

Δρ. Ευθύμιος Μπακογιάννης

Αναλυτικό υπόμνημα

Επικοινωνία:

2107721153, 6937010033

ebako@mail.ntua.gr

www.bakogiannis.eu

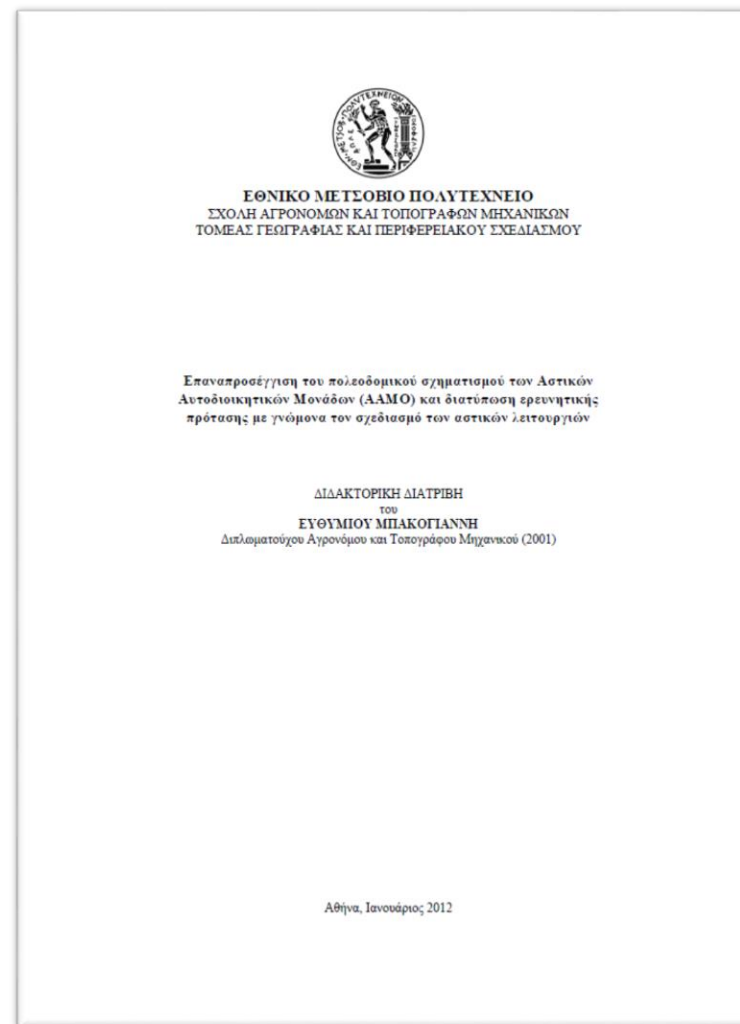
- Αγρονόμος Τοπογράφος Μηχανικός ΕΜΠ
- Διδάκτωρ Πολεοδόμος – Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός ΕΜΠ
- Επίκουρος Καθηγητής (επί θητεία) - Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών και Μηχανικών Γεωπληροφορικής, Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού
Ιδρυτικό μέλος της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας της ΣΑΤΜ - ΕΜΠ

Στο παρόν υπόμνημα παρουσιάζονται αναλυτικά τα κύρια σημεία του βιογραφικού μου. Για τον σκοπό αυτό, το εκπαιδευτικό, το συγγραφικό και το ερευνητικό έργο έχει ομαδοποιηθεί στις ακόλουθες κατηγορίες ανάλογα με το περιεχόμενό τους.

Περιεχόμενα

| | |
|---|-----|
| <i>Διδακτορική διατριβή</i> | 3 |
| <i>Υποτροφίες – Βραβεία</i> | 10 |
| <i>Διδακτική εμπειρία</i> | 14 |
| <i>Βιβλία και συλλογικοί τόμοι</i> | 16 |
| <i>Κεφάλαια σε βιβλία</i> | 25 |
| <i>Συμμετοχή σε βιβλία</i> | 36 |
| <i>Διδακτικές σημειώσεις</i> | 40 |
| <i>Άρθρα σε επιστημονικά περιοδικά με κρίση εργασίας</i> | 42 |
| <i>Δημοσιεύσεις σε Πρακτικά Διεθνών Συνεδρίων με Κρίση εργασίας</i> | 81 |
| <i>Δημοσιεύσεις σε Πρακτικά Διεθνών Συνεδρίων με Κρίση Περίληψης εργασίας</i> | 100 |
| <i>Δημοσιεύσεις σε Πρακτικά Εθνικών Συνεδρίων με Κρίση εργασίας</i> | 117 |
| <i>Δημοσιεύσεις σε Πρακτικά Εθνικών Συνεδρίων με Κρίση Περίληψης εργασίας</i> | 121 |
| <i>Δημοσιευμένες Περίληψεις Εργασιών με Κρίση εργασίας</i> | 142 |

1. Διδακτορική Διατριβή

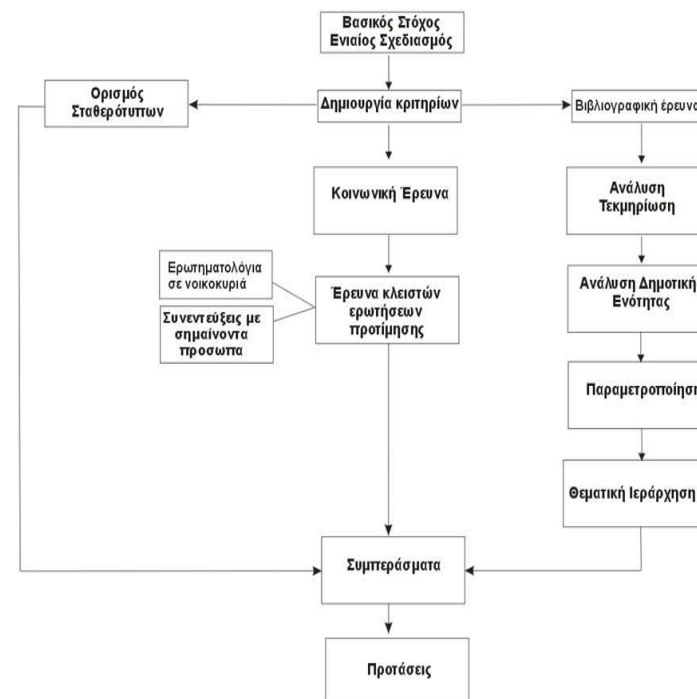


Εικόνα 1.1.2.α: Εξώφυλλο διδακτορικής διατριβής

Μπακογιάννης, Ε. (2012) «Επαναπροσέγγιση του πολεοδομικού σχηματισμού των Αστικών Αυτοδιοικητικών Μονάδων (ΑΑΜΟ) και διατύπωση ερευνητικής πρότασης με γνώμονα τον σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών», 2012, <https://goo.gl/5hSBgh>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 1.1.2.]

Αντικείμενο της παρούσας διατριβής με τίτλο «Επαναπροσέγγιση του πολεοδομικού σχηματισμού των Αστικών Αυτοδιοικητικών Μονάδων (ΑΑΜΟ) και διατύπωση ερευνητικής πρότασης με γνώμονα τον σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών» ήταν η αναζήτηση της μορφής που πρέπει να έχει μια αστική αυτοδιοικητική μονάδα ΑΑΜΟ, καθώς και η αναδιοργάνωση των λειτουργιών του χώρου με τη χρήση μιας μεθοδολογίας που να λαμβάνει υπόψη της μια σειρά από κριτήρια. Αυτά ήταν η προστασία και ανάδειξη του αστικού περιβάλλοντος, η σύμμετρη και αειφόρος ανάπτυξη των χωρικών ενότητων που την αποτελούν, η παροχή επαρκών υποδομών για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της και η εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας.



Εικόνα 1.1.2.β: Μεθοδολογία διδακτορικής διατριβής

Για την αναζήτηση αυτή απαιτήθηκε η εξέταση της έννοιας και της οργάνωσης της πόλης διαχρονικά, όσο αυτό ήταν εφικτό στο

πλαίσιο μιας βιβλιογραφικής έρευνας, καθώς και των μοντέλων διοικητικής οργάνωσης που έχουν εφαρμοστεί σε διάφορες χώρες κατά καιρούς. Επίσης, για να εξεταστεί το κατά πόσο οι θεωρητικές προσεγγίσεις μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση των σημερινών συνθηκών και λειτουργιών τις οποίες εξυπηρετούν οι διοικητικές ενότητες που αποτελούν τους αστικούς ΟΤΑ, εφαρμόστηκε πιλοτικά η μεθοδολογία στη χωρική και διοικητική ενότητα της Κηφισιάς.

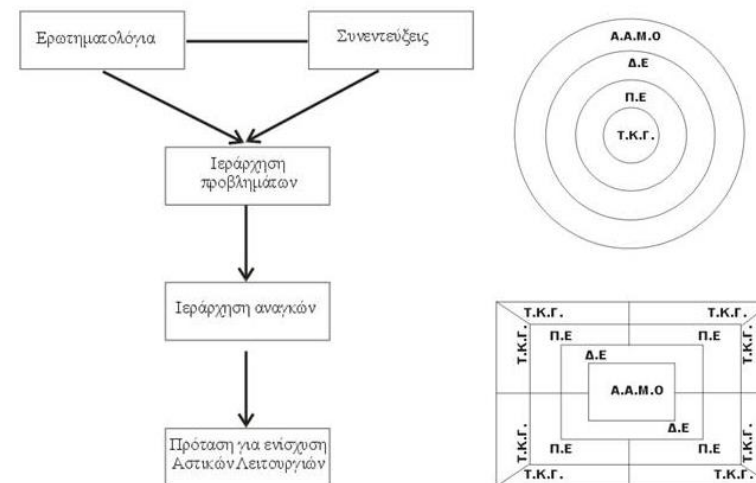
Η διατριβή αποτελείται από τέσσερα κυρίως μέρη, τα οποία με τη σειρά τους χωρίζονται σε κεφάλαια και υποκεφάλαια και είναι αποτέλεσμα έρευνας –βιβλιογραφικής, πηγών και πεδίου– στο πλαίσιο της οποίας αναπτύσσεται η μεθοδολογία για την οργάνωση των αστικών λειτουργιών, αφού πρώτα εντοπίστηκε η μορφή και η δομή που πρέπει να έχει η ΑΑΜΟ. Η έρευνα είναι βασική και εστιασμένη στα βασικά ερωτήματα της διατριβής, αναλύει δομές, μορφές, τάσεις, λειτουργίες και σχέσεις στο αστικό περιβάλλον.

| | «Παραδοσιακού Τύπου» | Νέο Δημόσιο Μόνατζμεντ | «Συμμετοχικές Μεταρρυθμίσεις» |
|--------------|-------------------------|---------------------------|----------------------------------|
| Ην. Βασίλειο | X | X | X |
| Σκανδ. Χώρες | x | X | X |
| Ολλανδία | x | X | X |
| Γερμανία | X | X | X |
| Ελβετία | (x) | X | (-) |
| Αυστρία | X | X | X |
| Ιταλία | X | X | X |
| Γαλλία | x | x | (x) |
| Ισπανία | X | x | (x) |
| Ελλάδα | X | (x) | (x) |
| Πολωνία | X | X | X |
| Τσεχία | X | X | X |
| Ουγγαρία | X | X | X |
| Βαλτ. Χώρες | X | X | - |

Εικόνα 1.1.2.γ: Τυπολογία μεταρρυθμίσεων Ο.Τ.Α. σε χώρες της Ε.Ε.

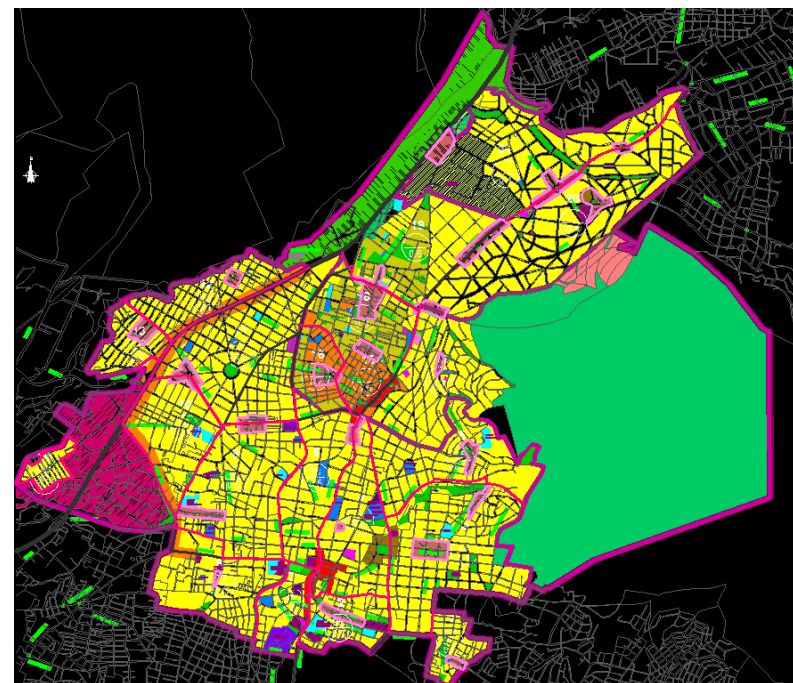
Στο *Α΄ Μέρος (Εισαγωγή – Ζητήματα για την πόλη - Θεωρητική προσέγγιση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα και στην Ευρώπη)*, παρουσιάζεται το θεωρητικό υπόβαθρο της έρευνας. Μέσω της βιβλιογραφικής επισκόπησης της ιστορικής διαδρομής της πόλης, επιχειρείται και ο προσδιορισμός των βασικών εννοιών που εξετάζονται στη συνέχεια. Διατυπώνεται ορισμός για τις αστικές λειτουργίες και αναδεικνύονται η πολεοδομική και η κοινωνική τους σημασία. Με τον όρο «Αστικές Λειτουργίες» νοείται το σύνολο των δραστηριοτήτων, των ενεργειών και διαδικασιών που συμβαίνουν μέσα στο θεσμικό πλαίσιο της πόλης και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οργάνωση και στη βελτίωσή της ως συστήματος.

Παράλληλα, εξετάζονται το πλαίσιο και οι ανάγκες που οδήγησαν στον σχεδιασμό του αστικού χώρου, ενώ αναζητείται η χωρική ταυτότητα του πρωτοβάθμιου ΟΤΑ. Στη συνέχεια συνοψίζονται η διαχρονική πορεία και ο σχεδιασμός των αστικών λειτουργιών σημαντικών πόλεων στην Ελλάδα και στην Ευρώπη. Παρουσιάζεται, επίσης, η εξέλιξη του θεσμού της Πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα και γίνεται σύγκρισή του με ανάλογες περιπτώσεις Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης της Ευρώπης, μέσω της περιγραφής των αρμοδιοτήτων τους.



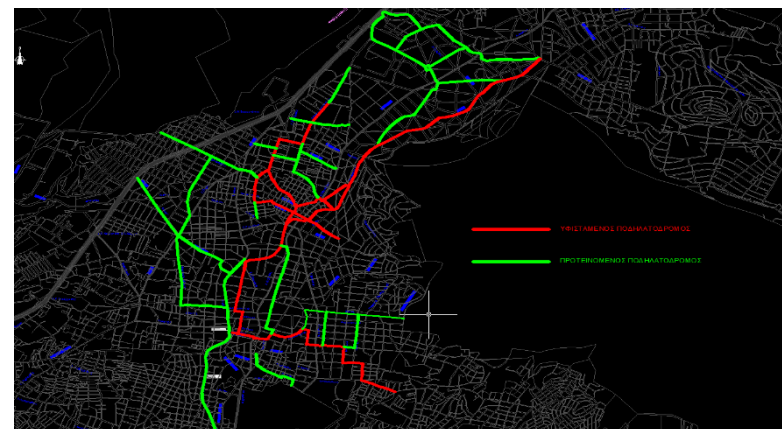
Εικόνα 1.1.2.δ: Μεθοδολογία δημιουργίας σταθεροτύπων

Στο Β' Μέρος [Ανάπτυξη μεθοδολογίας στο πλαίσιο του ενιαίου σχεδιασμού των αστικών λειτουργιών της νέας αστικής αυτοδιοικητικής μονάδας (ΑΑΜΟ)], γίνεται ανάλυση των επιμέρους στοιχείων της μεθοδολογίας, η οποία χρησιμοποιήθηκε για τον ενιαίο σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών της ΑΑΜΟ. Η θεμελιώδης φιλοσοφία στηρίχτηκε στην αρχή της οργανωμένης, συμπαγούς και ενοποιημένης ανάπτυξης της πόλης και από αυτή προέκυψαν οι επιμέρους πολιτικές που αναφέρονται στους διάφορους τομείς ανάπτυξής της. Επίσης, παρουσιάζονται αναλυτικά τα στοιχεία της βιβλιογραφικής έρευνας που πραγματοποιήθηκε και της μεθόδου αξιολόγησης που επιλέχθηκε. Τέλος, προσδιορίζονται τα σταθερότυπα που αποτέλεσαν τη βάση για τον ενιαίο σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών, ενώ περιγράφεται η διαδικασία που ακολουθήθηκε για τη συλλογή των δεδομένων από την έρευνα πεδίου και παρατίθεται η κωδικοποίηση των αποτελεσμάτων της.



Εικόνα 1.1.2.ε: Πρόταση οργάνωσης αστικών λειτουργιών ΑΑΜΟ

Στο Γ' Μέρος (*Εφαρμογή της μεθοδολογίας για την οργάνωση μιας ΑΑΜΟ*), η διατριβή εστιάζεται στην εφαρμογή ενός παραδείγματος της μεθοδολογίας που περιγράφηκε σε έναν αστικό ΟΤΑ. Παρουσιάζεται ο νέος Δήμος Κηφισιάς ως μορφή ΑΑΜΟ, όπως προέκυψε από τη νέα Αρχιτεκτονική για την Τοπική Αυτοδιοίκηση. Η επιλογή του παραδείγματος του ενιαίου σχεδιασμού των αστικών λειτουργιών συγκεντρώνει πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και κοινωνικά χαρακτηριστικά. Πρόκειται για μια ΑΑΜΟ που καλύπτει ένα ευρύ φάσμα χρήσεων γης (από αποκλειστική κατοικία μέχρι ΒΙΟΠΑ) και πληθώρα αστικών λειτουργιών που είναι διασκορπισμένες στη χωρική της ενότητα και χρήζουν επανασχεδιασμού, καθώς προκύπτει η ανάγκη εναρμόνισης κάθε δημοτικής ενότητας με τις αρχές της **βιώσιμης ανάπτυξης και της βέλτιστης εξυπηρέτησης των πολιτών**. Στη συνέχεια παρατίθενται τα πρώτα αποτελέσματα που εξάγονται από τη μελέτη περίπτωσης, ενώ εντοπίζονται οι ομοιότητες αλλά κυρίως οι σημαντικές διαφορές μεταξύ των δημοτικών ενοτήτων, που οφείλονται στη διαφορετική οικονομική και αστική ανάπτυξή τους στο πέρασμα των χρόνων. Με βάση τα στοιχεία αυτά γίνεται παραμετροποίηση των δεδομένων της έρευνας, ιεραρχούνται τα προβλήματα κάθε δημοτικής ενότητας και αξιολογούνται τα πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και κοινωνικά χαρακτηριστικά τους, σύμφωνα με τα πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες – τα μειονεκτήματα και τους κινδύνους.



Εικόνα 1.1.2.στ: Σχεδιασμός πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας στην ΑΑΜΟ



Εικόνα 1.1.2.ζ: Σχεδιασμός πολιτικών ανάκτησης δημόσιου χώρου στην ΑΑΜΟ

Στο *Δ' Μέρος (Προτάσεις – Συμπεράσματα)*, παρουσιάζονται αρχικά οι στόχοι που αποτέλεσαν την προϋπόθεση για τη λειτουργία της ΑΑΜΟ και εξετάζεται το κατά πόσο αυτοί υλοποιήθηκαν. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι προτάσεις οι οποίες κωδικοποιήθηκαν με γνώμονα τα κριτήρια που προέκυψαν από την έρευνα πεδίου στην τοπική κοινωνία μετά την επεξεργασία των ερωτηματολογίων που συλλέχθηκαν. Τα κριτήρια είναι **η οργάνωση της πόλης με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, η βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος και η διατήρηση της ιδιαίτερης ταυτότητας**. Σε καθένα από αυτά τα κριτήρια παρουσιάζονται αναλυτικά οι προτάσεις. Τέλος, αναφέρονται τα συμπεράσματα της διατριβής τα οποία χωρίζονται σε: (α) γενικά συμπεράσματα, όπου σε μια επιτελική σύνοψη (executive summary) διερευνάται κατά πόσο απαντήθηκαν τα γενικά ερωτήματα της διατριβής, (β) συμπεράσματα για τον σχεδιασμό και τη δομή της ΑΑΜΟ, (γ) συμπεράσματα για το μέγεθος της ΑΑΜΟ και (δ) συμπεράσματα για τις αστικές λειτουργίες. Επίσης, παρουσιάζονται μερικές σκέψεις για το πρόγραμμα «Καλλικράτης», αξιολογώντας κριτικά τη μέχρι σήμερα πορεία της εφαρμογής του.

2. Υποτροφίες - Βραβεία

Παγκόσμια διάκριση και χαρακτηρισμός ως «Article of the month February 2018» από την Παγκόσμια Ένωση Τοπογράφων - FIG για το άρθρο με τίτλο «The use of Volunteered Geographic Information (VGI) in noise mapping», που παρουσιάστηκε στο συνέδριο International Symposium GeoPreVi 201 στο Βουκουρέστι της Ρουμανίας στις 14-16 Σεπτεμβρίου 2017, <https://goo.gl/f7XYBL>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 2.6.]

Το άρθρο πραγματεύεται τη χρήση της εθελοντικής γεωγραφικής πληροφορίας που συλλέγεται μέσω τεχνικών πληθοπορισμού (crowdsourcing) για την παρακολούθηση του ηχητικού τοπίου των πόλεων. Ως μελέτες περίπτωσης παρουσιάζονται δυο μεσαίου μεγέθους ελληνικές πόλεις: η Κοζάνη και η Δράμα, για τις οποίες υλοποιείται Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και η παρακολούθηση του ηχητικού τοπίου αποτελεί τόσο τεκμήριο αναγκαιότητας υλοποίησης του σχεδίου όσο και δείκτη παρακολούθησης των αποτελεσμάτων του σχεδιασμού. Το άρθρο επιλέχθηκε από την FIG τον Φεβρουάριο 2018, ως άρθρο του μήνα, στο πλαίσιο της ανάδειξης της χρήσης της εθελοντικής γεωγραφικής πληροφορίας για διαχείρισης των προβλημάτων των σύγχρονων πόλεων.

Βραβείο καλύτερης εργασίας με τίτλο «The OpenStreetMap for Cadastral Purposes: An Application Using VGI for Official Processes in Urban Areas», στο FIG Commission 3 Workshop and Meeting, 4-7 November 2014 in Bologna, Italy, <https://goo.gl/isiwB4>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 2.5.]

Η εργασία αυτό εστιάζει στη σημασία της χρήσης εθελοντικής γεωγραφικής πληροφορίας για την καταγραφή και διαχείριση του αστικού χώρου στις σύγχρονες πόλεις. Συγκεκριμένη εφαρμογή όπου πραγματοποιήθηκε χαρτογράφηση με τη χρήση του Open Street Map και η οποία αξιολογήθηκε, στην πορεία, παρουσιάζεται ως μελέτη περίπτωσης. Το άρθρο βραβεύτηκε ως η καλύτερη εργασία που παρουσιάστηκε στο συνέδριο FIG Commission 3 Workshop and Meeting 2014, ύστερα από διαδικασία δύο φάσεων: κριτική του άρθρου ύστερα από διπλή αξιολόγηση (double peer-review) και κλειστή ψηφοφορία μέρους των συμμετεχόντων στο συνέδριο, κατά την τελευταία ημέρα των εργασιών.

Βραβείο “Cycling Visionary Awards” για την εργασία “Athens Metropolitan Cycling Network”, στο συνέδριο Velo-City 2013 στον τομέα «Επιστήμη, Έρευνα και Ανάπτυξη», <https://goo.gl/fJGhFj>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 2.4.]

Το βραβείο αποτελεί παγκόσμια διάκριση για την εργασία η οποία αναφέρεται στη σημασία της ανάπτυξης ενός περιαστικού ποδηλατικού δικτύου στην Αττική. Το άρθρο αποτελεί επιστέγασμα σειράς ερευνών που έλαβαν χώρα στη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας στο ΕΜΠ με στόχο την ανάπτυξη ποδηλατικών διαδρομών εντός και εκτός αστικών περιοχών, ώστε να συγκροτηθεί ένα ενιαίο ποδηλατικό δίκτυο, πέραν των κατευθύνσεων EuroVelo, που αποτελούν βασικό άξονα πολιτικής. Για το βραβείο έγινε ψηφοφορία από τις συμμετέχουσες χώρες.

Βραβείο «Ενεργού πολίτη της χρονιάς» για το έτος 2005 στην ηλεκτρονική ψηφοφορία του κοινού που πραγματοποίησε το Ελληνικό Κέντρο Προώθησης του Εθελοντισμού «anthropos.gr» <https://goo.gl/aLZA2T>
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 2.3.]

Το Ελληνικό Κέντρο Προώθησης του Εθελοντισμού “anthropos.gr”, στο πλαίσιο των δράσεών του που σχετίζονται με την προβολή των Μη Κυβερνητικών Οργανώσεων (ΜΚΟ) και του εθελοντισμού, διοργάνωσε το έτος 2005 ηλεκτρονική ψηφοφορία με στόχο την ανάδειξη τριών σημαντικών προσωπικοτήτων για το εθελοντικό τους έργο ή τη συνεισφορά τους στον εθελοντισμό και συγκεκριμένα ενός ενεργού πολίτη, ενός δημοσιογράφου και ενός πολιτικού. Η ψηφοφορία ολοκληρώθηκε στις 15/01/06 και συνολικά ψήφισαν 1644 άτομα. Στην ηλεκτρονική ψηφοφορία μπορούσε να ψηφίσει μόνο μια φορά κάθε υπολογιστής, αφού γινόταν καταγραφή του IP Address. Ενεργός πολίτης της χρονιάς αναδείχτηκε ο **Ευθύμιος Μπακογιάννης**, Δημοσιογράφος της χρονιάς ο Στέλιος Κούλογλου και Πολιτικός της χρονιάς ο Κώστης Στεφανόπουλος

Βραβείο "ClimateStar 2004 awards: climate protection in practice" Baden-Vienna, 25.2.2005) για τους ποδηλατοδρόμους του Δήμου Καρδίτσας που κατασκευάστηκαν με μελέτη του ΕΜΠ στην οποία μετείχα, <https://goo.gl/cCCFPg>
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 2.2.]

Η διάκριση αυτή αναγνωρίζει τη σημασία και συμβάλλει στην ανάδειξη του έργου της κατασκευής των ποδηλατοδρόμων στο Δήμο Καρδίτσας, οι οποίοι κατασκευάστηκαν ύστερα από σχετική μελέτη του ΕΜΠ. Η πρόταση αξιολογήθηκε συνολικά με έμφαση, όμως, στις θετικές επιδράσεις στην κλιματική προστασία και τη βελτίωση της ατμόσφαιρας σε τοπική κλίμακα. Μέσα από τη διάκριση των προτεινόμενων παρεμβάσεων προωθούνται ανάλογοι σχεδιασμοί και σε άλλες πόλεις στην Ευρώπη και τον κόσμο.

Υποτροφία από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο για την εκπόνηση διδακτορικής διατριβής
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 2.1.]

Η υποτροφία χορηγείται από τον ΕΛΚΕ ΕΜΠ με σκοπό την υλοποίηση διδακτορικής διατριβής αξιολογώντας την επίδοση, το δημοσιευμένο έργο του υποψηφίου και εισοδηματικά κριτήρια. Η διάρκειά της είναι τριετής με δυνατότητα επέκτασης για έναν ακόμη χρόνο, με σκοπό την ολοκλήρωση της διατριβής. Με τη χορήγησή της υλοποιήθηκε η διατριβή με τίτλο: «Επαναπροσέγγιση του πολεοδομικού σχηματισμού των Αστικών Αυτοδιοικητικών Μονάδων (ΑΑΜΟ) και διατύπωση ερευνητικής πρότασης με γνώμονα τον σχεδιασμό των αστικών λειτουργιών» που στόχευε στην αναζήτηση της μορφής που πρέπει να έχει μια αυτοδιοικητική μονάδα ΑΑΜΟ και την αναδιοργάνωση του χώρου με τη χρήση μιας μεθοδολογίας που αναπτύσσεται με βάση μια σειρά προσδιοριζόμενων κριτηρίων.

3. Διδακτική εμπειρία

Προπτυχιακά μαθήματα

- 3.1.1 Από το 2015 έως 2022 «Μέθοδοι και Εφαρμογές Πολεοδομικού Σχεδιασμού», 8^ο εξάμηνο Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών – Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού.
- 3.1.2 Από 2019 έως 2022 «Αστική Γεωγραφία», 6^ο εξάμηνο Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ – Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού.
- 3.1.3 Από 2019 έως 2022 «Οικιστικά Δίκτυα», 6^ο εξάμηνο Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ – Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού.
- 3.1.4 Από 2019 έως 2022 «Εισαγωγή στην Πολεοδομία και Οικιστικά Δίκτυα», 6^ο εξάμηνο Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ – Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού.
- 3.1.5 Από 2019 έως 2022 «Πολεοδομία», 7^ο εξάμηνο Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ - Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού.
- 3.1.6 Από 2019 έως 2022 «Ανάπτυξη και Διαχείριση Συστημάτων Κτηματολογίου», 9^ο εξάμηνο (μάθημα-θέμα) Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΕΜΠ – Τομέας Τοπογραφίας, μαζί με την Καθ. Πότισου Χρυσή

Μεταπτυχιακά μαθήματα

- 3.2.1 Από το 2019 έως 2022 «Ανάλυση Οικιστικών Συστημάτων», του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Γεωπληροφορική», του ΕΜΠ
- 3.2.2 Από το 2019 έως 2022 «Οικιστικά Συστήματα και Σχεδιασμός στο Αστικό και Φυσικό Περιβάλλον», του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Περιβάλλον και Ανάπτυξη», του ΕΜΠ
- 3.2.3 Από το 2019 έως 2022 «Χωρικές, Οικονομικές, Κοινωνικές και Περιβαλλοντικές Διαστάσεις της Ανάπτυξης και του Σχεδιασμού », του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Περιβάλλον και Ανάπτυξη», του ΕΜΠ
- 3.2.4 Από το 2019 έως 2022 « Χωρικές, Οικονομικές, Κοινωνικές και Νομικές Διαστάσεις της Ανάπτυξης και του Περιβάλλοντος των Ορεινών Περιοχών », του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Περιβάλλον και Ανάπτυξη», του ΕΜΠ
- 3.2.5 Από το 2019 έως 2022 «Μεταφορικά Συστήματα Πόλεων μέσα από τη Βιώσιμη Κινητικότητα» του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Αρχιτεκτονική & Σχεδιασμός του Χώρου - Κατεύθυνση Πολεοδομία & Χωροταξία», του ΕΜΠ
- 3.2.6 Από το 2019 έως 2022 «Κλιματική Αλλαγή και Χωρική Διακυβέρνηση» του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Αρχιτεκτονική & Σχεδιασμός του Χώρου - Κατεύθυνση Πολεοδομία & Χωροταξία», του ΕΜΠ, μέλος της εκπαιδευτικής ομάδας με συντονίστρια την Καθηγήτρια Μ. Παπαδοπούλου

4.1 Βιβλία και συλλογικοί τόμοι



Εικόνα 4.1.1. Η έκδοση αφιερωμένη στη σειρά γραμματοσήμων με θέμα το ποδήλατο

Βλαστός, Θ. Μπακογιάννης, Ε. *Το ποδήλατο – οικολογικό μέσο μετακίνησης*, Αναμνηστική σειρά γραμματοσήμων – έντυπο 16 σελίδων, έκδοση ΕΛΤΑ, Ιούνιος 2014, <https://goo.gl/9nSRxO> [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.1.1]

Η συλλεκτική αυτή έκδοση παρουσιάζει τη σειρά γραμματοσήμων και αποτελεί έναν ιστορικό φόρο τιμής στο ποδήλατο που, για πολλές δεκαετίες, αποτέλεσε μέσο μετακίνησης και εργασίας των ταχυδρόμων. Το φωτογραφικό υλικό παραχωρήθηκε από τους Βλαστό Θ. και Μπακογιάννη Ε. και απεικονίζει τις περιηγητικές ποδηλατικές διαδρομές στο βουνό και τη θάλασσα, τη νοσταλγική ανάμνηση του πρώτου ποδηλάτου, την ενσωμάτωση του ποδηλάτου στην καθημερινότητα της πόλης και τη χρήση του ως εναλλακτικού οικολογικού μέσου μετακίνησης.



Εικόνα 4.1.2. Εξώφυλλο Βιβλίου «Ποδήλατο: Ένα χαμόγελο προς την αυριανή πόλη»

Βλαστός, Θ. **Μπακογιάννης, Ε.** *Ποδήλατο, ένα χαμόγελο προς την αυριανή βιώσιμη πόλη – Cycling, pedalling your city to a sustainable future*, δίγλωσση έκδοση ΕΛΤΑ, Σεπτέμβριος 2015, ISBN: 978-618-81675-3-7. <https://goo.gl/0FEtwg>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.1.2]

Το βιβλίο είναι δίγλωσσο και αποτελείται από επτά (7) κεφάλαια που αναπτύσσονται σε 216 σελίδες. Το αντικείμενό του εστιάζει στη στάση του κατοίκου και του επισκέπτη των ελληνικών πόλεων απέναντι στο περιβάλλον, φυσικό και κοινωνικό, στην καθημερινότητά του, στην ποιότητα ζωής, στην υγεία, στην αυτονομία και στην αξία που πρέπει να αναγνωρίζεται στην πόλη. Μέσα από μελέτες περίπτωσης ευρωπαϊκών πόλεων επιχειρείται η προώθηση της χρήσης του ποδηλάτου στις σύγχρονες πόλεις. Εκφράζεται πως το ποδήλατο αποτελεί μέρος μιας νέας εμπειρίας που καλούνται οι πολίτες να ζήσουν και να συμβάλουν στην ανασυγκρότηση των αστικών κοινωνιών, με βάση τα τεκμηριωμένα αποτελέσματα των μελετών περίπτωσης που παρουσιάζονται εκτενώς.



Εικόνα 4.1.3. Εξώφυλλο Βιβλίου «Μέθοδοι, Εφαρμογές και Εργαλεία Πολεοδομικού Σχεδιασμού»

Σιόλας, Α. Βάσση, Α. Βλαστός, Θ. Κυριακίδης, Χ. **Μπακογιάννης**, Ε. Σίτη, Μ., *Μέθοδοι, Εργαλεία και Εφαρμογές Πολεοδομικού Σχεδιασμού*, Νοέμβριος 2015, Ελληνικά Ακαδημαϊκά Συγγράμματα και βοηθήματα, ΕΜΠ ISBN: 978-960-603-075-8.. <https://goo.gl/uYcLuk>
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.1.3]

Το βιβλίο αποτελείται από 9 κεφάλαια που αναπτύσσονται σε 242 σελίδες. Αποτελεί ηλεκτρονικό εγχειρίδιο που απευθύνεται σε σπουδάστριες/ες της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ και χρησιμοποιείται για τη διδασκαλία του μαθήματος «Μέθοδοι και εφαρμογές πολεοδομικού σχεδιασμού». Το βιβλίο παρουσιάζει μια ευρεία γκάμα ζητημάτων που άπτονται του σχεδιασμού, ξεκινώντας από την ιστορική διαδρομή των πόλεων. Παράλληλα, παρουσιάζονται το σύστημα σχεδιασμού της Ελλάδας, τα επίπεδα, οι κλίμακες και τα εργαλεία σχεδιασμού, καθώς και οι διαδικασίες, οι φορείς και οι αρμοδιότητες σε κάθε επίπεδο σχεδιασμού. Οι μέθοδοι που αξιοποιούνται για τη ρύθμιση του χώρου και την υλοποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού, όπως η πράξη εφαρμογής, η τακτοποίηση, η προσκύρωση και ο αναλογισμός, παρουσιάζονται, όπως τα προηγούμενα ζητήματα, εκτενώς και με τη χρήση παραδειγμάτων. Κατακλείδα του βιβλίου αποτελεί η σχέση του πολεοδομικού σχεδιασμού με το περιβάλλον και τις μεταφορές, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο ενθαρρύνεται η συμμετοχικότητα των πολιτών στον σχεδιασμό του χώρου.



Εικόνα 4.1.4. Εξώφυλλο report «Οδηγίες για τα ΣΒΑΚ»

Μπακογιάννης, Ε. *Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας*, Ιούλιος 2016, Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας ΕΜΠ, ISBN 978-960-612-171-5

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.1.4]

Το σύγγραμμα «Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Κινητικότητας» αποτελεί ένα συνοπτικό υποστηρικτικό εγχειρίδιο των τεχνικών υπηρεσιών των ΟΤΑ για να κατανοήσουν τη φιλοσοφία, τη μεθοδολογία και τα ζητούμενα των στρατηγικών αυτών σχεδίων. Το κείμενο παρουσιάζει τις βασικές γνώσεις που πρέπει να έχει κάθε εμπλεκόμενος στη διαδικασία του ΣΒΑΚ και κωδικοποιεί τη διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί κατά την εκπόνησή τους. Επιπλέον, προτείνει τα σημεία στα οποία πρέπει να δοθεί έμφαση στον σχεδιασμό αλλά και τα σημεία που χρήζουν προσοχής, προτείνοντας και μια ενδεικτική δομή. Επισημαίνεται ότι για τα ΣΒΑΚ δεν υπάρχουν ελληνικές προδιαγραφές και το εγχειρίδιο αυτό αποτέλεσε κείμενο εργασίας στην Ομάδα Διοίκησης Έργου (Ο.Δ.Ε), που συγκροτήθηκε με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών για την εκπόνηση των προδιαγραφών που αναμένεται να θεσμοθετηθούν. Στο τελικό παραδοτέο της ΟΔΕ γίνεται και η σχετική αναφορά στη σελίδα 5 του πρακτικού με Α.Π οικ Α 52023/2952 – 19/7/2017.



Εικόνα 4.1.5. Εξώφυλλο Βιβλίου «Ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις: Προτάσεις προς τις δημοτικές αρχές»

Βλαστός, Θ., Μπακογιάννης, Ε. *Ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις – Προτάσεις προς της Δημοτικές Αρχές*, Νοέμβριος 2017, Οργανισμός Πόλεις για ποδήλατο με τη χορηγία του Ιδρύματος Ωνάση, ISBN 978-618-83281-0-5

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.1.5]

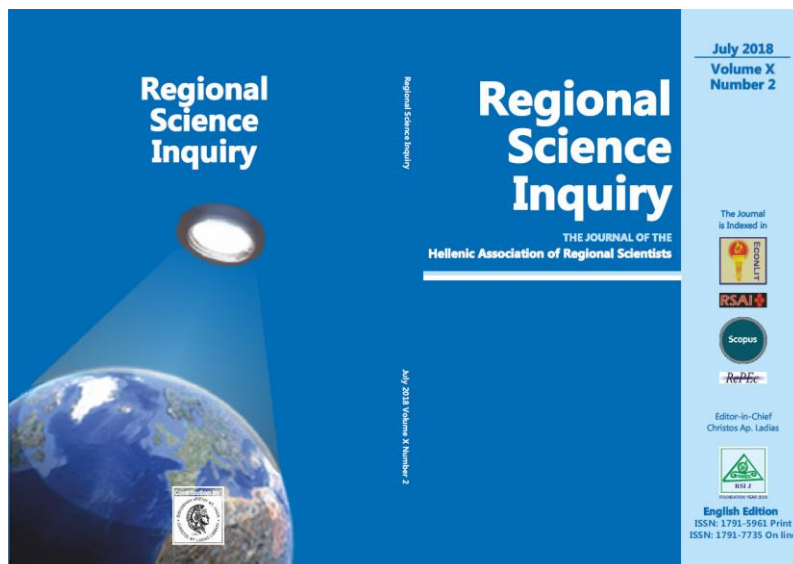
Το βιβλίο αποτελείται από εννέα (9) κεφάλαια που αναπτύσσονται σε 82 σελίδες. Σκοπός του είναι να αποτελέσει ένα εγχειρίδιο για τις τοπικές αρχές, με σκοπό την ενίσχυση των υφιστάμενων αστικών μεταφορικών υποδομών και, συγκεκριμένα, την ανάπτυξη ποδηλατικής υποδομής. Αρχικά, παρουσιάζονται τα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν από τις τοπικές αρχές, καθώς και οι απαιτούμενες μελέτες που πρέπει να εκπονηθούν. Σημαντική είναι η αναφορά στον τρόπο με τον οποίο θα ενταχθούν οι πολίτες στη διαδικασία σχεδιασμού και τεκμηριώνεται η ανάγκη να γίνει κάτι τέτοιο. Για τον λόγο αυτό, δίνονται ακόμη και βασικές κατευθύνσεις για την οργάνωση εκστρατειών, καθώς και παραδείγματα σχεδιασμών σε ελληνικές πόλεις, όπως αυτά υλοποιήθηκαν από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας.



Εικόνα 4.1.6. Εξώφυλλο Βιβλίου «Ποδήλατο στις ελληνικές πόλεις: Προτάσεις προς τις δημοτικές αρχές».

Μπακογιάννης, Ε., *Καλές πρακτικές για την προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας*, Ιούνιος 2018, Εκδόσεις Γρηγόρης, ISBN:978-960-612-169-2
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.1.6]

Το βιβλίο αποτελεί επιστέγασμα μιας σειράς ερευνητικών εργασιών στο αντικείμενο της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Σε πρώτη φάση εστιάζεται στην οριοθέτηση εννοιών και στη συνέχεια παρουσιάζει έναν κατάλογο καλών πρακτικών, όπως αυτές έχουν προκύψει από ερευνητική δραστηριότητα στη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας, σε ελληνικές και ευρωπαϊκές πόλεις. Οι μελέτες περίπτωσης εστιάζονται, κυρίως, στις μεθόδους προώθησης των παρεμβάσεων. Ωστόσο, γίνονται αναφορές στις επιδράσεις από τις υλοποιημένες παρεμβάσεις και στις δυσκολίες που κλήθηκαν οι τοπικές αρχές και κοινωνίες να αντιμετωπίσουν στην κάθε περίπτωση. Τα κείμενα επεξηγούνται από πλούσιο φωτογραφικό και χαρτογραφικό υλικό, ώστε ο αναγνώστης να έχει μια πλήρη εικόνα των περιπτώσεων αναφοράς.

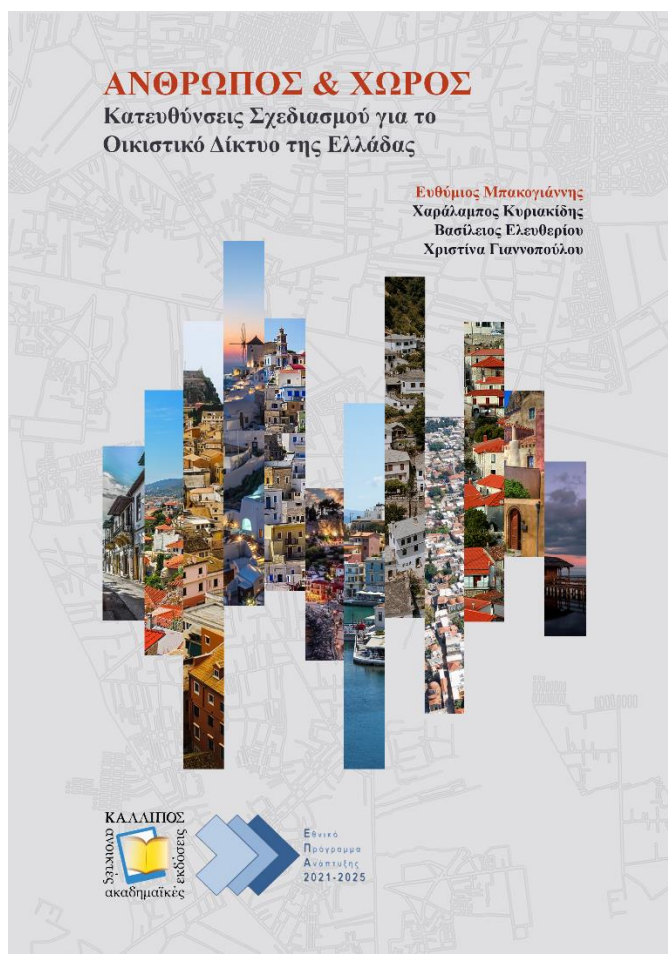


Εικόνα 4.1.7. Το εξώφυλλο του βιβλίου.

Stratigea, A. and **Bakogiannis, E.** (Eds.) (2018). «Coastal and Maritime Planning Developments in the Greek Context», *Regional Science Inquiry*, Vol. X, Nr 3, June (in press).

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.1.7]

Το τεύχος αναφέρεται στις παράκτιες πόλεις της Μεσογείου και στο πώς μπορεί να προωθηθεί η συνεργασία μεταξύ τοπικών φορέων, ακαδημαϊκών ιδρυμάτων και τοπικών κοινωνιών με σκοπό να καταστούν πιο ανθεκτικές και βιώσιμες, αξιοποιώντας έξυπνες τεχνολογίες. Τα πέντε κεφάλαια που περιλαμβάνονται στον συλλογικό τόμο πραγματεύονται ζητήματα που άπτονται του σχεδιασμού και της διαχείρισης του παράκτιου και του θαλάσσιου χώρου στον ελλαδικό χώρο. Για τον λόγο αυτό, αντανakλώνται σημαντικά στοιχεία από μελέτες περίπτωσης στην Ελλάδα, μια χώρα για την οποία ο θαλάσσιος και ο παράκτιος χώρος αποτελούν στοιχείο κοινωνικο-οικονομικής ανάπτυξης και ταυτότητας. Τα παραπάνω δεδομένα συνδέουν, μεταξύ τους, στον πρόλογο της έκδοσης οι επιμελητές της, τεκμηριώνοντας τον λόγο επιλογής τους από τα άρθρα που παρουσιάστηκαν στο 2ο Ευρωπαϊκό-Μεσογειακό Συνέδριο και Έκθεση: “Smart, Inclusive and Resilient Small and Medium-sized Cities and Island Communities in the Mediterranean: Exploring Current Research Paths and Experience-based Evidence”, που έλαβε χώρα στο Ηράκλειο της Κρήτης, κατά το διήμερο 28-29 Σεπτεμβρίου 2017.



Εικόνα 4.1.8. Το εξώφυλλο του βιβλίου.

Μπακογιάννης, Ε., **Κυριακίδης, Χ.**, Ελευθερίου, Β. & Γιαννοπούλου, Χ. (2022) «Άνθρωπος και Χώρος: Κατευθύνσεις Σχεδιασμού για το Οικιστικό Δίκτυο της Ελλάδας» [e-book]. Αθήνα: Εκδόσεις Κάλλιπος (υπό έκδοση). [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.1.8]

Το βιβλίο αποτελείται από 9 κεφάλαια τα οποία αναπτύσσονται σε 220 σελίδες. Απευθύνεται σε σπουδάστριες/ές της ΣΑΤΜ-ΜΓ, ΕΜΠ, αφού θα αξιοποιηθεί για την διδασκαλία του προπτυχιακού μαθήματος «Εισαγωγή στην Πολεοδομία και τα Οικιστικά Δίκτυα» του 6^{ου} εξαμήνου και του μαθήματος «Ανάλυση Οικιστικών Συστημάτων» των ΔΠΜΣ «Περιβάλλον και Ανάπτυξη» και «Γεωπληροφορική».

Στα πρώτα τρία κεφάλαια, το βιβλίο παραθέτει θεωρητικές έννοιες και αποσαφηνίζει εννοιολογικά προβλήματα. Στα επόμενα τρία κεφάλαια, γίνεται λόγος για την ανάπτυξη του οικιστικού δικτύου της χώρας, με την παρουσίαση να γίνεται ανά χρονική περίοδο, ενώ δίνεται έμφαση στην σημερινή μορφή του οικιστικού δικτύου. Ειδική μνεία γίνεται στην ταξινόμηση των οικισμών και την διαδικασία καθορισμού ορίων των οικισμών. Τα τελευταία τρία κεφάλαια φέρνουν στη συζήτηση το ζήτημα του σχεδιασμού μεταφορών κατά την άσκηση πολιτικής για τα οικιστικά δίκτυα ενώ παραλληλίζουν τον σχεδιασμό των οικιστικών δικτύων με άλλους τύπους σχεδιασμού. Τέλος, σημειώνεται η αναπτυξιακή διάσταση του σχεδιασμού των οικιστικών δικτύων με ιδιαίτερη αναφορά στα διάφορα αναπτυξιακά μοντέλα που διατυπώθηκαν για τον ευρωπαϊκό χώρο και την σύνδεσή τους με το οικιστικό δίκτυο αυτής της κλίμακας.

Μπακογιάννης, Ε., Πότσιου, Χ., Αποστολόπουλος, Κ. & Κυριακίδης, Χ. (2023) *Βιώσιμη Διαχείριση του Αστικού Χώρου* [e-book]. Αθήνα: Εκδόσεις Κάλλιππος (υπό έκδοση).
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.1.9]

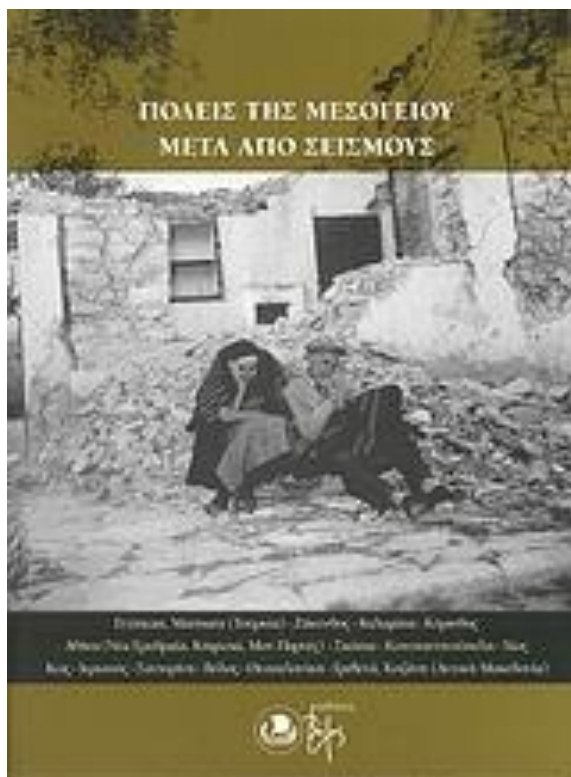
Το βιβλίο αυτό αποτελείται από 14 κεφάλαια. Με μια ευρεία θεματική που περιλαμβάνει ζητήματα σχετικά με το κτηματολόγιο και το χωρικό σχεδιασμό σε συνδυασμό με τις αναπτυξιακές τους προοπτικές, απευθύνεται, πρωτίτως, σε προπτυχιακούς και μεταπτυχιακούς φοιτητές της Σχολής Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ που διδάσκονται θέματα σχετικά με τη διαχείριση και ανάπτυξη γης και ακινήτων.

Στόχος του βιβλίου είναι να περιγράψει με τρόπο πλήρη και διαδραστικό μια σειρά από σύγχρονες μεθόδους και διαδικασίες που αξιοποιούνται για την συλλογή της γεωχωρικής πληροφορίας, για την κτηματογράφηση και για την ανάλυση σε επίπεδο πολεοδομίας, σχεδιασμού και διαχείρισης γης και αστικού χώρου. Πρόκειται για ένα εγχειρίδιο που ο αναγνώστης μπορεί να αξιοποιήσει για την κατανόηση των σύγχρονων τάσεων και διαδικασιών για τον καθορισμό του στρατηγικού σχεδιασμού και την αναθεώρηση των διαδικασιών των δύο βασικών εργαλείων για τη διαχείριση αστικής γης (κτηματολογίου και πολεοδομικού σχεδιασμού), αλλά και τον ενεργό ρόλο που μπορεί να διαδραματίζει ο κάθε πολίτης στην ισόρροπη ανάπτυξη και διαχείριση του αστικού χώρου. Για το λόγο αυτό, γίνεται στενή διασύνδεση με το θεσμικό πλαίσιο και τις κατευθυντήριες ευρωπαϊκές και διεθνείς οδηγίες και έγγραφα

διεθνών φορέων που παροτρύνουν προς την ενθάρρυνση χρήσης νέων μεθόδων.

Παράλληλα, εξετάζεται το αντίστοιχο θεωρητικό πλαίσιο και οι διεθνείς αρχές για την ομαλή και βιώσιμη λειτουργία της αγοράς ακινήτων και οι κυριότερες παράμετροι που σχετίζονται με τη διαχείριση της αστικής γης. Επίσης, γίνεται ειδική επιλεκτική αναφορά σε μερικά καίρια θέματα, που απαιτούν συνδυαστική γνώση κτηματολογίου, διαχείρισης γης και πολεοδομικού σχεδιασμού, όπως η τακτοποίηση των αυθαίρετων οικισμών στον κύκλο της οικονομίας και η αναβάθμιση αυτών, ο σχεδιασμός για κοινωνική και προσιτή κατοικία, καθώς και στα τεχνικά εργαλεία διαχείρισης αστικής γης και ακινήτων που σχετίζονται με το επάγγελμα το τοπογράφου μηχανικού, όπως το BIM και η επέκτασή του για τη δημιουργία του ψηφιακού διδύμου της πόλης .

4.2. Κεφάλαια σε βιβλία



Εικόνα 4.2.1. Το εξώφυλλο του βιβλίου

Σιόλας, Α. & Μπακογιάννης, Ε. (2007). «Προγραμματισμός, σχεδιασμός και κριτήρια αξιολόγησης για την δημιουργία προσωρινών κατοικιών μετά από μεγάλες σεισμικές δονήσεις. Το Παράδειγμα της Αττικής», στο *Πόλεις της Μεσογείου μετά από σεισμούς* σελ. 70-81 Εκδόσεις ΔΗΚΙ, Βόλος 2007, ISBN 978-960-7764-13-3

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.1]

Το κεφάλαιο αυτό εξετάζει τον προγραμματισμό των αρμόδιων φορέων για την αντιμετώπιση μιας σεισμικής κρίσης. Με βάση ένα αναλυτικό πλαίσιο που προέρχεται από τον πολεοδομικό σχεδιασμό στον αστικό χώρο και τον προγραμματισμό που πρέπει να υπάρχει από τους φορείς (κρατικούς και μη) για την αντιμετώπιση των κρίσεων, το κεφάλαιο εξετάζει ένα πρόγραμμα αποκατάστασης κατοικίας κατά τον σεισμό του 1999 στην Αθήνα και συγκεκριμένα στους δήμους Ν. Ερυθραίας, Κηφισιάς και Αχαρνών. Το κεφάλαιο εστιάζει στην εξέταση των εξής ερευνητικών ερωτημάτων: Οι αρμόδιοι φορείς ήταν έτοιμοι να παρέμβουν πριν, κατά και μετά τη σεισμική κρίση; Ήταν τα προγράμματα αποκατάστασης προσωρινής κατοικίας επιτυχή; Ποιες θεσμικές ρυθμίσεις, πολιτικές, προγράμματα και πρακτικές πραγματοποιήθηκαν από τους φορείς όταν οι κάτοικοι του λεκανοπεδίου της Αττικής βρέθηκαν αντιμέτωποι με κοινωνικές κρίσεις; Ποιος ήταν ο ρόλος των εθελοντών και των ΜΚΟ στην εφαρμογή των προγραμμάτων προσωρινής αποκατάστασης; Επιστέγασμα του κεφαλαίου είναι η διερεύνηση των αιτιών αποτυχίας αντιμετώπισης κρίσεων από τους αρμόδιους φορείς.



Εικόνα 4.2.2.α. Πρόταση ιεράρχησης του οδικού δικτύου σε δακτυλίους με την εφαρμογή ζευγών μονοδρομήσεων

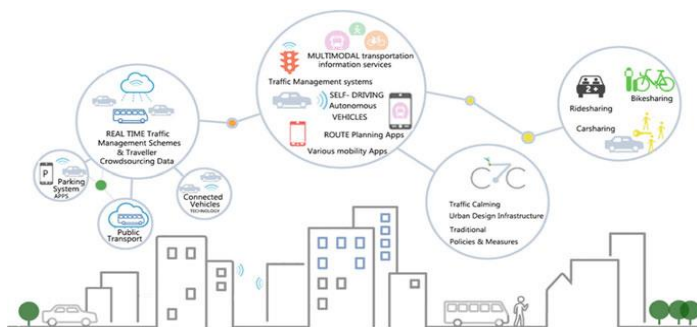


Εικόνα 4.2.2.β. Πρόταση για τη διαμόρφωση οδού σε δρόμο μικτής κυκλοφορίας, μορφής S

Μπακογιάννης, Ε. (2013). «Μικρής κλίμακας έργα διαμόρφωσης του οδικού περιβάλλοντος για την αναβάθμισή του και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας». Στο: Χ. Τσέτσης (επίμ.), Πράσινες μετακινήσεις στην πόλη», Αθήνα ISBN: 9604910779

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.2]

Το κεφάλαιο αυτό αναπτύσσεται σε 30 σελίδες και περιγράφει πολιτικές που έχουν εφαρμοστεί σε ιστορικές πόλεις της Ευρώπης με σκοπό την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Αρχικά, παραθέτει την ευρωπαϊκή εμπειρία και τη συσχετίζει με την ελληνική. Στην πορεία πραγματοποιείται κατηγοριοποίηση των διαφόρων πολιτικών, αναλόγως του τύπου των παρεμβάσεων και των εκροών που αναμένονται. Τέλος, γίνεται αναφορά στην ιδιαίτερη σημασία της συμμετοχής του κοινού στον σχεδιασμό του δικτύου ποδηλατοδρόμων και παρουσιάζονται ορισμένα μεθοδολογικά εργαλεία, τα οποία μπορούν να αξιοποιηθούν σε αντίστοιχες περιπτώσεις.



Εικόνα 4.2.3.α: Διάγραμμα εργαλείων, πολιτικών και υπηρεσιών για έξυπνη κινητικότητα



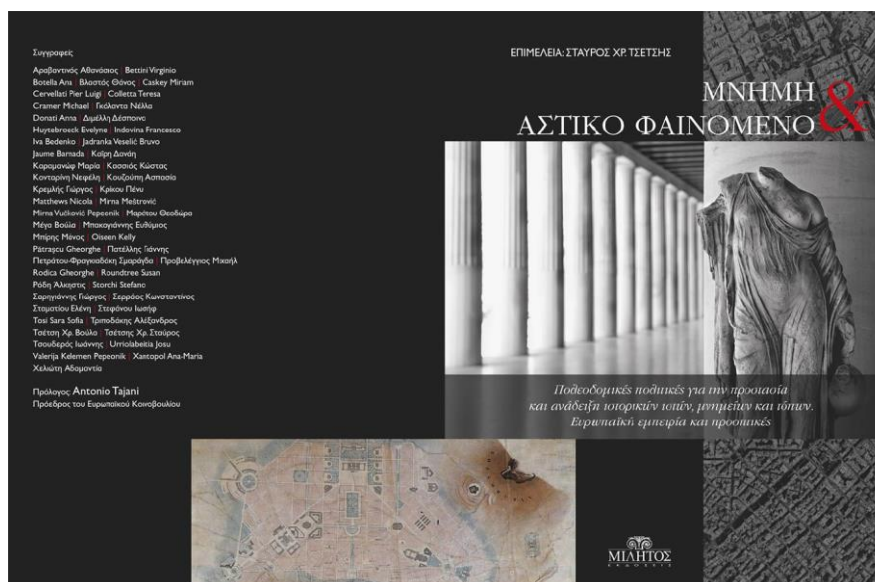
Εικόνα 4.2.3.β: Εργαλεία συλλογής δεδομένων: Αισθητήρες, κοινωνικά δίκτυα, συνδεδεμένα και αυτόνομα οχήματα



Εικόνα 4.2.3.γ: Πολιτικές και εργαλεία που μπορούν να βρουν εφαρμογή στην Αθήνα, ταξινομημένα σε πέντε κατηγορίες

Bakogiannis, E., Siti, M., Kyriakidis, C. and Vassi A. (2017). “Using Traditional and New Digital Technology Tools to Promote Sustainable Mobility: Current Trends in the Evolving Transformation of the Smart City”. In Stratigea, A., Kyriakides, E. and Nicolaides, Ch. (Eds.), *Smart Cities in the Mediterranean: Coping with Sustainability Objectives in Small and Medium-sized Cities and Island Communities*, Springer, ISBN 987-3-319-54557-8 <https://goo.gl/e8fQnb>
 [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.3]

Το κεφάλαιο αυτό παρουσιάζει με μεγάλη λεπτομέρεια ενδεικτικές ενέργειες που μπορούν να εφαρμοστούν σε πόλεις με σκοπό την ανάσχεση της κυκλοφορίας και την εξοικονόμηση ενέργειας. Οι παρεμβάσεις περιλαμβάνουν ένα μεγάλο φάσμα ενεργειών, από αντικατάσταση μέρους του αστικού εξοπλισμού (πχ έξυπνοι λαμπτήρες δημόσιου φωτισμού) μέχρι και τα καινοτόμα συστήματα στάθμευσης και car-sharing. Στο πλαίσιο του συγκεκριμένου κεφαλαίου διατυπώνεται μια πρόταση εφαρμογής τέτοιων δράσεων στο μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας. Τέλος, επιχειρείται μια, εκ των προτέρων, αξιολόγηση των αναμενόμενων εκροών στους τομείς της ασφάλειας, της οδηγικής συμπεριφοράς, της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της περιβαλλοντικής προστασίας και της αναβάθμισης της ποιότητας ζωής των κατοίκων.



