



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΧΗΜΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ**

**ΧΑΝΙΑ,
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2021**

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό.

Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για μη κερδοσκοπικό σκοπό, εκπαιδευτικού ή ερευνητικού χαρακτήρα, με την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της εργασίας για άλλη χρήση θα πρέπει να απευθύνονται προς το συγγραφέα. Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Πολυτεχνείου Κρήτης.



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΧΗΜΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΡΑΣΕΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΣΧΕΔΙΩΝ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΠΕΡΙΠΑΤΟΥ ΣΤΟ ΔΗΜΟ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΣΠΥΡΟΠΟΥΛΟΣ

Τριμελής επιτροπή:

Στυλιανός Ροζάκης (επιβλέπων)

Δέσποινα Διμέλλη

Θεοχάρης Τσούτσος

ΧΑΝΙΑ,
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2021

Περίληψη

Η διαχείριση της αστικής κινητικότητας παρουσιάζεται ως μία σημαντική αλλά και μεγάλη πρόκληση για την ανάπτυξη των πόλεων. Καθώς η μετάβαση προς την επίτευξη της βιωσιμότητας αποτελεί μία πολύπλοκη και μακροχρόνια διεργασία, συχνά κατά τις σχεδιαστικές διαδικασίες οι τοπικές διοικητικές αρχές και οι υπεύθυνοι φορείς, έρχονται αντιμέτωπες με πολλά προβλήματα, τα περισσότερα εκ των οποίων σχετίζονται με την έλλειψη ξεκάθαρων στρατηγικών στόχων και αποτελεσματικών στρατηγικών εργαλείων. Προκειμένου να υπερκεράσει αυτά τα εμπόδια, η Ευρωπαϊκή Ένωση προωθεί ενεργά την τελευταία δεκαετία τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τα οποία υιοθετούνται από διάφορες δημοτικές αρχές για την επιτυχή μετάβαση σε ένα σύστημα μεταφορών και μετακινήσεων με επίκεντρο τον άνθρωπο και στηριγμένο στους τρεις πυλώνες της αειφορίας (περιβάλλον, κοινωνία, οικονομία).

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη μίας βελτιωτικής δράσης της αστικής κινητικότητας ενταγμένης στα πλαίσια της πολιτικής βιώσιμης κινητικότητας, εξετάζοντας τα δυνατά και αδύναμα σημεία καθώς και τις ευκαιρίες και τις απειλές του σχεδίου του Δήμου Αθηναίων για την εγκαθίδρυση του Μεγάλου Περιπάτου με τη χρήση της ανάλυσης SWOT. Ο προσδιορισμός των παραγόντων SWOT πραγματοποιήθηκε με την κατάρτιση ενός ερωτηματολογίου και τη συμπλήρωσή του από εκπροσώπους εμπλεκόμενων φορέων που δραστηριοποιούνται στην εγγύς περιοχή καθώς και εμπειρογνώμονες στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, την τοπική διακυβέρνηση, τους τομείς της συγκοινωνιολογίας, πολεοδομίας και υποδομών. Έπειτα, με το συνδυασμό της ανάλυσης SWOT και της μεθόδου AHP (Αναλυτική Μέθοδος Ιεράρχησης) έλαβε χώρα η σύγκριση ανά ζεύγη των επιμέρους στοιχείων κάθε παράγοντα, σκοπεύοντας στον προσδιορισμό των ισχυρότερων ενθαρρυντικών (Δυνατά Σημεία και Ευκαιρίες) και ανασταλτικών παραγόντων (Αδύναμα Σημεία και Απειλές) για την επίτευξη της βιωσιμότητας του Μεγάλου Περιπάτου. Ακολούθως, με το συνδυασμό των παραγόντων αυτών, καθορίστηκαν οι προτεραιότητες και τελικά αναδείχθηκαν προτάσεις ικανές να συνδράμουν στην κατάρτιση ενός βιώσιμου στρατηγικού σχεδίου για το Μεγάλο Περίπατο. Οι στρατηγικές και πολιτικές που προτάθηκαν αφορούν κατά κύριο λόγο τη βελτίωση του θεσμικού και οργανωτικού πλαισίου και την ένταξη του έργου στα πλαίσια ενός στρατηγικού σχεδίου όπως το ΣΒΑΚ καθώς και στην αξιοποίηση της καινοτομίας και τη σταδιακή υιοθέτηση αειφόρων πρακτικών.

Λέξεις κλειδιά: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, ΣΒΑΚ, SWOT/AHP, Δήμος Αθηναίων, Μεγάλος Περίπατος

Abstract

Urban mobility management presents great potential for the development of cities but can also be proven to be a major challenge. As the transition towards sustainability is a rather complex as well as long-term process, often during the planning process, local authorities and stakeholders are confronted with many problems, most of which are related to the lack of clear strategic objectives and effective strategic tools. In order to overcome these obstacles, the European Union has been actively promoting Sustainable Urban Mobility Plans (SUMPs) over the last decade, which are being adopted by various municipalities to achieve a successful transition to a people-centred transport and mobility system based on the three pillars of sustainability (environment, society, economy).

The aim of this thesis is to evaluate an improvement action of urban mobility integrated in the framework of sustainable mobility policy, examining the strengths and weaknesses as well as the opportunities and threats of the plan of the Municipality of Athens for the establishment of the Great Walk using SWOT analysis. The identification of the SWOT factors was carried out through the implementation of a questionnaire and its completion by stakeholders operating in the nearby area as well as experts in decision-making processes, local governance, transport, urban planning and infrastructure sectors. Afterwards, by combining the SWOT analysis and the AHP (Analytical Hierarchy Method), a pairwise comparison of the individual elements of each factor took place, aiming at identifying the strongest encouraging (Strengths and Opportunities) and hindering factors (Weaknesses and Threats) to achieve the sustainability of the Great Walk. Subsequently, by combining these factors, priorities were identified and finally proposals were highlighted that could contribute to the development of a sustainable strategic plan for the Great Walk. The strategies and policies proposed mainly concern the improvement of the institutional and organisational framework and the integration of the project within the framework of a strategic plan such as the SUMP, as well as the use of innovation and the gradual adoption of sustainable practices.

Key words: Sustainable Urban Mobility, SUMP, SWOT/AHP, Municipality of Athens, Great Walk

Ευχαριστίες

Φτάνοντας στο τέλος αυτού του ταξιδιού, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου, σε όσους στάθηκαν δίπλα μου καθ' όλα τα έτη των σπουδών μου, σε μία πορεία που ολοκληρώνεται με τη συγγραφή αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Αρχικά, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Στέλιο Ροζάκη για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε από την πρώτη στιγμή με την ανάθεση του θέματος και έπειτα την καθοδήγησή του σε όλα τα στάδια της έρευνας και εκπόνησης της εργασίας. Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τον κ. Ιωάννη Κανάκη για τις συμβουλές και τη μεγάλη του συνεισφορά σε κάθε επίπεδο, την κ. Δέσποινα Διμέλλη για την πολύτιμη βοήθειά της και τη συμμετοχή στην τριμελή επιτροπή όπως επίσης και τον κ. Θεοχάρη Τσούτσο για το έναυσμα που μου έδωσε να ασχοληθώ με την αειφορία καθώς και τη συμμετοχή του στην τριμελή επιτροπή.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου, τον αδελφό μου, τη σύντροφό μου, την οικογένειά και τους φίλους μου που διένυσαν μαζί μου, κάθε χιλιόμετρο αυτής της διαδρομής και στάθηκαν δίπλα μου σε κάθε συγκυρία.

Περιεχόμενα

Περίληψη	i
Abstract	ii
Ευχαριστίες	iii
Κεφάλαιο 1. Εισαγωγή	1
Κεφάλαιο 2. Από τις αρχές της Αειφορίας στη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη και τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα	3
2.1. Βιώσιμη Ανάπτυξη – Οι αρχές της αειφορίας	3
2.2. Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη	4
2.3. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα	4
2.3.1 Η Σημασία των Συμμετοχικών Διαδικασιών	5
2.3.2. Οι συμμετοχικές διαδικασίες σχεδιασμού υπό το πρίσμα των εμπλεκομένων	6
2.3.3. Η πορεία αλλαγής προς ένα αειφορικότερο σύστημα κινητικότητας ως κοινωνικοτεχνική μετάβαση	7
2.4. Στρατηγικές και προσεγγίσεις Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική (το κίνημα των Complete Streets)	8
2.5. Η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	9
Κεφάλαιο 3. Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας	12
3.1. Ορισμός και περιγραφή	12
3.2. Σύγκριση και διαφορές με το συμβατικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό	12
3.3. Πλεονεκτήματα και καλές πρακτικές από την ευρωπαϊκή εμπειρία	13
3.4. Διαδικασίες σχεδιασμού και εφαρμογής	15
3.4.1. Ο Κύκλος του ΣΒΑΚ	16
3.4.2. 1η φάση: Προετοιμασία και Ανάλυση	16
3.4.3. 2η Φάση: Ανάπτυξη Στρατηγικής	18
3.4.4. 3η Φάση: Σχεδιασμός μέτρων	19
3.4.5. 4η Φάση: Εφαρμογή και Παρακολούθηση	19
Κεφάλαιο 4. Το ΣΒΑΚ στην Ελλάδα και στο Δήμο Αθηναίων - Το Σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου του Δήμου Αθηναίων	21
4.1. Η Εισαγωγή των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα	21
4.1.1. Πρόγραμμα ENDURANCE	21
4.1.2. Πρόγραμμα SUMPs-Up	22

