

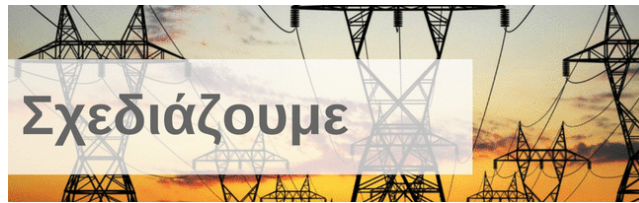


ΔΕΙΤΕ ΕΔΩ  
ΤΟΝ ΝΕΟ  
ΤΕΧΝΙΚΟ ΚΑΤΑΛΟΓΟ

8 Ιουλ, 2018



αναζήτηση



## Προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα

Σάββατο, 16 Σεπτέμβριος 2017 11:00 μέγεθος γραμματοσειράς

Εκτύπωση E-mail



Μετά την εμπειρία των όσων συνέβησαν στις πόλεις, ιδιαίτερα στις ελληνικές, σε όλη τη διάρκεια του τελευταίου αιώνα ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός υπήρξε ιδιαίτερα ανατρεπτικός για τη μορφή τους. Το πρωταρχικό του ζητούμενο ήταν η απόκτηση χώρου για τις συγκοινωνιακές υποδομές και ειδικότερα χώρου για το αυτοκίνητο, για την κίνηση και τη στάθμευσή του.

Ο χώρος αυτός αφαιρέθηκε από την πόλη, με τη συστηματική κατάληψη του δημόσιου χώρου. Αφαιρέθηκε από τον άνθρωπο, που έχει ανάγκη τους ανοικτούς χώρους και τους δρόμους για να περπατά, δηλαδή για να μετακινείται πολιτισμένα, απολαμβάνοντας συγχρόνως τη μετακίνησή του. Η σχέση του κάτοικου και του επισκέπτη με την πόλη γίνεται μέσα από τους δημόσιους χώρους της και εξασφαλίζεται με το δρόμο.

Οι κατ' εξοχήν δημόσιοι χώροι της πόλης είναι οι δρόμοι της με τις συνδέσεις που εξασφαλίζουν την επικοινωνία, διαχέουν τις ποιότητες των μεγάλων ανοικτών δημόσιων χώρων και του κτηριακού πλούτου προς κάθε κατεύθυνση, παντού μέσα στην πόλη. Δεν είναι μόνο αγωγοί κυκλοφορίας, αλλά αγωγοί του καθαρού αέρα και των ήχων, ανεξάρτητα αν αυτές οι ποιότητες σήμερα μεταλλάχτηκαν σε νέφος και θόρυβο.

Αυτοί οι τόσο απαραίτητοι ανοικτοί δημόσιοι χώροι μετατράπηκαν σε λωρίδες κυκλοφορίας και ζώνες στάθμευσης. Παραχωρήθηκαν στη χρήση του αυτοκινήτου όσο αύξαναν οι ανάγκες για περισσότερο χώρο. Οι δρόμοι, όχι μόνο καλύφτηκαν από αυτοκίνητα, αλλά απέκτησαν γεωμετρικά χαρακτηριστικά και μορφή που αναπαράγει τις επεκτατικές ανάγκες της δυναμικής της κυκλοφοριακής ροής.

Η παραμόρφωση του χώρου της ελληνικής πόλης, που έζησε χωρίς θεαματικές αλλαγές ως προς την κλίμακα, την αρχιτεκτονική και τους δρόμους της επί αιώνες, και κληρονομήθηκε από τον 20ο αιώνα χωρίς μεγάλες αλλοιώσεις στη μορφή της, είναι η πρώτη σημαντική συνέπεια της απόσπασης του κυκλοφοριακού σχεδιασμού από τον πολεοδομικό. Ίσως ακόμη σοβαρότερη συνέπεια είναι οι άμορφες πολεοδομικές επεκτάσεις, που προκλήθηκαν λόγω της ελευθερίας που έδινε το αυτοκίνητο και διαμορφώθηκαν σύμφωνα με τις δικές του επιταγές.

Οι πόλεις διαχρονικά θα μεγάλωναν, αλλά θα μεγάλωναν διαφορετικά. Αν στηρίζονταν στη δημόσια συγκοινωνία, στο περπάτημα και στο ποδήλατο, θα είχαν άλλη μορφή από αυτή που τελικά απέκτησαν και που είναι προϊόν της άνεσης και της ευελιξίας, τις οποίες προσφέρει το αυτοκίνητο στην κάλυψη μεγάλων αποστάσεων. Θα ήταν λιγότερο εκτεταμένες, πυκνότερες, και θα ήταν διαφορετικές διότι θα απευθυνόταν, όχι σε αυτούς που διέρχονται με ταχύτητα, αλλά στον πεζό, που στέκεται, κάθετα, ακούει τους ήχους, προσέχει τις λεπτομέρειες, μυρίζει και, τελικά αισθάνεται.