Εικόνα 4.2.4. Το εξώφυλλο του βιβλίου

Μπακογιάννης, Ε. (2018). «Πολιτικές για τη βιώσιμη κινητικότητα σε ιστορικές πόλεις» στο Μνήμη & Αστικό Φαινόμενο - Πολεοδομικές πολιτικές για την προστασία και ανάδειξη ιστορικών ιστών, μνημείων και τόπων. Ευρωπαϊκή εμπειρία και προοπτικές, Εκδόσεις Μίλτος, Αθήνα

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.4]

Στο άρθρο αυτό παρουσιάζονται τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ιστορικές πόλεις. Το μικρό ή μεσαίο μέγεθος των πόλεων αυτών στον ευρωπαϊκό χώρο καθορίζει και την έκταση των προβλημάτων, τα οποία, εν πολλοίς, δεν διαφέρουν από εκείνα των περισσότερων σύγχρονων μητροπόλεων. Αυτά συνοψίζονται στη δυσκολία στάθμευσης, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την ανεπάρκεια των ΜΜΜ, προβλήματα στην κίνηση των ευάλωτων χρηστών, το μεγάλο μήκος των μετακινήσεων, το αυξημένο κόστος υποδομής, αλλά και τον κίνδυνο ατυχημάτων. Η βιώσιμη κινητικότητα προτείνεται ως το καταλληλότερο μέσο παρέμβασης για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων, σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

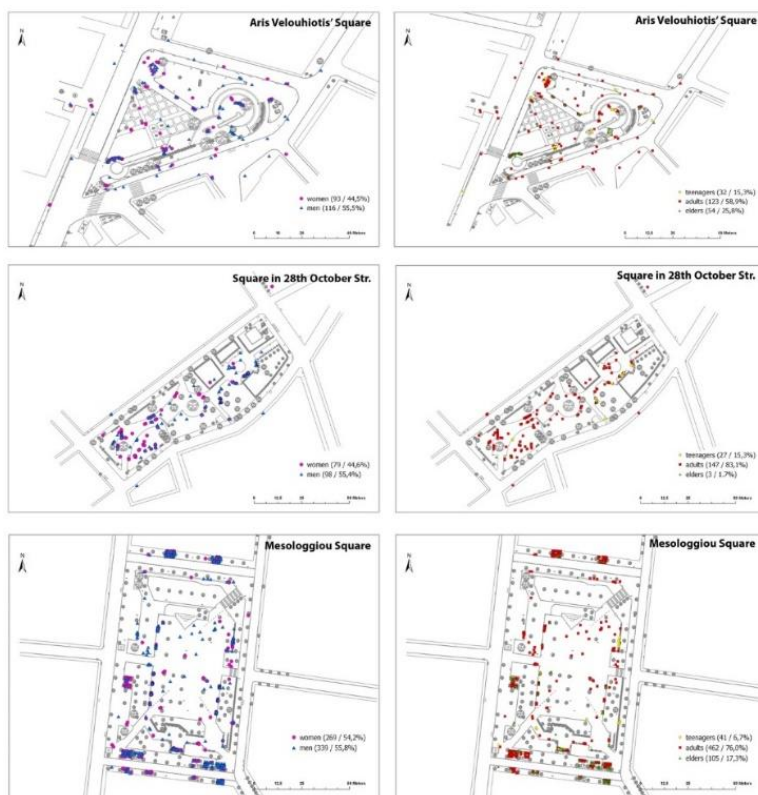


Εικόνα 4.2.5. Διάγραμμα προτεινόμενης μεθοδολογίας

Bakogiannis, E., Siti, M., Kyriakidis, Ch., Christodouloupoulou, G. and Vassi, A. (2018). “Tools and Technologies for Enhancing Public Engagement in Sustainable Urban Mobility Planning - The Case of Rethymno, Crete”. In A. Stratigea and D. Kavroudakis (Eds.), *Mediterranean Cities and Island Communities: Smart, Sustainable Inclusive and Resilient*, Springer International Publishing, Berlin, Germany (accepted for publication, Chapter 10).

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.5]

Το κεφάλαιο εστιάζει στη διερεύνηση μεθόδων που να προωθούν τη συμμετοχή του κοινού σε έργα βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Στο πλαίσιο αυτό διερευνώνται βιβλιογραφικά διάφορες μέθοδοι και κατηγοριοποιούνται με βάση το βαθμό χρήσης νέων τεχνολογιών. Ύστερα από την αξιολόγηση των διαφόρων μεθόδων διατυπώνεται ένα κατάλληλο μεθοδολογικό πλαίσιο, το οποίο περιλαμβάνει τόσο παραδοσιακά όσο και περισσότερο καινοτόμα εργαλεία, με σκοπό την αποδοτικότερη συμμετοχή του κοινού στον σχεδιασμό. Επιστέγασμα της έρευνας αυτής είναι η εφαρμογή της προτεινόμενης μεθοδολογίας στην πόλη του Ρεθύμνου, για την οποία υλοποιείται Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το άρθρο παρουσιάζει μια, εκ των προτέρων, αξιολόγηση της μεθόδου, επιτρέποντας μελλοντική σύγκριση της αξιολόγησης αυτής με αυτήν που θα προκύψει μετά την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ και των συμμετοχικών διαδικασιών.



Εικόνα 4.2.6. Χαρτογράφηση δεδομένων (φύλο και ηλικία) για τις τρεις πλατείες μελέτες.

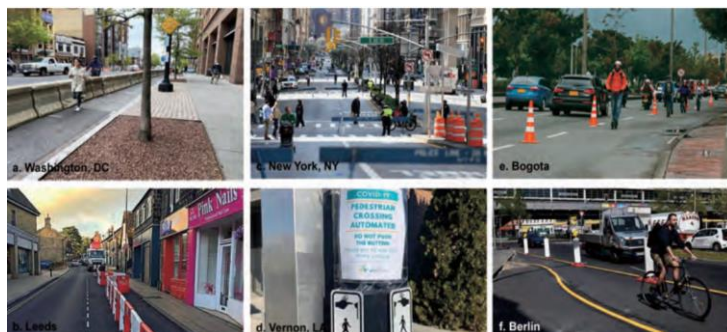
Kyriakidis, C., **Bakogiannis, E.** & Kanellopoulos, P. (2019) “The Function of Public Squares: Study of the Way People Behave in Public Squares in Athens, Greece”. In: T. De Giuseppe, F. Corona, S. Bakhtiar, A.P. Marques, C.T. Sliva, I. Cheremisova, D. Pazder, A. Ecirli, M. Aparicio, W.K. Mujani, K. Ovesni, E. Gulua, & T. Kopecka (eds). *New Studies and Research in Social Sciences*. Rome, Italy: EUSER; MCSER. pp. 44-49. ISBN: 978-8-890-97010-8.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.6]

Η ερευνητική αυτή εργασία αποτελεί σύνοψη μιας ποιοτικής έρευνας που διεξήχθη σε τρεις πλατείες του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας με στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων για τον τρόπο που συμπεριφέρονται οι κάτοικοι σε αυτές. Πρόκειται για μια εμπειρική διερεύνηση που στόχευε στην ανάπτυξη βιβλιογραφίας στην επιστημονική περιοχή του αστικού σχεδιασμού για τις ελληνικές πόλεις.

Η έρευνα δομήθηκε με γνώμονα το μεθοδολογικό εργαλείο της παρατήρησης. Τα δεδομένα που συλλέχθηκαν αφορούσαν την φυλετική κατανομή και την ηλικία των ατόμων, τον τύπο δραστηριότητας που επιτελούσαν και την διάρκεια της τελευταίας. Τα δεδομένα μεταγράφηκαν μέσω της πλατφόρμας QGIS σε χάρτες (Εικόνα 4.2.6) ώστε να εκτιμηθεί το ενδεχόμενο διαφοροποίησης για τους διάφορους τομείς.

Τα βασικά συμπεράσματα αναφέρονταν στην από κοινού χρήση των πλατειών ως σημεία συνάντησης τόσο ανδρών όσο και γυναικών, γεγονός το οποίο συνεπάγεται, βάσει της βιβλιογραφικής ερμηνείας, πως οι πλατείες νοούνται ως ασφαλείς χώροι. Οι χρήστες ήταν κυρίως ενήλικες, ενώ δεν εντοπίστηκε χωρική διαφοροποίηση με κριτήριο την ηλικία. Τέλος, η ζωτικότητα των πλατειών και το χρονικό πλαίσιο λειτουργίας τους συσχετίστηκε με τον βαθμό ένταξής τους στον αστικό ιστό. Τα συμπεράσματα αξιολογήθηκαν με σκοπό την συνέχιση αντίστοιχων ερευνών.

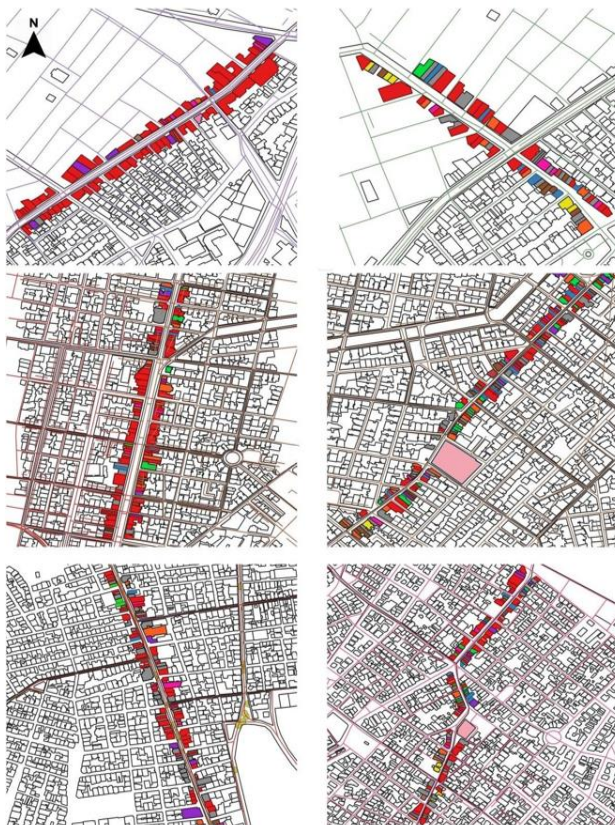


Εικόνα 4.2.8. Ήπιες παρεμβάσεις για την διαχείριση της πανδημίας σε πόλεις του κόσμου.

Bakogiannis, E., Kyriakidis, C. & Potsiou, C. (2021) “What’s the Future of Greek Cities in the Post-COVID-19 Period? New Perspectives on Urban Resilience and Sustainable Mobility”. In: A. Rajabifard, D. Paez & G. Foliente (eds). COVID-19 Pandemic, Geospatial Information and Community Resilience. Global Applications and Lessons. Boca Raton, FL; Oxon, OX: Taylor & Francis Group, LLC. ISBN: 978-0-367-77531-5. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.8]

Το κεφάλαιο αυτό αναφέρεται στην διαχείριση κρίσεων, όπως η πρόσφατη υγειονομική κρίση που ήταν αποτέλεσμα της μετάδοσης του ιού SARS-Cov-2. Η μελέτη αυτή παραθέτει τρία κρίσιμα ερωτήματα που, στην μετά την πανδημία περίοδο, απασχολούν τους σχεδιαστές των πόλεων: (α) πως η συμπαγής πόλη, που βασίζεται στην συνεκτική ανάπτυξη σχετικά μικρού μεγέθους κατοικιών, μπορεί να συμβάλει στην τήρηση μέτρων καραντίνας, (β) πως η συμπαγής πόλη, που βασίζεται στην κινητικότητα με βάση τη βιώσιμη συγκοινωνία, μπορεί να συμβάλει στην αποστασιοποίηση του κοινού για λόγους δημόσιας υγείας και (γ) ποια αναμένεται να είναι η επίδραση στις μετακινήσεις, μετά την υιοθέτηση και γενίκευση τεχνικών τηλεργασίας και τηλεκπαίδευσης; Τα ερωτήματα αυτά προσεγγίζονται βιβλιογραφικά, καταδεικνύοντας πως η συμπαγής πόλη συνεχίζει να παραμένει το κοινά αποδεκτό μοντέλο βιώσιμης πόλης.

Έτσι, το εμπειρικό μέρος της έρευνας συγκέντρωσε μια σειρά παρεμβάσεων, που ταυτοποιήθηκαν ως παρεμβάσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Αναφορικά με την Ελλάδα, η εργασία εστίασε στην πρόταση του Δήμου Αθηναίων για την κατασκευή του Μεγάλου Περιπάτου. Το έργο περιγράφεται τμηματικά και συγκρίνεται με τις σχεδιαστικές λύσεις που ακολουθήθηκαν στο εξωτερικό. Από την συγκριτική εμπειρική μελέτη προκύπτουν συμπεράσματα σχετικά με την επιτυχία της υλοποίηση τέτοιου τύπου σχεδιασμών στην μετά-την-κρίση περίοδο.

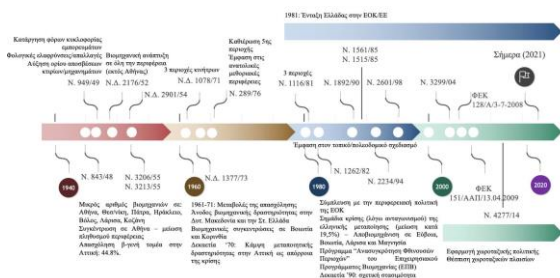


Εικόνα 4.2.9. Χαρτογράφηση των χρήσεων γης των ισογείων κατά μήκος των οδικών τμημάτων μελέτης.

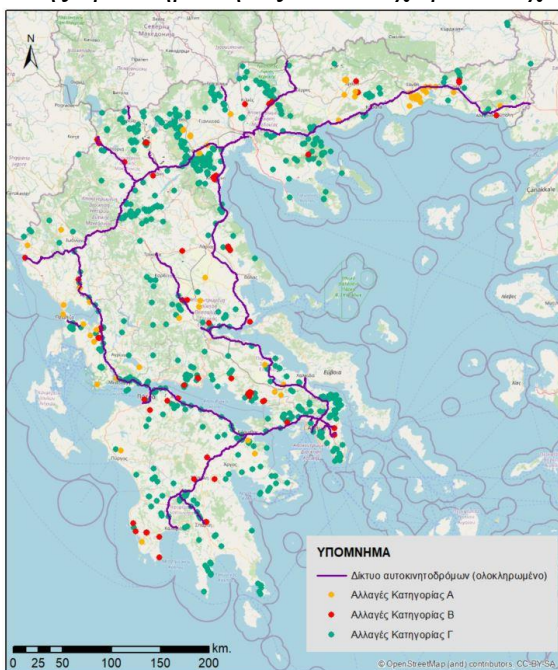
Delitheou, V., **Bakogiannis, E.**, Kyriakidis, C. & Katarachia, K.M. (2021) “Economic Activity and Urban Design Policy as a Means for Recovery of Commercial Activity: The Case Study of Athens’ Commercial Streets”. In: S. Grima, E. Ozen and H. Boz (eds). *Contemporary Issues in Social Science*. Bingley, UK: Emerald Publishing Limited. pp. 149-164. ISBN: 978-1-80043-931-3.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.9]

Η συγκεκριμένη ερευνητική εργασία προσεγγίζει το ζήτημα της παρακμής εμπορικών επικέντρων στις σύγχρονες πόλεις. Ως απόρροια της οικονομικής ύφεσης που βίωσε η χώρα μας, όπως πολλά ευρωπαϊκά κράτη, την προηγούμενη δεκαετία αλλά και μιας σειράς κρίσεων, όπως η πρόσφατη πανδημία, εντοπίζονται κεντρικότητες που χάνουν το προηγούμενο κύρος και ρόλο τους. Στον ελλαδικό χώρο, το φαινόμενο αυτό είναι εντονότερο στις μητροπολιτικές περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Μετά από μια βιβλιογραφική επισκόπηση, εξετάζεται το ζήτημα της αναζωογόνησης εμπορικών περιοχών με μια δέσμη μέτρων που άπτεται της γενικότερης ατζέντας για την βιώσιμη αστική κινητικότητα. Το τελευταίο ζητούμενο αποτέλεσε υπόθεση εργασίας για το εμπειρικό σκέλος της έρευνας, το οποίο αναφερόταν σε τρεις περιοχές του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας. Σε κάθε μια περιοχή επιλέχθηκαν δύο οδικά τμήματα με διαφοροποίηση ως προς τα γεωμετρικά και λειτουργικά τους χαρακτηριστικά. Ακολούθησε η συλλογή δεδομένων αναφορικά με τις χρήσεις γης (Εικόνα 4.2.9) σε δύο διαφορετικές χρονικές στιγμές και εντοπίστηκαν τα κελύφη που δεν αξιοποιούνταν στην πιο πρόσφατη περίοδο. Αξιοποιώντας εργαλεία περιγραφικής στατιστικής εξήχθησαν συμπεράσματα αναφορικά με την επίδραση στις κρίσεις στα διάφορα οδικά τμήματα και με το βαθμό ανθεκτικότητας του εκάστοτε επικέντρου σε περιόδους κρίσης. Το σύνολο των πορισμάτων ελέγχθηκε βιβλιογραφικά και αξιολογήθηκε κριτικά.



Εικόνα 4.210.α. Θεσμικά κείμενα-σταθμοί για την ανάπτυξη της βιομηχανικής δραστηριότητας και του χωρικού σχεδιασμού.



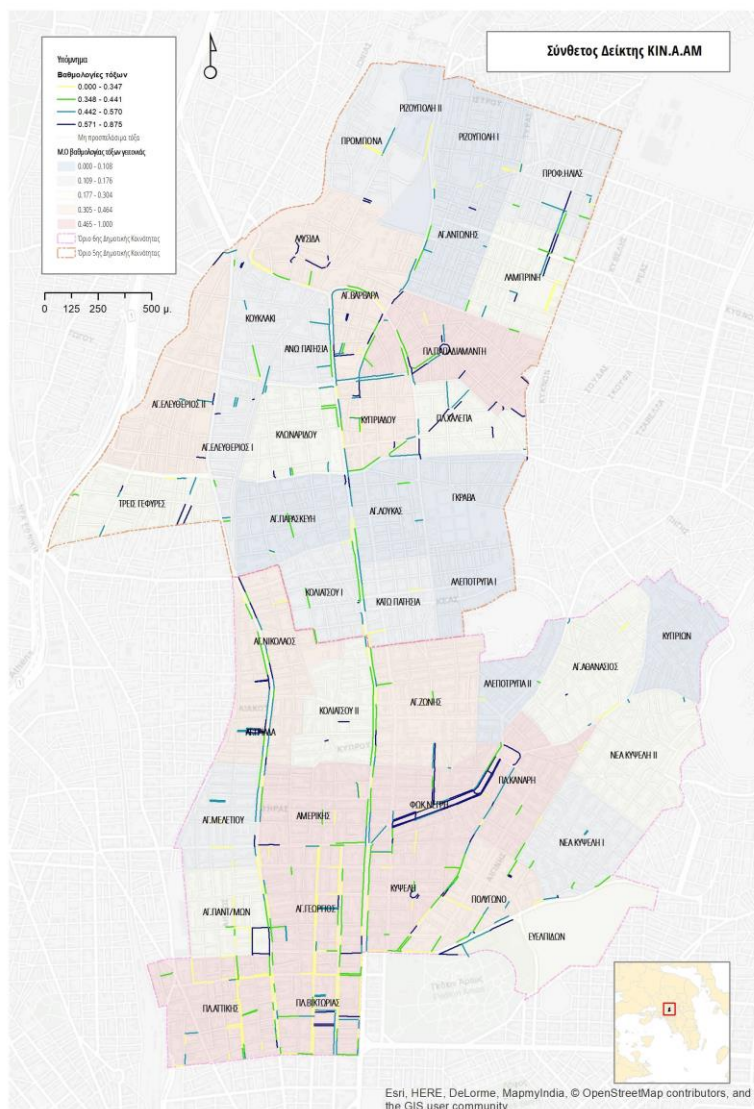
Εικόνα 4.2.10.β. Χωρική καταγραφή μεταβολών στις καλύψεις γης σε σχέση με τους υφιστάμενους αυτοκινητόδρομους.

Κυριακίδης, Χ., Βουκένας, Α. & Μπακογιάννης, Ε. (2022) «Από την Βιομηχανία των Δρόμων στους Δρόμους της Βιομηχανίας: Διερεύνηση των Χωρικών Επιδράσεων στην Βιομηχανία από την Ανάπτυξη Οδικών Αξόνων». Σε: Σ. Αναγνώστου, Β. Γαβαλάς & Γ. Κορρές (επίμ). Χωροταξικός Σχεδιασμός, Πολιτιστική Κληρονομιά και Τοπική Ανάπτυξη: Θεωρία, Μέθοδοι, Τεχνικές & Μελέτες Περίπτωσης. Μυτιλήνη: Πανεπιστήμιο Αιγαίου, σσ. 119-133. ISBN: 978-618-00-4005-0.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.10]

Στο κεφάλαιο αυτό επιχειρείται η διερεύνηση της συσχέτισης μεταξύ μεταφορικής υποδομής και επιπέδου ανάπτυξης των περιοχών. Η υπόθεση αυτή προκύπτει από την δυνητική επιρροή που ασκεί το κύριο οδικό δίκτυο της χώρας στις χρήσεις γης και συγκεκριμένα στην οργάνωση του δευτερογενούς τομέα.

Για την διερεύνηση του ζητήματος, εξετάζεται το θεωρητικό και ιστορικό πλαίσιο για την ανάπτυξη της χώρας (Εικόνα 4.2.10.α) και, παράλληλα, διεξάγεται μια εμπειρική μελέτη χωρικής ανάλυσης, κομβικό στοιχείο της οποίας είναι η ανάλυση διασποράς (Εικόνα 4.2.10.β). Τα αποτελέσματα αφορούν στην ελκυστικότητα τοποθεσιών με εγγύτητα σε αυτοκινητόδρομους προς νέες μεταποιητικές δραστηριότητες που συνεπάγονται μετατροπή αγροτικής γης σε βιομηχανική έκταση. Η τεκμηρίωση πως, πέραν της παραπάνω συσχέτισης, εντοπίζεται ανάλογη μεταξύ αστικοποιημένου εδάφους και οδικών αξόνων τεκμηριώνει την παράλληλη πορεία μεταξύ οικιστικής και βιομηχανικής ανάπτυξης, που καταγράφεται ιστορικά και στην μέχρι τώρα χωροταξική πολιτική.



Εικόνα 4.2.11. Χάρτης βαθμολογίας σύνθετου δείκτη κινητικότητας ΑμεΑ, ανά γειτονιά.

Παντερής, Γ., Μπαρτζώκας-Τσιόμπρας, Α. & Μπακογιάννης, Ε. (2002). «Μεθοδολογικό Πλαίσιο Αξιολόγησης Γειτονιών της Αθήνας ως προς τη Δυνατότητα Άνετης Κίνησης Πεζών με Αναπηρικό Αμαξίδιο» Σε: Αναγνώστου, Σ., Γαβαλάς, Β. & Κορρές Γ. (επίμ). *Χωροταξικός Σχεδιασμός, Πολιτιστική Κληρονομιά και Τοπική Ανάπτυξη: Θεωρία, Μέθοδοι, Τεχνικές και Μελέτες Περίπτωσης*. Μυτιλήνη:, σσ. 89-105. ISBN: 978-618-00-4005-0.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.11]

Η ανεμπόδιστη κίνηση ατόμων με αναπηρία στην οδική υποδομή αρκετών ελληνικών πόλεων δεν είναι δεδομένη. Ο κοινωνικός αντίκτυπος του αποσπασματικού σχεδιασμού είναι σημαντικός και αναλυτικά δεδομένα για την παρακολούθηση των συνθηκών κινητικότητας των ατόμων μειωμένης κινητικότητας είναι αναγκαία. Στην παρούσα έρευνα συλλέχθηκαν, με ένα εικονικό εργαλείο ελέγχου οδών (audit checklist), παρατηρήσεις που αφορούν 19 χαρακτηριστικά για τα πεζοδρόμια, τα κτήρια, τους δρόμους, τις διαβάσεις πεζών και τα εμπόδια που αποτρέπουν την κίνηση των αναπηρικών αμαξιδίων. Στόχος είναι η γεωγραφική ανάλυση των παρατηρήσεων και να καταρτιστεί ένας σύνθετος δείκτης αξιολόγησης του κάθε δρόμου ξεχωριστά για την κίνηση των αναπήρων. Μέσα από εφαρμογή στο Δ. Αθηναίων (Εικόνα 4.2.11), η εργασία επισημαίνει την ανεπαρκή διαχείριση του δημόσιου χώρου και παρουσιάζει ένα πρωτότυπο μεθοδολογικό πλαίσιο που συνεισφέρει στη διαμόρφωση νέων δεικτών αξιολόγησης της αστικής κινητικότητας, με στόχο να διευκολυνθεί ο σχεδιασμός μιας πιο κοινωνικά δίκαιης και βιώσιμης πόλης.

Μπακογιάννης, Ε. (2022) «Το Πρόγραμμα Πολεοδομικών Μεταρρυθμίσεων “Κωνσταντίνος Δοξιάδης”». Σε Δ. Μέλισσας (επίμ) *Τοπικό Πολεοδομικό Σχέδιο VS Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο*; . Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα, σσ. 1-18. ISBN: 978-960-648-534-3.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.12]

Το κεφάλαιο αυτό εστιάζει στο Πρόγραμμα Πολεοδομικών Μεταρρυθμίσεων «Κωνσταντίνος Δοξιάδης», το οποίο ανέλαβε να καλύψει τα χωρικά προβλήματα που υφίστανται στη χώρα που συνδέονται με τα ιδιαίτερα γνωρίσματα της οικιστικής εξέλιξης στον ελλαδικό χώρο. Το πρόγραμμα αναλύεται ανά θεματική δράσεων όπου καθεμία παρουσιάζεται στα βασικά της σημεία. Πρόκειται για τις εξής πέντε δράσεις: (α) Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια, (β) Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια, (γ) Αυτοτελείς Μελέτες για Καθορισμό Ζωνών Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης (ΖΥΣ), (δ) Αυτοτελείς Μελέτες για Οριοθέτηση Οικισμών και (ε) Αυτοτελείς Μελέτες για Χαρακτηριστικό των Δημοτικών Οδών. Για κάθε δράση: (α) παρουσιάζεται μια σύντομη περιγραφή ενώ επιδιώκεται η ένταξή της στο ευρύτερο πλαίσιο πολεοδομικών εργαλείων και το θεσμικό περιβάλλον, (β) υπογραμμίζονται τα προβλήματα στον οποίοι την επίλυση στοχεύει, (γ) διερευνάται το ιστορικό (θεσμικό και υπάρχουσας κατάστασης) που οδήγησε στη θέσπιση της εν λόγω δράσης, (δ) εκτιμώνται οι σημαντικότερες αλλαγές που θα επιφέρει η εφαρμογή της και (ε) σημειώνονται οι κοινωνικο-επαγγελματικές ομάδες που επηρεάζονται από την εφαρμογή της.

Με έμφαση να δίδεται στις δύο πρώτες δράσεις (ΤΠΣ-ΕΠΣ), το κεφάλαιο αυτό έρχεται να αποτελέσει μέρος ενός συνοπτικού

οδηγού-εγχειριδίου για την κατανόηση της σύγχρονης πολεοδομικής νομοθεσίας, όπως εξελίχθηκε με το πρόγραμμα «Κωνσταντίνος Δοξιάδης».

Μπακογιάννης, Ε. (2022) «Πρώτες Σκέψεις για το Ρυθμιστικό του 2030» Σε Δ. Μέλισσας (επίμ) *Μητροπολιτικός Σχεδιασμός: Ο Ρόλος των Ρυθμιστικών Σχεδίων*. Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σάκκουλα, σσ. 23-32.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.13]

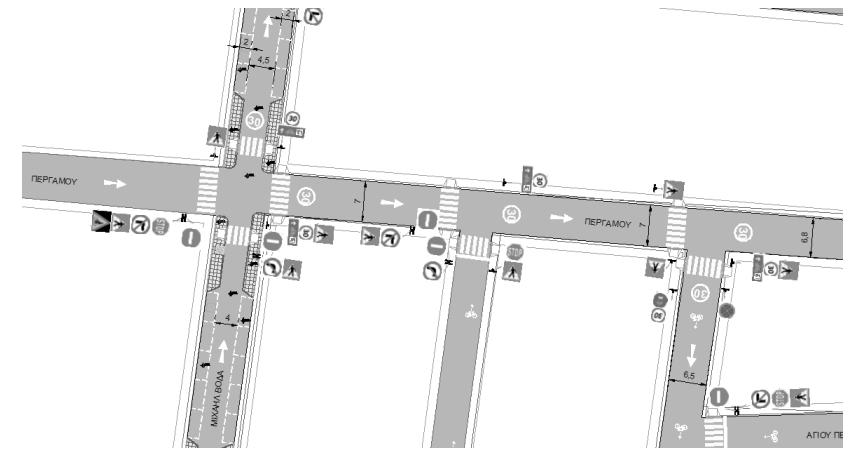
Το κεφάλαιο αυτό συνοψίζει σκέψεις ως προς το επόμενο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αττικής. Αποτελώντας μέρος μιας ευρύτερης συζήτησης για το ρόλο των ρυθμιστικών σχεδίων στην άσκηση χωρικού σχεδιασμού στην κλίμακα του μητροπολιτικού επιπέδου, το κεφάλαιο αντιπαραβάλλει το μέλλον με το παρελθόν, σημειώνοντας τα βασικά σημεία του μητροπολιτικού σχεδιασμού για την Αθήνα, τις προηγούμενες δεκαετίες. Οι σχεδιαστικές επιλογές συσχετίζονται με τις προκλήσεις τις οποίες κλήθηκαν οι πολεοδόμοι να διαχειριστούν, κατά την εκάστοτε περίοδο. Υπό ένα αντίστοιχο πρίσμα, τα φαινόμενα που εκτιμάται πως θα διαδραματίσουν καθοριστικούς παράγοντες για το μέλλον της Αθήνας (μεταναστευτικές ροές, υποβάθμιση και περιθωριοποίηση περιοχών, κλαδικές και διαρθρωτικές αλλαγές της οικονομικής βάσης, γερασμένο οικιστικό απόθεμα και αστικά κενά), εξετάζονται συνοπτικά. Η χωρική συγκέντρωση των παραπάνω οδηγούν στη διατύπωση στρατηγικών παρεμβάσεων, όπως, μεταξύ άλλων, η δημιουργία του Κυβερνητικού Πάρκου στην ΠΥΡΚΑΛ, τη δημιουργία Πάρκου Βιοτεχνολογίας στην Παιανία εντός του ΒΙΟΠΑ, την ανάπτυξη της Πολιτείας Καινοτομίας στο Φάληρο, τη δημιουργία Πάρκου Πολιτισμού και Φιλοξενείας στον Ταύρο. Οι σχεδιασμοί αυτοί -και αντίστοιχοι αυτής της φιλοσοφίας που

αναμένεται να προκύψουν στα επόμενα χρόνια- προκρίνονται ως βασικές κατευθύνσεις που μπορούν να ενταχθούν στο επόμενο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αττικής.

Kyriakidis, C., Papagerasimou-Klironomou, T., Chatziioannou, I. & **Bakogiannis, E.** (in press) “Cycling in Athens in Light of the Institutionalized Standards for Cycling Infrastructure Planning”. In: *Innovative Urban Planning Approaches*. Athens: Sakkoula Publications.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.14]

Η εισήγηση αυτή ασχολήθηκε με την περιορισμένης έκτασης ποδηλατική υποδομή της Αθήνας και προσέγγισε προτάσεις για την διεύρυνση του δικτύου. Ειδικότερα, μέσα από μια επισκόπηση των υπερκείμενων σχεδίων, με έμφαση στο ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, υπογράμμισε τις ελλείψεις σε υποδομή. Παράλληλα, λαμβάνοντας υπόψη τις προδιαγραφές για τον σχεδιασμό ποδηλατοδρόμων, προτάθηκαν ενδεικτικές σκέψεις βάσει των οποίων τυποποιούνται οι σχεδιασμοί για ποδηλατική υποδομή, βάσει των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των εκάστοτε οδικών τμημάτων (ενδεικτικά: Εικόνα 4.2.12). Κατακλείδα της εργασίας αποτελεί η ανάγκη για συμμετοχικές διαδικασίες σχεδιασμού ενώ σημειώνεται η δυνατότητα χρήσης εργαλείων πληθοπορισμού στην διατύπωση σχεδιασμού.

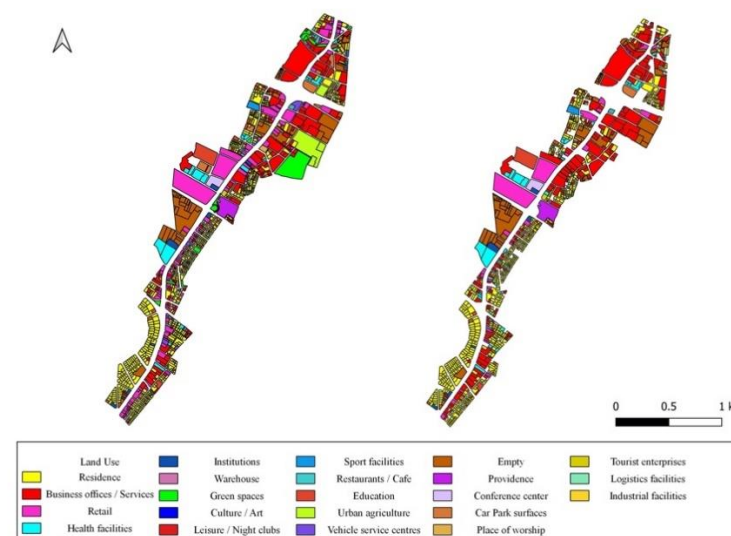


Εικόνα 4.2.12. Σχεδιασμός για το οδικό τμήμα στο κέντρο της Αθήνας.

Kanellopoulos, P., Kyriakidis, C. & **Bakogiannis, E.** (in press) “Reconsidering Sustainable Mobility Patterns in Urban Business Clusters’ Planning: Kifisias Avenue, Athens”. In: *Innovative Urban Planning Approaches*. Athens: Sakkoula Publications.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.2.15]

Το αντικείμενο της παρούσας εργασίας αφορά τη σύνδεση ανάμεσα στη βιώσιμη κινητικότητα και στην ανάπτυξη επιχειρηματικών επικέντρων. Το ζήτημα αυτό καθίσταται επίκαιρο τόσο δεδομένης της διευρυμένης τάσης για εφαρμογή μέτρων και πολιτικών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (BAK) στις ελληνικές πόλεις όσο και λόγω του ό,τι η πρακτική της οργανωμένης ανάδυσης επιχειρηματικών επικέντρων στον αστικό χώρο δεν έχει τύχει πρακτικής εφαρμογής, παρότι, στη διεθνή βιβλιογραφία και πρακτική, αναγνωρίζονται ως μέσα παραγωγής συμβολικού τοπίου και ανάδειξης των πόλεων στο διεθνές αστικό σύστημα. Η οργανική ανάπτυξή τους, με τυπικό τέτοιο παράδειγμα να εντοπίζεται τμηματικά κατά μήκος του οδικού άξονα της Λ. Κηφισίας (Εικόνα 4.2.13.α), εγείρει ερωτήματα για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό τους όπου η BAK μπορεί να λειτουργήσει καταλυτικά υπέρ της αναπτυξιακής προοπτικής της εκάστοτε περιοχής.

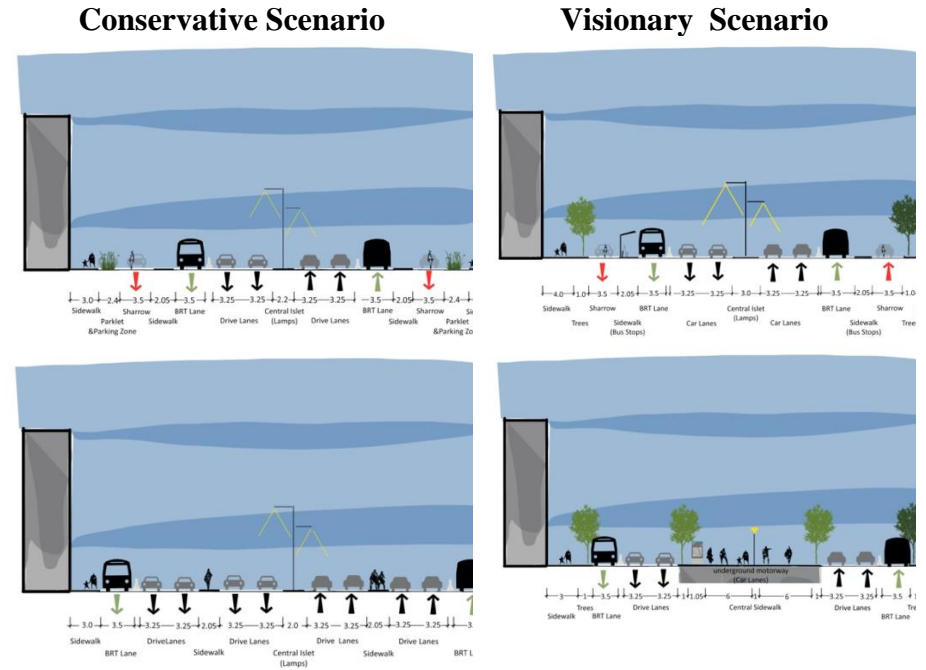


Εικόνα 4.2.13.α. Χρήσεις γης σε ισόγεια και ορόφους στην περιοχή μελέτης.

Στο πλαίσιο αυτό, το ερώτημα που εγείρεται αναφέρεται στο «αν και με ποιον τρόπο συνδέεται η λήψη και η εφαρμογή μέτρων βιώσιμης κινητικότητας με την ανάπτυξη ή/και ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας στις πόλεις;» Για την απάντηση του ερωτήματος, η περίπτωση του «αυτογενούς» επιχειρηματικού επικέντρου κατά μήκος της Λ. Κηφισίας επιλέχθηκε για να αποτελέσει τη μελέτη περίπτωσης της έρευνας, η οποία δομήθηκε με βάση το δίπτυχο «ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης - διατύπωση προτάσεων». Για την ανάλυση αξιοποιήθηκαν πρωτογενή δεδομένα που αποτέλεσαν προϊόν

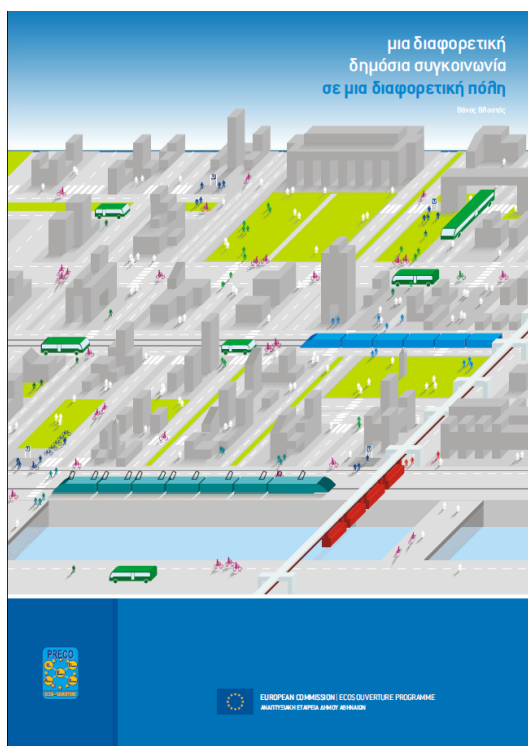
προσωπικής καταγραφής καθώς και δευτερογενή δεδομένα που απορρέουν από την βιβλιογραφική επισκόπηση και την επισκόπηση μελετών. Παράλληλα, αξιοποιήθηκαν καλές πρακτικές που εντοπίστηκαν σε ανάλογες περιπτώσιολογικές μελέτες που αφορούν στην αναδιαμόρφωση του οδικού χώρου μεγάλων αξόνων κυκλοφορίας για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας κατά μήκος τους.

Με βάση τα παραπάνω, διατυπώθηκαν δέσμες προτάσεων για δυνητική ενίσχυση του επιχειρηματικού χαρακτήρα της Λ. Κηφισίας με γνώμονα την εφαρμογή πολιτικών ΒΑΚ που προσδοκούν να περιορίσουν κρίσιμα προβλήματα κινητικότητας και προσβασιμότητας. Η τελική πρόταση είναι αποτέλεσμα αξιολόγησης με γνώμονα την πολυκριτηριακή ανάλυση των τριών εναλλακτικών σεναρίων (μηδενικό, ήπιας και έντονης παρέμβασης) (Εικόνα 4.2.13.β) που διατυπώθηκαν βασιζόμενα στην εφαρμογή «έξυπνων» και εύκολα εφαρμόσιμων λύσεων. Μέσα από την παρούσα εμπειρική εφαρμογή, η συγκεκριμένη εργασία στοχεύει στην εξαγωγή μιας σειράς καλών πρακτικών ΒΑΚ που μπορούν να αξιοποιηθούν σε αντίστοιχου χαρακτήρα περιοχές ή ακόμη και σε περιοχές όπου διατυπώνεται ένα ανάλογο όραμα.



Εικόνα 4.2.13.β. Αποτύπωση προτάσεων για τα σενάρια ήπιας και έντονης παρέμβασης σε τμήματα της Λ. Κηφισίας.

4.3. Συμμετοχή σε βιβλία



Εικόνα 4.3.1. Το εξώφυλλο του βιβλίου

Βλαστός, Θ. (2003). *Μια διαφορετική δημόσια συγκοινωνία σε μια διαφορετική πόλη*, PRECO, DG REGIO, Αναπτυξιακή Εταιρεία Δήμου Αθηναίων. ISBN 960-87670-0-8.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.3.3]

Αυτή η έκδοση δίνει μια σύντομη αλλά όσο γίνεται ολοκληρωμένη εικόνα του επιπέδου της συζήτησης που διεξάγεται στην Ευρώπη για τη δημόσια συγκοινωνία. Τα προβλήματα έχουν εντοπιστεί, όπως και οι λύσεις. Για τη δημόσια συγκοινωνία τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει πολλά, τόσο στον θεωρητικό τομέα, όσο και στην πράξη. Η βιομηχανία, υπό την πίεση της ζήτησης και του ευνοϊκού πλαισίου που δημιουργείται, την έχει αναδείξει σε προπομπό των τεχνολογικών εξελίξεων. Οι ευρωπαϊκές πόλεις έχουν αναλάβει εντυπωσιακές πρωτοβουλίες. Το βιβλίο γράφτηκε για την «πόλη της δημόσιας συγκοινωνίας, για να την αναδείξει σε σχέση με την «πόλη του αυτοκινήτου» που ασφυκτιά, και αποτελεί μια πρόταση για τις ελληνικές πόλεις, κάτι που ήδη έχουν ενστερνιστεί αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις. Η «πόλη της δημόσιας συγκοινωνίας» δεν δανείζεται εμπειρίες από το παρελθόν, είναι μια καινοτόμος προοπτική, υψηλής τεχνολογίας, για την ώριμη κοινωνικά πόλη που σκοπεύει να είναι δημοκρατική, δίκαιη, φιλόξενη, ανθρώπινη, ασφαλής και ανταγωνιστική. Στο βιβλίο συμμετείχα στη συγγραφή του Κεφαλαίου Β με θέμα «Συνδυασμένες μετακινήσεις. Προς έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό για την πόλη και τις μετακινήσεις» ενώ υπάρχει σχετική αναφορά του ονόματός μου στη σελίδα 2 που αφορά τους συντελεστές του βιβλίου.



Εικόνα 4.3.2. Το εξώφυλλο του βιβλίου

Βλαστός, Θ. (2004). *Το δίκυκλο στην αυριανή ελληνική πόλη. Η πραγματικότητα, οι στόχοι και οι πολιτικές*, Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, Νοέμβριος 2003, σελ. 128, ISBN 960-87771-0-0 (Έπαινος στα Ελληνικά Βραβεία Γραφιστικής και Εικονογράφησης για την καλύτερη σχεδίαση βιβλίου - ΕΒΓΕ 2004 και η παρουσίασή του έγινε στον σχετικό τόμο που εκδόθηκε από την Graphopress ΕΠΕ).

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.3.2]

Το βιβλίο αναδεικνύει τις δυσκολίες από την παρουσία του δίκυκλου στους δρόμους των ελληνικών πόλεων. Παρουσιάζει τη συμβολή του στην άμβλυνση του κυκλοφοριακού κορεσμού, στην κάλυψη πολλών αναγκών μετακίνησης και στην εξυπηρέτηση πολλών καθημερινών δραστηριοτήτων, των οποίων η οικονομική σημασία δεν είναι αμελητέα. Εντοπίζει την επικινδυνότητα της χρήσης του, καθώς και την αρνητική του επίπτωση στο αστικό περιβάλλον λόγω της ρύπανσης και του θορύβου που προκαλεί σε πολλές περιπτώσεις. Το βιβλίο παρουσιάζει την πρότασή για την πόλη του 21^{ου} αιώνα. Προτείνει κίνητρα, ώστε να επιταχυνθεί η αντικατάστασή τους από τους χρήστες. Υποστηρίζει ότι το αυριανό δίκυκλο έχει θέση στη βιώσιμη πόλη, αφού θα είναι πιο ήπιο, πιο φιλικό στο περιβάλλον και οι χρήστες του, άνδρες και γυναίκες καλύτερα εκπαιδευμένοι και πιο ώριμοι οδηγοί, συνεπείς στους κανόνες που πρέπει να τηρούνται σε ένα πολιτισμένο οδικό περιβάλλον. Στο βιβλίο συμμετείχα στο κεφάλαιο Β «Το δίκυκλο στην αυριανή πόλη» και στο κεφάλαιο Γ «Το δίκυκλο στην Ελλάδα και στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες», ενώ υπάρχει σχετική αναφορά του ονόματός μου στη σελίδα 2 που αφορά τους συντελεστές του βιβλίου.



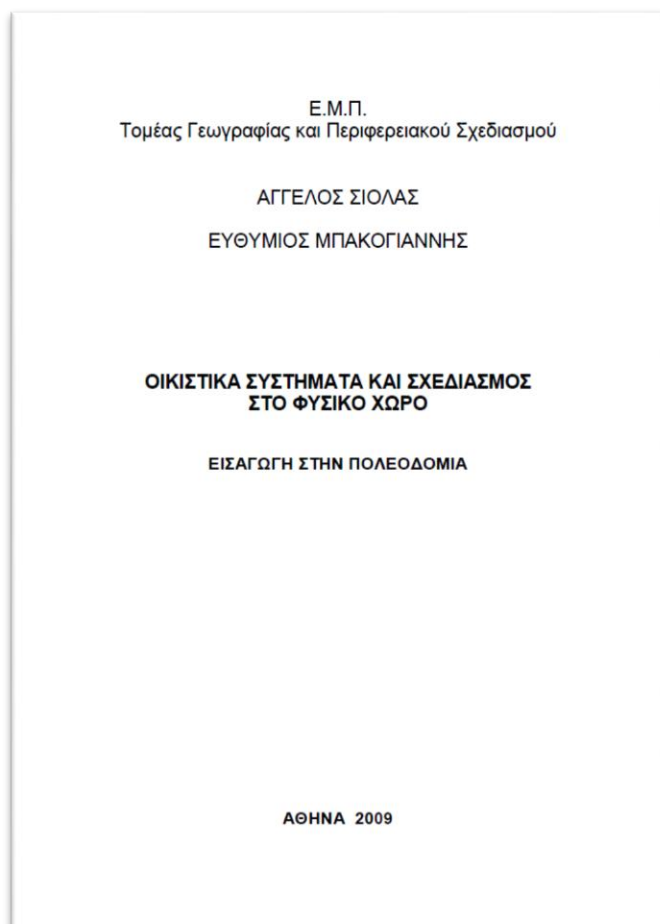
Εικόνα 4.3.3. Το εξώφυλλο του βιβλίου

Βλαστός, Θ. & Μηλάκης, Δημ. (2006). *Πολεοδομία vs Μεταφορές – από την απόκλιση στη σύγκλιση*. Αθήνα. ISBN 960-630-954-1. (Έπαινος για την Εικονογράφησή του από τα Ελληνικά Βραβεία Γραφιστικής και Εικονογράφησης-2007)

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.3.1]

Στο βιβλίο διερευνάται η σχέση πολεοδομίας και μεταφορών. Προτείνονται πολιτικές και αναλύονται παραδείγματα σχετικών εφαρμογών αναδεικνύοντας τη σημασία της προοδευτικής προσαρμογής της πόλης στη γεωγραφία των συγκοινωνιακών δικτύων, κυρίως των σταθερής τροχιάς (προαστιακού, μετρό και τραμ), με κατάλληλες πολιτικές ως προς τους συντελεστές δόμησης και τη χωροθέτηση των χρήσεων γης και της ανάπτυξης πολεοδομικών δομών που ενθαρρύνουν το περπάτημα, το ποδήλατο και άλλους ήπιους τρόπους μετακίνησης. Τα κείμενα είναι εμπλουτισμένα με σχέδια, σκαριφήματα, χάρτες, εικόνες, πίνακες και διαγράμματα. Στο βιβλίο συμμετείχα στη συγγραφή των κεφαλαίων 8.1 έως 8.4 που αφορούν «Παραδείγματα συνδυασμένων πολιτικών χρήσεων γης και μεταφορών», ενώ υπάρχει σχετική αναφορά του ονόματός μου στη σελίδα 8 που αφορά τους συντελεστές του βιβλίου.

4.4 Διδακτικές σημειώσεις



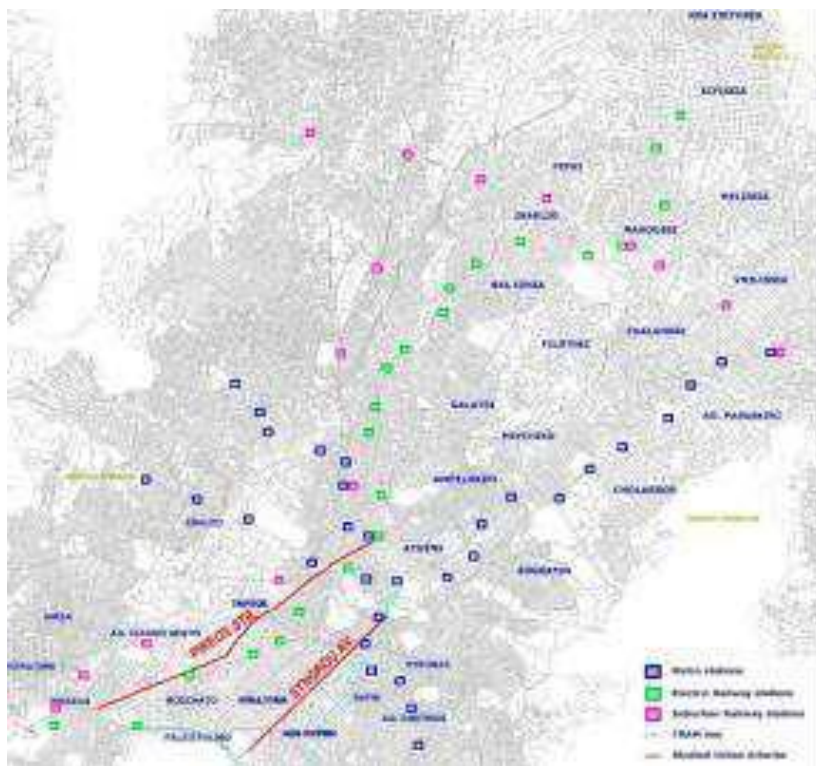
Εικόνα 4.4.1. Το εξώφυλλο του βιβλίου

Σιόλας, Α. & **Μπακογιάννης, Ε.** (2009). «*Οικιστικά Συστήματα και σχεδιασμός στο φυσικό χώρο – Εισαγωγή στην Πολεοδομία*», Σημειώσεις του μαθήματος «Εισαγωγή στην Πολεοδομία και Οικιστικά Δίκτυα» του 6^{ου} εξαμήνου, της ΣΑΤΜ.

[*Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.4.1.*]

Το βιβλίο αυτό αποτελούσε τις συμπληρωματικές σημειώσεις του μαθήματος «Εισαγωγή στην Πολεοδομία και Οικιστικά Δίκτυα» του 6^{ου} εξαμήνου, της ΣΑΤΜ. Στο βιβλίο παρουσιάζεται συνοπτικά η ιστορία των πόλεων, ξεκινώντας από τους πρώτους οικισμούς και μέχρι την αναγεννησιακή πολεοδομία Μπαρόκ. Στη συνέχεια παρουσιάζεται το αγροτικό πρόβλημα της περιόδου 1828-1940 με την καθιέρωση των μεγάλων ιδιοκτησιών που εκμεταλλεύονταν την καλλιεργήσιμη γη. Γίνεται μια αναφορά στην περίοδο μετά τον πόλεμο και μέχρι τη Μεταπολίτευση με τα προβλήματα της περιφέρειας και τις σημαντικές πληθυσμιακές μεταβολές, καθώς και τις παραγωγικές δομές της εποχής. Ακολουθεί η διάρθρωση του οικιστικού δικτύου και οι οικισμοί Β΄ κατοικίας, ενώ τέλος γίνεται μια αναφορά στο πρόγραμμα Ι. Καποδίστριας για τη λειτουργία των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης ΟΤΑ.

4.5 Άρθρα σε επιστημονικά περιοδικά με κρίση εργασίας



Εικόνα 4.5.1. Οι δύο μελετώμενες οδικές αρτηρίες: Η Οδός Πειραιώς και η Λεωφ. Συγγρού στην Αθήνα.

Bakogiannis, E. & Siti, M. (2014). «The correlation between major urban thoroughfares and diffusion of ‘disturbing’ land uses in urban neighborhoods of Athens». *Gau Journal of Social & Applied Sciences*, 10(6), 8-38, <https://goo.gl/GQGNCX>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.1]

Η συνδυασμένη έρευνα στον πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό αποτελεί βασική συνεισφορά στη μελλοντική εξέλιξη του σχεδιασμού των πόλεων. Πράγματι, οι χρήσεις γης και οι αστικές δομές είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με τις υποδομές διαδρομών και συγκοινωνιών. Οι κυκλοφοριακές υποδομές δημιουργούν χωρικές συνθήκες και δίνουν μορφή σε συγκεκριμένες αστικές μορφολογίες (και αντίστροφα), που αποτελούν βασικά στοιχεία στην αστική ανάπτυξη. Η παρούσα ανάλυση αφορά στις χωρικές και κοινωνικές δομές των αστικών οντοτήτων σχετικά με πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας. Η έρευνα εστιάζεται στη σημασία αυτών στη διαμόρφωση χρήσεων γης και στην προσέλκυση ή απώθηση δραστηριοτήτων. Η οδός Πειραιώς και η Λεωφόρος Συγγρού εξετάζονται αναφορικά με τις παραπάνω παραμέτρους, καθώς έλκουν μη συμβατές και οχλούσες χρήσεις γης, οι οποίες διασκορπίζονται στις παρακείμενες περιοχές κατοικίας ή γενικής χρήσης. Η έρευνα καταδεικνύει την εξέλιξη των χρήσεων γης και την άμεση συσχέτιση με τα δίκτυα μεταφορών, υπογραμμίζοντας περισσότερο την ανάγκη διεπιστημονικής έρευνας ανάμεσα στον αστικό σχεδιασμό και τον σχεδιασμό για τις μεταφορές και τη βιώσιμη κινητικότητα.



Εικόνα 4.5.2. Κεντρικότητες στην πόλη της Ελευσίνας.

Bakogiannis, E., Siti, M. & Christodouloupoulou, G. (2014). «Traffic planning and sustainable mobility in small and medium sized port cities of Greece». *International Journal of Service Science, Management and Engineering*, 1(3), 32-41, <https://goo.gl/e3g4lv>
 [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.2]

Η ανάπτυξη των πόλεων-λιμένων απαιτεί ένα σημαντικό δίκτυο αλληλεπιδράσεων ανάμεσα σε εστιασμένες αστικές λειτουργίες και λιμενικές δραστηριότητες. Το συγκεκριμένο άρθρο επιχειρεί να αξιολογήσει και να διερευνήσει συγκοινωνιακές και αστικές πολιτικές.

Συγκεκριμένα, αναλύονται τέσσερις μικρού προς μεσαίου μεγέθους περιπτώσεις πόλεων ως προς τα συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά τους, τις πολεοδομικές λειτουργίες τους, την αστική μορφολογία, την προσβασιμότητα και τη σχέση λιμένα-πόλης. Και οι τέσσερις πόλεις σχεδιάστηκαν για να παρέχουν απόλυτη προσβασιμότητα στο αυτοκίνητο από την πόλη προς το λιμάνι, δημιουργώντας ένα οδικό ανάχωμα προς το θαλάσσιο μέτωπο.

Η εισήγηση παρουσιάζει προτεινόμενες παρεμβάσεις για τις τέσσερις αυτές περιπτώσεις, οι οποίες στοχεύουν στη βελτίωση της προσβασιμότητας στις λιμενικές υπηρεσίες, σε συνδυασμό με μέτρα προστασίας των πόλεων που αφορούν ολοκληρωμένες συγκοινωνιακές λύσεις, διαμόρφωση της στάθμευσης και ριζικές πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας.

Bakogiannis, E. & Siti, M. (2014). «Issues and inconsistencies in planning and management of public urban parks. The case of (the regeneration of Tritsis Environmental Awareness Park in Athens)». *Urbanistica Online Dossier*, 4, 341.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.3]

Τα μητροπολιτικά πάρκα αποτελούν μια ιδιότυπη κατηγορία υπαίθριου αστικού χώρου που τα τελευταία χρόνια έρχεται στο προσκήνιο της πολεοδομικής συζήτησης στην Ελλάδα. Στην κατηγορία αυτών των πάρκων, εμπίπτει το Πάρκο Τρίτσης που είναι ο μεγαλύτερης επιφάνειας πράσινος χώρος στην μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας. Παρότι έχει μια ιστορία από το 1832, μόλις το 1993 η αρχή σχεδιασμού πρότειναι σχέδιο αστικής ανάπτυξης, η υλοποίησή του οποίου στηριζόταν στην εμπλοκή ιδιωτικού κεφαλαίου στο κομμάτι της διαχείρισης. Ένας φορέας διαχείρισης ιδρύθηκε για την προώθηση της ανάπτυξης και την παρακολούθηση του επιχειρηματικού σχεδίου που στόχευε στην ανάπτυξη ενός θεματικού πάρκου προσανατολισμένου στην περιβαλλοντική διαχείρισή του. Ωστόσο, οι αντιδράσεις από τους όμορους δήμους ήταν σημαντικές, κυρίως ως προς την εμπλοκή του ιδιωτικού κεφαλαίου.

Στο πλαίσιο αυτό, το άρθρο αυτό επιχειρεί να παράσχει πληροφορίες ως προς τις βασικές αρχές για μια βιώσιμη εναλλακτική διαχείρισης του εν λόγω πάρκου με μια προοπτική που να ανταποκρίνεται στις κοινωνικές απαιτήσεις, ενώ παράλληλα θα διαφυλάσσεται ο υπερτοπικός και εκπαιδευτικός χαρακτήρας που προοριζόταν για το χώρο αυτό.

Bakogiannis, E. & Siti, M. (2014). «Athens in crisis, sustainable mobility and climate change». *Journal Earth Science and Engineering*, 4, 352-360.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.4]

Στοχος του άρθρου είναι η κριτική μελέτη των πολιτικών που εφαρμόστηκαν στην Αθήνα αλλά και των επικείμενων στρατηγικών σχεδίων υπό το πρίσμα της βιώσιμης κινητικότητας. Η έρευνα επικεντρώνεται σε στρατηγικές παρεμβάσεις από τη δεκαετία του 1980, όπως ο Αθηναϊκός Δακτύλιος (περιφερειακή οδός διαχείρισης κυκλοφορίας) και οι μεταγενέστερες προσαρμογές του, η επικείμενη πεζοδρόμηση και ενοποίηση του εμπορικού τριγώνου και η επακόλουθη επέκταση της γραμμής του τραμ καθώς και η ανάπτυξη του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου. Στο πλαίσιο της κριτικής λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις της ελληνικής οικονομικής κρίσης στις επιλογές μετακίνησης, καθώς οι άσκοπες μετακινήσεις έχουν περιοριστεί στο ελάχιστο, αρκετά αυτοκίνητα έχουν εγκαταλειφθεί και οι ποδηλάτες φαίνεται να διεκδικούν επιφυλακτικά κάποιο χώρο στο αστικό περιβάλλον. Ποια θα είναι πιθανότατα η επόμενη μέρα στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας; Λαμβάνοντας υπόψη τους μετασχηματισμούς που αναμένονται στο άμεσο μέλλον, αυτή η ερευνητική εργασία διερευνά τις δυνατότητές τους να βελτιώσουν το αστικό περιβάλλον, να μειώσουν τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και να ενισχύσουν την ανθεκτικότητα.

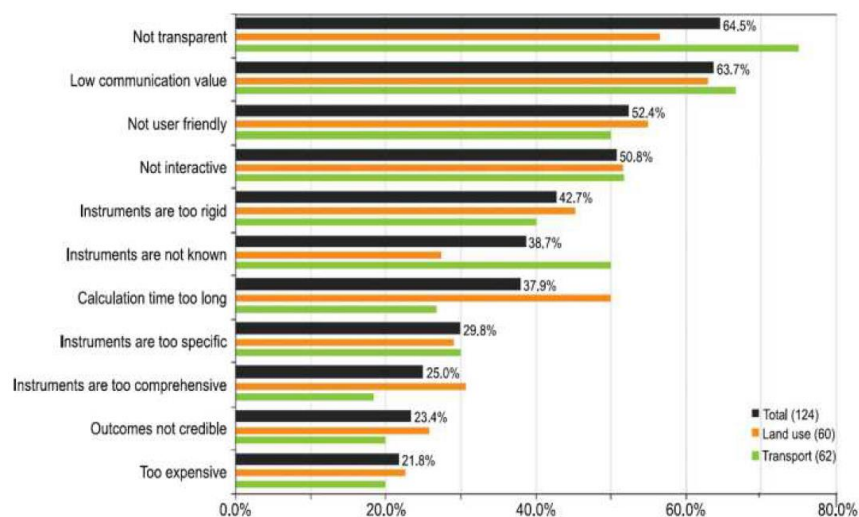


Εικόνα 4.5.3. Εγκαταλελειμμένο δίκτυο τρένου στην Αττική που μπορεί να αξιοποιηθεί για την ανάπτυξη μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου.

Bakogiannis, E., Siti, M. & Christodouloupoulou, G. (2014). «From Railway to cycling... lost chance or future expectation?». *Journal of Tourism and Development*, 4(21/22), 409-419, <https://goo.gl/ZsE16H>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.5]

Το εθνικό δίκτυο σιδηροδρόμων αλλάζει ριζικά. Ενώ νέες τεχνολογικά προηγμένες γραμμές κατασκευάζονται, οι παλιές εγκαταλείπονται. Αυτή η αλλαγή δίνει τη δυνατότητα για νέες χρήσεις στο παλιό δίκτυο, καθώς βρίσκεται σε ιστορικές διαδρομές και διασχίζει σημαντικές περιοχές. Τα εναλλακτικά τουριστικά μοντέλα προωθούν το περπάτημα και το ποδήλατο ως βασικό στοιχείο των ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. Εγκαταλελειμμένες σιδηροδρομικές γραμμές αξιοποιούνται σε όλο τον κόσμο. Στόχος αυτής της έρευνας είναι να εξετάσει τις προοπτικές μετατροπής των σιδηροδρομικών γραμμών σε ανακατασκευασμένα μονοπάτια για περπάτημα και ποδήλατο, κάτω από το ευρύτερο πλαίσιο του ποδηλατικού τουρισμού και ολιστικά προγράμματα αξιοποίησης εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών. Η εργασία αυτή συνιστά μια συνεχιζόμενη έρευνα και παρουσιάζεται μια επισκόπηση των αναμενόμενων αποτελεσμάτων.

