

ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ (RSAI, ERSA)



16^ο ΤΑΚΤΙΚΟ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

«Στρατηγικές τοπικής και
περιφερειακής ανάπτυξης:
σύγχρονες προκλήσεις»



Ινστιτούτο
Περιφερειακής Ανάπτυξης
Παντείου Πανεπιστημίου

22-23
Ιουνίου 2018

ΕΙΔΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ:
ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
«SUPPORT OF TRAINING AND CAREER DEVELOPMENT
OF RESEARCHERS (MARIE-CURIE) ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ 2016-2017»

ΓΓΕΤ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 22 ΙΟΥΝΙΟΥ**10.00-11.30 ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ**

09:00-10:00	<i>Προσέλευση – Εγγραφές</i> <i>Αμφιθέατρο, Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης</i> Προεδρείο: Κοκκώσης Χάρης, Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Ελληνικό Τμήμα ERSA
10.00-10.20	Χαιρετισμοί Ν. Λεάνδρος, Καθηγητής, Αναπληρωτής Πρυτάνεως Παντείου Πανεπιστημίου Θ. Παλάσκας, Καθηγητής, Πρόεδρος Τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου
10.20-11.30	Ν. Κόνσολας, Ομ. Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου, Ελληνικό Τμήμα ERSA Χ. Κοκκώσης, Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Ελληνικό Τμήμα ERSA Κ. Κουτσόπουλος, Καθηγητής ΕΜΠ, Ελληνικό Τμήμα ERSA Γ. Φώτης, Καθηγητής ΕΜΠ, Ελληνικό Τμήμα ERSA
	Ι. Ψυχάρης, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου, Πρόεδρος Ελληνικού Τμήματος ERSA Περιφερειακή Επιστήμη και περιφερειακή πολιτική μετά την οικονομική κρίση
11.30-12.00	Διάλειμμα – Καφές

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 22 ΙΟΥΝΙΟΥ**12.00-13.30 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 1.Α, 1.Β**

	1.Α	1.Β
Θέμα	Αστική και περιφερειακή ανάπτυξη και πολιτική	Πόλεις, οικιστικό δίκτυο και αστικός σχεδιασμός
12.00-12.15	<i>Αρτελάρης Παναγιώτης, Καλλιώρας Δημήτρης</i> Αναψηλάφηση του πλαισίου άσκησης της περιφερειακής πολιτικής στην Ελλάδα υπό συνθήκες οικονομικής κρίσης	<i>Θεοδωρά Γιώτα</i> Η αναπτυξιακή δυναμική του ελληνικού οικιστικού δικτύου: προσεγγίσεις θεώρησης και αξιολόγησης στο πλαίσιο του «επίσημου σχεδιασμού»
12.15-12.30	<i>Γκούζος Ανδρέας, Χριστοφάκης Μανώλης</i> Ανάλυση της χωρικής κατανομής των εξαγωγικών κλάδων στην Ελλάδα στο πλαίσιο του υποδείγματος της Οικονομικής Βάσης	<i>Μπούργος Μιχάλης, Δέφνερ Αλέξιος</i> Ταυτότητα τόπου και παραγωγική ανασυγκρότηση: η πρόκληση της Καρδίτσας
12.30-12.45	<i>Λουκάκης Παύλος</i> Παραγωγική Ανασυγκρότηση και ερευνητική υποστήριξη: μια αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού του αναπτυξιακού προτύπου της χώρας	<i>Πατρίσια Οίκουτα Μάτζα, Μαύρη Μαρία</i> Από τη διακυβέρνηση στην «Έξυπνη Περιφέρεια»....Η Περίπτωση της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας
12.45-13.00	<i>Αγγελίδης Μηνάς</i> Η συμβολή της έρευνας, τεχνολογίας και καινοτομίας στην ισχυροποίηση του αναπτυξιακού ρόλου των μεγάλων ελληνικών περιφερειακών κέντρων	<i>Λιτσάρδου Δήμητρα-Αθανασία, Κλαμπατσέα Ρένα</i> Πολιτικές διαχείρισης της δημόσιας γης με όρους βιώσιμης ανάπτυξης
13.00-13.15	<i>Ψυχάρης Ιωάννης, Τσέλιος Βασίλης, Πανταζής Παναγιώτης</i> Αξιολόγηση των επιδράσεων της πολιτικής συνοχής στον ρυθμό ανάπτυξης των περιφερειών της Ελλάδας: εμπειρική ανάλυση	<i>Ψάλτη Κωνσταντίνα, Φώτης Γεώργιος</i> Γεωγραφική ανάλυση της διαχρονικής εξέλιξης των χρήσεων γης αστικών περιοχών σε περιβάλλον GIS: Η περίπτωση του Αθίνας την περίοδο 2009 – 2014
13.15-13.30	<i>Σχόλια – Συζήτηση</i>	<i>Σχόλια – Συζήτηση</i>
13.30-14.00	<i>Διάλειμμα – Ελαφρύ Γεύμα</i>	

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 22 ΙΟΥΝΙΟΥ**14.00-15.30 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 2.Α, 2.Β**

	2.Α	2.Β
Θέμα	Καινοτομία, δημιουργική οικονομία, επιχειρηματικότητα και εκπαίδευση	Ειδική συνεδρία: Κοινωνικό Κεφάλαιο και Περιφερειακή ανάπτυξη (ΓΓΕΤ, Marie-Curie Program)
14.00-14.15	Κόκκινου Αικατερίνη, Κορρές Γεώργιος, Διονυσοπούλου Παναγιώτα Investment in Innovation and Education: An Efficiency Benchmarking Analysis of Resource Management in Europe	Παπαδασκαλόπουλος Αθανάσιος, Νικολόπουλος Παναγιώτης Ο ρόλος του κοινωνικού κεφαλαίου στην τοπική ανάπτυξη
14.15-14.30	Κυριαζοπούλου Ευαγγελία, Σκάγιαννης Παντολέων Η Ανοιχτή Καινοτομία και ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου των επιχειρήσεων: από την αλυσίδα αξίας στο δίκτυο αξίας	Νικολόπουλος Παναγιώτης Κοινωνικό Κεφάλαιο και Μεγάλα Αθλητικά Γεγονότα. Η Περίπτωση των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας (2004)
14.30-14.45	Κουδουμάκης Παναγιώτης, Μποτζώρης Γιώργος, Πρωτοπαπάς Άγγελος Αξιολόγηση και Διαμόρφωση Πολιτικών Ισόρροπης Περιφερειακής Ανάπτυξης – Εφαρμογή στις Ελληνικές Περιφέρειες	Ιεραπετρίτης Δημήτριος Κοινωνικό Κεφάλαιο και Καινοτομία: Μια Διαπεριφερειακή Ανάλυση
14.45-15.00	Avdikos Vasilis, Kalogeresis Athanasios The uneven regional geography of labour precariousness; the case of the Greek design industry	Δρακάκης Παναγιώτης, Παπαδασκαλόπουλος Αθανάσιος Διερεύνηση της δυνατότητας λειτουργίας οργανωμένου δικτύου ή συστάδας στον αθλητικό τουρισμό και στον τουρισμό στην ΠΕ Μεσσηνίας
15.00-15.15	Kaplanis Ioannis, Tagaraki Theano-Maria R&D government spending and regional innovation: evidence from Greece	Παυλέας Σωτήρης Έξυπνες πόλεις: Διακυβέρνηση και η συμμετοχικότητα των πολιτών στον σχεδιασμό
15.15-15.30	Σχόλια – Συζήτηση	Σχόλια – Συζήτηση
15.30-16.00	Διάλειμμα – Καφές	

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 22 ΙΟΥΝΙΟΥ**16.00-17.30 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 3.A, 3.B**

	3.A	3.B
Θέμα	Πόλεις, αστική διακυβέρνηση και αστική ανάπτυξη	Χωροταξικός σχεδιασμός, αστική πολιτική
16.00-16.15	<i>Finger Matthias, Evmolpidis Yannis</i> METROPOLITAN GOVERNANCE IN ATHENS. What's the most appropriate metropolitan governance	<i>Βεζυργιαννίδου Σουλτάνα, Λαλένης Κωνσταντίνος</i> Ο σχεδιασμός χρήσεων γης ως αναπτυξιακή διαδικασία στην Ελλάδα
16.15-16.30	<i>Διμέλλη Δέσποινα</i> Τύποι και μορφές αστικής διάχυσης στην περίοδο της οικονομικής κρίσης. Η περίπτωση της Αττικής	<i>Ιουλία Μωραΐτου</i> Ο χωροταξικός σχεδιασμός του θαλάσσιου χώρου στην Ελλάδα, στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης αναπτυξιακής πολιτικής στην ΕΕ
16.30-16.45	<i>Κυριλλίδης Αλέξανδρος, Φώτης Γεώργιος</i> Μοντελοποίηση της Μελλοντικής Εξάπλωσης Αστικών Περιοχών με Χρήση Μεθόδων Υπολογιστικής Νοημοσύνης: Η περίπτωση της Αττικής	<i>Πλατιάς Χαράλαμπος, Ραμπαθίλα Μαρία</i> Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός. Περιβαλλοντικοί προβληματισμοί και απαιτήσεις πολιτικής και διακυβέρνησης
16.45-17.00	<i>Κούργιας Ευάγγελος, Διβάνη Χαρίκλεια, Φράγκου Βασιλεία, Αρβανιτίδης Πασχάλης</i> Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του Δάσους Κουρί στον Αλμυρό Μαγνησίας	<i>Goulas Apostolos, Theodossiou George</i> An investigation on Blue Development Strategies in the Mediterranean region
17.00-17.15	<i>Γεωργακοπούλου Σταυρούλα, Δεληθέου Βασιλική</i> Τα Τ.Α.Π.ΤΟ.Κ. και οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις ως εργαλεία που συμβάλλουν στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη	<i>Ελευθερίου Βασίλειος, Knieling Joerg, Μπακογιάννης Ευθύμιος</i> Προγράμματα αστικής ανάπλασης σε Ευρώπη και Ελλάδα. Από το HafenCity, στον Άγ. Διονύσιο του Πειραιά
17.15-17.30	<i>Σχόλια – Συζήτηση</i>	<i>Σχόλια – Συζήτηση</i>

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 22 ΙΟΥΝΙΟΥ**17.30-19.00 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 4.Α, 4.Β**

	4.Α	4.Β
Θέμα	Αστική Ανάπτυξη και Ποιότητα Ζωής	Ανταγωνιστικότητα, κλαδική εξειδίκευση και Τοπική Ανάπτυξη
17.30-17.45	Γιακουβάκη Ζωγραφία, Μάρκου Μαρία Το λιμάνι της Ραφήνας: πρόβλημα ή συγκριτικό πλεονέκτημα;	Σουλοπούλου Αικατερίνη Παράγοντες που καθορίζουν την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των συστάδων επιχειρήσεων
17.45-18.00	Μπακογιάννης Ευθύμιος, Κυριακίδης Χαράλαμπος, Παπαγερασίμου Τρισεύγενη, Κουρμπά Ευθυμία Προωθώντας δράσεις χαμηλού κόστους για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα	Στεργίου Ευαγγελία, Κωστοπούλου Στέλλα Περιφερειακές ενισχύσεις και επίδοση επιχειρήσεων. Συγκριτική μελέτη του ξενοδοχειακού κλάδου στις Περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου και Κεντρικής Μακεδονίας
18.00-18.15	Μπακογιάννης Ευθύμιος, Κυριακίδης Χαράλαμπος, Γιάνναπα Έλενα, Κουμπάρκης Γεώργιος, Χριστόπουλος Κωνσταντίνος Ενισχύοντας την παρουσία του πεζού στα παράκτια μέτωπα	Καραγάνης Αναστάσιος, Ροβολής Αντώνιος, Τσισίπουλος Αναστάσιος Μακροπρόθεσμη και Βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση της Βιομηχανίας Κλαδική και Χωρική ανάλυση την περίοδο 2004 – 2016
18.15-18.30	Σταματίου Ελένη Η ελληνική πόλη προς έξοδο από την κρίση-εγκαταλελειμμένα κτίρια και αξιοποίησή τους-Το παράδειγμα της Αθήνας.	Νιαβής Σπύρος, Πολύζος Σεραφείμ, Ντίσο Σταύρος, Καρέλος Χρήστος, Χατζηκωστή Ευαγγελία Χρησιμοποιώντας την Πολυκριτήρια Ανάλυση Αποφάσεων για την αξιολόγηση εναλλακτικών μορφών λειτουργίας των λιμένων βάσει της συνεισφοράς τους στην τοπική κοινωνία. Η περίπτωση του λιμένα του Βόλου
18.30-18.45		Μπαλωμένου Χρυσάνθη, Μαλιάρη Μαριάνθη, Σεμάσης Συμεών, Μάμαλης Σπυρίδων Ηθικοί κίνδυνοι κατά τη χορήγηση αγροτικών επιδοτήσεων: Εμπειρική διερεύνηση του προγράμματος «Εγκατάσταση Νέων Αγροτών» στην Περιφερειακή Ενότητα Σερρών
18.45-19.00	Σχόλια – Συζήτηση	Σχόλια – Συζήτηση

