

ΑΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ Τ.Τ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΗΣ
ΟΔΟΥ SWANSTON ΣΤΗΝ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗ**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΜΗΤΣΙΟΠΟΥΛΟΥ ΔΕΣΠΟΙΝΑ



ΕΙΣΗΓΗΣΗ ΕΠΙΒΛΕΨΗ

Δρ. Γ. Κ. ΒΑΡΕΛΙΔΗΣ

Αρχιτέκτων – Πολεοδόμος Ε.Μ.Π.

Αθήνα 2019

Ευχαριστίες

Για την εκπόνηση της παρούσας ερευνητικής εργασίας θα ήθελα να εκφράσω θερμές ευχαριστίες στον κύριο Γιώργο Κ. Βαρελίδη για την εισήγηση και για την πολύτιμη βοήθεια και καθοδήγηση του. Ακόμη θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαίτερα όσους συνέβαλαν στην διεκπεραίωση και ολοκλήρωση της Πτυχιακής μου εργασίας καθώς και την οικογένεια μου και τους φίλους μου για την στήριξη και κατανόηση.

Περίληψη -Σύνοψη

Η παρούσα Εργασία έχει ως αντικείμενο ανάλυσης την πολεοδομική εξέλιξη της οδού Swanston που υπάγεται στον Δήμο της Μελβούρνης (City of Melbourne) και ανήκει στην πόλη της Μελβούρνης της Αυστραλίας.

Κύριος στόχος της εργασίας είναι η κατανόηση , και η ανάλυση της εξέλιξης του πολεοδομικού συνόλου της οδού και της περιοχής και η αναγνώριση μέσω της έρευνας αυτής στοιχείων που χρειάζονται αλλαγή ή αναδιαμόρφωση, με σκοπό την βελτίωση στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και χρηστών της οδού.

Abstract

The purpose of this study is to analyze the urban development of Swanston street, a main street that belongs in Central area of the municipality of City of Melbourne.

The main objective is the improvement of the quality of life of city residents and users that can be achieved through the understanding of urban development of the area and the recognition of factors or urban elements that need to undergo changes in specific areas.

The study is divided in separate sections starting with the study of the elements and functions of urban spaces and their importance and continues by identifying remodeled street items which prioritize pedestrians, bicycle and public transport users. Subsequently we research historical characteristics of Melbourne development including socio-economic factors that have contributed in city 's fast evolution.

In next chapter we focus our research on the evolution of Swanston street and the surrounding area in urban tissue and study its elements, uses and functions from the early years of its creation.

Finally, after studying both historic and recent elements, we identify road features that need improvement and we conclude with a remodeling proposal that prioritize the pedestrian and public transport use. The design component shapes all the elements and propose their incorporation into urban landscape projecting street 's historical significance.

The aim is both to improve the quality of urban life, improving street users experience, ensuring safety and enhance urban landscape, respecting its historic center while it is a integral part of retail, educational and entertainment sector of the area.

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα Πινάκων	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1	9
1.1 Δημόσιοι Χώροι - Urban Spaces	9
1.2 Οι Δρόμοι Ως Αστικοί Δημόσιοι Χώροι	12
1.3 Είδη δρόμων	14
1.3.2 Δρόμοι Μικτής χρήσης / Transit Malls -Streets.....	15
1.3.3 Οι Πεζοδρόμοι - Pedestrian Mall /Street Mall	19
1.3.3.1 Είδη πεζοδρομήσεων	20
1.3.3.2 Οφέλη πεζοδρομήσεων -Pedestrian Street Mall	21
1.3.4 Ποδηλατοδρόμοι	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2	26
Εισαγωγή - Ιστορικό της περιοχής	26
2.1 Η Μελβούρνη: Η ίδρυση και η ανάπτυξη της πόλης.....	26
2.2 Πληθυσμός – Μετανάστευση	27
2.3 Κοινωνικά φαινόμενα που επηρέασαν τον πληθυσμό και την ανάπτυξη της Μελβούρνης.	27
2.4 Οικονομικά Φαινόμενα που επηρέασαν την μεταβολή του πληθυσμού	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3.....	31
Ανάλυση του Δήμου Μελβούρνης.....	31
3.1 Ανάλυση του Δήμου Μελβούρνης	31
Ο Δήμος της Μελβούρνης και το CBD	31
3.2 Τύποι Χρήσεως στο Δήμο Μελβούρνης	33
3.3 Η Απασχόληση και οικονομία σήμερα στο Δήμο.....	35
3.4 Η εκπαίδευση και οικονομία.....	39
Ο κλάδος της Εκπαίδευσης και ο ρόλος της στην οικονομία της πόλης.	39
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	41
Εισαγωγή στην περιοχή της Μελέτης	41
4.1 Στοιχεία της οδού Swanston -Γενικά	41
4.2 Εξελικτική πορεία της οδού	42
4.2.2 Επιδράσεις από το κλείσιμο της κυκλοφορίας οχημάτων στην οδό.....	48
4.2.3 Η Εκστρατεία του 1999 και Δεύτερο Σχέδιο Αναδιαμόρφωσης της οδού (2008-2009).....	49
4.3. Ο Λειτουργικός ρόλος και σημασία της οδού	52
4.3.1 Η οδός Σήμερα.....	52
4.3.2 Η λειτουργία της οδού ως μεγαλύτερο μέσο μετακίνησης πεζών και επιβατών τραμ.	53

4.3.3	Λειτουργία της οδού ως ποδηλατοδρόμος.....	54
4.3.4	Η λειτουργία της ως σημείο πραγματοποίησης κοινωνικών δρώμενων	57
4.3.5	Χρήση από Άτομα με κινητικές δυσκολίες.....	58
4.4	Τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στην οδό	59
4.4.1	Τραμ	59
4.4.2	Λεωφορεία	63
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Πρότυπα Χρήσης Γης	64
5.1	Χρήσεις Γης	64
5.1.2	Χρήσεις γης στην οδό 2017	66
5.2	Όροφοι κτηρίων στην οδό	73
5.3	Παλαιότητα κτηρίων.....	81
5.4	Κυριότεροι Λόγοι επίσκεψης-χρήσης της οδού.....	88
5.5	Τύποι εγκαταστάσεων στην οδό Swanston.....	89
5.6	Εργασία -Απασχόληση	90
5.7	Χρήση δρόμου -Δραστηριότητα Πεζών	91
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.....	97
	Αρχιτεκτονική Και Θέση Της Οδού Στον Αστικό Ιστό	97
6.1	Τα σημαντικότερα κτήρια της οδού	97
6.1.1	Flinders Street Station.....	97
6.1.2	Η πλατεία Federation.....	98
6.1.3	Ο ναός του Αγίου Παύλου (St Paul’s Cathedral)	100
6.1.4	Τα κτήρια του Δημαρχείου και της Διοίκησης – Melbourne Town Hall And Administration Building	101
6.1.5	Η κεντρική Βιβλιοθήκη της Πολιτείας της Βικτώριας - State Library of Victoria.....	102
6.1.6	Τα Δημόσια Λουτρά του Δήμου - City Baths	103
6.1.7	Τα Κτίρια του Πανεπιστημίου RMIT	104
6.1.8	Το κτήριο Unity Building Manchester	107
6.2	Μελετώντας τη σχέση της οδού με τις γύρω οδούς και περιοχές.	108
	ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7.....	114
7.1	Συμπεράσματα -Πρόταση σχεδίασης.....	114
7.2	Τεχνική και αιτιολογική έκθεση της προτεινόμενης πεζοδρόμησης.....	119
7.2.2	Εικαστική και αισθητική έμπνευση σχεδιασμού.....	120
7.2.3	Αστικός Εξοπλισμός	122
7.2.3.2	Προτεινόμενος Αστικός Εξοπλισμός	123
7.3	Διαμορφώσεις πεζοδρόμου	126
7.4	Προτάσεις για τον προαύλιο χώρο της βιβλιοθήκης	129

Περιεχόμενα Εικόνων

ΕΙΚΟΝΑ 1. ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ.....	9
ΕΙΚΟΝΑ 2 , ΕΙΚΟΝΑ 3 ΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ.....	11
ΕΙΚΟΝΑ 4. ΕΙΔΗ ΔΡΟΜΩΝ.....	14
ΕΙΚΟΝΑ 5. TRANSIT MALL ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ANGERS ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ.....	16
ΕΙΚΟΝΑ 6 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ TRANSIT MALL.....	17
ΕΙΚΟΝΑ 7 ,ΕΙΚΟΝΑ 8 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ TRANSIT MALL	17
ΕΙΚΟΝΑ 9 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ TRANSIT MALL	17
ΕΙΚΟΝΑ 10 , ΕΙΚΟΝΑ 11 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ TRANSIT MALL.....	18
ΕΙΚΟΝΑ 12 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ TRANSIT MALL.....	18
ΕΙΚΟΝΑ 13 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ TRANSIT MALL.....	18
ΕΙΚΟΝΑ 14 ,ΕΙΚΟΝΑ 15 ,ΕΙΚΟΝΑ 16 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ TRANSIT MALL	24
ΕΙΚΟΝΑ 17. Ο ΔΗΜΟΣ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΣ.....	31
ΕΙΚΟΝΑ 18. Η ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ.....	32
ΕΙΚΟΝΑ 19.ΘΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΟΝ ΔΗΜΟ ΤΗΣ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΣ.....	36
ΕΙΚΟΝΑ 20. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	38
ΕΙΚΟΝΑ 21. Η ΟΔΟΣ SWANSTON ΤΟ ΈΤΟΣ 1870	42
ΕΙΚΟΝΑ 22 . Η ΟΔΟΣ SWANSTON ΤΟ 1872 ,ΕΙΚΟΝΑ 23. Η ΟΔΟΣ SWANSTON ΤΟ 1876	43
ΕΙΚΟΝΑ 24 .Η ΟΔΟΣ SWANSTON ΤΟ 1880.....	43
ΕΙΚΟΝΑ 25.Η ΟΔΟΣ SWANSTON ΤΟ 1908.....	44
ΕΙΚΟΝΑ 26.Η ΟΔΟΣ SWANSTON ΤΟ 1915.....	44
ΕΙΚΟΝΑ 27. Η ΟΔΟΣ SWANSTON ΤΟ 1935.....	45
ΕΙΚΟΝΑ 28. Η ΟΔΟΣ SWANSTON ΤΟ 1940.....	45
ΕΙΚΟΝΑ 29.Η ΟΔΟΣ SWANSTON ΜΕΤΑΞΥ 1946 ΚΑΙ 1954.....	46
ΕΙΚΟΝΑ 30. Η ΟΔΟΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΟΡΤΑΣΜΟ ΤΩΝ 150 ΧΡΟΝΩΝ ΤΗΣ ΙΔΡΥΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΣ.....	48
ΕΙΚΟΝΑ 31. Η 3 ^η ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΟΓΗ	50
ΕΙΚΟΝΑ 32. Η ΤΕΤΑΡΤΗ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΛΟΓΗ.....	50
ΕΙΚΟΝΑ 33. ΠΟΔΗΛΑΤΟΣΤΑΤΕΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ SWANSTON	55
ΕΙΚΟΝΑ 34.ΠΟΔΗΛΑΤΑ ΠΡΟΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΣΤΗΝ ΟΔΟ SWANSTON	55
ΕΙΚΟΝΑ 35.Η ΟΔΟΣ SWANSTON ΟΠΩΣ ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ LONSDALE.....	56
ΕΙΚΟΝΑ 36.ΠΟΔΗΛΑΤΑ ΣΤΑΘΜΕΥΜΕΝΑ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΥΛΗ ΤΗΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ.....	56
ΕΙΚΟΝΑ 37. ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΑΡΕΛΑΣΗ ΤΗΣ ΗΜΕΡΑΣ AUSTRALIA DAY	57
ΕΙΚΟΝΑ 38 ,ΕΙΚΟΝΑ 39	58
ΕΙΚΟΝΑ 40. ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΡΑΜ ΤΗΣ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΣ	62
ΕΙΚΟΝΑ 41 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	64
ΕΙΚΟΝΑ 42 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	66
ΕΙΚΟΝΑ 43 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	67
ΕΙΚΟΝΑ 44 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	67
ΕΙΚΟΝΑ 45 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	68
ΕΙΚΟΝΑ 46 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	68
ΕΙΚΟΝΑ 47 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	69
ΕΙΚΟΝΑ 48 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	69
ΕΙΚΟΝΑ 49 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	70
ΕΙΚΟΝΑ 50 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	70
ΕΙΚΟΝΑ 51 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	71
ΕΙΚΟΝΑ 52 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	71
ΕΙΚΟΝΑ 53 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	72
ΕΙΚΟΝΑ 54 ΌΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	73

ΕΙΚΟΝΑ 55. ΎΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	74
ΕΙΚΟΝΑ 56. ΎΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	74
ΕΙΚΟΝΑ 57. ΎΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	75
ΕΙΚΟΝΑ 58. ΎΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	75
ΕΙΚΟΝΑ 59. ΎΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	76
ΕΙΚΟΝΑ 60. ΎΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	76
ΕΙΚΟΝΑ 61. ΎΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	77
ΕΙΚΟΝΑ 62. ΎΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	77
ΕΙΚΟΝΑ 63. ΎΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	78
ΕΙΚΟΝΑ 64. ΎΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	78
ΕΙΚΟΝΑ 65. ΎΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	79
ΕΙΚΟΝΑ 66. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	81
ΕΙΚΟΝΑ 67. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	82
ΕΙΚΟΝΑ 68. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	82
ΕΙΚΟΝΑ 69. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	83
ΕΙΚΟΝΑ 70. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	83
ΕΙΚΟΝΑ 71. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	84
ΕΙΚΟΝΑ 72. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	84
ΕΙΚΟΝΑ 73. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	85
ΕΙΚΟΝΑ 74. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	85
ΕΙΚΟΝΑ 75. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	86
ΕΙΚΟΝΑ 76 ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	86
ΕΙΚΟΝΑ 77. FLINDERS STREET STATION.....	98
ΕΙΚΟΝΑ 78 Η ΠΛΑΤΕΙΑ FEDERATION	99
ΕΙΚΟΝΑ 79 Η ΠΛΑΤΕΙΑ FEDERATION	99
ΕΙΚΟΝΑ 80.Ο ΝΑΟΣ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΠΑΥΛΟΥ -ST PAUL’S CATHEDRAL	100
ΕΙΚΟΝΑ 81.ΤΑ ΚΤΗΡΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΑΡΧΕΙΟΥ ΚΑΙ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	101
ΕΙΚΟΝΑ 82.Η ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΗΣ ΒΙΚΤΩΡΙΑΣ ΜΕ ΤΟΝ ΠΡΟΑΥΛΙΟ ΧΩΡΟ.....	102
ΕΙΚΟΝΑ 83.ΤΟ ΚΤΗΡΙΟ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΛΟΥΤΡΩΝ ΤΗΣ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΣ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.	103
ΕΙΚΟΝΑ 84.ΤΑ ΚΤΙΡΙΑ ΤΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ RMIT	104
ΕΙΚΟΝΑ 85.ΤΑ ΚΤΙΡΙΑ ΤΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ RMIT	105
ΕΙΚΟΝΑ 86.ΤΑ ΚΤΙΡΙΑ ΤΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ RMIT	105
ΕΙΚΟΝΑ 87.ΤΑ ΚΤΙΡΙΑ ΤΟΥ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ RMIT	106
ΕΙΚΟΝΑ 88 , ΕΙΚΟΝΑ 89 ΑΛΛΑ ΚΤΙΡΙΑ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	106
ΕΙΚΟΝΑ 90 ,ΕΙΚΟΝΑ 91 ΑΛΛΑ ΚΤΙΡΙΑ ΣΤΗΝ ΟΔΟ.....	106
ΕΙΚΟΝΑ 92.ΤΟ ΚΤΗΡΙΟ UNITY BUILDING MANCHESTER	107
ΕΙΚΟΝΑ 93.Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ.....	110
ΕΙΚΟΝΑ 94. Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ.....	110
ΕΙΚΟΝΑ 95.Η ΟΔΟΣ LITTLE BOURKE	111
ΕΙΚΟΝΑ 96 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ.....	112
ΕΙΚΟΝΑ 97 Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΕΝΑ ΓΥΡΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ.....	115
ΕΙΚΟΝΑ 98.Η ΟΔΟΣ SWANSTON ΟΠΩΣ ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ LITTLE LONSDALE.	116
ΕΙΚΟΝΑ 99: Η ΟΨΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ SWANSTON ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ BURKE	116
ΕΙΚΟΝΑ 100 Η ΟΔΟΣ ΤΟ ΜΕΣΗΜΕΡΙ ΟΤΑΝ ΕΠΙΤΡΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	117
ΕΙΚΟΝΑ 101 Η ΟΔΟΣ ΤΟ ΜΕΣΗΜΕΡΙ ΟΤΑΝ ΕΠΙΤΡΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΟΧΗΜΑΤΑ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ	117
ΕΙΚΟΝΑ 102 Η ΟΔΟΣ SWANSTON ΟΠΩΣ ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ LA TROBE	117
ΕΙΚΟΝΑ 103 Η ΣΤΑΣΗ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΗΝ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ ΤΗΣ ΒΙΚΤΩΡΙΑΣ	118
ΕΙΚΟΝΑ 104. ΤΕΧΝΗ ΤΩΝ ΑΒΟΡΙΓΙΝΩΝ ,ΤΟ ΦΙΔΙ ΘΕΟΣ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ	120
ΕΙΚΟΝΑ 105 ,ΕΙΚΟΝΑ 106 ,ΕΙΚΟΝΑ 107	121
ΕΙΚΟΝΑ 108 , ΕΙΚΟΝΑ 109 ,ΕΙΚΟΝΑ 110, ΕΙΚΟΝΑ 111 ΤΕΧΝΗ ΤΩΝ ΑΒΟΡΙΓΙΝΩΝ	121
ΕΙΚΟΝΑ 112: : ΡΙΖΕΣ ΔΕΝΤΡΟΥ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΕΧΟΥΝ ΣΚΕΠΑΣΤΕΙ Η ΜΠΑΖΩΘΕΙ.....	122
ΕΙΚΟΝΑ 113: ΡΙΖΕΣ ΔΕΝΤΡΟΥ ΣΤΗΝ ΟΔΟ ΕΧΟΥΝ ΣΚΕΠΑΣΤΕΙ Η ΜΠΑΖΩΘΕΙ.....	122

ΕΙΚΟΝΑ 114 ,ΕΙΚΟΝΑ 115, ΕΙΚΟΝΑ 116 ΠΑΓΚΑΚΙΑ ΣΕ ΟΡΓΑΝΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ	123
ΕΙΚΟΝΑ 117 ,ΕΙΚΟΝΑ 118 ,ΕΙΚΟΝΑ 119 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΖΑΡΝΤΙΝΙΕΡΕΣ.....	123
ΕΙΚΟΝΑ 120 ,ΕΙΚΟΝΑ 121 ,ΕΙΚΟΝΑ 122 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΖΑΡΝΤΙΝΙΕΡΕΣ.....	124
ΕΙΚΟΝΑ 123,ΕΙΚΟΝΑ 124 ,ΕΙΚΟΝΑ 125 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΑΓΚΑΚΙΑ	124
ΕΙΚΟΝΑ 126 ,ΕΙΚΟΝΑ 127 ,ΕΙΚΟΝΑ 128 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΣΚΕΠΑΣΤΡΩΝ	125
ΕΙΚΟΝΑ 129 , ΕΙΚΟΝΑ 130 ,ΕΙΚΟΝΑ 131 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΣΤΑΤΕΣ.....	125
ΕΙΚΟΝΑ 132. ΕΠΙΣΤΡΩΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ	126
ΕΙΚΟΝΑ 133 ,ΕΙΚΟΝΑ 134 , ΕΙΚΟΝΑ 135 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ	127
ΕΙΚΟΝΑ 136 ,ΕΙΚΟΝΑ 137 ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΤΡΑΜ ΠΑΝΩ ΣΕ ΓΡΑΣΙΔΙ.....	127
ΕΙΚΟΝΑ 139 ,ΕΙΚΟΝΑ 140 ΧΑΜΗΛΗ ΒΛΑΣΤΗΣΗ	128
ΕΙΚΟΝΑ 141 ,ΕΙΚΟΝΑ 142 : Ο ΠΡΟΑΥΛΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΗΣ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΕΙΑΣ ΤΗΣ ΒΙΚΤΩΡΙΑΣ	129
ΕΙΚΟΝΑ 143 ,ΕΙΚΟΝΑ 144 ,ΕΙΚΟΝΑ 145	130

Περιεχόμενα Πινάκων

ΠΙΝΑΚΑΣ 1. Ο ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΣ	30
ΠΙΝΑΚΑΣ 2. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ.....	33
ΠΙΝΑΚΑΣ 3. ΤΥΠΟΙ ΧΡΗΣΗΣ	34
ΠΙΝΑΚΑΣ 4. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΚΑΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	37
ΠΙΝΑΚΑΣ 5. ΤΟΠΙΚΗ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ	39
ΠΙΝΑΚΑΣ 6. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΦΙΛ.....	54
ΠΙΝΑΚΑΣ 7. ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΤΗΣ ΟΔΟΥ 1992,2006	65
ΠΙΝΑΚΑΣ 8. . ΚΥΡΙΑΡΧΟΙ ΤΥΠΟΙ ΧΡΗΣΗΣ ΚΤΗΡΙΩΝ 2017	73
ΠΙΝΑΚΑΣ 9. ΎΡΟΦΟΙ ΚΤΗΡΙΩΝ ΣΤΗΝ ΟΔΟ	80
ΠΙΝΑΚΑΣ 10. ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑ ΚΤΗΡΙΩΝ ΑΝΑ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ.....	87
ΠΙΝΑΚΑΣ 11. ΛΟΓΟΙ ΕΠΙΣΚΕΨΙΜΟΤΗΤΑΣ	88
ΠΙΝΑΚΑΣ 12. ΤΥΠΟΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ.....	89
ΠΙΝΑΚΑΣ 13. ΤΥΠΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	90
ΠΙΝΑΚΑΣ 14. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΠΕΖΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ MELBOURNE TOWN HALL.....	92
ΠΙΝΑΚΑΣ 15. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΠΕΖΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ MELBOURNE TOWN HALL.....	93
ΠΙΝΑΚΑΣ 16. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΠΕΖΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ MELBOURNE TOWN HALL.....	93
ΠΙΝΑΚΑΣ 17. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΠΕΖΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΣΤΗΝ ΟΔΟ FINDERS LANE	94
ΠΙΝΑΚΑΣ 18. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΠΕΖΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΣΤΗΝ ΟΔΟ BURKE.....	95
ΠΙΝΑΚΑΣ 19. ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΠΕΖΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΣΗΜΕΙΟ ΣΤΗΝ ΟΔΟ BURKE.....	96

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1.1 Δημόσιοι Χώροι - Urban Spaces



Εικόνα 1. Δημόσιοι Αστικοί χώροι

Πηγή :<https://www.pinterest.com.au/pin/516225176038614999/> retrieved 12/10/19

Οι δημόσιοι χώροι αποτελούν κοινούς χώρους συγκέντρωσης και διεξαγωγής καθημερινών δραστηριοτήτων ή δραστηριοτήτων ψυχαγωγίας των ανθρώπων μίας πόλης ή κοινότητας. Ως δημόσιοι χώροι αναφέρονται οι χώροι εκείνοι που είναι προσβάσιμοι και κοινοί από όλους τους πολίτες και είναι από τα πιο σημαντικά στοιχεία της πόλης κοινότητας καθώς αποτελούν σημεία συγκέντρωσης, εκδήλωσης κοινωνικών δραστηριοτήτων και συλλογικής έκφρασης (βλ. εικόνα 1). (Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας Και Δημοσιών Έργων ,Γραφείο Μελετών Για Άτομα Με Αναπηρίες Σχεδιάζοντας Για Όλους Οδηγίες Σχεδιασμού ,2015)

Στους δημόσιους χώρους περιλαμβάνονται ανοιχτοί χώροι όπως δρόμοι, πλατείες, πάρκα που περιλαμβάνουν το δομημένο αλλά και φυσικό περιβάλλον γύρω από αυτούς και τα χαρακτηριστικά των οποίων προάγουν την ευκολία την κινητικότητα και τη σωματική δραστηριότητα(βλ. εικόνες 1-3). Οι χώροι αυτοί αποκτούν όλο και περισσότερη σημασία για την ποιότητα της ζωής στις μέρες μας

που το δομημένο περιβάλλον αυξάνεται και δημιουργούν μία θετική εικόνα στην πόλη η περιοχή όπου βρίσκονται και βελτιώνουν την αισθητική αλλά και στην κοινωνική εικόνα της. **(Bain Lesley, Barbara Grey, Dave Rodgers, Living Streets Strategies for crafting public space, 2012, USA, John Wiley & Sons)**

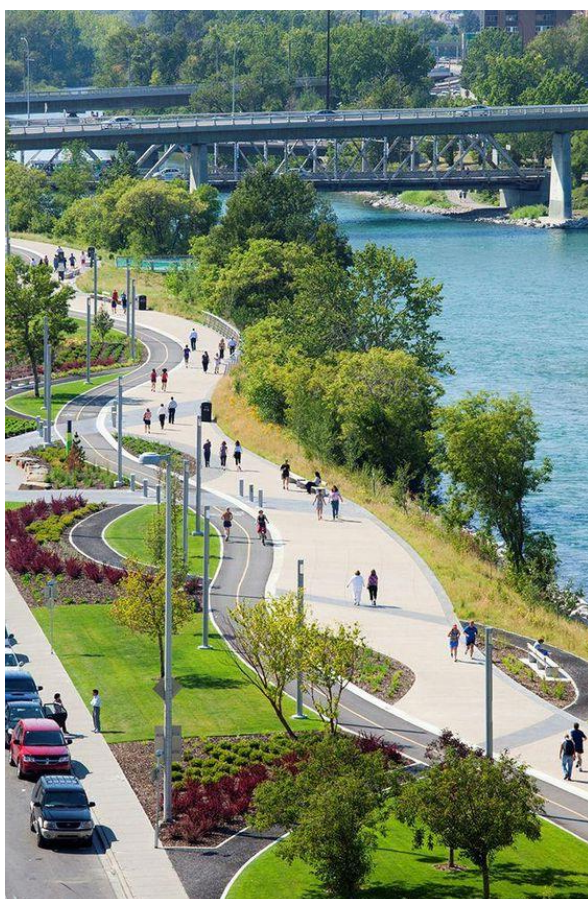
Η ανάγκη δημιουργίας των δημόσιων ανοιχτών αστικών χώρων χρονολογείται από τα αρχαία χρόνια και παράδειγμα αποτελούν οι αρχαίες Ελληνικές Αγορές όπου ήταν σημείο συγκέντρωσης των πολιτών και υπήρξαν κέντρο πολιτικών, κοινωνικών και διάφορων δραστηριοτήτων. **(Harvey M. Rubenstein, Pedestrian malls, Streetscapes and Urban spaces, 1992, USA, John Wiley & Sons Inc)**

Σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις παρατηρείται ότι υπάρχουν πολλοί δημόσιοι χώροι που προσφέρονται για κοινωνικοποίηση ,αναψυχή ,ανάπαυση ,εμπορικές δραστηριότητες και συνδέονται συχνά με τουρισμό. Οι χώροι αυτοί προσφέρουν μείγμα λειτουργιών και αποδίδουν στην πόλη σημαντικό πολιτισμικό χαρακτήρα και αισθητική. Στην Ιταλία χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι τουριστικά ελκυστικές Plazas ή , όπως η Piazza Navona ,Piazza di San Pietro στη Ρώμη, Piazza Vittorio Emanuele II στο Μιλάνο όπου αποδίδουν ζωντάνια, μοναδικό χαρακτήρα και αισθητική στην πόλη καθώς προσφέρονται για διάφορες λειτουργίες και αποτελούν τοποθεσίες συγκέντρωσης είτε για ψυχαγωγικούς είτε άλλους σκοπούς. **(H.M. Rubenstein, Pedestrian malls, Streetscapes and Urban spaces, 1992, USA, John Wiley & Sons Inc, Evolution of urban spaces and pedestrian malls, σελ. 9)**

Οι χώροι αυτοί συνήθως αναπτυχθήκαν κυρίως σε κεντρικές τοποθεσίες των πόλεων, σχετίστηκαν με ποικίλες δραστηριότητες , και αποτέλεσαν πολυσύχναστα μέρη όπου οι πολίτες συναντιούνταν για να πραγματοποιήσουν συζητήσεις , κοινωνικά δρώμενα όπως εκδηλώσεις ,συνελεύσεις και εμπορικές δραστηριότητες. *Η ύπαρξη αυτών των αστικών χώρων αποτέλεσε την "γέννηση" των σημερινών μοντέρνων δημοσίων χώρων.* **(H.M Rubenstein, Pedestrian Malls Streetscapes and Urban Spaces, 1992, USA, John Wiley & Sons Inc)**



Εικόνα 2



Εικόνα 3

Εικόνες 2,3 Δημόσιοι Χώροι

Πηγές: <https://www.pinterest.com.au/pin/261842165814816320/>
<https://www.pinterest.com.au/pin/465559680227424997/> retrieved 12/10/19

Η ύπαρξη των δημοσίων χώρων είναι πολύ σημαντική και για άλλους λόγους όπως ότι συνεισφέρουν σημαντικά στην ανάπτυξη και στήριξη της τοπικής οικονομίας καθώς ελκυστικοί χώροι προσφέρουν εναλλακτικές λύσεις για τα ψώνια σε τεράστιες αλυσίδες η εμπορικά. Οι δημόσιοι χώροι είναι πολύ σημαντικοί επίσης καθώς δημιουργούν ποιοτικούς χώρους που προσφέρονται για να ζήσουμε, δουλέψουμε και να διασκεδάσουμε, να δυναμώσουν τις κοινωνικές σχέσεις καθώς προσφέρουν χώρους για δραστηριότητες στις οποίες οι κάτοικοι έρχονται πιο κοντά. Επίσης ενθαρρύνουν πιο υγιείς τρόπους ζωής καθώς προωθούν το περπάτημα, την ποδηλασία και γενικά την φυσική δραστηριότητα, οι οποίοι προσφέρουν σημαντικά οφέλη στο άτομο ξεχωριστά ,στην κοινωνία αλλά και στο περιβάλλον. (Bain Lesley, Barbara Grey, Dave Rodgers, Living Streets Strategies for crafting public space, John Wiley & Sons, USA, 2012)

Ο σχεδιασμός των δημοσίων χώρων επηρεάζεται από τις επιρροές της κουλτούρας των ανθρώπων που τους χρησιμοποιούν. Οι συνήθειες ,οι δραστηριότητες και η κουλτούρα των ανθρώπων μιας περιοχής επηρεάζει σημαντικά τον σχεδιασμό των αστικών χώρων και το πως τους χρησιμοποιούν. (Bain Lesley, Barbara Grey, Dave Rodgers, Living Streets Strategies for crafting public space, John Wiley & Sons, USA ,2012)

Τα αποτελέσματα μελέτης (**Flavin Patrick, State government public goods spending and citizens' quality of life, Social Science Research Volume 78, February 2019 σελ. 28-40**) που πραγματοποιήθηκε στην Αμερική και δημοσιεύτηκε στο περιοδικό Social Science Research αποκάλυψαν πως οι άνθρωποι από κράτη που επενδύουν χρήματα σε δημόσια ασφάλεια, δημόσιους χώρους και υποδομές, πάρκα, πεζοδρόμους, βιβλιοθήκες κ.ά. εκδήλωσαν μεγαλύτερα επίπεδα ευτυχίας και ικανοποίησης από την ποιότητα ζωής τους. (https://www.washingtonpost.com/business/2019/01/11/people-are-happier-states-that-spend-more-money-public-places-like-parks-libraries/?noredirect=on&utm_term=.a759afd06fe9)

Σύμφωνα λοιπόν με τα ευρήματα αυτής της μελέτης η ευημερία και η ποιότητα της ζωής των ανθρώπων ενός κράτους, μιας περιοχής ή πόλης εξαρτάται και συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με τις κρατικές δαπάνες για την υλοποίηση/ανάπτυξη δημοσίων έργων κοινής ωφέλειας κάτι που θεωρείται πολύ σημαντικό και πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν από τους αρμοδίους φορείς ως προς την πραγματοποίηση αποφάσεων για τον σχεδιασμό και επένδυση σε τέτοιους χώρους. (**Patrick Flavin, State government public goods spending and citizens' quality of life, Social Science Research Volume 78, February 2019**)

Επίσης εκτός από την ποιότητα ζωής οι δημόσιοι χώροι επηρεάζουν την οικονομία της πόλης ή κράτους καθώς προσφέρουν δυνατότητες επένδυσης σε κοντινές περιοχές από αυτούς. Έχει παρατηρηθεί πως η ζήτηση, η κατασκευή, η πώληση ή η ενοικίαση σπιτιών, διαμερισμάτων ή καταστημάτων κοντά σε ευχάριστους δημόσιους χώρους (πχ κοντά σε πάρκα ή πεζοδρόμους που προσφέρουν ποικιλία κοινωνικών δραστηριοτήτων) παρουσιάζει άνοδο καθώς θεωρούνται πιο ελκυστικές περιοχές λόγω των υποδομών και ανέσεων που προσφέρουν και έτσι επηρεάζονται και οι αξίες των ακινήτων. (**Patrick Flavin, State government public goods spending and citizens' quality of life, Social Science Research Volume 78, February 2019 σελ.28-40**)

1.2 Οι Δρόμοι Ως Αστικοί Δημόσιοι Χώροι

Οι δρόμοι αποτελούν από τους πιο θεμελιώδεις δημόσιους χώρους μίας περιοχής, και διαθέτουν πολλαπλές χρήσεις και λειτουργίες. Αποτελούν άξονα σύνδεσης των διάφορων περιοχών, επιτρέπουν την μεταφορά και κυκλοφορία των ανθρώπων και σχετίζονται άμεσα με τη βιωσιμότητα της πόλης ή κοινότητας. Οι δρόμοι εξυπηρετούν τους πολίτες ως προς την μετακίνηση τους προς άλλες περιοχές, ως πεζοί και με πολλά είδη οχημάτων όπως αυτοκίνητα, μοτοσυκλέτες, μέσα μαζικής μεταφοράς κ.ά. (**Bain Lesley, Barbara Grey, Dave Rodgers, Living Streets, Strategies for crafting public space, John Wiley & Sons, USA, 2012**)

Ως στοιχεία σχεδιασμού οι δρόμοι δημιουργούν την αστική εικόνα και τον αστικό χώρο, συμβάλουν στην αναγνωσιμότητα της πόλης/περιοχής και οι δομές, λειτουργίες τους και τα περιβαλλοντικά τους στοιχεία, αποτελούν την ταυτότητα της περιοχής.

Οι χρήστες χρησιμοποιούν τους δρόμους ως μέσω εξυπηρέτησης για την κινητικότητα τους και την κυκλοφορία και μεταφορά τους, και δίνεται έμφαση ως βασική τους λειτουργία στην επικοινωνία και στη σύνδεση με τις διάφορες περιοχές. Όπως δήλωσε ο Kevin Lynch (1960), «οι δρόμοι δεν είναι μόνο στοιχεία που μεταφέρουν τους πολίτες μεταξύ αστικών λειτουργιών αλλά είναι επίσης κυρίαρχα

στοιχεία στην εικόνα της πόλης. Ενώ οι άνθρωποι κινούνται μέσα στην πόλη, αντιλαμβάνονται τα περιβαλλοντικά στοιχεία, την αστική λειτουργία, τις συνοικίες και τα σύνορα μέσω των οδών».

(Baris Ergen, Streets and Pedestrian Malls as Public Spaces, Academia, Istanbul, 2013)

Με την ριζική αλλαγή που επέφερε στην καθημερινότητα μας η αύξηση της χρήσης του αυτοκινήτου ειδικότερα μετά την δεκαετία του '60 , '70 χρειάστηκε να επανεξετασθεί ο σχεδιασμός των δρόμων ώστε να δοθεί η απαραίτητη προσοχή στην ασφάλεια της διακίνησης των πολιτών που μετακινούνταν πεζοί ή χρησιμοποιούσαν τα ΜΜΜ. Λόγω της αύξησης της κυκλοφορικής συμφόρησης, καθώς και της επίπτωσης των οχημάτων τόσο στην ασφάλεια των πεζών όσο και το φυσικό περιβάλλον, κρίθηκε σημαντικό να ενθαρρυνθεί η κατάλληλη σχεδίαση ώστε να δοθεί προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών και επιβατών ΜΜΜ ,για να περιοριστούν οι αρνητικές συνέπειες της υπερβολικής χρήσης αυτοκινήτων στο αστικό περιβάλλον. **(Transportation Research Board Executive Committee , Transit-Friendly Streets: Design and Traffic Management Strategies to Support Liveable Communities, National Academy Press ,Washington, D.C. 1998)**

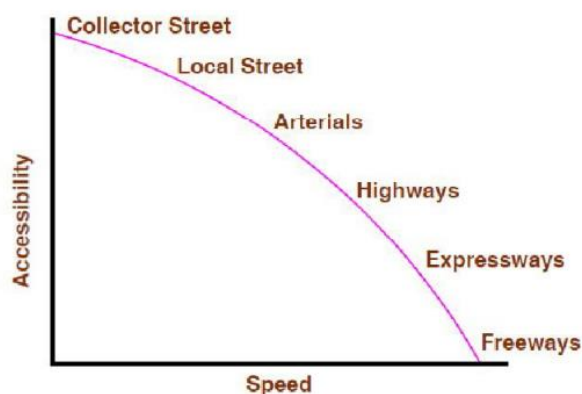
Για την επίτευξη καλύτερου πολεοδομικού σχεδιασμού , βασικό στοιχείο είναι η απόκτηση της απαιτούμενης γνώσης για την κίνηση των πεζών έτσι ώστε να δοθεί η απαιτούμενη προσοχή και σημασία στην εξυπηρέτηση των αναγκών που προκύπτουν. Συχνό είναι το φαινόμενο να πραγματοποιούνται έρευνες και να παρατίθενται στους πεζούς και χρήστες μιας περιοχής ερωτηματολόγια τα οποία συμβάλουν στην απόκτηση στοιχείων σχετικά με τις χρήσεις της περιοχής, τις ανάγκες και τις προσδοκίες των χρηστών και αυτό συμβάλει στην επίτευξη καλύτερης επίγνωσης του αστικού περιβάλλοντος και στην επίτευξη σωστότερου και καταλληλότερου πολεοδομικού σχεδιασμού.**(Bain Lesley, Barbara Grey, Dave Rodgers, Living Streets, Strategies for crafting public space ,John Wiley & Sons, USA, 2012)**

1.3 Είδη δρόμων

Οι δρόμοι διαθέτουν μεγάλο εύρος λειτουργιών και χαρακτηρίζονται από τις δυνατότητες μετακίνησης που προσφέρουν ως αρτηρίες, εθνικοί ή τοπικοί οδοί ταχείας ή ήπιας κυκλοφορίας.

Αυτοκινητόδρομοι

Οι αυτοκινητόδρομοι ή αλλιώς γνωστοί στην Ελλάδα ως δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας ή εθνικές οδοί ή Freeways στην Αυστραλία, στην Νότια Αφρική, τον Καναδά και τις Η.Π.Α, είναι δρόμοι που επιτρέπουν την κυκλοφορία οχημάτων μεταξύ πόλεων με σταθερή υψηλή ταχύτητα διαθέτοντας και διαθέτουν πάνω από 3 λωρίδες ανά κατεύθυνση και λωρίδα έκτακτης ανάγκης.



Εικόνα 4. Είδη Δρόμων

Πηγή: http://www.cdeep.iitb.ac.in/webpage_data/nptel/Civil%20Engineering/Transportation%20Engg%20/11-Ltexhtml/p5/p.html
15/9/19

Κύρια Αρτηρία

Είναι μια οδική αρτηρία με σχετικά υψηλές ταχύτητες, με μερικό έλεγχο προσβάσεων, μέσω ανισόπεδων κόμβων και με περιορισμό απευθείας πρόσβασης από τοπικές και δευτερεύουσες οδούς.

Δευτερεύουσες αρτηρίες

Οι δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες συμπληρώνουν τις κυρίες σε ένα αστικό οδικό δίκτυο και εξυπηρετούν προσβάσεις με μικρότερου μήκους και μικρότερης ταχύτητας.

Συλλεκτήρια οδός

Οι συλλεκτήριες οδοί βοηθούν στην διοχέτευση της κυκλοφορίας από τις αρτηρίες στις τοπικές οδούς και το αντίστροφο και κατατάσσονται σε κύριες και δευτερεύουσες.

Τοπικές οδοί

Στις τοπικές οδούς επιτρέπονται μόνο χαμηλότερες ταχύτητες και χρησιμοποιούνται για την άμεση πρόσβαση στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο. **(Φραντζεσκάκης Ι.Μ, Γκόλιας Ι.Κ ,Πιτσαβά -Λατινοπούλου Μ.Χ ,Κυκλοφοριακή Τεχνική ,2009 ,Αθήνα, Εκδόσεις Παπασωτηρίου)**

1.3.2 Δρόμοι Μικτής χρήσης / Transit Malls -Streets

Οι δρόμοι μικτής χρήσης- Transit Malls είναι δρόμοι που διαμορφώνονται καταλλήλα για να δώσουν προτεραιότητα στους πεζούς και στην πρόσβασή τους σε λεωφορεία ή άλλα μέσα μαζικής μεταφοράς όπως τραμ, τρόλεϊ, μειώνουν ή αποκλείουν την πρόσβαση ιδιωτικών οχημάτων ώστε να βελτιωθεί η εμπειρία των πεζών και χρηστών ΜΜΜ. (βλ. εικόνες 5-13) Με την ανάπτυξη των δρόμων μικτής χρήσης διευκολύνεται η εμπειρία των πεζών και επιβατών η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς γίνεται πιο αποτελεσματική, βολική και ασφαλέστερη από τους επιβάτες και πεζούς. **(Transportation Research Board Executive Committee, Transit-Friendly Streets: Design and Traffic Management Strategies to Support Livable Communities, National Academy Press, Washington, D.C. 1998)**

Οι λειτουργίες τέτοιων δρόμων έχουν ως στόχο να καθορίσουν προτεραιότητα στην λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς και στην ευκολία πρόσβασης στις στάσεις ,στην μείωση της ταχύτητας των ΜΜΜ και στην προτεραιότητα πεζών και επιβατών. Οι δρόμοι προσφέρουν κατάλληλο χώρο κυκλοφορίας ευκολία στην διέλευση και πρόσβαση στις ειδικές υποδομές που συμβάλουν στην άνεση και στην ευκολία. **(Transportation Research Board Executive Committee, Transit-Friendly Streets: Design and Traffic Management Strategies to Support Livable Communities, National Academy Press, Washington, D.C. 1998)**

Ο σχεδιασμός των χώρων γύρω από τις στάσεις των μέσων πρέπει να υποστηρίζει την ευχέρεια στην κίνηση των πεζών προς και από τη σταση,να προσφέρει άνετους χώρους αναμονής ,συνήθως με σκέπαστρα για προστασία από ήλιο ή βροχή ,καθίσματα, παγκάκια κά.Συνήθως κοντά σε πολυσύχναστες στάσεις σε τέτοιους δρόμους υπάρχει κάποιος μεγάλος ανοιχτός χώρος η πλατεία που προσφέρει ευκολία στην πρόσβαση και προκαλεί βελτιωμένες συνθήκες αναμονής. **(Bain Lesley, Barbara Grey, Dave Rodgers, Living Streets, Strategies for crafting public space, John Wiley & Sons, 2012).**

Οι στάσεις των ΜΜΜ στους δρόμους μικτής χρήσης προσφέρουν δυνατότητες ελκυστικού σχεδιασμού ,τόσο για τους χρήστες των μέσων όσο και για τις επιχειρήσεις ή καταστήματα που

βρίσκονται κοντά και πολύ συχνά παρατηρείται πιο ενεργό περιβάλλον και άνοδος σε κινητικότητα και συμβάλλουν στην επιτυχία των επιχειρήσεων. (Bain Lesley, Barbara Grey, Dave Rodgers, *Living Streets, Strategies for crafting public space*, John Wiley & Sons, 2012)



Εικόνα 5. Transit mall στην πόλη Angers της Γαλλίας

Πηγή: https://www.google.com/search?q=transit+malls&rlz=1C1NDCM_enAU842AU842&source=Inms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjX9N_3q7LkAhXtQEEAHSUPBf4Q_AUIESgB&biw=1536&bih=722#imgrc=drNiwwgf-NLlvM: 15/9/19



Εικόνα 6



Εικόνα 7



Εικόνα 8



Εικόνα 9

Εικόνες 6. 7. 8. 9. Παραδείγματα Transit Mall

Πηγές: https://www.google.com/search?rlz=1C1NDCM_enAU842AU842&sxsrf=ACYBGNT_5ur4Z0HYqHhT4SlvTrOkvpRhGQ:1569403075104&q=transit+malls&tbm=isch&source=univ&sa=X&ved=2ahUKEwiE8bOG0uvkAhUS2aYKHTXZA3kQsAR6BAgFEAE, <http://www.citytransport.info/Zones.htm> http://blog.metroanalytics.com/2017/03/20/8f_transit/,15/9/19



Εικόνα 10



Εικόνα 11



Εικόνα 12



Εικόνα 13

Εικόνες 10,11 ,12,13 Παραδειγματα Transit Mall

Πηγές:<http://www.citytransport.info/Zones.htm>,<http://www.denverphotoblog.com/summer-activities-on-16th-street/15/9/19>

1.3.3 Οι Πεζοδρόμοι - Pedestrian Mall /Street Mall

Οι δρόμοι αποτελούν σημαντικά στοιχεία που επιτρέπουν τη μεταφορά των πολιτών , χρηστών στο αστικό χώρο. Ομοίως, οι πεζόδρομοι / Pedestrian Malls είναι δημόσιοι αστικοί χώροι που διευκολύνουν την πρόσβαση των πεζών από το ένα μέρος στο άλλο και παρέχουν ευκολία στην κινητικότητα των πεζών και αυξάνουν την αναγνωσιμότητα της πόλης. **(Baris Ergen, Streets and Pedestrian Malls as Public Spaces, Istanbul, 2013)**

Παρατηρείται σε αρκετές περιπτώσεις σε ζωντανές εμπορικές περιοχές ,που βρίσκονται συνήθως σε κεντρικές τοποθεσίες των πόλεων, ότι υπάρχει έλλειψη χώρου αλληλεπίδρασης των πεζών για τις διάφορες δραστηριότητες τους, όπως να πραγματοποιήσουν ψώνια ,να δειπνίσουν και να πραγματοποιήσουν τις μεταφορές τους προς άλλες κοντινές η μη περιοχές. **(Transit-Friendly Streets: Design and Traffic Management Strategies to Support Livable Communities, Transportation Research Board Executive Committee, Project For Public Spaces, New York,1998)**

Η ανάγκη να δοθεί προτεραιότητα στους πεζούς σε δρόμους και αστικούς χώρους που προσφέραν μείγμα δραστηριοτήτων δημιούργησε αλλαγές στον σχεδιασμό και άλλαξε τα δεδομένα στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Περιοχές συνήθως κεντρικές και ιστορικές σε μία πόλη που καταλαμβάνονταν από μεγάλο αριθμό πεζών και μεγάλη εμπορική δραστηριότητα ανακατεύθυναν την κυκλοφορία των οχημάτων και μετατράπηκαν σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή ζώνες πεζών - πεζοδρόμοι ,ώστε προωθηθεί η κίνηση πεζών και η ευκολία στην κινητικότητα και η ασφάλεια. Για να μπορέσουν να αντιμετωπιστούν προβλήματα που αντιμετωπίζονται σε τέτοιες περιοχές λόγω του μεγάλου όγκου πεζών που προσελκύουν πραγματοποιήθηκαν μελέτες ως προς τον αστικό σχεδιασμό και έτσι ξεκίνησε η έννοια των πεζοδρόμων /εμπορικών δρόμων.

*“Ως πεζόδρομος ορίζεται ο διαμορφωμένος υπαίθριος ,κοινόχρηστος ελεύθερος χώρος, που εξυπηρετεί αποκλειστικά την συνεχή, ασφαλή και χωρίς εμπόδια κυκλοφορία των πεζών και επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μόνο από τα οχήματα τροφοδοσίας και ειδικά οχήματα (πυροσβεστικά, ασθενοφόρα, οχήματα καθαριότητας του Δήμου, αστυνομικά, οχήματα Οργανισμών κοινής ωφέλειας για την αντιμετώπιση επειγουσών αναγκών, οχημάτων που εκτελούν μετακομίσεις , οχημάτων ατόμων με αναπηρίες κλπ.) σύμφωνα πάντα με τις καθορισμένες προϋποθέσεις (ορισμένες ώρες, καθορισμένο ανώτατο όριο ταχύτητας, ορισμένο μικτό βάρος οχήματος κλπ.).”***(Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας Και Δημοσίων Έργων Γραφείο Μελετών Για Άτομα Με Αναπηρίες Σχεδιάζοντας Για Όλους ,Κεφ.2 Διαμόρφωση Των Εξωτερικών Χώρων Κίνησης Πεζών σελ.20)**

*Οι πεζοδρομήσεις δύναται να είναι περιοδικές όπου μόνο για συγκεκριμένες ώρες κατά τη διάρκεια της ημέρας ή για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα ισχύει ο αποκλεισμός της κυκλοφορίας οχημάτων στην οδό η σε τμήμα αυτής, μερικές όπου η κυκλοφορία αποκλείεται μόνο σε μερικά τμήματα της οδού και μικτές περιοδικές όπου η οδός μπορεί να αποκλείει τύπο οχήματος σε ολόκληρο το μήκος η σε τμήμα αυτής. **(Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας Και Δημοσίων Έργων Γραφείο Μελετών Για Άτομα Με Αναπηρίες Σχεδιάζοντας Για Όλους ,Κεφ.2 Διαμόρφωση Των Εξωτερικών Χώρων Κίνησης Πεζών σελ.21)***

Στο εξωτερικό χρησιμοποιούνται πολύ συχνά οι όροι 'Pedestrian mall' ή 'Street mall' για τους πεζοδρόμους. «Η λέξη «mall» υπαινίσσεται εμπορικό κέντρο και χρησιμοποιείται για να υποδηλώσει έναν υπαίθριο αστικό χώρο, συνήθως δρόμο ή πλατεία με ευχάριστο και ελκυστικό περιβάλλον που σε πολλές περιπτώσεις περικλείεται από δέντρα, βρίσκεται συνήθως στο κέντρο της επιχειρηματικής περιοχής της πόλης και αποτελεί πιο συχνά εμπορική περιοχή στην οποία δίνεται ύψιστη προτεραιότητα στην μετακίνηση των πεζών». **(Rubenstein, H.M., Pedestrian Malls Streetscapes and Urban Spaces, USA, John Wiley & Sons Inc, 1992, Pedestrian mall development, σελ. 21)**

Τα Pedestrian Mall /Street Mall είναι αστικοί χώροι που έχουν διαμορφωθεί κατάλληλα και μπορεί να αποτελούνται από έναν δρόμο ή ένα δίκτυο δρόμων οι οποίοι προσφέρουν πιο ευχάριστη και ασφαλέστερη εμπειρία στους πεζούς και χρήστες συγκοινωνιών. Ο σχεδιασμός τους περιλαμβάνει συνήθως την αναδιαμόρφωση με τοποθέτηση δέντρων, φυτών, αστικό εξοπλισμό που προσφέρει χώρους ανάπαυσης και αναψυχής, ποδηλατοδρόμο, ειδική σήμανση και αποκλείουν μερικώς η ολικώς την μετακίνηση όλων ή κάποιων οχημάτων σε όλο ή τμήμα αυτού. **(Lesley Bain, Barbara Grey, Dave Rodgers, Living Streets, Strategies for crafting public space, John Wiley & Sons, 2012)**

Η ιδέα των δρόμων που απαγορεύεται η ελαττώνεται η πρόσβαση οχημάτων και δίνεται προτεραιότητα στην κίνηση των πεζών ξεκίνησε από την Δυτική Ευρώπη όπου στην πόλη Essen της Γερμανίας αναδιαμορφώθηκε ο πρώτος πεζόδρομος το 1926. Μετά τον Β 'Παγκόσμιο πόλεμο παρατηρήθηκε ανάπτυξη των πεζοδρόμων και στην Αμερική καθώς και σε πολλές άλλες χώρες ως μέσω διαφυγής από την αυξημένη χρήση αυτοκινήτου, λόγω ευημερίας αστικής ανάπτυξης και αύξησης του πληθυσμού και έπειτα από την διαπίστωση της σημασίας ύπαρξης δρόμων που να εξυπηρετούν κυρίως την μετακίνηση πεζών και MMM. **(Baris Ergen, Streets and Pedestrian Malls as Public Spaces, Istanbul, 2013)**

1.3.3.1 Είδη πεζοδρομήσεων

Οι κατηγοριοποίηση των πεζοδρόμων γίνεται ανάλογα με το βαθμό ανοχής του αυτοκινήτου σε

1. Αμιγής πεζοδρόμους
2. Πεζόδρομοι με αποκλεισμό διέλευσης όλων των τροχοφόρων.
3. Πεζόδρομοι στους οποίους επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης
4. Πεζόδρομοι που βρίσκονται σε περιοχές κατοικίας και επιτρέπεται πρόσβαση σε συγκεκριμένες κατηγορίες οχημάτων και
5. Πεζόδρομοι με ήπια κυκλοφορία οχημάτων (Woonerf)

Επίσης διαχωρίζονται ανάλογα με τη μέθοδο πεζοδρόμησης σε

1. Πλήρης πεζοδρόμηση
και
2. Μερική πεζοδρόμηση

(Μπακογιάννης Ευθύμιος, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, Το θεσμικό πλαίσιο για τους πεζόδρομους στην Ελλάδα. Αντιφάσεις και προτάσεις, Δεκέμβριος 2012)

1.3.3.2 Οφέλη πεζοδρομήσεων -Pedestrian Street Mall

Οι πεζόδρομοι είναι από τα πιο σημαντικά στοιχεία σχεδιασμού καθώς προάγουν την πεζοπορία, βελτιώνουν την ποιότητα του χώρου ,συνεισφέρουν στην αισθητική της περιοχής και μέσω των ευχάριστων αστικών χώρων που προσφέρουν για κοινωνικοποίηση δημιουργούν ασφαλείς χώρους που προσφέρονται για πραγματοποίηση αγορών και δραστηριότητες αναψυχής . Επίσης αποτελούν αστικούς χώρους που προσφέρονται για διάφορες πολιτιστικές ή κοινωνικές εκδηλώσεις, φυσική δραστηριότητα και δραστηριότητες που σχετίζονται με επιχειρηματική προώθηση και ανάπτυξη. **(Baris Ergen, Streets and Pedestrian Malls as Public Spaces, Istanbul, 2013)**

Από παραδείγματα πεζοδρόμων ,διαπιστώθηκαν οι επιπτώσεις τους στο κοινωνικό σύνολο και παρατηρήθηκε πως διαδραματίζουν θεμελιώδη ρόλο στην ποιότητα της ζωής, της αισθητικής και στην πραγματοποίηση εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων και συμβάλλουν στην ανάπτυξη και οικονομία της περιοχής.**(Bain Lesley, Grey Barbara, Dave Rodgers, Living Streets, Strategies for crafting public space, John Wiley & Sons, 2012)**

1. Αναζωογόνηση περιοχής και άνοδος λιανικής δραστηριότητας

Όπως ισχύει γενικά σε υπαίθριους αστικούς χώρους (όπως για παράδειγμα πλατείες) ,που βρίσκονται συνήθως σε κεντρικές επιχειρηματικές περιοχές και έχουν διαμορφωθεί κατάλληλα ώστε να δίνουν προτεραιότητα στις δραστηριότητες των πεζών και ποδηλατών, έτσι και στους πεζοδρόμους και στην περιοχή που τις περιβάλλουν παρατηρείται άνοδος στην λιανική δραστηριότητα, αύξηση στις αξίες των ακινήτων και μία γενικότερη αναζωογόνηση της περιοχής. **(H. M. Rubenstein, Pedestrian malls, Streetscapes and Urban spaces, USA, John Wiley & Sons Inc,1992)**

Οι πεζόδρομοι παίζουν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην αναζωογόνηση των κέντρων των πόλεων, παίζουν ρόλο στη βελτίωση της φυσικής χωρικής ποιότητας της περιοχής του κέντρου, και προωθούν την κατασκευή και δημιουργία διαμερισμάτων και εμπορικών συγκροτημάτων στη ζώνη δημόσιας πρόσβασης. Εκτός από την αναζωογόνηση οι πεζόδρομοι βελτιώνουν την αστική εικόνα ,την αισθητική ,τον χαρακτήρα της περιοχής και έχουν θετική έκβαση στο βιοτικό επίπεδο. **(Baris Ergen, Streets and Pedestrian Malls as Public Spaces, Academia, Istanbul, 2013)**

Οι πεζοδρόμοι εξυπηρετούν την κινητικότητα των πεζών με ασφάλεια στις κεντρικές περιοχές μιας πόλης που συνήθως βρίσκεται μεγάλη δραστηριότητα λιανικής πώλησης και δραστηριότητες ψυχαγωγίας και κοινωνικοποίησης π.χ. καφετέριες εστιατόρια και άλλες επιχειρήσεις που σχετίζονται με την αναψυχή.**(H.M. Rubenstein, Pedestrian Malls Streetscapes and Urban Spaces, USA, John Wiley & Sons Inc. 1992)**

«Τα έργα αυτά πεζοδρομήσεων φαίνεται να συμβάλλουν στην ταυτότητα, την εικόνα, την ανταγωνιστικότητα και τη φυσική εμφάνιση της πόλης, καθώς και στην οικονομική αναζωογόνηση της περιοχής του κέντρου. Οι πεζόδρομοι εμποδίζουν επίσης τη φυσική, κοινωνική και οικονομική φθορά που παρατηρείται ιδιαίτερα στην περιοχή του κέντρου της πόλης καθώς και τη μείωση των

επιπτώσεων των εμπορικών κέντρων που βρίσκονται συνήθως στα προάστια της πόλης.» (Baris Ergen, Streets and Pedestrian Malls as Public Spaces, Academia, Istanbul, 2013)

2. Ασφάλεια και Θετικές Επιπτώσεις στο περιβάλλον ,στην ψυχική και σωματική υγεία

Οι αρνητικές επιπτώσεις του αυτοκινήτου στη σύγχρονη πόλη και στην ασφάλεια των πεζών ,η 'σύγκρουση' αυτοκινήτων -πεζών στους δρόμους και η αυξημένη κυκλοφοριακή συμφόρηση επέφεραν σημαντικά προβλήματα που συνδέονταν με την ασφάλεια. Παρατηρήθηκε αύξηση ατυχημάτων και η εμπειρία των πεζών και επιβατών MMM δυσχεραίνονταν και δημιουργούνταν προβλήματα ειδικότερα όταν δεν υπήρχαν ικανοποιητικοί και επαρκή χώροι πεζοδρομίων. Η αυξημένη κυκλοφοριακή συμφόρηση και η σύγκρουση μεταξύ αυτοκινήτων, πεζών και επιβατών MMM δημιουργεί επίσης αρνητικό προφίλ στο αστικό τοπίο την αισθητική και την αστική εικόνα. (**Bain Lesley, Barbara Grey, Dave Rodgers, Living Streets, Strategies for crafting public space , John Wiley & Sons, 2012**)

Η στρατηγική σχεδιασμού πεζοδρομήσεων επέφερε ως κύριο χαρακτηριστικό ένα φιλικό περιβάλλον προς τους πεζούς αφού θα διαχωρίζονταν από τα οχήματα και η εμπειρία μετακίνησης τους θα είναι πιο λειτουργική πιο εύκολη και ασφαλέστερη. Αυτός ο διαχωρισμός στην κυκλοφορία οχημάτων και πεζών σε μία περιοχή ή πόλη παρατηρήθηκε ότι προσφέρει ευκαιρίες αγορών και παρέχει δραστηριότητες και χώρους αναψυχής καθώς και αισθητικά ευχάριστο οπτικό πλούτο. (**Baris Ergen, Streets and Pedestrian Malls as Public Spaces, Academia, Istanbul, 2013**)

Ο σχεδιασμός των πεζοδρομήσεων εκτός από το ότι στοχεύει στην βελτίωση του οπτικού αποτελέσματος συμβάλει δυναμικά στην ασφάλεια αλλά και στην υγεία των ανθρώπων αλλά και της προστασίας του περιβάλλοντος. Η δημιουργία και ανάπτυξη τέτοιων αστικών χώρων που διατίθενται κυρίως για αναψυχή και άνεση, ευχέρεια μειώνουν τις εκπομπές των βλαβερών ρύπων από τα αυτοκίνητα, συμβάλουν στην βελτίωση τις ψυχικής και σωματικής υγείας των πολιτών καθώς ενθαρρύνουν δραστηριότητες όπως το περπάτημα ,ποδηλασία και την κοινωνικοποίηση. (**Bain Lesley , Barbara Grey, Dave Rodgers, Living Streets, Strategies for crafting public space, John Wiley & Sons, 2012**)

Οι πεζόδρομοι λειτουργούν ως αστικοί χώροι αναψυχής, ως ασφαλείς χώροι για να περάσουν οι άνθρωποι τον ελεύθερο χρόνο τους και να πραγματοποιήσουν ευχάριστες/ψυχαγωγικές δραστηριότητες όπως να πραγματοποιήσουν ψώνια να δειπνίσουν, να συναντηθούν με φίλους και να κοινωνικοποιηθούν γενικά ,να αναπαυθούν , να περπατήσουν, να κάνουν ποδήλατο και να πραγματοποιήσουν δραστηριότητες που συνδέονται με αναψυχή και σωματική άσκηση. (**Baris Ergen, Streets and Pedestrian Malls as Public Spaces, Academia, Istanbul, 2013**)

Είναι σημαντικό λοιπόν να σημειωθεί ότι ο κατάλληλος σχεδιασμός πεζοδρόμων και αστικών χώρων συμβάλει σημαντικά τόσο στην ψυχική όσο και στην σωματική υγεία και δημιουργεί πιο καθαρό ,άνετο ευχάριστο περιβάλλον που προσφέρει πληθώρα δραστηριοτήτων που προάγουν πιο υγιείς τρόπους ζωής και ωφελούν τον ανθρώπινο οργανισμό. Στον πολεοδομικό σχεδιασμό το κλειδί για την διατήρηση της υγείας βρίσκεται στον επανασχεδιασμό των δρόμων ώστε να διασφαλίζεται η άνεση των ανθρώπων ως προς φυσικές/σωματικές δραστηριότητες όπως παραδείγματος χάριν περπάτημα, τρέξιμο, ποδηλασία και γενικά ως προς πιο ενεργό και υγιεινό τρόπο ζωής. (**Bain Lesley,**

Barbara Grey, Dave Rodgers, *Living Streets, Strategies for crafting public space*, John Wiley & Sons, 2012)

Με την ανάπτυξη σχεδιασμού ευρύχωρων αστικών χώρων με προτεραιότητα στους πεζούς και την ελαχιστοποίηση της σύγκρουσης πεζών με τα οχήματα μειώνεται η πιθανότητα ατυχημάτων ,προάγεται η ασφάλεια και η βελτίωση της εμπειρίας των χρηστών. Αισθητές είναι και οι θετικές επιπτώσεις και προς την αισθητική ,το οπτικό τοπίο και τον χαρακτήρα της πόλης. Επίσης παρατηρήθηκε πως τα έργα πεζοδρομήσεων επιφέρουν αύξηση του χρόνου που περνούν οι άνθρωποι σε μέρη που μπορούν να πραγματοποιήσουν διάφορες δραστηριότητες όπως πχ να τακτοποιήσουν υποχρεώσεις σε κάποια τράπεζα και μπορούν να παράλληλα να χαλαρώσουν, ψωνίσουν, δειπνίσουν και άλλες δραστηριότητες που συνδέονται με αναψυχή. (**Baris Ergen, Streets and Pedestrian Malls as Public Spaces, Academia, Istanbul, 2013**)

3. Σύνδεση Υγείας ,σωματικής δραστηριότητας και πολεοδομικού σχεδιασμού

Ευρήματα πολλών ερευνών σχετικά με τη σύνδεση της σωματικής και ψυχικής με την σωματική δραστηριότητα έχουν δείξει πως άτομα που δεν ασκούν καμία σωματική δραστηριότητα είναι περισσότερο εκτεθειμένα σε κίνδυνο παρουσίασης προβλημάτων υγείας όπως παχυσαρκία, καρδιακά νοσήματα, διαβήτη τύπου 2 κ.ά. σε σύγκριση με άτομα που είναι πιο ενεργά και ασκούνται. (**Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study** Published 19 April 2017, , <https://www.bmj.com/content/bmj/357/bmj.j1456.full.pdf>, https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm_campaign=Echobox&utm_medium=Social&utm_source=Facebook#link_time=1501254014, <https://www.tmr.qld.gov.au/Travel-and-transport/Cycling/Benefits.aspx>)

Τα αποτελέσματα από τις έρευνες αυτές που πραγματοποιήθηκαν έδειξαν πως τα άτομα που μετακινούνται με ποδήλατο παρουσίασαν χαμηλότερο κίνδυνο θνησιμότητας από καρδιαγγειακές παθήσεις, υπέρταση, διαβήτη, καρκίνο , εγκεφαλικό επεισόδιο κ.ά. Πολλές χώρες επίσης με πολύ καλές ποδηλατικές υποδομές όπως οι σκανδιναβικές όπου μεγάλο ποσοστό των κατοίκων τους χρησιμοποιούν ποδήλατο προς τη δουλειά φανέρωσαν θετικά αποτελέσματα επίσης στην κατάσταση υγείας τους. Τα ευρήματα της έρευνας φανερώνουν πως η υγεία των πολιτών θα μπορούσε να βελτιωθεί με αλλαγές στις υποδομές και παροχές που στοχεύουν στην μετακίνηση και την φυσική δραστηριότητα όπως με τη δημιουργία νέων ποδηλατοδρόμων ,λωρίδες ποδηλάτων σε πολυσύχναστους και κεντρικούς δρόμους, προγράμματα μίσθωσης ποδηλάτων, χώροι στάθμευσης ποδηλάτων πεζοδρόμους και καλύτερες παροχές στις δημόσιες υπηρεσίες. Επίσης άτομα που περπατούσαν συχνά πχ προς τη δουλειά η άλλες δραστηριότητες παρουσίασαν επίσης μειωμένο κίνδυνο παρουσίασης ίδιων ασθενειών αλλά με μέτρια αποτελέσματα αφού εξαρτάται και η απόσταση που διανύεται καθημερινά ο ρυθμός και άλλοι παράγοντες. (**Association between active commuting and incident cardiovascular disease, cancer, and mortality: prospective cohort study** Published 19 April 2017, <https://www.bmj.com/content/357/bmj>, , https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering-76292?utm_campaign=Echobox&utm_medium=Social&utm_source=Facebook#link_time=1501254014, <https://www.tmr.qld.gov.au/Travel-and-transport/Cycling/Benefits.aspx>)

1.3.4 Ποδηλατοδρόμοι

Η μετακίνηση όπως έχει αναφερθεί είναι πολύ σημαντική αλλά πολλά άτομα δεν έχουν πρόσβαση σε χρήση αυτοκινήτου η απόκτηση διπλώματος για διάφορους λόγους και για αυτό το λόγο επιλέγουν εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησής όπως ποδήλατο ,την χρήση ΜΜΜ, την μετακίνηση με τα πόδια κα. Είναι σημαντικό να υποστηρίζονται και αυτές οι ομάδες ανθρώπων καθώς το ποσοστό που δεν επιλέγει μετακίνηση με αμάξι μεγαλώνει είτε λόγω της κίνησης είτε λόγω ελλιπή χώρου στάθμευσης, είτε για άλλους λόγους.