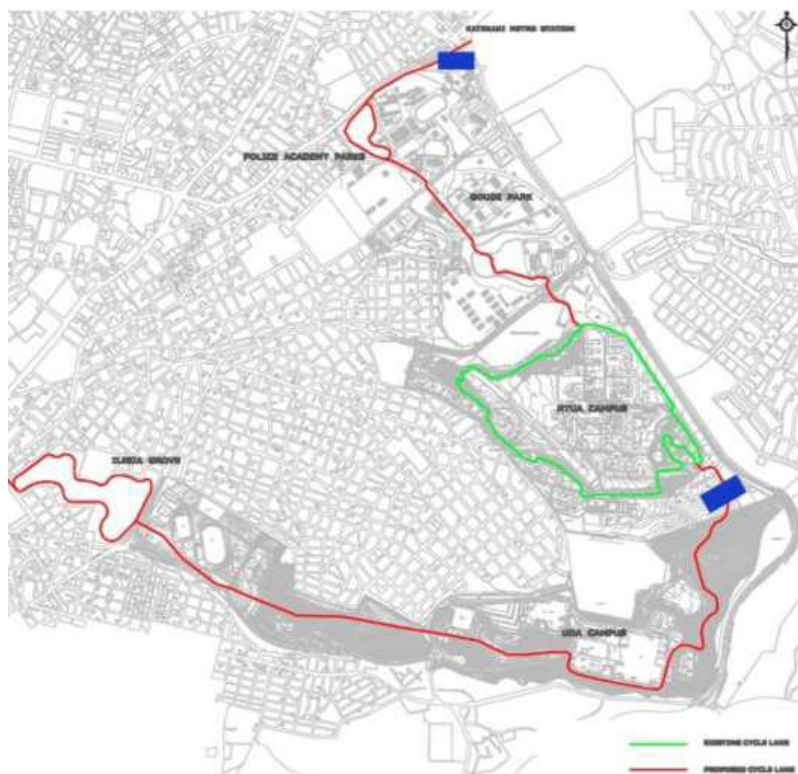


Εικόνα 4.5.4. Στοιχεία που εμποδίζουν την μοντελοποίηση της κυκλοφορίας να αξιοποιηθεί για ανάπτυξη ενιαίας στρατηγικής

Bakogiannis, E., Siti, M., Vassi, A., Christodouloupoulou, G. & Kyriakidis, C. (2014). «Case Studies and Sustainable Urban Mobility Research Schemes: A Communication Channel among Researchers and Interdisciplinary Community Groups». *International Journal of Service Science, Management and Engineering*. 2014, 1 (4), pp. 42-51.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.6]

Το άρθρο αυτό εξετάζει τη χρησιμότητα της μεθοδολογικής προσέγγισης της μελέτης περίπτωσης στο σχεδιασμό και την έρευνα της βιώσιμης κινητικότητας, έχοντας πάντα υπόψη τη συνθετότητα αλλά και τα όρια κάθε γενίκευσης και παραλληλισμού στο επιστημολογικό επίπεδο. Οι μέθοδοι έρευνας για το αστικό περιβάλλον περιλαμβάνουν πλέον τη διερεύνηση μελετών περίπτωσης ως βασικό συμπληρωματικό στοιχείο, λόγω της ικανότητας μεταφοράς των θεμάτων του πραγματικού κόσμου και των αποτελεσμάτων τους σε σχετικές αναζητήσεις για νέα συναφή στοιχεία. Σύμφωνα με πλήθος ερευνητών, χρησιμοποιούνται για την ανάπτυξη μιας νέας θεωρίας μέσω παρατήρησης, για δοκιμή, αξιολόγηση ή βελτίωση σε υφιστάμενες θεωρίες μέσω της εφαρμογής τους στην πράξη. Ένα από τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά τους είναι ότι μπορούν να εμπλέξουν ουσιαστικά τους διάφορους συμμετέχοντες στη διαδικασία σχεδιασμού, σε πραγματικές καταστάσεις. Το άρθρο εξάγει συμπεράσματα αναφορικά με τη συνεισφορά των μελετών περίπτωσης στην ενεργό μάθηση και μεταδοτικότητα της γνώσης στους μη ειδικούς για τη βιώσιμη κινητικότητα.

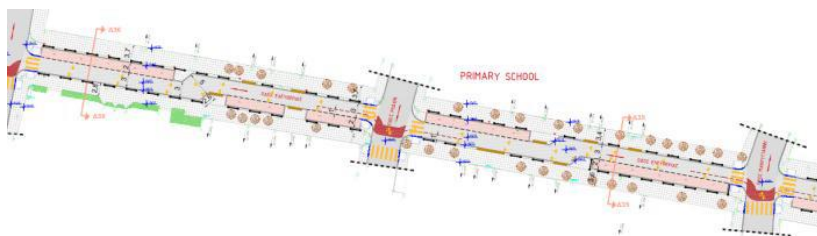


Εικόνα 4.5.5. Πρόταση για ποδηλατική διαδρομή στο Γουδί.

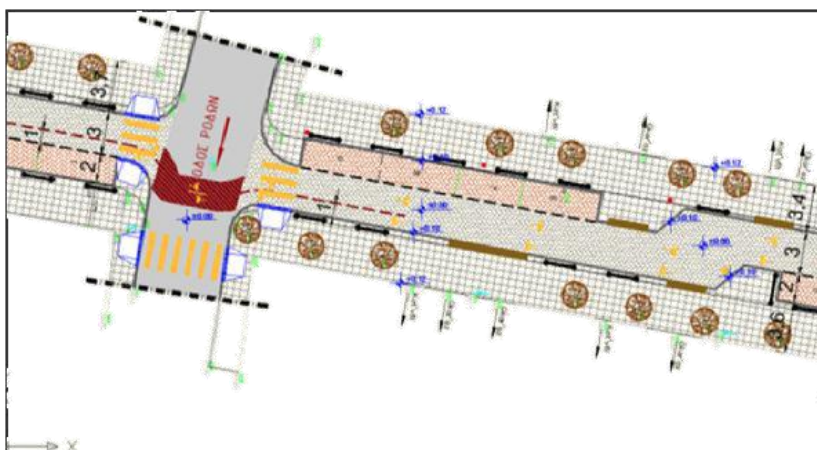
Bakogiannis, E., Siti, M., Vassi, A., Christodouloupoulou, G. & Eleftheriou, V. (2014). «Research on the development potential of cycling routes connecting green open spaces in Athens». *Global Journal of Engineering Science and Research Management*, 1(5), ISSN 2349-4506, <https://goo.gl/i9Aog1> [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.7]

Ο στόχος αυτής της εισήγησης συνδέεται με τη δημιουργία νέων ποδηλατοδρόμων στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας για τη διασύνδεση των ανοικτών χώρων πρασίνου. Το παρόν άρθρο παρουσιάζει μια έρευνα που διεξήχθη από το 2008 έως το 2010 στην Αθήνα, διερευνώντας τη δυνατότητα ανάπτυξης δικτύου ποδηλάτου το οποίο θα συνδέει υπάρχοντα μεγάλα πάρκα, πανεπιστημιούπολεις και άλλες σχετικές χρήσεις.

Η εργασία είναι δομημένη σε τρία μέρη. Στο πρώτο παρουσιάζεται μια συνολική εικόνα των πολιτικών προώθησης του ποδηλάτου με αναφορές σε παρόμοια συστήματα σε μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Δανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γερμανία κ.λπ. Το δεύτερο μέρος αφορά την τυπολογία υποδομής και τα χαρακτηριστικά ανάπτυξης του δικτύου, ενώ το τρίτο μέρος επικεντρώνεται στην περίπτωση της Αθήνας σχετικά με την ανάπτυξη ενιαίου δικτύου ποδηλάτου που θα συνδέει μεγάλους πράσινους χώρους στην Αθήνα, το Μητροπολιτικό Πάρκο Γουδί με το πάρκο της Ακαδημίας της Αστυνομίας, την Πανεπιστημιούπολη και την Πολυτεχνειούπολη. Τα συμπεράσματα υπογραμμίζουν τα βασικά δεδομένα της έρευνας και αποκαλύπτουν τους κύριους περιορισμούς που προκύπτουν από το σύνθετο καθεστώς ιδιοκτησίας των χώρων και τις πολύπλοκες διαδικασίες αδειοδότησης.



Εικόνα 4.5.6.α. Τμήμα οριζοντιογραφίας για την Οδό Ελευθερίας.



Εικόνα 4.5.6.β. Λεπτομέρεια από ενδεικτικό τμήμα οριζοντιογραφίας κατά μήκος της Οδού Ελευθερίας, στη συμβολή με την Οδό Ρόδων, όπου υπάρχει Δημοτικό Σχολείο.

Bakogiannis, E., Siti, M., Christodouloupoulou, G. & Kyriakidis, C. (2015). «Interrogating Best Practices of School Accessibility in Neighborhood Planning». *International Journal of Emerging Technology and Advanced Engineering*, 5 (6), 1-14.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.8]

Το άρθρο αυτό εξετάζει το κρίσιμο ζήτημα της διαχείρισης της κινητικότητας που αφορά τα σχολεία ως βασικό θέμα του σχεδιασμού της γειτονιάς, με στόχο τον περιορισμό της εξάρτησης από τη μηχανοκίνητη μεταφορά, όπως αναπαράγεται στις μικρές ηλικίες. Η μεταφορά στο σχολείο εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το ιδιωτικό αυτοκίνητο, αποκόποντας τα παιδιά από τον γύρω χώρο του σχολείου, το οδικό περιβάλλον και την αίσθηση του χώρου και της κοινότητας στην περιοχή κατοικίας τους. Τα χαρακτηριστικά σχεδιασμού και κυκλοφορίας στις σχολικές ζώνες εξετάζονται για δέκα περιοχές του Νομού Αττικής, με στόχο να προσδιοριστούν ανεπάρκειες στο οδικό και το συγκοινωνιακό δίκτυο. Βασισμένες στην ανάλυση της παρούσας κατάστασης, οι περιεκτικές προτάσεις περιλαμβάνουν πολιτικές και μέτρα που στοχεύουν στη μείωση του αυτοκινητοκεντρικού μοντέλου των αστικών γειτονιών, αναβαθμίζοντας τις σημαντικές υποδομές, όπως διαμορφώσεις ήπιας κυκλοφορίας, διασταυρώσεις φιλικές προς τους πεζούς κ.ά, με μια εντυπωσιακή προσέγγιση για την προοπτική του ποδηλάτου. Τέλος, η μελέτη παρουσιάζει τις εναλλακτικές, όσον αφορά την κινητικότητα των μαθητών, μέσω ενός αριθμού καλών πρακτικών που προέρχονται από ευρωπαϊκές και αμερικανικές πόλεις.

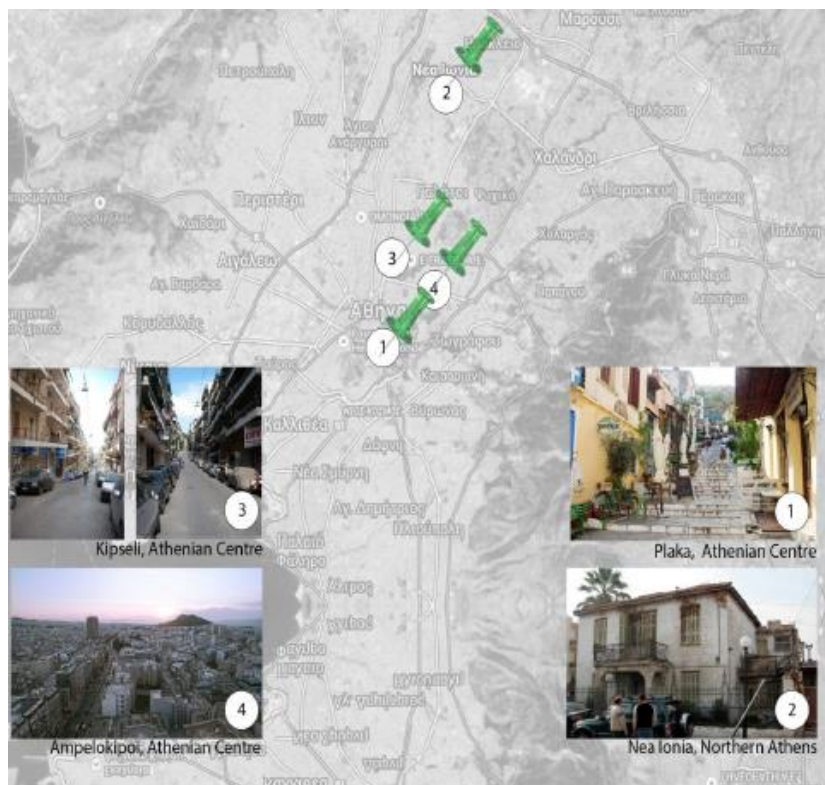
Basiouka, S., Potsiou, C. & Bakogiannis, E. (2015). «OpenStreetMap for cadastral purposes: an application using VGI for official processes in urban areas». *Survey Review*, 47(344), 333-341, <https://goo.gl/isiwB4>
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.9]

Σκοπός του άρθρου είναι να ελέγξει το βαθμό στον οποίο η δυναμική χαρτογράφηση μέσα από ηλεκτρονικές πλατφόρμες όπως το Open Street Map (OSM) μπορεί να αξιοποιηθεί για αποτύπωση πληροφορίας σε επίσημους σκοπούς, όπως το κτηματολόγιο. Έτσι, κρίνεται σκόπιμο να ελεγχθεί η αξιοπιστία ενός τέτοιου τύπου χαρτογράφησης που παρέχει το σημαντικό πλεονέκτημα της ανάπτυξης ανοιχτών δεδομένων για τις δημόσιες διαδικασίες.

Η έρευνα εστιάζει στη χρήση του OSM στο αστικό περιβάλλον και το προβάλλει ως μια εναλλακτική μέθοδο προς την επίσημη διαδικασία κτηματογράφησης. Το άρθρο παρουσιάζει τις προοπτικές της χρήσης του OSM για συλλογή και αποθήκευση κτηματολογικών δεδομένων που μπορούν να αξιοποιηθούν για την κατάρτιση κτηματολογικών χαρτών με τη συμμετοχή του κοινού.

Η ερευνητική υπόθεση επιβεβαιώθηκε μέσω εμπειρικής μελέτης που πραγματοποιήθηκε για ένα εκτεταμένο τμήμα του ιστορικού κέντρου της Αθήνας, όπου εθελοντές ανέλαβαν να ενημερώσουν το διαδικτυακό χάρτη της περιοχής στην πλατφόρμα OSM. Στο πλαίσιο της δράσης διερευνήθηκαν οι δυνατότητες του δυναμικού χάρτη σε δύο φάσεις: (α) η πρώτη αναφέρεται στην περίπτωση όπου τα πολύγωνα των κτιρίων υπήρχαν στο χάρτη και απαιτούνται η βελτίωση της πληροφορίας και (β) η δεύτερη αναφέρεται στην περίπτωση ανυπαρξίας δεδομένων και απαιτούνταν η προσθήκη της χωρικής αναφοράς και των σχετικών μεταδεδομένων.

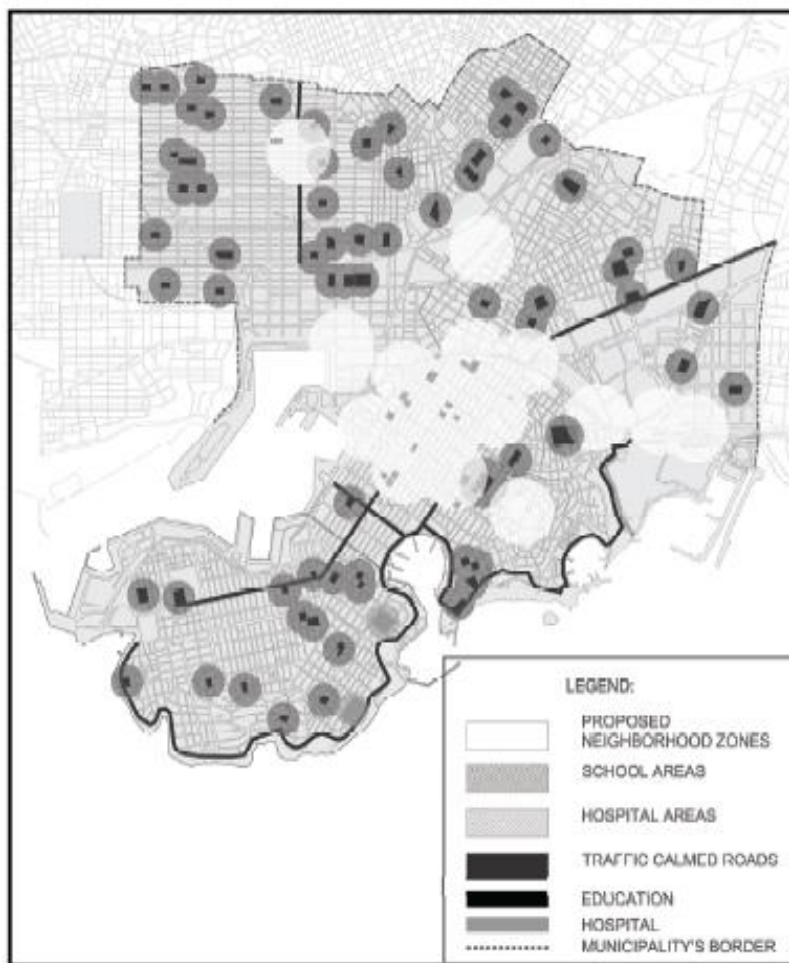
Τα αποτελέσματα της έρευνας καταδεικνύουν πως οι χρήστες μπορούν εύκολα να διακρίνουν την πληροφορία και να την καταγράψουν στο υπόβαθρο. Η επιτυχία ως προς την ποιότητα της πληροφορίας, η ταχύτητα συλλογής της και η ευκολία στην εφαρμογή της μεθόδου, την καθιστούν ιδανική για τη διαδικασία κτηματογράφησης και ανταγωνιστική για την σήμερα αξιοποιούμενη επίσημη μέθοδο.



Εικόνα 4.5.7. Παραδείγματα των δύο τύπων γειτονιάς που ταυτοποιήθηκαν στην Αθήνα: (α) γειτονίες με παραδοσιακό χαρακτήρα και (β) μετασχηματισμένες γειτονίες που τροποποίησαν τον πρότερο χαρακτήρα τους.

Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Siti, M., Siolas, A. & Vassi, A. (2015). «Social Mutation and Lost Neighborhoods in Athens, Greece». *International Journal of Research in Management and Social Science*, 3 (2-IV), 34-41
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.10]

Πρόσφατες συζητήσεις για τις μικρότερες αστικές μονάδες μας οδήγησαν να λάβουμε υπόψη κάποια φαινόμενα που σχετίζονται με την αναμόρφωση του αστικού χώρου. Η μικρότερη αστική μονάδα είναι η γειτονιά. Πολλές έρευνες προσπάθησαν να ορίσουν την έννοια της γειτονιάς όχι μόνο με όρους αστικού σχεδιασμού, αλλά και γεωγραφίας, οικονομίας, κοινωνιολογίας και ιστορίας. Η μελέτη εμβαθύνει στον ορισμό της σύγχρονης αντίληψης για τη γειτονιά και διερευνά τον τρόπο με τον οποίο η κοινωνική ζωή αντικατοπτρίζει τα διαφορετικά επίπεδα κοινωνικής οργάνωσης. Βασιζόμενοι στην ιστορική ανάλυση και έρευνα αναφορικά με την εξέλιξη της γειτονιάς, επιχειρείται ο προσδιορισμός της ιδανικής ραχοκοκαλιάς για τις μορφές της νέας γειτονιάς. Ο μελλοντικός σχεδιασμός για την Αθήνα θα πρέπει να βρίσκεται ανάμεσα στο επίπεδο της μικρής γειτονιάς και στον μητροπολιτικό σχεδιασμό, χρησιμοποιώντας τα προϋπάρχοντα διοικητικά και διαχειριστικά όρια, αλλά λαμβάνοντας υπόψη τη σύγχρονη πολεοδομία και τα νέα αστικά δεδομένα. Τα δεδομένα που έχουν ολιστική επεξεργασία προσφέρουν στη συζήτηση για την ταυτότητα της πόλης, ενώ απαντούν και στην κρίσιμη ερώτηση για την πόλη: Πώς η κοινωνική ζωή μπορεί να ισορροπήσει ανάμεσα στην πληθώρα των επιπέδων της χωρικής οργάνωσης;



Εικόνα 4.5.8: Proposed traffic calmed areas plan in Piraeus

Bakogiannis, E., Vassi, A. Siti, M. & Christodouloupoulou, G. (2016). «Developing a Sustainable Mobility Plan in Piraeus with Special Emphasis on Cycling». *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 4(2), 61-74.

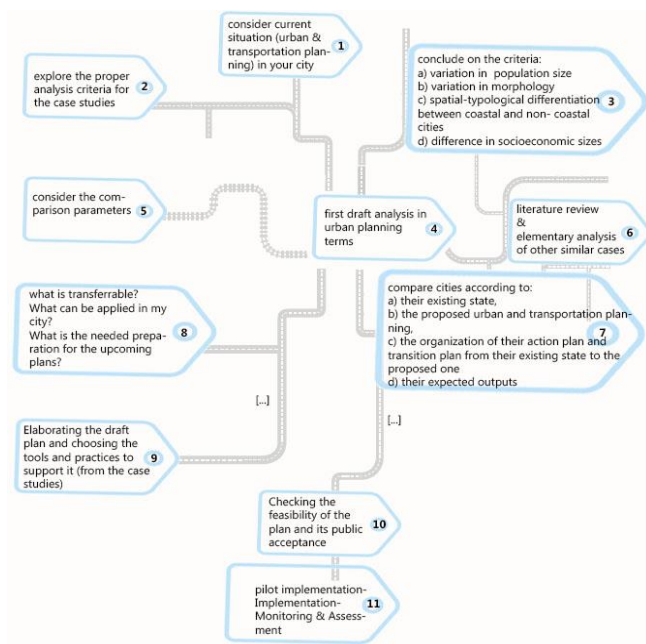
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.11]

Ο σχεδιασμός βιώσιμης κινητικότητας συνιστά μια νέα αντίληψη σχεδιασμού, που εφαρμόζεται ευρέως σε ευρωπαϊκές και αμερικανικές πόλεις κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες, ως μέσο για να επιτευχθούν πιο αποτελεσματικές και βιώσιμες πόλεις, όσον αφορά τον περιορισμό των βασικών απειλών του αστικού περιβάλλοντος, δηλαδή την κλιματική αλλαγή, τα ατυχήματα, τον κυκλοφοριακό κορεσμό, τη ρύπανση του αέρα και την ηχορύπανση, καθώς και την εξάρτηση από το αυτοκίνητο και την κυριαρχία του στον δημόσιο χώρο. Ο Δήμος Πειραιά είναι ένα αναπτυσσόμενο, αυτόνομο εμπορικό και επαγγελματικό κέντρο, που χαρακτηρίζεται από πυκνή δόμηση, στενούς δρόμους και την παρουσία του λιμανιού. Στόχος της παρούσας μελέτης είναι να παρουσιάσει το πρόσφατο Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας της πόλης, δίνοντας έμφαση στον στρατηγικό σχεδιασμό για ένα δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Οι βασικές αρχές της μεθοδολογία της εργασίας παρουσιάζονται μαζί με τη στρατηγική βελτίωση του περπατήματος και τις πολυμορφικές υπηρεσίες συγκοινωνίας. Ο κύριος στόχος είναι να ενσωματωθεί το ποδήλατο σε πολιτικές κινητικότητας που εφαρμόζονται στο περιγραφόμενο σχέδιο του Πειραιά.

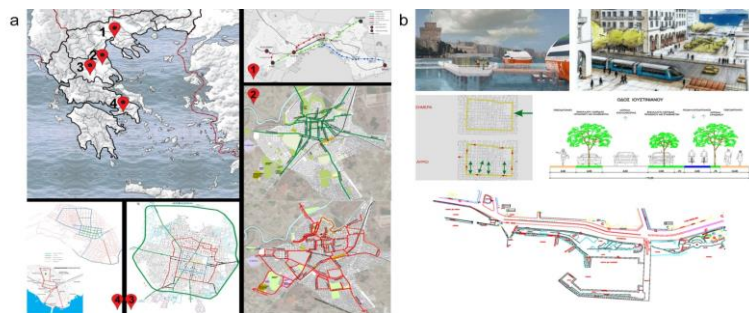
Bakogiannis, E., Siti, M. & Kyriakidis, C. (2016). «Infrastructure-Transportation and Networks: Thoughts on the City of Tomorrow». *European Journal of Interdisciplinary Studies*, 5(1), 73-79.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.12]

Οι πόλεις, μικρές και μεγάλες, συγκεντρώνουν όλο και μεγαλύτερα ποσοστά πληθυσμού και δραστηριοτήτων. Μετατρέπονται, εκτός από δυναμικοί τόποι οικονομικής ανάπτυξης, και σε κατεξοχήν τόπους παραγωγής πολιτισμού. Από τη δική τους ευρωστία θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό η τύχη της αστικής κοινωνίας και των κοινωνικών της δεσμών. Οι τόσο μεγάλες συγκεντρώσεις πληθυσμού αντιπροσωπεύουν μια μεγάλη ευκαιρία. Ευκαιρία οικονομικής ανάπτυξης αλλά και ευκαιρία πολιτισμού. Αυτή η ευκαιρία έχει ελάχιστα αξιοποιηθεί, λόγω των ισχυρών στεγανών μεταξύ των διαφόρων εθνοτήτων που συγκεντρώνονται στις πόλεις. Οι όροι της πολιτιστικής όσμωσης στις πολυπολιτισμικές κοινωνίες παραμένουν ένα μεγάλο ζητούμενο. Η παρούσα εργασία αναλύει βασικές «σκέψεις» σχετικά με το περιβάλλον, την κοινωνική συνοχή, την ασφάλεια στον τομέα της αστικής ανάπτυξης και των μεταφορών, προτάσσοντας μία μεθοδολογία στρατηγικής για δομημένη διαχείριση και εφαρμογή μέτρων και πολιτικών για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας. Επιπλέον απαριθμεί ένα σύνολο δώδεκα ειδικών προτάσεων – δράσεων για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας με δυνατότητα άμεσων παρεμβάσεων.



Εικόνα 4.5.9.α: Διαγραμματική απεικόνιση της μεθοδολογίας.



Εικόνα 4.5.9.β: Οι πόλεις που εξετάζονται ως μελέτες περίπτωσης και διατυπώσεις προτάσεων σχεδιασμού σε επίπεδο λεπτομέρειας.

Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Siti, M. & Eleftheriou, V. (2017). «Four stories for sustainable mobility in Greece». *Transportation Research Procedia*, 24. pp. 345-353. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.13]

Το όραμα για μια βιώσιμη και οικονομική (φθηνή) πόλη φαίνεται να είναι ο πιο σημαντικός στόχος για τους φορείς λήψης αποφάσεων. Παρ’ όλα αυτά, υπάρχουν ερευνητές και πολεοδόμοι, οι οποίοι εκφράζουν αμφιβολίες σχετικά με αυτό, αλλά και όσον αφορά την εφαρμοσιμότητα του μοντέλου στις ελληνικές πόλεις, όπου η εξάπλωση των προαστίων είναι ένα σύνηθες φαινόμενο, εξαιτίας του γεγονότος ότι κατασκευάζονται σπίτια σε περιοχές εκτός οργανωμένου σχεδίου πόλεως και χωρίς άδειες. Ακόμα και σε αυτή την περίπτωση πώς μπορούμε να διαχειριστούμε τη μετάβαση από μια αυτοκινητοκεντρική πόλη σε μια βιώσιμη και οικονομική πόλη;

Η μελέτη αυτή επιχειρεί να απαντήσει σε αυτά τα ερωτήματα και να προσφέρει έναν οδηγό καλών πρακτικών για να αμβλυνθούν τα κοινωνικοοικονομικά και τα αστικά προβλήματα που θα προκύψουν από τη διαδικασία μετάβασης. Για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, επιλέχθηκαν ως μελέτες περίπτωσης τέσσερις μεσαίου μεγέθους ελληνικές πόλεις, οι οποίες, παρ’ όλες τις ομοιότητές τους, διαφέρουν ως προς την αστική οργάνωση και τη μορφολογία. Μέσω της διερεύνησης της μετάβασης και συγκρίνοντας τις πόλεις αυτές, επιχειρείται η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της εφαρμογής ενός βιώσιμου συστήματος μετακινήσεων. Από τα παραδείγματα των τεσσάρων αυτών πόλεων δημιουργείται ένας Οδηγός Καλών Πρακτικών για τη διάχυση της πληροφορίας σχετικά με τη διαδικασία και τα οφέλη από την εφαρμογή ΣΒΑΚ.



Εικόνα 4.5.10. On-street parking & parking on the pavements. e, k.

Small pavement width & small free pedestrian path, g-j. Big pavement width in pavements around schools, j. Barriers protecting pedestrians and reducing parking on the pavements, i. Different image of the cities in two municipalities (border line)

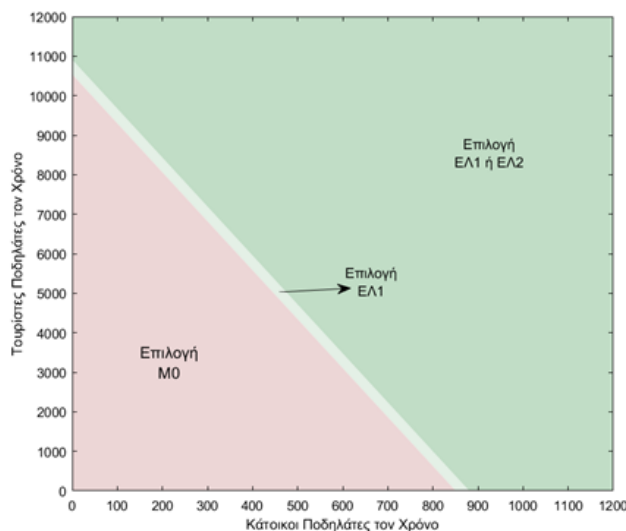
Kyriakidis, C. & Bakogiannis, E. (2018). «How the physical characteristics may affect the social life of streets in Athens, Greece», *European Journal of Social Sciences Education and Research*, 12(1), 15-23

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.14]

Στο άρθρο αυτό εξετάζεται η επίδραση των χαρακτηριστικών του κυκλοφοριακού και πολεοδομικού περιβάλλοντος στη συμπεριφορά του μετακινούμενου. Τα στοιχεία που εξετάζονται περιλαμβάνουν πληθώρα παραμέτρων του αστικού -κατά κανόνα- χώρου και αφορούν υποδομές, υλικά υποδομών, γεωμετρία διαμόρφωσης, διατάξεις, χρήσεις γης και πληθώρα άλλων στοιχείων που επηρεάζουν την αντιληπτική ικανότητα του οδηγού-χρήστη του χώρου. Η ανάλυση πραγματοποιήθηκε μέσω άμεσης παρατήρησης των συγγραφέων με τις τεχνικές drive-by και walk-by καθώς και με έρευνα ερωτηματολογίου. Τα ερευνητικά αποτελέσματα της μεθοδολογίας σχετίζονται με τη θεωρία των περιβαλλοντικών προοπτικών (environmental affordance) του Gibson, με στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με το πλάτος οδού, τα χαρακτηριστικά των κυκλικών κόμβων, τη χωροθέτηση των φωτεινών σηματοδοτών, την ύπαρξη στάθμευσης επί της οδού, την ύπαρξη τοπικών στενώσεων ή άλλων χαρακτηριστικών ήπιας κυκλοφορίας και παραμέτρους αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών δεδομένων. Τα φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος, όπου ο χρήστης καλείται να οδηγήσει και οι διαφορές που αυτά προκαλούν στο αίσθημα ασφάλειάς του, στην υπεροχή του έναντι του χώρου, στο αίσθημα σιγουριάς για ανάπτυξη ταχύτητας κ.ά. αποτελούν κρίσιμα σημεία για την εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στις ελληνικές και ευρωπαϊκές πόλεις.



Εικόνα 4.5.11.α. Χάρτης παρουσίασης γενικής χάραξης εναλλακτικών λύσεων.

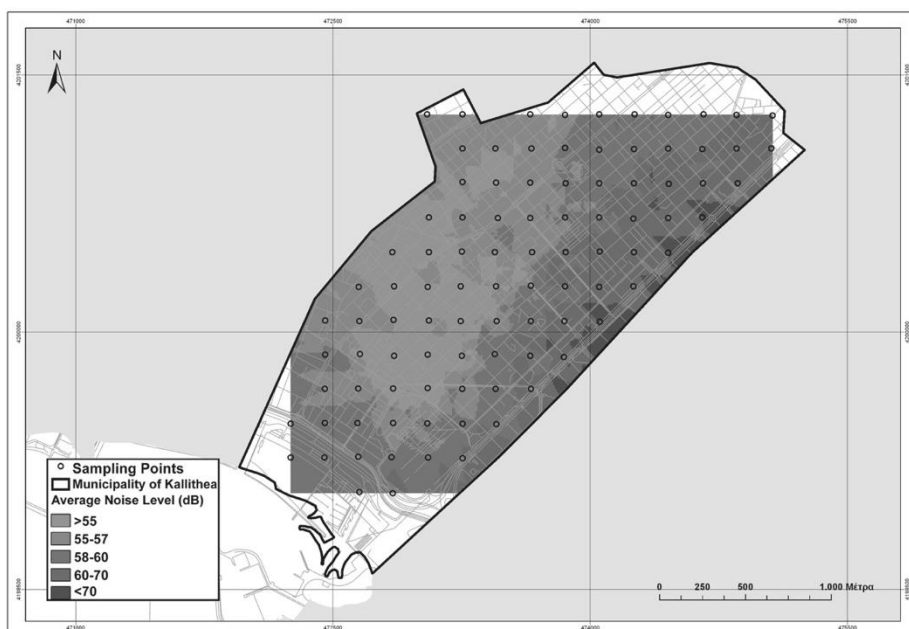


Εικόνα 4.5.11.β. Πλαίσιο τελικής επιλογής βέλτιστης εναλλακτικής λύσης.

Τζούρας, Π., Κυριακίδης, Χ., **Μπακογιάννης, Ε.** & Βλαστός, Θ. (2018) «Προσεγγίζοντας το Ζήτημα της Βιωσιμότητας Περιαστικών Ποδηλατικών Υποδομών Μεγάλου Μήκους με Χρήση Κοινωνικής Ανάλυσης Κόστους-Οφέλους: Η Ποδηλατική Σύνδεση Ναυπλίου-Άργους». *Αειχώρος*, 28, 276-289. ISSN: 1109-5008.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.15]

Η ερευνητική εργασία εξετάζει την διερεύνηση της οικονομικής βιωσιμότητας ποδηλατικής υποδομής μεγάλου μήκους και περιαστικού χαρακτήρα. Εξετάζει τις θετικές επιδράσεις στην τοπική κοινωνία και στην οικονομία από την υλοποίηση μιας, τέτοιου χαρακτήρα υποδομής όπως είναι η ποδηλατική διαδρομή μεταξύ Ναυπλίου-Άργους. Η αξιολόγησή της έγινε με χρήση της Κοινωνικής Ανάλυσης Κόστους-Οφέλους (SCBA) και ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στον τρόπο με τον οποίο θα επηρεάσει η μελλοντική ζήτηση, από μέρους κατοίκων και επισκεπτών τη βιωσιμότητα του υπό μελέτη έργου. Για την προσέγγιση του συγκεκριμένου ζητήματος, αξιοποιήθηκε μελέτη περίπτωσης, όπου εφαρμόστηκαν όλα τα βήματα υλοποίησης μιας αξιολόγησης τύπου SCBA για δύο εναλλακτικές λύσεις χάραξης. Με γνώμονα τις εκτιμήσεις της μελλοντικής ζήτησης, που προέκυψαν από έρευνα ερωτηματολογίου, συνεντεύξεις με τους τουριστικούς φορείς και βιβλιογραφία, εξετάστηκε η πιθανότητα βιωσιμότητας του έργου για κάθε μια από τις δύο εναλλακτικές λύσεις (Εικόνα 4.5.11.α) και επιλέχθηκε η βέλτιστη δυνατή (Εικόνα 4.5.11.β). Τα συμπεράσματα της εργασίας συμβάλλουν στην κατανόηση της σημασίας αξιολόγησης των ποδηλατικών υποδομών ως στάδιο που πρέπει να προηγείται της υλοποίησής τους.



Εικόνα 4.5.12. Χαρτογράφηση μέσω επιπέδων θορύβου στο Δήμο Καλλιθέας.

Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Siti, M., Pliadis, F. & Potsiou, C. (2018). «The use of VGI in noise mapping». *Journal of Geodesy, Cartography and Cadastre*, 8, 16-25.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.16].

Η εργασία εστιάζεται στη διερεύνηση ενός εύχρηστου και οικονομικά αποδοτικού μεθοδολογικού πλαισίου για την παραγωγή χαρτών θορύβου. Δίδεται έμφαση στον σχεδιασμό μιας μεθοδολογίας διαδραστικού τύπου, όπου ερευνητές, επιστήμονες και πολίτες συνεργάζονται για το οριστικό αποτέλεσμα. Η εισήγηση εξετάζει τη συμβολή των τεχνικών πληθοπορισμού (crowdsourcing, crowdsensing) στην παραγωγή εθελοντικής γεωγραφικής πληροφορίας (VGI) και ο Δήμος Καλλιθέας αποτελεί τη μελέτη περίπτωσης όπου εφαρμόζεται πιλοτικά αυτή η μεθοδολογία. Στο πλαίσιο της έρευνας, η ποιότητα και η αξιοπιστία των δεδομένων που παράγονται μέσω πληθοπορισμού και απλής δωρεάν εφαρμογής συγκρίνονται με τα δεδομένα των τυπικών χαρτών θορύβου που παράγονται από εξειδικευμένο προσωπικό με τη χρήση ειδικών αισθητήρων καταγραφής. Κρίσιμα συμπεράσματα αφορούν τη μεθοδολογία καταγραφής (εργαλείο-εφαρμογή), τα άτομα που συμμετέχουν από το κοινό μέσω του πληθοπορισμού, την εξάρτηση πολεοδομικών χαρακτηριστικών – ύψους θορύβου και διακυμάνσεων, την εξάρτηση κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών / υποδομών και κυκλοφοριακών πολιτικών και διακυμάνσεων.



Εικόνα 4.5.13. Δυνητικά αξιοποιήσιμοι δημόσιοι χώροι στην πόλη της Λάρισας.

Kyriakidis, C. & **Bakogiannis, E.** (2018). «An evaluation of urban open spaces in Larisa, Greece». *European Journal of Formal Sciences and Engineering*, 1(1), 25-31.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.17]

Το άρθρο πραγματεύεται τη σημασία και την εξέλιξη των ανοιχτών αστικών χώρων στην πόλη της Λάρισας και επικεντρώνεται στην αντίληψη των κατοίκων της για τους χώρους αυτούς. Στόχος του είναι η αξιολόγηση κρίσιμων στοιχείων για τον ρόλο των ανοιχτών χώρων – αστικών κενών στο πλαίσιο συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, καθώς και στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) της πόλης. Μεθοδολογικά η αξιολόγηση των χώρων πραγματοποιείται μέσω διεξαγωγής ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου, επιτόπιας παρατήρησης και βιβλιογραφικής διερεύνησης του πολεοδομικού, περιβαλλοντικού και κοινωνικού καθεστώτος των περιοχών. Η εισήγηση παρουσιάζει αναλυτικά αποτελέσματα σχετικά με την εξέλιξη του κάθε χώρου, τη σημασία που λαμβάνει στην κοινωνική συνείδηση, τις δυνατότητες αναβάθμισης και ενσωμάτωσης στον αστικό πυρήνα, τις δυνατότητες διαχείρισης των χώρων και την ευρύτερη πολεοδομική λειτουργία τους σε μελλοντικό χρόνο.



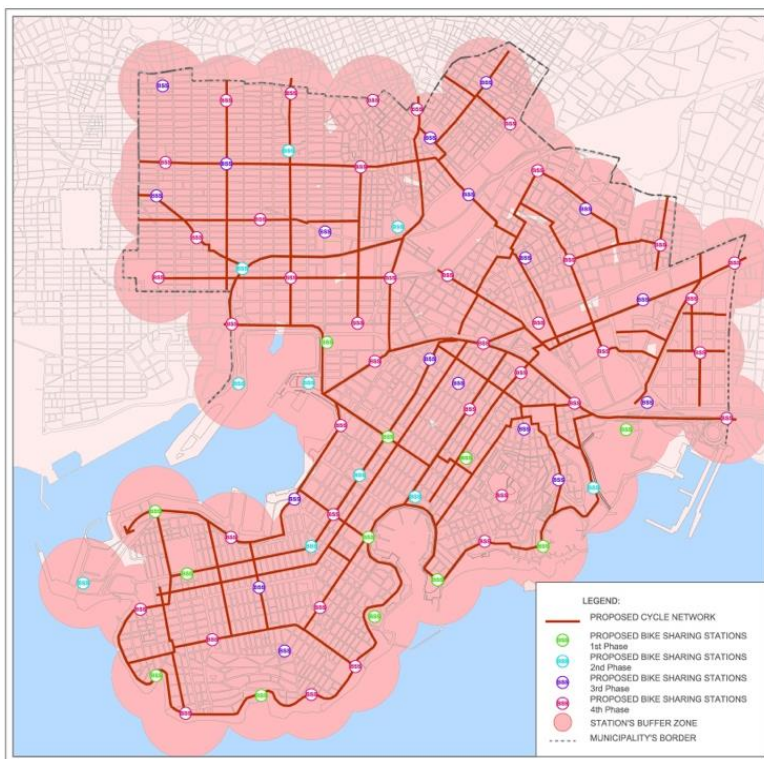
Εικόνα 4.5.14. On-street parking & parking on the pavements. e, k.

Small pavement width & small free pedestrian path, g-j. Big pavement width in pavements around schools, j. Barriers protecting pedestrians and reducing parking on the pavements, i. Different image of the cities in two municipalities (border line)

Bakogiannis, E. & Kyriakidis, C. (2018). «How the physical characteristics of roads may affect the driving behavior? A case study in a neighborhood in Athens, Greece». *European Journal of Social Sciences Education and Research*, 12(1), 15-23.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.18]

Στο άρθρο αυτό εξετάζεται η επίδραση των χαρακτηριστικών του κυκλοφοριακού και πολεοδομικού περιβάλλοντος στη συμπεριφορά του μετακινούμενου. Τα στοιχεία που εξετάζονται περιλαμβάνουν πληθώρα παραμέτρων του αστικού -κατά κανόνα- χώρου και αφορούν υποδομές, υλικά υποδομών, γεωμετρία διαμόρφωσης, διατάξεις, χρήσεις γης και πληθώρα άλλων στοιχείων που επηρεάζουν την αντιληπτική ικανότητα του οδηγού-χρήστη του χώρου. Η ανάλυση πραγματοποιήθηκε μέσω άμεσης παρατήρησης των συγγραφέων με τις τεχνικές drive-by και walk-by καθώς και με έρευνα ερωτηματολογίου. Τα ερευνητικά αποτελέσματα της μεθοδολογίας σχετίζονται με τη θεωρία των περιβαλλοντικών προοπτικών (environmental affordance) του Gibson, με στόχο την εξαγωγή συμπερασμάτων αναφορικά με το πλάτος οδού, τα χαρακτηριστικά των κυκλικών κόμβων, τη χωροθέτηση των φωτεινών σηματοδοτών, την ύπαρξη στάθμευσης επί της οδού, την ύπαρξη τοπικών στενώσεων ή άλλων χαρακτηριστικών ήπιας κυκλοφορίας και παραμέτρους αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών δεδομένων. Τα φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος, όπου ο χρήστης καλείται να οδηγήσει και οι διαφορές που αυτά προκαλούν στο αίσθημα ασφάλειάς του, στην υπεροχή του έναντι του χώρου, στο αίσθημα σιγουριάς για ανάπτυξη ταχύτητας κ.ά. αποτελούν κρίσιμα σημεία για την εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης κινητικότητας στις ελληνικές και ευρωπαϊκές πόλεις.



Εικόνα 4.5.15, Σταθμοί δικτύου κοινόχρηστων ποδηλάτων στο δήμο Πειραιά (φάσεις 1-4).

Bakogiannis, E., Vassi, A., Christodouloupoulou, G. & Siti, M. (2018). «Bike Sharing Systems as a Tool to Increase Sustainable Coastal and Maritime Tourism: The Case of Piraeus». In A. Stratigea & **E. Bakogiannis** (Eds.), *Coastal and Maritime Planning Developments in the Greek Context, Regional Science Inquiry*, 10(3), nr.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.19]

Στο άρθρο αυτό διερευνάται η ενίσχυση της προσπελασιμότητας και της ανάπτυξης του τουρισμού κρουαζιέρας με κύριο εργαλείο το κοινόχρηστο ποδήλατο. Η ανάπτυξη ενός σύγχρονου συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων, σε συνδυασμό με την αναβάθμιση των ποδηλατικών υποδομών, που λαμβάνουν υπόψη πολεοδομικά, συγκοινωνιακά, περιβαλλοντικά και άλλα χαρακτηριστικά δύναται να αναβαθμίσει τις συνθήκες μετακίνησης κατοίκων και επισκεπτών. Η μεθοδολογία που αναπτύσσεται στην εισήγηση εφαρμόστηκε στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος INTERREG IVC CYCLECITIES για την πόλη του Πειραιά και τους άλλους εταίρους, και ενσωματώνει αξιολόγηση διεθνών καλών πρακτικών, αξιολόγηση της υποδομής και του κοινωνικού κεφαλαίου των περιοχών, εκτεταμένη διαβούλευση μέσω ειδικών τεχνικών με φορείς, κατοίκους και επισκέπτες. Η εισήγηση εξειδικεύεται στη μελέτη περίπτωσης της πόλης του Πειραιά, παρουσιάζοντας την ανάπτυξη ενός συστήματος σε τέσσερις φάσεις υλοποίησης, αξιολογώντας ζητήματα πληθυσμιακής πυκνότητας, ανάγλυφου, πολεοδομικών παραμέτρων γεωμετρικών στοιχείων οδών, κυκλοφοριακή ανάλυση δικτύου, κατανομή πόλων έλξης και βασικών εξυπηρετήσεων.



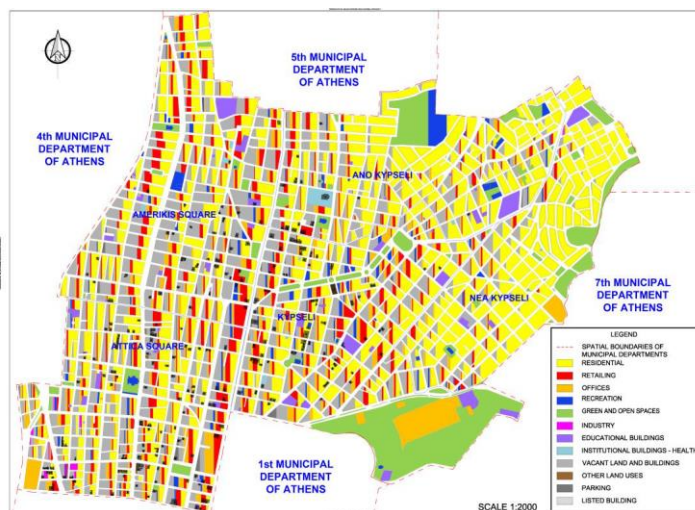
Εικόνα 4.5.16. Κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου και των πεζοδρομίων στο Δήμο Ζωγράφου, με κριτήριο το πλάτος του οδοστρώματος και του πεζοδρομίου, αντίστοιχα.

Bakogiannis, E., Kyriakidis, C. & Siti, M. (2018) «Land Use and Transportation: Identifying the Relationship Between Parking and Land Use in the Municipality of Zografou, Athens». *RELAND: International Journal of Real Estate and Land Planning*, 1, 260-267.

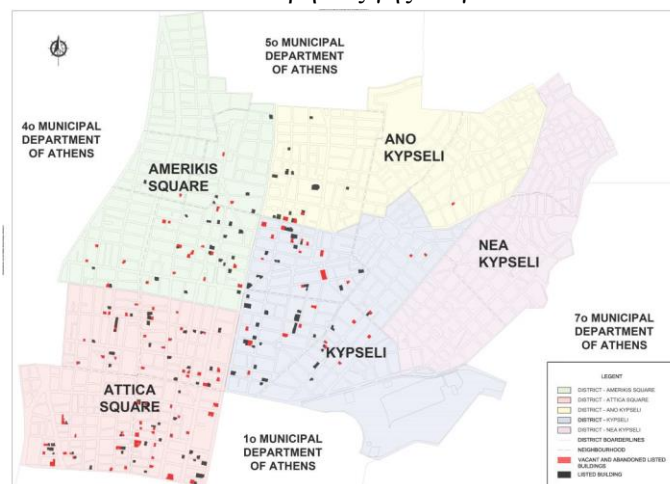
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.20]

Σκοπός της εργασίας είναι να παρουσιάσει, σε πρώτη φάση, την αξιολόγηση της μεθοδολογίας των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) ως εργαλείο συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού για τον επαναπροσδιορισμό των χρήσεων γης στις πόλεις. Τα ΣΒΑΚ έχουν θέσει ως στρατηγικό στόχο να καθορίσουν τις απαιτούμενες δράσεις σχετικά με την επιθυμητή ανάπτυξη και οργάνωση των χρήσεων γης και το σύστημα μετακίνησης των πολιτών, καθώς και το δίκτυο μεταφορών / διανομής αγαθών σε αστικές περιοχές. Βασική τους αρχή είναι η προώθηση και η ευρύτερη διάδοση των μορφών μετακίνησης που πληρούν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης. Ο τελικός στόχος ενός ΣΒΑΚ είναι η εξυπηρέτηση του ανθρώπου που μετακινείται ανεξάρτητα με τον τρόπο μετακίνησης (πεζός, ποδηλάτης, δικυκλιστής, οδηγός οχήματος) σε δεδομένο αστικό χώρο. Η αστική ιδιοκτησία και οι χρήσεις που μπορεί να έχει είναι ένα σημαντικό μέρος της πιο σύνθετης μορφής της ελληνικής πόλης, η οποία είναι απόλυτα συνδεδεμένη με το σύστημα μεταφορών.

Για την κατάδειξη των παραπάνω ζητημάτων αξιοποιήθηκε η περίπτωση του Δήμου Ζωγράφου στην Αθήνα, όπου μετά από μια συνδυασμένη έρευνα που κινούνταν στο μεταίχμιο των χρήσεων γης και των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών του δήμου (Εικόνα 4.5.16) κατέληξε σε μια σειρά κατευθύνσεων για την διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης. Τα πορίσματα γενικεύονται ώστε να μπορούν να ληφθούν υπόψη κατά την κατάρτιση αντίστοιχων μελετών σε άλλες πόλεις.



Εικόνα 4.5.17.α. Χρήσεις γης ισογείου.



Εικόνα 4.5.17.β. Μη-χρησιμοποιούμενα διατηρητέα κτίρια.

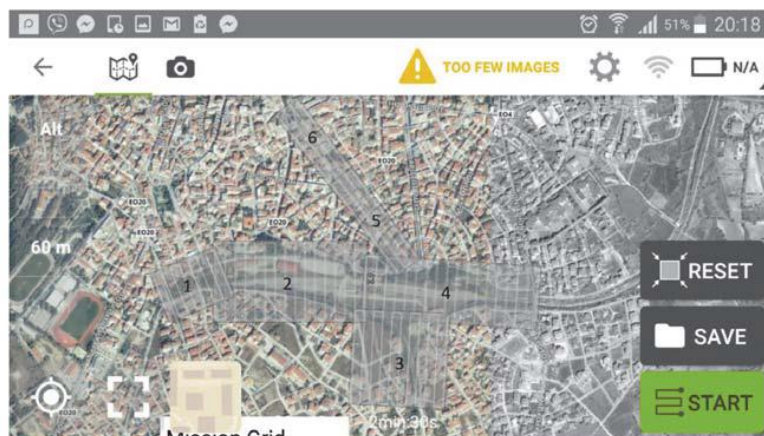
Bakogiannis, E., Kyriakidis, C. & Milioni, T. (2019) «The Struggle for Integration of Refugees and Immigrants: Examples of Integration of Refugees in European Cities and the Case Study of Athens». *European Journal of Engineering and Formal Studies*, 3(1), 18-27.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.21]

Το άρθρο προσεγγίζει το ζήτημα της ένταξης των προσφύγων και των μεταναστών στις τοπικές κοινότητες στον ελλαδικό χώρο, μέσω της παροχής χώρου κατοίκησης. Το ζήτημα αποτέλεσε μια επίκαιρη θεματική δεδομένης της άφιξης μεγάλου αριθμού προσφύγων στην Ελλάδα και οι οποίοι, στην πλειοψηφία τους, κατοικούσαν σε δομές φιλοξενίας (hot-spots), μιας που εναλλακτικές μορφές κατοίκησης απαιτούσαν μεγάλα ποσά που λόγω της οικονομικής κρίσης δεν θα μπορούσαν να δαπανηθούν.

Το άρθρο παρουσιάζει το προσφυγικό ζήτημα και κινείται ανάμεσα στις διάφορες στεγαστικές πολιτικές που ακολουθήθηκαν σε ευρωπαϊκές χώρες. Τρεις περιπτώσεις αποτέλεσαν πρακτικές συγκρίσιμες με το αθηναϊκό παράδειγμα που αποτελεί και μελέτη περίπτωσης στην παρούσα έρευνα.

Μέσα από την έρευνα, που εστιάζει στην καταγραφή των χρήσεων γης (Εικόνα 4.5.17.α) και τον εντοπισμό κενών και διατηρητέων κτιρίων (Εικόνα 4.5.17.β) στο 6^ο Δημοτικό Διαμέρισμα της Αθήνας, προέκυψαν συμπεράσματα και διατυπώθηκαν προτάσεις για την επιτυχή ένταξη των προσφύγων.



Εικόνα 4.5.18.α. Σχεδιασμός των πτήσεων με το ανοιχτό λογισμικό PiX4d Capture.



Εικόνα 4.5.18.β. Το νέφος σημείων.

Bakogiannis, E., Kyriakidis, C. & Zafeiris, V. (2019). «Using UAVs to analyse the urban environment». *European Journal of Engineering and Formal Studies*, 3(2), 20-28. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.22]

Στο άρθρο αυτό διερευνάται η δυνητική συμβολή της τεχνολογίας και ειδικότερα η χρήση μη επανδρωμένων ιπτάμενων οχημάτων (UAV) στον αστικό σχεδιασμό και στην ανάλυση του αστικού περιβάλλοντος. Η ανάλυση παρουσιάζεται μέσω μελέτης περίπτωσης στην πόλη της Κοζάνης, η οποία πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο ερευνητικού προγράμματος για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας ως βασικού πυλώνα ανάπτυξης της περιοχής. Μεθοδολογικά η προσέγγιση περιλαμβάνει τον προγραμματισμό πτήσης (Εικόνα 4.5.18.α) σε δεδομένη περιοχή μελέτης, την ολοκλήρωση της πτήσης με επαναπροσδιορισμό στο πεδίο, την παραγωγή νέφους σημείων (Εικόνα 4.5.18.β), και στη συνέχεια την ολοκλήρωση του μωσαϊκού και την παραγωγή ορθοφωτοχαρτών. Τα νέα υπόβαθρα αξιολογούνται σε συνδυασμό με τα υφιστάμενα αρχεία πολεοδομικής πληροφορίας και τα συμπεράσματα αφορούν την ακρίβεια της παρεχόμενης πληροφορίας, τα επιπλέον δεδομένα που αφορούν κυκλοφοριακές, πολεοδομικές και αρχιτεκτονικές παραμέτρους, το κόστος και τον χρόνο υλοποίησης αποτυπώσεων και αναλύσεων, καθώς και τον απαιτούμενο εξοπλισμό σε συνδυασμό με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό για όλα τα στάδια της έρευνας.



Εικόνα 4.5.19. Ανάλυση με word clouds.

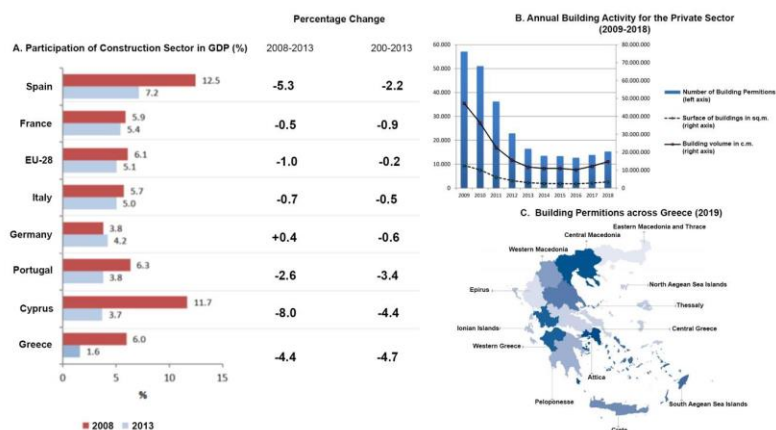
Delitheou, V., Bakogiannis, E. & Kyriakidis, C. (2019) «Urban Planning: Integrating Smart Applications to Promote Community Engagement». *Heliyon*, 5(5), e01672.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.23]

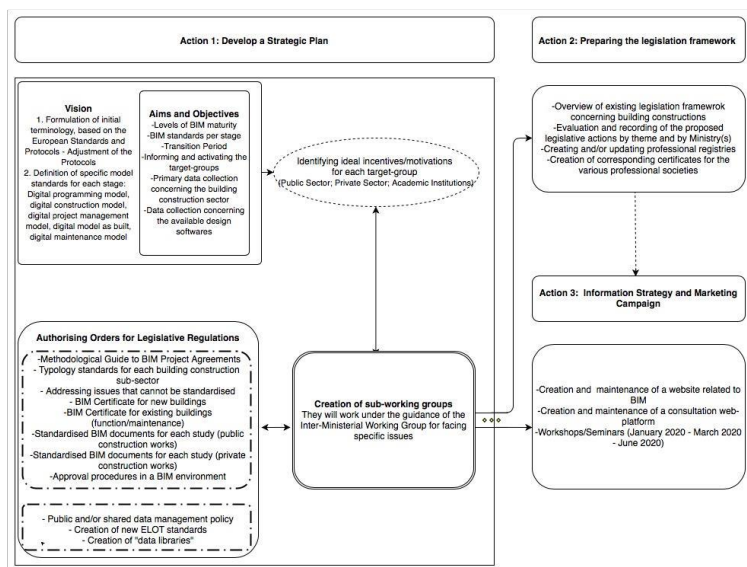
Το άρθρο προσεγγίζει το ζήτημα της συμβολής των νέων τεχνολογιών στην ανάπτυξη του συμμετοχικού σχεδιασμού. Ειδικότερα, επιχειρείται να καταγραφεί ο βαθμός στον οποίο η αξιοποίηση συγκεκριμένων σύγχρονων τεχνικών μπορεί να ενισχύσει την κατεύθυνση αυτή, ενώ συνοψίζει τις επιδράσεις της τεχνολογικής εξέλιξης στην κοινωνική εμπλοκή κατά την άσκηση του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, διεξήχθη μια βιβλιογραφική έρευνα ώστε να εντοπιστούν οι θεσμοθετημένες και οι θεωρητικά προτεινόμενες βάσεις τέτοιων τύπων σχεδιασμού σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Η βιβλιογραφική έρευνα ενισχύθηκε από τον εντοπισμό καλών πρακτικών και των επιδράσεών τους στις τοπικές κοινωνίες. Τα παραπάνω συνέβαλαν σε μια εκ των προτέρων αξιολόγηση για την εφαρμογή τέτοιων πρακτικών στην Ελλάδα.

Στο παραπάνω πλαίσιο επιλέχθηκαν δύο δήμοι της χώρας –ένας στο μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας και ένας στην επαρχεία- όπου είχε ήδη κινηθεί η διαδικασία μελέτης για ένταξη παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας στον αστικό χώρο. Μετά την κατάρτιση μιας ηλεκτρονικής συμμετοχικής διαδικασίας, τα δεδομένα αξιολογήθηκαν υπό το πρίσμα της τεχνικής των «λεκτικών νεφών» (word clouds) (Εικόνα 4.5.19), ώστε να εντοπιστούν προβλήματα και προτάσεις όπως γίνονται αντιληπτά από τους κατοίκους. Τα πορίσματα της εμπειρικής μελέτης αξιολογούνται συγκριτικά με τα αντίστοιχα που παρατίθενται στην βιβλιογραφική έρευνα και προκύπτουν από τον εντοπισμό των καλών πρακτικών.



Εικόνα 4.5.21.α. Στατιστικά δεδομένα αναφορικά με την οικονομική δραστηριότητα στην Ελλάδα.



Εικόνα 4.5.21.β. Δράσεις που προτείνονται για την ανάπτυξη ενός αρχικού οδικού χάρτη.

Bakogiannis, E., Papadaki, K., Kyriakidis, C. & Potsiou, C. (2020) «How to Adopt BIM in the Building Construction Sector Across Greece?». *Applied Sciences*, 10(4), 1371. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.25]

Το άρθρο παρουσιάζει το επίπεδο χρήσης της Μοντελοποίησης Οικοδομικής Πληροφορίας (Building Information Modeling – BIM) στην Ελλάδα και τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε η χρήση του να προωθηθεί στον οικοδομικό τομέα της χώρας (Εικόνα 4.5.21.β). Για να επιτευχθεί ο σκοπός αυτός διεξήχθη μια αξιολόγηση της στρατηγικής που ακολουθήθηκε για την προώθηση του BIM μέχρι τώρα. Παράλληλα, δίνεται έμφαση σε τομείς που επηρεάζουν άμεσα τα ποσοστά της οικοδομικής δραστηριότητας (Εικόνα 4.5.21.α), όπως η αυθαίρετη δόμηση, ενώ σημειώνονται παράμετροι που δεν μπορούν να τυποποιηθούν και έτσι δημιουργείται πρόβλημα στην αξιοποίηση του BIM. Τέλος, επιχειρείται μια πρωταρχική ανάλυση αγοράς (market analysis), όπου καταγράφεται ο ρόλος των ακαδημαϊκών οργανισμών στην διάδοση του BIM στον ελληνικό χώρο.

Bakogiannis, E., Vlastos, T., Athanasopoulos, K., Vassi, A., Christodouloupoulou, G., Karolemeas, C., Tsigdinos, S., Kyriakidis, C., Noutsou, M.S., Siti, M., Papagerasimou-Klironomou, T., Stroumpou, I., Christodouloupoulou, G. & Tzika, E. (2020) «Exploring Motivators and Deterrents of Cycling Tourism Using Qualitative Social Research Methods and Participative Analytical Hierarchy Process (AHP)». *Sustainability*, 12(6), 2418.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.26]

Σκοπός του άρθρου είναι η λεπτομερής διερεύνηση των περιβαλλοντικών παραμέτρων του ποδηλατικού τουρισμού και η σημασία τους για την Ελλάδα, αξιοποιώντας ποιοτική κοινωνική έρευνα (προσωπικές συνεντεύξεις και έρευνα σε focus groups) και συμμετοχικές αναλυτικές ιεραρχικές διαδικασίες.

Τα αποτελέσματα της ερευνητικής προσπάθειας τεκμηριώνουν πως στα χαρακτηριστικά του φυσικού περιβάλλοντος που προσελκύουν περισσότερο τους επισκέπτες, εντάσσεται η ποικιλία σε σημεία με γραφική θέα, κατά μήκος της ποδηλατικής τους διαδρομής. Η ύπαρξη στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος, όπως λίμνες, ποτάμια και παραλίες αξιολογήθηκε σημαντικά, επίσης.