4.1.3. Άλλα προγράμματα και δίκτυα.....	23
4.1.4. Τα ΣΒΑΚ στην ελληνική νομοθεσία – Θεσμικό Πλαίσιο	23
4.2. Η Περίπτωση του Δήμου Αθηναίων	24
4.2.1. ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων	24
4.2.2. Το σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου του Δήμου Αθηναίων.....	25
Κεφάλαιο 5. Ο Δήμος Αθηναίων ως μελέτη περίπτωσης – Ιστορική εξέλιξη και σημερινή κατάσταση.....	28
5.1. Ο δήμος Αθηναίων – Μελέτη υφιστάμενης κατάστασης	28
5.2. Η Σημασία του Δήμου Αθηναίων – Προβλήματα της πόλης.....	29
5.3. Η Ιστορική Διάσταση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού στην Αθήνα	30
5.3.1 Η Αθήνα ως η νέα πρωτεύουσα του Ελληνικού κράτους	30
5.3.2 Πολεοδομική ανάπτυξη και προβλήματα στην Αθήνα του 20ου Αιώνα	32
5.3.3. Μεταβαλλόμενοι στόχοι και καινούριες πολιτικές	34
5.3.4. Οι σημερινές προκλήσεις και το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας	36
5.4. Από τις πεζοδρομήσεις στο ΣΒΑΚ και στο Μεγάλο Περίπατο	38
5.4.1. Μία νέα πραγματικότητα στις πόλεις – Δημόσιος χώρος και αυτοκίνητα.....	38
5.4.1.1. Η βιώσιμη διαχείριση του Ιστορικού Κέντρου της πόλης	38
5.4.1.2. Η έννοια και η σημασία των πεζοδρομήσεων στα αστικά κέντρα	39
5.4.2. Πεζοδρομήσεις στο κέντρο των Αθηνών	40
5.4.2.1. Οι πρώτες πεζοδρομήσεις. Η οδός Βουκουρεστίου και οι Παιδότοποι	41
5.4.2.2. Η Πεζοδρόμηση της Πλάκας	42
5.4.2.3. Η Πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου	45
5.4.2.4. Η πεζοδρόμηση της συνοικίας Ψυρρή – Κουμουνδούρου.....	48
5.4.2.5. Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων	49
5.4.2.6. Η Πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου – μία διαφορετική περίπτωση.....	53
5.5. Μελλοντικές παρεμβάσεις και βιωσιμότητα έργων σχετικών με την κινητικότητα στον αστικό χώρο	58
Κεφάλαιο 6. Εργαλεία για τη λήψη αποφάσεων – Ανάπτυξη Στρατηγικής – Πολυκριτηριακές Μέθοδοι (ΑΗΡ), Ανάλυση SWOT-PESTLE	60
6.1. Πολυκριτηριακή ανάλυση.....	60
6.2. Μέθοδοι πολυκριτηριακής ανάλυσης	61
6.3. Υβριδική Μέθοδος SWOT-AHP	63
6.4. Ανάλυση SWOT.....	64
6.5. Ανάλυση PESTLE και ανάλυση SWOT/PESTLE	65

6.6. Αναλυτική Μέθοδος Ιεράρχησης (AHP)	67
Κεφάλαιο 7. Ανάπτυξη Στρατηγικής για την επίτευξη της βιωσιμότητας του Σχεδίου του Μεγάλου Περιπάτου της Αθήνας (Έρευνα)	69
7.1. Μεθοδολογία έρευνας.....	69
7.2. Ερευνητική διαδικασία ερωτηματολογίων	70
7.3. Αποτελέσματα έρευνας και επεξεργασία δεδομένων	71
7.3.1. Ανάλυση SWOT για το Έργο του Μεγάλου Περιπάτου	71
7.3.1.1. Δυνατά Σημεία	73
7.3.1.2. Αδύναμα Σημεία	73
7.3.1.3 Ευκαιρίες	74
7.3.1.4. Απειλές.....	75
7.3.2. Εφαρμογή της μεθόδου SWOT-AHP	75
7.4. Ανάπτυξη στρατηγικών για την επίτευξη της βιωσιμότητας του Σχεδίου του Μεγάλου Περιπάτου του Δήμου Αθηναίων	84
7.4.1. Στρατηγικές ΔΣ-Ε – Στρατηγικές εστιασμένες στις θετικές επιδράσεις	87
7.4.2. Στρατηγικές ΔΣ-Α – Στρατηγικές εστιασμένες στην αποφυγή των απειλών λόγω των δυνατών σημείων.....	88
7.4.3. Στρατηγικές ΑΣ-Ε – Στρατηγικές εστιασμένες στη μείωση της επίδρασης των αδύναμων σημείων μέσω της αξιοποίησης των ευκαιριών	89
7.4.4. Στρατηγικές ΑΣ-Α – Στρατηγικές εστιασμένες στην ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιδράσεων	89
7.5. Σχεδιασμός σε βραχυχρόνιο, μεσοχρόνιο και μακροχρόνιο ορίζοντα	90
7.6. Συμπεράσματα και προτάσεις για τη χάραξη πολιτικής.....	91
Κεφάλαιο 8. Συμπεράσματα.....	93
Βιβλιογραφία.....	96
Παράρτημα Α.....	116
Παράρτημα Β.....	123

Ευρετήριο Εικόνων

Εικόνα 1. Η σκάλα της συμμετοχής (Arnstein, 1969, Καραβασίλη, 2018, σ. 49).	5
Εικόνα 2. Ο Κύκλος του ΣΒΑΚ (Rupprecht Consult, 2019, σ. 17).....	16
Εικόνα 3. "Ομάδες" εμπλεκόμενων σε έργα μεταφορών (Rupprecht Consult, 2014, σ. 31).	18
Εικόνα 4. Το σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου (Δήμος Αθηναίων, 2020β)	25
Εικόνα 5. Ο Δήμος Αθηναίων στην Περιφέρεια Αττικής (Pitichinaccio, 2010).	28

Εικόνα 6. Δημοτικά Διαμερίσματα του Δήμου Αθηναίων (Katrakazas et al., 2020)	28
Εικόνα 7. Χρήσεις γης και κάλυψη εδάφους στο Δήμο Αθηναίων (Δήμος Αθηναίων, 2019β, σ. 25)	29
Εικόνα 8. Σχέδιο Κλεάνθους-Schaubert (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015, σ. 107)	30
Εικόνα 9. Σχέδιο Ανασυγκρότησης της Αθήνας του Κώστα Μπίρη (Γ. Σαρηγιάννης, 2016)	33
Εικόνα 10. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 1985 - Κεντρική Περιοχή Αθήνας (Τριάντης, 2017)	34
Εικόνα 11. Στρατηγικό Σχέδιο ΡΣΑ/2014 (Τριάντης, 2017)	36
Εικόνα 12. Οι πρώτες 4 φάσεις πεζοδρομήσεων στην Πλάκα, οι αναπλάσεις στο Μοναστηράκι και η Ε' φάση των πεζοδρομήσεων στην Πλάκα όπως αρχικά σχεδιάστηκε (Μπετούρα, 1994, σ. 42).	44
Εικόνα 13. Το Εμπορικό Τρίγωνο και οι γειτονικές περιοχές του στο Δήμο Αθηναίων (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, 2019)	45
Εικόνα 14. Χρήσεις γης του Ψυρρή το 2019 (Μαρούγκας, 2020)	49
Εικόνα 15. Η οδός Διονυσίου Αρεοπαγίτου όπως την οραματίστηκε η Ε.Α.Χ.Α. (Κανελλοπούλου, 2016)	51
Εικόνα 16. Εξώφυλλο της πρότασης ΡΣΑ/1985 "Η Αθήνα και πάλι Αθήνα" (Τριάντης, 2017)	53
Εικόνα 17. Η επιβαρυμένη περιοχή από την προτεινόμενη πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου στον ευρύτερο χώρο του κέντρου της Αθήνας (Καρλάυτης et al. 2010)	57
Εικόνα 18. Στάδια Λήψης Απόφασης Πολυκριτηριακής Ανάλυσης (Δέδε, 2015, σ.85)	63
Εικόνα 19. Σχηματική περιγραφή της ανάλυσης SWOT (Igliński et al., 2016) ... Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.	
Εικόνα 20. Καθορισμός των παραγόντων επιρροής με την ανάλυση SWOT/PESTLE	66
Εικόνα 21. Ιεραρχική δομή τριών επιπέδων (Saaty και Vargas, 2012, σ. 3)	68
Εικόνα 22. Η διαδικασία για την εκπόνηση στρατηγικής με τη χρήση της μεθόδου SWOT/AHP	69

Ευρετήριο πινάκων

Πίνακας 1. Θεμελιώδης κλίμακα αξιολόγησης της Αναλυτικής Μεθόδου Ιεράρχησης (Saaty, 1977)	68
Πίνακας 2. Ιδιότητες συμμετεχόντων πρώτης φάσης έρευνας ερωτηματολογίου	70
Πίνακας 3. Ιδιότητες συμμετεχόντων δεύτερης φάσης έρευνας ερωτηματολογίου	71
Πίνακας 4. Ανάλυση SWOT για το σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου	72
Πίνακας 5. Πίνακας δυαδικών συγκρίσεων (περίπτωση ενός ερωτηθέντα)	76
Πίνακας 6. Πίνακας δυαδικών συγκρίσεων (γεωμετρικός μέσος όρος για όλους τους ερωτηθέντες)	77
Πίνακας 7. Άθροισμα των στηλών του πίνακα γεωμετρικού μέσου όρου των δυαδικών συγκρίσεων για τα Δυνατά Σημεία	77
Πίνακας 8. Άθροισμα των στηλών του πίνακα γεωμετρικού μέσου όρου των δυαδικών συγκρίσεων για τα Αδύναμα Σημεία	78
Πίνακας 9. Άθροισμα των στηλών του πίνακα γεωμετρικού μέσου όρου των δυαδικών συγκρίσεων για τις Ευκαιρίες	78
Πίνακας 10. Άθροισμα των στηλών του πίνακα γεωμετρικού μέσου όρου των δυαδικών συγκρίσεων για τις Απειλές	78

