	5 χλμ στην παραλία της Μαύρης Θάλασσας		Τουριστικό θέρετρο με εμπορικά και καταστήματα ψυχαγωγίας.
		Belgrade, Serbia	Δρόμοι (Knez Mihajlova street, Kalemegdan and Ada ciganlija)		
Αμερική	Καναδάς	Calgary, Alberta	Εμπορικά κέντρα (7th & 8th Avenue Malls)	Μη κατοικήσιμη περιοχή	Πεζόδρομοι στις εμπορικές περιοχές, τα εστιατόρια κ.λπ.
		Toronto Islands		700	Οικολογικές κοινότητες.
		Victoria Beach, Manitoba	Θέρετρο	450 (καλοκαίρι 16.000)	Μόνο πεζοί και ποδηλάτες τους καλοκαιρινούς μήνες.
		Toronto, Ontario	Περιοχή (Distillery)		Ιστορική βιομηχανική περιοχή, ποδηλατόδρομοι, χώρος στάθμευσης ποδηλάτων, χώροι αναψυχής.
		Toronto,	Λιμάνι (East		Περιοχή 5 km προσβάσιμη

		Ontario)		με τα πόδια, πλοίο και ποδήλατο.
		Ottawa, Ontario	Δρόμος (Sparks Street)	Μη κατοικήσιμη περιοχή	1 οικοδομικό τετράγωνο στη Βουλή και 6 οικοδομικά τετράγωνα εμπορική περιοχή.
		Montreal, Quebec	Δρόμος (Rue Prince-Arthur)		Πεζόδρομος με εστιατόρια και καφετέριες.
		Montreal, Quebec	Χοριό (Gay Village)		Ο κεντρικός δρόμος αποτελεί περιοχή ελεγχόμενης κυκλοφορίας από 26 Μαΐου 13 Σεπτεμβρίου.
		Mont-Tremblant, Quebec	Χιονοδρομικό κέντρο		Θέρετρο
		Quebec City, Quebec	Περιοχή Vieux	528.595	Δρόμοι στην Παλιά πόλη και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις την τουριστική περίοδο.
		Digby Island, British Columbia	(Dodge Cove)	50	
		St. John's, Newfoundland and Labrador	Δρόμος (George Street)		Ιστορικός δρόμος με καταστήματα. Δεν επιτρέπονται αυτοκίνητα μετά τις 20.00, εκτός των ταξί και των οχημάτων έκτακτης ανάγκης.
		Charlottetown, Prince Edward Island	(Victoria Row)		1 οικοδομικό τετράγωνο με καταστήματα πεζοδρομείται την τουριστική περίοδο. Επιτρέπονται οχήματα έκτακτης ανάγκης και εμπορευματικών μεταφορών.
		Charlottetown, Prince Edward Island	Πάρκο (Victoria Park)		Πεζόδρομοι στο εσωτερικό και ποδηλατόδρομοι, δρόμοι για πατίνα είναι διαθέσιμοι τους καλοκαιρινούς μήνες. Επιτρέπονται οχήματα έκτακτης ανάγκης.
		Halifax, Nova Scotia	Εμπορικός δρόμος (Granville Street Pedestrian Mall)		Πεζόδρομοι. Επιτρέπονται καταστήματα έκτακτης ανάγκης.
	Μεξικό	Guadalajara, Jalisco	Κέντρο πόλης (Zona Peatonal)	4.000.000	15 πεζόδρομοι. Τουριστικές, εμπορικές περιοχές.
		Historic center of Mexico City	Δρόμοι (Madero and Regina Streets)	20.000.000	
		Guanajuato, Guanajuato	Σχεδόν ολόκληρη η ιστορική πόλη	70.798	Στενοί υπόγειοι δρόμοι.
	Ηνωμένες πολιτείες	Little Rock/North Little Rock, Arkansas	27 km (Arkansas River Trail)	272.000	Πεζοδρομημένη ζώνη 27 χλμ κατά μήκος του ποταμού.
		Columbia, California	Μικρή περιοχή στο κέντρο της πόλης		Εμπορικοί πεζόδρομοι.
		Davis, California	Πανεπιστήμιο		Ποδηλατόδρομοι
		Riverside, California	Εμπορικός Δρόμος (Main Street Pedestrian Mall)		Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
		Sacramento, California	Εμπορικός δρόμος ('K' Street Mall)		12 οικοδομικά τετράγωνα, εμπορικοί δρόμοι, πεζόδρομοι, επιχειρήσεις.
		Santa Monica, California	800 m (Third Street Promenade)		Εμπορική περιοχή με προοπτικές ανάπτυξης.
		Aspen, Colorado	Εμπορικοί δρόμοι		Πεζόδρομοι.

		Boulder, Colorado	Κέντρο πόλης (Pearl Street Mall)		Εμπορικός πεζόδρομος έκτασης αρκετών οικοδομικών τετραγώνων.
		Denver, Colorado	Εμπορικός περιοχή 1,6 χλμ (16th Street Mall)		Εμπορικοί πεζόδρομοι. Δεν επιτρέπονται ποδήλατα. Επιτρέπονται οχήματα αστυνομίας, ηλεκτρικά λεωφορεία και υπήλατες άμαξες.
		Fort Collins, Colorado	28.000 m ²	115.000	4 εμπορικοί δρόμοι με περίπου 60 κατοικίες στην Παλιά πόλη.
		Fort Collins, Colorado	Πανεπιστήμιο	25.000 φοιτητές	Πρόκειται να επεκταθεί περαιτέρω.
		Miami Beach, Florida	Εμπορικός δρόμος (Lincoln Road Mall)		7 οικοδομικά τετράγωνα με καταστήματα κι επιχειρήσεις.
		Metro Atlanta, Georgia	(East Lake Commons)	200	Περιφερειακός χώρος στάθμευσης. Πρόσβαση με τα πόδια, με ποδήλατο και καρτ.
		Indianapolis, Indiana	Κανάλια		2,4 χλμ κανάλι κατά μήκος του οποίου καταστήματα, ιστορικά κτίρια, μνημεία. Επιτρέπονται πεζοί, βάρκες, κανιάκ, ποδήλατα.
		Hawaii	Κέντρο πόλης		Τουριστική εμπορική περιοχή
		Iowa City, Iowa	Καταστήματα		Οικοδομικά τετράγωνα στο Πανεπιστήμιο της Αιόβα.
		New Orleans, Louisiana	Οικοδομικά τετράγωνα από το Γαλλικό τμήμα της πόλης μέχρι το ποτάμι		Απαγορεύεται η κυκλοφορία. Μικτές χρήσεις γης.
		Marsh Island, Louisiana	Ολόκληρο το νησί		Καταφύγιο άγριας ζωής.
		Boston, Massachusetts	Δρόμοι στο κέντρο πόλης		Εμπορική περιοχή στην Παλιά πόλη.
		Cambridge, Massachusetts	(Memorial Drive)		Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
		Minneapolis, Minnesota	Εμπορική περιοχή (Nicollet Mall)		Φαρδίοι δρόμοι για εγκατάσταση καταστημάτων και επιχειρήσεων. Τρένο και μετρό.
		Minneapolis, Minnesota	Κέντρο πόλης (8 km)	1.500 κάτοικοι - 4.000 δωμάτια ξενοδοχείων	Εμπορική καρδιά της πόλης.
		Saint Paul, Minnesota	Κέντρο πόλης		Εμπορική καρδιά της πόλης.
		Cape May, New Jersey	Εμπορικός δρόμος (Washington Street from Ocean Street to Perry Street)	3.607 (ολόκληρη η πόλη)	Ελεγχόμενη περιοχή 1 δρόμος σε μήκος 4 οικοδομικών τετραγώνων.
		Buffalo, New York	Κέντρο πόλης		Πεζόδρομοι. επιχειρήσεις ηνυχαγωγίας.
		Ithaca, New York	(Ithaca Commons)	30.000 (ολόκληρη η πόλη)	Ελεγχόμενη περιοχή 1 δρόμος σε μήκος 2 οικοδομικών τετραγώνων.
		New York City, New York	Δρόμοι (Broadway in Times and Herald Squares)	8.175.133 (ολόκληρη η πόλη)	
		Las Vegas, Nevada	(Fremont Street Experience)	6.489 δωμάτια ξενοδοχείου	Ελεγχόμενη περιοχή σε μήκος 5 οικοδομικών τετραγώνων με επιχειρήσεις. Πεζοδρομημένοι δρόμοι σε μήκος 3 οικοδομικών τετραγώνων.
		Cleveland,	(E. 4th Street)	350 (Μερικές	Ελεγχόμενη περιοχή σε

		Ohio		χιλιάδες στους γύρω δρόμους)	μήκος 170 μ, μικτές χρήσεις, κτίρια 5-8 ορόφων, καταστήματα.
		Portland, Oregon	Κέντρο πόλης	1.200	Δύο παράλληλοι πεζόδρομοι, δύο χώροι στάθμευσης, μικτές χρήσεις γης.
		Portland, Oregon	(RiverPlace)	1.200	800 μ πεζόδρομοι, μικτές χρήσεις γης, καταστήματα.
		Harbour Town, Hilton Head, South Carolina, South Carolina	Τεχνητό λιμάνι	Μερικές εκατοντάδες	Περιοχή ελεγχόμενης προσβασιμότητας από τις δεκαετίες 1960-1970.
		Shelter Cove Harbor, Hilton Head, South Carolina, South Carolina	Τεχνητό λιμάνι	Μερικές εκατοντάδες	Περιοχή ελεγχόμενης προσβασιμότητας από τη δεκαετία 1980.
		Colonial Williamsburg, Virginia	Αποικιακό χωριό	100 οικογένειες	5 οικοδομικά τετράγωνα και γύρω δρόμοι. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
		Knoxville, Tennessi	150 m (Market Square)		Πεζοδρομημένο 1 εμπορικό οικοδομικό τετράγωνο.
		Memphis, Tennessi	Main Street Mall	5.000	1200 μ καταστήματα στην καρδιά της πόλης.
		San Antonio, Texas	(River Walk)	1.296.682	Μικτές χρήσεις, πεζόδρομοι, εμπορικές περιοχές.
		Burlington, Vermont	Εμπορικός δρόμος (Church Street)	38.889	Δεν επιτρέπονται ποδήλατα. Πεζόδρομος μήκους 4 οικοδομικών τετραγώνων.
		Charlottesville, Virginia	Εμπορική περιοχή		120 καταστήματα, 30 εστιατόρια.
		Madison, Wisconsin	Δρόμος (State Street)	200.000	Δεν επιτρέπονται οχήματα και ποδήλατα.
	Πουέρτο Ρίκο	Rio Piedras	Πανεπιστήμιο, Χώρος πρασίνου	1.000.000	1 χλμ εμπορικός πεζόδρομος
		Old San Juan	Ιστορικό κέντρο	Περίπου 7.000	Στενοί δρόμοι, εκκλησίες από τον 16ο και 17ο αιώνα, μετακινήσεις με τραμ.
	Αργεντινή	Buenos Aires	Δρόμος (Florida Street)	2.900.000	Δίκτυο πεζοδρόμων.
		Puerto Madero, Buenos Aires	Κέντρο πόλης	Μέρος της πόλης	Μικτές χρήσεις γης, πεζόδρομοι, πάρκα, μετακινήσεις με τραμ.
		La Boca, Buenos Aires	Πολλά οικοδομικά τετράγωνα κατά μήκος του κεντρικού δρόμου	Μέρος της πόλης	Τουριστικοί πεζόδρομοι, μετακινήσεις με τραμ.
		Greater Buenos Aires	(Tren de la Costa)	12.400.000	15 χλμ αρτηρία τραμ κατά μήκος εμπορικού δρόμου με εμπορικά και άλλα καταστήματα
		Tigre, Buenos Aires	Δέλτα	χιλιάδες	Τουριστική περιοχή
		Mendoza	Οικοδομικά τετράγωνα στο κέντρο της πόλης	111.000	Πεζοδρομημένος χώρος πρασίνου, καταστήματα.
		Rosario	Κέντρο πόλης	1.200.000	2 χλμ χώροι πρασίνου
		Córdoba	Κέντρο πόλης	120.000	Δίκτυο πεζοδρόμων, καταστήματα εμπορικά, αναψυχής, θέατρα
	Βραζιλία	Curitiba	24 οικοδομικά τετράγωνα στο κέντρο της πόλης	2.700.000	Ιστορική περιοχή, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για τις εμπορευματικές μεταφορές, μετακινήσεις με λεωφορεία.
		Paraná	Ολόκληρο το νησί	2 ψαροχώρια	Δεν υπάρχει οδικό δίκτυο, μεταφορές με κάρα, οικότουρισμός.

		Ilha Grande, Rio de Janeiro	Ολόκληρο το νησί	177.832	Επιτρέπονται μόνο ποδήλατα, τρακτέρ και τζιπ.
		Paquetá Island, Rio de Janeiro	Ολόκληρο το νησί	7.000	Δεν υπάρχει οδικό δίκτυο. Επιτρέπονται πεζοί και ποδήλατα.
	Χιλή	Santiago, Chile	3 δρόμοι στο κέντρο της πόλης	5.400.000	Ιστορικό κέντρο, καταστήματα, επιχειρήσεις. Μετακινήσεις με μετρό.
	Κολομβία	Bogotá, Colombia	110 χλμ δρόμου (Ciclovía)	6.500.000	Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.
Ασία	Ιαπωνία	Pontocho & Nishiki Market, Kyoto	Κεντρική εμπορική περιοχή		Εμπορικοί και μη πεζόδρομοι.
		Heiwa Dori, Naha	(Off Kokusai Dori)	300.000	Εμπορικοί και μη πεζόδρομοι.
		Tokyo	(Asakusa, Sensō-ji, Nakamise-dōri)		Εμπορικός πεζόδρομος στο ναό Sensoji
		Tokyo	(Harajuku, Takeshita Street)		Εμπορικοί πεζόδρομοι στο Meiji Shrine και το σταθμό Harajuku.
		Kyoto	Περιοχή (Higashiyama)		Ιστορική περιοχή (Kiyomizu-dera)
	Ινδία	Matheran, Maharashtra			Επιτρέπονται οι πεζοί, τα άλογα και τα οχήματα έκτακτης ανάγκης.
	Ισραήλ	Jerusalem	Δρόμος (Ben Yehuda Street)		Πεζόδρομος από το 1980 και πλέον και εμπορικός δρόμος/
		Tel Aviv	(Nahalat Binyamin)	404.400	Πεζόδρομος με καταστήματα και λοιπές δραστηριότητες.
		Tel Aviv	Δρόμος (Shenkin Street from Allenby Street to Ahed HaAm)	404.400	Πεζόδρομος με καταστήματα και λοιπές δραστηριότητες. Το 2011 άρχισε να κατασκευάζεται εμπορικό κέντρο.
	Λίβανος	Beirut, Lebanon	Κέντρο πόλης		Εμπορικοί δρόμοι με καταστήματα κι επιχειρήσεις.
	Άμπου Ντάμπι	Masdar City	Υπό κατασκευή	75.000	Η κατασκευή της άρχισε το 2010 και προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί το 2016.
Νεπάλ	Bhaktapur	Ολόκληρη η πόλη	Περίπου 70.000	Ιστορική μνημείο της Unesco. Κατάπαυση νόμου απαγόρευσης μηχανοκίνητων οχημάτων.	

Πίνακας 3: Πόλεις και περιοχές ελεγχόμενης προσβασιμότητας τρίτης κατηγορίας

2.2.5.3.1. Παραδείγματα

Κι εδώ, από το μακρύ κατάλογο των περιοχών της τρίτης κατηγορίας, επελέγησαν πέντε παραδείγματα σε πόλεις χωρών της Ευρώπης, η οποία είναι και η ήπειρος με το σαφές προβάδισμα έναντι των υπολοίπων και άρα με τις μεγαλύτερες ανάγκες και επιδόσεις, στην υιοθέτηση νέων πολιτικών και προγραμμάτων προς την κατεύθυνση της δημιουργίας τέτοιων περιοχών:

Στρασβούργο (Strasbourg), Γαλλία

Το Στρασβούργο είναι η κυριότερη πόλη και η πρωτεύουσα της περιφέρειας της Αλσατίας στη βορειοανατολική Γαλλία, βρίσκεται στη δυτική πλευρά του Ρήνου και συνδέεται με τη Γερμανία μέσω δύο γεφυρών. Έχει πληθυσμό 280.000 περίπου κατοίκους, αποτελεί μαζί με τις Βρυξέλλες έδρα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και εκεί εδρεύουν το Ανώτατο Δικαστήριο Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και το Συμβούλιο της Ευρώπης.

Το ιστορικό της κέντρο διατηρείται αναλλοίωτο από τα μεσαιωνικά χρόνια μέχρι σήμερα και για το λόγο αυτό η παλιά πόλη (βλ. εικόνα 29(α)), που βρίσκεται στο κέντρο της σημερινής πόλης, είναι ιδιαίτερα γραφική και γεμάτη με αναγεννησιακά βικτωριανά κτίρια και σπίτια χτισμένα με ξύλο και διακοσμημένα με πολλά χρώματα. Οι δρόμοι που συναντώνται εκεί, πεζοδρομημένοι και ιδιαίτερα διακοσμημένοι με αψίδες, αριθμούν πολλά μεγάλα εμπορικά καταστήματα κατά μήκος τους. Η μεσαιωνική συνοικία αποτελεί Μνημείο Κληρονομιάς της ΟΥΝΕΣΚΟ (UNESCO), ενώ τα μικρά δρομάκια, τα κανάλια (βλ. εικόνα 29(β)) και οι γέφυρες, έρχονται σε αντίθεση με τη μοντέρνα αρχιτεκτονική της έδρας της Ευρώπης.



Εικόνα 29: Παλιά πόλη και κανάλια στο Στρασβούργο

Γύρω στο 1980 έγινε προσπάθεια να προωθηθεί μία νέα πολιτική μετακινήσεων συνολικά στο Στρασβούργο, η οποία είχε ως στόχο το 25% των μετακινήσεων να πραγματοποιείται με ποδήλατο. Στα πλαίσια αυτής της κίνησης, απαγορεύτηκε στο κέντρο της πόλης η είσοδος κάθε είδους μηχανοκίνητων οχημάτων και εγκαταστάθηκαν ξανά οι γραμμές του τραμ που υπήρχαν παλιότερα, με σκοπό τη γρήγορη και εύκολη εξυπηρέτηση κάτοικων και επισκεπτών μέσω μιας οργανωμένης δημόσιας συγκοινωνίας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στην πόλη. Πλέον, τραμ, ποδήλατα και πεζοί κάνουν όλο και πιο αισθητή την παρουσία τους στις πλατείες και τους κεντρικούς δρόμους.

Το 1988 οι μετακινήσεις με ποδήλατο στην πόλη έφταναν το 8%, ενώ το 1994 το 12% με το ποσοστό να αυξάνεται συνεχώς τα επόμενα χρόνια. Αυτή τη στιγμή το Στρασβούργο έχει 77 χλμ. ποδηλατοδρόμων και ειδικών μονοπατιών, 12 χλμ. μονόδρομων και 15 χλμ. πεζοδρόμων, στους οποίους επιτρέπεται και το ποδήλατο, όπως και σε ορισμένους λεωφορειόδρομους.

Φεράρα (Ferrara), Ιταλία

Η Φεράρα είναι μια μικρή πόλη της Ιταλίας, πρωτεύουσα της ομώνυμης επαρχίας της Φεράρα και αριθμεί σήμερα 140.000 κατοίκους και 100.000 ποδήλατα. Βρίσκεται βορειοανατολικά της Μπολόνια και γνώρισε μεγάλη ακμή κατά την Αναγέννηση. Πολυάριθμα παλάτια, χρονολογούμενα από το 14ο αιώνα σώζονται μέχρι σήμερα και κοσμούν τους δρόμους της πόλης.

Ενώ η Φεράρα εξαιτίας του αναγλύφου της δεν είναι μία επίπεδη πόλη, έχει καταφέρει να αυξήσει σημαντικά τον αριθμό των πεζών και τη χρήση του ποδηλάτου μέσα από μία σειρά μέτρων και υποδομών. Σήμερα, πάνω από το 30% των μετακινήσεων στο εσωτερικό της γίνονται με τη χρήση ποδηλάτου.

Το κέντρο της πόλης είναι πλήρως πεζοδρομημένο και επιτρέπει την ελεύθερη πρόσβαση μόνο στους πεζούς και τους ποδηλάτες (βλ. εικόνα 30). Στην παλιά πόλη, σημαντικές βελτιώσεις έγιναν από την πολιτεία, για την πιο άνετη και ασφαλή μετακίνηση επισκεπτών και κατοίκων, όπως η αντικατάσταση των παλιών πλακών με πιο φαρδιές πλάτους 80 εκατοστών. Επίσης, ένα σημαντικό και εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατικών διαδρόμων κάνει την εμφάνισή του, το οποίο δίνει προτεραιότητα στον ποδηλάτη έναντι του αυτοκινήτου. Από κει και πέρα, περιφερειακά της πεζοδρομημένης περιοχής, λωρίδες ποδηλάτων συνεχίζουν να υπάρχουν στους δρόμους με κατάλληλη σήμανση και διαγραμμίσεις.



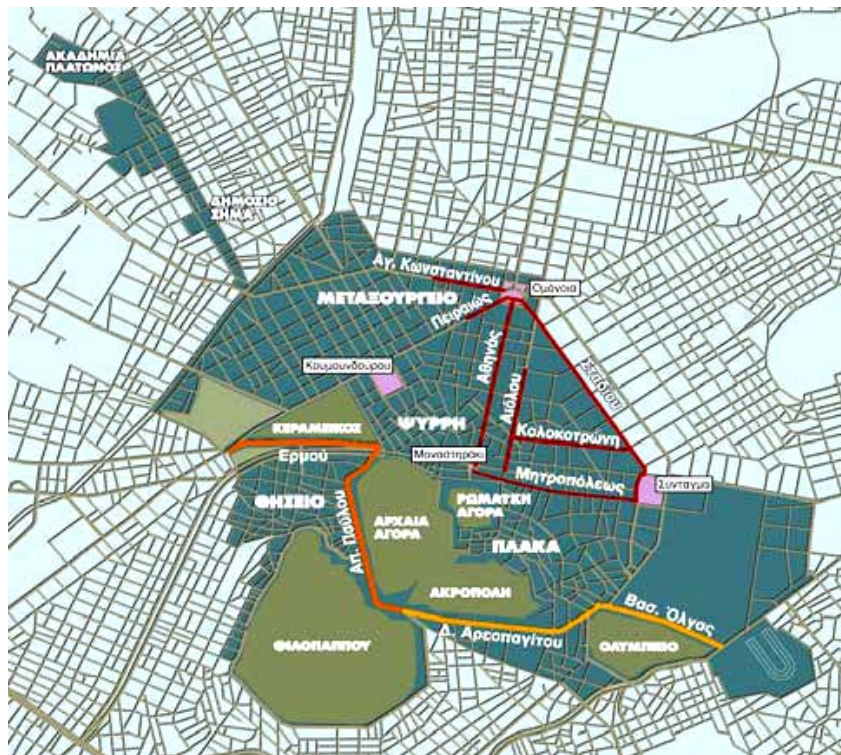
Εικόνα 30: Μεσαιωνικό κέντρο, Φεράρα

Εξαιτίας της μεγάλης αύξησης των ποδηλάτων, κρίθηκε αναγκαία η κατασκευή χώρων στάθμευσης γι αυτά. Δημιουργήθηκαν έτσι 2.500 δωρεάν θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων, 330 από αυτές φυλασσόμενες και 800 ακόμα στον κεντρικό σταθμό της πόλης, ο οποίος λειτουργεί από το 1862, ώστε να μπορούν οι ποδηλάτες να σταθμεύουν τα ποδήλατά τους και να επιβιβάζονται στα τρένα για να φτάσουν στον προορισμό τους.

Τα κτήρια στην μεσαιωνική πόλη διατηρούν τον επιβλητικό αναγεννησιακό τους χαρακτήρα και περιορίζονται στους τρεις ή τέσσερις ορόφους. Η πόλη περιβάλλεται από ψηλά παλιά τείχη, πάνω στα οποία υπάρχουν στενοί δρόμοι στους οποίους μπορούν να περιηγηθούν πεζοί και ποδηλάτες. Αψίδες, αγάλματα, παραδοσιακά εστιατόρια, καφετέριες, καταστήματα κατά μήκος των δρόμων, πλατείες και καλλιτέχνες, συμπληρώνουν το τοπίο.

Αθήνα (Athens), Ελλάδα

Το ιστορικό κέντρο της Αθήνας, βρίσκεται στην καρδιά της πρωτεύουσας της Ελλάδας πληθυσμού 3.812.330 κατοίκων, με επίκεντρο το Μοναστηράκι και την Πλάκα. Σύμφωνα με το ΦΕΚ 567Δ/79 τα όρια του Ιστορικού Κέντρου ορίζονται στο χάρτη που ακολουθεί (βλ. εικόνα 31), συμπεριλαμβανομένης και της περιοχής των Εξαρχείων.



Εικόνα 31: Τα όρια του ιστορικού κέντρου της Αθήνας

Πεζοδρομημένο πλέον στο μεγαλύτερο μέρος του (βλ. εικόνα 32), το ιστορικό κέντρο επιτρέπει την διέλευση στους πεζούς και τους ποδηλάτες, ενώ κάποιες φορές κυρίως ιδιωτικής χρήσης φορτηγά οχήματα κάνουν την εμφάνισή τους στους πλακόστρωτους πεζόδρομους, ιδιαίτερα για τη μεταφορά προϊόντων και τον εξοπλισμό των καταστημάτων κάθε είδους, τα οποία βρίσκονται σε δεκάδες κατά μήκος των πεζόδρομων.



Εικόνα 32: Πεζόδρομοι στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας

Οι κύριοι εμπορικοί πεζόδρομοι είναι των οδών Ερμού και Αθηνάς με μεγαλύτερα καταστήματα και αλυσίδες καταστημάτων, ενώ στην Πλάκα και το Μοναστηράκι συναντώνται μικρότερες επιχειρήσεις και καταστήματα που απευθύνονται κυρίως σε τουρίστες, αφού οι περιοχές βρίσκονται πλησίον του Ναού, του Μουσείου της Ακρόπολης και της Αρχαίας Αγοράς και αυτό τις καθιστά κατ'εξοχήν τουριστικές ζώνες. Στο Θησείο και στου Ψυρρή, καφετέριες, εστιατόρια και κινηματογράφοι εξυπηρετούν τις ανάγκες ψυχαγωγίας των κατοίκων και των επισκεπτών, ενώ πλανόδιοι πωλητές και καλλιτέχνες κάνουν αισθητή την παρουσία τους στους δρόμους ιδιαίτερα κατά την τουριστική θερινή περίοδο.

Τα παρακείμενα των πεζοδρόμων κτίρια, δεν έχουν κάποιο ιδιαίτερο κοινό αρχιτεκτονικό ύφος και μπορεί κανείς να συναντήσει από νεοκλασικά μέχρι μοντέρνα κτίσματα και από μικρά έως μεγάλα καταστήματα, με περιορισμό τους τρεις με τέσσερις ορόφους.

Η πρόσβαση στις περιοχές του κέντρου είναι δυνατή με τη δημόσια συγκοινωνία, τα λεωφορεία, τα τρόλεϊ, τα τραμ και ιδιαιτέρως το μετρό και τα τρένα, ενώ ακόμα και τα αυτοκίνητα και τα ταξί μπορούν να πλησιάσουν με ευκολία τους γύρω δρόμους, στους οποίους ισχύει δακτύλιος περιορισμού της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων.

Δημόσιοι οργανωμένοι χώροι στάθμευσης δεν υπάρχουν, λόγω του ότι το κέντρο της Αθήνας είναι εξαιρετικά πυκνοκατοικημένο, άναρχα δομημένο και υπάρχει σημαντική έλλειψη χώρων. Οι μόνοι χώροι στάθμευσης που συναντώνται, είναι μικρής χωρητικότητας επί πληρωμή χώροι, εγκατεστημένοι στις παρακείμενες των πεζοδρομημένων οδούς.

Μικρές πλατείες κατάλληλα διαμορφωμένες και καλλωπισμένες υπάρχουν σε πολλά σημεία των δρόμων, με μεγαλύτερη αυτή του Συντάγματος κάτω από την οποία ξεκινά ο πεζόδρομος και την πλατεία Μοναστηρακίου στις οποίες υπάρχουν και σταθμοί του μετρό, καθώς και την πλατεία Δημαρχείου ή Κοτζιά. Οι χώροι πρασίνου είναι κατά πολύ περιορισμένοι με μεγαλύτερους το χώρο του Ζαπτείου, του Εθνικού Κήπου και τους λόφους του Φιλοπάππου και της Ακρόπολης, ενώ γίνονται συνεχείς προσπάθειες για δεντροφύτευση ακόμη περισσότερων δρόμων και πάρκων.

Κέιμπριτζ (Cambridge), Ηνωμένο Βασίλειο

Το Κέιμπριτζ, είναι μία πανεπιστημιακή πόλη στην Ανατολική Αγγλία, 50 χλμ. βόρεια του Λονδίνου, με πληθυσμό 126.000 περίπου κατοίκους, συμπεριλαμβανομένων 23.000 περίπου φοιτητών.

Λόγω του ήπιου επίπεδου αναγλύφου και της συνοχής της πόλης, το ποδήλατο αλλά και το περπάτημα είναι οι δύο τρόποι με τους οποίους κάτοικοι και επισκέπτες μετακινούνται γρήγορα, εύκολα και με ασφάλεια στο πλέον πεζοδρομημένο κέντρο της πόλης (βλ. εικόνα 33), όπου η χρήση του αυτοκινήτου δεν επιτρέπεται. Τα ποσοστά ποδηλατών στην πόλη είναι μεγάλα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι ένας στους τέσσερις κάτοικους της χρησιμοποιεί το ποδήλατο του για να μεταβεί στο χώρο εργασίας του, στο σχολείο ή το πανεπιστήμιο.



Εικόνα 33: Πεζόδρομοι στο κέντρο του Κέιμπριτζ

Εκτός από τα ποδήλατα για την προσέγγιση στο κέντρο χρησιμοποιείται και η δημόσια συγκοινωνία που αποτελείται από λεωφορεία και τρένα. Το δίκτυο των περιοχών που εξυπηρετούνται από τα λεωφορεία είναι μεγάλο και απλώνεται σε ολόκληρη την πόλη, ώστε να καλύπτει όλες οι διαδρομές προς όλες τις κατευθύνσεις. Στάσεις λεωφορείων υπάρχουν κοντά στο κέντρο αλλά και στο πανεπιστήμιο, στο οποίο επίσης απαγορεύεται η κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Ο σταθμός των τρένων βρίσκεται σε κοντινή απόσταση νότια του κέντρου, στο οποίο συγκεντρώνονται υπηρεσίες και καταστήματα. Από το σταθμό μπορεί κανείς να μεταβεί εκεί είτε με λεωφορείο και ταξί είτε με τα πόδια, καλύπτοντας μια απόσταση περίπου 15 λεπτών της ώρας.

Οι χώροι στάθμευσης στο Κέιμπριτζ, (βλ. εικόνα 34) περιορίζονται σε δέκα, είναι πενταόροφοι, βρίσκονται κοντά σε κύριες οδικές αρτηρίες του κέντρου, ενώ οι πέντε από αυτούς οι οποίοι προορίζονται και για ποδήλατα, κυκλώνουν περιφερειακά την πόλη. Στους δύο από αυτούς υπάρχουν εγκατεστημένα και μηχανήματα φόρτισης για τις μπαταρίες των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, ενώ όλοι οι χώροι στάθμευσης βρίσκονται κοντά σε σταθμούς τρένων και λεωφορείων.



Εικόνα 34: Χώροι στάθμευσης στην πόλη του Κέιμπριτζ

Ειδική μέριμνα υπάρχει για τα άτομα με ειδικές ανάγκες και τα αναπηρικά αμαξίδια, αφού οι δρόμοι στο κέντρο της πόλης είναι επίπεδοι και ιδιαίτερα προσεγμένοι, χωρίς σκαλοπάτια και εμπόδια, ενώ υπάρχουν ειδικοί ξεχωριστοί χώροι στάθμευσης για τα αυτοκίνητά τους. Η μετακίνηση των ευπαθών ατόμων και ομάδων πληθυσμού,

εξυπηρετείται εύκολα και από τα λεωφορεία, τα τρένα αλλά και τα ταξί, τα οποία είναι εξοπλισμένα κατάλληλα με ράμπες και ανάλογους χώρους.

Η οικονομία του Κέιμπριτζ στηρίζονταν στη γεωργία λόγω των μεγάλων καλλιεργήσιμων εκτάσεων οι οποίες σήμερα έχουν μετατραπεί σε χώρους πρασίνου που ανήκουν κυρίως στο Πανεπιστήμιο του Κέιμπριτζ, το οποίο ιδρύθηκε και λειτουργεί από το 1209 και είναι ένα από τα καλύτερα πανεπιστήμια στον κόσμο. Σήμερα η οικονομία στηρίζεται σε κεφάλαια που επενδύονται στην έρευνα και την ανάπτυξη, στις νέες τεχνολογίες, τις φαρμακευτικές βιομηχανίες και τον τουρισμό.

Γκρατς (Graz), Αυστρία

Το Γκρατς είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Αυστρίας μετά τη Βιέννη και ο πληθυσμός του ανέρχεται στους 292.000 κατοίκους. Πρόκειται για μία πανεπιστημιακή πόλη, με έξι πανεπιστήμια και 44.000 φοιτητές, στο εσωτερικό της οποίας οι μετακινήσεις γίνονται κυρίως με τα πόδια, με ποδήλατα και με μέσα δημόσιας συγκοινωνίας.

Η παλιά πόλη του Γκρατς (βλ. εικόνα 35) είναι μία από τις πιο καλά διατηρημένες πόλεις της Κεντρικής Ευρώπης και το 1999 προστέθηκε στη λίστα των Μνημείων Πολιτιστικής Κληρονομιάς της ΟΥΝΕΣΚΟ (UNESCO), λόγω της αρμονικής συνύπαρξης 1.000 περίπου τυπικών κτιρίων διαφορετικών εποχών σε διαφορετικά αρχιτεκτονικά ύφη, από γοτθικά έως και σύγχρονα.



Εικόνα 35: Παλιά πόλη, Γκρατς

Το εκτεταμένο δίκτυο της δημόσιας συγκοινωνίας του Γκρατς, κάνει πολύ εύκολη τη μετακίνηση στο εσωτερικό της πόλης χωρίς τη χρήση αυτοκινήτου. Αποτελείται από λεωφορεία, τραμ και τρένα, με δρομολόγια που συνδυασμένα εξυπηρετούν όλη την πόλη, ενώ γραμμές τρένων συνδέουν τον κύριο σιδηροδρομικό σταθμό που βρίσκεται στη έξοδο της πόλης με την παλιά πόλη. Νυχτερινά λεωφορεία και δρομολόγια, προστίθενται τα σαββατοκύριακα, στις γιορτές, τις αργίες και κατά την τουριστική περίοδο εφόσον κριθεί ανάγκη.

Το αεροδρόμιο του Γκρατς, βρίσκεται σε απόσταση 10 περίπου χλμ. από το κέντρο της πόλης και σε μια πολύ κοντινή απόσταση με τα πόδια βρίσκεται ένας σιδηροδρομικός σταθμός με επεκτάσεις που συνδέουν το αεροδρόμιο με το κέντρο

της πόλης αλλά και με προορισμούς εκτός αυτής, τη Βιέννη, τη Φρανκφούρτη, το Μόναχο, το Βερολίνο και το Λονδίνο.

Στα ποικίλα κτίρια της παλιάς πόλης, προστίθενται και 228 μοναδικής αρχιτεκτονικής πανύψηλα κτίρια, με πατώματα που αγγίζουν τα 22 μ. (βλ. εικόνα 36(α)), μουσεία, παλάτια, δικαστήρια, κάστρα, η δεύτερη μεγαλύτερη όπερα στην Αυστρία, θέατρα, πλατείες, δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι, καταστήματα και επιχειρήσεις, που ζωντανεύουν τους πεζόδρομους της πόλης (βλ. εικόνα 36(β)) στους οποίους επιτρέπεται και η κυκλοφορία των ποδηλάτων και ψυχαγωγούν κατοίκους και επισκέπτες.



Εικόνα 36: Κτίρια και πεζόδρομοι στην Παλιά πόλη του Γκρατς

2.2.6. Συμπεράσματα

Το αυτοκίνητο κατασκευάστηκε σε μια εποχή, που υπήρχε ανάγκη για τις μετακινήσεις των ανθρώπων και τις μεταφορές προϊόντων σε μεγάλες για την εποχή αποστάσεις, αφού ο κόσμος αναπτυσσόταν συνεχώς, νέες πόλεις δημιουργούνταν και νέοι τόποι ανακαλύπτονταν. Το πρώτο αυτοκίνητο κατασκευάστηκε το 1908 από τον Χένρυ Φορντ και ήταν στην αρχή προνόμιο μόνο των λίγων και των πλουσίων. Με την εκβιομηχάνισή του και την πάροδο των χρόνων, ο αριθμός των επιβατηγών οχημάτων αυξήθηκε με ταχείς ρυθμούς και το 2002 έφτανε τα 590 εκατομμύρια, με ένα όχημα να αντιστοιχεί σε έντεκα ανθρώπους. Το αυτοκίνητο έγινε πλέον προσιτό σε όλα σχεδόν τα οικονομικά στρώματα, με αποτέλεσμα τα επόμενα χρόνια ο αριθμός αυτός να αυξηθεί ακόμα περισσότερο, σε επίπεδο όπου μία τετραμελής οικογένεια μπορεί σήμερα να διαθέτει τρία ή και τέσσερα αυτοκίνητα.

Οι επιπτώσεις του μεγάλου αριθμού των μηχανοκίνητων οχημάτων στις πόλεις του κόσμου τα τελευταία δέκα με δεκαπέντε χρόνια, άρχισαν να γίνονται όλο και περισσότερο εμφανείς. Η καταστροφή και η ρύπανση του περιβάλλοντος, το οποίο δεν αντέχει άλλη επιβάρυνση, η υπερθέρμανση και η κατασπατάληση της ενέργειας και των φυσικών πόρων του πλανήτη, η άναρχη επέκταση και ανάπτυξη των προαστίων και των νέων πόλεων, η έλλειψη χώρων και ο συνεχώς αυξανόμενος αριθμός των αυτοκινητιστικών ατυχημάτων που κοστίζουν τη ζωή σε 1,2 εκατομμύρια ανθρώπους το χρόνο κατά μέσο όρο, έχει οδηγήσει στην αμαύρωση της ομορφιάς και της ζωντάνιας των πόλεων και στη ανάγκη για άμεσες λύσεις προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της ασφάλειας και της ποιότητας ζωής των ατόμων και κατ'επέκταση στη σωτηρία της Γης.