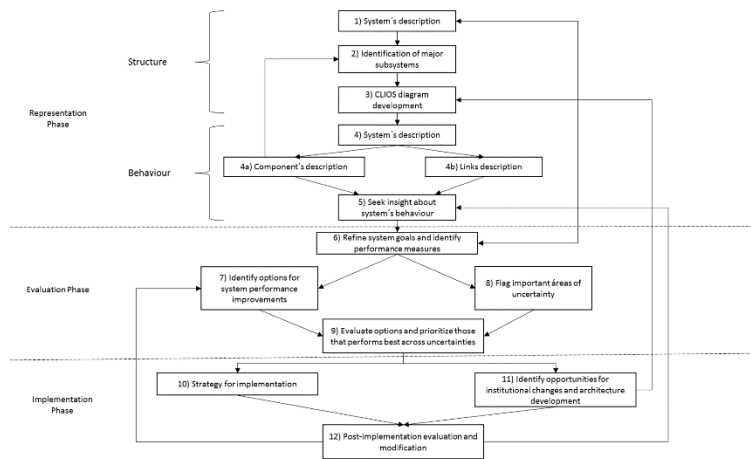
Παράδοξο είναι το γεγονός πως παράμετροι που θα υπέθετε κανείς πως θα αξιολογούντουσαν ως σημαντικές, έλαβαν χαμηλή αξιολόγηση από τους τουρίστες-ποδηλάτες. Στην κατηγορία αυτών

Bakogiannis, E., Vlastos, T., Athanasopoulos, K., Vassi, A., Christodouloupoulou, G., Karolemeas, C., Tsigdinos, S., Kyriakidis, C., Noutsou, M.S., Siti, M., Papagerasimou-Klironomou, T., Stroumpou, I., Christodouloupoulou, G. & Tzika, E. (2020) «Development of a Cycle-Tourism Strategy in Greece Based on the Preferences of Potential Cycle-Tourists». *Sustainability*, 12(6), 2415.

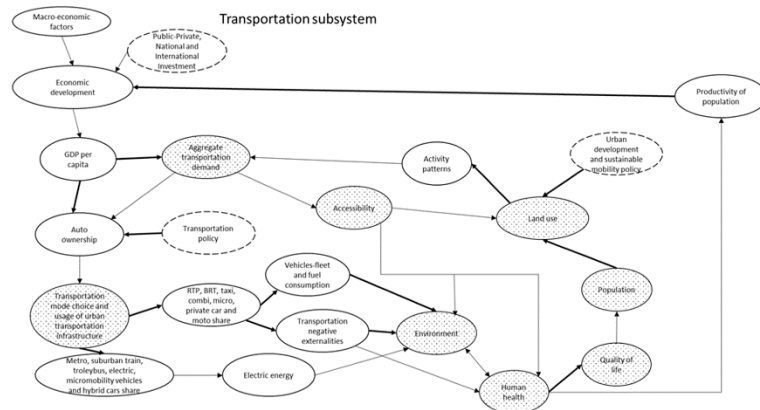
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.27]

Το άρθρο εστιάζει στην προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού, υπό το πρίσμα της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Ειδικότερα, προτείνεται ο σχεδιασμός μιας πιστοποίησης που θα διακρίνει αν κάποια επιχείρηση αξιολογείται ως φιλικές ή μη προς τους ποδηλάτες. Στο πλαίσιο αυτό, εντοπίστηκαν τα κριτήρια τα οποία αξιολογούνται ως διακριτικά στην παραπάνω περίπτωση. Η μέθοδος έχει στο επίκεντρό της την διεξαγωγή προσωπικών συνεντεύξεων με ποδηλάτες-τουρίστες και οργανωτές ποδηλατικών εκδρομών. Τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τις συνεντεύξεις συνέβαλαν στην ταυτοποίηση των κριτηρίων βάσει των οποίων μπορούν τα καταστήματα και οι ξενοδοχειακές μονάδες να λάβουν την πιστοποίηση. Τα κριτήρια μεταγράφηκαν σε δείκτες που μπορούν να χρησιμοποιηθούν στο πλαίσιο της λειτουργικότητας της πιστοποίησης, η τελική μορφή της οποίας αποτελεί αντικείμενο μελλοντικής έρευνας.

Επιπρόσθετα, σε επόμενη φάση της έρευνας, τα πορίσματα συσχετίστηκαν με αντίστοιχα άλλων διεθνών μελετών. Η σύγκριση αυτή ωφέλησε στον εντοπισμό ενδιαφερόντων των ποδηλατών-τουριστών, γεγονός που, εφόσον είναι γνωστό, μπορεί να συμπεριληφθεί στην προώθηση του τομέα.



Εικόνα 4.5.22.α. Οι φάσεις της ανάλυσης CLIOS.



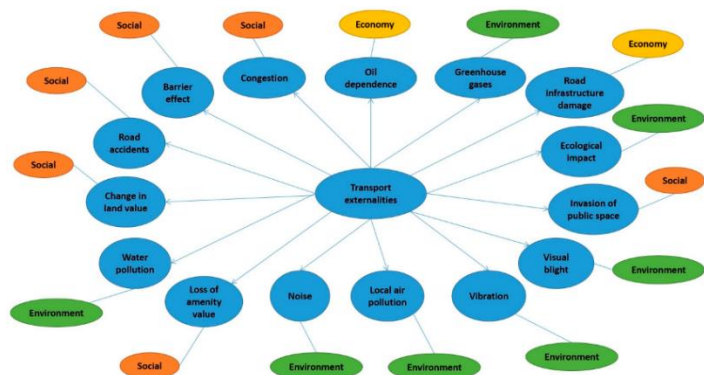
Εικόνα 4.5.22.β. Το υποσύστημα των μεταφορών σε σχέση με δείκτες κοινών μοχλών-χάραξης πολιτικής.

Chatziioannou, I., Alvarez-Icaza, L., Bakogiannis, E., Kyriakidis, C. & Chias-Becerril, L. (2020) «A CLIOS Analysis for the Promotion of Sustainable Plans of Mobility: The Case of Mexico City». *Applied Sciences*, 10(13). [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.28]

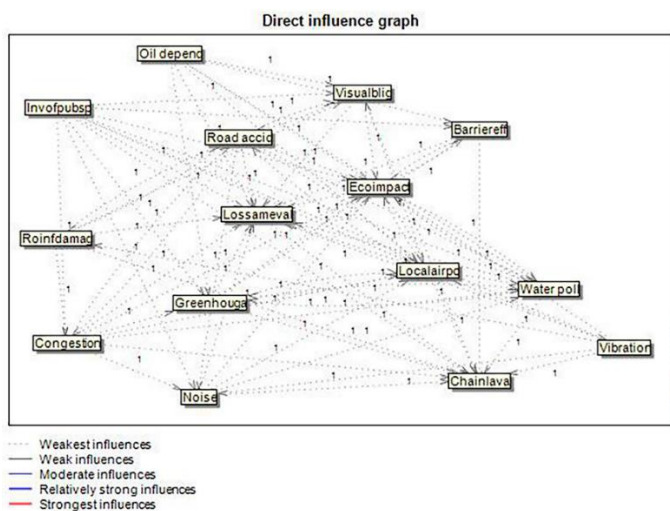
Το άρθρο αυτό παρέχει ορισμένους κατευθυντήριους άξονες για την κατάρτιση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με έμφαση αυτά που αναφέρονται σε πολυκεντρικές ή μητροπολιτικές περιοχές. Λαμβάνοντας υπόψη την περίπτωση της πόλης του Μεξικό, η οποία αποτελεί μελέτη περίπτωσης, διεξήχθη μια ερευνητική προσπάθεια που αρθρώνεται στην αξιοποίηση της σύνθετης συστημικής ανάλυσης ολοκληρωμένων ανοιχτών συστημάτων μεγάλης κλίμακας (CLIOS).

Η μεθοδολογία (Εικόνα 4.5.22.α) περιελάμβανε δύο επιμέρους στάδια: (α) εντοπίζονται οι σχέσεις μεταξύ των βασικών συστημάτων και υποσυστημάτων (Εικόνα 4.5.22.β) με παράλληλη αναγνώριση των κυριότερων στοιχείων και θεσμών που εμπλέκονται στην διαδικασία πολεοδομικού σχεδιασμού. (β) αξιολογείται η αποτελεσματικότητα των δημόσιων στρατηγικών που αποτελούν τμήμα του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας της πόλης του Μεξικό και ταξινομούνται με σειρά σημασίας.

Από τα αποτελέσματα προκύπτουν τα κύρια υποσυστήματα τα οποία πρέπει να ληφθούν υπόψη για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας καθώς, επίσης, και οι δημόσιες στρατηγικές που θα πρέπει να τεθούν σε προτεραιότητα προκειμένου να εφαρμοστεί αποτελεσματικά το εν λόγω σχέδιο.



Εικόνα 4.5.23.α. Οι αρνητικές επιπτώσεις των μετακινήσεων.



Εικόνα 4.5.23.β. Ένα διάγραμμα δικτύου όπου αποτυπώνονται οι άμεσες συσχετίσεις μεταξύ των αρνητικών επιπτώσεων των μετακινήσεων.

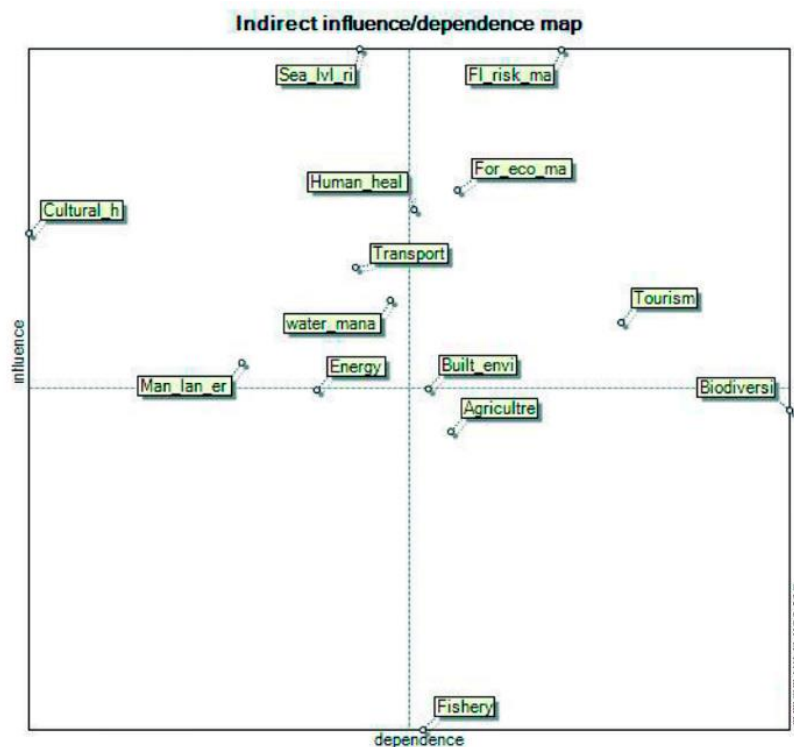
Chatziioannou, I., Alvarez-Icaza, L., Bakogiannis, E., Kyriakidis, C. & Chias-Becerril, L. (2020) «A Structural Analysis for the Categorization of the Negative Externalities of Transport and the Hierarchical Organization of Sustainable Mobility’s Strategies». *Sustainability*, 12(15), 6011.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.29]

Η δημοσίευση αυτή εξετάζει, με την βοήθεια της μεθόδου της Δομικής Ανάλυσης (Structural Analysis), τις σχέσεις μεταξύ αρνητικών επιπτώσεων των μετακινήσεων (Εικόνα 4.5.23.α), ενώ αξιολογούνται και οι παρεμβάσεις που είναι προσανατολισμένες προς την βιώσιμη κινητικότητα (Εικόνα 4.5.23.β).

Τα αποτελέσματα δείχνουν πως οι αρνητικές επιπτώσεις των μετακινήσεων δεν αποτελούν μεμονωμένα φαινόμενα (Εικόνα 4.5.23.β). Αντίθετα, αποδεικνύεται πως συσχετίζονται και μπορούν να ταξινομηθούν με κριτήριο τις μεταξύ τους συσχετίσεις ώστε οι δημόσιες πολιτικές να δομούνται λαμβάνοντας υπόψη τις εκτιμώμενες επιδράσεις των μετακινήσεων.

Επί παραδείγματι, στις αρνητικές επιπτώσεις που απορρέουν από την πολιτική για την ανάπτυξη υποδομών μεταφορών συγκαταλέγονται η «εισβολή» των μηχανοκίνητων μέσων στο δημόσιο χώρο μέσα από την κατασκευή νέων οδικών αξόνων, τα τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η αέρια ρύπανση. Από την άλλη πλευρά, ως σημαντικές στρατηγικές υπέρ της βιώσιμης κινητικότητας θεωρούνται αυτές που είναι προσανατολισμένες σε παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού και ειδικότερα αυτές που σχετίζονται με την δημόσια συγκοινωνία.



Εικόνα 4.5.24. Η θέση των μεταβλητών, όπως προκύπτει από τη μήτρα άμεσων επιρροών-εξαρτήσεων.

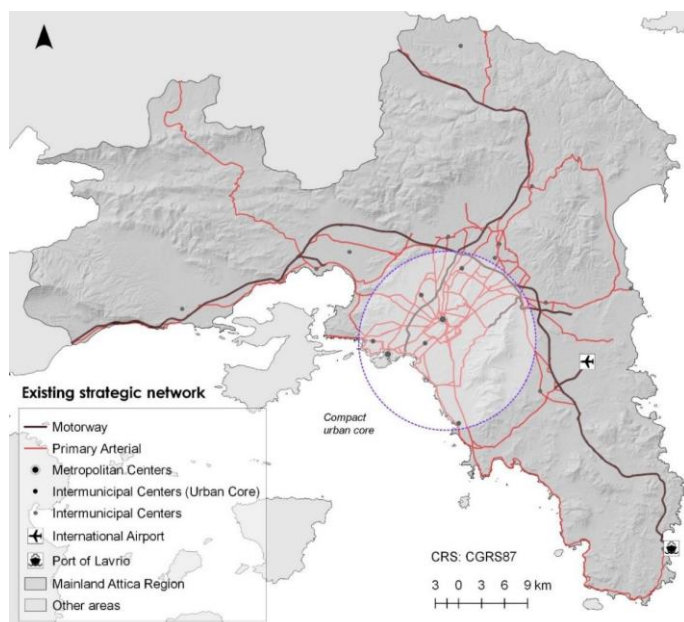
Chatziioannou, I., **Bakogiannis, E.**, Kyriakidis, C. & Alvarez-Icaza, L. (2020) «A Prospective Study for the Mitigation of the Climate Change Effects: The Case of the North Aegean Region of Greece». *Sustainability*, 12(24), 10420.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.30]

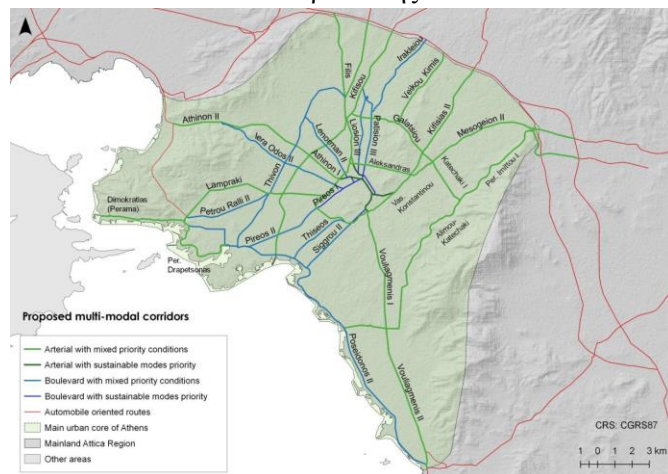
Στόχος του συγκεκριμένου άρθρου είναι ο εντοπισμός των παραμέτρων που προωθούν την ανθεκτικότητα, σε όρους περιβαλλοντικούς, των περιφερειών της επικράτειας. Το ζήτημα είναι ιδιαίτερα επίκαιρο δεδομένων των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής τα οποία ήταν εμφανή και στην Ελλάδα, τα τελευταία χρόνια. Για την επίτευξη του παραπάνω στόχου, αξιοποιήθηκε το εργαλείο της Δομικής Ανάλυσης.

Δύο ήταν τα κύρια στάδια κατάρτισης της μελέτης: (α) εντοπίστηκαν οι σχέσεις μεταξύ των στρατηγικών τομέων κάθε περιφερειακού σχεδίου –δεδομένου του γεγονότος πως ως περιοχές αναφοράς επιλέχθηκαν οι περιφέρειες- και ταξινομήθηκαν με γνώμονα την σημασία τους και την επιρροή που ασκούν στην επίτευξη της ανθεκτικότητας. (β) αξιολογήθηκε η αποτελεσματικότητα των διαφόρων δημόσιων πολιτικών που προσανατολίζονται στην αστική ανθεκτικότητα και ταξινομήθηκαν με γνώμονα τον αντίκτυπο που έχουν σε στρατηγικούς τομείς του εκάστοτε περιφερειακού σχεδίου και τα συνακόλουθα οφέλη που μπορούν να επιφέρουν προς τις τοπικές κοινωνίες.

Τα πορίσματα της έρευνας προβάλλουν ορισμένους παράγοντες (Εικόνα 4.5.24) που μπορούν να επηρεάσουν περισσότερο στον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής. Οι τομείς αυτοί προέκυψαν από την μελέτη περίπτωσης της Π. Βορείου Αιγαίου και ταξινομήθηκαν ώστε να συμπεριληφθούν στον στρατηγικό σχεδιασμό για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής σε περιφερειακό επίπεδο. Η μεθοδολογία να εφαρμοστεί και σε άλλες περιφέρειες.



Εικόνα 4.5.25.α. Υφιστάμενο στρατηγικό οδικό δίκτυο και σημαντικά κέντρα πόλης.



Εικόνα 4.5.25.β. Προτεινόμενοι πολυτροπικοί διάδρομοι.

Tsigdinos, S., Nikitas, A. & Bakogiannis, E. (2021) «Multimodal Corridor Development as a Way of Supporting Sustainable Mobility in Athens». *Case Studies on Transport Policy*, 9(1), 137-148.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.31]

Αντικείμενο της εργασίας είναι η ανεύρεση βιώσιμων τρόπων μετακίνησης σε επίπεδο μητροπολιτικής περιοχής. Η μελέτη υιοθετεί μια προσέγγιση μεικτής μεθόδου που περιλαμβάνει παρατήρηση, ανασκόπηση βιβλιογραφίας και δευτερογενή ανάλυση δεδομένων. Μέσω αυτής της προσέγγισης, η έρευνα αναπτύσσει μια μέθοδο για την επανασύνδεση των αρτηριών κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και παρέχει ένα συνεκτικό σχέδιο για τη μετατροπή τους σε πολυτροπικούς διαδρόμους. Οι πολυτροπικοί διάδρομοι προτείνονται με βάση τη θέση τους στο οδικό δίκτυο, τις ιδιότητες συνδεσιμότητας, τα αστικά χαρακτηριστικά τους, την ύπαρξη μεγάλων διαδρομών δημόσιων συγκοινωνιών ή αποκλειστικών ποδηλατικών διαδρομών και την τρέχουσα οδική τους ταξινόμηση. Επιπλέον, προτείνονται μέθοδοι σχεδιασμού που αναφέρονται σε κάθε κατηγορία διαδρόμου σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας (π.χ. διατομές).

Ως περιοχή μελέτης επιλέχθηκε η μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας. Στις εκτιμώμενες εκροές από την υλοποίηση των προτεινόμενων παρεμβάσεων περιλαμβάνονται η προώθηση των ενεργών μέσων μεταφοράς και των δημόσιων συγκοινωνιών, η ενοποίηση του αστικού ιστού και βελτιώσεις προσβασιμότητας. Η μέθοδος που αναπτύχθηκε θα μπορούσε να εφαρμοστεί σε άλλες περιοχές μελέτης με παρόμοια χαρακτηριστικά και μπορεί να είναι ένας «οδικός χάρτης» για τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, τους σχεδιαστές και τις τοπικές κοινότητες, με στόχο τη μετατροπή των διαδρόμων που κυριαρχούνται από αυτοκίνητα σε πολυτροπικούς διαδρόμους.

Nikitas, A., Tsigdinos, S., Karolemeas, C., Kourmpa, E. & **Bakogiannis, E.** (2021) «Cycling in the era of COVID-19: Lessons Learnt and Best Practice Policy Recommendations of a More Bike-Centric Future». *Sustainability*, 13(9), 4620.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.32]

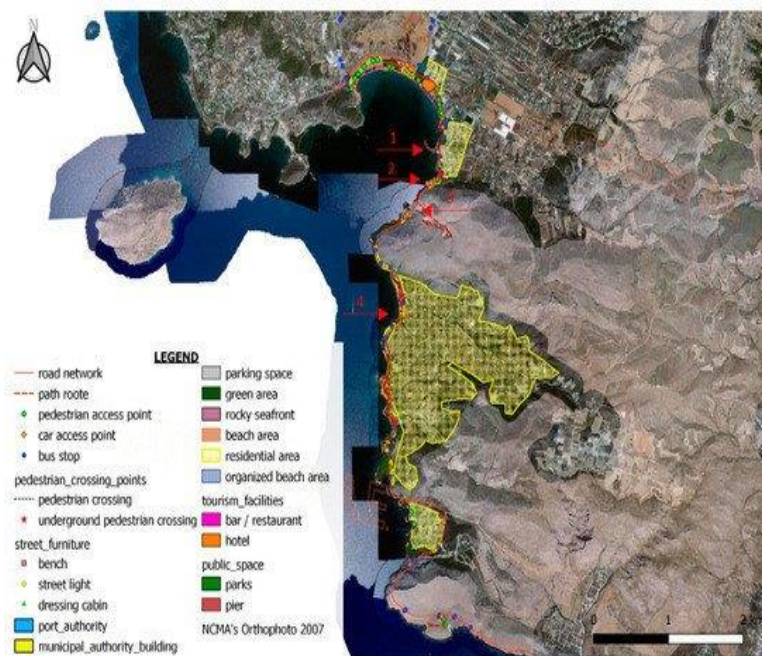
Η πανδημία του κορωνοϊού έχει επηρεάσει τις πόλεις μας με επιπτώσεις χωρίς ανάλογο προηγούμενο, με τις μεταφορές να κατέχουν κρίσιμο ρόλο στους τομείς που επηρεάστηκαν χαρακτηριστικά. Κοινωνική απόσταση, περιορισμοί κυκλοφορίας, μέτρα αποκλεισμού και τοπικά lockdowns μεταμόρφωσαν την προσωπική κινητικότητα και ανέδειξαν τα σφάλματα των προηγούμενων ετών σχετικά με την αυτοκινητοκεντρική ανάπτυξη των πόλεων μας.

Οι ενεργές μετακινήσεις, το περπάτημα και το ποδήλατο, αναδείχθηκαν ως βασικοί τρόποι μετακίνησης εν μέσω της εξάπλωσης του ιού λόγω της δυνατότητάς τους να προσφέρουν ικανοποιητική απόσταση ενώ παράλληλα άλλαξε σημαντικά η προσφορά και η ζήτηση των άλλων μέσων.

Το ποδήλατο αναδείχθηκε σε πολλές πόλεις του κόσμου ως πρωταγωνιστής, αφού με πιλοτικό τρόπο αποδόθηκε δημόσιος χώρος στο ποδήλατο που πριν ήταν αποκλειστικά για το αυτοκίνητο. Αυτή η τάση ανακατανομής του δημόσιου χώρου δημιούργησε την ευκαιρία να καθιερωθεί ένα νέο ήθος στις μετακινήσεις που προάγει την εφαρμογή μόνιμων πολιτικών, μέτρων και στρατηγικών με επίκεντρο το ποδήλατο ώστε να καταστεί κυρίαρχο μέσο μετακίνησης για τις καθημερινές ανάγκες και να πάψει να λειτουργεί ως μέσο αναψυχής ή ως συμπληρωματικό μέσο κάτω από τη σκιά του αυτοκινήτου.

Αυτό το άρθρο παρέχει μια περιγραφή των τρέχοντων πρωτοβουλιών με επίκεντρο το ποδήλατο στις διάφορες πόλεις του κόσμου και συγκεντρώνει επιτυχίες και αποτυχίες αυτών, τα διδάγματα που αντλήθηκαν από τις διάφορες επιμέρους εφαρμογές, ενώ παρουσιάζει και μία εργαλειοθήκη με συστάσεις

πολιτικής για την ανάδειξη του ποδηλάτου ως κυρίαρχου μέσου μετακίνησης στην μετά-κορωνοϊού εποχή.



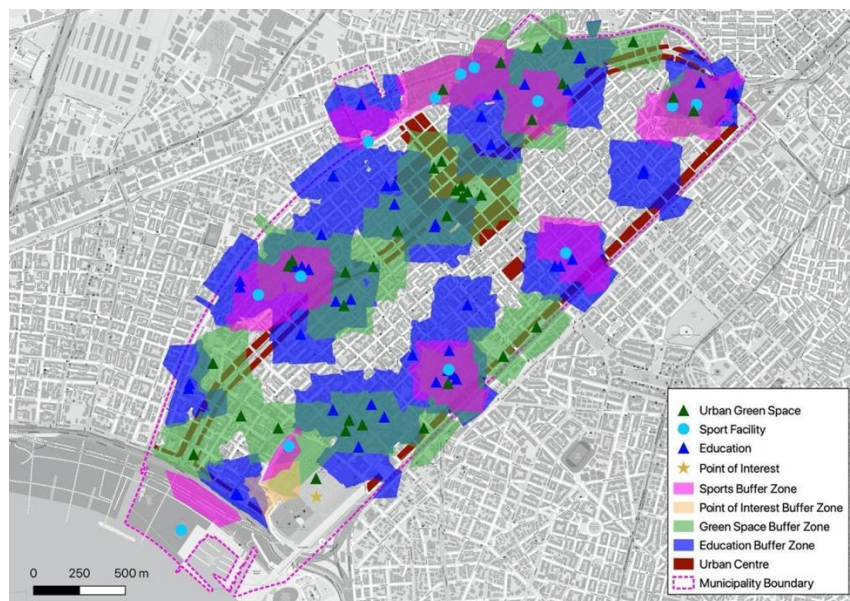
Εικόνα 4.5.26. Χαρτογραφική απεικόνιση συλλεχθείσας πληροφορίας.

Bakogiannis, E., Potsiou, C., Apostolopoulos, K. & Kyriakidis, C. (2021) «Crowdsourced Geospatial Infrastructure for Coastal Management and Planning for Emerging Post-COVID-19 Tourism Demand». *Tourism and Hospitality*, 2, 261-276. DOI: 10.390/tourhoosp2020016.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.33]

Το άρθρο προσεγγίζει το ζήτημα της διαχείρισης του παράκτιου χώρου, υπό το πρίσμα μιας καινοτόμου μεθοδολογίας. Ως βάση του μεθοδολογικού πλαισίου κρίθηκε αποτελεσματική η εφαρμογή της τεχνικής του πληθοπορισμού (crowdsourcing), που την τελευταία δεκαετία κερδίζει έδαφος σε διάφορους τομείς σχετικούς με τον χωρικό σχεδιασμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το χαμηλό κόστος της συγκεκριμένης τεχνικής καθιστά την μεθοδολογία που προτείνεται πιθανότερο να αξιοποιηθεί.

Μετά την βιβλιογραφική επισκόπηση, περιγράφεται η εφαρμογή της σε ένα τμήμα του παράκτιου μετώπου της Ανατολικής Αττικής, μήκους 11.7 χλμ. Σκοπός της εφαρμογής της μεθόδου ήταν να καταδειχτεί η αποτελεσματικότητά της και ο βαθμός ακρίβειας που προσέφερε. Έτσι, σε πρώτη φάση, συλλέχθηκε μια σειρά δεδομένων από πολίτες μη σχετικούς με το αντικείμενο του πολεοδόμου ή του τοπογράφου μηχανικού (Εικόνα 4.5.26). Για να καταστεί κάτι τέτοιο δυνατό, μια ομάδα ειδικών ανέλαβε την επιμόρφωσή τους, τόσο σε θεωρητικό όσο και πρακτικό επίπεδο. Η ίδια διαδικασία συλλογής δεδομένων πραγματοποιήθηκε και από ειδικούς μηχανικούς. Τα δεδομένα αξιολογήθηκαν ποιοτικά και ποσοτικά, ελέγχοντας τον απαιτούμενο χρόνο και την έκταση που καταγράφηκε. Τα αποτελέσματα ήταν ενθαρρυντικά για την προώθηση της εφαρμογής μιας τέτοιας μεθοδολογίας, όπου στην περίπτωση του παράκτιου χώρου θα μπορούσε να γίνει και από τουρίστες που επισκέπτονται την χώρα μας στο πλαίσιο των διακοπών τους. Λαμβάνοντας υπόψη τους περιορισμούς έρευνας, δίνονται πρόσθετες κατευθύνσεις για την γενικευμένη εφαρμογή της μεθοδολογίας.



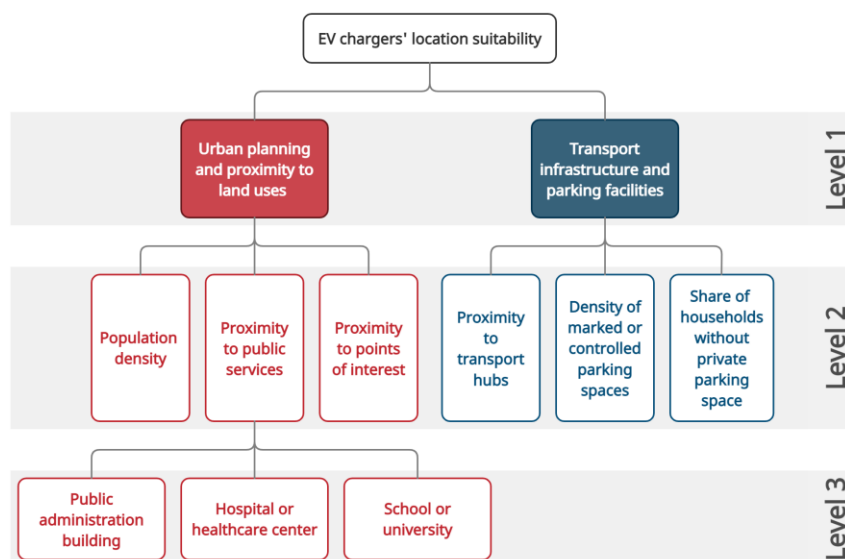
Εικόνα 4.5.27. «Ακτίνες επιρροής» (buffer zones) χώρων εκπαίδευσης, αθλητικών εγκαταστάσεων, χώρων πρασίνου και σημείων ενδιαφέροντος.

Tsigdinos, S., Karolemeas, C., **Bakogiannis, E.** & Nikitas, A. (2021) «Introducing Autonomous Buses into Street Functional Classification Systems: An Exploratory Spatial Approach». *Case Studies on Transport Policy*, 9(2), 813-822.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.34]

Η έρευνα αναφέρεται στην ενσωμάτωση των Αυτόνομων Λεωφορείων στο λειτουργικό σύστημα ταξινόμησης των οδών. Συγκεκριμένα, διατυπώνεται πρόταση για τη δημιουργία ενός νέου τύπου δρόμου που θα είναι αυστηρά αφιερωμένος σε πεζούς, ποδηλάτες, αυτόνομα λεωφορεία και χρήστες μικροκινητικότητας. Η προτεινόμενη μέθοδος αποτελείται από πέντε βήματα και λαμβάνει υπόψη διάφορα κριτήρια που αναφέρονται τόσο στο αστικό περιβάλλον (π.χ. πυκνότητα πληθυσμού, σχολικές εγκαταστάσεις, δημόσιοι χώροι, εμπορικοί χώροι) όσο και στη λειτουργία των μεταφορών (πλάτος οδού, κλίσεις, κλπ). Η εφαρμογή πραγματοποιείται με τη χρήση εργαλείων GIS.

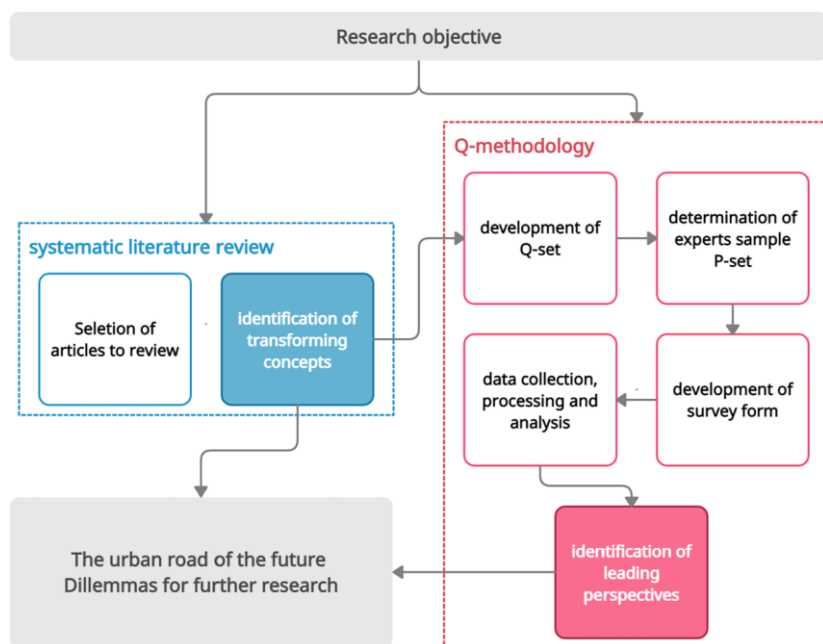
Η περιοχή μελέτης της έρευνας είναι η πόλη της Καλλιθέας, ένα πυκνοκατοικημένος δήμος στο νότιο τμήμα της Αθήνας. Η προτεινόμενη προσέγγιση σχεδιασμού αναμένεται να διαμορφώσει ευνοϊκές συνθήκες για τη βελτίωση της απόδοσης και της ορατότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς, ενσωματώνοντας σταδιακά αυτόνομα λεωφορεία χαμηλής ταχύτητας σε ένα σύστημα που κυριαρχεί το αυτοκίνητο και παρέχοντάς τους ένα πρόσφορο έδαφος για δοκιμή που θα αποτελέσει «πρόβα» επέκτασής τους σε περιβάλλοντα αυτοκινητοδρόμων, όπου θα έκαναν τη διαφορά μακροπρόθεσμα. Μια τέτοια επιλογή συμβάλει στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και την κοινωνική ισότητα, περιορίζοντας τους αποκλεισμούς στις μεταφορές. Αξίζει να σημειωθεί πως η ανάπτυξη της μεθοδολογίας αυτής είναι σύμφωνη με την αναδυόμενη έννοια της κινητικότητας ως υπηρεσίας (MaaS) και συμβάλλει στη μετάβαση από τις συμβατικές στις έξυπνες πόλεις.



Εικόνα 4.5.28. Ιεραρχική δομή των επιλεχθέντων κριτηρίων.

Karolemeas, C., Tsigdinos, S., Tzouras, P., Nikitas, A. & **Bakogiannis, E.** (2021) «Determining Electric Vehicle Charging Station Location Suitability: A Qualitative Study of Greek Stakeholders Employing Thematic Analysis and Analytical Hierarchy Process». *Sustainability*, 13, 2298.
 [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.35]

Η μετάβαση από έναν στόλο συμβατικών οχημάτων ορυκτών καυσίμων σε έναν στόλο φιλικό προς το περιβάλλον μπορεί να ανοίξει το δρόμο προς ένα βιώσιμο μέλλον στις πόλεις. Ως εκ τούτου, τα ηλεκτρικά οχήματα θα πρέπει να τεθούν σε προτεραιότητα. Είναι, λοιπόν, απαραίτητη μια υποδομή προσαρμογής των Η/Ο, η οποία θα διασφαλίζει τη λειτουργικότητα ολόκληρου του συστήματος. Αυτή η μελέτη στοχεύει στην ανάπτυξη ενός μεθοδολογικού πλαισίου για τον εντοπισμό των κατάλληλων θέσεων για την εγκατάσταση σημείων φόρτισης Η/Ο σε αστικές περιοχές. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, υιοθετήθηκε μια προσέγγιση μεικτής μεθόδου που περιλαμβάνει μια συστηματική ανασκόπηση της βιβλιογραφίας, την ανάπτυξη δώδεκα ημιδομημένων συνεντεύξεων με φορείς που αναλύθηκαν θεματικά και τέλος την Αναλυτική Ιεραρχική Διαδικασία (Εικόνα 4.5.28). Το αποτέλεσμα των ανωτέρω ήταν η δημιουργία μίας μεθοδολογίας αξιολόγησης- λειτουργίας ενός χωρικού μοντέλου, η οποία αποτελείται από παραμέτρους και βάρη για την εκτίμηση της καταλληλότητας κάθε αστικής οδικής σύνδεσης (οδικού τμήματος) για τη δημιουργία σημείων φόρτισης Η/Ο. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι οι βασικοί παράγοντες επιλογής τοποθεσίας είναι: οι κόμβοι μεταφοράς, οι ελεγχόμενοι χώροι στάθμευσης, οι παρόδιες θέσεις στάθμευσης και τα σημεία ενδιαφέροντος. Η θέση των δημόσιων υπηρεσιών προκύπτει ως μη κρίσιμος παράγοντας χωροθέτησης (ως λιγότερο σημαντικός). Το σύστημα υποδομών των μεταφορών, η διαθεσιμότητα χώρων στάθμευσης και τα χαρακτηριστικά της οδικής υποδομής υπερτερούν έναντι των χρήσεων γης.

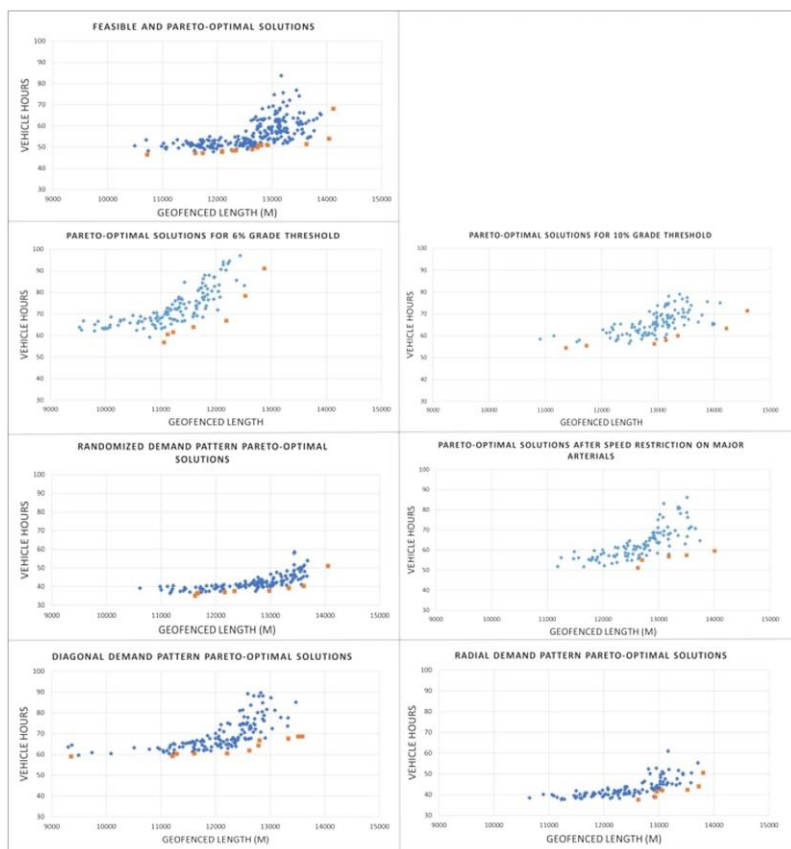


Εικόνα 4.5.29. Μεθοδολογικό διάγραμμα.

Tsigdinos, S., Tzouras, P., **Bakogiannis, E.**, Keraptsoglou, K. & Nikitas, A. (2022) «The Future Urban Road: A Systematic Literature Review-Enhanced Q-Method Study with Experts». *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 102, 103158.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.36]

Σε μια εποχή πολυπλοκότητας και ραγδαίας τεχνολογικής προόδου, οι αστικές οδοί αλλάζουν σημαντικά. Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι η αποσαφήνιση και ιεράρχηση των εννοιών που ορίζουν τις θεμελιώδεις διαστάσεις του μελλοντικού αστικού δρόμου. Για την έρευνα έγινε συνδυαστική προσέγγιση που ενσωματώνει μια Συστηματική Ανασκόπηση Λογοτεχνίας με τη μέθοδο Q (Εικόνα 4.5.29). Πιο συγκεκριμένα, η βιβλιογραφική ανασκόπηση συνέβαλε στον εντοπισμό των βασικών εννοιών που οργανώνονται σε πέντε κατηγορίες: αποτελεσματικότητα, ασφάλεια, βιωσιμότητα, προσβασιμότητα και ευφυΐα. Χρησιμοποιώντας τη μέθοδο Q, πενήντα ειδικοί στις μεταφορές «οραματίστηκαν» και περιέγραψαν τον αστικό δρόμο του μέλλοντος. Τα αποτελέσματα προσδιόρισαν είκοσι οχτώ διαφορετικές έννοιες που σχετίζονται με το δρόμο του μέλλοντος γεγονός που υποδηλώνει το πλήθος των διαφορετικών στοιχείων που συνοδεύουν την αντίληψη και τη μελλοντική του λειτουργία. Από αυτή την έρευνα προέκυψαν τέσσερις κατηγορίες επιστημόνων σχετικά με την αντίληψή τους για το δρόμο του μέλλοντος: οι ‘People-first techno-centrists’, οι ‘AV-scepticists’, οι ‘Unconventionalists’ και οι ‘Infrastructuralists’. Αυτές οι τέσσερις κατηγορίες δείχνουν διαφορετικές αντιλήψεις, προτεραιότητες και ανησυχίες. Μερικά από τα κύρια διλήμματα που προκύπτουν είναι: α) ιεράρχηση των μέσων μετακίνησης: πρώτα ο άνθρωπος ή όχι; β) μοιραζόμενες ή διακριτές υποδομές και γ) σχεδιασμός συστημάτων ή μεμονωμένων δρόμων.

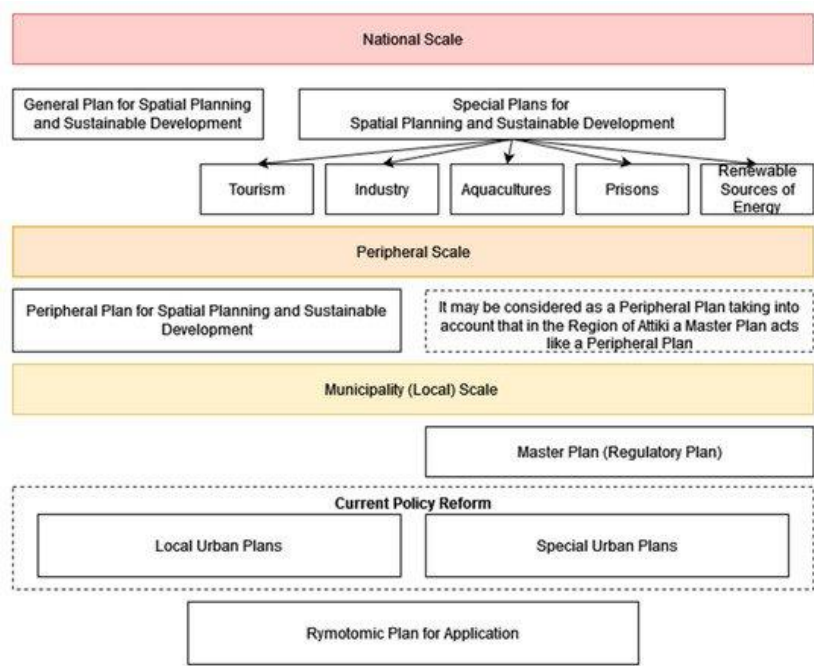


Εικόνα 4.5.30. Επισκοπή των Σεναρίων Ανάλυσης.

Liazos, A., Iliopoulou, C., Keraptsoglou, K. & Bakogiannis, E. (2022) «Geofence planning for electric scooters». *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 102, 103149. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.37]

Τα ηλεκτρικά πατίνια αποτελούν μια καινοτόμα επιλογή μετακίνησης που είναι φιλική για το χρήστη και το περιβάλλον. Ωστόσο, η ενσωμάτωσή τους στους δρόμους των πόλεων δεν είναι εύκολη αφού απαιτείται η ικανοποίηση μιας σειράς θεσμικών, κοινωνικών και τεχνικών συνθηκών. Δεδομένης της απουσίας επίσημων κατευθυντήριων προδιαγραφών που να περιγράφουν τα διάφορα ζητήματα με πληρότητα, η εφαρμογή της μικροκινητικότητας διεξάγεται μέσω της άτυπης καθιέρωσης ad hoc γεωγραφικών «ορίων» που απαγορεύουν ή περιορίζουν την στάθμευση και την προσπελασιμότητα των χρηστών.

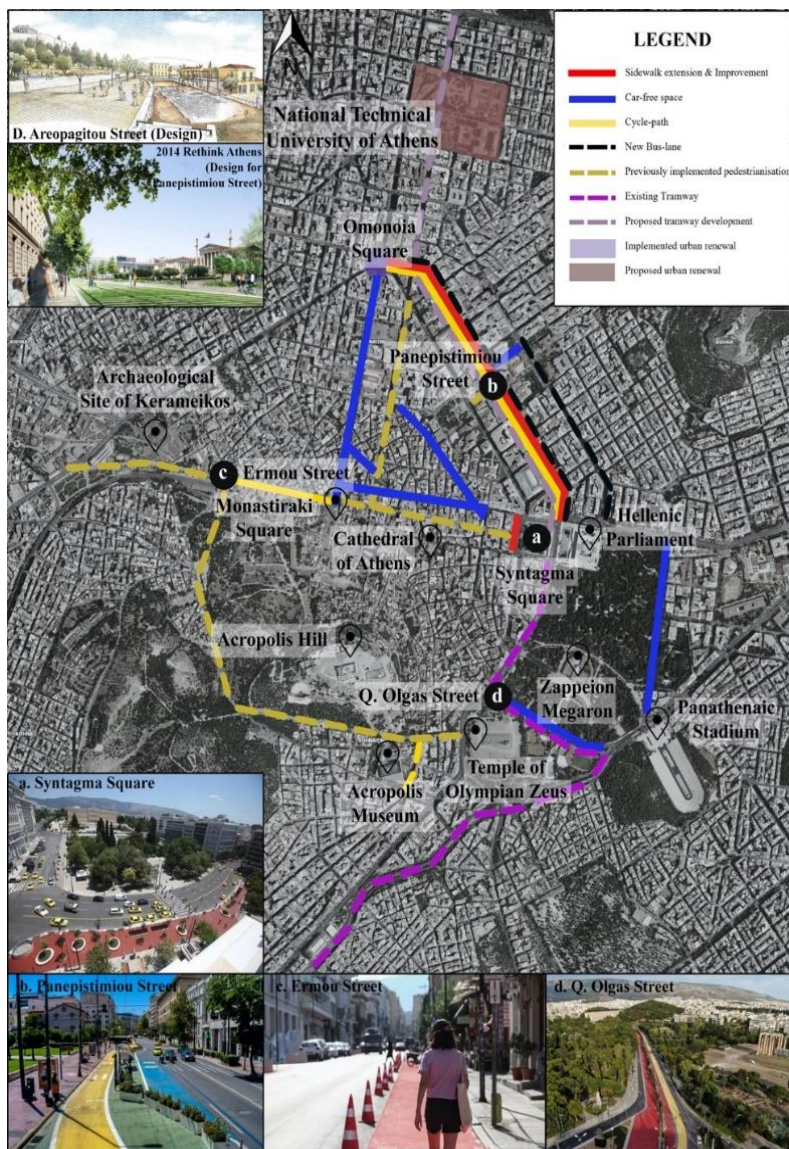
Στο πλαίσιο αυτό, το εν λόγω άρθρο προτείνει ένα μεθοδολογικό εργαλείο που υποστηρίζει τη διαδικασία λήψης αποφάσεων στη ρύθμιση της χρήσης ηλεκτρικών πατινιών στις αστικές περιοχές. Για το σκοπό αυτό εισάγεται ένα μοντέλο σχεδίασης δικτύου υπηρεσιών, με στόχο τη μεγιστοποίηση της έκτασης των γεωφραγμάτων σε μια αστική περιοχή για χάρη της μεγιστοποίησης της οδικής ασφάλειας, ενώ λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις του χρόνου ταξιδιού για τους χρήστες. Το πρόβλημα διατυπώνεται μέσα από ένα διεπιπέδο μοντέλο βελτιστοποίησης του αντικειμένου το οποίο επιλύθηκε με τη χρήση ενός Μη-Κυρίαρχου Γενετικού Αλγόριθμου Ταξινόμησης (NSGA-II). Στη συνέχεια, πραγματοποιείται ανάλυση ευαισθησίας με βάση τα κριτήρια σχεδιασμού και διατυπώνονται τα βασικά συμπεράσματα.



Εικόνα 4.5.31. Διαγραμματική απεικόνιση εθνικού συστήματος σχεδιασμού.

Vassi, A., Siountri, K., Papadaki, K., Iliadi, A., Ypsilanti, A. & **Bakogiannis, E.** (2022). «The Greek Urban Policy Reform through the Local Urban Plans (LUPs) and the Special Urban Plans (SUPs), Funded by Recovery and Resilience Facility (RRF)». *Land* 2022, 11, 1231, 1-22. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.38]

Το άρθρο αναφέρεται στην χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση που συνετελέσθη με την θεσμοθέτηση του Ν. 4759/2020. Ειδικότερα, προσεγγίζει την εδραίωση εργαλείων πολεοδομικού σχεδιασμού, όπως τα Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΤΠΣ) και Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΕΠΣ), υπό το πρίσμα της περιβαλλοντικής και πολιτιστικής διάστασης, με βάση τις χρήσεις γης, ως κύρια μεταβλητή μελέτης. Για να διατυπωθεί κριτική στον τρόπο που το νέο σύστημα χωρικού σχεδιασμού (Εικόνα 4.5.31) προσεγγίζει την διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς, σε τοπική κλίμακα, επιχειρήθηκε η κατάρτιση μιας βιβλιογραφικής επισκόπησης και επισκόπησης του θεσμικού πλαισίου, ενώ διατυπώθηκε μια συγκριτική ανάλυση σε σχέση με τον ευρωπαϊκό χώρο και τον δικαϊκό σύστημα που κυριαρχεί στις διάφορες περιοχές της Ευρώπης. Τα πορίσματα της έρευνας εστιάζουν στους τρόπους και στο βαθμό στον οποίο οι νέες μελέτες του τοπικού επιπέδου μπορούν να διαχειριστούν ζητήματα που άπτονται της πολιτιστικής διαχείρισης, ενώ διατυπώνεται κριτική ως προς τις διαδικασίες εφαρμογής των σχεδίων. Τέλος, σημειώνεται ο προγραμματισμός που έχει καταρτιστεί από το Υπουργείο Ενέργειας για την αναμόρφωση του πλαισίου χωρικού σχεδιασμού ώστε ο τελευταίος να καταστεί ολοκληρωμένος και συνδυαστικός, βάσει των ευρωπαϊκών κατευθύνσεων.



Εικόνα 4.5.32.α Σχεδιασμός του Μεγάλου Περιπάτου.

Kyriakidis, C., Chatziioannou, I., Iliadis, F., **Bakogiannis, E.** & Nikitas, A. (2022) «Evaluating the Public Acceptance of Sustainable Mobility Interventions Responding to Covid-19: The Case of the Great Walk of Athens and the Importance of Citizen Engagement». *Cities*, 132. 103966.

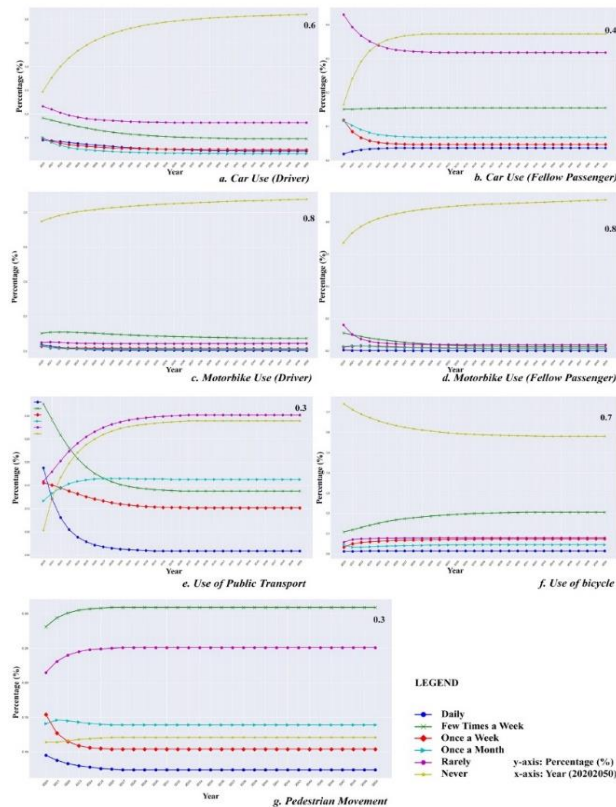
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.39]

Στον αντίκτυπο της πρόσφατης πανδημίας Covid-19, οι εμπλεκόμενοι στην διαδικασία λήψης αποφάσεων για τον πολεοδομικό σχεδιασμό βρέθηκαν αντιμέτωποι με το ενδεχόμενο άμεσης εφαρμογής σχεδιαστικών παρεμβάσεων που να μειώσουν τον κίνδυνο της μετάδοσης της νόσου, συμβάλλοντας στην προστασία της δημόσιας υγείας. Στο διάλογο που άνοιξε, η βιώσιμη κινητικότητα φάνηκε να αποτελεί μια ικανή λύση προς την κατεύθυνση αυτή, με αποτέλεσμα μια σειρά τέτοιων μέτρων να εφαρμοστούν σε διάφορες πόλεις του κόσμου. Ο προβληματισμός που ανέκυψε κατά την διάρκεια υλοποίησης τέτοιων παρεμβάσεων έγκειτο στο κατά πόσο τα έργα που υλοποιούνται με τέτοια αμεσότητα ικανοποιούν την αναγκαία συνθήκη συμμετοχής του κοινού και σε ποιο βαθμό οι κάτοικοι ικανοποιούνται από την υλοποίησή τους. Το παραπάνω ζήτημα προσεγγίστηκε εμπειρικά, μέσα από μια μελέτη περίπτωσης στην Ελλάδα. Η παρέμβαση που επιλέχθηκε ήταν ο Μεγάλος Περιπάτος στην Αθήνα (Εικόνα 4.5.32.α), μιας που επρόκειτο για ένα έργο πολυσυζητημένο και ποικίλες αναγνώσεις.

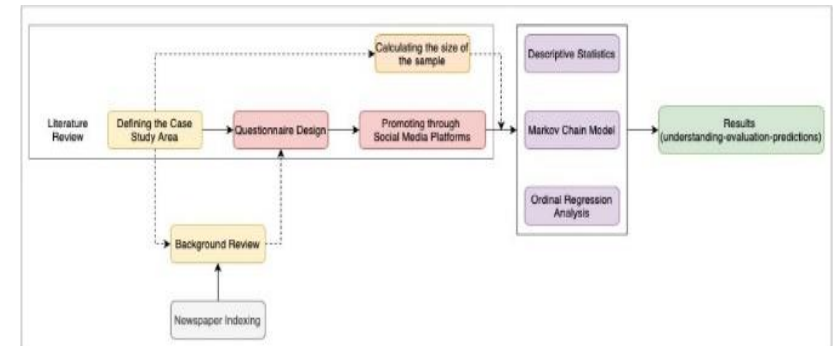
Βάση της πρωτογενούς έρευνας (Εικόνα 4.5.32.γ) ήταν ένα ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο το οποίο διανεμήθηκε μέσω διαφόρων εφαρμογών κοινωνικής δικτύωσης. Με την συμπλήρωση ικανού αριθμού απαντήσεων, οι απαντήσεις αναλύθηκαν με στατιστικές μεθόδους, που περιελάμβαναν τόσο εργαλεία περιγραφικής στατιστικής όσο και την μοντελοποίηση που παρέχεται μέσω της διατακτικής παλινδρόμησης και των μοντέλων της Αλυσίδας Markov (Εικόνα 4.5.32.β). Στο πλαίσιο αυτό, διατυπώθηκαν προβλέψεις για την κινητικότητα στο κέντρο της Αθήνας, ενώ, παράλληλα, ποσοτικοποιήθηκε η αποδοχή του έργου από μέρος των Αθηναίων. Ως προς το ζήτημα της αποδοχής, για λόγους διαφοροποίησης της κάθε παρέμβασης, επιδιώθηκε ο εντοπισμός επιμέρους αξιολογήσεων για κάθε τμήμα του έργου. Η δυστακτική αποδοχή της παρέμβασης, το

ιστορικό της οποίας εντοπίζεται σε βάθος δεκαετιών, έγκειται, αφενός στο κόστος, αφετέρου στην ταχύτητα υλοποίησής του, γεγονός που είχε σαν αποτέλεσμα την περιορισμένη διαδικασία διαβούλευσης και συμμετοχικού σχεδιασμού.

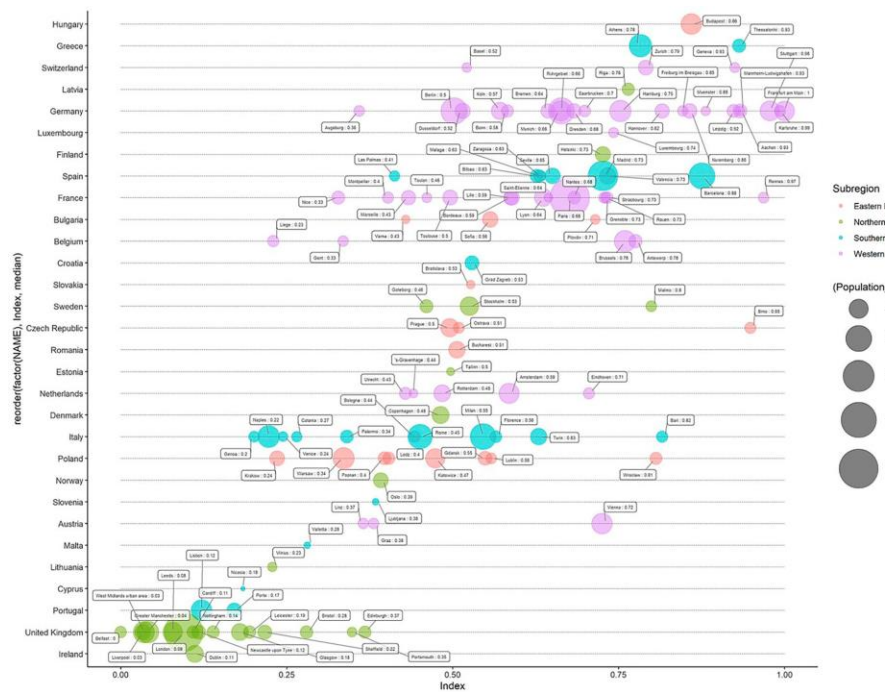
Γενικεύοντας τα αποτελέσματα της έρευνας, η δημοσίευση αυτή παρέχει «μαθήματα» που στηρίζονται σε εμπειρική έρευνα ώστε επόμενες τέτοιες παρεμβάσεις να καταρτιστούν μέσα από περισσότερο ώριμες διαδικασίες.



Εικόνα 4.5.32.β. Διαγραμματική Απεικόνιση Προβλέψεων, μέσω της Ανάλυσης της Αλυσίδας Markov.



Εικόνα 4.5.32.γ. Μεθοδολογικό Διάγραμμα Έρευνας.

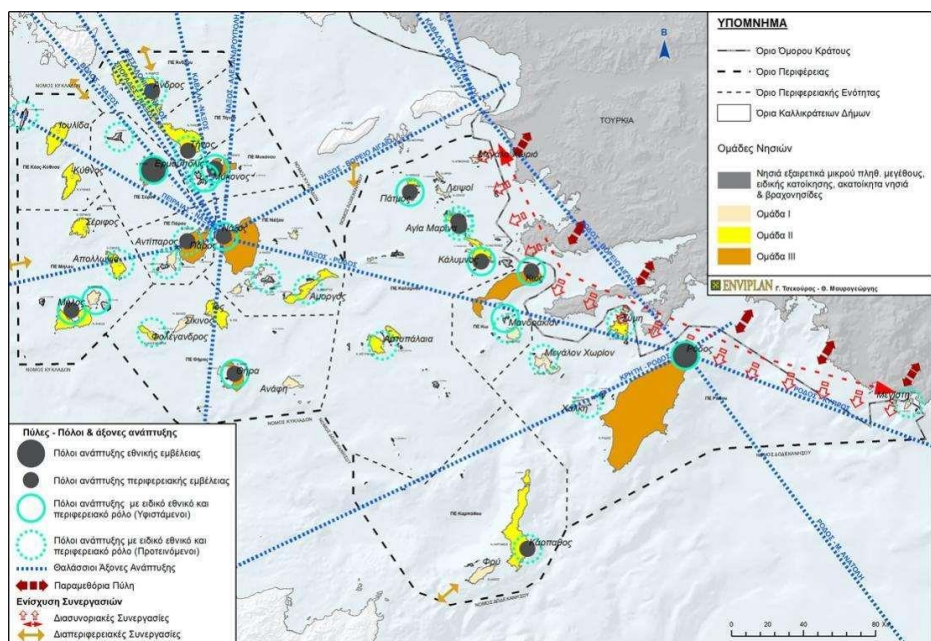


Εικόνα 4.5.33. Οπτικοποίηση της τιμής του δείκτη, ανά Λειτουργική Αστική Ενότητα, Χώρα και Περιφέρεια του Ευρωπαϊκού Χώρου.