ΤΕΛΟΣ ΠΡΩΤΗΣ ΜΕΡΑΣ

ΣΑΒΒΑΤΟ 23 ΙΟΥΝΙΟΥ**10.00-11.30 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 5.A, 5.B**

	5.A	5.B
Θέμα	Τοπική και Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση και Ανάπτυξη	Τουρισμός, Πολιτισμός, Ταυτότητα Τόπου
10.00-10.15	Σκιαδάς Δημήτριος, Φτακλάκη Ελευθερία-Παρασκευή Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση και Περιφερειακή Διακυβέρνηση στην Ελλάδα και την ΕΕ: Εξελίξεις, Προβληματισμοί και Προτάσεις	Γαβριηλίδης Γκάμπυ, Μεταξάς Θόδωρος Στρατηγικές περιφερειακής ανάπτυξης με βάση τον οινοποιητικό και ορεινό τουρισμό: Η περίπτωση της Ηπείρου
10.15-10.30	Χιώτη Ιωάννα, Πάλλης Χρήστος Ο ρόλος της οικονομικής διαχείρισης στην Ανάπτυξη των ΟΤΑ Περίπτωση μελέτης: Δήμος Φιλοθέης – Ψυχικού	Καραγιάννης Δημήτρης, Μεταξάς Θόδωρος Ο γαστρονομικός τουρισμός ως παγκόσμιο εργαλείο για την επιτυχή ανάπτυξη της αγροτικής οικονομίας: Οι περιπτώσεις του Οντάριο στη Ν. Αμερική & Σκανδιναβική Κουζίνα στην Ευρώπη
10.30-10.45	Καρυδάς Ιωάννης Ελληνικές Περιφερειακές Στρατηγικές Έξυπνης Εξειδίκευσης. Χωρικά Προβλήματα και Μελλοντικές Δυνατότητες. Η περίπτωση της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας	Λαγός Δημήτρης, Μιχαηλίδης Χρήστος, Καραγεώργου Δήμητρα Η συμβολή της γαστρονομίας στη διαμόρφωση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος
10.45-11.00	Ψυχάρης Ιωάννης, Μαρία Ζώη, Ηλιοπούλου Σταυρούλα, Πανταζής Παναγιώτης Προσδιοριστικοί παράγοντες της κατανομής των κρατικών επιχορηγήσεων στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα	Βρασίδα Μαρία Η περιφέρεια ως πολιτιστικό τοπίο της τουριστικής ανάπτυξης και η εξέλιξη των πολιτιστικών χώρων και διαδρομών
11.00-11.30	Σχόλια – Συζήτηση	Σχόλια – Συζήτηση

ΣΑΒΒΑΤΟ 23 ΙΟΥΝΙΟΥ**11.30-13.00 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 6.A, 6.B**

	6.A	6.B
Θέμα	Αξιολόγηση πολιτικών και προγραμμάτων	Πολιτική συνοχής, χωροταξία και τοποκεντρικές πολιτικές
11.30-11.45	Καρούλια Στέλλα, Γάκη Ελένη, Κωστοπούλου Στέλλα Μελέτη της περιφερειακής ανθεκτικότητας: Η περίπτωση της Ελλάδας	Μπεριάτος Ηλίας Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική και Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: προβλήματα εφαρμογής στην Ελλάδα
11.45-12.00	Λίλης Παύλος, Τασοπούλου Αναστασία Η εθνική πολιτική των μεταφορών και η υλοποίησή της στο περιφερειακό επίπεδο μέσω των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων. Σύγκριση μεταξύ προγραμματισμένων και υλοποιούμενων παρεμβάσεων	Παπαγεωργίου Μαριλένα, Κυβέλου Στέλλα Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: από την τομεακή στην τοποκεντρική θεώρηση
12.00-12.15	Καραγάνης Αναστάσιος, Τασούλης Αντώνης Πηγές και χρήσεις κεφαλαίου στις γεωργικές επιχειρήσεις	Σαράτσης Γιάννης Τι ακριβώς είναι ο τόπος στις τοποκεντρικές πολιτικές;
12.15-12.30	Kantianis Dimitrios Economic Appraisal of EU Major Infrastructure Projects with Probabilistic Cost-Benefit Analysis (PCBA)	Καρανίκα Μαρία, Καλλιώρας Δημήτρης Ο διττός χαρακτήρας της εδαφικής συνοχής στο πλαίσιο της στρατηγικής "Ευρώπη 2020"
12.30-12.45	Καρούλια Στέλλα, Γάκη Ελένη, Κωστοπούλου Στέλλα Μελέτη της περιφερειακής ανθεκτικότητας: Η περίπτωση της Ελλάδας	Χάρδας Αναστάσιος Ο προϋπολογισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης: πολιτικές και οικονομικές προεκτάσεις
12.45-13.00	Σχόλια – Συζήτηση	Σχόλια – Συζήτηση
13.00-13.30	Διάλειμμα – Καφές	

ΣΑΒΒΑΤΟ 23 ΙΟΥΝΙΟΥ**13.30-14.45 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 7.A, 7.B**

	7.A	7.B
Θέμα	Τοπική ανάπτυξη και Περιβάλλον	Αγορά ακινήτων
13.30-13.45	Μεταξάς Θεόδωρος, Ντυκέν Μαρί – Νοέλ Δημόσια Μουσεία στην Ελλάδα και Πολιτικές Προώθησης της Εικόνας τους: Μια εμπειρική διερεύνηση	Μιμής Άγγελος, Ροβολής Αντώνης, Καραγάνης Τάσος, Βλαχάκης Νίκος Ανάλυση της αγοράς κατοικίας στην περιοχή του Πειραιά με την χρήση χωρικής ποσοστιμοριακής παλινδρόμησης
13.45-14.00	Δεμέστιχα Μαριλιάννα, Μωραΐτου Ιουλία, Βαρελίδης Γεώργιος Ζητήματα περιβαλλοντικής διακυβέρνησης και διαχείρισης των υδάτων σε περιφερειακή κλίμακα, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη. Η περίπτωση του ποταμού Ευρώτα στην περιφέρεια Πελοποννήσου	Καραγάνης Αναστάσιος, Ροβολής Αντώνης, Τασιόπουλος Αναστάσιος Προσαρμογή τιμών ακινήτων σε θεωρητικές κατανομές πιθανότητας
14.00-14.15	Κεπεσίδου Όλγα, Μωραΐτου Ιουλία, Βαρελίδης Γεώργιος Προσεγγίζοντας τις αλληλεπιδράσεις της Κλιματικής Αλλαγής και της Βιώσιμης Ανάπτυξης σε νησιωτικά αστικά κέντρα	Βλάμης Πρόδρομος Το τραπεζικό σύστημα και οι παρενέργειες της δυσλειτουργίας του στην ελληνική αγορά ακινήτων την εποχή των Μνημονίων
14.15-14.30		Pitoska Electra, Plioumpi Vasiliki Poverty and inequality in Greek regions in the time of crisis
14.30-14.45	Σχόλια – Συζήτηση	Σχόλια – Συζήτηση

ΣΑΒΒΑΤΟ 23 ΙΟΥΝΙΟΥ**14.45-16.00 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 8.A, 8.B**

	8.A	8.B
Θέμα	Κοινωνική πολιτική, τρίτος τομέας και χώρος	Αστικός χώρος και υποδομές
14.45-15.00	<i>Λυμπεράκη Αντιγόνη, Τήνιος Πλάτων, Γεωργιάδης Θωμάς</i> Υγεία και πρόσβαση σε υπηρεσίας φροντίδας κατά το τελευταίο έτος της ζωής: Διαφορές στο τοπίο της Ευρώπης	<i>Κολτσάρας Λευτέρης, Φραγκάκη Βάσσια, Κουλάκογλου Μαρία</i> Shaping hierarchical urban systems; Evolutions, trends, and future considerations
15.00-15.15	<i>Pitoska Electra, Gkatsou D.</i> The economics of NGOs during the period of economic crisis in Greece	<i>Παρασκευόπουλος Ιωάννης, Μπαρδώσα Αφροδίτη, Φώτης Γεώργιος</i> Υποδομές μεταφορών και τοπική ανάπτυξη: Διερεύνηση της επίδρασης της μορφολογίας του οδικού δικτύου στην πληθυσμιακή κατανομή και εξέλιξη των οικισμών της νήσου Νάξου
15.15-15.30	<i>Theodossiou G., Rigas, I., Goulas A., Rigas, G.</i> Solidarity economy and social cooperative enterprises. The view of citizens in Greece	<i>Τσαρτσάρα Στέλλα</i> Η σημασία της εδαφικοποίησης (territorialization) στο Place Branding
15.30-15.45	<i>Kostopoulos Ioannis, Pseiridis Anastasia</i> Building control and treatment groups for state aid impact analysis	<i>Aikaterini Kampouri, Ntantanou Maria, Nalmpantis Dimitrios, Naniopoulos Aristotelis</i> Αναπτυξιακές δυνατότητες και προοπτικές ανάπτυξης του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης
15.45-16.00	<i>Σχόλια – Συζήτηση</i>	<i>Σχόλια – Συζήτηση</i>

ΛΗΞΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Πρωθώντας δράσεις χαμηλού κόστους για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα

Μπακογιάννης Ευθύμιος

Δρ. Πολεοδόμος-Συγκοινωνιολόγος, ΣΑΤΜ, Ε.Μ.Π.

Κυριακίδης Χαράλαμπος

Χωροτάκτης-Πολεοδόμος, Μ.Σc., Υποψ. Δρ., ΣΑΤΜ, Ε.Μ.Π.

Παπαγερασίμου Τρισεύγενη

Πολιτικός Μηχανικός, Μ.Σc., Υποψ. Δρ., ΣΑΤΜ, Ε.Μ.Π.

Κουρμπά Ευθυμία

Προπτυχιακή Φοιτήτρια ΣΑΤΜ, Ε.Μ.Π.

Περίληψη

Η επιλογή των μέσων μεταφοράς έχει σημαντικές κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις. Κάτι τέτοιο έγινε αντιληπτό κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, όπου η αυξημένη χρήση των μηχανοκίνητων μέσων συνέβαλε στην ένταση μιας σειράς προβλημάτων στις σύγχρονες πόλεις. Έτσι, αναδύθηκε, σύντομα, η έννοια της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, που συνδυάζει τον πολεοδομικό σχεδιασμό με την κυκλοφοριακή τεχνική με βιώσιμα μέσα μετακίνησης με δεκάδες καλές πρακτικές στο διεθνή χώρο. Η έννοια αυτή περιλαμβάνει το σύνολο των πολιτικών δράσεων που ενσωματώνουν την αρχή της βιωσιμότητας στις μεταφορές, με κυρίαρχους άξονες, τη βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας και την προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση.

Οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις έχουν επικριθεί, στο παρελθόν, λόγω του κόστους που ενδέχεται να έχουν. Ειδικά, σε περιόδους κρίσης, έχουν διατυπωθεί απόψεις πως τέτοιου τύπου παρεμβάσεις πρέπει να περιορίζονται για την εξοικονόμηση πόρων. Έτσι, γεννάται το ερώτημα: Πως μπορούν να προωθηθούν πολιτικές ήπιας κινητικότητας με παρεμβάσεις χαμηλού κόστους στις ελληνικές πόλεις;

Στο παραπάνω ερώτημα επιχειρεί να απαντήσει η συγκεκριμένη εργασία, μέσα από την εξέταση μελετών περίπτωσης του εξωτερικού, όπου αξιοποιήθηκαν οικονομικοί τρόποι για τον περιορισμό του μηχανοκίνητου

μέσου και την επανάκτηση του δρόμου ως χώρου κοινωνικοποίησης. Η γνώση αυτή αξιοποιείται, πιλοτικά, στο δήμο Ζωγράφου για τον οποίο διατυπώνεται μια πρόταση εφαρμογής οικονομικών παρεμβάσεων σε επιλεγμένα τμήματά. Οι παρεμβάσεις αυτές κρίνονται ως μια εναλλακτική πρόταση που θα παροτρύνει και θα ευαισθητοποιήσει τους πολίτες, με δημιουργικό τρόπο, ώστε να στραφούν σε επιλογές κινητικότητας περισσότερο βιώσιμες. Η εφαρμογή τέτοιων παρεμβάσεων στο προτεινόμενο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του δήμου Ζωγράφου αναμένεται να συμβάλουν τόσο στην επίτευξη του στόχου της συμπαγούς πόλης όσο και στην δημιουργία μιας νέας ταυτότητας για το δήμο.

Λέξεις Κλειδιά

Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), παρεμβάσεις χαμηλού κόστους, ήπια κινητικότητα, δήμος Ζωγράφου, μελέτες περίπτωσης.

Abstract

Transportation planning has significant socio-economic implications. This has been noticed in the past decades, where the increased use of motorized vehicles has contributed to the tension of a series of problems in modern cities. So, the concept of Sustainable Urban Mobility, which combines urban and traffic planning with sustainable modes of transport, emerged and dozens of good practices have been implemented, worldwide. This concept includes all policies that incorporate the basis of sustainability in transport, with major axes, the improvement of public transport and the promotion of mild forms of mobility, such as cycling and walking.

Such interventions have been criticized in the past for the cost they may have. Especially, in periods of crisis, opinions have been expressed that such interventions should be limited in order to save resources. So, the question is: How can sustainable mobility policies be promoted with low-cost interventions in Greek cities?

This article attempts to respond to the above question, through the examination of case studies from abroad, where economic means were used to limit the motorized vehicle and to regain the roads as a socialization space. This knowledge is being used for planning the Municipality of Zografou,

Athens, Greece. The planning proposal has to do with the implementation of cheap interventions in specific places within the municipality. These interventions are considered as alternative means to sensitize citizens in order to use more sustainable means of transport. It is expected that the implementation of such interventions in the proposed Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) of the Municipality of Zografou will contribute both to achieve the goal of a compact city and to create a new identity for the municipality.

Key words

Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs), low-cost interventions, sustainable mobility, Municipality of Zografou, case studies.

1. Εισαγωγή

Η έντονη αστικοποίηση, που παρατηρείται τις τελευταίες δεκαετίες ως απόρροια μιας σειράς δομικών αλλαγών (Σταθακόπουλος, κ.ά., 2012 · Κυριακίδης και Σιόλας, 2013 · Bakogiannis, et.al., 2018), συνετέλεσε στην ανάπτυξη πόλεων που χαρακτηρίζονται από έντονη δομική και λειτουργική πολυπολοκότητα (Tsiotas and Polyzos, 2017) και διάχυση, με αποτέλεσμα να εντοπίζονται προβλήματα περιβαλλοντικής υποβάθμισης, κυκλοφοριακής συμφόρησης (Verani, et.al., 2015) και κοινωνικής ανισότητας. Πράγματι, όσο τα φαινόμενα αστικής διάχυσης εξαπλώνονται, τόσο περισσότερο ενισχύονται φαινόμενα ατμοσφαιρικής και ακουστικής ρύπανσης, και τόσο δυσκολότερο γίνεται για τους πολίτες να οργανώσουν τις καθημερινές τους μετακινήσεις και να συναντηθούν. Αποτέλεσμα είναι η ποικιλία των δραστηριοτήτων που καταγράφονται στο δημόσιο χώρο των γειτονιών και η αστικότητα τους να τείνουν να μειώνονται, ενώ το ίδιο να συμβαίνει και με την ποιότητα ζωής των κατοίκων σε αυτές (Vlastos, 2004). Με σκοπό την άμβλυνση των αρνητικών επιπτώσεων που προκύπτουν, η Ευρωπαϊκή Ένωση παρακινεί τα κράτη-μέλη της, να εντάξουν τις αρχές της συμπαγούς πόλης στο πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού τους, με σκοπό τον περιορισμό των μηχανοκίνητων μέσων και την αναζωογόνηση και επανάκτηση των αστικών χώρων ως βιώσιμους κοινωνικούς τόπους, άνετους και αποδοτικούς (Beria and Grimaldi, 2014· Μπακογιάννης, κ.ά., 2015). Οι παραπάνω αρχές ενσωματώνονται στα

Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τα οποία, μέσα από παρεμβάσεις ενός ολοκληρωμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των πόλεων.

Πολλές φορές οι παρεμβάσεις που προτείνονται έχουν βρεθεί στο στόχαστρο κριτικής, τόσο για λόγους που άπτονται του πολιτικού κόστους τους όσο και του κόστους που απαιτείται για την υλοποίησή τους. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της ανάπλασης του άξονα της Πανεπιστημίου στο κέντρο της Αθήνας. Το συγκεκριμένο έργο δεν προχώρησε ύστερα από απόφαση του ΣτΕ, αφού, αφ' ενός, κρίθηκε μη νόμιμη η απόφαση του Υπ. Περιβάλλοντος σχετικά με την έγκριση των περιβαλλοντικών όρων του έργου, και, αφ' ετέρου, γιατί ο σχεδιασμός της αξιολογήθηκε ως μερικά αντίθετος των προβλεπόμενων από το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αθηναίων (ΣτΕ, Ολ. 2152/2015). Ωστόσο, σημαντική αιτία για την παρακώληση του έργου ήταν η απαίτηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για απένταξη του έργου από το ΕΣΠΑ 2014-2020, γιατί δεν αξιολογήθηκε ως έργο με σημαντικές αναπτυξιακές επιδράσεις, αλλά ως έργο βελτίωσης της εικόνας της πόλης. Το σκεπτικό μιας τέτοιας απόφασης σχετίζεται με την οικονομική στενότητα της χώρας και την μικρή πρόοδο σε έργα απαιτήσεων εθνικού επιπέδου (ΣτΕ, Ολ. 2152/2015). Ανεξαρτήτως της συμφωνίας ή μη με την παραπάνω άποψη, η έλλειψη ή η ανάγκη για εξοικονόμηση πόρων μπορεί να αποτελέσει αιτία για την παρακώλυση ή μη υλοποίηση έργων πνοής για τις σύγχρονες ελληνικές πόλεις με αποτέλεσμα την συνέχιση ή εντατικοποίηση των αρνητικών επιπτώσεων από την υφιστάμενη κατάσταση ως προς την κυκλοφοριακή οργάνωσή τους και την αστική τους μορφή. Έτσι, γεννάται το ερώτημα: Πως μπορούν να προωθηθούν πολιτικές ήπιας κινητικότητας με παρεμβάσεις χαμηλού κόστους στις ελληνικές πόλεις;

Το συγκεκριμένο ζήτημα καθίσταται, λοιπόν, επίκαιρο εν μέσω κρίσης και πιστεύεται πως η εφαρμογή τέτοιων ρυθμίσεων, παρότι μπορεί να μην επιτυγχάνει στον απόλυτο βαθμό τις θετικές εκροές που θα προέκυπταν από ολοκληρωμένες και ακριβότερες παρεμβάσεις, εντούτοις, θα συμβάλει στην άμβλυνση των επιπτώσεων, σε ικανοποιητικό βαθμό. Η συγκεκριμένη εργασία εστιάζει στη διερεύνηση τέτοιων οικονομικών μεθόδων για τον

περιορισμό του μηχανοκίνητου μέσου και την επανάκτηση των δρόμων ως χώρου κοινωνικοποίησης. Στην Ενότητα 2 παρουσιάζεται το μεθοδολογικό πλαίσιο, βάσει του οποίου προσεγγίζεται το εξεταζόμενο ζήτημα. Στην Ενότητα 3, επιχειρείται ένας σχεδιασμός πιλοτικής εφαρμογής στο δήμο Ζωγράφου και διατυπώνεται μια πρόταση εφαρμογής οικονομικών παρεμβάσεων σε επιλεγμένα τμήματα του δήμου. Οι παρεμβάσεις αυτές κρίνονται ως ένα εναλλακτικό μέσο που θα παροτρύνει και θα ευαισθητοποιήσει τους πολίτες, με δημιουργικό τρόπο, ώστε να στραφούν σε επιλογές κινητικότητας περισσότερο βιώσιμες. Η ένταξη τέτοιων παρεμβάσεων στο προτεινόμενο Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) του δήμου Ζωγράφου, όπως σημειώνεται στην Ενότητα 4, όπου παρουσιάζονται τα συμπεράσματα της ερευνητικής εργασίας αυτής, αναμένεται να αποτελέσουν στοιχεία που θα συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της συμπαγούς πόλης και την παράλληλη δημιουργία μιας νέας ταυτότητας για το δήμο.

2. Μεθοδολογία

Αντικείμενο της εργασίας είναι η αναζήτηση δράσεων που θα συμβάλουν στην προώθηση αξιοποίησης του δημόσιου χώρου με τον, κατά το δυνατόν, οικονομικότερο τρόπο. Ειδικότερα, στην μελέτη περίπτωσης του Δήμου Ζωγράφου, ενός δήμου με μεγάλη πυκνότητα δόμησης και υψηλό βαθμό αστικού συμπαγούς (Kyriakidis and Iliadis, 2018) όπου βρίσκονται χρήσεις υπερτοπικής σημασίας, όπως ακαδημαϊκά ιδρύματα, νοσοκομειακές εγκαταστάσεις κ.α στόχος είναι η άμβλυνση μιας σειράς προβλημάτων με το ελάχιστο δυνατό κόστος.

Για την εξέταση των παραπάνω ζητημάτων, αξιοποιήθηκαν μια σειρά μεθοδολογικών εργαλείων για την εκπλήρωση των διαφόρων αναγκών της μελέτης. Σε πρώτη φάση, αποφασίστηκε η διερεύνηση καλών πρακτικών από αντίστοιχες δράσεις στο εξωτερικό. Οι μελέτες περίπτωσης, σύμφωνα με τον Yin (1984), αποτελούν εμπειρικές μελέτες ενός φαινομένου ή ζητήματος στο πλαίσιο της πραγματικής ζωής με αποτέλεσμα η χρήση τους να είναι αποτελεσματική για την μεταφορά εμπειρίας και γνώσης, γεγονός, όμως, το οποίο πρέπει να γίνεται με σεβασμό στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής (Κυριακίδης, 2016). Για το λόγο αυτό, οι μελέτες περίπτωσης

αποτελούν ένα τυπικό μεθοδολογικό εργαλείο στην έρευνα γύρω από τη βιώσιμη κινητικότητα (Bakogiannis, et.al., 2014 · Bakogiannis, et.al., 2017). Οι καλές πρακτικές εντοπίστηκαν σε μεγάλου μεγέθους πόλεις που να αποτελούν τμήματα μητροπολιτικών περιοχών, ώστε να προσομοιάζουν στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Δήμου Ζωγράφου. Στην πορεία ομαδοποιήθηκαν αναλόγως του τύπου της παρέμβασης. Οι ιδέες που συλλέχθηκαν αξιολογήθηκαν ώστε να διαπιστωθεί κατά πόσο ορισμένες από αυτές μπορούν να βρουν εφαρμογή στο Δήμο Ζωγράφου.