Περιβαλλοντικές μελέτες και προγράμματα εφαρμόζονται πλέον παγκοσμίως, για τη μείωση των οχημάτων με ταυτόχρονη χρήση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης και μεταφοράς των πολιτών του κόσμου.

Το πρώτο και ουσιαστικό βήμα είναι η κατανόηση του μεγάλου αυτού προβλήματος από τις ομάδες πληθυσμού των χωρών, η οποία πρέπει σε κάθε περίπτωση να υποβοηθείται από τα κράτη και τις κυβερνήσεις με την υιοθέτηση μέτρων και αποφάσεων που οδηγούν σε μία αειφόρο ανάπτυξη των πόλεων, η οποία δε θα οδηγήσει στην υποβάθμιση και την ομηρία του μέλλοντος των επόμενων γενεών.

Οι φιλικότερες μορφές μετακίνησης προς το περιβάλλον, δίνουν προτεραιότητα στον ποδηλάτη και τον πεζό, ενώ η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου και οργανωμένου δικτύου δημοσίων συγκοινωνιών και η χρήση οχημάτων που δεν επιβαρύνουν το περιβάλλον με καυσαέρια, κρίνονται πλέον ζωτικά απαραίτητα. Η βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων είναι σημαντική υπόθεση για όλους και πλέον ένας μεγάλος αριθμός αυτών, μετατρέπονται ή αναπτύσσονται ως πόλεις περιορισμένης προσβασιμότητας όσον αφορά τα βενζινοκίνητα ή πετρελαιοκίνητα οχήματα.

Αρκετές είναι οι περιοχές και τα τμήματα των πόλεων που αναπτύχθηκαν στην αρχαιότητα ή το μεσαίωνα πριν καν εφευρεθεί το αυτοκίνητο και μέχρι σήμερα διατηρούν το χαρακτήρα τους αναλλοίωτο, όπως η Βενετία, η Φεράρα και η Περούτζια της Ιταλίας, η Γρανάδα της Ισπανίας, το Ντελφτ της Ολλανδίας, η παλιά πόλη της Ρόδου στην Ελλάδα. Γύρω από τις περιοχές αυτές, αναπτύχθηκαν και επεκτάθηκαν τα νέα τμήματα των πόλεων, για να καλύψουν τις ανάγκες για χώρο του ολοένα και αυξανόμενου πληθυσμού.

Οι πόλεις αυτές, μαζί με τις πόλεις που εξ αρχής αναπτύσσονται ως πόλεις ελεγχόμενης προσβασιμότητας, αποτελούν τις πιο εύκολες περιπτώσεις, αφού το εσωτερικό τους είναι ήδη πεζοδρομημένο, τα μηχανοκίνητα οχήματα ήδη αποκλεισμένα από αυτό και η ανάπτυξη του οδικού δικτύου για αυτά γίνεται περιφερειακά. Επιβάλλονται όμως μέτρα για τη διατήρηση της τάξης των πραγμάτων και ρυθμίσεις για τη διευκόλυνση των ανθρώπων που ζουν και μετακινούνται στο ευρύτερο περιβάλλον τέτοιων περιοχών.

Οι πιο δύσκολες περιπτώσεις είναι αυτές των πόλεων που δεν αναπτύχθηκαν ως πόλεις ελεγχόμενης προσβασιμότητας αλλά κρίθηκε απαραίτητο να μετατραπούν σε τέτοιες. Εδώ είναι απαραίτητη η λήψη αποφάσεων για ανακατάταξη των πραγμάτων, με σωστή και προσεκτικά σχεδιασμένη διαμόρφωση των πεζόδρομων, των ποδηλατόδρομων και των δημόσιων κοινόχρηστων χώρων, με κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, σηματοδοτήσεις και δημιουργία μονόδρομων και αδιεξόδων όπου αυτό κρίνεται απαραίτητο, με νέους όρους δόμησης και μεταβολή των παρόδιων χρήσεων γης, αλλά και με τη δημιουργία νέων υποδομών για τα νέα μέσα, καθώς και ενός οργανωμένου δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας, έτσι ώστε να είναι δυνατή η ισότιμη εξυπηρέτηση όλων των ομάδων του πληθυσμού, προσφέροντας ταυτόχρονα κίνητρα για την απαλλαγή της ανάγκης από τη χρήση των αυτοκινήτων και την υιοθέτηση του ποδηλάτου, των μέσων συγκοινωνίας και της πεζοπορίας, ως λύσεις για τις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών. Η αυτοκίνηση των πόλεων μοιραία μεταφέρεται περιμετρικά των πεζοδρομημένων περιοχών και οι πολίτες βρίσκουν

πλέον πιο συμφέρουσες τις νέες αυτές εναλλακτικές λύσεις για την προσέγγιση στο κέντρο, που πλέον συγκεντρώνει ένα μεγάλο αριθμό δραστηριοτήτων.

Ένας μεγάλος αριθμός νησιών και τουριστικών θέρετρων, βρίσκεται στους καταλόγους των πόλεων ελεγχόμενης κυκλοφορίας.

Τα νησιά, λόγω του ότι περιβάλλονται από θάλασσα, είναι αποκομμένα από τη στεριά και μπορούν πολύ εύκολα να κρατήσουν τα αυτοκίνητα μακριά από το εσωτερικό τους. Ρυθμίσεις απαιτούνται και εδώ κυρίως όσον αφορά στις εμπορευματικές μεταφορές για τον εξοπλισμό καταστημάτων και κατοίκων, στα απορριμματοφόρα και τα βαρέα οχήματα, στα οχήματα κατασκευών και έκτακτης ανάγκης, καθώς και για την κυκλοφορία κατοίκων και επισκεπτών εντός αυτών, ιδιαίτερα εφόσον πρόκειται για νησιά μεγάλης έκτασης με διασκορπισμένα χωριά και οικισμούς. Η δημόσια συγκοινωνία, τα ποδήλατα, η πεζοπορία, τα ζώα και τα ηλεκτροκίνητα μέσα μετακίνησης, αποτελούν τις κύριες λύσεις σε τέτοιες περιπτώσεις, ενώ ακόμα και βάρκες, καΐκια και καράβια μπορούν να εξυπηρετούν τους παραθαλάσσιους οικισμούς.

Τα τουριστικά θέρετρα, για οικονομικούς κυρίως λόγους, αναπτύσσονται ως περιοχές ελεγχόμενης κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων, αφού η εμφάνιση αυτοκινήτων στους δρόμους τους μειώνει τα κέρδη των επιχειρηματιών και των καταστηματαρχών που εδρεύουν σ αυτά, καθιστώντας τα λιγότερο ελκυστικούς προορισμούς για τους επισκέπτες. Εναλλακτικές μορφές μετακίνησης εφαρμόζονται κι εδώ, με οχήματα ηλεκτροδοτούμενα ή τροφοδοτούμενα με μπαταρίες, ζώα, ποδήλατα και πεζούς.

Στη δημιουργία περιοχών και πόλεων ελεγχόμενης κυκλοφορίας σημαντικό βοήθημα παρέχεται από την ύπαρξη ιστορικών μνημείων και κτιρίων, αρχαιολογικών χώρων, δασικών περιοχών, καταφυγίων σπάνιων ειδών άγριας ζωής, υγροτόπων και οικοσυστημάτων και γενικότερα χαρακτηριστικών που οδηγούν στο χαρακτηρισμό μιας περιοχής ως προστατευόμενης.

Ιδιαίτερη μέριμνα και προσοχή, θα πρέπει να δοθεί στις ευπαθείς ομάδες πληθυσμού και στα άτομα με ειδικές ανάγκες, ειδικά κατά το σχεδιασμό νέων περιοχών. Βελτιώσεις όμως προς αυτή την κατεύθυνση κρίνονται απαραίτητες και στις ήδη υπάρχουσες πόλεις.

Δυστυχώς σε πολλές πόλεις που προϋπήρχαν πεζόδρομοι στο εσωτερικό τους, κυρίως λόγω αναγλύφου δεν είναι δυνατή η απόλυτη διαμόρφωσή τους ιδιαίτερα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες, όπως για παράδειγμα στη Βενετία, όπου οι γέφυρες που περνούν πάνω από τα κανάλια και συνδέουν τις δύο πλευρές της πόλης είναι διαμορφωμένες με σκαλοπάτια. Αυτό μειώνει σε μεγάλο βαθμό την αυτονομία αυτών των ατόμων, αφού οι μετακινήσεις τους στο εσωτερικό της πόλης γίνονται με δυσκολία και τις περισσότερες φορές είναι απαγορευτικές.

Στις αναπτυσσόμενες πόλεις όμως, λαμβάνονται μέτρα εξ αρχής. Οι πεζόδρομοι γίνονται επίπεδοι και πλακοστρώνονται με μεγάλες πλάκες για να διευκολύνεται κυρίως η διέλευση των ποδηλατών, των καροτσιών και των αναπηρικών αμαξιδίων. Σχάρες υπονόμων, λακκούβες, σκαλοπάτια και σημεία διαφοράς ύψους, περιορίζονται στο ελάχιστο. Ακόμα και η δημόσια συγκοινωνία, οι χώροι στάθμευσης αλλά και οι ποδηλατόδρομοι, προσαρμόζονται ανάλογα για να μπορούν να δεχτούν

άτομα με αναπηρίες, ηλικιωμένους και παιδιά και να μπορούν να τους προσφέρουν ένα ασφαλές περιβάλλον.

Οι προσπάθειες σήμερα συνεχίζονται ολοένα και πιο εντατικές. Οι χώρες προωθούν το ποδήλατο ως μέσο καθημερινής μετακίνησης και μεταφορών. Η ήπειρος με τα μεγαλύτερα προβλήματα φαίνεται να είναι αυτή της Ευρώπης, η οποία αποτελεί την πιο πυκνοκατοικημένη ήπειρο μετά την Ασία με 733 περίπου εκατομμύρια πολίτες και πυκνότητα πληθυσμού 78 κατοίκους ανά τ.χλμ., έναντι της μεγαλύτερης ηπείρου στον πλανήτη της Ασίας με πυκνότητα 87 κατοίκους ανά τ.χλμ. και έκταση υπερτετραπλάσια (10,5 τ.χλμ. της Ευρώπης έναντι των 43,82 τ.χλμ. της Ασίας).

Εγκαταστάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλατόδρομοι και μονοπάτια, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων και πεζόδρομοι δημιουργούνται με αυξανόμενο ρυθμό και τις περισσότερες φορές καταφέρνουν να επιτύχουν το σκοπό τους για τη δημιουργία μιας ασφαλούς, καθαρής, βιώσιμης πόλης.

Σήμερα στην Ευρώπη, η Ολλανδία και η Δανία είναι οι δύο πρωτοπόρες χώρες που διαθέτουν κατάλληλο εξοπλισμό για τη χρήση ποδηλάτων. Αξιόλογες προσπάθειες γίνονται όμως και στην Πάρμα της Ιταλίας όπου το ποσοστό των μετακινήσεων με ποδήλατο αγγίζει το 19%, στη Φεράρα της Ιταλίας που φτάνει το 31%, στη Σουηδία το 33%, στη Μεγάλη Βρετανία το 27% και στη Νορβηγία παρά το ορεινό της ανάγλυφο το 8%. Υπάρχουν και περιπτώσεις όμως που το ποδήλατο δεν είχε την ίδια ανταπόκριση, όπως στη Γενεύη της Ελβετίας και στο Δουβλίνο της Ιρλανδίας, που αν και υπήρξε αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου από τους πολίτες τους μετά την προώθηση ανάλογων προγραμμάτων ανασχεδιασμού των μετακινήσεων τοπικής και ευρύτερης εμβέλειας από τις κυβερνήσεις, δεν ήταν αντίστοιχη της αναμενόμενης λόγω έλλειψης υποδομών και ικανού δικτύου δημόσιας συγκοινωνίας.

Δεύτερο μέρος

3. Το νησί των Σπετσών

3.1. Γενικά

Πρόκειται για ημιορεινό νησί της Ελλάδας, που ανήκει στη δεύτερη κατηγορία των περιοχών ελεγχόμενης προσβασιμότητας μηχανοκίνητων οχημάτων. Στις επόμενες παραγράφους, θα ακολουθήσει βιβλιογραφική ανασκόπηση για τα χαρακτηριστικά του νησιού και τις συνθήκες κυκλοφορίας σε αυτό, η οποία στηρίζεται κυρίως τόσο σε στοιχεία αναφερόμενα σε ιστότοπους του διαδικτύου και άρθρα του τοπικού τύπου, όσο και σε επιτόπια παρατήρηση και μαρτυρίες κατοίκων και φορέων του νησιού.

3.2. Γεωγραφική τοποθέτηση

Οι Σπέτσες (βλ. εικόνα 37) είναι ένα επίσημα ιστορικό νησί από το 1967, με πληθυσμό 4.000 περίπου κατοίκους, στο Μυρτάω Πέλαγος κοντά στην Αργολική χερσόνησο, δεξιά της εισόδου του Αργολικού κόλπου, σε απόσταση 1,8 μιλίων από τη χερσόνησο της Ανατολικής Πελοποννήσου την Ερμιονίδα και 53 μιλίων από το λιμάνι του Πειραιά στη Στερεά Ελλάδα. Έχει σχήμα ωοειδές, περίμετρο ακτογραμμής 11 χλμ., καταλαμβάνει έκταση 22,5 τ.χλμ., με μέγιστο μήκος 4 και μέγιστο πλάτος 2,5 μίλια.



Εικόνα 37: Γεωγραφική θέση του νησιού Σπέτσες

Τις Σπέτσες απαρτίζουν τρεις ακόμη νησίδες: η Σπετσοπούλα, ο Άγιος Ιωάννης και το Μικρό Μπούρμπουλο, από τις οποίες η Σπετσοπούλα με εξαίρεση το αιγάλιο τμήμα της, αποτελεί ιδιωτική ιδιοκτησία της οικογένειας Νιάρχου.

3.3. Ιστορική αναδρομή

Η μεγάλη ιστορία των Σπετσών και κυρίως η συμβολή του νησιού στον αγώνα της ελληνικής επανάστασης του 1821, είναι και ο κύριος λόγος που το νησί μπόρεσε να διατηρήσει μέχρι και σήμερα το παραδοσιακό του ύφος και να διαφυλάξει και να προστατέψει την πολιτισμική του κληρονομία.

Ξεκινώντας από τα αρχαία χρόνια, σύμφωνα με αρχαιολογικά ευρήματα το νησί κατοικήθηκε από την Πρωτοελλαδική εποχή περί το 2300 π.Χ. και ήταν γνωστό με την ονομασία Πιτυούσσα που θα πει πευκόφυτος, όνομα το οποίο και διατηρήθηκε για 3.000 χρόνια μέχρι τους πρώτους Βυζαντινούς αιώνες. Το σημερινό της όνομα έλαβε από τους Ενετούς, που την ονόμασαν "Isola de Spezzie", δηλαδή "αρωματοφόρο νήσο" λόγω των αρωματικών φυτών της. Από αυτή την ονομασία προέκυψε το Σπέτσες. Κατά άλλη εκδοχή, προήλθε από το αρβανίτικο "Πέτσα" γλωσσικό σχηματισμό της λέξης Πιτυούσσα.

Λόγω της γεωγραφικής της θέσης στον Αργολικό κόλπο και των πηγών της, το νησί χρησιμοποιήθηκε ως σταθμός ανεφοδιασμού των πλοίων που κατευθύνονταν προς τις αργολικές και λακωνικές ακτές. Δίπλα στα ευρήματα της Πρωτοελλαδικής εποχής, βρίσκονται και άλλα των μυκηναϊκών χρόνων και κατόπιν των πρώτων Βυζαντινών αιώνων. Στην εποχή της Φραγκοκρατίας (1200-1460) οι Σπέτσες υπάγονται στους Ενετούς, τους οποίους διαδέχονται οι Τούρκοι.

Μεγάλο αποικιστικό κύμα και συνεπώς αύξηση του πληθυσμού, έχουμε τον 15ο αιώνα, την εποχή δηλαδή που σημειώθηκαν σημαντικές εγκαταστάσεις χριστιανοαλβανικών οικογενειών, αλλά και τον 17ο και 18ο αιώνα από αποίκους προερχόμενους από τη Λακωνία, την Αργολίδα, την Ερμιονίδα και γενικότερα από τις γειτονικές ακτές της Πελοποννήσου. Στα μέσα του 19ο αιώνα, δημιουργείται και η πρώτη πόλη των Σπετσών στην σημερινή θέση Καστέλι.

Στις 3 Απριλίου του 1821 οι Σπετσιούτες είναι οι πρώτοι νησιώτες που επαναστατούν κατά των τουρκικών δυνάμεων στο Αιγαίο και μαζί με την Ύδρα και τα Ψαρά αποτελούν την ναυτική πολεμική δύναμη της Ελλάδας.

Μετά το τέλος της Επανάστασης οι Σπέτσες άρχιζαν να παρακμάζουν και ο πληθυσμός τους μειώθηκε, έως ότου η μικρασιατική καταστροφή το 1922 φέρνει αρκετούς πρόσφυγες στο νησί. Η τουριστική ανάπτυξη του νησιού ξεκινά και σταματά στα χρόνια της Κατοχής και του Εμφυλίου πολέμου, ενώ μετά το τέλος των στρατιωτικών επιχειρήσεων συνεχίζει και είναι ραγδαία με αποτέλεσμα τη σημερινή κατάσταση.

3.4. Γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά

Το έδαφος του νησιού κάθε άλλο παρά επίπεδο, έχει έντονο ανάγλυφο και διασχίζεται από βουνοσειρές με υψηλότερη κορυφή τον Προφήτη Ηλία στα 291 μ..

Τα ακρωτήρια της νήσου είναι πέντε: το Σουρμπούτι βορειοανατολικά, το Κάβο-Φανάρι ανατολικά, ο Μαυρόκαβος νοτιοανατολικά, το Ζάστανο νότια και το Μπουρμούθι βορειοδυτικά.

Το κλίμα των Σπετσών είναι τυπικό μεσογειακό, με υγρούς ήπιους χειμώνες και ζεστά καλοκαίρια.

Το έδαφος είναι κυρίως πευκόφυτο, ενώ μεγάλο μέρος του είναι καλλιεργήσιμο. Κύρια γεωργικά προϊόντα που παράγονται είναι οι ελιές, το λάδι, διάφορα δημητριακά, σταφύλια, αμύγδαλα, σύκα και κάποια λίγα κτηνοτροφικά προϊόντα.

3.5. Συνοικισμοί

Πρωτεύουσα των Σπετσών, είναι η ομώνυμη πόλη του νησιού που αποτελεί Δήμο, ο οποίος συστάθηκε το 1934, παρέμεινε αμετάβλητος κατά την εφαρμογή του σχεδίου Καποδίστριας το 1997, αλλά και του σχεδίου Καλλικράτης το 2010. Ανήκει στο νομό Αττικής και υπάγεται στη Νομαρχία Πειραιά.



Εικόνα 38: Οι συνοικισμοί των Σπετσών

Στο Δήμο υπάγονται οι 12 συνοικισμοί του νησιού (βλ. εικόνα 38): η Αγία Παρασκευή, οι Άγιοι Ανάργυροι, οι Άγιοι Απόστολοι, το Αδοσίδον, το Βρέλον, ο Έλωνας, η Ζωγερία, το Λιγονέρι, η Παραπόλα, η Τζήλα, η γυναικεία Μονή Αγίων Πάντων και η νησίδα Σπετσοπούλα.

3.6. Δημογραφικά στοιχεία

Τα δημογραφικά στοιχεία, κοινωνικά, οικονομικά ή πολιτικά, λαμβάνονται κατά την απογραφή του πληθυσμού. Πρόκειται για ένα σύνολο διοικητικών ενεργειών και χειρισμών που σκοπό έχουν τη συγκέντρωση στατιστικών πληροφοριών σχετικά με

το μέγεθος και τα χαρακτηριστικά του πληθυσμού ενός γεωγραφικού χώρου σε δεδομένο χρόνο και προϋποθέτει την καθολική και ταυτόχρονη καταγραφή όλων όσων βρίσκονται κατά την ημέρα της διεξαγωγής της σ αυτόν, που συνήθως είναι η εθνική επικράτεια και οι διοικητικές της υποδιαιρέσεις. Η συμπαράθεση και η συγκριτική μελέτη στοιχείων διαδοχικών απογραφών, αποκαλύπτει τις ιστορικές τάσεις των δομών και χαρακτηριστικών του πληθυσμού.

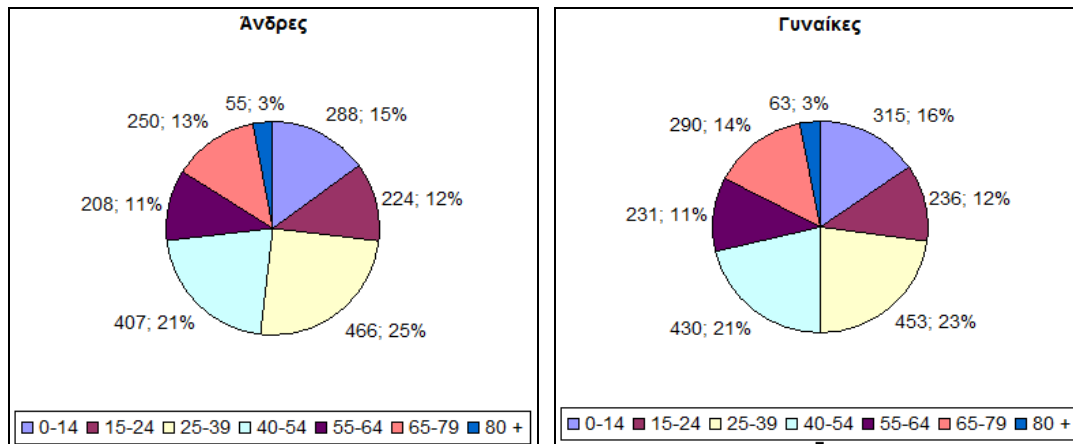
3.6.1. Πληθυσμός

Το πρώτο που ενδιαφέρει σε περιπτώσεις απογραφής είναι το μέγεθος του πληθυσμού των περιοχών και κατά πόσο αυτό έχει μεταβληθεί από την προηγούμενη απογραφή ηλικιακά αλλά και ποσοτικά. Σημειώνεται εδώ, ότι τα στατιστικά στοιχεία μπορεί να αφορούν το μόνιμο, δηλαδή το συνολικό πληθυσμό που δήλωσε ως μόνιμη κατοικία του κατά την απογραφή του τον συγκεκριμένο τόπο ανεξάρτητα από το πού βρέθηκε και απογράφηκε στην επικράτεια της χώρας ή τον πραγματικό πληθυσμό, δηλαδή το συνολικό πληθυσμό που βρέθηκε και απογράφηκε στο συγκεκριμένο αυτό τόπο, ανεξάρτητα από το αν διαμένει μόνιμα εκεί ή αν είναι προσωρινός ή περαστικός.

Σύμφωνα με τα πρόσφατα στοιχεία της απογραφής του 2011 της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος, ο μόνιμος πληθυσμός των Σπετσών ανέρχεται στους 4.070 κατοίκους, εκ των οποίων οι 1.990 είναι άντρες και οι 2.080 γυναίκες, ενώ η πυκνότητα του μόνιμου πληθυσμού αγγίζει τους 150,07 κατοίκους ανά τ.χλμ., αρκετά μεγάλο νούμερο για ένα νησί έκτασης 22,5 τ.χλμ. σε σχέση με άλλα νησιά παρόμοιας ή και διπλάσιας έκτασης, όπως της Ύδρας με έκταση 52 τ.χλμ. στην οποία η πυκνότητα του μόνιμου πληθυσμού ανά τ.χλμ. είναι στο 30,72, ενώ του Πόρου με 31 τ.χλμ. στο 80,88. Δυστυχώς λόγω του προσφάτου της απογραφής, τα στατιστικά στοιχεία δεν έχουν τύχει ακόμα λεπτομερούς επεξεργασίας.

Σύμφωνα με την απογραφή του 2001, ο μόνιμος πληθυσμός του νησιού ανερχόταν στους 3.780 κάτοικους, ενώ ο πραγματικός στους 3.916 αποτελούμενος από 1.898 άντρες και 2.018 γυναίκες, νούμερα που δεν απέχουν πολύ από τα σημερινά. Η απογραφή συνέβη στις 18 Μαρτίου, ημερομηνία εκτός εορταστικής ή τουριστικής περιόδου και η διαφορά μεταξύ πραγματικού και μόνιμου πληθυσμού ανέρχεται στα 136 άτομα μόνο. Ο κύριος όγκος των κατοίκων συγκεντρώνεται στον οικισμό των Σπετσών, ενώ 30 περίπου άτομα κατοικούν στη Μονή των Αγίων Πάντων και από 10 ή λιγότερα άτομα στους Αγίους Αναργύρους, το Λιγονέρι, την Κουζούνο και τη Σπετσοπούλα.

Όσον αφορά τις ηλικιακές ομάδες στις οποίες φαίνεται να ανήκε ο πραγματικός πληθυσμός των 3.916 κατοίκων, τα μεγαλύτερα ποσοστά εμφανίζονται τόσο για τις γυναίκες όσο και για τους άντρες στις ομάδες 25-39 και 40-54 χρόνων, ενώ τα μικρότερα στις ηλικιακές ομάδες 15-24, 55-64 και στους 80 ετών και άνω (βλ. διάγραμμα 1).



Διάγραμμα 1: Ποσοστά ηλικιακών ομάδων πραγματικού πληθυσμού σύμφωνα με την απογραφή του 2001

Τα ποσοστά είναι λογικά αφού σχολές ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης για τους νέους στο νησί δεν υπάρχουν, εκτός από τμήματα του Τ.Ε.Ι. Πειραιά που στεγάζονται στην Αναργύρειο και Κοργιαλένιο Σχολή κι αυτό τους αναγκάζει να μετακινούνται προς άλλες πόλεις εντός και εκτός Ελλάδας. Θετικό είναι το γεγονός ότι σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, οι κάτοικοι φαίνεται να επιστρέφουν στο νησί τους μετά την ολοκλήρωση των υποχρεώσεων που τους κρατούν μακριά, είτε αυτές αφορούν σπουδές, είτε αφορούν εργασία. Ο αριθμός των ατόμων κυρίως των 80 ετών και άνω μειώνεται λόγω θνησιμότητας, αλλά και λόγω του ότι είναι ασφαλέστερο για αυτούς να διαμένουν εκτός του νησιού εφόσον δύνανται, αφού ιατρική κάλυψη στο νησί δεν υπάρχει παρά μόνο για τα ελαφρά περιστατικά. Εντυπωσιακό και ενθαρρυντικό είναι το γεγονός ότι οι γονείς επιλέγουν το νησί ως ένα κατάλληλο περιβάλλον για την ανατροφή των παιδιών τους, αφού τα παιδιά μικρών ηλικιών κάτω των 14 ετών, αποτελούν μία από τις πολυπληθέστερες ομάδες κατοίκων του νησιού.

3.6.2. Κατοικίες και νοικοκυριά

Οι κατοικίες κατά την απογραφή διακρίνονται σε κανονικές και μη κανονικές.

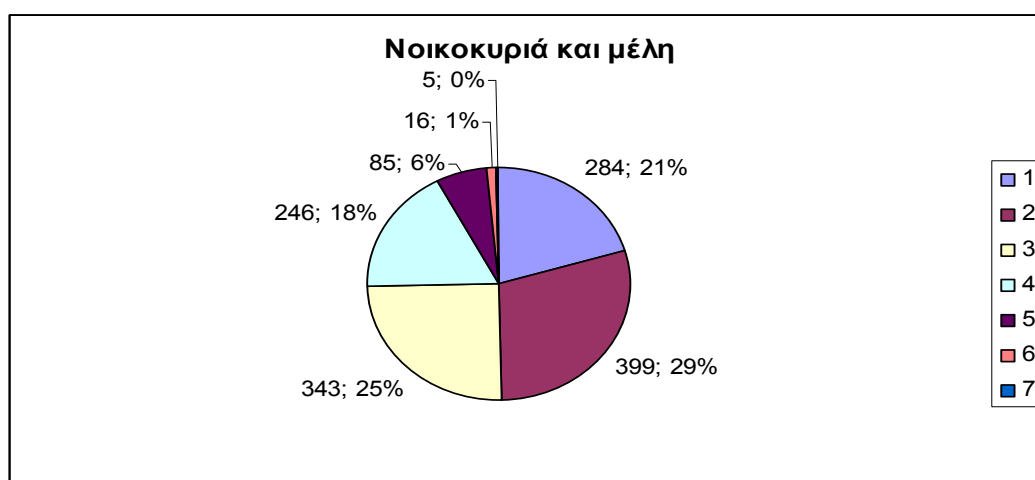
Κανονική κατοικία είναι η μόνιμη και αυτοτελής κατασκευή, η οποία αποτελείται από ένα τουλάχιστο κανονικό δωμάτιο και προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για στέγαση του νοικοκυριού. Μη κανονικές κατοικίες θεωρούνται οι συλλογικές κατοικίες, τα προσωρινά καταλύματα ομάδων διαφόρων δραστηριοτήτων χωρίς προκαθορισμένο σχεδιασμό όπως για παράδειγμα εργατών, οι κινητές κατοικίες, αποθήκες, παράγκες κ.λπ.

Στο δημοτικό διαμέρισμα Σπετσών σύμφωνα με την απογραφή του 2001, απογράφηκαν μόνο κανονικές κατοικίες, οι οποίες στο σύνολό τους έφταναν τις 3.380, από τις οποίες οι 3.376 ήταν κανονικές, ενώ οι υπόλοιπες 4 ήταν κατοικίες μέσα σε συλλογικές κατοικίες. Από τις κανονικές κατοικίες οι 7 ανήκαν στο Δημόσιο και οι 3.369 σε ιδιώτες, ενώ οι 1.372 ήταν κατοικούμενες και οι υπόλοιπες 2.004 κενές κατά τη χρονική περίοδο της απογραφής. Η απογραφή έγινε στις 18 Μαρτίου, εκτός περιόδου αιχμής, γεγονός που εξηγεί το λόγο για τον οποίο οι περισσότερες

κατοικίες ήταν κενές, αφού μάλλον επρόκειτο για παραθεριστικές κατοικίες. Σημαντικό δείγμα για τις κατοικίες του νησιού είναι ότι οι περισσότερες αποτελούνται από τρία και τέσσερα δωμάτια, μόνο 198 έχουν έξι δωμάτια και άνω, ενώ οι κατοικίες με ένα δωμάτιο είναι μόνο 11.

Ως νοικοκυριό, θεωρούνται δύο ή περισσότερα συγγενικά ή μη άτομα που διαμένουν μαζί και προμηθεύονται από κοινού τα απαραίτητα για τη συντήρησή τους, ενώ μονοπρόσωπο νοικοκυριό μπορεί να αποτελέσει ένα άτομο το οποίο διαμένει μόνο του σε μια χωριστή κατοικία. Στα νοικοκυριά περιλαμβάνονται και οι οικότροφοι, αλλά όχι και οι ενοικιαστές.

Σύμφωνα με την απογραφή του 2001, το σύνολο των νοικοκυριών στο νησί φτάνει τα 1.378, με 3.651 μέλη. Από αυτά, τα νοικοκυριά που μοιράζονται την ίδια κατοικία είναι μόνο 4 και τα μέλη τους 13, ενώ τα περισσότερα αποτελούνται από 2 ή 3 μέλη, ακολουθούν αυτά του 1 και των 4 μελών και μόνο 5 αποτελούνται από 7 μέλη (βλ. διάγραμμα 2).



Διάγραμμα 2: Νοικοκυριά και μέλη αυτών σύμφωνα με την απογραφή του 2001

Στατιστικά στοιχεία για τις κατοικίες και τα νοικοκυριά από την απογραφή του 2011, δεν είναι ακόμα διαθέσιμα.

3.6.3. Οικονομικά στοιχεία

Οι τρεις τομείς της οικονομίας είναι ο πρωτογενής, ο δευτερογενής και ο τριτογενής.

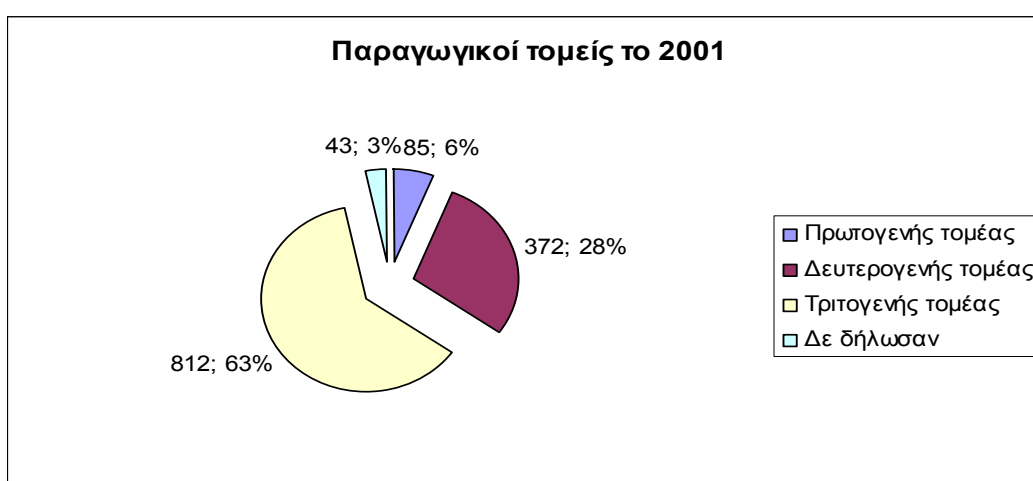
Ο πρωτογενής τομέας παραγωγικότητας συγκεντρώνει δραστηριότητες με αντικείμενο την απόκτηση ή απόσπαση αγαθών απευθείας από τη φύση και περιλαμβάνει ασχολίες όπως η γεωργία, η κτηνοτροφία, η αλιεία, το κυνήγι, η εξόρυξη μεταλλευμάτων κ.λπ.

Ο δευτερογενής τομέας παραγωγικότητας, αξιοποιεί τις πρώτες ύλες που προέρχονται από την πρωτογενή παραγωγή και ασχολείται με την επεξεργασία και μεταποίηση τους όσον αφορά τη μορφή, τη χρησιμότητα και τις ιδιότητές του. Ο τομέας

περιλαμβάνει δραστηριότητες όπως η χειροτεχνία, η βιοτεχνία όπου τα ανθρώπινα χέρια υποβοηθούνται από μηχανές και η βιομηχανία όπου η παραγωγή είναι μαζική και γίνεται με σύγχρονα μηχανήματα και συστήματα.

Ο τριτογενής τομέας αναφέρεται σε παρεχόμενες υπηρεσίες, όπως το εμπόριο, η υγεία, η εκπαίδευση, οι μεταφορές, οι τράπεζες, οι επικοινωνίες, τα ελεύθερα επαγγέλματα και ο τουρισμός.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του 2001, ο οικονομικώς ενεργός πληθυσμός του νησιού αποτελούνταν στο σύνολό του από 1.444 κατοίκους, ενώ ο μη ενεργός από 1.949. Οι απασχολούμενοι έφταναν τους 1.312, με τον τριτογενή τομέα να προηγείται με 812 άτομα, να ακολουθεί ο δευτερογενής με 372 και ο πρωτογενής τομέας με μόλις 85 άτομα, ενώ 43 δε δήλωσαν κλάδο απασχόλησης (βλ. διάγραμμα 3).

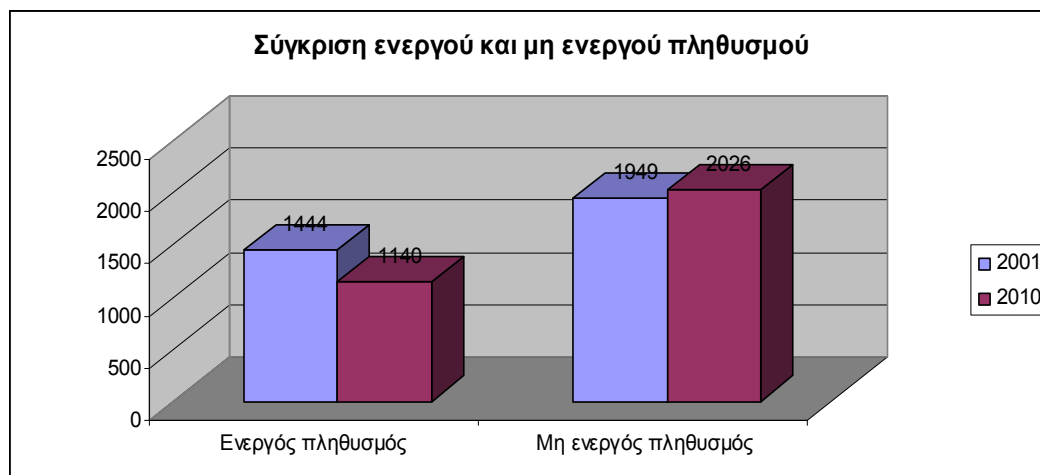


Διάγραμμα 3: Τομείς παραγωγικότητας στο σύνολο των απασχολούμενων κατοίκων

Είναι φανερό, ότι η οικονομία των Σπετσών στηρίζεται κυρίως στον τομέα του τουρισμού και λιγότερο στο δευτερογενή τομέα που στην περίπτωσή μας αποτελείται κυρίως από χειροτεχνικές και βιοτεχνικές μονάδες, αφού στο νησί εδρεύουν κυρίως μικρές επιχειρήσεις και εργαστήρια, ενώ το ποσοστό του εργατικού δυναμικού που ασχολείται με τη γεωργία, την κτηνοτροφία και την αλιεία είναι συγκριτικά πολύ μικρότερο. Αναφέρεται εδώ, ότι στον κλάδο της αλιείας αν και ο αριθμός των απασχολούμενων έχει μειωθεί κατά πολύ σε σχέση με τα παλαιότερα χρόνια, διατηρούνται ακόμα στο νησί τρία επαγγελματικά σωματεία και ένας ερασιτεχνικός σύλλογος, οι οποίοι και συντηρούνται χάρη στην τοπική κατανάλωση των ψαριών μέσω της ανάπτυξης του τουρισμού.