Bartzokas-Tsiompras, A., & Bakogiannis, E. (2022). «Quantifying and visualizing the 15-Minute walkable city concept across Europe: A multicriteria approach». *Journal of Maps*, 0(0), 1-9. <https://doi.org/10.1080/17445647.2022.2141143>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.40]

Οι υγειονομικές και ενεργειακές κρίσεις που βιώνει ο πλανήτης τα τελευταία χρόνια έφεραν στο προσκήνιο την ανάγκη για ανάπτυξη πόλεων με υπερτοπική εμβέλεια, γεγονός που συνδέεται με την κινητικότητα σε αυτές. Παρά το γεγονός πως ο σχεδιασμός για τη βιώσιμη κινητικότητα κερδίζει έδαφος τα τελευταία χρόνια στον ευρωπαϊκό χώρο, εντούτοις δεν υπάρχει διαθέσιμο κάποιο εργαλείο για την εκτίμηση της αποτελεσματικότητας του σχεδιασμού για την προσβασιμότητα και, μάλιστα, σε σχέση με την οργάνωση των χρήσεων γης, που αποτελεί σημαντική συνιστώσα του ζητήματος. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω, στην εργασία αυτή διατυπώνεται ένας δυναμεί συγκρίσιμος δείκτης για την «Πόλη των 15 Λεπτών» (15-MWC) και εφαρμόζεται για τη μελέτη του βαθμού περιπατητικής απόδοσης 121 μητροπολιτικών περιοχών της Ευρώπης, αξιολογώντας επτά παραμέτρους άνεσης στην πεζή μετακίνηση. Τα δεδομένα συνδυάζονται ισότιμα λαμβάνοντας υπόψη την πολυκριτήρια προσέγγιση PROMETHEE II με αποτέλεσμα να προκύψει η τελική βαθμολογία του δείκτη που επιτρέπει την κατάταξη ή μη των πόλεων σε Πόλεις των 15 Λεπτών. Το αποτέλεσμα της έρευνας καταδεικνύει ανισότητες σε ευρωπαϊκό επίπεδο, με τις πιο βιώσιμες ως προς την περπατησιμότητα πόλεις να εντοπίζονται στη Γερμανία και τις λιγότερο περπατήσιμες να βρίσκονται στο Ηνωμένο Βασίλειο (Εικόνα 4.5.33). Είναι σκόπιμο να αναφερθεί πως καταγράφηκε μια στατιστικά σημαντική διαφορά στην απόδοση του 15-MWC, γεγονός που αποδίδεται στις ανισότητες σε όρους ΑΕΠ ανά κάτοικο. Τα αποτελέσματα της έρευνας μπορούν να αξιοποιηθούν ως μέσο σύγκρισης μεταξύ των πόλεων υποστηρίζοντας τη λήψη αποφάσεων πολιτικής για το σχεδιασμό των μετακινήσεων και τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

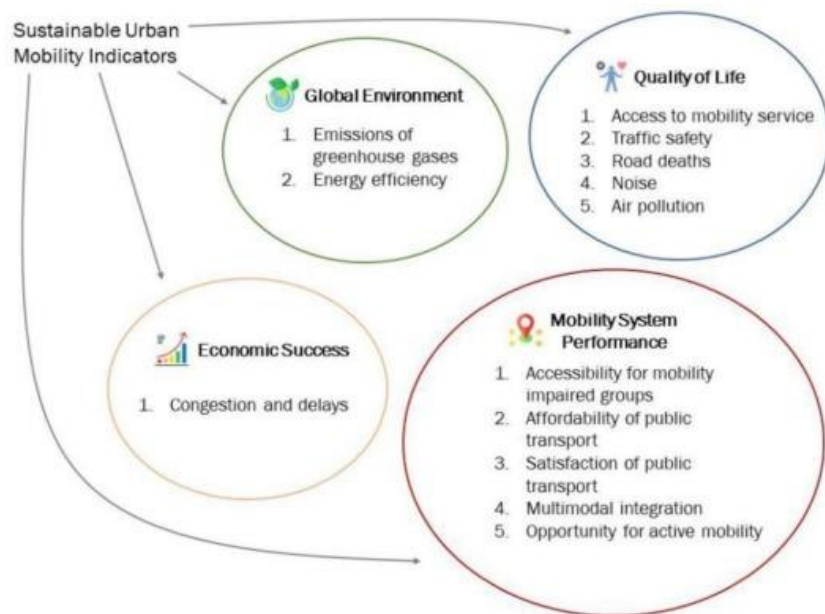


Εικόνα 4.5.33. Προτεινόμενη ομαδοποίηση των νησιών του Νοτίου Αιγαίου, βάσει νέου ΠΧΠ Π. Νοτίου Αιγαίου

Kyriakidis, C., **Bakogiannis, E.** & Delitheou, V. (2023). «Spatial Planning and Tourism Development: Sectors Forming Parallel Routes». *Sustainable Development, Culture, Traditions Journal*, 1(B), 51-64. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.41]

Η παρούσα εργασία εστιάζει στον συμμετοχικό τουρισμό που είναι μια αναδύομενη τάση που σχετίζεται με συμμετοχικές διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα κατά τη χάραξη τουριστικής πολιτικής και την άσκηση χωροταξικού σχεδιασμού. Πρόκειται για την ένταξη των επισκεπτών και των τοπικών κοινωνιών στη δημιουργία αυθεντικού τουριστικού προϊόντος μέσω μιας διαδικασίας που μπορούν να επωφεληθούν και τα δύο συμβαλλόμενα μέρη. Το θέμα αυτό δεν έχει συζητηθεί στην Ελλάδα όπου δεν υπάρχει σε ισχύ ειδικός χωροταξικός σχεδιασμός για τον τουρισμό.

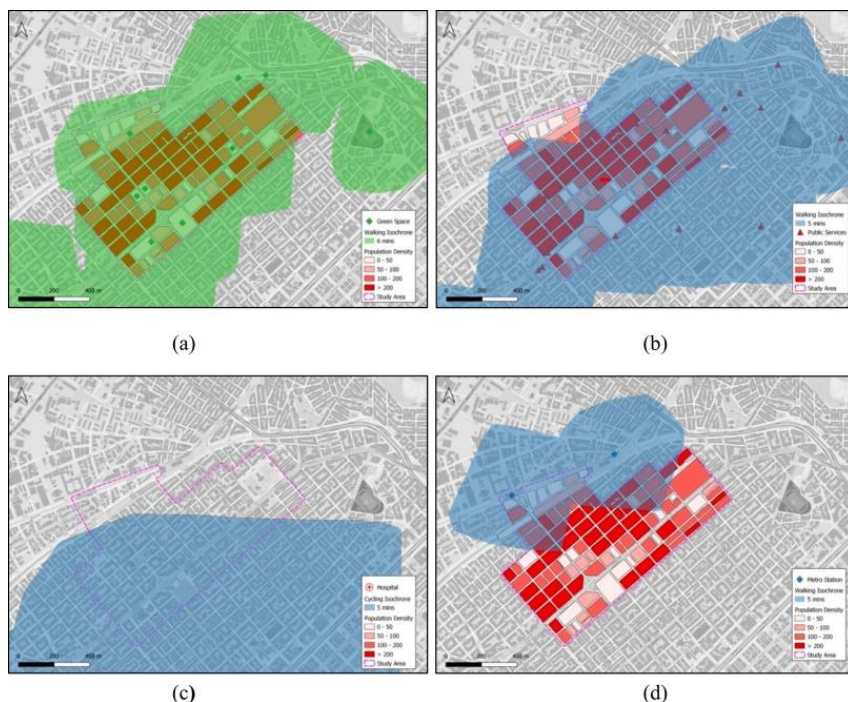
Με γνώμονα τα παραπάνω, η συγκεκριμένη εργασία προσεγγίζει την εν λόγω θεματική, με αναφορά μια νησιωτική περιοχή της χώρας για την οποία πρόκειται -κατά τη χρονική στιγμή της μελέτης- να θεσμοθετηθεί νέο περιφερειακό χωροταξικό πλαίσιο (Εικόνα 4.5.33). Με βάση το θεωρητικό πλαίσιο, η εργασία επιχειρεί να εντοπίσει τις συνδέσεις μεταξύ χωρικού και τουριστικού σχεδιασμού στην περιοχή που επιλέχθηκε ως μελέτη περίπτωσης. Τα ευρήματα που προκύπτουν χρησιμοποιούνται όχι μόνο για την κριτική των κατευθύνσεων σχεδιασμού για τη μελέτη περίπτωσης αλλά και για την εξαγωγή συμπερασμάτων που θα προσθέσουν στη θεωρητική συζήτηση.



Εικόνα 4.5.34. Ομαδοποίηση Δεικτών Βιώσιμης Κινητικότητας.

Chatziioannou, I., Nikitas, A., Tzouras, P. G., **Bakogiannis, E.**, Alvarez-icaza, L., Chias-becerril, L., Karolemeas, C., Tsigdinos, S., Wallgren, P., & Rexfelt, O. (2023). «Ranking sustainable urban mobility indicators and their matching transport policies to support liveable city Futures: A MICMAC approach». *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 18, 100788. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2023.100788> [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.42]

Στο πλαίσιο των εντεινόμενων επιπτώσεων της κλιματικής κρίσης, η κατανόηση, η προώθηση και η διαχείριση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας αποτελεί καίριο ζήτημα. Η αναγνώριση, η αξιολόγηση και η προτεραιοποίηση των κύριων δεικτών της (Εικόνα 4.5.34) φαίνεται πως μπορεί να καταστεί ένας τρόπος διασφάλισης της ποιότητας των αποφάσεων που καλούνται να λάβουν όσοι χαράζουν σχετικές πολιτικές. Με σκοπό τη διερεύνηση του ζητήματος, μετά την αναγνώριση των δεικτών που αξιοποιούνται μέσω των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) δια μέσω ενδεδειγμένης βιβλιογραφικής επισκόπησης, αξιοποιήθηκε η προσέγγιση Cross Impact Matrix Multiplication Applied to Classification (Mic-Mac), με στόχο την αξιολόγηση και την ιεράρχισή τους σε ένα ευρύτερο παραγοντικό σύστημα αλληλεπιδράσεων. Για την επιτυχή εφαρμογή της Ανάλυσης Mic-Mac αξιοποιήθηκε ποιοτική πληροφορία που συγκεντρώθηκε μετά από συζήτηση με 28 ειδικούς επιστήμονες με εξειδίκευση στη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Οι δείκτες ταξινομήθηκαν και καταγράφηκαν αυτοί που έχουν τη μεγαλύτερη και τη μικρότερη επίδραση: Ισχυρότερος δείκτης είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση με το βαθμός προσιτότητας των δημόσιων μεταφορών για τους οικονομικά ασθενέστερους και την ενεργειακή αποδοτικότητα, την πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας και την πολυτροπική ολοκλήρωση να έπονται. Η ανάλυση που διεξήχθη στο άρθρο επιτρέπει το συνδυασμό των πιο εφαρμόσιμων στρατηγικών με τους κατάλληλους δείκτες ώστε να προκύψει μια ολιστική προσέγγιση προς την υποστήριξη της βιώσιμης κινητικότητας, σε όρους πρακτικής εφαρμογής. Τέτοιες πολιτικές αποτελούν η ενίσχυση των δημόσιων και ενεργών μεταφορών, οι πολιτικές στάθμευσης, τα μέτρα κυκλοφορίας οχημάτων, η ιδιοκτησία αυτοκινήτων και ο συνεπιβατισμός.



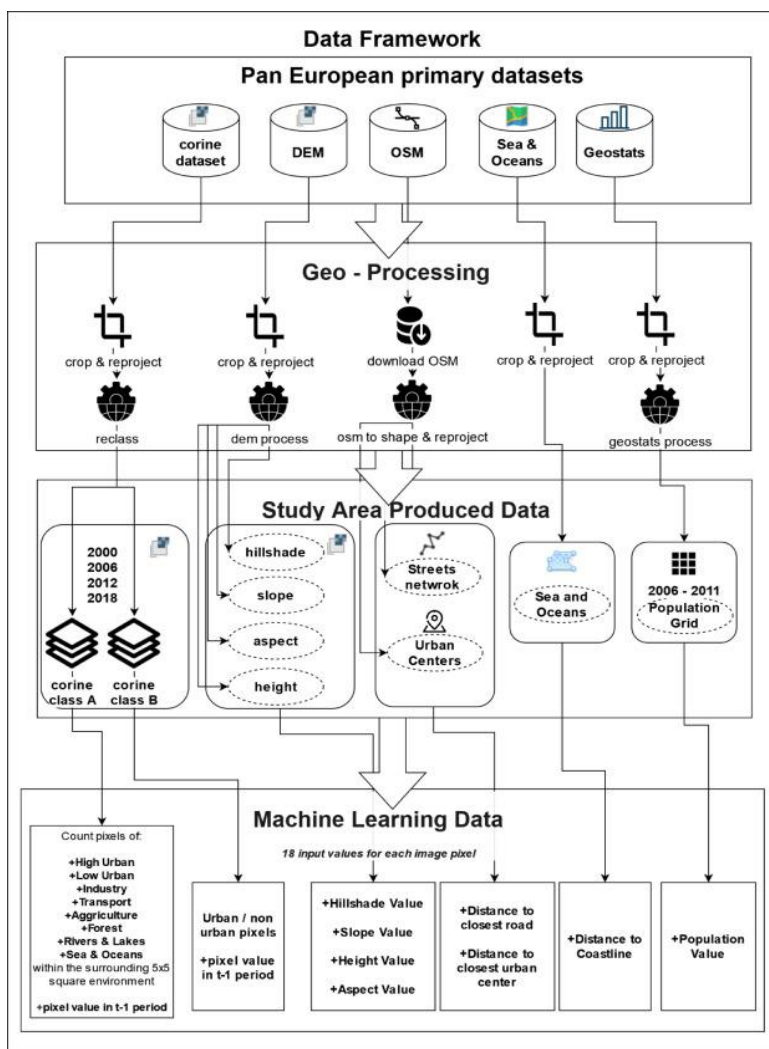
Εικόνα 4.5.35. Εκτίμηση προσβασιμότητας για διαφορετικούς προορισμούς

Mitropoulos, L., Karolemeas C., Tsigdinos S., Vassi, A. and **Bakogiannis E.** (2023). «A composite index for assessing accessibility in urban areas: A case study in Central Athens, Greece». *Journal of Transport Geography*, 108, 103566.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.43]

Ο αποτελεσματικός σχεδιασμός των αστικών μεταφορών απαιτεί συνεκτίμηση των αναγκών του συνόλου των χρηστών μιας πόλης. Προς αυτόν τον στόχο καθίσταται απαραίτητη η ενσωμάτωση της μέτρησης του βαθμού προσβασιμότητας στη σχεδιαστική διαδικασία των αστικών περιοχών. Αυτή η μελέτη στοχεύει να συμβάλει στη διαδικασία αξιολόγησης της προσβασιμότητας στις πόλεις αναπτύσσοντας δύο δείκτες προσβασιμότητας: (α) την υποδομή και (β) τον δείκτη ευκαιριακής προσβασιμότητας. Λαμβάνονται υπόψη τέσσερις τύποι χρηστών και οι ανάγκες τους: (α) πεζοί, (β) Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ), (γ) ποδηλάτες και (δ) χρήστες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ).

Η προτεινόμενη μέθοδος εφαρμόζεται σε μια συνοικία στο κέντρο της Αθήνας, η οποία χαρακτηρίζεται από υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα και υψηλό επίπεδο δραστηριοτήτων. Ο Δείκτης Προσβασιμότητας Υποδομής μετρά την προσβασιμότητα για πεζοδρόμια, διαβάσεις πεζών, ποδηλατοδρόμους και στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας. Τα αποτελέσματα του Δείκτη Προσβασιμότητας Υποδομής υποδεικνύουν μέτρια επίπεδα προσβασιμότητας για πεζούς και ΑμεΑ, για πεζοδρόμια και διαβάσεις πεζών. Ο Δείκτης Ευκαιριακής Προσβασιμότητας μετρά το μερίδιο διαφορετικών τύπων χρηστών που επιτυγχάνουν διαφορετικούς ευκαιριακούς προορισμούς, εντός ενός καθορισμένου χρονικού ορίου. Το αποδεκτό χρονικό όριο ανά τύπο χρήστη εκτιμάται με βάση τις απαντήσεις της έρευνας, για επτά διαφορετικούς προορισμούς, όπως, μεταξύ άλλων, οι χώροι πρασίνου, αναψυχής, υγείας και εκπαίδευσης (Εικόνα 4.5.35). Σε σύγκριση με τον Δείκτη Προσβασιμότητας Υποδομής, η πλειοψηφία των χρηστών προσεγγίζει διαφορετικούς προορισμούς εντός του εκτιμώμενου χρονικού ορίου. Η μελέτη ολοκληρώνεται με συστάσεις για τη βελτίωση των επιπέδων προσβασιμότητας σε τοπικό επίπεδο.



Εικόνα 4.5.36.α. Το πλαίσιο των δεδομένων

Tsagkis, P., Bakogiannis, E., & Nikitas, A. (2023). «Analysing urban growth using machine learning and open data: An artificial neural network modelled case study of five Greek cities». *Sustainable Cities and Society*, 89, 104337.

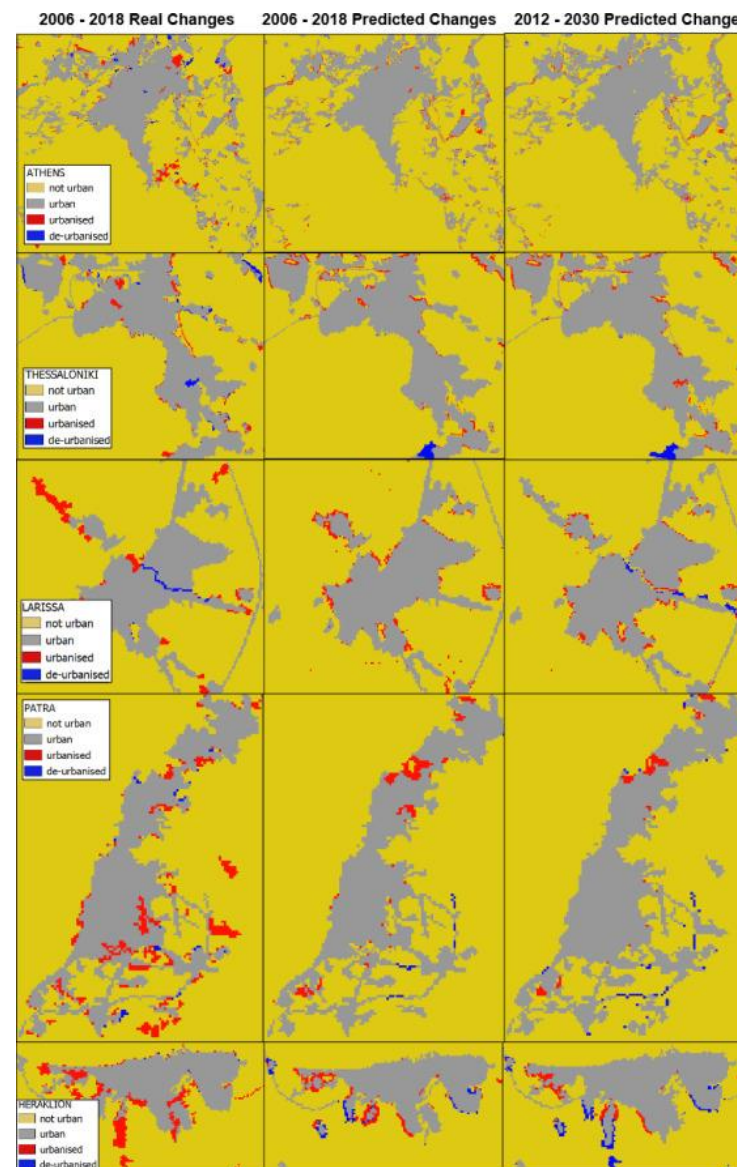
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.5.44]

Η συγκεκριμένη εργασία προσεγγίζει ζητήματα σχετικά με την ανάπτυξη του οικιστικού ιστού που για να ακολουθήσει μια βιώσιμη πορεία απαιτεί την κατάρτιση κατάλληλου σχεδιασμού και άσκηση πολιτικής. Στο πλαίσιο αυτό, η εφαρμογή μοντέλων αστικής ανάπτυξης αποτελεί μια σημαντική διαδικασία.

Στο πλαίσιο του συγκεκριμένου άρθρου αξιοποιείται μια προσέγγιση μηχανικής μάθησης (Εικόνα 4.5.36.α), για να εφαρμοστεί ένα μοντέλο αστικής ανάπτυξης σε πέντε από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας (Εικόνα 4.5.36.β). Συγκεκριμένα, αναπτύσσεται μια μεθοδολογία συλλογής, οργάνωσης, διαχείρισης και μετατροπής ιστορικών ανοιχτών χωρικών δεδομένων, που αφορούν διάφορους παράγοντες επιπτώσεων, σε δεδομένα μηχανικής μάθησης. Τέτοιοι παράγοντες περιλαμβάνουν κοινωνικές, οικονομικές, βιοφυσικές και πολιτικές κινητήριες παράμετροι, οι οποίες πρέπει να μετατραπούν σε πινακοποιημένα δεδομένα. Παράλληλα, παρέχεται ένα μοντέλο τεχνητού νευρωνικού δικτύου (ANN) και η μεθοδολογία για να «εκπαιδευτεί» και να το αξιολογηθεί χρησιμοποιώντας μετρήσεις καλής προσαρμογής, οι οποίες με τη σειρά τους παρέχουν τα καλύτερα βάρη των παραγόντων επιρροής.

Με βάση τα παραπάνω, επιχειρείται μια πρόβλεψη για το 2030, παρουσιάζοντας τα αποτελέσματα και τους χάρτες-εξόδου για καθεμία από τις πέντε πόλεις μελέτης περίπτωσης (Εικόνα 4.5.36.β). Αξίζει να σημειωθεί πως, καθώς η μελέτη βασίζεται σε πανευρωπαϊκές βάσεις δεδομένων (Εικόνα 4.5.36.α), το μοντέλο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για οποιαδήποτε περιοχή εντός της Ευρώπης, χρησιμοποιώντας το βοηθητικό πρόγραμμα ανοιχτού κώδικα που αναπτύχθηκε για την υποστήριξή του. Υπό αυτή την έννοια, το αποτέλεσμα αυτής της ερευνητικής εργασίας παρέχει στους τοπικούς φορείς χάραξης πολιτικής και στους πολεοδόμους ένα εργαλείο που θα μπορούσε να τους βοηθήσει να αναλύσουν διάφορα μελλοντικά σενάρια ανάπτυξης

και να λάβουν τις σωστές αποφάσεις για την μελλοντική ανάπτυξη και οργάνωση των αστικών κέντρων στην Ευρώπη.



Εικόνα 4.5.36.β. Χάρτες-εξόδου για τις 5 ελληνικές πόλεις που μελετώνται

*4.6 Δημοσιεύσεις σε Πρακτικά Διεθνών Συνεδρίων με Κρίση
εργασίας*

Bakogiannis, E., & Siti, M. (2013) “Research on the feasibility of sustainable transport in the Municipality of Spetses. The transformation into a car-free island”. *Proceedings of the MAC - TLIT 2013 Conference*. MAC201305023. Prague, 10.03.2013. ISBN 978-80-905442-0-8, <https://goo.gl/PFvmVg>
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.1]

Το πλαίσιο μέσα στο οποίο σχεδιάζονται οι πόλεις στην εποχή μας διαφέρει σημαντικά σε σύγκριση με τα μοντέλα του 20ου αιώνα. Ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας αναδεικνύονται και η τάση να ενδυναμωθούν συναφή αστικά περιβάλλοντα είναι αδιαμφισβήτητη. Η περιβαλλοντική χωρητικότητα συρρικνώνεται, καθώς ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα τείνουν να γεμίζουν τους δημόσιους χώρους. Κατά συνέπεια, ο έλεγχος της προσβασιμότητας των αυτοκινήτων στα κυκλοφοριακά σχέδια βρίσκεται σε κρίσιμο στάδιο. Ιδιαίτερα η Ελλάδα υστερεί σε σχέση με άλλες ανεπτυγμένες ευρωπαϊκές πόλεις, καθώς είναι συνδεδεμένη με την κινητικότητα των αυτοκινήτων, ενώ τα επιτυχημένα παραδείγματα του περιορισμού χρήσης των αυτοκινήτων είναι ελάχιστα. Οι Σπέτσες είναι ένα μικρό νησί κατά κύριο λόγο απαλλαγμένο από το αυτοκίνητο. Η πρωτοτυπία της εργασίας αυτής είναι ότι προσπαθεί να απαντήσει σε έναν αριθμό θεμάτων, με πρώτο την εκτεταμένη χρήση δικύκλων και τετρακίνητων μηχανών. Έτσι, παρουσιάζεται μια πρόταση για την υλοποίηση πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας, εστιάζοντας στους παρακάτω παράγοντες: α) κινητικότητα των κατοίκων vs κινητικότητα των επισκεπτών, μετακίνηση νέων και μεγαλύτερων σε ηλικία ατόμων, β) προσβασιμότητα στους οικισμούς vs προσβασιμότητα στην παλιά πόλη, γ) ποδήλατα vs μηχανών, δ) οχήματα για παραδόσεις, ε) στάθμευση στο

εσωτερικό των οικισμών vs πρόσβαση στους οικισμούς και τους εξωτερικούς χώρους στάθμευσης, στ) χερσαία vs θαλάσσια δημόσια συγκοινωνία, ζ) στενοί και δαιδαλώδεις δρόμοι vs ευρύχωρων παράκτιων δρόμων.



Εικόνες 4.6.1.α & 4.6.1.β Κατηγοριοποίηση οδικών αξόνων, βάσει του υφιστάμενου πλάτους οδικού δικτύου. Με κόκκινο χρώμα διακρίνονται οι οδοί με πλάτος οδοστρώματος μικρότερο των 3 μ., ενώ με ροζ χρώμα αποτυπώνονται τα αδιέξοδα.

Bakogiannis, E. & Siti, M. (2013) “A concise critique on informal land use in Athenian suburbs: the restrictions and the potential of local authorities and national policies”. *Proceedings of the Contemporary Urban Issues Conference 2013- CUI'13*. DAKAM publishing. Istanbul, 4-6 November 2013. ISBN: 978-605-5120-24-5.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.2]

Η διαμόρφωση των χρήσεων γης είναι μέρος του χωρικού και αστικού σχεδιασμού στις πόλεις, ο οποίος είναι συνδεδεμένος με τα σχέδια πόλεων και τις πολεοδομικές μελέτες που ανήκουν στην ευθύνη και την εξουσία του κράτους. Τα σχέδια πόλεως καθορίζουν τις κεντρικότητες, τα δίκτυα, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά και κατά συνέπεια τις χρήσεις γης. Παρ' όλα αυτά, έχει παρατηρηθεί ότι οι προβλεπόμενες χρήσεις γης αγνοούνται τόσο από τα άτομα που παρεμβαίνουν στον χώρο όσο και από τις αρχές σε τοπικό επίπεδο. Η παρούσα εργασία εξετάζει περιπτώσεις παράνομων χρήσεων γης σε ιδιαίτερα ανεπτυγμένα και εύπορα αθηναϊκά προάστια, όπως η Κηφισιά, η Ερυθραία, το Χαλάνδρι κ.ά.. Σε τέτοιες περιπτώσεις, οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης υποδεικνύουν περιοχές αμιγούς κατοικίας, που επιτρέπουν εμπόριο σχετικό με τις καθημερινές ανάγκες, παρόλο που η παρούσα κατάσταση δίνει την εικόνα αυξανόμενων αστικών κέντρων. Οι περίπλοκες συνθήκες που αναλύονται βρίσκονται στο θεσμικό πλαίσιο που επιτρέπει και/η δεν απαγορεύει ένα συγκεκριμένο επίπεδο παρεμβατικότητας των τοπικών αρχών στη διαμόρφωση των εθνικών πολιτικών σχεδιασμού, καθώς και στο πλαίσιο των νέων συνθηκών, που έχουν δημιουργηθεί σε αυτές τις περιοχές, και υπερβαίνουν τις σχεδιαστικές προδιαγραφές.



Εικόνα 4.6.2. Σύγκριση των υφιστάμενων και προτεινόμενων χρήσεων γης στη Νέα Ερυθραία, Αθήνα.

Bakogiannis, E., Siti, M. & Siolas, A. (2013) “A research on the principles of bioclimatic street design and the application of a bioclimatic regeneration project in the Municipality of Kifissia”. *Proceedings of the International Conference Spatial Data Infrastructure & Spatial Information Management 2013*. Skopja 13-16 November 2013.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.3]

Στόχος της συγκεκριμένης εργασίας είναι η διερεύνηση των αρχών του αστικού σχεδιασμού με γνώμονα τη βιοκλιματική του προσέγγιση. Ο δήμος της Κηφισιάς αξιοποιείται ως μελέτη περίπτωσης, όπου μια βιοκλιματική ανάπλαση πραγματοποιήθηκε τα τελευταία χρόνια και προκύπτει ένας Οδηγός Καλών Πρακτικών που θα μπορούσε να φανεί χρήσιμος και σε άλλες περιπτώσεις.

Απόρροια αυτών είναι ο σχεδιασμός ενός πλαισίου με ορισμένες καίριες κατευθύνσεις για την υλοποίηση επιτυχημένων βιοκλιματικών παρεμβάσεων στην κλίμακα του δρόμου με απώτερο στόχο την ενίσχυση των βασικών κατευθύνσεων της βιώσιμης κινητικότητας.



Εικόνα 4.6.3. Η προτεινόμενη χάραξη Attica Rail Trail διέρχεται από αστικά και περιαστικά τμήμα της Π. Αττικής.

Bakogiannis, E., Siti, M., Kyriakidis, C. & Christodouloupoulou, G. (2016) “Research review on cycle tourism and the potential promotion of sustainable mobility. Initial implementations in Greece”. *TOURISM 2016 – International Conference on Global Tourism and Sustainability - Proceedings*. Lagos, Portugal, 14-16 October 2016.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.4]

Το περπάτημα και το ποδήλατο αποτελούν τις πλέον βιώσιμες μεθόδους μετακίνησης, συγκεντρώνοντας την προσοχή πρόσφατων μελετών στον τομέα των μεταφορών και προσελκύοντας σημαντικές δυνατότητες ευρωπαϊκής χρηματοδότησης. Δύο από τους βασικούς στόχους για τη βιώσιμη ανάπτυξη περιλαμβάνουν την ανάπτυξη υποδομών χαμηλών επιπτώσεων και τη μείωση των δράσεων και διαδικασιών που συμβάλλουν στην κλιματική αλλαγή. Ως εκ τούτου η μετακίνηση με ποδήλατο και ο ποδηλατικός τουρισμός συνδυάζονται ιδανικά με τις προσεχείς ανάγκες και περιορισμούς που θα επιτρέψουν βιώσιμες προσεγγίσεις στην οικοδόμηση υποδομών με προστιθέμενη αξία στο αστικό και περιαστικό περιβάλλον. Η εργασία εξετάζει την υφιστάμενη υποδομή στην Ελλάδα και τις πολιτικές που εφαρμόζονται στη χώρα, καθώς και την υπάρχουσα στρατηγική για τον ποδηλατικό τουρισμό που διατυπώθηκε το 2008, εξετάζοντας την εξέλιξη μέχρι σήμερα, τα εμπόδια που εντοπίστηκαν και τις μελλοντικές δυνατότητες προώθησης του ποδηλατικού τουρισμού στην ελληνική περιφέρεια (Εικόνα 4.6.3). Παράλληλα παρουσιάζει τα οφέλη του σε περιοχές που παρουσιάζουν υψηλή εξάρτηση από τα αυτοκίνητα, εστιάζοντας στην περιβαλλοντική και μεταφορική διάσταση, καθώς και τις αλλαγές στις καθημερινές συνήθειες συμπεριφοράς των μετακινήσεων των κατοίκων.

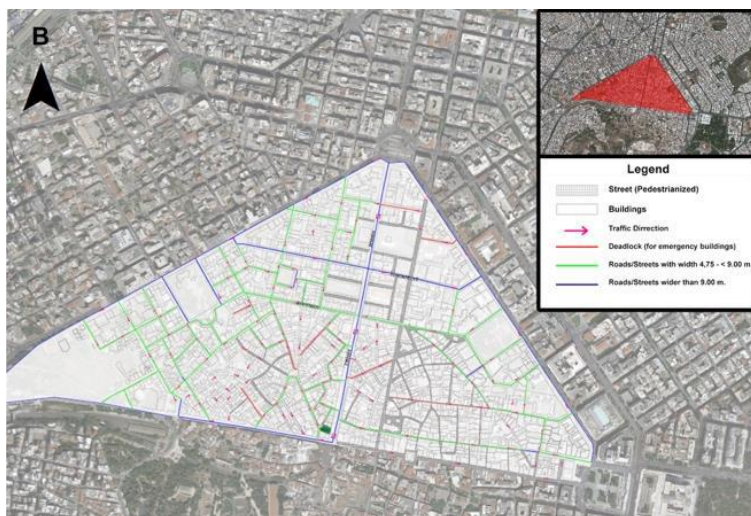


Εικόνα 4.6.4. Η περιοχή της προτεινόμενης ανοιχτής αγοράς (κάτω) σε σχέση με την αρχικά προταθείσα (πάνω).

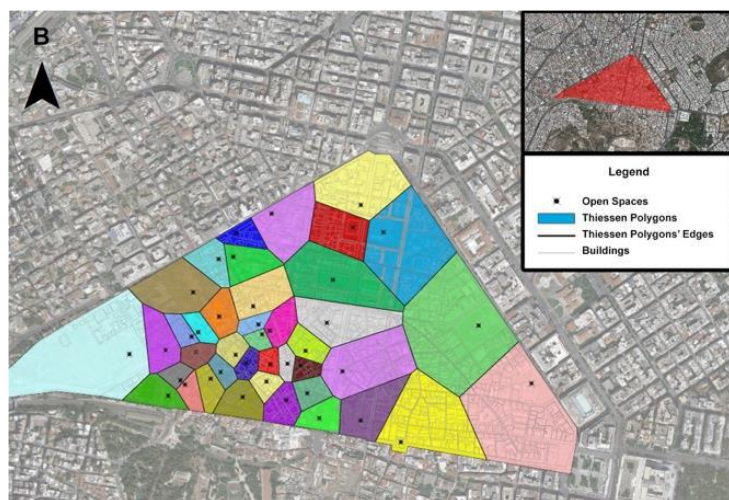
Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Siti, M. & Potsiou, C. (2016) “A study of the development of commercial activity in city centers: the Commercial Triangle of Athens”. *Proceedings of the High-Level Joint FIG/World Bank Conference Sustainable Real Estate Markets Policy Framework and Necessary Reforms*. Athens, Greece, 19-20 September 2016.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.5]

Την τελευταία δεκαετία, η Ελλάδα βρέθηκε στη δίνη μιας σειράς μεταβολών αναφορικά με την ακίνητη περιουσία και τη μορφή του λιανικού εμπορίου. Μία από αυτές τις μεταβολές είναι η ανάπτυξη νέων εμπορικών περιοχών στην περιφέρεια των πόλεων σε απάντηση των φθινουσών εμπορικών κέντρων τους. Τέτοιες περιπτώσεις είναι τα μεγάλα εμπορικά κέντρα και τα εκπτώτικα χωριά, τα οποία, αφού εισήχθησαν στην Αμερική και την Ευρώπη, εμφανίστηκαν και στην Ελλάδα. Αυτή η πρακτική έχει αποδειχθεί εν μέρει επιτυχής, καθώς αυτές οι εμπορικές περιοχές καταφέρνουν να προσελκύουν καθημερινά μεγάλο αριθμό επισκεπτών. Ωστόσο, επισημαίνεται ότι αυτό το είδος επιχειρήσεων δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν αποτελεσματικά το σύνολο των αναγκών των καταναλωτών, ενώ παράλληλα η αδράνειά τους κατά τις ώρες και τις ημέρες μη λειτουργίας των καταστημάτων θα μπορούσε να θεωρηθεί ως σπατάλη χώρου. Αυτά τα θέματα μπορούν να μετριαστούν με την ανάπτυξη ανοικτών εμπορικών κέντρων στα κέντρα των πόλεων. Η μελέτη αυτή αποσκοπεί στον εντοπισμό και την ανάλυση αυτών των ζητημάτων, παρουσιάζοντας πρόταση για το «Εμπορικό Τρίγωνο» και το «Γεράνι» στην Αθήνα (Εικόνα 4.6.4). Στόχος είναι να καθοριστεί το πλαίσιο για αναδιαμόρφωση του υπάρχοντος εμπορικού κέντρου της Αθήνας, προκειμένου να μειωθούν οι χωρικές επιπτώσεις της κρίσης. Βασικές πληροφορίες συλλέχθηκαν μέσω βιβλιογραφικής ανασκόπησης, ενώ καλές πρακτικές αξιολογήθηκαν στο πλαίσιο της ανάπτυξης ολοκληρωμένων προτάσεων.



Εικόνα 4.6.5.α. Ανάλυση χαρακτηριστικών οδικού δικτύου.



Εικόνα 4.6.5.β. Ανάλυση εμβέλειας υπαίθριων χώρων ως σημεία συγκέντρωσης του κοινού σε έκτακτη ανάγκη, χρησιμοποιώντας την μέθοδο των Πολυγώνων Thiesen.

Bakogiannis. E, Kyriakidis. C, Siti. M. & Potsiou. C (2017) “Increasing Urban Resilience of Athens’ Historic Center”. *Proceedings of the FIG Working Week “Surveying the world of tomorrow - From digitalisation to augmented reality”*, Helsinki 29 May - 2 June 2017, <https://goo.gl/kOauzY>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.6]

Η εργασία αυτή προσεγγίζει τη θεωρητική έννοια της ανθεκτικής πόλης και εξετάζει τα μέσα με τα οποία μπορεί μια σύγχρονη πόλη ή το πολεοδομικό συγκρότημα να καταστούν ανθεκτικοί οικιστικοί πυρήνες. Ως μελέτη περίπτωσης επιλέχτηκε το εμπορικό τρίγωνο της Αθήνας (Εικόνες 4.6.5.α και 4.6.5.β), μια περιοχή με ιστορία που αποτυπώνεται και στον πολεοδομικό ιστό της, όπου μια πληθώρα δραστηριοτήτων αναπτύσσονται και όπου προσελκύνονται καθημερινές μετακινήσεις. Στο χωρικό αυτό πλαίσιο διερευνώνται οι λόγοι για τους οποίους, σήμερα, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ανθεκτικό τμήμα του οικιστικού ιστού, μέσα από τη συλλογή και ανάλυση πρωτογενούς και δευτερογενούς πληροφορίας, η οποία αναλύεται υπό το πρίσμα μεθόδων χωρικής ανάλυσης. Έμφαση δίδεται σε ζητήματα αστικής κινητικότητας και τη σημασία του συγκεκριμένου τομέα για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Αξιολογώντας την υφιστάμενη κατάσταση και αξιοποιώντας τη διεθνή εμπειρία, αναζητούνται στοιχεία που μπορούν να συμβάλουν στην προώθηση της ανθεκτικότητάς του. Τα στοιχεία αυτά αρθρώνονται με τέτοιο τρόπο, ώστε να διατυπώνεται ένα σχέδιο για τον συνολικό σχεδιασμό του εμπορικού τριγώνου της Αθήνας.

Fouseki, C., Karvelas, D., **Bakogiannis E.** & Kyriazi, I. (2017) "Industrial city and health: first industrial cities in early 1819 to modern industrial cities". *Proceedings of the 3rd International Conference on "Changing Cities"*, 26-30 June 2017, Syros, Greece.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.7]

Είναι γνωστό ότι κατά τη διάρκεια της βιομηχανικής εποχής, οι πόλεις μεγάλωναν γρήγορα και έγιναν κέντρα συγκέντρωσης πληθυσμού και παραγωγικών δραστηριοτήτων. Αυτή η βιομηχανική επέκταση και η αύξηση του πληθυσμού άλλαξαν ριζικά το πρόσωπο των πόλεων. Ο θόρυβος, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, οι παραγκουπόλεις, η ατμοσφαιρική ρύπανση και τα προβλήματα υγιεινής έγιναν απόλυτα υπαρκτά. Μέχρι το 1800, μόνο το 3% του παγκόσμιου πληθυσμού ζούσε στις πόλεις, ποσοστό που αυξήθηκε σε 50% μέχρι τις αρχές του 21ου αιώνα. Ήταν μια κοινή διαπίστωση ότι οι πόλεις έπρεπε να ανασχεδιάσουν και να οργανωθούν με στόχο την προαγωγή της υγείας και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Μερικά από τα πιο γνωστά μοντέλα της πόλης που σχεδιάστηκαν προς αυτή την κατεύθυνση περιλάμβαναν το "Phalanstery" του Charles Fourier, το "Famillistère" του Jean- Baptiste André Godin, τις "GardenCityofTomorrow" του Ebenezer Howard, το "Cité Industrielle" του Tony Garnier και η "LinearCity" του Arturo Soria y Mata. Όλα αυτά τα μοντέλα πόλης σχεδιάστηκαν για να επιλύσουν, μεταξύ άλλων, τα προβλήματα της βιομηχανικής πόλης. Βασικός σκοπός της εισήγησης είναι η αξιολόγησή τους σχετικά με το θέμα της δημόσιας υγείας και των βασικών ποιοτήτων της βιώσιμης πόλης. Σημειώνεται ότι μία τέτοια κριτική είναι ιδιαίτερα επίκαιρη, καθώς οι βιομηχανίες συνεχίζουν να αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της παγκόσμιας οικονομίας, ενώ οι σημερινές βιομηχανικές πόλεις επιχειρούν να επαναπροσδιοριστούν μέσα από την αειφόρο ανάπτυξη. Σε αυτή την κατεύθυνση, μερικές από τις πιο γνωστές βιομηχανικές

πόλεις της σύγχρονης Ευρώπης που είναι σε διαδικασία μεταβολών σε αστικό – κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό επίπεδο είναι το Μπέλφαστ, το Μπιλμπάο, η Βρέμη, το Αϊντχόβεν, η Λειψία, το Σεντ Ετιέν, το Σέφιλντ και το Τορίνο. Σύμφωνα με τον προγραμματισμό τους οι πόλεις αυτές καταβάλλουν προσπάθειες για να περάσουν από το βιομηχανικό στο μετα-βιομηχανικό μοντέλο, διατηρώντας το βιομηχανικό τους χαρακτήρα και εμπλουτίζοντάς τον με χαρακτηριστικά βιώσιμης πόλης. Κοινό χαρακτηριστικό των σχεδίων αποτελεί η προσπάθεια για επίτευξη ενός ανθρωποκεντρικού βιομηχανικού μοντέλου πόλης, με βασικό στόχο το υψηλό επίπεδο ζωής των κατοίκων και την προώθηση της αντιφατικής ιδέας του διπόλου υγείας- βιομηχανικής πόλης. Στο πλαίσιο της παραπάνω αξιολόγησης εξετάζονται παραδείγματα, με ιδιαίτερη έμφαση στην περίπτωση της παραθαλάσσιας βιομηχανικής πόλης «Άσπρα Σπίτια», που σχεδιάστηκε αρχικά από τον Κ. Δοξιάδη στην Αθήνα το 1965 και χτίστηκε από τη γαλλική εταιρεία "Pechiney".

Fouseki. C., Sotiropoulou, K., Protopapa, V., Karvelas, D., **Bakogiannis E.** & Kyriazi, I. (2017) “Transforming a small city through urban planning by integrating urban green spaces. Case Study: City of Nafpaktos”. *Proceedings of the 3rd International Conference on "Changing Cities"*, 26-30 June 2017, Syros, Greece.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.8]

Είναι γεγονός ότι το αστικό πράσινο, όπως τα πάρκα, τα δάση, οι πράσινες στέγες, τα ρέματα και οι κήποι, είναι ικανό να παρέχει κρίσιμες υπηρεσίες ενίσχυσης του οικοσυστήματος και να βελτιώσει περαιτέρω την ποιότητα ζωής των πολιτών. Η πλειοψηφία των μικρών ελληνικών πόλεων επεκτάθηκε χωρίς συγκεκριμένο σχέδιο προς δεδομένη μελετημένη κατεύθυνση, προκαλώντας τα τυπικά προβλήματα αστικής διάχυσης, ενώ παράλληλα σε αυτές δεν εφαρμόστηκαν πολιτικές για να διατηρηθούν ή να ενισχυθούν οι αστικές περιοχές πρασίνου. Η Ναύπακτος είναι μια ανάλογη μικρή πόλη με περιορισμένο αστικό πράσινο. Σε αυτή την εργασία παρουσιάζεται μία ερευνητική μελέτη με στόχο τη δημιουργία ενός στρατηγικού σχεδίου, όπου οι υφιστάμενοι χώροι αστικού πρασίνου εντοπίζονται, προστατεύονται και αναδεικνύονται ενώ χωροθετούνται επιπλέον χώροι στο πλαίσιο της πολεοδομικής ικανότητας της πόλης.

Βασική αρχή του σχεδίου είναι να βρίσκεται σε θέση ο κάθε πολίτης να προσεγγίσει ένα τέτοιο ανοιχτό χώρο αστικού πρασίνου σε απόσταση 5-7 λεπτών με τα πόδια. Επιπλέον βασική αρχή του σχεδίου είναι ο επανασχεδιασμός του δικτύου μετακινήσεων της πόλης, με στόχο την αποτροπή της χρήσης ΙΧ και την ανάπτυξη δικτύου κίνησης ποδηλάτου. Το σχεδιαζόμενο δίκτυο ποδηλάτου εκτείνεται σε 9 χλμ συνολικής διαδρομής καλύπτοντας το σύνολο του κέντρου της πόλης, ενώ το δίκτυο πεζών αυξάνεται κατά 11 χλμ. Στο σχέδιο επιπλέον εξετάζεται η δυνατότητα αναδιαμόρφωσης των έξι υφιστάμενων πλατειών και

η προσθήκη τριών επιπλέον, καθώς και η ενίσχυση των ιστορικών γειτονιών με οικολογικά αρχιτεκτονικά στοιχεία. Η προσβασιμότητα ευάλωτων χρηστών και ατόμων με αναπηρία εξετάζεται συμπληρωματικά στο σύνολο του σχεδίου.

Fouseki, C., Sotiropoulou, K., Protopapa, V., Karvelas, D. & **Bakogiannis, E.** (2017) "The place marketing pilot plan of Nafpaktos: Transforming a small seaside city into a tourism destination" *Proceedings of the 3rd International Conference on "Changing Cities"*, 26-30 June 2017, Syros, Greece

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.9]

Είναι γνωστό ότι το branding μιας πόλης είναι μια διαδικασία που μπορεί να είναι πολύπλοκη και αρκετά δύσκολη ταυτόχρονα. Η παγκοσμιοποίηση και η εκτενής «διασύνδεση» λόγω της τεχνολογίας καθιστούν το branding των πόλεων πιο σημαντικό από ποτέ. Αυτή η εισήγηση στοχεύει στη διερεύνηση της Ναυπάκτου ως μελέτης περίπτωσης για την προώθηση του branding της ως τουριστικού προορισμού. Γενικά, η προώθηση τόπων ως τουριστικών προορισμών εμπλέκει πολλούς φορείς, εκπροσώπους της τοπικής αυτοδιοίκησης, οργανισμούς και επιχειρήσεις που παρέχουν ανάλογες υπηρεσίες. Ο ανταγωνισμός μεταξύ των τουριστικών προορισμών που βασίζονται στο branding προορισμού περιέχει ως βασικό συστατικό του τις έννοιες της εικόνας του προορισμού και της «επωνυμίας ως branding». Επιπλέον, το brand θα πρέπει να επηρεάζει την επιλογή προορισμού και η έννοια του brand βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στην εικόνα του προορισμού (Morgan και Pritchard, 1999). Η εξεταζόμενη μελέτη περίπτωσης περιλαμβάνει τις διαδικασίες Place – Distribution – Promotion, δημιουργώντας μια ταυτότητα branding για την πόλη της Ναυπάκτου με ταυτόχρονη διαμόρφωση ενός πιλοτικού σχεδίου μάρκετινγκ (City Marketing Pilot Plan CMPP). Η διαδικασία περιλαμβάνει την ανάλυση του οικονομικού προφίλ της περιοχής, των πλεονεκτημάτων και της σημερινής κατάστασης του τουριστικού τομέα της. Επιπλέον, αξιολογεί τους παράγοντες που αποτελούν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στον τουρισμό, καθώς είναι ένας από τους βασικούς άξονες προώθησης της Ναυπάκτου. Προς αυτή την κατεύθυνση, σχεδιάζεται ένα

ολοκληρωμένο σχέδιο για τον βιώσιμο τουρισμό-οικοτουρισμό και την αστική ανάπτυξη, λαμβάνοντας υπόψη το ιστορικό κέντρο, το ενετικό λιμάνι, το κάστρο, τους φυσικούς πόρους. Το κύριο πεδίο εφαρμογής του είναι η δημιουργία ταυτότητας για το παραλιακό μέτωπο της περιοχής με ταυτόχρονη αναβάθμιση του περιβάλλοντος των μετακινήσεων. Στο πλαίσιο του σχεδίου εκπονήθηκαν ερωτηματολόγια και συνεντεύξεις.

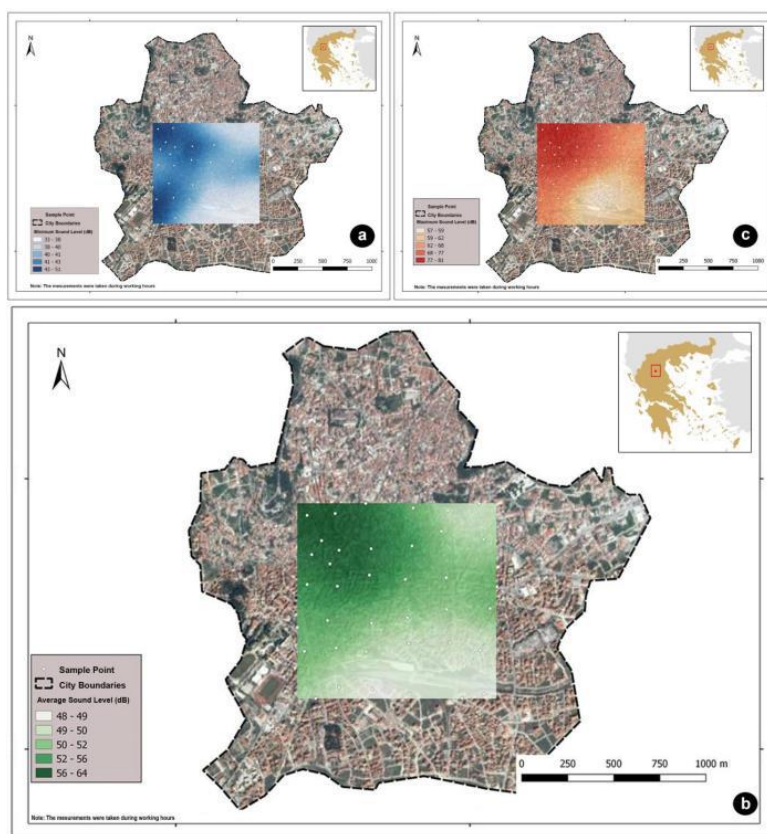
Fouseki, S., Karvelas, D., **Bakogiannis, E.** Kyriazi, I. & Siti, M. (2017) “Towards Sustainable Urban Transport in small seaside cities with tourist interest: The case study of Nafpaktos city”. *Proceedings of the 15th International Conference on Environmental Science and Technology*, Rhodes, Greece, 31 August to 2 September 2017.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.10]

Η εργασία διερευνά τις αιτίες υποβάθμισης της Ναυπάκτου, προτείνοντας προσαρμοσμένες παρεμβάσεις για την ενίσχυση των βιώσιμων μετακινήσεων. Με δεδομένο ότι η Ναύπακτος αποτελεί παραθαλάσσια πόλη στη Ναυπακτία, με δυναμικά αναπτυσσόμενο τουριστικό χαρακτήρα, οι προτεινόμενες δράσεις μέσα από την έρευνα θα πρέπει να αντιμετωπίζουν την έντονη εποχικότητα και τις απότομες αλλαγές στο θέμα της μεταφορικής ζήτησης και της συμμόρφωσης.

Στο παραπάνω πλαίσιο αυτό, οι βασικές πολιτικές αντιμετώπισης της συμμόρφωσης και της εποχικότητας περιλαμβάνουν νέες διαδρομές δημόσιας συγκοινωνίας, παρεμβάσεις αναδιαμόρφωσης υφιστάμενων οδικών τμημάτων για ενίσχυση της προσπελασιμότητας, της προσβασιμότητας και της οδικής ασφάλειας, πολιτικές και παρεμβάσεις υποδομών για ενίσχυση της χρήσης του ποδηλάτου και αύξησης των πράσινων ανοιχτών χώρων. Βασικός στόχος των προτάσεων ωστόσο παραμένει η διατήρηση της πολιτιστικής ταυτότητας της πόλης και η μετατροπή της σε «έξυπνη πόλη» με όρους ανάπτυξης της βιώσιμης κινητικότητας. Σημαντικό στοιχείο της έρευνας αποτελεί η εκ των υστέρων αξιολόγηση της περιοχής με εκτίμηση δεικτών των ποσοστών χρήσης των μέσων, όπου προβλέπεται μείωση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου κατά ποσοστό 20-25%, αύξηση της ετήσιας χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς και του αριθμού των μετακινήσεων με ποδήλατο και αύξηση των χώρων πρασίνου σε 9 τμ/κάτοικο,

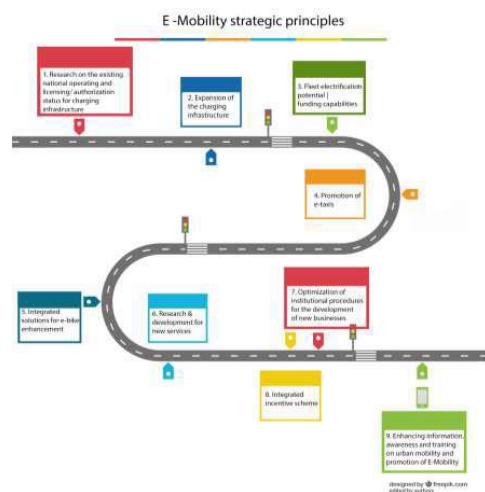
σύμφωνα με το κατώτατο όριο που έχει θεσπιστεί από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας.



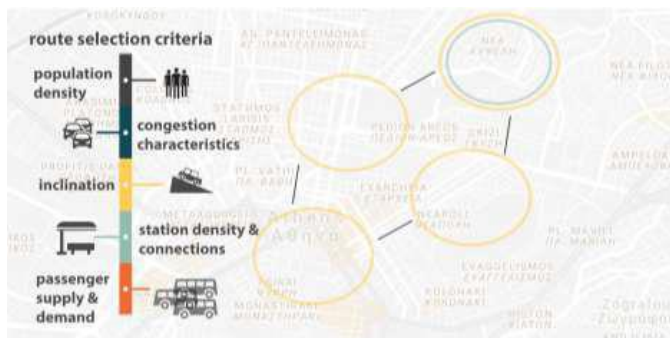
Εικόνα 4.6.6. Χαρτογράφηση θορύβου με δεδομένα που προέκυψαν με την μέθοδο του πληθοπορισμού, για το κέντρο της Κοζάνης.

Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Siti, M., Kougioumtzidis, N. & Potsiou, C. (2017) “The use of Volunteered Geographic Information (VGI) and crowdsourcing in noise mapping”. *Proceedings of the GeoPreVi 2017 International Symposium: Smart solutions for a secure and valuable property*. Bucharest, Romania, 14-16 September 2017. Article of the month for FIG (February 2018). Available at: <https://goo.gl/mLF3Md> [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.11]

Η ποιότητα του ακουστικού περιβάλλοντος στις πόλεις αποτελεί σημαντική παράμετρο, η οποία επηρεάζει ποσοστό του πληθυσμού που πλήττεται από τον θόρυβο και αποτελεί συνιστώσα του δείκτη «ενόχλησης» που χρησιμοποιείται συχνά για την εκτίμηση της αστικής περιβαλλοντικής βιωσιμότητας στην Ευρώπη. Στην Ελλάδα, σχετικές μελέτες και έρευνες έχουν διεξαχθεί μόνο για περιορισμένο αριθμό μεγάλων πόλεων, ενώ στις περισσότερες πόλεις και κομοπόλεις δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία. Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να παρουσιάσει την επισκόπηση έρευνας σχετικά με την παρακολούθηση του αστικού ακουστικού περιβάλλοντος κατά τρόπο οικονομικό και αξιόπιστο με χρήση Εθελοντικής Γεωγραφικής Πληροφορίας (VGI) σε τυπικές πόλεις μεσαίου μεγέθους (Εικόνα 4.6.6). Η έρευνα αυτή διεξάγεται στο πλαίσιο των εκπονούμενων Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), με στόχο τη βελτίωση του αστικού τοπίου, την αύξηση της ποιότητας ζωής και τη μετατροπή των πόλεων σε πιο συμπαγή, συνεκτικά και ζωντανά αστικά κέντρα.



Εικόνα 4.6.7.α. Σχηματοποίηση των στρατηγικών αρχών της ηλεκτροκίνησης.



Εικόνα 4.6.7.β. Κριτήρια επιλογής βέλτιστης διαδρομής για ηλεκτρικό λεωφορείο.

Bakogiannis, E., Siti, M., Christodouloupoulou, G. & Kyriakidis, C. (2017) “Research Methodology on the Development of a Strategy on E-mobility in Greek cities. The Case of Athens”. *8th International Congress on Transportation Research (ICTR)*, Thessaloniki, Greece, 27-29 September 2017. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.12]

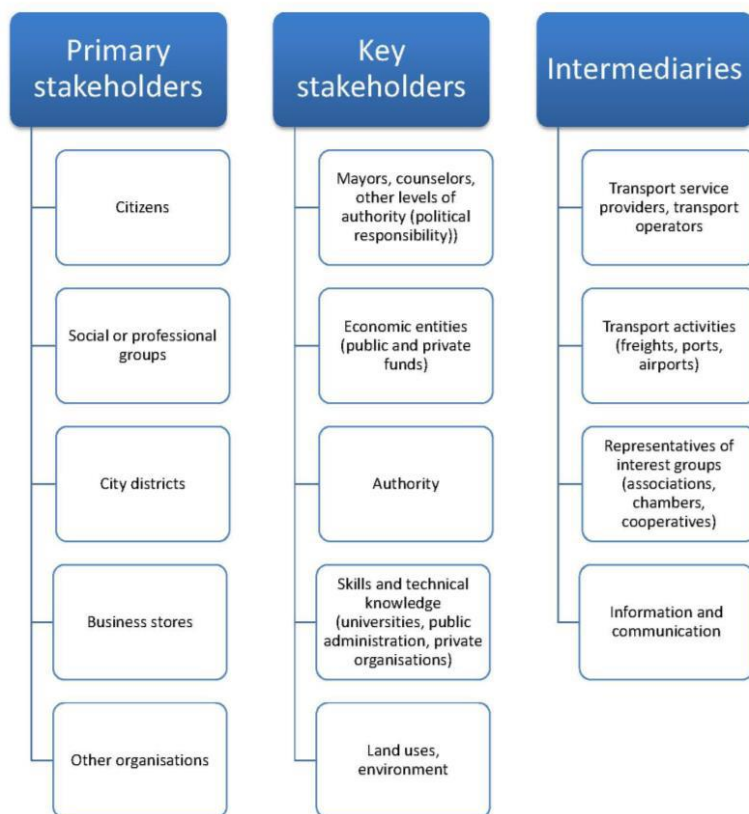
Στόχος της εργασίας είναι να παρουσιάσει μια συγκεκριμένη μεθοδολογία για την ανάπτυξη στρατηγικής για την προώθηση της ηλεκτροκίνησης (Εικόνα 4.6.7.α), στο πλαίσιο του προγραμματισμού για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας. Είναι γνωστό ότι, αν και οι συμβατικές παράμετροι της ηλεκτροκίνησης, όπως η χωρητικότητα των μπαταριών των οχημάτων, τα συστήματα χρέωσης, η κατανομή των σταθμών φόρτισης, δεν συνδέονται άμεσα με τη βιώσιμη κινητικότητα, η προώθηση των ηλεκτρικών οχημάτων μπορεί να συμβάλει στην επίτευξη ενός πλήθους θεματικών ενός ΣΒΑΚ, όπως η βελτίωση της ποιότητας του αέρα, η εξοικονόμηση ενέργειας, η μείωση του θορύβου. Σε αυτό το πλαίσιο, αναλύονται οι βασικές παράμετροι της εξέλιξης της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα (κανονιστικές πολιτικές, οικονομικά κίνητρα, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά κίνητρα) και διερευνώνται οι στρατηγικοί στόχοι που ενσωματώνουν τους βασικούς πυλώνες της βιώσιμης κινητικότητας. Η μεθοδολογία αναπτύσσεται πιλοτικά στην περίπτωση της Αθήνας (Εικόνα 4.6.7.β), όπου προτείνεται ολοκληρωμένη στρατηγική με μέτρα, πολιτικές και δράσεις ενίσχυσης της ηλεκτροκίνησης στην παραπάνω κατεύθυνση.



Εικόνα 4.6.8. Οι περιβαλλοντικές παροχές επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα την έκφραση συμπεριφοράς, εντοπίζονται στον δημόσιο χώρο και τα κτίρια και σχετίζονται με την πρότερη λειτουργία των χώρων.

Kyriakidis, C., **Bakogiannis, E.** & Siolas, A. (2017) “Identifying Environmental Affordances in Kypseli Square in Athens, Greece”. In: B. Aras & K. Dagci (eds). *Proceedings Book of the 1st International Conference on Social Sciences*, New York, USA, 17-19 November 2017. New York, NY: Humanitarian Studies Foundation. pp. 83-98. ISBN: 978-0-692-05001-9. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.13]

Ο αστικός χώρος χαρακτηρίζεται από τη δυνατότητα πρόσκλησης ή απώθησης για ανάπτυξη δράσης σε αυτόν. Αυτές οι ιδιότητες περιγράφηκαν από τον James Gibson με τον όρο «περιβαλλοντική προοπτική» στην ομώνυμη θεωρία του. Οι χρήστες αλληλοεπιδρούν με τη μορφή και τις έννοιες που παρέχει ένας χώρος και επιχειρούν διαφορετικές συμπεριφορές σε συγκεκριμένες στιγμές που ανταποκρίνονται στις ανάγκες τους. Ωστόσο, αυτό απαιτεί αλλαγές στον χρόνο και ως εκ τούτου και στον χώρο. Στην παρούσα εργασία εξετάζεται η περίπτωση της πυκνοκατοικημένης Κυψέλης (Εικόνα 4.6.8) για την κατανόηση της μορφής και της λειτουργίας της, στο πλαίσιο της θεωρίας της «περιβαλλοντικής προοπτικής».



Εικόνα 4.6.9. Διαγραμματική απεικόνιση των συμμετεχόντων στην διαδικασία κατάρτισης ενός ΣΒΑΚ. Οι κάτοικοι ταυτοποιούνται ως οι κύριοι συμμετέχοντες.

Bakogiannis, E. & Kyriakidis, C. (2018) “The Social Significance of the Sustainable Urban Mobility Plans and the Development of Consultative Democracy in Cities”. In: Ö. Öztürk (ed.) *Proceedings of the International City Planning and Urban Design Conference (CPUD 2018), Istanbul, Turkey, 11-12 May 2018*. Istanbul, Turkey: DAKAM Yayinlari. pp. 8-18. ISBN: 978-605-81593-2-7.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.14]

Η στρατηγική μιας πόλης που στοχεύει στην ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας συνδέεται συνήθως με τον παγκόσμιο στόχο για την προστασία του περιβάλλοντος ή με τον στόχο για αναγέννηση του τοπικού αστικού περιβάλλοντος. Ωστόσο, υπάρχει μια εξαιρετικά σημαντική διάσταση των πολιτικών για βιώσιμη κινητικότητα που δεν έχει επισημανθεί όσο θα έπρεπε. Αυτή η διάσταση αφορά στην τόνωση του ενδιαφέροντος των κατοίκων για την πόλη τους, στην αύξηση της συμμετοχής τους στις τοπικές αποφάσεις, στην ενίσχυση της τοπικής δημοκρατίας. Τα τοπικά καταστήματα της γειτονιάς ή του κέντρου δημιουργούν την αίσθηση της ενότητας και της κοινότητας στους πολίτες, αντιπροσωπεύουν τα «δικά» τους καταστήματα, στα οποία νιώθουν οικεία, πραγματοποιούν καθημερινές κοινωνικές συγκεντρώσεις, μια βασική συνιστώσα της τοπικής τους ταυτότητας. Η μεγάλη κλίμακα του αστικού τοπίου περιορίζει την ικανότητα του ατόμου να συμμετέχει, επειδή το άτομο δεν είναι σε θέση να γνωρίσει την ολότητα του αστικού χώρου, αλλά κυρίως δεν είναι σε θέση να ακολουθήσει την εξέλιξή του. Όλες οι πόλεις που πέτυχαν τη συμμετοχή αξιόλογου αριθμού πολιτών στις αποφάσεις ήταν πόλεις μικρού μεγέθους ή γειτονίες μεγάλων πόλεων. Η παρούσα εισήγηση συσχετίζει την προώθηση παραμέτρων βιώσιμης κινητικότητας με την ανάπτυξη συμβουλευτικής δημοκρατίας (Εικόνα 4.6.9).