Τα τελευταία χρόνια ειδικά ένα μεγάλο ποσοστό στράφηκε στην χρήση ποδήλατου που αποτελεί μια ιδιαίτερα θετική και υγιεινή επιλογή μετακίνησης τόσο για το άτομο όσο και για το περιβάλλον. Είναι πολύ σημαντικό όμως να προσφέρονται οι κατάλληλες υποδομές και τα κατάλληλα μέσα ώστε να συνεχίζεται να υποστηρίζεται αυτή η τάση και να καταφέρνουν οι ποδηλάτες να κινούνται με ευκολία και το κυριότερο με ασφάλεια. (Amy Gunn, California Polytechnic State University, San Luis Obispo College of Architecture and Environmental Design City and Regional Planning Senior Project ,Bicycle Planning in European Cities and Its Applicability to American Cities,2018)

Οι ποδηλατοδρόμοι προσφέρουν την απαραίτητη ευκολία μετακίνησης των ποδηλατών αλλά και αποτρέπουν τη σύγκρουση με τα άλλα οχήματα προσφέροντας μια ασφαλή εμπειρία και δίνοντας θετικό κίνητρο στην χρήση του ποδήλατου (βλ.εικ.14,15,16). Όταν σε μία περιοχή προσφέρονται οι κατάλληλες και βολικές εγκαταστάσεις ώστε να επιτρέπει το περπάτημα και την ποδηλασία όλο και περισσότεροι άνθρωποι ενθαρρύνονται να χρησιμοποιήσουν τα μέσα αυτά για να πραγματοποιήσουν τις μετακινήσεις τους. (<https://www.tmr.qld.gov.au/Travel-and-transport/Cycling/Benefits.aspx>)



Εικόνα 14



Εικόνα 15



Εικόνα 16

Εικόνες 14, 15 ,16. Ποδηλατόδρομοι Παραδείγματα

Πηγή:<http://landezine.com/index.php/2011/06/rhone-river-banks-by-in-situ-architectes-paysagistes/>
<https://dirt.asla.org/2014/08/21/guiding-the-way-for-bike-lanes-and-much-more/>,
<https://bikeportland.org/2013/05/27/dispatch-from-copenhagen-87345> 12/10/19

Πολλές πόλεις ανέπτυξαν την κουλτούρα της χρήσης ποδηλάτου και οι αρμόδιες δημόσιες αρχές ενσωμάτωσαν τις ανάγκες αυτές στον σχεδιασμό για την επίτευξη καλύτερων αποτελεσμάτων και ωφέλειας της κοινωνίας και της ασφάλειας. Ο σχεδιασμός των αστικών χώρων επηρεάζεται από την κουλτούρα των κατοίκων μιας περιοχής και το αντίστροφο, η κουλτούρα και οι επιλογές στον τρόπο μετακίνησης στον αστικό χώρο επηρεάζουν άμεσα τον σχεδιασμό. Στην Ολλανδία το 43% των κατοίκων και το 30% στη Δανία μετακινείται καθημερινά προς και από την εργασία τους με ποδήλατο και οι εγκαταστάσεις και οι υποδομές που παρέχονται υποστηρίζουν την κίνηση αυτή με ποδηλατοδρόμους ειδική σήμανση, παρκινγκ για ποδήλατα κ.α. ([https://the conversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering](https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering) retrieved)

Στην Κοπεγχάγη και το Άμστερνταμ ένα μεγάλο ποσοστό χρησιμοποιεί ποδήλατο λόγω ευκολίας καθώς και οι δυο πόλεις ακολούθησαν σαφείς στρατηγικές για να βελτιώσουν τις υποδομές ώστε να υποστηριχτεί η χρήση ποδηλάτου. Οι τρόποι επίτευξης των στόχων αυτών περιλάμβαναν την αύξηση λωρίδων ποδηλάτων, συστήματα ενοικίασης και περισσότερες εγκαταστάσεις, ασφαλή στάθμευση και περισσότερες εγκαταστάσεις ώστε να μπορούν να υποστηρίξουν τη χρήση ποδηλάτου μέσα στις δημόσιες υπηρεσίες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί στην Ν. Υόρκη οι παρεμβάσεις στις υποδομές έφεραν θετικά αποτελέσματα αφού επέφερε διπλασιασμό στο ποσοστό της χρήσης ποδηλάτου μεταξύ του 2006 και 2010. ([https://the conversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering](https://theconversation.com/cycling-to-work-major-new-study-suggests-health-benefits-are-staggering), Amy Gunn, California Polytechnic State University, San Luis Obispo College of Architecture and Environmental Design City and Regional Planning Senior Project, Bicycle Planning in European Cities and Its Applicability to American Cities, 2018)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Εισαγωγή - Ιστορικό της περιοχής

2.1 Η Μελβούρνη: Η ίδρυση και η ανάπτυξη της πόλης

Η ίδρυση της πόλης της Μελβούρνης χρονολογείται το 1835, όπου ο John Batman εξερευνητής και αγρότης από την Τασμάνια, ο οποίος αποβιβάστηκε στο Port Phillip Bay στις 29 Μαΐου του 1835 και ο John Pascoe Fawcner που έφτασε τον Αύγουστο του ίδιου χρόνου εγκαταστάθηκαν στον ποταμό Yarra και με τις συνοδείες τους σχημάτισαν την πρώτη αποικία που στη συνέχεια αποτέλεσε την σημερινή κεντρική περιοχή της Μελβούρνης. **(City Council , "History of the City of Melbourne", City of Melbourne, November 1997)**

Δύο χρόνια αργότερα έφτασε στο Port Phillip ο κυβερνήτης της πολιτείας New South Wales, Richard Bourke συνοδευόμενος από τον τοπογράφο Robert Hoddle στον οποίο ανατέθηκε η χαρτογράφηση και η δημιουργία πολεοδομικού πλάνου της πόλης, αφού εγκρίθηκε η τοποθεσία για δημιουργία πόλης την οποία ονόμασαν Μελβούρνη προς τιμήν του William Lamb, 2nd Viscount Melbourne, τον τότε πρωθυπουργό της Βρετανίας. **(City Council, "History of the City of Melbourne", City of Melbourne ,November 1997)**

Η δημιουργία του επίσημου πλάνου με τη διάταξη των δρόμων της κεντρικής Μελβούρνης ολοκληρώθηκε τον Μάρτιο του 1837 σύμφωνα με τους κανονισμούς που ορίστηκαν το 1829 από τον προηγούμενο Κυβερνήτη Ralph Darling. Το σχέδιο το οποίο έγινε αργότερα γνωστό ως Hoddle Grid έδωσε τα όρια και τα ονόματα των δρόμων όπως παραμένουν σήμερα στην κεντρική και επιχειρηματική περιοχή της Μελβούρνης και οροθετούνταν μεταξύ των οδών Flinders , Spring , La Trobe, και Spencer. **(City Council , "History of the City of Melbourne", City of Melbourne. November 1997)**

Όταν ξεκίνησε η διαδικασία είχε προταθεί από τον τοπογράφο τα ανοίγματα των δρόμων να είναι μεγάλα 99 πόδια (30 μέτρα) ενώ ο Κυβερνήτης επιθυμούσε την δημιουργία στενότερων δρόμων 66 πόδια και μικρά δρομάκια που θα παρείχαν πρόσβαση στα μακρόστενα οικόπεδα που θα προορίζονταν για πώληση. Μετά από υποχωρήσεις και συναινέσεις και των δυο πλευρών αποφασίστηκε και ανοιχτούν μεγαλύτεροι δρόμοι αλλά και στενότερες λωρίδες 33 ποδιών μεταξύ τους που αποτελούν τα μικρά δρομάκια σήμερα με τα ονόματα Lanes/Little. Οι μεγάλοι σε πλάτος δρόμοι ευθύνονται για την μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης καθώς είναι λειτουργικοί και προσδίδουν ευκολία και άνεση στις δραστηριότητες και στην μετακίνηση στο κέντρο της περιοχής της Μελβούρνης. Ωστόσο οι μικρές οδοί αυξήσαν τα προβλήματα συμφόρησης και μέχρι σήμερα που έχουν μετατραπεί κυρίως σε εμπορικές οδούς δεν είναι λειτουργικές και παρουσιάζουν σοβαρό πρόβλημα στην κυκλοφορία και μετακίνηση πεζών και οχημάτων. **(City Council , "History of the City of Melbourne" City of Melbourne, November 1997)**

2.2 Πληθυσμός – Μετανάστευση

Η Μελβούρνη είναι μία πόλη που ο πληθυσμός της επηρεάστηκε σε μεγάλο βαθμό από την μετανάστευση και υπέστη σε κύματα ραγδαία αύξηση πληθυσμού λόγω των κοινωνικών φαινομένων και των οικονομικών συνθηκών της εκάστης περιόδου.

‘Η μεταναστευτική ιστορία στην Μελβούρνη πραγματοποιήθηκε σε ριπές και επηρεάστηκε από κοινωνικές μεταβλητές όπως πολιτική κατάσταση, οικονομικές συνθήκες, ύπαρξη ή φόβο πολέμου και τις αντιδράσεις ανθρώπων σε μεταβαλλόμενες συνθήκες. Οι σημαντικές κοινωνικές αλλαγές, η οικονομική ύφεση στις αρχές της δεκαετίας του ‘30, ο πρώτος και δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος από το 1939 έως το 1945 και η περίοδο του πληθωρισμού μετά τον πόλεμο είχαν σημαντική επιρροή τόσο στη φυσική αύξηση όσο και τη μετανάστευση της χώρας.’ (Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954: Survey & Analysis, Chapter 4, The People Of The Planning Area ,σελίδα 30)

Η περίοδος ανακάλυψης χρυσού, η έκδοση προσκλήσεων από την κυβέρνηση ,οι περίοδοι οικονομική άνοδου και ανάπτυξης της βιομηχανίας προσέλκυσαν ανθρώπους από όλο τον κόσμο και ο πληθυσμός της Μελβούρνης .

Η μετανάστευση αποτελούσε και αποτελεί μέχρι και σήμερα έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες που συντέλεσε στη δημιουργία και ραγδαία ανάπτυξη της πόλης της Μελβούρνης.

2.3 Κοινωνικά φαινόμενα που επηρέασαν τον πληθυσμό και την ανάπτυξη της Μελβούρνης.

Η Μελβούρνη αποτελεί μία από τις νεότερες και νεοσύστατες πόλεις του κόσμου με λιγότερα από 200 χρόνια δημιουργίας αλλά εξελίχθηκε και αναπτύχθηκε με ραγδαίο ρυθμό και αναπτύσσεται ακόμα περισσότερο τις τελευταίες δεκαετίες. Μετά την ίδρυση της πόλης διάφορα κοινωνικά φαινόμενα διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη αυτή της πόλης η οποία έφερε ως αποτέλεσμα κοινωνική και οικονομική πρόοδο της πόλης και ραγδαία αύξηση πληθυσμού ,την καθιέρωσαν για πολλές συνεχόμενες χρονιές ως μία από τις καλύτερες πόλεις στον κόσμο λόγω ποιότητας ζωής.

Κατά τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας της πόλης και ύστερα από την ανακάλυψη χρυσού στην Αυστραλία, συγκεκριμένα τον Ιούνιο του 1851 διαδόθηκε φήμη ύπαρξης χρυσού στην Μελβούρνη. Άνθρωποι εκείνη την περίοδο κατέφθασαν από όλον τον κόσμο δημιουργώντας μια μαζική εισροή, που η τότε αποικία βρέθηκε απροετοίμαστη να αντιμετωπίσει ,με τον αριθμό των μεταναστών να ανέρχεται σε 55.000 χιλιάδες περίπου ετησίως. Το 70% όλων των μεταναστών της Αυστραλίας ,την περίοδο εκείνη εγκαταστάθηκαν στην Πολιτεία της Βικτώριας και συγκεκριμένα στην Μελβούρνη κάτι που προκάλεσε ποικίλα προβλήματα που έχριζαν γρήγορη αντιμετώπιση. (E. F. Borrie, Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954 Melbourne And Metropolitan Board Of Works)

Υστέρα από την περίοδο ανακάλυψης του χρυσού τον Νοέμβριο του 1951 στις περιοχές Clunes, Anderson's Creek, Buninyong, Ballarat, Mount Alexander and Bendigo που βρίσκονται έξω από την

Μελβούρνη και συγκεκριμένα στην κεντρική περιοχή της πολιτείας της Βικτώριας, επήλθαν δραματικές κοινωνικές και οικονομικές αλλαγές που επηρέασαν την μελλοντική της εξέλιξη.

Για τα επόμενα χρόνια η πόλη παρουσίαζε σημάδια ανάπτυξης και κοινωνικής και οικονομικής άνοδου με τον σχηματισμό νέων προαστίων ,την γεφύρωση του ποταμού το 1851, την δημιουργία Σιδηροδρόμου που ένωνε τα διάφορα προάστια και τη δημιουργία Λιμανιού, του Port Melbourne το 1854 για να εξυπηρετήσει την μαζική μετανάστευση που επικρατούσε. Επίσης ως ένδειξη της ανάπτυξης και της προόδου της πόλης χτίστηκαν σημαντικά κτήρια όπως το επιβλητικό κτήριο της Κεντρικής Βιβλιοθήκης της Βικτώριας και του Πανεπιστημίου της Μελβούρνης στην κεντρική περιοχή της πόλης. Τα 20 χρόνια που ακολούθησαν παρατηρήθηκε κοινωνική αστική σταθερότητα οπου η πόλη συνέχιζε να αναπτύσσεται σε όλους τους τομείς με κυριότερους τη βιομηχανία και τη γεωργία να παρουσιάζουν σημαντική άνοδο και η Μελβούρνη να εδραιώνεται εκείνη την εποχή ως το κυριότερο οικονομικό κέντρο της Αυστραλίας. **(E. F. Borrie, Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954 Melbourne And Metropolitan Board Of Works)**

Μετά το 1970 η οικονομία παρουσίασε παρακμή και επικράτησε μια γενική περίοδος αστάθειας ,που χαρακτηρίστηκε από μείωση των τιμών των ακινήτων και των αξιών γης και η κατάσταση επιδεινώθηκε όταν η κυβέρνηση άρχισε να πραγματοποιεί περικοπές και απολύσεις προσωπικού σε πολλούς τομείς του δημόσιου τομέα.

Την επόμενη δεκαετία η οικονομία ανέκαμψε ύστερα από μία προσπάθεια της κυβέρνησης προσέλκυσης ξένων με προσκλήσεις και ελαστικότερα μέτρα για άδειες παραμονής, μέσο που τόνωσε την οικονομία αφού πολλοί από αυτούς που κατέφτασαν στην πόλη παρέμειναν και ασχολήθηκαν με την βιομηχανία και το εμπόριο. Τα αργυρωρυχεία στο Broken Hill και τα συστήματα άρδευσης στον ποταμό Murrumbidgee, και η άφιξη Άγγλων επενδυτών επέφεραν θετικές αλλαγές στον πλούτο της πόλης και η ίδια εποχή χαρακτηρίστηκε από άνοδο της οικοδομικής δραστηριότητας. Πολλές κατοικίες και κτήρια δημιουργήθηκαν στο κέντρο της πόλης και τα προάστια και διαμόρφωσαν τον χαρακτήρα πολλών περιοχών συμπεριλαμβανομένου της οδού Collins οπου πολλά από τα κτήρια πάνω σε αυτή διασώζονται και διατηρούνται μέχρι σήμερα. Επίσης κατασκευάστηκε δίκτυο τραμ ακτίνας 4 μιλίων για την εξυπηρέτηση και μετακίνηση μεταξύ προαστίων ,οπου δημιουργήθηκαν λόγω της επέκτασης που επήλθε ως επακόλουθο της ανόδου οικοδομικής δραστηριότητας. Η περίοδος αυτή έμεινε γνωστή με το όνομα 'Land Boom' , και πιο συγκεκριμένα από το 1883 μέχρι το 1889 οι τιμές γης και ακινήτων αυξήθηκαν απότομα και κυμαίνονταν σε κοινά επίπεδα με την πόλη του Λονδίνου. Επίσης δαπανήθηκαν μεγάλα ποσά για την κατασκευή πολυτελών κτηρίων που θα στέγαζαν γραφεία κατασκευαστικών εταιριών ,τραπεζών και άλλων εταιριών και επιχειρήσεων στο κέντρο της Μελβούρνης .Επενδυτές και άνθρωποι που διέθεταν πλούτο αγόραζαν γη και έχτιζαν κατοικίες και έτσι νέα προάστια αναπτύσσονταν και η πόλη επεκτεινόταν συνεχώς. **(E. F. Borrie, Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954 Melbourne And Metropolitan Board Of Works)**

Την περίοδο που ακολούθησε διαδέχτηκε οικονομική κατάρρευση και πολλές εταιρίες χρεωκόπησαν, κατοικίες και κτήρια έμειναν ημιτελή η αμίσθωτα ενώ τη δεκαετία του 90 ακολούθησε μια τραγική περίοδος ξηρασίας που έφερε ως αποτέλεσμα την παρακμή του πληθυσμού για 15 έτη περίπου.

2.4 Οικονομικά Φαινόμενα που επηρέασαν την μεταβολή του πληθυσμού

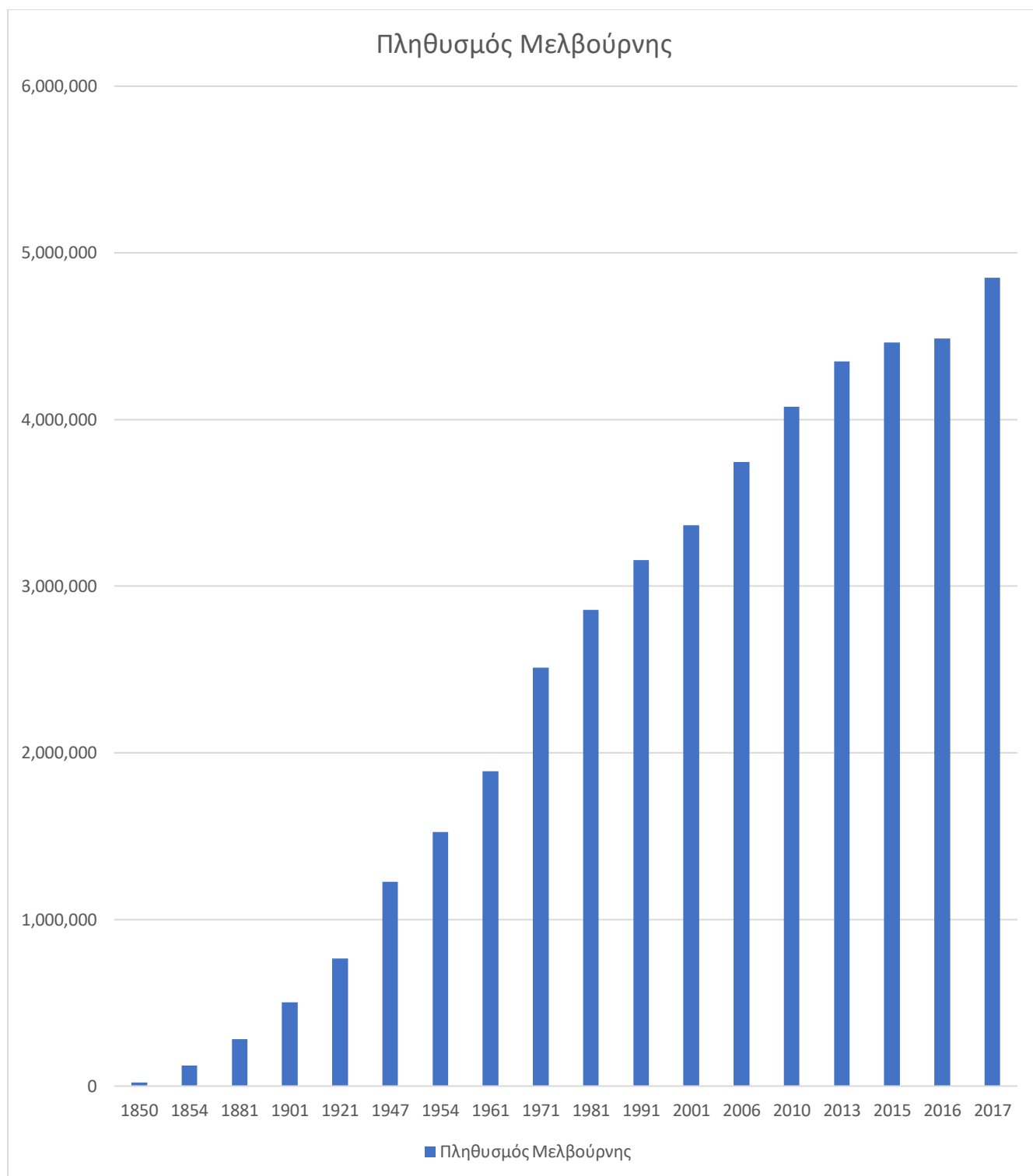
Οικονομία της Μελβούρνης -Ανάπτυξη Βιομηχανίας

Η οικονομία μιας περιοχής συνδέεται απόλυτα με τις καταστάσεις και συνθήκες που επικρατούν και την ανάπτυξη της πόλης και του πληθυσμού λόγω του ότι οι δυνατότητες απασχόλησης που προσφέρει είναι παράγοντας που μεγιστοποιεί τις πιθανότητες επιλογής εγκατάστασης σε αυτή από άτομα που αναζητούν εργασία. *‘Συνηθέστερο ιστορικά είναι το φαινόμενο όπου η ανάπτυξη της οικονομίας και της βιομηχανίας μιας περιοχής συνδέεται με αλλαγές στην πληθυσμιακή κατάσταση και με το φαινόμενο της μετανάστευσης.’ (E. F. Borrie , **Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954: Survey & Analysis ,σελίδα 29)***

Η ταχεία ανάπτυξη της Μελβούρνης (βλ. πίνακα 1) όπως και σε άλλες μεγάλες πόλεις, σχετίστηκε σε μεγάλο βαθμό με τη βιομηχανική ανάπτυξη, και ένα μεγάλο μερίδιο του πληθυσμού της Μελβούρνης ασχολείται μέχρι και σήμερα με τις βιομηχανικές, εμπορικές και διοικητικές δραστηριότητες. Η οικονομία της Μελβούρνης στηρίχτηκε κυρίως στην ανάπτυξη του δευτερογενή τομέα και πιο συγκεκριμένα, από το 1891 μέχρι το 1947 το ποσοστό του πληθυσμού που ενασχολήθηκε με τον τομέα της βιομηχανίας παρουσίασε αύξηση περίπου 60%.Την δεκαετία του ‘50 το εργατικό δυναμικό της Μελβούρνης που απασχολούταν σε βιομηχανικές δραστηριότητες ήταν πολύ υψηλότερο ,σε σύγκριση με άλλες πρωτεύουσες της Αυστραλίας και την καθιέρωσε ως μία από τις πιο σημαντικές βιομηχανικές πόλεις του κόσμου. **(E. F. Borrie, Melbourne Metropolitan Planning Scheme, 1954, Melbourne And Metropolitan Board Of Works)**

Η Μελβούρνη αποτελούσε το κύριο κέντρο της Κοινοπολιτείας της αυτοκινητοβιομηχανίας, την ένδυσης και της κλωστοϋφαντουργίας και ειδικότερα πριν τον πόλεμο αποτελούσε τον μεγαλύτερο εργοδότη της βιομηχανικής εργασίας που σχετιζόταν με την ένδυση. Επίσης η βιομηχανική δραστηριότητα της πόλης περιλάμβανε την παραγωγή ειδών διατροφής, την κατασκευή γεωργικών εργαλείων ,σιδηροδρομικού εξοπλισμού ,τη χαλυβουργία και τα χυτήρια. Ανεπτυγμένες βιομηχανίες αποτελούσαν και οι χημικές βιομηχανίες που το 50% των εργοστασίων απασχολούσε πάνω από 200 άτομα , οι βιομηχανίες κατασκευής βαρέων μηχανημάτων και οικιακών εξοπλισμών και η ξυλεία. Πολλά επαγγέλματα που σχετιζονταν με την μηχανική, αποτελούσαν σημαντικό κομμάτι της βιομηχανίας και συνείσφεραν σημαντικά στην άνοδο της οικονομίας της πόλης. Με την ραγδαία ανάπτυξη της πόλης σημαντική ανάπτυξη παρατηρήθηκε στον τομέα της οικοδομής και κατασκευής (Building and Construction industry) καθώς σημαντικά project που αφορούσαν μεγάλα κτίρια που προορίζονταν είτε για διαμερίσματα ,ξενοδοχεία, είτε χώρους γραφείων ανοικοδομήθηκαν η εγκρίθηκαν προς ανέγερση ειδικά τα τελευταία χρονιά. Ο συγκεκριμένος τομέας είναι αρκετά κερδοφόρος και προσελκύει επενδυτές από όλο τον κόσμο αυξάνοντας την οικονομία της πόλης και της χώρας στο σύνολο. **(E. F. Borrie, Melbourne Metropolitan Planning Scheme, 1954, Melbourne And Metropolitan Board Of Works)**

Πίνακας 1. Ο πληθυσμός της Μελβούρνης



Πηγές: 1. Commonwealth Bureau Of Census And Statistics, Official Statistics, Commonwealth Of Australia. Melbourne. Population And Vital Statistics. Bulletin No. 38 Commonwealth Demography, 1920, And Previous Years.

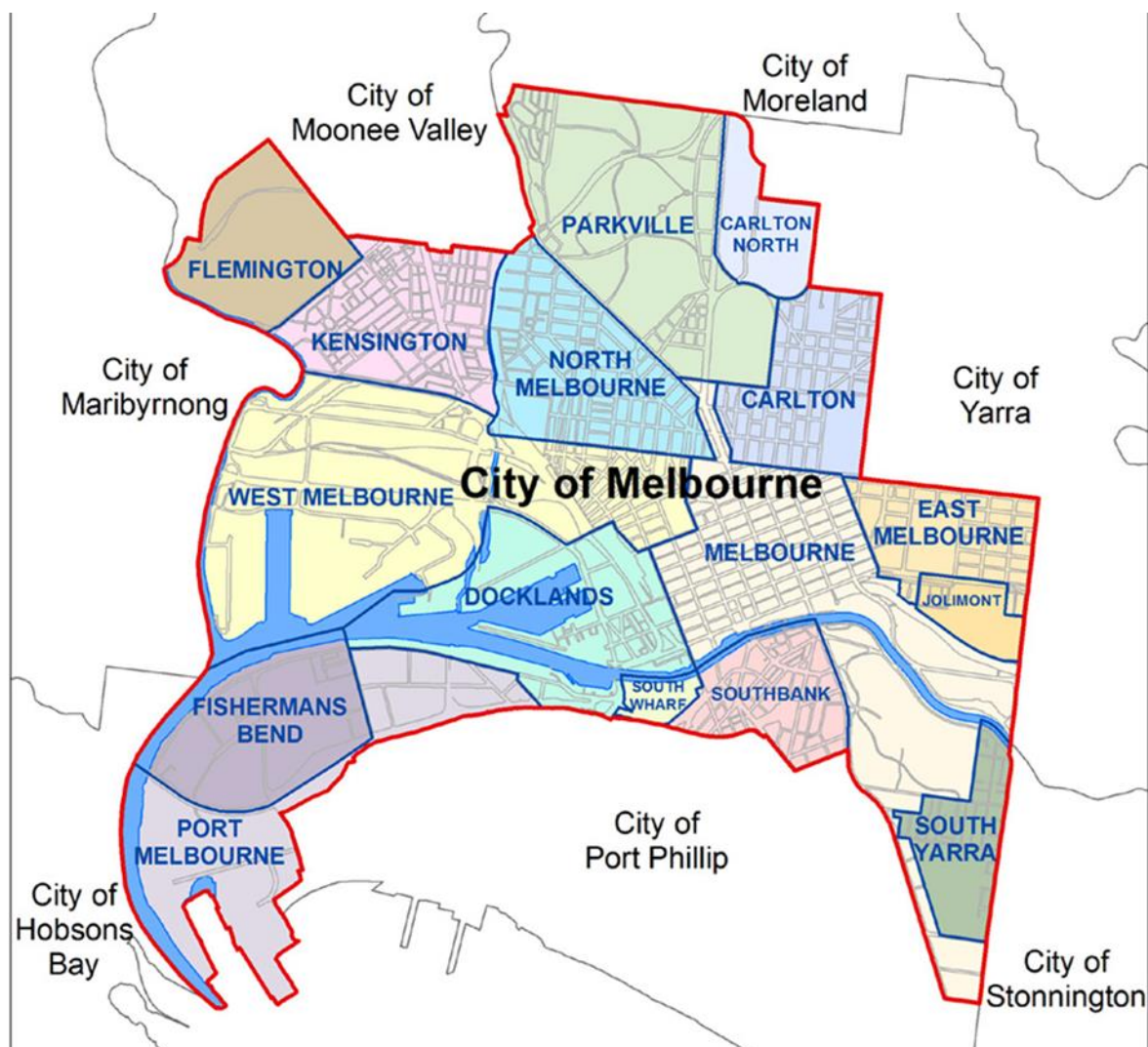
2. Australian Bureau Of Statistics, Canberra, Australia Demography 1971 Bulletin No. 87

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Ανάλυση του Δήμου Μελβούρνης

3.1 Ανάλυση του Δήμου Μελβούρνης

Ο Δήμος της Μελβούρνης και το CBD

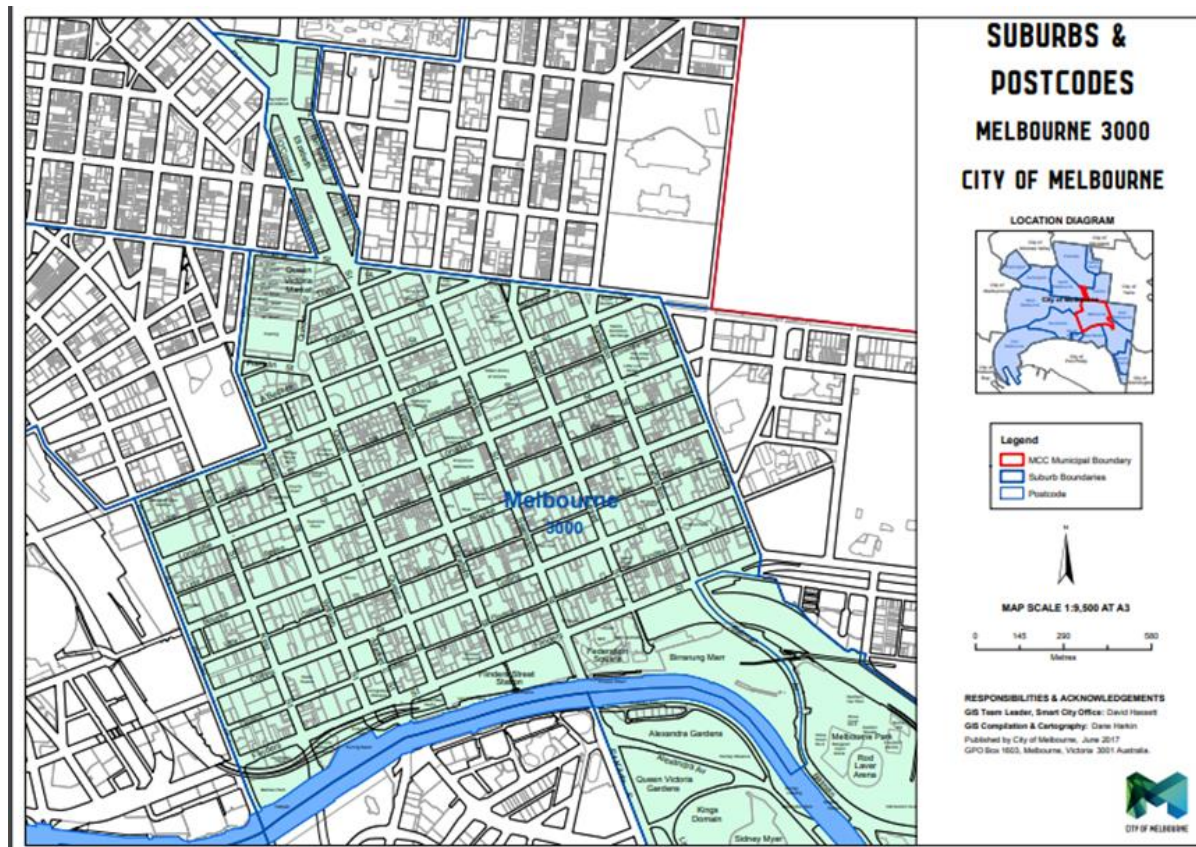


Εικόνα 17. Ο Δήμος Μελβούρνης

Πηγή: <http://www.mappery.com/map-of/City-of-Melbourne-Australia-Boundary-Map> 13/6/18

Ο Δήμος της Μελβούρνης καλύπτει έκταση 37,7 τετραγωνικά χλμ. και περιλαμβάνει ως Δημοτικό συμβούλιο την κεντρική περιοχή της Μελβούρνης και όλα τα εσωτερικά προάστια όπως δείχνει και ο παραπάνω χάρτης (βλ. εικόνα 17) ο πληθυσμός του Δήμου σύμφωνα με την απογραφή που πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2017 ήταν 148.039 κάτοικοι με αύξηση 19.000 άτομα σύγκριση με το 2014 αριθμός που αντιπροσωπεύει αύξηση ποσοστού 14,5% και καθιστά τον Δήμο ως μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες Περιοχές Τοπικής Αυτοδιοίκησης στη χώρα.

Αν εξετάσουμε πιο προσεκτικά μία υπό-περιοχή του Δήμου, αυτή της κεντρικής επιχειρηματικής περιοχής (βλ. εικόνα 18), στην οποία ανήκει και η οδός που θα μελετήσουμε πιο αναλυτικά στη συνέχεια, παρατηρούμε πως υπέστη την μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση ,με επιπλέον 7000 κατοίκους, αύξηση που μεταφράζεται σε πάνω από 20,3 τοις εκατό μεταξύ 2014 και 2016. Άλλες περιοχές που παρατηρήθηκε υψηλή αύξηση είναι η περιοχή Southbank με αύξηση 3000 ,η περιοχή Port Melbourne με αύξηση 2700 κατοίκους, το Carlton με 2500 κατοίκους και η Βόρεια Μελβούρνη με 2400 κατοίκους. (City of Melbourne Daily Population Estimates and Forecasts 2017 Update)



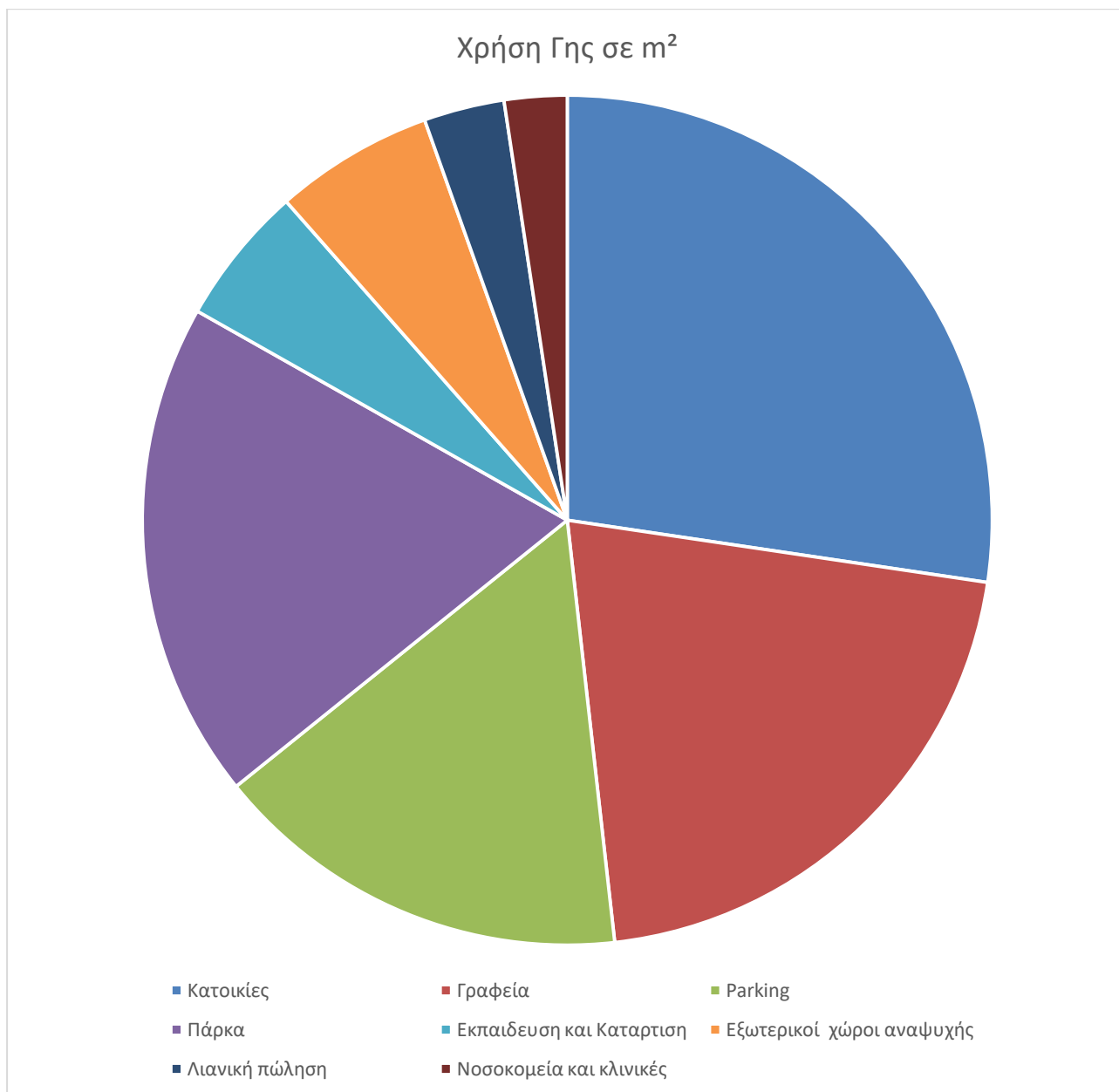
Εικόνα 18. Η κεντρική επιχειρηματική περιοχή

Πηγή: <https://www.melbourne.vic.gov.au/SiteCollectionDocuments/suburb-map-melbourne-3000.pdf> retrieved 13/6/18

Η σταθερή αύξηση και ανάπτυξη έχει επέλθει κυρίως από την υψηλή κατασκευαστική ανάπτυξη και κυρίως από την ανάπτυξη στην κατασκευή κατοικιών. Σύμφωνα με την απογραφή του 2016 τα στοιχεία σχετικά με τις χρήσεις γης και απασχόλησης, παρατηρήθηκε πως κατασκευάστηκαν σε διάστημα δύο ετών ,από το 2014 ,9000 νέα κτήρια σε όλη την έκταση της πόλης ,με την συντριπτική πλειοψηφία και ποσοστό 86,2% να είναι κατοικίες. Στην περιοχή του Δήμου της Μελβούρνης οι κατοικίες ,τα γραφεία και οι χώροι Parking είναι οι κυρίαρχοι τύποι κτηρίων στις χρήσεις γης (βλ.πίνακα 2).

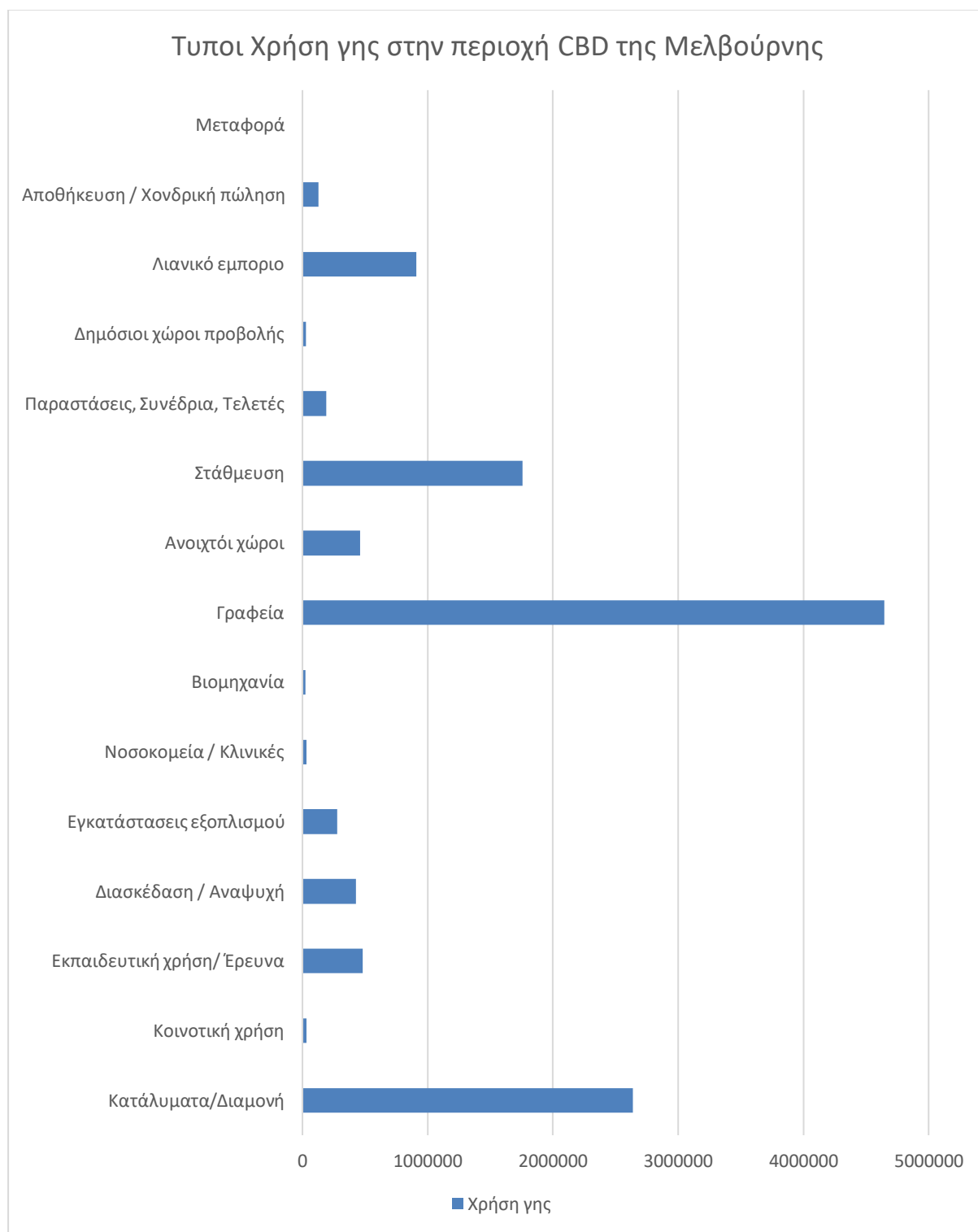
3.2 Τύποι Χρήσεως στο Δήμο Μελβούρνης

Πίνακας 2. Χρήσεις γης



Πηγή: City Of Melbourne Clue 2017 Report

Πίνακας 3. Τύποι χρήσης



Πηγή: City Of Melbourne Clue 2017 Report

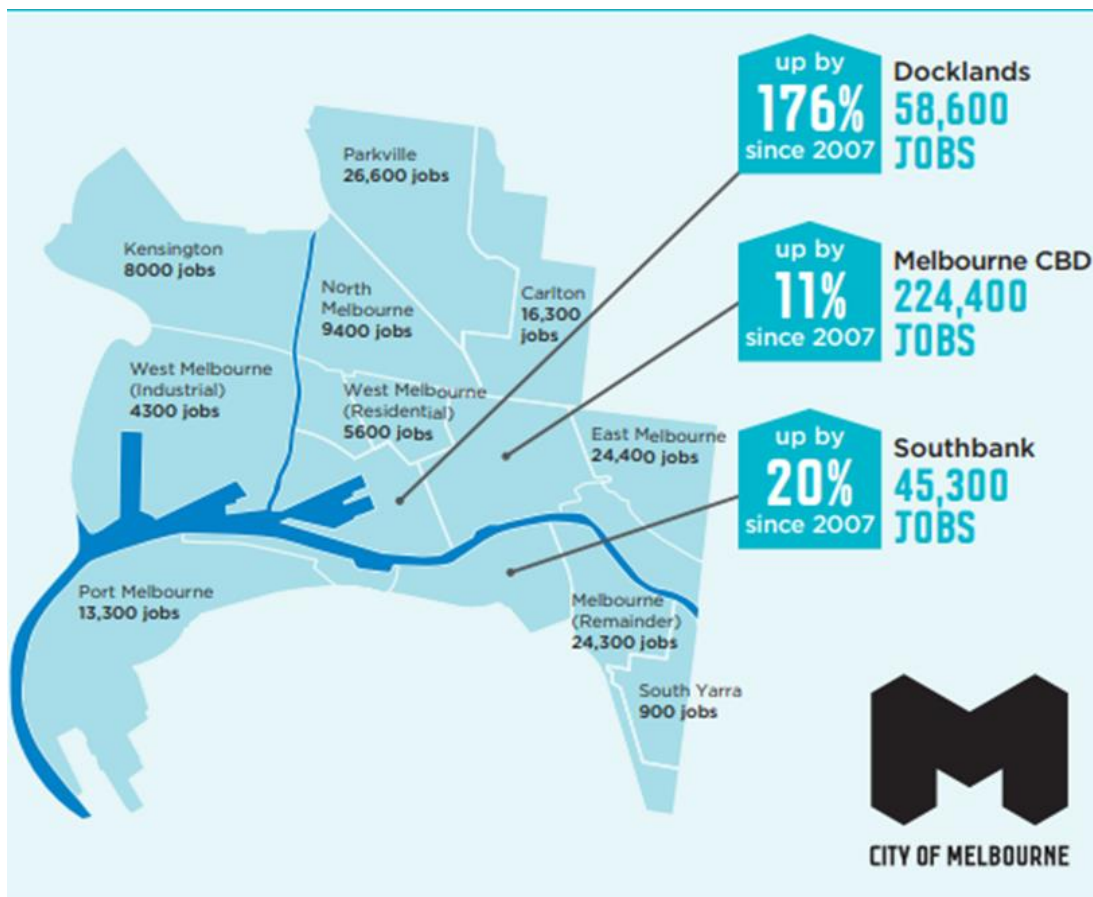
3.3 Η Απασχόληση και οικονομία σήμερα στο Δήμο

Όπως αναφέρθηκε η Μελβούρνη έχτισε μία πολύ δυνατή βάση στην οικονομία της με την άνοδο και ανάπτυξη της Βιομηχανίας και με το εργατικό δυναμικό της και αποτέλεσε κέντρο για πολλές βιομηχανίες.