Οι δρόμοι θα είχαν επίσης άλλα μεγέθη πεζοδρομίων για να χωράνε τον πολύ περισσότερο κόσμο που θα περπατούσε, θα είχαν λωρίδες ποδηλάτου, δημόσιας συγκοινωνίας και πολύ πράσινο. Σε τέτοιους δρόμους οι παρόδιες χρήσεις θα ήταν επίσης πολύ διαφορετικές. Θα απευθύνονταν προς όλους εκείνους που θα βρίσκονταν δίπλα τους.

Οι πόλεις θα είχαν πιο εύρωστο εμπόριο και δραστηριότητες αναψυχής, θα είχαν πιο πολλούς επισκέπτες και οι κάτοικοί τους θα ήταν πιο πλούσιοι, κινητικοί και θα περνούσαν



παιδιά, θα ξανάβγαιναν στους δρόμους και η πόλη θα ζούσε πάλι ευγενικά, πολιτισμένα και δημοκρατικά.

Σήμερα, μπροστά στα μεγάλα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ελληνικές πόλεις και τα οποία πηγάζουν από το αυτοκίνητο, όπως τα δυστυχήματα, η ρύπανση, ο θόρυβος, η υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου και οι καθυστερήσεις, επιχειρείται αλλαγή πορείας. Γίνεται αντιληπτό ότι η οικονομία της πόλης και η ικανότητά της να προσελκύει κεφάλαια και επισκέπτες εξαρτάται από τις ποιότητες του αστικού χώρου, από την προστασία της αρχιτεκτονικής και της πολεοδομικής κληρονομιάς, από την έκταση και την ποιότητα του χώρου που διαθέτει στον πεζό και τον ποδηλάτη και από το βαθμό που υποχρεώνει την κυκλοφορία των αυτοκινήτων να πειθαρχεί στις αντοχές του αστικού περιβάλλοντος.

Τα παραπάνω περιγράφονται ως η προοπτική για τη βιώσιμη πόλη και, ειδικά στον τομέα των μεταφορών, ως η προοπτική για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Η προοπτική αυτή ουσιαστικά σημαίνει ότι πολεοδομία και κυκλοφοριακός σχεδιασμός εγκαθιστούν μια ισότιμη σχέση, που ποτέ δεν την είχαν, και ασκούνται συντονισμένα και συνδυασμένα, έτσι ώστε να μην ανατρέπονται σχέσεις και ισορροπίες καταξιωμένες στο χρόνο.

Θα μπορούσε να υποστηριχτεί ότι ο επιζητούμενος συνδυασμός πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, με σεβασμό και πειθαρχηση στις αντοχές του αστικού χώρου, σημαίνει αναγνώριση της σημασίας της πόλης και της ανάγκης του να κατευθύνει αυτή το σχεδιασμό των έργων και την οργάνωση των δραστηριοτήτων στο εσωτερικό της, σύμφωνα με τις ποιότητες του χώρου της και τις αξίες του κοινωνικού της περιβάλλοντος.

Πάνω από κάθε τι άλλο είναι η πόλη, γιατί η πόλη είναι οι άνθρωποί της, η ιστορία τους, ο τρόπος που ζουν και οι δεσμοί που τους συνδέουν. Οι μετακινήσεις είναι μια από τις δραστηριότητες που επιτελούνται στην πόλη. Είναι πολύ βασική πράγματι, έχει εσωτερικές ποιότητες σίγουρα, όμως πρέπει να υποτάσσεται στις χωρικές προδιαγραφές. Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός δεν πρέπει να επιτρέπει να αναπτύσσονται φόρτοι δυσανάλογα μεγαλύτεροι από τις αντοχές των παρόδων δραστηριοτήτων και της γεωμετρίας των δρόμων.