Bakogiannis, E., Siti, M., Athanasopoulos, K., Vassi, A. & Kyriakidis, C. (2019) “Crowdsourcing and Visual Research Methodologies to Promote Data Collection for Sustainable Mobility Planning”. In: E. Nathanail, & I. Karakikes (eds). *Data Analytics: Paving the Way to Sustainable Urban Mobility*. Cham, Switzerland: Springer. pp. 215-222. ISBN: 978-3-030-02304-1. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.15]

Η εργασία αυτή στοχεύει στην παρουσίαση και σύγκριση δύο μεθοδολογιών που αναφέρονται στην συλλογή δεδομένων σχετικών με την κινητικότητα τους στον αστικό χώρο από τους πολίτες (κατοίκους και επισκέπτες). Η πρώτη αποτελεί μια παραδοσιακά εγκαθιδρυμένη τεχνική, αυτήν της οπτικής έρευνας, ενώ η δεύτερη μια καινοτόμα προσέγγιση που προωθείται στον ευρωπαϊκό χώρο τα τελευταία χρόνια και πρόκειται για την λεγόμενη μέθοδο του πληθοπορισμού (crowdsourcing). Οι δύο αυτές μέθοδοι αξιοποιούνται σήμερα στην κατάρτιση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Δύο από τα σχέδια στα οποία χρησιμοποιήθηκαν, μεταξύ άλλων, είναι αυτά της Κοζάνης και της Δράμας, δύο μεσαίου μεγέθους ελληνικών πόλεων.

Το αποτέλεσμα της συγκριτικής έρευνας αποδικνύει πως η συμμετοχή των πολιτών στην διαδικασία σχεδιασμού είναι κρίσιμη αφού εντοπίστηκε σημαντικός βαθμός σύμπτωσης μεταξύ της πληροφορίας που συλλέχθηκε μέσω των εφαρμογών οπτικής έρευνας και αυτής που παρασχέθηκε από τους κατοίκους. Αντίστοιχα, καταγράφηκε ο εντοπισμός κομβικών προβλημάτων από μέρος του κοινού, γεγονός το οποίο συνέβαλε καθοριστικά στην ολοκλήρωση των ΣΒΑΚ. Ωστόσο, ο χαμηλός βαθμός συμμετοχής των πολιτών εγείρει ανησυχίες για το κατά πόσο θα μπορούσε ο πληθοπορισμός, ως σύγχρονη τεχνική, να αντικαταστήσει παραδοσιακά εγκαθιδρυμένες μεθόδους, αφού ο όγκος των δεδομένων δεν είναι πάντα ο αναγκαίος για την εξαγωγή βέβαιων αποτελεσμάτων. Στο

πλαίσιο αυτό, τονίζεται η ανάγκη για συνδυασμό των δύο μεθοδολογικών πλαισίων ώστε να εξασφαλίζεται η ακρίβεια και η επάρκεια δεδομένων στην διαδικασία σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων.



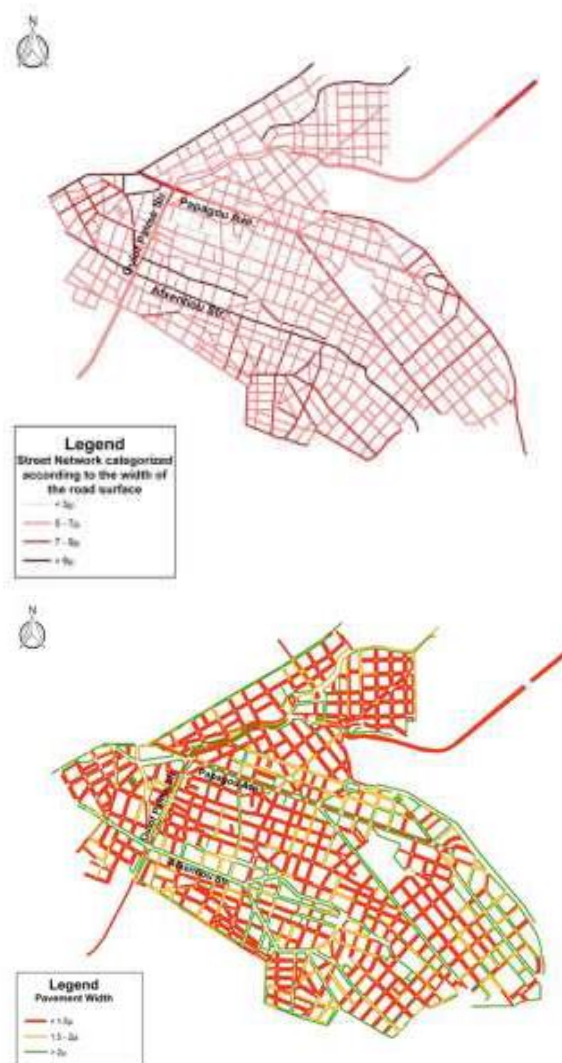
Εικόνα 4.6.10. α. Το μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου στην Αθήνα.
β. Παρεμβάσεις υπέρ της κινητικότητας των ποδηλατών κατά μήκος της Οδού Θεσσαλονίκης, στα Πετράλωνα.

Bakogiannis, E., Siti, M., Christodouloupoulou, G., Karolemeas, C. & Kyriakidis, C. (2019) “Cycling as a Key Component of the Athenian Sustainable Urban Mobility Plan”. In: E. Nathanail, & I. Karakikes (eds). *Data Analytics: Paving the Way to Sustainable Urban Mobility*. Cham, Switzerland: Springer. pp. 215-222. ISBN: 978-3-030-02304-1.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.16]

Η παρούσα ερευνητική ερασία εξετάζει τις κατευθύνσεις που κρίνεται σκόπιμο να λαμβάνει υπόψη του το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τον Δήμο Αθηναίων ως προς την χάραξη διαδρόμων κίνησης ποδηλάτου. Ο λόγος που γίνεται ιδιαίτερη μνεία στο ποδήλατο σχετίζεται με το γεγονός πως η ανάπτυξη ποδηλατικής υποδομής αποτελεί μια βασική κατεύθυνση προς την οποία κινούνται πολλές ευρωπαϊκές πρωτεύουσες, με σκοπό την διασφάλιση της υγείας και της ασφάλειας των κατοίκων και των επισκεπτών και την βελτίωση της λειτουργικότητας του αστικού χώρου.

Στο πλαίσιο αυτό, παρουσιάζεται μια μεθοδολογία σχεδιασμού ποδηλατικού δικτύου (Εικόνα 4.6.10), όπου μια νέα έννοια, αυτής της διαχείρισης της κινητικότητας, αναδύεται. Η συγκεκριμένη λογική σχεδιασμού τείνει να προτείνει την συνύπαρξη μετακινούμενων και μέσων και όχι τον διαχωρισμό των κινήσεων, μέσω τήρησης συγκεκριμένων προδιαγραφών. Ο περιορισμός της ταχύτητας κίνησης των οχημάτων αποτελεί την βάση μιας τέτοιας πολιτικής. Αξίζει πως οι προτεινόμενες ρυθμίσεις προσεγγίζονται και υπό το πρίσμα του κανονιστικού πλαισίου, πέραν της παρουσίασης του μελετητικού αντικειμένου, με στόχο την αξιολόγηση του βαθμού ρεαλιστικότητας της υλοποίησης τέτοιων ρυθμίσεων.



Εικόνα 4.6.11. Κατηγοριοποίηση του οδικού δικτύου του Δήμου Ζωγράφου, βάσει του πλάτους του οδοστρώματος.

Bakogiannis, E., Kyriakidis, C. & Siti, M. (2018). “Land use and transportation: Identifying the relationship between parking and land use in the Municipality of Zografou, Athens”. *Proceedings of the Real Estate and Land Planning (RELAND) 2018 Conference*, Mykonos, Greece, 4-8 September 2018.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.17]

Σκοπός της εργασίας είναι να παρουσιάσει, σε πρώτη φάση, την αξιολόγηση της μεθοδολογίας των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας ως εργαλείο συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού για τον επαναπροσδιορισμό των χρήσεων γης στις πόλεις. Τα ΣΒΑΚ έχουν θέσει ως στρατηγικό στόχο να καθορίσουν τις απαιτούμενες δράσεις σχετικά με την επιθυμητή ανάπτυξη και οργάνωση των χρήσεων γης και το σύστημα μετακίνησης των πολιτών, καθώς και το δίκτυο μεταφορών / διανομής αγαθών σε αστικές περιοχές. Βασική τους αρχή είναι η προώθηση και η ευρύτερη διάδοση των μορφών μετακίνησης που πληρούν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις της βιώσιμης ανάπτυξης. Ο τελικός στόχος ενός ΣΒΑΚ είναι η εξυπηρέτηση του ανθρώπου που μετακινείται ανεξάρτητα με τον τρόπο μετακίνησης (πεζός, ποδηλάτης, δικυκλιστής, οδηγός οχήματος) σε δεδομένο αστικό χώρο. Η αστική ιδιοκτησία και οι χρήσεις που μπορεί να έχει είναι ένα σημαντικό μέρος της πιο σύνθετης μορφής της ελληνικής πόλης, η οποία είναι απόλυτα συνδεδεμένη με το σύστημα μεταφορών.

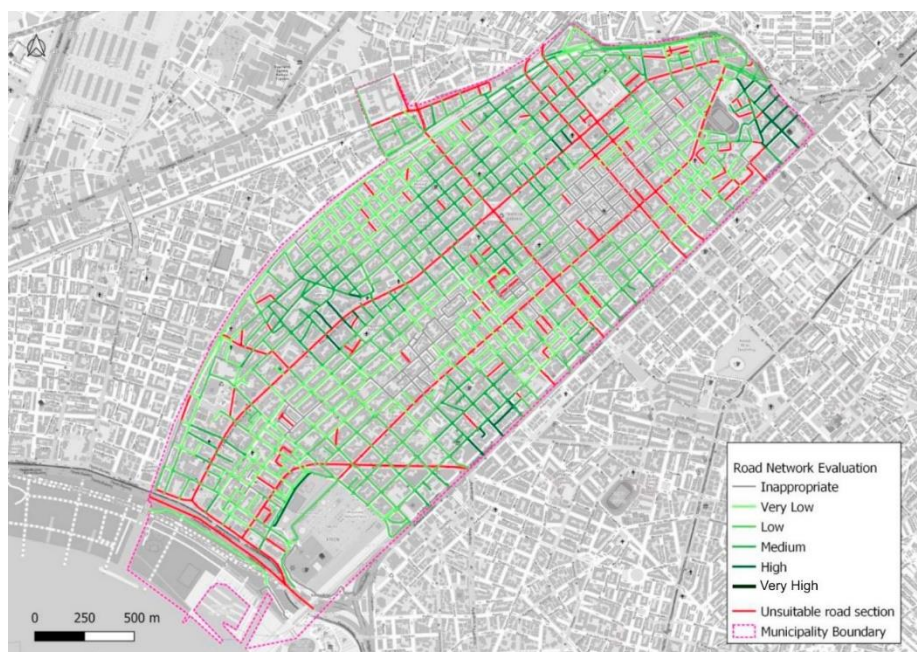
Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Siti, M. & Christopoulos, K. (2018) “From Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs) to Sustainable Island Mobility Plans (SIMPs) – Sustainable Mobility Policies in Island Cities”. In: O. Cokorilo (ed.) *Proceedings of the 4th International Conference on Traffic and Transport Engineering, Belgrade, Serbia, 27-28 September 2018*. Belgrade, Serbia: City Net Scientific Research Center Ltd. pp. 1129-1137. ISBN: 978-86-916153-4-5.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.18]

Ο σχεδιασμός των μεταφορών των νησιωτικών πόλεων έχει θέσει ως προτεραιότητα, μέχρι πρόσφατα, τη μετακίνηση με ιδιωτικό όχημα, οπότε η ανάπτυξή τους βασίστηκε στη λογική αυτής της λειτουργίας. Οι συνέπειες, ωστόσο, αυτής της εξάρτησης κατά κανόνα από το αυτοκίνητο είναι πλέον εμφανείς σε όλα τα επίπεδα: αστικό, πολεοδομικό, κυκλοφοριακό, περιβαλλοντικό, οικονομικό και κοινωνικό. Η εποχή της κυριαρχίας των αυτοκινήτων στις νησιωτικές περιοχές θα πρέπει να σταματήσει. Μετά την αναγνώριση των προβλημάτων που πρέπει να αντιμετωπίσουν οι σύγχρονες πόλεις των νησιών, λόγω της αδυναμίας των υφιστάμενων υποδομών και δικτύων να ανταποκριθούν στη δυναμική για ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας, πρέπει να υιοθετηθούν νέα μοντέλα μεταφορών και πολεοδομικού σχεδιασμού. Η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί μία από τις πλέον σύγχρονες κατευθύνσεις της ΕΕ, όσον αφορά την οργάνωση του συστήματος μεταφορών και την αντιμετώπιση των κυριότερων προβλημάτων των νησιωτικών πόλεων. Η βιώσιμη κινητικότητα περιγράφει πρακτικά ένα σύστημα μεταφορών που ανταποκρίνεται στις ανάγκες των μεταφορών και, ταυτόχρονα, υπερασπίζεται την περιβαλλοντική ακεραιότητα, την κοινωνική δικαιοσύνη και την οικονομική αποτελεσματικότητα. Τα «σχέδια βιώσιμης κινητικότητας των νησιών» (Sustainable Island Mobility Plans), τα οποία μπορούν να παρέχουν μια ολοκληρωμένη στρατηγική για την κάλυψη των

αναγκών μετακίνησης και μεταφορών μέσω των αρχών «ολοκληρωμένου σχεδιασμού, συμμετοχικής προσπάθειας και αξιολόγησης», τείνουν προς αυτή την κατεύθυνση της αντιμετώπισης προβλημάτων. Ένα SIMP διαφέρει σημαντικά από μια συμβατική προσέγγιση επίλυσης κυκλοφοριακών προβλημάτων, καθώς επικεντρώνεται στον ανθρώπινο παράγοντα (κάτοικοι και επισκέπτες ως πεζοί, ως χρήστες του δημόσιου χώρου, ως ποδηλάτες, ως μετακινούμενοι με περισσότερα του ενός μέσου, ως συλλογικοί χρήστες του αγαθού της μετακίνησης), και την αλλαγή στάσης απέναντι στις μετακινήσεις, προωθώντας εναλλακτικά και φιλικά προς το περιβάλλον μέσα μεταφοράς.

Η εργασία παρουσιάζει προσαρμοσμένες πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας για τις πόλεις και τους οικισμούς των νησιών, με έμφαση στη διαχείριση της κυκλοφορίας στο υφιστάμενο δίκτυο όλων των μέσων μετακίνησης, στην προώθηση της ίσης και δίκαιης κινητικότητας των ευάλωτων χρηστών, στη βελτίωση των υπηρεσιών μετακίνησης και των υποδομών μεταφορών και στην εξέταση του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, με γνώμονα το πρότυπο των μετακινήσεων. Ο μελλοντικός σχεδιασμός στις νησιωτικές περιοχές θα πρέπει να αποσκοπεί στη μείωση των αρνητικών επιπτώσεων των μεταφορών στο περιβάλλον, καθώς και στη δημιουργία αποδοτικών και προσιτών μεταφορών για επισκέπτες και κατοίκους.



Εικόνα 4.6.12. Αξιολόγηση των οδικών τμημάτων στο δήμο Καλλιθέας σχετικά με την αποφυγή της διέλευσης αυτόνομων λεωφορείων

Karolemeas, C., Tsigdinos, S., **Bakogiannis, E.**, & Nikitas, A. (2022). «Evaluating the suitability of urban road networks to facilitate autonomous buses». *Transportation Research Procedia (Proceedings of the 24th EURO Working Group on Transportation Meeting, EWGT 2021)*, 62, 599-606.
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.19]

Η παρούσα εργασία σκοπεύει να αναπτύξει μια μέθοδο για την αξιολόγηση της καταλληλότητας των αστικών οδικών δικτύων για την κίνηση αυτόνομων λεωφορείων. Το αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας είναι η παραγωγή ενός λεπτομερούς χάρτη που δείχνει τη βαθμολογία του καθενός κίνηση αυτόνομων λεωφορείων.

Για το σκοπό αυτό ακολουθήθηκε μια μεθοδολογική προσέγγιση των εξής βημάτων: (α) εξέταση οδικών τμημάτων και ιεράρχισή τους (β) διερεύνηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και λοιπών κρίσιμων στοιχείων του δικτύου, όπως κλίση, μοίρες γωνίας στις διασταυρώσεις, πλάτος επιφάνειας δρόμου (εκτός πεζοδρομίου) και ύπαρξη ή απουσία νησίδων σε δρόμους δύο κατευθύνσεων, (γ) χαρτογράφηση των κρίσιμων χώρων των πόλεων ώστε να εντοπιστούν οι περιοχές με πολεοδομική σημασία, (δ) αξιολόγηση των τμημάτων, μέσω μαθηματικού τύπου.

Η μέθοδος εφαρμόζεται στο δήμο Καλλιθέας που χαρακτηρίζεται από υψηλή πυκνότητα δόμησης και κατοίκησης και αποτελεί τη μελέτη περίπτωσης. Η προτεινόμενη μέθοδος περιγράφει ένα εργαλείο σχεδιασμού που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από υπεύθυνους χάραξης πολιτικής για την ενσωμάτωση των αυτόνομων λεωφορείων στο σύστημα αστικών μεταφορών.

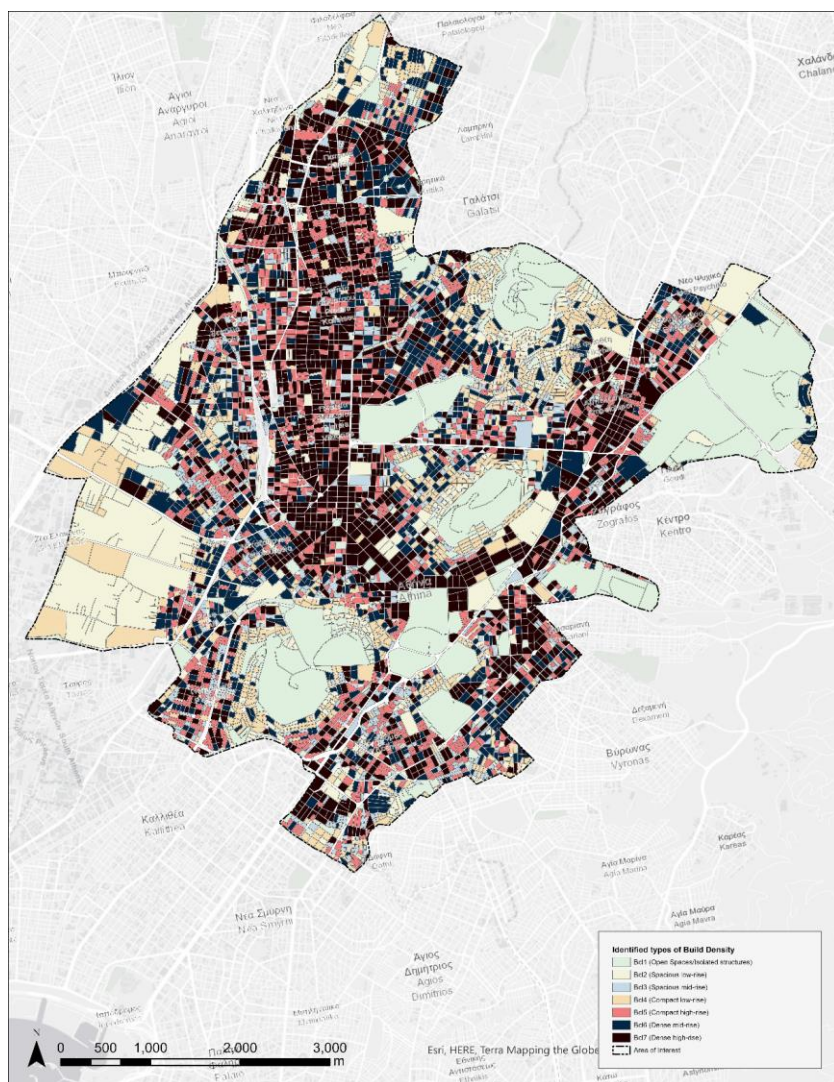
Paraskevoopoulos, Y., Tsigdinos, S., Kourmpa, E. & Bakogiannis, E. (2022) «Combining centrality and mobility towards human-oriented cities. Development of an integrated methodology for analysis, evaluation and planning». In: A. van Nes & R. de Koning (eds). *Proceedings of the 13th Space Syntax Symposium*, Bergen, Norway, 20-24 June 2022, 494. ISBN: 978-82-93677-67-3.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.20]

Η συγκεκριμένη εισήγηση υιοθετεί μια εναλλακτική σχεδιαστική προσέγγιση όπου το αναλυτικό και το συνθετικό στάδιο αντιμετωπίζονται ως μια ενοποιημένη διαδικασία συντελώντας μια, εξ ορισμού, ολοκληρωμένη σχεδιαστική λογική, βασισμένη σε στοιχεία για τη βιώσιμη κινητικότητα και τον αστικό χώρο με έμφαση στον άνθρωπο. Συγκεκριμένα, η κεντρικότητα και η υποδομή (χαρακτηριστικά πεζοδρομίου και δίκτυο μεταφορών) εντάχθηκαν σε ένα περιβάλλον GIS, με στόχο τον εντοπισμό τόσο των υφιστάμενων όσο και των αναδυόμενων κεντρικών στοιχείων και τη αξιοποίησή τους ως ανθρωποκεντρικούς κόμβους βιώσιμης κινητικότητας.

Η προτεινόμενη μεθοδολογική διαδικασία εφαρμόζεται σε δύο επίπεδα (δημοτικό και τοπικό, δηλαδή κλίμακα γειτονιάς) όπου σε κάθε επίπεδο εντοπίζονται τρία στάδια: Α. Χαρτογράφηση, Β. Αξιολόγηση Γ. Σχεδιασμός. Αρχικά, όσον αφορά το δημοτικό επίπεδο και ιδιαίτερα την αστική διάσταση, εντοπίζονται τα εδραιωμένα τοπικά κέντρα, αξιολογούνται ως προς τη ζωτικότητα και στη συνέχεια αναδιοργανώνεται το μοτίβο τους προς την αποτελεσματική κάλυψη της περιοχής μελέτης (αξιοποιούνται τα αναδυόμενα κέντρα). Στη συνέχεια, όσον αφορά τη διάσταση των μεταφορών, εξετάζονται οι υπάρχοντες

τρόποι σύνδεσης μεταξύ των παραπάνω κέντρων (δημόσιες συγκοινωνίες, περπάτημα και ποδηλασία), αξιολογούνται ως προς την πολυτροπικότητα και στη συνέχεια αναδιοργανώνονται. Δεύτερον, όσον αφορά το τοπικό επίπεδο, δίνεται πλέον έμφαση στην περιοχή εντός αυτών των κέντρων. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την αστική διάσταση, καταγράφονται τα χαρακτηριστικά των αστικών κέντρων, αξιολογούνται βάσει κριτηρίων ζωτικότητας και προτείνονται σχεδιαστικές παρεμβάσεις. Στη συνέχεια, αντικατοπτρίζοντας τη διάσταση των μεταφορών, η υποδομή των πεζών χαρτογραφείται διεξοδικά, αξιολογείται βάσει κριτηρίων βατότητας και, έτσι, προτείνονται προγραμματιστικές παρεμβάσεις. Τα αποτελέσματα υποδηλώνουν την ανάγκη για βελτιώσεις και στις δύο κλίμακες. Επομένως, η παρούσα εργασία θα μπορούσε να συμβάλει ως μια συμπαγής στρατηγική, ικανή να αναβαθμίσει τυπικές πρακτικές σχεδιασμού.

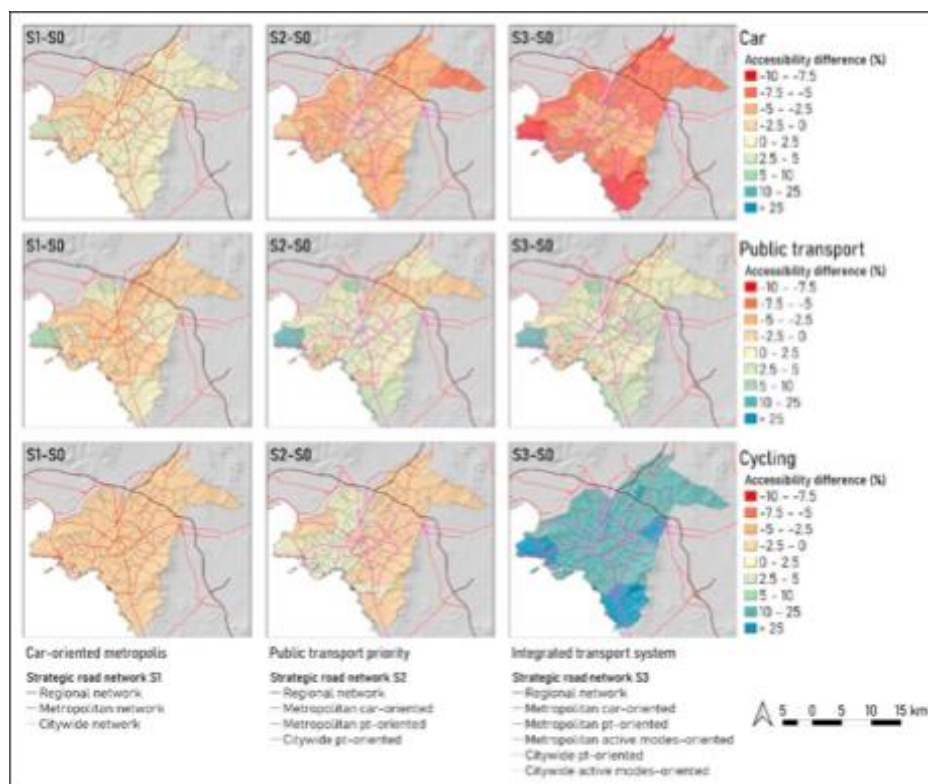


Εικόνα 4.6.13. Η γεωγραφία των ταυτοποιημένων τύπων δόμησης στην στο Δήμο Αθηναίων

Paraskevopoulos, Y. & Bakogiannis, E. (2022) «Exploring the urban types of built density, network centrality, and functional mixture in the city of Athens». In: A. van Nes & R. de Koning (eds). *Proceedings of the 13th Space Syntax Symposium*, Bergen, Norway, 20-24 June 2022, 468. ISBN: 978-82-93677-67-3. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.21]

Τα μοτίβα και οι αστικές τυπολογίες έχουν μια μακρά παράδοση ως εργαλεία που αξιοποιούνται τόσο για την κατανόηση της αστικής μορφής όσο και τον σχεδιασμό της πόλης. Ωστόσο, την τελευταία δεκαετία, η προηγμένη χωρική ανάλυση χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για τον προσδιορισμό των αστικών τύπων, καθώς παρέχει μια ποσοτική προσέγγιση για την περιγραφή των προτύπων της αστικής μορφής. Σε αυτό το πλαίσιο, διερευνούνται οι τύποι της αστικής μορφολογίας στην Αθήνα (Εικόνα 4.6.13). Ειδικότερα, εξετάζεται τη γεωγραφία και τη διασύνδεση των τύπων κτιρίων, δρόμων και χρήσεων γης, όπως ορίζονται ποσοτικά από την πυκνότητα δόμησης, την κεντρική θέση του δικτύου και το λειτουργικό μείγμα, αντίστοιχα. Επιπλέον, τα αποτελέσματα για την Αθήνα, εξετάζονται και αξιολογούνται από ειδικούς -κατοίκους της Αθήνας- στους τομείς του πολεοδομικού σχεδιασμού, του συμμετοχικού σχεδιασμού, της βιώσιμης κινητικότητας και της αστικοποίησης γενικότερα, κατά τη διάρκεια δύο ομάδων εστίασης εμπειρογνομώνων.

Η διεξαγωγή της έρευνας στηρίζεται αποκλειστικά σε ανοιχτά δεδομένα και, έτσι, προσφέρει τη δυνατότητα αναπαραγωγής, σε επίπεδο μεθοδολογίας, σε άλλες ευρωπαϊκές πόλεις.



Εικόνα 4.6.14. Αναλογικές διαφορές προσβασιμότητας ανά λειτουργία και σενάριο

Tsigdinos, S., Paraskevopoulos, Y., Tzouras, P., **Bakogiannis, E.**, & Vlastos, T. (2023). «Rethinking road network hierarchy towards new accessibility perspectives». *Transportation Research Procedia (Proceedings of the AIT 3rd International Conference on Transport Infrastructure and Systems (TIS ROMA 2022))*, 69, 195-202.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.6.22]

Αυτή η μελέτη φιλοδοξεί να διερευνήσει εάν η επανεξέταση της ιεραρχίας του οδικού δικτύου μπορεί να βελτιώσει το επίπεδο προσβασιμότητας για βιώσιμα μέσα μεταφοράς (δημόσιες μεταφορές και ποδηλασία/μικροκινητικότητα) σε διαφορετικές μελλοντικές χαράξεις. Για το σκοπό αυτό, αναπτύσσονται 4 διαφορετικά σενάρια που επαναπροσδιορίζουν το στρατηγικό οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης: 1) Business as Usual (BAU), 2) Πόλη με προσανατολισμό στα αυτοκίνητα, 3) Προτεραιότητα στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, 4) Ενοποίηση βιώσιμων τρόπων λειτουργίας. Στη συνέχεια, υιοθετείται μια συνδυαστική προσέγγιση αξιολόγησης αυτών των σεναρίων (Εικόνα 4.6.14): συγκεκριμένα, εκτιμάται η χωρική προσβασιμότητα που αφορά τα αυτοκίνητα, τα δημόσια μέσα μεταφοράς και την ποδηλασία/μικροκινητικότητα σε κάθε σενάριο.

Αυτή η μέθοδος εφαρμόζεται στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας. Τα κύρια αποτελέσματα δείχνουν ότι το τέταρτο σενάριο που ενσωματώνει όλους τους βιώσιμους τρόπους μπορεί να βελτιώσει την προσβασιμότητα των δημόσιων συγκοινωνιών και της ποδηλασίας, περιορίζοντας ταυτόχρονα την κυριαρχία των αυτοκινήτων όσον αφορά την πρόσβαση σε ευκαιρίες. Αυτά τα ευρήματα είναι ιδιαίτερα χρήσιμα για ερευνητές και επαγγελματίες και θα μπορούσαν να ληφθούν υπόψη για τη δημιουργία πόλεων προσανατολισμένων στον άνθρωπο με καλύτερο επίπεδο κινητικότητας για όλους στο μέλλον.

*4.7 Δημοσιεύσεις σε Πρακτικά Διεθνών Συνεδρίων με Κρίση
Περίληψης εργασίας*

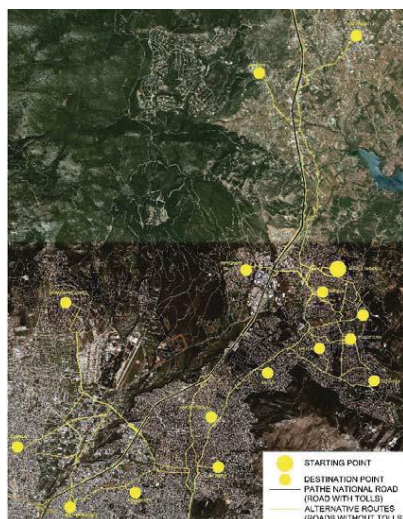


Εικόνα 4.7.1.: Προτεινόμενο Μητροπολιτικό Δίκτυο Ποδηλάτου

Bakogiannis, E. & Siti, M. (2013) “Athens Metropolitan Cycling Network». *Velo-City Vienna 11-14.06.2013.* “Cycling Visionary Award”. *Proceedings of the International Congress Velo-City 2013 “The Sound of Cycling – Urban Cycling Cultures”*, Vienna, 11-14 June 2013

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.1]

Το άρθρο στοχεύει στη διατύπωση μιας πρότασης σχεδιασμού ενός μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου που να καλύπτει επαρκώς το σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας. Η πρόταση που διατυπώνεται είναι καρπός μιας μεθοδολογίας που βασίζεται στην ανάλυση της διεθνούς εμπειρίας, την καταγραφή των κεντρικότητων και των σημείων ενδιαφέροντος στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, τη διατύπωση εναλλακτικών σεναρίων για το ποδηλατικό δίκτυο, την αξιολόγηση των διατυπωθέντων σεναρίων, με τη χρήση της πολυκριτηριακής ανάλυσης και τη συνολική αξιολόγηση των προτεινόμενων διαδρομών με γνώμονα τη συνολική κάλυψη που παρέχουν. Σημαντικό στοιχείο είναι πως τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για την αξιολόγηση των σεναρίων δεν προέκυψαν μόνο από τη βιβλιογραφική επισκόπηση αλλά και μέσα από διάλογο μεταξύ των συγγραφέων με ποδηλάτες-δυσνητικούς χρήστες των διαδρομών. Η παραπάνω μεθοδολογία μπορεί να βρει εφαρμογή και σε άλλες περιπτώσεις σχεδιασμού αντίστοιχων δικτύων, εντάσσοντας, ουσιαστικά, τους δυσνητικούς χρήστες στη σχεδιαστική διαδικασία.



Εικόνα 4.7.2.α: Εναλλακτικές διαδρομές προσπέλασης σημείων ενδιαφέροντος από τον Άγιο Στέφανο, χωρίς να χρησιμοποιηθεί ο άξονας της ΠΑΘΕ. Σύγκριση των δύο περιπτώσεων

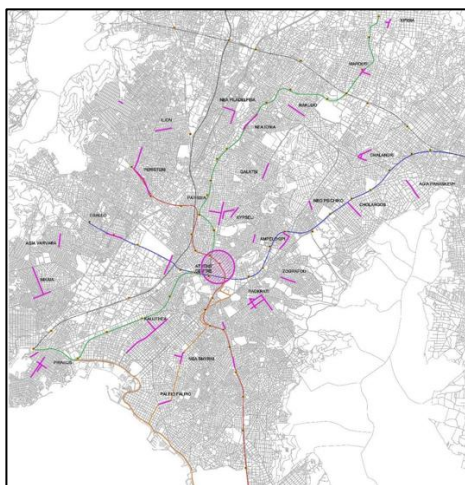


Εικόνα 4.7.2.β: Χρήσεις γης περιμετρικά του ανατολικού τμήματος της Αττικής Οδού

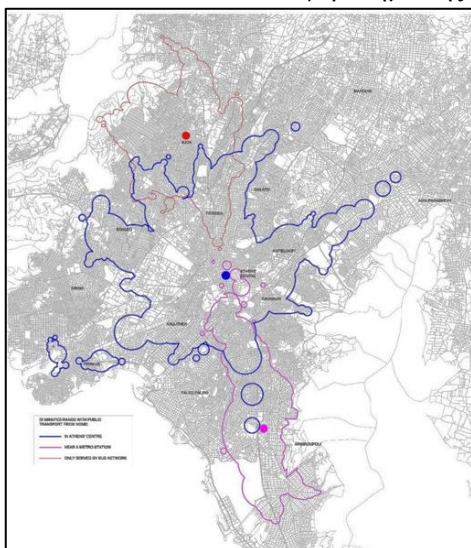
Bakogiannis, E., Siti, M., Christodouloupoulou, G. and Kyriakidis, C., (2014) “Research on the impacts from the implementation of an urban toll system in the Northeast suburbs of Attica”. *Proceedings of the International Conference on Traffic and Transport Engineering - ICTTE* Belgrade 2014, Belgrade, 27-28 Νοεμβρίου 2014. <https://goo.gl/N5p4bD>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.2]

Η εργασία εξετάζει τις πιθανές επιπτώσεις από την εγκατάσταση ενός συστήματος διοδίων σε λεωφόρους όμορα αστικών περιοχών. Ειδικότερα, το ερευνητικό ερώτημα που διερευνάται είναι: Σε ποιο βαθμό θα επιφορτιστεί το τοπικό δίκτυο των όμορων αστικών περιοχών από την εγκατάσταση διοδίων σε τέτοιες λεωφόρους, αν οι οδηγοί επιδιώκουν να χρησιμοποιούν παρακάμψεις με σκοπό την αποφυγή των διοδίων; Αρχικά, το ζήτημα προσεγγίζεται βιβλιογραφικά και, στη συνέχεια, εξετάζεται η περίπτωση του ανατολικού τμήματος της Αττικής Οδού που συνδέει τη ΒΑ με τη ΝΑ περιοχή της Αθήνας. Για τη διερεύνηση του ζητήματος εξετάστηκαν οι υφιστάμενες μελέτες για την εγκατάσταση διοδίων στον συγκεκριμένο οδικό άξονα και αξιοποιήθηκαν ποιοτικοί και ποσοτικοί δείκτες για να αξιολογήσουν τους υφιστάμενους και τους προβλεπόμενους κυκλοφοριακούς φόρτους. Επίσης, υπόψη ελήφθησαν οι προδιαγραφές του πολεοδομικού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού, καθώς και οι υφιστάμενες χρήσεις γης, ενώ εξετάζονται και οι επιπτώσεις που μπορεί να υπάρξουν στην εύρυθμη λειτουργία των οικιστικών περιοχών.



Εικόνα 4.7.3.α: Σημαντικοί εμπορικοί δρόμοι στο μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας



Εικόνα 4.7.3.β: Απόσταση καλυπτόμενη σε 30 λεπτά από το κέντρο της Αθήνας, με τη χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας

Vlastos, T. & **Bakogiannis, E.** (2015) “Land uses redistribution to enhance walking and sojourning in public spaces”. *Proceedings of the XVI International Conference on Walking and Liveable Communities “Walk21”*. Vienna, 20-23 October 2015. <https://goo.gl/GcxV3C>
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.3]

Η εργασία εστιάζει στη συσχέτιση της μορφής της πόλης και της οργάνωσης των χρήσεων γης με την κινητικότητα των πεζών και των ποδηλατών. Στο χωρικό πλαίσιο του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας, καταγράφονται οι διάφορες κεντρικότητες που παρουσιάζονται, η σχέση τους με τις όμορες χρήσεις γης και των τρόπων προσπέλασής τους, με τα μέσα δημόσιας συγκοινωνίας. Μέσα από την ανάλυση αυτή, και λαμβάνοντας υπόψη τη διεθνή βιβλιογραφία, επιχειρείται η απάντηση ερωτημάτων, όπως: Πως μπορεί να βελτιωθεί η εικόνα της Αθήνας και τι μορφή πρέπει να αποκτήσει για να προωθηθούν οι βιώσιμοι τρόποι μετακίνησης; Πως ορίζεται η βιώσιμη αστική μορφή που συμβάλει στη βιώσιμη κινητικότητα; Πρέπει η βιώσιμη αστική μορφή να προκύπτει αποκλειστικά από τον σχεδιασμό για βιώσιμη κινητικότητα ή υπάρχουν και άλλες παράμετροι που πρέπει να αξιολογούνται; Τέλος, στο πλαίσιο της παραπάνω εργασίας αξιολογούνται ο ρόλος και η μορφή της σύγχρονης γειτονιάς, στις ελληνικές πόλεις, ως πυρήνα κοινωνικής και πολεοδομικής οργάνωσης.

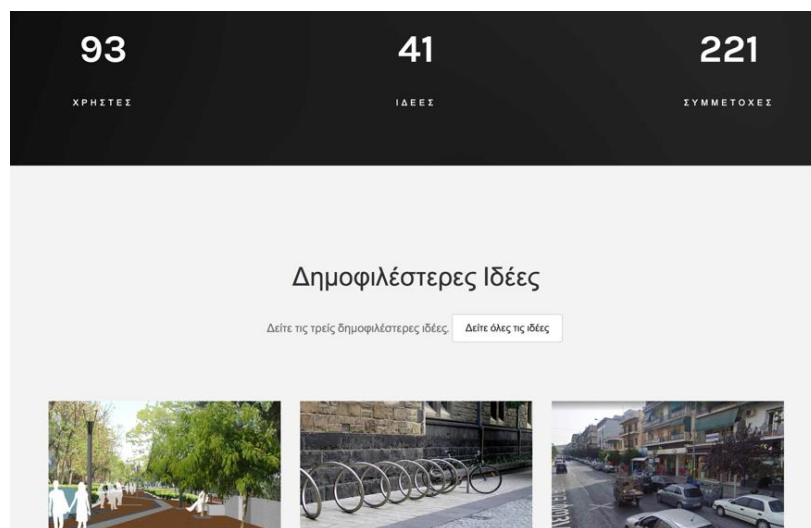


Εικόνα 4.7.4. α-ε: Μελέτη οδικού δικτύου Καλλιθέας ως προς τις κλίσεις του εδάφους, της πυκνότητας των διασταυρώσεων, χωρική ανάλυση των δραστηριοτήτων και της προσπελασιμότητας της δημόσιας συγκοινωνίας. Χαρτογραφική απεικόνιση bikeability

Karolemeas, C., Vassi, A., Christodouloupoulou, G. & Bakogiannis, E. (2018) “Explore the ability to cycle in Greek modern cities. The case study of Kallithea”. *Proceedings of the 11th International Conference of the Hellenic Geographical Society*. Laurio, Greece, 12-15 April 2018 (ISBN 978-960-606-047-2).

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.4]

Η εργασία εξετάζει και αξιολογεί τον βαθμό που είναι εφικτή η χρήση του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη. Το ζήτημα εξετάζεται βιβλιογραφικά και στην πορεία διερευνάται για τον Δήμο Καλλιθέας, ο οποίος αποτελεί μελέτη περίπτωσης στο πλαίσιο της εργασίας. Η διερεύνηση του ζητήματος της προσπελασιμότητας με ποδήλατο (bikeability) στην Καλλιθέα υλοποιείται μέσα από τον υπολογισμό ενός δείκτη, ο οποίος υπολογίζεται λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους που επηρεάζουν τη χρήση του ποδηλάτου, βάσει της διεθνούς βιβλιογραφίας. Πέραν από τον υπολογισμό του δείκτη για την Καλλιθέα, το καινοτόμο στοιχείο της εργασίας είναι ότι παρουσιάζεται, μεθοδολογικά, ο τρόπος υπολογισμού του συγκεκριμένου δείκτη, ώστε να μπορεί να εφαρμοστεί σε αντίστοιχες περιπτώσεις σχεδιασμού για το ποδήλατο σε ελληνικές πόλεις ή πόλεις του εξωτερικού. Τα πορίσματα για την Καλλιθέα αποτυπώνονται χαρτογραφικά με τη βοήθεια λογισμικού GIS.



Εικόνα 4.7.5. Αρχική Σελίδα Ψηφιακής Πλατφόρμας Συμμετοχής του Κοινού για το Δήμο Καλλιθέας

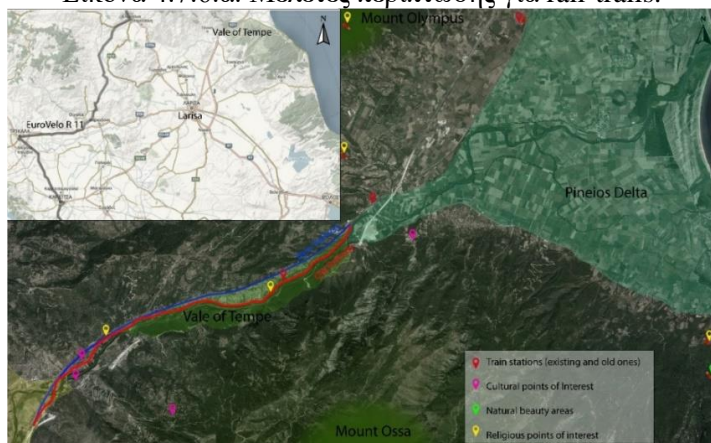
Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Siti, M., Karolemeas, C. & Christopoulos, K. (2018). “Issues on social and technical transition concerning the participatory planning process in the context of Sustainable Urban Mobility Plans”. *Proceedings of the 11th International Conference of the Hellenic Geographical Society*. Laurio, Greece, 12-15 April 2018 (ISBN 978-960-606-047-2).

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.5]

Το άρθρο αυτό πραγματεύεται τις διαδικασίες συμμετοχής του κοινού στο πλαίσιο της υλοποίησης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), ενός τύπου σχεδίων ο οποίος προωθείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και, τα τελευταία χρόνια, πολλοί δήμοι στην Ελλάδα σπεύδουν να υλοποιήσουν. Μέσα από την επισκόπηση της βιβλιογραφίας και την αξιοποίηση της διεθνούς εμπειρίας, διατυπώνεται μια μεθοδολογία συμμετοχής του κοινού, με σκοπό να εφαρμοστεί, πιλοτικά, στην περίπτωση του ΣΒΑΚ για τον Δήμο Καλλιθέας, στο μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας. Η μεθοδολογία περιλαμβάνει μια μίξη παραδοσιακών και καινοτόμων εργαλείων, μέσω των οποίων προβλέπεται η ενίσχυση της συμμετοχής των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων για το ΣΒΑΚ του Δήμου Καλλιθέας. Ωστόσο, έμφαση δίνεται σε διαδικτυακά εργαλεία (web-based tools) και πρακτικές πληθοπορισμού (crowdsourcing), υπογραμμίζοντας τη σημασία των νέων τεχνολογιών στην απλοποίηση των διαδικασιών, την εξοικονόμηση πόρων και την ενεργοποίηση των πολιτών.



Εικόνα 4.7.6.α. Μελέτες περίπτωσης για rail-trails.



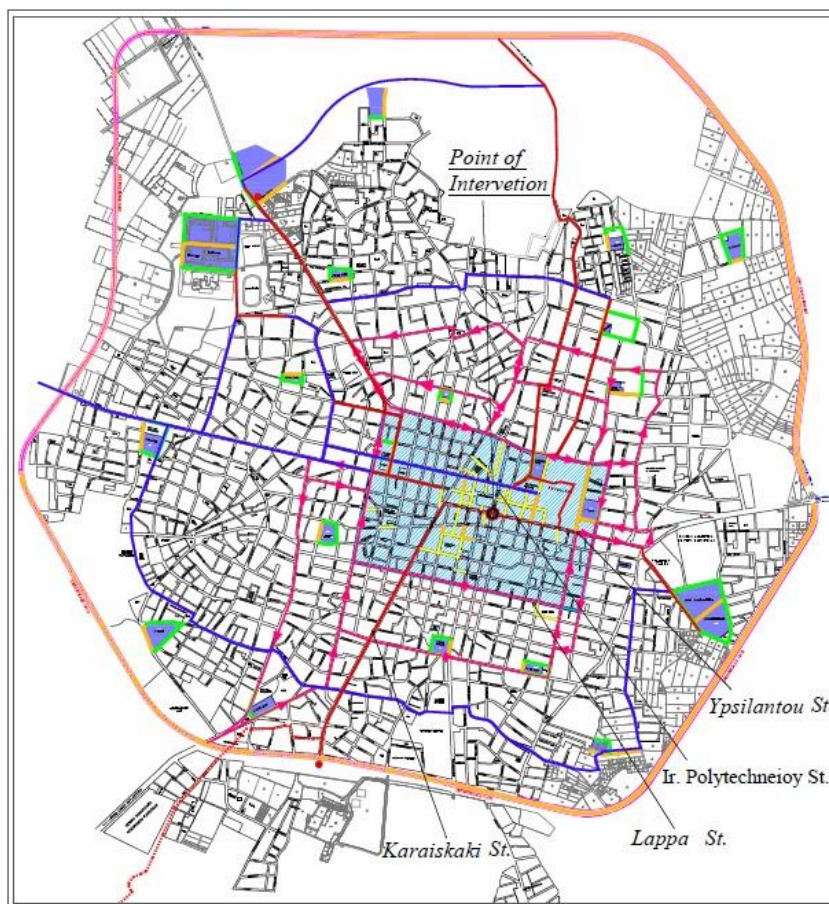
Εικόνα 4.7.6.β. Η εγκαταλελειμμένη χάραξη στην Κοιλιάδα των Τεμπών επιλέχθηκε ως μελέτη περίπτωσης για την διεξαγωγή εμπειρικής έρευνας.

Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Siti, M. & Androni, D. (2019) “From Railways to Cycling Trails: Opportunities for Developing Trails in Greece. The Case Study of the Old Railway Line in Tempi, Greece”. In: EUSER (eds). *Proceedings Book of the 20th International Conference on Social Sciences, Zurich, Switzerland, 6-7 September 2019*. Zurich: EUSER. pp. 63-73. ISBN: 978-164669411-2.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.6]

Τα τελευταία χρόνια, γίνεται λόγος για την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού ως μια εναλλακτική και βιώσιμη τουριστική μορφή. Στην ανάπτυξη ενός τέτοιου τουριστικού προτύπου συμβάλει ο προγραμματισμός για την ανάπτυξη της ποδηλατικής υποδομής στις πόλεις την υπαίθρου του ευρωπαϊκού χώρου.

Με σκοπό την προώθηση του ποδηλατικού τουρισμού, το άρθρο εστιάζει στην αξιοποίηση εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών χαράξεων ως περιπατητικά και ποδηλατικά μονοπάτια (rail-trails) (Εικόνα 4.7.6.α), στο πρότυπο μιας σειράς δράσεων που λαμβάνουν χώρα στο εξωτερικό. Μετά από την βιβλιογραφική προσέγγιση του ζητήματος, πραγματοποιείται μια εμπειρική μελέτη για την αναζωογόνηση μιας εγκαταλελειμμένης σιδηροδρομικής γραμμής στην Θεσσαλία (Εικόνα 4.7.6.β). Ειδικότερα, το άρθρο εξετάζει την άποψη των κατοίκων των ευρύτερων περιοχών και διερευνά τον βαθμό στον οποίο θα τους ενδιέφερε να επισκεφτούν την νέα διαδρομή όπως και την εκτίμησή τους για τα οφέλη για την τοπική κοινωνία. Η γενίκευση των συμπερασμάτων συγκλίνει προς τα αντίστοιχα της διεθνούς εμπειρίας, ότι δηλαδή τα rail-trails μπορούν να αποτελέσουν μια θετική προοπτική για μη χρησιμοποιούμενους σιδηροδρομικούς άξονες αλλά και για τις τοπικές κοινωνίες.



Εικόνα 4.7.7. Προτεινόμενες παρεμβάσεις στον αστικό ιστό της Καρδίτσας.

Eleftheriou, V., **Bakogiannis, E.**, Vassi, A., Kyriakidis, C. & Chatziioannou, I. (2020) “New Challenges for Combined Urban Planning and Traffic Planning in Greek Cities. The Case Study of Karditsa”. In: E. Nathanail, G. Adamos & I. Karakikes (eds). *Advances in Mobility-as-a-Service Systems*. Cham, Switzerland: Springer. pp. 991-1.000. ISBN: 978-3-030-61074-6.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.7]

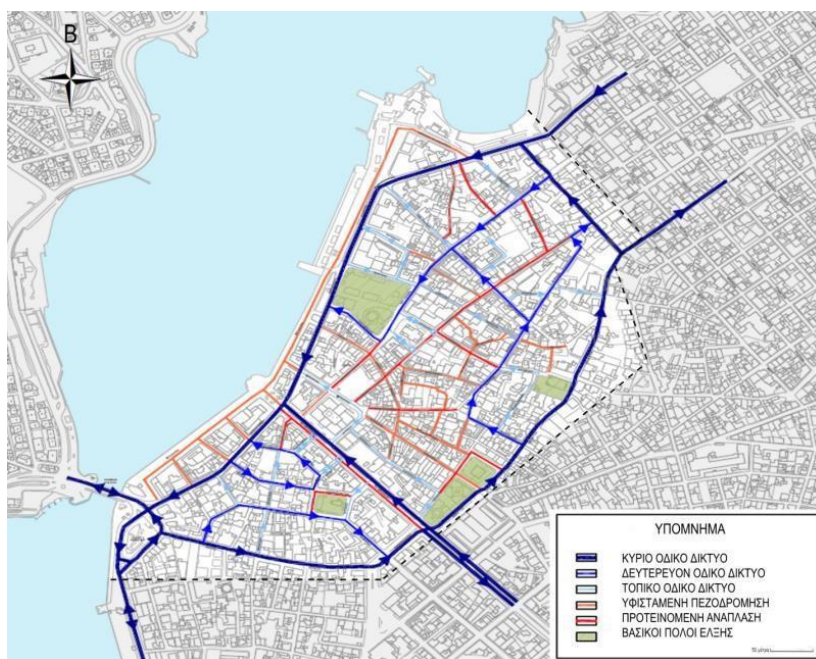
Η εργασία αυτή εξετάζει το πλαίσιο μετάβασης από τον πολεοδομικό σχεδιασμό τοπικής κλίμακας σε ένα ευρύτερο συνδυασμένο σχεδιαστικό πρότυπο, γεγονός που σηματοδοτήθηκε με την τροποποίηση των εργαλείων πολεοδομικού σχεδιασμού και την καθιέρωση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Στόχος της δημοσίευσης είναι η εμπειρική διερεύνηση του ζητήματος σε μια πόλη μεσαίου μεγέθους (Καρδίτσα), όπου τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια έχουν λάβει χώρα μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις για την αλλαγή της μορφής και της λειτουργίας της. Μάλιστα, κατά καιρούς, έχει θεωρηθεί ως πόλη-πρότυπο για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας σε εθνικό επίπεδο. Μολοντούτο, προβλήματα εντοπίζονται τα οποία οποία αποτελούν προκλήσεις που έχει ενδιαφέρον να εντοπιστεί ο βέλτιστος τρόπος διαχείρισής τους (Εικόνα 4.7.7). Στο πλαίσιο των προτεινόμενων δράσεων γίνεται μνεία στο ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ ενώ οι προτεινόμενες παρεμβάσεις αφογκράζονται την διεθνή πρακτική για προώθηση οικονομικών λύσεων. Ο σχεδιασμός των χρήσεων γης είναι κάτι που έρχεται, επίσης, στο προσκήνιο, αφού η ενίσχυση της μίξης των χρήσεων γης σε επίπεδο οδικών τμημάτων αποδικνύεται πως είναι μια επωφελής συνθήκη για την κοινωνική και κυκλοφοριακή οργάνωση των πόλεων.

Georgiadis, G., **Bakogiannis, E.**, Kopsacheilis, A., Barmpas, G. & Politis, I. (2020) “Assessing the Compliance of Existing Cycling Route Infrastructure Against National Guidelines in Greece”. In: E. Nathanail, G. Adamos & I. Karakikes (eds). *Advances in Mobility-as-a-Service Systems. Proceedings of the 5th Conference on Sustainable Urban Mobility, Virtual CSUM 2020, 17-19 June 2020*. Cham, Switzerland: Springer. pp. 980-990.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.8]

Η ποδηλατική υποδομή στον ελλαδικό χώρο είναι περιορισμένη και χαμηλής ποιότητας και κάλυψης. Για να αντιστραφεί η κατάσταση αυτή, το Υπουργείο Μεταφορών (2016) εξέδωσε τεχνικές οδηγίες για την υποδή ποδηλάτου με σκοπό να καθιερώσει σχεδιαστικά πρότυπα. Η εργασία αυτή προτείνει μια μεθοδολογία αξιολόγησης των υφιστάμενων ποδηλατικών υποδομής μέσα από την αξιοποίηση συγκεκριμένων κριτηρίων. Σε αυτά συγκαταλέγονται η σήμανση, το πλάτος, οι κλίσεις, ο φωτισμός, οι διασταυρώσεις, οι τύποι διαχωρισμού και διασύνδεσης της κυκλοφορίας ποδηλάτων. Τα παραπάνω κριτήρια-παράμετροι εξετάζονται βάσει των ελάχιστων απαιτήσεων που διατυπώνονται στις εθνικές προδιαγραφές.

Στο πλαίσιο της εργασίας, η μεθοδολογία εφαρμόζεται πιλοτικά για τα υφιστάμενα ποδηλατικά δίκτυα της Αθήνας και των Τρικάλων στην Ελλάδα. Τα αποτελέσματα καταδικνύουν σχεδιαστικά ελαττώματα και σημεία που δεν υπάρχει συμμόρφωση με τις προδιαγραφές. Η μεθοδολογία που διατυπώνεται θα μπορούσε να αξιοποιηθεί από τις τοπικές αρχές για την παρακολούθηση της ποιότητας της υποδομής στις ελληνικές πόλεις και την διατύπωση προτάσεων για άμβλυνση των προβληματικών σημείων που δεν ανταποκρίνονται στις επίσημες προβλέψεις.



Εικόνα 4.7.9. Προτεινόμενοι σχεδιασμοί για την βιώσιμη κινητικότητα για την Χαλκίδα.

Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Kourmpa, E. & Siolas, A. (2018) “The Function of Urban Public Spaces in Medium Size Cities in Greece. First Evaluation for Chalkida, Greece”. In: *E-Proceedings of the 8th International Conference on Humanities, Psychology and Social Sciences*, Munich, Germany, 19-21 October 2018. pp. 95-107. DOI: 10.33422/8hps.2018.10.116. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.9]

Το άρθρο εξετάζει την αντίληψη των κατοίκων των μεσαίου μεγέθους ελληνικών πόλεων για τους δημόσιους χώρους που υφίστανται σε αυτές. Το ζήτημα εξετάζεται γενικότερα λαμβάνοντας υπόψη τον τρόπο που λειτουργούν οι δημόσιοι αστικοί χώροι στις πόλεις αυτές και τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να συνεισφέρουν οι κάτοικοι στο βελτιώσουν την υφιστάμενη μορφή των δημόσιων χώρων.

Σαν μελέτη περίπτωσης επιλέχτηκε η πόλη της Χαλκίδας. Η έρευνα αξιοποίησε ποιοτικά δεδομένα που ελήφθησαν με την βοήθεια ενός ηλεκτρονικού ερωτηματολογίου. Η παραπάνω πληροφορία συμπληρώθηκε από παρατήρηση.

Τα πορίσματα της έρευνας κατέδειξαν πως υπάρχει μια ισχυρή συσχέτιση μεταξύ της μορφής των δημόσιων χώρων και της αντίληψης των κατοίκων για αυτούς. Το ίδιο συμβαίνει και την έκφραση της συμπεριφοράς τους. Τα συμπεράσματα αυτά μπορούν να φανούν χρήσιμα κατά την διατύπωση σχεδιασμών τόσο για την άσκηση πολεοδομικού σχεδιασμού όσο και κατά την υλοποίηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) (Εικόνα 4.7.9), αφού σε αρκετές πόλεις της Ελλάδας διενεργούνται τέτοιοι σχεδιασμοί.

Tzouras, P., Tsigdinos, S., Karolemeas, C. & **Bakogiannis, E.** (2020) “Discussing the Role of Traffic Safety in Sustainable Urban Mobility Plans Using Spatial Analysis Techniques”. In: E. Nathanail, G. Adamos & I. Karakikes (eds). *Advances in Mobility-as-a-Service Systems. Proceedings of the 5th Conference on Sustainable Urban Mobility, Virtual CSUM 2020, 17-19 June 2020*. Cham, Switzerland: Springer. pp. 505-514. ISBN: 978-3-030-61074-6.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.10]

Το ζήτημα της οδικής ασφάλειας απασχολεί την έρευνα σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Σε αυτό το πλαίσιο, 180 δημοτικές αρχές της Ελλάδας καταρτίζουν Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) με σκοπό τον περιορισμό των οδικών ατυχημάτων και τη διευκόλυνση της κινητικότητας των ευαίσθητων χρηστών του οδικού χώρου.

Η εργασία παρουσιάζει τα αποτελέσματα από την χαρτογράφηση των ατυχημάτων σε πέντε δήμους στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας (Δήμοι Αθηναίων, Πειραιά, Αμαρουσίου, Κηφισιάς, Χαλανδρίου), τα οποία αναλύονται με την αξιοποίηση εργαλείων GIS. Η ανάλυση Network Kernel Density Analysis καταρτίστηκε με σκοπό τον περιορισμό των σημείων όπου υψηλός βαθμός συγκέντρωσης σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων εμφανιζόταν. Παράλληλα χρησιμοποιήθηκε ο δείκτης Moran για τον εντοπισμό χωρικής αυτοσυσχέτισης και η ανάλυση Hot-Spot για δεδομένα αναφορικά με το χρόνο, την ηλικία του οδηγού και τον τύπο του εμπλεκόμενου οχήματος.

Τα αποτελέσματα καταδεικνύουν τα επικίνδυνα σημεία στις περιοχές μελέτης και τις ιδιαιτερότητές τους. Τέλος, σημειώνεται πως η συγκεκριμένη ανάλυση μπορεί να οδηγήσει στη διατύπωση εφικτών λύσεων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και παράλληλα, σε ένα ασφαλές και βιώσιμο σύστημα μεταφορών για τις πόλεις μελέτης.

Bakogiannis, E., Eleftheriou, V., Kyriakidis, C. & Chatziioannou, I. (2020) “The Role of Transport in Urban Planning in Greece: How to Integrate Sustainable Mobility Planning in Local Spatial Planning” In: E. Nathanail, G. Adamos & I. Karakikes (eds). *Advances in Mobility-as-a-Service Systems*. Cham, Switzerland: Springer. pp. 148-157. ISBN: 978-3-030-61074-6.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.11]

Το εν λόγω κεφάλαιο αναφέρεται στην θέση του σχεδιασμού για την βιώσιμη κινητικότητα στο σύστημα χωρικού σχεδιασμού. Η νεανικότητα του σχεδίου και η απουσία προετοιμασίας για ένταξη ενός νέου πλαισίου στο πολύπλοκο νομοθετικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού έφερε προβλήματα στην εφαρμογή και εγκυρότητα των παρεμβάσεων που προτείνονται από τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τα οποία είχαν ήδη ξεκινήσει να καταρτίζονται.

Τα προβλήματα αυτά καταγράφονται στη συγκεκριμένη εργασία, η οποία αποτελεί μια κριτική ματιά της πολεοδομικής νομοθεσίας. Στο πλαίσιο της δημοσίευσης τονίζονται δύο ουσιαστικές δυσλειτουργίες μεταξύ του καθιερωμένου πολεοδομικού σχεδιασμού και του αντίστοιχου για την βιώσιμη κινητικότητα. Το μεν πρώτο ζήτημα έγκειται στη συγκυρία για αντικατάσταση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ) και των αντίστοιχου επιπέδου Σχεδίων Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) από τα Τοπικά και Ειδικά Χωρικά Σχέδια (ΤΧΣ-ΕΧΣ). Το δε δεύτερο άπτεται της θεσμικής κατοχύρωσης που απολαμβάνει ο εκάστοτε τύπος σχεδίου.

Τα πορίσματα της έρευνας, πέραν της επισκόπησης της νομοθεσίας, συμπληρώνονται από εμπειρικά δεδομένα τα οποία απορρέουν από την κατάρτιση ΣΒΑΚ και την διαδικασία θεσμικής κατοχύρωσής τους. Με βάση τα συμπεράσματα, επιχειρείται η παρουσίαση σκέψεων για την άμβλυνση των

ζητημάτων. Κατευθύνσεις δίνονται, τέλος, και προς τους μελετητές με σκοπό την αποφυγή πιθανών «συγκρούσεων» μεταξύ των σχεδίων, ήδη από την φάση κατάρτισης των μελετών.

Tzouras, P., Karolemeas, C., **Bakogiannis, E.** & Keraptsoglou, K. (2021) “A Concept-Based Simulation Model to Evaluate the Impacts of a Shared Space Network”. *Procedia Computer Science – The 10th International Workshop on Agent-Based Mobility, Traffic and Transportation. Models, Methodologies and Applications*, 184, 680-685.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.12]

Στους δρόμους κοινής – μεικτής χρήσης όλοι οι χρήστες ενθαρρύνονται να καταλαμβάνουν νόμιμα τον ίδιο χώρο του δρόμου με μικρό φυσικό ή οπτικό διαχωρισμό.