Με την πάροδο των χρόνων και τις τεχνολογικές εξελίξεις, τα νέα επαγγέλματα που δημιουργήθηκαν και η αυξημένη ζήτηση εξειδικευμένου προσωπικού άλλαξαν τα δεδομένα στην απασχόληση και την βιομηχανική δραστηριότητα στην πόλη αλλά και στην χώρα γενικότερα. Η ταχεία ανάπτυξη της Μελβούρνης και η ανάκαμψη στην οικοδομική δραστηριότητα για να καλυφθούν ανάγκες στέγασης κατοικιών ,γραφείων και άλλων εταιριών και επιχειρήσεων έφεραν θετικές αλλαγές στην οικονομία και στην απασχόληση δημιουργώντας συνεχώς νέες θέσεις εργασίας. Η όψη του κέντρου άρχισε να αλλάζει με την συνεχή οικοδομική δραστηριότητα και νέοι πολυτελής ουρανοξύστες χτίζονταν συνεχώς για να στεγάσουν διαμερίσματα και γραφεία και εταιρίες. Νέα επαγγέλματα και θέσεις εργασίες άνοιγαν συνεχώς σε πολλούς τομείς και η Μελβούρνη αναβίωσε ένα κύμα μετανάστευσης, αυτή τη φορά προσελκύοντας εργατικό δυναμικό για πιο εξειδικευμένα επαγγέλματα. **(City of Melbourne, Census of Land Use and Employment Profile, 2016)**

Από εκθέσεις σχετικές με την εργασία και την απασχόληση στην Μελβούρνη προβάλλεται πως το 2016 σε όλη την ευρύτερη περιοχή της Μελβούρνης διανέμονται σχεδόν δύο εκατομμύρια θέσεις εργασίας, με το 14 τοις εκατό αυτών ,να βρίσκονται στην κεντρική περιοχή CBD, στην περιοχή του Southbank και μία στις πέντε θέσεις εργασίας να βρίσκεται εντός της πόλης της Μελβούρνης. **(City of Melbourne, Census of Land Use and Employment Profile, 2016)**

Ο αριθμός των θέσεων εργασίας στο Δήμο της Μελβούρνης αυξήθηκε κατά 26 τοις εκατό κάτι που μεταφράζεται σε 93.000 νέες θέσεις κατά την τελευταία δεκαετία και η οικονομία τονώθηκε κατά 42% από το 2006 με το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (gross local product) να φτάνει τα Α\$92.100.000.000. Το 2016, ο συνολικός αριθμός των θέσεων εργασίας που ήταν συγκεντρωμένος στο Δήμο Μελβούρνης, ήταν 455.800 με σχεδόν το μισό των θέσεων αυτών και συγκεκριμένα 220.800 θέσεις να συγκεντρώνεται στην κεντρική περιοχή της CBD. Στην κεντρική περιοχή CBD και στις κοντινές περιοχές ,προστέθηκαν 123.675 θέσεις εργασίας από το 2006 έως το 2016 κάτι που μεταφράζεται ως μία σημαντική αύξηση της τάξεως του 42%. Οι υπηρεσίες που κυριαρχούν στην περιοχή CBD στον τομέα της απασχόλησης αφορούν εξειδικευμένες εργασίες στην περιοχή CBD και πάνω από μία στις δέκα επαγγελματικές, επιστημονικές και τεχνικές εργασίες στη Βικτώρια έχουν τη βάση τους στην περιοχή. Η συνολική απασχόληση αυξήθηκε κατά 26% μεταξύ 2002 και 2016 και το εμβαδόν ορόφων περίπου 12%, με το μέσο μέγεθος εγκαταστάσεως να παραμένει σχεδόν το ίδιο. **(City of Melbourne, Census of Land Use and Employment Profile, 2016)**

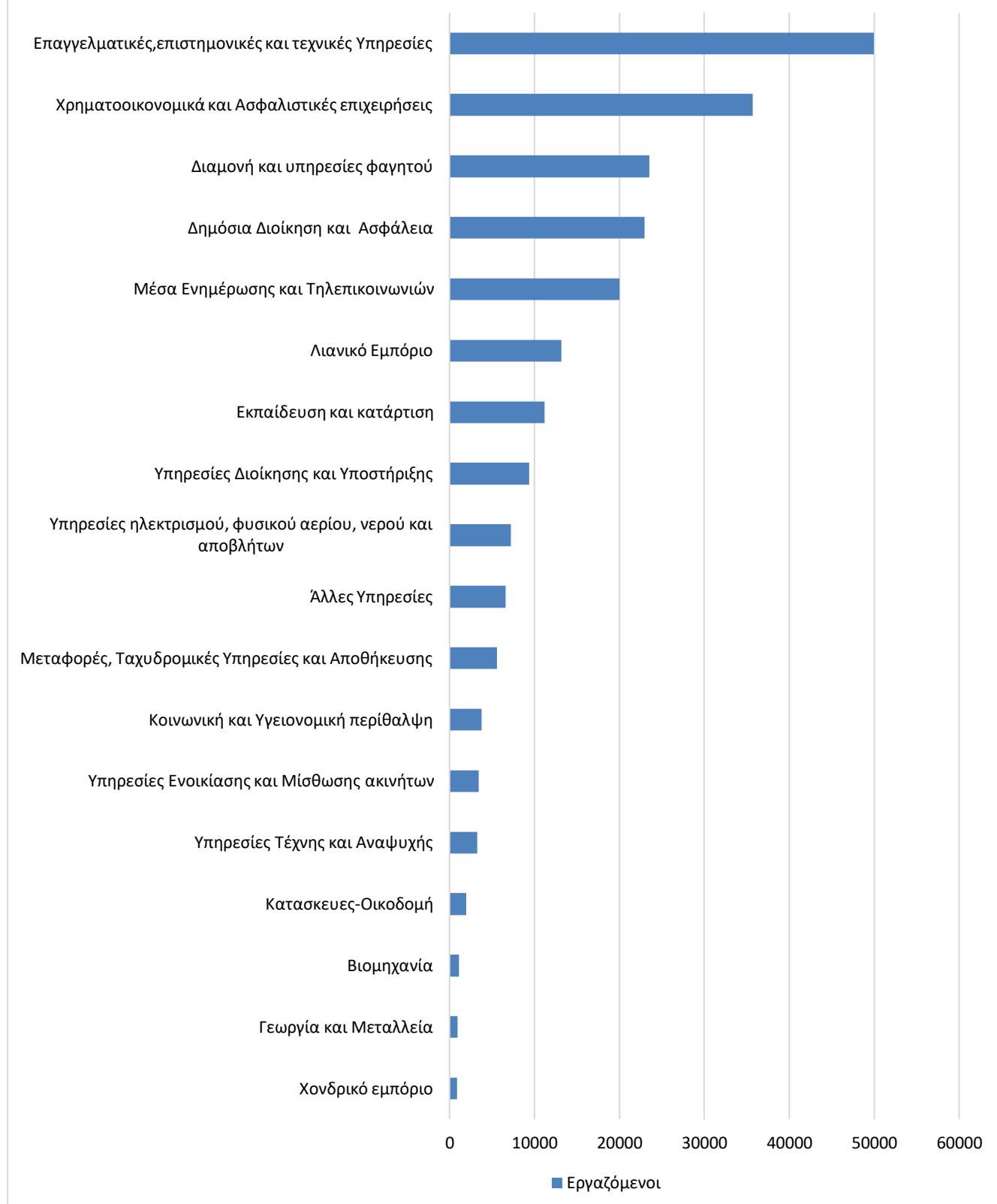


Εικόνα 19. Θέσεις Εργασίας στον Δήμο της Μελβούρνης

Πηγή: <https://www.melbourne.vic.gov.au/SiteCollectionDocuments/clue-2017-summary-report-infographic.pdf> 13/6/18

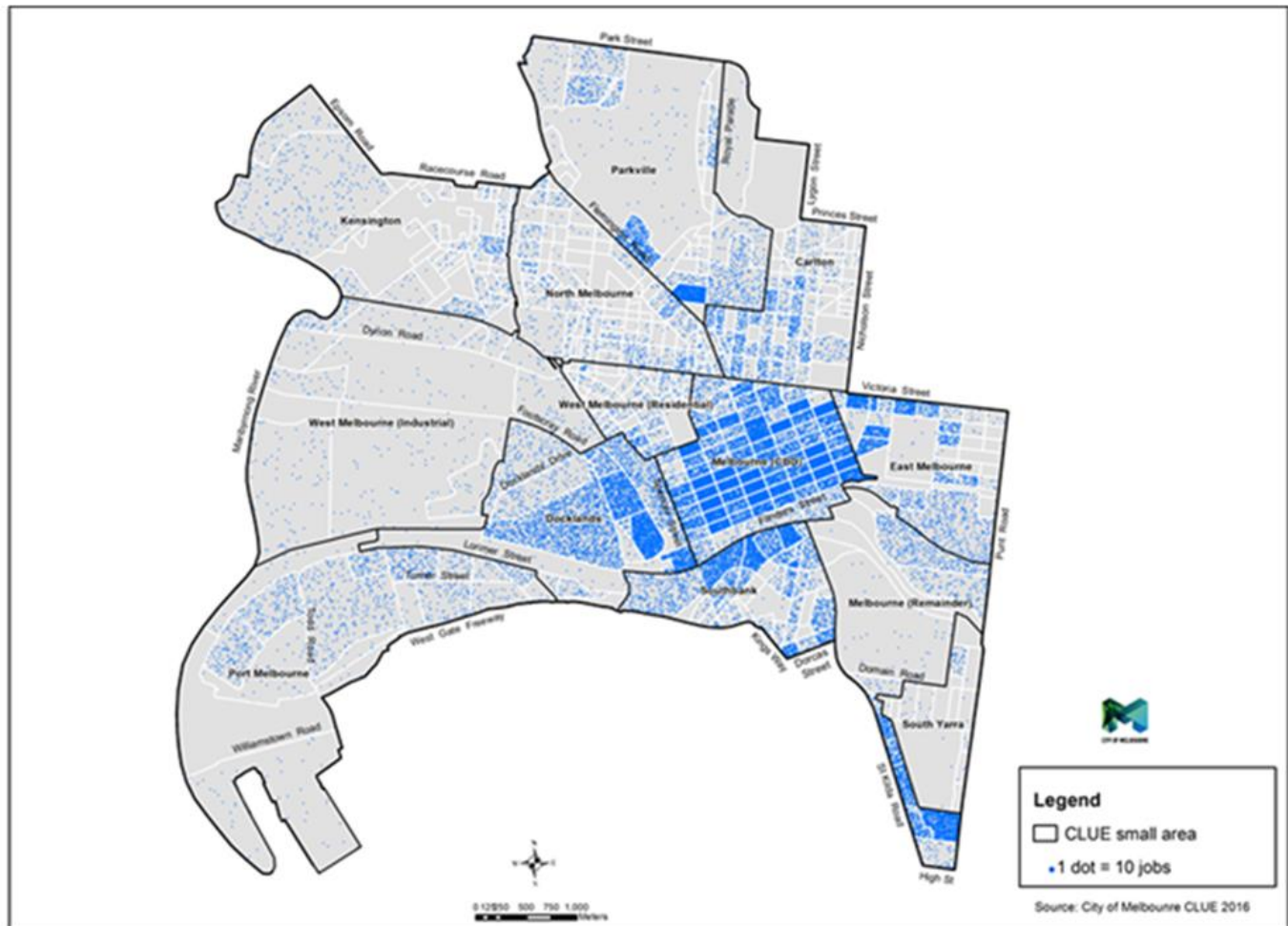
Ο κλάδος που αναπτύχθηκε με μεγαλύτερο ρυθμό σε σχέση αριθμού θέσεων εργασίας ήταν οι επιστημονικές και τεχνικές υπηρεσίες που αποτελούνται από επιχειρήσεις εξειδίκευσης όπως αρχιτεκτονικές υπηρεσίες, υπηρεσίες τοπογραφίας και χαρτογράφησης, μηχανικός σχεδιασμός, υπηρεσίες επιστημονικής έρευνας, νομικές υπηρεσίες, λογιστικές υπηρεσίες, και άλλες με αύξηση 5400 θέσεων εργασίας. Τύποι απασχόλησης που επίσης βίωσαν αύξηση ήταν οι χρηματοοικονομικές και ασφαλιστικές επιχειρήσεις, η υγειονομική περίθαλψη και η κοινωνική αρωγή καθώς και οι υπηρεσίες ηλεκτρισμού, φυσικού αερίου νερού και αποβλήτων κα. (City of Melbourne Daily Population Estimates and Forecasts, 2017)

Βιομηχανίες κατά Απασχόληση (2016)



Πηγή: <https://www.melbourne.vic.gov.au/about-melbourne/research-and-statistics/city-economy/census-land-use-employment/Pages/clue.aspx>

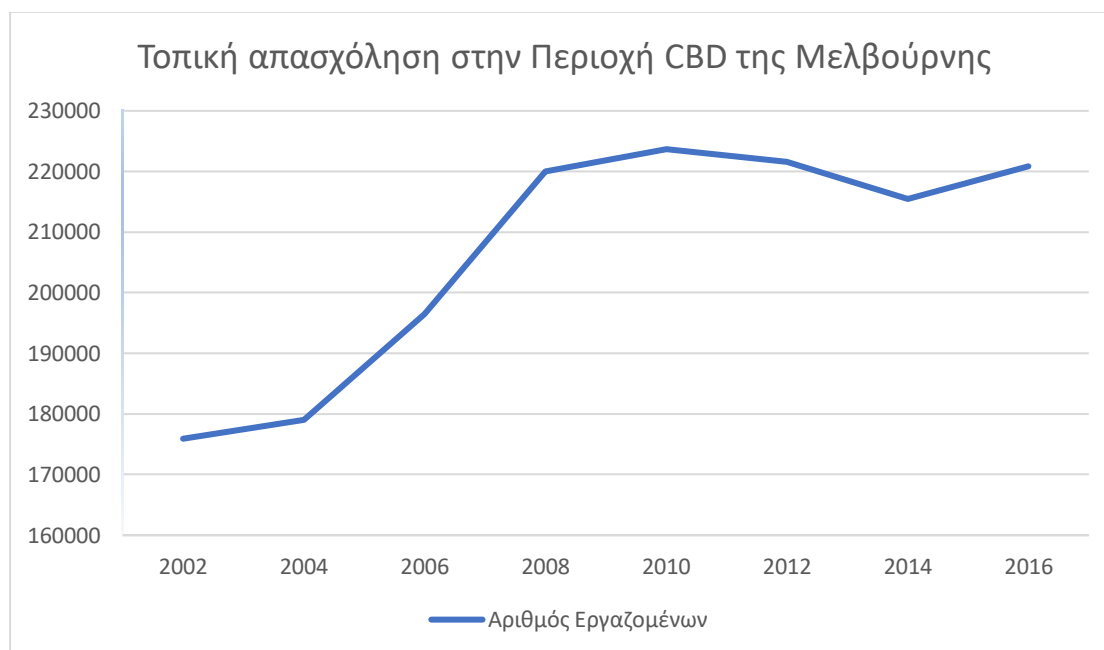
Μία επιπλέον ανάλυση αποκαλύπτει η χωρική κατανομή της απασχόλησης στον Δήμο που φανερώνει πως ο μεγαλύτερος αριθμός θέσεων εργασίας συγκεντρώνεται στους πιο κεντρικούς τομείς όπως είναι η κεντρική επιχειρηματική περιοχή και στην περιοχή Southbank(βλ. εικόνα 20). Οι δυο περιοχές μαζί αντιπροσωπεύαν το 2016 τα 2/3 των θέσεων εργασίας της συνολικής απασχόλησης με ποσοστό 70,5%.(**City of Melbourne Daily Population Estimates and Forecasts 2017 Update**)



Εικόνα 20. Βιομηχανίες και απασχόληση

Πηγή: <https://www.melbourne.vic.gov.au/SiteCollectionDocuments/daily-population-estimates-and-forecasts-report-2017.pdf>

Πίνακας 5. Τοπική απασχόληση



Πηγή: <https://www.melbourne.vic.gov.au/about-melbourne/research-and-statistics/city-economy/census-land-use-employment/Pages/clue.aspx>

3.4 Η εκπαίδευση και οικονομία

Ο κλάδος της Εκπαίδευσης και ο ρόλος της στην οικονομία της πόλης.

Στην Μελβούρνη η τριτοβάθμια εκπαίδευση αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κομμάτια της οικονομίας της πόλης και έχει εξελιχθεί σε μία από τις μεγαλύτερες και πιο κερδοφόρες επιχειρήσεις ειδικότερα στις μέρες μας. Ο κλάδος της εκπαίδευσης στη θέση της οικονομίας τόσο του Δήμου της Μελβούρνης όσο και ολόκληρης της πόλης αποτελεί έναν από τους πιο αναπτυσσόμενους και πιο υποσχόμενους κλάδους τα τελευταία χρόνια και αυτό γιατί βρίσκονται σε αυτή διεθνώς γνωστά και επιτυχημένα ιδιωτικά πανεπιστήμια όπως το Πανεπιστήμιο της Μελβούρνης (University of Melbourne), το RMIT, το Victoria University και άλλα ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης, τα οποία αποτελούν ιδανικό προορισμό μελέτης προσελκύοντας φοιτητές από όλο τον κόσμο.

Το 2016 τις καθημερινές μέρες, κατά μέσο όρο 78.000 άτομα, με εξαίρεση αυτών που διαμέναν στην πόλη υπολογίστηκε πως ταξιδεύουν και μετακινούνται στην πόλη για να σπουδάσουν ή για να πραγματοποιήσουν δραστηριότητες που σχετίζονται με την εκπαίδευση, γεγονός που αντιπροσώπευσε μία αύξηση 9.8 τοις εκατό από 71.000 άτομα το 2014. (**City of Melbourne Daily Population Estimates and Forecasts ,2017 Update, Department of Education and Training, Higher Education Student Statistics**)

Ο κλάδος έχει βιώσει αξιοσημείωτη ανάπτυξη ειδικότερα κατά την τελευταία δεκαετία και σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία, ο αριθμός ανάπτυξης του αριθμού εγγράφων στην Μελβούρνη αυξήθηκε κατά 5% ετησίως. Επίσης ιδιαίτερη αύξηση παρουσίασαν οι εγγραφές από μαθητές του εξωτερικού σε ποσοστό 6,5% σε σύγκριση με τους μαθητές της χώρας. Ο κλάδος της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης με τους τομείς που τον απαρτίζουν εκτιμάται πως πρόσφερε 30.000 θέσεις στην πολιτεία και

\$5.800.000.000 στην οικονομία του κράτους και τον κατέστησε σαν την μεγαλύτερη εξαγωγική υπηρεσία το 2015. **(City of Melbourne Daily Population Estimates and Forecasts ,2017 Update, Department of Education and Training, Higher Education Student Statistics)**

Το ίδιο έτος φοιτούσαν στην Μελβούρνη σύμφωνα με εκτιμήσεις περίπου 43.000 φοιτητές και παρουσίασε αύξηση 16,6 τοις εκατό σε σύγκριση με το έτος 2014, με μεγαλύτερη ανάπτυξη να ενδείκνυται από τη εγγραφή φοιτητών από χώρες της Ασίας κυρίως από την Κίνα. Εκτίμηση παρουσίασε περισσότερους από 14.000 φοιτητές από Κίνα αντιπροσωπεύοντας το ένα τρίτο ,ποσοστό 32,8% του συνολικού αριθμού φοιτητών. **(City of Melbourne Daily Population Estimates and Forecasts ,2017 Update, Department of Education and Training, Higher Education Student Statistics)**

Ο ταχέως αναπτυσσόμενος τομέας της εκπαίδευσης ωφέλησε και την ανάπτυξη άλλων σχετικών τομέων, ειδικότερα επηρέασε την κατασκευή, καθώς αυξήθηκαν οι κατασκευές φοιτητικών διαμερισμάτων. Η ανάπτυξη αυτή φανερώνεται ιδιαίτερα στον αριθμό αύξησης των διαμερισμάτων ο οποίος υπολογίστηκε πως αυξήθηκε από 3600 το 2006 ή σε 5500 το 2016, η 53,8% και αύξηση του συνολικού εμβαδού κτηρίων κατά 18,25% από το 2006. **(City of Melbourne Daily Population Estimates and Forecasts ,2017 Update, Department of Education and Training, Higher Education Student Statistics)**

Η αύξηση αυτή της χρήσης γης ως προς τις εγκαταστάσεις εκπαίδευσης οδήγησε σε αύξηση χωρητικότητας στα ιδρύματα τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που είδαν αύξηση 39,5% από 114.000 το 2006 σε 160.000. Η απασχόληση επίσης στον τομέα αυτό αυξήθηκε κατά 11,9% την δεκαετία 2006-2016 και στον τομέα απασχολούνται πάνω από 24.100 άτομα. **(City of Melbourne Daily Population Estimates and Forecasts ,2017 Update, Department of Education and Training, Higher Education Student Statistics.)**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Εισαγωγή στην περιοχή της Μελέτης

4.1 Στοιχεία της οδού Swanston -Γενικά

Η οδός που μελετάται για την εργασία αυτή ,είναι μία από τις πιο σημαντικότερες και πιο ιστορικές οδικές αρτηρίες , της κεντρικής περιοχής της Μελβούρνης. Στην προσπάθεια να διατηρηθεί και να διασφαλιστεί ο ιστορικός χαρακτήρας η σημασία της και να προαχθεί η ζωντάνια της πόλης θα μελετηθεί και σχολιαστεί ο αστικός σχεδιασμός της οδού, ώστε να συμβάλει στην ευκολία και λειτουργία της κυκλοφορίας των τραμ και των πεζών.

Όπως αναφέρθηκε και στο πρώτο κεφάλαιο η οδός ήταν ένας από τους κυρίους δρόμους του πρώτου πολεοδομικού σχεδίου της Μελβούρνης το οποίο δημιουργήθηκε από τον Robert Hoddle το 1837 συμπεριλάμβανε όλους τους κεντρικούς δρόμους της σημερινής κεντρικής επιχειρηματικής περιοχής και διανοίχτηκε τον ίδιο χρόνο. Η αστική σπονδυλική στήλη της πόλης όπως την αποκαλούν πήρε το όνομά της από το ιδρυτικό μέλος του Συλλόγου Port Phillip, Charles Swanston. Ανήκει στον Δήμο της Μελβούρνης και αποτελεί μια από τις κεντρικότερες και πιο ιστορικές διαδρομές της Μελβούρνης συνδέοντας τον σημερινό πυρήνα λιανικής πώλησης στην κεντρική επιχειρηματική περιοχή (Central Business District CBD). Έχει πλάτος 30.17 μ και οριοθετείται από τις οδούς Flinders και Cemetery και το βόριο τμήμα του δρόμου ανήκει στο προάστιο Carlton, ενώ στο νότιο τμήμα της μετονομάζεται σε St Kilda μετά την γέφυρα Prince. Το τμήμα της οδού που θα εξεταστεί πιο αναλυτικά ανήκει στην κεντρική επιχειρηματική περιοχή του Δήμου(και πιο συγκεκριμένα οριοθετείται από τις οδούς Flinders και Victoria. **(Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009, The Redevelopment Of Swanston Street)**

Την οδό διακρίνουν η μοναδικότητα και επιβλητικότητα των κτηρίων της και η παρουσία ιστορικών και σημαντικών αρχιτεκτονικά και αισθητικά κτιρίων όπως αυτό της Βιβλιοθήκης της Βικτώριας ,του Δημαρχείου ,των Δημόσιων Λουτρών ,τον καθεδρικό Ναό του Αγίου Παύλου και πολλά ακόμα που ξεχωρίζουν και καθιστούν την οδό ως μία από της πιο δημοφιλής διαδρομές ειδικότερα για τους επισκέπτες της.

4.2 Εξελικτική πορεία της οδού

Η οδός όπως αναφέρθηκε αποτελούσε σημαντικό μέρος του πρώτου πολεοδομικού σχεδίου της αποικίας που διαμορφώθηκε στην πόλη της Μελβούρνης και από τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας της, ειδικότερα μετά την κατασκευή της γέφυρας Princes Bridge το 1851 και τη σύνδεση της οδού με την νοτιά πλευρά της πόλης, την καθόρισε ως μία από τις σημαντικότερες κεντρικές οδούς της Μελβούρνης και ως έναν από τους εμπορικότερους κόμβους της πόλης λόγω της θέσης και των συνδέσεων που παρείχε. (**Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009, The Redevelopment Of Swanston Street, σελ. 8**)

Η εικόνα της οδού έμοιαζε με αυτή μια τυπικής Ευρωπαϊκής αστικής λεωφόρου του 19^{ου} αιώνα, την διασχίζουν κυρίως πεζοί και άμαξες. Τις δεκαετίες από το 1850 έως 1880 (βλ.εικ.21-24) καθιερώθηκε ως μία από τις πιο πολυσύχναστες διαδρομές της νεοσύστατης πόλης κυρίως λόγω των κοινωνικών και οικονομικών φαινομένων των δεκαετιών (όπως η εποχή του Χρυσού το 1850) που διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην γενικότερη ανάπτυξη της πόλης και ειδικότερα στην ανάπτυξη του πληθυσμού. (**Public Transport Users Association Inc, Swanston Street Development Consultation Submission, ,7 May 2009**)

Η άνοδος του πληθυσμού και η περίοδος ανάπτυξης με την ακολουθούμενη ευημερία αποτυπώθηκε στην κατασκευή ιστορικών κτηρίων όπως της Κεντρικής Βιβλιοθήκης της Βικτωρίας, του Δημαρχείου της πόλης και των γραφείων του, του Ναού του Αγίου Παύλου και άλλων ιστορικών οροσμήμων που βρίσκονται μέχρι σήμερα στην οδό και προστατεύονται ως κτήρια που ανήκουν στην κληρονομία της πόλης. Παρακάτω θα παρατηρήσουμε την οδό σε διάφορες χρονικές περιόδους και θα δούμε την εξελικτική ιστορία της.



Εικόνα 21. Η οδός Swanston το Έτος 1870

Πηγή:http://digital.slv.vic.gov.au/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=361368.xml&dvs=1542197017809~426&locale=en_AU&search_terms=&adjacency=&VIEWER_URL=/view/action/nmets.do?&DELIVERY_RULE_ID=4&divType=&usePid1=true&usePid2=true



Εικόνα 22 . Η οδός Swanston το 1872



SWANSTON STREET, LOOKING SOUTH,
MELBOURNE.

Εικόνα 23. Η οδός Swanston το 1876

Πηγή:http://digital.slv.vic.gov.au/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=364580.xml&dvs=1542194323887~784&locale=en_AU&search_terms=&adjacency=&VIEWER_URL=/view/action/nmets.do?&DELIVERY_RULE_ID=4&divType=&usePid1=true&usePid2=true 1872 , Victorian Patents Office Copyright Collection (VPOCC)

Πηγή:http://digital.slv.vic.gov.au/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=3354110.xml&dvs=1542601127563~888&locale=en_AU&search_terms=&adjacency=&VIEWER_URL=/view/action/nmets.do?&DELIVERY_RULE_ID=4&divType=&usePid1=true&usePid2=true



Εικόνα 24 . Η οδός Swanston το 1880

Πηγή:http://digital.slv.vic.gov.au/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=3043146.xml&dvs=1542201590855~74&locale=en_AU&search_terms=&adjacency=&VIEWER_URL=/view/action/nmets.do?&DELIVERY_RULE_ID=4&divType=&usePid1=true&usePid2=true



Εικόνα 25. Η οδός Swanston το 1908

Πηγή: http://search.slv.vic.gov.au/primo-explore/fulldisplay?docid=SLV_VOYAGER1668303&context=L&vid=MAIN&lang=en_US&search_scope=Everything&adaptor=Local%20Search%20Engine&tab=default_tab&query=any,contains,swanston%20street&sortBy=rank&facet=rtype,include,images&offset=0



Εικόνα 26. Η οδός Swanston το 1915

Πηγή: http://digital.slv.vic.gov.au/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=336574.xml&dvs=1542199894731~73&locale=en_AU&search_terms=&adjacency=&VIEWER_URL=/view/action/nmets.do?&DELIVERY_RULE_ID=4&divType=&usePid1=true&usePid2=true



SWANSTON STREET, MELBOURNE

Εικόνα 27. Η οδός Swanston το 1935

Πηγή:http://digital.slv.vic.gov.au/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=3981261.xml&dvs=1542199296717~262&locale=en_AU&search_terms=&adjacency=&VIEWER_URL=/view/action/nmets.do?&DELIVERY_RULE_ID=4&divType=&usePid1=true&usePid2=true



Εικόνα 28. Η οδός Swanston το 1940

Πηγή:http://digital.slv.vic.gov.au/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=3981263.xml&dvs=1542199257459~809&locale=en_AU&search_terms=&adjacency=&VIEWER_URL=/view/action/nmets.do?&DELIVERY_RULE_ID=4&divType=&usePid1=true&usePid2=true



Εικόνα 29. Η οδός Swanston μεταξύ 1946 και 1954

Πηγή: http://digital.slv.vic.gov.au/view/action/nmets.do?DOCCHOICE=3348480.xml&dvs=1542201476918~897&locale=en_AU&search_terms=&adjacency=&VIEWER_URL=/view/action/nmets.do?&DELIVERY_RULE_ID=4&divType=&usePid1=true&usePid2=true

Από τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας της η οδός καθορίστηκε ως από τις σημαντικότερες αστικές διαδρομές με μεγάλο όγκο πεζών και αμαξών να διέρχεται από αυτήν. Έπειτα από την δημιουργία του σιδηροδρομικού σταθμού Flinders Street Station, τον καθεδρικό Ναό του Αγίου Παύλου, την Βιβλιοθήκη της Βικτωρίας, την δημιουργία Θεάτρου, του κτηρίου του Δημαρχείου και άλλων έγινε ακόμα πιο δημοφιλής προορισμός αφού αποτέλεσε κομβικό σημείο συγκοινωνιών, μεταφορών της πόλης αλλά και πολιτιστικών δρώμενων (βλ. 25-29). Με την πάροδο των χρόνων γύρω από τον άξονα της οδού δημιουργήθηκαν πολλά καταστήματα λιανικής πώλησης και υπηρεσιών και έτσι μετατράπηκε σε σημείο συνάντησης κατοίκων του κέντρου των γύρω περιοχών και επισκεπτών. (**Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street**)

Για πολλές δεκαετίες η οδός εξυπηρέτησε ως αυτοκινητόδρομος που σύνδεε τα προάστια με το κεντρικό αστικό οδικό δίκτυο. Μετά τις δεκαετίες 60, 70 η όψη της Μελβούρνης ξεκίνησε να μεταβάλλεται, με έργα όπως αυτό της επέκτασης οδικών δικτύων όπως του Kingsway και την κατασκευή της γέφυρας Charles Grimes. Η οδός έπειτα ορίστηκε τμήμα της Εθνικής οδού και καθόρισε την σπουδαιότητα της στον αστικό ιστό. Παρόλο που τα έργα έφεραν θετικές αλλαγές και ανάπτυξη η κεντρική περιοχή της Μελβούρνης παρουσίασε σημάδια παρακμής με έντονη μείωση του πληθυσμού του κέντρου της πόλης και η δραστηριότητα στους κεντρικούς δρόμους μειωνόταν σημαντικά ειδικότερα μετά την λήξη του ωραρίου των υπηρεσιών που σήμανε στις 5 το απόγευμα. (**Public Transport Users Association Inc, Swanston Street Development Consultation Submission, 7 May 2009**)

Μετά το 1990 οι τάσεις αυτές παρακμής παρουσίασαν ανατροπή και η οδός εξελίχθηκε σε μια αστική οδική αρτηρία όπου οι χρήσεις της στην καθημερινότητα εστίαζαν σε δραστηριότητες εργασίας, ψυχαγωγίας, εμπορικών αγορών τόσο των κατοίκων όσο και των φοιτητών και επισκεπτών. Το 1991

αποφασίστηκε από τον Δήμο να απαγορευτεί η πρόσβαση των αυτοκινήτων στο τμήμα της οδού που ανήκει στην κεντρική επιχειρηματική περιοχή και να δοθεί προτεραιότητα σε όσους χρησιμοποιούσαν τα μέσα μαζικής μεταφοράς και τους πεζούς. Ως επακόλουθο της απόφασης ήταν η πρώτη προσπάθεια να αναδιαμορφωθεί η οδός το 1992 με διεύρυνση των πεζοδρομίων, φύτευση δέντρων και τον αποκλεισμό των ιδιωτικών οχημάτων. Η περιοχή αυτή της οδού που έγινε η αναδιαμόρφωση είναι μεταξύ των οδών Flinders και La Trobe και έμεινε γνωστή ως 'Swanston Street Walk'. **(Public Transport Users Association Inc, Swanston Street Development Consultation Submission, ,7 May 2009)**

Η οδός τα χρόνια αυτά είχε μετατραπεί σε έναν από τους δημοφιλέστερους προορισμούς του κέντρου της πόλης λόγω της θέσης της συγκέντρωσης καταστημάτων, υπηρεσιών και εστιατορίων αλλά και ευκολιών που προσφέρουν τα μέσα μαζικής μεταφοράς που την διαπερνούν και τη διασχίζουν. Ο αριθμός των πεζών και χρηστών MMM ξεπερνούσε τους χρήστες αυτοκινήτων και κρίθηκε απαραίτητο να μελετηθούν τρόποι που να διευκολυνθεί η εμπειρία των χρηστών της οδού και να διασφαλιστεί η ασφαλής μετακίνηση τους.

Για τους λόγους αυτούς έγιναν έρευνες από διάφορους φορείς και τέθηκαν προτάσεις για αναδιαμόρφωση της οδού. Οι προσπάθειες αυτές αναδιαμόρφωσης στηρίχτηκαν στην επιτυχημένη προσπάθεια δημιουργίας υπαίθριου εμπορικού κέντρου, του Bourke Street Mall με την πεζοδρόμηση της οδού Bourke στο κέντρο της Μελβούρνης το 1985. Η οδός πεζοδρομήθηκε μεταξύ των οδών Elizabeth και απαγορεύτηκε η διέλευση οχημάτων εκτός των τραμ που η λειτουργία τους συνέχισε κανονικά στην οδό και μάλιστα διευκολύνθηκε από αυτή την κίνηση. Η οδός μετατράπηκε σε μία ζωντανή εμπορική και τουριστική περιοχή που πρόσφερε ευκολία ασφάλεια στην χρήση και κινητικότητα των πεζών και σε μια ευχάριστη ατμόσφαιρα για να πραγματοποιήσει κανείς τις δραστηριότητες του. Το πείραμα απέδειξε πως η δημιουργία πεζοδρόμησης και πιο συγκεκριμένα η έννοια του εμπορικού υπαίθριου κέντρου ή αλλιώς *Transit Mall* όπου τα οχήματα εξαιρούνται από τους δρόμους υψηλής κινητικότητας πεζών με τις υπάρχουσες υπηρεσίες MMM να διατηρούνται, μεταφράζεται επιτυχώς στο αστικό περιβάλλον της Μελβούρνης. **(Public Transport Users Association Inc, Swanston Street Development Consultation Submission, ,7 May 2009).**

Για τον εορτασμό των 150 χρόνων της ίδρυσης της Μελβούρνης, την ίδια χρονιά που δημιουργήθηκε ο πεζόδρομος Bourke Street Mall, ο δήμος αποφάσισε να στρωθεί η οδός με χλοοτάπητα και να απαγορευτεί η κυκλοφορία των αυτοκινήτων (βλ. εικόνα 30). Η θετική αντίδραση από αυτή την ενέργεια έφερε σαν αποτέλεσμα να πραγματοποιηθούν συναντήσεις με τους δημοτικούς φορείς στις οποίες προτάθηκε και αποφασίστηκε το 1991 από το Δημοτικό συμβούλιο να απαγορευτεί η γενική κυκλοφορία των οχημάτων στην οδό και να μελετηθεί η επανασχεδίαση της ώστε να επιτευχθεί η εφαρμογή του κλεισίματος της κυκλοφορίας της οδού. Αυτό οδήγησε σε αλλαγές σχεδιασμού για την οδό που πραγματοποιήθηκαν το 1992 και τα σχέδια αυτά περιλάμβαναν διευρυμένο πεζοδρόμιο, θέσεις ποδηλάτου, παγκάκια, φύτευση δέντρων και εγκατάσταση έργων τέχνης. Αυτός ο σχεδιασμός είχε ως στόχο την προτεραιότητα των πεζών και χρηστών MMM, την βελτίωση κυκλοφορίας των οχημάτων στο κέντρο της πόλης, την βελτίωση στην εμπειρία χρήσης MMM και των συνδέσεων που προσφέρουν μεταξύ ψυχαγωγικών, λιανικών αστικών περιοχών. Επίσης ενίσχυε την σημαντικότητα της οδού συνέβαλε στην βελτίωση της περιβαλλοντικής ποιότητας της πόλης καθώς μείωνε την κυκλοφορία και τη ρύπανση. **(Public Transport Users Association Inc, Swanston Street Development Consultation Submission, ,7 May 2009)**



Εικόνα 30. Η οδός για τον εορτασμό των 150 χρόνων της ίδρυσης της Μελβούρνης.

Πηγή: <http://dla-plantastic.blogspot.com/2012/08/swanston-street-history-repeating.html> retrieved 10/12/17

Σε αντίθεση με τον σχεδιασμό και κατασκευή της πεζοδρόμησης του Bourke Street Mall στον επανασχεδιασμό της οδού Swanston δεν περιλαμβανόταν αντίστοιχα έργα πεζοδρόμησης αλλά διατηρήθηκαν οι 2 λωρίδες ασφάλτου μία αμφισημία που οδήγησε στα τέλη της δεκαετίας του '90 σε ένα κίνημα που υποστήριξε και επανάφερε την επανακυκλοφορία της διέλευσης αυτοκινήτων στην οδό.

4.2.2 Επιδράσεις από το κλείσιμο της κυκλοφορίας οχημάτων στην οδό

Αφού πραγματοποιήθηκαν οι αλλαγές στο σχεδιασμό για την επίτευξη μείωσης της σύγκρουσης οχημάτων ,πεζών και χρηστών MMM, τον Οκτώβριο του 1997 πραγματοποιήθηκε μία επανεξέταση της έκθεσης Swanston Street Review (Melbourne City Council -MCC, Swanston Street Review, October 1997) όπου και διαπιστώθηκε πως το κλείσιμο της οδού στην κυκλοφορία οχημάτων συνέβαλε στην αύξηση του αριθμού των πεζών και ποδηλάτων και υπήρξε σημαντική βελτίωση του χρόνου μετακίνησης των τραμ ειδικότερα κατά τις ώρες αιχμής. **(Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street)**

Μέγιστης σημασίας είναι τα αποτελέσματα στην μείωση των ατυχημάτων καθώς σημειώθηκαν 50% λιγότερα ατυχήματα οχημάτων 41 από 82 ατυχήματα μεταξύ 1993 και 1995 και τα ατυχήματα πεζών μειώθηκαν κατά 40% την ίδια χρονική περίοδο. Αναφέρθηκε αύξηση στις μισθώσεις κτηρίων κυρίως που αφορούσαν εστιατόρια, καφετέριες ,ταχυφαγεία και γενικά χώρους εστίασης, κτήρια που αφορούσαν τουρισμό (πχ τουριστικά καταστήματα κτλ. Επίσης το ποσοστό πληρότητας έπειτα από το κλείσιμο της οδού στην κυκλοφορία ήταν υψηλότερο σε σύγκριση με άλλα τμήματα της κεντρικής περιοχής. Παρόλα αυτά υπήρξε ασάφεια σχετικά με τις επιδόσεις του λιανικού εμπορίου μετα το κλείσιμο της κυκλοφορίας ,ειδικές ομάδες μελετούσαν τα αποτελέσματα και συζήτησαν με εμπόρους και ιδιοκτήτες καταστημάτων και μετα την ανασκόπηση της έκθεσης διαπιστώθηκε ότι τ κλείσιμο είχε ουδέτερο αντίκτυπο στην οδό. **(Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street)**

Το γενικότερο αποτέλεσμα της απαγόρευσης κυκλοφορίας των οχημάτων ήταν ένα πιο ζωντανό και ενεργό τοπίο κατά τη διάρκεια της ημέρας και βελτιώθηκε κατά σημαντικό βαθμό η εμπειρία των πεζών και χρηστών δημόσιων συγκοινωνιών. Αυτό που παρατηρήθηκε όμως τις νυχτερινές ώρες ήταν ότι ελαττώθηκε η κίνηση των πεζών ειδικότερα μετά τις ώρες λειτουργίας υπηρεσιών και καταστημάτων και αυτός ήταν ένας μεγάλος παράγοντας που συνέβαλε στην απόφαση να

επιτρέπεται η γενική κυκλοφορία αυτοκινήτων μετά τις 7 το απόγευμα και μέχρι τις 7 το πρωί. Εκείνη την περίοδο θεσπίστηκαν και νέα μέτρα ασφαλείας προκειμένου να αυξηθεί η δραστηριότητα στην οδό και τοποθετήθηκε νέα σήμανση, νέος αυξημένος φωτισμός και νέοι κανόνες διαχείρισης κυκλοφορίας. **(Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street)**

Η δημιουργία προαυλίου χώρου της Βιβλιοθήκης της Βικτωρίας κατασκευή της πλατείας Federation ,και η ανακατασκευή του εμπορικού κέντρου και σταθμού Melbourne Central πραγματοποιήθηκαν την ίδια χρονική περίοδο και συνέβαλαν αισθητά στην αύξηση της δημοτικότητας και επιτυχίας της οδού και στα ποσοστά επισκεψιμότητας κατά τις βραδινές ώρες.

4.2.3 Η Εκστρατεία του 1999 και Δεύτερο Σχέδιο Αναδιαμόρφωσης της οδού (2008-2009)

Η ασάφεια που επικρατούσε στην οδό σχετικά με τις λειτουργίες της οδού και η χαμηλή επισκεψιμότητα τις βραδινές ώρες έφεραν ως αποτέλεσμα μια εκστρατεία που υποστήριζε το άνοιγμα της κυκλοφορίας ιδιωτικών οχημάτων στην οδό. Η κυκλοφορία των οχημάτων δεν επιτρεπόταν μεταξύ 7 π.μ και 7 μ.μ (μετα από ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν) αλλά τα οχήματα παράδοσης και έκτακτης ανάγκης μπορούσαν να έχουν πρόσβαση πάντοτε και η ταχύτητα των οχημάτων περιορίστηκε στα 30 χλμ./ώρα. Τα τραμ παρέμειναν στην κορυφή της οδικής ιεραρχίας και τα οχήματα θα μοιράζονταν τον χώρο με τα τραμ. **(Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street)**

Παρόλες τις προσπάθειες να δοθεί μια σαφή ταυτότητα στην οδό με την αναδιαμόρφωση ήταν φανερό πως η οδός συμπεριλαμβανόταν σε μια γκριζα ζώνη μεταξύ ενός πεζοδρόμου και μιας τυπικής αστικής λεωφόρου. Για αυτόν τον λόγο πραγματοποιήθηκε στις 16 Δεκεμβρίου του 2008 συμβούλιο που θα προσπαθούσε να επιλύσει θέματα σχετικά με το σχέδιο αναδιαμόρφωσης της οδού. Το Δημοτικό συμβούλιο ανέθεσε την πραγματοποίηση έκθεσης για το συμβούλιο του Μάρτιου όπου θα μελετούσε εντατικά και αναλυτικά επιλογές για την αναδιαμόρφωση της οδού. **(Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street)**

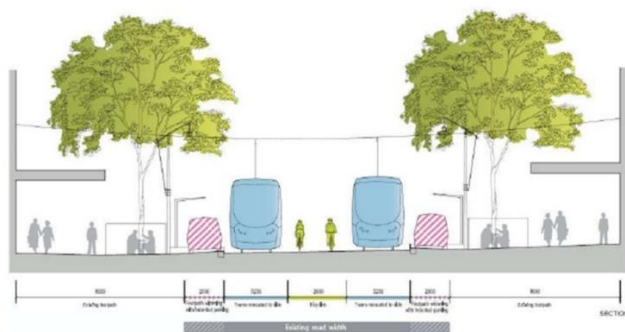
Μετά από πολλαπλές έρευνες και εκθέσεις κατατέθηκαν δημοσιά 6 προτάσεις αναδιαμόρφωσης της οδού με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας ,διατήρησης των περιβαλλοντικών συνθηκών και ασφάλειας των χρηστών και αφορούσαν το κομμάτι της οδού Swanston από την οδό Flinders έως την οδό Franklin.

Η πρώτη επιλογή περιλάμβανε ειδικές λωρίδες οχημάτων προς τις δυο κατευθύνσεις, ειδικές λωρίδες ποδήλατου και για τις 2 κατευθύνσεις και μειωμένο πλάτος πεζοδρομίου με αφαίρεση της αδείας στάθμευσης των ταξί. Αυτή η επιλογή αποδείχτηκε πως υπονόμει την ασφάλεια και εμπειρία των πεζών και χρηστών MMM και δεν αντιμετώπιζε επαρκώς τα προβλήματα που αντιμετώπιζε η οδός. Η δεύτερη σχεδιαστική επιλογή επέτρεπε την στάθμευση οχημάτων ,περιλάμβανε κοινόχρηστη λωρίδα ποδήλατου προς 2 κατευθύνσεις ,επέτρεπε την πρόσβαση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και ταξί χωρίς να επιτρέπει την στάθμευση τους. **(Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street)**

Η τρίτη επιλογή (βλ. εικόνα 31)περιλάμβανε αύξηση των χώρων πεζοδρομίων, τη μετατόπιση των γραμμών τραμ στις άκρες των πεζοδρομίων με τοποθέτηση ποδηλατοδρόμου στο κέντρο του δρόμου

μεταξύ των γραμμών του τραμ. Απαγόρευε την πρόσβαση ταξί και ιδιωτικών οχημάτων και επέτρεπε την στάθμευση οχημάτων παράδοσης για τα καταστήματα. Επίσης προέβλεπε πλατφόρμες ανυψωμένες πλατφόρμες επιβίβασης για τα τραμ. Η επιλογή θεωρήθηκε ως θετική για τους πεζούς και επιβάτες τραμ αλλά περιθωριοποιεί τους ποδηλάτες και δεν προσφέρει ασφάλεια αφού θα κινούνταν μεταξύ 2 ενεργών γραμμών τραμ κάτι που προκαλεί κίνδυνο και μειώνει την προσβασιμότητα. (**Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street**)

Option three: Increased pedestrian movement

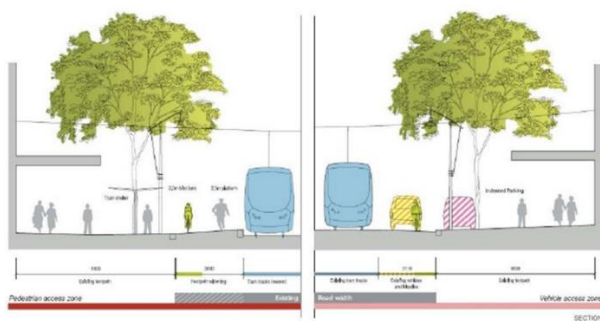


Εικόνα 31. Η 3^η σχεδιαστική επιλογή

Πηγή: Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street

Η τέταρτη επιλογή (βλ.εικόνα32) περιλάμβανε αυξημένο πλάτος πεζοδρομίου , ανυψωμένες πλατφόρμες τραμ σε στάσεις τις οδού Franklin ,στο Melbourne Central, στην οδό Bourke και στην πλατεία της πόλης City Square και 2 λωρίδες ποδηλατών.Επίσης επέτρεπε στα εναλλασσόμενα τμήματα μεταξύ των στάσεων τραμ την πρόσβαση σε ιδιωτικά οχήματα και ταξί. (**Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street**)

Option four: Increased tram passenger and motor vehicle access



Εικόνα 32. Η τέταρτη σχεδιαστική επιλογή.

Πηγή: Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street

Η πέμπτη σχεδιαστική επιλογή περιλάμβανε αυξημένο πλάτος πεζοδρομίου και δημιουργία στάσεων τραμ με ανυψωμένες πλατφόρμες στις περιοχές των κτηρίων του RMIT -Melbourne Central και της περιοχής Bourke Street Mall – Δημαρχείο. Πρότεινε κοινόχρηστη λωρίδα ποδηλάτων ενσωματωμένη σε προέκταση πεζοδρομίου και παρέχει χώρους στάθμευσης οχημάτων παράδοσης σε συγκεκριμένες ζώνες καθώς και τα ταξί και τα ιδιωτικά οχήματα θα περιορίζονταν σε συγκεκριμένες ζώνες πρόσβασης. **(Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street)**

Η έκτη επιλογή περιλάμβανε αύξηση πεζοδρομίου ,ανυψωμένες πλατφόρμες στις στάσεις τραμ πλατφόρμες από την οδό Flinders έως την οδό Franklin και λωρίδα ποδηλάτου προς τις δύο κατευθύνσεις σε εκτεταμένο τμήμα πεζοδρομίου. Η επιλογή αφαιρούσε την πρόσβαση σε αυτοκίνητα και ταξί και περιορίζε την πρόσβαση σε οχήματα παράδοσης, διανομής και υπηρεσιών.

(Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street)

Για να αναδιαμορφωθεί η οδός ήταν σημαντικό να κατανοηθούν οι ανάγκες της κοινότητας και να καλυφθούν για αυτό κρίθηκε σημαντικό να αποκτηθούν πληροφορίες για την καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού και να συμπεριληφθούν στην επιλογή και σημαντικοί φορείς. Το διοικητικό συμβούλιο δεσμεύτηκε και θεώρησε απαραίτητη την ενεργή συμμετοχή της κοινότητας και η διαβούλευση με την ενεργή συμμετοχή του κοινού υποστηρίχθηκε καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας. **(Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street)**

Αναπτυχθήκαν κριτήρια στα πλαίσια της σωστής αξιολόγησης των επιλογών που αφορούσαν την ασφάλεια ,την εξοικονόμηση χρόνου στην πραγματοποίηση ταξιδιού, την προστασία του περιβάλλοντος, την μείωση ατυχημάτων, την πρόσβαση από άτομα περιορισμένης κινητικότητας ,την προστασία των επιχειρήσεων,την ανταπόκριση των υπηρεσιών στις ανάγκες των χρηστών και την διατήρηση της καλής φήμης της πόλης. **(Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street)**

Μετά από αξιολόγηση των επιλογών από το Συμβούλιο καθώς και συγκέντρωση αξιολογήσεων από πολλούς άλλους κοινωνικούς φορείς και υστέρα από συνεδριάσεις η έκτη επιλογή : 'Μειωμένη πρόσβαση σε αυτοκίνητα' θεωρήθηκε ως αρμόδια για την πραγματοποίηση των στόχων καθώς ερχόταν σε απόλυτη συμφωνία με τις επικρατούσες χρήσεις του δρόμου και με τους στόχους βιωσιμότητας του Δημοτικού Συμβουλίου. Παρόλα αυτά δεν πραγματοποιήθηκαν ακριβώς οι αλλαγές που όριζε η επιλογή αυτή και έτσι η οδός συνέχισε να παρουσιάζει εικόνα συνηθισμένης αστικής οδού. **(Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street)**

4.3. Ο Λειτουργικός ρόλος και σημασία της οδού

4.3.1 Η οδός Σήμερα

Η οδός σήμερα παραμένει μια από τις σημαντικότερες κεντρικές οδικές αρτηρίες ,μία από τις δημοφιλέστερες διαδρομές της κεντρικής περιοχής και χρησιμοποιείται καθημερινά εξυπηρετώντας κυρίως την κίνηση πεζών και συγκοινωνιών καθώς και οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων. Στην οδό δεν έχουν πρόσβαση ιδιωτικά αυτοκίνητα πάρα μόνο οχήματα έκτακτης ανάγκης και σε μερικές περιπτώσεις επιτρέπονται οχήματα ταξί.

Η οδός έχει εξελιχθεί σε έναν από τους σημαντικότερους αστικούς χώρους και λειτουργεί ως είσοδος σε έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς πυρήνες της πόλης με μεγάλο αριθμό καταστημάτων και εμπορικών κέντρων καθώς επίσης αποτελεί σημαντικό σύνδεσμο για όλες τις εμπορικές οδούς της κεντρικής επιχειρηματικής περιοχής όπως πχ την οδό Burke (που έχει μετατραπεί κομμάτι αυτής σε υπαίθριο εμπορικό κέντρο) και άλλες οδούς όπως Collins ,Lt Collins κτλ. Διαθέτει επίσης μεγάλο αριθμό εστιατορίων, fast food (ταχυφαγείων), καφέ , μαγαζιά ποτών και ροφημάτων, (Chinese tea ,bar και pubs) και συνδέεται στενά με λειτουργίες ψυχαγωγίας και εστίασης καθώς αποτελεί ιδιαίτερα ελκυστικό σημείο της πόλης τόσο για τους τουρίστες, επισκέπτες όσο και για τους κατοίκους της Μελβούρνης.

Αποτελεί ένα δίκτυο που συνδέει σημαντικά αξιοθέατα της πόλης καθώς τόσο η ίδια η οδός διαθέτει ποικίλα ιστορικά κτίρια όσο και οι περιοχές που συνδέονται με αυτή. Είναι ο κεντρικός άξονας που συνδέει το CBD με τους ποταμούς Yarra, Southbank, Parklands και το Shrine of Remembrance. Επίσης η οδός Swanston λειτουργεί ως ένα από τα μεγαλύτερα δίκτυα μεταφοράς πεζών και χρηστών συγκοινωνιών καθώς διαθέτει ένα από τα μεγαλύτερα δίκτυα τραμ της πόλης με 9 διαφορετικές γραμμές που συνδέουν τα διαφορά προάστια της πόλης με την κεντρική περιοχή.

Η οδός λειτουργεί επίσης ως το επίκεντρο μεγάλων σημαντικών πολιτιστικών εκδηλώσεων και σημαντικών γεγονότων της πόλης καθώς πραγματοποιούνται σε αυτήν πολλές διαφορετικές και σημαντικές παρελάσεις για τους ανθρώπους που ζουν σε αυτήν όπως παράδειγμα η μεγάλη παρέλαση για την Μέρα της Αυστραλίας στις 26 Ιανουαρίου η παρέλαση για το Melbourne Cup και πολλά άλλα.

Άλλη μία πιο πρόσφατη λειτουργία της οδού είναι η δημιουργία της μετά την τελευταία αναδιαμόρφωση που υπέστη ως η μεγαλύτερη και ασφαλέστερη ποδηλατική διαδρομή της πόλης. Πάνω από 2500 χιλιάδες ποδηλάτες την ημέρα τη διασχίζουν και χρησιμοποιούν την οδό ως μέσο μετακίνησης στις διάφορες περιοχές κάτι το οποίο συμβάλλει σημαντικά τόσο στην αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας του κέντρου όσο και στην μείωση της περιβαλλοντικής επιβάρυνσης από την εκπομπή καυσαερίων. **(Public Transport Users Association Inc, Swanston Street Development Consultation Submission, ,7 May 2009)**

4.3.2 Η λειτουργία της οδού ως μεγαλύτερο μέσο μετακίνησης πεζών και επιβατών τραμ.

Η λειτουργία της οδού ως προς την μετακίνηση και τις αστικές συγκοινωνίες είναι από τις βασικότερες λειτουργίες καθώς προσφέρει συνδέσεις τόσο με τα τραμ όσο και με τις γραμμές μετρό και με λεωφορεία στις κάθετες οδούς που την διαπερνούν. Είναι σημαντικό να αναφερθεί σ' αυτό το σημείο πως σύμφωνα με έγγραφο του Δημοτικού Συμβουλίου, την οδό Swanston Street χρησιμοποιούν περίπου 100.000 επιβάτες τραμ και περισσότεροι από 50.000 πεζοί κάθε μέρα, με τον αριθμό πιθανότατα να είναι ακόμα μεγαλύτερος αφού τα στοιχεία αφορούν μεμονωμένα σημεία και δεν περπατούν όλοι οι άνθρωποι όλο το μήκος της οδού. **(Public Transport Users Association - Ptua Submission ,Swanston Street Development Consultation ,May 2009)**

Τα δεδομένα που παρακολουθούν την απόδοση του συστήματος κυκλοφορίας, Traffic System Performance Monitoring data, φανέρωσαν πως ο μέσος αριθμός των ατόμων που μετακινούνται με αυτοκίνητα σε διπλής κυκλοφορίας δρόμο με γραμμές τραμ είναι 28.000 την ημέρα. Σε σύγκριση με την κατάσταση της οδού πριν από το 1991 , όπου τα αυτοκίνητα είχαν πρόσβαση στην οδό οι και πόσο περιθωριακός ήταν ο ρόλος της οδού ως προς αρτηρία για μετακίνηση οχημάτων αριθμοί αυτοί παρουσιάζουν πόσο σημαντικός είναι ο ρόλος της οδού ως προς την μετακίνηση πεζών ,επιβατών τραμ και ποδηλάτων. **(Office Of The Chief, Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009, The Redevelopment Of Swanston Street)**

Έρευνες από το 2004 και μετά δείχνουν σταθερά ότι τις καθημερινές μέρες περίπου το 70% από τους εργαζόμενους και τους επισκέπτες της περιοχής CBD, φτάνουν με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και περίπου το 20% με το αυτοκίνητο, με τα πόδια ή με ποδήλατο. Σύμφωνα με τις ίδιες έρευνες, μέσα στην περιοχή του CBD, το μισό του συνολικού αριθμού των μετακινήσεων πραγματοποιείται με δημόσιες συγκοινωνίες, το ένα τρίτο με τα πόδια και περίπου το 10% με το αυτοκίνητο. Ο αριθμός των αυτοκινήτων αυξάνεται ελαφρώς τα Σαββατοκύριακα, αλλά δεν υπερβαίνει ποτέ το ένα τρίτο του αριθμού των συνολικών μετακινήσεων στην κεντρική περιοχή CBD. **(Public Transport Users Association -Ptua Submission, Swanston Street Development Consultation ,May 2009 & Central City User Surveys)**

Τα αντίστοιχα στοιχεία από έρευνες της δεκαετίας του 1990 υποδήλωναν πως ο αριθμός των αυτοκινήτων που εισερχόταν στην περιοχή ισοδυναμούσε και πολλές φορές υπερέβαινε τον αριθμό των ατόμων που χρησιμοποιούσαν μέσα μαζικής μεταφοράς. Αυτό φανερώνει σημαντική αντίθεση καθώς η αύξηση της χρήσης μέσων μαζικής μεταφοράς που αποτελούν βιώσιμους τρόπους μεταφοράς ,και η μείωση αντίστοιχα του αριθμού αυτοκινήτων συμπίπτει με τους στόχους σχεδιασμού του συμβουλίου καθώς επίσης και με περιβαλλοντικές και κοινωνικές προσαγωγές. **(Public Transport Users Association -Ptua Submission, Swanston Street Development Consultation ,May 2009)**

Ο παρακάτω πίνακας (Βλ.πιν 6) που περιγράφει το προφίλ κίνησης αριθμού των οχημάτων και των πεζών στην οδό Swanston σε στιγμιότυπα που αφορούν την δραστηριότητα που λαμβάνεται από διαφορετικά σημεία της οδού και όχι τη δραστηριότητα ταξιδιών που αφορούν όλο το μήκος της οδού.

Πίνακας 6. Κυκλοφοριακό Προφίλ

Δραστηριότητα ημερήσιας κυκλοφορίας	Ποσότητα	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό
Πεζοί	46.051	46.051	30,7%
Ποδηλάτες	2.587	2.587	1,7%
Τραμ	1.500	91.000	60.6%
Αυτοκίνητα	806	1.048	0,7%
Ταξί	1.645	2.140	1.4%
Μοτοσυκλέτες	39	39	0.0%
Φορτηγά και βαν	618	618	0,4%
Λεωφορεία	135	6.750	4.5%
Σύνολο	53.381	150.233	

Πηγή : Office Of The Chief Executive Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street

4.3.3 Λειτουργία της οδού ως ποδηλατοδρόμος

Όπως αναφέρθηκε μία από τις σημαντικότερες λειτουργίες της οδού είναι αυτή ως της μεγαλύτερης, κυριότερης και ασφαλέστερης ποδηλατικής διαδρομής στην πόλη της Μελβούρνης καθώς χιλιάδες ποδήλατα χρησιμοποιούν την οδό καθημερινά. Όπως φαίνεται και από το φωτογραφικό υλικό (βλ εικόνες 33-36) υπάρχουν πολλά σταθμευμένα ποδήλατα στο πεζοδρόμιο της οδού αλλά και πολλά είναι τα διερχόμενα ποδήλατα που την διασχίζουν. Μεγαλύτερη και αυξημένη κίνηση ποδηλάτων παρατηρείται μετά από επιτόπια έρευνα, ειδικότερα τις πρωινές και μεσημεριανές προς απογευματινές ώρες όπου τελειώνει το ωράριο εργασίας. Πολλοί είναι οι φοιτητές που διαμένουν στο κέντρο ή και εκτός κέντρου ,σε κοντινά εσωτερικά προάστια που χρησιμοποιούν ποδήλατα για να καλύψουν τις αποστάσεις που χρειάζονται για να βρεθούν στον πανεπιστημιακό τους χώρο ή και στην βιβλιοθήκη. Επίσης μεγάλος αριθμός κατοίκων χρησιμοποιούνε ποδήλατα για να φτάσουν στον χώρο εργασίας τους γεγονός που επιδρά θετικά στην μείωση της κυκλοφορίας γενικά στο κέντρο και επίσης στην διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος.

Στην παρακάτω φωτογραφία (βλ. εικ 36) τα σταθμευμένα ποδήλατα βρίσκονται δίπλα στον προαύλιο χώρο της Κεντρικής Βιβλιοθήκης της Βικτώριας και είναι πολύ συνηθισμένη καθημερινή εικόνα στην οδό κάτι το οποίο φανερώνει την λειτουργία της οδού ως σημαντικό ποδηλατοδρόμο ,προαγοντας την μετακίνηση με ποδήλατο και συμβάλει σημαντικά στη μείωση της ρύπανσης και της κυκλοφορίας.



Εικόνα 33. Ποδηλατοστάτες στην οδό Swanston



Εικόνα 34. Ποδήλατα προς ενοικίαση στην οδό Swanston



Εικόνα 35. Η οδός Swanston όπως φαίνεται από την οδό Lonsdale



Εικόνα 36. Ποδήλατα σταθμευμένα έξω από την αυλή της Βιβλιοθήκης

4.3.4 Η λειτουργία της ως σημείο πραγματοποίησης κοινωνικών δρώμενων Παρελάσεις και εκδηλώσεις στην οδό

Η οδός χρησιμοποιείται για πολλές κοινωνικές και πολιτιστικές δραστηριότητες λόγω της κεντρικής της θέσης καθώς και επίσης για πολλές παρελάσεις. Κατά τη διάρκεια του έτους πραγματοποιούνται διάφορες πολιτιστικές εκδηλώσεις και παρελάσεις που χρησιμοποιούν την οδό όπως η παρέλαση Moomba , η παρέλαση για το Anzac Day , του Melbourne Cup, του τελικού Grand Final και η Χριστουγεννιάτικη παρέλαση (Christmas Parade). Περίπου ένα εκατομμύριο κόσμος επισκέπτεται και λαμβάνει μέρος σε αυτές τις οργανωμένες παρελάσεις ετησίως και πάνω από μισό εκατομμύριο παρευρίσκεται σε άλλες παρόμοιες εκδηλώσεις ή πολιτιστικά δρώμενα όπως διάφορα γνωστά φεστιβάλ.