Μια στρατηγική προώθησης της βιώσιμης πόλης πρέπει να βασίζεται στην αναγνώριση των ποιοτήτων και των αδυναμιών του χώρου και της κίνησης. Αναγνωρίζονται σήμερα οι αξίες του χώρου, αλλά αυτό δεν αρκεί γιατί υποτιμώνται οι ποιότητες της κίνησης. Η βιώσιμη αστική κινητικότητα υπηρετεί τη λειτουργία της πόλης. Αυτό, σημαίνει ότι η μετακίνηση είναι μια αξία καθαυτή, ότι δεν στερείται δικών της ποιοτήτων, ότι δεν αποτελεί απλά μια ενδιάμεση λειτουργία και ότι ο χρόνος που διατίθεται για αυτήν είναι δεν είναι ένας νεκρός χρόνος στην καθημερινότητά μας. Κάθε άλλο, η ίδια η τεράστια επιτυχία του αυτοκινήτου και της μοτοσυκλέτας αλλά και οι επιλογές ως προς το μέσο, τις διαδρομές και τα άλλα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων που καταγράφονται από τις μελέτες, δείχνουν ότι η μετακίνηση έχει διαστάσεις όπως απόλαυση, παιχνίδι κ.λ.π., που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τους σχεδιασμούς.

Το σύστημα μεταφορών είναι μια αξία καθ' εαυτή. Υπηρετεί μεν τη στρατηγική για το αστικό



της ευρωπαϊκής πόλης ένα περιβάλλον ζωντανίας και έντασης, ίσως πολύ πιο πλούσιο από αυτό της παραδοσιακής.

Τώρα στις αρχές του 21ου αιώνα, τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας προβάλλουν, ως ένα ενδιαφέρον στοιχείο, από τις βασικότερες προκλήσεις της εκστρατείας προς τη βιώσιμη πόλη. Ποιοι θα είναι οι κανόνες του; Ποιες θα είναι οι αρχές του, κυκλοφοριακές και πολεοδομικές; Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός καθοδηγείται από το χώρο εξυπηρετεί τους στόχους του πολεοδομικού σχεδιασμού και δανείζεται τους κανόνες και τις αρχές του. Η Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα οφείλει να δομηθεί με βάση τις αρχές σχεδιασμού της πόλης.

Η ιεράρχηση του δικτύου, που σημαίνει αποφάσεις ως προς την κατανομή των φόρτων και τα μεγέθη των ταχυτήτων, οι περιορισμοί στην κίνηση των φορτηγών, η χωροθέτηση περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, η οριοθέτηση μιας κεντρικής περιοχής προστασίας από το αυτοκίνητο, η χωροθέτηση περιοχών εφαρμογής πολιτικών στάθμευσης, η απόφαση ως προς τις θέσεις και τα μεγέθη των μεγάλων χώρων στάθμευσης, η χάραξη των γραμμών δημόσιας συγκοινωνίας, ο γεωμετρικός σχεδιασμός ειδικών υποδομών για τον πεζό και τον ποδηλάτη, η χάραξη υπόγειων και επιφανειακών δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας, η επιλογή των θέσεων στάσεων και σταθμών, η πολιτική χρήσεων γης, συντελεστών δόμησης και κάλυψης των οικοπέδων, ο καθορισμός των πυκνοτήτων, της κατανομής των χρήσεων γης και των τοπικών κέντρων, ο προσδιορισμός της περιβαλλοντικής χωρητικότητας συγκοινωνιακών υποδομών και επί μέρους τμημάτων της πόλης, η χρήση της νέας τεχνολογίας στις υποδομές της πόλης... είναι μερικές από τις δράσεις επιλογών προς τη βιώσιμη πόλη και την αστική κινητικότητα.

Αξίζει να αποφασίζονται ακολουθώντας τις αρχές του σεβασμού, του χαρακτήρα και των αντοχών του αστικού χώρου, σχεδιάζοντας πάντα με γνώμονα την ισονομία όλων των χρηστών με ιδιαίτερη έμφαση στις ευάλωτες κατηγορίες πολιτών, όπως τα ΑΜΕΑ, τα παιδιά και οι ηλικιωμένοι, που έχουν ανάγκη να κυκλοφορούν καθημερινά με ασφάλεια στην πόλη.

### **Η μεγάλη ευκαιρία των πόλεων με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)**

Το ΣΒΑΚ υπηρετεί πάνω από όλα μια συνδυασμένη πολεοδομική και κυκλοφοριακή στρατηγική. Υπέρτατος στόχος είναι η πόλη να αναδείξει την ταυτότητά της και να αποτελέσει ένα περιβάλλον κοινωνικά συνεκτικό. Σύμφωνα με τις οδηγίες της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ τέσσερις είναι οι βασικές στρατηγικές που πρέπει να ακολουθήσουν οι πόλεις:

1. Απελευθέρωση του κέντρου από τα μηχανοκίνητα μέσα ιδιωτικής χρήσης. Ο σαφής καθορισμός της προστατευόμενης κεντρικής περιοχής είναι πρωτεύουσας σημασίας. Το ΣΒΑΚ θα προτείνει διαμορφώσεις που θα εφαρμοστούν στις εισόδους της ώστε να αποτρέπεται η διείσδυση οχημάτων. Το ΣΒΑΚ θα προτείνει επίσης αυστηρή πολιτική στάθμευσης για τους επισκέπτες, προβλέποντας προνομιακές λύσεις για τους κατοίκους.
2. Σχεδιασμός πολεοδομικών και κυκλοφοριακών πολιτικών αποθάρρυνσης επεκτάσεων της πόλης προς την περιφέρεια.
3. Δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας, με όριο ταχύτητας τα 30 χλμ/ώρα.