Σύμφωνα με τα τελευταία στατιστικά στοιχεία του έτους 2010, ο ενεργός πληθυσμός των Σπετσών μειώθηκε από τους 1.444 κατοίκους το 2001 σε 1.140 κατοίκους το 2010 (βλ. διάγραμμα 4), από τους οποίους οι 73 δήλωσαν άνεργοι και από αυτούς οι 42 ανήκουν σε μικρές ηλικίες. Οι άντρες που ανήκουν στο εργατικό δυναμικό του νησιού υπερτερούν κατά πολύ των γυναικών με 918 έναντι 222, ενώ από το σύνολο των 2.026 οικονομικά μη ενεργών κατοίκων οι οποίοι αυξήθηκαν σε σχέση με τους 1.949 του 2001 (βλ. διάγραμμα 4), οι 641 είναι άντρες και οι 1.385 γυναίκες. Η ανεργία στις γυναίκες είναι διπλάσια από ότι στους άντρες, με 24 άνεργους άντρες

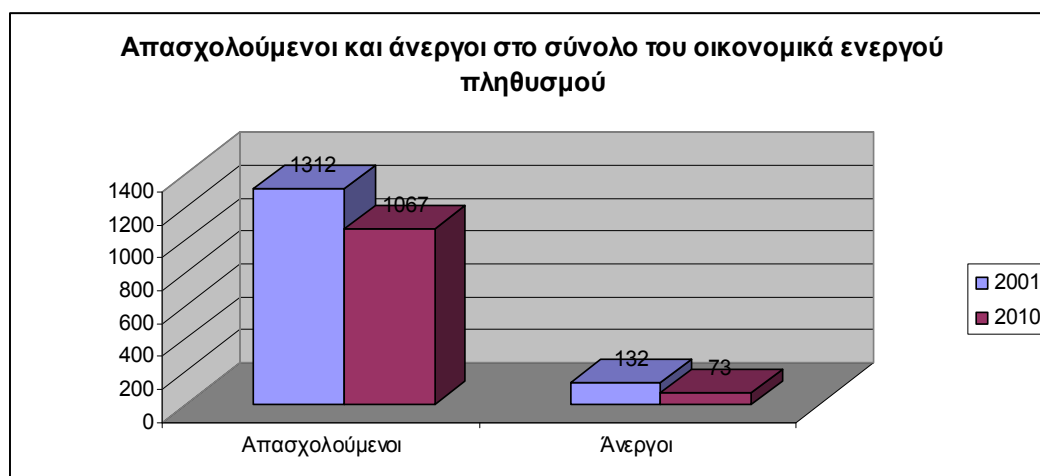
και 49 άνεργες γυναίκες εκ των οποίων οι 14 και οι 28 αντίστοιχα είναι άτομα νεαρής ηλικίας.



Διάγραμμα 4: Οικονομικά ενεργός και μη ενεργός πληθυσμός το 2001 και 2010

Σημειώνουμε εδώ, ότι ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός μιας χώρας είναι ουσιαστικά το εργατικό δυναμικό της. Περιλαμβάνει τα άτομα εκείνα που είναι ικανά και έχουν εκφράσει την επιθυμία τους να εργαστούν, ενώ τα άτομα που δε μπορούν ή δε θέλουν να εργαστούν ανήκουν στον οικονομικά μη ενεργό πληθυσμό.

Χαρακτηριστικό είναι ότι η ανεργία στο νησί από 132 κατοίκους το 2001 μειώθηκε στους 73 το 2010 (βλ. διάγραμμα 5) και λαμβάνοντας υπόψη μας και τη μείωση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού στο διάστημα των εννιά χρόνων που μεσολάβησαν, θα μπορούσαμε να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι οι μικρές κοινωνίες είναι περισσότερο σταθερές, ανθεκτικές και αυτάρκειες στις γενικότερες μεταβολές της οικονομίας των χωρών.

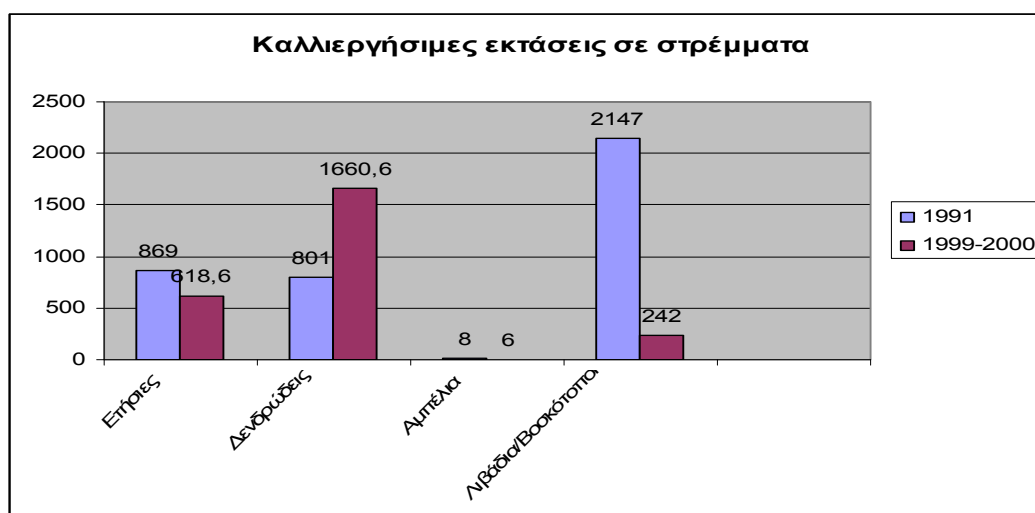


Διάγραμμα 5: Απασχολούμενοι και άνεργοι το 2001 και 2010

3.6.4. Γεωργικές καλλιεργήσιμες εκτάσεις

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία, οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις του νησιού το 1991 ανέρχονταν στα 3.825 στρ., ενώ κατά την περίοδο 1999-2000 στα 2.527,2 στρ., γεγονός που οφείλεται στον αφανισμό των λιβαδιών και των βοσκοτόπων στο νησί, παρά την ταυτόχρονη αύξηση των δενδρωδών καλλιεργειών.

Παρατηρούμε ότι οι μόνες καλλιεργήσιμες εκτάσεις που είχαν τις μικρότερες σχετικά μεταβολές στο διάστημα των εννέα ετών (βλ. διάγραμμα 6), ήταν αυτές των αμπελιών και των ετήσιων καλλιεργειών (σιτηρά, καλαμπόκι, όσπρια, λαχανικά, αρωματικά φυτά και φρούτα) με μείωση κατά 2 και 250 στρ. αντίστοιχα.



Διάγραμμα 6: Καλλιεργήσιμες εκτάσεις τα έτη 1991 και 1999-2000

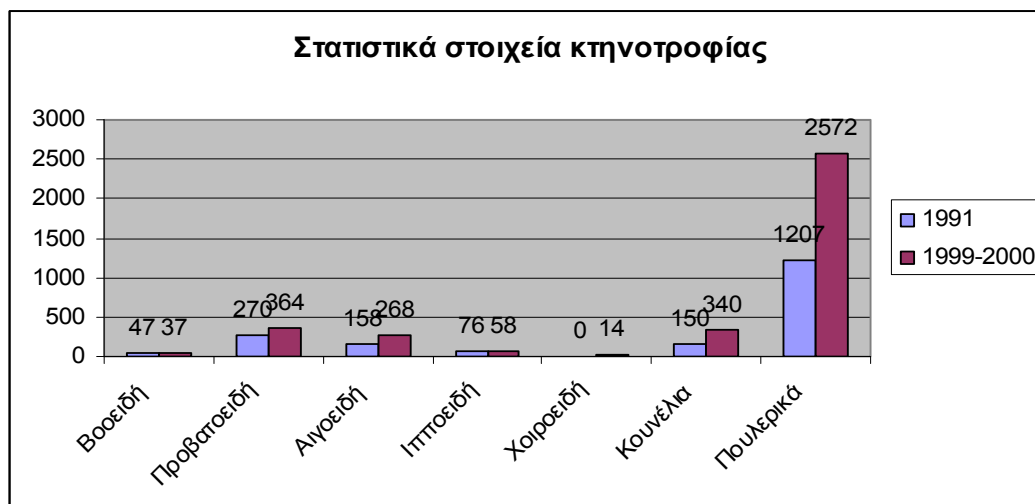
Προς αποφυγή παρεξηγήσεων, στην τελευταία κατηγορία με την ονομασία "Λιβάδια/Βοσκότοποι" περιλαμβάνονται εκτός αυτών οι οικολογικοί λαχανόκηποι και οι αγραναπαύσεις και γι αυτό το λόγο η κατηγορία αυτή αντίθετα με τα όσα αναφέραμε παραπάνω έχει τιμή 242 κατά την περίοδο 1999-2000, αφού οι αγραναπαύσεις που περιλαμβάνονται είναι 239 στρ. και οι οικολογικοί λαχανόκηποι 3.

3.6.5. Κτηνοτροφία

Στον τομέα της κτηνοτροφίας τα στατιστικά στοιχεία που έχουμε στη διάθεσή μας είναι από το έτος 1991 και την περίοδο 1999-2000.

Στη διάρκεια αυτών των εννέα ετών, παρατηρείται μία αύξηση των ζώων από τις 1.908 μονάδες το έτος 1991 σε 3.385 την περίοδο 1999-2000, εκτός από τον πληθυσμό των ιπποειδών και των βοοειδών που μειώθηκαν κατά 18 και 10 μονάδες αντίστοιχα. Η μεγαλύτερη διαφορά σημειώνεται στα πουλερικά που αυξήθηκαν κατά

1.365 μονάδες, ενώ η μικρότερη στα χοιροειδή που ενώ δεν υπήρχαν καθόλου έφτασαν τις 14 μονάδες (βλ. διάγραμμα 7).



Διάγραμμα 7: Στατιστικά στοιχεία κτηνοτροφίας τα έτη 1991 και 1999-2000

Παρατηρείται μία στροφή των κατοίκων του νησιού προς την κτηνοτροφία και ειδικότερα των οικοσπιτών ζώων και πουλερικών, η οποία φαίνεται να οφείλεται στην ανάγκη τους για αυτοσυντήρηση, σε συνδυασμό με τη μείωση των απασχολούμενων στους τομείς της αλιείας και της ναυτιλίας, οι οποίοι πλέον δε φαίνεται να είναι κερδοφόροι.

3.7. Χρήσεις γης και όροι δόμησης

Οι παραδοσιακοί οικισμοί ή περιοχές ή σύνολα, αποτελούν ιδιάζοντα οικιστικά θέματα αυξημένης προστασίας και για το λόγο αυτό πρέπει να αντιμετωπίζονται με την αρμόζουσα σοβαρότητα από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο και τις πολεοδομικές χωροταξικές μελέτες, σύμφωνα με τους Ν. 2742 (ΦΕΚ Δ 207 7.10.1999) και Ν. 2508/97 άρθρο 25.

Η δόμηση στους παραδοσιακούς οικισμούς μαζί με τα διατηρητέα κτίρια, αποτελεί ένα κεφάλαιο άρρηκτα συνδεδεμένο με την έκταση της συνταγματικής προστασίας του πολιτιστικού περιβάλλοντος, των μνημείων και των παραδοσιακών στοιχείων σύμφωνα με το άρθρο 24 παρ. 1 και 6 του Συντάγματος, καθώς και την επάρκεια της σχετικής νομοθεσίας και την ευαισθησία που επιδεικνύουν το Συμβούλιο της Επικρατείας και οι αρμόδιοι φορείς. Σημείο αναφοράς αποτελεί το άρθρο 4 του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού, που προβλέπει διαφορετικές διαδικασίες για τους παραδοσιακούς οικισμούς και τα διατηρητέα κτίρια. Κατά την παρ. 1, κατόπιν προτάσεως του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, μετά από αιτιολογημένη έκθεση του Συμβουλίου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος και των τοπικών αρχών μπορεί, για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, τη διατήρηση του ιδιαίτερου ιστορικού, λαογραφικού, πολεοδομικού, αισθητικού ή αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, να χαρακτηρίζονται οικισμοί ως παραδοσιακοί και να θεσπίζονται όροι και περιορισμοί δομήσεως που διαφέρουν από τους γενικούς κανόνες του ΓΟΚ, σύμφωνοι με την

παρ.2. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στις περιοχές αυτές σύμφωνα με την παρ. 3 του άρθρου 4, επιτρέπεται να αναστέλλεται για χρονικό διάστημα μέχρι ένα έτος, στους οικισμούς, σε τμήματά τους ή και σε ένα ακίνητο, η έκδοση οικοδομικών αδειών, κάθε εργασία ανεγέρσεως νέων κτιρίων και διαμορφώσεως των κοινόχρηστων χώρων του οικισμού, ή να επιβάλλονται όροι για την εκτέλεση των εν λόγω εργασιών, με σκοπό να συνταχθεί πολεοδομική μελέτη ή ειδικός κανονισμός δόμησης για την προστασία της πολιτιστικής κληρονομιά.

Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των οικοπέδων εντός παραδοσιακών οικισμών περιλαμβάνονται στο προεδρικό διάταγμα 19-10/13-11-1978 «Περί χαρακτηρισμού ως παραδοσιακών οικισμών τινών του Κράτους και καθορισμού των όρων και περιορισμών δόμησης των οικοπέδων αυτών». Το άρθρο 1 απαριθμεί όσους οικισμούς έχουν χαρακτηριστεί παραδοσιακοί μέχρι την ημερομηνία έκδοσης του διατάγματος και το άρθρο 2 εξειδικεύει τους όρους δόμησης, σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2 του οποίου, αναγνωρίζονται δύο κατηγορίες οικοπέδων. Τα οικόπεδα του κεντρικού τμήματος του οικισμού θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα, όταν έχουν ελάχιστο πρόσωπο 12 μ., ελάχιστο βάθος 18 μ. και ελάχιστο εμβαδόν 300 τ.μ., ενώ για τα οικόπεδα του υπόλοιπου τμήματος του οικισμού οι αντίστοιχες ελάχιστες διαστάσεις είναι 25 μ., 40 μ. και 2.000 τ.μ.. Επίσης, στο κεντρικό τμήμα το ποσοστό καλύψεως φθάνει το 80% και ο συντελεστής δόμησης το 0,8, ενώ για το υπόλοιπο τμήμα τα σχετικά μεγέθη μειώνονται σε 50% και 0,5, σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 6 και 7.

Για όλα τα κτίρια, ως σύστημα δόμησης ισχύει το σύστημα των περύγων, ο μέγιστος αριθμός ορόφων ορίζεται σε δύο και το ανώτατο ύψος των οικοδομών ανέρχεται σε 7 μ., σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 5 και 8. Το άρθρο 3 ρυθμίζει θέματα που αφορούν στη σύνθεση, στη διάταξη και στα μορφολογικά στοιχεία των κτιρίων, ενώ σύμφωνα με το άρθρο 4 περιορίζονται οι χρήσεις γης, απαγορεύοντας την εγκατάσταση βιοτεχνικών και βιομηχανικών μονάδων εντός των ορίων των παραδοσιακών οικισμών. Σύμφωνα με τα άρθρα 5 και 6, προβλέπονται σχετικές ρυθμίσεις για την επισκευή και αποκατάσταση παλαιών κτιρίων, την αναστήλωση ερειπωμένων κτισμάτων, καθώς και για τις δυνατότητες κατεδαφίσεως παλαιών κτισμάτων και αφαιρέσεως λειτουργικών ή διακοσμητικών στοιχείων. Το άρθρο 7 εισάγει πρόσθετες προϋποθέσεις για τη χορήγηση των οικοδομικών αδειών, ενώ το άρθρο 8 διευκρινίζει ότι τα ειδικά διατάγματα χαρακτηρισμού οικισμών ως παραδοσιακών μπορούν να θεσπίζουν αυστηρότερους ή διαφορετικούς όρους και περιορισμούς δόμησης, οι οποίοι κατισχύουν των γενικών διατάξεων του προεδρικού διατάγματος (π.δ.) της 19-10/13-11-1978. Κατά καιρούς εκδίδονται συμπληρωματικά διατάγματα αυτής της κατηγορίας, που διέπουν τη δόμηση των οικοπέδων σε συγκεκριμένους οικισμούς.

Ειδικότερα για τις Σπέτσες, στο εσωτερικό του οικισμού δεν υπάρχουν βιοτεχνικές και βιομηχανικές μονάδες, εκτός από μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις, εργαστήρια και καταστήματα. Τα κτίσματα είναι κοινού αρχιτεκτονικού ύφους, διώροφα στην πλειοψηφία τους, με ψηλά πατώματα, ενώ όσα έχουν κριθεί διατηρητέα αναπαλαιώνονται. Στη Χώρα των Σπετσών, συναντώνται τα δύο λιμάνια του νησιού, τέσσερις μεγάλες πλατείες, της Ντάπιας, του Ποσειδωνίου, στην Ηλία Θερμησιώτη και στα Πευκάκια, το αγροτικό περιφερειακό ιατρείο, το αστυνομικό τμήμα με ένα υπηρεσιακό αυτοκίνητο και μοτοσυκλέτες, τρία βενζινάδικα, δύο τράπεζες, άλλες δημόσιες υπηρεσίες, πολλά ξενοδοχεία, αθλητικές εγκαταστάσεις και τα δημόσια εκπαιδευτήρια του νησιού τα οποία περιορίζονται σε ένα παιδικό σταθμό, δύο

νηπιαγωγεία, ένα δημοτικό, ένα γυμνάσιο και ένα λύκειο. Προσπάθειες γίνονται και για την οργάνωση κλιμακίου εθελοντών πυροσβεστών, αφού στο νησί δεν υπάρχει πυροσβεστικός σταθμός και οι τυχόν έκτακτες ανάγκες πυρόσβεσης καλύπτονται από εναέριες δυνάμεις και κοντινά πυροσβεστικά τμήματα ξηράς, τα οποία έχουν διαθέσει ένα υπηρεσιακό όχημα για έκτακτες περιπτώσεις.

3.8. Αξιοθέατα - Σημεία ενδιαφέροντος

Οι Σπέτσες είναι ένα νησί που στηρίζει κυρίως την οικονομία του στον τουρισμό. Ειδικά κατά την τουριστική θερινή περίοδο, ο πληθυσμός του νησιού αυξάνεται κατακόρυφα και αυτό οφείλεται κυρίως σε τρεις παράγοντες: στη γεωγραφική θέση των Σπετσών, στο γεγονός ότι πρόκειται για περιοχή απαλλαγμένη σε κάποιο βαθμό από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και στην ποικιλία αξιοθέατων του νησιού (βλ. εικόνα 39) που συγκεντρώνει ομάδες επισκεπτών διαφορετικών ενδιαφερόντων.



Εικόνα 39: Σημεία ενδιαφέροντος του νησιού των Σπετσών

3.8.1. Πόλη των Σπετσών

Η πόλη των Σπετσών έχει χαρακτηριστεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ ως παραδοσιακός οικισμός, σύμφωνα με τα ΦΕΚ-594/Δ/78, 740/Δ/81, 961/Δ/92. Παραδοσιακοί οικισμοί θεωρούνται οι οικισμοί που έχουν διατηρήσει αναλλοίωτη την εικόνα που είχαν στο παρελθόν, καθώς και τον τοπικό τους χαρακτήρα.

Πολλά είναι τα αρχοντικά σπίτια που εμφανίζονται και ξεχωρίζουν λόγω του μεγάλου όγκου τους, αλλά και πολλά τα μικρότερα σπίτια τα οποία επίσης σώζονται μέχρι σήμερα και έχουν κοινό νησιώτικο παραδοσιακό ύφος και αρχιτεκτονική ανάλογα με την κοινωνική τάξη στην οποία ανήκαν. Τα περισσότερα από αυτά, έχουν στέγες με βυζαντινά κεραμίδια, είναι χτισμένα με ντόπιο αλάξευτο ασβεστόλιθο στους τοίχους και με κατεργασμένο γκριζό ψαμμιτόλιθο, φερμένο από το κοντινό νησί Δοκό, στις γωνίες του κτηρίου, στις παραστάδες των παραθύρων και των πορτών και στις επενδύσεις των εξωτερικών τοίχων. Στο εσωτερικό τους, τα πατώματα, τα ταβάνια και τα παραδοσιακά κουφώματα με τα διπλά τζάμια είναι φτιαγμένα από ξύλο, ενώ τα τζάκια τους είναι χτιστά. Το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των σπετσιώτικων σπιτιών όμως, είναι οι αυλές με τα πολλά λουλούδια και τη διακόσμηση με ψηφιδωτές συνθέσεις με άσπρο και μαύρο βότσαλο, τα γνωστά παραδοσιακά σπετσιώτικα βοτσαλωτά.

Η αρχιτεκτονική των Σπετσών όσον αφορά τα αρχοντικά διαχωρίζεται σε τρία κυρίαρχα σχήματα: σε Π, δηλαδή ένα κεντρικό κτίριο με δυο πτέρυγες όπως του Χατζηγιάννη Μέξη, όπου ήταν και τα κτίσματα που ανήκαν στις πλουσιότερες οικογένειες του νησιού, σε Γ τα αρχοντικά των λιγότερο πλούσιων οικογενειών ή σε Ι τα ακόμα λιγότερο πλούσια σπίτια. Τα αρχοντικά χτίζονταν κατ'εξοχήν διώροφα ή τριώροφα, με κήπο και στέρνες που προορίζονταν για τη συλλογή βρόχινου νερού. Τέτοια αρχοντικά σώζονται μέχρι και σήμερα, χωρίς να έχουν υποστεί σημαντικές αλλοιώσεις.

Παρόμοια με τα αρχοντικά ήταν και τα σπίτια των εύπορων οικογενειών του νησιού χωρίς μεγάλες αρχιτεκτονικές διαφορές. Στα σπίτια που βρισκόταν πολύ κοντά ή πάνω από τη θάλασσα αποθηκεύονταν τα πανιά και τα κατάρτια, ενώ τα πιο φτωχά σπίτια τα οποία ήταν και τα περισσότερα, ήταν κυρίως διώροφα. Το κατώι των σπιτιών αυτών δηλαδή το ισόγειο ή το ημιυπόγειο, γινόταν εργαστήριο ή μαγαζί και πολλά από αυτά παραμένουν μέχρι σήμερα με το ίδιο ή διαφορετικό αντικείμενο ενασχόλησης.

Το μεγαλύτερο ποσοστό των εσωτερικών δρόμων του οικισμού αποτελείται από πλακόστρωτα ή βοτσαλωτά δρομάκια (βλ. εικόνα 40), κατά μήκος των οποίων συναντώνται μικρές κυρίως οικογενειακές επιχειρήσεις, καταστήματα τουριστικών ειδών και καταναλωτικών προϊόντων. Ο δρόμος που προορίζεται για τη μετακίνηση των αναγκαίων οχημάτων βρίσκεται περιφερειακά της Χώρας και συνδέει τα λιμάνια με τους οικισμούς του νησιού.



Εικόνα 40: Πλακόστρωτοι πεζόδρομοι και βοτσαλωτά στον οικισμό των Σπετσών

Οι τέσσερις μεγαλύτερες πλατείες, της Ντάπιας, του Ποσειδωνίου, στην οδό Ηλία Θερμησιώτη και στα Πευκάκια με το μικρό δασύλλιο, ιδιαίτερα καλαίσθητες, συγκεντρώνουν πλήθος κατοίκων και επισκεπτών.

Στη Χώρα των Σπετσών και στο Παλιό Λιμάνι στην περιοχή Μπάλιτζα, βρίσκονται τα δύο μουσεία του νησιού, το αρχοντικό του Σωτηρίου Αναργύρου, το παραδοσιακό ξενοδοχείο Ποσειδώνιο, ο Φάρος, οι εκκλησίες του Αγίου Νικολάου, της Αγίας Τριάδας, των Αγίων Πάντων και της Παναγιάς της Αρμάτας, καθώς και πολλά αρχοντικά και ιστορικές κατοικίες Σπετσιοτών καπεταναίων.

3.8.2. Μουσεία

Δύο είναι τα μουσεία του νησιού, το Μουσείο Σπετσών ή Αρχοντικό Χατζηγιάννη Μέξη (βλ. εικόνα 41(α)) και το Μουσείο Μπουμπουλίνας (βλ. εικόνα 41(β)) και βρίσκονται στην καρδιά της πόλης των Σπετσών.



Εικόνα 41: Μουσείο Σπετσών και Μουσείο Μπουμπουλίνας, Σπέτσες

Το Μουσείο των Σπετσών στεγάζεται στο αρχοντικό του Χατζηγιάννη Μέξη (1755-1835), πρόκριτου του νησιού και ενός από τους πλουσιότερους και ισχυρότερους ανθρώπους στα χρόνια της Εθνικής Επανάστασης, το οποίο χτίστηκε την περίοδο 1795 έως 1798. Αποτελείται από το ισόγειο στο οποίο στεγάζεται έκθεση με τα ευρήματα του προμυκηναϊκού ναυαγίου του Ακρωτηρίου των Ιρίων στο νότιο άκρο της Αργολίδας, το οποίο και χρονολογείται γύρω στο 1200 π.Χ και τον πρώτο όροφο στον οποίο βρίσκονται τα εκθέματα του Μουσείου Σπετσών και τα οποία αντιπροσωπεύουν περισσότερα από 4.000 χρόνια πολιτιστικής ιστορίας του νησιού. Σε αυτά περιλαμβάνονται αγγεία της Πρωτοελλαδικής και Κλασικής περιόδου, γλυπτά και νομίσματα από τους Ρωμαϊκούς και Βυζαντινούς χρόνους, μεταβυζαντινές εικόνες και άλλα εκκλησιαστικά αντικείμενα, ενδυμασίες και αντικείμενα καθημερινής χρήσης. Στα κειμήλια της συμβολής των Σπετσών στην Εθνεγερσία του 1821 περιλαμβάνονται η Σημαία της Επανάστασης, τα οστά της Λασκαρίνας Μπουμπουλίνας, τα όπλα και οι προσωπογραφίες των Σπετσιοτών ναυμάχων, οι υδατογραφίες και ελαιογραφίες πλοίων του Αγώνα και το στόλισμα τους, ως και σπάνια ακρόπρωρα πλοίων.

Το Μουσείο Μπουμπουλίνας, στεγάζεται στο 300 ετών αρχοντικό της Λασκαρίνας Μπουμπουλίνας, της μοναδικής γυναίκας με τον τίτλο του ναυάρχου στη παγκόσμια

ιστορία και βρίσκεται σε απόσταση 100 μ. πίσω από το κεντρικό λιμάνι της Ντάπιας. Στα εκθέματα του μουσείου συμπεριλαμβάνονται συλλογές από όπλα, παλαιά βιβλία, πορσελάνες, έγγραφα και επιστολές της Επανάστασης, πίνακες και ομοιώματα πλοίων, προσωπογραφίες και γκραβούρες της ηρωίδας, προσωπικά της αντικείμενα, χάρτες, κεντήματα, προτομές, βυζαντινές εικόνες, επίπλωση και αντικείμενα του 17ου έως 20ου αιώνα.

3.8.3. Φάρος

Στις Σπέτσες υπάρχει ένας από τους παλιότερους παραδοσιακούς φάρους (βλ. εικόνα 42) με ιστορικό ενδιαφέρον, αφού είναι ένας από τους πρώτους φάρους που λειτούργησαν στην Ελλάδα.



Εικόνα 42: Ιστορικός Φάρος Σπετσών

Ο Φάρος βρίσκεται στην δεξιότερη άκρη στο Παλιό Λιμάνι των Σπετσών, σε μικρή απόσταση από την Παναγιά την Αρμάτα, η κατασκευή του ξεκίνησε το 1831 και η λειτουργία του το 1837, ενώ από το 1986 έχει γίνει αυτόματος και λειτουργεί με ηλεκτρικό ρεύμα. Αρχικά λειτουργούσε με πετρέλαιο, ενώ είχε μέχρι και έξι φαροφύλακες οι οποίοι φρόντιζαν για την τροφοδοσία και το κούρδισμα του μηχανισμού. Το ύψος του είναι πάνω από 11 μ., ενώ βρίσκεται πάνω σε ένα μικρό λόφο που κάνει το συνολικό του ύψος πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας να αγγίζει τα 27 μ.. Δίνει μια αναλαμπή κάθε 5 δευτερόλεπτα της ώρας και η λάμψη του φτάνει τα 18 ναυτικά μίλια.

3.8.4. Αρχοντικό Σωτηρίου Αναργύρου

Ο Σωτήριος Ανάργυρος γεννήθηκε στις Σπέτσες το 1849. Υπήρξε η σπουδαιότερη προσωπικότητα και ο σημαντικότερος ευεργέτης των Σπετσών του προηγούμενου αιώνα. Μετά από περιπλανήσεις στην Κωνσταντινούπολη, τη Ρουμανία, την Αίγυπτο, την Γαλλία και την Αγγλία, μεταναστεύει το 1883 στην Νέα Υόρκη της Αμερικής, όπου διαπρέπει στο χώρο των καπνών, δημιουργεί επιχειρήσεις και επεκτείνεται στην αμερικάνικη αγορά, τις οποίες πουλάει και με το ποσό των 650.000 δολαρίων που εισπράττει, εγκαθίσταται στις Σπέτσες λίγο μετά το 1894 και ξεκινά την ανέγερση

ενός αρχοντικού. Η επιστροφή του στο νησί, αποτέλεσε και την αρχή για την ανάπτυξη του νησιού.



Εικόνα 43: Οικία Σωτηρίου Αναργύρου, Σπέτσες

Το 1904 τελειώνει η ανέγερση του πολυτελούς αρχοντικού (βλ. εικόνα 43), νεοκλασικού ρυθμού αρκετά αταίριαστου με τη λιτή νησιώτικη αρχιτεκτονική, στο κέντρο της πόλης, ανάμεσα στα παλιά αρχοντικά της Μπουμπουλίνας και του Μπότση, με σχέδια του αρχιτέκτονα Παν. Ζήζηλα και με τη συμβολή των καλύτερων τεχνιτών του νησιού, οι οποίοι χρησιμοποίησαν μοντέρνο οικοδομικό υλικό αξίας 100.000 χρυσών δραχμών.

Το διώροφο λιθόκτιστο αρχοντικό, το οποίο σώζεται μέχρι σήμερα, ορθώνεται στο μέσο ενός τετράγωνου σχεδόν οικοπέδου ενός περίπου στρέμματος. Κύριο κτίσμα, κήπος, βοηθητικοί χώροι, βοτσαλόστρωτοι διάδρομοι με ποικίλες παραστάσεις, πλαισιωμένα από φοίνικες, προστατεύονται από υψηλό μαντρότοιχο. Μια μαρμάρινη πλατιά σκάλα, οδηγεί στο εσωτερικό του κτιρίου, ενώ στο ύψος του τρίτου σκαλοπατιού, δεξιά και αριστερά στέκονται δύο αιγυπτιακές σφίγγες. Το ισόγειο περιβάλλεται ολόγυρα από βεράντα με συμμετρικούς υψηλούς κίονες, σχηματίζοντας μια τετράγωνη στοά γύρω από το αρχοντικό, στην οροφή της οποίας υπήρχαν τοιχογραφίες που σήμερα είναι καλυμμένες. Η είσοδος στο ισόγειο, θυμίζει πύλη αρχαιοελληνικού ναού, ενώ στο εσωτερικό του κτιρίου, υπάρχουν πολυτελή δωμάτια και σκάλες, λουτρά, γραφεία, έπιπλα μεγάλης αξίας, δωμάτια υπηρεσίας και βεστιάρια.

Στα κατοχικά και τα πρώτα μετακατοχικά χρόνια, στέγασε τις δημοτικές αρχές και το δημοτικό νοσοκομείο. Χαρακτηρίστηκε ως έργο τέχνης και ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο και σήμερα επισκευάζεται με έγκριση του ΥΠΕΧΩΔΕ, με σκοπό να χρησιμοποιηθεί από την Αναργύρεια και Κοργιαλένεια Σχολή.

3.8.5. Αναργύρειος & Κοργιαλένεια Σχολή Σπετσών

Η Αναργύρεια και Κοργιαλένεια Σχολή Σπετσών (βλ. εικόνα 44), υπήρξε ένα από τα καλύτερα πρότυπα κολλέγια της χώρας, αν όχι των Βαλκανίων. Πρόκειται για μία σχολή, η οποία ιδρύθηκε από τους εθνικούς ευεργέτες και δωρητές Σωτήριο Ανάργυρο και Μαρίνο Κοργιαλένη, εγκαταστάθηκε στις Σπέτσες λόγω της

καταγωγής του Σωτηρίου Ανάργυρου και εγκαινιάστηκε την 1η Οκτωβρίου του 1927 από τον τότε πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο.



Εικόνα 44: Αναργύρειοι και Κοργιαλένειοι Σχολή Σπετσών

Από την Αναργύρειο και Κοργιαλένειο Σχολή αποφοίτησαν πολλοί καταξιωμένοι Έλληνες πολιτικοί, όπως ο πρωθυπουργός Γεώργιος Ράλλης και πλήθος λογίων, καλλιτεχνών και επιστημόνων. Λειτούργησε μέχρι το 1983, όχι μόνο με Έλληνες αλλά και με αλλοδαπούς μαθητές, ενώ σήμερα στις εγκαταστάσεις της στεγάζεται το Τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων των Τ.Ε.Ι. Πειραιά, καθώς και το Λύκειο Σπετσών.

3.8.6. Ποσειδώνιο

Το "Ποσειδώνιο" ξενοδοχείο Σπετσών (βλ. εικόνα 45) κτίστηκε από τον εθνικό ευεργέτη Σωτήριο Ανάργυρο, σε σχέδιο του αρχιτέκτονα Παν. Ζήζηλα. Η ανέγερσή του ξεκίνησε το 1911 και περατώθηκε το 1914. Για την εποχή του υπήρξε το μεγαλύτερο και μεγαλοπρεπέστερο επαρχιακό ξενοδοχείο της χώρας μας και ένα κόσμημα για το νησί των Σπετσών. Θεωρήθηκε ένα τεχνικό θαύμα για τα δεδομένα της εποχής του, αφού για την ολοκλήρωσή του εργάστηκαν δεκάδες τεχνίτες και εργάτες, υπό τη συντονιστική εποπτεία του μηχανικού Οδυσσέα Κάκαβου.



Εικόνα 45: Ποσειδώνιο, Σπέτσες

Ο εξοπλισμός του Ποσειδωνίου ήταν άριστος και πολυτελής και η συμβολή του στην τουριστική ανάπτυξη του νησιού υπήρξε σημαντική, αφού ανέδειξε το νησί σε

παραθεριστικό κέντρο των ανωτέρων κοινωνικών στρωμάτων, βασιλιάδων, πριγκίπων, πρωθυπουργών και εξεχουσών προσωπικοτήτων από όλο τον κόσμο, ενώ σήμερα μετά από εργασίες ανακαίνισης οι οποίες διήρκεσαν πέντε χρόνια, δίνοντας έμφαση όχι μόνο στις σύγχρονες υποδομές αλλά και στη διατήρηση του πρωτότυπου αρχιτεκτονικού σχεδίου του κτιρίου, λειτουργεί ξανά από το καλοκαίρι του 2009.

3.8.7. Μοναστήρια - Ξωκλήσια

Τα ξωκλήσια και τα μοναστήρια του νησιού χρονολογούνται στα πρώιμα χριστιανικά χρόνια και στην Υστεροβυζαντινή Περίοδο. Αποτελούν πόλο έλξης για τους επισκέπτες του νησιού με ενδιαφέρον στα ιστορικά και θρησκευτικά μνημεία και τους τόπους λατρείας.

Οι εκκλησίες που μπορεί κανείς να επισκεφτεί στο νησί είναι πολλές, όμως τέσσερις από αυτές ξεχωρίζουν: η εκκλησία της Αγίας Τριάδας, το μοναστήρι του Αγίου Νικόλα (βλ. εικόνα 46(α)), η εκκλησία της Παναγίας Αρμάτας (βλ. εικόνα 46(β)) και το μοναστήρι των Αγίων Πάντων (βλ. εικόνα 46(γ)).



Εικόνα 46: Άγιος Νικόλαος, Παναγιά Αρμάτα και Άγιοι Πάντες, Σπέτσες

Το μοναστήρι του Αγίου Νικόλα, ο οποίος είναι και ο προστάτης του νησιού, βρίσκεται πάνω από το Παλιό Λιμάνι, την Μπάλτιζα, σε μια πλατεία γεμάτη με παραδοσιακά μωσαϊκά. Χτίστηκε το 1805 και έχει ένα καμπαναριό φτιαγμένο από μάρμαρο Τήνου. Το μοναστήρι είναι συχνά επισκέψιμο λόγω της ιστορικής του αξίας, αφού εκεί οι αρχηγοί του νησιού ορκίστηκαν στην ελευθερία και σήκωσαν την σημαία της Ελληνικής Επανάστασης στις 3 Απριλίου του 1821. Το μοναστήρι ήταν επίσης το μέρος όπου κρατήθηκε για αρκετά χρόνια μέσα σε ένα βαρέλι ρούμι, το λείψανο του Πωλ-Μάρι Βοναπάρτη ανιψιού του Ναπολέοντα, μέχρι να σταλεί σε ένα νησάκι της Πελοποννήσου όπου κηδεύονταν όσοι είχαν δώσει την ζωή τους για τον Ελληνικό Αγώνα της Ανεξαρτησίας.

Η εκκλησία της Παναγίας Αρμάτας είναι ένα άσπρο και κίτρινο ξωκλήσι που χτίστηκε μεταξύ 1824 και 1830 από τον καπετάνιο Ιωάννη Κουτσή προς τιμή και μνήμη της ήττας του Οθωμανικού στόλου στη ναυμαχία του Αργολικού μεταξύ Τούρκων και Ελλήνων στις 8 Σεπτεμβρίου 1822 και βρίσκεται στο Παλιό Λιμάνι των Σπετσών. Τα κανόνια που χρησιμοποιήθηκαν στη μάχη βρίσκονται έξω από την εκκλησία μαζί με το άγαλμα του ήρωα Κοσμά Μπαρμπάτση, ο οποίος έβαλε φωτιά στην τουρκική σημαία κατά την διάρκεια της μάχης. Πλήθος επισκεπτών Ελλήνων

και ξένων, φτάνει στις Σπέτσες κάθε Σεπτέμβριο για να παρευρεθεί στις λαμπρές εορταστικές εκδηλώσεις της "Αρμάτας", που διαρκούν μια εβδομάδα και διοργανώνονται σε ανάμνηση της ναυμαχίας των Σπετσών.