Επίσης η οδός χρησιμοποιείται για την παρέλαση που πραγματοποιούν οι κάτοικοι για την Ημέρα της Αυστραλίας -Australia Day στις 26 Ιανουαρίου. Στην παρέλαση παίρνουν μέρος όλες οι κοινότητες της πολυπολιτισμικής πόλης της Μελβούρνης, φορώντας τις παραδοσιακές ή εθνικές τους φορεσιές (βλ.εικ.37) για να τιμήσουν τον σεβασμό στον πολιτισμό και τα ήθη και έθιμα του κάθε κράτους/έθνους από όπου έχουν καταγωγή και θεωρείται μία από τις σημαντικότερες μέρες του χρόνου για τη χώρα.



Εικόνα 37. Από την παρέλαση που πραγματοποιήθηκε στις 26 Ιανουαρίου του 2019 για τον εορτασμό της ημέρας Australia Day .

4.3.5 Χρήση από Άτομα με κινητικές δυσκολίες

Ένα πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό για την διασφάλιση της άνεσης και εύκολης κινητικότητας σε ένα δρόμο ειδικότερα που ανήκει στην κεντρική περιοχή μιας πόλης όπου ο αριθμός των πεζών είναι αυξημένος, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στον σχεδιασμό του η διευκόλυνση ατόμων με κινητικά προβλήματα και ατόμων περιορισμένης κινητικότητας. Άτομα με αναπηρικά αμαξίδια, άτομα όπως γυναίκες με παιδιά που τα καρότσια δυσκολευθούν την πρόσβαση πολλές φορές σε διάφορες περιοχές η περιορίζουν την ευκολία γενικά στο περπάτημα/πορεία του δρόμου αυτού αντιμετωπίζουν συχνά δυσκολίες στην καθημερινότητα τους και δεν πρέπει να αγνοούνται καθώς επιβάλλεται στον σχεδιασμό ενός δρόμου τα χαρακτηριστικά να είναι λειτουργικά για όλους. Ήταν σημαντικό να παρατηρηθεί αν στον σχεδιασμό της οδού δόθηκε η απαραίτητη σημασία στον σχεδιασμό για την διευκόλυνση αυτών των ατόμων που αντιμετωπίζουν δυσκολίες στις καθημερινές τους δραστηριότητες.

Ύστερα από επιτόπια ερευνά, παρατηρήθηκε πως κατά μήκος της οδού όλα τα πεζοδρόμια διαθέτουν πρόσβαση για άτομα με περιορισμένη κινητικότητα (βλ.εικ. 38,39). Η πρόσβαση των ατόμων αυτών τόσο στην οδό και γύρω από αυτήν έγινε ευκολότερη και ασφαλέστερη ιδιαίτερα έπειτα από την δεύτερη αναδιαμόρφωση της οδού, καθώς είχαν παρουσιαστεί προβλήματα και δυσκολίες που έχρηζαν σωστής αντιμετώπισης. Ωστόσο η πρόσβασή στις στάσεις των μέσων μαζικής μεταφοράς τραμ όπου υπάρχουν πλατφόρμες δυσκολεύει καθώς τα σημεία αυτά αποτελούνται από 3 ανισόπεδες στάθμες αυτές του ποδηλατοδρόμου, της ασφάλτου που περνάνε τα τραμ και του πεζοδρόμιου γεγονός το οποίο δεν εξυπηρετεί σωστά τον σκοπό λειτουργικότητας και ευκολίας μετακίνησης.



Εικόνα 38



Εικόνα 39

Εικόνες 38,39: Κλίση πεζοδρόμιου/ράμπα στην διασταύρωση των οδών Swanston και Lonsdale για διευκόλυνση ατόμων με κινητικές/σωματικές δυσκολίες, πχ άτομα με αναπηρικά αμαξίδια, μητέρες με καροτσάκια, διανομείς με τρόλεϊ στην διασταύρωση των οδών Swanston και Lonsdale.

4.4 Τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς στην οδό

4.4.1 Τραμ

Στην οδό μετακινούνται κυρίως τραμ και ποδήλατα ,την διαπερνούν κάθετα λεωφορεία που εξυπηρετούν τα διάφορα προάστια και υπάρχουν και 2 στάσεις μετρό ο Flinders Street Station και ο σταθμός Melbourne Central Station που βρίσκεται μέσα στο ομώνυμο εμπορικό κέντρο.

Τα πρώτα τραμ στην Μελβούρνη ξεκίνησαν τη λειτουργία τους το 1885 και από τότε αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι στην καθημερινή μετακίνηση των κατοίκων της πόλης και των επισκεπτών της .Τα τραμ μεταφέρουν μεγάλο όγκο επιβατών από διαφορετικά προάστια της Μελβούρνης και την οδό Swanston διασχίζουν 9 γραμμές (βλ.εικ.40)που συνδέουν τις περιοχές αυτές με το κέντρο της πόλης Swanston:

1. Η γραμμή 1 East Coburg - South Melbourne Beach ,
2. Η γραμμή 3/3a Melbourne University - East Malvern,
3. Η γραμμή 5 Melbourne University - Malvern,
4. Η γραμμή 6 Moreland - Glen Iris,
5. Η γραμμή 16 Melbourne University - Kew via St Kilda Beach,
6. Η γραμμή 64 - Melbourne University - East Brighton,
7. Η γραμμή 67 Melbourne University - Carnegie,
8. Η γραμμή 72 Melbourne University – Camberwell

Άλλες γραμμές τραμ που διαπερνούν κάθετα την οδό και προσφέρουν συνδέσεις της οδού με τις γύρω περιοχές και τα προάστια είναι οι γραμμές 11,12 ,48 ,109 που περνούν από την οδό Collins οι γραμμές 86 ,96 από την οδό Bourke ,οι γραμμές 35,70,75 από την οδό Flinders και οι γραμμές 35,75 από την οδό Latrobe.

Οι μέσες συχνότητες των δρομολογίων παρουσιάζονται για κάθε γραμμή τραμ παρακάτω:

Γραμμή 1 - East Coburg - South Melbourne Beach

Ώρα	Δευτέρα - Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
6πμ-8πμ	7-8 Λεπτά	15 Λεπτά	20 Λεπτά
8πμ-10πμ	8-10 Λεπτά	12 Λεπτά	20 Λεπτά
10πμ-4μμ	10-12 Λεπτά	12 Λεπτά	12Λεπτά
4μμ-6μμ	6-10 Λεπτά	12 Λεπτά	12 Λεπτά
6μμ-1πμ	10 -20 Λεπτά	15-20 Λεπτά	20 Λεπτά

Γραμμή 3/3 - Melbourne University - East Malvern

Ώρα	Δευτέρα - Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
6πμ-8πμ	12-15 Λεπτά	20-30 Λεπτά	30 λεπτά
8πμ-10πμ	10-12 Λεπτά	12-15 Λεπτά	15-25 λεπτά
10πμ-4μμ	12 Λεπτά	12 λεπτά	12 λεπτά
4μμ-8μμ	12-15 Λεπτά	15-20 Λεπτά	12-20 λεπτά
8μμ-12πμ	20 Λεπτά	15-20 Λεπτά	30 λεπτά

Η γραμμή 5 - Melbourne University to Malvern

Ώρα	Δευτέρα - Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
6πμ -10πμ	10-12 Λεπτά	15 Λεπτά	20 Λεπτά
10πμ-4μμ	12 Λεπτά	15 Λεπτά	15 Λεπτά
4μμ-7μμ	10-12 Λεπτά	15 Λεπτά	15 Λεπτά

Γραμμή 6 - Moreland to Glen Iris

Ώρα	Δευτέρα - Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
6πμ-8πμ	6-8 Λεπτά	15 Λεπτά	
8πμ-4μμ	7-12 Λεπτά	12 Λεπτά	12-20 Λεπτά
4μμ-6μμ	10-20 Λεπτά	12-20 Λεπτά	12-20 Λεπτά
6μμ-10μμ	10-20 Λεπτά	12-20 Λεπτά	12-20 Λεπτά
10μμ-1πμ	20 Λεπτά	20 Λεπτά	20 Λεπτά

Γραμμή 16 - Melbourne University to Kew

Ώρα	Δευτέρα -Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
6πμ-9μμ	8-15 Λεπτά	12-15 Λεπτά	15-20 Λεπτά
9μμ-1πμ	15-20 Λεπτά	15-20 Λεπτά	20 Λεπτά

Γραμμή 64 - Melbourne University to East Brighton

Ώρα	Δευτέρα -Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
6πμ-μμ	10-20 Λεπτά	15-20 Λεπτά	15-20 Λεπτά
6μμ-9μμ	12-15 Λεπτά	15-20 Λεπτά	20 Λεπτά
9μμ-12πμ	20 Λεπτά	20 Λεπτά	20 Λεπτά

Γραμμή 67 - Melbourne University to Carnegie to Carnegie

Η γραμμή τραμ 67 έχει και νυχτερινές διαδρομές που τρέχουν κάθε μισή ώρα περίπου.

Ώρα	Δευτέρα -Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
6πμ-8μμ	10-15 Λεπτά	15-20 Λεπτά	15-20 Λεπτά
8μμ-12πμ	15-20 Λεπτά	20 Λεπτά	20 Λεπτά

Γραμμή 72 -Melbourne University to Camberwell

Ώρα	Δευτέρα -Παρασκευή	Σάββατο	Κυριακή
6πμ-4μμ	10-12 Λεπτά	12-15 Λεπτά	12-15 Λεπτά
4μμ-6μμ	10 Λεπτά	12 Λεπτά	12 Λεπτά
6μμ-8μμ	12-15 Λεπτά	12-15 Λεπτά	12-15 Λεπτά
8μμ-1πμ	20 Λεπτά	20 Λεπτά	20 Λεπτά

Πηγή: <https://yarratrams.com.au/route-guides>

Melbourne tram network



Tram routes

Tram routes	Via
1 East Coburg – South Melbourne Beach	Lygon Street, Brunswick, City, South Melbourne
3 Melbourne University – East Malvern (weekdays)	City, St Kilda Road, Balaclava, Caulfield North
3a Melbourne University – East Malvern (weekends)	City, St Kilda Road, Balaclava, Caulfield North
5 Melbourne University – Malvern	City, Dandenong Road, Windsor, Armadale
6 Moreland – Glen Iris	Lygon Street, Brunswick, City, High Street, Armadale
11 West Preston – Victoria Harbour Docklands	St Georges Road, Northcote, Brunswick Street, Fitzroy, City
12 Victoria Gardens – St Kilda (Fitzroy Street)	Victoria Street, Richmond, City, South Melbourne
16 Melbourne University – Kew	City, St Kilda Beach, Glenferrie Road, Malvern
19 North Coburg – Flinders Street Station	Sydney Road, Coburg, Brunswick, Parkville, City
30 St Vincent's Plaza – Etihad Stadium Docklands	La Trobe Street, City, East Melbourne
35 City Circle	Docklands, La Trobe Street, Flinders Street
48 North Balwyn – Victoria Harbour Docklands	High Street, Kew, Bridge Road, Richmond, City
57 West Maribyrnong – Flinders Street Station	Racocourse Road, Flemington, North Melbourne, City
58 West Coburg – Toorak	Brunswick West, Parkville, City, Toorak Road, South Yarra
59 Airport West – Flinders Street Station	Mt Alexander Road, Essendon, Flemington, Parkville, City
64 Melbourne University – East Brighton	City, Dandenong Road, Windsor, Caulfield South
67 Melbourne University – Carnegie	City, Balaclava, Glenhuntly Road, Elsternwick
70 Wattle Park – Waterfront City Docklands	Riversdale Road, Surrey Hills, Richmond, City
72 Melbourne University – Camberwell	City, Commercial Road, Prahran, Glen Iris
75 Vermont South – Etihad Stadium Docklands	Burwood, Hawthorn, Bridge Road, Richmond, City
78 North Richmond – Balaclava	Chapel Street, South Yarra, Prahran, Windsor
82 Moonee Ponds – Footscray	Droop Street, Maribyrnong Road, Maribyrnong
86 Bundoora RMIT – Waterfront City Docklands	Preston, High Street, Northcote, Collingwood, City
96 East Brunswick – St Kilda Beach	Nicholson Street, Fitzroy, City, Southbank, Albert Park
109 Box Hill – Port Melbourne	Whitehorse Road, Mont Albert, City, Southbank

Tram destinations

Airport West	B1	East Malvern	I8	Moreland	C1	Toorak	H6
Balaclava	G8	Etihad Stadium	B5	North Balwyn	I2	Vermont South	I5
Box Hill	I3	Flinders Street Station	D5	North Coburg	C1	Victoria Gardens	F3
Bundoora RMIT	G1	Footscray	A3	North Richmond	F3	Victoria Harbour	B6
Camberwell	H3	Glen Iris	I7	Port Melbourne	C7	Waterfront City	A4
Carnegie	I9	Kew	H3	South Melbourne Beach	E8	Wattle Park	I5
East Brighton	H9	Malvern	I8	St Kilda	F8	West Coburg	B1
East Brunswick	E2	Melbourne University	D3	St Kilda Beach	G9	West Maribyrnong	A2
East Coburg	D1	Moonee Ponds	B2	St Vincent's Plaza	F3	West Preston	F1

Εικόνα 40. Το Δίκτυο τραμ της Μελβούρνης

Πηγή: [https://static.ptv.vic.gov.au/public-transport/victoria/1491350490/PTVH2153 TramNetworkMap A3 L March2017 v1 FA LOCKED.pdf](https://static.ptv.vic.gov.au/public-transport/victoria/1491350490/PTVH2153%20TramNetworkMap%20A3%20L%20March2017%20v1%20FA%20LOCKED.pdf)

4.4.2 Λεωφορεία

Κατά μήκος της οδού δεν μετακινούνται λεωφορεία , αντιθέτως τη διαπερνούν και ενώνουν κυρίως τις ανατολικές περιοχές, όπου σε πολλές από αυτές αν και πολύ δημοφιλής και πυκνοκατοικημένες δεν διαθέτουν σταθμούς μετρό η τρένου. Τα λεωφορεία που διαπερνούν την οδό, και βρίσκονται πάνω στην οδό Lonsdale είναι οι γραμμές 302 ,304,305,309,318,905,906,907 και 908 και συνδέουν τα ανατολικά προάστια Pines, Doncaster ,Doncaster East ,Donvale, Box Hill ,Mitcham, Warrandyte .

Αναλυτικά οι γραμμές λεωφορείου που διαπερνούν την οδό είναι:

1. 905 City to the Pines Shopping Centre via Templestowe (SMARTBUS Service)
2. 906 City to Warrandyte Bridge (SMARTBUS Service)
3. 907 City to Mitcham via Doncaster Road (SMARTBUS Service)
4. 908 City to the Pines via King Street (SMARTBUS Service)
5. 302 City (Queen Street) to Box Hill via Belmore Road and Eastern Freeway
6. 304 Southern Cross to Doncaster Shopping Centre via Eastern Freeway
7. 305 City to The Pines Shopping Centre via Andersons Creek Road
8. 309 City (Queen Street) to Donvale via Eastern Freeway and Reynolds Road
9. 318 City to Deep Creek via Eastern Freeway and Victoria Street

Τα δρομολόγια των γραμμών αυτών είναι αρκετά συχνά και επίσης επειδή πολλά από αυτά είναι smart buses διαθέτουν ειδικά συστήματα εντοπισμού θέσης Gps και έτσι εντοπίζονται καθ' όλη τη διάρκεια των δρομολογίων κάθε στιγμή και έτσι ο κόσμος γνωρίζει με ακρίβεια την ώρα διέλευσης με ειδικό πίνακα που έχει τοποθετηθεί σε κάθε στάση.

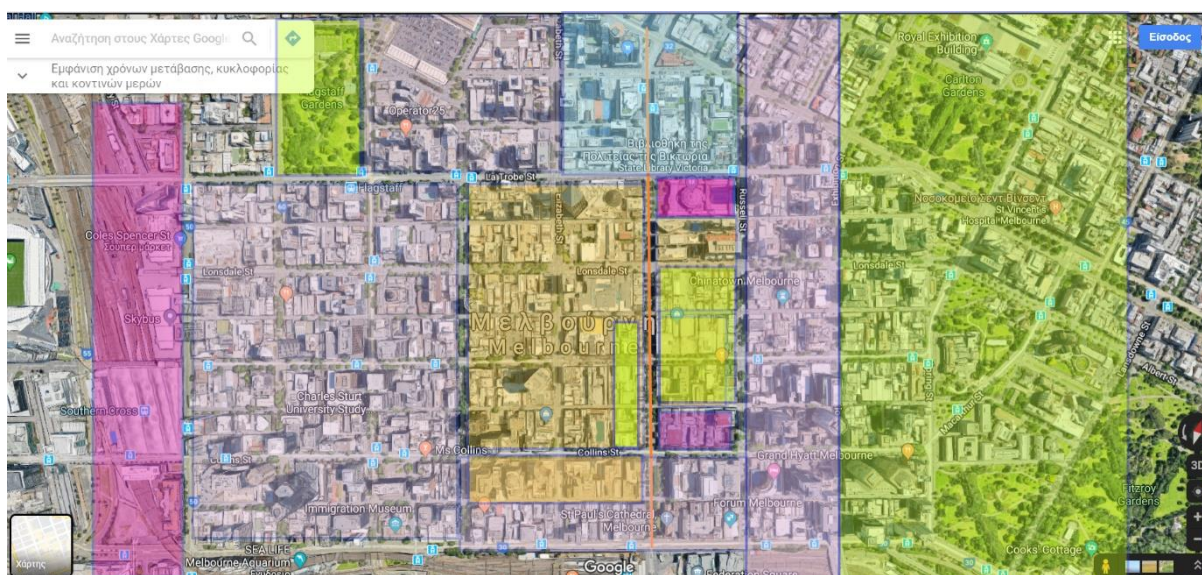
Επίσης στην ίδια οδό αλλά σε διαφορετική στάση, σε άλλο ύψος της οδού υπάρχουν τα λεωφορεία που λειτουργούν μόνο τις νυχτερινές ώρες και τα λεωφορεία των γραμμών 220,941,942,944, 951, 952, 955,961, 966 και 969.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Πρότυπα Χρήσης Γης

Η οδός είναι από τις πιο πολυσύχναστες διαδρομές του κέντρου της Μελβούρνης, και τη διασχίζουν καθημερινά κάτοικοι της περιοχής και της ευρύτερης Μελβούρνης και κυρίως φοιτητές καθώς συνδέεται στενά με την εκπαίδευση λόγω του ότι βρίσκονται πάνω σε αυτή πολλά παραρτήματα του πανεπιστημίου RMIT και του Πανεπιστημίου της Μελβούρνης (Melbourne University). Επίσης την οδό χρησιμοποιεί καθημερινά μεγάλος αριθμός ατόμων που απασχολείται στην περιοχή, αφού όπως αναφέραμε η οδός διαθέτει πολλά καταστήματα λιανικής πώλησης, καφετεριών, εστιατορίων και παραρτήματα υπηρεσιών, αλλά και μεγάλος αριθμός ποδηλατών, πεζών και επιβατών καθώς τη διασχίζει το μεγαλύτερο δίκτυο τραμ της πόλης και προσφέρει ευελιξία επικοινωνώντας με τις μεγαλύτερες οδικές αρτηρίες της πόλης. Η οδός όντας στο πιο κεντρικό σημείο της Μελβούρνης παρέχει εργασία και απασχόληση σε μεγάλο μέρος του πληθυσμού, όπως και η γύρω περιοχή που περιλαμβάνει τον μεγαλύτερο αριθμό κτηρίων που αφορούν κυρίως γραφεία και άλλη απασχόληση. Επιπλέον η οδός ήταν πάντα ελκυστική για τους τουρίστες λόγω των καταστημάτων και το μεγάλο αριθμό εστιατορίων και χώρων εστίασης που βρίσκονται πάνω σε αυτή. Έτσι σημαντικό είναι να καταγράψουμε και να μελετήσουμε την χρήση της οδού και των γύρω πιο κοντινών της περιοχών ώστε να καταλήξουμε στα ανάλογα συμπεράσματα.

5.1 Χρήσεις Γης

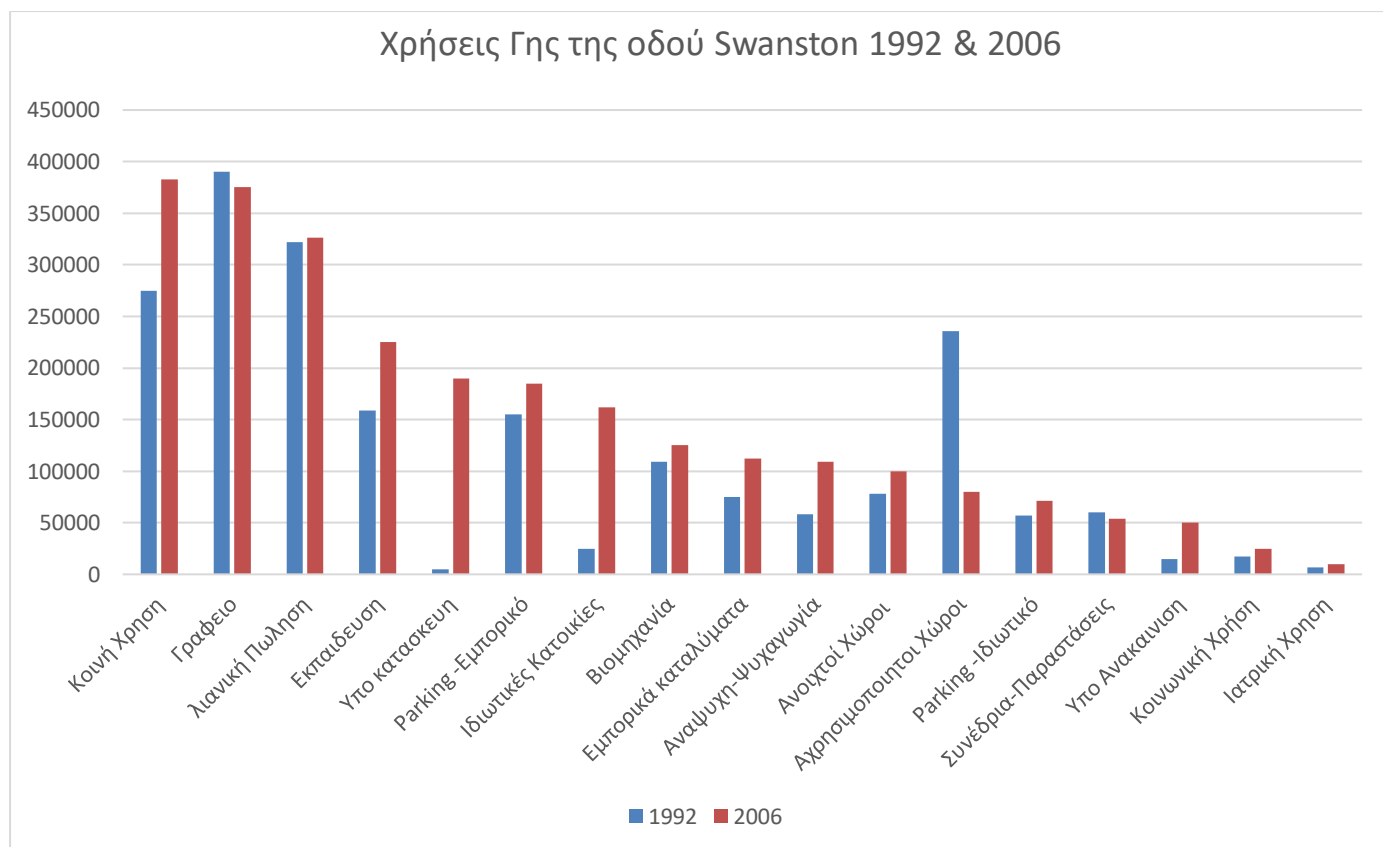
Για να κατανοήσουμε την κατάσταση μιας περιοχής η οδού σημαντικό είναι να προσδιοριστούν πρώτα οι χρήσεις που καθορίζουν όλα τα τμήματα αυτής και να μελετηθούν. Στον παρακάτω χάρτη (βλ. εικόνα 41) φανερώνονται γενικά οι σημαντικότεροι τύποι χρήσεων γης στο κέντρο της Μελβούρνης και γύρω από την οδό που μελετάμε. Ένα μεγάλο μέρος της οδού αποτελεί η λιανική δραστηριότητα η οποία βρίσκεται επισημασμένη με πορτοκαλί χρώμα, η ψυχαγωγία (πράσινο) και η εκπαίδευση (γαλάζιο) είναι επίσης σημαντικά και στα γύρω στενά της οδού κυριαρχεί η ψυχαγωγία και η μικτή χρήση (μωβ) καθώς υπάρχουν πολλά γραφεία, εταιρίες, διαμερίσματα, κατοικίες και η κοινοτική χρήση (ροζ σκούρο).



Εικόνα 41. Πηγή: Google Earth maps

Γνωρίζοντας τη γενική εικόνα χρήσεων γης γύρω από την οδό μπορούμε να μελετήσουμε πιο συγκεκριμένα τις χρήσεις γης στην οδό ώστε να καταλήξουμε σε ανάλογα συμπεράσματα. Το παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζει τις τάσεις της χρήσης γης στην οδό Swanston τις χρονικές περιόδους 1997 και 2006. Από το σχήμα (βλ. πίνακα 7) προκύπτει ότι εκτός από τους κοινόχρηστους χώρους, οι κυρίαρχοι τύποι χρήσεων είναι εκείνοι των γραφείων και του λιανικού εμπόριου, με την εκπαίδευση να παίζει επίσης ηγετικό ρόλο και την στάθμευση και τις ιδιωτικές κατοικίες να είναι εξίσου σημαντικά. Δεδομένα από την απογραφή ABS επισημαίνουν ότι ο αριθμός των κατοίκων στην περιφέρεια της οδού Swanston αυξήθηκε από 2.160 το 2001 σε λίγο παραπάνω από 3.500 το 2006. **(Division Office Of The Chief Executive, Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 The Redevelopment Of Swanston Street)**

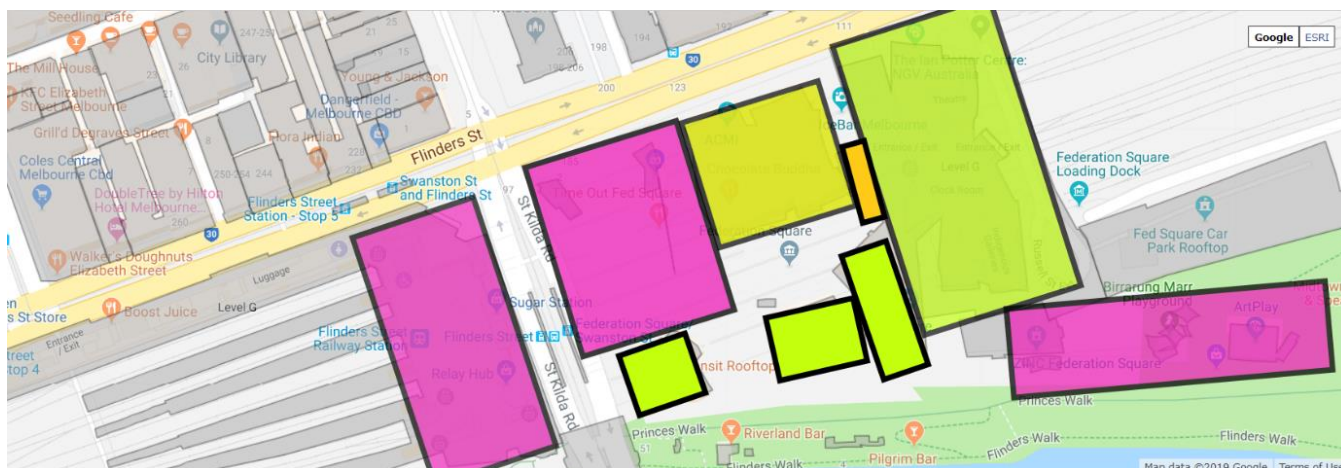
Πίνακας 7. Χρήσεις γης της οδού 1992,2006



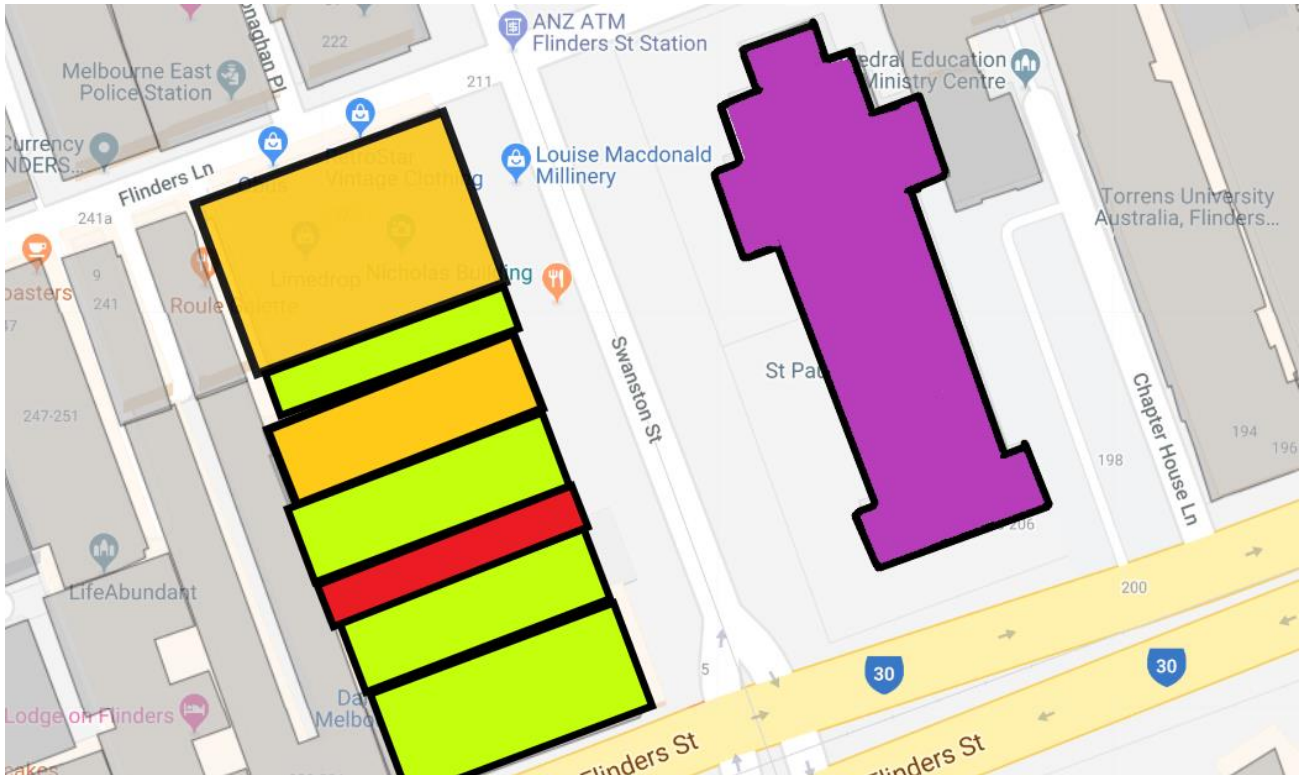
Πηγή: Division Office of the Chief Executive ,Council Report Agenda Item 6.2 31 March 2009 THE REDEVELOPMENT OF SWANSTON STREET

5.1.2 Χρήσεις γης στην οδό 2017

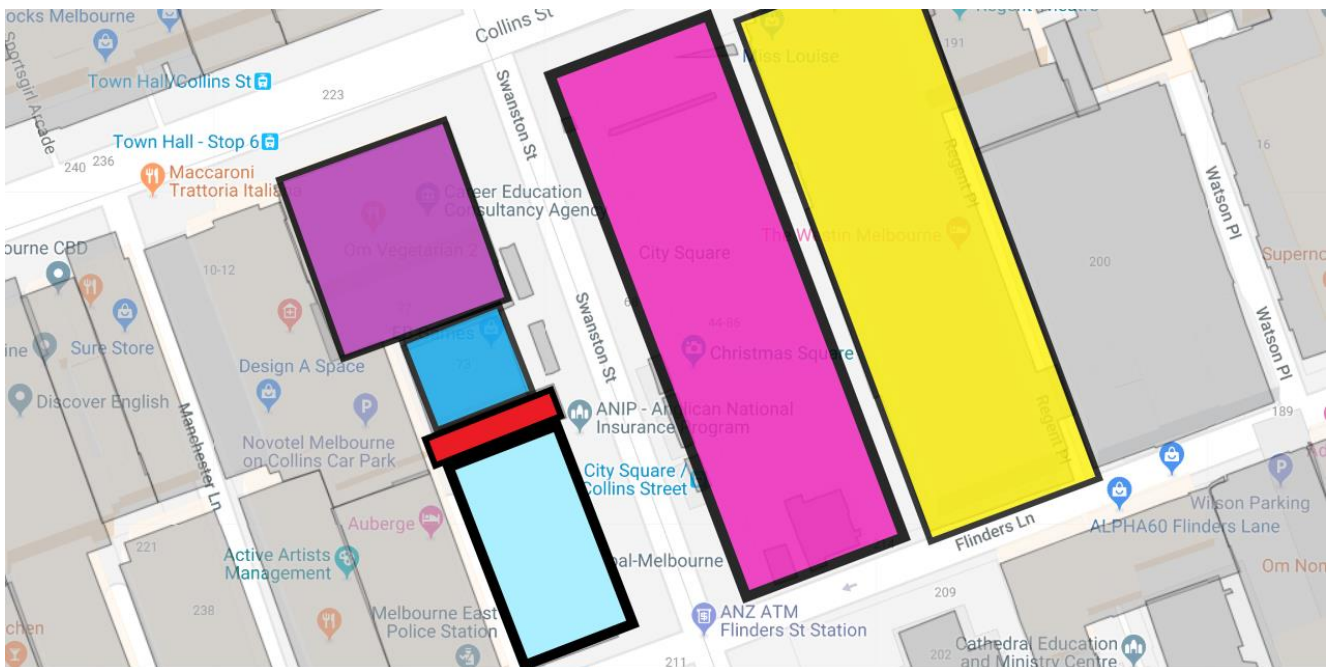
Για να κατανοήσουμε καλύτερα τις χρήσεις γης στην οδό μελετήθηκαν καταστάσεις από τα πιο πρόσφατα αρχεία του Δήμου της Μελβούρνης για το 2017 (City of Melbourne open data ,Buildings with name, age, size, accessibility, and bicycle facilities), σχετικά με το είδος χρήσης του κάθε κτηρίου και σχημάτισαμε σχεδιαγράμματα (βλ. εικόνες 42-53) που παρουσιάζουν αναλυτικά τη κυρίαρχη χρήση των κτηρίων πάνω στην οδό αναλυτικά για κάθε στενό. (<https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>)



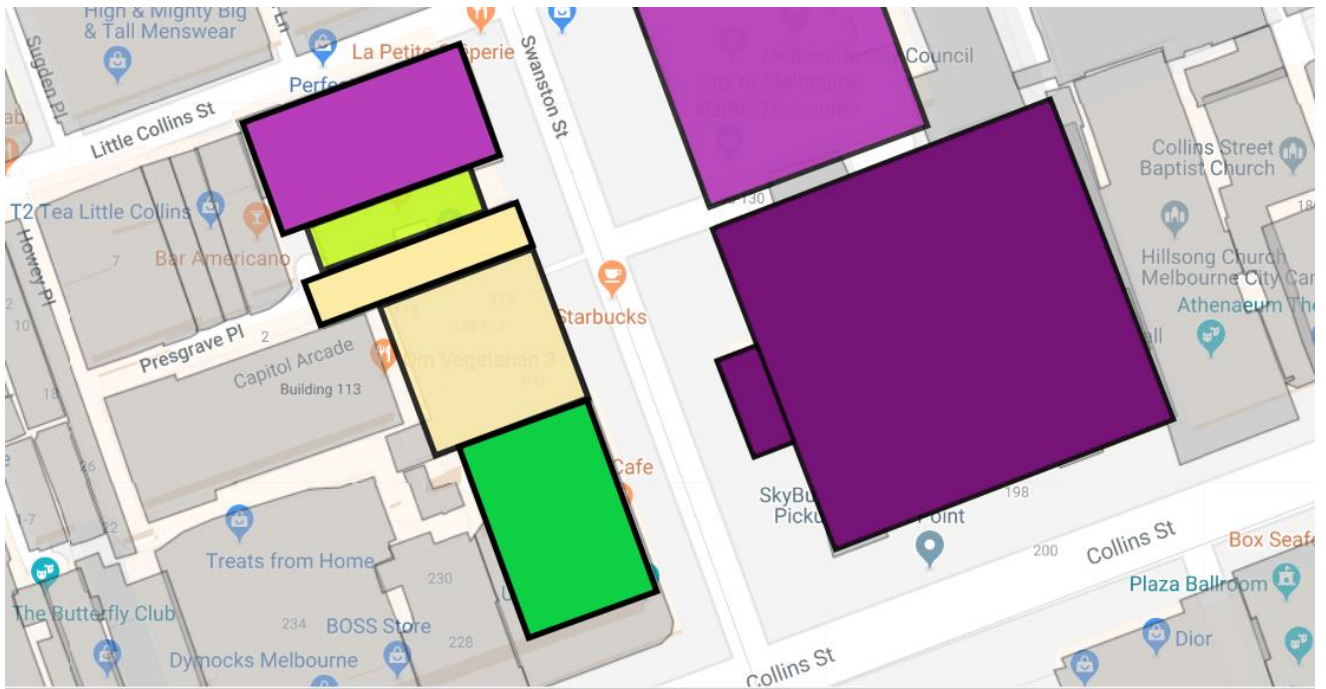
Εικόνα 42. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>



Εικόνα 43. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>



Εικόνα 44. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>



Εικόνα 45. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>



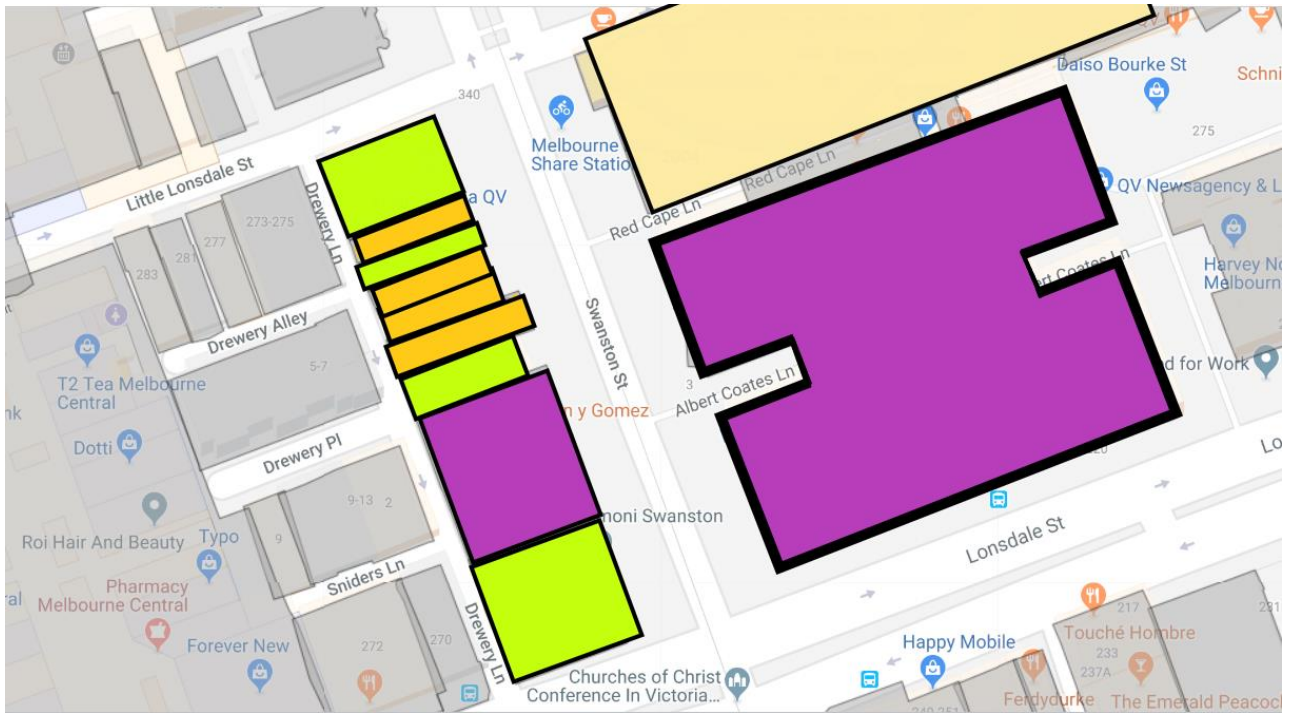
Εικόνα 46. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>



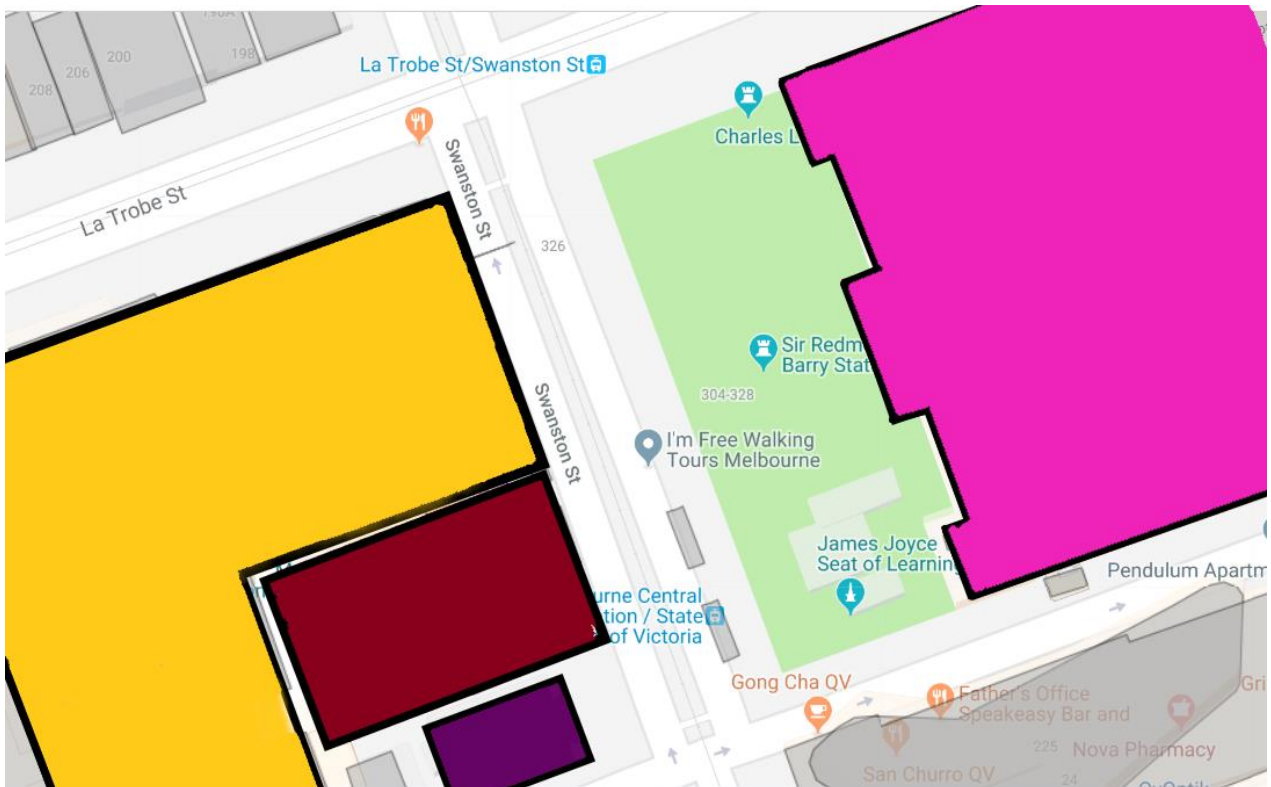
Εικόνα 47. Πηγή Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>



Εικόνα 48. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>



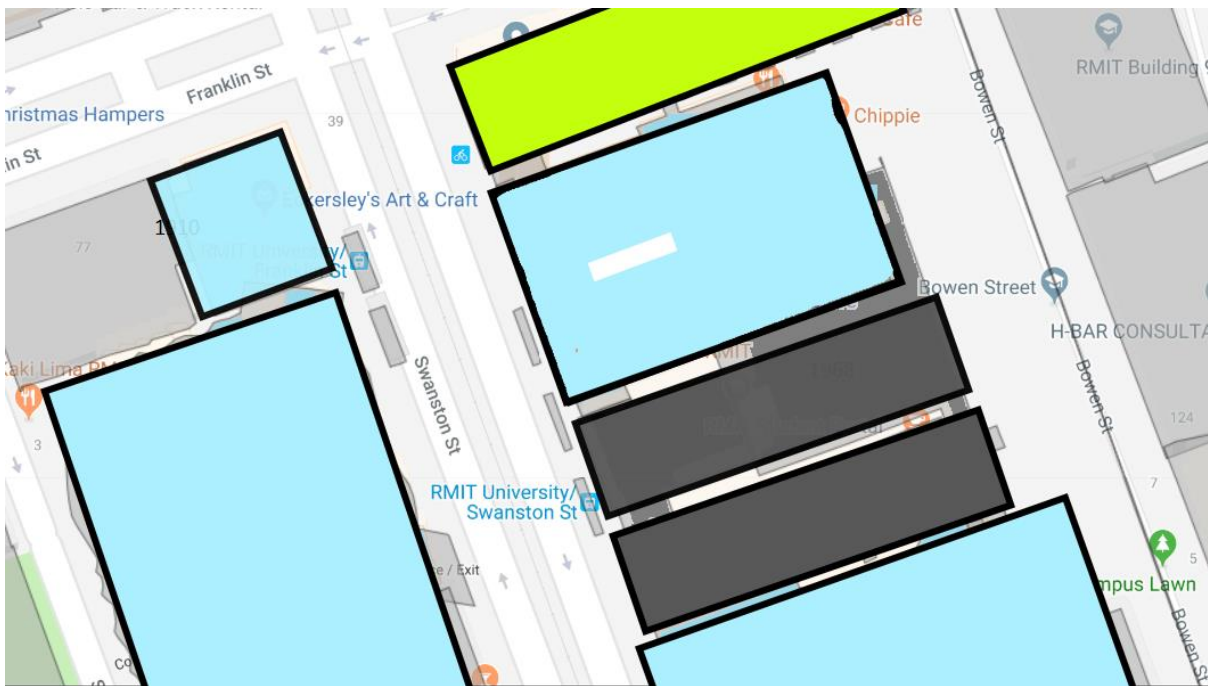
Εικόνα 49. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>



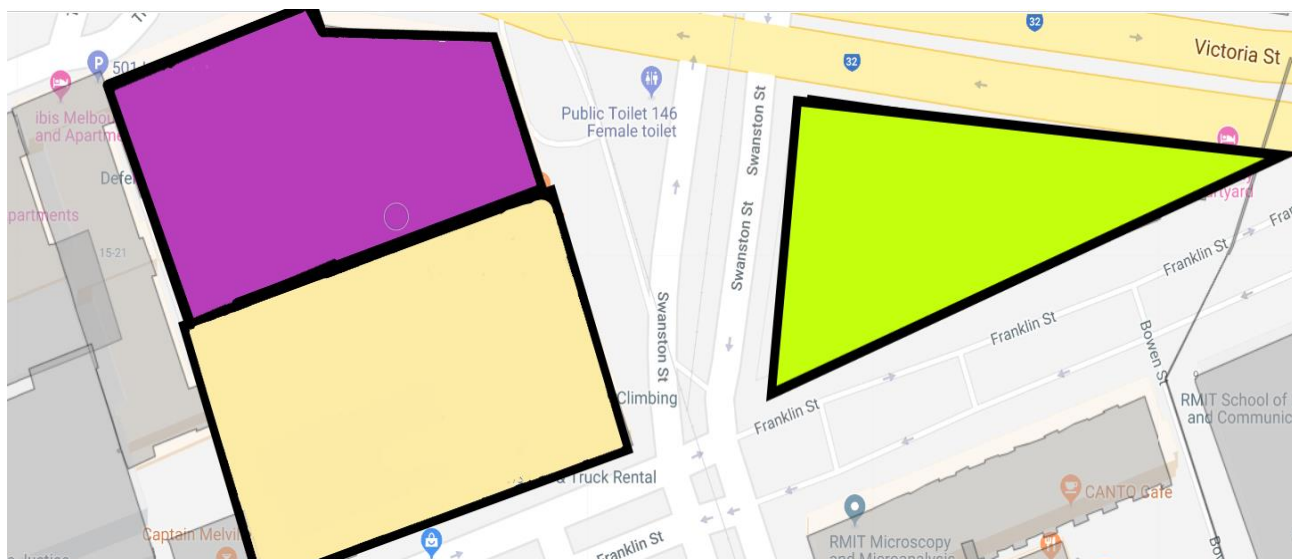
Εικόνα 50. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>



Εικόνα 51. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>

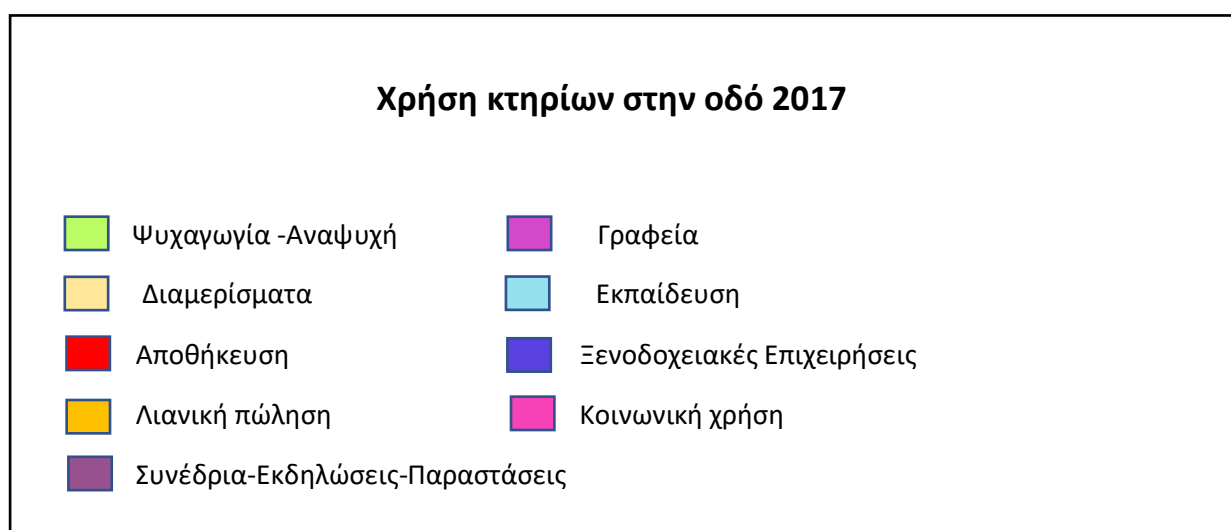


Εικόνα 52. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>



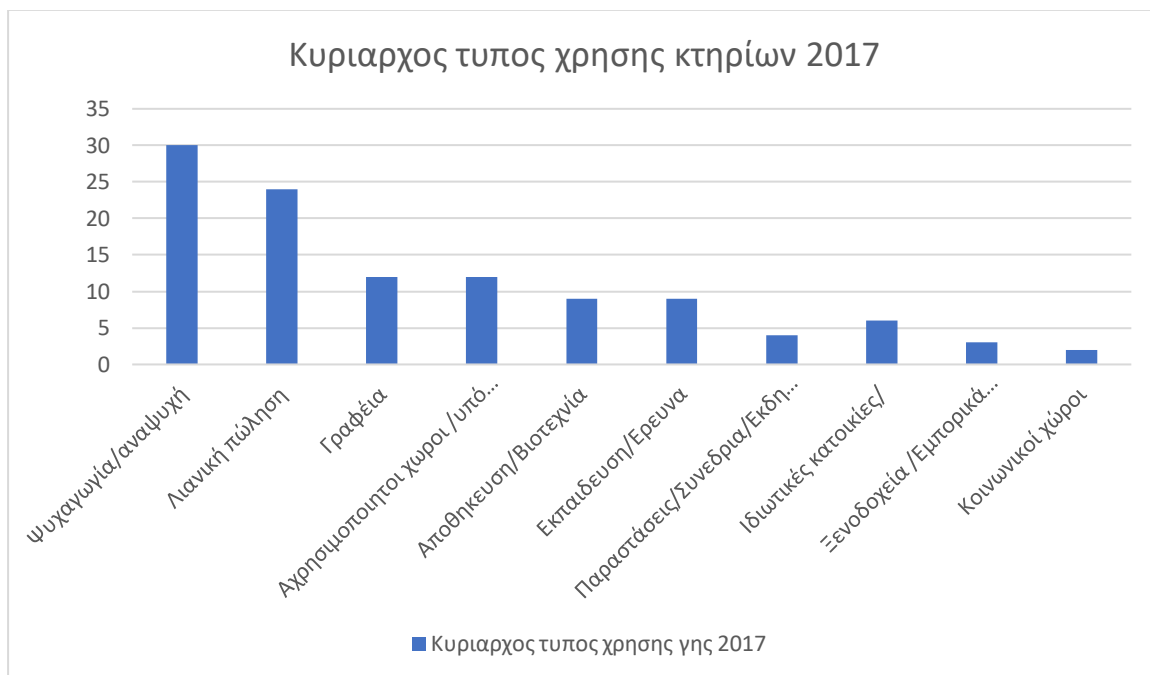
Εικόνα 53. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>

Υπόμνημα



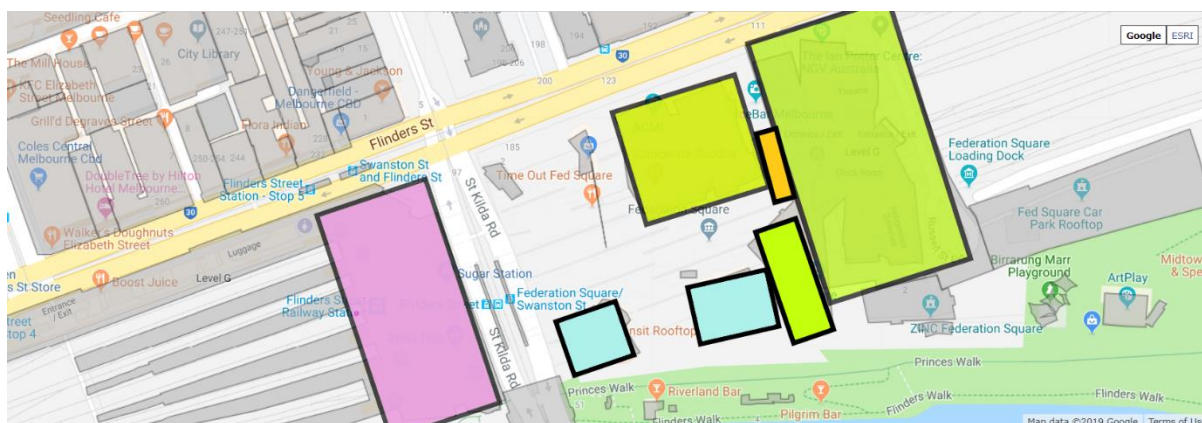
Από τα σχήματα (βλ.εικ.42-53) και τον πίνακα που δημιουργήσαμε από αυτά (βλ. πίνακα 8) παρατηρούμε πως από τις πιο κύριες χρήσεις κτηρίων είναι εκείνη που συνδέεται με δραστηριότητες αναψυχής και ψυχαγωγίας, ακολουθεί η χρήση κτηρίων που σχετίζεται με λιανική πώληση και έπειτα ο αριθμός των κτηρίων που η κυρίαρχη χρήση τους είναι για γραφεία είναι ίδιος με αυτή των αχρησιμοποίητων κτηρίων ή των κτηρίων υπό κατασκευή, το ίδιο ισχύει και για τη χρήση κτηρίων για αποθήκευση προϊόντων και τη χρήση για εκπαιδευτικούς σκοπούς. Τα διαμερίσματα και τα ξενοδοχεία είναι πολύ λιγότερα στην οδό με μόλις 6 κτήρια διαμερισμάτων και 3 ξενοδοχεία. Σύμφωνα με τα αρχεία του Δήμου οι χρήσεις γης και χρήσεις κτηρίων έχουν αλλάξει ελάχιστα τα τελευταία χρόνια κυρίως γιατί υπάρχουν πολλά κτήρια όπως εκκλησίες ,εμπορικά κέντρα ,βιβλιοθήκη τα κτήριά των πανεπιστημίων των οποίων οι χρήσεις παραμένουν ίδιες.

Πίνακας 8. . Κυρίαρχοι τύποι χρήσης κτηρίων 2017



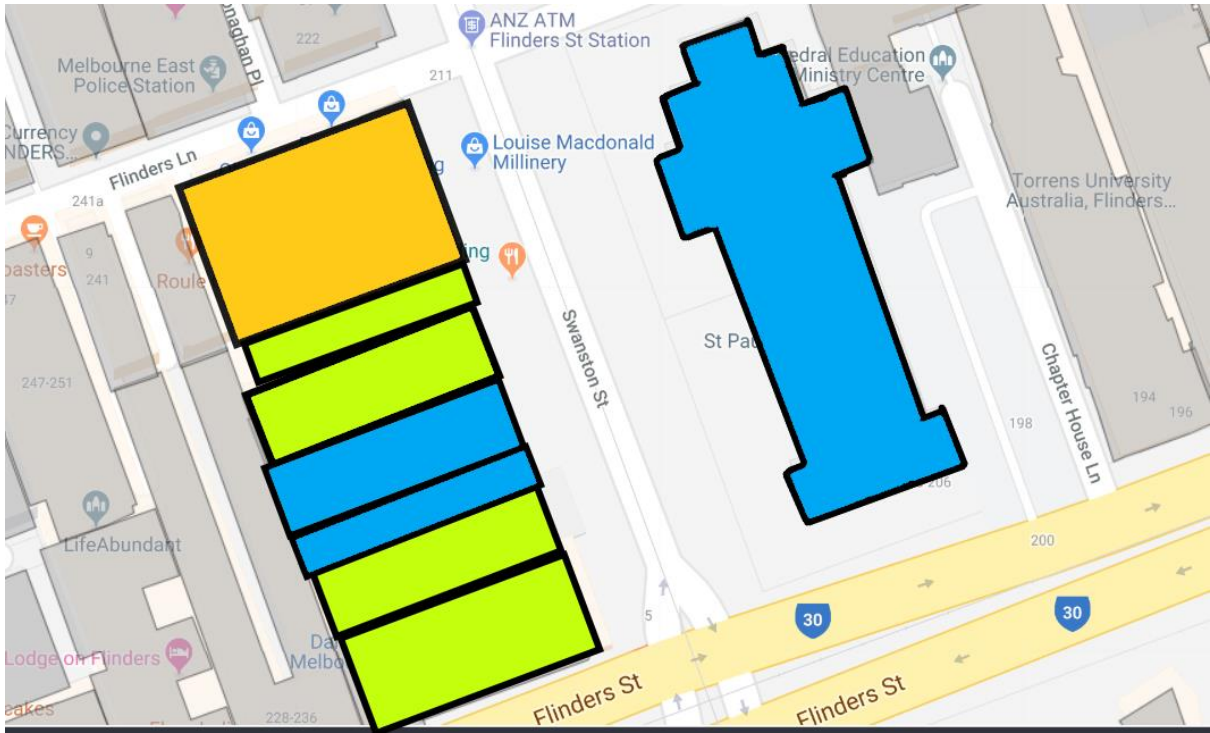
5.2 Όροφοι κτηρίων στην οδό

Με έγγραφο του Δήμου για το έτος 2017 (City of Melbourne open data ,Buildings with name, age, size, accessibility, and bicycle facilities), βρήκαμε αναλυτικά τους ορόφους κτηρίων στην οδό και μετατρέψαμε τα στοιχεία σε διαγράμματα (βλ.εικ.54-65).Έτσι έχουμε τη δυνατότητα να συγκρίνουμε τα κτήρια ως προς τους ορόφους και τα ύψη κτηρίων στην οδό.