Οι παραπάνω άξονες στρατηγικής προϋποθέτουν ένα σχέδιο ιεράρχησης του οδικού δικτύου βάσει του οποίου θα δημιουργηθούν θύλακες ήπιας κυκλοφορίας και επίπεδα προστασίας απέναντι στο μηχανοκίνητο μέσο, τόσο για τις γειτονιές όσο και για ομάδες γειτονιών - θυλάκων ήπιας κυκλοφορίας. Είναι σημαντικό να ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός να συνδυαστεί με τους βασικούς τομείς της κοινωνικής και οικονομικής ζωής της πόλης, όπως οι χρήσεις γης, οι νέες τεχνολογίες κ.λπ.

### **Σχεδιασμός για περπάτημα**

Σχετικά με την προώθηση του περπατήματος οι κατευθύνσεις που θα πρέπει να ακολουθηθούν θα αφορούν είτε την υποδομή για το ίδιο το περπάτημα είτε την υποδομή για το μηχανοκίνητο μέσο. Και τα δυο αποτελούν παραμέτρους ενός ενιαίου συστήματος.

- Μείωση των ταχυτήτων

α. Με τη δημιουργία γειτονιών ήπιας κυκλοφορίας

β. Με τη διαπλάτυνση πεζοδρομίων σε κεντρικές αρτηρίες. Το έργο αυτό θα συμβάλλει παράλληλα στη μείωση του διερχόμενου από το κέντρο φόρτου.

- Αναβάθμιση των ανοικτών δημόσιων χώρων, γιατί το περπάτημα έχει ανάγκη και από στάσεις. Τυπική τέτοια αναβάθμιση είναι η πεζοδρόμηση περιμετρικών δρόμων πλατειών.

- Αναβάθμιση της υποδομής για περπάτημα εκεί όπου η γενικότερη αισθητική της διαδρομής είναι ευνοϊκή (φυσικό περιβάλλον και αρχιτεκτονική).

- Διαμόρφωση διασταυρώσεων ώστε οι διαβάσεις να έχουν μικρότερο μήκος, να βρίσκονται στην ίδια στάθμη με τα πεζοδρόμια, να είναι εύκολα ορατές από τους οδηγούς, ενώ τα μηχανοκίνητα μέσα να διέρχονται από τη διασταύρωση με μικρότερη ταχύτητα.

- Σε πόλεις με δημόσια συγκοινωνία, μεγάλη προσοχή θα πρέπει να δίνεται στους δρόμους προσπέλασης των στάσεων από τους πεζούς.

- Κατάργηση της δυνατότητας στάθμευσης σε μια ακτίνα από κτήρια με μεγάλη επισκεψιμότητα, έτσι ώστε να παραμένει ελεύθερος για τους πεζούς ένας ζωτικός χώρος γύρω τους (π.χ. γύρω από σχολεία).

### **Σχεδιασμός για ποδήλατο. Το δίκτυο ποδηλάτου**

Το ποδήλατο δικαιούται να έχει προσπέλαση κάθε σημείου της πόλης και επομένως να καλύπτει πλήρως την αστική επιφάνεια, καθώς και να δίνει διεξόδους προς εξοχικούς προορισμούς για άσκηση και αναψυχή. Η αυριανή βιώσιμη πόλη θα πρέπει να δίνει κίνητρα στους κατοίκους των προαστίων για να χρησιμοποιούν το ποδήλατο στις μετακινήσεις τους προς το κέντρο. Η σχετική υποδομή θα επιτρέπει την ανάπτυξη ταχυτήτων υψηλότερων από αυτές που θα αναπτύσσει το ποδήλατο στις γειτονιές και στο κέντρο. Σε γενικές γραμμές αποκλειστική υποδομή ποδηλάτου χρειάζεται μόνο εκεί όπου το ποδήλατο απειλείται. Στους δρόμους γειτονιάς, όπου οι ταχύτητες θα είναι χαμηλές (όριο 30 χλμ/ώρα), δεν υπάρχει ανάγκη για καμιά ειδική υποδομή. Ως στρατηγικός στόχος λοιπόν δεν είναι ένα ευρύ δίκτυο ποδηλάτου αλλά το ανάποδο: ένα όσο γίνεται πιο περιορισμένο δίκτυο και παράλληλα ευρεία ανάπτυξη περιοχών ήπιας κυκλοφορίας, περιλαμβανομένου και του κέντρου. Το ποδήλατο λοιπόν, μαζί με το περπάτημα και τη δημόσια συγκοινωνία, συνδέονται με την προοπτική