Η μονή των Αγίων Πάντων η οποία λέγεται σήμερα μονή Αγία Μαρίνα, χρονολογείται από τις αρχές του 19ου αιώνα. Είναι γυναικείο μοναστήρι το οποίο ιδρύθηκε από τη Σοφρωνία, σύζυγο του Σπετσιώτη πλοιάρχου Γκίνη το 1830 και είναι κτισμένο σε βραχώδη περιοχή στο λόφο πάνω από τον όρμο της Αγίας Μαρίνας. Στη Μονή Αγίων Πάντων υπάρχει το ένα από τα δύο νεκροταφεία των Σπετσών, με τάφους μεγάλων προσωπικοτήτων της παλαιότερης εποχής και ιστορίας του νησιού.

Η εκκλησία της Αγίας Τριάδας, χτισμένη το 1793, αποτελεί σύμβολο του χριστιανισμού, βρίσκεται στην γειτονιά του Καστέλου, έχει ιδιαίτερη αρχιτεκτονική κι ένα πλακόστρωτο προαύλιο χώρο. Φιλοξενεί ένα ξύλινο σκαλιστό εικονοστάσιο κι ένα ασυνήθιστο καμπαναριό με μια μοναδική καμπάνα στη μέση μιας τριπλής αψίδας.

3.8.8. Λαογραφικό Εργαστήρι Σπετσών

Το Λαογραφικό Εργαστήρι Σπετσών ιδρύθηκε το 2002 και βασικός του σκοπός είναι η ανάδειξη της τοπικής και λαϊκής παράδοσης των Σπετσών. Εκτός της διοργάνωσης σεμιναρίων και εκδηλώσεων λαογραφικού περιεχομένου που αναβιώνει τις τοπικές παραδόσεις, τα ήθη και τα έθιμα του νησιού, αποτελεί και χώρο εκθέσεων έργων παραδοσιακής τέχνης, υφαντικής, κεντήματος, ζωγραφικής, αγιογραφίας, παραδοσιακών βοτσαλωτών, μικροναυπηγικής, αναπαράστασης εσωτερικών χώρων σπετσιώτικων σπιτιών, αλλά και παρουσίασης ορισμένων εκ των παραδοσιακών επαγγελμάτων του νησιού.

3.8.9. Σπηλιά Μπεκίρη

Η σπηλιά του Μπεκίρη (βλ. εικόνα 47), βρίσκεται στην δυτική πλευρά του νησιού στην παραλία των Αγίων Αναργύρων.



Εικόνα 47: Σπηλιά Μπεκίρη, Σπέτσες

Αποτελεί ένα από τα φυσικά αξιοθέατα του νησιού, έχει σταλαγμίτες και μια μικρή αμμώδη παραλία. Χρησιμοποιούνταν ως καταφύγιο για τα γυναικόπαιδα του νησιού σε περιπτώσεις εχθρικών επιδρομών.

Βρίσκεται στα 100 μ. από το δεξί άκρο της παραλίας και η θάλασσα εισχωρεί σε αυτήν, σχηματίζοντας μια υπόγεια λίμνη. Λόγω χαμηλού ύψους η πρόσβαση σ αυτή από τη θάλασσα γίνεται κολυμπώντας, ενώ υπάρχει και μίας είσοδος από μία μικρή οπή κοντά στα βράχια της παραλίας.

3.8.10. Παραλίες

Οι παραλίες των Σπετσών βρίσκονται διάσπαρτες κατά μήκος της ακτογραμμής του νησιού και πολλές από αυτές καλύπτονται με πεύκα. Οι περισσότερες είναι οργανωμένες και προσφέρουν στους τουρίστες ευκαιρίες για ψυχαγωγία και θαλάσσια σπορ. Είναι όλες σχεδόν προσβάσιμες είτε από τον περιφερειακό ασφαλτοστρωμένο δρόμο του νησιού, είτε με πλωτά μέσα.

Οι πιο γνωστές, ξεκινώντας από το κεντρικό λιμάνι της Ντάπιας και κάνοντας το γύρο του νησιού κατευθυνόμενοι προς τα δεξιά, είναι η παραλία του Αγίου Μάμα, η παραλία του Αγίου Νικολάου, η παραλία της Κουνουπίτσας, οι παραλίες της Αναργυρείου και Κοργιαλενείου Σχολής Σπετσών, το Λιγονέρι, η παραλία του Βρέλλου, οι πευκόφυτες παραλίες του μεγάλου και μικρού όρμου της Ζωγεριάς, η παραλία της Αγίας Παρασκευής, η μεγάλη παραλία των Αγίων Αναργύρων, η παραλία του Κουζουνού και τέλος η παραλία της Αγίας Μαρίνας, η οποία βρίσκεται απέναντι από το ιδιωτικό νησάκι της Σπετσοπούλας.

3.8.11. Δάσος Σπετσών

Πντιούσσα που θα πει πευκόφυτος, είναι η αρχαία ονομασία του νησιού, αφού το πευκοδάσος των Σπετσών, το οποίο και δημιούργησε ξανά ο Σωτήριος Ανάργυρος αγοράζοντας και αναδασώνοντας μία μεγάλη δασική έκταση είναι μοναδικό, καθότι τα πεύκα φτάνουν μέχρι και τα βράχια της θάλασσας.

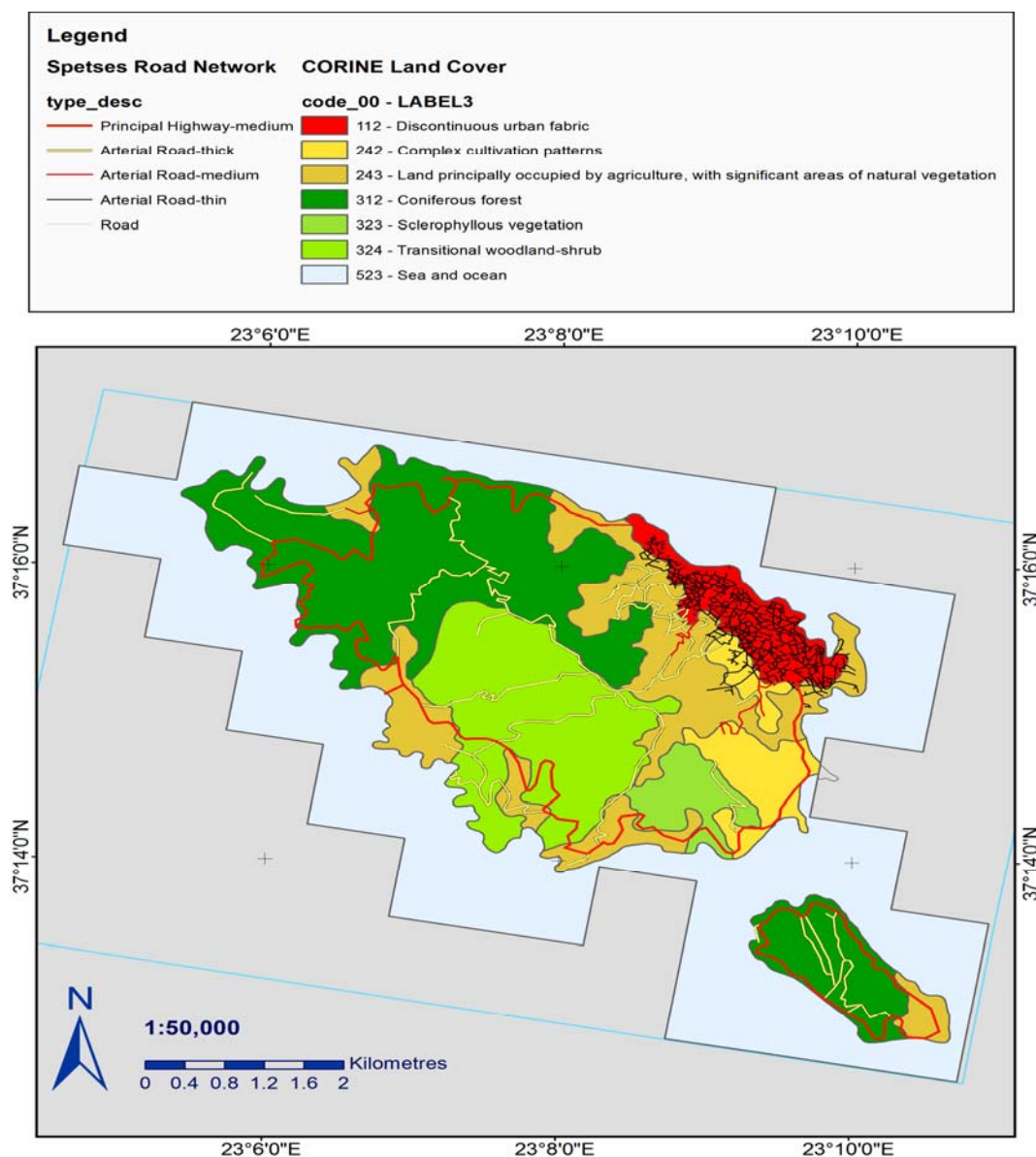
Η πρόσβαση στο δάσος, η συνολική έκταση του οποίου είναι 15.000 στρ. περίπου, είναι δυνατή μόνο την χειμερινή περίοδο, ιδιαίτερα για λόγους κυνηγιού και γίνεται διαμέσου των δρόμων που υπάρχουν κυρίως από την περιοχή του Αγίου Ανδριανού, την περιοχή Βρέλλου και την περιοχή Αγριόπετρες. Κατά τη θερινή περίοδο απαγορεύεται η πρόσβαση στο δάσος λόγω κίνδυνου πυρκαγιάς.

Το βουνό των Σπετσών συνδυάζει το πευκοδάσος (χαλέπιος πεύκη) με μια πληθώρα αρωματικών φυτών και λουλουδιών αναλόγως την εποχή (θυμάρι, θρούμπι, κυκλάμινα, αγριολούλουδα, σχίνα, πρίνα, ρείκια, κουμαριές, αγριοελιές, χαρουπιές, ασπάλαθους, κλπ.).

Στον παρακάτω χάρτη (βλ. εικόνα 48) φαίνεται το μεγάλο ποσοστό της έκτασης του νησιού που καλύπτεται από δασικές και αγροτικές περιοχές, σύμφωνα με τις κατηγορίες χρήσεων γης του Corine Land Cover (βλ. πίνακα 4).

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ CORINE	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
112	Ασυνεχής αστικός ιστός
242	Σύνθετες καλλιέργειες
243	Γη που χρησιμοποιείται για γεωργία, μαζί με σημαντικά τμήματα φυσικής βλάστησης
312	Δάση κωνοφόρων
323	Σκληρόφυλλη βλάστηση
324	Μεταβατικά δάση
523	Θάλασσες και ωκεανοί

Πίνακας 4: Κατηγορίες Corine Land Cover



Εικόνα 48: Χρήσεις γης για το νησί των Σπετσών

Ο βασικός δρόμος προς το δάσος ξεκινά από το κεντρικό λιμάνι των Σπετσών, ανηφορίζει προς την πόλη και μετά το βουνό, με κατεύθυνση το νότο. Από κει και πέρα απλώνεται ένα δίκτυο δασικών δρόμων και μονοπατιών, που επιτρέπουν την μετακίνηση και την πρόσβαση σε όλα τα μέρη του νησιού καταλήγοντας σε διάφορα σημεία του περιφερειακού δρόμου. Οι περισσότερες διαδρομές από αυτές, εκτός από την αντιπυρηνική ζώνη, το μονοπάτι της Λουβιάρας και κάποια μικρότερα και στενότερα μονοπάτια, είναι βατές και με μοτοσυκλέτα αλλά και με ποδήλατο βουνού και είναι κατάλληλες για περιπατητικές διαδρομές και ιππασία.

3.8.12. Καρνάγια Σπετσών

Με τον όρο καρνάγια, νοούνται τμήματα αιγιαλού μέσα στα λιμάνια ή τους όρμους, που λόγω της ομαλής τους κλίσης, επιτρέπουν την ανέλκυση ή την καθέλκυση μικρών σκαφών, ειδικά ξύλινων προκειμένου να υποστούν επιδιορθώσεις.



Εικόνα 49: Καρνάγια Σπετσών

Στο Παλιό Λιμάνι των Σπετσών, υπάρχει ένας τέτοιος ιστορικής σημασίας χώρος (βλ. εικόνα 49), αφού οι Σπέτσες υπήρξαν το δεύτερο ναυπηγικό κέντρο της Ελλάδας και πρόσφεραν στον Αγώνα του 1821 πάνω από εξήντα πολεμικά πλοία. Ο χώρος αυτός παραμένει μέχρι σήμερα ένα από τα λίγα μέρη στη χώρα μας όπου συνεχίζεται η παραδοσιακή αυτή τέχνη. Στο Παλιό Λιμάνι λειτουργούν δέκα ναυπηγία, στα οποία μπορεί να παραγγείλει κανείς από ένα μικρό βαρκάκι έως ένα πολύ μεγάλο ξύλινο σκαρί. Εκεί μπορούν να κατασκευαστούν ακόμα και σήμερα, όλοι οι τύποι παραδοσιακών σκαφών (τρεχαντήρι, караβόσκαρο, λίμπερτι, βαρκαλά κ.α.), για τους οποίους η ισχύουσα ελληνική νομοθεσία, για σκάφη μέχρι 20 μ., δεν απαιτεί άδεια διακυβέρνησης ή πλήρωμα.

3.9. Οδικό δίκτυο

Αν παρατηρήσουμε τον παραπάνω χάρτη με τις χρήσεις γης των Σπετσών (βλ. εικόνα 48), βλέπουμε ότι το οδικό δίκτυο αποτελείται από έναν περιφερειακό παραλιακό καλής βατότητας ασφαλτοστρωμένο δρόμο μέσου πλάτους, που απλώνεται περιμετρικά του νησιού και δεν ξεπερνά σε μήκος τα 25 χλμ. Σε ορισμένα τμήματά

του, το οδόστρωμα είναι στρωμένο με μεγάλες πλάκες, ενώ πεζοδρόμια με φυσικό διαχωρισμό υπάρχουν μόνο σε μικρά τμήματά του, κυρίως κοντά στα δύο λιμάνια. Κατά μήκος του υπόλοιπου δρόμου, το οδόστρωμα μοιράζεται μεταξύ των διαφόρων οχημάτων, των αμαξών, των πεζών και των ποδηλατών, η κυκλοφορία των οποίων σε πολλά σημεία γίνεται με δυσκολία, εξαιτίας των απότομων και κλειστών στροφών που μειώνουν την ορατότητα. Η χρήση των επιβατηγών και των βαρέων οχημάτων (φορτηγά, απορριμματοφόρα, βυτιοφόρα κ.λπ.) σε αυτόν είναι περιορισμένη και η κυκλοφορία γίνεται κυρίως με δίκυκλα. Το οδικό δίκτυο συμπληρώνουν πολλοί μικρότεροι και στενότεροι δρόμοι πλάτους 3-7 μ., οι οποίοι διασταυρώνονται με αυτόν.

Εντός της Χώρας, η πυκνότητα του οδικού δικτύου αυξάνεται. Οι δρόμοι χαρακτηρίζονται από ακανόνιστη γεωμετρία και απότομες αυξομειώσεις πλάτους, ενώ πεζοδρόμια με φυσικό περιορισμό δεν υπάρχουν. Σημαντικά έργα διανοίξεων νέων δρόμων δεν προγραμματίζονται, παρά εκτελούνται κυρίως μικρά τεχνικά έργα συντηρήσεων, με σκοπό τη διευκόλυνση και τη βελτίωση της προσπελασιμότητας των ήδη υπάρχοντων οδών, αφού το ανάγλυφο του νησιού δεν επιτρέπει σημαντικές παρεμβάσεις, αλλά και λόγω του ότι στις Σπέτσες η κυκλοφορία των οχημάτων είναι μειωμένη. Για το λόγο αυτό, το ανώτατο όριο ταχύτητας εντός του οικισμού των Σπετσών ορίζεται στα 30 χλμ/ώρα, ενώ σε ακόμα πιο στενούς δρόμους στα 10 χλμ/ώρα.

Ξεκινώντας από τον οικισμό, δημιουργείται ένα δίκτυο 12 δασικών κύριων μονοπατιών, τα περισσότερα από τα οποία έχουν διανοιχτεί παλιότερα από τους αγρότες και ιδιώτες για τη δικιά τους εξυπηρέτηση και απλώνεται στο πευκόφυτο δάσος και τα αγροκτήματα του νησιού. Τα πέντε κεντρικά μονοπάτια είναι: από το αλώνι του αγροτικού συνεταιρισμού μέχρι την Παναγία Έλωνα, από τον Άγιο Κωνσταντίνο προς την Παναγία του Καψοδεματούσα, από τον Άγιο Βασίλειο προς την Παναγία του Δασκαλάκη, από τον Άγιο Φανούριο - Άγιο Ανδριανό προς το καφεενεδάκι και από την Αγία Άννα προς το αστεροσκοπείο. Το τελευταίο φτιάχτηκε από τους μαθητές της Σχολής για το μάθημα της αστρονομίας και είναι προσβάσιμο όπως και τα άλλα τέσσερα με μοτοσυκλέτες, ποδήλατα και με τα πόδια, ενώ ο χρόνος για να γυρίσει κανείς το νησί με ποδήλατο δεν ξεπερνά συνολικά τις 5 ώρες.

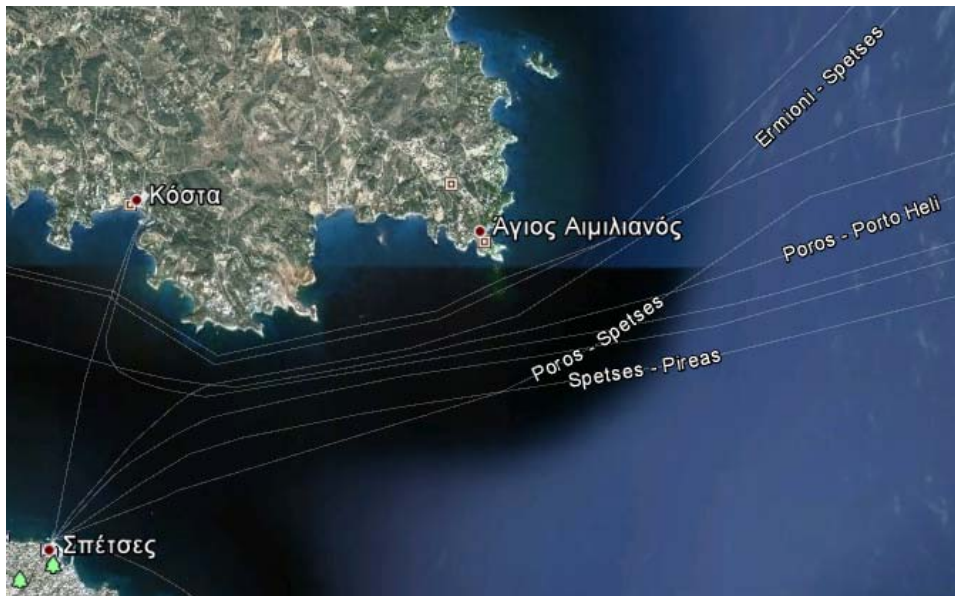
3.10. Πρόσβαση

Η πρόσβαση στο νησί μπορεί να γίνει και οδικώς αλλά και μέσω θαλάσσης, ενώ αεροδρόμιο δεν υπάρχει. Δύο είναι τα λιμάνια που εξυπηρετούν κάτοικους και επισκέπτες, το Παλιό Λιμάνι (βλ. εικόνα 50(α)) και το νέο κεντρικό λιμάνι της Ντάπιας (βλ. εικόνα 50 (β)). Και τα δύο λιμάνια βρίσκονται στην κεντρική και μοναδική πόλη του νησιού.



Εικόνα 50: Λιμάνι Ντάπιας και Παλιό Λιμάνι, Σπέτσες

Όσοι θέλουν να προσεγγίσουν τις Σπέτσες οδικώς, θα πρέπει να μεταβούν στην Κόστα Ερμιονίδας στο Πόρτο Χέλι του νομού Αργολίδας με Ι.Χ. ή με τα λεωφορεία της υπεραστικής συγκοινωνίας από Αθήνα. Η Κόστα είναι η πλησιέστερη ακτή της Πελοποννήσου αφού απέχει από το νησί μόνο 1,5 ναυτικό μίλι και με φέρι μποτ, θαλάσσια ταξί και καΐκια, μπορεί κανείς να περάσει απέναντι μέσα σε περίπου 8 με 15 λεπτά της ώρας.



Εικόνα 51: Θαλάσσιες συγκοινωνίες από το λιμάνι της Ντάπιας

Η μετάβαση με πλοία γίνεται από το λιμάνι του Πειραιά προς το λιμάνι της Ντάπιας και με απλό πλοίο διαρκεί περίπου 4 ώρες, ενώ με ιπτάμενα δελφίνια και καταμαράν από τη Μαρίνα Ζέας και την Ακτή Τζελέπη του Πειραιά, ο χρόνος ταξιδιού μειώνεται κατά 2 ώρες. Στο λιμάνι της Ντάπιας φτάνουν εκτός από τα πλοία από την Κόστα και τον Πειραιά και πλοία που συνδέουν το νησί των Σπετσών με τον Πόρο, την Σπετσοπούλα, καθώς με το λιμάνι της Ερμιόνης, ακτής της Πελοποννήσου βορειοανατολικά της Κόστας (βλ. εικόνα 51).

Εκτός από τα υπάρχοντα δρομολόγια, το νησί μπορούν να προσεγγίσουν κάτοικοι και τουρίστες με ταχύπλοα, θαλάσσια ταξί, καΐκια ή σκάφη αναψυχής, τα οποία μπορούν να έχουν προορισμό τις προβλήτες των λιμανιών της Ντάπιας και του Παλιού Λιμανιού, καθώς και οποιοδήποτε άλλο παραθαλάσσιο οικισμό.

3.11. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις

Όπως προαναφέρθηκε το νησί των Σπετσών είναι ένα νησί που ανήκει στη δεύτερη κατηγορία των περιοχών ελεγχόμενης προσβασιμότητας, περιοχών που υπόκεινται σε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, όσον αφορά στην παρουσία και κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων στο εσωτερικό τους. Για το λόγο αυτό έχουν θεσπιστεί περιοριστικά μέτρα που μεταβάλλονται κάθε φορά ανάλογα με τις προκύπτουσες ανάγκες και τα οποία σκοπό έχουν να φροντίζουν για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επισκεπτών του νησιού, προστατεύοντας ταυτόχρονα το φυσικό περιβάλλον και διασφαλίζοντας την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής τους.

Οι παρακάτω κυκλοφοριακές ρυθμίσεις υπαγορεύονται από την πράξη με αριθμό πρωτοκόλλου 115/102/22-4-2010 της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθηνών-Πειραιώς και ειδικότερα του Τμήματος Συγκοινωνιακής Μέριμνας της Νομαρχίας Πειραιώς με θέμα "Ρύθμιση της κυκλοφορίας οχημάτων στο νησί των Σπετσών", λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις του π.δ. 30/96 "Κώδικας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης" όπως αυτός ισχύει, την με αριθμό 94/2008 απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου Πειραιά "περί Συμπλήρωσης-Τροποποίησης του Οργανισμού Εσωτερικής Οργάνωσης και Λειτουργίας των Υπηρεσιών της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθηνών-Πειραιώς/Νομαρχιακό Διαμέρισμα Πειραιά", την με αριθμό πρωτοκόλλου οικ.809/286/13-1-2009 απόφαση του Νομάρχη Πειραιά "περί καθορισμού αρμοδιοτήτων της Διεύθυνσης Μεταφορών και Επικοινωνιών", τις διατάξεις της παραγράφου 6 του άρθρου 52 του Ν.2696/1999 "Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας-Κ.Ο.Κ." όπως αυτός τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα και την υπ' αριθμόν 27/2010 Απόφαση του Δημοτικού Συμβουλίου Σπετσών, η οποία αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο της παρούσης Διοικητικής Πράξης του Νομάρχη περί μέτρων ρύθμισης κυκλοφορίας (αρ. 52 παρ. 6 του Κ.Ο.Κ.).

Σύμφωνα με αυτές αποφασίζονται τα παρακάτω.

3.11.1. Επιβατηγά οχήματα ιδιωτικής χρήσης

Απαγορεύεται η κυκλοφορία των Ι.Χ. οχημάτων τρίτροχων και τετράτροχων όλες τις ημέρες και ώρες εντός του οικισμού των Σπετσών, είτε αυτά είναι βενζινοκίνητα, είτε πετρελαιοκίνητα, είτε ηλεκτροκίνητα.

Επιτρέπεται η χρήση μηχανοκίνητων οχημάτων μόνο από δημότες του νησιού, ιδιοκτήτες ή μόνιμους ενοικιαστές σπιτιών και δημοσίους υπαλλήλους που υπηρετούν στο νησί και είναι κάτοχοι της ειδικής Δημοτικής Κάρτας. Αυτοί μπορούν να φέρουν το αυτοκίνητό τους στο νησί αλλά μόνο για στάθμευση.

Τέλος, επιτρέπεται στους ενοικιαστές οχημάτων η κατοχή προς ενοικίαση μέχρι πέντε τετράτροχων μοτοποδηλάτων.

Σημειώνεται εδώ, ότι μετά από την επίσκεψη στο νησί και στα επτά καταστήματα ενοικίασης ποδηλάτων - μοτοποδηλάτων, από τα έξι τα οποία έχουν στην κατοχή

τους τετράτροχα μοτοποδήλατα τύπου γουρούνας, μόνο τα δύο είναι εντός των νόμιμων ορίων, ενώ τα υπόλοιπα τέσσερα διαθέτουν έξι έως οχτώ τέτοια οχήματα.

Η είσοδος και η έξοδος των Ι.Χ. επιβατηγών οχημάτων γίνεται σύμφωνα με καθορισμένο πρόγραμμα (βλ. πίνακα 5).

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΕΙΣΟΔΟΣ ΑΠΟ ΚΟΣΤΑ	ΈΞΟΔΟΣ ΑΠΟ ΣΠΕΤΣΕΣ
<i>Ι.Χ. οχήματα</i>		
<i>Τρίτη μετά την Αρμάτα έως 22/3</i>	Καθημερινά με όλα τα δρομολόγια	Καθημερινά με όλα τα δρομολόγια
<i>Τριήμερο Αποκριάς</i>	Σάββατο-Κυριακή με των 08.10	Σάββατο-Κυριακή με το δρομολόγιο των 07.20
<i>22/3 έως 15/6</i>	Δευτέρα έως Παρασκευή μόνο με τα δρομολόγια των 08.10 και 10.30. Σαββατοκύριακα και αργίες μόνο με των 08.10	Καθημερινά μόνο με το δρομολόγιο των 07.20
<i>Πάσχα</i>	Μ. Παρασκευή 10.30 & τυχόν έκτακτα δρομολόγια έως 10.30 Μ. Σάββατο και Κυριακή του Πάσχα μόνο με των 08.10	Μόνο με το δρομολόγιο των 07.20
<i>16/6 έως Δευτέρα μετά την Αρμάτα</i>	Μόνο Τρίτη και Πέμπτη με των 08.10 και 10.30. Σαββατοκύριακα μόνο με των 08.10	Καθημερινά με τα δρομολόγια των 06.00 και 07.20

Πίνακας 5: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις Ι.Χ. επιβατηγών οχημάτων

3.11.2. Δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης φορτηγά οχήματα

Απαγορεύεται η είσοδος, η έξοδος και η κυκλοφορία φορτηγών ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης άνω των δύο αξόνων και ωφέλιμου φορτίου άνω των 6 τόνων, εντός του οικισμού των Σπετσών.

Απαγορεύεται η είσοδος και η κυκλοφορία φορτηγών τριαξονικών και άνω πλην αυτών των υγρών καυσίμων, όπου η είσοδος και η έξοδος τους επιτρέπεται δύο ημέρες την εβδομάδα για την τροφοδοσία των τριών βενζινάδικων, οι οποίες καθορίζονται από το Δήμο και τους φορείς. Εξαιρούνται τα φορτηγά που εξυπηρετούν δημόσια έργα κοινωφελούς σκοπού, πάντα με έγκριση της Αστυνομίας και του Λιμεναρχείου.

Τα απορριμματοφόρα βρίσκονται εντός του νησιού και κυκλοφορούν όλες τις μέρες της εβδομάδας.

Σημειώνεται εδώ, ότι σύμφωνα με στοιχεία που προέκυψαν από συνέντευξη με τον Αντιδήμαρχο Σπετσών κ. Φαρδέλο, θα ξεκινήσει άμεσα από το καλοκαίρι του 2012, η μεταφορά των απορριμμάτων του νησιού σε ΧΥΤΑ του Νομού Αττικής, με δύο δρομολόγια την ημέρα κατά τη θερινή περίοδο και ένα δρομολόγιο ανά ημέρα το χειμώνα.

Απαγορεύεται επίσης, η κυκλοφορία φορτηγών ιδιωτικής και δημόσιας χρήσης μικτού βάρους άνω των 3 τόνων, στην πρόσφατα αναπλασμένη παραλιακή οδό από τον Άγιο Μάμμα έως το Παλιό Λιμάνι.

Επιτρέπεται η κυκλοφορία των Ι.Χ. και Δ.Χ. φορτηγών πλυντηρίων - στεγνοκαθαριστηρίων από Δευτέρα έως και Κυριακή από τις 6.00 έως 14.00.

Τα φορτηγά που μεταφέρουν οπωροκηπευτικά και γενικά ευπαθή προϊόντα, έχουν τη δυνατότητα εισόδου εξόδου κατά προτεραιότητα και τις απαγορευμένες μέρες και ώρες με χορήγηση ειδικής άδειας από το λιμεναρχείο και το αστυνομικό τμήμα Σπετσών.

Κατ'εξίρεση επιτρέπεται η κυκλοφορία των φορτηγών δημοσίας χρήσης έως 3 τόνων για μεταφορά και μόνο αποσκευών στο λιμάνι μέχρι τις 24.00 και η κυκλοφορία των μικρών λεωφορείων τουριστικών γραφείων ξενοδοχείων, κρινόμενων από το αστυνομικό τμήμα Σπετσών, ώστε να καλύπτουν τις νόμιμες προϋποθέσεις και με συγκεκριμένο προορισμό από το λιμάνι προς τους χώρους υποδοχής και αντίστροφα, χωρίς ενδιάμεση στάση ή στάθμευση μέχρι το τελευταίο ακτοπλοϊκό δρομολόγιο.

Επιτρέπεται η κυκλοφορία των αυτοκινήτων της Αστυνομίας, του Λιμεναρχείου, του Τελωνίου, των Κρατικών Υπηρεσιών, των Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου, του Δήμου Σπετσών, μικρών αυτοκινήτων υγρών καυσίμων και μεταφοράς λυμάτων, των ταξί, των υδροφόρων, των ασθενοφόρων και των ιατρών.

Επιτρέπεται η είσοδος στο νησί των παραγωγών λαϊκών αγορών τις ημέρες Δευτέρα, Τετάρτη, Παρασκευή και η κυκλοφορία τους μόνο προς ορισμένους χώρους μέχρι τις 10.00, ενώ η έξοδος τους θα πρέπει να γίνεται την ίδια ημέρα μέχρι το τελευταίο δρομολόγιο.

Απαγορεύεται η είσοδος σε οχήματα πλανόδιων μικροπωλητών.

Ορίζεται σταθμός φορτηγών δημοσίας χρήσης έως 2 τόνων, με άσπρη διαγράμμιση, στο λιμάνι της Ντάπιας.

Η είσοδος και η έξοδος των Ι.Χ. και Δ.Χ. φορτηγών οχημάτων γίνεται σύμφωνα με καθορισμένο πρόγραμμα (βλ. πίνακα 6).

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΕΙΣΟΔΟΣ ΑΠΟ ΚΟΣΤΑ	ΈΞΟΔΟΣ ΑΠΟ ΣΠΕΤΣΕΣ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ
Ι.Χ.Φ. και Δ.Χ.Φ. οχήματα			
<i>1/10 έως 31/5</i>	Δευτέρα έως Σάββατο με όλα τα δρομολόγια. Κυριακή και αργίες μόνο με των 08.10	Δευτέρα έως και Σάββατο με όλα τα δρομολόγια. Κυριακή μόνο με των 07.20	Δευτέρα έως Σάββατο 05.00-18.00, Κυριακές και αργίες απαγορεύεται
<i>Τριήμερο Αποκριάς</i>	Σάββατο με των 08.10 και 10.30, Κυριακή με των 08.10	Σάββατο μόνο με των 07.20 και 10.00, Κυριακή μόνο με των 07.20	Σάββατο 05.00-18.00, Κυριακή απαγορεύεται
<i>1/6 έως 30/9</i>	Δευτέρα έως Παρασκευή με όλα τα δρομολόγια.	Δευτέρα έως Παρασκευή με όλα τα δρομολόγια.	Δευτέρα έως Παρασκευή 06.00-

	Σαββατοκύριακα και αργίες μόνο με των 08.10	Σαββατοκύριακα και αργίες μόνο με των 07.20	18.00, Σαββατοκύριακα απαγορεύεται
--	---	---	------------------------------------

Πίνακας 6: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις Ι.Χ. και Δ.Χ. φορτηγών οχημάτων

3.11.3. Δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης φορτηγά οχήματα που μεταφέρουν αδρανή υλικά, δομικά υλικά και σκυρόδεμα

Απαγορεύεται η είσοδος, η έξοδος και η κυκλοφορία σε δημόσιας και ιδιωτικής χρήσης φορτηγά οχήματα που μεταφέρουν αδρανή υλικά, δομικά υλικά και σκυρόδεμα, άνω των δύο αξόνων και ωφέλιμου φορτίου άνω των 6 τόνων, στο εσωτερικό του οικισμού των Σπετσών.

Σε εξαιρετικές περιπτώσεις γίνεται παράταση του ωραρίου μεταφοράς σκυροδέματος για την ολοκλήρωση σκυρόδεσης, με ειδική απόφαση του Αντιδημάρχου και σχετική άδεια από το Αστυνομικό τμήμα Σπετσών κατόπιν αυτοψίας.

Η είσοδος και η έξοδος αυτών των φορτηγών οχημάτων γίνεται σύμφωνα με καθορισμένο πρόγραμμα (βλ. πίνακα 7, 8, 9 και 10).

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΦΟΡΤΩΣΗ-ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΑΔΡΑΝΩΝ-ΔΟΜΙΚΩΝ ΥΛΙΚΩΝ ΑΠΟ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ
Από 1/7 έως και τη Δευτέρα μετά την Αρμάτα	Απαγορεύεται
Τρίτη μετά την Αρμάτα έως και 30/6	Δευτέρα-Παρασκευή εκτός αργιών 07.00-15.00
Μ. Δευτέρα έως και Τρίτη του Πάσχα	Απαγορεύεται

Πίνακας 7: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις μεταφοράς αδρανών-δομικών υλικών από φορτηγά πλοία

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΕΙΣΟΔΟΣ ΑΠΟ ΚΟΣΤΑ	ΈΞΟΔΟΣ ΑΠΟ ΣΠΕΤΣΕΣ
<i>Μεταφορά αδρανών και δομικών υλικών μέσω οχηματαγωγού</i>		
Τρίτη μετά την Αρμάτα έως 31/5	Δευτέρα-Σάββατο με όλα τα δρομολόγια, Κυριακή και αργίες με των 8.10	Δευτέρα-Σάββατο με όλα τα δρομολόγια, Κυριακή και αργίες με των 07.20
Μ. Δευτέρα έως και Τρίτη του Πάσχα	Απαγορεύεται	Απαγορεύεται
1/6 έως 31/6	Δευτέρα-Παρασκευή με όλα τα δρομολόγια, Σαββατοκύριακα, αργίες με των 08.10	Δευτέρα-Παρασκευή με όλα τα δρομολόγια, Σαββατοκύριακα-Αργίες με των 07.20
1/7 έως και 31/7	Τρίτη και Τετάρτη με των 06.50 και 17.00	Τρίτη και Τετάρτη με των 06.00 και 16.30
1/8 έως και Δευτέρα μετά την Αρμάτα	Απαγορεύεται	Απαγορεύεται

Πίνακας 8: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις μεταφοράς αδρανών-δομικών υλικών μέσω οχηματαγωγών

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΓΙΑ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ
23/3 έως 30/9	Δευτέρα- Παρασκευή 07.00-15.00
Μ. Τετάρτη έως και Δευτέρα του Πάσχα	Απαγορεύεται
1/10 έως 22/3	Δευτέρα-Σάββατο 07.00-17.00

Πίνακας 9: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οχημάτων κατασκευών

ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΕΙΣΟΔΟΣ-ΕΞΟΔΟΣ ΚΑΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΟΣ
Από 1/8 έως και Δευτέρα μετά την Αρμάτα έως 31/5	Απαγορεύεται
Τρίτη μετά την Αρμάτα έως 31/5	Δευτέρα έως και Σάββατο 07.00-15.00
Μ. Δευτέρα έως και Τρίτη του Πάσχα	Απαγορεύεται
1/6 έως 30/6	Δευτέρα έως Παρασκευή 07.00-15.00
1/7 έως 31/7	Τρίτη, Τετάρτη 07.00-15.00

Πίνακας 10: Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις οχημάτων μεταφοράς σκυροδέματος

3.11.4. Μοτοποδήλατα - Μοτοσυκλέτες

Ορίζεται δακτύλιος περιορισμού κυκλοφορίας στο κέντρο από το Περίπτερο Κουνουπίτσας-Ξενοδοχείο Σταρ-Οικία Χειλέλη-Οικία Αρμενάκη-Περίπτερο Στέλλιος-γέφυρα Παντελή Μαθιού έως και το Κατάστημα Βαρβαρέσου.

Ορίζεται δακτύλιος περιορισμού κυκλοφορίας στο Παλιό Λιμάνι στην παραλιακή οδό από το Μνημείο Τριών Σπετσιοτών έως το κατάστημα Σταβέντο.

Απαγορεύεται η κυκλοφορία μοτοποδηλάτων και μοτοσυκλετών κάθε είδους μέσα στους δακτυλίους του Παλαιού Λιμανιού και του Ιστορικού Κέντρου από ώρα 14.30 έως 5.00, τα διαστήματα Μ. Δευτέρας έως Τρίτης του Πάσχα και δέκα ημέρες πριν του Αγίου Πνεύματος έως τη Δευτέρα που ακολουθεί τον εορτασμό της Αρμάτας.