Πίνακας 11. Κανονικοποιημένος πίνακας ως προς τις στήλες	79
Πίνακας 12. Μέσος όρος ανά γραμμή (βάρη) σε φθίνουσα σειρά – Δυνατά και αδύναμα σημεία	80
Πίνακας 13. Μέσος όρος ανά γραμμή (βάρη) σε φθίνουσα σειρά – Δυνατά και αδύναμα σημεία	81
Πίνακας 14. Δείκτης Τυχαίας Συνέπειας (Saaty και Vargas, 2012, σ. 9)	82
Πίνακας 15. Πίνακας δυαδικών συγκρίσεων για τα Αδύναμα Σημεία (περίπτωση ενός ερωτηθέντα)	83
Πίνακας 16. Πίνακας δυαδικών συγκρίσεων για τις απειλές (περίπτωση ενός ερωτηθέντα)	83
Πίνακας 17. Πίνακας δυαδικών συγκρίσεων για τα Αδύναμα Σημεία (περίπτωση ενός ερωτηθέντα) – Βελτίωση της συνέπειας μέσω της αναθεώρησης των απαντήσεων	83
Πίνακας 18. Πίνακας δυαδικών συγκρίσεων για τις απειλές (περίπτωση ενός ερωτηθέντα) – Βελτίωση της συνέπειας μέσω της αναθεώρησης των απαντήσεων	84
Πίνακας 19. Προτεινόμενες στρατηγικές βάσει της ανάλυσης SWOT	86
Πίνακας 20. Βραχυπρόθεσμοι στρατηγικοί στόχοι	90
Πίνακας 21. Μεσοπρόθεσμοι στρατηγικοί στόχοι	90
Πίνακας 22. Μακροπρόθεσμοι στρατηγικοί στόχοι	91
Πίνακας 23. Προτάσεις για τη χάραξη πολιτικής	91
Πίνακας 24. Συγκεντρωτικός πίνακας δυαδικών συγκρίσεων (δεύτερη φάση της έρευνας) για όλους τους ερωτηθέντες με τη χρήση του γεωμετρικού μέσου όρου των επιμέρους απαντήσεών τους	123
Πίνακας 25. Κανονικοποιημένος πίνακας για όλους τους ερωτηθέντες	124
Πίνακας 26. Βάρη, Γινόμενα, Λόγοι, Δείκτης Συνέπειας CI και Λόγος Συνέπειας CR για τα όλους τους ερωτηθέντες και κατά σειρά τα Δυνατά Σημεία, τα Αδύναμα Σημεία, τις Ευκαιρίες και τις Απειλές	125

Κεφάλαιο 1. Εισαγωγή

Σήμερα, διανύοντας πια την τρίτη δεκαετία του 21^{ου} αιώνα, η πλειοψηφία του παγκόσμιου πληθυσμού κατοικεί σε αστικές περιοχές (Acuto et al., 2018). Η ταχύτατα αναπτυσσόμενη ανθρώπινη δραστηριότητα στις πόλεις, επέφερε και ανάλογη αύξηση στη ζήτηση για κινητικότητα, συχνά οδηγώντας τους κατοίκους σε αδιέξοδο. Η εκτεταμένη χρήση του αυτοκινήτου και η άναρχη επέκταση των ορίων του αστικού χώρου μέσα σε λίγες μόλις δεκαετίες, οδήγησαν στην υποβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης αλλά και σε μία άνευ προηγουμένου περιβαλλοντική ρύπανση.

Η ανάγκη για την εξασφάλιση ενός βιώσιμου μέλλοντος τόσο για τις πόλεις όσο και για τα συστήματα μεταφορών έστρεψε το παγκόσμιο ενδιαφέρον στην αναζήτηση ριζοσπαστικών λύσεων. Το 2013, η Ευρωπαϊκή Ένωση, υιοθετώντας μία νέα ολοκληρωμένη στρατηγική προσέγγιση επικεντρωμένη στον άνθρωπο, εισήγαγε την έννοια των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) προωθώντας τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης και την ουσιαστική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος.

Έτσι, οι πρακτικές αστικού σχεδιασμού σε πανευρωπαϊκό επίπεδο, έχοντας διαποτιστεί με τις αρχές της βιωσιμότητας αλλάζουν πλέον πλεύση. Οι ελληνικές πόλεις, ταλανιζόμενες για χρόνια από πολλαπλές προκλήσεις, σταδιακά, με την έλευση του ΣΒΑΚ, επιχειρούν και εκείνες τη μετάβαση σε ένα βιωσιμότερο μοντέλο κινητικότητας. Στην ίδια κατεύθυνση, ο πολυπληθέστερος δήμος της χώρας και κέντρο της πρωτεύουσας, ο Δήμος Αθηναίων, σε παράλληλο χρόνο με την εκπόνηση του ΣΒΑΚ και τη χάραξη καινούριας πολιτικής κινητικότητας και αναβάθμισης του δημοσίου χώρου εκκίνησε την υλοποίηση ενός νέου μεγάλου έργου, του Μεγάλου Περιπάτου, σκοπεύοντας στην απελευθέρωση του αστικού πυρήνα από τα αυτοκίνητα οχήματα, την ανάδειξη της πλούσιας πολιτιστικής κληρονομιάς της πόλης και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της.

Στόχο της παρούσας διπλωματικής εργασίας, αποτελεί η μελέτη μίας βελτιωτικής δράσης της αστικής κινητικότητας στο Δήμο Αθηναίων ενταγμένης στα πλαίσια της γενικότερης πολιτικής για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Ο Δήμος εξετάζεται ως ενιαίο σύνολο και με έναυσμα το Μεγάλο Περίπατο ερευνώνται τόσο οι πραγματικές ανάγκες των πολιτών όσο και οι ιδιαιτερότητες της πόλης, όπως αυτές διαμορφώθηκαν στο πέρασμα του χρόνου. Αποτελούμενη από οχτώ κεφάλαια, η εργασία σκοπεύει στην κατάρτιση βιώσιμων στρατηγικών προτάσεων για το έργο του Μεγάλου Περιπάτου, μέσω της ανάλυσης των δυνατών και αδύναμων σημείων του σχεδίου καθώς και των ευκαιριών αλλά και των απειλών που ελλοχεύουν κατά την ανάπτυξή του.

Στο παρόν πρώτο κεφάλαιο περιγράφονται τα ερευνητικά ερωτήματα καθώς και ο στόχος της εργασίας, ενώ κατόπιν στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι εννοιολογίες της βιωσιμότητας, της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Επιπρόσθετα ερευνώνται οι στρατηγικές προσεγγίσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας που ακολουθούνται τις πρόσφατες δεκαετίες στη Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη καταλήγοντας στη θέσπιση των ΣΒΑΚ. Το τρίτο κεφάλαιο καταπιάνεται με τη μελέτη των ΣΒΑΚ, την

ανασκόπηση των διαδικασιών σχεδιασμού και υλοποίησής του καθώς και των διαφορών και πλεονεκτημάτων του σε σχέση με τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό με την αναφορά παραδειγμάτων καλών πρακτικών από την ευρωπαϊκή εμπειρία. Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα πρώτα βήματα υιοθέτησης του ΣΒΑΚ στην Ελλάδα και τα πρώτα βήματα εφαρμογής του στις ελληνικές πόλεις, με τη βοήθεια σειράς προγραμμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την παράλληλη θεσμική κατοχύρωσή του σε εθνικό επίπεδο. Τέλος, δίνεται έμφαση στην περίπτωση του Δήμου Αθηναίων, τις πρώτες κινήσεις των υπεύθυνων αρχών για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ και τα πρώτα στάδια εφαρμογής του Μεγάλου Περιπάτου. Το πέμπτο κεφάλαιο στέκεται στην ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του Δήμου Αθηναίων και επιχειρεί μία ιστορική αναδρομή στην πόλη από την επιλογή της ως πρωτεύουσα της Ελληνικής Δημοκρατίας και την ουσιαστική επανίδρυση της μέχρι τις μέρες μας και τις υφιστάμενες προκλήσεις στον άξονα της κινητικότητας. Ταυτόχρονα παρατίθενται τα σημαντικότερα σημεία για την πολεοδομική εξέλιξή της Αθήνας στο πέρασμα του χρόνου και περιγράφονται οι σημαντικότερες σχεδιαστικές επεμβάσεις στον αστικό ιστό, έχοντας πάντοτε υπόψη τις κοινωνικοπολιτικές και τεχνολογικές εξελίξεις. Στο έκτο κεφάλαιο περιγράφεται λεπτομερώς η σημασία της χρήσης των κατάλληλων στρατηγικών εργαλείων για τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων και τη χάραξη βιώσιμων στρατηγικών προτάσεων για το Μεγάλο Περίπατο και την αστική κινητικότητα στο Δήμο, με την εισαγωγή στις πολυκριτηριακές μεθόδους και την παρουσίαση της υβριδικής μεθόδου SWOT-AHP. Στο έβδομο κεφάλαιο παρατίθενται πληροφορίες σχετικά με την έρευνα ερωτηματολογίων, το δείγμα, τον τρόπο συλλογής των στοιχείων και τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε. Αμέσως μετά, πραγματοποιείται επεξεργασία των δεδομένων με τη χρήση της μεθόδου SWOT-AHP και ανάλυση των αποτελεσμάτων για τη θέση στρατηγικών προτάσεων και τη συζήτηση επί αυτών. Τέλος, το όγδοο κεφάλαιο καταλήγει στα συμπεράσματα της διπλωματικής εργασίας.