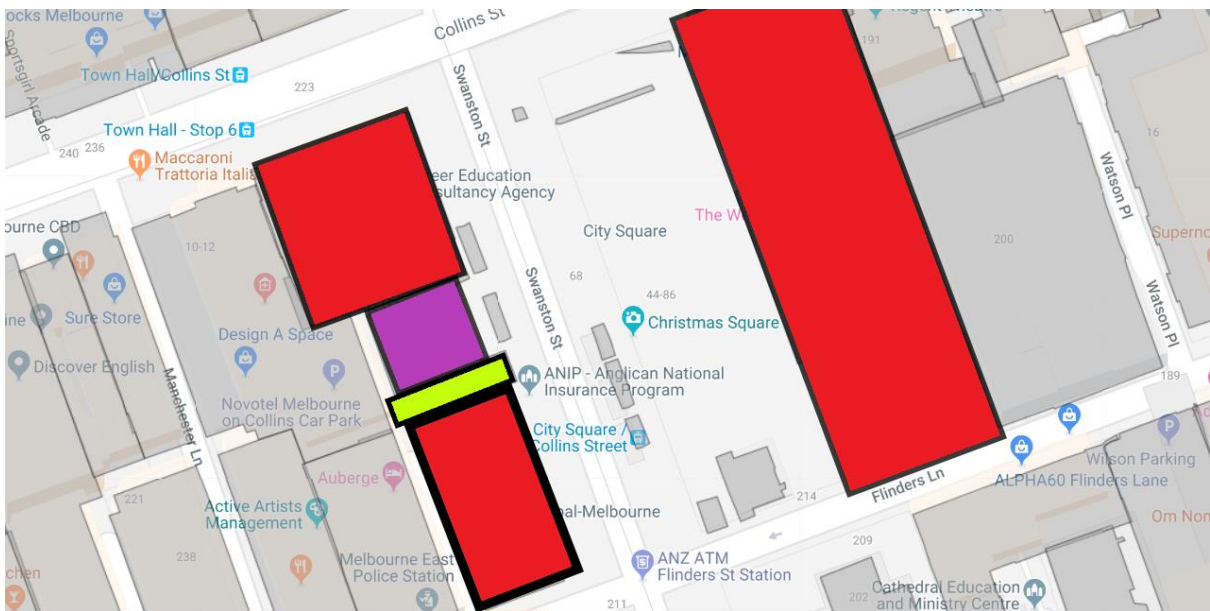


Εικόνα 54. Όροφοι κτηρίων στην οδό.

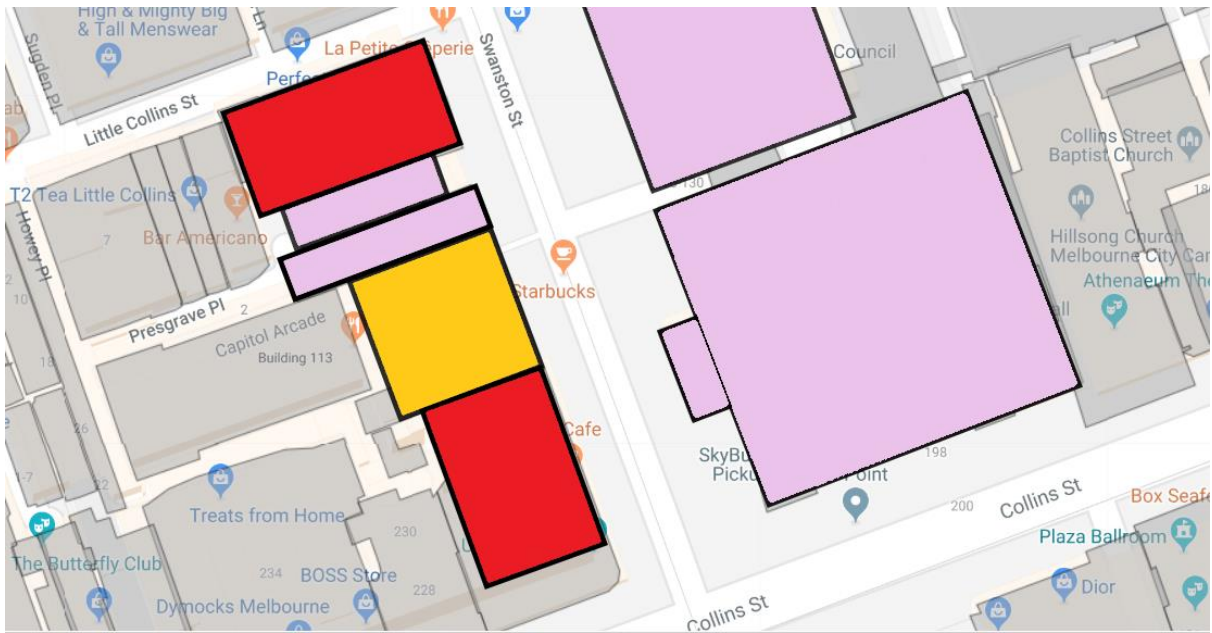
Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>



Εικόνα 55. Όροφοι κτηρίων στην οδό.



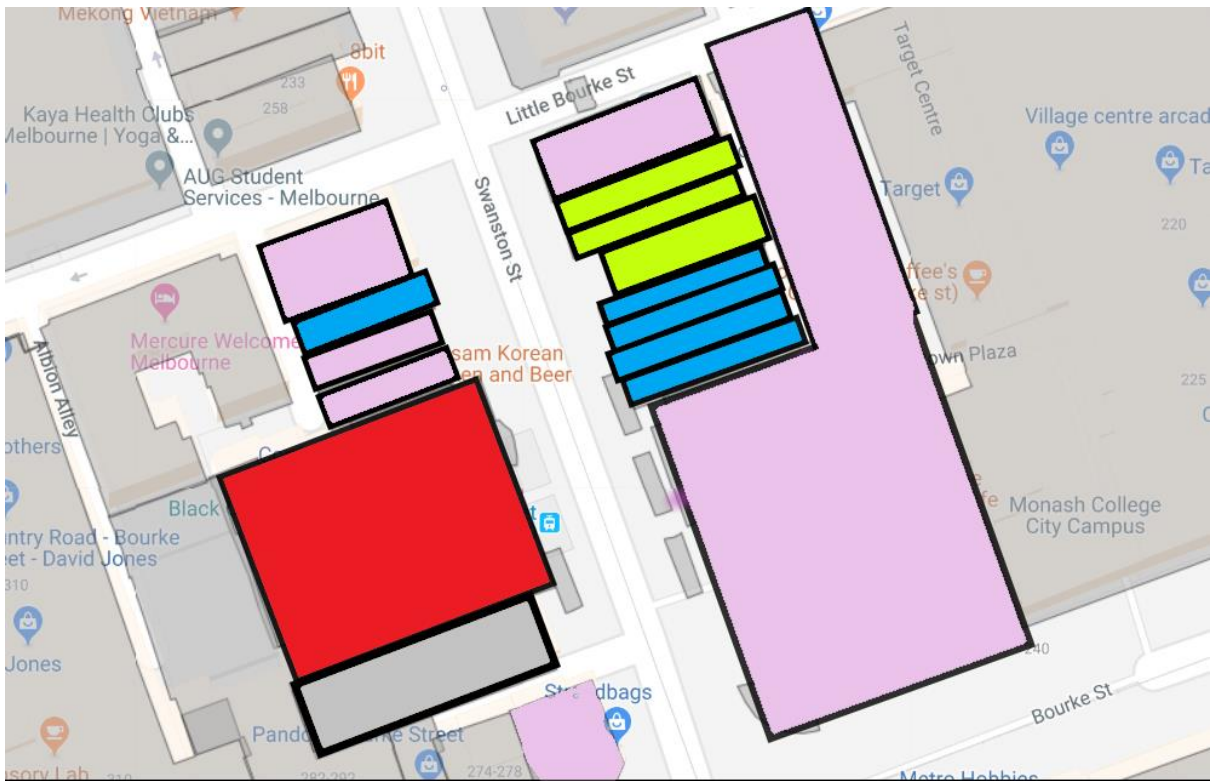
Εικόνα 56



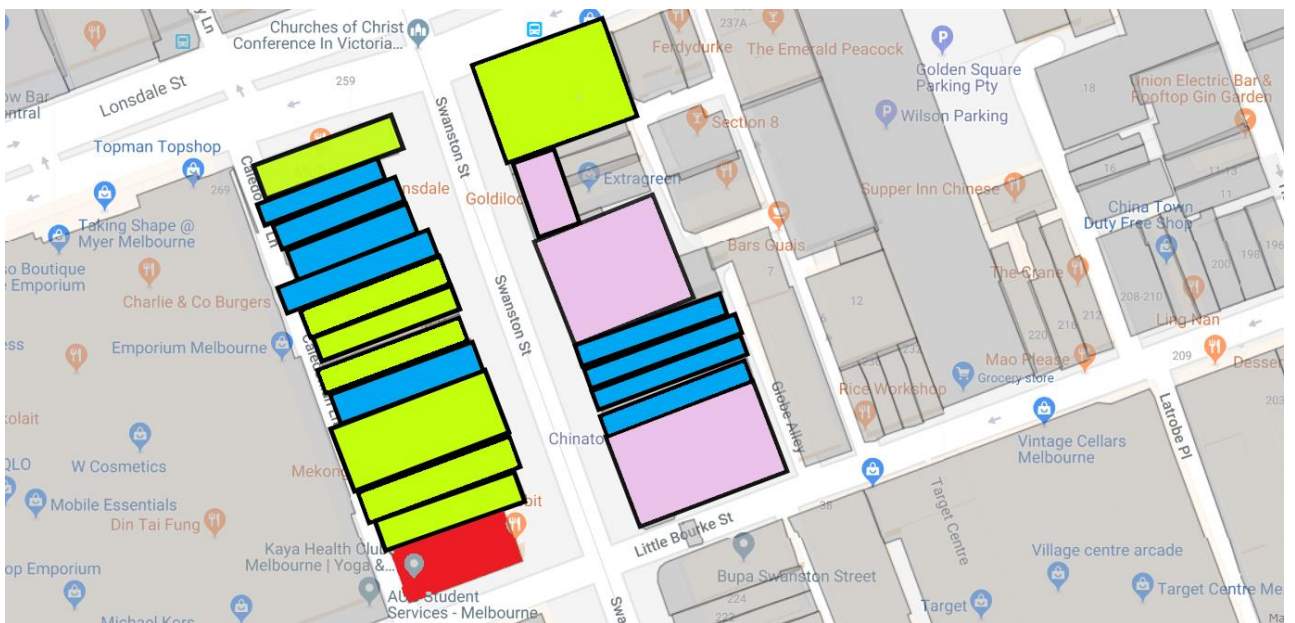
Εικόνα 57



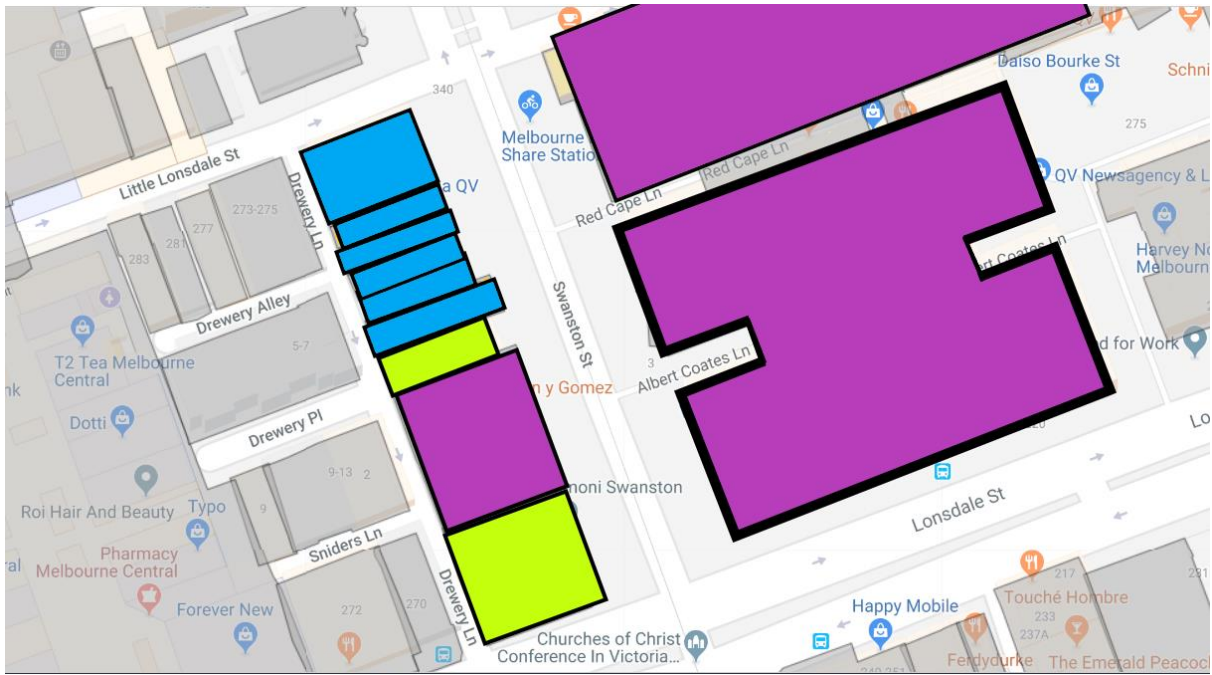
Εικόνα 58



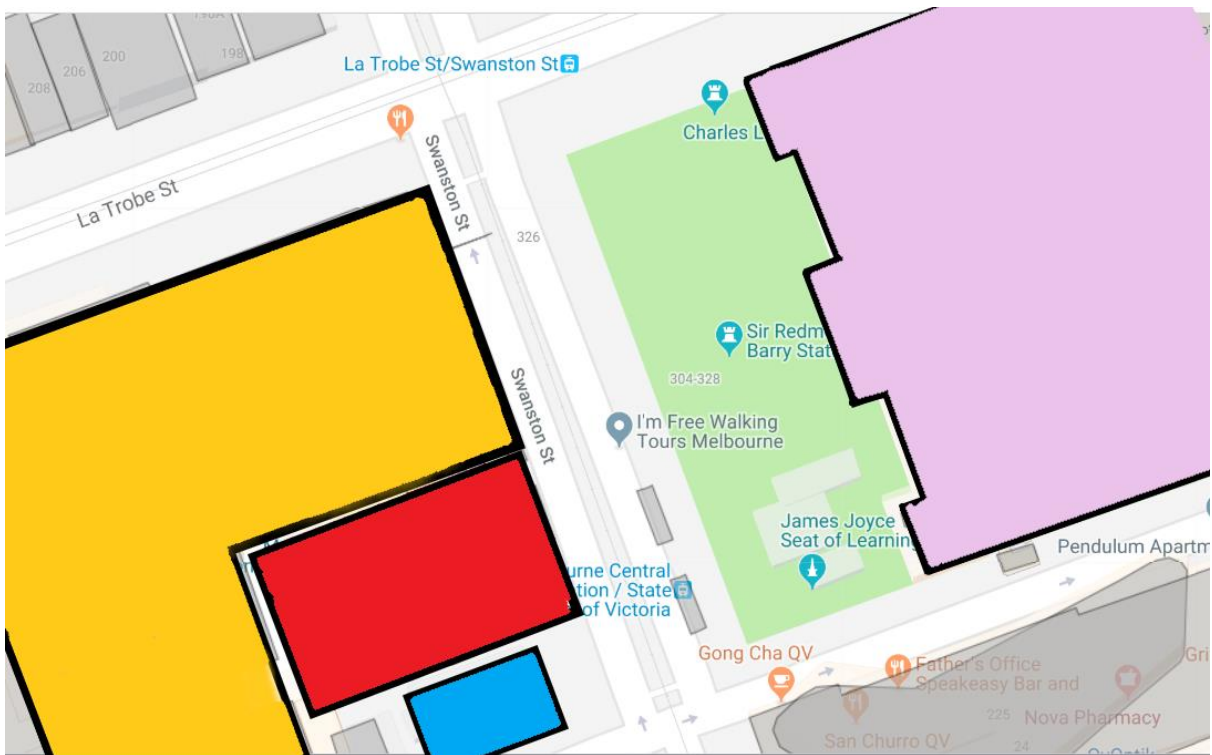
Εικόνα 59



Εικόνα 60



Εικόνα 61



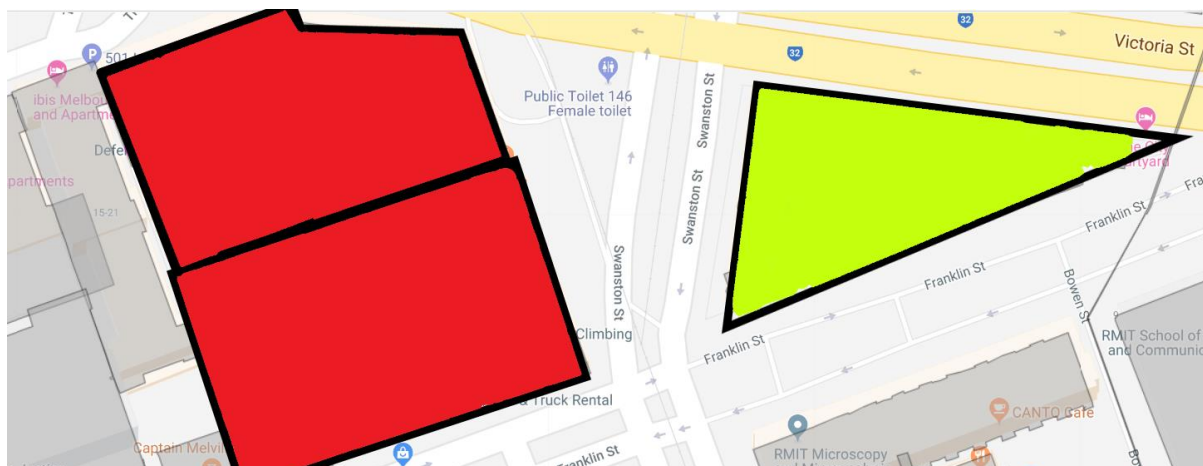
Εικόνα 62



Εικόνα 63








Εικόνα 64



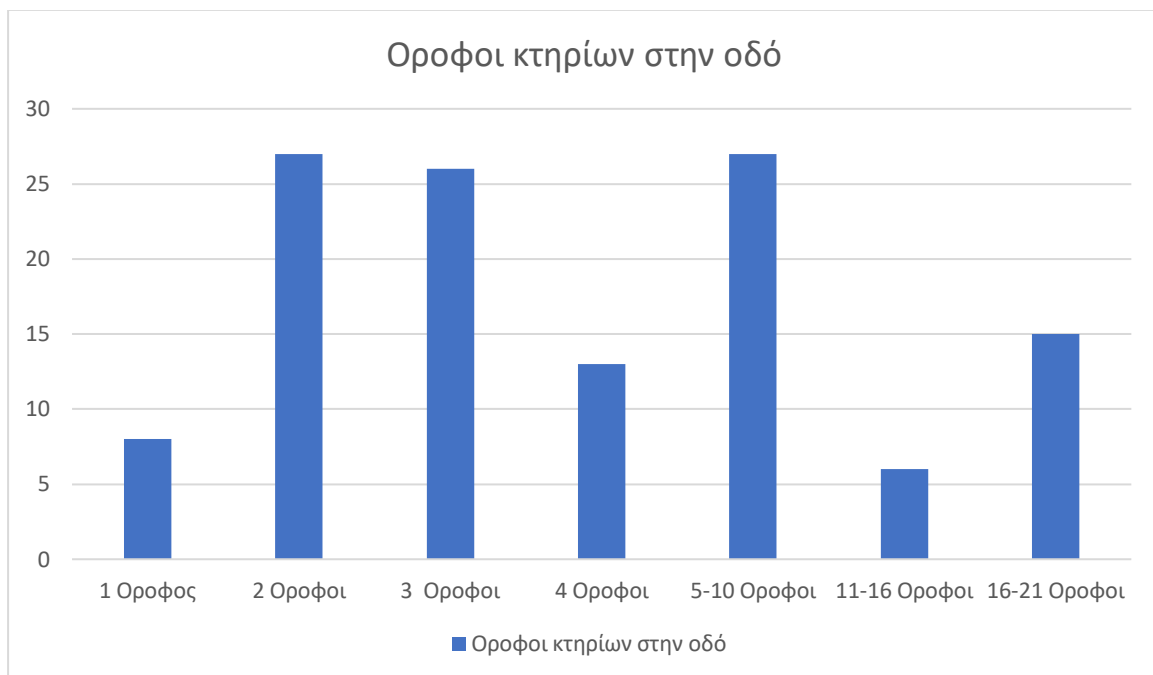
Εικόνα 65

Εικόνες 54-65. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>

Υπόμνημα	
	1-2 όροφοι
	3-4 όροφοι
	5-10 όροφοι
	11-15 όροφοι
	16-21 ορόφους

Όπως βλέπουμε και από τον παρακάτω πίνακα (βλ. πίνακα 9) στην οδό επικρατούν κυρίως τα 2οροφα κτήρια και ακολουθούν εκείνα που έχουν μεταξύ 5 έως 10 ορόφων. Στην οδό υπάρχουν 27 κτήρια διώροφα και 27 που είναι μεταξύ 5 με 10 ορόφων, 26 τριώροφα, 15 κτήρια μεταξύ 16-21 ορόφων, 13 κτήρια με 4 ορόφους, 6 κτήρια μεταξύ 11-15 ορόφων και 8 κτήρια με έναν όροφο.

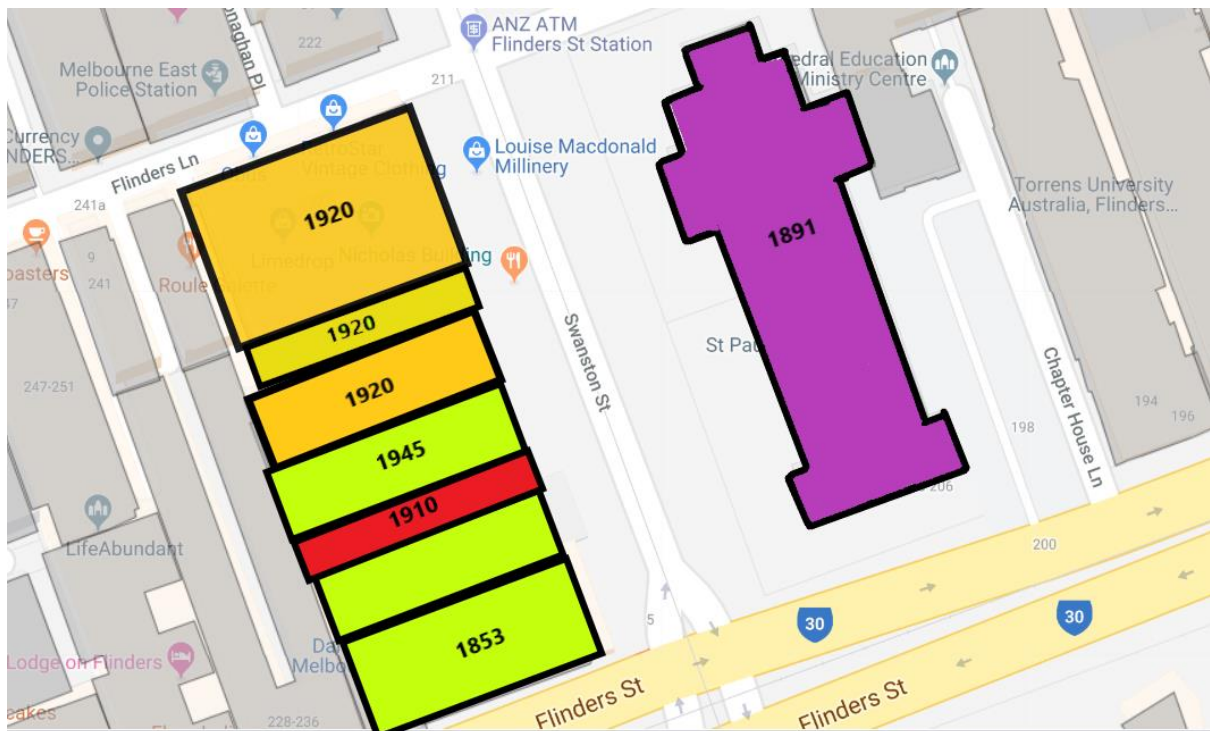
Πίνακας 9. Όροφοι κτηρίων στην οδό



5.3 Παλαιότητα κτηρίων

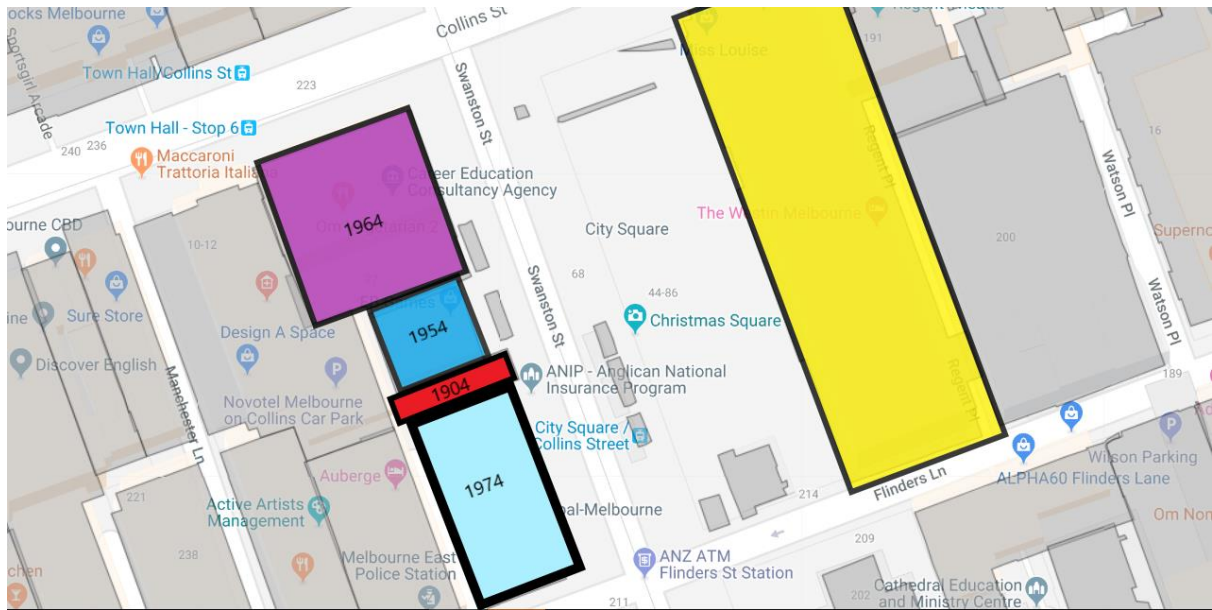
Με τα ίδια αρχεία που χρησιμοποιήσαμε παραπάνω από στοιχεία του Δήμου για το έτος 2017(City of Melbourne open data ,Buildings with name, age, size, accessibility, and bicycle facilities), βρήκαμε το έτος κατασκευής κάθε κτηρίου στην οδό καθώς και τα έτη ανακαίνισης τους, σε όσα είχαν υποστεί ανακαίνιση και σχηματίσαμε τα παρακάτω σχεδιαγράμματα (βλ.εικ. 66-76) και έπειτα κατατάξαμε τα κτήρια ανά δεκαετίες σύμφωνα με το έτος κατασκευής τους στοιχεία τα οποία θα μας βοηθήσουν στην μελέτη μας.

(<https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>)

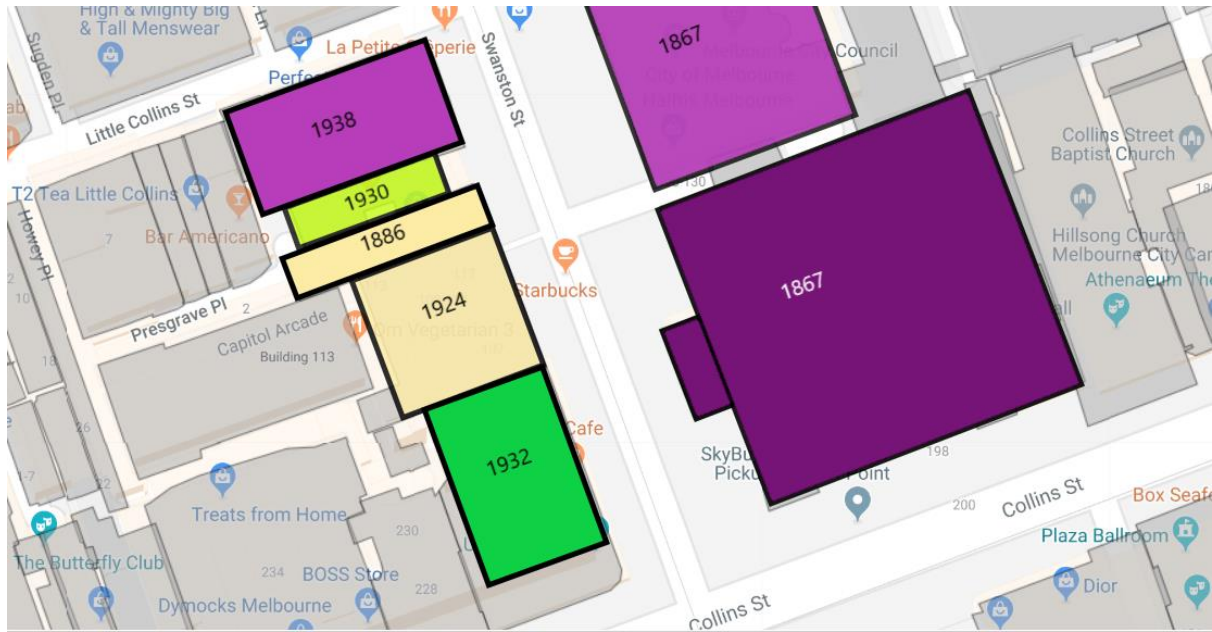


Εικόνα 66. Παλαιότητα κτηρίων στην οδό.

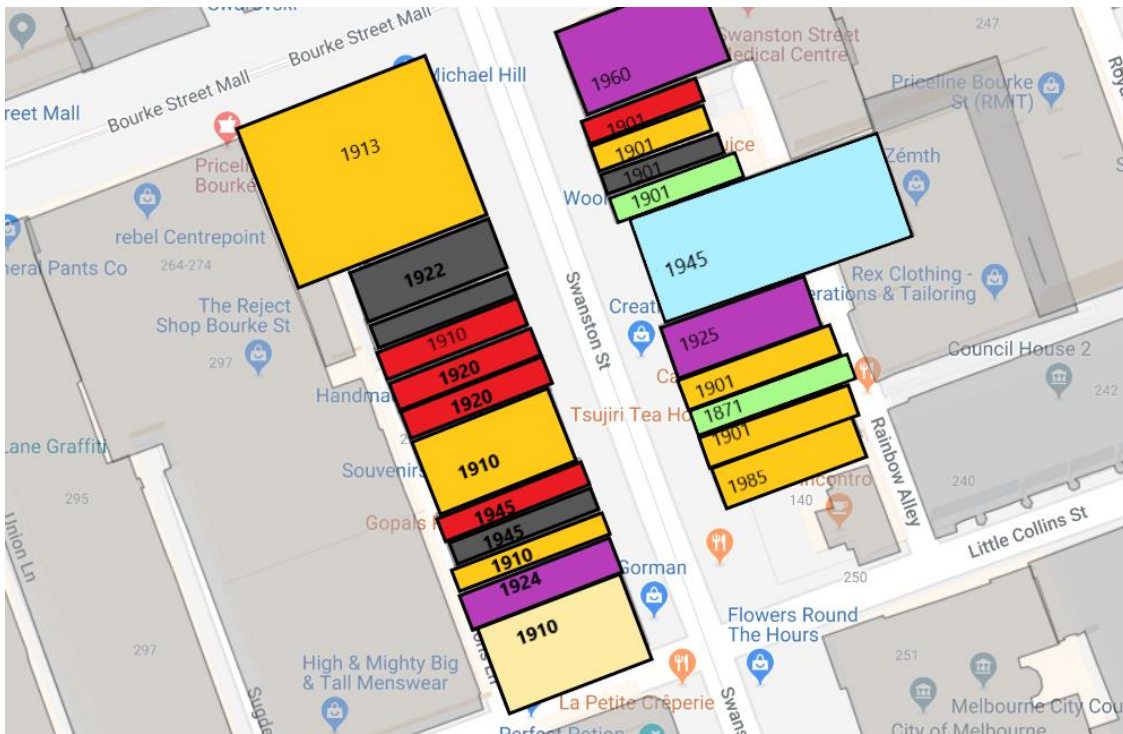
Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>



Εικόνα 67. Πηγή: Google Earth maps



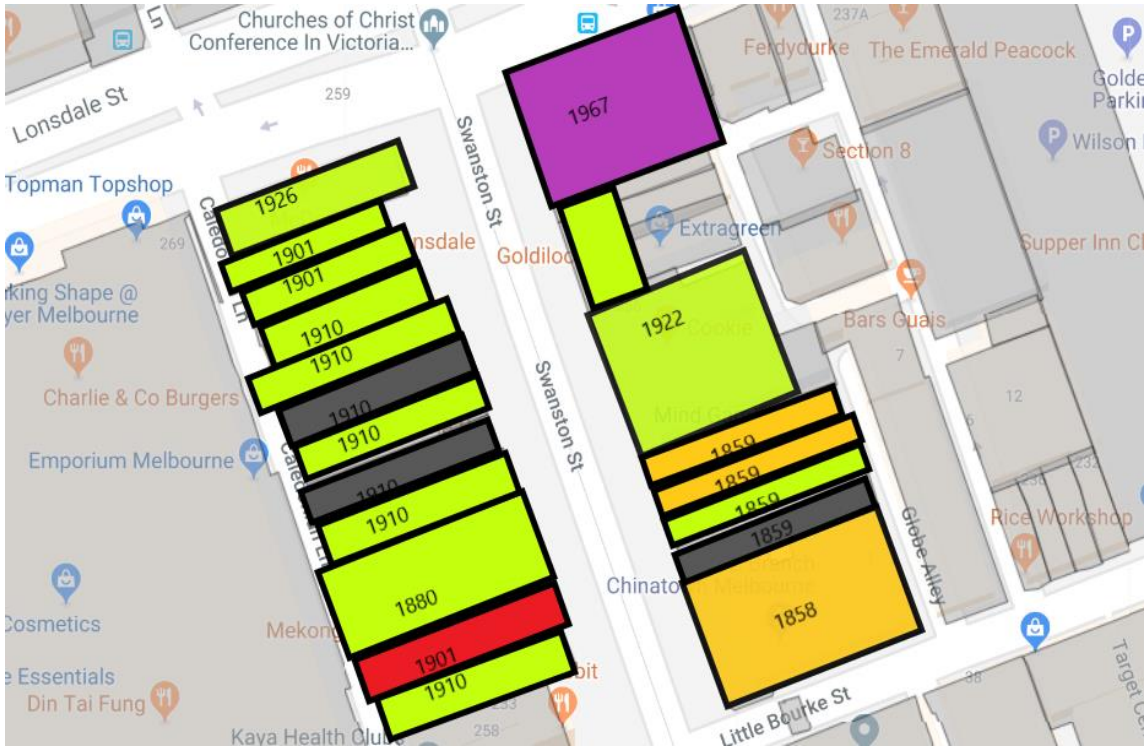
Εικόνα 68. Πηγή: Google Earth maps



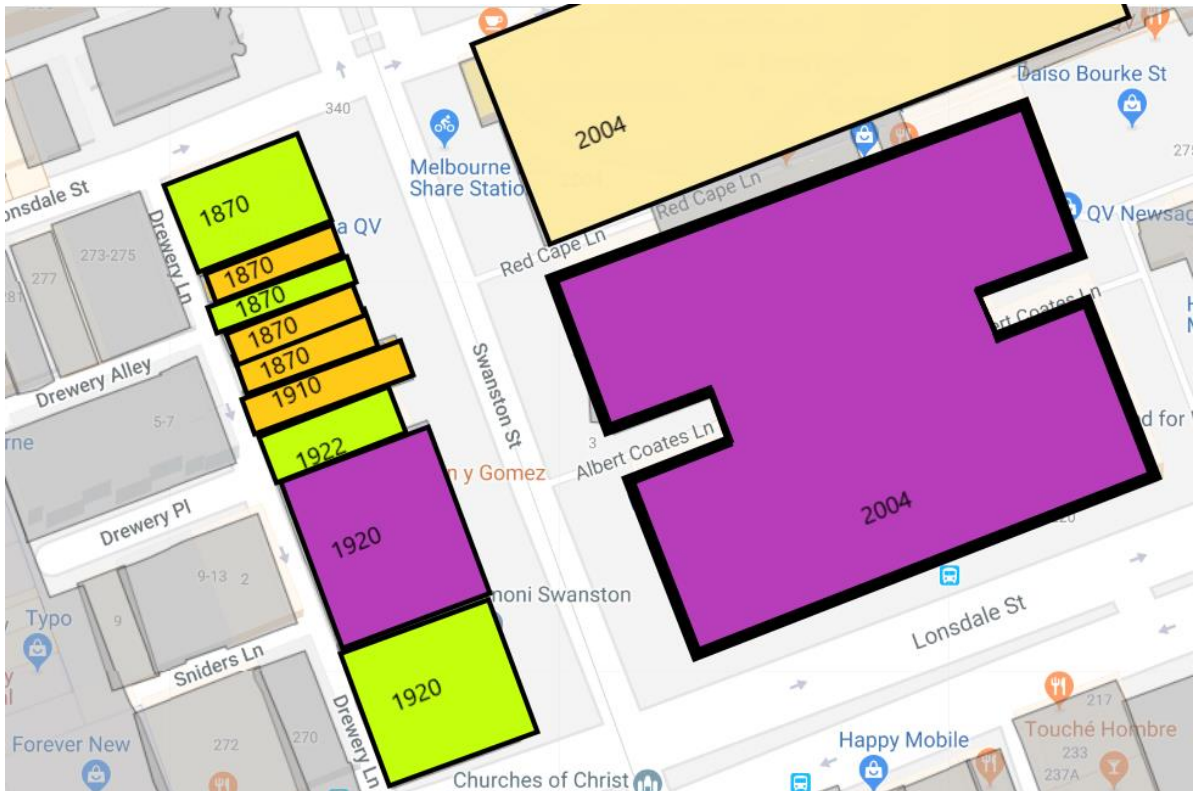
Εικόνα 69. Πηγή: Google Earth maps



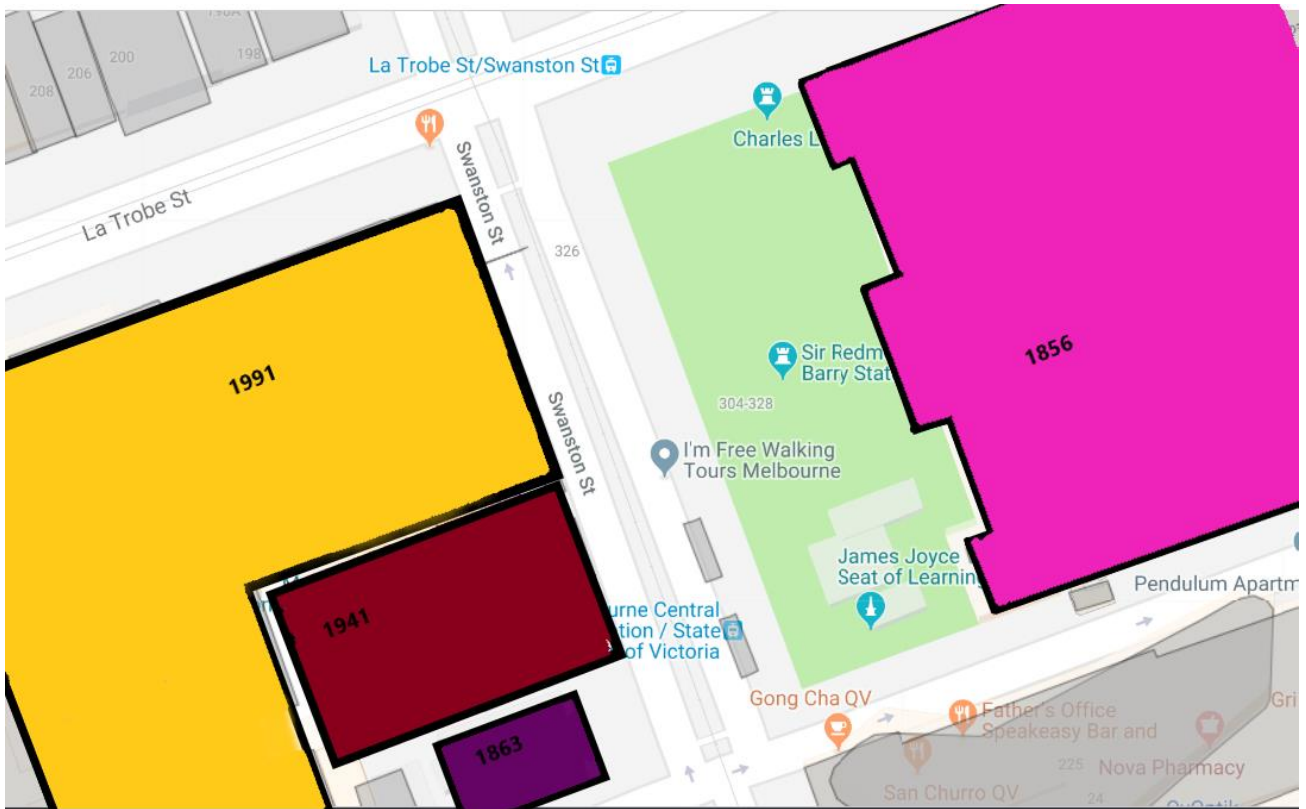
Εικόνα 70. Πηγή: Google Earth maps



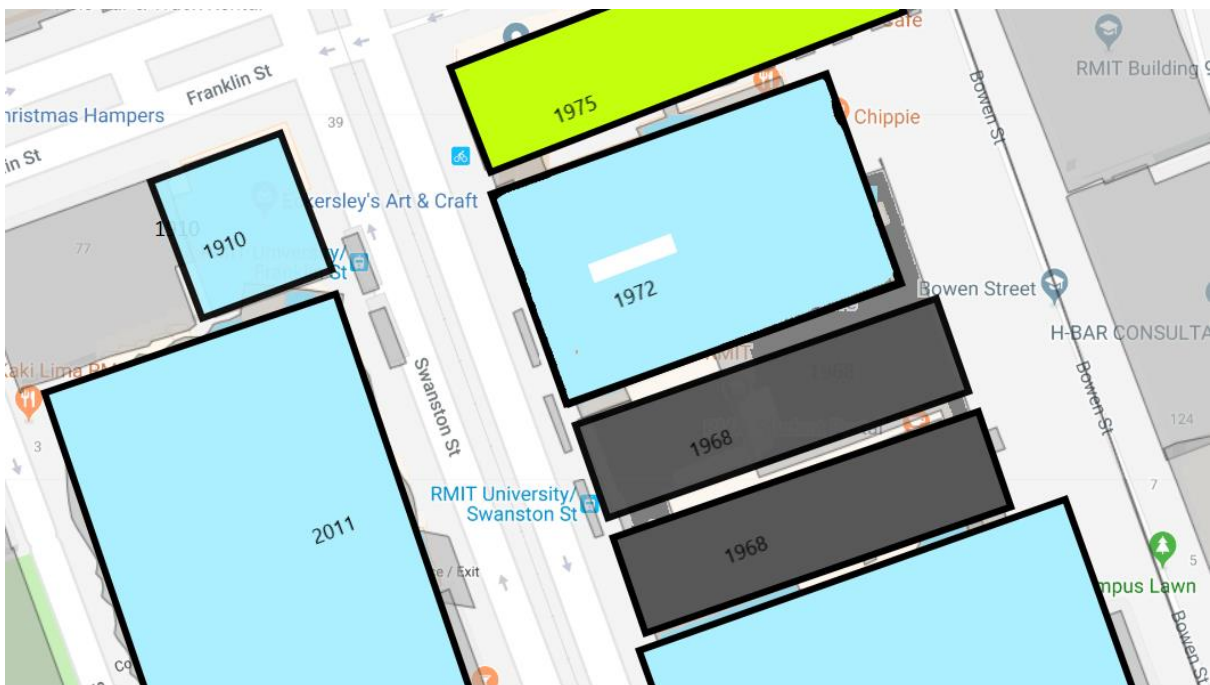
Εικόνα 71. Πηγή: Google Earth maps



Εικόνα 72. Πηγή: Google Earth maps



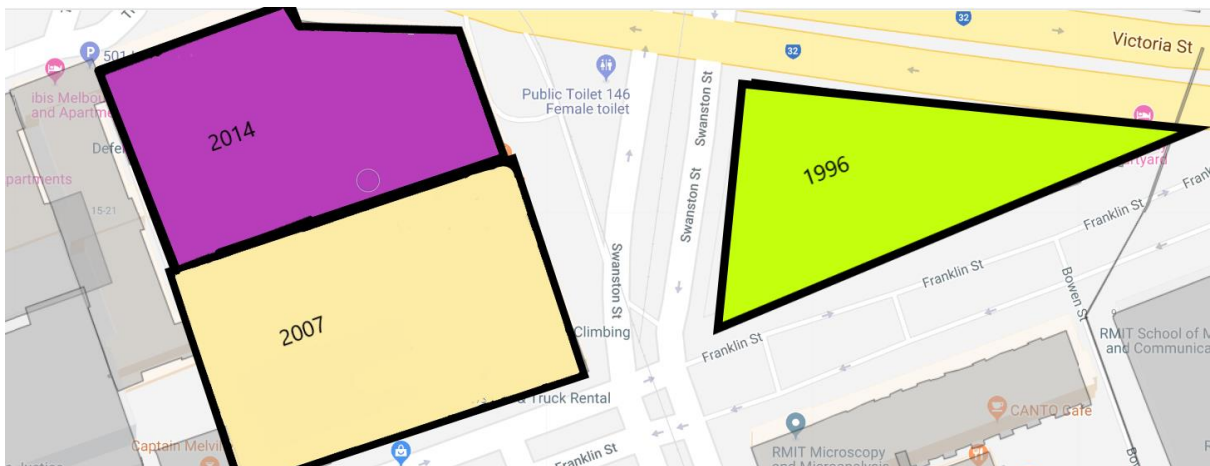
Εικόνα 73. Πηγή: Google Earth maps



Εικόνα 74. Πηγή: Google Earth maps



Εικόνα 75. Πηγή: Google Earth maps



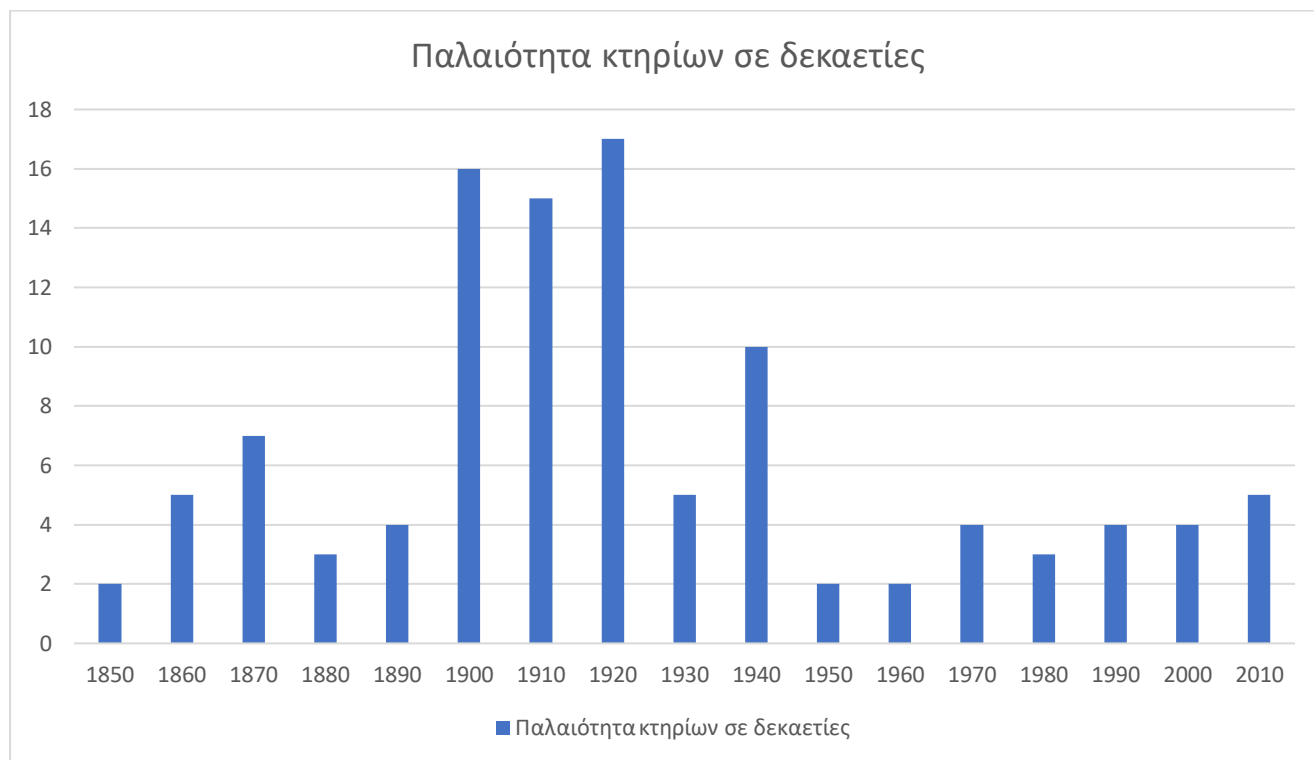
Εικόνα 76

Εικόνες 66-76. Πηγή: Google Earth maps & <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property/Buildings-with-name-age-size-accessibility-and-bic/pmhb-s6pn>

Στην οδό παρατηρούμε (βλ. εικόνες 66-76) πως τα περισσότερα κτήρια χτίστηκαν μεταξύ των δεκαετιών 1900 με 1940 και πολύ λιγότερα είναι τα πιο καινούρια κτήρια μετά το 1990. Σχεδόν όλα τα κτήρια που χτίστηκαν πριν το 1950 και ιδιαίτερα αυτά που χτίστηκαν κατά το 1900 έχουν ανακαινιστεί πριν το 1990 σύμφωνα με τα αρχεία του Δήμου και διατηρούνται σε πολύ καλή

κατάσταση. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό αυτό καθώς φανερώνει την ποσότητα των διατηρητέων κτηρίων και την ιστορική σπουδαιότητα της οδού.

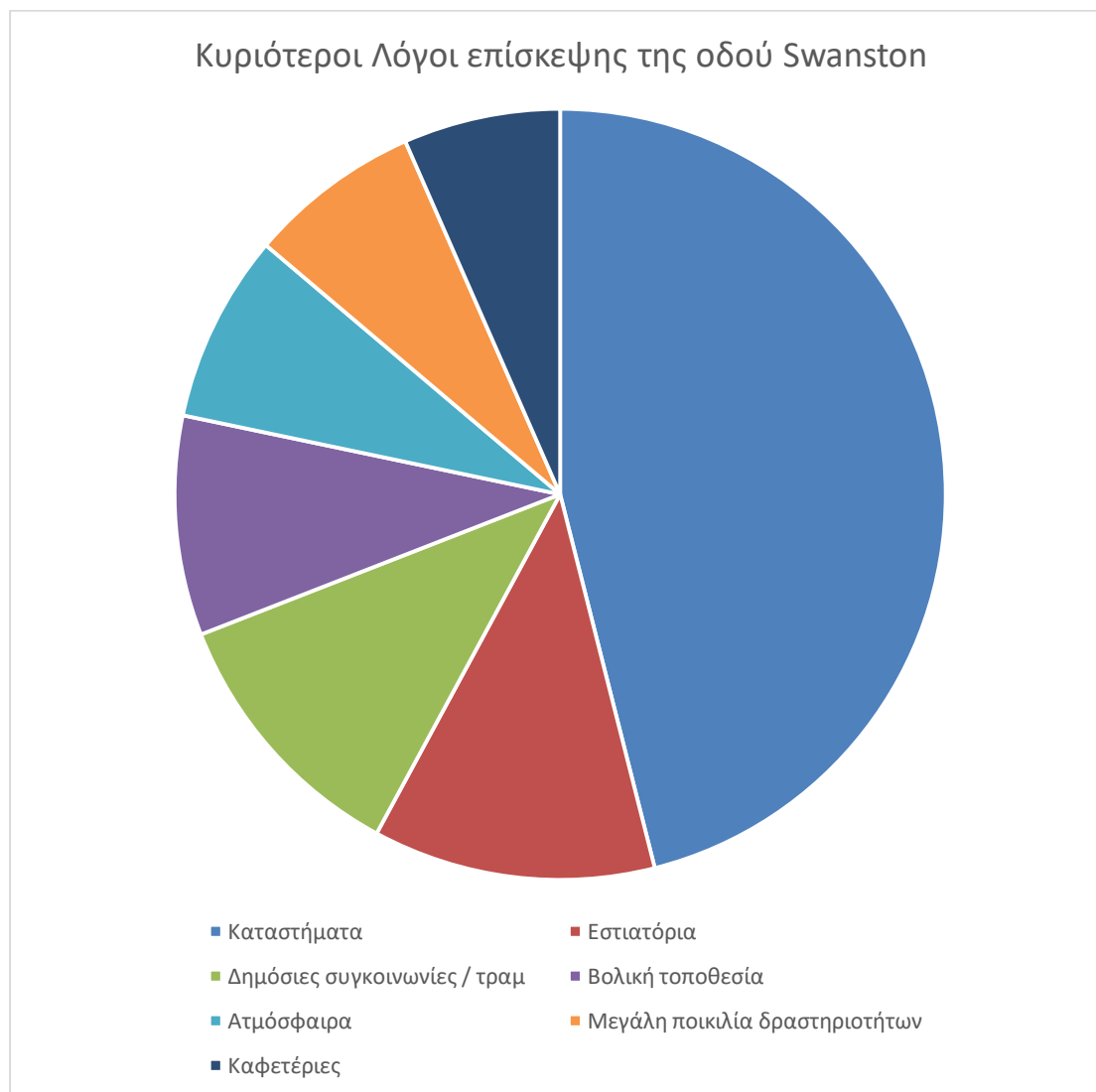
Πίνακας 10. Παλαιότητα κτηρίων ανά δεκαετίες.



5.4 Κυριότεροι Λόγοι επίσκεψης-χρήσης της οδού

Η οδός προσφέρει πρόσβαση σε δημοσιές συγκοινωνίες ,σε υπηρεσίες ,σε καταστήματα λιανικής ,εστιατόρια και σημεία εστίασης και σε γύρω περιοχές που είναι σημαντικές κεντρικές τοποθεσίες καθώς και πάρκα και προσφέρει μεγάλη ποικιλία δραστηριοτήτων. Οι κυριότεροι λόγοι που καθιστούν την οδό από τις πολυσύχναστες και δημοφιλής διαδρομές σκιαγραφούνται στο παρακάτω διάγραμμα. Τα στοιχεία από το 2009 (βλ. πιν. 11)παρουσιάζουν πως από τους πιο σημαντικούς λόγους για τους οποίους επισκέφτηκαν οι ερωτηθέντες την οδό είναι τα καταστήματα λιανικής και υπηρεσιών με ποσοστό 46% ,τα εστιατόρια με ποσοστό 12% και οι δημοσιές συγκοινωνίες με ποσοστό 11%. Η βολική τοποθεσία της οδού κατέχει 9% , ενώ η ατμόσφαιρα 8% ενώ η μεγάλη ποικιλία δραστηριοτήτων και η καφετέριες κατέχουν ίδιοι ποσοστό 7%.(**Division Office of the Chief Executive ,COUNCIL REPORT Agenda Item 6.2 31 March 2009 THE REDEVELOPMENT OF SWANSTON STREET**)

Πίνακας 11. Λόγοι επισκεψιμότητας

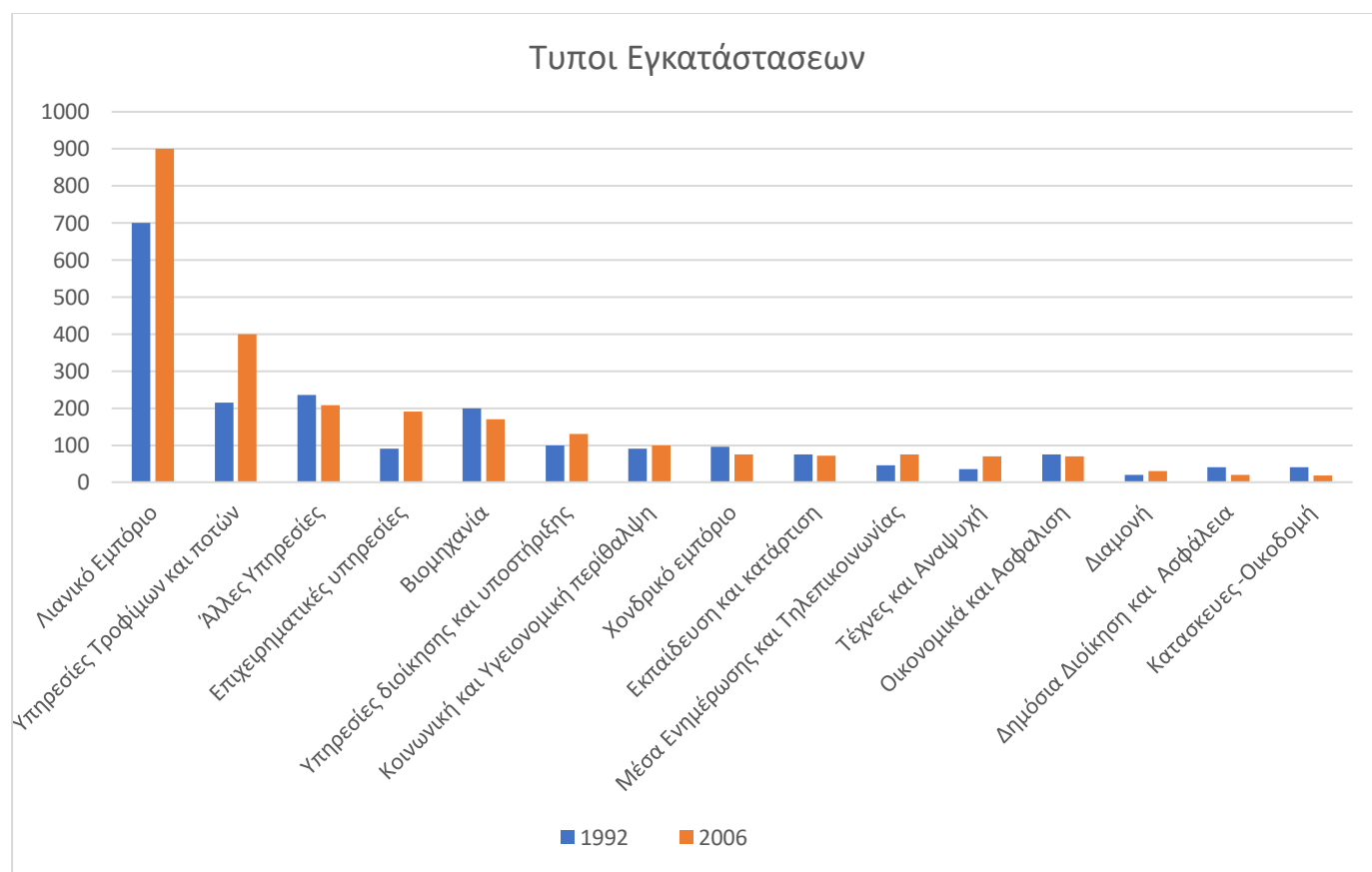


Πηγή: Council Report ,The Redevelopment Of Swanston Street, Agenda Item 6.2 ,31 March 2009

5.5 Τύποι εγκαταστάσεων στην οδό Swanston

Το 1992 όπως παρατηρούμε και από το παρακάτω διάγραμμα (βλ. πίνακα 12) το λιανικό εμπόριο ήταν από τους κυριότερους τύπους εγκαταστάσεων στην οδό και το 2006 παραμένει κυρίαρχος και να υφίσταται και μεγάλη αύξηση. Ακολουθείται από τις εγκαταστάσεις υπηρεσιών και τα καταστήματα τροφίμων και ποτών (εστιατόρια ,fast food, καφετέριες) ενώ οι εγκαταστάσεις που αφορούν επιστημονικές και τεχνικές υπηρεσίες (επιχειρηματικές) οι οποίες παρουσίασαν σημαντική αύξηση από το 1992 και οι εγκαταστάσεις που αφορούσαν τέχνες διπλασιάστηκαν.