Ο εντοπισμός καλών πρακτικών, όμως, αποτελεί μόνο το πρώτο βήμα για την διατύπωση πρότασης σχεδιασμού στο Δήμο Ζωγράφου. Τα ερωτήματα που προέκυψαν μετά την κατηγοριοποίηση των πρακτικών ήταν: Ποια προβλήματα αντιμετωπίζει η εκάστοτε λύση και που εντοπίζονται αυτά; Για να απαντηθούν τα εν λόγω ερωτήματα, εφαρμόστηκαν ορισμένες πρόσθετες μέθοδοι: πληθοπορισμός, παρατήρηση, γνωστικοί χάρτες και έρευνα ερωτηματολογίου.

Ο πληθοπορισμός (crowdsourcing) αποτελεί μια διαδεδομένη μεθοδολογική προσέγγιση, που έχει εφαρμοστεί στον τομέα της συλλογής γεωχωρικής πληροφορίας (Stojanovic, Predic and Stojanovic, 2016) σε πολλές περιπτώσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Στο πλαίσιο τέτοιων μεθόδων, οι πολίτες συμμετέχουν ενεργά λειτουργώντας ως «αισθητήρες» (Pöddör, et al., 2015), αξιοποιώντας φορητές συσκευές, όπως τα έξυπνα τηλέφωνα τους (Ganti, Ye and Lei, 2011 · Xiao, et.al., 2013 · Bizjak, 2012 in Papadopoulou and Stratigea, 2014 · Pöddör, et al., 2015), την οποία δημοσιεύουν με στόχο να είναι συνήθως ανοιχτή προς το κοινό. Πέραν της παραπάνω μορφής, ο πληθοπορισμός μπορεί να λάβει τη μορφή της συλλογής πληροφορίας μέσω ηλεκτρονικής πλατφόρμας, επιτρέποντας την άμεση επικοινωνία των πολιτών με τους δήμους και τους τοπικούς φορείς και ενισχύοντας την άμεση και ενεργή συμμετοχή των πολιτών στο σχεδιασμό της πόλης. Χαρακτηριστικές τέτοιες περιπτώσεις είναι, μεταξύ άλλων, οι πλατφόρμες CityMakers στο Παρίσι και η πλατφόρμα Nextamburg στο Αμβούργο.

Στην περίπτωση του δήμου Ζωγράφου, η μέθοδος του πληθοπορισμού εφαρμόστηκε με τη δεύτερη μορφή της. Ειδικότερα, σχεδιάστηκε μια ηλεκτρονική πλατφόρμα (<http://www.zografovumobility.eu>), ανοιχτή στο κοινό,

όπου οι ενδιαφερόμενοι μπορούσαν να υποβάλουν τις ιδέες τους και να εντοπίσουν τα προβληματικά σημεία στην πόλη. Μάλιστα, μπορούσαν να δώσουν χωρική αναφορά, χρησιμοποιώντας το χάρτη που διατίθετο από το σύστημα, ενώ μπορούσαν να περιγράψουν την ιδέα τους αναρτώντας κάποια σχετική φωτογραφία. Προϋπόθεση για τη συμμετοχή στη δράση ήταν η δωρεάν εγγραφή ως χρήστης στην πλατφόρμα και δεν υπήρχε περιορισμός για το αν επρόκειτο για δημότη ή επισκέπτη της περιοχής. Στην πλατφόρμα εγγράφηκαν, έως τώρα, 78 χρήστες και υποβλήθηκαν 61 ιδέες, εκ των οποίων οι περισσότερες συγκεκριμενοποιούν χωρικά τις προτεινόμενες παρεμβάσεις και τα εντοπισθέντα προβλήματα (πχ. Σχέση πόλης και πανεπιστημιακών campus, χώροι γύρω από σχολικές μονάδες, Λεωφόρος Παπάγου, κ.λπ.). Ορισμένες εξ αυτών, μάλιστα, αφορούν την αξιοποίηση οικονομικών παρεμβάσεων για την άμβλυνση των προβλημάτων αυτών (π.χ. Δημιουργική ζωγραφική στις διαβάσεις πεζών, δημιουργία parklets στους δρόμους, κ.λπ.).

Η έρευνα ερωτηματολογίου λειτουργεί συνδυαστικά της έρευνας πληθοπορισμού, μιας που η τελευταία αποτελεί ένα νέο εργαλείο που δεν έχει χρησιμοποιηθεί στο χωρικό σχεδιασμό, τουλάχιστον, στην Ελλάδα, μέχρι προσφάτως, όπου βρήκε εφαρμογή στην υλοποίηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, υπό το συντονισμό της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ. Ως εκ τούτου, δεν αποτελεί ένα εργαλείο διαδεδομένο στους πολίτες και δεν είναι εγγυημένος ο μεγάλος βαθμός συμμετοχής τους σε αυτό. Επίσης, μέσα από την παράλληλη εφαρμογή των δύο μεθόδων δίδεται η δυνατότητα συμμετοχής στη σχεδιαστική διαδικασία σε όλους τους κατοίκους, ανεξαρτήτως αν αυτοί είναι γνώστες/χρήστες του διαδικτύου και των νέων τεχνολογιών. Η έρευνα ερωτηματολογίου διεξήχθη σε δύο στάδια. Στο πρώτο, 1.513 κάτοικοι ερωτήθηκαν σχετικά με θέματα κινητικότητας σε επίπεδο δήμου. Στο δεύτερο στάδιο, 557 μαθητές απάντησαν σε ζητήματα προσβασιμότητας στα σχολεία τους. Τέλος, μια πρόσθετη έρευνα ερωτηματολογίου έλαβε χώρα, μετά το σχεδιασμό των γνωστικών χαρτών (πρβ. παρακάτω), όπου οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να απαντήσουν σε ερωτήματα σχετικά με την εθελοντική τους συμμετοχή, την εν λόγω μεθοδολογία και την κινητικότητα στο Δήμο Ζωγράφου.

Προς επιβεβαίωση των παραπάνω, επιλέχθηκε η διεξαγωγή έρευνας με τη βοήθεια γνωστικών χαρτών. Γνωστικοί χάρτες ονομάζονται συστήματα σχημάτων τοποθετημένα το ένα εντός του άλλου, τα οποία αναπτύσσονται ως άμεση συνέπεια της αλληλεπίδρασης μεταξύ ατόμων και περιβάλλοντος και αποτελούν μάλλον μια εστιασμένη και εξειδικευμένη ανάπλαση του απολύτου φυσικού περιβάλλοντος περισσότερο, παρά μια αναπαραγωγή «εν είδει ειδώλου» (Καλέργης, 2012 · Νικολαΐδου, Ραχιώτη και Λάζου, 2013). Η παραπάνω διατύπωση αποτυπώνει την αντίληψη του Lynch (1960) για τους γνωστικούς χάρτες ως ενότητες που εμπεριέχουν ένα τοπολογικό επίπεδο περιγραφής όπου οι τόποι (0-D), οι διαδρομές (1-D) και οι περιοχές (2-D) περιγράφονται συμβολικά και ενώνονται με σχέσεις, όπως συνδεσιμότητας, ιεραρχίας και περιορισμού. Πιο απλουστευμένα, οι Downs and Stea (1977 σε Garcia Mira and Dumitru, 2014), ορίζουν τους γνωστικούς χάρτες ως τις ατομικές οργανωμένες αναπαραστάσεις ενός ατόμου για μια συγκεκριμένη χωρική ενότητα και για το λόγο αυτό θεωρείται ότι αποτελούν ένα μεθοδολογικό εργαλείο κατανόησης και επίλυσης χωρικών προβλημάτων (Mohsenin and Sevtsuk, 2013). Μέσα από την αξιοποίηση των γνωστικών χαρτών, ο Lynch (1960) επιχείρησε να προσεγγίσει την πραγματική εικόνα της πόλης στις έρευνες που διεξήγαγε σε τρεις πόλεις των Η.Π.Α. Στην περίπτωση της εν λόγω έρευνας, η σκοπιμότητα έγκειται στην αναγνώριση σημαντικών και τακτικά επισκέψιμων περιοχών της περιοχής μελέτης καθώς και προβληματικών σημείων. Στην έρευνα (Μάρτιος 2018) συμμετείχαν δώδεκα εθελοντές, κάτοικοι ή καθημερινοί επισκέπτες του δήμου Ζωγράφου, ηλικίας 18-25 ετών και σε αναλογία φύλλου ανδρών-γυναικών, 40%-60%. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά των εθελοντών είναι σημαντικά, μιας που, σύμφωνα με τον Καλέργη (2012), η ηλικία και ο βαθμός εξοικείωσης των ατόμων με ένα χώρο, αποτελούν βασικούς παράγοντες που επηρεάζουν τις αντιληπτικές διαδικασίες και, ως εκ τούτου, το αποτέλεσμα του χωρικού γινώσκειν. Από τους συμμετέχοντες ζητήθηκε ο σχεδιασμός γνωστικών χαρτών για το κέντρο του δήμου Ζωγράφου. Οι γνωστικοί χάρτες αναλύθηκαν με κριτήρια την κλίμακα σχεδιασμού τους, τα σημεία που παρουσιάζονται και τη λεπτομέρεια της αποτύπωσης των παρουσιαζόμενων σημείων.

Τέλος, επιστρατεύθηκε η παρατήρηση για την κατανόηση του τρόπου λειτουργίας των δημόσιων χώρων στο δήμο Ζωγράφου. Η παρατήρηση πραγματοποιήθηκε κατά το καλοκαίρι του 2017 σε συγκεκριμένες χρονικές στιγμές μέσα στην ημέρα και συνέβαλε στην καταγραφή συμπεριφορών των χρηστών των διαφόρων δημόσιων χώρων, κατ' αναλογία αντίστοιχων ερευνών (Whyte, 1980 · Jorgensen, 1989 · Mehta, 2009 · Ranjit, 2011 · Κυριακίδης, 2016 · Kyriakidis, Bakogiannis and Siolas, 2017). Το συγκεκριμένο ερευνητικό στάδιο συνοδεύτηκε από φωτογραφική τεκμηρίωση.

3. Παραδείγματα πολιτικών χαμηλού κόστους για την προώθηση της πεζής μετακίνησης και της χρήσης του ποδηλάτου

Οι μελέτες περίπτωσης που εξετάζονται στο πλαίσιο της συγκεκριμένης εργασίας στοχεύουν στην εξέταση καλών πρακτικών για την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας με χαμηλό κόστος. Οι πρακτικές που παρουσιάζονται αφορούν στην χρήση χρώματος, διαγραμμίσεων και σήμανσης για την επίτευξη του στόχου.



Εικόνα 1. Ποδηλατόδρομος με απλή διαγραμμισή στην Κοπεγχάγη. Πηγή: <http://www.urb-i.com> [Ανακτήθηκε τον Μάρτιο 2018].



Εικόνα 2. Parklet στην πόλη του Σιάτλ, ΗΠΑ. Πηγή: <http://mynorthwest.com/14897/good-or-evil-seattle-parklets-are-here-to-stay/> [Ανακτήθηκε τον Ιούνιο 2018].



Εικόνα 3. Το πριν και το μετά της πεζοδρόμησης της Times Square στη Νέα Υόρκη. Πηγή: <https://www.flickr.com> [Ανακτήθηκε τον Μάρτιο 2018].