Απαγορεύεται η κυκλοφορία μοτοποδηλάτων τύπου γουρούνας, μέσα στους δακτυλίους του Παλαιού Λιμανιού και του Ιστορικού Κέντρου όλο το εικοσιτετράωρο, τα διαστήματα Μ. Δευτέρας έως Τρίτης του Πάσχα και δέκα ημέρες πριν του Αγίου Πνεύματος έως τη Δευτέρα που ακολουθεί τον εορτασμό της Αρμάτας.

Απαγορεύεται η κυκλοφορία μοτοποδηλάτων τύπου γουρούνας άνω των 50 κυβικών εντός του οικισμού των Σπετσών.

Κατά την τουριστική περίοδο, η οποία ορίζεται από τις 23 Μαρτίου έως τα τέλη Σεπτεμβρίου, ισχύει δακτύλιος από τις 19.00 έως 02.00 για την απαγόρευση της κυκλοφορίας σε μοτοποδήλατα, μοτοσυκλέτες και μοτοποδήλατα τύπου γουρούνας στον περιφερειακό παραλιακό δρόμο από την περιοχή Κουνουπίτσα μέχρι το Παλιό Λιμάνι.

Στον περιφερειακό παραλιακό δρόμο επιτρέπονται ελεύθερα τα δρομολόγια των μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων κατά την τουριστική περίοδο.

3.11.5. Πεζόδρομοι

Τα βοτσαλωτά και οι πλακοστρώσεις του οικισμού ορίζονται πεζόδρομοι.

Απαγορεύεται η στάθμευση οχημάτων κάθε είδους στους πεζόδρομους, στα πλακόστρωτα, στα βοτσαλωτά, καθώς και στις πλευρές των δρόμων, που υπάρχει κίτρινη διαγράμμιση ή πινακίδα απαγόρευσης της στάθμευσης.

Πεζόδρομοι ορίζονται επίσης στο κέντρο για το διάστημα από 23/3 έως 15/9 και από ώρα 15.00 έως 06.00 αυτοί που περικλείονται από τα σημεία: κατάστημα Βρονταμίτη-κατάστημα Σκάντζου-κατάστημα Κατσώρη-Ψαραγορά.

Πεζόδρομος ορίζεται από 15/6 έως 15/9 ο δρόμος μπροστά από το ξενοδοχείο Ποσειδώνιο, ενώ πεζόδρομος ορίζεται και ο πλακόστρωτος δρόμος μπροστά από το ξενοδοχείο Zoe's Club ο οποίος οδηγεί σε αδιέξοδο.

3.11.6. Στάθμευση και στάση

Υπαγορεύεται η δημιουργία περιφερειακών χώρων στάθμευσης ικανής χωρητικότητας, έτσι ώστε να μπορούν να εξυπηρετούν κατοίκους και επισκέπτες του νησιού, στις εξής περιοχές: πλατεία Σαμψών, Πευκάκια, παιδική χαρά Πευκάκια, πλατεία Αϊβαλιώτη, Πλατεία Λεωνίδα, Πλατεία Υγειονομικού Σταθμού, Άγιος Θεοδόσιος, έναντι οικίας Σταματίου, Μπάλλιζα και Ψαραγορά έως Μπαλκόνι όπου επιτρέπεται μόνο η στάση, καθώς και χώρου στάθμευσης δικύκλων στον Άγιο Μάμα.

Απαγορεύεται η στάθμευση μηχανοκίνητων οχημάτων σε δρόμους, πλατείες, κοινόχρηστους χώρους εντός του οικισμού των Σπετσών από Μ. Δευτέρα έως Τρίτη του Πάσχα και δέκα ημέρες πριν του Αγίου Πνεύματος έως τη Δευτέρα μετά την Αρμάτα.

Απαγορεύεται η στάθμευση μπροστά στους πεζόδρομους, κοντά στις δημόσιες υπηρεσίες, στο Λιμεναρχείο, με εξαίρεση τους έχοντες εργασία, στην οικία Ανάργυρου, στον παραλιακό δρόμο και μπροστά στα ξενοδοχεία.

Για όλα τα αυτοκίνητα των οποίων οι ιδιοκτήτες δεν έχουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης, υποχρεούνται να τα σταθμεύουν στο Δημοτικό Χώρο Στάθμευσης.

Επιτρέπεται η στάση των οχημάτων προς φόρτωση του οχηματαγωγού στο λιμένα της Ντάπιας μόνο 30 λεπτά της ώρας πριν την αναχώρησή του.

Επιτρέπεται κατ'εξαίρεση η στάση στους δρόμους του Κέντρου για την τροφοδοσία των εκεί καταστημάτων και μόνο μέχρι τις 10.00, ενώ απαγορεύεται η στάση και η στάθμευση των φορτηγών μεταφοράς λυμάτων μετά τις 10.00.

3.11.7. Ποδήλατα - Ιππήλατα αμαξάκια

Εντός του οικισμού επιτρέπονται ελεύθερα μόνο ποδήλατα και τα σαράντα ιππήλατα αμαξάκια για τα οποία υπάρχουν τέσσερις αφετηρίες, οι οποίες ορίζονται με άσπρη διαγράμμιση στο κεντρικό λιμάνι της Ντάπιας (βλ. εικόνα 52(α)) με κατεύθυνση προς το Παλιό Λιμάνι και την Αγία Μαρίνα, στην πλατεία του Ποσειδωνίου (βλ. εικόνα 52(β)) με κατεύθυνση προς τις Σχολές, έναντι του Πρώην Λιμεναρχείου και μπροστά από το κατάστημα "Multishop".



(α)



(β)

Εικόνα 52: Αφετηρίες ιππήλατων αμαξών στο λιμάνι της Ντάπιας και στην πλατεία Ποσειδωνίου

Σημειώνεται εδώ, ότι τιμοκατάλογοι με τις χρεώσεις ανά διαδρομή υπάρχουν αναρτημένοι σε κάθε αφετηρία και κυμαίνονται μεταξύ των 10,00 και 15,00 ευρώ, ενώ σε περίπτωση τηλεφωνικής συμφωνίας οι τιμές αυξάνονται κατά 5,00 ευρώ.

3.11.8. Υπηρεσίες ταξί

Στον περιφερειακό παραλιακό δρόμο επιτρέπονται ελεύθερα τα δρομολόγια των ταξί, τα οποία είναι επτά σε όλο το νησί και ο σταθμός τους ορίζεται με κίτρινη διαγράμμιση στο λιμάνι της Ντάπιας (βλ. εικόνα 53).

Τα δρομολόγια των ταξί, εκτελούνται προς όλους τους παραθαλάσσιους οικισμούς του νησιού με προκαθορισμένες τιμές (βλ. πίνακα 11). Η ελάχιστη διαδρομή κοστίζει 6,00 ευρώ, ενώ οι ιδιοκτήτες τους παρέχουν υπηρεσίες και μετά από τηλεφωνική συνεννόηση, με επιπλέον χρέωση 5,00 ευρώ.



Εικόνα 53: Αφετηρία ταξί στο λιμάνι της Ντάπιας, Σπέτσες

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΤΑΞΙ ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2011	
<i>Διαδρομές</i>	<i>Τιμές σε ευρώ</i>
Ντάπια προς Παλιά Λιμάνι	7,00
Ντάπια προς Φάρο	10,00
Ντάπια προς Πιτυούσα	10,00
Ντάπια προς Αγία Μαρίνα	8,00
Ντάπια προς Κουζούνο	15,00
Ντάπια προς Ξυλόριζα	20,00
Ντάπια προς Αγίους Αναργύρους	25,00
Ντάπια προς Αγία Παρασκευή	30,00
Ντάπια προς Ζωγεριά	25,00
Ντάπια προς Βρέλλο	15,00
Ντάπια προς Λιγονέρι	10,00
Ντάπια προς Σχολές	7,00
Ξενοδοχείο Σπέτσες προς Παλιό Λιμάνι	10,00
Ξενοδοχείο Νησιά προς Παλιό Λιμάνι	10,00
Ξενοδοχείο Ποσειδώνιο προς Παλιό Λιμάνι	10,00
Λιγονέρι προς Παλιό Λιμάνι	10,00
Κουνουπίτσα προς Παλιό Λιμάνι	10,00
Γύρος Νησιού	60,00
Σπέτσες προς αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος	280,00
Σπέτσες προς Αθήνα	235,00
Σπέτσες προς Πειραιά	235,00
Σπέτσες προς Ναύπλιο	160,00

Πίνακας 11: Ενδεικτικές τιμές υπηρεσιών ταξί

Πρόσθετη επιβάρυνση υπάρχει για τις αποσκευές κατά 1,00 ευρώ και για την καθυστέρηση πέρα των είκοσι λεπτών ή την ακύρωση σε περίπτωση συμφωνίας μεταξύ οδηγού και πελάτη, καθώς και νυχτερινή χρέωση από τις 24.00 έως τις 06.30, που αντιστοιχεί στο 50% των παραπάνω τιμών. Επίσης, στις διαδρομές εκτός Σπετσών, η επιστροφή χρεώνεται με προσαύξηση 60% στις παραπάνω τιμές, οι οποίες περιλαμβάνουν και το Φ.Π.Α. (13%) και τα διόδια, ενώ σε περίπτωση καθυστέρησης αφίξεων στο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος, η αναμονή ανά ώρα αυξάνει την τιμή κατά 20,00 ευρώ.

3.11.9. Λεωφορεία Δημοσίας Χρήσης

Στον περιφερειακό παραλιακό δρόμο επιτρέπονται ελεύθερα τα λεωφορεία των οποίων οι αφετηρίες επίσης ορίζονται με άσπρη διαγράμμιση, με δρομολόγια Σπέτσες-Αγία Παρασκευή και αφετηρία στον Αγ. Μάμα και Σπέτσες-Λιγονέρι-Βρέλλος-Οικισμός των Μηχανικών και αφετηρία στην πλατεία Ποσειδωνίου κοντά στο ζαχαροπλαστείο Καρδιασμένου. Τα δρομολόγια των λεωφορείων μεταβάλλονται κατά την καλοκαιρινή περίοδο μέχρι το Σεπτέμβριο και το δρομολόγιο Σπέτσες - Άγιοι Ανάργυροι, επιμηκύνεται από τις 18 Ιουλίου μέχρι και τα μέσα Σεπτεμβρίου και τερματίζει στην παραλία της Αγίας Παρασκευής.

Το λεωφορείο της γραμμής Σπέτσες-Αγία Παρασκευή, έχει ενδιάμεσες στάσεις στην Αγία Μαρίνα και τους Αγίους Αναργύρους, με τα δρομολόγια από τον Άγιο Μάμα να ξεκινούν στις 10.30 και να τελειώνουν στις 18.00, προγραμματισμένα ανά μία ώρα και 10 λεπτά. Το ωράριο ακολουθούν κυκλικά και τα δρομολόγια από την Αγία Μαρίνα, τους Αγίους Αναργύρους και την Αγία Παρασκευή.

Η συγκοινωνία προς Λιγονέρι λειτουργεί από τις 09.00 έως τις 02.00, με επαναλαμβανόμενα δρομολόγια κάθε μία ώρα, όπως και του λεωφορείου για Βρέλλο, το οποίο λειτουργεί από τις 10.30 μέχρι τις 18.30. Οι στάσεις που εξυπηρετούνται είναι: Κουνουπίτσα, Πάτραλης, Ξενοδοχείο Σπέτσες, κεντρική είσοδος Αναργυρείου και Κοργιαλένιου Σχολής, παράρτημα Αναργυρείου και Κοργιαλένιου Σχολής, πρώην Ξενοδοχείο Ξενία, πρώην Μπλούμπερν Χιλ, παραλία Λιγονερίου, Οικισμός, παραλία Βρέλλου.

Το αντίτιμο του εισιτηρίου των λεωφορείων με τελικό προορισμό το Λιγονέρι φτάνει τα 1,40 ευρώ διανύοντας απόσταση 3,3 χλμ, ενώ για Βρέλλο τα 1,50 ευρώ, διανύοντας απόσταση 4,3 χλμ και εξυπηρετεί τις αντίστοιχες στάσεις με το δρομολόγιο του Λιγονερίου, εκτός από τον Οικισμό.

3.11.10. Τουριστικά Λεωφορεία

Τα τουριστικά λεωφορεία από την πλατεία Ελιές επιτρέπεται να μεταβαίνουν στο λιμάνι της Ντάπιας μόνο κατά την άφιξη και αναχώρηση των πελατών τους χωρίς να σταθμεύσουν εκεί, μέχρι το τελευταίο ακτοπλοϊκό δρομολόγιο. Ορίζεται χώρος στάσης τους με άσπρη διαγράμμιση κοντά στην αφετηρία των λεωφορείων στην πλατεία Ποσειδωνίου.

3.11.11. Καϊκία - Θαλάσσια Ταξί

Οι μετακινήσεις και οι μεταφορές με καϊκία (βλ. εικόνα 54(α)) και θαλάσσια ταξί (βλ. εικόνα 54(β)) χωρητικότητας έως 8 ατόμων, επιτρέπονται καθ όλη τη διάρκεια της ημέρας περιφερειακά του νησιού κατά την τουριστική περίοδο, καθώς και προς τις γειτονικές παραλίες και ακτές.



(α)



(β)

Εικόνα 54: Θαλάσσιες μεταφορές με ταξί και καϊκια, Λιμάνι Ντάπιας, Σπέτσες

Κατά τη θερινή περίοδο επίσης, λειτουργούν και έκτακτα δρομολόγια καϊκιών από τις Σπέτσες στην Κόστα και προς τις παραλίες Άγιοι Ανάργυροι, Αγία Παρασκευή και Ζωγεριά, ενώ κατόπιν συνεννόησης προσεγγίσιμο είναι και το λιμάνι της Ερμιόνης, αλλά ακόμα και το νησί της Ύδρας. Η παραλία της Ζωγεριάς είναι προσεγγίσιμη μόνο με ταξί, θαλάσσια ταξί και καϊκια, αφού τα δρομολόγια των λεωφορείων δεν φτάνουν μέχρι εκεί.

Οι τιμές των εισιτηρίων των θαλάσσιων ταξί ποικίλουν ανάλογα με τον προορισμό. Για τη διαδρομή Σπέτσες - Κόστα, η χρέωση είναι 20,00 ευρώ ανά διαδρομή την ημέρα και 30,00 ευρώ ανά διαδρομή από τις 24.00 έως τις 06.30.

3.11.12. Σήμανση οδών

Εκτός των υπολοίπων περιοριστικών μέτρων για την κυκλοφορία στο νησί τα οποία τροποποιούνται ανάλογα με τις προκύπτουσες ανάγκες από τις Δημοτικές αρχές, ιδιαίτερα σημαντική είναι και η σωστή και κατατοπιστική σήμανση των δρόμων με πινακίδες και διαγραμμίσεις που να καλύπτει τα όρια ταχύτητας, τις διαβάσεις πεζών, το δακτύλιο, τους χώρους στάθμευσης, τα σημεία ενδιαφέροντος κ.λπ., έτσι ώστε να υποβοηθηθεί ο έλεγχος από τις αστυνομικές αρχές και να ενισχύεται η ασφάλεια στους δρόμους για τους κατοίκους και τους επισκέπτες του νησιού, ιδιαίτερα σε περιόδους τουριστικές ή αργιών όπου ο πληθυσμός αυξάνεται.

3.11.13. Ειδική κάρτα εισόδου/ειδικές κατ εξαίρεση άδειες κυκλοφορίας

Για την είσοδο κάθε είδους αυτοκινήτων στο νησί είναι απαραίτητη η κάρτα εισόδου την οποία εκδίδει ο Δήμος. Για οποιαδήποτε παρέκκλιση των οριζόμενων στην παρούσα Απόφαση, όπως περιπτώσεις κατ εξαίρεση αδειοδοτήσεων που αφορούν στην είσοδο και έξοδο οχημάτων ή την κυκλοφορία εντός και εκτός οικισμού, ειδική άδεια θα χορηγείται κατά την κρίση του, από τον εξουσιοδοτημένο Αντιδήμαρχο Σπετσών, κατόπιν αιτήματος στο Δήμο. Δικαιούχοι για τη χορήγηση των ανωτέρω καρτών, λογίζονται οι δημότες του νησιού, οι υπηρετούντες στο νησί δημόσιοι υπάλληλοι, οι ιδιοκτήτες οικίας στο νησί και όσοι μισθώνουν κατοικία στο νησί για

τουλάχιστον ένα έτος. Για όλους τους δικαιούχους θα εκδίδεται μόνο μία κάρτα ανά οικία, με την προσκόμιση των απαραίτητων προς διαπίστωση δικαιολογητικών, όπως τίτλοι ιδιοκτησίας, μισθωτήρια, συμβόλαια και βεβαιώσεις δημοσίων υπηρεσιών.

Σημειώνεται ότι σύμφωνα με επίσημα στοιχεία του Δήμου Σπετσών, το έτος 2011 εκδόθηκαν συνολικά 1.701 άδειες εισόδου οχημάτων στο νησί, εκ των οποίων περίπου το 40% αντιστοιχεί σε επιβατηγά οχήματα ιδιωτικής χρήσης, ενώ το 60% σε φορτηγά οχήματα ιδιωτικής και δημοσίας χρήσης.

3.12. Υφιστάμενη κατάσταση

Η σημερινή κατάσταση του νησιού όσον αφορά την κυκλοφορία των μηχανοκίνητων οχημάτων, δε φαίνεται να συμφωνεί με το ακριβές πρότυπο μίας περιοχής ελεγχόμενης προσβασιμότητας δεύτερης κατηγορίας. Ειδικά στις γιορτές, τις αργίες και τη θερινή τουριστική περίοδο, το πρόβλημα διογκώνεται και τα μηχανοκίνητα οχήματα κάθε είδους κάνουν την εμφάνισή τους όλο και συχνότερα στους δρόμους και τις παραλίες του νησιού για να εκπληρώσουν τις ανάγκες ιδιωτών και επαγγελματιών.

Η δυσaráσκεια των κατοίκων, των επισκεπτών και λιγότερο των εμπόρων των οποίων τα συμφέροντα εξυπηρετούνται σε μεγαλύτερο βαθμό εξαιτίας των εμπορευματικών μεταφορών, εκφράζεται συνεχώς, αφού προσβάλλεται ο τουρισμός, το περιβάλλον και η ασφάλεια των κατοίκων του νησιού.

Αιτήσεις παραπόνων και εκκλήσεις για διευθέτηση των προβλημάτων που προκύπτουν, υποβάλλονται τόσο στις τοπικές όσο και στις νομαρχιακές αρχές από μεριάς των κατοίκων, αλλά και σε νομαρχιακούς και υπουργικούς φορείς από το Δημοτικό Συμβούλιο του νησιού. Άρθρα στον τοπικό τύπο, στοχεύουν στη ευρύτερη γνωστοποίηση των αναγκών αλλά και των συνεπειών από την αύξηση της κυκλοφορίας στις Σπέτσες παρά τις νομαρχιακές αποφάσεις και ρυθμίσεις, επιζητώντας την ευαισθητοποίηση όλων προς αυτή την κατεύθυνση.

3.12.1. Κυκλοφοριακά προβλήματα

Στην παρούσα ενότητα θα παρουσιαστούν τα κυκλοφοριακά προβλήματα των Σπετσών, σύμφωνα με τις μαρτυρίες και τις απόψεις των κατοίκων του νησιού, των δημοτικών αρχών, της Ένωσης Σπετσιοτών, του Συλλόγου Γυναικών Σπετσών, του Εμπορικού και Βιοτεχνικού Συλλόγου Σπετσών και του Συλλόγου Γονέων και Κηδεμόνων του Γυμνασίου Σπετσών.

Σύμφωνα με αυτούς, τα κυκλοφοριακά προβλήματα έγκεινται στη μη εφαρμογή των αποφάσεων των τοπικών φορέων του Δήμου και της Νομαρχίας και οι παραβιάσεις κάθε είδους είναι πλέον σύνηθες φαινόμενο στους δρόμους του νησιού ειδικά κατά την θερινή περίοδο όπου ο πληθυσμός του νησιού αυξάνεται έως και τρεις φορές. Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις παραβιάζονται συνεχώς, περισσότερο από κατοίκους και επαγγελματίες λόγω οικονομικών συμφερόντων, αλλά και ιδιαίτερα λόγω

ασυνεννοησίας και έλλειψης συνεργασίας των αρχών. Πλέον το μικρότερο ποσοστό των κατοίκων αλλά κυρίως οι επισκέπτες και όσοι έχουν θερινές κατοικίες στο νησί, είναι αυτοί που σέβονται περισσότερο τον παραδοσιακό χαρακτήρα του νησιού.

Η έλλειψη αστυνόμευσης ή αρκετού δυναμικού επάνδρωσης του αστυνομικού τμήματος, μειώνει την ασφάλεια των δρόμων και επιτρέπει την κυκλοφορία οχημάτων παρά τις απαγορεύσεις, ενώ η έλλειψη ελέγχου από το Λιμεναρχείο, επιτρέπει αρκετές φορές την είσοδο και την έξοδο σε οχήματα εκτός ωραρίων, τα οποία δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που έχουν θέσει οι αρχές. Μεγάλα φορτηγά τα οποία εξυπηρετούν τα επαγγελματικά συμφέροντα των εμπόρων και βιοτεχνών του νησιού, κάνουν συνεχώς αισθητή την παρουσία τους στους στενούς δρόμους του κέντρου και του νησιού, εμποδίζοντας την ελεύθερη κυκλοφορία των πεζών, των ποδηλάτων και των φιλικότερων προς το περιβάλλον μέσων μετακίνησης και μεταφοράς, προκαλώντας ακόμα και φθορές στα βοτσαλωτά, τους πεζόδρομους, το οδόστρωμα αλλά και στους εξώστες και τα μπαλκόνια των σπιτιών και συμβάλλοντας κατά ένα μεγάλο μέρος στην περιβαλλοντική ρύπανση και ηχορύπανση του νησιού.

Στην ηχορύπανση του νησιού συμβάλλουν και τα μοτοποδήλατα, αφού σύμφωνα με ορισμένους κατοίκους, δεν υπάρχει κάποιος αποτελεσματικός έλεγχος της αστυνομίας για τις θορυβώδεις εξατμίσεις τους. Το πρόβλημα διογκώνεται όπως υποστηρίζουν, το καλοκαίρι κατά την τουριστική περίοδο, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τις μαρτυρίες των ιδιοκτητών των επτά καταστημάτων ενοικίασης μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων στην πόλη των Σπετσών.

Σύμφωνα με αυτούς, οι ενοικιάσεις μοτοποδηλάτων και ποδηλάτων στο νησί έχουν μειωθεί πολύ τα τελευταία δύο χρόνια, λόγω της γενικότερης οικονομικής κατάστασης που επικρατεί στη χώρα, ενώ παρουσιάζουν σχετική αύξηση κατά την καλοκαιρινή περίοδο. Οι επισκέπτες προτιμούν να μετακινούνται με το λεωφορείο ή με τα πόδια για εξοικονόμηση χρημάτων, μιας και οι αποστάσεις στην πόλη είναι πολύ μικρές, αφού κάποιος μπορεί να τη διασχίσει πεζός μέσα σε λιγότερο από μία ώρα. Οι τιμές για τα ποδήλατα φτάνουν τα 5,00 ευρώ ημερησίως, για τα μηχανάκια τα 15,00 και για τα μοτοποδήλατα τύπου γουρούνας τα 30,00 με 35,00 ευρώ, ανάλογα με τον τύπο τους (αν διαθέτουν η όχι όπισθεν), ενώ ηλεκτρικά ποδήλατα αν και κυκλοφορούν σε μικρά ποσοστά στο νησί, δε νοικιάζονται. Ο στόλος των καταστημάτων ενοικίασης απαρτίζεται από περισσότερα μηχανάκια και πέντε έως οχτώ μοτοποδήλατα τύπου γουρούνας, αν και το όριο για τα μοτοποδήλατα τέτοιου τύπου που επιτρέπεται να διαθέτει ένα κατάστημα ενοικίασης ανέρχεται στα πέντε, όπως αναφέρθηκε ήδη σε προηγούμενη παράγραφο σύμφωνα με τα όσα υπαγορεύονται από την πράξη με αριθμό πρωτοκόλλου 115/102/22-4-2010 της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθηνών - Πειραιώς και του Τμήματος Συγκοινωνιακής Μέριμνας της Νομαρχίας Πειραιώς με θέμα "Ρύθμιση της κυκλοφορίας οχημάτων στο νησί των Σπετσών". Καλύτερη τύχη έχουν τα τέσσερα από τα επτά αυτά καταστήματα, τα οποία νοικιάζουν και ποδήλατα που έχουν μεγαλύτερη απήχηση στους τουρίστες σύμφωνα με τους ιδιοκτήτες τους, λόγω της χαμηλής τους τιμής σε συνδυασμό με την ανέξοδη λειτουργία τους και την ευκολία στη χρήση, αφού οι δρόμοι γύρω από τον οικισμό στον οποίο και συγκεντρώνονται οι περισσότερες δραστηριότητες, αλλά και προς τις κοντινές παραλίες και το Παλιό Λιμάνι που είναι οι κατ'εξοχήν δημοφιλείς προορισμοί, είναι καλοσυντηρημένοι, ασφαλοστρωμένοι ή πλακοστρωμένοι και επίπεδοι.

Η ανάγκη λοιπόν για δημιουργία ποδηλατόδρομων με πλήρη σήμανση και διαγράμμιση γίνεται ολοένα και πιο έντονη και επιτακτική, αφού θα μπορούσε να αποτελέσει μια πρακτική και συμφέρουσα λύση για το πρόβλημα και τον κίνδυνο που αντιμετωπίζουν οι ποδηλάτες από τα παντός είδους μηχανοκίνητα οχήματα, ενώ με τα σημερινά δεδομένα αναγκάζονται να μοιράζονται το οδόστρωμα με αυτά.

Η συνεχώς αυξανόμενη κυκλοφορία κυρίως των δικύκλων, έχει προκαλέσει αύξηση των ατυχημάτων στο νησί. Το 80% των ατυχημάτων προέρχονται από τα μηχανάκια που κυκλοφορούν ανεξέλεγκτα στους δρόμους του νησιού και οφείλονται στην άγνοια του κώδικα οδικής κυκλοφορίας, στην έλλειψη σήμανσης και διπλώματος, στην απουσία κατάλληλου προστατευτικού εξοπλισμού και στην οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, γεγονός που υποδηλώνει και την έλλειψη αυστηρών ελέγχων της αστυνομίας στους οδηγούς.

Σύμφωνα με στοιχεία των βιβλίων συμβάντων του Αστυνομικού Τμήματος Σπετσών, τα δηλωμένα ατυχήματα στο νησί από το 2009 έως σήμερα είναι έξι για το έτος 2009, έξι για το έτος 2010 και επτά για το έτος 2011, ενώ το 2012 δεν έχει δηλωθεί μέχρι στιγμής κανένα ατύχημα. Τα ατυχήματα αυτά περιορίζονται σε ελαφριούς τραυματισμούς με εκτροπές δικύκλων, χωρίς να εμπλέκονται πεζοί ή άλλα οχήματα, συνέβησαν σε τυχαία σημεία εντός και εκτός της πόλης και δηλώθηκαν από αλλοδαπούς επισκέπτες του νησιού κυρίως για οικονομικούς λόγους, ενώ το πιο πρόσφατο θανατηφόρο ατύχημα με εκτροπή δικύκλου συνέβη το καλοκαίρι του 2008 στον παραλιακό περιφερειακό δρόμο. Πρέπει όμως εδώ να σημειωθεί, ότι τα περισσότερα ατυχήματα γίνονται από κατοίκους του νησιού, δε δηλώνονται και έτσι δεν καταγράφονται στα βιβλία συμβάντων.

Ζήτημα έχει δημιουργηθεί και για την ανεξέλεγκτη παραχώρηση ειδικών αδειών κυκλοφορίας οχημάτων από το Δήμο, ακόμα και σ αυτούς που νοικιάζουν κατοικίες για μικρές χρονικές περιόδους ενός μηνός, ενώ σύμφωνα με τις νομαρχιακές αποφάσεις για να λάβει κανείς ειδική άδεια θα πρέπει να διαμένει μόνιμα ή να εργάζεται στο νησί ή να νοικιάζει κατοικία για χρονικό διάστημα τουλάχιστον ενός έτους.

Άλλο πρόβλημα κυρίως για τους κατοίκους του νησιού, αποτελούν και τα ωράρια κυρίως της εισόδου από την Κόστα Ερμιονίδας αλλά και της εξόδου από τις Σπέτσες για τα οποία έχουν αποφασίσει οι αρχές, αφού οι ώρες δεν είναι βολικές και οι διαδικασίες επιβίβασης στα φέρι μποτ είναι χρονοβόρες ειδικά για τα Ι.Χ. επιβατηγά αυτοκίνητα, για τα οποία σύμφωνα με αυτούς, δεν έχει γίνει σωστή κατανομή των δρομολογίων, έτσι ώστε οι κάτοικοι να ταλαιπωρούνται πολύ περισσότερο απ ότι τα φορτηγά οχήματα τα οποία εισέρχονται στο νησί με άλλα βολικότερα δρομολόγια και πολλές φορές να αναγκάζονται να χρησιμοποιήσουν δελφίνια από τον Πειραιά προκειμένου να επιστρέψουν στα σπίτια τους, τα οποία είναι ασύμφορα οικονομικά. Σημειώνεται εδώ, ότι μία τριμελής οικογένεια για να πάει στον Πειραιά και να γυρίσει, χρειάζεται μόνο για τα εισιτήρια της 210,00 έως 250,00 ευρώ. Απόρροια αυτού του προβλήματος, είναι οι κάτοικοι του νησιού να μη μπορούν ελεύθερα να μετακινηθούν καθ όλη τη διάρκεια της ημέρας προς άλλες πολύ φθηνότερες αγορές απ ότι των Σπετσών ή να μεταβούν εκτός νησιού για διάφορους προσωπικούς λόγους ή ακόμα και για να επισκεφθούν κάποιο γιατρό ή νοσοκομείο της αρεσκείας τους.

Πλήρως αδικημένες είναι και οι ευπαθείς ομάδες πληθυσμού και τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Καμία πρόνοια και κανένας σχεδιασμός δεν υπάρχει προς εξυπηρέτησή τους. Η μετακίνησή τους στο νησί γίνεται όλο και πιο δύσκολη και λιγότερο ασφαλής, ειδικά σε περιόδους που το νησί γεμίζει με επισκέπτες, λόγω της συνεχούς κυκλοφορίας των δικύκλων στους δρόμους του, γεγονός που τους αναγκάζει να μοιράζονται το οδόστρωμα με τα οχήματα. Όσο για τα αναπηρικά αμαξίδια και τα άτομα με κινητικά προβλήματα, κατάλληλες υποδομές υποδοχής τους δεν υπάρχουν ούτε στα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας ούτε στα ταξί, ενώ τα σκαλοπάτια και τα κάθε άλλο παρά επίπεδα δρομάκια της πόλης με εξαίρεση τον παραλιακό δρόμο, δυσκολεύουν ακόμα περισσότερο την κατάσταση.

Το πιο μεγάλο πρόβλημα όμως στο κυκλοφοριακό καθεστώς του νησιού, το οποίο έχει προκύψει τα τελευταία περίπου πέντε χρόνια, φαίνεται να είναι η παρουσία μοτοποδηλάτων τύπου γουρούνας στους δρόμους του νησιού και ειδικότερα στο εσωτερικό του οικισμού. Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που έχουν αποφασιστεί από τη Νομαρχία Πειραιά στις 22-4-2010 δεν εφαρμόζονται και η στάθμευση και κυκλοφορία τέτοιου είδους μοτοποδηλάτων εντός του οικισμού είναι συνεχής παρά τις απαγορεύσεις.

Σύμφωνα με απόφαση του Νομάρχη στις 13-5-2009, τα μοτοποδήλατα τύπου ATV θα εξαιρούνταν από την απαγόρευση κυκλοφορίας εντός οικισμού μέχρι το τέλος του έτους 2009. Με την έναρξη όμως του νέου έτους η απαγόρευση δεν εφαρμόστηκε. Με καινούρια απόφαση του Αστυνομικού Τμήματος Σπετσών στις 18-2-2010 καθώς και του Δημοτικού Συμβουλίου του νησιού στις 25-2-2010, ανακοινώθηκε και ψηφίστηκε ξανά ομόφωνα η απαγόρευση τους, η οποία όμως και πάλι δεν εφαρμόστηκε.

Οι ιδιοκτήτες τέτοιων οχημάτων, κατέφυγαν ακόμα και στη δικαιοσύνη υποστηρίζοντας ότι τα εν λόγω "μηχανοκίνητα μικρά οχήματα" είναι απαραίτητα για τους επαγγελματίες του νησιού, θίγονται τα οικονομικά συμφέροντα των εμπόρων, των συνεργείων, των πωλητών και των ενοικιαστών μοτοποδηλάτων και άρα κατέκταση η οικονομική ευημερία και ο τουρισμός του νησιού, παρά το γεγονός ότι οι περισσότεροι ιδιοκτήτες και χρήστες τέτοιων μοτοποδηλάτων είναι μόνιμοι κάτοικοι Σπετσών. Παράλληλα, το σωματείο "Μοτοένωση" που εδρεύει στο νησί, με έγγραφη δήλωσή του στις 9-12-2009, υποστήριξε ότι οι γουρούνες εκτός των άλλων είναι ένα νόμιμο ασφαλέστερο και πιο σταθερό μέσο μετακίνησης και για τα άτομα τρίτης ηλικίας αλλά και για τις μητέρες.

Το πρόβλημα ακόμα παραμένει χωρίς λύση δύο χρόνια αργότερα και οι γουρούνες παρά τις απαγορεύσεις κυκλοφορούν και σταθμεύουν στους δρόμους του οικισμού, αυξάνοντας τον κίνδυνο για τους πεζούς και τους ποδηλάτες και προκαλώντας φθορές ακόμα και στη δημόσια περιουσία.

Οι χώροι στάθμευσης που υπάρχουν στο νησί είναι παραπάνω από αρκετοί σε χωρητικότητα για τους κατοίκους, ενώ γεμίζουν ασφυκτικά τα καλοκαίρια, αναγκάζοντας πολλούς να σταθμεύσουν ακόμα και στα πλατώματα των δρόμων, μειώνοντας την ορατότητα και την ομαλή κυκλοφορία και αυξάνοντας τον κίνδυνο για συγκρούσεις αλλά και για τους πεζούς.

Ο μεγαλύτερος διαγραμματισμένος χώρος στάθμευσης βρίσκεται στο λιμάνι της Ντάπιας (βλ. εικόνα 55(α)), αριστερά από την αφετηρία των ταξί και των ιπήλατων αμαξών. Ο χώρος αυτός προορίζεται για δίκυκλα και μοτοποδήλατα κάθε είδους, για οχήματα και μικρά λεωφορεία τύπου βαν όπως τα οχήματα των ξενοδοχείων, για επαγγελματικά μικρά φορτηγά, αλλά και για τα λίγα τρίκυκλα που προορίζονται κυρίως για μεταφορές αποσκευών από και προς το λιμάνι. Στην πλατεία Πευκάκια πίσω από το αστυνομικό τμήμα, υπάρχει ο μεγαλύτερος υπερυψωμένος σε σχέση με το οδόστρωμα χώρος στάθμευσης δικύκλων και μοτοποδηλάτων (βλ. εικόνα 55(β)), ενώ μικρότεροι χώροι υπάρχουν στις τοποθεσίες που αναφέρθηκαν ήδη σε προηγούμενη παράγραφο.



Εικόνα 55: Χώροι στάθμευσης στο λιμάνι της Ντάπιας και στην πλατεία Πευκάκια, Σπέτσες

Τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης των κατοίκων και των υπαλλήλων του νησιού, βρίσκονται σταθμευμένα σε κενά οικοπέδα που έχουν μετατραπεί σε αυτοσχέδιους χώρους στάθμευσης έξω από τις κατοικίες τους.

Ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης στις Σπέτσες δεν υπάρχουν. Υπάρχουν μόνο στο λιμάνι στην Κόστα Ερμιονίδας, όπου οι επισκέπτες των Σπετσών και όσοι δεν έχουν άδεια εισόδου στο νησί, σταθμεύουν τα οχήματά τους με το αντίτιμο των 5,00 ευρώ την ημέρα.

Το μόνο είδος χώρων στάθμευσης που δεν υπάρχει ενώ θα έπρεπε, είναι οι κατάλληλα εξοπλισμένοι χώροι στάθμευσης ποδηλάτων, αφού σύμφωνα με τους κατοίκους, η έλλειψη υποδομών για τα ποδήλατα αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την ευρεία χρήση τους.

3.12.2. Προτάσεις κατοίκων και φορέων

Για να λυθούν τα κυκλοφοριακά προβλήματα έχουν γίνει επανειλημμένα και γίνονται συνεχώς προτάσεις από τους κατοίκους και τους φορείς του νησιού προς τη Νομαρχία και το Δήμο, προτάσεις οι οποίες απαιτούν την ευσυνειδησία των πολιτών και τη σωστή και έγκαιρη εφαρμογή τους από τις αρχές του τόπου.

Σύμφωνα με αυτούς, κρίνεται απαραίτητη η βελτίωση των ρυθμίσεων για τα τετράτροχα Ι.Χ. επιβατηγά, τα μοτοποδήλατα τύπου γουρούνας, τα δίκυκλα, τα επαγγελματικά, τα τουριστικά λεωφορεία και τα φορτηγά στον οικισμό την περίοδο

αιχμής, από ολοκληρωμένη κυκλοφοριακή μελέτη από την Αντιπεριφέρεια Νήσων, για την περιοχή ιδίως από τα λιμάνια εισόδου και εξόδου του νησιού έως τους χώρους στάθμευσης και από το δακτύλιο έως τις εναλλακτικές οδούς.

Ανώτατο όριο επιβάλλεται να υπάρξει στον αριθμό των εισερχομένων στις Σπέτσες οχημάτων, ενώ οι κάρτες εισόδου στο νησί να κοστίζουν ανάλογα με τον κυβισμό του οχήματος, πράγμα που θα αποθαρρύνει τους κατοίκους του νησιού μόνιμους ή μη, να φέρνουν στο νησί μεγάλα οχήματα, ενώ καταβολή μεγάλων προστίμων να προβλέπεται για την παραβίαση των ωραρίων κυκλοφορίας τους. Μόνο τα αυτοκίνητα των κατοίκων του νησιού να μπορούν να περνούν στο νησί και μόνο με το πρώτο φέρι μποτ της ημέρας, ενώ οι τουρίστες να αφήνουν τα οχήματά τους στην Κόστα και να περνούν στο νησί με θαλάσσια ταξί, καΐκια ή φέρι μποτ με εξαίρεση την περίοδο από 1/7 έως 15/9.