κτήρια, πλατείες κ.λπ. Το δίκτυο επίσης πρέπει να συνδέει άμεσα τους προορισμούς διερχόμενο ελεύθερα από όλα εκείνα τα στοιχεία της πόλης που για το μηχανοκίνητο μέσο αποτελούν εμπόδια (πάρκα, πεζοδρόμους, λεωφορειολωρίδες κ.λπ.).

### **Σχεδιασμός για τη δημόσια συγκοινωνία**

Το περπάτημα δεν μπορεί να προωθηθεί χωρίς το βασικό του σύμμαχο που είναι η δημόσια συγκοινωνία. Έμμεσος σύμμαχός του είναι και το ποδήλατο. Ως προς τη δημόσια συγκοινωνία, όσοι τη χρησιμοποιούν, περπατούν περισσότερο από κάθε χρήστη άλλου μηχανικού μέσου. Βέβαια η απόσταση της θέσης στάθμευσης του οχήματος και το σχετικό περπάτημα είναι κάτι που τα καθορίζει ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός μέσω της πολιτικής στάθμευσης που εφαρμόζει στις διάφορες περιοχές της πόλης. Όσο αυξάνει η απόσταση μεταξύ κατοικίας και θέσης στάθμευσης τόσο λιγότερο επιλέγεται το μηχανοκίνητο μέσο.

Η ουσιαστική αναβάθμιση της δημόσιας συγκοινωνίας θα προκαλέσει ανατροπή του τρόπου που λειτουργούσε μέχρι σήμερα η πόλη. Μια πρώτη αρχή της φιλοσοφίας του σχεδιασμού είναι τα οχήματα να ταυτίζονται με την πόλη, να αντιμετωπίζονται ως ο αυτονόητος εξοπλισμός της. Τα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας να λειτουργούν ως δομικά στοιχεία του αστικού τοπίου. Η δεύτερη αρχή είναι η δημόσια συγκοινωνία να αποτελεί προέκταση της κίνησης του πεζού ή και του ποδηλάτη.

Είναι σημαντικό το λειτουργικό κέρδος, που επιτυγχάνεται με τις βελτιώσεις στην πρόσβαση, από τη συντόμευση του χρόνου εισόδου και εξόδου των επιβατών και τη μείωση του νεκρού χρόνου αναμονής του οχήματος στη στάση. Όμως και το συμβολικό μήνυμα που δίνεται σε κατοίκους και επισκέπτες, ότι δηλαδή η δημόσια συγκοινωνία αποτελεί προέκταση του δημόσιου ελεύθερου χώρου είναι ίσως αυτό με την πιο βαρύνουσα σημασία.

### **Σχεδιασμός για τις εμπορευματικές μεταφορές**

Αν και οι εμπορευματικές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για την οικονομική ζωή μιας πόλης, είναι επίσης μια σημαντική πηγή κυκλοφοριακής συμφόρησης και εκπομπών αερίων. Θα πρέπει να αναζητηθεί εναλλακτική λύση για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, μέσω της ενίσχυσης της διατροφικότητας, και της καλύτερης ενσωμάτωσης των μεταφορών στην προώθηση των οικονομικών δραστηριοτήτων. Ο βασικός στόχος του σχεδίου είναι η επίτευξη μίας πιο έξυπνης και βιώσιμης εφοδιαστικής αλυσίδας μέσω της συνεργασίας των εμπλεκόμενων φορέων για τη βελτίωση των φορτοεκφορτώσεων στον αστικό ιστό. Απαιτείται περιορισμός και βελτιστοποίηση των μετακινήσεων των οδικών εμπορευματικών μεταφορών από και προς την πόλη, μεταστροφή από το οδικό δίκτυο στο θαλάσσιο, στο σιδηροδρομικό και στη χρήση των πράσινων φορτηγών, καθώς και διευκόλυνση των λειτουργιών των εταιρειών εμπορευματικών μεταφορών.