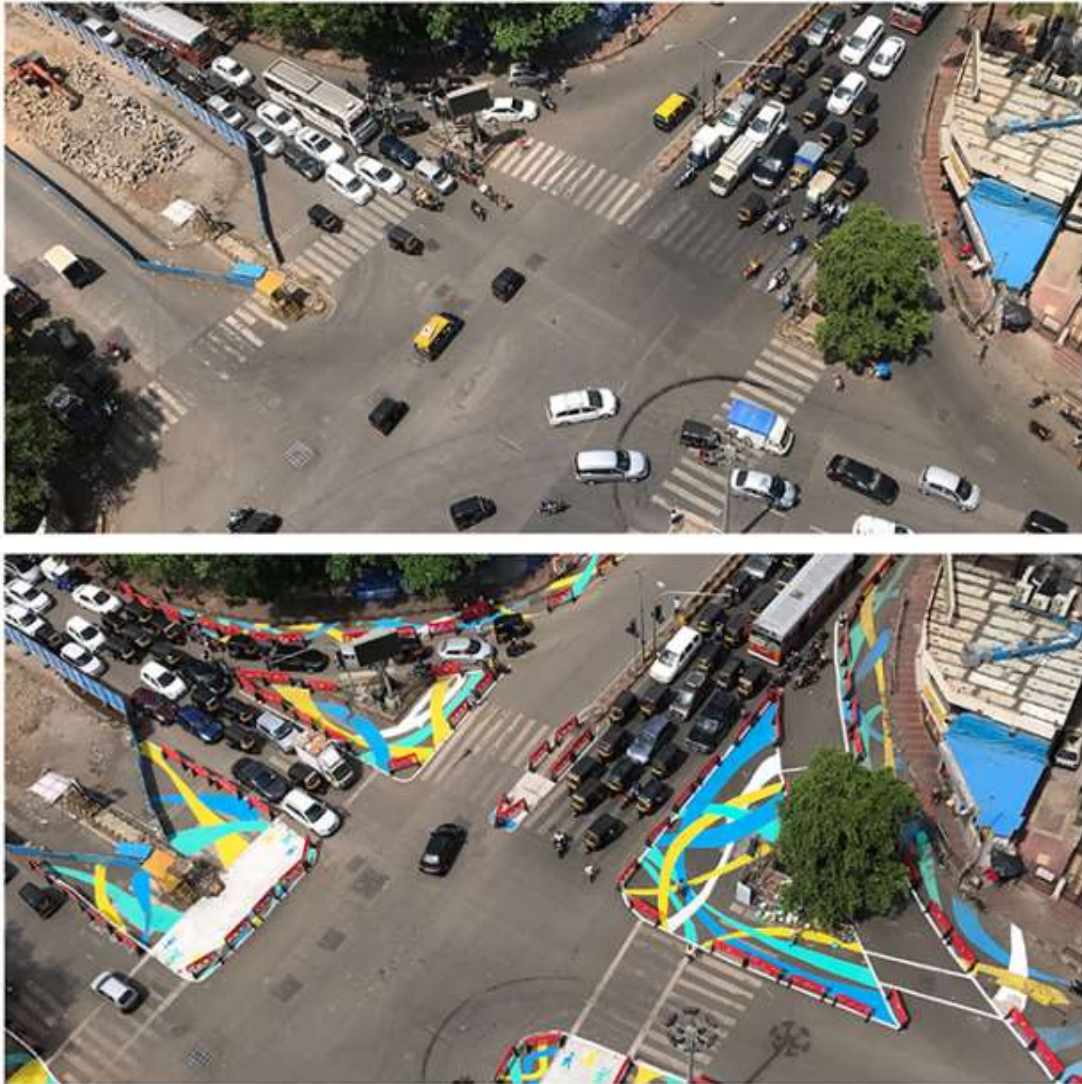
Μέσα από την εξέταση πολυάριθμων πόλεων ανά τον κόσμο διαπιστώθηκε πως μια συνήθης τακτική για την ένταξη του ποδηλάτου στις σύγχρονες πόλεις είναι η δημιουργία χώρου κίνησης ποδηλατών. Για λόγους εξοικονόμησης, ωστόσο, δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις πόλεων που έχουν προωθήσει το σχεδιασμό ποδηλατολωρίδων στο οδόστρωμα με τη βοήθεια απλών διαγραμμίσεων ή με τη διαφοροποίηση του υλικού επίστρωσης. Τέτοια

παραδείγματα οικονομικών παρεμβάσεων είναι συνήθη στη Σκανδιναβία. Η Εικόνα 1 παρουσιάζει έναν δρόμο στην Κοπεγχάγη, όπου η συγκεκριμένη πρακτική έχει συνδυαστεί με την υποβάθμιση της οδού σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας, διαπλατώνοντας τα πεζοδρόμιά της. Σε τέτοιους δρόμους, με μέγιστη ταχύτητα 30 χλμ/ώρα, το ποδήλατο μπορεί να κινείται με ασφάλεια στο δρόμο και να συνυπάρχει με τα οχήματα, ενώ οι πεζοί μπορούν ευκολότερα να αναπτύξουν κοινωνική δραστηριότητα. Για το λόγο αυτό, τέτοιες παρεμβάσεις έχουν συνοδευτεί από τη δημιουργία μικρών parklets (Εικόνα 2). Στις ΗΠΑ, τέτοιου είδους παρεμβάσεις αποτελούν συνήθη τακτική, όπου με την απομάκρυνση 2-3 θέσεων στάθμευσης καθίσταται δυνατή η ανάπτυξη χώρου για επικοινωνία και κοινωνική συναναστροφή. Όπως φαίνεται στην Εικόνα 2, τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την κατασκευή του parklet στο Σιάτλ είναι χαμηλού κόστους, όπως μεταλλικά τραπεζοκαθίσματα και ξύλινα παρτέρια. Αντίστοιχα στοιχεία αστικού εξοπλισμού αξιοποιήθηκαν σε παραδείγματα πεζοδρομήσεων χαμηλού κόστους, όπου η πεζοδρόμηση βασίστηκε σε παρεμβάσεις διαγράμμισης και χρωματισμού του οδοστρώματος ενώ ο αστικός εξοπλισμός ήταν φορητός. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Times Square στη Νέα Υόρκη (Εικόνα 3) που επανασχεδιάστηκε και μετατράπηκε, στην αρχή πιλοτικά, σε μικρού σχετικά μήκους πεζόδρομο με την τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων και παρτεριών φύτευσης, σε μία προσπάθεια που στόχευε στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση της περιοχής, αφιερώνοντας περισσότερο χώρο στους πεζούς. Η παρέμβαση αυτή, έγινε τελικά μόνιμη, με το πρώτο τμήμα της πεζοδρόμησης να εγκαινιάζεται το 2014, καθώς είχε θετικά αποτελέσματα και συνέβαλλε στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης έως και κατά 60%, των ατυχημάτων των πεζών κατά 40%, των οδικών δυστυχημάτων κατά 15% ενώ βοήθησε και στην ομαλή ροή της κυκλοφορίας.

Ο χρωματισμός του οδοστρώματος αξιοποιήθηκε σε ορισμένες περιπτώσεις και για το σχεδιασμό της γεωμετρίας των οδών, σε συνδυασμό με τη χρήση ορισμένων κινητών εμποδίων. Η Εικόνα 4 παρουσιάζει μια πολυσύχναστη διασταύρωση σε προάστιο της Βομβάης, πριν και μετά την παρέμβαση. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, μία ομάδα ανθρώπων σε συνεργασία με φορείς του δήμου, σχεδίασε στο οδόστρωμα πολύχρωμα γεωμετρικά μοτίβα και τοποθέτησε στηθαία ασφαλείας κατά μήκος των διαχωριστικών νησίδων. Με

τον τρόπο αυτό, ο κόμβος επανασχεδιάστηκε και έγινε λειτουργικά πιο αποδοτικός και πιο ασφαλής μέσα σε λίγες ώρες, με γρήγορο και οικονομικό τρόπο.

Το παράδειγμα της Ινδίας ακολουθήθηκε από μια σειρά χωρών, όπως η Νότια Αφρική, η Κίνα, το Κιργιστάν, η Ισλανδία και, προσφάτως, η Ελλάδα, με τη Νάουσα να αποτελεί την πρώτη ελληνική πόλη όπου σχεδιάστηκαν τρισδιάστατες διαβάσεις.



Εικόνα 4. Επανασχεδιασμός ενός πολυσύχναστου κόμβου στην Βομβάη και διόρθωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών του με φθηνές λύσεις. Πηγή: <https://www.huffingtonpost.in> [Ανακτήθηκε το Μάρτιο 2018].



Εικόνα 5. Τρισδιάστατη απεικόνιση διάβασης πεζών. Πηγή: <https://www.otherside.gr/2017/10/diavasi-pezwn-3d-ofthalmapati/> [Ανακτήθηκε τον Ιούνιο 2018].



Εικόνα 6. Χρωματιστά σκαλοπάτια στη Βυρητό, Λίβανος. Πηγή: <https://mythoplasieskiafigiseis.wordpress.com/2012/11/03/χρωματιστά-σκαλοπάτια/> [Ανακτήθηκε τον Ιούνιο 2018].

Τέλος, στην αισθητική αναβάθμιση και την παρότρυνση της χρήσης των αστικών κλιμακοστασίων έχει συμβάλει ο χρωματισμός τους. Η συγκεκριμένη τακτική έχει βρει εφαρμογή σε πολλές πόλεις παγκοσμίως, όπως το Βαλπαραΐσο στη Χιλή, η Σεούλ στη Νότια Κορέα, το Βούπερταλ στη Γερμανία, το Ρίο Ντε Τζανέιρο στη Βραζιλία, η Αντζέρ στη Γαλλία, η Κωνσταντινούπολη στην Τουρκία και, προσφάτως, η Αθήνα. Η Εικόνα 6 παρουσιάζει ένα τέτοιο παράδειγμα ζωγραφισμένου αστικού κλιμακοστασίου στη Βηρυτό στο Λίβανο, σε ένα δρόμο που παραπέμπει στα αστικά κλιμακοστάσια ορισμένων πεζοδρομίων στο Δήμο Ζωγράφου.

4. Εφαρμόζοντας οικονομικές παρεμβάσεις προς τη συμπαγή και βιώσιμη πόλη στο Δήμο Ζωγράφου

4.1. Ανάλυση Υφιστάμενης Κατάστασης

Ο Δήμος Ζωγράφου αποτελεί μια περιοχή έκτασης 8.517 στρεμμάτων και ο πληθυσμός του, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, ανέρχεται σε 71.126 κατοίκους (απογραφή 2011). Αποτελεί τον πιο συμπαγή δήμο του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας (Kyriakidis and Iliadis, 2018) και είναι προορισμός ενός μεγάλου αριθμού καθημερινών μετακινήσεων, λόγω της παρουσίας σημαντικών υπερτοπικών λειτουργιών, όπως η Πανεπιστημιούπολη του Εθνικού Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, η Πολυτεχνειούπολη του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και διάφορες νοσοκομειακές εγκαταστάσεις.

Από άποψη προσβασιμότητας, κατέχει μία προνομιακή θέση, καθώς βρίσκεται σε μικρή απόσταση από το κέντρο και συγχρόνως γειτνιάζει με μεγάλους οδικούς άξονες, προσδίδοντάς του εύκολη οδική πρόσβαση. Πέραν του αυτοκινήτου, η πρόσβαση στον Δήμο Ζωγράφου είναι εφικτή και με αρκετές λεωφορειακές γραμμές, ενώ μελλοντικά θα εξυπηρετείται και από τρεις σταθμούς της Γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ (Άνω Ιλίσια στην πλατεία Κύπρου, Ζωγράφου στην πλατεία Γαρδένιας και Γουδή στην πλατεία Ελευθερίας). Η λειτουργία της γραμμής 4 του ΜΕΤΡΟ, αναμένεται να βελτιώσει σημαντικά τις συνθήκες κυκλοφορίας και θα ευνοήσει ιδιαίτερα τους κατοίκους της περιοχής (και όχι μόνο), καθώς ένα σημαντικό ποσοστό των κατοίκων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη δημόσια συγκοινωνία (φοιτητές και ηλικιωμένοι).