Οι σύνθετες κοινωνικές αλληλεπιδράσεις που εμφανίζονται σε αυτούς τους χώρους μεικτής χρήσης δημιουργούν περίπλοκα οικοσυστήματα, που δυσχεραίνουν την εκτίμηση των μελλοντικών επιπτώσεων με τη χρήση κλασικών τεχνικών μοντελοποίησης. Η μελέτη που παρουσιάζεται σε αυτή την εργασία εισάγει ένα νέο μοντέλο προσομοίωσης για να αναπαραστήσει αυτό το σύνθετο οικοσύστημα σε επίπεδο δικτύου. Το προτεινόμενο μοντέλο βασίζεται στο μεθοδολογικό πλαίσιο του Multi-Agent Transport Simulation (MATSim). Οι δύο κρίσιμοι παράγοντες που εξετάζονται και ενσωματώνονται σε αυτήν τη διαδικασία προσομοίωσης περιλαμβάνουν το επίπεδο πολυπλοκότητας της κυκλοφορίας που επηρεάζει την παροχή του δικτύου και η αντιληπτή ασφάλεια που επηρεάζει τις επιλογές μέσου μετακίνησης και προτιμώμενης διαδρομής .

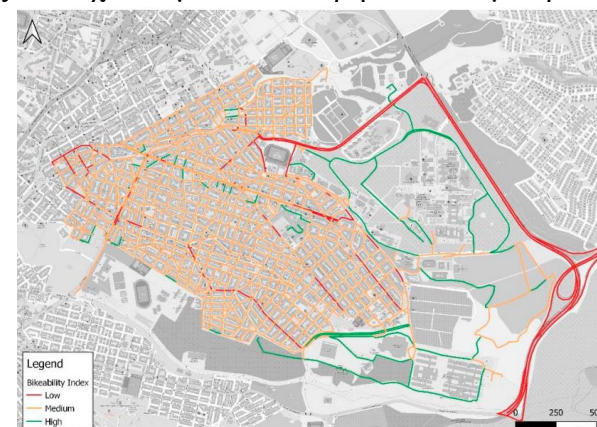
Karolemeas, C., Vassi, A., Tsigdinos, S. & **Bakogiannis, E.** (2022) “Measure the Ability of Cities to be Biked via Weighted Parameters, using GIS Tools. The Case Study of Zografou in Greece”. *Transportation Research Procedia – 24th Working Group on Transportation Meeting*, 62, 59-66.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.13]

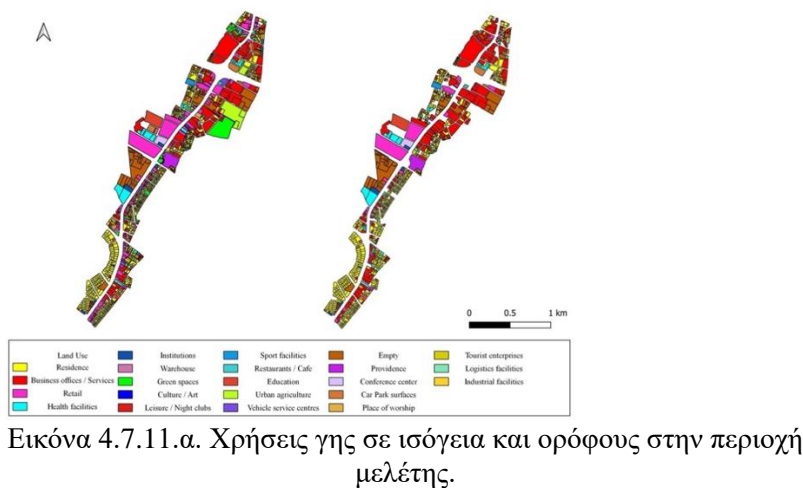
Αντικείμενο του άρθρου είναι η επανένταξη του ποδηλάτου στην καθημερινότητα των ελληνικών πόλεων. Το άρθρο εξελίσσει την συζήτηση που έχει ξεκινήσει σχετικά με το ποδήλατο ως μέσο αστικής μετακίνησης στην χώρα, μιας που τα προηγούμενα χρόνια οι πολεοδόμοι και όσοι εμπλέκονται στην διαδικασία λήψης αποφάσεων το είχαν απεμπολήσει από το σχεδιαστικό πλαίσιο. Συνέπεια μιας τέτοιας πολιτικής ήταν οι ελληνικές πόλεις να έχουν αναπτύξει χαρακτηριστικά μη-φιλικά προς τον ποδηλάτη και τον πεζό. Δεδομένης της οικονομικής κρίσης, που επανέφερε το θέμα της φτηνής μετακίνησης στην πόλη, και τις πολιτικές για βιώσιμη αστική κινητικότητα, κρίνεται σκόπιμο να προκύψει ένας δείκτης ποσοτικοποίησης της ικανότητας χρήσης του ποδηλάτου ώστε να μπορούν να εκτιμηθούν, αφενός τα αποτελέσματα των σχεδιασμών και, αφετέρου, να εκτιμηθεί η ένταση των απαιτούμενων παρεμβάσεων για την επίτευξη του στόχου, κατά περίπτωση. Μετά από μια εκτενή βιβλιογραφική επισκόπηση, όπου συνοψίζονται οι παράμετροι που επηρεάζουν θετικά την χρήση του ποδηλάτου και την επιλογή διαδρομής από μέρους των χρηστών, αναπτύσσονται γραμμικές κλίμακες που μετατρέπουν την βαθμονόμηση κάθε παραμέτρου σε συγκρίσιμα ποσοτικά δεδομένα. Μέσα από την συμμετοχική Διαδικασία Αναλυτικής Ιεράρχησης (participative Analytic Hierarchy Process-AHP), προέκυψαν σταθμίσεις για κάθε παράμετρο,

γεγονός ιδιαίτερα χρήσιμο για την διατύπωση του Δείκτη Ικανότητας Χρήσης Ποδηλάτου (Bikeability Index).

Την θεωρητική διατύπωση ακολούθησε εμπειρική εφαρμογή. Ο Δήμος Ζωγράφου αποτέλεσε την μελέτη περίπτωσης, λόγω του κομβικού του ρόλου στο μητροπολιτικό συγκρότημα της Αθήνας δεδομένης της παρουσίας πανεπιστημιακών σχολών, και του εντοπισμού σε αυτόν πολεοδομικών και κυκλοφοριακών παραμέτρων και προβλημάτων που καταγράφονται στις περισσότερες σύγχρονες πόλεις (ενδεικτικά: ζωντανό κέντρο, υψηλή πυκνότητα δόμησης και προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης). Το αποτέλεσμα της εφαρμογής κατέδειξε πως ο ΔΙΧΠ ήταν αρκετά χαμηλός σηματοδοτώντας πως απαιτούνται σημαντικής έκτασης παρεμβάσεις για την προώθηση του ποδηλάτου σε επίπεδο δήμου. Ένας τέτοιος δείκτης μπορεί να αξιοποιηθεί τόσο σαν εργαλείο ανάλυσης, ιδιαίτερα στο πλαίσιο της κατάρτισης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), όσο και σαν μέσο συγκριτικής μελέτης και δείκτης εξέλιξης των σχεδιασμών, σε θεωρητικό και εμπειρικό επίπεδο.



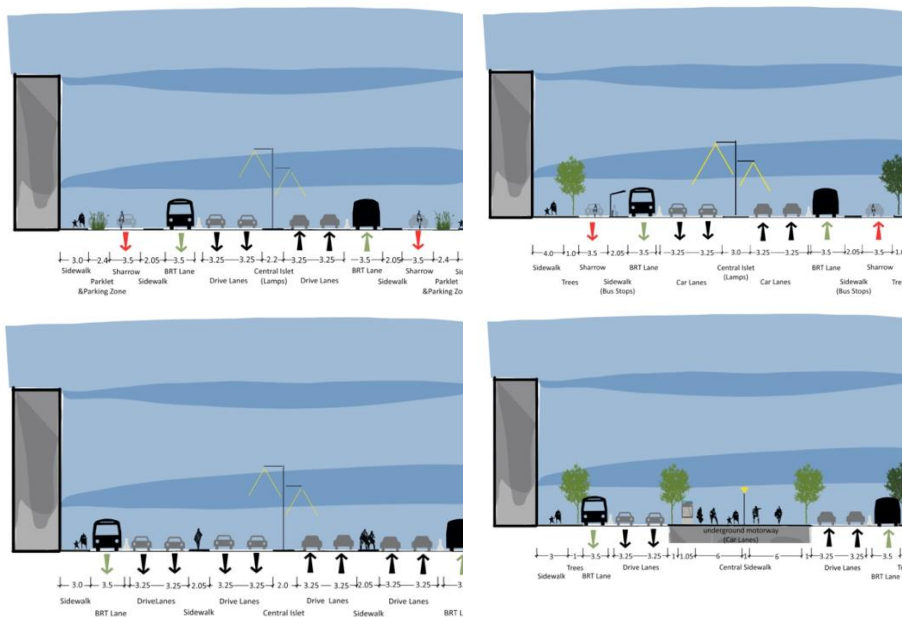
Εικόνα 4.7.10. Χάρτης Ικανότητας Χρήσης Ποδηλάτου στην περιοχή μελέτης.



Εικόνα 4.7.11.α. Χρήσεις γης σε ισόγεια και ορόφους στην περιοχή μελέτης.

Conservative Scenario

Visionary Scenario



Εικόνα 4.7.11.β. Αποτύπωση προτάσεων για τα σενάρια ήπιας και έντονης παρέμβασης σε τμήματα της Λ. Κηφισίας.

Kanellopoulos, P., Kyriakidis, C. & Bakogiannis, E. (2022) “Reconsidering Sustainable Mobility Patterns in Urban Business Clusters’ Planning: Kifisias Avenue, Athens”. In: A. Gospodini (ed). *Proceedings (CD) of the International Conference on Changing Cities V: Spatial, Design, Landscape, Heritage and Socio-Economic Dimensions, Corfu Island, 20-25 June 2022*. Volos: University of Thessaly. ISSN: 2654-0460 [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.14]

Το αντικείμενο της παρούσας εργασίας αφορά τη σύνδεση ανάμεσα στη βιώσιμη κινητικότητα και στην ανάπτυξη επιχειρηματικών επικέντρων. Το ζήτημα αυτό καθίσταται επίκαιρο τόσο δεδομένης της διευρυμένης τάσης για εφαρμογή μέτρων και πολιτικών Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (BAK) στις ελληνικές πόλεις όσο και λόγω του ό,τι η πρακτική της οργανωμένης ανάδυσης επιχειρηματικών επικέντρων στον αστικό χώρο δεν έχει τύχει πρακτικής εφαρμογής, παρότι, στη διεθνή βιβλιογραφία και πρακτική, αναγνωρίζονται ως μέσα παραγωγής συμβολικού τοπίου και ανάδειξης των πόλεων στο διεθνές αστικό σύστημα. Η οργανική ανάπτυξή τους, με τυπικό τέτοιο παράδειγμα να εντοπίζεται τμηματικά κατά μήκος του οδικού άξονα της Λ. Κηφισίας (Εικόνα 4.7.11.α), εγείρει ερωτήματα για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό τους όπου η BAK μπορεί να λειτουργήσει καταλυτικά υπέρ της αναπτυξιακής προοπτικής της εκάστοτε περιοχής. Στο πλαίσιο αυτό, το ερώτημα που εγείρεται αναφέρεται στο «αν και με ποιον τρόπο συνδέεται η λήψη και η εφαρμογή μέτρων βιώσιμης κινητικότητας με την ανάπτυξη ή/και ενίσχυση της επιχειρηματικής δραστηριότητας στις πόλεις;» Για την απάντηση του ερωτήματος, η περίπτωση του «αυτογενούς» επιχειρηματικού επικέντρου κατά μήκος της Λ. Κηφισίας επιλέχθηκε για να αποτελέσει τη μελέτη περίπτωσης της έρευνας, η οποία δομήθηκε με βάση το δίπτυχο «ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης - διατύπωση προτάσεων». Για την ανάλυση

αξιοποιήθηκαν πρωτογενή δεδομένα που αποτέλεσαν προϊόν προσωπικής καταγραφής καθώς και δευτερογενή δεδομένα που απορρέουν από την βιβλιογραφική επισκόπηση και την επισκόπηση μελετών. Παράλληλα, αξιοποιήθηκαν καλές πρακτικές που εντοπίστηκαν σε ανάλογες περιπτωσιολογικές μελέτες που αφορούν στην αναδιαμόρφωση του οδικού χώρου μεγάλων αξόνων κυκλοφορίας για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας κατά μήκος τους.

Με βάση τα παραπάνω, διατυπώθηκαν δέσμες προτάσεων για δυναμική ενίσχυση του επιχειρηματικού χαρακτήρα της Λ. Κηφισίας με γνώμονα την εφαρμογή πολιτικών ΒΑΚ που προσδοκούν να περιορίσουν κρίσιμα προβλήματα κινητικότητας και προσβασιμότητας. Η τελική πρόταση είναι αποτέλεσμα αξιολόγησης με γνώμονα την πολυκριτηριακή ανάλυση των τριών εναλλακτικών σεναρίων (μηδενικό, ήπιας και έντονης παρέμβασης) (Εικόνα 4.7.11.β) που διατυπώθηκαν βασιζόμενα στην εφαρμογή «έξυπνων» και εύκολα εφαρμόσιμων λύσεων. Μέσα από την παρούσα εμπειρική εφαρμογή, η συγκεκριμένη εργασία στοχεύει στην εξαγωγή μιας σειράς καλών πρακτικών ΒΑΚ που μπορούν να αξιοποιηθούν σε αντίστοιχου χαρακτήρα περιοχές ή ακόμη και σε περιοχές όπου διατυπώνεται ένα ανάλογο όραμα.

Kyriakidis, C., Papagerasimou-Klironomou, T., Chatziioannou, I. & **Bakogiannis, E.** (2022) “Cycling in Athens in Light of the Institutionalized Standards for Cycling Infrastructure”. In: A. Gospodini (ed). *Proceedings (CD) of the International Conference on Changing Cities V: Spatial, Design, Landscape, Heritage and Socio-Economic Dimensions, Corfu Island, 20-25 June 2022*. Volos: University of Thessaly. ISSN: 2654-0460
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.15]

Η εισήγηση αυτή ασχολήθηκε με την περιορισμένης έκτασης ποδηλατική υποδομή της Αθήνας και προσέγγισε προτάσεις για την διεύρυνση του δικτύου. Ειδικότερα, μέσα από μια επισκόπηση των υπερκείμενων σχεδίων, με έμφαση στο ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, υπογράμμισε τις ελλείψεις σε υποδομή. Παράλληλα, λαμβάνοντας υπόψη τις προδιαγραφές για τον σχεδιασμό ποδηλατοδρόμων, προτάθηκαν ενδεικτικές σκέψεις βάσει των οποίων τυποποιούνται οι σχεδιασμοί για ποδηλατική υποδομή, βάσει των γεωμετρικών χαρακτηριστικών των εκάστοτε οδικών τμημάτων. Κατακλείδα της εργασίας αποτελεί η ανάγκη για συμμετοχικές διαδικασίες σχεδιασμού ενώ σημειώνεται η δυνατότητα χρήσης εργαλείων πληθοπορισμού στην διατύπωση σχεδιασμού.

Karolemenas, C., Tsigdinos, S., **Bakogiannis, E.** & Nikitas, A. (2022) “Evaluating the Suitability of Urban Road Networks to Facilitate Autonomous Buses”. *Transportation Research Procedia – 24th Working Group on Transportation Meeting*, 62, 599-606.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.16]

Η εργασία στοχεύει να αξιολογήσει τον τρόπο με τον οποίο αλλάζουν οι συνθήκες που καθορίζουν την ιεράρχιση του οδικού δικτύου. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού αξιοποιείται μια πολυκριτήρια προσέγγιση που λαμβάνει υπόψη μια σειρά παραμέτρων. Η προτεινόμενη μεθοδολογία εφαρμόστηκε σε επτά πόλεις, πιλοτικά. Κοινό στοιχείο των πόλεων αυτών ήταν η κατάρτιση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Τα πορίσματα της έρευνας μπορούν να διαδραματίσουν καίριο ρόλο στη διαδικασία ιεράρχισης των οδών και, γενικότερα, στην κατάρτιση ΣΒΑΚ στις ελληνικές πόλεις.

Chatziioannou, I., Nakis, K., Tzouras, P. G., & **Bakogiannis, E.** (2023). «How to monitor and assess sustainable urban mobility? An application of Sustainable Urban Mobility Indicators in four Greek Municipalities». In E. G. Nathanail, N. Gavanas, & G. Adamos (Eds.), *Smart Energy for Smart Transport. CSUM 2022. Lecture Notes in Intelligent Transportation and Infrastructure*. Springer Nature Switzerland. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-23721-8>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.17]

Η σημασία των συστημάτων μεταφορών και η ικανότητά τους να συμβάλλουν στην οικονομική ευρωστία μιας γεωγραφικής περιοχής και στην ευημερία των κατοίκων της είναι τεκμηριωμένη στην παγκόσμια βιβλιογραφία. Ωστόσο, τα έργα μεταφορών, ειδικά εκείνα που προσανατολίζονται στην εκτεταμένη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων, έχουν την ικανότητα να επηρεάσουν αρνητικά προς την κατεύθυνση της επίτευξης του στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης με αρνητικές επιπτώσεις και στο επίπεδο της ποιότητας ζωής των κατοίκων (πχ. υψηλά επίπεδα θορύβου, αέρια του θερμοκηπίου, ατυχήματα, κυκλοφοριακή συμφόρηση, κλπ). Ως εκ τούτου, αρκετές ευρωπαϊκές πόλεις, προκειμένου να μετριάσουν αυτές τις αρνητικές επιπτώσεις και να επιτύχουν τους στόχους πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχουν αναπτύξει Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Ωστόσο, εξακολουθεί να υπάρχει ένα κενό ως προς τον τρόπο παρακολούθησης και αξιολόγησης αυτής της προόδου σε ποσοτικούς όρους.

Στην παρούσα εργασία, δεκατρείς Δείκτες Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, όπως έχουν πρόσφατα προταθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υπολογίζονται για τέσσερις ελληνικούς δήμους με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Πρόκειται για τους δήμους Νέας Σμύρνης, Αιγάλεω, Ναυπλίου και Ξυλοκάστρου. Μέσα από αυτήν την προσπάθεια επιχειρείται να ενισχυθεί η

αντικειμενικότητα στην αξιολόγηση της βιώσιμης κινητικότητας ακολουθώντας μια ποσοτική προσέγγιση, βάσει δεδομένων. Επιπλέον, διενεργείται συγκριτική ανάλυση ώστε να εντοπιστούν σημαντικά προβλήματα κινητικότητας ανά δήμο. Στο τέλος, η μελέτη παρουσιάζει ορισμένα παραδείγματα σχετικά με το πώς μια τυποποιημένη αξιολόγηση της βιώσιμης κινητικότητας με χρήση δεικτών βιώσιμης κινητικότητας μπορεί να οδηγήσει σε εξαιρετικά αποτελεσματικά μέτρα κινητικότητας και εξελιγμένα πλαίσια παρακολούθησης για το μέλλον.

Tsigdinos, S., Sfakaki, A., Zachou, A., Paraskevopoulos, Y., Tzouras, P. G., & **Bakogiannis, E.** (2023). «Evaluating Road Network Hierarchy Planning Suggestions in SUMP. Evidence from 7 Greek Cities». In E. G. Nathanail, N. Gavanas, & G. Adamos (Eds.), *Smart Energy for Smart Transport. CSUM 2022. Lecture Notes in Intelligent Transportation and Infrastructure*. Springer Nature Switzerland. <https://doi.org/10.1007/978-3-031-23721-8>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.7.18

Η απόδοση ενός συστήματος αστικών μεταφορών σχετίζεται με μια κατάλληλη ιεράρχιση του οδικού δικτύου. Στο πλαίσιο αυτό, το συγκεκριμένο άρθρο στοχεύει στην αξιολόγηση του τρόπου με τον οποίο οι σχεδιασμοί για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα αλλάζουν τη συνθήκη ιεράρχησης του οδικού δικτύου. Για την επίτευξη του στόχου αυτού, μια πολυκριτηριακή προσέγγιση υιοθετείται και εφαρμόζεται σε 7 ελληνικές πόλεις που κατήρτισαν Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Η μελέτη βασίστηκε σε δευτερογενή δεδομένα που παρασχέθηκαν από τους μελετητές τους. Από την εξέτασή τους προέκυψε πως τα ΣΒΑΚ χαρακτηρίζονται από ένα κοινό όραμα ως προς το οδικό δίκτυο που, μεταξύ άλλων, επιδιώκει τον περιορισμό του αρτηριακού χαρακτήρα των δρόμων και της εκτροπής των διαμπερών ροών. Η έρευνα θα μπορούσε να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στο μέλλον του πολεοδομικού σχεδιασμού, λειτουργώντας ως «οδικός χάρτης» προκαταρκτικής αξιολόγησης τόσο της υφιστάμενης όσο και της προτεινόμενης οδικής ιεραρχίας στις αστικές περιοχές.

*4.8 Δημοσιεύσεις σε Πρακτικά Εθνικών Συνεδρίων με Κρίση
εργασίας*

Σιόλας, Α., Σιόλα, Α. & **Μπακογιάννης, Ε.** (2002). «Δόμηση και τουριστική ανάπτυξη στο Αιγαίο. Το παράδειγμα της Νάξου». Πρακτικά Συνεδρίου: 2ο Συνέδριο Τουρισμός και Πολιτισμός Αιγαίο και Ανάπτυξη, Μυτιλήνη Νοέμβριος 2002, Ε.Μ.Π. και ICOMOS <https://goo.gl/WbV37b>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.8.1]

Η εργασία στοχεύει στη διατύπωση των κριτηρίων χαρακτηρισμού αξιόλογων οικισμών, οικιστικών συνόλων και τοπίων ιδιαίτερου φυσικού κάλλους στη Νάξο. Αντικείμενο του άρθρου είναι η αναγνώριση της πολεοδομικής και αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας όλων των οικισμών και των περιοχών της υπαίθρου που προσδιορίζονται από υψηλής αισθητικής αξίας φυσικά ή ανθρωπογενή χαρακτηριστικά και η αξιολόγηση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου ως προς την αποτελεσματικότητά του στην προστασία του περιβάλλοντος, μέσα από τον καθορισμό συγκεκριμένων όρων προστασίας. Για την επίτευξη του σκοπού αυτού πραγματοποιήθηκε βιβλιογραφική και αρχειακή επισκόπηση, καθώς και έρευνα πεδίου ώστε να αποτυπωθούν, καταγραφούν και αναλυθούν τα χαρακτηριστικά των οικισμών της Νάξου.

Μπακογιάννης, Ε., Στάμου, Δ. & Σιόλας, Α. (2002). «Οι ηλεκτρονικές τουριστικές πόλεις και τα παρεχόμενα μέσα». Πρακτικά Συνεδρίου: 2ο Συνέδριο Τουρισμός και Πολιτισμός Αιγαίο και Ανάπτυξη, Μυτιλήνη Νοέμβριος 2002, Ε.Μ.Π. και ICOMOS <https://goo.gl/2NdwGu>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.8.2]

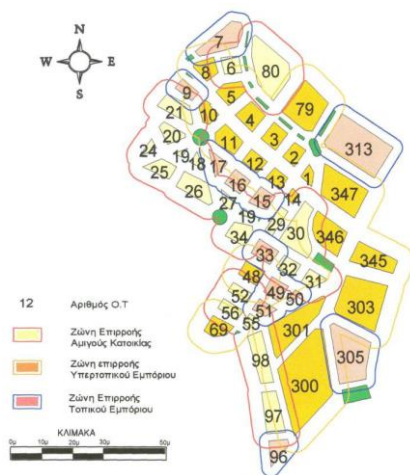
Η εργασία εστιάζει στην προσαρμογή της τουριστικής πόλης στις ανάγκες και τα δεδομένα της ψηφιακής εποχής. Τόσο η εξυπηρέτηση του πολίτη όσο και η πολιτική για την τουριστική υποδομή και την ηλεκτρονική διαχείριση της πολιτισμικής πληροφορίας αποτελούν ζητήματα που μπορούν να υποβοηθηθούν μέσα από έναν ολοκληρωμένο στρατηγικό σχεδιασμό για την προώθηση των νέων τεχνολογιών σε επίπεδο αστικών λειτουργιών. Το άρθρο εστιάζει χωρικά στα νησιά του Αιγαίου, τα οποία δέχονται αυξημένες τουριστικές ροές και υπάρχουν καταγεγραμμένοι πολιτισμικοί πόροι που μπορούν να αξιοποιηθούν.



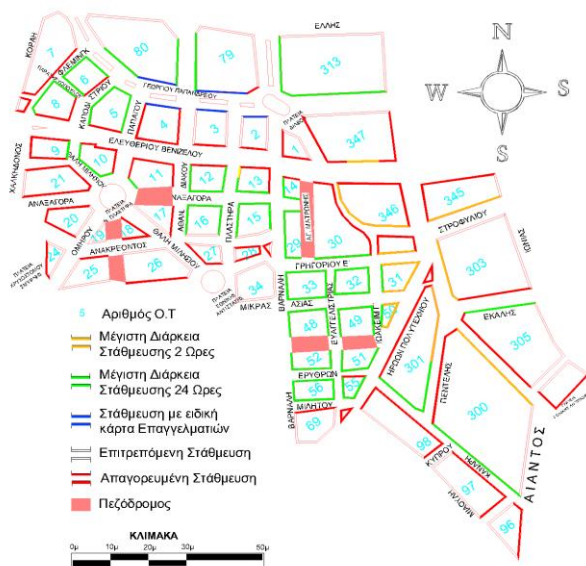
Εικόνα 4.8.1: Η πρόταση υπεραστικού δικτύου ποδηλάτου για την Ελλάδα από το Eurovelo και η προτεινόμενο χάραξη από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας

Βλαστός, Θ., Μηλάκης, Δ. & **Μπακογιάννης, Ε.** (2008). «Προς μια στρατηγική ανάπτυξης ποδηλατικού τουρισμού στην Ελλάδα – Κριτήρια σχεδιασμού του ελληνικού τμήματος του διευρωπαϊκού δικτύου ποδηλάτου – Eurovelo», *Πρακτικά 4^{ου} Διεθνούς Συνεδρίου για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα, Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Ε.Μ.Π. και το Ινστιτούτο Μεταφορών στην Αθήνα στις 28-30/5/2008, σελ. 149* <https://goo.gl/641mSw>
 [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.8.3]

Η εργασία πραγματεύεται την υλοποίηση δικτύων ποδηλάτου στην Ελλάδα, συσχετίζοντας την τουριστική δραστηριότητα με τα οικονομικά και κοινωνικά οφέλη που δύνανται να προκύψουν. Στο πλαίσιο του άρθρου, πραγματοποιείται αναφορά στους σχεδιασμούς για το ποδήλατο σε επίπεδο Ευρώπης και αποτυπώνονται οι κατευθύνσεις στις διάφορες χώρες και σε διακρατικό επίπεδο. Επιστέγασμα του άρθρου είναι η διατύπωση πρότασης υλοποίησης υπεραστικού δικτύου ποδηλάτου, η οποία συσχετίζεται με τη διατυπωμένη πρόταση από το EUROVELO. Το δίκτυο περιγράφεται με σαφήνεια ως προς τη χάραξή του, λαμβάνοντας υπόψη πολεοδομικά και κυκλοφοριακά κριτήρια της ευρύτερης περιοχής που διέρχεται, προτείνει σχεδιαστικές λύσεις και αιτιολογεί τις προτεινόμενες ποδηλατικές χαράξεις.



Εικόνα 4.8.2.α. Επιρροή χρήσεων γης στην περιοχή μελέτης



Εικόνα 4.8.2.β. Προτεινόμενες ζώνες στάθμευσης στην περιοχή μελέτης

Μπακογιάννης, Ε., Βάσση, Α. & Σιόλας, Α. (2013) «Συνδυασμένος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός για τον σχεδιασμό μοντέλου ελεγχόμενης στάθμευσης στη Νέα Ερυθραία». Σε: Σ. Καλογήτου (Επίμ). *Πρακτικά 1^ο Συνέδριου Χωρικής Ανάλυσης, Αθήνα*, ISBN: 978-960-86818-6-6. <https://goo.gl/Tn6dg9> και <https://goo.gl/gU6aOO> [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.8.4]

Το άρθρο εστιάζεται στη διερεύνηση μεθοδολογίας μοντέλου ελεγχόμενης στάθμευσης σε τμήμα της Δημοτικής Ενότητας Ν. Ερυθραίας του Δ. Κηφισιάς. Για τον σχεδιασμό του μοντέλου χρησιμοποιήθηκαν δεδομένα χρήσεων γης και της υπάρχουσας κυκλοφοριακής οργάνωσης της περιοχής, ενώ απαιτήθηκε η ανάλυση της δομής του χώρου, των αλληλεξαρτήσεων των στοιχείων του και των διαδικασιών μεταβολής του. Στο πρώτο μέρος περιγράφεται η μεθοδολογία που ακολουθείται και γίνεται αναφορά σε θεωρητικά ζητήματα. Στη συνέχεια καταγράφονται τα κύρια χαρακτηριστικά της περιοχής και οι χρήσεις γης, ανά οικοδομικό τετράγωνο. Παράλληλα, αναλύεται η κυκλοφοριακή λειτουργία κατά μήκος των βασικών οδικών αρτηριών και περιγράφονται οι συνθήκες κίνησης των πεζών, των οχημάτων και των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας. Με τη βοήθεια Γ.Σ.Π. διαμορφώνεται η εικόνα για τη ζήτηση χώρων στάθμευσης στην περιοχή μελέτης. Η διαδικασία αυτή, που αποτελεί το δεύτερο τμήμα της εργασίας, συμβάλλει στην παρακολούθηση των χώρων στάθμευσης και ενθαρρύνει τη λήψη μέτρων για καλύτερη διαχείρισή τους.

*4.9 Δημοσιεύσεις σε Πρακτικά Εθνικών Συνεδρίων με Κρίση
Περίληψης εργασίας*

Σιόλας, Α. & **Μπακογιάννης, Ε.** (2001). «Αττική Οδός και οι Παρόδιες χρήσεις στους Δήμους Αμαρουσίου – Χαλανδρίου – Βριλησίων». Πρακτικά Συνεδρίου: *Παρόδιες χρήσεις γης και Διαχείριση προσβάσεων*, Απρίλιος 2001. ΤΕΕ – ΠΣΔΑΤΜ.
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.1]

Η εργασία εξετάζει τη συσχέτιση που βιβλιογραφικά εντοπίζεται μεταξύ οδικών αξόνων και ανάπτυξης χρήσεων γης. Ειδικότερα, εστιάζει στην μελέτη ενός αυτοκινητόδρομου που λειτουργεί ως δακτύλιος για τη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας με αποτέλεσμα να συγκεντρώνει υπεροπτικές ροές. Στο πλαίσιο αυτό, επιλέχθηκαν τρεις δήμοι από τους οποίους διέρχεται η Αττική Οδός και επιχειρήθηκε να καταγραφεί κάποιο μοτίβο που να τεκμηριώνει την προσέλκυση ή απώθηση δραστηριοτήτων από την ανάπτυξη της εν λόγω μεταφορικής υποδομής. Τα προσίσματα της εργασίας μπορούν να γενικευθούν σε εθνικό επίπεδο, ιδίως μετά από εκτενέστερη έρευνα σε σειρά τέτοιου τύπου αυτοκινητοδρόμων, ώστε να αποτελέσουν έναν οδηγό για την άσκηση συνδυασμένης χωρικής και κυκλοφοριακής πολιτικής.

Σιόλας, Α. & **Μπακογιάννης, Ε.** (2006). «Ο σύγχρονος σχεδιασμός του χώρου στην τοπική αυτοδιοίκηση». 2ο Πανελλήνιο Συνέδριο Αγρονόμων-Τοπογράφων Μηχανικών: «Οι σύγχρονες διαστάσεις των μετρητικών επιστημών και η συμβολή τους στην απεικόνιση, την παρακολούθηση και τον σχεδιασμό του χώρου», Αθήνα 9 Δεκεμβρίου 2006, σ. 2.
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.2]

Στην εργασία αυτή παρουσιάζεται ο σημαντικός ρόλος της ειδικότητας του Αγρονόμου και Τοπογράφου Μηχανικού στον χωρικό σχεδιασμό με αναφορά κυρίως στα υπαλληλικά καθήκοντα του δημοσίου και του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Περιγράφονται οι αρμοδιότητές που συνήθως καταγράφονται στα οργανογράμματα, από όπου προκύπτει ότι, ως ειδικότητα, συναντάται σε κάθε τεχνική υπηρεσία ή Υπηρεσία Δόμησης ΟΤΑ και σε κάθε ΝΠΔΔ που έχει τεχνικό τμήμα. Ως επί το πλείστον οι εργασίες που αναλαμβάνει σχετίζονται κατά αρχής με το γεωδαιτικό του υπόβαθρο. Όμως επειδή οι απαιτήσεις στις υπηρεσίες είναι πολύ μεγάλες και η τεχνολογία εξελίσσεται συνεχώς, ο Τοπογράφος απαιτείται να εμπλουτίζει τις γνώσεις του με εργαλεία, μεθόδους και τεχνικές που τον βοηθούν να έχει σημαντικό ρόλο σε θέματα που αφορούν τον χωρικό σχεδιασμό. Το άρθρο καταθέτει κάποιες σκέψεις σχετικά με το γενικότερο πεδίο ευθύνης των Τοπογράφων Μηχανικών και εκφράζει κάποιους προβληματισμούς σχετικά με το πρόγραμμα σπουδών των πολυτεχνικών σχολών και της συσχέτισης με τις πραγματικές ανάγκες των αποφοίτων.

Σιόλας, Α. & Μπακογιάννης, Ε. (2008). «Ο ρόλος των Ο.Τ.Α. στον καθορισμό της πολιτικής γης – Ο δημόσιος χώρος και η αξιοποίηση ακινήτων». 3^ο Συνέδριο ΠΣΔΑΤΜ, ΤΕΕ Αθήνα 2008. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.3]

Η έλλειψη ελεύθερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων στις ελληνικές πόλεις, σήμερα, είναι ένα πρόβλημα που παίρνει πλέον μεγάλες διαστάσεις. Τα εγκεκριμένα σχέδια πόλης προβλέπουν Κοινόχρηστους και Κοινωφελείς χώρους που όμως δεν υλοποιούνται, είτε διότι η Τοπική Αυτοδιοίκηση δεν διαθέτει τους αναγκαίους οικονομικούς πόρους, είτε διότι δεν αφιερώνει τους πόρους που διαθέτει και το πολιτικό της ενδιαφέρον σε τέτοιου τύπου «επενδύσεις» που έχουν μακροχρόνια αποτελέσματα και δεν καταγράφονται στο άμεσο «πολιτικό όφελος». Το θέμα της απόκτησης δημόσιας γης, που έχει απασχολήσει το λεγόμενο «θεσμικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού», τόσο στην Ελλάδα όσο και σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες, συνδέεται με την ισορροπία δύο βασικών συνταγματικών αρχών/επιταγών, δηλαδή την υποχρέωση του κράτους αφενός να ασκεί πολιτικές χωροταξικού-πολεοδομικού σχεδιασμού και προστασίας περιβάλλοντος, αφετέρου να προστατεύει την ιδιοκτησία. Στο άρθρο αυτό παρουσιάζονται τα παραδοσιακά και τα νεότερα εργαλεία που παρέχονται από το νομικό πλαίσιο στους ΟΤΑ για να ασκήσουν πολιτική γης και να διασφαλίσουν τους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους.

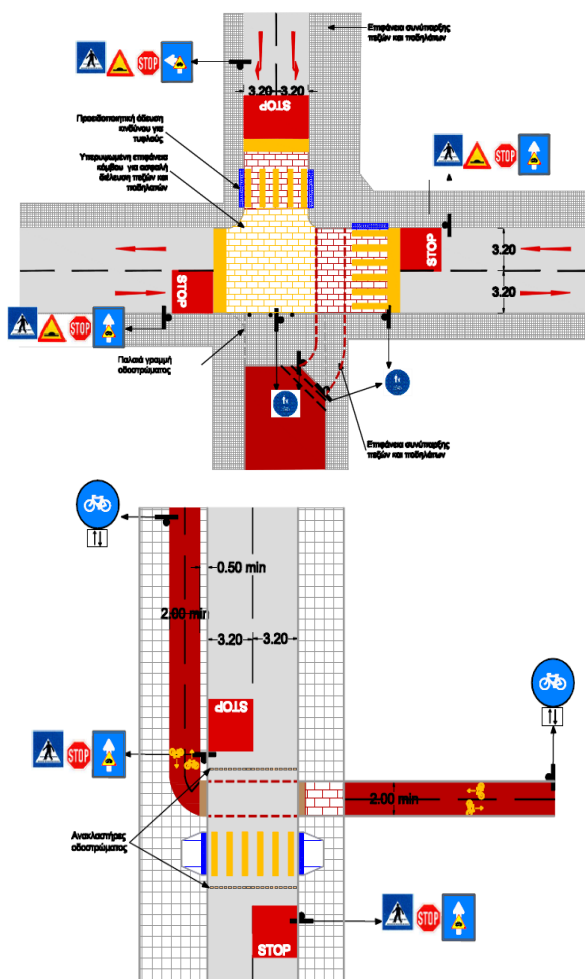
Σιόλας, Α., Μπακογιάννης, Ε. & Μαριδάκη, Α. (2010). «Η εκτός σχεδίου δόμηση και οι επιπτώσεις της στο εξωαστικό περιβάλλον». 3^ο Συνέδριο ΠΣΔΑΤΜ, ΤΕΕ Αθήνα 2010 [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.4]

Στην εργασία αυτή παρουσιάζονται οι επιπτώσεις της εκτός σχεδίου δόμησης στον εξωαστικό χώρο. Η δυνατότητα ελέγχου και καθοδήγησης των χωρικών αλλαγών αποκτά ιδιαίτερη σημασία στον εξωαστικό χώρο, καθώς ο χώρος αυτός αποτελεί κατά τις τελευταίες δεκαετίες το σκηνικό άσκησης σημαντικών αναπτυξιακών πιέσεων, που σχετίζονται σε ένα επίπεδο με τις μεταβαλλόμενες σχέσεις παραγωγής στον αγροτικό χώρο και σε ένα δεύτερο επίπεδο με την αυξημένη ζήτηση για την "αξιοποίηση" των ποιοτικών περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών της υπαίθρου για κατανάλωση και αναψυχή, με αποτέλεσμα τη διάχυση δραστηριοτήτων στην αγροτική ενδοχώρα. Ο έλεγχος και ο περιορισμός της αστικής ανάπτυξης, με την ταυτόχρονη προστασία της γεωργικής γης και των ελεύθερων/ανοικτών χώρων, αποτέλεσαν παραδοσιακά βασικό στόχο του σχεδιασμού χρήσεων γης, αντικείμενο του οποίου αποτελεί ο ενιαίος σχεδιασμός των χρήσεων γης μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών στο σύνολο της εδαφικής ενότητας των ΟΤΑ.

Σιόλας, Α. & **Μπακογιάννης, Ε.** (2010). «Οι Αγρονόμοι-Τοπογράφοι Μηχανικοί και το Εργαστήριο Φυσικής Γεωγραφίας και Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων». 3^ο Συνέδριο ΠΣΔΑΤΜ, ΤΕΕ Αθήνα 2010.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.5]

Στην εργασία αυτή γίνεται μια παρουσίαση των ερευνητικών δραστηριοτήτων του Εργαστηρίου Φυσικής Γεωγραφίας και Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων, καθώς και των συνεργειών που αναπτύσσει με άλλα εργαστήρια του Τομέα και της Σχολής. Από την παρουσίαση των προγραμμάτων του εργαστηρίου και του εξοπλισμού που διαθέτει αναδεικνύονται οι συσχετίσεις των φυσικών μεταβλητών με τις μεθόδους και τεχνικές των άλλων ειδικοτήτων. Η μελέτη του φυσικού περιβάλλοντος αποτελεί αναγκαία γνώση για τον Αγρονόμο και Τοπογράφο Μηχανικό στην άσκηση της Επιστήμης του, αφού μέρος της ενάσκησης του επαγγέλματος του τον φέρνει αντιμέτωπο με την εκτίμηση, μέτρηση, απόδοση και συσχέτισμό των φυσικών περιβαλλοντικών μεταβλητών.



Εικόνα 4.9.1. Σχέδια από τις προτεινόμενες προδιαγραφές για τους ποδηλατόδρομους

Μπακογιάννης, Ε. (2012). «Προτάσεις για την επικαιροποίηση των προδιαγραφών ποδηλατοδρόμων στην Ελλάδα». 1^ο Συνέδριο για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, 14 Δεκεμβρίου 2011, Βόλος, δημοσίευση στο <http://www.slideshare.net/karagiannis71/3-7-15929267https://goo.gl/P9noLu>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.6]

Η Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ ολοκλήρωσε μια έρευνα για την επικαιροποίηση των προδιαγραφών για το σχεδιασμό ποδηλατοδρόμων στο ελληνικό οδικό δίκτυο. Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας, αναλύονται τα βασικά σημεία της έρευνας με τις υποδομές που προτείνονται για τις διάφορες κατηγορίες οδών, ενώ παρουσιάζονται τα συμπεράσματα και οι προτάσεις που εστάλησαν στα αρμόδια Υπουργεία. Ο προδιαγραφές αυτές αποτελούν το επιστέγασμα πολλών μελετών και ερευνών από κατασκευές ποδηλατοδρόμων στην Ελλάδα, καθώς και της επισκόπησης της ελληνικής και ξένης βιβλιογραφίας.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΑΝΤΑΓΓΙΛΣ
ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΔΙΚΤΥΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΔΙΝΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΟΔΟΠΟΙΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΣΤ'

Ταχ. Διεύθυνση: Λεωφ. Αλεξάνδρας 19
Ταχ. Κωδικας: 101 78 – Αθήνα
Πληροφορίες: Η. Χουλιάρας – Χ.Ν. Ζούκας
Τηλ.: 210 6400554
FAX: 210 6400559

Αθήνα 20-11-2012
Α.Π.: ΔΜΕΟ/4120/0499/Φ.252

ΠΡΟΣ: Το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σχολή Αγρονόμων & Τοπογράφων Μηχανικών
Τομέας Γεωγραφίας & Περιφερειακού
Σχεδιασμού
Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας
Ηρώων Πολυτεχνείου 9
Τ.Κ.: 15780, ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥΠΟΛΗ
ΖΩΓΡΑΦΟΥ
(ΥΠΟΨΗ Κ[™] Θ. ΒΛΑΣΤΟΥ)

2. Οι ορισμοί "πεζόδρομος" και "Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας" του Ν. 4067/2012 (Νέος Οικοδομικός Κανονισμός) έχουν πολεοδομική και μόνο έννοια και ισχύ ενώ οι ορισμοί "πεζοδρόμια", "πεζόδρομος" και "περιοχή ήπιας κυκλοφορίας" του Ν. 2696/1999 (Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει, αφορούν στην εφαρμογή των διατάξεων αυτού (Κ.Ο.Κ.).
3. Εξακολουθούν και ισχύουν οι διατάξεις του Κ.Ο.Κ. και ειδικότερα του άρθρου 34 & 31^α "Η στάθμευση οχήματος απαγορεύεται στις εισόδους και εξόδους των πεζόδρομων ως και πάνω σε αυτούς".
4. Κατά τα λοιπά η Υπηρεσία μας θεωρεί χρήσιμο στο μέλλον να επιδιωχθούν, στο μέτρο του δυνατού, ενιαίοι και γενικής εφαρμογής ορισμοί.

Εικόνα 4.9.2. Έγγραφο της διοίκησης σχετικά με τους διαφορετικούς ορισμούς στο θεσμικό πλαίσιο για τους πεζόδρομους

Μπακογιάννης, Ε. (2011). «Το θεσμικό πλαίσιο για τους πεζόδρομους στην Ελλάδα – Αντιφάσεις και προτάσεις». 1^ο Συνέδριο για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, 14 Δεκεμβρίου 2011, Βόλος, δημοσίευση στο <https://goo.gl/PCjIJJ>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.7]

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση των αποτελεσμάτων μιας βιβλιογραφικής έρευνας που είχε ως στόχο τον εντοπισμό των αντιφάσεων στη νομοθεσία σχετικά με τον καθορισμό και τη λειτουργία των πεζοδρόμων στα ρυμοτομικά σχέδια και στις κυκλοφοριακές μελέτες. Από την έρευνα προέκυψε μια σειρά αντιφάσεων στο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο, οι οποίες οφείλονται στη διαφορετική διατύπωση των ορισμών για τον πεζόδρομο στον πολεοδομικό σχεδιασμό σε σχέση με αυτή του συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Τα συμπεράσματα σχετικά με τη διαφοροποίηση αυτή, όπως απεικονίζονται στην υφιστάμενη νομοθεσία του ΝΟΚ, του ΚΟΚ και του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων, παρουσιάζονται στο πλαίσιο της εργασίας, ενώ γίνονται προτάσεις για την επίτευξη ομοιογένειας στους ορισμούς. Στα θετικά αυτής της εργασίας περιλαμβάνεται το γεγονός ότι μετά τα δημοσιεύματα που προέκυψαν από τα ΜΜΕ τα δυο αρμόδια Υπουργεία συνεργάστηκαν από κοινού για την εξάλειψη των αντιφάσεων.

«Κόκκινο» από ΣτΕ για τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε Έλλη, Γ. Παπανδρέου και Τροίας

Γιώργος Κανελλόπουλος | 06/04/2012 - Σχόλια (1)

Μου αρέσει | Αποστολή | Θα είσαι ο πρώτος από τους φίλους σου που θα του αρέσει.

«Μήλον της έριδος» μεταξύ κατοίκων και δήμου το έργο ανάταξης της Γ. Παπανδρέου και η επαναφορά της οδού σε διλή κατεύθυνση



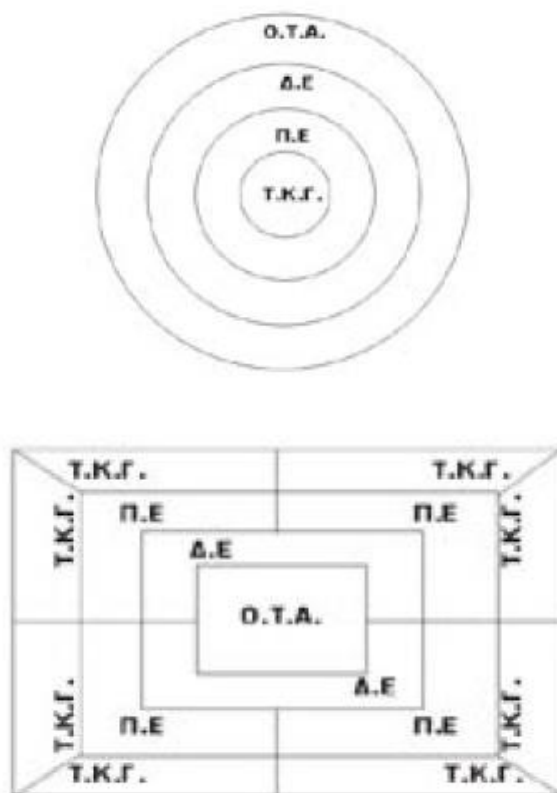
Για τυπικούς λόγους το Συμβούλιο της Επικρατείας, όπου είχαν προσφύγει κάτοικοι της οδού Τροίας, ακύρωσε ως μη νομίμως δημοσιευθείσες τις προηγούμενες αποφάσεις (278/2008 και 210/2009) του Δημοτικού Συμβουλίου Νέας Ερυθραίας, κατά το μέρος που αφορούν τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις για τις οδούς Έλλη, Γεωργίου Παπανδρέου και Τροίας.

Η δημοτική αρχή υποχρεούται να επαναφέρει την κυκλοφορία στην πρότερη κατάσταση, βάσει της απόφασης αυτής του ΣτΕ, που αναμένεται εντός δύο μηνών να καθυλογραφεί και να αποσταλεί στον Δήμο Κηφισιάς. Και αν για την περίπτωση των οδών Έλλη και Τροίας, η αλλαγή κατεύθυνσης μπορεί να γίνει με την αντίθετη τοποθέτηση των απαγορευτικών σημάτων, όπως έχει πράξει ήδη ο δήμος, βάσει της προσωρινής διαταγής του προέδρου του Δ' Τμήματος του ΣτΕ (31/1/2011), για τη Γεωργίου Παπανδρέου δημοσιεύεται μείζον θέμα. Η τελική απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας που δικαιώνει τους προσφεύγοντες κατοίκους, υπαγορεύει στην ουσία το «Έγλωσμα» του ποδηλατοδρόμου και των λοιπών παρεμβάσεων, που έγιναν σύμφωνα με το ερευνητικό πρόγραμμα του ΕΜΠ για τη «σύνδεση του ιστορικού κέντρου με το

Εικόνα 4.9.3. Απόσπασμα σχετικό με απόφαση του ΣτΕ

Μπακογιάννης, Ε. (2011). «Ο ρόλος της διαβούλευσης και των κανονιστικών αποφάσεων των ΟΤΑ στην υλοποίηση πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας». *1ο Συνέδριο για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα*, 14 Δεκεμβρίου 2011, Βόλος, δημοσίευση στο <https://goo.gl/vt13VE>
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.8]

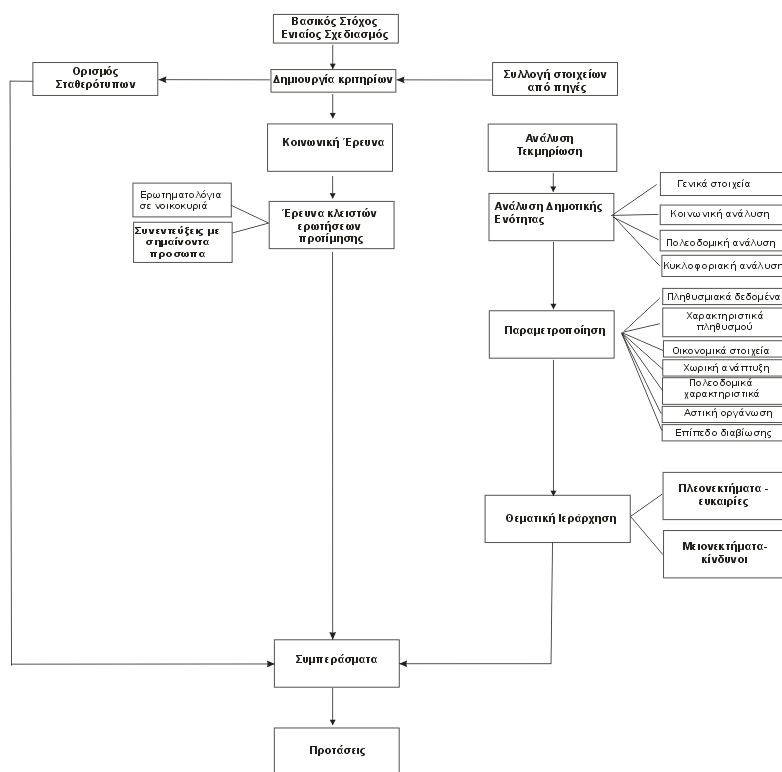
Ο σχεδιασμός του χώρου στα διοικητικά όρια ενός ΟΤΑ περιλαμβάνει όλες τις παρεμβάσεις που έχουν συλλογικό χαρακτήρα, δηλαδή συνδέονται με το σύνολο των πολιτών και εξυπηρετούν το κοινωνικό συμφέρον. Τέτοιες παρεμβάσεις ή μέσα συνολικού σχεδιασμού αποτελούν οι κυκλοφοριακές μελέτες, οι μελέτες αστικής κινητικότητας και γενικότερα ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός. Με την εφαρμογή των νόμων 3463/2006 (Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων) και 3852/2010 «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης», αφενός προβλέπεται μια σειρά από διαδικασίες, οι οποίες αποτελούν προϋπόθεση για την υλοποίηση παρεμβάσεων με στόχο τη βιώσιμη κινητικότητα, αφετέρου απαιτείται η λήψη αποφάσεων (διοικητικών ή κανονιστικών) πριν, κατά, και μετά την εκπόνηση ή την εφαρμογή των μελετών. Στην έρευνα που εκπονήθηκε για τις ανάγκες του άρθρου αποτυπώθηκε με λεπτομέρεια η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται από τους ΟΤΑ, ώστε να μην προκύπτουν ζητήματα νομιμότητας των αποφάσεων. Στην εργασία αναλύεται αυτή η διαδικασία, ενώ παρουσιάζονται καλές και κακές πρακτικές από διάφορες περιπτώσεις που δημιούργησαν και νομολογία μετά από αποφάσεις του ΣτΕ.



Εικόνα 4.9.4. Σχηματική απεικόνιση των χωρικών ενοτήτων του ΟΤΑ και της αναλογίας των αριθμητικών μεγεθών

Μπακογιάννης, Ε. Σιόλας, Α. & Στάμου, Δ. (2012). «Ανάπτυξη μεθοδολογίας στο πλαίσιο του ενιαίου σχεδιασμού των αστικών λειτουργιών ενός ΟΤΑ», *Πρακτικά 3^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*, σελ 620-626, Βόλος 27-30/9/2012 <https://goo.gl/mBfaaB> [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.9]

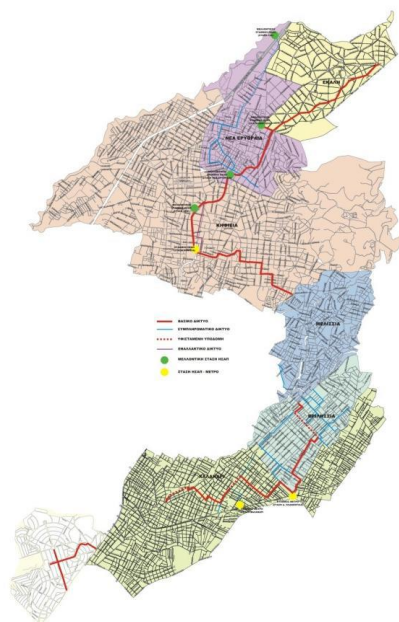
Η εργασία εστιάζει στην αναζήτηση μιας μεθοδολογίας για την αναδιοργάνωση των αστικών λειτουργιών σε έναν ΟΤΑ, λαμβάνοντας υπόψη μια σειρά από κριτήρια. Αυτά είναι η προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος, η σύμμετρη και αειφόρος ανάπτυξη των χωρικών ενοτήτων που την αποτελούν, η παροχή επαρκών υποδομών για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της και η ενίσχυση της προσβασιμότητας με ήπια μέσα μεταφοράς. Το άρθρο εξετάζει τις προϋποθέσεις, που θα πρέπει ο εκάστοτε ΟΤΑ να λάβει υπόψη του στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης και συμπαγούς δέσμης μέτρων και ενεργειών.



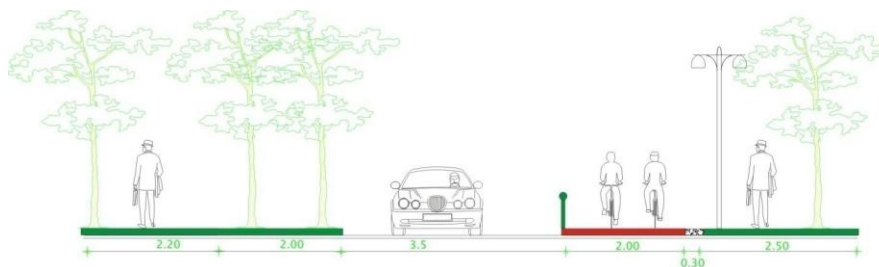
Εικόνα 4.9.5. Διάγραμμα μεθοδολογίας

Μπακογιάννης, Ε., Σίτη, Μ., Βάσση, Α. (2013), «Διερεύνηση της Αστικής Αυτοδιοικητικής Μονάδας ΑΑΜΟ και ανάπτυξη μεθοδολογίας για τη διαχείριση των αστικών λειτουργιών». Πρακτικά 11ου Τακτικού επιστημονικού συνεδρίου «Αγροτική Οικονομία, Υπαίθριος Χώρος, Περιφερειακή και Τοπική Ανάπτυξη», Πάτρα 14-15.06.2013, <https://goo.gl/qkyPDs> [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.10]

Η εργασία παρουσιάζει την εξέλιξη του θεσμού της Πρωτοβάθμιας Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα και πραγματοποιεί σύγκρισή του με ανάλογες περιπτώσεις μοντέλων διοικητικής οργάνωσης της Ευρώπης, μέσω της περιγραφής των αρμοδιοτήτων τους. Παράλληλα, εξετάζεται η πρόσφατη εξέλιξη του διοικητικού συστήματος των ΟΤΑ στην Ελλάδα και αναζητείται η δυνατότητα αξιοποίησής τους, λαμβάνοντας υπόψη την προστασία και ανάδειξη του περιβάλλοντος, τη σύμμετρη και αειφόρο ανάπτυξη και την επιδίωξη της κοινωνικής δικαιοσύνης. Στο παραπάνω πλαίσιο διατυπώνεται πρόταση για τον σχεδιασμό της Αστικής Αυτοδιοικητικής Μονάδας (ΑΑΜΟ), μιας χωρικής και διοικητικής ενότητας τεκμηρίωσης, στήριξης και παρακολούθησης του σχεδιασμού των αστικών λειτουργιών



Εικόνα 4.9.6.α. Υλοποιημένα τμήματα της πράσινης διαδρομής στη ΒΑ Αθήνα

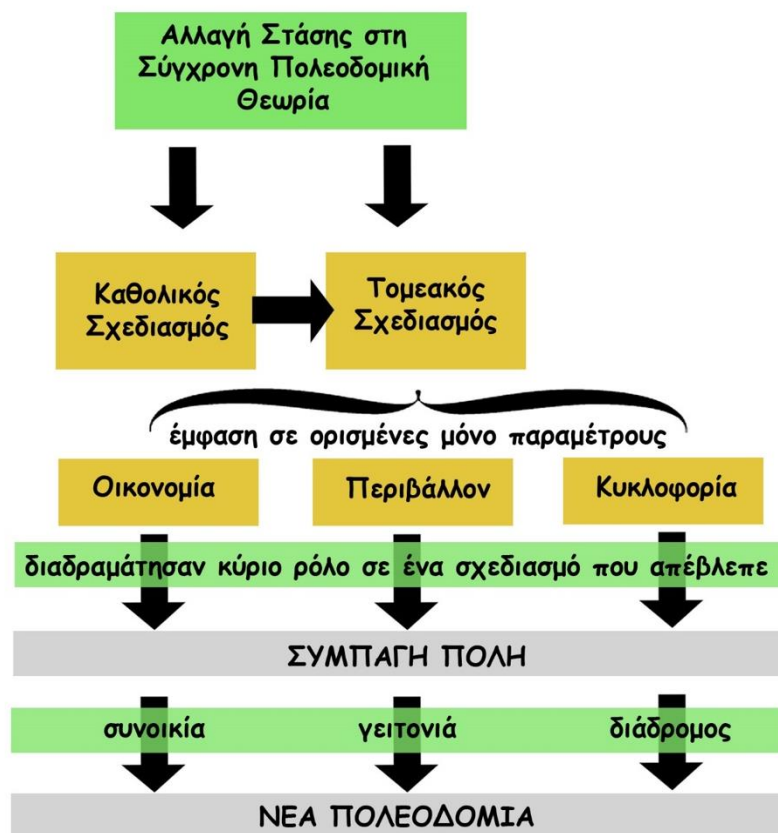


Εικόνα 4.9.6.β. Διατομή της Οδού Βάρναλη στη Ν. Ερυθραία

Μπακογιάννης, Ε., Σίτη, Μ., Βάσση, Α., Χριστοδουλοπούλου, Γ., Ελευθερίου, Β., & Παπαγερασίμου, Τ., (2014). «Μεθοδολογία για τον πιλοτικό σχεδιασμό πράσινων διαδρομών με τη χρήση πολεοδομικών και κυκλοφοριακών κριτηρίων. Περιπτώσεις διαδρομών στην Αττική». *12ο Επιστημονικό Συνέδριο με Θέμα «Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Σύγχρονες προκλήσεις» (ERSA 2014)*. Αθήνα, 27 – 28 Ιουνίου 2014.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.11]

Η εργασία μελετά τα κριτήρια για τον σχεδιασμό πράσινων διαδρομών στην Αττική με γνώμονα τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας. Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε έλαβε υπόψη της την ελκυστικότητα των διαδρομών, την αρμονική ένταξή τους στο αστικό τοπίο, τη μορφολογία του εδάφους, τη συνδεσιμότητα μεταξύ των πόλων έλξης και, τέλος, τα χαρακτηριστικά του οδικού χώρου. Οι προτάσεις της έρευνας οδήγησαν στην κατασκευή ενός δικτύου πράσινων διαδρομών που εξυπηρετούσε ένα μεγάλο μέρος των αναγκών των δήμων στα ΒΑ της Αθήνας, αναβαθμίζοντας τον οδικό χώρο και ενθαρρύνοντας, παράλληλα, τις συνδυασμένες μετακινήσεις με τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα.