Κεφάλαιο 2. Από τις αρχές της Αειφορίας στη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη και τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

2.1. Βιώσιμη Ανάπτυξη – Οι αρχές της αειφορίας

Ήδη από το 1970, η επιστημονική κοινότητα αναγνωρίζει τα όρια που υπάρχουν στην ανάπτυξη και δημοσιεύονται οι πρώτες μελέτες, που εισάγουν τον όρο της βιωσιμότητας (Meadows, D. H. & Club of Rome, 1972), έναν όρο που ως τότε είχε συνδεθεί κυρίως με τη δασοκομία (Kuhlman και Farrington, 2010) και ακολούθως τη βιολογία και πιο συγκεκριμένα την αλιεία και το ρυθμό των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, σε συνάρτηση με την εκμετάλλευση της φύσης και το σεβασμό ως προς τις βιολογικές δυνατότητες των ποικίλων μορφών ζωής (Μπαρμπόπουλος, 2002, σ. 58-59).

Μέχρι εκείνη τη στιγμή η ανθρώπινη ανάπτυξη ήταν ως επί το πλείστον άρρηκτα συνδεδεμένη με την οικονομική ανάπτυξη και την συνεχή άνοδο της παραγωγής, με το περιβάλλον να αποτελεί έναν πόρο προς χρήση και εκμετάλλευση (Hopwood et al., 2005). Με τη διαπίστωση πως το περιβάλλον δεν είναι μόνον πηγή πόρων και αποδέκτης αποβλήτων αλλά παράλληλα συνιστά το κυριότερο σύστημα υποστήριξης της ζωής, αναγνωρίζεται πως η μακροχρόνια διατήρησή του είναι απαραίτητη καθώς δίχως αυτή δεν μπορεί να υπάρξει συνέχεια της οικονομικής μεγέθυνσης (Μπαμπάτσου, 2009, σ. 22). Αναγνωρίζεται συνεπώς σε διεθνή κλίμακα πως η κοινωνία, οι ανθρώπινες δραστηριότητες και η ζωή σαν σύνολο, εμφολεύονται στο περιβάλλον. Η ίδια η ύπαρξη στο θεμέλιο της, βασίζεται σε αυτό (Hopwood et al., 2005).

Ακολούθως, το 1983, συνεκλήθη από τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών η επιτροπή Brundtland (Παγκόσμια Επιτροπή Περιβάλλοντος και Ανάπτυξης), η οποία κατανόησε πως τα παλαιότερα πρότυπα ανάπτυξης δεν εξάλειψαν τις οικονομικές ανισότητες εντός των κρατών ούτε μεταξύ αυτών ενώ ταυτόχρονα οδήγησαν στην υποβάθμιση του περιβάλλοντος (Hopwood et al., 2005). Στη μελέτη της Επιτροπής Brundtland, «*Το κοινό μας μέλλον*» (Our Common Future) που εκδόθηκε το 1987, προτείνεται και ορίζεται ένας νέος στόχος, αυτός της βιώσιμης ανάπτυξης η οποία ορίζεται ως εκείνη η ανάπτυξη η οποία «*θα ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να παρεμποδίζει την δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιηθούν τις δικές τους*» (Λαμπρίδη, Μελλιού, 2015, σ.29, Hopwood et al., 2005).

Ουσιαστικά, η βιώσιμη ανάπτυξη εδραιώνεται ως μία διαρκής διαδικασία, που καλείται να αντιμετωπίσει τα οικονομικά προβλήματα ταυτόχρονα με τις κοινωνικές ανισότητες σε συνδυασμό με τη διατήρηση των φυσικών πόρων και την αναχαίτιση της περιβαλλοντικής καταστροφής (Μπαμπάτσου, 2009, σ.28). Βασίζεται ως εκ τούτου σε τρεις πυλώνες, αυτούς της κοινωνικής βιωσιμότητας, της οικονομικής βιωσιμότητας και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας. Οι τρεις αυτές διαστάσεις αποτελούν τη ραχοκοκαλιά ενός βιώσιμου κόσμου και είναι πλήρως εξαρτώμενες η μία από την άλλη (Λαμπρινάκη και Λαμπρίδη, 2015, σ. 24-25, Μπαρμπόπουλος, 2002, σ. 64-65).

2.2. Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη

Βαθμιαία οι δεσμεύσεις για την διατήρηση του περιβάλλοντος και ως εκ τούτου ο σχεδιασμός για τη μετάβαση στην βιώσιμη ανάπτυξη έγιναν παγκόσμια τάση, με την Ατζέντα 21, που υπογράφηκε στο Ρίο ντε Τζανέιρο το 1992, να εδραιώνει τη δέσμευση 165 ηγετών χωρών ως προς την υιοθέτηση στοχευμένων μέτρων για την πορεία προς αυτή την κατεύθυνση. Το ίδιο έτος, η Συνθήκη του Μάαστριχτ, με γνώμονα την παγκόσμια αναγνώριση των περιβαλλοντικών ζητημάτων έθεσε σε πρώτο πλάνο την αειφορία ως πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αναφέροντας πως *«η προστασία του περιβάλλοντος είναι απαραίτητη για την οικονομική ανάπτυξη της Ε.Ε.»* (Καλόγνωμου, 2006, σ. 5-6).

Με το 75% του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να κατοικεί σε αστικές περιοχές (Sampaio et al., 2020), αλλά και τις περισσότερες κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες του ανθρώπου σε κλίμακα παγκοσμίου βεληνεκού να λαμβάνουν χώρα σε αυτές, σταδιακά οι πόλεις έρχονται στο επίκεντρο των πρωτοβουλιών για τη βιώσιμη ανάπτυξη (Λέκα, 2012, σ. 2-3). Με την εισαγωγή προγραμμάτων και προτάσεων για την επίτευξη της αειφορίας σε αστικό επίπεδο, πλέον είναι ξεκάθαρη η εισαγωγή της έννοιας της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, η οποία σύμφωνα με τον ορισμό του Διεθνούς Συμβουλίου Τοπικών Πρωτοβουλιών για το Περιβάλλον (ICLEI), είναι η ανάπτυξη *«που παρέχει βασικές περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές υπηρεσίες σε όλους τους κατοίκους μιας κοινότητας, χωρίς να απειλεί τη βιωσιμότητα των φυσικών, δομικών και κοινωνικών συστημάτων από τα οποία εξαρτάται η παροχή αυτών των υπηρεσιών»* (Καλόγνωμου, 2006, σ. 7-8).

Είτε πρόκειται για μικρές είτε για μεγάλες αστικές περιοχές, τα προβλήματα που προϋπάρχουν και οι προκλήσεις που παρουσιάζονται έχουν κοινές συνισταμένες. Οι πόλεις, ως κινητήριες δυνάμεις της οικονομίας, κέντρα πολιτισμού και παραγωγής αλλά και κατανάλωσης, αποτελούν συγχρόνως και μία μεγάλη πηγή περιβαλλοντικής υποβάθμισης. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό με την πάροδο των ετών πως δημιουργείται και η άμεση ανάγκη ένταξης περιβαλλοντικών στόχων στους τομείς του στρατηγικού σχεδιασμού αλλά και της γενικότερης διαχείρισης τους (Καλόγνωμου, 2006, σ. 7-8).

2.3. Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα

Η ταχεία αστικοποίηση που συντελείται τα τελευταία χρόνια άλλαξε ριζικά τη μορφολογία των αστικών κέντρων. Οι πόλεις, με την πάροδο των ετών, εξελίχθηκαν από συμπαγείς πυρήνες σε εστίες που εσωκλείουν ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων. Αυτή η ανεξέλεγκτη αστική εξάπλωση οδήγησε σε αυξημένες απαιτήσεις κινητικότητας και βαθμιαία επέφερε σημαντικά προβλήματα σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό επίπεδο (Curiel-Esparza et al., 2016). Ως αποτέλεσμα, οι πολεοδόμοι έρχονται αντιμέτωποι με νέες προκλήσεις όσον αφορά την ανάπτυξη ολοκληρωμένων και βιώσιμων πολιτικών αστικής κινητικότητας και νέες πρακτικές επικεντρωμένες προς αυτή την κατεύθυνση τίθενται σε εφαρμογή. Για να υπερκεραστούν τα κυρίαρχα ζητήματα μη-βιωσιμότητας και αναποτελεσματικότητας καθώς και για να επιτευχθεί ένας αποτελεσματικός επανασχεδιασμός των αστικών κοινοτήτων, των επιχειρήσεων αλλά και των συστημάτων διακυβέρνησης, απαιτούνται διαδικασίες αυξημένου συντονισμού, διαφάνειας, ανταγωνιστικότητας, συνεργασίας και δημιουργικής προσπάθειας,

ενώ σημαντικό ρόλο διαδραματίζει και η αξιοποίηση της υπάρχουσας γνώσης και εμπειρίας (Marleau Donais et al., 2019α, Melkonyan et al., 2020).

Η έννοια της βιώσιμης κινητικότητας συνδέεται με την ικανοποίηση της ζήτησης για κινητικότητα εντός της πόλης με παράλληλη αναγνώριση των καταναλωτικών ορίων κάθε φυσικού πόρου και περιορισμό της παραγωγής ρύπανσης (Μπαρμπόπουλος, 2002, σ. 84). Είναι φανερό πως η κοινωνική διάσταση του αστικού χώρου βρίσκεται επίσης σε άμεση σύνδεση με την κινητικότητα. Έτσι λοιπόν, η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας, θα αντιμετωπίζει ριζικά τις ανισότητες, θα ενθαρρύνει την ανθρώπινη επαφή και θα είναι ικανό να ελαχιστοποιήσει τις περιβαλλοντικές συνέπειες από τη δίχως μέτρο χρήση των οχημάτων (ιδίως των αυτοκινήτων Ι.Χ.) (Αθανασόπουλος, 2009, σ. 79-80).