Πίνακας 12. Τύποι Εγκαταστάσεων

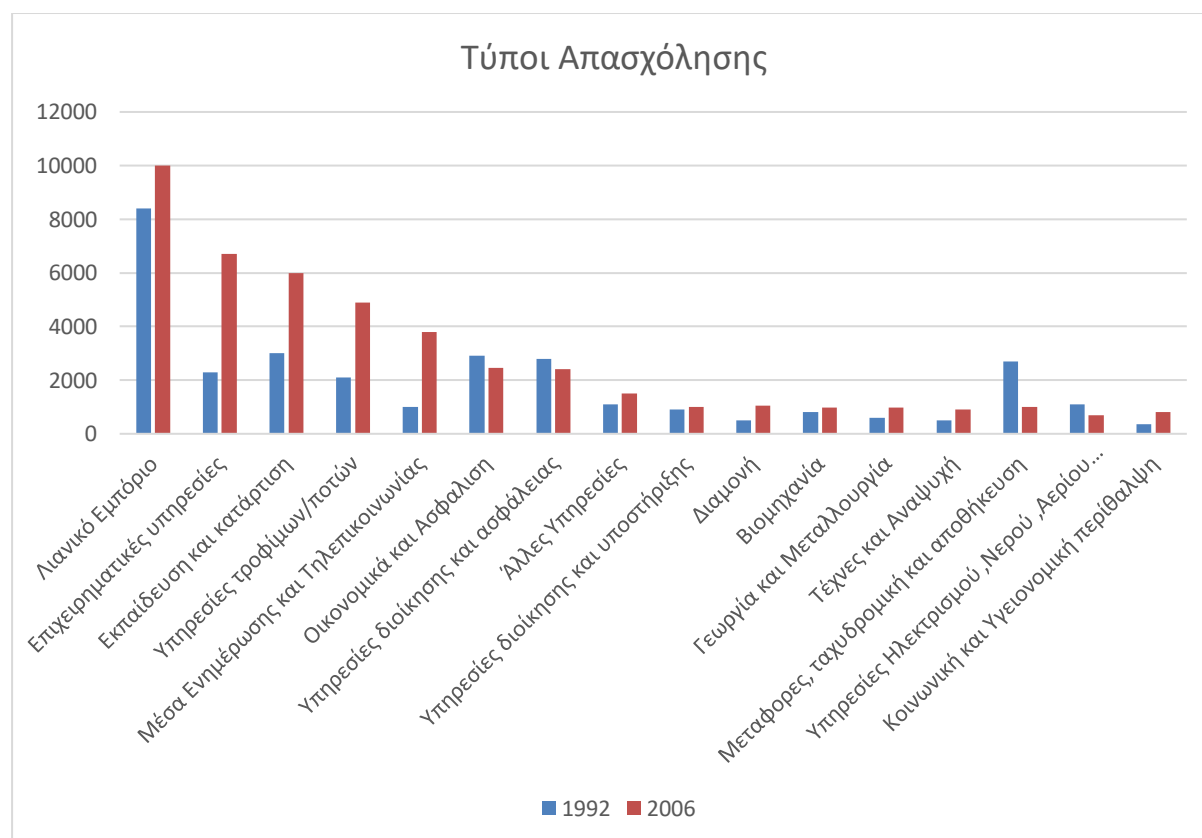


Πηγή: Council Report, The Redevelopment Of Swanston Street, Agenda Item 6.2 ,31 March 2009.

5.6 Εργασία -Απασχόληση

Στον τομέα της απασχόλησης, το λιανικό εμπόριο παρατηρούμε πως ξεχωρίζει και πάλι όπως παρατηρούμε και στο σχήμα(βλ. πίνακα 13) και σημαντικές επίσης κατηγορίες απασχόλησης αποτελούν οι επιχειρηματικές (επιστημονικές και τεχνικές υπηρεσίες),η εκπαίδευση και κατάρτιση και οι επιχειρήσεις τροφίμων και ποτού. Επίσης τα μέσα ενημέρωσης ,οι εργασίες που αφορούν χρηματοοικονομικά και οι ασφάλεια και η Δημοσιή Διοίκηση είναι εξίσου σημαντικά και φαίνεται πως η ανάπτυξη της απασχόλησης από το 1992 έχει επικεντρωθεί κυρίως σε αυτά τα επαγγέλματα.

Πίνακας 13. Τύποι Απασχόλησης



Πηγή: Council Report ,The Redevelopment Of Swanston Street, Agenda Item 6.2 ,31 March 2009.

5.7 Χρήση δρόμου -Δραστηριότητα Πεζών

Η Δραστηριότητα των πεζών είναι πολύ σημαντική για μία πόλη καθώς είναι ένδειξη ζωτικότητας και ζωντάνιας και επίσης αποδεικνύεται μία πολύ ισχυρή σχέση μεταξύ της οικονομικής ευημερίας ,της ασφάλειας και της ευκολίας με την δραστηριότητα αυτή.

Καταμετρώντας και παρακολουθώντας την δραστηριότητα των πεζών σε διάφορες περιοχές συλλέγουμε σημαντικά στοιχεία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη λήψη αποφάσεων που αφορούν τον πολεοδομικό σχεδιασμό ,τον εντοπισμό ευκαιριών για την βελτίωση της οδικής κυκλοφορίας και των μεταφορών ,την διαχείριση και διατήρηση της ασφάλειας της πόλης και για πολλούς άλλους λόγους που συμβάλλουν στην ανάπτυξη της πόλης ή μιας περιοχής.

Για τους λόγους αυτούς, η πόλη της Μελβούρνης διαθέτει ένα αυτοματοποιημένο σύστημα καταμέτρησης πεζών- Pedestrian Counting System, το οποίο έχει σχεδιαστεί για να συλλέγει και να παρουσιάζει δεδομένα για την κίνηση και τον όγκο των πεζών. Τα δεδομένα αυτά συλλέγονται και χρησιμοποιούνται ως μέτρηση της απόδοσής και αξιολόγησης επιπτώσεων των υποδομών της περιοχής, για την αξιολόγηση και να ανταποκριθεί στις τρέχουσες ανάγκες και την πρόβλεψη μελλοντικών απαιτήσεων ως προς την βελτίωση της δραστηριότητας πεζών στο κέντρο της πόλης και να την αντιμετωπίση κινδύνων που σχετίζονται με αυτή τη δραστηριότητα. Επίσης όλες αυτές οι πληροφορίες μας βοηθάνε στην κατανόηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τα οφέλη της πεζοπορίας στην πόλη, στον σχεδιασμό πρόσβασης και ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

Τα δεδομένα αυτά είναι χρήσιμα επίσης για τις επιχειρήσεις και την οικονομική ευημερία καθώς μπορούν να καθορίσουν αξίες ακινήτων, τις ανάγκες προσωπικού και να επηρεάσουν τις ανάγκες ασφάλειας. Μπορούν να μετρηθούν οι επιπτώσεις εκδηλώσεων και εκστρατειών μάρκετινγκ να παρακολουθείτε η λιανική δραστηριότητα και να ωφεληθεί η επιχειρηματική κοινότητα αναπτύσσοντας στρατηγικές μάρκετινγκ και να προσδιορίσει τις ανάγκες πόρων και ασφάλειας.

Με το σύστημα Pedestrian Counting System, το οποίο χρησιμοποιεί ειδικής τεχνολογίας αισθητήρες, συλλέγονται και καταγράφονται καθημερινά στοιχεία για τον αριθμό των πεζών σε πολλά και διαφορετικά σημεία του κέντρου της πόλης της Μελβούρνης και καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας, όλο το 24ωρο. Τα σημεία τοποθέτησης αισθητήρων έχουν επιλεγεί με κυρία κριτήρια τη δραστηριότητα λιανικής πώλησης ,εκδηλώσεων και τη συχνή χρήση από πεζούς. Στην συγκεκριμένη περίπτωση μελέτης της οδού Swanston,η περιοχή που επιλέχτηκε να μελετηθεί η δραστηριότητα των πεζών, είναι το δυτικό σημείο που βρίσκεται το κτήριο του Δημαρχείου – Melbourne Town Hall ,περίπου στο μέσο της απόστασης της περιοχής της μελέτης. Στη συνέχεια επιλέγονται και άλλα σημεία τα οποία θα τεθούν ως μέσο σύγκρισης του όγκου των πεζών που

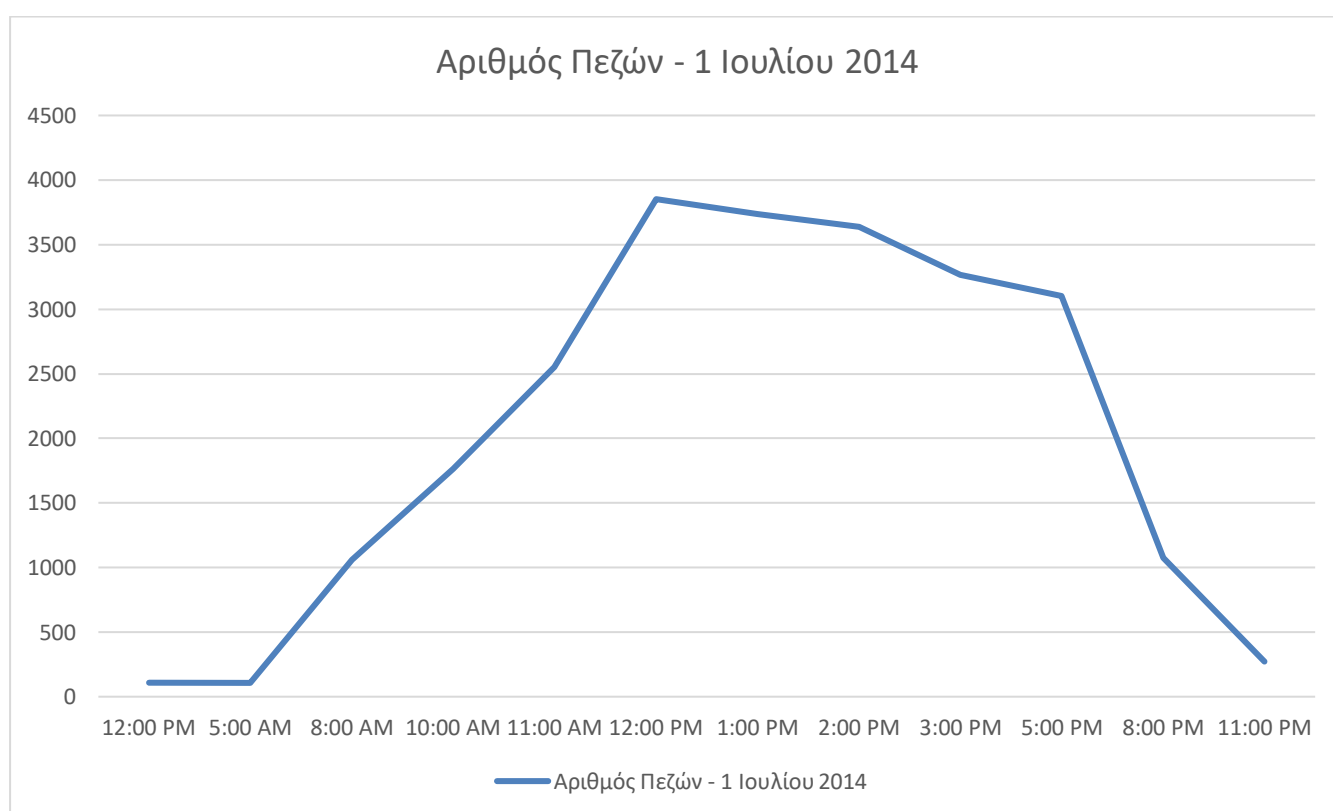
Ξεκινώντας την σύγκριση συλλέγοντας στοιχεία από το ίδιο σημείο ,από το κτήριο του Δημαρχείου της Μελβούρνης, για μία καθημερινή μέρα του ίδιου χειμερινού μήνα για τρία διαφορετικά έτη το 2014,2016 και 2018 δημιουργούμε τα παρακάτω σχεδιαγράμματα (πίνακες 14-16) που μας βοηθάνε να συγκρίνουμε την δραστηριότητα. Διαπιστώνεται πως το μοτίβο της δραστηριότητας των πεζών παραμένει σχεδόν ίδιο ανά τα χρόνια καθώς δεν παρατηρούνται μεγάλες αλλαγές στον όγκο στο σημείο επιλογής μας. Από τα διαγράμματα που σκιαγραφούν την δραστηριότητα των πεζών παρατηρούμε ότι το πρωί είναι σχετικά μικρή ενώ μεταξύ τις 8 με 10 το πρωί η δραστηριότητα αυξάνεται απότομα ενώ τις μεσημεριανές ώρες αιχμής και κυρίως μεταξύ 12 με 2 ο αριθμός των πεζών ξεπερνάει τις 3600 και σχεδόν αγγίζει τις 4000.Μετά τις ώρες αιχμής, κατά τις απογευματινές

ώρες η δραστηριότητα σταδιακά μειώνεται με μικρή αύξηση κατά τις 5 το απόγευμα οπότε τελειώνει η επαγγελματική δραστηριότητα όλων των υπηρεσιών (για παράδειγμα τραπεζών και κυβερνητικών υπηρεσιών) και γραφείων και μετά τις 8.00 παρατηρείται φθίνουσα κλίση και ο αριθμός μειώνεται σημαντικά. Το γεγονός ότι τα μαγαζιά λιανικής πώλησης κλείνουν στις 7μ.μ αποτελεί σημαντικό γεγονός που επηρεάζει τη δραστηριότητα αφού η οδός αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους πυρήνες λιανικής πώλησης στο κέντρο της Μελβούρνης.

Μελέτη δεδομένων για το σημείο Melbourne Town Hall (West)

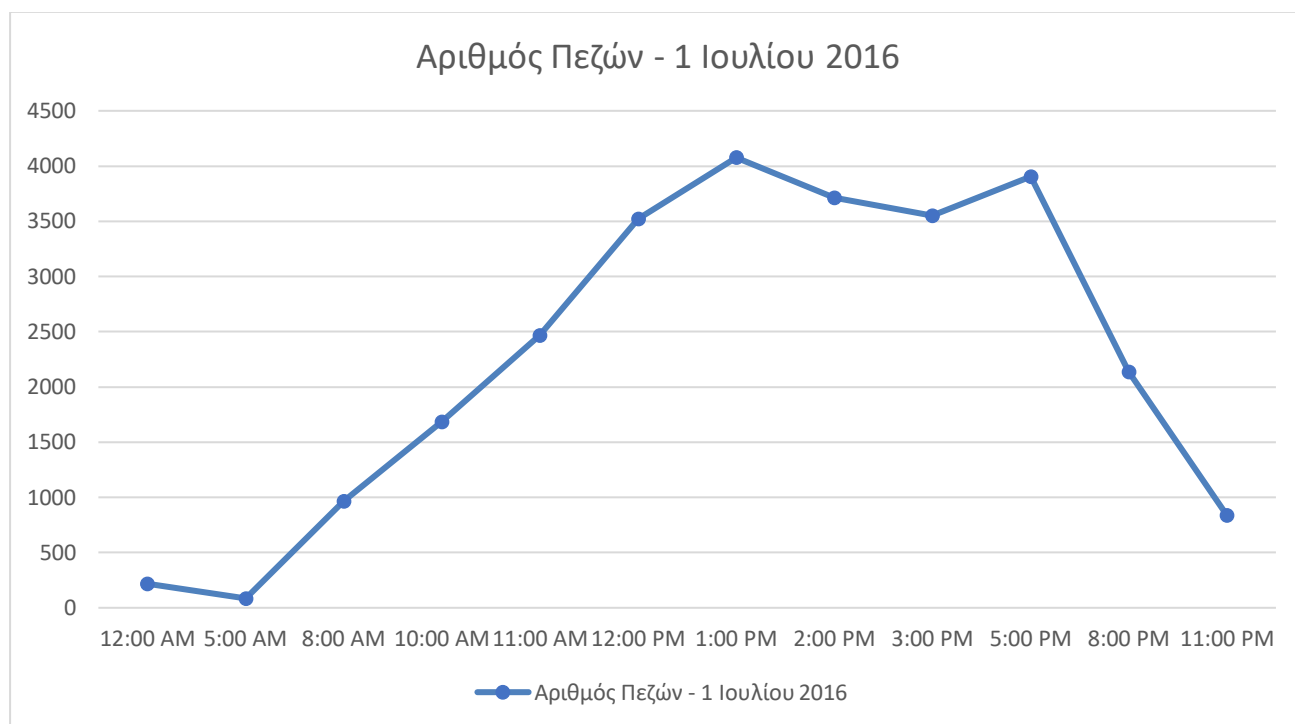
MELBOURNE TOWN HALL (WEST)

Πίνακας 14. Δραστηριότητα πεζών για το σημείο Melbourne Town Hall



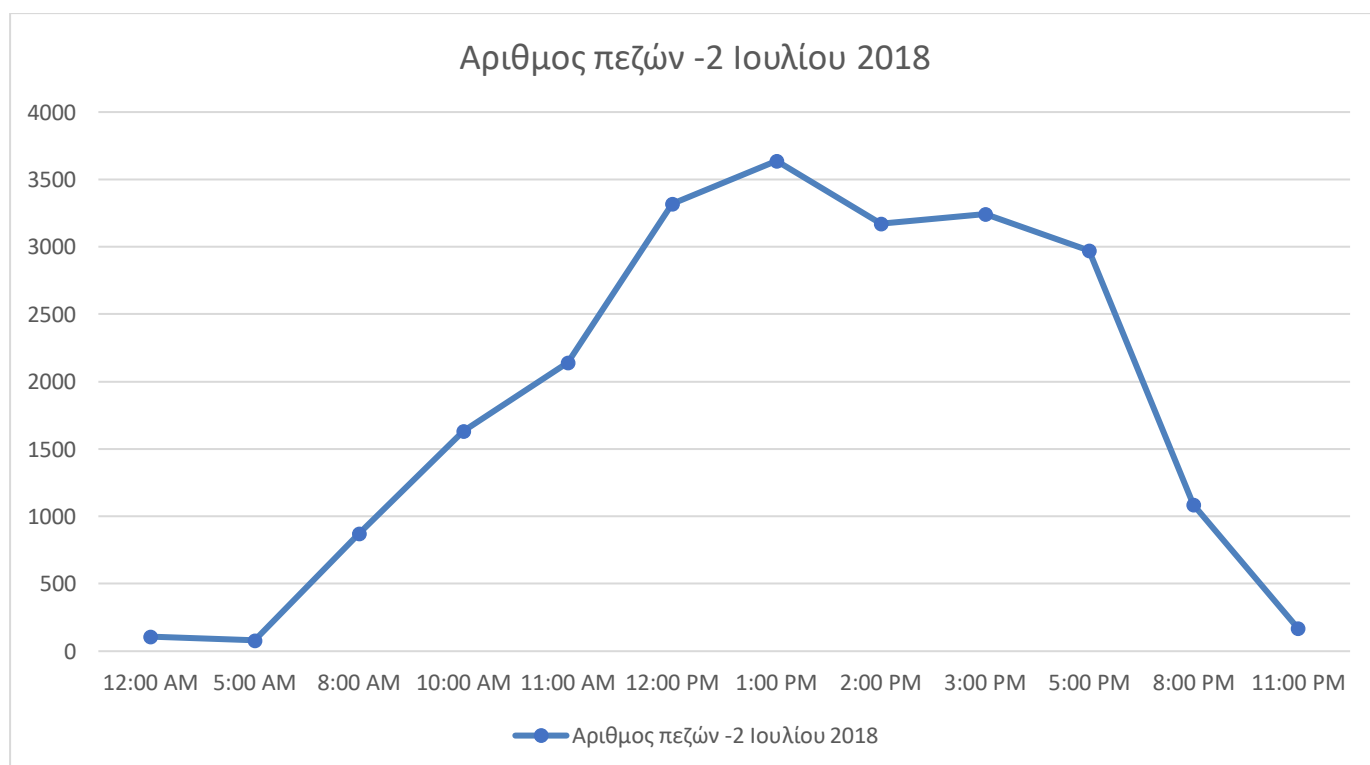
Πηγή: <http://www.pedestrian.melbourne.vic.gov.au/>

Πίνακας 15. Δραστηριότητα πεζών για το σημείο Melbourne Town Hall



Πηγή: <http://www.pedestrian.melbourne.vic.gov.au/>

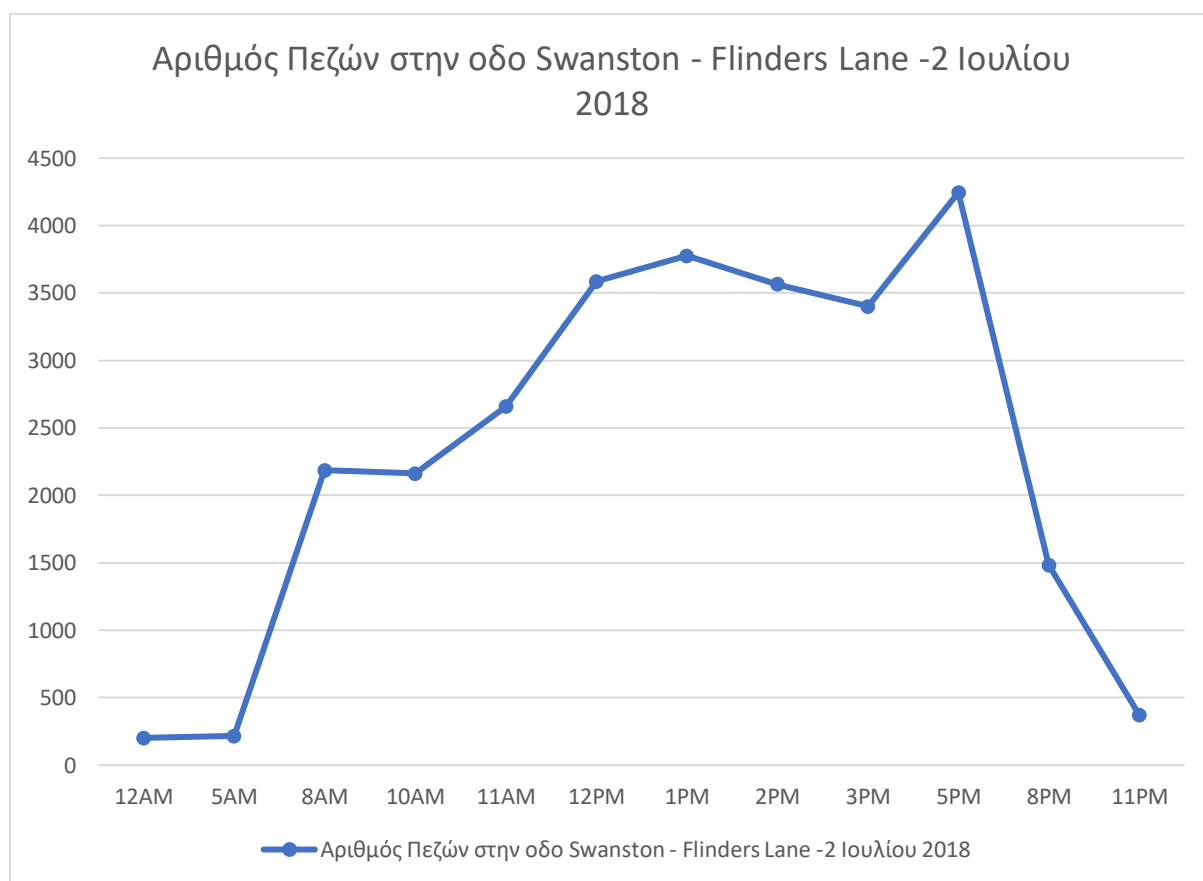
Πίνακας 16. Δραστηριότητα πεζών για το σημείο Melbourne Town Hall



Πηγή: <http://www.pedestrian.melbourne.vic.gov.au/>

Συλλέγοντας πληροφορίες για διαφορετικό επίσης πολυσύχναστο σημείο πάνω στην οδό (βλ. πίνακα 17) για την ίδια ημέρα του τελευταίου διαγράμματος 2 Ιουλίου 2018 παρατηρούμε σχεδόν ίδια μεταβολή της δραστηριότητας μέσα στην ημέρα. Το σημείο που επιλέχτηκε είναι πάνω στην διασταύρωση της οδού Swanston με την οδό Finders Lane που βρίσκεται δίπλα από τον σταθμό τρένου Flinders. Διαγράφεται η ίδια σχεδόν δραστηριότητα με τις πρωινές ώρες μετά τις 8 να παρουσιάζουν μεγαλύτερη μεταβολή, οι μεσημεριανές ώρες να παρουσιάζουν σχετικά την ίδια αύξηση με το σημείο του Δημαρχείου και η ώρα αιχμής φαίνεται να είναι 5 το απόγευμα, όπου ο αριθμός των πεζών ξεπερνά τις 4200, κάτι απόλυτα λογικό δεδομένου των 9 με 5 ή 8 με 4 ωραρίων των περισσότερων υπηρεσιών και γραφείων. Με αυτόν τον τρόπο φαίνεται ένας σημαντικός λόγος χρήσης της οδού αφού μεγάλος αριθμός εργαζόμενων στο κέντρο της πόλης χρησιμοποιεί την οδό για να επιστρέψει στην κατοικία του χρησιμοποιώντας είτε το τρένο/μετρό, είτε το τραμ.

Πίνακας 17. Δραστηριότητα πεζών για το σημείο στην οδό Finders Lane.

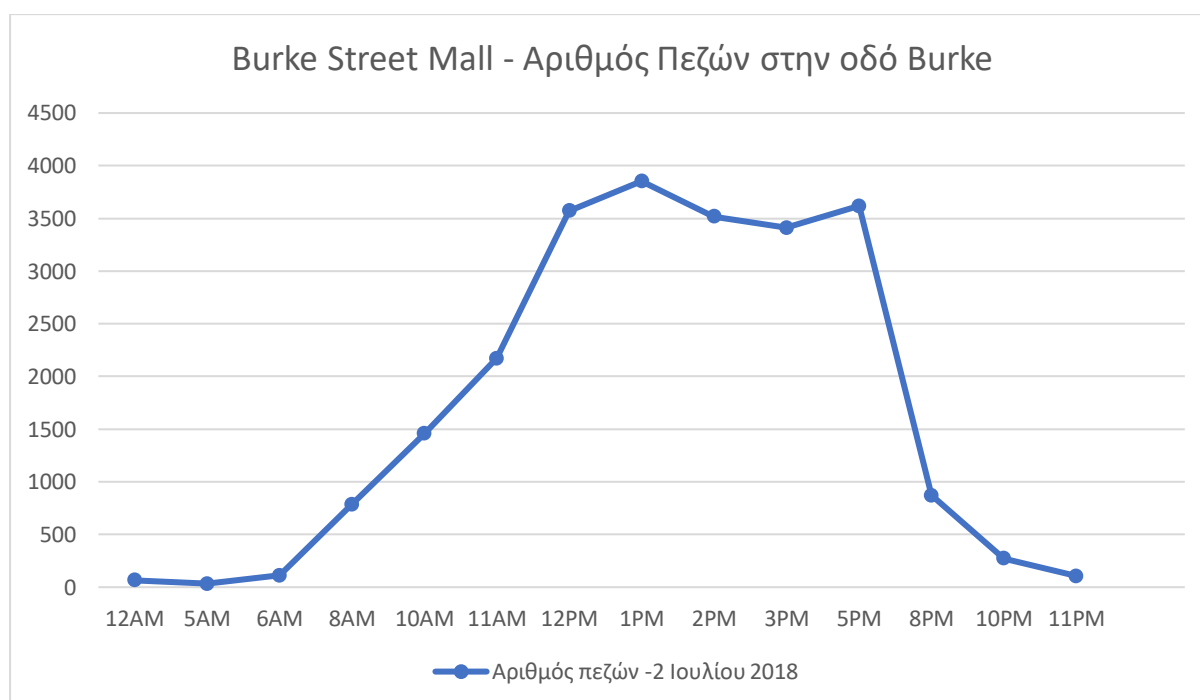


Πηγή: <http://www.pedestrian.melbourne.vic.gov.au/>

Μια άλλη σημαντική σύγκριση που έκρινα απαραίτητη είναι η σύγκριση δραστηριότητας πεζών σε άλλα πολυσύχναστα σημεία της πόλης, και τμήμα της οδού Burke ,που μετά την πεζοδρόμηση της μεταξύ και την απαγόρευση κυκλοφορίας έγινε γνωστή με το όνομα Burke Street Mall είναι ένας από τους δημοφιλέστερους προορισμούς της Μελβούρνης κυρίως για την ύπαρξη γνωστών εμπορικών κέντρων όπως το Myer, David Jones καθώς και άλλων πολύ γνωστών μεγάλων αλυσίδων λιανικής πώλησης. Η εμπειρία πεζών έχει γίνει πού πιο εύκολη μετά την πεζοδρόμηση της περιοχής και για αυτό θέλησα να συγκρίνω την δραστηριότητα των πεζών πάνω σε αυτήν. Παρατηρείται (βλ.πιν 18) ίδια συμπεριφορά στην δραστηριότητα των πεζών με αυτήν που παρακολουθήσαμε στην οδό Swanston με τον αριθμό των πεζών να μειώνεται μετά τις 7 το απόγευμα , οπού σημαίνει την λήξη του ωραρίου των καταστημάτων λιανικής πώλησης. Αυτό φανερώνει επίσης την σημαντικότητα που έχει η οδός καθώς μεταφέρει σχεδόν τον ίδιο όγκο πεζών με μία πεζοδρομημένη περιοχή.

BURKE STREET MALL

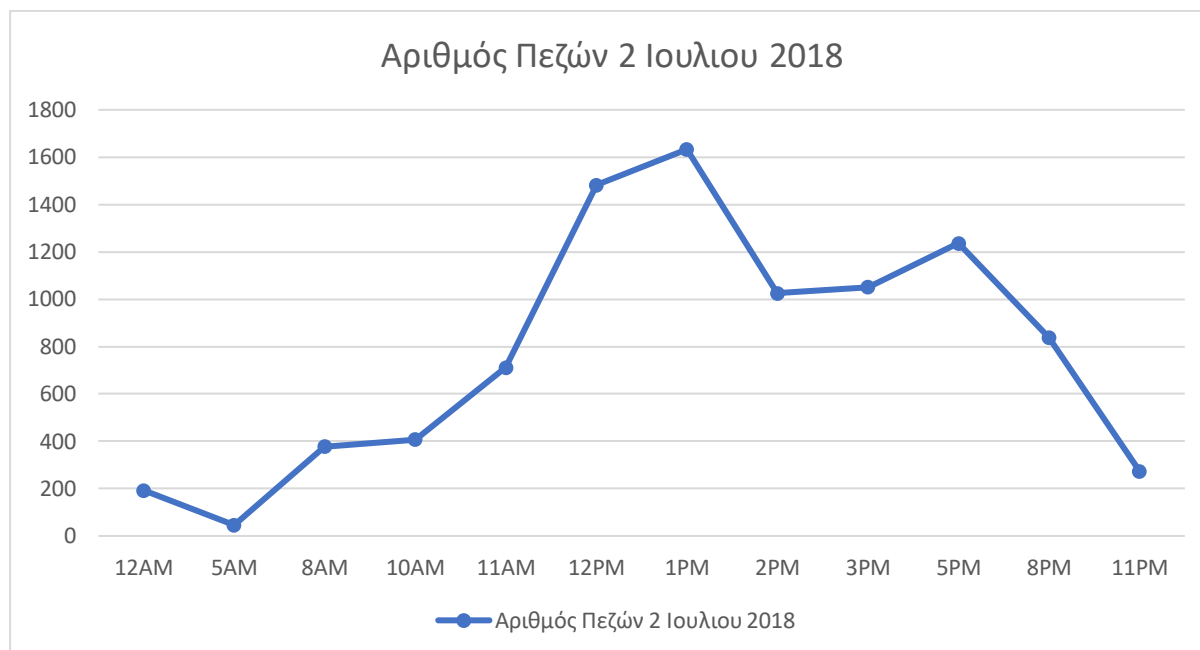
Πίνακας 18. Δραστηριότητα πεζών για το σημείο στην οδό Burke.



Πηγή: <http://www.pedestrian.melbourne.vic.gov.au/>

BURKE STREET/RUSSEL STREET (WEST)

Πίνακας 19. Δραστηριότητα πεζών για το σημείο στην οδό Burke



Πηγή: <http://www.pedestrian.melbourne.vic.gov.au/>

Μελετώντας τα δεδομένα κυκλοφορίας πεζών από επίσης κεντρικό σημείο όπως αυτό της οδού *Burke και Russel* (βλ. πιν 19) παρατηρούμε μεγάλη διαφορά στον όγκο των πεζών ειδικά τις πρωινές ώρες αλλά και καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Συγκεκριμένα 8 και 10 το πρωί ο αριθμός κυμαίνεται μόλις στους 378 και 407 αντίστοιχα ενώ μόνο μετά τις 11 ξεκινάει να αυξάνεται ενώ στις 12 ξεπερνάει τους 1400 ώσπου στη 1 το μεσημέρι όπου αποτελεί την ώρα αιχμής φτάνει στο μέγιστο δηλαδή στους 1633. Κάτι που αποτελεί μεγάλη διαφορά σε σύγκριση με τους αριθμούς πεζών στην οδό για τις ίδιες ώρες καθώς όπως νωρίτερα παρατηρήσαμε στις 8 το πρωί ο αριθμός των πεζών ήδη κυμαίνονταν στους 1000 και μέχρι τις 2 ξεπέρανε τις 3500 χιλιάδες αγγίζοντας πολλές φορές τις 4000.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Αρχιτεκτονική Και Θέση Της Οδού Στον Αστικό Ιστό

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρατηρήσουμε και θα αναφερθούμε στην ποικιλομορφία των αρχιτεκτονικών ρυθμών που διαθέτει η οδός και στα πιο ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά στοιχεία της αναλύοντας, τα χαρακτηριστικά των κτηρίων αυτών και τους λογούς που τα καθιστούν ιδιαίτερα.

Στην οδό η ποικιλομορφία που επικρατεί όσον αφορά τον αρχιτεκτονικό ρυθμό των κτιρίων την καθιστά ξεχωριστή και ιδιαίτερη διαδρομή ειδικότερα για κάποιον που επισκέπτεται την Μελβούρνη για πρώτη φορά. Η ιδιαίτερη μίξη στην ύπαρξη κτηρίων μοντέρνου αρχιτεκτονικού ρυθμού με κτίρια παλαιότερων ρυθμών αντικατοπτρίζει την επιρροή των διαφορετικών κουλτουρών του πληθυσμού της και της ιστορίας τους.

Διαθέτει κτήρια τα οποία δημιουργήθηκαν από τα πρώτα χρόνια του σχηματισμού της αποικίας, όπως η Κεντρική Βιβλιοθήκη της Βικτώριας και για αυτό το λόγο πολλά από αυτά ανήκουν στην πολιτιστική και ιστορική κληρονομία της Πολιτείας της Βικτώριας (Victorian Heritage Database) όπου ανήκουν κτήρια υψίστης αρχιτεκτονικής και ιστορικής σημασίας και προστατεύονται από το νόμο.

6.1 Τα σημαντικότερα κτήρια της οδού

6.1.1 Flinders Street Station

Ξεκινώντας από την γέφυρα Prince Bridge, όπου αποτελεί το σημείο που η οδός μετονομάζεται σε St Kilda, παρατηρούμε το ογκώδες κτήριο Αναγεννησιακού ρυθμού του δημοφιλή σταθμού τρένου Flinders Street Station (βλ. εικόνα 77) το οποίο εκτείνεται σε 3 οικοδομικά τετράγωνα. Σχεδιασμένο από τον αρχιτέκτονα σιδηροδρόμων James Fawcett σε συνεργασία με τον σιδηροδρομικό μηχανικό H.P.C Ashworth το κτήριο είναι μεγάλης κοινωνικής, εθνικής, αισθητικής, αρχιτεκτονικής και τεχνικής σημασίας. Το επιβλητικό κτήριο αποτελούσε ένα από τα πιο δημοφιλή και πιο βολικά σημεία συγκέντρωσης και έναν από τους πιο πολυσύχναστους σταθμούς στον κόσμο κατά τα πρώτα χρόνια που χτίστηκε.

Η αρχιτεκτονική του είναι ξεχωριστή στη Βικτώρια και χαρακτηρίστηκε ως Edwardian Free Style ενώ το κύριο κτήριο έχει επιρροές από τη Γαλλική αρχιτεκτονική και χαρακτηρίζεται ως Αναγεννησιακή αρχιτεκτονική με στοιχεία Art Nouveau που παρατηρούνται κυρίως στα παράθυρα που υπάρχουν στις κύριες εισόδους. (**Heritage Council of Victoria, Victorian Heritage Database, <https://vhd.heritagecouncil.vic.gov.au/places/752>**)



Εικόνα 77. Flinders Street Station

6.1.2 Η πλατεία Federation

Απέναντι ακριβώς από τον σταθμό και χτισμένη το 2002 ,βρίσκεται η πλατεία Federation (βλ.εικ 78,79),η οποία περιλαμβάνει 6 διαφορετικά κτήρια χτισμένα σε σύγχρονο στυλ αποδόμησης γύρω από τον πολύ μεγάλο υπαίθριο χώρο της πλατείας. Οι έντονες γωνίες και τα γεωμετρικά σχήματα των μεταλλικών κτηρίων που θυμίζουν θραύσματα γυαλιού λόγω των σχημάτων και καθώς εξωτερικά καλύπτονται από τζάμι αντιπαραβάλλονται από το ιστορικό σκηνικό των δίπλα κτηρίων κάτι που προκαλεί ιδιαίτερο ενδιαφέρον τόσο για τους επισκέπτες όσο και για τους κατοίκους της Μελβούρνης. Η πλατεία αποτελεί ένα από τα αξιοθέατα της πόλης τόσο για την ιδιαιτερότητα της αρχιτεκτονικής της όσο και για τα φεστιβάλ ,τις παραστάσεις ,τις εκθέσεις τέχνης και τα μικρά μάρκετ μικρών ανεξάρτητων σχεδιαστών που πραγματοποιούνται στους χώρους των κτηρίων της. Τα κτήρια της πλατείας στεγάζουν το Ian Potter Centre NVG (National Gallery of Victoria), ACMI (The Australian Centre for Moving Image),The Australian Racing Museum and Hall of Fame, the National Design Centre, SBS (Εθνικός Οργανισμός Τηλεόρασης και Ραδιοφώνου) καθώς και πολλά μαγαζιά ,καφετέριες, εστιατόρια. Η πλατεία, περιλαμβάνοντας τον σχεδιασμό, την αρχιτεκτονική , τους χώρους της και την εμπειρία γενικότερα σαν σύνολο συσχετίζεται με ένα αστικό θέατρο. (Phillip Goal, Melbourne Architecture, The watermark Press, New South Wales ,2009)



Εικόνα 78



Εικόνα 79

6.1.3 Ο ναός του Αγίου Παύλου (St Paul's Cathedral)

Ο ναός του Αγίου Παύλου (St Paul's Cathedral, βλ. εικ. 80) βρίσκεται απέναντι από την πλατεία και διαγώνια από τον σταθμό και αποτελεί έναν από τους πιο διάσημους καθεδρικούς ναούς της Μελβούρνης. Ο γοθτικός του ρυθμός, ο πλούσιος και αξιοθαύμαστος εσωτερικός του διάκοσμος και η κεντρική του θέση τον καθιστούν ως έναν από τους πιο δημοφιλείς προορισμούς της πόλης. Η κατασκευή του ναού χρονολογείται από το 1880 έως το 1891 και τα σχέδια που γίναν το 1878, ήταν του Άγγλου αρχιτέκτονα William Butterfield, ο οποίος δεν επισκέφτηκε ποτέ την Αυστραλία. Οι γοθτικού ρυθμού πύργοι προστέθηκαν μεταγενέστερα (1926 -1931), από τα σχέδια του αρχιτέκτονα James Barr.

(Heritage Council of Victoria, Victorian Heritage Database
<https://vhd.heritagecouncil.vic.gov.au/places/815>)



Εικόνα 80.Ο ναός του Αγίου Παύλου -St Paul's Cathedral

6.1.4 Τα κτήρια του Δημαρχείου και της Διοίκησης – Melbourne Town Hall And Administration Building



Εικόνα 81. Τα κτήρια του Δημαρχείου και της Διοίκησης

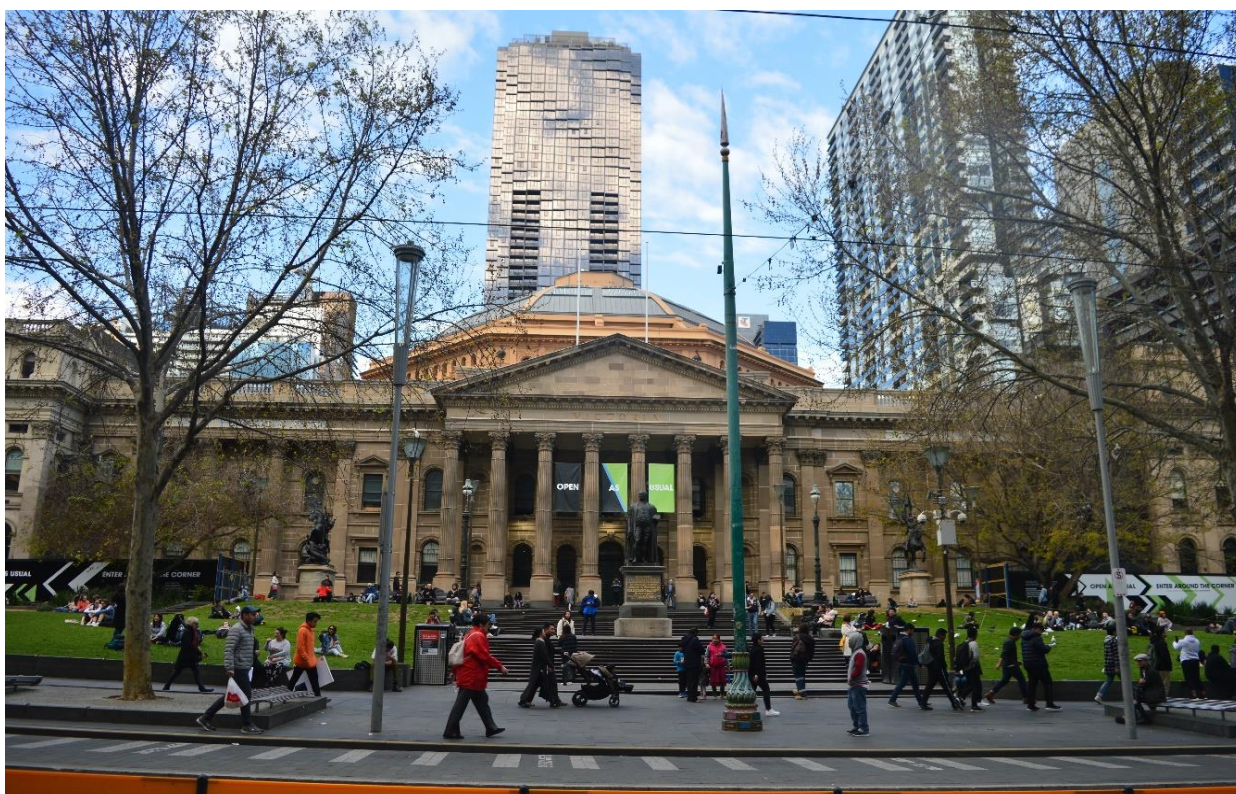
Η κατασκευή του Δημαρχείου και των κτηρίων Διοίκησης (βλ.εικ.81)ξεκίνησε το 1867 ,και αποτελούν σημαντικό και διακεκριμένο έργο, μεγάλης αρχιτεκτονικής σημασίας από τους εξέχοντες αρχιτέκτονες Reed and Barnes που σχεδίασαν πολλά σημαντικά κτήρια στη Μελβούρνη. Από τους ίδιους αρχιτέκτονες προστέθηκε η στοά στην πρόσοψη το 1887. Το 1908 κατασκευάστηκε ένα κτήριο διοίκησης στα βόρεια του Δημαρχείου και πολλές άλλες αλλαγές πραγματοποιήθηκαν μετά από πυρκαγιά που ξέσπασε το 1925. Τα κτήρια ήταν χτισμένα σε Γαλλικό Αναγεννησιακό στυλ με ένα διώροφο τμήμα με μια γιγαντιαία σειρά κορινθιακών κιονοστοιχιών και περιλάμβαναν δημόσιο σαλόνι ,αίθουσες του Δημάρχου και των συμβουλίων, διοικητικά γραφεία σοφίτα και ένα γωνιακό πύργο ρολογιού. Η κύρια πρόσοψη χωρίζεται σε πέντε μέρη με ένα κεντρικό και 2 τελικά περίπτερα και η κεντρική πόρτα που προστέθηκε το 1887 για να προσφέρει μεγάλη είσοδο με μπαλκόνι έχει μορφή αρχαίου ναού με υλικά και λεπτομερείς που ταίριαζαν με το υπάρχον κτήριο.

(Heritage Council of Victoria, Victorian Heritage Database
<https://vhd.heritagecouncil.vic.gov.au/places/813>)

6.1.5 Η κεντρική Βιβλιοθήκη της Πολιτείας της Βικτώριας - State Library of Victoria

Η Κεντρική Βιβλιοθήκη της Πολιτείας της Βικτώριας(βλ.εικ.82)ξεκίνησε να χτίζεται 1853 σε Νεοκλασικό ρυθμό από τα σχέδια του αρχιτέκτονα Joseph Reed και φιλοξένησε το Εθνικό μουσείο και την Εθνική πινακοθήκη. Το κτήριο υπέστη αρκετές επεμβάσεις από διαφορετικούς αρχιτέκτονες ανά τα χρόνια ώστε να έχει σήμερα την τελική του μορφή. Προστέθηκαν νέα τμήματα στο κτήριο τα έτη 1870,το 1906-11 οπού κατασκευάστηκε το θολωτό δωμάτιο Ανάγνωσης από τους αρχιτέκτονες Peebles και Smart και αποτέλεσε για μικρό χρονικό διάστημα τον μεγαλύτερο θόλο από σπλισμένο σκυρόδεμα.

(Heritage Council of Victoria, Victorian Heritage Database
<https://vhd.heritagecouncil.vic.gov.au/places/812>)



Εικόνα 82. Η κεντρική Βιβλιοθήκη της Βικτώριας με τον προαύλιο χώρο

6.1.6 Τα Δημόσια Λουτρά του Δήμου - City Baths

Στην διασταύρωση των οδών Victoria και Swanston συναντούμε το επιβλητικό κτήριο που στεγάζει τα Δημόσια Λουτρά του Δήμου (City Baths βλ. εικόνα 83) το οποίο είναι χτισμένο σε Εδουαρδιανό Μπαρόκ στυλ. Στο σημείο αυτό υπήρχε μια κατασκευή με παροχές λουτρών που άνοιξε το 1860 όμως η κατασκευή των λουτρών στην μορφή που έχουν σήμερα ολοκληρώθηκε το 1904. Σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα J. J. Clark που σχεδίασε και άλλα δημόσια κτήρια της Μελβούρνης και ιδιαίτερο στο σχεδιασμό είναι η χρήση του κόκκινου τούβλου, του τσιμεντένιου γείσου και των τρούλων που το καθιστούν ένα από τα πιο ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά και αισθητικά, κτήρια της Μελβούρνης. (Heritage Council of Victoria, Victorian Heritage Database <https://vhd.heritagecouncil.vic.gov.au/places/811>)

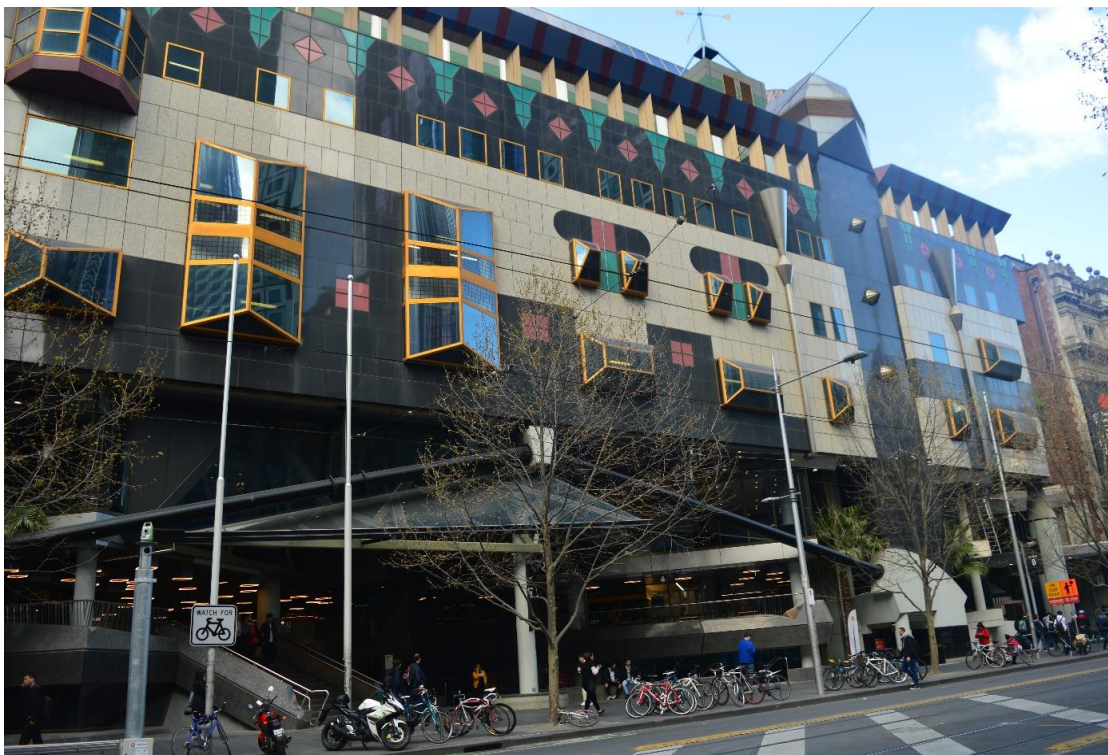


Εικόνα 83. Το κτήριο των Δημόσιων Λουτρών της Μελβούρνης στην οδό.

6.1.7 Τα Κτίρια του Πανεπιστημίου RMIT

Τα κτίρια του πανεπιστημίου (βλ. εικόνες 84-87) αποτελούν σημαντική συμβολή στην αρχιτεκτονική της πόλης και συγκεκριμένα της οδού καθώς η χαρακτηριστική μεταμοντέρνα αισθητική δημιουργεί έντονη αντίθεση με τα κλασικά κτήρια της εποχής δημιουργίας της πόλης όπως αυτά της Βιβλιοθήκης και του Δημαρχείου.

Τα υλικά ,τα σχήματα και τα χρώματα που χρησιμοποιήθηκαν για την κατασκευή τους δίνει στον εκπαιδευτικό περίβολο του δρόμου ευχάριστη και χαρούμενη ατμόσφαιρα και όμορφη αισθητική και ταιριάζουν με τον χαρακτήρα και ρόλο του τμήματος της οδού αφού όλος ο χώρος προορίζεται κυρίως για φοιτητές και απευθύνεται κυρίως σε νεανικό κοινό.



Εικόνα 84. Τα Κτίρια του Πανεπιστημίου RMIT



Εικόνα 85. Τα Κτίρια του Πανεπιστημίου RMIT



Εικόνα 86. Τα Κτίρια του Πανεπιστημίου RMIT



Εικόνα 87. Τα Κτίρια του Πανεπιστημίου RMIT



Εικόνα 88



Εικόνα 89



Εικόνα 90



Εικόνα 91

Εικόνες 88-91: Άλλα κτήρια στην οδό.



Εικόνα 92. Το κτήριο *Unity Building Manchester*

6.1.8 Το κτήριο *Unity Building Manchester*

Το κτήριο *Unity Building Manchester* (βλ.εικ.92)είναι πολύ σημαντικό κτήριο της οδού καθώς ήταν ένα από τα πιο ψηλά κτήρια που χτίστηκαν το έτος που ολοκληρώθηκε το 1932 (40,2 m) και ως ένα από τα πιο γνωστά στη Μελβούρνη για το ιδιαίτερο αρχιτεκτονικού στυλ του. Το σύγχρονο εμπορικό γοτθικό στυλ του με τις έντονες γεωμετρικές γραμμές ,το μοντέρνο υλικό που έχει επενδυθεί/επιστρωθεί από υαλοπίνακες terra cotta και τον ψηλό πυργίσκο στο ένα άκρο του κτηρίου αποτέλεσε ένα διάλλειμα από την συντηρητική αρχιτεκτονική του ρυθμού Palazzo της δεκαετίας του 1920.Επίσης σημαντικό θεωρείται για την αισθητική του κτηρίου και τους εσωτερικούς χώρους σε στυλ Art Deco. (**Heritage Council of Victoria, Victorian Heritage Database <https://vhd.heritagecouncil.vic.gov.au/>**)

Ύστερα από επιτόπια έρευνα παρατηρήθηκε πως η κατάσταση των κτιρίων στην οδό διατηρείται σε πολύ καλή κατάσταση πλην πολύ λίγων εξαιρέσεων. Τα κτήρια που βρίσκονται στη λιγότερο καλή κατάσταση είναι συνήθως μικρότερα 2όροφα κτήρια που χρησιμοποιούνται είτε για κατοικίες είτε για αποθήκες των καταστημάτων που βρίσκονται στο ισόγειο. Τα περισσότερα κτήρια της οδού έχουν υποστεί ανακαινίσεις η ανακατασκευές τα τελευταία χρόνια σύμφωνα με τα αρχεία του δήμου και για αυτό και διατηρούνται σε πολύ καλή κατάσταση.

6.2 Μελετώντας τη σχέση της οδού με τις γύρω οδούς και περιοχές.

Η οδός συνδέεται με σημαντικές κεντρικές περιοχές της πόλης που προσφέρουν μείγμα δραστηριοτήτων όπως λιανική πώληση ,εργασιακή απασχόληση , εκπαίδευση ,περιοχές αναψυχής και τουριστικές περιοχές .Από τις κυριότερες συνδέσεις της οδού είναι αυτή με γειτονικές οδούς εμπορικής σημασίας , όπως η οδός Collins και Little Collins ,Burke κτλ. καθώς και οι συνδέσεις που προσφέρει στις μεταφορές με τις στάσεις μετρό, τραμ και λεωφορείων και σε εργασία και απασχόληση καθώς και σε προορισμούς ψυχαγωγίας όπως το Arts Centre , την πλατεία Federation square, το National Gallery of Victoria (NVG) κ.ά.

Οι γύρω οδοί με τις οποίες διασταυρώνεται η οδός είναι επίσης τεράστιας ιστορικής σημασίας καθώς αποτελούν τους πρώτους δρόμους που διανοίχτηκαν σύμφωνα με το αρχικό πλάνο του πολεοδομικού σχεδιασμού της Μελβούρνης. Οι οδοί αυτοί περιέχουν κτήρια ύψιστης αισθητικής ,αρχιτεκτονικής και ιστορικής σημασίας και πολλά από αυτά συγκαταλέγονται στο μητρώο κληρονομίας και προστατεύονται από το κράτος.

Οι έντονες κοινωνικές μεταβολές και οι ανάγκες της κάθε εποχής, έφεραν δραματικές αλλαγές στην ανοικοδόμηση και την εικόνα της πόλης σήμερα. Στο μέρος αυτό της εργασίας θα εξετάσουμε τις οδούς που διαπερνούν την οδό Swanston και πως σχετίζονται με τις διάφορες λειτουργίες της..