Αναγκαία κρίνεται η λήψη μέτρων καλύτερης αστυνόμευσης για την ασφάλεια των κατοίκων από τα μηχανοκίνητα οχήματα και τον έλεγχο των αυθαιρεσιών που αφορούν την ταχύτητα, την έλλειψη σωστού εξοπλισμού, την εκπομπή καυσαερίων και το θόρυβο, ενώ προτείνεται η αντικατάσταση των θορυβωδών μοτοποδηλάτων με ηλεκτροκίνητα οχήματα λιγότερο θορυβώδη και ρυπογόνα. Οι παραβάτες να υποχρεούνται σε σημαντικές οικονομικές επιβαρύνσεις προς παραδειγματισμό και αποφυγή παρόμοιων πράξεων, ενώ να μην επιτρέπεται η κυκλοφορία δικύκλων μεγάλου κυβισμού σε άτομα κάτω των 18 ετών.

Επιβάλλεται πλήρης απαγόρευση της κυκλοφορίας των μοτοποδηλάτων τύπου γουρούνας και των ηλεκτρικών οχημάτων άνω των 50 κυβικών ή τουλάχιστον απαγόρευση λόγω ηχορύπανσης και έλλειψης χώρων για κυκλοφορία και στάθμευση εντός του οικισμού. Απαγόρευση προτείνεται επίσης και για την κυκλοφορία μοτοσυκλετών στον κεντρικό δρόμο της Ντάπιας και δημιουργία χώρου στάθμευσης δικύκλων εκτός αυτού. Πλήρης απαγόρευση της κυκλοφορίας και για τα Ι.Χ. επιβατηγά αυτοκίνητα, εκτός από τα ταξί, τα ασθενοφόρα και τα αυτοκίνητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες, αλλά και επέκταση του δακτυλίου του κέντρου της πόλης και λήξη του στις 02.00.

Για τα φορτηγά και τα επαγγελματικά οχήματα να ισχύει η κυκλοφορία εντός και εκτός οικισμού μόνο ορισμένες ώρες και να έχουν αποχωρήσει μέχρι τις 13.00 το αργότερο, ενώ τα βυτία μεταφοράς λυμάτων να αποχωρούν μέχρι τις 10.00 από την περιοχή του κέντρου και να είναι εξοπλισμένα με ειδικά φίλτρα για την αποφυγή δυσοσμίας. Όλα τα φορτηγά παντός τύπου μεγάλων κυβικών να απαγορεύονται κατά τους θερινούς μήνες μέχρι τα μέσα Σεπτεμβρίου και να αντικαθιστώνται με άλλα μικρότερα.

Να αυξηθεί η συχνότητα των δρομολογίων των δύο λεωφορειών κατά τη θερινή περίοδο και να προστεθεί δημοτική συγκοινωνία στις περισσότερες επισκέψιμες περιοχές. Να διατεθούν ως μεταφορικό μέσο ζώα, άλογα, γαϊδούρια και κάρρα. Ακόμα καλύτερη λύση θα αποτελούσε η αντικατάσταση των μηχανοκίνητων λεωφορειών από ηλεκτροκίνητα.

Παράλληλα με τη δημοτική συγκοινωνία ξηράς να θεσπιστούν τακτικά θαλάσσια δρομολόγια για τη μετακίνηση σε παραλίες και παραθαλάσσιους οικισμούς με ειδικού τύπου σκάφη χωρητικότητας έως 20 ατόμων. Προτείνεται επιπροσθέτως και η

χρήση μικρότερων σκαφών για θαλάσσια διανομή τροφοδοσίας στα παραλιακά κέντρα αναψυχής και τους παράκτιους αποδέκτες.

Σημαντικό είναι ακόμα να επιβληθεί η απαγόρευση της στάθμευσης μπροστά στις Σχολές, στο Μουσείο Σπετσών και στο Μουσείο Μπουμπουλίνας και η δημιουργία δημοτικών επί πληρωμή χώρων στάθμευσης, ξεχωριστών χώρων στάθμευσης για τα ποδήλατα και τα αυτοκίνητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες, αλλά και χώρων στάθμευσης καθορισμένων αριθμημένων θέσεων στην Κόστα Ερμιονίδας για τους κατοίκους των Σπετσών που δεν έχουν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης στην οικία τους.

Σημαντική λύση για τις εμπορευματικές μεταφορές, αποτελεί η δημιουργία εμπορευματικού σταθμού, ώστε τα φορτηγά να μην κυκλοφορούν πλέον στους δρόμους του νησιού, αλλά να ξεφορτώνουν εκεί σε αποθήκες τα εμπορεύματά που μεταφέρουν και από εκεί να γίνεται η κατανομή τους στα καταστήματα τελικού προορισμού.

Στο εσωτερικό του οικισμού να μετατραπεί όλο το εμπορικό κέντρο σε πεζόδρομο και να δημιουργηθούν όσο το δυνατόν μεγαλύτεροι και επίπεδοι πεζόδρομοι σε όλες τις γειτονιές, οι οποίοι να επιτρέπουν την κυκλοφορία πεζών, αναπηρικών αμαξιδίων, ιππήλατων αμαξών και υπό συζήτηση ποδηλάτων, ενώ κατ'εξαίρεση σε περιπτώσεις ανάγκης των ταξί και των περιπολικών. Απαραίτητη κρίνεται και η κατασκευή πεζοδρομίων πλάτους τουλάχιστον 1 μ. κατά μήκος του παραλιακού δρόμου, καθώς και διαβάσεων πεζών με προδιαγραφές οριζόντιας και κατακόρυφης σήμανσης.

Τα ξενοδοχεία και οι πανσιόν να μη χρησιμοποιούν αυτοκίνητα, τα τουριστικά λεωφορεία να αντικατασταθούν με μικρά τύπου βαν και η παραμονή τους στο κεντρικό λιμάνι των Σπετσών για την παραλαβή ή τη μεταφορά των τουριστών να μην ξεπερνά τη μισή ώρα.

Πρόβλημα αντιμετωπίζει και η βιομηχανία της θαλάσσιας αναψυχής. Απαραίτητη κρίνεται η δημιουργία επιπρόσθετων λιμένων και μαρίνων στην Αγία Μαρίνα και σε σημεία εκτός της πόλης των Σπετσών, αφού οι σημερινές υποδομές και εγκαταστάσεις δεν είναι ικανές να δεχτούν και να εξυπηρετήσουν το πλήθος τουριστών, φέρι μποτ, πλοίων, σκαφών αναψυχής, καϊκιών, θαλάσσιων ταξί, ιπτάμενων δελφινιών, ταχυπλόων κ.λπ. που προσεγγίζουν το νησί την περίοδο αιχμής.

Προτείνεται επίσης να δημιουργηθεί Ποδηλατικός Όμιλος Σπετσών, που θα αναλάβει δράσεις για την προβολή του ποδηλάτου και του ηλεκτρικού ποδηλάτου ως μέσο μεταφοράς, άθλησης και ψυχαγωγίας και να προωθηθεί από το Δήμο η ανάπτυξη πρωτοβουλιών με στόχο την καλυτέρευση της ποιότητας ζωής στο νησί, καθώς και της διαπαιδαγώγησης των μαθητών σε θέματα κυκλοφορίας και οδικής συμπεριφοράς και ο εναλλακτικός τουρισμός, μέσω της συντήρησης και της προβολής των υπάρχοντων δασικών μονοπατιών.

Τέλος ζητιέται από τους κατοίκους των Σπετσών, η σωστή και κατατοπιστική σηματοδότηση στους δρόμους και τις διασταυρώσεις του κύριου οδικού δικτύου εκτός από πινακίδες, με φανάρια και διαγραμμίσεις, η σήμανση με ανάλογες πινακίδες κοντά σε σχολεία, πλατείες και κοινόχρηστους χώρους, η μετατροπή δρόμων διπλής κατεύθυνσης σε μονόδρομους και αδιέξοδα όπου αυτό εξυπηρετεί την κυκλοφορία και την ασφάλεια και η ισότιμη αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού

προβλήματος τόσο στο εσωτερικό του οικισμού και το λιμάνι της Ντάπιας, όσο και στην υπόλοιπη περιφέρεια των Σπετσών.

Κάτι που πρέπει να αναφερθεί εδώ, είναι ότι μελέτες έχουν γίνει επανειλημμένα εκ μέρους διαφόρων φορέων με σκοπό την εκπόνηση κυκλοφοριακών προτάσεων και παρεμβάσεων για την ανάπτυξη των μεταφορών και τη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών στο Δήμο Σπετσών, με τη συμβολή επιστημόνων διαφόρων ειδικοτήτων όπως πολιτικών μηχανικών, συγκοινωνιολόγων, οικονομολόγων περιφερειολόγων, χαρτογράφων, αποφοίτων του τμήματος Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων και σχεδιαστών, συνοδευόμενες πάντα από αξιολόγηση των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων και βασισμένες σε επιτόπιες και βιβλιογραφικές έρευνες, μετρήσεις και παρατηρήσεις, στατιστικά στοιχεία και συνεντεύξεις μόνιμων κατοίκων, οδικών και θαλάσσιων μεταφορέων, εμπόρων, επισκεπτών, πεζών, ποδηλατών κ.λπ.

Παρ όλα αυτά, η κατάσταση στις Σπέτσες δε φαίνεται να καλυτερεύει. Νέα προβλήματα δημιουργούνται συνεχώς και όσα προϋπήρχαν συνεχίζουν να υφίστανται χωρίς αξιοσημείωτη βελτίωση. Το ουσιαστικό πρόβλημα έγκειται στην ασυνεννοησία των φορέων, στην έλλειψη αστυνόμευσης και αυστηρής εφαρμογής των νόμων και των προτεινόμενων μέτρων, στην εξυπηρέτηση οικονομικών συμφερόντων ομάδων πληθυσμού και στην ασυνειδησία μέρους κατοίκων και επισκεπτών.

4. Προτάσεις και κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο

4.1. Γενικά

Σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια και μετά από επιτόπια παρατήρηση και συνομιλίες με μόνιμους κατοίκους, γεγονός είναι ότι το τμήμα του νησιού που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων είναι η ευρύτερη περιοχή του λιμανιού της Ντάπιας στην πόλη των Σπετσών. Εκεί, συναντάμε τα περισσότερα καταστήματα κάθε είδους, τις υπηρεσίες του νησιού, τα σχολεία, αρκετά από τα αξιοθέατα του νησιού που αποτελούν πόλο έλξης για τους επισκέπτες, τις αφετηρίες των ταξί, των ιππήλατων αμαξών, των επαγγελματικών τρικύκλων και των λεωφορείων, καθώς και τα σημεία επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών στα πλοία, τα φέρι μποτ, τα θαλάσσια ταξί και τα καΐκια. Πρόκειται λοιπόν για ένα μέρος που σφύζει από ζωή και συγκεντρώνει πλήθος κόσμου, ειδικά τα σαββατοκύριακα, στις γιορτές και τις αργίες με αποκορύφωμα τη θερινή τουριστική περίοδο.

Γι αυτό το λόγο, οι προτάσεις μας θα επικεντρωθούν κυρίως στη διαμόρφωση τμήματος του κέντρου της πόλης των Σπετσών κοντά στο λιμάνι της Ντάπιας, με σκοπό την διευκόλυνση της κυκλοφορίας πεζών, ποδηλάτων και οχημάτων και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής κατοίκων και των επισκεπτών, γεγονός που με τη σειρά του θα δώσει ώθηση στον τουρισμό και θα οδηγήσει στη βιώσιμη ανάπτυξη του νησιού που δε θα υποθηκεύει το μέλλον των επόμενων γενεών. Θα συνδυαστούν δε,

με τη χρήση ηλεκτροκίνητων οχημάτων, μέσω φιλικότερων προς το περιβάλλον από τα ευρέως χρησιμοποιούμενα μέχρι σήμερα οχήματα, που συμβάλλουν στην ανάδειξη της ομορφιάς και την τόνωση της πολιτιστικής και κοινωνικής ζωής της πόλης.

4.1.1. Ηλεκτροκίνητα οχήματα

Μεγάλη είναι η ποικιλία των τύπων των ηλεκτροκίνητων οχημάτων που υπάρχουν σήμερα στην αγορά (βλ. εικόνα 56), καθώς και μεγάλο το εύρος των τιμών τους ανάλογα με τον τύπο, τη μάρκα, την ισχύ τους, την ταχύτητα που αναπτύσσουν και την αυτονομία των μπαταριών τους. Σ αυτά περιλαμβάνονται ηλεκτροκίνητα οχήματα κλειστού και ανοιχτού τύπου, ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα και δίκυκλα, ηλεκτρικά ποδήλατα, ηλεκτροκίνητα μοτοποδήλατα ATV τύπου γουρούνας, ακόμη και ηλεκτροκίνητα πατίνια.



Εικόνα 56: Τύποι ηλεκτροκίνητων οχημάτων

Οι νέες τεχνολογίες που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή και τη λειτουργία των νέων αυτών φιλικότερων προς το περιβάλλον οχημάτων, κάνουν τις τιμές τους να είναι γενικά αυξημένες σε σχέση με τα μηχανοκίνητα οχήματα και πολλές φορές να φτάνουν σε απαγορευτικά επίπεδα, λόγω της ζήτησής τους, των αυξημένων δαπανών κατασκευής τους και του ρυθμού παραγωγής τους. Για παράδειγμα στην κατηγορία των ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων για τη λειτουργία των οποίων απαιτείται συστοιχία συσσωρευτών, η τιμή τους μπορεί σε κάποιες περιπτώσεις ακόμα και να ξεκινά από τα 50.000,00 ευρώ περίπου. Αντίθετα με τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τα ηλεκτρικά δίκυκλα, τρίκυκλα και τα μικρότερα τετράτροχα είναι οικονομικά.

Για τα ηλεκτρικά ποδήλατα, το εύρος των τιμών τους είναι μεγάλο (βλ. πίνακα 12) και κυμαίνεται από τα 600,00 έως και τα 9.000,00 ευρώ, ανάλογα με το μοντέλο και την εταιρεία προώθησης, την αυτονομία φόρτισης της μπαταρίας τους και την ταχύτητα που μπορούν και αναπτύσσουν, ενώ τα κοινά ποδήλατα μπορεί να ξεκινούν από τα 100,00 ευρώ για ποδήλατα σχεδιασμένα για παιδιά και να φτάνουν έως και τις 3.000,00 ευρώ. Για παράδειγμα ένα ηλεκτρικό ποδήλατο με αυτονομία μπαταρίας που μπορεί να διαρκέσει για μία απόσταση 100 χλμ. και άνω και με ανώτατη ταχύτητα τα 50 χλμ/ώρα, κοστίζει γύρω στις 9.000,00 ευρώ, ενώ ένα ποδήλατο που καλύπτει απόσταση γύρω στα 50 χλμ. και κινείται με μία ανώτατη ταχύτητα των 25 χλμ/ώρα, μπορεί να κοστίζει γύρω στα 700,00 ευρώ. Τα περισσότερα από αυτά διαθέτουν μοτέρ 250 watt που μπορεί να φτάσει και τα 3.000 watt και δε διαθέτουν

πετάλια, γεγονός που αυξάνει επίσης την τιμή τους, αφού μπορούν να χρησιμοποιούνται και από παιδιά ή ηλικιωμένους.

Σημαντικό είναι να σημειώσουμε εδώ, ότι κάθε απλό ποδήλατο μπορεί πλέον να μετατραπεί σε ηλεκτροκίνητο, με την προσθήκη κινητήρα, μπαταρίας, φορτιστή, ηλεκτρικών καλωδίων και διακοπών. Τα κίτ μετατροπής έχουν ένα μέσο όρο τιμής τα 300,00 ευρώ, ενώ οι μπαταρίες κυμαίνονται στα 100,00 περίπου ευρώ για μπαταρίες μολύβδου και στα 350,00 περίπου ευρώ για μπαταρίες λιθίου. Ο χρόνος ζωής τους ουσιαστικά εξαρτάται από το χρήστη, ενώ θεωρητικά φτάνει για τις μπαταρίες μολύβδου έως 1 ή και 2 χρόνια, ενώ για τις μπαταρίες λιθίου τα 2 με 3 χρόνια.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ				
<i>Αυτονομία μπαταρίας σε χιλιομετρική απόσταση</i>	<i>Ταχύτητα σε χλμ/ώρα</i>	<i>Χρόνος φόρτισης σε ώρες</i>	<i>Πετάλια</i>	<i>Τιμή σε ευρώ</i>
100	50	3-5	Όχι	8.900,00
80-90	40	3-5	Ναι	1.200,00
70-80	40	3-5	Ναι	1.200,00
60	35	3-5	Όχι	3.200,00
30-60	25	3-5	Όχι	1.000,00
55	25	3-5	Όχι	700,00
50	25-35	3-5	Όχι	1.000,00

Πίνακας 12: Ενδεικτικές τιμές ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων

Τα ηλεκτρικά δίκυκλα τύπου σκούτερ (scooter) ξεκινούν από χαμηλές τιμές περίπου στα 600,00 ευρώ και μπορεί να φτάσουν και τις 5.000,00 ευρώ (βλ. πίνακα 13), ανάλογα με τον τύπο τους, το μοτέρ και την ταχύτητα που μπορούν να αναπτύξουν, ενώ οι μοτοσυκλέτες με πιο ισχυρά ηλεκτρικά μοτέρ των 40 KW (54 ίπποι) μπορούν να φτάσουν μέχρι και τις 9.000,00 ευρώ. Συμπερασματικά, οι τιμές τους αν και αυξημένες, δε διαφέρουν σημαντικά σε σχέση με αυτές των αντίστοιχων βενζινοκίνητων δικύκλων. Ενδεικτικά αναφέρεται, ότι για τα μηχανοκίνητα μοτοποδήλατα τύπου scooter των 50 ή 125 κυβικών οι τιμές κυμαίνονται μεταξύ 600 και 2.500,00 ευρώ, γεγονός που αποδεικνύει ότι με τα ίδια χρήματα που κάποιος μπορεί να διαθέσει για την αγορά ενός βενζινοκίνητου δικύκλου, μπορεί να αποκτήσει ένα ηλεκτροκίνητο.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ ΤΥΠΟΥ ΣΚΟΥΤΕΡ					
<i>Αυτονομία μπαταρίας σε χιλιομετρική απόσταση</i>	<i>Ταχύτητα σε χλμ/ώρα</i>	<i>Φορτίσεις</i>	<i>Χρόνος φόρτισης σε ώρες</i>	<i>Μέγιστη ισχύς σε Watt</i>	<i>Τιμή σε ευρώ</i>
120	60	350	6-8	3000	4.200,00
100	60	350	6-8	2000	3.500,00
50-65	35	350	8-10	1200/1500	1.700,00
35-50	35-45	350	8-10	800/1000	750,00
30-45	30-42	350	8-10	800/1000	700,00
30-35	35	350	8-10	800/1000	1.500,00

Πίνακας 13: Ενδεικτικές τιμές ηλεκτροκίνητων σκούτερ

Για τα μηχανοκίνητα μοτοποδήλατα τύπου ATV, οι τιμές τους ξεκινούν από τα 400,00 ευρώ για μικρά οχήματα σχεδιασμένα ακόμα και για παιδιά και από 1.500,00 έως και 7.000,00 ευρώ για τα υπόλοιπα μεγαλύτερου όγκου και κυβικών οχήματα, αναλόγως των λοιπών χαρακτηριστικών τους. Στις ίδιες τιμές κινούνται και τα ηλεκτροκίνητα ATV, με τα μικρά οχήματα των 500 watt να ξεκινούν από τα 400,00 ευρώ και να καταλήγουν στα 8.000,00 ευρώ περίπου, ανάλογα με την αυτονομία της μπαταρίας, τη διάρκεια ζωής της, την τελική τους ταχύτητα και το χρόνο φόρτισης τους. Όπως για τα ποδήλατα έτσι και για τα παντός είδους μοτοποδήλατα υπάρχουν ανταλλακτικά εξαρτήματα που μπορούν να μετατρέψουν ένα βενζινοκίνητο όχημα σε ηλεκτροκίνητο, χωρίς μεγάλες χρηματικές επιβαρύνσεις, της τάξεως των 400,00 έως 700,00 ευρώ περίπου.

Κάτι που πρέπει επίσης να σημειωθεί είναι ότι το κόστος λειτουργίας των ηλεκτροκίνητων οχημάτων είναι μικρό σε σχέση με των μέχρι σήμερα ευρέως χρησιμοποιούμενων οχημάτων, αφού δεν χρειάζονται άδεια, δίπλωμα οδήγησης, ασφάλεια και τέλη κυκλοφορίας, ενώ για τη φόρτιση των μπαταριών τους καταναλώνουν λίγο ρεύμα σε σχέση με τις αποστάσεις που μπορεί κανείς να διανύσει με αυτά, σε αντίθεση με τις αντίστοιχες τιμές της βενζίνης ή του πετρελαίου που καταναλώνουν τα μηχανοκίνητα οχήματα κάθε είδους για τις αντίστοιχες αποστάσεις. Ενδεικτικά σημειώνεται ότι ένα ηλεκτροκίνητο δίκυκλο με χιλιομετρική αυτονομία 50 χλμ, χρόνο φόρτισης 2 ώρες και τελική ταχύτητα 80 χλμ/ώρα, για να καλύψει μια απόσταση 52.000 χλμ ξοδεύει σε ρεύμα περί τα 600,00 με 700,00 ευρώ, ενώ σε βενζίνη με μία μέση τιμή της τάξεως του 1,65 ευρώ/λίτρο χρειάζεται περίπου 2.145,00 ευρώ. Όσο για το κόστος συντήρησης, εξαρτάται από τη χρήση των οχημάτων κάθε είδους, ενώ στα ηλεκτροκίνητα οχήματα περιορίζεται ουσιαστικά σε αλλαγή μπαταρίας κάθε ένα με τρία χρόνια, σε αντίθεση με τα βενζινοκίνητα που μπορεί να έχουν σημαντικότερες φθορές μέσα σε μια αντίστοιχη χρονική περίοδο.

Η αντικατάσταση λοιπόν των βενζινοκίνητων δίκυκλων ή τρίκυκλων οχημάτων με ηλεκτροκίνητα, είναι όχι μόνο μια λύση πραγματοποιήσιμη και ασφαλώς φιλικότερη προς το περιβάλλον για μετακινήσεις και μεταφορές σε κοντινές αποστάσεις, αλλά και περισσότερο συμφέρουσα από άποψη κόστους σε χρήμα αλλά και σε χρόνο, αφού με τις κατάλληλες υποδομές θα αποσυμφορηθούν τα αστικά κέντρα και οι δρόμοι από τον όγκο των μηχανοκίνητων οχημάτων με αποτέλεσμα τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας όλων των ομάδων του πληθυσμού.

Το γεγονός της περιορισμένης χρήσης τους μέχρι σήμερα, μας οδηγεί στο να προσπαθούμε να κατανοήσουμε τους λόγους που οδηγούν τους πολίτες στην όλο και αυξανόμενη χρήση και απόκτηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Ίσως οι λόγοι να βρίσκονται εν μέρει στο ότι οι νέες τεχνολογίες των ηλεκτροκίνητων οχημάτων δεν είναι ακόμα ευρέως διαδεδομένες ή στο ότι δεν έχει γίνει ακόμα συνείδηση στους πολίτες το όφελος από περιβαλλοντικής αλλά και προσωπικής άποψης που απορρέει από τη χρήση τους. Το σίγουρο είναι ότι για να γίνει μία τέτοια αλλαγή, τα κράτη θα πρέπει να φροντίσουν να υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές, ασφαλείς δρόμοι ξεχωριστοί για τα μηχανοκίνητα και τα ηλεκτροκίνητα οχήματα, χώροι στάθμευσης για αυτά για να ενθαρρύνεται η χρήση τους, ενημέρωση για τα οφέλη από την κυκλοφορία τους που αποβλέπουν στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των πόλεων και κατ'επέκταση των χωρών και του πλανήτη και ίσως ενέργειες όπως προγράμματα και πρωτοβουλίες από τους Δήμους και τις τοπικές αρχές των πόλεων και των

περιοχών που έχουν ανάλογα προβλήματα, για τη δωρεάν διάθεση στους πολίτες τέτοιων οχημάτων, με σκοπό την απόκτηση εμπειριών.

4.2. Παρεμβάσεις και προτάσεις

4.2.1. Στόχος προτάσεων και παρεμβάσεων

Οι παρεμβάσεις που προτείνεται να γίνουν στην πόλη των Σπετσών, στοχεύουν στη δημιουργία ενός δικτύου διασύνδεσης των δρόμων και πεζοδρόμων του κέντρου με στόχο την επαύξηση της συνοχής των κοινόχρηστων δημόσιων χώρων και των γύρω πλατειών και χώρων πρασίνου με την περιοχή του κεντρικού λιμένα της Ντάπιας, σε συνδυασμό με την τοπική ανάπλαση των γύρω οδών μέσω της απομάκρυνσης και της εκδίωξης των μηχανοκίνητων οχημάτων εντός ενός δακτυλίου και της αντικατάστασής τους με ηλεκτροκίνητα μέσα μετακίνησης και μεταφοράς. Ταυτόχρονα προάγεται η προστασία, η επικοινωνία και η άνετη διακίνηση όλων των ομάδων πληθυσμού, καθώς και η ουσιαστική και αισθητική ανάδειξη και βελτίωση του περιβάλλοντος.

Για τις Σπέτσες, η αποδοχή τέτοιων παρεμβάσεων αναμένεται θετική και η μετάβαση από τη μία κατάσταση στην άλλη προβλέπεται ήπια, εφόσον τα προβλήματα του νησιού δεν ήταν ποτέ εξαρτημένα από το αυτοκίνητο, αλλά κυρίως από τα μοτοποδήλατα κάθε είδους και την κατάληψη του δημοσίου χώρου από αυτά.

Δεν προτείνεται λοιπόν η απομάκρυνσή τους από τους δρόμους του κέντρου, αλλά η αντικατάστασή τους και αυτό γιατί η απομάκρυνση όλων των ειδών οχημάτων από τους κεντρικούς δρόμους, όπως και θα ήταν αναμενόμενο για μία περιοχή πλήρους ελεγχόμενης προσβασιμότητας της δεύτερης κατηγορίας, στην περίπτωση μας θα προκαλούσε τα διπλάσια προβλήματα από αυτά που ήδη υπάρχουν.

Το λιμάνι δε θα μπορούσε να προσεγγιστεί με κανέναν τρόπο αφού βρίσκεται ουσιαστικά εντός της αστικής περιοχής και η κυκλοφορία θα έπρεπε να εκτρέπεται εκτός της πόλης, γεγονός που θα σήμαινε τη μεταφορά του φόρτου των οχημάτων στους περιφερειακούς παρακείμενους δρόμους και άρα και των προβλημάτων σε γειτονικές περιοχές, χωρίς να επιδιώκεται η επίλυσή τους. Επίσης, η αναδιαμόρφωση των ήδη υπαρχόντων δρόμων αλλά και η δημιουργία νέων συμπληρωματικών στο οδικό δίκτυο θα ήταν απαραίτητη, αν και δε φαντάζει εύκολη λύση αφού στο ορεινό τμήμα του νησιού λόγω αναγλύφου, θα ήταν εξαιρετικά δύσκολη κατασκευαστικά και λειτουργικά. Οι μεταφορές αγαθών και προϊόντων από και προς τον μεγαλύτερο όγκο των καταστημάτων του κέντρου θα αποτελούσε πρόβλημα, ενώ οι ομάδες πληθυσμού δε θα είχαν ισότιμη πρόσβαση στους περισσότερους δρόμους, αφού για τα παιδιά, τους ηλικιωμένους και τα άτομα με κινητικά προβλήματα, η πρόσβαση και η κυκλοφορία θα ήταν δύσκολη και πολλές φορές ακόμα και απαγορευτική.

4.2.2. Προτάσεις

Οι προτάσεις μας (βλ. πίνακα 14) για την αναδιαμόρφωση του κεντρικού τμήματος της πόλης των Σπετσών, έχουν κοινό προσανατολισμό και στόχο, τη μετατροπή του οικισμού σε ένα αστικό κέντρο που θα αποτελέσει παράδειγμα προς μίμηση για όλες τις περιοχές με παρόμοιες ιδιαιτερότητες και προβλήματα.

ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	ΕΠΙΜΕΡΟΥΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	ΠΑΡΕΛΚΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ
Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο	Αύξηση χωρητικότητας οδικού δικτύου	Τεχνικά έργα διαπλατυνσεων οδών, μονοδρόμησης οδών και αποκατάστασης οδοστρωμάτων
	Εγκαθίδρυση εσωτερικού οδικού δακτυλίου	
	Μέτρα απαγόρευσης κυκλοφορίας μηχανοκίνητων οχημάτων εντός του δακτυλίου και αντικατάστασή τους με ηλεκτροκίνητα	
	Χορήγηση ειδικών αδειών κυκλοφορία οχημάτων εντός του δακτυλίου	
	Σήμανση οδικού Δικτύου	Ανανέωση διαγραμμίσεων, τοποθέτηση ανακλαστήρων οδοστρώματος, ενημερωτικών και προειδοποιητικών πινακίδων κ.λπ.
	Λοιπές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις	
	Κυκλοφορία & ασφάλεια πεζών, ποδηλατών και ΑΜΕΑ	Κατασκευή πεζοδρομίου με φυσικό διαχωρισμό
Χάραξη πεζοδρομίου χωρίς φυσικό διαχωρισμό		
Δημιουργία διαβάσεων πεζών		Τοποθέτηση φαναριών
Κατασκευή ραμπών σε πεζοδρόμια με φυσικό διαχωρισμό		Τεχνικά έργα αποκατάστασης και εξομάλυνσης οδοστρωμάτων
Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε χώρους συγκέντρωσης ατόμων και κίνησης μικρών παιδιών και θεσμός σχολικού τροχονόμου		
Κατάλληλος εξοπλισμός πεζοδρόμων και κοινόχρηστων		Τοποθέτηση φωτιστικών, καθιστικών, κάδων

	χώρων	απορριμμάτων
	Χάραξη ποδηλατικών λωρίδων	Οριζόντια, κάθετη σήμανση, κατάλληλος φωτισμός
Κυκλοφοριακές παρεμβάσεις σε επικίνδυνες θέσεις	Οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση επικίνδυνων θέσεων	Ενδείξεις STOP, ανακλαστικές διαγραμμίσεις, πινακίδες σήμανσης στενώσεων, εμποδίων κ.λπ.
	Τοποθέτηση μειωτών ταχύτητας	
	Τοποθέτηση φωτισμού	
	Τοποθέτηση κυκλοφοριακών καθρεπτών	
Στάθμευση	Χάραξη χώρου στάθμευσης κοινών και ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων και αφετηρίας ποδηλάτων ταξί	Εξοπλισμός χώρων στάθμευσης με ειδικούς θύλακες για τα ποδήλατα και κατάλληλα μηχανήματα φόρτισης των μπαταριών
	Χάραξη χώρου στάθμευσης ηλεκτροκίνητων δικύκλων και μείωση του υπάρχοντος για μηχανοκίνητα δίκυκλα στο λιμάνι της Ντάπιας	Εξοπλισμός χώρων στάθμευσης με μηχανήματα φόρτισης των μπαταριών
	Χάραξη χώρου στάθμευσης για τετράτροχα ηλεκτροκίνητα οχήματα τύπου γκολφ, επαγγελματικά τρίκυκλα και κλαρκ	
	Χάραξη αφετηρίας ιππήλατων αμαξιών ταξί	
Ίδρυση Δημοτικής συγκοινωνίας	Χρήση αποκλειστικά ηλεκτροκίνητων οχημάτων	
	Εξοπλισμός οχημάτων με ράμπες για τα ΑΜΕΑ	
	Δημιουργία στάσεων	Εξοπλισμός στάσεων με ενημερωτικές πινακίδες τύπου χάρτη, σκιάδες & φωτισμό
Αποκομιδή απορριμμάτων και απομάκρυνση λυμάτων	Αποκομιδή απορριμμάτων αποκλειστικά από ηλεκτροκίνητα οχήματα εντός του δακτυλίου	
	Αποκομιδή απορριμμάτων αποκλειστικά από οδοκαθαριστές στους πεζοδρόμους	
	Πλύσιμο και καθαρισμός δρόμων αποκλειστικά από ηλεκτροκίνητα οχήματα εντός του δακτυλίου	

	Μέτρα κατά της δυσσομίας απορριμμάτων και λυμάτων	Τοποθέτηση ειδικών φίλτρων στα απορριματοφόρα, κατασκευή αποχετευτικού δικτύου & δικτύου απορροής ομβρίων υδάτων
Χερσαίες μετακινήσεις και εμπορευματικές μεταφορές	Σύσταση υπηρεσίας ηλεκτροκίνητων ταξί	
	Σύσταση υπηρεσίας ιππήλατων αμαξών ταξί	
	Σύσταση υπηρεσιών για τις εμπορευματικές μεταφορές με ηλεκτροκίνητα οχήματα με ειδικά καλάθια και ελκυστήρες	
Θαλάσσιες μετακινήσεις και εμπορευματικές μεταφορές	Θέσπιση θαλάσσιας διανομής τροφοδοσίας σε παραλιακά κέντρα και παράκτιους αποδέκτες	Καθορισμός ωραρίων για την κίνηση των θαλάσσιων μέσων τροφοδοσίας και την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου
	Θέσπιση θαλάσσιας συγκοινωνίας	Καθορισμός τακτικών δρομολογίων τις περιόδους αιχμής προς παραθαλάσσιους οικισμούς για την αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου
Νέος εμπορευματικός σταθμός στο λιμάνι της Ντάπιας	Χρήση αποκλειστικά ηλεκτροκίνητων οχημάτων για μεταφορές εντός του δακτυλίου	Δημιουργία αποθηκών με καθορισμένες θέσεις ανάλογα με τον προορισμό των εμπορευμάτων
Αναδιαμόρφωση του λιμένα της Ντάπιας	Κατασκευή νέου μόλου	Εξοπλισμός με καθιστικά, στέγαστρα, σκιάδες, κατάλληλο φωτισμό, ενημερωτικές πινακίδες, τηλεφωνικούς θαλάμους, κάδους απορριμμάτων
	Αναδιαμόρφωση του ήδη υπάρχοντος μόλου	

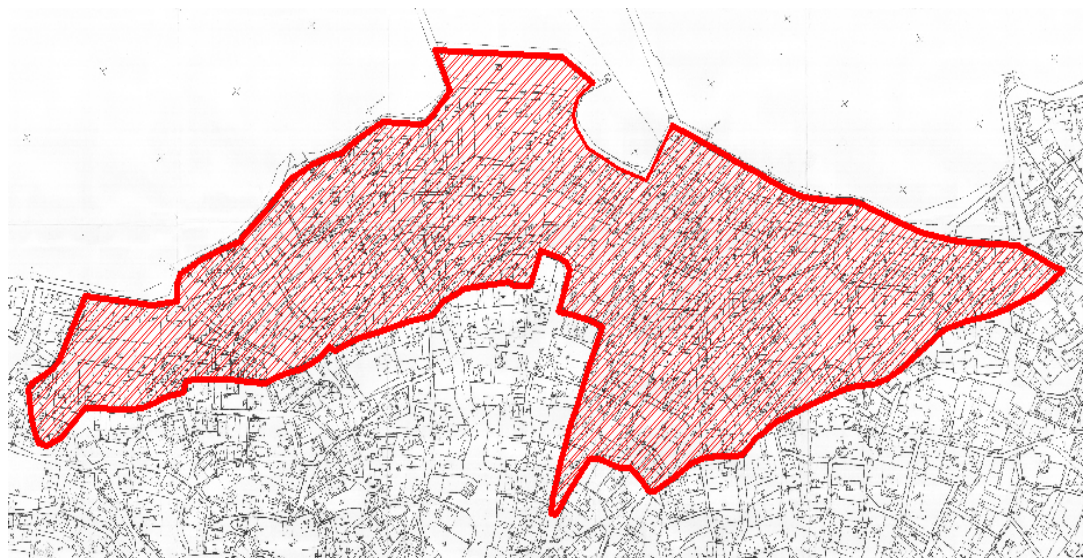
Πίνακας 14: Προτάσεις και παρεμβάσεις στον οικισμό των Σπετσών

Κατ' αρχήν προτείνεται να συνεχιστεί η κυκλοφορία όλων των τύπων των βενζινοκίνητων και μη οχημάτων στον παραλιακό περιφερειακό δρόμο του νησιού που ενώνει το λιμάνι της Ντάπιας με το Παλαιό Λιμάνι και τους λοιπούς οικισμούς, καθώς και εκτός των ορίων της ζώνης που περιγράφεται στην επόμενη παράγραφο, σύμφωνα με τις ρυθμίσεις και τις απαγορεύσεις που υπαγορεύονται από την πράξη με αριθμό πρωτοκόλλου 115/102/22-4-2010 της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αθηνών - Πειραιώς, που περιγράφηκε εκτενέστερα σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Προτείνεται να οριστεί ζώνη (βλ. εικόνα 57) σε ακτίνα 450 περίπου μέτρων γύρω από το λιμάνι της Ντάπιας, στα όρια και εντός της οποίας να απαγορεύεται η κίνηση

οποιαδήποτε μηχανοκίνητων οχημάτων, με εξαίρεση τα τμήματα του παραλιακού δρόμου που περιλαμβάνονται. Να προγραμματιστούν τεχνικά έργα συντήρησης, διαμόρφωσης και διαπλάτυνσης των οδοστρωμάτων των ανωτέρω οδών όπου αυτό είναι δυνατό και να τοποθετηθούν σχάρες απορροής ομβρίων υδάτων και ενημερωτικές πινακίδες δακτυλίου στις οδούς που τον ορίζουν.