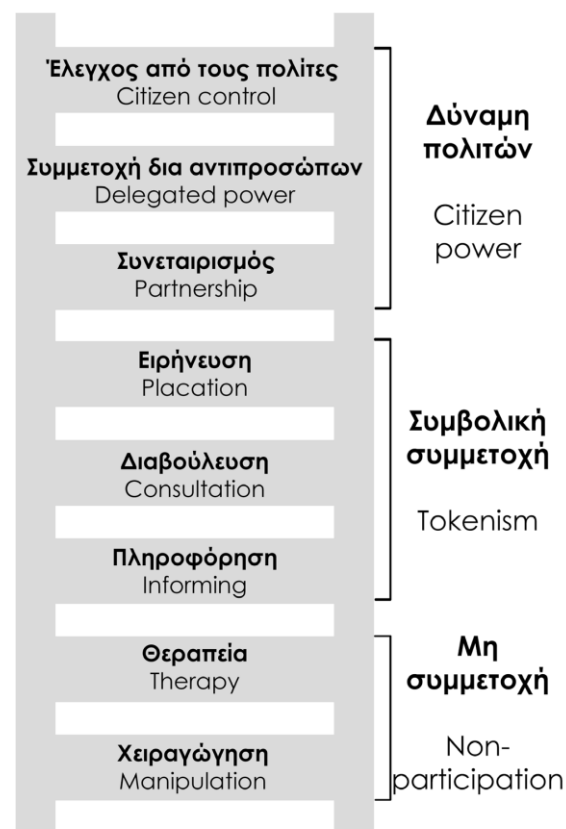
Συνεπώς, η βιώσιμη αστική κινητικότητα είναι ακόμα ένα πολύπλευρο ζήτημα που πρέπει να εξετάζεται ολιστικά και η ορθή διαχείρισή της αποτελεί συνισταμένη μίας πλειάδας αλληλένδετων παραγόντων που κινούνται σε οικονομικό, τεχνολογικό, κοινωνικό αλλά και πολιτισμικό άξονα. Η μελέτη των παραγόντων αυτών όπως και της διασύνδεσής τους, σύμφωνα με τη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών (1992, σ. 96-97) για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, θα πρέπει να διενεργείται σε τοπική, περιφερειακή και παγκόσμια κλίμακα. Σημαντικό επίσης στοιχείο που χαρακτηρίζει την προσέγγιση αυτή, είναι ο ανθρωποκεντρικός της χαρακτήρας. Έτσι, κάθε απόφαση που λαμβάνεται θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει ταυτοχρόνως όλους τους άμεσα εμπλεκόμενους, ακόμα και αν τα συμφέροντά τους είναι αντικρουόμενα ή οι οπτικές τους είναι διαφορετικές (Curiel-Esparza et al, 2016).

2.3.1 Η Σημασία των Συμμετοχικών Διαδικασιών

Η συμμετοχή του κοινού στις διαδικασίες σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων, σύμφωνα με την Krause (2014) επιτελεί τους παρακάτω στόχους:

- Μεγαλύτερη διαφάνεια στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων.
- Μεγαλύτερη κατανόηση μεταξύ των πολιτών και των διοικητικών αρχών.
- Αύξηση της προσβασιμότητας στις σχεδιαστικές διαδικασίες.
- Εξέταση ιδεών, προβληματισμών και γνώσης καθημερινών θεμάτων
- Ανάπτυξη και βελτίωση της γνωσιακής βάσης.

Ωστόσο, παρότι η δημόσια διαβούλευση αποτελεί κοινή πρακτική, συχνά παρατηρείται ο αποκλεισμός κάποιων εμπλεκόμενων φορέων από τις προβλεπόμενες διαδικασίες. Εθνικές μειονότητες, ηλικιωμένοι, μαθητές και πολίτες χαμηλότερου



Εικόνα 1. Η σκάλα της συμμετοχής (Arnstein, 1969, Καραβασίλη, 2018, σ. 49).

μορφωτικού επιπέδου, αποτελούν παραδείγματα ευάλωτων κοινωνικών ομάδων, που λόγω μειωμένης ισχύος, πολλές φορές δεν έχουν πραγματικό λόγο στο μεταφορικό και κινητικό σχεδιασμό εντός του αστικού χώρου. Ακόμα και όταν υπάρχει πολυφωνία και μεγάλη εκπροσώπηση του κοινού, ουσιαστικά η πλειοψηφία των ενδιαφερομένων μερών κυρίως ενημερώνεται για τα μελλοντικά σχέδια και τις υπό ανάπτυξη στρατηγικές, δίχως να συμπεριλαμβάνεται στις επιμέρους διαδικασίες που ακολουθούν. Ο σχεδιασμός εξακολουθεί στις περισσότερες χώρες της Ευρώπης να αποτελεί αντικείμενο που περιορίζεται στους τεχνικούς και τους εμπειρογνώμονες (Rupprecht Consult, 2014).

Κατά αυτό τον τρόπο, όπως παρουσιάζεται στην Εικόνα 1, η ανάμιξη του κοινού στις συμμετοχικές διαδικασίες σχεδιασμού παρουσιάζει διαβαθμίσεις. Η Arnstein (1969) καταγράφει στην κλίμακά αυτή (Ladder of Participation), τα 9 στάδια της συμμετοχής από τη μη συμμετοχή και τη χειραγώγηση, στον ολικό έλεγχο των αποφάσεων από τους πολίτες. Καθώς συνήθως εκπληρώνονται μόνο τα πρώτα τρία βήματα δίχως να δίνεται περαιτέρω βάση στα υψηλότερα επίπεδα, κρίνεται αναγκαία η ενίσχυση του ρόλου των πολιτών και των άμεσα εμπλεκόμενων ομάδων, ώστε να προσδιορίσουν από κοινού τα προβλήματα και τις ανάγκες τους διαδραματίζοντας ενεργό ρόλο στις διαδικασίες σχεδιασμού και καθορίζοντας τις αποφάσεις που επηρεάζουν την καθημερινότητα και τη ζωή τους. (Καραβασίλη, 2019, σ. 48-51).

2.3.2. Οι συμμετοχικές διαδικασίες σχεδιασμού υπό το πρίσμα των εμπλεκομένων

Η έννοια της αειφόρου ανάπτυξης στοχεύει εξ ορισμού στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου του ανθρώπου και της αλληλεπίδρασής του στη συνέχεια με το περιβάλλον. Το ερώτημα που τίθεται σε αυτό το σημείο είναι πώς ακριβώς αντιλαμβάνεται το κάθε άτομο τη σχέση του με το κοινωνικό και φυσικό περιβάλλον. Έτσι, η αναγνώριση των διαφορετικών αναγκών, των προβληματισμών, των απόψεων, των απαιτήσεων και των προσδοκιών για το σήμερα και το αύριο των κατοίκων μίας πόλης, αποτελεί σημείο κλειδί για μία βιώσιμη προσέγγιση και στην περίπτωση του σχεδιασμού αστικής κινητικότητας. Εμβαθύνοντας στις πολυσύνθετες έννοιες της αξιολόγησης του παρόντος και του μέλλοντος, της ανάπτυξης αξιακού προσανατολισμού, της κατανόησης των αναγκών της καθημερινότητας αλλά και του ορισμού της ποιότητας ζωής, είναι βέβαιο πως η αντίληψη της πραγματικότητας είναι διαφορετική για τον καθένα. Για τη μελέτη της νοοτροπίας ατόμων διαφορετικού υποβάθρου και της εκτίμησης των θεμάτων βιώσιμης κινητικότητας από αυτά, οι κοινωνικές επιστήμες εισάγουν την έννοια της κοσμοθεωρίας ως βάσης της ανθρώπινης συμπεριφοράς. Στο πλαίσιο των σχεδιαστικών διαδικασιών για τη βιώσιμη κινητικότητα, κάθε διαφορετική οπτική και κοσμοθεώρηση είναι αλληλεξαρτώμενη από τις υπόλοιπες και σαφώς απαραίτητη για τη χάραξη και την υλοποίηση μίας επιτυχούς στρατηγικής.

Όπως συνοψίζουν οι Chuang, Manley και Petersen (2020), για να είναι εν τέλει λειτουργική και ουσιαστικά βιώσιμη μία πολιτική ή ένα σχέδιο εντός του αστικού συστήματος, θα πρέπει να συνεκτιμηθούν όλες οι διαφορετικές φιλοσοφίες και απόψεις που υπάρχουν σε αυτό. Παρότι συχνά οι στάσεις ζωής και οι ιδέες φαίνεται να συγκρούονται και να ανταγωνίζονται η μία την άλλη, η πολιτισμική θεωρία καταδεικνύει πως οι ιθύνοντες για τη χάραξη πολιτικής σε μία πόλη επωφελούνται σε μεγάλο βαθμό, όταν συμπεριλαμβάνουν στις αποφάσεις τους ένα ευρύτερο φάσμα άμεσα ενδιαφερομένων με εντελώς διαφορετικές οπτικές γωνίες. Ως εκ τούτου, οι

ουσιαστικά αποκλίνουσες αρχές, αξίες και πεποιθήσεις που εκφράζονται μέσω των κοσμοθεωριών, είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε μία βελτιωμένη κατανόηση της ανθρώπινης σύνδεσης με το περιβάλλον αλλά και να διαδραματίσουν μεγάλο ρόλο όσον αφορά τη διαχείριση των ζητημάτων αειφορίας.