### **Επίλογος**

Τον τελευταίο καιρό η ελληνική πολιτεία, κάτω από τις πιέσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, που αποβλέπουν στο να συμμετάσχει και η Ελλάδα στην εκστρατεία α) απέναντι στην κλιματική αλλαγή και β) απέναντι στις σοβαρές επιπτώσεις από την κυκλοφορία οχημάτων, όπως η τοπική ρύπανση, τα ατυχήματα, ο κορεσμός, η ενεργειακή εξάρτηση, ο θόρυβος κ.λπ.,



απώλεια επισκεπτών και επενδυτών, την υποβάθμιση των αξιών ακινήτων, την κυκλοφοριακή δυσλειτουργία κ.λπ., αντιστοιχεί σε σημαντικό ποσοστό του ΑΕΠ.

Στην αιχμή του δόρατος της παραπάνω εκστρατείας βρίσκονται τα 'Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας - ΣΒΑΚ'. Πρόκειται για Στρατηγικές που συνδυάζουν πολεοδομικές και κυκλοφοριακές πολιτικές και που στοχεύουν στην αποφόρτιση των πόλεων από μηχανοκίνητα μέσα, στην επέκταση του δημόσιου χώρου και στην αύξηση της ανθρώπινης παρουσίας πάνω του. Είναι στρατηγικές για πόλεις πιο ανθρώπινες, ζωντανές και παραγωγικές, πόλεις ενεργών πολιτών που συμμετέχουν στους σχεδιασμούς.

Το Πράσινο Ταμείο κατανοώντας την ανάγκη ανάπτυξης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τις αστικές περιοχές της χώρας, ενέκρινε χρηματοδότηση σε 150 Δήμους για να προχωρήσουν στην εκπόνηση των σχεδίων αυτών. Μια μεγάλη πρόκληση βρίσκεται προ των πυλών για να αλλάξουν οι ελληνικές πόλεις και το μεγάλο στοίχημα είναι κυρίως για την ελληνική κοινωνία. Θα χρειαστούν σημαντικές αποφάσεις για αλλαγές στις πόλεις που θα έρχονται σε αντίθεση με τις καθημερινές μας συνήθειες στην μετακίνηση. Είμαστε έτοιμοι ως πολίτες, ως κάτοικοι, ως εργαζόμενοι, ως επιτηδευματίες να αλλάξουμε συμπεριφορά στις μετακινήσεις μας;

**Ευθύμιος Μπακογιάννης**

Δρ. Πολεοδόμος-Συγκοινωνιολόγος

---

**Share this story:**



[επιστροφή στην κορυφή](#)





**ΣΗΜΑ Α.Β.Ε.Ε.**  
ΠΙΝΑΚΙΔΕΣ ΣΗΜΑΝΣΗΣ &  
ΥΛΙΚΑ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ



**Πινακίδες Σήμανσης**



Οπλισμένη Γη  
& Τοιχία Αντιστήριξης

**MACCAFERRI**



## Μετρό - Σιδηρόδρομος - Τραμ



Έργο η  
υπογειοποίηση της  
Γραμμής 1 Φάληρο-  
Πειραιάς  
αναζητείται  
χρηματοδότηση

06 Ιούλιος, 2018



Μετρό  
Θεσσαλονίκης:  
Απομάκρυνση  
λαμαρίνων και  
στον Σταθμό  
ΣΥΝΤΡΙΒΑΝΙ -  
Κανονικά στην  
κυκλοφορία από  
αύριο τυήμα της







**Τρένο: Η ηλεκτροκίνηση φέρνει τον Προαστιακό Θεσσαλονίκης μέχρι το Βόλο**

04 Ιούλιος, 2018



**Η ΣΤΑΣΥ ανασύρει από τα συρτάρια την Υπογειοποίηση της Γραμμής 1 από Φάληρο μέχρι Πειραιά**

04 Ιούλιος, 2018



Στηθαία Ασφαλείας οδών

## Αυτοκινητόδρομοι



07 Ιούλιος, 2018

**Θεσσαλία: Εγκρίθηκε η μελέτη για τη βελτίωση του οδικού τμήματος Ε.Ο Μουργκάνι – Γρεβενά**



ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

07 Ιούλιος, 2018

**Νέες μελέτες για οδικούς άξονες με συνολικό προϋπολογισμό 2,8 εκατ. ευρώ στην Περ. Θεσσαλίας**





07 Ιούλιος, 2018

**Προχωρά η υλοποίηση έργων υποδομής στον Δήμο Λαυρεωτικής**



07 Ιούλιος, 2018

**Θεσσαλία: Δύο νέες μελέτες 1,6 εκατ. ευρώ για οδικούς άξονες**

## Ροή Ειδήσεων

Απεργιακές κινητοποιήσεις σε προαστιακά και υπεραστικά δρομολόγια τρένων από τη...