Η κατοικία αποτελεί την κύρια χρήση γης και καταλαμβάνει ποσοστό περίπου 75% στο σύνολο της δομημένης επιφάνειας. Η δεύτερη πιο σημαντική κατηγορία είναι το εμπόριο. Κέντρο του δήμου είναι η περιοχή εκατέρωθεν του οδικού άξονα της Λεωφόρου Παπάγου (Γ.Π.Σ. Δήμου Ζωγράφου, 1989). Πέραν, όμως, της χωρικής ενότητας αυτής, όπου προβλέπεται η ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών, τέτοιες λειτουργίες και εμπορικές δραστηριότητες αναπτύσσονται και σε άλλους οδικούς άξονες, όπως η οδός Ούλωφ Πάλμε και η οδός Γρ. Αυξεντίου, Μούσκου, Παπανδρέου και Κουσίδου. Στην οδό Κοκκινοπούλου υπάρχουν οχλούσες χρήσεις γης, όπως συνεργεία αυτοκινήτων, φανοποιεία, βαφεία και ηλεκτρολογεία.

Αντίστοιχα ήταν τα συμπεράσματα που προέκυψαν από τους γνωστικούς χάρτες καθώς και από τις ιδέες που αναρτήθηκαν στην ηλεκτρονική πλατφόρμα. Στην έρευνα ερωτηματολογίου που ακολούθησε το σχεδιασμό των γνωστικών χαρτών, η σημασία της Λεωφόρου Παπάγου ήταν εμφανής και συσχετίστηκε με την επίσκεψή τους σε καθημερινή βάση είτε ως πεζοί είτε μέσω των αστικών λεωφορείων. Ο συγκεκριμένος οδικός άξονας, σε συνδυασμό με την οδό Ούλωφ Πάλμε, είναι οι μεγαλύτερου πλάτους οδικοί άξονες στο Δήμο Ζωγράφου. Τέτοιοι δρόμοι με μεγάλο πλάτος οδοστρώματος είναι λίγοι στο Δήμο, αφού οι περισσότεροι δρόμοι έχουν πλάτος οδοστρώματος 5-7 μ., με πεζοδρόμια μικρότερα του, 1,0 μ., όπως, άλλωστε συμβαίνει, στις περισσότερες ελληνικές πόλεις. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με τους σημαντικούς κυκλοφοριακούς φόρτους σε ώρες αιχμής, δημιουργεί πολλά προβλήματα, τόσο κυκλοφοριακά όσο και περιβαλλοντικά (προβλήματα κορεσμού και κυκλοφοριακής συμφόρησης, προβλήματα στάθμευσης, ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβο κ.λπ.), με συνέπεια την υποβάθμιση της ποιότητας του αστικού χώρου.

Όπως προέκυψε από την παρατήρηση, η μη ικανοποιητική οργάνωση των πεζοδρομίων, ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους και ως προς τη χωροθέτηση του αστικού εξοπλισμού, δημιουργούν προβλήματα στην κίνηση των πεζών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η Λεωφόρος Παπάγου και η οδός Ούλωφ Πάλμε, που παρά την εμπορική δραστηριότητα που συγκεντρώνεται δεν φαίνεται πως αποτελούν ελκυστικούς χώρους για τους πεζούς. Επιπρόσθετα, η αυξημένη παρόδια στάθμευση, στους κάθετους δρόμους που συχνά καταλαμβάνει μέρος του πεζοδρομίου τους, σε

συνδυασμό και με τις αποσπασματικές υφιστάμενες πεζοδρομήσεις και την εμφανή έλλειψη ενός οργανωμένου δικτύου πεζοδρόμων, συμβάλει, επίσης, στο εν λόγω πρόβλημα, όπως προέκυψε από τις καταγραφές στο πεδίο. Αντίστοιχα αποτελέσματα προέκυψαν και από την έρευνα ερωτηματολογίων, όπου, σε σύνολο 1.513 ερωτηματολογίων, 678 ερωτώμενοι χαρακτήρισαν την κίνηση του πεζού σε επίπεδο δήμου ως δυσάρεστη. Αξίζει να σημειωθεί πως, 526 ερωτώμενοι πρόσθεσαν πως η κίνηση των πεζών είναι και ανασφαλής, γεγονός που υπογραμμίστηκε και από την έρευνα ερωτηματολογίου σε μαθητές, κάνοντας αναφορά στην καθημερινή τους μετακίνηση από την κατοικία τους προς το σχολείο τους.

Αναφορικά με την κίνηση των ποδηλάτων, πέραν των έντονων κλίσεων που φαίνεται να αποτρέπουν τους ποδηλάτες σε ορισμένα σημεία του δήμου (σχεδόν στο 50% του δικτύου είναι μεγαλύτερες από 5%), η αυξημένη κίνηση των οχημάτων και η απουσία υποδομής αποτελούν σημαντικούς παράγοντες που αποθαρρύνουν την χρήση του ποδηλάτου, ως μέσο μετακίνησης. Ωστόσο, η δημιουργία ενιαίου δικτύου διαδρομών για ποδήλατο, επιλέγοντας κατά το δυνατόν περισσότερα οδικά τμήματα με μικρές ή μεσαίες κλίσεις (έως 5%) θα συμβάλλει στην προώθησή του.

Επιπλέον, σημαντικό χαρακτηριστικό της περιοχής αποτελεί ο ορεινός όγκος του Υμηττού και πως περίπου το 40% της έκτασης του δήμου εμπίπτει στην προστατευόμενη δασική έκταση. Ωστόσο, αν και περιβάλλεται από αρκετούς ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου (περιοχή Πολυτεχνειούπολης, Πανεπιστημιούπολη, πάρκο Γουδί, πάρκο Ιλισίων, ορεινός όγκος Υμηττού κ.λπ.) στο εσωτερικό του αστικού ιστού παρουσιάζει έλλειψη τέτοιων χώρων. Εξαίρεση, φυσικά, αποτελεί το πάρκο Ειρήνης, που βρίσκεται σε κεντροβαρική θέση του Δήμου, μεταξύ των οδών Παπάγου και Γ. Ζωγράφου, καθώς επίσης και κάποιες διάσπαρτες πλατείες.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί πως ένα ζήτημα που χρήζει διερεύνησης είναι η σχέση της πόλης με τα δύο ακαδημαϊκά campus, η ύπαρξη των οποίων επηρεάζει όπως είναι φυσικό τη φυσιογνωμία του Δήμου. Τόσο η Πανεπιστημιούπολη όσο και η Πολυτεχνειούπολη περιλαμβάνουν στο εσωτερικό τους υποδομές για πεζούς. Ποδηλατόδρομο έχει μόνο η Πολυτεχνειούπολη (με μήκος 4 χλμ). Και στα δύο campus υπάρχει πυκνή φύτευση, η οποία όχι μόνο συμβάλλει στην περιβαλλοντική αναβάθμιση της

περιοχής, αλλά συγχρόνως δημιουργεί ένα ευχάριστο περιβάλλον για αναψυχή και άθληση, τόσο για τους φοιτητές και τα μέλη της πανεπιστημιακής κοινότητας όσο και για τους κατοίκους. Ωστόσο, ο τρόπος σχεδιασμού τους δεν προέβλεπε την πλήρη ενσωμάτωσή τους με τον πολεοδομικό ιστό της πόλης, καθώς η ύπαρξη κιγκλιδωμάτων λειτουργεί ως φραγμός για τους κατοίκους, επιτρέποντας την προσπέλαση από συγκεκριμένες μόνο εισόδους. Μάλιστα, κατά τις νυχτερινές ώρες και τις περιόδους που δεν λειτουργούν οι σχολές, φαίνεται να αναπτύσσεται ένα αίσθημα ανασφάλειας, γεγονός που λειτουργεί κατασταλτικά για την παρουσία πεζών στις όμορες περιοχές.

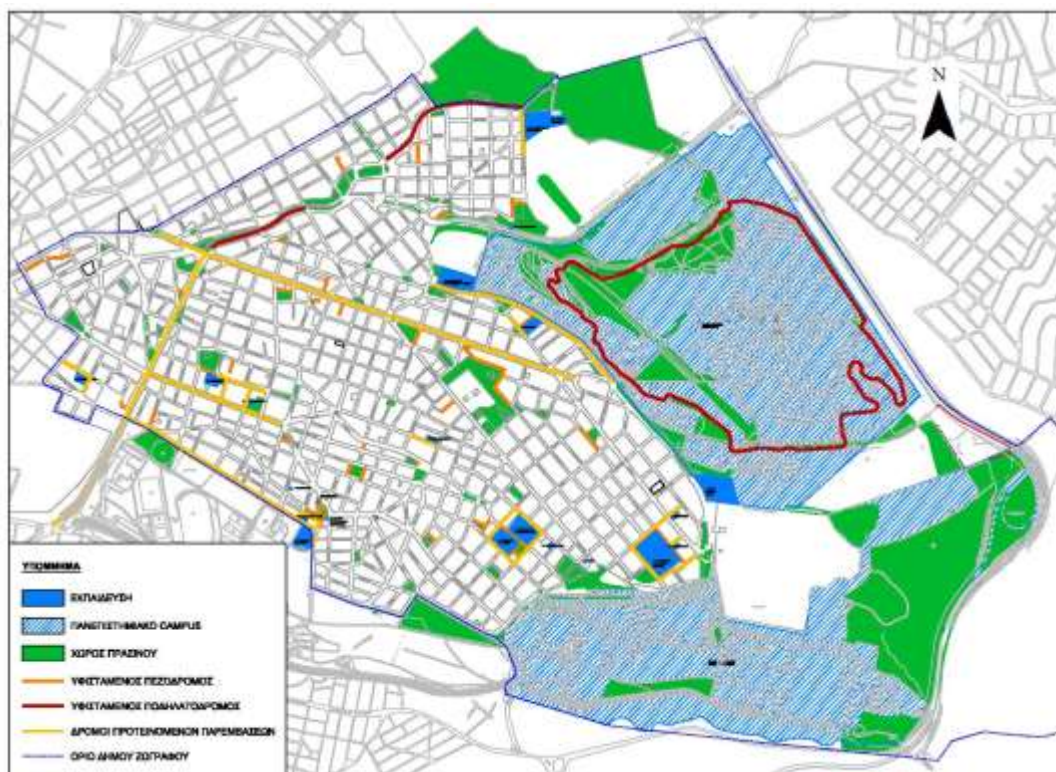
4.2. Προτεινόμενες παρεμβάσεις για το Δήμο Ζωγράφου αξιολογώντας τη διεθνή εμπειρία

Αξιολογώντας τα παραπάνω δεδομένα, διαπιστώνεται πως οι κεντρικές περιοχές του δήμου, όπως οι εμπορικοί δρόμοι και οι όμορες σε αυτούς περιοχές, αποτελούν χωρικές ενότητες που λειτουργούν με προβλήματα. Συνεπώς, η αυξημένη παρόδια στάθμευση και η κυκλοφοριακή συμφόρηση σε συνδυασμό με τη δύσκολη μετακίνηση των πεζών και την χαμηλή κοινωνικότητα των δρόμων, αποτελούν ζητήματα τα οποία καλείται ο σχεδιασμός να αμβλύνει.

Όπως αποτυπώνεται στην Εικόνα 7, οι προτάσεις εστιάζουν χωρικά σε περιοχές που καταδείχτηκαν ως τακτικά επισκέψιμες από πεζούς ή/και προβληματικές.