Από τις ανάγκες και τους προβληματισμούς του σήμερα ως τις αξίες των μελλοντικών γενεών, η διαχείριση αυτή στέκεται σε αυτήν ακριβώς τη βάση, δηλαδή στην ικανότητα του ανθρώπου να αντιληφθεί τη θέση του στην κοινωνία και να αναγνωρίσει τις έννοιες της ποιότητας της ζωής, της δικαιοσύνης, της ισότητας και της αξίας της συμμετοχικότητας. Παρομοίως, νοούνται και τα ζητήματα κινητικότητας υπό μία βιώσιμη κατεύθυνση, καθώς η προσέγγιση και διαχείρισή τους ακολουθεί επίσης τις ανάγκες της κοινωνίας, με την προϋπόθεση να αποφεύγονται ενέργειες που διαταράσσουν την κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ευημερία. Εάν οι αληθινές ανάγκες και επιθυμίες του συνόλου δεν έχουν ληφθεί υπόψιν και αν δεν υπάρχει σωστή εκτίμηση των επιπτώσεων που πρόκειται να επιφέρει η εισαγωγή μίας νέας πολιτικής ή μίας σειράς νέων μέτρων, είναι πιθανό να διαταραχθεί η καθημερινότητα και να προκληθούν νέα προβλήματα, που αφορούν μεταξύ άλλων την τοπική οικονομία, την κυκλοφορία, τη στάθμευση και τις χρήσεις γης (Pagliara και Biggiero, 2014). Έτσι, γίνεται αντιληπτό πως δίχως την ενεργή συμμετοχή και την ανάλυση των απόψεων όλων των εμπλεκόμενων μερών, δεν μπορεί να είναι ευσταθές οποιοδήποτε εγχείρημα επιδιώκει την επίτευξη των στόχων βιώσιμης κινητικότητας (Valenzuela-Montes et al, 2016).

2.3.3. Η πορεία αλλαγής προς ένα αειφορικότερο σύστημα κινητικότητας ως κοινωνικοτεχνική μετάβαση

Εντούτοις, όπως διαπιστώνει ο Geels (2012), η επιτυχής μετάβαση προς τη βιώσιμη κινητικότητα όπως και κάθε μετάβαση από ένα προϋπάρχον σύστημα σε ένα άλλο, δεν αποτελεί μία γραμμική διαδικασία. Αντίθετα, σύμφωνα με την κοινωνικοτεχνική θεώρηση της Πολυεπίπεδης Προοπτικής (Multi-Level Perspective, MLP) οι μεταβάσεις νοούνται ως αποτέλεσμα μίας συνεξελικτικής πορείας μεταξύ τεχνολογίας και κοινωνίας. Καθώς τα συστήματα μεταφορών σύμφωνα με την κοινωνικοτεχνική θεώρηση χαρακτηρίζονται ως κοινωνικοτεχνικά, παρομοίως και οι μείζονες αλλαγές που συμβαίνουν σε αυτά είναι δυνατόν να προσδιοριστούν ως κοινωνικοτεχνικές μεταβάσεις και η μελέτη τους απαιτεί μία αναλυτική εξέταση πολλαπλών εξελίξεων και προσεγγίσεων και κυριότερα της αλληλεπίδρασής τους. Υπό αυτό το πρίσμα, μία κοινωνικοτεχνική μετάβαση όπως αυτή που αφορά τα συστήματα μεταφορών, δεν είναι αποτέλεσμα μόνο της εξελικτικής πορείας της τεχνολογίας, αλλά αποτέλεσμα σειράς αλλαγών που συντελούνται ταυτόχρονα στις συνήθειες και τις πρακτικές των χρηστών, στο νομικό και θεσμικό πλαίσιο αλλά και στα βιομηχανικά δίκτυα και τις υποδομές. Λόγω της πολυπλοκότητας και της στενής διασύνδεσης μεταξύ αυτών των παραγόντων, η αναδιαμόρφωση ενός συστήματος δεν είναι συνήθως προϊόν μίας άμεσης ή εύκολης διαδικασίας (Geels, 2002).

Το ίδιο μοτίβο παρατηρούν οι Holden et al. (2019), συναντάται και στο ζήτημα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα πρότυπα κινητικότητας που έχουν διαμορφωθεί σήμερα, διαθέτουν έναν μακροχρόνιο και σύνθετο χαρακτήρα, αντανakλώντας την επένδυση πολλών δεκαετιών σε υποδομές (δρόμοι, γέφυρες, αεροδρόμια, σιδηρόδρομοι κ.α.) και οχήματα (αυτοκίνητα,

τραίνα, αεροπλάνα κ.α.) τα οποία σχεδιάστηκαν και κατασκευάστηκαν ακριβώς για να είναι ανθεκτικά στο χρόνο. Συνεπώς, η μετάβαση σε ένα νέο σύστημα μεταφορών και κατ' επέκταση η αλλαγή των υφιστάμενων μοντέλων κινητικότητας, δεν μπορεί παρά να είναι μία μακροχρόνια διαδικασία και κατά αυτό τον τρόπο, η αξιολόγηση της βιωσιμότητάς τους απαιτεί μία εξίσου μακροχρόνια και ολοκληρωμένη εκτίμηση των επιπτώσεων των αλληλένδετων υποσυστημάτων που το συγκροτούν (μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς, υποδομές μεταφορών, ενεργειακοί φορείς).

Οι στρατηγικές που μπορούν να εφαρμοστούν για την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας επηρεάζονται βαθμιαία από τις επιμέρους ομάδες παραγόντων που δραστηριοποιούνται στο σύστημα μεταφορών και τα υποσυστήματά του. Τα επίπεδα διακυβέρνησης, ο ιδιωτικός τομέας και οι πολίτες καθορίζουν σημαντικά μέσω των ενεργειών τους την κατεύθυνση προς την οποία θα κινηθεί η αναπτυσσόμενη στρατηγική. Οι προσεγγίσεις και οι κατευθύνσεις είναι δυνατόν να ποικίλλουν και ως εκ τούτου, υπάρχουν στρατηγικές που επικεντρώνονται επί παραδείγματι στη βελτίωση της αποδοτικότητας, στη στροφή προς εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς ή την ελάττωση των μετακινήσεων και του χρόνου διαδρομής. Σημείο κλειδί λοιπόν, για την εκπόνηση ενός στρατηγικού σχεδίου βιώσιμης κινητικότητας αποτελεί ο συνδυασμός των διαφόρων δράσεων των ομάδων παραγόντων και στη συνέχεια των στρατηγικών που θα αποφασίσουν να εφαρμόσουν (Holden et al, 2019).

2.4. Στρατηγικές και προσεγγίσεις Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική (το κίνημα των Complete Streets)

Η αναγνώριση των αρνητικών επιπτώσεων από την ολοένα αυξανόμενη ζήτηση για μεταφορές και μετακινήσεις στην πόλη στρέφει σταδιακά το παγκόσμιο ενδιαφέρον προς την ανάπτυξη νέων στρατηγικών για την επίτευξη της βιώσιμης αστικής κινητικότητας (Janiak et al, 2019, Marleau Donais et. al, 2019α).

Ο Καναδάς, το 2008, με τον Ομοσπονδιακό Νόμο Βιώσιμης Ανάπτυξης (Federal Sustainable Development Act, S.C. 2008, c. 33) παρουσίασε την Ομοσπονδιακή Στρατηγική Βιώσιμης Ανάπτυξης, στοχεύοντας στην δημιουργία ενός νομικού πλαισίου ανάπτυξης και εφαρμογής ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδίου, δίνοντας έμφαση στη μεγαλύτερη διαφάνεια κατά τη λήψη αποφάσεων και στο συντονισμό των δράσεων από την κυβέρνηση για την προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης. Σε αυτό το πλαίσιο, με όραμα *«ένα ασφαλές, πράσινο, καινοτόμο και ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών το οποίο υποστηρίζει το εμπόριο και την οικονομική ανάπτυξη, ένα καθαρότερο περιβάλλον και την ευμάρεια της μεσαίας τάξης του Καναδά»* στηριγμένο στους τρεις πυλώνες της βιωσιμότητας (κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό), το Υπουργείο Μεταφορών ανακοίνωσε το στρατηγικό του σχέδιο για το μέλλον των μεταφορών στη χώρα, με την ενεργή συμμετοχή των εμπλεκόμενων φορέων, των πολιτών, των αυτόχthonων ομάδων και των διαφόρων επιπέδων διακυβέρνησης *«Transportation 2030 – A Strategic Plan for the Future of Transportation in Canada»* (Transport Canada, 2019).

Σαφώς, ακόμα και πριν την κατάρτιση ολοκληρωμένων στρατηγικών σχεδίων σε εθνικό επίπεδο, διάφορες πόλεις της Βορείου Αμερικής (Καναδάς και Η.Π.Α.) αλλά και της Ευρώπης, εφάρμοσαν πρακτικές που επικεντρώνονται στη βιωσιμότητα του συστήματος μεταφορών, ξεκινώντας από τον ανασχεδιασμό των αστικών οδών. Προσεγγίσεις όπως αυτή της Woonerf,

του Δρόμου Ήπιας Κυκλοφορίας και της Livable Street, έθεσαν ως στόχο την απαγκίστρωση από το αυτοκίνητο, δίνοντας έμφαση σε υποδομές που θα ενθαρρύνουν την ενεργή κινητικότητα και τις δημόσιες συγκοινωνίες. Σε αυτές τις γραμμές κινείται και η πιο πρόσφατη έννοια της Complete Street. Επιχειρώντας να προσεγγίσει το ζήτημα από μία διαφορετική οπτική γωνία, το κίνημα των Complete Streets δίνει έμφαση στην υιοθέτηση πολιτικών που θα ενθαρρύνουν τους μελετητές και τους μηχανικούς να αναθεωρήσουν τόσο τις συνήθειες πρακτικές, όσο και τις διαδικασίες λήψης αποφάσεων (Marleau Donais et al, 2019α). Πιο συγκεκριμένα, η McCann (2013) τονίζει πως το κίνημα των Complete Streets κατανοεί πως το κυριότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν τα αστικά κέντρα και οι κοινότητές τους όσον αφορά την κινητικότητα δεν είναι τεχνικό, αλλά κυρίως πολιτικό και πολιτισμικό. Οι αποφάσεις που λαμβάνονται πηγάζουν από πολιτική βούληση και από τις προτεραιότητες και τις αξίες κάθε κοινότητας. Έτσι, το κομβικό σημείο για ένα επιτυχές έργο μεταφορών που ακολουθεί τις αρχές της Complete Street, δεν είναι το πώς αυτό θα σχεδιαστεί, αλλά πώς θα επιλεγεί, μελετηθεί και κατασκευαστεί ακολουθώντας τρεις βασικές στρατηγικές οι οποίες αναλύονται ως εξής:

- Διάδοση ενός νέου μηνύματος στηριγμένο σε ένα καινούριο θεσμικό πλαίσιο (*Spreading the Word: A New Frame*)
- Οικοδόμηση ενός Συνασπισμού, συγκεντρώνοντας ευρεία πολιτική στήριξη (*Building the Coalition: Gathering Political Support*)
- Υιοθέτηση νέας πολιτικής και εφαρμογή νέων πρακτικών για τη μετάβαση σε ένα σύστημα πολυτροπικών μεταφορών (*Getting it Right: A Clear Path*)

Σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση, κάθε δρόμος είναι δυνατόν να μετατραπεί σε *Complete Street*, ανεξάρτητα από το μέγεθος ή το χαρακτήρα του διότι κάθε επιμέρους σχέδιο, μπορεί να προσαρμοστεί στις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής, στο χαρακτήρα και την κλίμακα της οδού (Marleau Donais et al, 2019).