Ιούλιος 07, 2018

Θεσσαλία: Εγκρίθηκε η μελέτη για τη βελτίωση του οδικού τμήματος Ε.Ο Μουργκάνι –...

Ιούλιος 07, 2018

Δυτική Ελλάδα: Σε λειτουργία προσεχώς 4 γραφεία Τουριστικής Ανάπτυξης

Ιούλιος 07, 2018

Νέες μελέτες για οδικούς άξονες με συνολικό προϋπολογισμό 2,8 εκατ. ευρώ στην Πε...

Ιούλιος 07, 2018

Προχωρά η υλοποίηση έργων υποδομής στον Δήμο Λαυρεωτικής

Ιούλιος 07, 2018



---

## Νέο site απέκτησε ο Δήμος Πειραιά

Ιούλιος 07, 2018

---

## Κρήτη: Προκηρύχθηκε η κατασκευή του Α/Κ και της Παράκαμψης Αρκαλοχωρίου

Ιούλιος 07, 2018

### Δες όλες τις ειδήσεις

### Top Stories



### Με 4 νέους σταθμούς η Γραμμή 4 θα φτάσει μέσω Νέας Φιλαδέλφειας και Αγίων Αναργύρων στην Πετρούπολη

03, Ιούλιος, 2018 Μετρό Αθήνας

- Ανατροπή στο διαγωνισμό ηλεκτροκίνησης της γραμμής Κιάτο-Ροδοδάφνη, η ΤΕΡΝΑ νέα ανάδοχος
- Η ΣΤΑΣΥ ανασύρει από τα συρτάρια την Υπογειοποίηση της Γραμμής 1 από Φάληρο μέχρι Πειραιά
- Ζωντανεύει το έργο-φάντασμα διάνοιξης της οδού Αγίας Άννης στο Βοτανικό, εγκρίθηκαν οι Περιβαλλοντικοί Όροι
- Hochtief: Δεν φεύγουμε από Ολυμπία



- Διαθέσιμοι οι ανανεωμένοι ΚΑΤΑΛΟΓΟΙ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΡΓΩΝ ΙΟΥΛΙΟΣ 2018
- Τρένο: Η ηλεκτροκίνηση φέρνει τον Προαστιακό Θεσσαλονίκης μέχρι το Βόλο
- [VIDEO] Δείτε τις εργασίες τοποθέτησης πλέγματος οπλισμού ασφάλτου στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης από τη Maccaferri
- Εγκαινιάστηκε η ηλεκτρική διασύνδεση της Μυκόνου με το Ηπειρωτικό Σύστημα

## Ενέργεια - ΑΠΕ



Προκηρύχθηκε ο διαγωνισμός για την Γ' Φάση της ηλεκτρικής διασύνδεσης Κυκλάδων

- Υποβλήθηκαν οι προσφορές για την «μικρή» ηλεκτρική διασύνδεσης Κρήτης
- Στην επόμενη φάση του διαγωνισμού και οι 6 υποψήφιοι για τα λιγνιτικά της ΔΕΗ
- Σημαντικές συναντήσεις για την προώθηση του αγωγού EastMed πραγματοποιήθηκαν στο ΥΠΕΝ

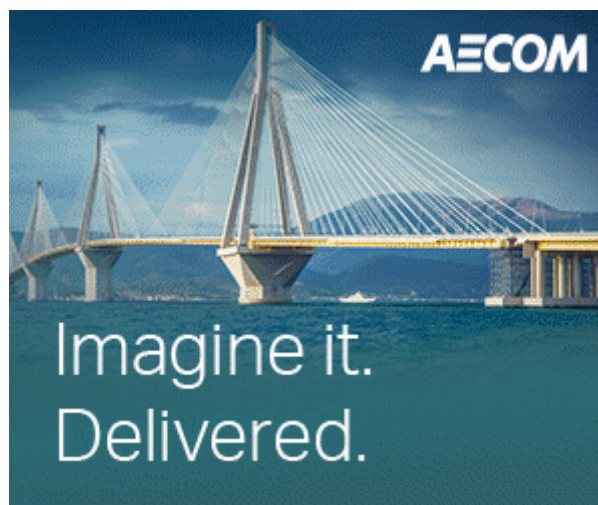
Εγκαινιάστηκε η ηλεκτρική διασύνδεση



- Υδρογονάνθρακες: «Πράσινο φως» σε TOTAL - EXXON MOBIL – ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ για τις περιοχές Δυτικά και Νοτιοδυτικά της Κρήτης