Εντός αυτής της ζώνης να επιτρέπεται μόνο η κίνηση απλών και ηλεκτρικών ποδηλάτων, ηλεκτροκίνητων μοτοποδηλάτων, καθώς και η κυκλοφορία ηλεκτρικών επαγγελματικών τρίτροχων και τετράτροχων οχημάτων. Τα τουριστικά λεωφορεία τύπου βαν των ξενοδοχείων τα οποία σχεδόν εξ ολοκλήρου βρίσκονται εντός της οριοθετημένης περιοχής, να αντικατασταθούν με ηλεκτροκίνητα ιδίων διαστάσεων. Κατ'εξαίρεση να επιτρέπονται μηχανοκίνητα οχήματα κατασκευών με άδεια του Δήμου, οχήματα έκτακτης ανάγκης καθώς και ταξί για περιπτώσεις ανάγκης, ενώ ακόμα και οι περιπολίες της αστυνομίας και του λιμενικού να γίνονται με ηλεκτροκίνητες μοτοσυκλέτες.



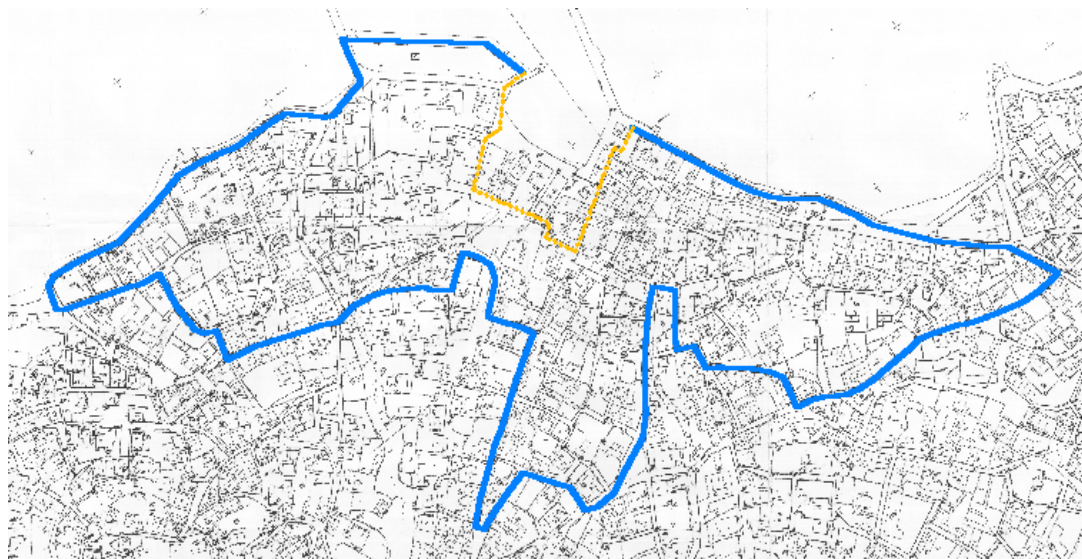
Εικόνα 57: Προτεινόμενος δακτύλιος

Για την ομαλή μετάβαση στη νέα κυκλοφοριακή κατάσταση και τη σωστή εφαρμογή των προτεινόμενων μέτρων, επιβάλλεται ο στόλος των καταστημάτων ενοικίασης μοτοσυκλετών και μοτοποδηλάτων του κέντρου να αντικατασταθεί και να αποτελείται πλέον εξ ολοκλήρου από ηλεκτροκίνητα οχήματα και κοινά ποδήλατα με καθορισμό ανωτάτου ορίου, ενώ μόνο τα ανάλογα καταστήματα που βρίσκονται εκτός της ορισμένης περιοχής να έχουν τη δυνατότητα να έχουν στην κατοχή τους περιορισμένο αριθμό μηχανοκίνητων οχημάτων διαθέσιμων προς ενοικίαση.

Για όλα τα οχήματα, ακόμα και για τα κοινά ποδήλατα, να υπάρχουν ειδικές άδειες ώστε να ελέγχεται ο αριθμός τους, για να αποφευχθεί τυχόν συμφόρηση στους δρόμους του κέντρου.

Να θεσπιστεί δημοτική συγκοινωνία με αφητηρία στην Πλατεία Ποσειδωνίου και τέρμα στο λιμάνι της Ντάπιας (βλ. εικόνα 58), η οποία θα εξυπηρετεί αποκλειστικά το τμήμα της πόλης που περικλείεται από τις παραπάνω οδούς, με συνεχή καθημερινά δρομολόγια ανά 15 λεπτά της ώρας από τις 07.00 έως τις 21.00 και ανά 30 λεπτά της

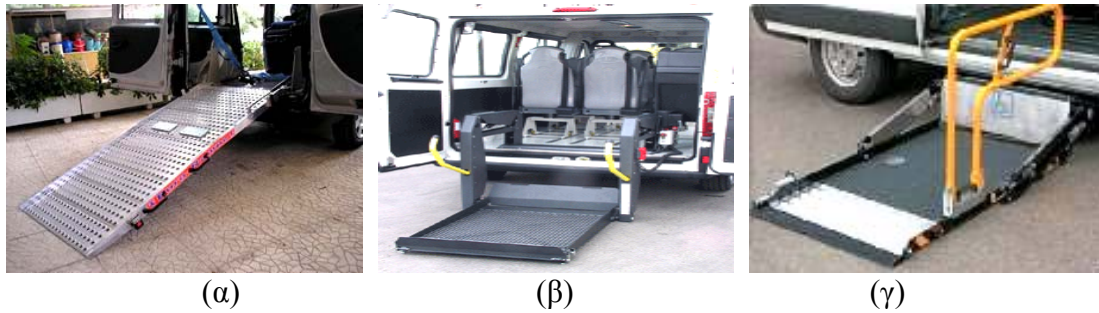
ώρας από τις 21.00 μέχρι τις 02.00 το χειμώνα και μέχρι τις 05.00 κατά τη θερινή τουριστική περίοδο και τις περιόδους γιορτών και αργιών, με ειδικά ηλεκτροκίνητα οχήματα τύπου βαν περιορισμένου πλάτους και χωρητικότητας 10-15 ατόμων που θα κινούνται με ανώτατο όριο ταχύτητας τα 30 χλμ/ώρα και έκτακτα δρομολόγια όποτε αυτό καταστεί ανάγκη. Από εκεί τα λεωφορεία εκτός υπηρεσίας, θα κάνουν τον κύκλο της πλατείας του λιμανιού της Ντάπιας, καταλήγοντας ξανά στην αφετηρία για να επαναλάβουν και πάλι το δρομολόγιό τους.



Εικόνα 58: Προτεινόμενη διαδρομή δημοτικής συγκοινωνίας

Οι στάσεις της νέας συγκοινωνίας επιβάλλεται να βρίσκονται σε κοντινές μεταξύ τους αποστάσεις της τάξεως των 100 περίπου μέτρων και να υπάρχουν σ αυτές πινακίδες τύπου χάρτη και ενημερωτικές πινακίδες με τη διαδρομή, τις στάσεις και τις ακριβείς ώρες διέλευσης των οχημάτων από αυτές και στέγαστρα με φωτισμό για τη διευκόλυνση της αναμονής των χρηστών τους. Η υπηρεσία να παρέχεται στους δημότες κατόχους ειδικών καρτών δωρεάν ή με μικρό αντίτιμο με βάση κριτήρια όπως η ηλικία τους, η συχνότητα πρόσβασης και ο λόγος επίσκεψής τους στο κέντρο, η οικονομική και οικογενειακή τους κατάσταση και ο τόπος κατοικίας τους, ενώ στους επισκέπτες των Σπετσών με αντίτιμο εισιτηρίου ανάλογο, έτσι ώστε τα έσοδα να καλύπτουν τουλάχιστον τα έξοδα συντήρησης και λειτουργίας των οχημάτων καθ όλη τη διάρκεια του χρόνου, χωρίς όμως αυτό να την καθιστά λιγότερο ελκυστική. Η διαδρομή που θα καλύπτεται υπολογίζεται στα 2,8 χλμ. περίπου και ο χρόνος της γύρω στα 30 με 35 λεπτά της ώρας, αν θεωρήσουμε αναμονή 1 περίπου λεπτού σε κάθε στάση.

Να εξοπλιστούν τα λεωφορεία με ράμπες ανύψωσης αμαξιδίων για ΑΜΕΑ (βλ. εικόνα 59(α) και 59(β)) ή με συρταρωτές ράμπες (βλ. εικόνα 59(γ)) για την εφαρμογή στις πλαϊνές ή πίσω πόρτες των βαν, ενώ η τοποθέτηση των τελευταίων κάτω από το έδαφος των οχημάτων θα αφήνει ανέπαφο το διαθέσιμο χώρο στο εσωτερικό τους. Συρταρωτές ράμπες απλής ανάκλισης για την μεταφορά των αμαξιδίων να προστεθούν και στα λεωφορεία αστικού τύπου του νησιού και να εξοπλιστούν όλα τα διαθέσιμα μέσα συγκοινωνίας με εξαρτήματα αγκίστρωσης και μάντες ασφάλισης αυτών, καθώς και χειρολαβές συγκράτησης.



Εικόνα 59: Ράμπες για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ στα οχήματα της δημοτικής και δημοσίας συγκοινωνίας

Οι εμπορευματικές μεταφορές στα καταστήματα κατά μήκος των δρόμων του κέντρου και των πεζοδρόμων της πόλης να εξυπηρετούνται με ηλεκτροκίνητα οχήματα τύπου γκολφ με ειδικά καλάθια, ηλεκτροκίνητα ποδήλατα με ειδικούς ελκυστήρες, μικρά οχήματα τύπου βαν και τρίκυκλα, ηλεκτρικά κλαρκ ή ακόμα και χειράμαξες και η τροφοδοσία τους να έχει ολοκληρωθεί μέχρι τις 10.00, ενώ ο χρόνος στάσης τους να μην ξεπερνά τα 15 λεπτά της ώρας.

Για την εξυπηρέτηση κατοίκων και επισκεπτών να δοθούν άδειες σε ηλεκτρικά ποδήλατα ταξί χωρητικότητας 3-4 ατόμων, εξοπλισμένων με ειδικούς ελκυστήρες προοριζόμενους για τις μεταφορές των αποσκευών των χρηστών τους, αλλά και άδειες ιπήλατων αμαξών ταξί χωρητικότητας 4-6 ατόμων, που θα προορίζονται για κυκλοφορία στον παραλιακό δρόμο και στους κύριους οδικούς άξονες ικανού πλάτους. Επίσης, ως οχήματα μεταφοράς αποσκευών των επισκεπτών του νησιού κατά την επιβίβαση και την αποβίβασή τους από τα πλοία, μπορούν να χρησιμοποιούνται και τα ηλεκτροκίνητα οχήματα τύπου γκολφ.

Αναγκαία κρίνεται και η απαγόρευση της στάθμευσης όλων των οχημάτων μηχανοκίνητων και ηλεκτροκίνητων κάθε είδους, καθώς και κοινών ποδηλάτων στους δρόμους που ορίζουν το δακτύλιο, για να εξασφαλίζεται η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη χωρητικότητα του οδοστρώματος για την κυκλοφορία των οχημάτων σε δύο κατευθύνσεις. Για τις λοιπές ρυθμίσεις που αφορούν τη στάση και τη στάθμευση στο εσωτερικό του οικισμού, θα συνεχίσουν να ισχύουν οι ρυθμίσεις της πράξης της Νομαρχίας Αθηνών-Πειραιώς.

Οι δρόμοι στο εσωτερικό της καθορισμένης ζώνης, όπου δεν καλύπτονται από πλάκες και βοτσαλωτά, να καλυφθούν με διαγραμμίσεις διαβάσεων σε κοντινές αποστάσεις με οριζόντια, κάθετη σήμανση, φανάρια και κατάλληλο φωτισμό, ώστε να δημιουργηθεί ένα ασφαλές δίκτυο για την άνετη διακίνηση των πεζών.

Να μονοδρομηθούν οδοί κατά περίπτωση όπου υπάρχει έλλειψη χωρητικότητας των οδοστρωμάτων, ώστε τα οχήματα να οδηγούνται σε κεντρικούς άξονες μεγαλύτερου πλάτους, ενώ όπου είναι δυνατόν να δημιουργηθούν διαπλατύνσεις για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας τους σε περιπτώσεις διασταυρώσεων οχημάτων μεγαλύτερου όγκου.

Στον παραλιακό δρόμο και όπου αλλού υπάρχει ικανός χώρος, να δημιουργηθούν πεζοδρόμια τουλάχιστον ενός μέτρου δίπλα στις λωρίδες των οχημάτων, τα οποία να επισημαίνονται με διαγράμμιση ή φυσικό διαχωρισμό. Στα τελευταία, να

ενσωματωθούν και ράμπες με ομαλές κατάλληλες κλίσεις (βλ. εικόνα 60(α)) για την εξυπηρέτηση των ατόμων με κινητικά προβλήματα, αναπηρικά αμαξίδια ή παιδικά καρότσια, ενώ κατά μήκος τους να τοποθετηθούν κολόνες σε μικρές αποστάσεις ή κάγκελα, ώστε να αποφεύγεται η χρήση τους από ποδήλατα και δίκυκλα. Συρταρωτές ή μόνιμες ράμπες (βλ. εικόνες 60(β)) για τον ίδιο σκοπό να τοποθετηθούν και στους πεζόδρομους, τους κοινόχρηστους χώρους και τις δημόσιες υπηρεσίες όπου υπάρχει διαφορά ύψους του εδάφους και σκαλοπάτια.



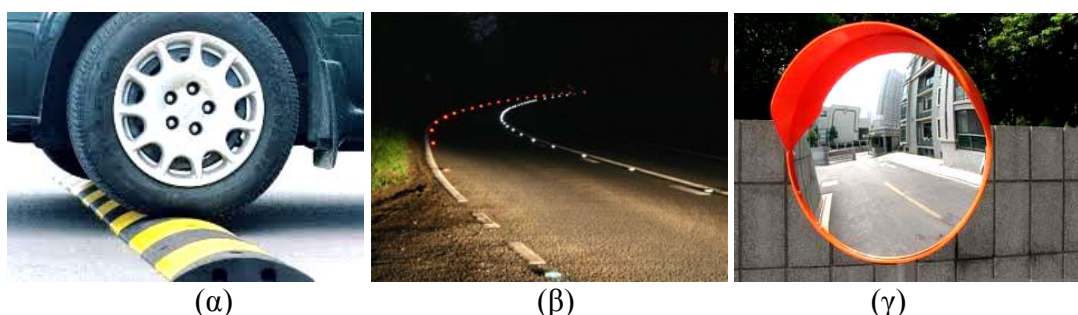
(α)

(β)

Εικόνα 60: Ράμπες για τη διευκόλυνση της μετακίνησης των ευπαθών ομάδων πληθυσμού

Στις οδούς μπροστά από τα μουσεία, τους χώρους πρασίνου και ιστορικού ενδιαφέροντος, τις υπηρεσίες και τα σχολεία, να τοποθετηθούν μειωτές ταχύτητας (βλ. εικόνα 61(α)), ανακλαστήρες οδοστρώματος (βλ. εικόνα 61(β)), κατάλληλος φωτισμός και σήμανση με προειδοποιητικές πινακίδες από ειδικό ανακλαστικό υλικό και χαμηλά όρια ταχύτητας της τάξεως των 10 χλμ/ώρα, ενώ στους λοιπούς δρόμους η ταχύτητα να μην ξεπερνά τα 30 χλμ/ώρα. Ειδικά για τα σχολεία, να συσταθεί επιπλέον και ο θεσμός του σχολικού τροχονόμου.

Ενημερωτικές πινακίδες να προστεθούν σε όλους τους κεντρικούς δρόμους, που θα αφορούν στην ανάδειξη των σημείων ενδιαφέροντος και σε κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για τα όρια ταχύτητας, τη στάθμευση, τις ιδιομορφίες των οδών και τις παραχωρήσεις προτεραιότητας, καθώς και ειδικοί κυκλοφοριακοί καθρέφτες (βλ. εικόνα 61(γ)) για τη βελτίωση της ορατότητας.



(α)

(β)

(γ)

Εικόνα 61: Μειωτές ταχύτητας, ανακλαστήρες οδοστρώματος, κυκλοφοριακοί καθρέφτες ασφαλείας

Να προγραμματιστούν έργα διαμόρφωσης και επιδιόρθωσης των οδοστρωμάτων των δρόμων και πεζοδρόμων του κέντρου, έτσι ώστε να είναι δυνατή η εύκολη και ισότιμη πρόσβαση όλων των ομάδων του πληθυσμού, σε όσο το δυνατό μεγαλύτερο

μέρος της ζώνης. Τα συγκεκριμένα τεχνικά έργα κρίνεται απαραίτητο να συνεχιστούν και στο τμήμα της πόλης που βρίσκεται εκτός της ορισμένης ζώνης.

Επίσης, να μην επιτρέπεται η κυκλοφορία οποιωνδήποτε οχημάτων ακόμα και ποδηλάτων στους πεζόδρομους της αγοράς και μπροστά από τα εμπορικά και τουριστικά καταστήματα και να εξοπλιστούν όλοι οι πεζόδρομοι με κατάλληλο φωτισμό, καλλωπιστικά, καθιστικά, τηλεφωνικούς θαλάμους και κάδους απορριμμάτων, ενώ όπου δύναται να δημιουργηθούν νέες εστίες πρασίνου.

Ποδηλατικές λωρίδες με διαγράμμιση και κατάλληλη σήμανση να χαραχθούν στα τμήματα του παραλιακού δρόμου εντός και εκτός της ζώνης, καθώς και στους γύρω δρόμους, όπου το επιτρέπει το πλάτος τους. Στα σημεία που οι ποδηλατόδρομοι θα διακόπτονται να υπάρχουν κατάλληλοι χώροι περιορισμένης χωρητικότητας με ειδικούς θύλακες, που να προορίζονται αποκλειστικά και μόνο για τη στάθμευση των ποδηλάτων, οι χρήστες των οποίων θα συνεχίζουν προς τους προορισμούς τους με τα πόδια, τη δημοτική συγκοινωνία ή άλλα διαθέσιμα μέσα.

Η συλλογή των απορριμμάτων εντός της ορισμένης ζώνης επιβάλλεται να γίνεται από μικρότερου όγκου ηλεκτροκίνητα φορτηγά οχήματα, εξοπλισμένα με κατάλληλα φίλτρα για τη δυσοσμία, των οποίων η διέλευση θα επιτρέπεται από τις 05.00 μέχρι τις 07.00 το πρωί, ώρες με λιγότερη κίνηση και που δεν υπάρχουν δρομολόγια της δημοτικής συγκοινωνίας ή των φέρι μποτ, ώστε να μην εμποδίζεται η έγκαιρη προσέλευση των ταξιδιωτών στο λιμάνι. Η συλλογή απορριμμάτων στους πεζόδρομους θα γίνεται αποκλειστικά από πεζούς υπαλλήλους του Δήμου, ενώ ειδικά μικρά οχήματα θα είναι υπεύθυνα για τον καθαρισμό και το πλύσιμο των δρόμων, των πεζόδρομων και των κοινόχρηστων χώρων, τουλάχιστον τρεις φορές την εβδομάδα, επίσης τις ώρες 05.00 έως 07.00. Ταυτόχρονα, ανάγκη υπάρχει και για την κατασκευή αποχετευτικού δικτύου και τεχνικών υδραυλικών έργων απορροής ομβρίων υδάτων.

Προτείνεται επίσης να προωθηθεί η οργάνωση ενημερωτικών σεμιναρίων από το Δήμο Σπετσών καθώς και μαθημάτων σχετικών με την κυκλοφοριακή αγωγή και τα ηλεκτροκίνητα οχήματα στα σχολεία. Ο Δήμος να αιτηθεί επιδότηση από το κράτος για την απόκτηση τέτοιων οχημάτων, με σκοπό τη δωρεάν διάθεσή τους στους δημότες, με δική τους ευθύνη.

Χώροι στάθμευσης ηλεκτροκίνητων οχημάτων, καθώς και χάραξη αφετηριών ιππήλατων αμαξών και ποδηλάτων ταξί, κρίνονται απαραίτητοι στο λιμάνι της Ντάπιας με ταυτόχρονη μείωση της χωρητικότητας των ήδη υπαρχόντων χώρων στάθμευσης για τα βενζινοκίνητα οχήματα. Ανάλογες τροποποιήσεις προβλέπονται και για τους υπόλοιπους ορισμένους χώρους στάθμευσης του οικισμού, ενώ απαραίτητη κρίνεται και η δημιουργία ειδικού χώρου στάθμευσης κοινών και ηλεκτροκίνητων ποδηλάτων με κατάλληλο σχεδιασμό και ειδικές φυλασσόμενες θέσεις, καθώς και η εγκατάσταση στους χώρους στάθμευσης μηχανημάτων φόρτισης των μπαταριών των παντός είδους ηλεκτροκίνητων οχημάτων επί πληρωμή.

Στο χώρο του λιμανιού της Ντάπιας, προτείνεται και η δημιουργία εμπορευματοκέντρου σταθμού, όπου τα προϊόντα που προορίζονται για τα καταστήματα του κέντρου θα μεταφέρονται απευθείας εκεί μετά την εκφόρτωσή τους από τα πλοία και από κει θα διανέμονται στα εμπορικά και τουριστικά καταστήματα με τα ανάλογα μέσα. Τα

προϊόντα και τα αγαθά με προορισμό παράκτιους αποδέκτες από τον εμπορευματικό σταθμό θα φορτώνονται σε καΐκια, βάρκες και ταχύπλοα που θα προορίζονται για αυτό το σκοπό και αντί να μεταφέρονται στους προορισμούς τους από ξηράς, θα μεταφέρονται μέσω θάλασσας ώστε να αποσυμφορείται ταυτόχρονα και το οδικό δίκτυο.

Για τον ίδιο λόγο προτείνεται και η οργάνωση τακτικών δρομολογίων θαλάσσιας συγκοινωνίας από το λιμάνι της Ντάπιας προς τους παραθαλάσσιους οικισμούς μόνο στις περιόδους αιχμής και ανάλογα με τις προκύπτουσες ανάγκες, με ωράρια που να αντιστοιχούν κατά κύριο λόγο στις ώρες άφιξης των πλοίων στο νησί.

Σύμφωνα με τις προτάσεις μας, ακόμα μεγαλύτερος όγκος κατοίκων και επισκεπτών του νησιού μεταφέρεται στην περιοχή τους λιμανιού της Ντάπιας. Για το λόγο αυτό, επιβάλλεται η κατασκευή ενός ακόμα μόλου ικανοποιητικής χωρητικότητας για τη φιλοξενία και την εξυπηρέτηση των ατόμων. Συμπληρωματικά προτείνεται η προσθήκη σ αυτόν και στον ήδη υπάρχοντα μόλο, κατάλληλου φωτισμού, πάγκων, καθιστικών, στεγάστρων, σκιάδων, ενημερωτικών πινακίδων, τηλεφωνικών θαλάμων και κάδων απορριμμάτων.

Τέλος, απαραίτητη κρίνεται η λήψη τυχόν πρόσθετων μέτρων επιβολής προστίμων και ρύθμισης της κυκλοφορίας και της στάθμευσης εκ μέρους της Αστυνομίας των Σπετσών εντός της ζώνης και στις παρακείμενες οδούς, για την αποφυγή κυκλοφοριακής συμφόρησης ανάλογα με τις προκύπτουσες ανάγκες.

4.3. Επιπτώσεις

Τα οφέλη από την εφαρμογή των νέων αυτών μέτρων και μεταβολών που προτάθηκαν για τη διαμόρφωση του σημαντικότερου τμήματος της πόλης από πλευράς έντασης και συγκέντρωσης δραστηριοτήτων είναι πολλά και εκτιμώνται με βάση οικονομικά, περιβαλλοντικά, κυκλοφοριακά και κοινωνικά κριτήρια.

4.3.1. Επιπτώσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων

Οι κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που προτάθηκαν να επιβληθούν, δίνουν κυρίαρχο προβάδισμα στον πεζό, τον ποδηλάτη και τα φιλικότερα μέσα μετακίνησης, αντικαθιστώντας τα βενζινοκίνητα με ηλεκτροκίνητα οχήματα στο κέντρο της πόλης, γεγονός που ουσιαστικά στοχεύει στην ώθηση και την γενικότερη αναβάθμιση της περιοχής, χωρίς την εκτροπή των οχημάτων και της κίνησης εκτός αυτής, πράξη που θα είχε ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση των γειτονικών οδών και ουσιαστικά τη μεταφορά του προβλήματος αλλού. Εξάλλου, η μεταφορά της κίνησης εκτός της περιοχής και η απαγόρευση κάθε είδους οχημάτων εντός αυτής δε θα αποτελούσε λύση, λόγω της μορφολογίας της πόλης, αφού ουσιαστικά το κέντρο της πόλης των Σπετσών είναι η αγορά και το λιμάνι της Ντάπιας και κάτοικοι και επισκέπτες πρέπει να μπορούν να έχουν ισότιμη πρόσβαση σ αυτά με παραπάνω από έναν τρόπο.

Προτείνεται λοιπόν μία λύση ώστε να γίνει μία προσπάθεια με στόχο την εξυπηρέτηση του μεγαλύτερου όγκου των μετακινήσεων στο εν λόγω τμήμα σε όποιο βαθμό και όπου αυτό είναι δυνατόν, με εναλλακτικά μέσα μετακίνησης και μεταφοράς. Τα βενζινοκίνητα οχήματα μεταφέρονται σε ένα δακτύλιο περιφερειακά της πόλης και προορίζονται πλέον περισσότερο για τις μετακινήσεις σε μεγάλες αποστάσεις.

Προβλέπεται, με το πέρασμα του χρόνου, η εφαρμογή των προτάσεων να έχει σαν αποτέλεσμα και την πλήρη αντικατάσταση των μηχανοκίνητων από τα ηλεκτροκίνητα οχήματα, αφού το κόστος τους σε χρήμα είναι μειωμένο και οι αποστάσεις στο νησί τέτοιες, που τα νέα μέσα που προτείνονται μπορούν να τις καλύψουν με ευκολία.

Παράλληλα με τα έργα διαμόρφωσης των οδών του κέντρου, προβλέπεται και η δημιουργία συμπληρωματικών χώρων στάθμευσης των οχημάτων, ώστε να διευκολύνονται οι οδηγοί στην προσέγγιση της περιοχής, καθώς και κατάλληλων υποδομών για την ισότιμη πρόσβαση, την εξυπηρέτηση και τη φιλοξενία των ατόμων όλων των ομάδων πληθυσμού.

Συμπληρωματικά, το μέτρο της δημιουργίας δημοτικής συγκοινωνίας προβλέπεται να έχει θερμή αποδοχή από τους πολίτες και τους επισκέπτες των Σπετσών, οι οποίοι μέχρι στιγμής είχαν στη διάθεσή τους μόνο τη δημόσια υπεραστική συγκοινωνία για να καλύπτουν τις ανάγκες τους, η οποία δεν εξυπηρετούσε τους εσωτερικούς δρόμους της πόλης. Αυτό έκανε τη χρήση των μηχανοκίνητων οχημάτων αναγκαία σε μεγάλο βαθμό, η οποία τώρα ενδέχεται να αντικατασταθεί στο μεγαλύτερο ποσοστό από τα μικρά ηλεκτροκίνητα λεωφορεία, τα οποία θα εξυπηρετούν τους πολίτες για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων και μετακινήσεων τους σε διάφορα σημεία της πόλης, αφού οι στάσεις τους προβλέπονται σε κοντινές αποστάσεις, τα δρομολόγιά τους συχνά και το αντίτιμο του εισιτηρίου ελάχιστο, ώστε να αποτελούν μία ελκυστική λύση.

Τέλος, με τις θαλάσσιες υπηρεσίες για τις εμπορευματικές μεταφορές αποσυμφορείται το οδικό δίκτυο σε μεγάλο βαθμό, αφού όλοι σχεδόν οι οικισμοί των Σπετσών είναι παραθαλάσσιοι και η προσέγγιση τους με θαλάσσια μέσα είναι εφικτή. Τα εμπορεύματα και τα διαφόρων ειδών φορτία θα μεταφέρονται απευθείας μετά την εκφόρτωσή τους από τα πλοία στον εμπορευματικό σταθμό στο λιμάνι της Ντάπιας και στη συνέχεια από το σταθμό θα φορτώνονται και πάλι σε καΐκια και βάρκες, με αφετηρία ξανά το λιμάνι της Ντάπιας. Οπότε στην ουσία ένας μεγάλος όγκος φορτίων θα παραμένει στον ευρύτερο χώρο του λιμανιού, χωρίς να είναι αναγκαία η διέλευση φορτηγών μεταφοράς του από τους χερσαίους δρόμους.

Έγινε λοιπόν κάθε δυνατή προσπάθεια για τη μεταβολή και την καλύτερευση του κυκλοφοριακού καθεστώτος της πόλης, λαμβάνοντας υπόψη την ήδη υπάρχουσα κατάσταση, το ανάγλυφο και τη μορφολογία της.

4.3.2. Επιπτώσεις στο περιβάλλον

Οι Σπέτσες είναι ένα μικρό νησί στο οποίο ήδη δεν επιτρέπεται να κυκλοφορούν Ι.Χ. αυτοκίνητα και τα μόνα αυτοκίνητα στους δρόμους του είναι τα σταθμευμένα ή τα αυτοκίνητα της αστυνομίας και του λιμενικού και τα ταξί. Συμπερασματικά τα επίπεδα ρύπανσης της ατμόσφαιρας στην περιοχή μελέτης μας είναι χαμηλά σε σχέση με άλλες αστικές περιοχές μεγαλύτερης πυκνότητας.

Παρ όλα αυτά, το πρόβλημα κυρίως της ηχορύπανσης του περιβάλλοντος που προκαλείται από το μεγάλο αριθμό των μηχανοκίνητων δικύκλων και μοτοποδηλάτων κάθε είδους, απαιτεί εξίσου ιδιαίτερη προσοχή και αντιμετώπιση από τους φορείς και τις αρχές, ειδικά εφόσον θα μπορούσε να επιλυθεί με ενέργειες και παρεμβάσεις χωρίς ιδιαίτερη δυσκολία και κόστος, αφού δεν απαιτούνται σημαντικές μεταβολές στις οδούς.

Οι προτάσεις που κατατέθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο περιορίζονται στην αντικατάσταση των μηχανοκίνητων με ηλεκτροκίνητα οχήματα στους δρόμους του κέντρου της πόλης του νησιού, τα οποία σύμφωνα με τη βιβλιογραφική έρευνα που έγινε και παρουσιάστηκε στην προηγούμενη ενότητα, ξεκινούν από τις ίδιες τιμές και έχουν μικρότερο κόστος συντήρησης και λειτουργίας από τα μηχανοκίνητα. Τα προτερήματά τους δεν τελειώνουν εδώ, αφού τα νέα οχήματα είναι λιγότερο θορυβώδη, περισσότερο εύχρηστα από όλες τις ηλικιακές ομάδες, δεν εκπέμπουν ρύπους και ενδείκνυται απόλυτα για τις μετακινήσεις και τις μεταφορές σε περιοχές περιορισμένης έκτασης.

Ο αντίκτυπος από αυτές τις κινήσεις προβλέπεται θετικός, αφού το περιβάλλον της ευρύτερης περιοχής θα έχει αισθητή μείωση του θορύβου και της μόλυνσης της ατμόσφαιρας, σε συνδυασμό με την οπτική βελτίωση, την καθαριότητα των δρόμων και των κοινόχρηστων χώρων και την αύξηση του αισθήματος ασφάλειας των ομάδων πληθυσμών, αφού θα δημιουργηθούν νέοι άξονες περιπάτου που θα συνδέουν την αγορά με τους παρακείμενους δρόμους και θα ληφθούν πρόσθετα μέτρα ασφαλείας με κατάλληλες σημάσεις για τις κοντινές περιοχές σε πάρκα, πλατείες, σχολεία και χώρους ψυχαγωγίας και δραστηριότητας των νεαρότερων κυρίως ομάδων πληθυσμού.

4.3.3. Επιπτώσεις στην οικονομία

Οι λύσεις που προτείνονται δεν είναι ιδιαίτερα επεμβατικές, λόγω της προσπάθειας διατήρησης του παραδοσιακού χαρακτήρα του οικισμού, αλλά και λόγω του αναγλύφου και της έλλειψης διαθέσιμου χώρου. Όμως οι μεταβολές στον τύπο των οχημάτων και η παραχώρηση των οδών της αγοράς μόνο στους πεζούς, αφήνοντας έξω ακόμα και τα ποδήλατα, των οποίων η παρουσία σήμερα είναι συχνή και συνηθισμένη, φέρνουν τη μεταβολή των χρηστών των πεζοδρόμων και των παρακείμενων σ αυτούς δρόμων.

Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα, η επισκεψιμότητα στα εμπορικά και τουριστικά καταστήματα της αγοράς να αυξάνεται, αφού ο όγκος των πεζών, κατοίκων και επισκεπτών, που θα κινείται πλέον και θα συγκεντρώνεται εκεί θα μεγαλώσει και οι δρόμοι της αγοράς θα ανήκουν κατά αποκλειστικότητα σε αυτούς.

Τα κέρδη των καταστημάτων, οι πωλήσεις αγαθών και προϊόντων και γενικότερα η εμπορική κίνηση θα αυξηθεί, γεγονός που εξυπηρετεί ιδιαίτερα τα συμφέροντα των εμπόρων και καταστηματαρχών της περιοχής και βοηθά σημαντικά στην ώθηση της τοπικής οικονομίας. Αυτό θα έχει σαν αποτέλεσμα την περαιτέρω ανάπτυξη του τουρισμού, που αποτελεί κύρια πηγή εσόδων για το νησί των Σπέτσών, αφού πλέον όλο και περισσότεροι τουρίστες θα το επιλέγουν ως προορισμό.

Η μόνη αλλαγή που μπορεί να προέλθει από την παραχώρηση των πεζοδρόμων της αγοράς στους πεζούς, η οποία μπορεί να είναι αρνητική για κάποιους αλλά σε βάθος χρόνου έχει θετική επίδραση συνολικά για το νησί, είναι η μεταβολή και αύξηση των τιμών των ενοικίων και της αξίας της γης των παρόδιων ιδιοκτησιών και καταστημάτων, που μπορεί να οδηγήσει σε απομάκρυνση ορισμένων μικρών επιχειρήσεων και εγκατάσταση άλλων ή σε επαναπροσδιορισμό του είδους τους, του καθεστώτος λειτουργίας τους και του ανθρωπίνου δυναμικού που απασχολείται σε αυτά.

Στις Σπέτσες, παρά τις μεταβολές που συνέβησαν τα περασμένα χρόνια στο οδικό δίκτυο της πόλης, τις πεζοδρομήσεις και τους ορισμούς οδών του κέντρου ως πεζοδρόμων, δεν παρατηρήθηκαν αξιόλογες αλλαγές εξαιτίας αυτών στις χρήσεις των ιδιοκτησιών και των επιχειρήσεων. Πρόκειται κυρίως για ιδιότητες μικρές παραδοσιακές οικογενειακές επιχειρήσεις και εργαστήρια, στα οποία απασχολούνται ένα ή δύο μέλη της οικογένειας και ίσως εκτάκτως κάποιοι εποχιακοί υπάλληλοι κατά την τουριστική περίοδο. Οι μόνες αλλαγές που συνέβησαν οφείλονται στη γενικότερη οικονομική κατάσταση της χώρας και αφορούν το κλείσιμο κάποιων προβληματικών επιχειρήσεων.

Εκτός της αύξησης των εσόδων των εμπορικών και τουριστικών καταστημάτων, η εγκατάσταση δημοτικής συγκοινωνίας με την προϋπόθεση ότι θα πρόκειται για μία υπηρεσία πρώτης κατηγορίας όσον αφορά τη σωστή εξυπηρέτηση, την ασφάλεια, την καθαριότητα, τη λειτουργικότητα, τη συνέπεια και την αξιοπιστία, αναμένεται να τύχει απόλυτης αποδοχής και από τους τουρίστες, η οικονομική συμβολή των οποίων μέσω των εισιτηρίων προβλέπεται σημαντική, αν αξιολογήσουμε το γεγονός ότι την περίοδο αιχμής η τουριστική κίνηση αυξάνεται και ο πληθυσμός μπορεί να φτάσει, σύμφωνα με ανεπίσημα στοιχεία, μέχρι και τα 12.000 άτομα.

Εισροή χρημάτων θα έχουμε από τις ενοικιάσεις των νέων οχημάτων και από τα επί πληρωμή μηχανήματα για τη φόρτιση μπαταριών τους, αφού οι επισκέπτες του νησιού για να κυκλοφορήσουν εντός αυτού θα χρειάζονται απαραίτητα να προβούν στην ενοικίαση κάποιου τέτοιου είδους οχήματος, αλλά και από τη γενικότερη πλέον προτίμησή τους για διαμονή στο νησί, η οποία λογικά θα συνοδεύεται και από τη διάθεση εξασφαλισμένων εσόδων για τις παντός είδους επιχειρήσεις που εδρεύουν στις Σπέτσες.

4.3.4. Κοινωνικές επιπτώσεις

Το νησί των Σπετσών αποτελείται ουσιαστικά όπως έχουμε ήδη αναφέρει, από την πόλη, στην οποία είναι συγκεντρωμένο και το μεγαλύτερο μέρος των μόνιμων κατοίκων και των υπαλλήλων του νησιού εφόσον εκεί είναι συγκεντρωμένες οι δραστηριότητες κάθε είδους και από μερικούς παραλιακούς συνοικισμούς οι οποίοι είναι διασκορπισμένοι περιφερειακά του νησιού και στους οποίους κατοικεί ένα πολύ μικρό μέρος του πληθυσμού, ο οποίος αυξάνεται σημαντικά κατά την καλοκαιρινή περίοδο, εξαιτίας των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων και των οργανωμένων και μη παραλιών που συναντώνται εκεί (βλ. πίνακα 15).

	ΕΤΟΣ				
	1961	1971	1981	1991	2001
Οικισμός Σπετσών	3.314	3.427	3.729	3.509	3.928
Υπόλοιπο νησιού	64	42	73	94	118
Σύνολο	3.378	3.469	3.802	3.603	4.100

Πίνακας 15: Ιστορική εξέλιξη πληθυσμού Σπετσών

Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η κοινωνία των Σπετσών να είναι ιδιαίτερα κλειστή και δεμένη. Οι κάτοικοι γνωρίζονται μεταξύ τους και η επικοινωνία, η οικειότητα και ο αλληλοσεβασμός, είναι εμφανή στοιχεία της κοινωνικής τους συμπεριφοράς αλλά και απαραίτητα για τη λειτουργία του οικισμού.

Τα παραπάνω μέτρα προτάθηκαν με στόχο κυρίως την προστασία του περιβάλλοντος, την αύξηση του αισθήματος ασφάλειας των κατοίκων και των επισκεπτών του νησιού, την οικονομική άνθισή του, αλλά και την ενίσχυση της κοινωνικότητας, ώστε να αποτελεί το νησί έναν θελκτικό προορισμό για κατοίκηση αλλά και για επίσκεψη.