2.5. Η στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης - Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Έχοντας ως δεδομένο πως ο σχεδιασμός μίας πόλης, ενός πολύπλοκου χώρου, όπου λαμβάνει χώρα η πλειοψηφία των δραστηριοτήτων του ανθρώπου, θα απαρτίζεται από μία σειρά δραστηριοτήτων και πρακτικών που θα έχουν στο επίκεντρο την κοινωνική ευημερία μέσω της εκτίμησης και της τεκμηρίωσης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κάθε ενέργειας και πρακτικής, η Ευρωπαϊκή Ένωση πλέον επικεντρώνεται στη θεσμοθέτηση αιφώρων χωροταξικών και πολεοδομικών σχεδιασμών. (Αθανασόπουλος, 2009, σ. 77-78). Η βιώσιμη αστική κινητικότητα, βρίσκεται στον πυρήνα αυτών των σχεδίων (Μπαρμπόπουλος, 2002, σ. 84) και η Ε.Ε., υιοθετώντας αυτή τη νέα φιλοσοφία, το 2007 ενέκρινε την έκδοση του *Πράσινου Βιβλίου για τη Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας* (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007).

Το 2013 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θέλοντας να επιφέρει ριζικές αλλαγές που θα επηρεάσουν θεμελιωδώς το μοντέλο σχεδιασμού της κινητικότητας, παρουσίασε την ιδέα των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) (Sustainable Urban Mobility Plans, SUMP). Ήδη από το 2009 είχαν προηγηθεί συζητήσεις και προτάσεις πάνω σε ένα κοινό Ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης με τη συμμετοχή του Ευρωκοινοβουλίου, της ΕΟΚΕ (Κοινωνική και Οικονομική

Επιτροπή), της Επιτροπής των Περιφερειών, των κρατών μελών καθώς και των ενδιαφερόμενων φορέων και έτσι, αποσκοπώντας τόσο στην προώθηση *«ισόρροπης ανάπτυξης και την καλύτερη ενοποίηση των διαφόρων τρόπων αστικής κινητικότητας»* όσο και στην επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί για τις αστικές περιοχές και τη μετάβασή τους σε ένα αειφόρο σύστημα μεταφορών που θα είναι ανταγωνιστικό αλλά και αποδοτικό ως προς τους πόρους, εισηχθή η έννοια των ΣΒΑΚ (Rupprecht Consult, 2019α, σ. 9). Παράλληλα, επετεύχθη και ο καθορισμός είκοσι προτεινόμενων δράσεων (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013).

Οι είκοσι δράσεις που παρουσιάστηκαν ύστερα από την κοινή διαβούλευση, έθεταν σε πρώτο πλάνο την ταχύτερη προώθηση των πολιτικών, των ρόλων και της ευρύτερης αποδοχής των σχεδίων, με επίκεντρο τους πολίτες και την προοπτική της πράσινης κινητικότητας. Ταυτόχρονα, εξέταζαν τους τρόπους εξασφάλισης και βελτιστοποίησης των πόρων χρηματοδότησης, της υπάρχουσας και μελλοντικής τεχνογνωσίας, της συνεργασίας και της ανταλλαγής εμπειριών, καταλήγοντας στην προοπτική ανάπτυξης ενός νέου μοντέλου σχεδιασμού αστικής κινητικότητας (σε επιβατικό και εμπορευματικό άξονα) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013, Porrelliers και Ricci, 2013).

Μέσα από την ερευνητική διαδικασία και τις συζητήσεις έγινε ξεκάθαρο πως η μεγάλη πρόκληση που έχει να αντιμετωπίσει η Ευρωπαϊκή Ένωση ως σύνολο, είναι το μεγάλο χάσμα που έχει δημιουργηθεί μεταξύ των ελάχιστων προηγμένων (σε επίπεδο αστικής κινητικότητας) πόλεων και των πολύ περισσότερων που έχουν να διανύσουν τεράστια απόσταση για να το γεφυρώσουν. Για να επιτευχθούν λοιπόν οι κοινοί στόχοι, προκρίθηκε η προσέγγιση των σταδιακών αλλαγών στη θεώρηση της αστικής κινητικότητας με συντονισμένη δράση από όλα τα κράτη μέλη. Κάθε κράτος καλείται να αντιμετωπίσει διαφορετικά την προώθηση και την καθιέρωση των ιδεών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, καθώς όπως γίνεται κατανοητό, οι υπάρχουσες συνθήκες και τα νομικά πλαίσια διαφέρουν, ενώ ο αριθμός των πόλεων που καλούνται να τις εφαρμόσουν, είναι πολύ μεγάλος. Συνεπώς, πέραν της ιδιαίτερης προσέγγισης που πρέπει να ακολουθηθεί σε κάθε περίπτωση, πολύ σημαντική θεωρήθηκε και η ταχεία προώθηση του οράματος και των προγραμμάτων, πέραν από το εθνικό επίπεδο και στα επιμέρους τοπικά επίπεδα αυτοδιοίκησης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2013).

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν στην πλειοψηφία τους οι ευρωπαίοι πολίτες είναι μεταξύ άλλων η άναρχη επέκταση των ορίων των πόλεων, η ανεργία και οι κοινωνικές ανισότητες, η ατμοσφαιρική ρύπανση, η ηχορύπανση, η κυκλοφορική συμφόρηση, οι εγκαταλελειμμένες περιοχές και η δίχως μέτρο δημιουργία απορριμμάτων και λυμάτων, με συνέπεια την υποβάθμιση των υδάτων, τη διατάραξη των οικοσυστημάτων και τη δημιουργία προβλημάτων στην ανθρώπινη υγεία (Λέκα, 2012, σ. 15, Ανατολίτη, 2005, σ. 8-16).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση βρίσκεται σε ένα σταυροδρόμι, που πρέπει να αντιμετωπίσει συνολικά όλα αυτά τα ζητήματα, σε ένα ευρύτερο πλαίσιο ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων, που δημιουργείται στα πλαίσια της ενοποίησης και της παγκοσμιοποίησης. Κατά αυτόν τον τρόπο, η στρατηγική βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, σχεδιάζεται ώστε να αντιμετωπιστούν όλες οι προκλήσεις, λαμβάνοντας υπόψη και τις τρεις διαστάσεις της αειφορίας. Η αντιστροφή της κοινωνικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης που εντοπίζεται ιδιαίτερα σε περιοχές με μειονεκτικές κοινωνικές ομάδες, η αντιμετώπιση των συνεπειών της κρίσης της περασμένης δεκαετίας, η εισαγωγή της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας στο αστικό επίπεδο, η

ανάκτηση του δημόσιου χώρου που έχει εγκαταλειφθεί και η αξιοποίησή του για την ανάπτυξη δομών στέγασης και κοινωνικής οικονομίας, αποτελούν τους πρωταρχικούς και κύριους στόχους της όσον αφορά τη βιωσιμότητα στο αστικό πλαίσιο. Ως εκ τούτου, οι διαχειριστικές αρχές, έχουν κληθεί, να εργαστούν προς τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας τόσο των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, όσο και εκείνης των τομέων της γεωργίας και της αλιείας, καταπολεμώντας τη φτώχεια, με προώθηση της απασχόλησης και της κοινωνικής ένταξης, ενώ ταυτόχρονα, θέτουν στόχους και λαμβάνουν μέτρα για τη μεγαλύτερη απόδοση της αξιοποίησης των πόρων, μεριμνώντας για την προστασία του περιβάλλοντος. Συμπληρωματικά, όσον αφορά τις μετακινήσεις εντός των πόλεων και με δεδομένα τα προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί σε επίπεδο μεταφορών, λαμβάνονται πρωτοβουλίες για την προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και την επίλυση των προβλημάτων που υπάρχουν στις βασικές υποδομές των δικτύων (Δέτση, 2015, σ. 10-11).