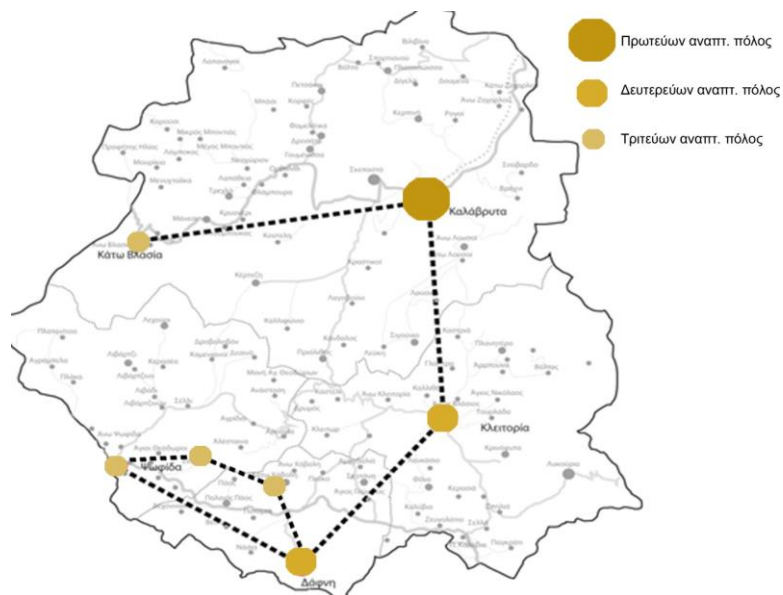


Εικόνα 4.9.7. Διαγραμματική απεικόνιση της αντίληψης για πολεοδομικό σχεδιασμό που στοχεύει στη βιώσιμη ανάπτυξη

Μπακογιάννης, Ε., Κυριακίδης, Χ., Σίτη, Μ., Ελευθερίου, Β. & Σιόλας, Α. (2014). «Πολεοδομικός Σχεδιασμός VS Περιβάλλον. Από την Αντιπαλότητα στη Συμφιλίωση». 4^ο Συνέδριο Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών: «Ο Ρόλος του Αγρονόμου-Τοπογράφου στην Ανασυγκρότηση της Χώρας». Θεσσαλονίκη, 26-28 Σεπτεμβρίου 2014.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.12]

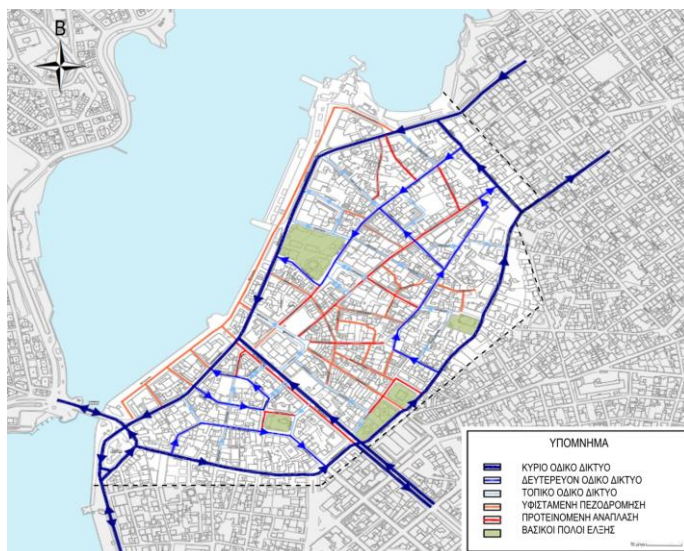
Η εργασία εστιάζει στην αναζήτηση της ιδανικής αστικής μορφής. Με αφετηρία τη περιβαλλοντική υποβάθμιση των βιομηχανικών πόλεων, πραγματοποιείται μια ιστορική ανασκόπηση της αντίληψης περί της ιδανικής πόλης, καταλήγοντας στα επικρατούντα πρότυπα πολεοδομικής οργάνωσης. Το άρθρο εστιάζει περισσότερο στα πρότυπα της ανοικτής και της συμπαγούς πόλης και παραθέτει τα επιχειρήματα που έχουν υποστηριχτεί υπέρ του ενός ή του άλλου μοντέλου. Στην ίδια λογική, εξετάζονται και οι κατευθύνσεις του ευρωπαϊκού και ελληνικού θεσμικού πλαισίου για την πολεοδομική οργάνωση και περιβαλλοντική προστασία και συζητείται ο βαθμός εφαρμογής και αποτελεσματικότητας μέτρων, όπως αυτό του Πράσινου Ταμείου. Τέλος, υποστηρίζεται η χρησιμότητα της πρόβλεψης των επιπτώσεων των πολεοδομικών παρεμβάσεων στο περιβάλλον και εξετάζεται η παράμετρος που οφείλεται να δίνεται το βάρος του σχεδιασμού, κατά περίπτωση.



Εικόνα 4.9.8. Προτεινόμενο οικιστικό πρότυπο για τον Δήμο Καλαβρύτων

Μπακογιάννης, Ε., Σίτη, Μ., Κυριακίδης, Χ. & Σιόλας, Α. (2014). «Διερεύνηση της μεταβαλλόμενης χωρο-κοινωνικής πραγματικότητας στο οικιστικό δίκτυο. Το παράδειγμα των Καλαβρύτων». *Πρακτικά 10ου Διεθνούς Συνεδρίου Ελληνικής Γεωγραφικής Εταιρείας*. Θεσσαλονίκη, 22-24 Οκτωβρίου 2014. [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.13]

Η εργασία διερευνά τις αιτίες ανάπτυξης οικιστικών δικτύων μέσα από τη διερεύνηση των διαδικασιών οικιστικής ανάπτυξης στην περίπτωση του Καλλικρατικού Δήμου Καλαβρύτων. Στο πλαίσιο του άρθρου, διερευνώνται οι όροι συγκρότησης κεντρικότητας, αναζητείται η φυσιογνωμία των οικισμών-κέντρων και καταγράφεται η λειτουργία τους, λαμβάνοντας υπόψη τις οικονομικές, χωρικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες της περιοχής μελέτης. Επιπλέον, αναδεικνύεται η συνάφεια των οικισμών και οι σχέσεις τους με άλλους τομείς χωρικής παρέμβασης. Μέσα από την παραπάνω διαδικασία, επιχειρείται η διερεύνηση του βαθμού στον οποίο ο αναπτυξιακός-χωρικός σχεδιασμός αρκεί για τη διαχείριση μιας κοινωνικής συνθήκης. Παράλληλα, μελετάται ο βαθμός στον οποίο οι επιμέρους προτεινόμενες κεντρικότητες επιτυγχάνουν να αλληλοεπιδράσουν με τις εκάστοτε κοινωνικές συνθήκες, ώστε να είναι δυνατή η ανάπτυξη ανοικτών πόλεων που να χαρακτηρίζονται από κοινωνική συνοχή.



Εικόνα 4.9.9.α. Προτεινόμενες παρεμβάσεις στο εμπορικό κέντρο της Χαλκίδας



Εικόνα 4.9.9.β. Ενδεικτικές προτάσεις ανάπλασης για οδούς ήπιας κυκλοφορίας. Η Οδός Νεοφύτου αποτελεί μια από τις οδούς που προτείνονται προς ανάπλαση.

Μπακογιάννης. Ε., Κυριακίδης, Χ. & Σίτη, Μ. (2015). «Βιώσιμη Κινητικότητα: Στοιχίμα για ένα Καλύτερο Αύριο στις Πόλεις. Η Μελέτη Περίπτωσης της Χαλκίδας». 4^ο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Βόλος, 24-27 Σεπτεμβρίου 2015.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.14]

Η εργασία στοχεύει στην παροχή ενός Οδηγού Καλών Πρακτικών για την άμβλυνση των δημιουργούμενων κυκλοφοριακών και πολεοδομικών προβλημάτων. Το ζήτημα μελετάται στην πόλη της Χαλκίδας, που αποτελεί τη μελέτη περίπτωσης. Τα μεθοδολογικά εργαλεία που αξιοποιούνται στοχεύουν στην πολεοδομική και κυκλοφοριακή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης εντός του αστικού ιστού, τη χωρική ανάλυση των οικιστικών επεκτάσεων, την καταγραφή της κυκλοφοριακής δυναμικής της περιοχής, τη διερεύνηση των επιπτώσεων από διαμπερείς ροές στο εσωτερικό δίκτυο και τον εντοπισμό δυναμικών για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Απόρροια της παραπάνω προσπάθειας είναι η διατύπωση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής βιώσιμης κινητικότητας για τη Χαλκίδα, περιλαμβάνοντας μια σειρά πολεοδομικών και κυκλοφοριακών προτάσεων, που θεωρείται πως θα συμβάλουν στην ανάπτυξη μιας καλύτερης αστικής μορφής, με ποιοτικότερες μετακινήσεις, συμβάλλοντας στην αύξηση των επιπέδων της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης.

Ελευθερίου, Β., Φουσέκη, Σ. & **Μπακογιάννης, Ε.** (2015). «Συνδυασμένος πολεοδομικός, κυκλοφοριακός σχεδιασμός και διεθνή μοντέλα αστικής ανάπτυξης - Μελέτη περίπτωσης: Η Περιοχή της Λιμενικής Ζώνης του HafenCity του Αμβούργου», 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, 24 - 27 Σεπτεμβρίου 2015, δημοσίευση στο <https://goo.gl/yKOKzZ>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.15]

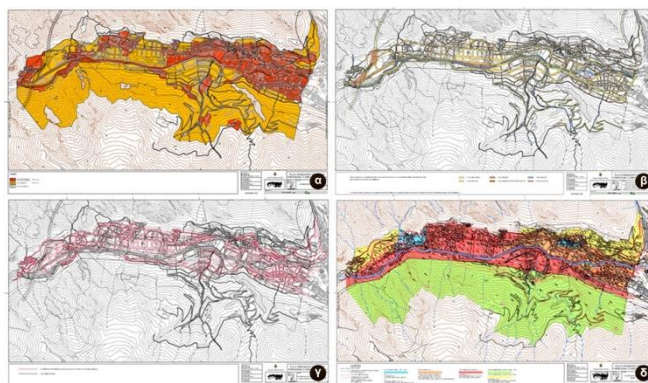
Η εργασία πραγματεύεται την εφαρμογή του πολεοδομικού και του κυκλοφοριακού σχεδιασμού υπό ενιαίο πρίσμα. Το ζήτημα προσεγγίζεται, αρχικά, θεωρητικά, μέσα από μια επισκόπηση της βιβλιογραφίας αναφορικά με τη σχέση μεταξύ χρήσεων γης και μεταφορών. Παράλληλα, επιχειρείται μια εμβάθυνση σε αυτό, μέσα από την εξέταση μιας μελέτης περίπτωσης που είναι αυτή της λιμενικής ζώνης του HafenCity στο Αμβούργο. Το πρόγραμμα αστικής αναζωογόνησης που βρίσκεται σε εξέλιξη, ήδη, από τη δεκαετία 1990 εξετάζεται υπό το πρίσμα των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών του, διαχρονικά, με σκοπό να ταυτοποιηθούν οι απόρροιες των παρεμβάσεων στα δύο αυτά επίπεδα. Η γνώση που αποκτάται μέσα από το συγκεκριμένο άρθρο αποθησαυρίζεται με σκοπό την εφαρμογή των καλών πρακτικών σε αντίστοιχες περιπτώσεις στην Ελλάδα, αφού εξετάζεται και η αντιστοιχία του προγράμματος σε σχέση με έργα στην βαλκανική χερσόνησο και στην Ελλάδα.

Ελευθερίου, Β., Φουσέκη, Σ. & **Μπακογιάννης, Ε.**, (2015). «Από τη Βιομηχανική Πόλη στην Αποβιομηχανοποίηση. Ελληνικές και

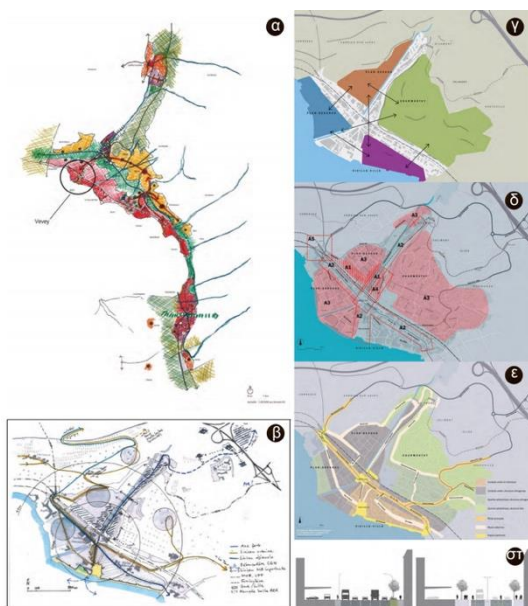
Ευρωπαϊκές Βιομηχανοπόλεις. Δημιουργία Σύγχρονου Μοντέλου Βιομηχανικής Πόλης», 4ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, 24 - 27 Σεπτεμβρίου 2015.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.16]

Η εργασία διατυπώνει ένα πολεοδομικό μοντέλο βιομηχανικής πόλης. Το μοντέλο αυτό είναι δομημένο, έτσι ώστε να προωθεί την ομαλή σύνδεση βιομηχανίας και οικισμού και, επιπλέον, να ικανοποιεί τις ανάγκες του οικισμού, συμβάλλοντας στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την περιβαλλοντική ισορροπία. Για τη διατύπωση του μοντέλου αξιοποιούνται μελέτες περίπτωσης βιομηχανικών πόλεων της Ευρώπης, καθώς και η περίπτωση των Άσπρων Σπιτιών. Το αντικείμενο της εργασίας είναι επίκαιρο δεδομένης της ανάγκης για ενίσχυση της βιομηχανικής δραστηριότητας στον ελληνικό χώρο, σε περίοδο κρίσης, μια περίοδο όπου υπάρχει η τάση για αποβιομηχάνιση και ανάπτυξη της βιομηχανίας το ελεύθερου χρόνου και της αναψυχής.



Εικόνα 4.9.10.α. Πολεοδομικός σχεδιασμός, με βάση το ανάγλυφο, στην Andorra la Vella, Ανδόρα



Εικόνα 4.9.10.β. Πολεοδομικός, συγκοινωνιακός και αστικός σχεδιασμός στο Vevey, Ελβετία

Μπακογιάννης, Ε. Κυριακίδης, Χ. & Σίτη, Μ. (2016). «Ζητήματα πολεοδομικού σχεδιασμού σε ορεινές πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους», 14ο Τακτικό Επιστημονικό Συνέδριο ERSA-GR «Παραγωγική Ανασυγκρότηση και Περιφερειακή Ανάπτυξη», Αθήνα, 24-25 Ιουνίου 2016, <https://goo.gl/5cSH1J> [Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.17]

Η εργασία εξετάζει τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει ο πολεοδομικός σχεδιασμός σε ορεινές περιοχές. Το θεματικό ενδιαφέρον προέκυψε από τις συνεχιζόμενες τάσεις αστικοποίησης, που συνοδεύονται από μείωση του πληθυσμού του ορεινού χώρου, σε μια περίοδο κατά την οποία οι τάσεις για προώθηση της ανάπτυξης με ισόρροπο τρόπο είναι διαφαινόμενες στο σύνολο της επικράτειας. Λαμβάνοντας, επίσης, υπόψη το γεγονός πως η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα με υψηλό ποσοστό ορεινών περιοχών, όπου τα σημάδια της κρίσης είναι εμφανή, κρίνεται αναγκαία η διερεύνηση του ζητήματος. Για τον σκοπό αυτό εξετάζονται ορεινές πόλεις μεσαίου μεγέθους στην Ευρώπη, με σκοπό τον εντοπισμό καλών πρακτικών που να μπορούν να εφαρμοστούν σε ελληνικές πόλεις που, στην πλειοψηφία τους, είναι μεσαίου μεγέθους. Με σκοπό την επιτυχή εφαρμογή των παρεμβάσεων, στο τέλος του άρθρου, πραγματοποιείται μια αξιολόγηση των καλών πρακτικών που προέκυψαν με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του ελληνικού ορεινού χώρου, ώστε ο οδηγός που προκύπτει να λειτουργήσει ως πλήρες εγχειρίδιο για την υλοποίηση συγκοινωνιακών και πολεοδομικών μελετών στις ορεινές ελληνικές πόλεις.

Κουμπαρακής, Γ. **Μπακογιάννης, Ε.** Σίτη, Μ. Σιόλας, Α. (2016), «Διερεύνηση και αξιολόγηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των λιμένων του Δυτικού Άξονα της Ελλάδος και διαμόρφωση πλαισίου ειδικού σκοπού», 7^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Λιμενικών Έργων, Αθήνα, 28 Νοεμβρίου – 1 Δεκεμβρίου 2016

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.18]

Η εργασία στοχεύει στη διερεύνηση των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των λιμένων του Δυτικού Άξονα της Ελλάδας, δίνοντας έμφαση στο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό των, υπό μελέτη, περιοχών. Εξετάζεται, δηλαδή, ο δυτικός χωρικός άξονας ανάπτυξης μελετώντας τις επιλογές και κατευθύνσεις των χωροταξικών πλαισίων σε επίπεδο χερσαίων μεταφορών και αντίστοιχων λιμενικών και αεροπορικών κόμβων στην υπόλοιπη Ελλάδα, ενώ παράλληλα καταγράφεται η υφιστάμενη κατάσταση των λιμένων του δυτικού άξονα.

Αρχικά παρουσιάζεται μία συνοπτική διερεύνηση του νέου διεθνούς και ευρωπαϊκού περιβάλλοντος, καθώς και των τάσεων και προοπτικών στις θαλάσσιες μεταφορές. Έμφαση δίδεται στη μελέτη ολοκληρωμένων προσεγγίσεων διοίκησης και ποιότητας σε διεθνείς και ευρωπαϊκούς λιμένες, καθώς και σε όσους εντάσσονται στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών. Στη συνέχεια, εξετάζονται έξι (6) περιπτώσεις ελληνικών λιμένων στον δυτικό άξονα της Ελλάδας αναφορικά με τα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής χωροθέτησής τους, την περιφερειακή πολιτική που ασκείται στις ενότητες όπου εντάσσονται, τα χωροταξικά και πολεοδομικά του δεδομένα, τα οδικά έργα και τις προσβάσεις τους (με ιδιαίτερη έμφαση στην ένταξη της Ιόνιας οδού και της Ολυμπίας οδού στα διευρωπαϊκά δίκτυα), τα τεχνικά χαρακτηριστικά τους, τις διαδικασίες υλοποίησης των ενδεχόμενων μελλοντικών έργων και τέλος τα οικονομικά και μεταφορικά τους στοιχεία. Ακολουθεί η αξιολόγηση των στρατηγικών ανάπτυξης σε επίπεδο οδικών υποδομών και υπηρεσιών, θαλάσσιων μεταφορών και λιμενικών υποδομών. Τέλος, προτείνεται η κατάρτιση ενός πλαισίου

ειδικού σκοπού για την ανάδειξη των αναπτυξιακών δυνατοτήτων των λιμανιών του Δυτικού Άξονα, το οποίο διαμορφώνεται κατόπιν πιλοτικής εφαρμογής, αλλά και συγκεκριμένης επιλογής, στα πρότυπα των σύγχρονων λιμένων.



Εικόνα 4.9.11.α. Ποδηλατόδρομος στην κεντρική πλατεία του Μαρκόπουλου Αττικής. Υποχρεωτική αντίρροπη λωρίδα. Η ομόρροπη κίνηση γίνεται σε υποχρεωτική λωρίδα επί του οδοστρώματος



Εικόνα 4.9.11.β. Αμφίδρομος διάδρομος κίνησης ποδηλάτου στην Καρδίτσα. Ο φυσικός σχεδιασμός διαχωρίζει την κίνηση του ποδηλάτου από τον διάδρομο κίνησης των μηχανοκίνητων μέσων

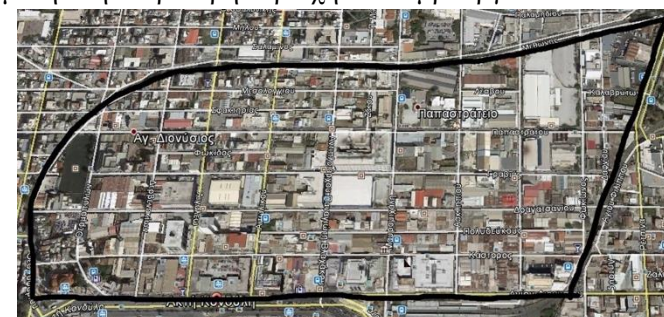
Μπακογιάννης, Ε., Σίτη, Μ. & Κυριακίδης, Χ. (2017). «Κριτική προσέγγιση στις πρόσφατες προδιαγραφές για τον σχεδιασμό ποδηλατικής υποδομής στην Ελλάδα». *5^ο Συνέδριο Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών*, Αθήνα, 14-15 Οκτωβρίου 2017.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.19]

Η εργασία ασκεί κριτική στις προδιαγραφές για σχεδιασμό ποδηλατοδρόμων που εκδόθηκαν το 2016, με την έκδοση της Υπ. Απόφασης ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920 «Εγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατόδρομους (Υποδομές ποδηλάτων)» (ΦΕΚ 1053 14-4-2016). Στο πλαίσιο της εργασίας αξιολογούνται οι προδιαγραφές, συσχετίζοντας τις προβλέψεις με το οδικό περιβάλλον των ελληνικών πόλεων. Η κριτική εστιάζει στη στοχοθεσία των προδιαγραφών και στις επιπτώσεις που αναμένεται να έχει η εφαρμογή τους στον οδικό χώρο των ελληνικών πόλεων. Τέλος, γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στις δυσκολίες που παρατηρούνται κατά την εισαγωγή του ποδηλάτου σε περιοχές αυτοκινητοκεντρικές, αλλά και στο πως η αυστηρότητα και ανελαστικότητα των προδιαγραφών μπορεί να επιφέρει αντίθετα αποτελέσματα, συμβάλλοντας στον περαιτέρω περιορισμό του.



Εικόνα 4.9.12.α. Η περιοχή παρέμβασης στο πρόγραμμα HafenCity, ενταγμένη στην ευρύτερη περιοχή του Αμβούργου.

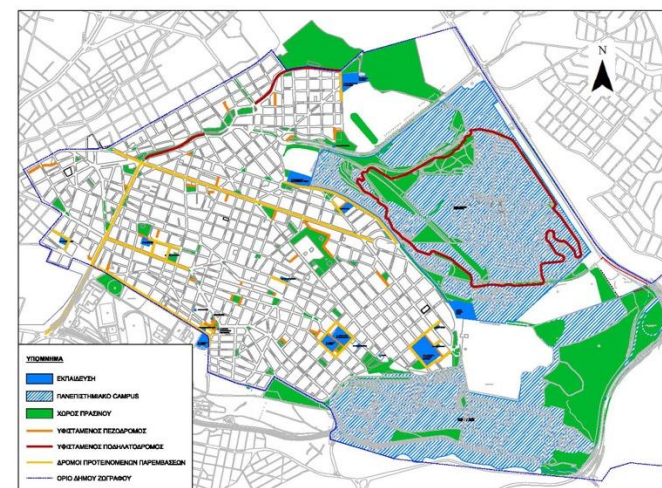


Εικόνα 4.9.12.β. Η περιοχή παρέμβασης στο πρόγραμμα ανάπλασης στον Άγιο Διονύσιο στον Πειραιά.

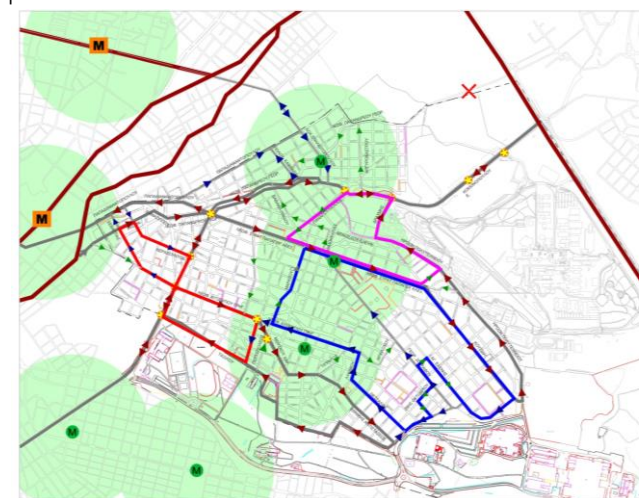
Ελευθερίου, Β., Knieling, J. & **Μπακογιάννης, Ε.** (2018). «Προγράμματα αστικής ανάπλασης σε Ευρώπη και Ελλάδα. Από το HafenCity, στον Άγ. Διονύσιο του Πειραιά», 16^ο Τακτικό Επιστημονικό Συνέδριο του Ελληνικού Τμήματος της Ευρωπαϊκής Εταιρίας Περιφερειακής Επιστήμης (ERSA-GR): «Στρατηγικές τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης: Σύγχρονες προκλήσεις». Αθήνα, 22-23 Ιουνίου 2018.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.20]

Η εργασία εξετάζει δύο προγράμματα αστικής ανάπλασης: το HafenCity στο Αμβούργο και τον Άγιο Διονύσιο στον Πειραιά. Ο σκοπός της συγκριτικής αυτής προσέγγισης είναι αφ' ενός η εξέταση καλών πρακτικών από το πρώτο με σκοπό την εφαρμογή τους στο δεύτερο, και αφ' ετέρου η μελλοντική σύγκριση των εκροών από τις παρεμβάσεις. Πέραν, όμως, της σχεδιαστικής προσέγγισης των περιπτώσεων αυτών, καρπός της εργασίας είναι η επαναφορά στο προσκήνιο της σημασίας της εφαρμογής προγραμμάτων αστικής ανάπλασης μεγάλης κλίμακας, ώστε να είναι δυνατή η εφαρμογή ενός συνδυασμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού και παράλληλα να αυξάνουν οι θετικές επιδράσεις για την τοπική κοινωνία και οικονομία.



Εικόνα 4.9.13.α. Δρόμοι προτεινόμενων παρεμβάσεων στο δήμο Ζωγράφου

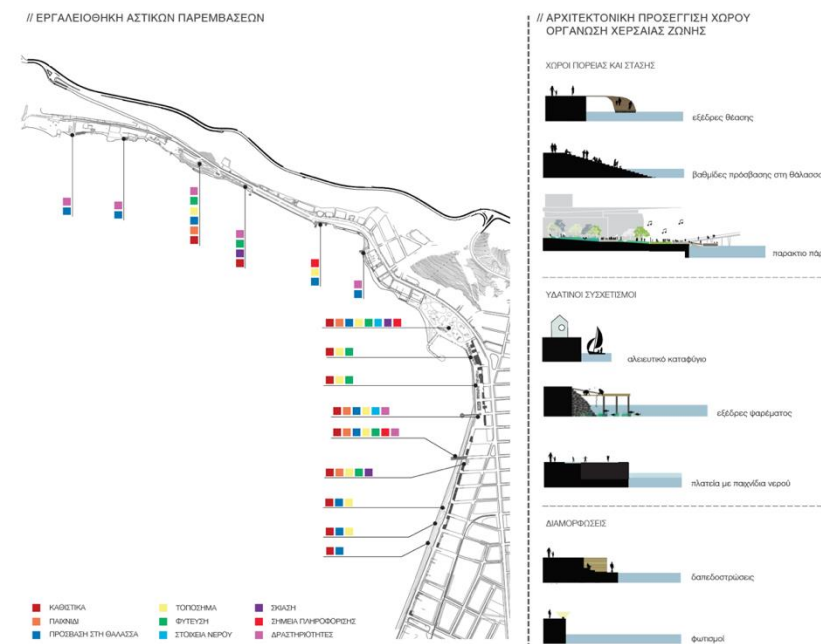


Εικόνα 4.9.13.β. Πρόταση οργάνωσης κυκλοφορίας, στον δήμο Ζωγράφου, σε δακτυλίους

Μπακογιάννης, Ε., Κυριακίδης, Χ., Παπαγερασίμου, Τ. & Κουρμπά, Ε. (2018). «Προωθώντας δράσεις χαμηλού κόστους για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα». *16^ο Τακτικό Επιστημονικό Συνέδριο του Ελληνικού Τμήματος της Ευρωπαϊκής Εταιρίας Περιφερειακής Επιστήμης (ERSA-GR): «Στρατηγικές τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης: Σύγχρονες προκλήσεις»*. Αθήνα, 22-23 Ιουνίου 2018.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.21]

Η εργασία προσεγγίζει την υλοποίηση παρεμβάσεων που προωθούν τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα (ΒΑΚ), με γνώμονα την εξοικονόμηση πόρων. Το συγκεκριμένο ζήτημα είναι επίκαιρο, μιας που η Ελλάδα βιώνει έντονα τις επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης. Με σκοπό τη διερεύνηση του εν λόγω ζητήματος εξετάζονται μελέτες περίπτωσης σε πόλεις του εξωτερικού, όπου αξιοποιήθηκαν οικονομικοί τρόποι για τον περιορισμό του αυτοκινήτου και την επέκταση των δρόμων ως κοινωνικών τόπων. Η γνώση που αποκτάται αξιοποιείται για τη διατύπωση σχεδιαστικών παρεμβάσεων στον Δήμο Ζωγράφου, για τον οποίο διενεργείται μελέτη για Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Ο ιδιαίτερος χαρακτήρας των παρεμβάσεων, εκτός από την εξοικονόμηση πόρων, στοχεύει στην ευαισθητοποίηση των πολιτών, γεγονός που αποτυπώνεται και μέσα από την ηλεκτρονική πλατφόρμα συμμετοχής του κοινού (www.zografoumobility.gr), που αξιοποιείται, σε συνδυασμό με γνωστικούς χάρτες και ερωτηματολόγια, με σκοπό την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης σε επίπεδο δήμου.



Εικόνα 4.9.14.α. Οργάνωση του δημόσιου χώρου στο αστικό παράκτιο μέτωπο στο Λουτράκι

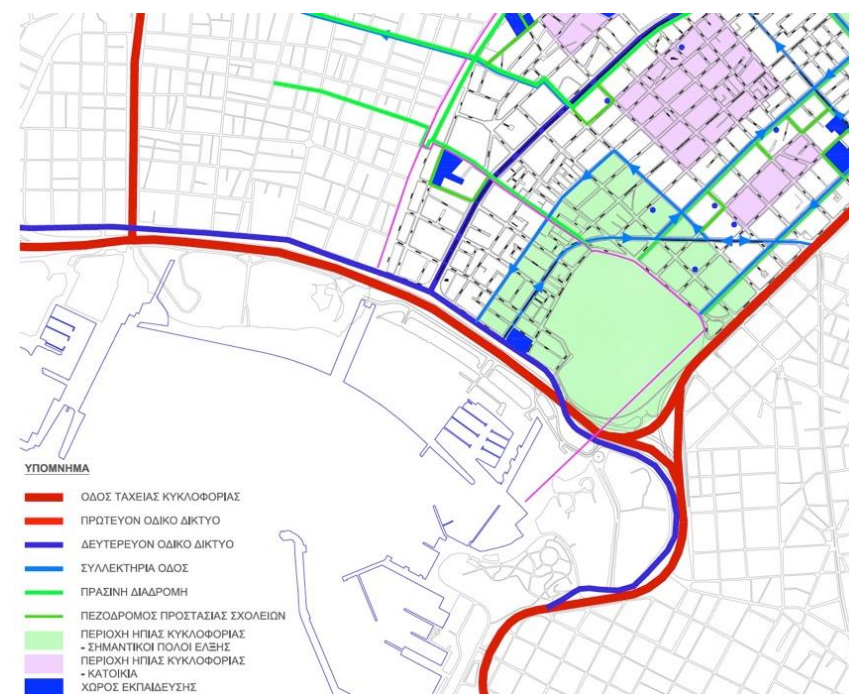


Εικόνα 4.9.14.β. Ενδεικτικός φωτορεαλιστικός σχεδιασμός πέργκολας για την οργάνωση τραπεζοκαθισμάτων από τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος.

Μπακογιάννης, Ε., Κυριακίδης, Χ., Γιάνπαπα, Ε., Κουμπάρακης, Γ. & Χριστόπουλος, Κ. (2018). «Ενισχύοντας την παρουσία του πεζού στα παράκτια μέτωπα». *16^ο Τακτικό Επιστημονικό Συνέδριο του Ελληνικού Τμήματος της Ευρωπαϊκής Εταιρίας Περιφερειακής Επιστήμης (ERSA-GR): «Στρατηγικές τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης: Σύγχρονες προκλήσεις»*. Αθήνα, 22-23 Ιουνίου 2018.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.22]

Η εργασία διερευνά τη διεθνή βιβλιογραφία, ως προς την αναγκαία γεωμετρία για την κίνηση και τη στάση των πεζών σε παράκτια αστικά μέτωπα. Το εν λόγω ζήτημα έχει μελετηθεί σε μικρό βαθμό στη βιβλιογραφία και συχνά αξιοποιούνται οι προδιαγραφές σχεδιασμού των πεζοδρομίων. Για την εξέταση του συγκεκριμένου ζητήματος αξιοποιήθηκαν μελέτες-περίπτωσης στον ευρωπαϊκό χώρο, με σκοπό την οργάνωση ενός σύντομου καταλόγου «καλών-πρακτικών», που να λειτουργούν ως κατευθυντήριες αρχές για την οργάνωση των αστικών θαλασσιών μετώπων. Στο πλαίσιο του άρθρου, η αποκτηθείσα γνώση αξιοποιείται για τη διατύπωση μιας σχεδιαστικής πρότασης για την ανασυγκρότηση του αστικού θαλασσιού μετώπου του Λουτρακίου. Παράλληλα, δόθηκε έμφαση στην οργάνωση του μετώπου, με σκοπό την ένταξη του ποδηλάτου, ώστε να προωθηθεί η κοινωνικότητα του αστικού παρακτίου μετώπου και, παράλληλα, η βιώσιμη αστική κινητικότητα σε επίπεδο οικισμού.

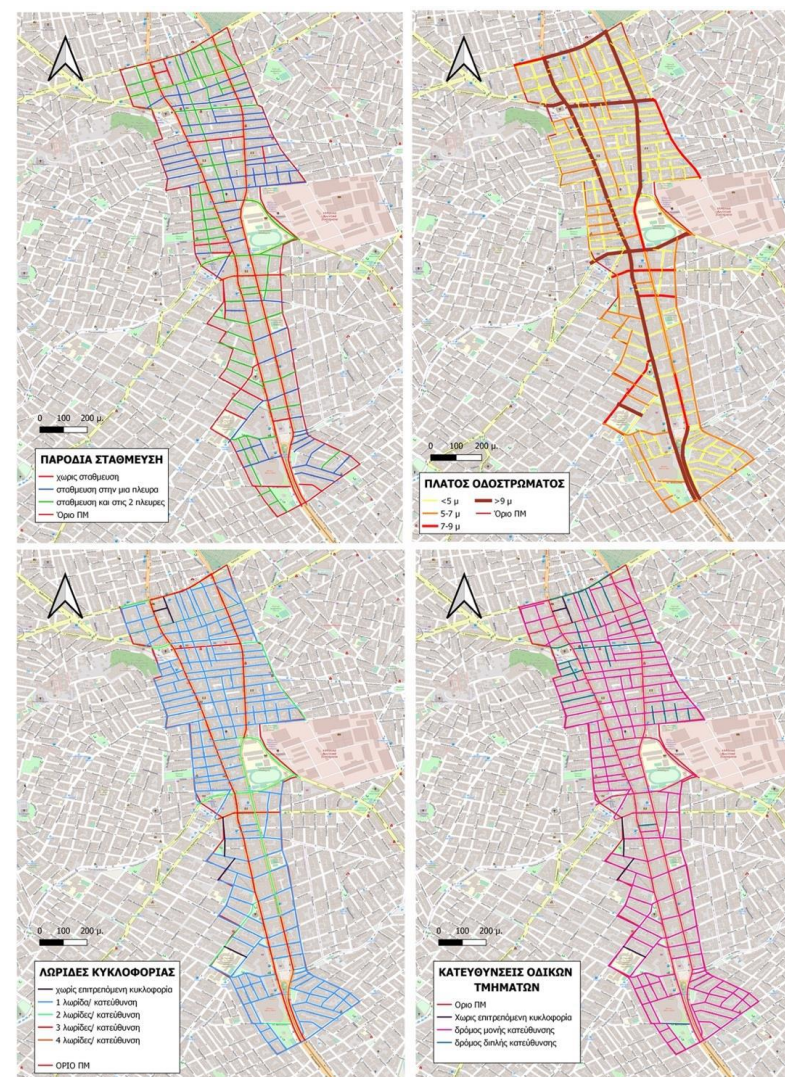


Εικόνα 4.9.15. Σχεδιαστική απεικόνιση προτάσεων για την, εντός των διοικητικών ορίων του δήμου Καλλιθέας, περιοχή που περιβάλλει το Κέντρο Πολιτισμού του Ιδρύματος «Σταύρος Νιάρχος»

Μπακογιάννης, Ε., Κυριακίδης, Χ., Σίτη, Μ. & Κουρμπά, Ε. (2018). «Διερευνώντας την προσπελασιμότητα τοποσημών στα αστικά κέντρα. Η περίπτωση του "Κέντρου Πολιτισμού του Ιδρύματος Σταύρος Νιάρχος"». *5^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Βόλος, 27-30 Σεπτεμβρίου 2018.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.23]

Η εργασία έχει ως αντικείμενο στην εξέταση κυκλοφοριακών και πολεοδομικών πολιτικών που μπορούν να ασκηθούν για τη διαχείριση των αυξημένων κυκλοφοριακών πιέσεων που προκύπτουν από την εγκατάσταση τοποσημών μητροπολιτικής εμβέλειας. Η έρευνα εστιάζεται στην περίπτωση του Κέντρου Πολιτισμού του Ιδρύματος «Σταύρος Νιάρχος» στην Καλλιθέα, το οποίο αποτελεί πόλο έλξης τα ευρύτερης περιοχής για την οργάνωση ενός επικέντρου (cluster) αναψυχής και πολιτισμού. Οι κυκλοφοριακές πιέσεις είναι σημαντικές και αναμένεται να αυξηθούν, μελλοντικά λόγω της αύξησης των επισκεπτών. Απόρροια είναι η δυσκολία των κατοίκων και των επισκεπτών στην προσπελασιμότητα του κτιρίου και του περιμετρικού πάρκου, όπως προκύπτει από την έρευνα ερωτηματολογίου. Για την άμβλυνση του προβλήματος, εξετάζεται η εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας, κατ' αναλογία αντίστοιχων πολιτιστικών τοποσημών ή επικέντρων, στον ευρωπαϊκό χώρο. Το άρθρο καταλήγει στη διατύπωση μιας σχεδιαστικής πρότασης για τον δήμο Καλλιθέας.



Εικόνα 4.9.16. Γεωμετρικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου.

Καταραχιά, Μ.Κ., Κυριακίδης, Χ. & **Μπακογιάννης, Ε.** (2022). «Αξιοποίηση των Αρχών της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας για την Αναζωογόνηση Εμπορικών Αξόνων σε Μητροπολιτικές Περιοχές». *Πρακτικά 6^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Βόλος, 29 Σεπτεμβρίου – 2 Οκτωβρίου 2022.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.9.24]

Αντικείμενο της παρούσας μελέτης αποτελεί η ανάλυση και η διατύπωση πρότασης σχεδιασμού, με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, των λεωφόρων Βουλιαγμένης και Ηλιουπόλεως. Οι δύο οδοί έχουν αποτελέσει πόλους συγκέντρωσης εμπορικού χαρακτήρα με μεγάλες διακυμάνσεις ως προς την πυκνότητα και το είδος, σε βάθος χρόνου, με περιόδους έξαρσης και ύφεσης της επιχειρηματικής δραστηριότητας που αναπτύσσεται κατά μήκος τους. Στη βάση της πολυκεντρικής θεωρίας και της θεωρίας των επιλεκτικών χωρικών συγκεντρώσεων (clustering), λαμβάνοντας υπόψη στοιχεία που προκύπτουν από το πολεοδομικό ιστορικό της περιοχής και την υφιστάμενη κατάσταση, εξετάζεται η αναβάθμιση του εμπορικού χαρακτήρα της περιοχής μελέτης με παρεμβάσεις ΣΒΑΚ, αξιοποιώντας τους δυο άξονες ως ένα παράλληλο σχεδιαστικό δίπολο και την ζώνη επιρροής τους ως ένα cluster εμπορικής δραστηριότητας και χρήσεων αναψυχής. Μετά από αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης (Εικόνα 4.9.16), διατυπώθηκαν δέσμες παρεμβάσεων που αρθρώνονται σε δυο σενάρια. Η τεκμηριωμένη επιλογή της βέλτιστης σχεδιαστικής λύσης αποτελεί επιστέγασμα της συγκεκριμένης εργασίας.

4.10 Δημοσιευμένες Περιλήψεις Εργασιών με Κρίση περίληψης

Bakogiannis, E. & Siti, M. (2013) “The contribution of activist groups in sustainable mobility and urban life”. Congress IV EUGEO Congress. Rome, 5-7.09.2013 ISBN: 978-88-88692-88-3, <https://goo.gl/Kp6V5Y>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.10.1]

Η εργασία διερευνά μια σειρά ερωτημάτων που αφορούν στο βαθμό στον οποίο ο ακτιβισμός μπορεί να συμβάλει στην κινητοποίηση ομάδων πολιτών για να συμμετέχουν ενεργά στη διαδικασία του χωρικού σχεδιασμού. Για τον λόγο αυτό, αναζητούνται οι μηχανισμοί που ενεργοποιούν τους πολίτες, με έμφαση να δίνεται σε καινοτόμες προσεγγίσεις και τεχνολογικά εξελιγμένες μεθόδους που μπορούν να συνδυαστούν με την επιστημονική έρευνα για τη βελτίωση των ποιοτήτων του αστικού περιβάλλοντος. Εμβάθυνση στα παραπάνω ζητήματα επιχειρείται να γίνει μέσα από την εξέταση συγκεκριμένων περιπτώσεων, όπου ομάδες ακτιβιστών ανέλαβαν τον ανασχεδιασμό του αστικού χώρου. Στο πλαίσιο αυτό, εξετάστηκαν τα αποτελέσματα που προέκυψαν από τη μετατόπιση της λήψης πρωτοβουλίας από τους κεντρικούς μηχανισμούς στους πολίτες που έδρασαν συμμετοχικά για την επίτευξη του σκοπού τους. Υπό το πρίσμα των παραπάνω ζητημάτων, εξετάζεται το ζήτημα του σχεδιασμού του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου και ο τρόπος με τον οποίο επιμέρους συλλογικότητες θα μπορούσαν να συμβάλουν στην προώθηση της υλοποίησης του έργου αυτού.

Bakogiannis, E., & Siti, M. (2013) “A systematic review on mechanisms of public participation in the urban governance of planning”. *International Congress XIV on Walking and Liveable Communities*, Munich 11–13.09.2013.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.10.2]

Η εργασία εστιάζει στην ανάλυση διαφόρων τεχνικών συμμετοχικού σχεδιασμού που αξιοποιούνται στο πλαίσιο του πολεοδομικού σχεδιασμού. Μέσα από τη βιβλιογραφική επισκόπηση, διαφαίνονται οι σύγχρονες τάσεις και τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της κάθε προσέγγισης. Έμφαση δίνεται στην κατηγοριοποίηση των μεθόδων με βάση το βαθμό αξιοποίησης των νέων τεχνολογιών, με αποτέλεσμα τη διάκρισή τους σε παραδοσιακές και ‘έξυπνες’ τεχνικές. Η εξέταση μελετών περίπτωσης συμβάλει στην κατανόηση των αποτελεσμάτων των διαφόρων τεχνικών, με σκοπό να διαπιστωθεί ο βαθμός αποτελεσματικότητάς τους. Απόρροια της παραπάνω έρευνας είναι η εξαγωγή καλών πρακτικών, που να μπορούν να βρουν εφαρμογή στους σχεδιασμούς που λαμβάνουν χώρα στις ελληνικές πόλεις.

Bakogiannis, E. & Siti, M. (2013) “The implementation of innovative sustainable transport policies towards the regeneration of urban and rural settlements in Greece. The case of Bike-rails”. *CIVITAS Annual Forum Conference 2013*. Brest 30.9-02.10.2013

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.10.3]

Η εργασία πραγματεύεται το ζήτημα της αξιοποίησης των εγκαταλελειμμένων σιδηροδρομικών γραμμών στην ελληνική επικράτεια. Στόχος μιας τέτοιας πρότασης είναι η αξιοποίηση της υφιστάμενης υποδομής, μέσα από την επανάχρησή της και παράλληλα η προώθηση του ποδηλάτου ως μέσου μετακίνησης και αναψυχής. Για τη διατύπωση της πρότασης, η μεθοδολογία που ακολουθείται στηρίζεται σε τέσσερα βήματα: (α) καταγραφή των μη χρησιμοποιούμενων σιδηροδρομικών γραμμών και αξιολόγηση των τεχνικών χαρακτηριστικών τους, αλλά και των χαρακτηριστικών των ευρύτερων περιοχών, (β) προσδιορισμός των κατάλληλων τμημάτων, (γ) αξιολόγηση των επιλεχθέντων τμημάτων για την αξιοποίησή τους με βάση την κάθε πιθανή εφαρμογή, (δ) τελική επιλογή των τμημάτων για την ανάπτυξη ποδηλατικών διαδρομών (bike-trails). Με βάση το τελικό δίκτυο που προτείνεται, διατυπώνονται προβλέψεις αναφορικά με τις οικονομικές και κοινωνικές επιδράσεις στους όμορους του δικτύου οικισμούς, αφού, βιβλιογραφικά, τέτοιες παρεμβάσεις έχουν αξιοποιηθεί ως μοχλοί αναζωογόνησης αγροτικών οικισμών.

Vassi, A. & **Bakogiannis, E. (2013)** “Progress and problems when planning for bicycle- case study Athens”. *ICHHC 2013 - XXIVth International Cycling History Conference*, 14 May Lisbon <https://goo.gl/RC90Zt>

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.10.4]

Η εργασία παρουσιάζει τις σχεδιαστικές επιλογές και τα πρώτα συμπεράσματα που έχουν προκύψει από τις μελέτες για τον σχεδιασμό του μητροπολιτικού δικτύου ποδηλάτου στην Αττική. Αρχικά, παρουσιάζεται το θεωρητικό υπόβαθρο της προτεινόμενης παρέμβασης και τεκμηριώνεται, μέσα από παρεμβάσεις που έχουν υλοποιηθεί στο εξωτερικό. Στην πορεία, παρουσιάζονται οι προτάσεις που στοχεύουν στη βελτίωση των συνθηκών τόσο για τους ποδηλάτες όσο και για τους πεζούς. Η συγκεκριμένη στοχοθεσία έρχεται, πρακτικά, στο προσκήνιο του σχεδιασμού πρώτη φορά, αφού τα συμπεράσματα που προέκυψαν από την ανάλυση του οδικού χώρου της Αθήνας συγκλίνουν στη στενότητα του οδικού χώρου, τη φτωχή υποδομή για ποδηλάτες και πεζούς και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Παράλληλα, διαπιστώνεται πως η οδηγική συμπεριφορά των οδηγών αυτοκινήτων χαρακτηρίζεται από στοιχεία που αποθαρρύνουν την πεζή μετακίνηση και την κίνηση με ποδήλατο, ενώ ακόμη και η νοοτροπία των Ελλήνων είναι, κατά κύριο λόγο, αυτοκινητο-κεντρική.

Bakogiannis, E., Siti, M., Kyriakidis, C. & Christodouloupoulou, G. (2014) “Transitioning to Sustainable Mobility Plans in Greek Island Cities”. *International Conference Island Cities and Urban Archipelagos 2014*, Copenhagen, Denmark, 21-25 October 2014, <https://goo.gl/ecQG3p>

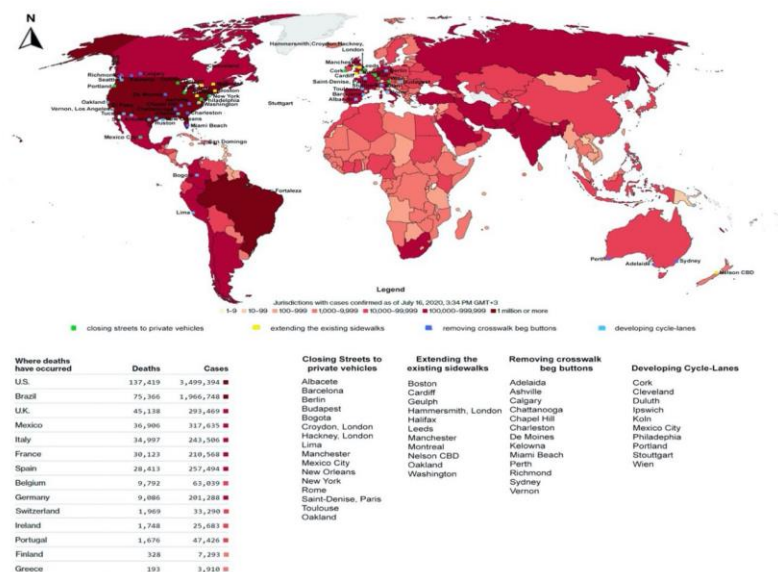
[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.10.5]

Η εργασία στοχεύει στη διερεύνηση των δυνατοτήτων μεταστροφής της κινητικότητας στα ελληνικά νησιά. Το ζήτημα αυτό προέκυψε από τις εγειρόμενες ανησυχίες σχετικά με την ένταση που λαμβάνει το φαινόμενο της μηχανοκίνησης σε πολλά νησιά της χώρας, λόγω του μαζικού τουρισμού. Το άρθρο εστιάζεται στην κλίμακα νησιών μικρού μεγέθους, όπως ο Πόρος, οι Σπέτσες, η Νάξος, η Μήλος και η Πάρος, τα οποία συσχετίζει με νησιά μεγαλύτερης έκτασης, όπως η Λέσβος και τουριστικές πόλεις σε ακόμη μεγαλύτερα νησιά, όπως τα Μάλια και το Ρέθυμνο στην Κρήτη. Μέσα από την ανάλυση που πραγματοποιείται, καταγράφονται τα στοιχεία σχεδιασμού που αποθαρρύνουν την εφαρμογή μέσων βιώσιμης κινητικότητας και προτείνονται προγράμματα αναπλάσεων, στο πλαίσιο των οποίων αναπροσαρμόζονται η μορφή και η λειτουργία του οδικού χώρου, γίνεται ανακατανομή των θέσεων στάθμευσης και ενισχύεται η παρουσία του ποδηλάτου και του πεζού στους δημόσιους χώρους, με παράλληλη ενίσχυση των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας.

Bakogiannis, E., Siti, M. & Kyriakidis, C. (2016) “Supporting and engaging volunteers in protecting peri-urban and regional environment”. *7th International Scientific Agriculture Symposium “AGROSYM 2016”*, Jahorina Mountain, Bosnia and Herzegovina, 6-9 October 2016, ISBN 978-99976-632-6-9

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.10.6]

Η εργασία παρουσιάζει μια μεθοδολογία για την οργάνωση και εκπαίδευση εθελοντικών οργανώσεων σε συνεργασία με τοπικούς φορείς, ώστε να μπορούν να συμβάλουν στην προστασία και διαχείριση του τοπίου. Στο πλαίσιο του άρθρου, γίνεται λόγος για τη βιώσιμη και κοινωνική οικονομία που μπορεί να αναπτυχθεί από τέτοιες ομάδες για την προώθηση της συλλογικότητας και την αποτελεσματική επίτευξη του σκοπού της μεθοδολογίας.



Εικόνα 4.10.1. Ταξινόμηση των ήπιων παρεμβάσεων στον αστικό χώρο για τον περιορισμό της νόσου Covid-19.

Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Chatziioannou, I. & Dianellou, S. (2020) “Rethinking Urban Planning in Post-COVID-19 Athens”. *IV International Applied Social Sciences Congress (CIASOS)*, Kuşadası, Turkey [Online Conference], 22-24 October 2020.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.10.7]

Η πανδημία Covid-19 άλλαξε τον τρόπο ζωής των κατοίκων στις πόλεις. Τα μέτρα κοινωνικής αποστασιοποίησης αποτέλεσαν την βάση της αλλαγής αυτής. Πράγματι, από την πρώτη φάση της πανδημίας, οι κάτοικοι απομακρύνθηκαν από τους δημόσιους χώρους στις περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις, ενώ κατά την διάρκεια της δεύτερης φάσης ο δημόσιος χώρος ανασχεδιάστηκε, βάσει των υγειονομικών πρωτοκόλλων, για τον περιορισμό της διασποράς του ιού. Μια τέτοια διαδικασία παραπέμπει σε συνδυασμό μοντέλων αστικής οργάνωσης, όπως η «πόλη της υγείας», η «ανθεκτική πόλη» και η «βιώσιμη πόλη».

Όπως σε πολλές πόλεις του κόσμου (Εικόνα 4.10.1), έτσι και στην Ελλάδα μια σειρά δράσεων έλαβε χώρα. Στην Αθήνα, ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στον «Μεγάλο Περίπατο», μια παρέμβαση περιορισμού της μηχανοκίνησης αλλά, κυρίως, προώθησης της πεζής μετακίνησης και του ποδηλάτου. Η συγκεκριμένη παρέμβαση έλαβε διαφορετικές κριτικές, αφού από κάποια μερίδα του πληθυσμού δεν κρίθηκε πως σχετίζεται ιδιαίτερα με την διαχείριση του κινδύνου της πανδημίας αλλά έμοιαζε περισσότερο με ένα σχέδιο ανάπλασης με κυκλοφοριακούς στόχους.

Έτσι, στην ανακοίνωση αυτή επιδιώχθηκε η κατάρτιση μιας πρώτης ποιοτικής έρευνας για την διερεύνηση του τρόπου με τον οποίο αντιλαμβάνονται οι κάτοικοι το έργο. Η ανάλυση βασίστηκε σε εργαλεία περιγραφικής στατιστικής και τα αποτελέσματά της στοχεύουν στο να δοθούν κατευθύνσεις σχετικά με το μέλλον του έργου.

Kyriakidis, C., **Bakogiannis, E.** & Zafeiris, V. (2020) “Human Behavior in Relation to Urban Streets’ Form: The Case Study of Athens, Greece”. *IV International Applied Social Sciences Congress (C-IASOS)*, Kuşadası, Turkey [Online Conference], 22-24 October 2020.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.10.8]

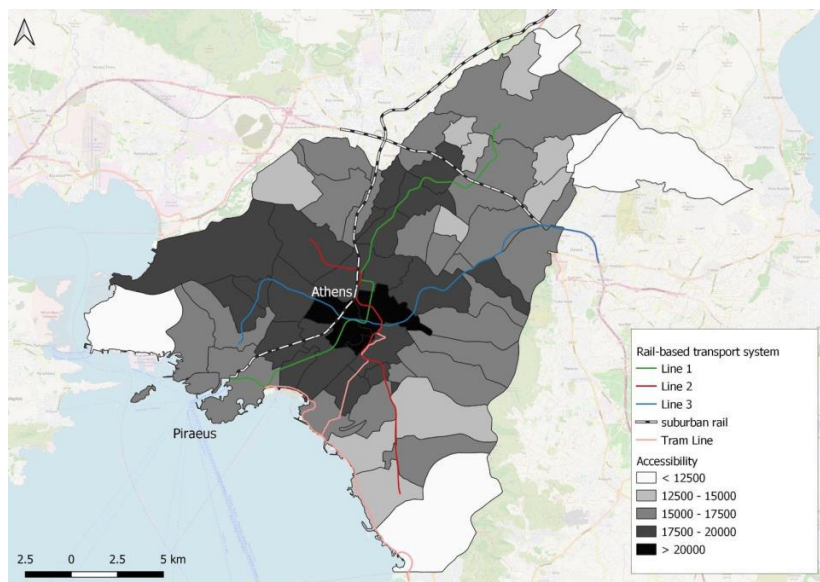
Σε μια περίοδο όπου τα έργα για την προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (BAK) κερδίζουν ολοένα και περισσότερο έδαφος, γεννάται το ερώτημα «Με ποιον τρόπο συμπεριφέρονται οι κάτοικοι των πόλεων στις αστικές οδούς»; Το παραπάνω ερευνητικό ερώτημα προσεγγίστηκε βιβλιογραφικά, αφού μελετήθηκαν μια σειρά ερευνητικών εργασιών για την λειτουργία του οδικού χώρου. Μέσα από αυτήν την βιβλιογραφική έρευνα προέκυψαν χρήσιμα συμπεράσματα για τις ποιότητες που επηρεάζουν την συμπεριφορά των χρηστών που κατηγοριοποιείται, βάσει της θεωρητικής αντίληψης του Jan Gehl, σε τρεις κατηγορίες.

Το ζήτημα αυτό έχει μελετηθεί πλημμελώς για τις ελληνικές πόλεις παρότι τα τελευταία χρόνια ολοένα και περισσότερες πόλεις επιδιώκουν την κατάρτιση ΣΒΑΚ. Στο πλαίσιο αυτό, παρουσιάζεται μια μεθοδολογία για την εξέταση του παραπάνω ζητήματος και διερευνώνονται τρόποι με τους οποίους μπορεί να απλοποιηθεί με σκοπό την γενικευμένη εφαρμογή της.

Eleftheriou, V., **Bakogiannis, E.**, Kyriakidis, C. & Siti, M. (2019) “The Introduction of the Shared Bicycle and the Stimulation of Public Transport Altering the Image of the City of Rethymno. Presentation of Research Results”. *International Conference on “Changing Cities IV”: Spatial, Design, Landscape and Socioeconomic Dimensions*, Chania, Greece, 24-29 June 2019.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.10.9]

Η ποιότητα ζωής και η εικόνα των πόλεων επηρεάζεται από μια σειρά παραμέτρων στις οποίες εμπίπτουν οι συνήθειες μετακίνησης των κατοίκων τους. Για την βελτίωση των παραπάνω χαρακτηριστικών, τα τελευταία χρόνια εντοπίζεται μια στροφή στην πολεοδομική πρακτική που έγκειται στον περιορισμό της χρήσης ΙΧ αυτοκινήτων και της αύξησης χρήσης ποδηλάτων. Τα κοινόχρηστα ποδήλατα αποτελούν το αποκορύφωμα μιας τέτοιας πολιτικής. Στην Ελλάδα δεν έχει τύχει ευρείας εφαρμογής. Η εισήγηση αυτή παρουσιάζει ορισμένες σκέψεις για την μετατροπή της πόλης του Ρεθύμνου, η οποία επιλέχθηκε ως μελέτη περίπτωσης, από αυτοκινητοκεντρική σε ποδηλατοκεντρική μέσα από την χωροθέτηση ενός τέτοιου συστήματος. Η εργασία εξετάζει ζητήματα που αφορούν στο βέλτιστο «σχήμα» και την γεωγραφική κατανομή σταθμών ή/και ποδηλάτων. Η συγκεκριμένη μελέτη περίπτωσης αποτελεί μια πιλοτική δράση για το ζήτημα και αναμένεται να αποτελέσει γνώμονα για την προώθηση του ποδηλάτου στις ελληνικές πόλεις. Τέλος, συνοψίζονται οι επιδράσεις μιας τέτοιας επιλογής για την προώθηση της πεζής μετακίνησης, της δημόσιας συγκοινωνίας καθώς και σε λοιπούς τομείς του σχεδιασμού, όπως το περιβάλλον και η κοινωνικοποίηση των πόλεων.

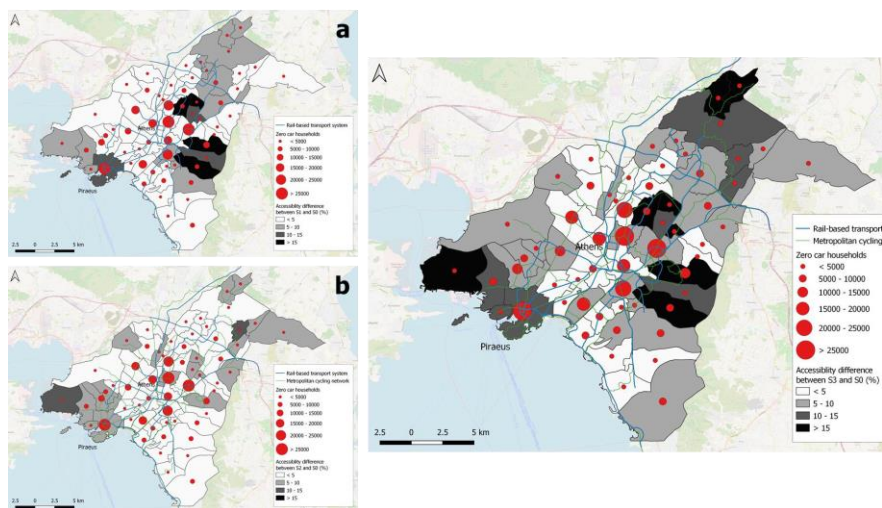


Εικόνα 4.10.2. Επίπεδο προσβασιμότητας ανά ζώνη στην Αθήνα.

Kosmidis, I., Tsigdinos, S., Tzouras, P., Bakogiannis, E. & Kerpatsoglou, K. (2021) «Discussing the relationship between multimodality and transport equity: The case of Athens, Greece». *10th International Congress on Transportation Research: Future Mobility and Resilient Transport: Transition to Innovation*. Heraklion, Greece, 20-22 September 2023.

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.10.10]

Την τελευταία δεκαετία, ειδικοί σε θέματα πολιτικής των μεταφορών εκφράζουν τον σκεπτικισμό τους έναντι της χρήσης παραδοσιακών μεθόδων αξιολόγησης (πχ. Ανάλυση Κόστους-Οφέλους) των συγκοινωνιακών πολιτικών και έργων, αφού δεν λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις σε διαφορετικές κοινωνικές ομάδες και περιοχές. Τα παραδοσιακά MMM συνδέονται με αρκετούς περιορισμούς, καθώς δεν εξυπηρετούν ταξίδια από πόρτα σε πόρτα και δεν ανταποκρίνονται χρονικά στη ζήτηση. Τέτοιες απόψεις καταλήγουν στο σχεδιασμό μετακινήσεων η διάρκεια των οποία αυξάνει. Η διατροφικότητα θεωρείται μια σημαντική λύση στη δημιουργία ενός βιώσιμου συγκοινωνιακού δικτύου που προσφέρει επαρκείς υπηρεσίες σε όλους. Αυτή η έρευνα φιλοδοξεί να εξετάσει το βαθμό στον οποίο η διατροφικότητα μπορεί να ενδυναμώσει την ισότητα στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, η οποία αποτελεί τη μελέτη περίπτωσης που διερευνάται. Για να πραγματοποιηθεί αυτό, υπολογίζεται η χωρική προσβασιμότητα και ο δείκτης GINI, βάσει μελλοντικών σεναρίων. Τα κύρια πορίσματα της έρευνας καταδικνύουν πως τα σενάρια που εμπεριέχουν τη διατροφικότητα, συμβάλλουν στη βελτίωση του βαθμού προσβασιμότητας (Εικόνα 4.10.2), συνολικά αν και δεν οδηγούν σε υψηλότερο βαθμό ισότιμης αντιμετώπισης των πολιτών.



Εικόνα 4.10.3. Αναλογικές διαφορές προσβασιμότητας μεταξύ σεναρίων

Tsigdinos, S., Kosmidis, I., Tzouras, P., **Bakogiannis, E.** & Kepaptsoglou, K., 2022. «Questioning Active-Mode Oriented Multimodality as a Tool for Enhancing Accessibility and Transport Equity. Insights from a Metropolitan City». 102nd Annual Meeting of Transportation Research Board, 8-12 January 2023, Washington DC, USA

[Υπόμνημα Εργασιών: Εργασία 4.10.11]

Η πολυτροπικότητα που στηρίζεται στην ενεργή μετακίνηση των πολιτών (ποδήλατο και μέσα σταθερής τροχιάς) θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ένα αποτελεσματικό εργαλείο για την ανάπτυξη ενός βιώσιμου συστήματος μεταφορών που προσφέρει επαρκείς υπηρεσίες μεταφορές σε όλους. Η συγκεκριμένη ανακοίνωση φιλοδοξεί να διερευνήσει το εάν και κατά πόσο η πολυτροπικότητα μπορεί να υποστηρίξει την ισοτιμία στον κλάδο των μεταφορών και στην έκταση μιας μητροπολιτικής περιοχής. Για το σκοπό αυτό, υιοθετείται μια συνδυαστική προσέγγιση. Ειδικότερα, εκτιμάται η χωρική προσβασιμότητα και ο δείκτης GINI για τέσσερα σενάρια που απεικονίζουν διαφορετικές καταστάσεις ως προς τις μεταφορές. Αυτά τα σενάρια περιλαμβάνουν τα εξής: (α) υφιστάμενες δημόσιες συγκοινωνίες σταθερής τροχιάς, (β) προσθήκη νέας γραμμής μετρό, (γ) υφιστάμενες γραμμές μέσων σταθερής τροχιάς με προσθήκη νέου μητροπολιτικού ποδηλατικού δικτύου και (δ) προσθήκη νέας γραμμής μετρό και νέου μητροπολιτικού ποδηλατικού δικτύου. Τα παραπάνω σενάρια μελετώνται για τη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας. Τα πορίσματα της έρευνας καταδικνύουν πως τα σενάρια που ενσωματώνουν την πολυτροπικότητα βελτιώνουν τη συνολική προσβασιμότητα. Ωστόσο, δεν οδηγούν σε περιορισμό των ανισοτήτων σε όρους αστικής μετακίνησης.