Η οδός Flinders είναι το κομβικό σημείο της Μελβούρνης ,αποτελεί σύνδεση για όλες τις γραμμές του μετρό και κομβικό σημείο για την οδό που μελετάμε αφού μετά από αυτήν η οδός μετονομάζεται σε St Kilda. Επίσης αποτελεί κεντρικό και τουριστικό σημείο αφού είναι χτισμένος ο συνώνυμος πρώτος και μεγαλύτερος κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός της Μελβούρνης σύνδεσε την περιοχή του κέντρου με τις νότιες περιοχές μετά την κατασκευή της γέφυρας το 1841 που αποτέλεσε πύλη προς τις νότιες περιοχές. Η οδός Flinders αναπτύχθηκε και λειτουργεί κυρίως ως εμπορική και τουριστική οδός με έντονη λιανική δραστηριότητα , διαθέτει πολλά εμπορικά κέντρα και καταστήματα λιανικής πώλησης, ξενοδοχεία όπως το Duke of Wellington που χτίστηκε το 1850 και Young Jackson Princes Bridge Hotel που χτίστηκε το 1854 και πολλά αισθητικής σημασίας κτήρια του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα.(**Melbourne Central Blog,The stories behind Melbourne streets ,2015 ,<https://www.melbournecentral.com.au/blog/history-architecture/may-2015/the-stories-behind-melbourne-s-streets>**)

Στην παράλληλη οδό ,Flinders Lane, την εποχή του 1870 και '80 αναπτύχθηκε η ανοικοδόμηση μεγάλων σε έκταση κτηρίων , λόγω της ανάγκης αποθηκευτικών χώρων για προϊόντα χονδρεμπορίου που χρησιμοποιούνταν για εξαγωγικές δραστηριότητες καθώς ο ρόλος της Μελβούρνης στην εξαγωγή και στις εμπορικές συναλλαγές ήταν πολύ μεγάλος. Τα κτήρια της περιόδου αυτής ήταν χτισμένα κυρίως από πέτρα και τούβλο και διέθεταν μέγιστο αριθμό 3 ορόφων και με έναν εμπορικό ένοικο ανά κτήριο.(**Melbourne Central Blog,The stories behind Melbourne streets ,2015 ,<https://www.melbournecentral.com.au/blog/history-architecture/may-2015/the-stories-behind-melbourne-s-streets>**)

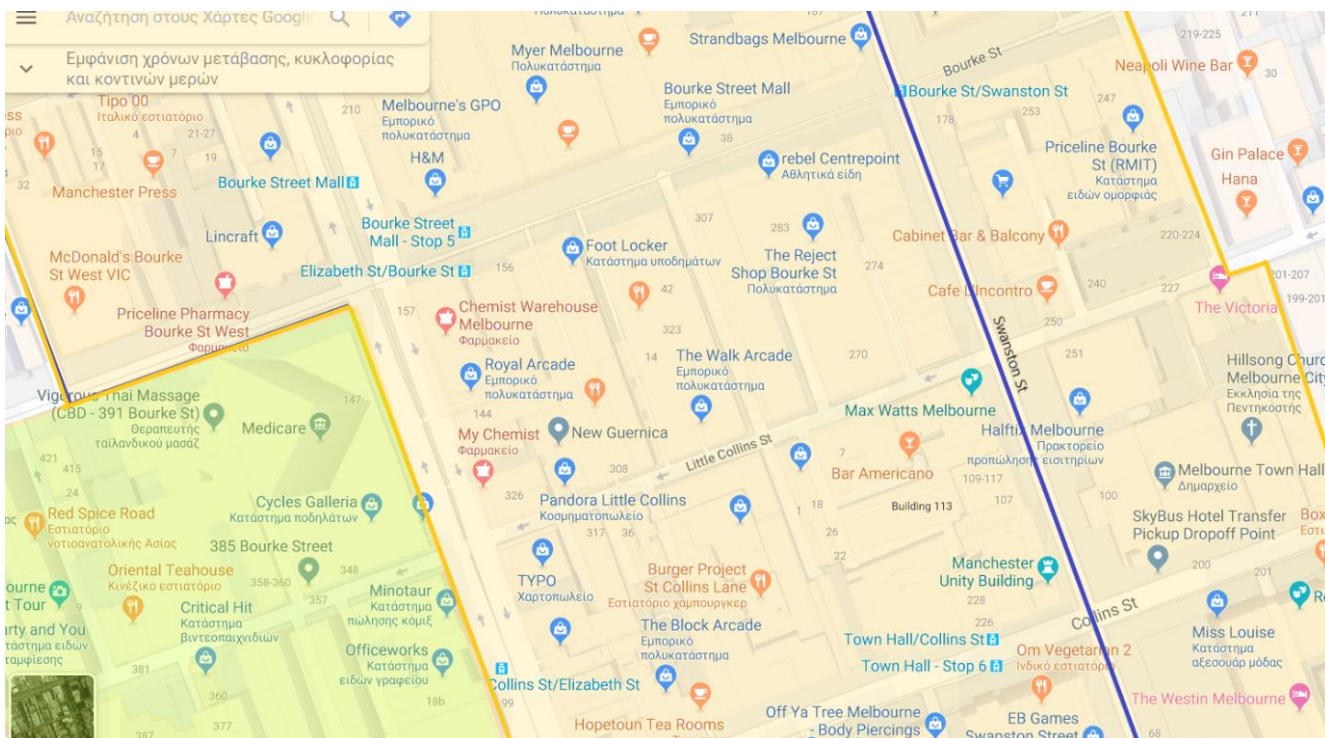
Η επόμενη παράλληλη οδός , η Collins (βλ.εικ.93-94)κατέχει ηγετική θέση στην κεντρική Μελβούρνη λόγω της αισθητικής της εικόνας λόγω της εδραίωσή της ως καλλιτεχνικό και επαγγελματικό κέντρο με πολλές γκαρσονιέρες ,στούντιο καλλιτεχνών και κτήρια που σχετίζονταν με την τέχνη.

και από την ύπαρξη πολυτελών μεγάλων κτηρίων καθώς και τις χαρακτηριστικές φυτείες δέντρων που παραπέμπουν σε Γαλλική τυπική λεωφόρο από κει βγήκε και το παρωνύμιο που της δόθηκε 'Paris End'.(Melbourne Central Blog, The stories behind Melbourne streets ,2015 <https://www.melbournecentral.com.au/blog/history-architecture/may-2015/the-stories-behind-melbourne-s-streets>)

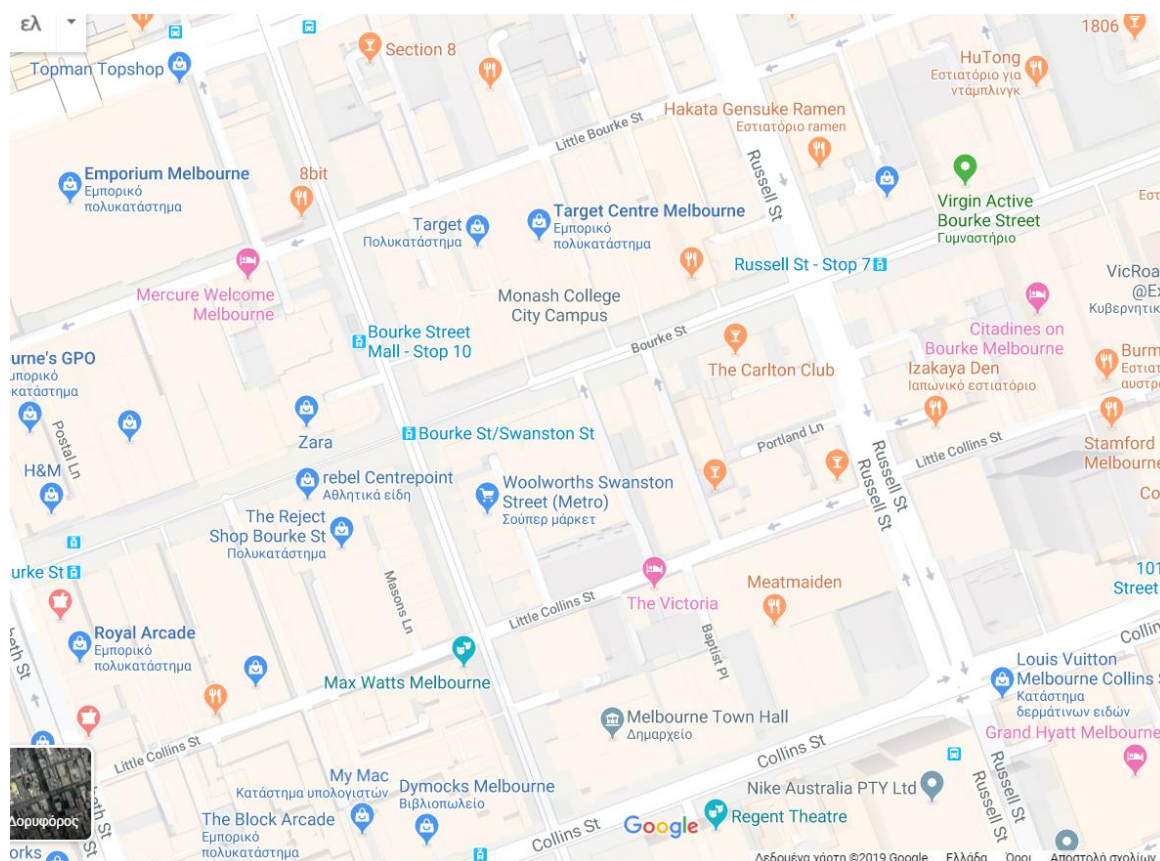
Σημαντική είναι και η ύπαρξη πολλών σημαντικών κτηρίων όπως το Δημαρχείο, το Athenaeum και η αίθουσα Assembly Hall ,οι εκκλησίες Collins Street Baptist Church,The Scots' Church, St. Michael's Church το Θέατρο Regent Theatre, το κτίριο Alcaston, Anzac Portland και το Victor Horsley Chambers και πολλών κτηρίων που διατηρούνται από πριν τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο.

Η οδός εξελίχθηκε ως τοπική ελίτ και σήμερα περιλαμβάνει πολλά κτίρια μεγάλης αισθητικής και αρχιτεκτονικής σημασίας ,καταστήματα σημαντικών και παγκοσμίου φήμης σχεδιαστών και οίκων μόδας όπως Chanel , Bulgari ,Emporio Armani, Gucci, Louis Vuitton, Max Mara Dior και άλλα πολυτελή καταστήματα κάτι που την καθιστά έναν από τους πιο διάσημους και πολυτελής εμπορικούς προορισμούς.(Melbourne Central Blog,The stories behind Melbourne streets ,2015 <https://www.melbournecentral.com.au/blog/history-architecture/may-2015/the-stories-behind-melbourne-s-streets>)

Το στενό Little Collins (βλ.εικ.93-94) διαθέτει πολλές μπουτίκ ,αρκετά μπαρ και κτίρια γραφείων καθώς και αξιόλογες εμπορικές στοές όπως το Howey Place, Royal Arcade και The Causeway .Διαθέτει επίσης αξιόλογα κτήρια όπως το CH2 ,Κτίριο του Δήμου που χρησιμοποιείται κυρίως για χώρους γραφείων και αποτελεί το πρώτο κτήριο στην Μελβούρνη φιλικό προς το περιβάλλον με 6 αστέρια και επίσης κτίρια όπως Victoria Hotel, τα κτίρια του Δημαρχείου της Μελβούρνης και το κεντρικά γραφεία της ANZ.Στο δυτικό άκρο της οδού υπάρχει ένα παλιό στενάκι το Bank Place που έχει μεγάλο αριθμό καφετεριών και σε ξεχωριστά τμήματα της οδού συναντάμε στοές με ποικιλία καταστημάτων λιανικής ,δημοφιλή εστιατόρια και καφετέριες και στο τμήμα μεταξύ των οδών Elizabeth και Exhibition λειτουργούν πολλές μπουτίκ με ανδρικά ενδύματα διεθνών και τοπικών σχεδιαστών. (Melbourne Central Blog,The stories behind Melbourne streets ,2015 <https://www.melbournecentral.com.au/blog/history-architecture/may-2015/the-stories-behind-melbourne-s-streets>)



Εικόνα 93. Η περιοχή και τα στενά γύρω από την οδό. Πηγή: Google Earth maps

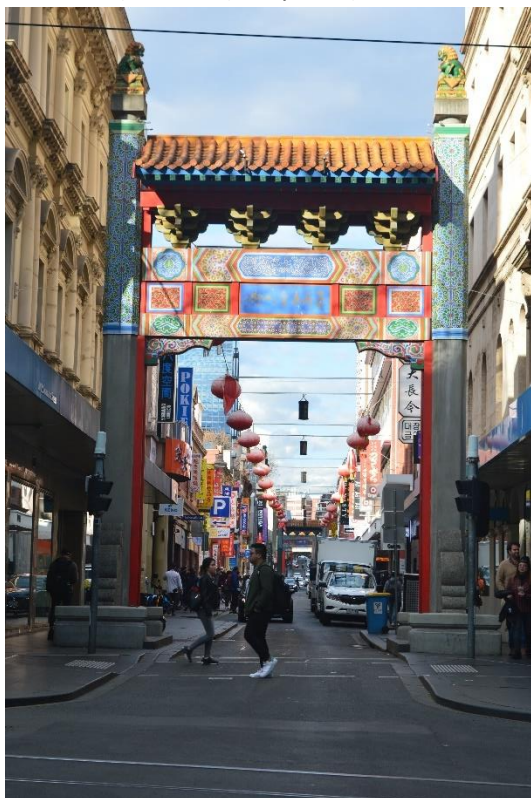


Εικόνα 94. Η περιοχή και τα στενά γύρω από την οδό

Πηγή: Google Earth maps

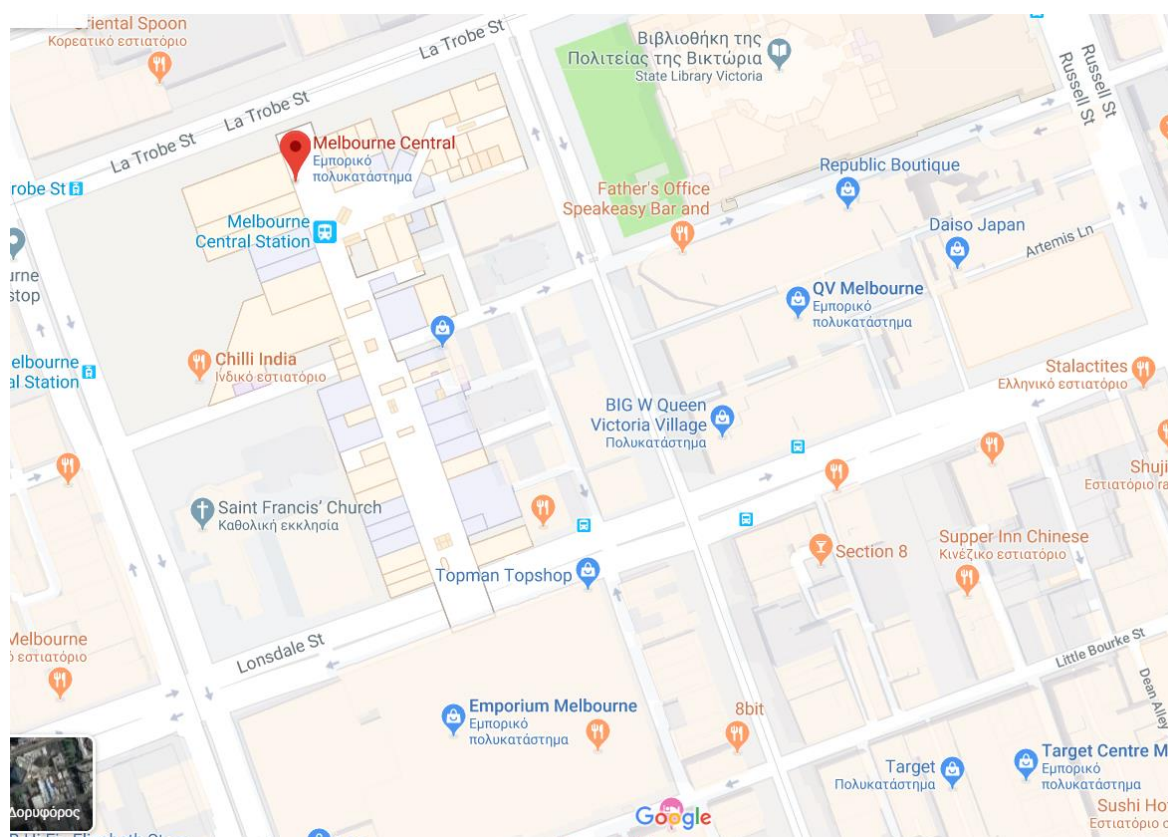
Η οδός Bourke ήταν παραδοσιακά από παλιά ο ψυχαγωγικός κόμβος της κεντρικής πόλης της Μελβούρνης και είναι πλέον ένας δημοφιλής τουριστικός και ψυχαγωγικός προορισμός. Κατά τη διάρκεια της εποχής ανακάλυψης χρυσού της Μελβούρνης, η οδός Bourke ήταν τοποθεσία με συγκεντρωμένα πολλά από τα θέατρα και τους κινηματογράφους της πόλης. Σήμερα συνεχίζεται να είναι ένας μεγάλος εμπορικός χώρος λιανικής πώλησης με την δημιουργία του γνωστού εμπορικού κέντρου Bourke Street Mall που βρίσκεται μεταξύ των οδών Elizabeth και Swanston. Επίσης υπάρχουν πολυάριθμα γραφεία στο δυτικό άκρο της οδού και εστιατόρια στα ανατολικά. Η ζωντάνια και η δραστηριότητα της Bourke Street είναι χαρακτηριστικό της μέχρι και σήμερα και αποτελεί σημαντικό ψυχαγωγικό και τουριστικό προορισμό στην πόλη για τα ιδιαίτερα αισθητικά κτήρια που διαθέτει καθώς και για τις εμπορικές στοές και τα πολυκαταστήματα όπως το Myer, David Jones, Target κ.ά. καθώς και τις μεγάλες δημοφιλής αλυσίδες καταστημάτων λιανικής όπως Zara, H&M και πολλά άλλα. (**Melbourne Central Blog, The stories behind Melbourne streets, 2015, <https://www.melbournecentral.com.au/blog/history-architecture/may-2015/the-stories-behind-melbourne-s-streets>**)

Στην οδό Little Bourke (βλ. εικ. 95) εγκαταστάθηκαν από το 1850 πολλοί Ασιάτες και κυρίως Κινέζοι μετανάστες και δημιούργησαν μια εστία στο κέντρο της πόλης με τον σχηματισμό επιχειρήσεων καταστημάτων και χώρων εστίασης και άλλα. Τα κτήρια που διέμεναν ήταν μικρές τυπικές κατοικίες, μικρά μαγαζιά και αποθήκες και δεν θύμιζαν στην όψη τα παραδοσιακά Κινεζικά κτίρια. Η περιοχή έμεινε γνωστή ως «Chinatown» μετά το 1970 και στην περιοχή έχουν κατασκευαστεί πολλά καταστήματα, κινεζικά και ασιατικά εστιατόρια σούπερ μάρκετ ασιατικών προϊόντων και ο ιδιαίτερος χαρακτήρας της είναι δημοφιλής τόσο για την κινεζική κοινότητα της Μελβούρνης, τους κάτοικους και τους τουρίστες.



Εικόνα 95. Η οδός Little Bourke

Η νότια πλευρά της οδού Lonsdale, (βλ.εικ 96) μεταξύ των οδών Russell και Swanston αποτελείται από μικρά κτήρια Βικτωριανής αρχιτεκτονικής και ο χαρακτήρας της οδού έχει επηρεαστεί από το ελληνικό στοιχείο καθώς πολλοί Έλληνες μετανάστες εγκαταστάθηκαν και άνοιξαν τις επιχειρήσεις τους στην οδό δημιουργώντας μια ελληνική εστία. Από τα πρώτα χρόνια της Ελληνικής μετανάστευσης υπήρχαν καταστήματα με ελληνικά προϊόντα ,ελληνικά καταστήματα, εστιατόρια, ταβέρνες ,καφενεία και η οδός εξελίχθηκε σε μια κεντρική ελληνική παροικία με πολύ έντονο το στοιχείο του πολιτισμού της ελληνικής κοινότητας. Σήμερα στην οδό υπάρχει φανερά αισθητά μικρότερος αριθμός ελληνικών επιχειρήσεων και μειωμένη η ελληνική παρουσία όμως εξακολουθεί να αποτελεί εστία για την ελληνική κοινότητα με το άνοιγμα του κέντρου ελληνικής κοινότητας και την πραγματοποίηση διαφόρων ελληνικών εορτασμών γιορτών και φεστιβάλ με μεγαλύτερα το ετήσιο φεστιβάλ των Αντιπόδων - Antipodes Festival που πραγματοποιείται από το 1987, "Glendi" ,το ετήσιο φεστιβάλ ελληνικού κινηματογράφου κ.ά.(**Melbourne Central Blog,The stories behind Melbourne streets ,2015**,<https://www.melbournecentral.com.au/blog/history-architecture/may-2015/the-stories-behind-melbourne-s-streets>)



Εικόνα 96 Πηγή: Google Earth maps

Μέσω των οικοδομημάτων της οδού Little Lonsdale αντικατοπτρίζεται η εξέλιξη και η ιστορική ανάπτυξη της συνοικίας αυτής σε 3 ιστορικά στάδια ,αυτό της χρυσής εποχής τις δεκαετίες του 50 και 60 ,του Land Boom to 1880 και της οικονομικής κατάθλιψης που ακολούθησε καθώς και η ανάκαμψη με την ανάπτυξη κατασκευών την εποχή του Edwardian.

Κατά την εποχή που ανακαλύφθηκε χρυσός υποδομήθηκαν ξενοδοχεία όπως το Exploration Hotel και αναπτύχθηκαν τον 19^ο αιώνα όπως το ξενοδοχείο Leitrim και είναι φανερό πως την οδό ακόμα διακρίνει, η κλασική αναγεννησιακή αρχιτεκτονική που εμφανίστηκε στην Μελβούρνη την δεκαετία του 1860 και το Εδουαρδιανό (Edwardian) στυλ σε κτήρια που παραμένουν σε πολύ καλή κατάσταση

σε πολλές περιοχές της κεντρικής Μελβούρνης.(**Melbourne Central Blog,The stories behind Melbourne streets ,2015 ,<https://www.melbournecentral.com.au/blog/history-architecture/may-2015/the-stories-behind-melbourne-s-streets>**)

Η οδός La Trobe αποτελεί το βόρειο όριο της κεντρικής επιχειρηματικής περιοχής της Μελβούρνης κατασκευάστηκε ως επέκταση του αρχικού πολεοδομικού σχεδίου το 1839 και εκτείνεται από την οδό Victoria μέχρι το λιμάνι Esplanade στα δυτικά. Στην οδό υπάρχουν πολλοί δημόσιοι χώροι όπως οι κήποι του Carlton που βρίσκονται στο ανατολικό άκρο του δρόμου ,οι κήποι Flagstaff και το λιμάνι της Βικτώριας στα Docklands. Το 2000 η γέφυρα La Trobe Street άνοιξε για να συνδέσει το δρόμο με την περιοχή Docklands και οι γραμμές τραμ διευρύνθηκαν αντίστοιχα.

Στην οδό βρίσκονται πολλά ιστορικά και αξιοσημείωτα κτήρια στην οδό όπως το Πρώην βασιλικό νομισματοκοπείο (Royal Mint -Former), κτήρια του πανεπιστήμιου RMIT, το στάδιο Etihad το εμπορικό κέντρο Melbourne Central Shopping Centre , Η Ουαλική εκκλησία του Αγίου Δαβίδ -St David's Welsh Church,το κτήριο Royal Society of Victoria και πολλά άλλα με αρκετά να είναι καταχωρημένα στο μητρώο εθνικής κληρονομιάς της Βικτωρίας.

Η οδός Little Latrobe διασχίζει το μήκος ενός μόνο αστικού οικοδομικού τετράγωνου, αντί να διανύει όλο το μήκος της CBD, όπως οι κύριοι δρόμοι και άλλα ,μικρότερα στενά δρομάκια που έθεσε ο Hoddle. Επιπλέον η οδός Little Latrobe δεν εμφανίζεται στο λεπτομερές πολεοδομικό σχέδιο της διάταξης της Μελβούρνης και αλλά αντίθετα, φαίνεται να προστέθηκε μεταξύ του 1850 και του 1851 οπότε λόγω της ανακάλυψης χρυσού και της τεράστιας εισροής μεταναστών που επέφερε χρειάστηκε χώρος για την αντιμετώπιση της ραγδαίας αύξησης του πληθυσμού.(**Melbourne Central Blog,The stories behind Melbourne streets ,2015,<https://www.melbournecentral.com.au/blog/history-architecture/may-2015/the-stories-behind-melbourne-s-streets>**)

Από το 1857 έως το 1880 η οδός φαίνεται να ήταν γεμάτη από επιχειρήσεις όπως σιδηρουργείων ,υδραυλικών, κατασκευαστών ενδυμάτων, έμπορους τροφίμων και μετά το 1880 αρχίσαν να αναπτύσσονται στην οδό μεγάλες βιομηχανίες και από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα κυριάρχησαν στην οδό όλο και μεγαλύτερες βιομηχανίες όπως οι συσκευές αερίου William Unsworth ,και άλλες όπως η Ballarat Brewing Co. Επίσης βρίσκονται στην οδό ιστορικά κτήρια όπως αυτό που χρησιμοποιήθηκε από γυναίκες κατά τη διάρκεια του γυναικείου απελευθερωτικού κινήματος και άλλα.

Σήμερα η οδός είναι κατακλυσμένη από τους γύρω ουρανοξύστες αλλά καταφέρει και διατηρεί τον χαρακτήρα της, θεωρείται περιοχή με μεγάλη ιστορική κοινωνική σημασία και πολιτιστικής κληρονομιάς καθώς συνδέθηκε με την μεταναστευτική ιστορία και με την εργατική τάξη καθώς μένανε, εργάζονταν και έκαναν επιχειρήσεις πάρα πολλοί μετανάστες κυρίως Κινέζοι ,Έλληνες και Ιταλοί.(**Melbourne Central Blog, The stories behind Melbourne streets ,2015 ,<https://www.melbournecentral.com.au/blog/history-architecture/may-2015/the-stories-behind-melbourne-s-streets>**)

Γενικότερα οι οδοί και τα στενά με τα οποία συνδέεται η οδός έχουν ιστορική σημασία και πολλά από τα κτήρια τους ανήκουν στην κληρονομία της Πολιτείας της Βικτώριας. Πολλά από αυτά στεγάζουν πολλά και γνωστά καταστήματα λιανικής, γραφεία ,καφέ και χώρους εστίασης και προσφέρουν συνδέσεις σε αλλά εξίσου σημαντικά σημεία της πόλης όπως τον ποταμό Yarra, πάρκα και κήπους ,αξιοθέατα, χώροι εργασίας κτλ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

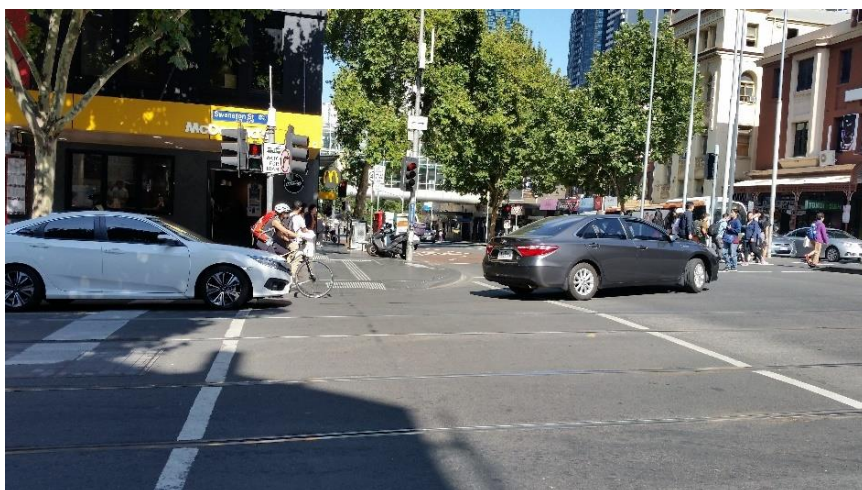
7.1 Συμπεράσματα -Πρόταση σχεδίασης

Όπως είδαμε στα προηγούμενα κεφάλαια ,στην περιοχή που βρίσκεται η οδός είναι συγκεντρωμένες οι περισσότερες θέσεις εργασίας όντας στην κεντρική επιχειρηματική περιοχή της Μελβούρνης και αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους και κεντρικότερους τομείς εκπαίδευσης της πόλης με την ύπαρξη πολλών παραρτημάτων και πολλών πανεπιστημίων και ιδιωτικών σχολών. Επίσης η οδός αποτελεί κεντρικό τομέα στις μετακινήσεις με 2 κεντρικούς σταθμούς μετρό και 9 γραμμών τραμ, λεωφορεία και τραμ στις κάθετες σε αυτήν οδούς που συνδέουν την κεντρική περιοχή με τα γύρω προάστια της Μελβούρνης. Έτσι το μέγεθος της χρήσης της οδού είναι μεγάλο τόσο από την μετακίνηση των εργαζόμενων ,φοιτητών ,χρηστών MMM και τουριστών ή και κατοίκων της περιοχής και των προαστίων που πραγματοποιούν αγορές, αφού είναι από τους μεγαλύτερους και πυρήνες λιανικής (με 4 εμπορικά κέντρα και πολυκαταστήματα και πολλά μεμονωμένα καταστήματα λιανικής ,καθώς και στοές) ή πραγματοποιούν άλλες δραστηριότητες όπως αναψυχής.

Παρότι η οδός προσφέρει ευκολία στην μετακίνηση των μέσων μαζικής μεταφοράς η όψη της δεν αντικατοπτρίζει με επιτυχία τους σκοπούς που εξυπηρετεί και καμιά φορά δυσκολεύει την εμπειρία των πεζών και ποδηλατών. Οι 2 αναπλάσεις της οδού δεν έδωσαν σαφή ταυτότητα όπως προβλεπόταν και έτσι η οδός μοιάζει ακόμα με τυπική κεντρική λεωφόρο και όχι με υπαίθριο πεζοδρομημένο εμπορικό κέντρο οπου έχουν απαγορευτεί τα οχήματα, όπως είχε οραματιστεί από το Δημοτικό συμβούλιο. Ο σχεδιασμός παρότι έφερε θετικά αποτελέσματα στην κινητικότητα των πεζών, των τραμ και ποδηλατών ακόμα δεν θεωρείται σαφής και δημιουργεί προβλήματα στην καθημερινότητα. Υπάρχουν σημεία οπου δημιουργούν κινδύνους για την ασφάλεια των χρηστών της οδού. Για αυτούς τους λόγους καθώς και για την δημιουργία μίας οδού οπου θα καθορίζεται με μεγαλύτερη ακρίβεια και ευκολία η λειτουργία της, κρίνεται απαραίτητο να δημιουργηθούν αλλαγές που θα βελτιώσουν την εμπειρία των χρηστών της οδού.

Παρόλο που επιλογή που κρίθηκε καταλληλότερη για την αναδιαμόρφωση της οδού υπήρχε ομοιομορφία στον σχεδιασμό ώστε να επιτευχθεί το όραμα πραγματοποίησης ενός δρόμου που υποδηλώνει προτεραιότητα στους πεζούς ,οι αλλαγές τελικά πραγματοποιήθηκαν σε συγκεκριμένα σημεία τις οδού προκαλώντας εναλλασσόμενα τμήματα οδού και πλατφορμών τραμ. Σήμερα στην οδό υπάρχουν πλατφόρμες για τις στάσεις των τραμ μεταξύ των οδών Little Burke- Burke , La Trobe -Little Lonsdale και μεταξύ των οδών Collins με Flinders.

Στα τμήματα οπου δεν υπάρχουν πλατφόρμες στάσεις τραμ η όψη της οδού θυμίζει τυπική κεντρική αστική λεωφόρο κάτι που δημιουργεί προβλήματα καθώς νέοι οδηγοί ή επισκέπτες στην πόλη όπως πχ τουρίστες ή νέοι κάτοικοι από άλλες περιοχές πόλεις διερμηνεύουν διαφορετικά την χρήση της και εισέρχονται στην οδό (βλ. εικόνα 97) με αποτέλεσμα να δυσκολεύουν την κυκλοφορία. Έχει παρατηρηθεί επανειλημμένες φορές, από τις προσωπικές μου επισκέψεις μου στην οδό το γεγονός η αστυνομία να σταματά οδηγούς ,κυρίως τουρίστες, οι οποίοι εισήλθαν με οχήματα στην οδό ίσως λόγω της δυσαρμονίας που υπάρχει στην οδό ή λόγω της μη επαρκής σήμανσης.



Εικόνα 97

Εικόνα 97: Παράδειγμα εισόδου 2 αυτοκινήτων στην οδό που έστριψαν στο επόμενο στενό μόλις αντιλήφθηκαν ότι απαγορεύεται η διέλευση τους στην οδό. .

Υστέρα από τις παρατηρήσεις και την ερευνά σχετικά με την κυκλοφορία στην οδό είναι ξεκάθαρη από όλους η κυρίαρχη χρήση του δρόμου από πεζούς, χρήστες τραμ /τρένου και ποδηλάτες και το φαινόμενο αυτό πρέπει να διασφαλιστεί και για τα επόμενα χρόνια. Οι όγκοι των χρηστών είναι μεγάλοι και σημαντικοί για να αγνοηθούν και είναι αναγκαίο ο σχεδιασμός της οδού να καθορίζει ξεκάθαρα την χρήση της. Ο σχεδιασμός του 2009 ενώ έδωσε αρκετά θετικά στοιχεία στην οδό παρόλα αυτά άφησε 'κενά' και ασάφειες σχετικά με την χρήση και τις λειτουργίες της και δεν ξεκαθάρισε την θέση της στον αστικό ιστό ως δρόμος που προορίζεται κυρίως για πεζούς. Για τους λόγους αυτούς η πρόταση που θα ήθελα να καταθέσω με την παρούσα εργασία είναι η πεζοδρόμηση της σε όλη την έκταση από την οδό Franklin μέχρι την οδό Flinders απόσταση 9 οικοδομικών τετραγώνων.

Προτείνεται στην οδό η σχεδίαση να είναι ομοιόμορφη ως προς όλη την απόσταση που βρίσκεται στην κεντρική περιοχή της Μελβούρνης και να φανερώνει με σαφήνεια την χρήση της οδού από πεζούς ποδηλάτες και τραμ εξαιρώντας τα οχήματα, δημιουργώντας ένα υπαίθριο εμπορικό κέντρο που η σχεδίασή του να μοιάζει με άλλα παραδείγματα σχεδιασμού τέτοιων αστικών περιοχών (pedestrian /transit malls). Η έννοια του transit mall έχει μεταφραστεί επιτυχώς σε πολλές πόλεις της Αυστραλίας και παγκοσμίως και το τμήμα της οδού Burke αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα.

Με τον ίδιο τρόπο λοιπόν η οδός κατά τη γνώμη μου κρίνεται απαραίτητο να σχεδιαστεί και να αναδιαμορφωθεί ώστε να δοθεί σε αυτή μια καθοριστική χρήση, να δοθούν σαφή όρια μεταξύ των χρήσεων (πεζών, ποδηλάτων, χρηστών τραμ και μετρό) να αναβαθμιστεί όλη η κεντρική περιοχή και να αποφευχθούν υπάρχοντα και μελλοντικά προβλήματα.



Εικόνα 98. Η οδός Swanston όπως φαίνεται από την οδό Little Lonsdale.

Η οδός όπως φαίνεται από την οδό Little Lonsdale (βλ. εικόνα 98), όπου δεν υπάρχουν πλατφόρμες καθώς δεν υπάρχει στάση τραμ, φαίνεται αισθητικά σαν μια καθημερινή τυπική αστική λεωφόρο και δεν θυμίζει καθόλου δρόμο όπου προορίζεται κυρίως για πεζούς, επιβάτες τραμ και ποδηλάτες.



Εικόνα 99: Η όψη της οδού Swanston από την οδό Burke



Εικόνα 100. Η οδός το μεσημέρι όταν επιτρέπουν την πρόσβαση σε οχήματα τροφοδοσίας /διανομής προϊόντων στα καταστήματα



Εικόνα 101.



Εικόνα 102

Εικόνα 102: Η οδός Swanston όπως φαίνεται από την οδό La Trobe με πλατφόρμες μέχρι την οδό Little Lonsdale ,έξω από το πολυσύχναστο εμπορικό και σταθμό του τρένου Melbourne Central και την Βιβλιοθήκη της Πολιτείας της Βικτώριας- State Library of Victoria.



Εικόνα 103

Η στάση έξω από την βιβλιοθήκη της Βικτώριας και απέναντι από το εμπορικό κέντρο Melbourne Central.

7.2 Τεχνική και αιτιολογική έκθεση της προτεινόμενης πεζοδρόμησης

Σύμφωνα με όσα προαναφέρθηκαν στην έρευνα για την οδό Swanston σχετικά με την σημασία της στον αστικό ιστό τόσο από ιστορικής ,αρχιτεκτονικής σημασίας όσο και οικονομικής αφού αποτελεί πυρήνα λιανικής πώλησης, εκπαίδευσης ,διασκέδασης και άξονα σύνδεσης της κεντρικής επιχειρηματικής περιοχής της Μελβούρνης είναι σημαντική η συμβατότητα του σχεδιασμού με την ιεράρχηση και τον ρόλο που αποτελεί η οδός στο σύστημα κινητικότητας της περιοχής. Είναι σημαντικό να κατανοηθεί από όλους του χρήστες η σημασία της και ο σχεδιασμός να σέβεται τόσο την ταυτότητα της οδού όσο και τους πολίτες ,κατοίκους και την εργασία γύρω από αυτή. Η πεζοδρόμηση θα ξεκινά από την οδό Flinders και θα καταλήγει στην οδό

Βασικές αρχές του σχεδιασμού πεζοδρόμου

Όπως αναφέρθηκε στόχος της αναδιαμόρφωσης/ανασχεδιασμού της οδού είναι η συνολικότερη αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η επίτευξη ασφαλέστερου και λειτουργικότερου ,πιο ολοκληρωμένου σχεδιασμού που θα αντικατοπτρίζει και θα σέβεται την ταυτότητα της οδού ως προς το περιβάλλον της και τον ρόλο της στην ιστορική κεντρική περιοχή της Μελβούρνης.

Στις βασικές αρχές σχεδιασμού περιλαμβάνονται:

Ευκολά αναγνωρίσιμος και σαφής σχεδιασμός που θα φανερώνει ξεκάθαρα τις λειτουργίες της οδού από τους διάφορους χρήστες ,ποδηλάτες ,πεζούς ,χρήστες MMM. Αυτό θα πραγματοποιηθεί με την χρήση διαφορετικών υλικών και χρωμάτων που θα υποδεικνύουν σωστότερα και σαφέστερα τον διαχωρισμό των λειτουργιών και θα εμποδίζει την είσοδο αυτοκινήτων στην οδό που πολλές φορές παρέρχονται στην οδό λόγω της ασάφειας του επικρατή σχεδιασμού.

Λειτουργικός σχεδιασμός που θα διευκολύνει την χρήση του από άτομα μειωμένης κινητικότητας με την άρση όλων των ανισοσταθμιών και ανισόπεδων τμημάτων και απότομων κλίσεων που υπάρχουν στις επικρατούσες συνθήκες της οδού (καθώς υπάρχουν 3 διαφορετικά τμήματα με διαφορετικές κλίσεις (πεζοδρόμιο ,ποδηλατοδρόμος και η στάθμη όπου η άσφαλτος που φέρει τις γραμμές τραμ βρίσκονται σε διαφορετικά ύψη ειδικότερα στα τμήματα με τις στάσεις και πλατφόρμες του τραμ. Ο σχεδιασμός θα περιλαμβάνει ενιαίο επίπεδο στην επιστροφή κατά μήκος της οδού και ίδια υψομετρική διαμόρφωση ώστε να διευκολύνει όλους τους χρήστες της.

Η έμφαση στην ασφαλή κινητικότητα των πεζών ,ποδηλάτων και χρηστών MMM που δεν θα δυσχεραίνεται από οχήματα αλλού τύπου αφού θα απαγορεύει την χρήση οποιαδήποτε αλλού τύπου οχήματος και μέσου εκτός τραμ και οχήματα έκτακτης ανάγκης.

Ενίσχυση της κυκλοφορίας του ποδηλάτου και των MMM με την διαμόρφωση αποκλειστικών λωρίδων κυκλοφορίας και 2 κατευθύνσεις ποδηλάτου με ευρύ πλάτος ώστε να διευκολύνεται η ομαλή κυκλοφορία τους ειδικότερα τις ώρες αιχμής. Με αυτόν τον τρόπο ενισχύεται η κουλτούρα χρήσης των MMM και ποδηλάτων και η επιλογή βιώσιμου τρόπου μετακίνησης συμβάλει στην προστασία του περιβάλλοντος την μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θορύβου και την αναβάθμισή του αστικού τοπίου.

Ο εμπλουτισμός με πράσινο ,η εξοικονόμηση ενέργειας με την τοποθέτηση φωτοβολταϊκών στα σκέπαστρα και η τοποθέτηση κατάλληλα διαμορφωμένου αστικού εξοπλισμού που να εξυπηρετεί τις ανάγκες όλων των χρηστών είναι επίσης βασικές αρχές του προτεινόμενου σχεδιασμού.

Ο σεβασμός του αστικού τοπίου και της ιστορικής σημασίας και η ανάδειξή της ιστορικής και αρχιτεκτονικής σημασίας της περιοχής είναι εξίσου σημαντικά στον επανασχεδιασμό αυτό.



Εικόνα 104. Τέχνη των Αβορίγινων .Το φίδι Θεός δημιουργίας του κόσμου.

Πηγή: www.aboriginalaustralianart.com/features/gallery 12/10/19

7.2.2 Εικαστική και αισθητική έμπνευση σχεδιασμού

Εμπνευσμένα από την τέχνη των Αβορίγινων ή όπως συνήθως αναφέρεται ως Αυστραλιανή τέχνη η διαμόρφωση της οδού ακολουθεί οργανικές φόρμες και κατά βάση γήινα κ έντονα χρώματα (βλ. εικόνες 104-111) όπως ακριβώς χρησιμοποιούνταν στις δημιουργίες των φυλών των Αβορίγινων.

Οι Αβορίγινες φυλές δεν χρησιμοποιούσαν σύστημα γραφής και έτσι οι πληροφορίες μεταδίδονταν και αποτυπώνονταν σε πίνακες ζωγραφικής και άλλες μορφές χειροτεχνίας όπως γλυπτική κτλ. Τα σύμβολα των πινάκων ζωγραφικής αντιπροσωπεύουν είτε στοιχεία της φύσης όπως νερό ,λόφους, τροφή ,ζώα όπως πουλιά ,φίδια ,είτε έννοιες όπως σημεία συνάντησης ,γιορτές ,τελετές κτλ.(<https://www.aboriginal-art-australia.com/aboriginal-art-library/the-story-of-aboriginal-art/>)

Έτσι λοιπόν τα στοιχεία αυτά ενσωματώνονται στον σχεδιασμό και τα σύμβολα που χρησιμοποιήθηκαν υποδεικνύουν αντίστοιχες λειτουργίες οδού. Χρησιμοποιούνται επίπεδες επιφάνειες ,στιλιζαρισμένες μορφές όπως κύκλοι, σπείρες οι οποίες στην Αβορίγινη κουλτούρα συμβολίζουν σημεία συνάντησης και στοιχεία της φύσης πχ. μπλε κύκλοι συμβολίζουν το νερό, καμπύλες συμβολίζουν λόφους κ.ά. (<https://www.aboriginal-art-australia.com/aboriginal-art-library/the-story-of-aboriginal-art/>)

Τα παγκάκια, οι ζαρντινιέρες και άλλα στοιχεία που ενσωματώνονται στον σχεδιασμό της οδού φανερώνοντας είτε σημεία συνάντησης, είτε λειτουργικά στοιχεία. Τα χρώματα , τα σχήματα και τα σύμβολα που χρησιμοποιούνται παραπέμπουν στα σύμβολα της τέχνης των Αβορίγινων τα οποία ερμηνεύονταν διαφορετικά από κάθε φυλή τους. Ένα από τα σύμβολά των Αβορίγινων ήταν το γιγάντιο φίδι ουράνιο τόξο (βλ. φωτογραφίες 104-108) το οποίο θεωρείται θεός της δημιουργίας του κόσμου σύμφωνα με την μυθολογία των φυλών τους στοιχείο το οποίο ενσωματώθηκε σαν χώρος καθισμάτων κυρίως στις στάσεις των τραμ και σαν αισθητικό στοιχείο της οδού.



Εικόνα 105

Εικόνα 106

Εικόνα 107



Εικόνα 108

Εικόνα 109

Εικόνα 110

Εικόνα 111

Εικόνες 104-111 .Τέχνη των Αβορίγινων -Χρώματα και οργανικές μορφές.

Πηγές: <http://www.aboriginalaustralianart.com/>, <https://artloversaustralia.com.au/shop/rainbow-serpent-beneath/>, <https://theculturetrip.com/pacific/australia/articles/8-must-visit-aboriginal-art-galleries-in-sydney/>, <https://www.google.com/url?sa=i&source=images&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjiwocGE0YPmAhWNaVAKHftyDwEQjB16BAgBEAM&url=https%3A%2F%2Fartloversaustralia.com.au%2Fshop%2Frainbow-serpent-beneath%2F&psig=AOvVaw3baazAtKqmRcHhQzp5U-UV&ust=1574711612551145>, <https://gr.pinterest.com/pin/568649890442930393/?lp=true>, https://www.fizdi.com/aboriginal-art-dot-artwork-for-concentration-meditation-and-prosperity-2-prt_800-canvas-art-print-21in-x-30in/, <https://www.ebay.com.au/itm/Cotton-Fabric-WINTER-SPIRITS-PURPLE-Australian-Aboriginal-Art-Fabric-TAF-/332412215622>

7.2.3 Αστικός Εξοπλισμός

Στις προτάσεις για αναδιαμόρφωση της οδού είναι και η τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού με περισσότερο χώρο καθισμάτων, χώρων ανάπαυσης και περισσότερο χώρο πρασίνου καθώς τις ώρες αιχμής (όπως των διαλλειμάτων μεσημεριανού ή των διαλλειμάτων των πανεπιστημίων κτλ.) παρατηρείται αυξημένη κίνηση και μη επαρκής χώρος για ανάπαυση, χαλάρωση τόσο στους εσωτερικούς χώρους όσο και στους εξωτερικούς. Στις ώρες αιχμής, έπειτα από επιτόπια έρευνα παρατήρησα πως πολλοί άνθρωποι δεν είχαν χώρο να καθίσουν λόγω της αυξημένης κίνησης. Έτσι η πρόταση να τοποθετηθούν περισσότερα καθίσματα και σε συνδυασμό με περισσότερο πράσινο θα συμβάλει σε ένα πιο λειτουργικό και ευχάριστο οπτικό αποτέλεσμα για την οδό.

Επίσης η παρεμβολή πρασίνου, χρωματιστών λουλουδιών και βλάστησης θα μπορούσε να γίνει στις ήδη υπάρχουσες ρίζες των δέντρων σε όλη την έκταση της οδού όπου δείχνουν παραμελημένες και πολλές από αυτές έχουν σκεπαστεί (βλ. φωτογραφίες 112-113).



Εικόνα 112

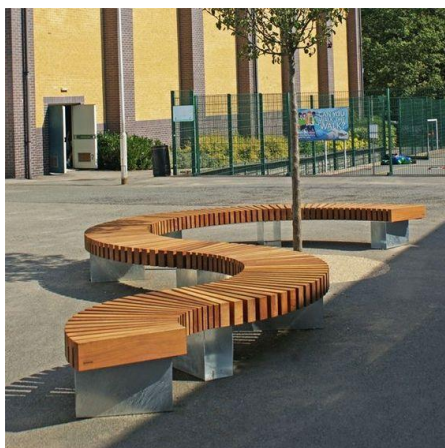


Εικόνα 113

Εικόνα 112-113: Ρίζες δέντρου στην οδό έχουν σκεπαστεί η μπαζωθεί ενώ θα μπορούσαν να αποτελέσουν μικρούς χώρους πρασίνου.

7.2.3.2 Προτεινόμενος Αστικός Εξοπλισμός

1.Παγκάκια: Προτείνονται παγκάκια από σκυρόδεμα C16/20 χωρίς πλάτη σε οργανικές μορφές όπως στις φωτογραφίες και την κάτοψη (θυμίζουν κυριότερα μορφές φιδιού λόγω των συμβολισμού του Δημιουργού Θεού στην μυθολογία των Αβορίγινων, βλ. φωτ 114-116) σε διάφορες διαστάσεις με ύψος 50 εκατοστών και πάχος 50 εκατοστών. Προτείνονται σε συνδυασμό με τα ήδη υπάρχον δέντρα και φύτευση χαμηλής βλάστησης και λουλουδιών. Επίσης θα τοποθετηθούν παγκάκια από μπετό στην μία πλευρά των ορθογώνιων ζαρντινιέρων από την πλευρά του πεζοδρόμου.



Εικόνα 114



Εικόνα 115



Εικόνα 116

Εικόνες 114,115,116. Παραδείγματα για παγκάκια σε οργανικές μορφές

Πηγές: <https://joaca.atlaspport.ro/produs/banca-stradala-moderna-pe-cadru-metalic/>,
<https://gr.pinterest.com/pin/204632376804152430/>,
<https://gr.pinterest.com/pin/500462577319550990/>

2.Ζαρντινιέρες: Ζαρντινιέρες από σκυρόδεμα με δέντρα, χαμηλή βλάστηση και λουλούδια σε διαφορά σχήματα όπως στο σχήμα της κάτοψης με ύψος 55 εκατοστών και πάχος 50 εκατοστών ώστε να χρησιμοποιούνται επίσης ως καθίσματα.



Εικόνα 117



Εικόνα 118



Εικόνα 119



Εικόνα 120



Εικόνα 121

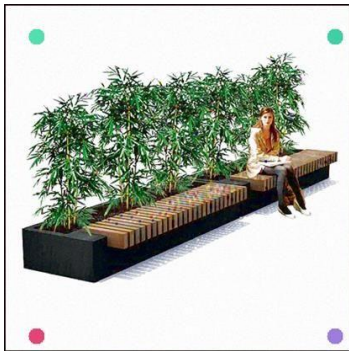


Εικόνα 122

Εικόνες 117-122. Παραδείγματα Ζαρντινιέρων για σχεδιασμό αστικού εξοπλισμού.

Πηγές <https://gr.pinterest.com/pin/619033911260816598/>, <http://magazinefurnituremeredith.wachabuy.ru/6272389-street-furniture-design-shape-67-ideas-inn5.html>, <https://garden2.papadod.com/p/832532681098131737>, <https://www.pinterest.com.au/pin/357051076709827834/>, <http://landscapingasagrasses.gq/?1075783901>,

Επίσης λευκές ορθογώνιες ζαρντινιέρες από μπετό θα χωρίζουν σε σημεία όπως ορίζει το σχέδιο της κάτοψης, τον ποδηλατοδρόμο με τον πεζόδρομο και θα ενώνονται στην πλευρά του πεζοδρόμου με παγκάκια όπως στην παρακάτω φωτογραφία καθώς και ποδηλατοστάτες.



Εικόνα 123



Εικόνα 124



Εικόνα 125

Εικόνες 123 -125. Παραδείγματα καθισμάτων (παγκάκια) συνδυασμένα με ζαρντινιέρες και βλάστηση.

Πηγές: <https://i.pinimg.com/564x/c0/bc/06/c0bc061c993ec1f36038ff71e0f6e6ce.jpg> <http://zoiewall.crosscool.ru/2799227-20-super-ideas-wall-concrete-outdoor-seating-areas-inn6.html>, <http://acochran.com/twin-peaks-residence>,

3. Σκέπαστρα

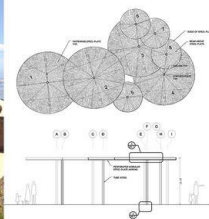
Προτείνονται σκέπαστρα με μεταλλικό σκελετό και κυκλικές οροφές διάφορων διαμέτρων (3.50m , 4.40m , 5.00 m, 5.50m) .Οι οροφές θα είναι από χρωματιστά πολυκαρβουνικά στοιχεία με την τοποθέτηση φωτοβολταϊκών πάνελ για την εξοικονόμηση ενέργειας και την ενίσχυση βιώσιμων εναλλακτικών πηγών ενέργειας.



Εικόνα 126



Εικόνα 127



Εικόνα 128

Εικόνες 126-128: Παραδείγματα σκέπαστρων

Πηγές: <https://gr.pinterest.com/pin/535717318159787722/?nic=1a&sender=312718905284013360>

<https://gr.pinterest.com/pin/678143656363103716/>, <https://gr.pinterest.com/pin/114138171783334275/>

4. Ποδηλατοστάτες

Ποδηλατοστάτες θα τοποθετηθούν σε αρκετά σημεία της οδού με μεταλλικούς κύκλους όπως η φωτογραφία 129 καθώς και συνδυαστικά με τα παγκάκια που θα παρουσιάζουν σχισμές για τις ρόδες καθώς και θέσεις δίπλα από αυτά.



Εικόνα 129



Εικόνα 130



Εικόνα 131

Εικόνες 129-131. Παραδείγματα για ποδηλατοστάτες.

Πηγές: <https://gr.pinterest.com/pin/319333429811717579/>, <https://gr.pinterest.com/pin/662169951442036465/>
<https://gr.pinterest.com/pin/834291899701589049/>

7.3 Διαμορφώσεις πεζοδρόμου

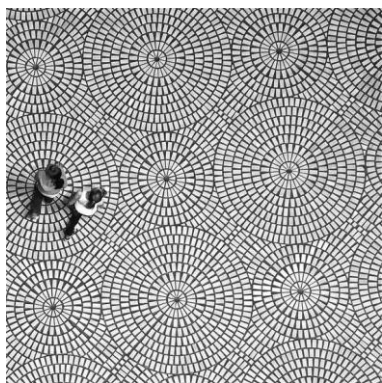
Υλικά

Με γνώμονα να αναβαθμιστεί όλη η περιοχή ώστε να παρουσιάζει ξεκάθαρα την κυρίαρχη χρήση από πεζοούς χρήστες ΜΜΜ και ποδηλάτες προτείνονται διαφορετικά υλικά και χρώματα που θα υποδεικνύουν με σαφή όρια τις διαφορετικές χρήσεις στην οδό. Με αυτό τον τρόπο θα επιτευχθεί ένα πιο ζωντανό ,ασφαλές και ευχάριστα αισθητικά αποτέλεσμα για την πιο κεντρική οδό της Μεμβούρνης.

Τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν για την αναδιαμόρφωση της οδού είναι σκυρόδεμα με επικάλυψη άσπρου χρώματος για τα παγκάκια και τις ζαρντινιέρες οι οποίες θα αποτελούν επίσης και χώρους καθισμάτων (όπως για παράδειγμα εικόνες 118,120,122).

Μέταλλο για την κατασκευή των σκελετών των σκέπαστρων και χρωματιστά πολυκαρβονικά στοιχεία για την προστασία από τον ήλιο και τον άνεμο με φωτοβολταικά πάνελ .

Επίστρωση πεζοδρόμησης από κυβόλιθους 10 X 10 σε λευκό και άλλα χρώματα (κόκκινο πορτοκαλί ,κίτρινο ,μπλε ,μαύρο καφέ) που θα τοποθετηθούν σε κυκλικά σχήματα όπως στην κάτοψη και την παρακάτω εικόνα (βλ. εικόνα 132).



Εικόνα 132. Επίστρωση πεζοδρόμου

Πηγή: <http://www.flickr.com/photos/7593077@N03/4972035436/lightbox/>

Οι κυβόλιθοι θα τοποθετηθούν σε κυκλικά σχήματα ακριβώς όπως η παραπάνω εικόνα (βλ. εικόνα 132).

Το σημείο της οδού που περνάνε οι γραμμές του τραμ προτείνεται να καλυφθεί με γρασίδι (βλ. εικόνες 136,137) ώστε να επιδείξει πιο ζωντανό και πιο πράσινο περιβάλλον και ο ποδηλατοδρόμος να υποδειχτεί σωστά με την χρήση υλικών και χρωμάτων (βλ. εικόνες 133-135).

Για την επίστρωση του ποδηλατοδρόμου θα χρησιμοποιηθεί ειδικό ψυχροπλαστικό υλικό δυο συστατικών με υψηλό συντελεστή αντιολισθητικότητας σε απόχρωση του κόκκινου χρώματος ή μπορντό (βλ. εικόνα 133) ώστε να ξεχωρίζει και να ταιριάζει με τα χρώματα που έχουν προτιμηθεί επηρεασμένη από την αβορίγινη κουλτούρα με σκοπό την ανάδειξη της τέχνης αλλά και του αστικού αυτού χώρου.

Τα δύο αυτά τμήματα θα βρίσκονται στο ίδιο ύψος της οδού και θα διαχωρίζονται με οριζόντια σήμανση διαγράμμιση με την χρήση ειδικού υλικού σε λευκό χρώμα καθώς και με ποδηλατική σήμανση και στις 2 λωρίδες (βλ. εικόνα 134 και 135).



Εικόνα 133



Εικόνα 134



Εικόνα 135



Εικόνα 136



Εικόνα 137

Εικόνες 133-135. Παραδείγματα Ποδηλατόδρομων

Εικόνες 136,137: Παράδειγμα Γραμμων τραμ με γρασίδι

Πηγές: <https://www.komotinipress.gr/podilatodromi-made-komotini/> <https://ypodomes.com/astiki-anaptyxi/podilatodromoi-chrisi-podilatoy/page/4/> <https://www.pinterest.com.au/pin/51228514483719059/>, <https://www.pinterest.com.au/pin/312718767876804590/> Εικόνα 138 <https://ar.pinterest.com/pin/611082243173373022/>, <https://gr.pinterest.com/pin/49258189643843694/>

Βλάστηση

Προτείνεται χαμηλή βλάστηση σε όλες τις ζαρντινιέρες κατά μήκος της οδού που θα περιλαμβάνουν τόσο μικρά θαμνοειδή όσο και χρωματιστά λουλούδια όπως κίτρινους ,πορτοκαλί και κόκκινους πανσέδες (βλ. εικόνα 140)που θα ταιριάζουν χρωματικά με το υπόλοιπο αναδιαμορφωμένο περιβάλλον. Επίσης όπου υπάρχουν δέντρα προτείνεται επίσης να φυτευτούν μικροί θάμνοι(βλ. εικόνα 139) και λουλούδια ώστε να αναπτυχθούν μικροί χώροι πρασίνου και να αναβαθμιστεί η εικόνα και η ποιότητα ζωής των κατοίκων.



Εικόνα 139 .Χαμηλή βλάστηση



Εικόνα 140

Πηγές: <https://www.pinterest.com.au/pin/181973641167167063/>, Chris Van Uffelen, Pedestrian zones - Car free urban spaces, Braun Publishing, 2015

Μια πιο 'πράσινη' ατμόσφαιρα θα μπορούσε να συνεισφέρει τόσο αισθητικά σε έναν δρόμο που προορίζεται για πεζούς και ποδηλάτες ,όσο και στην υγεία καθώς τώρα με τις δραματικές κλιματικές αλλαγές του αιώνα μας χρειαζόμαστε περισσότερο πράσινους χώρους από ποτέ αφού αποτελούν πηγή οξυγόνου και καθαρού αέρα.

7.4 Προτάσεις για τον προαύλιο χώρο της βιβλιοθήκης

Έξω από τον κτηριακό χώρο της βιβλιοθήκης βρίσκεται μια έκταση αρκετά μεγάλη, αλλά λόγω του αυξημένου αριθμού ανθρώπων που χρησιμοποιούν τον χώρο αυτό δεν υπάρχουν επαρκείς θέσεις καθισμάτων και πάρα πολλοί που κάθονται πάνω στο γρασίδι (βλ. εικόνες 141,142). Ειδικότερα τις καλοκαιρινές μέρες είναι πάρα πολλοί εκείνοι η οποίοι θέλουν να περάσουν χρόνο σε εξωτερικούς χώρους και λόγω των στάσεων τραμ ακριβώς έξω από την βιβλιοθήκη υπάρχει μεγάλος αριθμός ατόμων που χρειάζονται καθίσματα, καθώς παρατηρείται πως τις ώρες αιχμής δεν επαρκούν. Ο χώρος του προαυλίου θα μπορούσε να διαμορφωθεί με 2 διαβαθμίσεις και στρώματα όπως στην παρακάτω φωτογραφία και θα μπορούσαν να τοποθετηθούν τραπεζοκαθίσματα που θα κάνουν καλύτερη την εμπειρία όσων θα ήθελαν να διαβάσουν κτλ. στον εξωτερικό χώρο της βιβλιοθήκης .