Σημαντικός προς αυτή την κατεύθυνση είναι ο ρόλος και η διαφύλαξη των ήδη υπαρχόντων πεζοδρόμων και δημοσίων κοινόχρηστων χώρων, αλλά και νέων, εφόσον επιτρέπεται να δημιουργηθούν από άποψη χωρητικότητας και πάντα με σεβασμό στις ανάγκες των ατόμων για γρήγορη και εύκολη μετακίνηση και ο καθορισμός τους ως τόπους συγκέντρωσης του ανθρωπίνου δυναμικού του νησιού σε κάθε περίοδο.

Η δική μας πρόταση, στοχεύει στην πλήρη εκδίωξη των κάθε είδους οχημάτων από τους ήδη καθορισμένους πεζοδρόμους του κέντρου και στη διαμόρφωσή αυτών και των λοιπών χώρων πρασίνου, με την προσθήκη κατάλληλων καλλωπιστικών, φωτισμού και καθιστικών, ώστε να μετατραπούν σε ακόμα πιο ενισχυμένους τόπους αναζωογόνησης από ότι είναι σήμερα, έτσι ώστε οι ανανεωμένες αυτές περιοχές να αποτελέσουν πρότυπο και για την ευρύτερη περιοχή του νησιού.

Πρέπει να σημειωθεί εδώ όσον αφορά τους πεζόδρομους, ότι δεν πρόκειται για πεζόδρομους κατ'εξοχήν εμπορικούς, αφού οι παρόδιες χρήσεις γης δεν παρουσιάζουν ομοιογένεια. Τα εμπορικά καταστήματα αναμειγνύονται με κατοικίες, καφετέριες, εστιατόρια, τράπεζες, δημόσια κτίρια και υπηρεσίες και αυτό δίνει ξεχωριστό χαρακτήρα στα δρομάκια του νησιού, εφόσον συγκεντρώνουν πλήθος κόσμου διαφορετικών ενδιαφερόντων και τις ώρες λειτουργίας των εμπορικών καταστημάτων αλλά και τις ώρες πέραν αυτών, αφού ουσιαστικά ακόμα και η

νυχτερινή ζωή στο νησί είναι περιορισμένη και οι επιλογές μοιράζονται ανάμεσα στα καταστήματα της πόλης, του Παλιού Λιμανιού στη Μπάλιτζα και της περιοχής της Κουνουπίτσας. Οι πεζόδρομοι λοιπόν αποτελούν ένα τμήμα του συνολικού οδικού δικτύου του νησιού, με τη διαφορά ότι μπορούν επιπλέον να αποτελέσουν χώρους κατάλληλους για συγκεντρώσεις, πλανόδιους μουσικούς και καλλιτέχνες, καθώς και κάθε άλλου είδους δραστηριότητα.

4.4. Συμπεράσματα

Στο δεύτερο μέρος της παρούσας πτυχιακής εργασίας αναλύσαμε περαιτέρω ένα συγκεκριμένο παράδειγμα περιοχής ελεγχόμενης προσβασιμότητας της δεύτερης κατηγορίας στη χώρα μας, του νησιού των Σπετσών, που ανήκει στο σύμπλεγμα των νησιών του Αργοσαρωνικού Κόλπου, μαζί με το Αγκίστρι, την Ύδρα, την Αίγινα, τον Πόρο, τα Μέθανα και τη Σαλαμίνα.

Η ιδιομορφία του κυκλοφοριακού καθεστώτος του νησιού έγκειται στην επιβολή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για τα μηχανοκίνητα οχήματα και στην ταυτόχρονη πραγματοποίηση όλων των μετακινήσεων και μεταφορών εντός των ορίων των Σπετσών, με τα πόδια, με δίκυκλα, τρίκυκλα και τετράτροχα μοτοποδήλατα, ποδήλατα, ιππήλατες άμαξες, ταξί, τουριστικά λεωφορεία και λεωφορεία δημόσιας συγκοινωνίας, θαλάσσια ταξί και καΐκια, ενώ η πρόσβαση στο νησί γίνεται με φέρι μποτ, πλοία, θαλάσσια ταξί, καΐκια, ιπτάμενα δελφίνια και σκάφη αναψυχής, με τελικό προορισμό το νεότερο κεντρικό λιμάνι της Ντάπιας ή το Παλαιό Λιμάνι στην περιοχή Μπάλιτζα.

Η ιδιαιτερότητα των Σπετσών υποβοηθείται από το γεγονός ότι πρόκειται για μία περιοχή περιτριγυρισμένη από θάλασσα, όπου η πρόσβαση με μηχανοκίνητα μέσα δεν είναι εφικτή χωρίς έλεγχο, καθώς και από το ότι οι αποστάσεις εντός του νησιού είναι μικρές, αφού ακόμα και ο μεγαλύτερος σε μήκος δρόμος του νησιού δεν ξεπερνά τα 25 χλμ.. Εντός του οικισμού δε, αν κάποιος θελήσει να μεταβεί από τη μία άκρη της πόλης στην άλλη, δηλαδή από την περιοχή του Παλιού Λιμανιού έως το συνοικισμό της Κουνουπίτσας, δε θα χρειαστεί περισσότερο από 45 λεπτά της ώρας με 1 ώρα πεζοπορία μέσω του παραλιακού δρόμου.

Παρ όλα αυτά, κυκλοφοριακά προβλήματα δημιουργούνται και διογκώνονται κατά την καλοκαιρινή περίοδο, λόγω των επισκεπτών που εισρέουν στο νησί και ακόμα και η τροποποίηση των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και η λήψη επιπρόσθετων αυστηρότερων μέτρων κρίνονται απαραίτητες για τη διατήρηση του παραδοσιακού χαρακτήρα του νησιού και την ανάπτυξη του τουρισμού που αποτελεί και την κύρια πηγή εσόδων για τους Σπετσιοίτες. Η εφαρμογή και τήρηση των μέτρων που λαμβάνονται για την ομαλή κυκλοφορία των οχημάτων, πρέπει να γίνεται με στόχο τη σωστή και επαρκή εξυπηρέτηση του ανθρωπίνου δυναμικού και την ισότιμη αντιμετώπιση όλων των ομάδων του πληθυσμού, με σεβασμό στον ιδιαίτερο παραδοσιακό χαρακτήρα του νησιού.

Οι εντάσεις και τα παράπονα όμως κυρίως από κατοίκους αλλά και από τις τοπικές δημοτικές αρχές δε λείπουν. Οι κύριες ομάδες που αποτελούν αποδέκτες αυτών των παραπόνων είναι οι έμποροι και οι καταστηματάρχες του νησιού οι οποίοι

προσπαθούν να βρουν τρόπους να εξυπηρετήσουν τα συμφέροντά τους και πολλές φορές παραβαίνουν τους θεσμοθετημένους κυκλοφοριακούς κανόνες που αφορούν στα ωράρια τροφοδοσίας των καταστημάτων τους ή στην απαγόρευση της κυκλοφορίας και στάθμευσης των φορτηγών οχημάτων που μεταφέρουν το εμπόρευσμά τους εντός των δρόμων της Χώρας ελπίζοντας στην ανοχή των αρχών και οι χρήστες των μοτοποδηλάτων τύπου γουρούνας, των οποίων επίσης η κυκλοφορία και η στάθμευση εντός του οικισμού υπόκεινται σε ρυθμίσεις κυρίως λόγω έλλειψης χωρητικότητας.

Συμπερασματικά, η τήρηση και η εφαρμογή των κυκλοφοριακών ρυθμίσεων θα πρέπει να στηρίζεται ουσιαστικά στην ευσυνειδησία των κατοίκων και των επισκεπτών και στην ομόφωνη αποδοχή τους και όχι μόνο στον αυστηρό έλεγχο από τις αστυνομικές και λιμενικές αρχές. Πρόθεσή όλων και κριτήριό τους θα πρέπει να αποτελεί η προστασία του νησιού και όχι ο φόβος για την επιβολή προστίμων και κυρώσεων.

Στην περίπτωσή μας, τα συμπεράσματα που προήρθαν κυρίως μετά την επιτόπια παρατήρηση της κατάστασης που επικρατεί στο νησί των Σπετσών είναι αυτά που μας οδήγησαν στην πρόταση των λύσεων που περιγράφηκαν στην παραπάνω ενότητα.

Λαμβάνοντας υπόψη την ιδιαίτερη μορφολογία του αστικού ιστού και με γνώμονα ότι στόχος μας είναι η βιώσιμη ανάπτυξη του νησιού, η μόνη ριζική αλλαγή που προτείνεται να γίνει είναι η απαγόρευση όλων των βενζινοκίνητων οχημάτων από την πλέον πολυσύχναστη ζώνη και η ταυτόχρονη αντικατάστασή τους με ηλεκτροκίνητα, ώστε να αποφευχθεί έτσι ο αποκλεισμός και ο περιορισμός στην προσέγγιση πολλών εκ των σημείων ενδιαφέροντος του ιστορικού κέντρου της πόλης.

Βλέπουμε λοιπόν, ότι η κάθε περίπτωση περιοχής ελεγχόμενης προσβασιμότητας αντιμετωπίζεται διαφορετικά με βάση τα λοιπά χαρακτηριστικά της, το μέγεθός και τη μορφή της, τις διαθέσιμες υποδομές, τον πληθυσμό της, τη βάση της οικονομίας της, τις θέσεις των σημείων ενδιαφέροντος, το πλάτος των οδών της, την κατανομή των χώρων στάθμευσης και πρασίνου, τις ομάδες πληθυσμού.

Σε περιπτώσεις περισσότερο απομονωμένων και ομοιογενών περιοχών όσον αφορά τις χρήσεις γης, ίσως η λύση της πεζοδρόμησης και της πλήρους εκδίωξης των κάθε είδους οχημάτων με ταυτόχρονες ρυθμίσεις εκτροπής της κυκλοφορίας τους σε παρακείμενες οδούς να φάνταζε ιδανική και να ήταν τόσο πραγματοποιήσιμη όσο και αποτελεσματική, όπως σε εκτεταμένες περιοχές με εμπορικά καταστήματα και χώρους αναψυχής (βλ. εικόνα 62(α)). Πολλές είναι όμως και οι περιοχές της δεύτερης κατηγορίας, στις οποίες ανέκαθεν δεν επιτρεπόταν η παρουσία μηχανοκίνητων οχημάτων από την εποχή της δημιουργίας τους, είτε γιατί ιδρύθηκαν πριν την ανακάλυψη του αυτοκινήτου, όπως οι μεσαιωνικές και ιστορικές πόλεις που αποτελούν τμήματα των σύγχρονων πόλεων (βλ. εικόνα 62(β)), είτε γιατί δημιουργήθηκαν βάσει οικονομικών κριτηρίων όπως τα τουριστικά θέρετρα (βλ. εικόνα 62(γ)).



Εικόνα 62: Εμπορικό κέντρο "Queen Street Mall", Αυστραλία - Μεσαιωνικός λόφος Όμπιντος, Πορτογαλία - Θέρετρο Ζερμάτ, Ελβετία

Σε αντίθεση με αυτές όμως, στην περίπτωση των Σπετσών τα αποτελέσματα και οι συνέπειες από τέτοιες ενέργειες αν και συμφέρουσες για το φυσικό περιβάλλον, θα ήταν καταστροφικές για την επιβίωση του νησιού, αφού οι χρήσεις γης, συγκεντρωμένες στο κέντρο της μοναδικής πόλης και κάθε άλλο παρά ομογενείς, επιβάλλουν την δυνατότητα προσέγγισης του από όλους τους πολίτες και τις κατευθύνσεις, με περισσότερους του ενός τρόπους.

Βιβλιογραφία

"Δημόσια διαβούλευση για το κυκλοφοριακό πρόβλημα", Κάλεσμα εκ μέρους του Δήμου Σπετσών (17 Αυγούστου 2011), Εφημερίδα "Σπετσιώτικη Ηχώ", σελ.18, Τεύχος 117, Ιούλιος - Σεπτέμβριος 2011

"Η εξέλιξη του τρόπου μετακίνησης στις Σπέτσες", Απόσπασμα από την εργασία της Περιβαλλοντικής Ομάδας Γ' τάξης Γυμνασίου Σπετσών (Μάιος 2010), Εφημερίδα "Σπετσιώτικη Ηχώ", σελ.19-21, Τεύχος 114, Οκτώβριος - Δεκέμβριος 2010

"Κυκλοφοριακή συμφόρηση στις Σπέτσες και γουρούνες", Άρθρο, Εφημερίδα "Σπετσιώτικη Ηχώ", σελ. 3-4, Τεύχος 112, Απρίλιος - Ιούνιος 2010

"Παρέμβαση για τις γουρούνες", Άρθρο, Εφημερίδα "Σπετσιώτικη Ηχώ", σελ 7-9, Τεύχος 111, Ιανουάριος-Μάρτιος 2010

Συστέμα Μελετητική Α.Ε., "Κυκλοφοριακές Προτάσεις & Παρεμβάσεις για την Ανάπτυξη των Μεταφορών στο Δήμο Σπετσών", Έκθεση, Νοέμβριος 2012

Τζανάκος Θ., "Το κυκλοφοριακό πρόβλημα των Σπετσών", Άρθρο, Εφημερίδα "Σπετσιώτικη Ηχώ", σελ. 18-19, Τεύχος 117, Ιούλιος - Σεπτέμβριος 2011

"Φάκελος-Κυκλοφοριακό-Γουρούνες", Άρθρο, Εφημερίδα "Σπετσιώτικη Ηχώ", σελ. 18-28, Τεύχος 112, Απρίλιος - Ιούνιος 2010

Διαδίκτυο

A

Action,

<http://www.action-bikes.gr/>

Alphavita.gr,

<http://m.alfavita.gr/artro.php?id=1202>

Andrew P., "Is the greenest city in the world?", "Observer" Magazine, 2008, <http://www.guardian.co.uk/environment/2008/mar/23/freiburg.germany.greenest.city>

Appropedia,

http://www.appropedia.org/Car-free_cities

Αγγελόπουλος Γ., "Πρωτεύουσα της οικολογίας", Περιοδικό "Τα Νέα online", 2010, <http://www.tanea.gr/kosmos/article/?aid=4602464>

Αθήνα,

<http://www.cityofathens.gr/episkeptes/eksereyniste-tin-athina/agores/istoriko-kentro>

Αναργύρειος και Κοργιαλένειος Σχολή Σπετσών,

<http://www.akss.gr/site/>

<http://www.akss.gr/site/index.php/anargyreios-korialeneios-sxoli-istoria.html>

<http://www.akss.gr/site/index.php/dasos.html>

<http://www.akss.gr/site/index.php/poseidonio.html>

<http://www.akss.gr/site/index.php/arxontiko-sotiriou-anargirou.html>

Αρμάτα,

http://www.armata.gr/1_gr_company.htm

http://www.armata.gr/2_gr_spetses.htm

Αττικό Πράσινο,

<http://www.attiko-prasino.gr/Default.aspx?tabid=661&language=el-GR>

<http://www.attiko-prasino.gr/Default.aspx?tabid=660&language=el-GR>

<http://www.attiko-prasino.gr/Default.aspx?tabid=663&language=el-GR>

B

BrisbaneAustralia.com,

<http://www.brisbane-australia.com/queen-street-mall-brisbane.html>

Βικιπαιδεία,

<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%80%CE%AD%CF%84%CF%83%CE%B5%CF%82>

<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%B1%CF%81%CE%BA>

<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CF%85%CF%81%CF%8E%CF%80%CE%B7>

http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_carfree_places

http://en.wikipedia.org/wiki/Carfree_city

http://translate.googleusercontent.com/translate_c?hl=el&langpair=en|el&rurl=translate.google.gr&u=http://en.wikipedia.org/wiki/European_Green_Capital_Award&usg=ALkJrhNntxj-PmVjey9nHICHRJH_OFRPg

http://en.wikipedia.org/wiki/Fire_Island

http://en.wikipedia.org/wiki/Lamma_Island

http://en.wikipedia.org/wiki/Isla_Holbox

<http://en.wikipedia.org/wiki/Graz>

C, F

Cambridge City Council,

<http://www.cambridge.gov.uk/ccm/navigation/transport-and-streets/>

<http://www.cambridge.gov.uk/ccm/navigation/transport-and-streets/car-parks/>

<http://www.cambridge.gov.uk/ccm/content/transport-and-streets/taxis.en>

<http://www.cambridge.gov.uk/ccm/content/transport-and-streets/buses-and-trains.en>

<http://www.cambridge.gov.uk/ccm/navigation/transport-and-streets/cycling-and-walking/>

<http://www.cambridge.gov.uk/ccm/content/transport-and-streets/car-parks/car-parks-map.en>

Carfree.com,

<http://www.carfree.com/>

<http://www.carfree.com/topology.html>

<http://www.carfree.com/district.html>

<http://www.carfree.com/block.html>

<http://www.carfree.com/freight.html>

http://www.carfree.com/pax_trans.html

http://www.carfree.com/carfree_places.html

<http://www.carfree.com/patterns.html>

http://www.carfree.com/conv_fixbike.html

http://www.carfree.com/conv_square+green.html

<http://www.carfree.com/fes/index.html>

<http://www.carfree.com/ven/index.html>

Coyote S.A.,

<http://www.iasos.eu/OX6.htm>

D, Δ

Dervisis Bros,

<http://www.dervisis.gr/en/content/access-ramps>

Δημαράς Κ., "Σπέτσες", 2001,

<http://www.dimaras.gr/spetses/startup.html>,

<http://www.dimaras.gr/spetses/location.htm>

Δίκτυο Μεσόγειο SOS,

<http://medsos.gr/medsos/2008-08-12-07-17-16/2009-01-27-12-34-18/2009-01-19-17-19-16/552-2009-06-26-13-50-46.html>

Δομική Πληροφορική,

<http://www.domiki.gr/oikismoι/attikh.htm>

Δούσης Α., "Ταξίδι στις Σπέτσες", Άρθρο, Περιοδικό "Travelstyle.gr", 2010,
http://www.travelstyle.gr/portal/gr/destination_articles.php?dest_id=528&id=1628

E

Eco Compact City Network,

http://www.ecocompactcity.org/City/Eco_Compact_City.html

Ecycle,

<http://ecycle.gr/pedelec-faq/>

European Commission,

http://translate.googleusercontent.com/translate_c?hl=el&langpair=en|el&rurl=translate.google.gr&u=http://europeangreencapital.ie/winning-cities/2012-vitoria-gasteiz/&usg=ALkJrhgbsTmphNE2Hi-QpUrYqMOL5hhXwA

European Environment Agency,

<http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/figures/corine-land-cover-2000-by-country>

Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ.),

<http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-database>

http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A1602

http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A1604

http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A1604&r_param=SAP04&y_param=2001_00&mytabs=0

http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/PAGE-themes?p_param=A1604&r_param=SAP05&y_param=2001_00&mytabs=0

Εργαστήριο Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων,

<http://www.demography-lab.prd.uth.gr/DDAoG/edu/case/7/KEIMENA%5CCPA.HTM>

G

Go for Green,

<http://www.go-for-green.gr/products/shop/browse/8>

Go Lisbon,

<http://www.golisbon.com/portugal/cities/obidos.html>

Go to Zermatt, Switzerland

<http://www.gotozermatt.com/review.htm>

Google Earth Maps,

<http://maps.google.com/>

Greeka.com,

<http://www.ξενοδοχεια.gr/saronic/spetses/spetses-churches.htm>

<http://www.greeka.com/saronic/spetses/spetses-history/spetses-anargyrios-school.htm>

H

Holbox Travel,

<http://www.holboxtravel.com/holbox-island/holbox-island-mexico.html>

<http://www.holboxtravel.com/holbox/tours/>

<http://www.holboxtravel.com/holbox/transportation/>

Hong Kong Tourism Board,

<http://www.discoverhongkong.com/eng/attractions/outlying-lamma-island.html>

HotelsLine.gr,

http://www.hotelsline.gr/root/newhotel/mx/m_Spetses_tour.asp

Hydra Island,

<http://www.hydra.com.gr/today/>

<http://www.hydra.com.gr/architecture/>

<http://www.hydra.com.gr/trekking/>

<http://www.hydra.com.gr/transport/>

I

Iqsolarpower.com,

http://www.iqsolarpower.com/solar_electric_bike_info.htm

L

LaGreece.gr,

<http://www.lagreece.gr/holidays-greece/d1379a>

M

Mexico,

http://www.travelyucatan.com/isla_holbox_mexico.php

Mother Nature Network,

<http://www.mnn.com/green-tech/transportation/photos/7-car-free-cities>

<http://www.mnn.com/green-tech/transportation/photos/7-car-free-cities/sark-island-united-kingdom-pop-560>

<http://www.mnn.com/green-tech/transportation/photos/7-car-free-cities/the-medina-of-fes-al-bali-morocco-pop-156000>

<http://www.mnn.com/green-tech/transportation/photos/7-car-free-cities/hydra-saronic-islands-greece-pop-3000>

<http://www.mnn.com/green-tech/transportation/photos/7-car-free-cities/la-cumbrecita-argentina-pop-345>

<http://www.mnn.com/green-tech/transportation/photos/7-car-free-cities/venice-italy-pop-70000>

Mototriti.gr

http://www.mototriti.gr/data/news/preview_news/90945.asp

http://www.mototriti.gr/data/news/preview_news/84356.asp?pageprint=true

Mypostcard from,

<http://www.mypostcardfrom.com/austria/graz-a-modern-old-town>

"Μια πόλη που δεν κυκλοφορούν αυτοκίνητα", Άρθρο, Εφημερίδα "Το Βήμα" (όπως καταχωρήθηκε από τον Specht M. στην εφημερίδα "New York Times ", 2009, <http://www.tovima.gr/world/article/?aid=267766>

N

Nordix Journeys and Experiences,

<http://www.nordix.gr/proorismos.php?cat=45&subcat=72&id=567&lang=>

O

Όψεις και Απόψεις για τις Σπέτσες,

<https://spetses.wordpress.com/ktiria/>, (απόσπασμα από το βιβλίο του Χαριτάτου Π. "Ανεξερεύνητες Σπέτσες", εκδόσεις Road)

Π

Πηδάλιο,

<http://www.bike-center.gr/index.php?cPath=180&osCsid=4498c05714249afacd148fcb351bca00>

S, Σ

Steves R., "Croatia, Slovenia and More", "Transitions Abroad" Magazine, 2006, http://www.transitionsabroad.com/publications/magazine/0609/rick_steves_eastern_adriatic_101.shtml

Σίτη Μ., "Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση κεντρικών εμπορικών οδών - Το παράδειγμα του Χαλανδρίου", Διπλωματική Εργασία ΣΑΤΜ, 2011

Σπέτσες,

<http://spetses.gr/kykloforiako.html>

<http://spetses.gr/metaforika.html>

<http://spetses.gr/monopatia.html>

<http://spetses.gr/paralies.html>

<http://spetses.gr/karnagia.html>

http://spetses.gr/perioristika_metra.html

<http://spetses.gr/Laografiko.html>

http://spetses.gr/spetses_museum.html

http://spetses.gr/Bouboulinas_museum.html

http://spetses.gr/histori_gr.html

http://spetses.gr/ports_gr.html

Σπέτσες Info.gr,

<http://www.spetsesinfo.gr/index.html>

I

The Hong Kong Unofficial Guide,

<http://www.12hk.com/area/Lamma/LammaIsland.shtml>

Tourism and Travel Greece

<http://www.united-hellas.com/tourism/saronic/spetses/index-gr.php>

Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας

"Χωροταξικός πολεοδομικός σχεδιασμός στους παραδοσιακούς οικισμούς. Έλεγχος δόμησης και προστασίας.", Δρ. Παρθενόπουλος Κ., Εισήγηση, 2007, http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHTES/SEMINARIA/PALAIOTERA_SEMINARIA/KYKLOS%20SEMINARION%20MIKRIS%20DIARKIAS/SHMEIWSEIS/XWROTAKSIKOS%20KAI%20POLEODOMIKOS%20SXEDIASMOS/%D0%C1%D1%C8%C5%CD%CF%D0%CF%D5%CB%CF%D3-%C5%C9%D3%C7%C3%C7%D3%C7%20%20%D7%F9%F1%EF%F4%E1%EE%E9%EA%FC%F2%20%D0%EF%EB%E5%EF%E4%EF%EC%E9%EA%FC%F2%20%D3%F7%E5%E4%E9%E1%F3.pdf

W

World Carfree Network

<http://www.worldcarfree.net>

Y

Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

<http://www.minenv.gr/1/13/131/13108/g13108085.html>

Ψ

Ψηφιακό Σχολείο Υπουργείου Παιδείας Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων

http://digitalschool.minedu.gov.gr/modules/ebook/show.php/DSGYM-B106/149/1066,3874/extras/gbg29_europe-population/gbg29-global-data/index.html

Παράρτημα



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ
 ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.
 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΠΕΤΣΩΝ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:
X.1

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:
ΠΛΑΤΗ ΔΡΟΜΩΝ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:3000

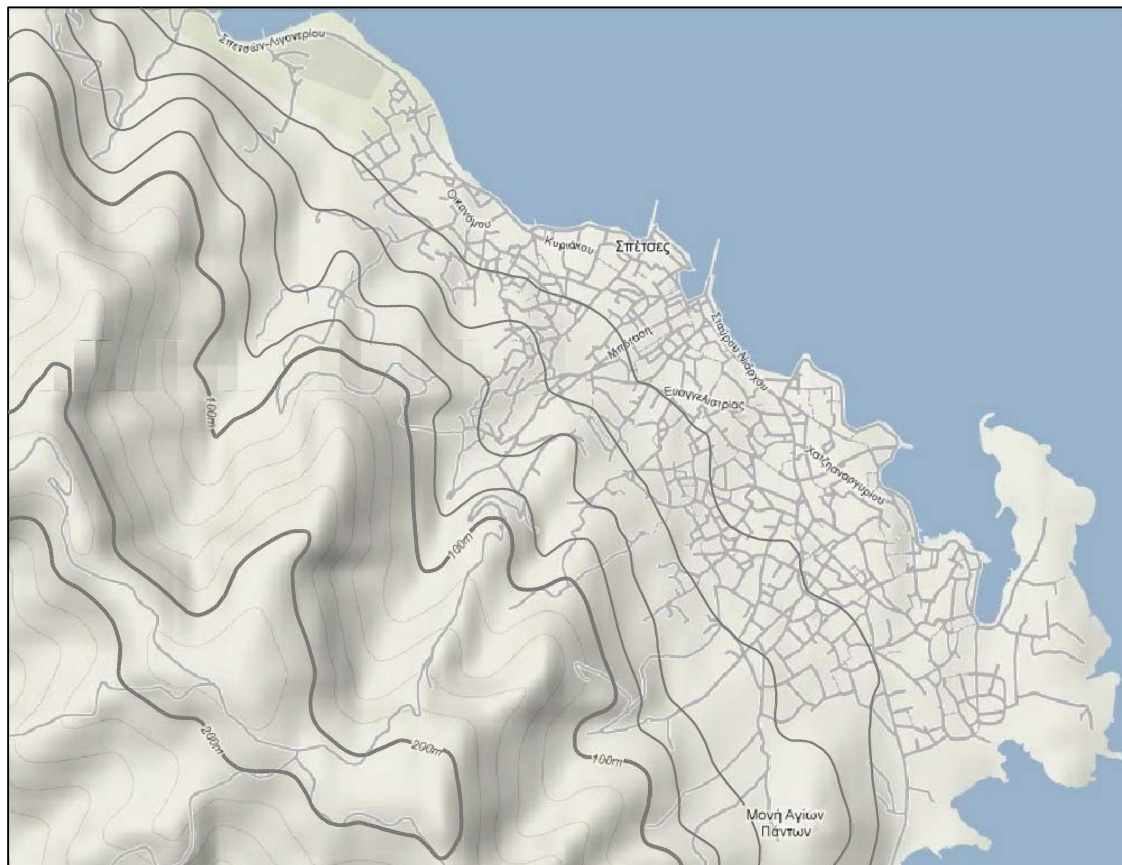
ΙΟΥΛΙΟΣ 2012

Εκπόνηση: Πεταλά Ζωή
 Επιβλέπων: Βλαστός Α.

Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη οργάνωσης και ρυθμίσεων του οικισμού των Σπετσών.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	ΠΛΑΤΟΣ ΜΙΚΡΟΤΕΡΟ ΤΩΝ 3Μ
	ΠΛΑΤΟΣ 3-4Μ
	ΠΛΑΤΟΣ 4-5Μ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :

ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ
ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΠΕΤΣΩΝ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:

X.2

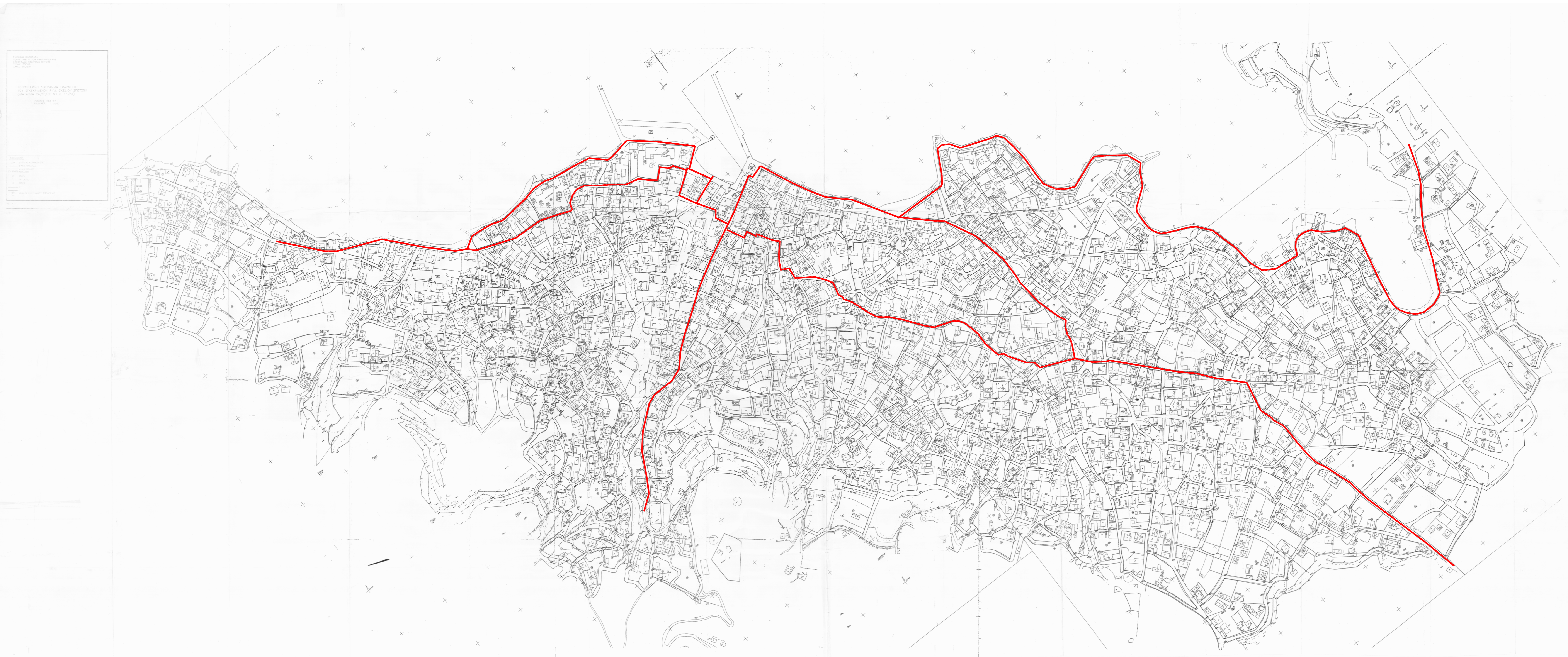
ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:

ΥΨΟΜΕΤΡΙΚΕΣ ΚΑΜΠΥΛΕΣ

ΙΟΥΛΙΟΣ 2012

Εκπόνηση: Πεταλά Ζωή
Επιβλέπων: Βλαστός Α.

Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη οργάνωσης και ρυθμίσεων του οικισμού των Σπετσών.



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ
 ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.
 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΠΕΤΣΩΝ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:
X.3

ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:7500

ΙΟΥΛΙΟΣ 2012

Εκπόνηση: Πεταλά Ζωή
 Επιβλέπων: Βλαστός Α.

Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη οργάνωσης και ρυθμίσεων του οικισμού των Σπετσών.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ
- ΠΡΩΤΕΥΟΝ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕ ΩΡΑΡΙΟ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ


ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ
 ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.
 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΠΕΤΣΩΝ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:
X.4	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΓΙΑ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:3000	ΙΟΥΛΙΟΣ 2012
-----------------	--------------

Εκπόνηση: Πεταλά Ζωή
 Επιβλέπων: Βλαστός Α.

Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη οργάνωσης και ρυθμίσεων του οικισμού των Σπετσών.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ
 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΓΙΑ ΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ


ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ
 ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.
 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΠΕΤΣΩΝ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:
X.5	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΥΚΛΟ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:3000	ΙΟΥΛΙΟΣ 2012
-----------------	--------------

Εκπόνηση: Πεταλά Ζωή
 Επιβλέπων: Βλαστός Α.
 Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη οργάνωσης και ρυθμίσεων του οικισμού των Σπετσών.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

 ΟΔΙΚΟ ΔΙΤΥΟ ΚΑΤΑΛΛΗΛΟ ΜΟΝΟ ΓΙΑ ΤΑ ΔΙΚΥΚΛΑ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ
 ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.
 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΠΕΤΣΩΝ.

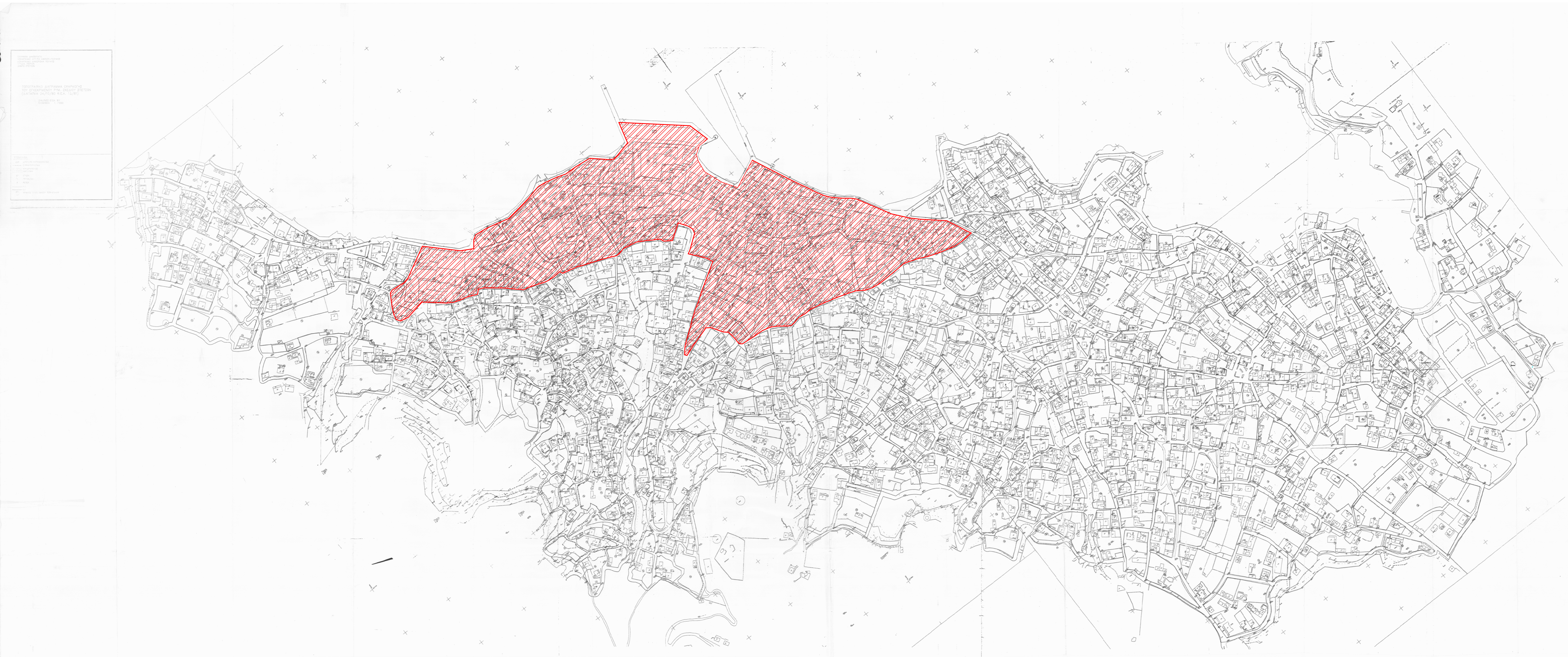
ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ: X.6	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ: ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
--------------------------------	---------------------------------------

ΚΑΙΜΑΚΑ: 1:3000	ΙΟΥΛΙΟΣ 2012
-----------------	--------------

Εκπόνηση: Πεταλά Ζωή
 Επιβλέπων: Βλαστός Α.
 Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη οργάνωσης και ρυθμίσεων του οικισμού των Σπετσών.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

■	ΕΜΠΟΡΙΟ
■	ΑΝΑΨΥΧΗ
■	ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
■	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
■	ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
■	ΥΓΕΙΑ
■	ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ - ΠΡΑΣΙΝΟ
■	ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ (ΜΟΥΣΕΙΑ)
■	ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ
 ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.
 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΠΕΤΣΩΝ.


ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:
X.7	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:3000	ΙΟΥΛΙΟΣ 2012
-----------------	--------------

Εκπόνηση: Πεταλά Ζωή
 Επιβλέπων: Βλαστός Α.

Πηγή: Κυκλοφοριακή μελέτη οργάνωσης και ρυθμίσεων του οικισμού των Σπετσών.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΣ ΔΑΚΤΥΛΙΟΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :
 ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΣ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ
 ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΟΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.
 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΤΩΝ ΣΠΕΤΣΩΝ.

ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:	ΤΙΤΛΟΣ ΣΧΕΔΙΟΥ:
X.8	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ

ΚΛΙΜΑΚΑ: 1:3000	ΙΟΥΛΙΟΣ 2012
-----------------	--------------

Εκπόνηση: Πεταλά Ζωή
 Επιβλέπων: Βλαστός Α.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΔΗΜΟΤΙΚΗΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΣ
	ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟ ΤΕΡΜΑ ΣΤΗΝ ΑΦΕΤΗΡΙΑ