Ως δρόμοι που προσφέρονται και που αξίζουν να γίνουν κάποιες παρεμβάσεις, αποδεσμεύοντας χώρο από τα οχήματα και αποδίδοντάς τον στους πεζούς και ποδηλάτες, είναι, οι εμπορικοί άξονες του Δήμου, Λεωφ. Παπάγου και Γρ. Αυξεντίου, όπου συγκεντρώνεται μεγάλος αριθμός πεζών. Με τον τρόπο αυτό, όχι μόνο ενισχύεται η κοινωνικοποίηση των πολιτών και γενικά προωθείται μία πόλη ήσυχη, φιλική και ανθρώπινη, αλλά συγχρόνως συμβάλλει και στην τόνωση του εμπορικού κέντρου του δήμου. Οι παρεμβάσεις στους συγκεκριμένους δρόμους οφείλουν να εστιάσουν, αρχικά, στην επιβολή της νομιμότητας, δημιουργώντας πεζοδρόμια κατάλληλου πλάτους, βάσει των θεσμοθετημένων πολεοδομικών διατάξεων, όπου το ελεύθερο πλάτος κίνησης πεζών θα εξασφαλίζει στους τελευταίους την άνετη μετακίνηση και παραμονή στο δημόσιο χώρο. Η μέθοδος της βαφής του

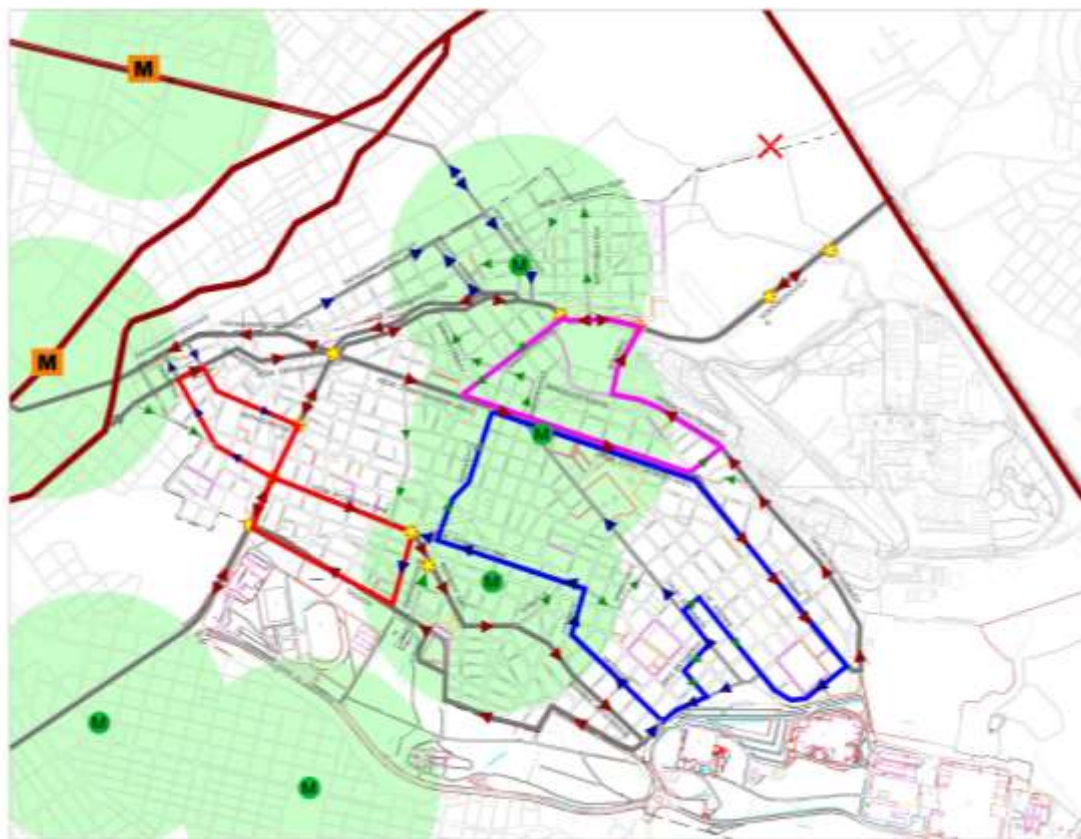
οδοστρώματος, η οριζόντια σήμανση, η διαγράμμιση και η τοποθέτηση πικτογραμμμάτων σε συνδυασμό και με νησίδα προστασίας από τα μηχανοκίνητα μέσα σύμφωνα με τις προδιαγραφές (Υπουργική Απόφαση ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920/2016 - ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016) προτείνεται κυρίως για την οδό Αυξεντίου, λόγω της μικρότερης έντασης της κυκλοφορίας επί αυτής, ενώ στην Λεωφ. Παπάγου, θα μπορούσε η συγκεκριμένη δράση να συσχετιστεί με μια πιλοτική εφαρμογή της παρέμβασης. Διαγραμμίσεις θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν στην Οδό Αυξεντίου, επίσης, και για την οριοθέτηση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών της, επί της διασταύρωσης των οδών Αυξεντίου, Πιερράκου, Αμμοχώστου, Μούσκου και Παπακωνσταντίνου. Μικρά parklets αναμένεται να δημιουργήσουν κατάλληλα σημεία συγκέντρωσης κοινού, ενισχύοντας την κοινωνική ταυτότητα της πόλης, στο λειτουργικό της κέντρο.



Εικόνα 7. Δρόμοι προτεινόμενων παρεμβάσεων στον Δήμο Ζωγράφου. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία (ΜΒΚ, 2018).

Ιδιαίτερο βάρος δίνεται, επίσης, σε δρόμους όπου υπάρχουν σχολικές μονάδες. Η διαχείριση της κινητικότητας γύρω από σχολικά συγκροτήματα, αποτελεί κρίσιμο ζήτημα του πολεοδομικού σχεδιασμού, καθώς οι περιοχές αυτές, απαιτούν ένα ασφαλές και φιλικό περιβάλλον για τις καθημερινές δραστηριότητες, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής μετακίνηση κυρίως των

ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, όπως είναι οι πεζοί, οι ποδηλάτες, τα άτομα με κινητικές δυσκολίες, τα παιδιά και ηλικιωμένοι. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δίνεται ειδικά σε περιοχές όπου υπάρχουν σχολεία πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, καθώς απευθύνονται σε μαθητές μικρής ηλικίας, που συνήθως προσεγγίζουν το σχολείο με συνοδεία γονέων με αυτοκίνητο ή περπάτημα. Η μετακίνηση πρέπει να είναι ευχάριστη και ασφαλής για τους μαθητές και η εφαρμογή του μέτρου των 3-D διαβάσεων θα μπορούσε να συμβάλει σε αυτήν την κατεύθυνση. Όπως, άλλωστε, αποτυπώνεται στην Εικόνα 7, η έκκεντρη θέση των σχολικών μονάδων και η απουσία μεγάλης έντασης κυκλοφορίας οδών όμορα αυτών, επιτρέπει την εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου, με πιθανότητες επιτυχίας.



Εικόνα 8. Προτεινόμενη οργάνωση κυκλοφορίας σε δακτυλίους, στη μακροχρόνια περίοδο.

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία (MBK, 2018).

Τέλος, στις οδούς Ούλφ Πάλμε και Ταξίλου, όπου βρίσκονται οι εισοδοί για τις φοιτητικές εστίες του ΕΚΠΑ καθώς και στην Ηρώων Πολυτεχνείου, η οποία συνορεύει με την Πολυτεχνειούπολη, παρουσιάζεται αυξημένη κίνηση φοιτητών και ως εκ τούτου προσφέρονται επίσης για ανάπτυξη. Το σχέδιο ανάπτυξης μπορεί να αξιοποιήσει αρκετές από τις πρακτικές που

περιεγράφηκαν παραπάνω, ενώ όμοροι οδοί με έντονη κλίση μπορούν να αποκτήσουν χρωματιστά αστικά κλιμακοστάσια επί των πεζοδρομίων αυτών, με σκοπό την αισθητική αναβάθμιση της περιοχής και την παρακίνηση των πεζών για χρήση των συγκεκριμένων αστικών συντελεστών.

Οι παραπάνω παρεμβάσεις πιστεύεται πως θα λειτουργήσουν ακόμη αποτελεσματικότερα μετά από τροποποιήσεις των υφισταμένων γραμμών δημόσιας συγκοινωνίας. Η Εικόνα 8 παρουσιάζει μια τέτοια πρόταση, στο μακροπρόθεσμο σενάριό της, όπως προέκυψε στο πλαίσιο της υλοποίησης του ΣΒΑΚ για το Δήμο Ζωγράφου από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας (ΜΒΚ) στο ΕΜΠ. Οι προτεινόμενες διαδρομές έχουν κυκλική πορεία και συγκλίνουν στην οργάνωση της κυκλοφορίας, ύστερα από ήπιες παρεμβάσεις που αναφέρθηκαν, παραπάνω, σε δακτυλίους. Στην περίπτωση εφαρμογής ενός τέτοιου σεναρίου ο αριθμός των περιοχών όπου θα υλοποιηθούν παρεμβάσεις θα είναι μεγαλύτερος και η αξιοποίηση οικονομικών λύσεων, σαν και αυτές που περιεγράφηκαν, αναμένεται να συμβάλει στην εύκολη και επιτυχή υλοποίησή τους.

5. Συμπεράσματα

Η πολεοδομική σκέψη, στο πέρασμα των δεκαετιών, συχνά παρουσιάζει διαφοροποιήσεις ως προς τον τρόπο με τον οποίο ασκείται ο σχεδιασμός του χώρου. Η έμφαση στη χρήση του αυτοκινήτου και η οργάνωση των χρήσεων γης ως, σχεδόν, μοναδικό στοιχείο οργάνωσης του πολεοδομικού χώρου, ήταν δύο αντιλήψεις που οδήγησαν σε ανεπιτυχείς πολεοδομικές παρεμβάσεις. Τα προβλήματα είναι εμφανή ακόμη και σήμερα. Κάτι τέτοιο είναι εμφανές ακόμη και στις ελληνικές πόλεις, όπου τα περισσότερα προβλήματα εντοπίζονται στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό και όχι στις χρήσεις γης, αφού οι φονξιοναλιστικές προσεγγίσεις περί απόλυτου διαχωρισμού των χρήσεων γης δεν βρήκαν εφαρμογή σε μεγάλη κλίμακα. Το ζήτημα καθίσταται όλο και πιο επίκαιρο την τελευταία δεκαετία γιατί, παρότι αυξάνει το ενδιαφέρον για την επίλυση των επιμέρους ζητημάτων, εντούτοις, η οικονομική δυσπραγία των τελευταίων ετών καθιστά την εφαρμογή ολοκληρωμένων παρεμβάσεων όλο και πιο δύσκολη. Δεδομένου του ότι η

κρίση αποτελεί ένα γενικότερο φαινόμενο στην παγκόσμια κλίμακα, η ανάγκη για ανεύρεση οικονομικών λύσεων τείνει να αποτελέσει πρακτική σχεδιασμού.

Με γνώμονα την παραπάνω υπόθεση, στόχος της εν λόγω εργασίας ήταν η διερεύνηση οικονομικών χωρικών παρεμβάσεων για την επίλυση μιας σειράς κυκλοφοριακών και πολεοδομικών προβλημάτων. Το ζήτημα εξετάστηκε μέσα από μελέτες περίπτωσης, σε παγκόσμιο επίπεδο και τα αποτελέσματα που προέκυψαν επιχειρήθηκε να αποτελέσουν τη βάση σχεδιασμού για το Δήμο Ζωγράφου, που υλοποιεί Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Για το λόγο αυτό, στο πλαίσιο της εργασίας, πραγματοποιήθηκε ανάλυση των πολεοδομικών και κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών του δήμου, ενώ δόθηκε βάση στη συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία σχεδιασμού, αφού κλήθηκαν να εντοπίσουν προβληματικά σημεία και να διατυπώσουν τις δικές τους ιδέες που να περιγράφουν το όραμά τους για το δήμο τους. Με βάση τα παραπάνω, προτάθηκαν ιδέες που επιλύουν τα διάφορα προβλήματα με οικονομικό τρόπο, σε συγκεκριμένες περιοχές του δήμου, που πρέπει να αποτελέσουν σχεδιαστικές προτεραιότητες.