Εικόνα 141

Εικόνα 142

Εικόνες 141,142: Ο προαύλιος χώρος της Βιβλιοθήκης της Πολιτείας της Βικτώριας στην οδό.

Προτείνονται εφόσον υπάρχει ύψος για την είσοδο της βιβλιοθήκης και σκάλες, αντί για τον λοφίσκο που υπάρχει ήδη να δημιουργηθούν 2 ίσες διαβαθμίσεις στο γρασίδι, με μπετό στην άκρη της κάθε διαβάθμισης όπως στις παρακάτω εικόνες (βλ. εικόνες 143,145) και στην κάτοψη που θα χρησιμοποιείται ως χώρος καθισμάτων και στρογγυλά τραπεζάκια (βλ. εικόνα 144) επίσης από μπετό τα οποία θα δίνουν την δυνατότητα ανάπαυσης και ανάγνωσης η άλλων δραστηριοτήτων κοινωνικοποίησης τόσο στους χρήστες της βιβλιοθήκης όσο και γενικά των πολιτών, περαστικών κλπ.

Επίσης θα τοποθετηθούν ποδηλατοστάτες και ειδικοί χώροι στάθμευσης μοτοσυκλετών στο πλάι της βιβλιοθήκης ώστε να διευκολύνουν τους χρήστες και τους πεζούς καθώς πολλές είναι οι περιπτώσεις που σταθμεύουν μηχανές πάνω στο πεζοδρόμιο και μπροστά από τη βιβλιοθήκη εμποδίζοντας την εύκολη ροή των πεζών.



Εικόνα 143



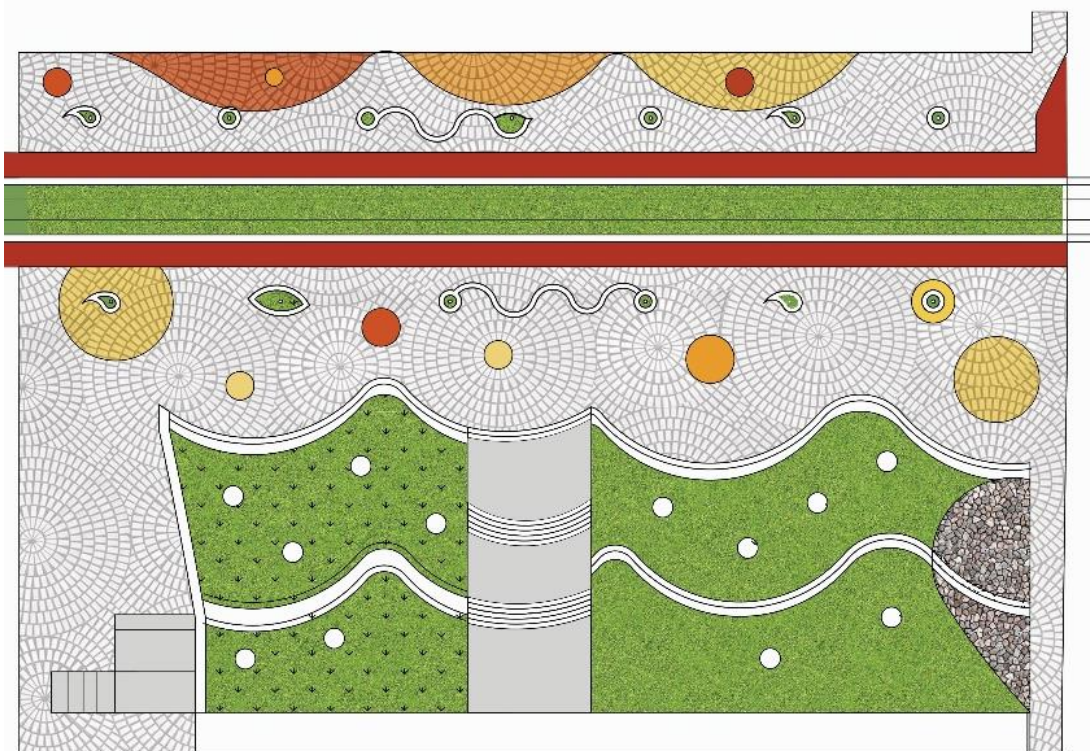
Εικόνα 144

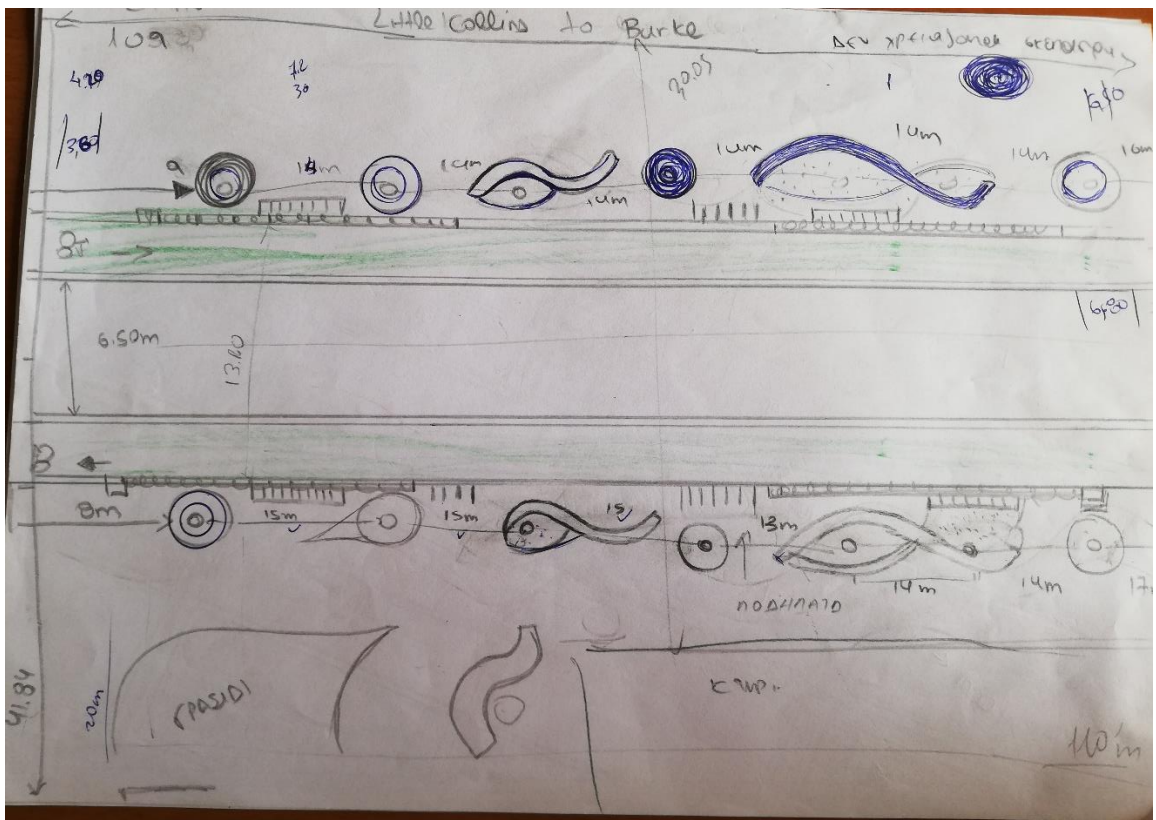
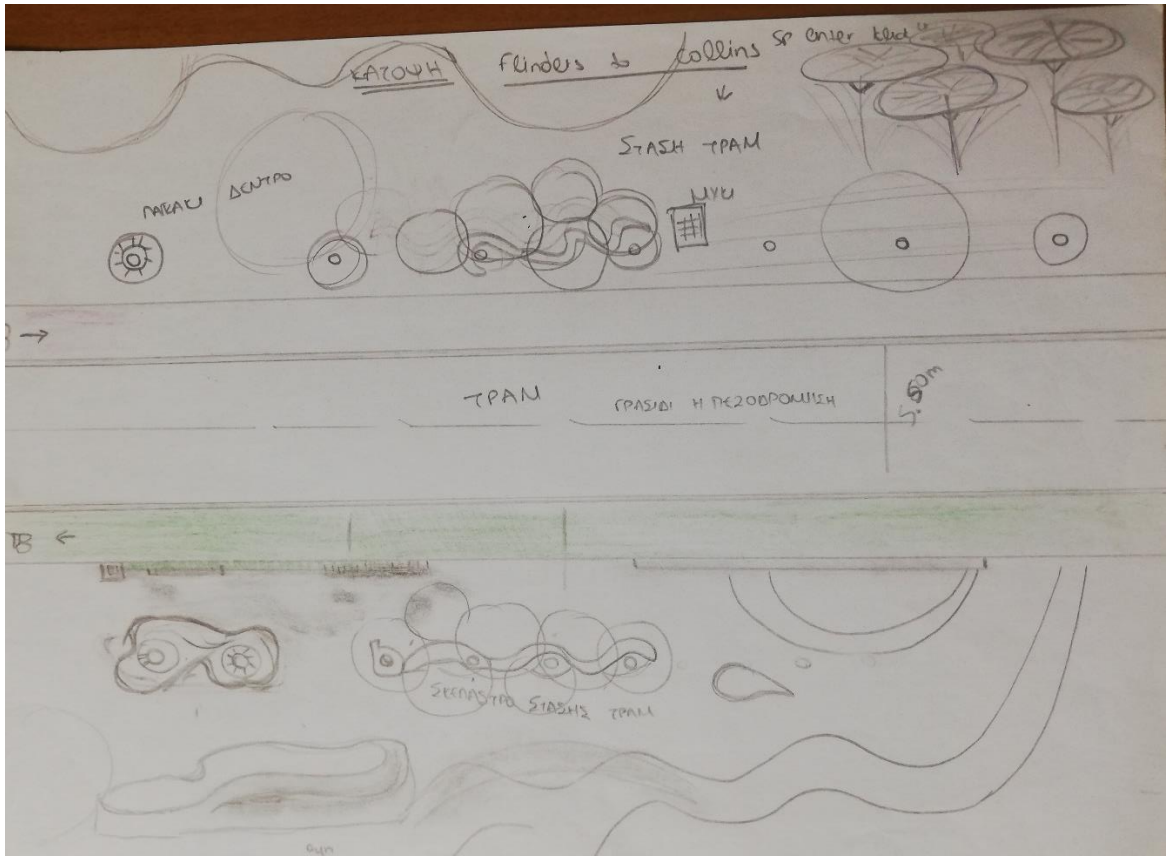


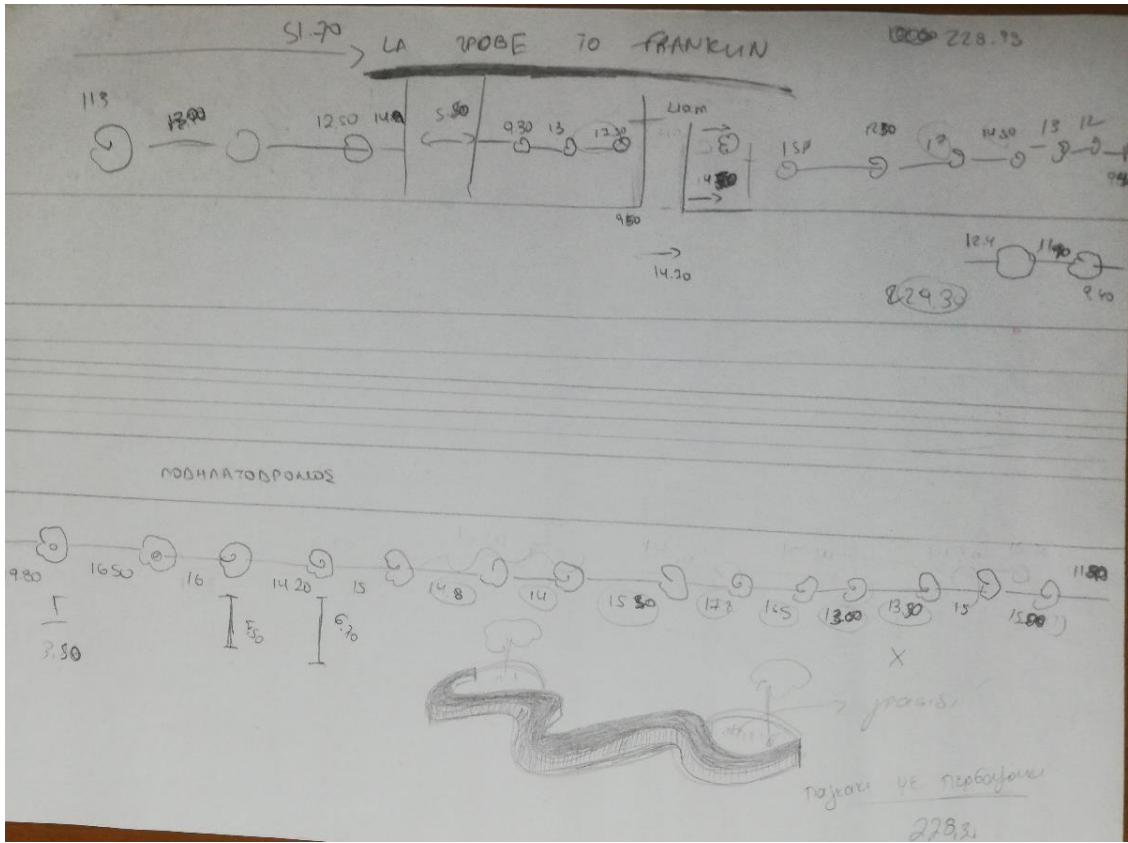
Εικόνα 145

Πηγές: <http://www.sasaki.com/project/84/council-bluffs-riverfront/>, <https://i.pinimg.com/236x/f9/93/36/f993367a4a6bc71f3b597de50deb10ee.jpg>, <http://landscapingasagrasses.gq/?1075783901>

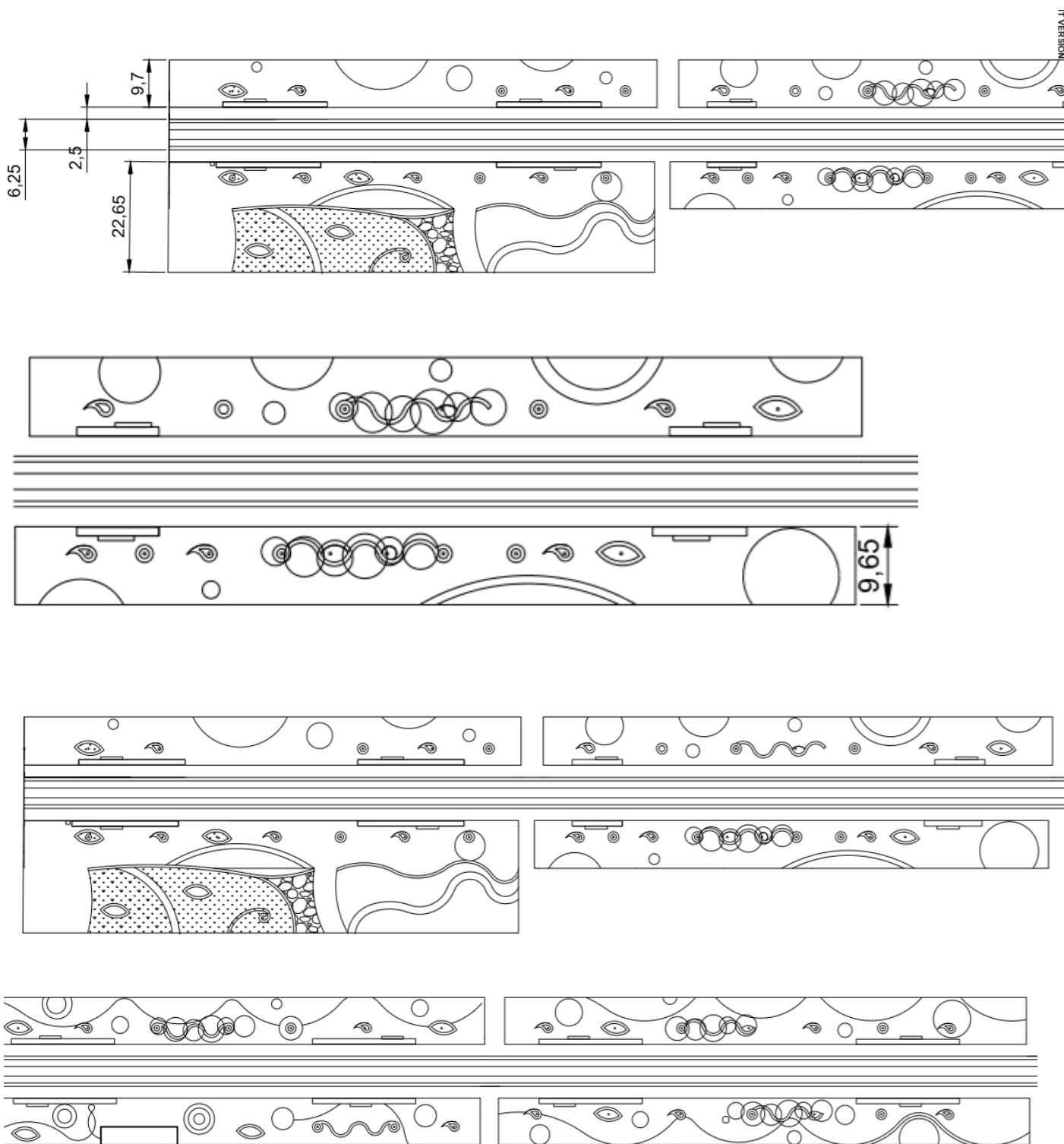
Πρόταση σχεδίασης για τον προαύλιο χώρο της βιβλιοθήκης

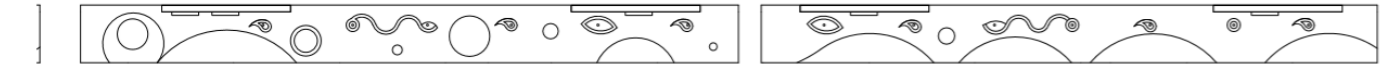
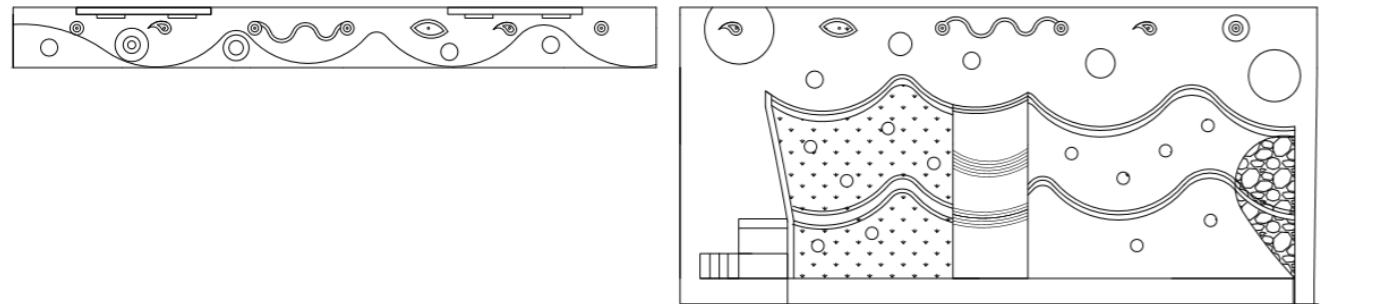
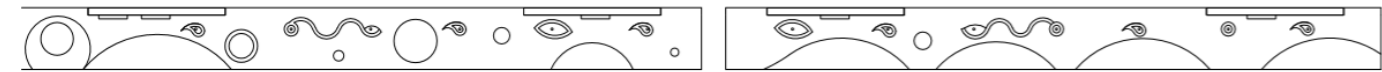
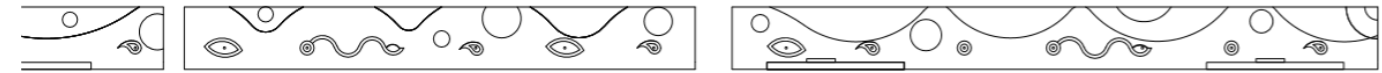
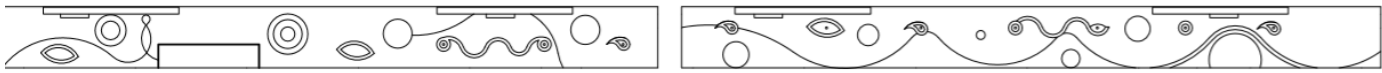
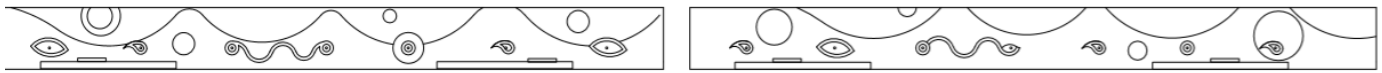




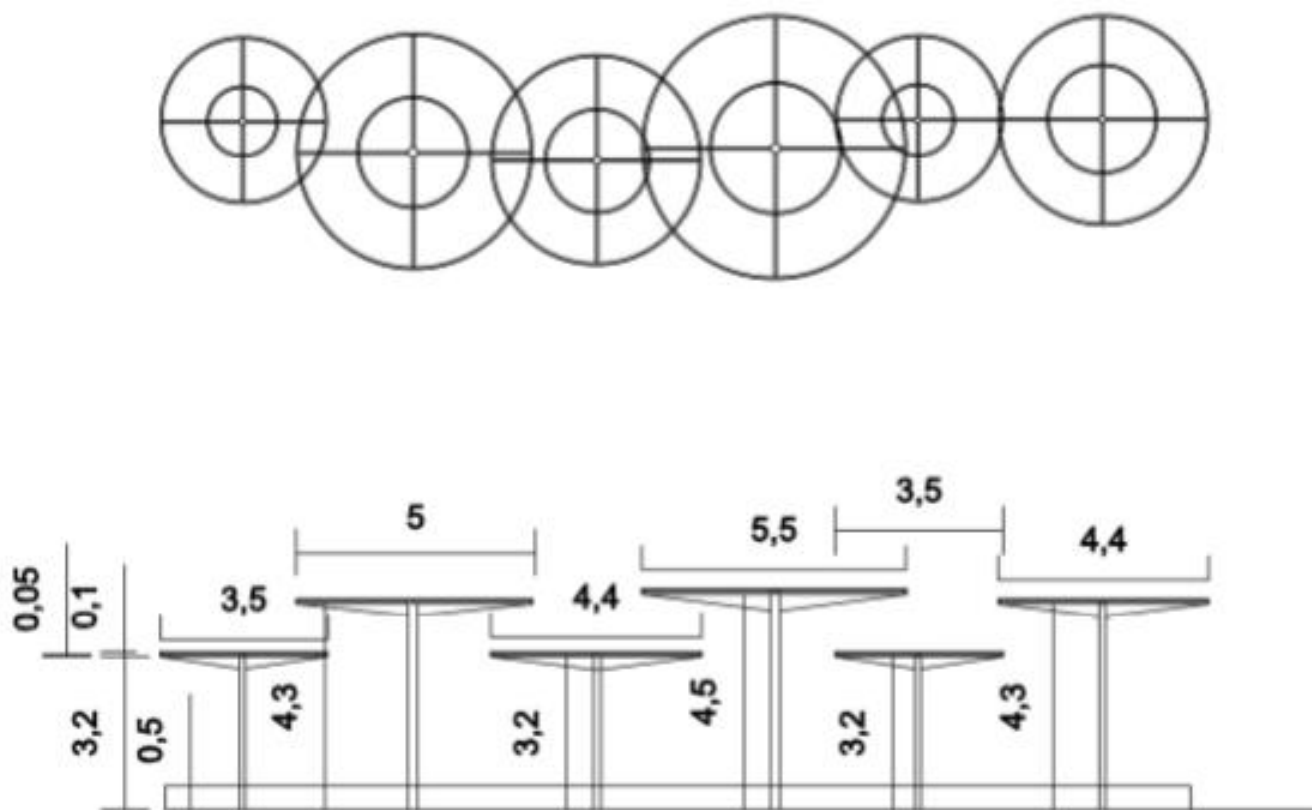


Σχέδια κάτοψης στο Autocad

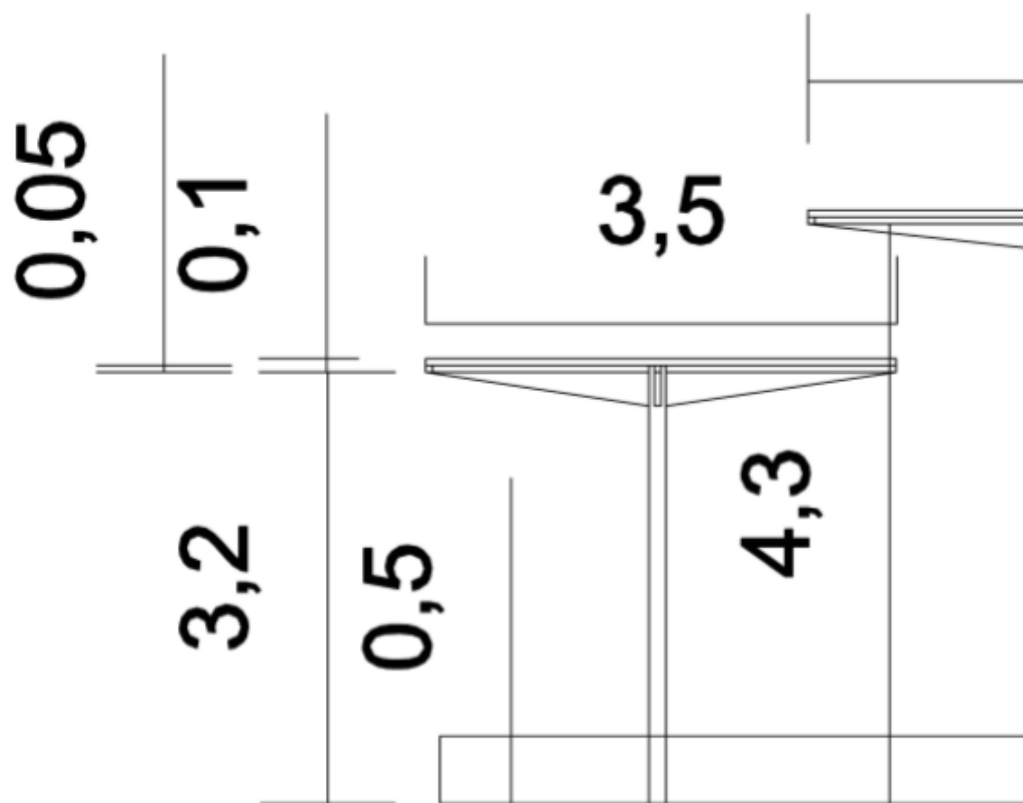




Σκέπαστρα σχεδιασμένα στο AutoCad



Λεπτομέρεια σκεπάζτρων



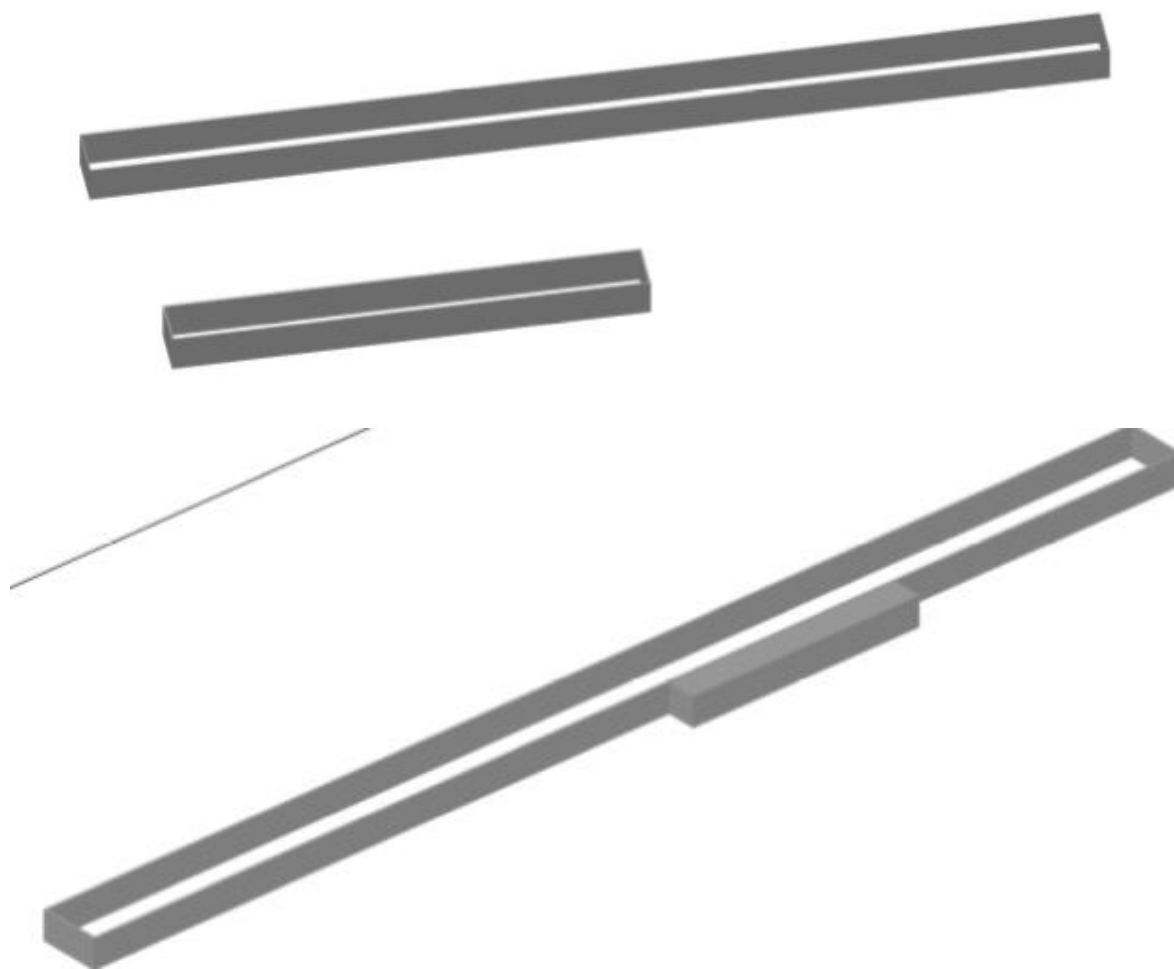
Παγκάκια 3d σχέδια στο AutoCAD



Σκέπαστρα 3d στο AutoCAD



Ζαρντινιέρες

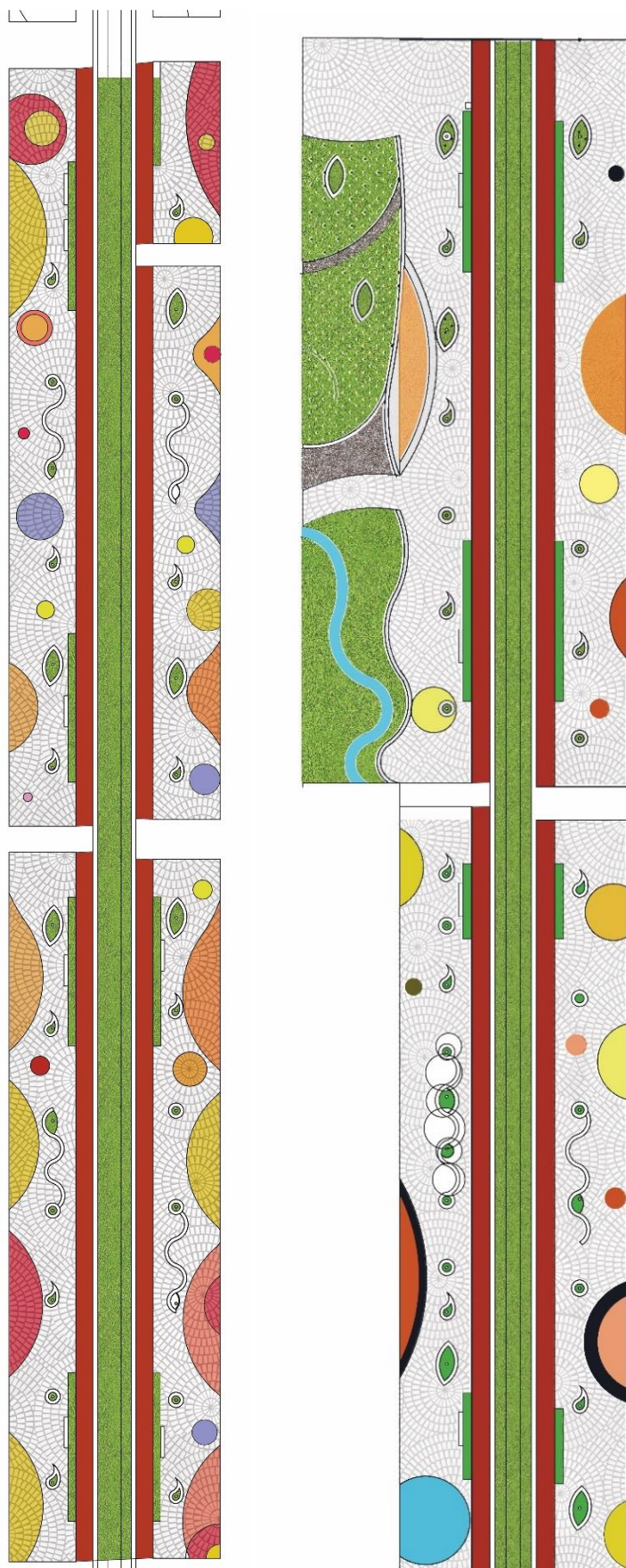


Ζαρντινιέρα με παγκάκι από μπετό

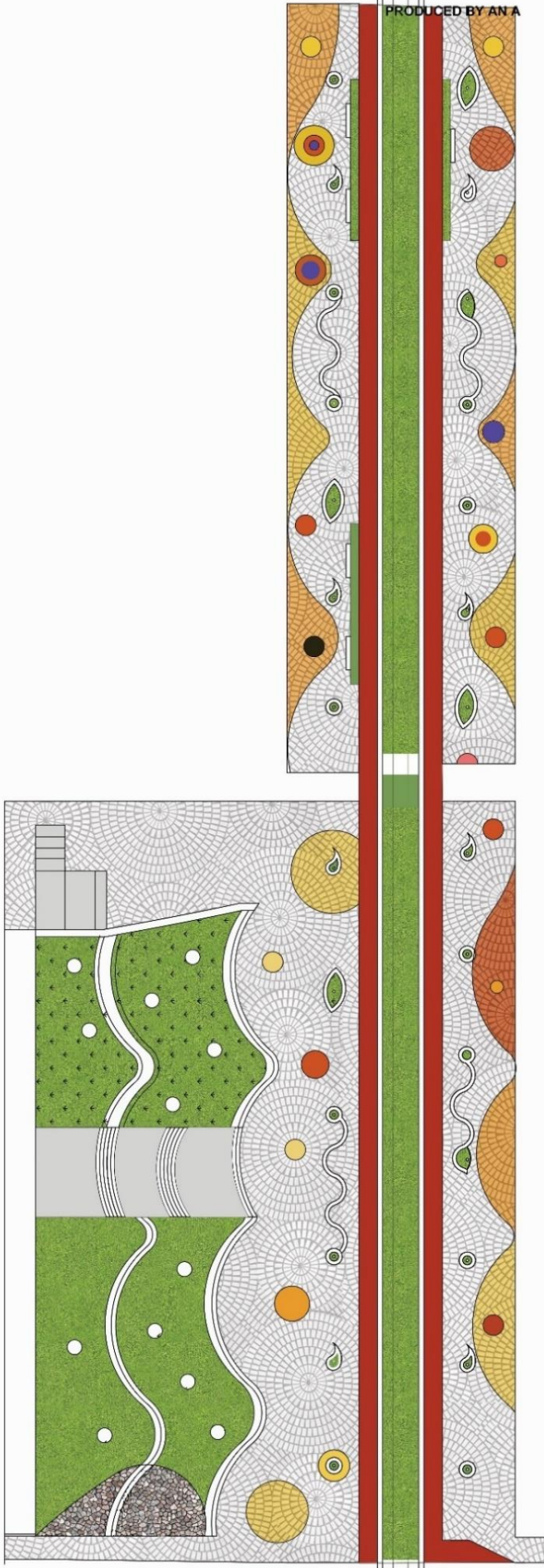


Ζαρντινιέρες από μπετό που χρησιμεύουν και ως καθίσματα








Σχέδια κάτοψης με υλικά με χρήση Photoshop



PRODUCED BY AN A



Υπόμνημα Υλικών

-  Ποδηλατοδρομος
-  Γρασίδι - Γραμμές Τραμ
-  Μπετό (παγκάκια ζαρντινιέρες τραπεζάκια)
-  Χρώματα πλακόστρωσης
-  Χρώματα πλακόστρωσης
-  Πλακόστρωση από κυβόλιθους
-  Πέτρινη επίστρωση

Βιβλιογραφία

1. Αραβαντινός Α., «Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1997/98.
2. Ανδρικοπούλου, Ε., Γιαννακού, Α., Καυκαλάς, Γ., & Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. «Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη», (Δεύτερη Έκδοση), Κριτική., Αθήνα, 2014.
3. Βαρελίδης Γ. Κ., «Δυνατότητες Αναπλάσεων Οικιστικών Περιοχών στο Μητροπολιτικό Πεδίο της Πρωτεύουσας», Τεχνικά Χρονικά, Αύγουστος 2003.
4. Βαρελίδης Γ. Κ., «Αρμονικές χαράξεις και πολεοδομικές εφαρμογές στο Έργο του Mario Botta ,Δ.Σ.Α Σεπτ.-Οκτ.1991,τ.26.
5. Βαρελίδης Γ. Κ., «Κανόνες Ένταξης Ιστορικών συνόλων και μνημείων στις σύγχρονες πόλεις», Πρακτικά συνεδρίου του με θέμα «Σύγχρονες πόλεις πάνω σε παλιές»,1992.
6. Βαρελίδης Γ. Κ. , «Προτεινόμενο πλαίσιο οικιστικών αναπλάσεων στον αστικό και περιαστικό Ελλαδικό χώρο: κοινωνικές, θεσμικές, επιχειρησιακές, πολεοδομικές συνιστώσες», Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ),1999.
7. Γκρέμη Α., «Δρόμοι για πεζούς Αστικός σχεδιασμός ήπιας κυκλοφορίας», Ερευνητική Εργασία ,Θεσσαλονίκη ,2013.
8. Δημητρακόπουλος Νίκος, Διπλωματική Εργασία, «Πρόταση πεζοδρόμησης της Ακτής Θεμιστοκλέους στον Πειραιά», Αθήνα, 2013.
9. ΚΑΠΕ -Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, «Σχεδιασμός Υπαίθριων, Αστικών Χώρων με Βιοκλιματικά Κριτήρια»,2004.
10. Καραβιά Ευαγγέλια Π., «Αστικές Αναπλάσεις Υποβαθμισμένων Περιοχών», ΕΜΠ, Αθήνα 2006.
11. Καρασαββίδου – Κανάκη Φ., «Αναβάθμιση του Αστικού Περιβάλλοντος Πολιτικής Αναπλάσεων, Εφαρμογές ΥΠΕΧΩΔΕ», Επιστημονικό Διήμερο ΤΕΕ, 18-19.6.1987
12. Καρύδης Δ., «Ανάγνωση Πολεοδομίας, Η κοινωνική σημασία των χωρικών μορφών», 1990.
13. Κωνσταντινίδης Ιωάννης , «Μελέτη Και Αξιολόγηση Των Μέτρων Ηπίας Κυκλοφορίας», Διπλωματική Εργασία Θεσσαλονίκη, Οκτώβριος 2009.
14. Λουκόπουλος Δ., Πολύζος Γ., Πυργιώτης Γ., Τούντα Φ., «Δυνατότητες και Προοπτικές των Προγραμμάτων Ανάπλασης, Προτάσεις για ένα Νέο Οργανωτικό Σχήμα», ΕΜΠ/ΓΓΕΤ/ΕΕΤΑΑ, Αθήνα, 1990.
15. Μπακογιάννης Ευθύμιος ,Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, «Το θεσμικό πλαίσιο για τους πεζόδρομους στην Ελλάδα. Αντιφάσεις και προτάσεις», Δεκέμβριος 2012.
16. Μονάδα Οργάνωσης της Διαχείρισης Αναπτυξιακών Προγραμμάτων, «Οδηγός Ανασχεδιασμού Αστικών Οδών Αρμοδιότητας Δήμων», Ιούνιος 2019.
17. Νικολαΐδου Σ., Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Αλ., «Αστική Ανάπλαση», ΤΕΕ, Αθήνα,1995.
18. Υπουργείο Εσωτερικών Τεχνικές Υπηρεσίες, Οι περί Οδών και Οικοδομών Κανονισμοί- Παράρτημα ΙΙΙ , Εγκριμένο Έγγραφο , «Προσβασιμότητα και Ασφάλεια στη Χρήση»,2013
19. Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας Και Δημοσίων Έργων ,Γραφείο Μελετών Για Άτομα Με Αναπηρίες, « Σχεδιάζοντας Για Όλους Οδηγίες Σχεδιασμού»,2015
20. Φραντζεσκάκης Ι.Μ, Γκόλιας Ι.Κ ,Πιτσαβά -Λατινοπούλου Μ.Χ , «Κυκλοφοριακή Τεχνική» , Εκδόσεις Παπασωτηρίου , ,Αθήνα,2009

Ξένη Βιβλιογραφία

21. Amy Gunn, California Polytechnic State University, 'Bicycle Planning in European Cities and Its Applicability to American Cities', San Luis Obispo College of Architecture and Environmental Design City and Regional Planning Senior Project, ,2018.
22. Andrew Brown-May, Federation Square, A place in history, Historical summary written for Federation Square Management Pty Ltd, October 2001
23. Australian Bureau Of Statistics, Canberra, Australia Demography 1971 Bulletin No. 87
24. Australian Bureau Of Statistics, Melbourne, A Social Atlas,2006 Census of Population and Housing.
25. Bain Lesley, Barbara Grey, Dave Rodgers, Living Streets Strategies for crafting public space, John Wiley & Sons,2012.
26. Baris Ergen, Streets and Pedestrian Malls as Public Spaces, University of Istanbul,Academia,2013.
27. City Council, "History of the City of Melbourne", City of Melbourne, November 1997.
28. City Council, Planning Policies for Metropolitan Melbourne (1971)
29. Commonwealth Of Australia, Commonwealth Bureau Of Census And Statistics, Official Statistics, Melbourne. Population And Vital Statistics. Bulletin No. 38 Commonwealth Demography, 1920, And Previous Years.
30. Council Report, The Redevelopment of Swanston street, 31 March 2009.
31. Council report agenda item 6.1 30 June 2009 the Redevelopment of Swanston street
32. Chris Van Uffelen, Pedestrian zones - Car free urban spaces, Braun Publishing, 2015
33. E. F. Borrie, Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954 Melbourne And Metropolitan Board Of Works,1954.
34. Harvey M. Rubenstein, Pedestrian malls, Streetscapes and Urban spaces, USA, John Wiley & Sons Inc, 1992
35. Melbourne Metropolitan Planning Scheme 1954: Survey & Analysis,1954
36. Metropolitan Town Planning Commission. Plan of general development Melbourne. Melbourne: Government Printer, 1929.
37. National Association of City Transportation Officials, Urban Street Design Guide, New York, NY, 2013.
38. NACTO -National Association of City Transportation Officials, Global Street Design Guide, Island Press, New York ,2016.
39. Petra Funk, Urban Streetscape Design, Design Media Publishing Limited Ltd, March 2015
40. Phillip Goal, Melbourne Architecture, The watermark Press, New South Wales ,2009
41. Transportation Research Board National Research Council, Transit-Friendly Streets: Design and Traffic Management Strategies to Support Livable Communities, New York ,1998
42. Teller Christoph, Shopping Streets Versus Shopping Malls - Determinants Of Agglomeration Format Attractiveness From The Consumers' Point Of View. International review Of Retail, Distribution And Consumer Research, 2008
43. Planning Melbourne: Lessons for a Sustainable City, by Robin Goodman, Michael Buxton, and Susie Moloney, Publisher Csiro Publishing,2016
44. Plan Melbourne: Metropolitan Planning Strategy, State Government of Victoria, 2014.

45. Victorian Heritage Database Reports
46. Population Diversity in Victoria: Census Local Government Areas, Full Report 2016, Victoria ,Melbourne,2016

Διαδικτυακές Πηγές και λουπά:

1. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/featurearticlesbyCatalogue/3E7856B69D50B387CA258291001DFE59?OpenDocument>
2. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/ViewContent?readform&view=featurearticlesbyCatalogue&Action=Expand&Num=3.2>
3. http://stat.data.abs.gov.au/Index.aspx?DataSetCode=ABS_ERP_LGA2017
4. <https://maps.land.vic.gov.au/lassi/>
5. <http://services.land.vic.gov.au/maps/pmo.jsp>
6. [http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/8B46E5DBE0FC9549CA2582570013F721/\\$File/31010_sep%202017.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/8B46E5DBE0FC9549CA2582570013F721/$File/31010_sep%202017.pdf)
7. <https://www.melbourne.vic.gov.au/SiteCollectionDocuments/clue-2017-summary-report-infographic.pdf>
8. https://www.planning.vic.gov.au/land-use-and-population-research/Melbourne_data_viewer
9. https://www.planning.vic.gov.au/_data/assets/pdf_file/0016/104182/Plan-Melbourne-2014-PT1.pdf
10. <https://www.multicultural.vic.gov.au/images/2017/2016-Census-DPC-Victorias-Diverse-Population-brochure.pdf>
11. <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs%40.nsf/94713ad445ff1425ca25682000192af2/1647509ef7e25faaca2568a900154b63?OpenDocument>
12. [http://www.ausstats.abs.gov.au/Ausstats/subscriber.nsf/0/FDC769F10D49F074CA256CC900833D7D/\\$File/20302_2001.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/Ausstats/subscriber.nsf/0/FDC769F10D49F074CA256CC900833D7D/$File/20302_2001.pdf)
13. <https://chartingtransport.files.wordpress.com/2012/09/melbourne-density-1991-2011-v3.gif>
14. <http://melbourne.geografia.com.au/industries>
15. <https://www.melbourne.vic.gov.au/about-melbourne/research-and-statistics/city-economy/census-land-use-employment/Pages/clue-data-and-reports.aspx>
16. <https://www.melbourne.vic.gov.au/about-melbourne/research-and-statistics/city-economy/pages/property-and-development-activity.aspx>
17. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/allprimarymainfeatures/429AA519FB14214ACA25735D0013F0C4?opendocument>
18. <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Lookup/3105.0.65.001I-Note12014>
19. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/ABS%40.NSF/Previousproducts/1301.0Feature%20Article92005?opendocument&tabname=Summary&prodno=1301.0&issue=2005&num=&view=>
20. <https://www.melbourne.vic.gov.au/about-melbourne/research-and-statistics/city-economy/census-land-use-employment/Pages/clue-interactive-visualisation.aspx>
21. <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Products/5B67840ACE3E2D29CA2575D2001AA818?opendocument>
22. <https://www.melbourne.vic.gov.au/SiteCollectionDocuments/travellers-fact-sheet.pdf>
23. <https://data.melbourne.vic.gov.au/Economy/Floor-space-per-space-use-for-blocks-2017/mayw-9gb5/data>
24. https://data.melbourne.vic.gov.au/clue?_ga=2.129759628.141721307.1536173149-1000490530.1496059714
25. <https://population.un.org/wpp/Download/Standard/Population/>
26. <https://www.slv.vic.gov.au/search-discover/explore-collections-format/maps/maps-melbourne-city-suburbs/mmbw-plans>
27. <http://www.urbanalyst.com/in-the-news/victoria/1402-city-of-melbourne-announces-completion-of-swanston-street-redevelopment.html>
28. https://www.planning.vic.gov.au/land-use-and-population-research/Melbourne_data_viewer
29. http://www.pedestrian.melbourne.vic.gov.au/#date=26-06-2018&sensor=Swa295_T&time=17
30. <https://www.melbourne.vic.gov.au/about-council/committees-meetings/meeting-archive/MeetingAgendaItemAttachments/470/7599/FEB10%20CCL%205.4.pdf>
31. <https://www.smh.com.au/national/public-backs-car-ban-in-swanston-street-20090623-cvej.html>
32. <http://planning-schemes.delwp.vic.gov.au/updates-and-amendments/amendment?id=D7B14D2E9C4FD65DCA25811A00802BD3>
33. <https://cv.vic.gov.au/stories/built-environment/federation-square/swanston-street-and-batman-avenue/>
34. <https://www.planning.vic.gov.au/land-use-and-population-research/urban-development-program>

35. https://www.planning.vic.gov.au/_data/assets/pdf_file/0028/97705/Population-Bulletin-2016.pdf
36. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/featurearticlesbyCatalogue/3E7856B69D50B387CA258291001DFE59?OpenDocument>
37. <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/ViewContent?readform&view=featurearticlesbyCatalogue&Action=Expand&Num=3.4>
38. <https://butler.github.io/MelbBuildingHeights/>
39. <http://planningschemes.dpcd.vic.gov.au/schemes/melbourne>
40. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/DetailsPage/3101.0Dec%202017?OpenDocument>
41. <https://theconversation.com/density-sprawl-growth-how-australian-cities-have-changed-in-the-last-30-years-65870>
42. https://www.planning.vic.gov.au/_data/assets/pdf_file/0018/106470/Greater-Melbourne-GCCSA.pdf
43. <https://blog.id.com.au/2018/population-forecasting/urban-growth-in-melbournes-fringe-spotlight-on-tarneit/>
44. <https://www.multicultural.vic.gov.au/images/2017/2016-Census-DPC-Victorias-Diverse-Population-brochure.pdf>
45. https://www.multicultural.vic.gov.au/images/2016_Census/LGProfiles/Full-Report-Population-Diversity-in-LGAs-2016-Census-Web-version-30May18.PDF
46. http://planning-schemes.delwp.vic.gov.au/schemes/melbourne/ordinance/22_lpp20_melb.pdf
47. <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs%40.nsf/94713ad445ff1425ca25682000192af2/1647509ef7e25faaca2568a900154b63?OpenDocument>
48. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/ViewContent?readform&view=featurearticlesbyCatalogue&Action=Expand&Num=3.2>
49. https://www.planning.vic.gov.au/_data/assets/pdf_file/0016/104182/Plan-Melbourne-2014-PT1.pdf
50. [http://www.ausstats.abs.gov.au/Ausstats/subscriber.nsf/0/FDC769F10D49F074CA256CC900833D7D/\\$File/20302_2001.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/Ausstats/subscriber.nsf/0/FDC769F10D49F074CA256CC900833D7D/$File/20302_2001.pdf)
51. <https://chartingtransport.files.wordpress.com/2012/09/melbourne-density-1991-2011-v3.gif>
52. <http://stat.data.abs.gov.au/#>
53. <https://www.melbourne.vic.gov.au/about-melbourne/melbourne-profile/suburbs/Pages/suburbs.aspx>
54. <https://www.melbourne.vic.gov.au/about-melbourne/melbourne-profile/pages/city-maps.aspx>
55. <https://www.melbourne.vic.gov.au/SiteCollectionDocuments/travelsmart-melbourne-map-low-res.pdf>
56. <https://www.melbourne.vic.gov.au/sitecollectiondocuments/cbd-mobility-map.pdf>
57. <https://www.melbourne.vic.gov.au/about-melbourne/melbourne-heritage/history/Pages/building-melbourne.aspx>
58. <https://chinatownmelbourne.com.au/about-chinatown/>
59. <https://www.melbourne.vic.gov.au/community/parks-open-spaces/guide-to-parks/Pages/guide-to-parks.aspx>
60. https://en.wikipedia.org/wiki/Local_government_areas_of_Victoria
61. <https://iconscience.org/2017/06/14/biodiversity-research-and-monitoring-forum-in-the-city-of-melbourne/>
62. <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/MediaReleasesByCatalogue/C508DD213FD43EA7CA258148000C6BBE?OpenDocument>
63. <https://www.melbourne.vic.gov.au/sitecollectiondocuments/daily-population-estimates-and-forecasts-report-2017.pdf>
64. https://www.sgsep.com.au/application/files/8415/1236/7941/Economic_Performance_of_Australias_Cities_and_Regions_2016-17_Compressed.pdf
65. <https://grattan.edu.au/wp-content/uploads/2014/07/814-mapping-australia-economy.pdf>
66. http://stat.data.abs.gov.au/Index.aspx?DataSetCode=ABS_ANNUAL_ERP_ASGS2016
67. http://stat.data.abs.gov.au/Index.aspx?DataSetCode=ABS_ERP_LGA2017
68. <https://www.melbourne.vic.gov.au/sitecollectiondocuments/CLUE-2015-cbd-infographic.pdf>
69. <https://data.melbourne.vic.gov.au/d/qabw-suvb/visualization>
70. <http://melbournepopulation.geografia.com.au/>
71. <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property-Planning/Building-information-2017/qabw-suvb>
72. https://data.melbourne.vic.gov.au/clue?_ga=2.129759628.141721307.1536173149-1000490530.1496059714
73. <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property-Planning/Building-information-2017-map/be3i-empa>
74. <https://blogs.crikey.com.au/theurbanist/2018/03/19/jobs-centre-city/>
75. <https://data.melbourne.vic.gov.au/Economy/Small-Areas-for-Census-of-Land-Use-and-Employment-/gei8-3w86>
76. <https://data.melbourne.vic.gov.au/Property-Planning/Building-information-2017/qabw-suvb>
77. <https://data.melbourne.vic.gov.au/Economy/Small-Areas-for-Census-of-Land-Use-and-Employment-/gei8-3w86>
78. <https://vhd.heritagecouncil.vic.gov.au/places/728>
79. <https://www.planning.vic.gov.au/guide-home/using-victorias-planning-system>
80. <https://www.vic.gov.au/housing-and-property>
81. <https://www.melbourne.vic.gov.au/about-melbourne/melbourne-heritage/Pages/melbourne-heritage.aspx>
82. https://quickstats.censusdata.abs.gov.au/census_services/getproduct/census/2011/quickstat/2GMEL
83. <https://www.melbourne.vic.gov.au/about-melbourne/melbourne-profile/multicultural-communities/Pages/multicultural-communities.aspx>
84. <https://maps.land.vic.gov.au/lassi/>
85. <http://maps.melbourne.vic.gov.au/>

86. <https://trove.nla.gov.au/work/3954863>
87. [http://www.worldlibrary.in/article/WHEBN0000541782/EastLink%20\(Melbourne\)](http://www.worldlibrary.in/article/WHEBN0000541782/EastLink%20(Melbourne))
88. <https://data.melbourne.vic.gov.au/Economy/Floor-space-per-space-use-for-blocks-2017/mayw-9gb5/data>
89. <http://www.abs.gov.au/websitedbs/D3110129.nsf/f128006d2d1e7c10ca2566fd0081ba4b/e3b29ab5cf890459ca2570f10075b359!OpenDocument#3105.0.65.001%20Australian%20Historic>
90. <http://vro.agriculture.vic.gov.au/dpi/vro/vrosite.nsf/pages/landuse-1944>
91. <https://www2.delwp.vic.gov.au/maps>
92. <https://login.ez.library.latrobe.edu.au/login?url=https://ebookcentral.proquest.com/lib/latrobe/reader.action?dclid=4572888&query=>
93. <https://www.businessinsider.com.au/australias-population-growth-just-hit-the-accelerator-2017-9>
94. <http://www.abs.gov.au/websitedbs/D3110124.nsf/ec9de4351c237ad14a2565e900180bba/16840fc16789e8c64a2565e900192a98!OpenDocument>
95. <http://hccda.anu.edu.au/>
96. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/allprimarymainfeatures/429AA519FB14214ACA25735D0013F0C4?opendocument>
97. <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Products/5B67840ACE3E2D29CA2575D2001AA818?opendocument>
98. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/Previousproducts/LGA24600Economy12004-2008?opendocument&tabname=Summary&prodno=LGA24600&issue=2004-2008&num=&view=>
99. <http://www.abs.gov.au/websitedbs/censushome.nsf/home/cowsredirect>
100. <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Products/BE057B5BE35F9A4CCA2575D2001AB9E0?opendocument>
101. https://quickstats.censusdata.abs.gov.au/census_services/getproduct/census/2016/quickstat/SSC21629?opendocument
102. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/Latestproducts/57917EE0C347FB50CA25697E0018FB50?opendocument>
103. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/Latestproducts/57917EE0C347FB50CA25697E0018FB50?opendocument>
104. <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Latestproducts/3311.2Media%20Release12001?opendocument&tabname=Summary&prodno=3311.2&issue=2001&num=&view=>
105. <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Lookup/3105.0.65.001I-Note12014>
106. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/ABS%40.NSF/Previousproducts/1301.0Feature%20Article92005?opendocument&tabname=Summary&prodno=1301.0&issue=2005&num=&view=>
107. <http://www.abs.gov.au/ausstats/abs@.nsf/Lookup/3105.0.65.001I-Note12014>
108. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/abs@.nsf/DetailsPage/3105.0.65.0012014?OpenDocument>
109. <https://developmentactivity.melbourne.vic.gov.au/>
110. <http://www.emelbourne.net.au/>
111. http://maps.melbourne.vic.gov.au/?_ga=2.857457.1374214413.1551787288-1000490530.1496059714
112. <https://archpaper.com/2016/01/p114530/#>
113. <http://www.abs.gov.au/AUSSTATS/ABS%40.NSF/Previousproducts/1301.0Feature%20Article92005?opendocument&tabname=Summary&prodno=1301.0&issue=2005&num=&view=>
114. [http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/B26A90F3357B2FA0CA256C9300813ECO/\\$File/33112_2001.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/subscriber.nsf/0/B26A90F3357B2FA0CA256C9300813ECO/$File/33112_2001.pdf)
115. <https://guides.slv.vic.gov.au/earlycensus/vic>
116. <http://stat.data.abs.gov.au/Index.aspx?QueryId=914>
117. [http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/free.nsf/0/743B8B3C8751AC6FCA2578800081F7B6/\\$File/1966%20Census%20-%20Volume%20%20Population%20-%20Related%20Characteristics%20-%20Part%201%20Growth%20and%20Distribution.pdf](http://www.ausstats.abs.gov.au/ausstats/free.nsf/0/743B8B3C8751AC6FCA2578800081F7B6/$File/1966%20Census%20-%20Volume%20%20Population%20-%20Related%20Characteristics%20-%20Part%201%20Growth%20and%20Distribution.pdf)
118. http://stat.data.abs.gov.au/Index.aspx?DataSetCode=ABS_ANNUAL_ERP_ASGS2016#
119. <http://stat.data.abs.gov.au/Index.aspx?QueryId=914>
120. <http://www.abs.gov.au/Websitedbs/A3220106.nsf/ab9f34e4b5765ad84b25616a000499a5/1fc10dba0df4d5474b2562ea0013c439!OpenDocument>
121. https://www.melbourne.vic.gov.au/about-council/committees-meetings/meeting-archive/MeetingAgendaItemAttachments/256/4125/C2_61_20090630.pdf
122. http://planning-schemes.delwp.vic.gov.au/schemes/vpps/37_04.pdf
123. https://www.washingtonpost.com/business/2019/01/11/people-are-happier-states-that-spend-more-money-public-places-like-parks-libraries/?noredirect=on&utm_term=.a759afd06fe9