## | Περιβάλλον

- Ηγουμενίτσα: Έργα για τη διευθέτηση του ρέματος Λάκκας
- Αττική: Νέα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας στην ΠΕ Πειραιά
- Ολοκληρωμένο σύστημα καταγραφής δεδομένων για τις πλημμύρες στην πόλη της Ηγουμενίτσας
- Αττική: Σε εξέλιξη σημαντικό αντιπλημμυρικό έργο στον Άγιο Στέφανο
- Επαφές του Προέδρου ΕΣΔΑΚ στην Αθήνα για σημαντικά έργα διαχείρισης απορριμμάτων στην Κρήτη





## Ολοκληρωμένες λύσεις καλωδίωσης & δικτύων



### | Ειδήσεις Ανά Περιφέρεια



## | Νέα από τον Κόσμο

- Στη Siemens το σύστημα ελέγχου συρμών για την επέκταση της γραμμής 14 του Παρισινού Μετρό
- Σύγχρονο Εθνικό Θέατρο αποκτούν τα Τίρανα
- Στην Β` φάση κατασκευής και λειτουργίας του νέου Μετρό της Ιερουσαλήμ ΣΤΑΣΥ και ΓΕΚ-ΤΕΡΝΑ
- Η Siemens παρέχει τη σηματοδότηση για το Μετρό της Μαλαισίας
- Κίνα: Μεγάλη προμήθεια 30 επιβατικών αεροσκαφών C919

## | News In English

- Bosnian line reopens with through service from Sarajevo
- Offers for Salamina Underwater Road Tunnel to be submitted by early 2019
- Plans reemerge for partial undergrounding of Athens Metro Line 1
- Large-scale investments to transform Greece in strategic logistics hub
- USA: Amtrak plans Amfleet I replacement

## | Ευρωπαϊκές Υποδομές



- Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ "κλείδωσε" την εξαγορά της ΕΕΣΣΤΥ
- RescEU: Ο Επίτροπος Στυλιανίδης παρουσίασε το νέο πρόγραμμα αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών στην Κοιλάδα του Αχελώου
- RescEU: Στην Κοιλάδα του Αχελώου ο Επίτροπος Χ.Στυλιανίδης, για την παρουσίαση του νέου ευρωπαϊκού συστήματος αντιμετώπισης φυσικών καταστροφών
- Κύρκος: Επιτυχημένη η επίσκεψη της Επιτροπής Μεταφορών σε Ήπειρο και Δυτική Ελλάδα

---

## Current Weather

Athens

Διαφημιστείτε

## Αυτοκινητόδρομοι

Αττική Οδός

Περιφερειακή Θεσσαλονίκης

Ολυμπία οδός

Ιόνια Οδός

Εγνατία Οδός

Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου

Κεντρική Οδός Ε65

Αυτοκινητόδρομος Μορέας





**Λοιποί Αυτοκινητόδρομοι**

**Λοιπά Οδικά έργα**

**Νέα Μεγάλα Έργα Σε Παραχώρηση**

## **Μέσα Σταθερής Τροχιάς**

**Μετρό Αθήνας**

**Μετρό Θεσσαλονίκης**

**Τραμ Αθήνας**

**Τραμ Πάτρας**

**Τραμ Ιωαννίνων**

**Τραμ Θεσσαλονίκης**

**Υπεραστικός - ΟΣΕ**

**Προαστιακός Αθήνας**

**Προαστιακός Θεσσαλονίκης**

**Προαστιακός Πάτρας**

**Μονοrail**

## **Μεταφορές**

**Αστικές**

**Τρένο**

**Οδικές - Logistics**

**Υδροπλάνα**

## **Αστική Ανάπτυξη**

**Έργα Πόλης**

**Ποδηλατόδρομοι**

**Πεζοδρομήσεις**

**Συγκοινωνίες**

**Ύδρευση - Αποχέτευση**

**Περιβαλλοντικά Έργα**

**Αθλητικές Υποδομές**

## **Ενέργεια**

**Πετρέλαιο - Αγωγοί**

**Φυσικό Αέριο**

**Πράσινη Ενέργεια**

**Ηλεκτρική ενέργεια**



**Τουριστικές Υποδομές**

**Τηλεπικοινωνίες - Δίκτυα**

**Ενδιαφέρουσες Ειδήσεις**

**Ανασκοπήσεις**

**Συνεντεύξεις**

**Εταιρικά Νέα**

**Editorial**

**Πολιτική Επικαιρότητα**

**Videos**

---

**[Home](#) [About Us](#) [Rss](#) [Όροι χρήσης](#) [Προσωπικά δεδομένα](#) [Επικοινωνία](#)**  
**Κατασκευή ιστοσελίδων GreatWay**