Μέσα από την μελέτη αυτή, προκύπτουν ορισμένα βασικά συμπεράσματα τα οποία μπορούν να αποτελέσουν έναν οδηγό καλών πρακτικών και για εφαρμογή σε άλλες ελληνικές πόλεις. Ειδικότερα:

- Η μείωση των ταχυτήτων των οχημάτων και η μετατροπή των δρόμων σε ήπιας κυκλοφορίας, προστατεύοντας τις γειτονιές αποτελεί πρακτική που θα συμβάλλει στην αύξηση του μεριδίου συμμετοχής της ποδηλατοκίνησης επί του συνόλου των μετακινήσεων, τόσο για τις μικρές αποστάσεις εντός δήμου, όσο και για μεγαλύτερες διαδρομές με τη δυνατότητα εισόδου των ποδηλάτων στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς. Η μετατροπή των δρόμων σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας μπορεί να γίνεται αξιοποιώντας διαγραμμίσεις επί του εδάφους και την τοποθέτηση φορητών στοιχείων αστικού εξοπλισμού, επιτρέποντας, αφ' ενός, την πιλοτική εφαρμογή των προτάσεων, ώστε να διαπιστωθεί η αποδοχή τους από το κοινό και, αφ' ετέρου, την εύκολη τροποποίηση της χρήσης τους, σε περίπτωση ανάγκης (π.χ. ανάγκη διέλευσης οχημάτων έκτακτης ανάγκης).

- Η χρήση φορητών στοιχείων αστικού εξοπλισμού μπορεί να εξυπηρετήσει για την απαγόρευση εισόδου οχημάτων και τη δημιουργία μικρών parklets, ύστερα από αφαίρεση 2-3 θέσεων στάθμευσης. Τέτοιες παρεμβάσεις μπορούν να τροποποιήσουν την εικόνα ενός δρόμου και να αυξήσουν την κοινωνικότητά του, διευκολύνοντας, παράλληλα, την κίνηση των πεζών.
- Ο χρωματισμός του οδοστρώματος, οριζόντια σήμανση και τα πικτογράμματα αποτελούν οικονομική λύση για την την απόδοση χώρου του δρόμου σε πεζούς για την κίνηση των ποδηλατών.
- Η εικαστική αναμόρφωση της εικόνας των πόλεων είναι δυνατή με βαφή υπαίθριων χώρων της, όπως αστικών κλιμακοστασίων, και σχεδιασμό 3-D διαβάσεων. Τέτοιες δράσεις, εκτός από αλλαγή της εικόνας της πόλης, έχουν και λειτουργική επίδραση, αφού κάνουν πιο ασφαλή την κίνηση των πεζών και καθιστούν, παράλληλα, περισσότερο προσεκτικούς τους οδηγούς των μηχανοκίνητων μέσων, οι οποίοι καλούνται να μετακινούνται με μικρότερες ταχύτητες στους αστικούς δρόμους.

Τα παραπάνω σημεία παρουσιάζουν στοιχεία συμπληρωματικότητας, καθιστώντας τέτοιου τύπου δράσεις, πέραν από οικονομικές, και στοιχεία που μπορούν να ενταχθούν στην ίδια ατζέντα παρεμβάσεων στο αστικό περιβάλλον. Η αναλογία που υπάρχει, επίσης, στην αισθητική των παρεμβάσεων αναμένεται να συμβάλει στην ανάπτυξη ενιαίας εικόνας σε επίπεδο πόλης, με αποτέλεσμα να αναμένονται θετικές εκροές και σε επίπεδο αστικού μάρκετινγκ.

Η εφαρμογή των παραπάνω προτάσεων στο σχεδιασμό για το δήμο Ζωγράφου, στο πλαίσιο του υλοποιούμενου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, αναμένεται να είναι καταλυτική, αφού θα επιτρέψει την αξιολόγησή τους, υπό πραγματικές συνθήκες, τόσο ως προς την αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων όσο και ως προς την αποδοχή τους από το κοινό της πόλης. Ειδικά, στο Δήμο Ζωγράφου, τα αποτελέσματα από την εφαρμογή των παραπάνω δράσεων αναμένεται να είναι ιδιαίτερα θετικά, μιας που η υλοποίηση τέτοιων μέτρων αποτελεί

καινοτομία για τα ελληνικά δεδομένα, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη μιας «νέας» εικόνας για την πόλη.

6. Βιβλιογραφία

- Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Siti, M. and Eleftheriou, V. (2017). Four stories for sustainable mobility in Greece. *Transportation Research Procedia*, 24, 345-353.
- Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Siti, M., Karolemeas, C. and Christopoulos, K. (2018). Issues on social and technical transition concerning the participatory planning process in the context of Sustainable Urban Mobility Plans. *11th International Conference of the Hellenic Geographical Society*. Laurio, Greece, 12-15 April 2018.
- Bakogiannis, E., Siti, M., Vassi, A., Christodouloupoulou, G. and Kyriakidis, C., (2014). Case studies and sustainable urban mobility schemes: A communication channel among researchers and interdisciplinary community groups. *International Journal of Service, Science, Management and Engineering*, 1(4), 42-51.
- Beria, P. and Grimaldi, R. (2014). Cost Benefit Analysis to assess urban mobility plans. Consumers' surplus calculation and integration with transport models. Munich Personal RePEc Archive. Διαθέσιμο στο: https://mpira.ub.uni-muenchen.de/59590/1/MPRA_paper_59590.pdf [Ανακτήθηκε τον Σεπτέμβριο 2017].
- Ganti, R., Ye, F., Lei, H. (2011). Mobile crowdsensing: Current state and future challenges. *IEEE Communications Magazine*, 49(11), 32-39
- Garcia Mira, R. and Dumitru, A. (2014). Experiencing the urban space: A cognitive mapping approach. *Journal of the Korean Housing Association*, 25(2), 63-70.
- Jorgensen, D. (1989). *Participant observation: A methodology for human studies*. Newbury Park, Calif: Sage Publication, Inc.
- Καλέργης, Δ. (2012). Γνωστικός χάρτης: Η βάση διαμόρφωσης αστικών εικόνων. Διαθέσιμο στο: https://www.citybranding.gr/2012/09/blog-post_13.html [Ανακτήθηκε τον Ιούνιο 2018].

- Kyriakidis, C., Bakogiannis, E. and Siolas, A. (2017). Identifying environmental affordances in Kypseli Square in Athens, Greece. *International Conference on Social Sciences (ICONSOS)*, New York, USA: November 2017.
- Kyriakidis, C. and Iliadis, F. (2018). Compactness evaluation of the Athens metropolitan area. *11th International Conference of the Hellenic Geographical Society*. Laurio, Greece, 12-15 April 2018.
- Κυριακίδης, Χ. και Σιόλας, Α. (2013). Επίκεντρα αναψυχής στην Ελλάδα της κρίσης: Μελετώντας το Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας. Επίκεντρα αναψυχής στην Ελλάδα της κρίσης: Μελετώντας το Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας. *Μεταβολές και Ανασημασιοδοτήσεις του χώρου στην Ελλάδα της κρίσης*. Βόλος, 1-3 Νοεμβρίου 2013.
- Κυριακίδης, Χ. (2016). Προσεγγίζοντας τη λειτουργία του αστικού χώρου με γνώμονα τις τοπικές παραμέτρους: Συγκριτική μελέτη μεταξύ Λάρισας και Nottingham. *Αειχώρος*, 24, 67-85.
- Mehta, V. (2009). Look closely and you will see, listen carefully and you will hear: Urban design and social interaction on streets, *Journal of Urban Design*, 14(1), 29-64.
- Mohsenin, M. and Sevtsuk, A. (2013). The impact of street properties on cognitive maps. *Journal of Architecture and Urbanism*, 37(4), 301-309.
- Μπακογιάννης, Ε., Κυριακίδης, Χ., Σίτη, Μ. και Ελευθερίου, Β. (2015). Βιώσιμη κινητικότητα: Στοιχείο για ένα καλύτερο αύριο στις πόλεις. Η μελέτη περίπτωσης της Χαλκίδας. 4^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, 24-27 Σεπτεμβρίου 2015.
- Νικολαΐδου, Α., Ραχιώτη, Α. και Λάζου, Χ. (2013). Η «διαχρονική» επιθυμία της περιπλάνησης: αποτυπώνοντας τα βήματα του flaneur – Ερευνητική Εργασία ΕΜΠ. Διαθέσιμη στο: <http://dspace.lib.ntua.gr/handle/123456789/7986?locale-attribute=en> [Ανακτήθηκε τον Ιούνιο 2018].
- Papadopoulou, Ch. and Stratigea, A. (2014). Traditional VS Web-based participatory tools in support of spatial planning in 'lagging-behind' peripheral regions. *Proceedings of International Conference on 'Socio-economic sustainability, Regional Development and Spatial Planning: European and International Dimensions and Perspectives'*, 165-170.

- Pödör, A. Révész, A., Oskal, A., et al. (2015). Testing some Aspects of Usability of Crowdsourced Smartphone Generated Noise Maps. *Journal for Geographic Information Science*, 1(2015), 354-358.
- Ranjit, K. (2011). *Research methodology: A step-by-step guide for beginners*. London: Sage.
- Σταθακόπουλος, Π., Αναστασιάδης, Α. και Άσημος, Π. (2012). Οι αστικές αναπλάσεις ως εργαλείο ανάπτυξης στα πλαίσια της έννοιας της συμπαγούς πόλης. Διαθέσιμο στο: <http://www.nomosphysis.org.gr> [Ανακτήθηκε τον Απρίλιο 2013].
- ΣΤΕ ΟΛ. 2152/2015. Πολεοδομική Ανασυγκρότηση-Πρόγραμμα Ανάπλασης Οδού Πανεπιστημίου-Πολεοδομικός και Χωροταξικός Σχεδιασμός-Μη Νόμιμη Υπουργική Απόφαση περί Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων. Διαθέσιμο στο: http://www.dsanet.gr/Epikairothta/Nomologia/steol/2152_15.htm [Ανακτήθηκε τον Ιούνιο 2013].
- Stojanovic, D., Predic, B., Stojanovic, N., 2016. Mobile crowd sensing for smart urban mobility. In: Capineri, C., Haklay, M., Huang, H. et al. (eds). *European Handbook of Crowdsourced Geographic Information*. Ubiquity Press. London, UK, 371-382.
- Tsiotas, D. and Polyzos, S. (2017). The topology of urban road networks and its role to urban mobility. *Transportation Research Procedia*, 24, 482-490.
- Verani, E., Pouzoukidou, G. and Sdoukopoulos, A. (2015). Urban patterns, mobility and environmental quality: An empirical study for the city of Thessaloniki. In: *Proceedings of the International Conference on Changing Cities II: Spatial Design, Landscape and Socio-economic dimensions*, Porto Heli, Greece, June 2015.
- Whyte, W. (1980). *The social life of small urban spaces*. Washington, DC: Conservation Foundation.
- Υ.Α. ΔΥΟ/ΟΙΚ.1920/2016 (ΦΕΚ 1053/Β/14-4-2016): Έγκριση Τεχνικών Οδηγιών για ποδηλατοδρόμους (Υποδομές ποδηλάτων).
- Yin, R.K. (1984). *Applications of Case study research (Applied Social Research Methods)*. California Sage Publications.
- Xiao, Y., Simoens, P., Pillai, P., et al. (2013). Lowering the barriers to large-scale mobile crowdsensing. *14th Workshop on Mobile Computing Systems and Applications*. Jekyll Island, Georgia, 26-27 February.