Το ΣΒΑΚ θα λειτουργεί ως ένα εργαλείο που θα εφαρμοστεί σε τοπικό επίπεδο για τον προγραμματισμό του τομέα των μεταφορών. Πρόκειται για έναν σχεδιασμό μεγάλου χρονικού ορίζοντα, που βασίζεται στο όραμα της αειφορίας και επικεντρώνεται στις ανάγκες των ανθρώπων αλλά και των επιχειρήσεων και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής τους. Σύμφωνα με την Επιτροπή, για να θεωρηθεί ένα ΣΒΑΚ πετυχημένο, θα πρέπει να εξασφαλίζει πως όλοι οι πολίτες θα έχουν ίσες επιλογές και ευκαιρίες όσον αφορά τη μετακίνηση σε τοποθεσίες και υπηρεσίες κλειδιά ενώ θα βελτιώνει την οδική ασφάλεια και προστασία, μειώνοντας παράλληλα το θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση αλλά και την κατανάλωση ενέργειας και συμβάλλοντας στην βελτιστοποίηση της σχέσης κόστους και αποτελεσματικότητας στις μεταφορές. Τέλος, το ΣΒΑΚ θα συνεισφέρει στην ανάδειξη του αστικού περιβάλλοντος και στην δημιουργία ενός ελκυστικού σχεδίου πόλεως, για τους πολίτες, την οικονομία και το ευρύτερο φάσμα της κοινωνίας. Συνοπτικά, η Ευρωπαϊκή οδηγία για την κατάρτιση ενός ΣΒΑΚ περιλαμβάνει τη μακροχρόνια ανάπτυξη στρατηγικής και εκτελεστικού πλάνου με χρονικό προγραμματισμό των διάφορων δράσεων, του προϋπολογισμού χρηματοδότησης και της κατανομής των καθηκόντων, την επικοινωνία και συνεργασία των διαφορετικών επιπέδων αυτοδιοίκησης και τη διαρκή αξιολόγηση των παρόντων και μελλοντικών επιδόσεων. Για την επιτυχή φυσικά αξιολόγηση, απαιτείται ταυτόχρονα τακτική παρακολούθηση, αναθεώρηση, συνεχείς αναφορές και μελέτη του οικονομικού και κοινωνικού κόστους και κέρδους όλων των τρόπων μεταφοράς. Σε κάθε βήμα, εξίσου σημαντική είναι η συμμετοχή των ίδιων των πολιτών, δεδομένου ότι τα ΣΒΑΚ είναι εξ ορισμού βασισμένα στον ανθρωποκεντρικό προγραμματισμό. Ακολουθώντας μία σειρά από αρχές της αειφορίας, οι πόλεις που επιθυμούν να βελτιώσουν την ποιότητα των μεταφορών και της ζωής των κατοίκων τους υιοθετούν τις αρχές της βιωσιμότητας με τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων μερών και αποτίμηση όλων των κινδύνων και εναλλακτικών επιλογών (Arsenio et al., 2016).

Η ερώτηση που τίθεται, είναι η εξής: «σε τι είδους πόλη θα θέλαμε να ζούμε;», ποιές είναι οι κοινές συνισταμένες και οι κοινές προτεραιότητες που άμεσα θα εξελίσουν προς το καλύτερο την ποιότητα ζωής και την εικόνα του αστικού τοπίου; Ο ξεκάθαρος σχεδιασμός και καταμερισμός της χρηματοδότησης και των καθηκόντων, όπως και η εισαγωγή των προϋπαρχόντων παραδειγμάτων, αποτελούν το επόμενο βήμα για την ανάπτυξη ενός ΣΒΑΚ. Η διαρκής επανεξέταση και εκτίμηση, η διαχείριση και η επικοινωνία, είναι επίσης σημαντικοί παράγοντες της διαδικασίας (Arsenio et al., 2016).

Κεφάλαιο 3. Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

3.1. Ορισμός και περιγραφή

Ένα Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ορίζεται σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Rupprecht Consult, 2019β, σ. 2) ως το «ολοκληρωμένο, στρατηγικό, μακροπρόθεσμο σχέδιο μεταφορών με σαφείς στόχους και παρακολούθηση που στοχεύει στην καλύτερη προσβασιμότητα και ποιότητα ζωής για να λειτουργεί μία αστική περιοχή», ενώ σύμφωνα με την ελληνική νομοθεσία «είναι το στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών» (Νόμος 4599/19 ΦΕΚ 40 Α/19). Βασίζεται στις υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού και στις αρχές της ενσωμάτωσης, συμμετοχής και αξιολόγησης, αποτελώντας μία στρατηγική και ολοκληρωμένη προσέγγιση για την αποτελεσματική διαχείριση των ζητημάτων των αστικών μεταφορών (Ruprecht Consult, 2019α, σ. 9).

Κύριος στόχος του ΣΒΑΚ είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας και της ποιότητας ζωής με την επίτευξη της μετάβασης προς τη βιώσιμη κινητικότητα. Θεμελιώδεις αρχές του αποτελούν:

- Ο σχεδιασμός για τη βιώσιμη κινητικότητα στη «λειτουργική αστική περιοχή»
- Η συνεργασία μεταξύ όλων των αρμόδιων θεσμών
- Η εμπλοκή πολιτών και φορέων
- Η αξιολόγηση της υφιστάμενων και μελλοντικών αποδόσεων
- Ο καθορισμός μακροπρόθεσμου οράματος και σαφούς σχεδίου δράσης
- Η ανάπτυξη ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών
- Η οργάνωση παρακολούθησης και αξιολόγησης
- Η διασφάλιση της ποιότητας

Για την επίτευξη του στόχου απαιτείται ενδελεχής αξιολόγηση της παρούσας κατάστασης αλλά και των μελλοντικών τάσεων, η ανάπτυξη ενός κοινού και ευρέως υποστηριζόμενου οράματος με στρατηγικούς άξονες και ένα ολοκληρωμένο σύνολο ρυθμιστικών, προωθητικών, οικονομικών, τεχνικών και υποδομικών μέτρων, συνοδευόμενο από συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση (Ruprecht Consult, 2019α, σ. 9-10).

3.2. Σύγκριση και διαφορές με το συμβατικό συγκοινωνιακό σχεδιασμό

Καθώς, τα τελευταία χρόνια, οι προτεραιότητες και οι ανάγκες αλλάζουν, οι προσεγγίσεις του συγκοινωνιακού και αστικού σχεδιασμού τόσο σε ακαδημαϊκό όσο και σε πρακτικό επίπεδο, στρέφονται προς την αειφορία (Ruprecht Consult, 2019α, σ. 9-10). Με την υπέρμετρη χρήση του αυτοκινήτου να είναι επιζήμια για την καθημερινή ζωή στην πόλη και τις επιπτώσεις που επιφέρει η κλιματική αλλαγή να είναι πια φανερές, σταδιακά συντελείται μία ολική μετάβαση προς τη βιώσιμη κινητικότητα. Υπό το πρίσμα αυτής της νέας θεώρησης, ο άνθρωπος τίθεται στο επίκεντρο και αναγνωρίζεται από «παθητικός μεταφερόμενος» σε «ενεργός και υπεύθυνος πολίτης», ο οποίος δικαιούται και μπορεί να επιλέξει τον τρόπο μετακίνησής του, με το αυτοκίνητο να αποτελεί μία από τις πολλές εναλλακτικές επιλογές που έχει στη διάθεσή του.

Έτσι τα ΣΒΑΚ προκρίνονται ως η καινούρια τεχνική σχεδιαστική προσέγγιση για τις μεταφορές και την κυκλοφορία, δίνοντας ιδιαίτερη σημασία στην εξασφάλιση μεταφορικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου βασισμένων στους τρεις πυλώνες της βιωσιμότητας (οικονομικές λύσεις, με γνώμονα το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον που διαφυλάττουν την κοινωνική ευημερία) (Μπακογιάννης, 2016, σ. 6-7).

Εν αντιθέσει με τον παραδοσιακό συγκοινωνιακό σχεδιασμό, ο οποίος επικεντρωνόταν σε μία μηχανοκίνητη προσέγγιση, που απέβλεπε στη βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής και την ταχύτητα, τα ΣΒΑΚ εστιάζουν στο μεταφορικό μέσο και τις υποδομές, εισάγοντας την έννοια της ανθρωποκεντρικής προσέγγισης και επακολούθως εστιάζουν στην ποιότητα ζωής, την κοινωνική ισότητα, την υγεία, την ποιότητα του περιβάλλοντος και την οικονομική βιωσιμότητα. Κατά αυτό τον τρόπο, επιχειρείται μία ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των μεταφορικών μέσων αλλά και τρόπων για μία επιτυχή μετάβαση προς τη βιώσιμη κινητικότητα, εστιάζοντας όχι μόνο στις υποδομές, αλλά στο συνδυασμό τους σε ένα ευρύτερο σύνολο μέτρων που αφορούν συγχρόνως την αγορά, τη νομοθεσία, την υγεία, την εργασία, την κατοικία, την τεχνολογία, την πληροφόρηση και την ενέργεια. Ταυτόχρονα, προωθείται πέραν ενός βραχυπρόθεσμου και μεσοπρόθεσμου πλάνου παράδοσης των έργων και των μεταρρυθμίσεων, ένα μακροπρόθεσμο όραμα και μία στρατηγική που δεν στέκεται μόνο στο παρόν, αλλά αναπτύσσεται με γνώμονα το μέλλον. Παρόμοια, τα ΣΒΑΚ στέκονται και στην κάλυψη ολόκληρης της λειτουργικής αστικής περιοχής, η οποία είναι δυνατόν να εκτείνεται πέραν των στενών διοικητικών ορίων κάθε δήμου. Βασίζεται με αυτό τον τρόπο στους αστικούς πυρήνες και την πυκνότητα του πληθυσμού τους αλλά και στις ροές ανθρώπων και αγαθών που κινούνται από τις γύρω περιοχές προς αυτούς (Ruprecht Consult, 2019α, σ. 10-11). Ο όρος κλειδί λοιπόν σύμφωνα με τον Μπακογιάννη (2016) που καταδεικνύει τη στροφή από τον παραδοσιακό σχεδιασμό στα ΣΒΑΚ, είναι ως εκ τούτου η «*προσπελασιμότητα*», η οποία ερμηνεύεται ως η εξυπηρέτηση των αναγκών κινητικότητας κατοίκων και επισκεπτών χωρίς περιορισμούς και με τη χρήση όλων των μέσων, δίχως να συμμετέχουν απλώς παθητικά στη μεταφορά τους.

Ταυτόχρονα, τα ΣΒΑΚ προωθούν τη συστηματική αξιολόγηση των επιπτώσεων προς διευκόλυνση της μάθησης και της συνεχούς βελτίωσης και επανεξέτασης των στόχων δίχως να περιορίζονται στην απλή εκτίμηση των επιπτώσεων όπως οι πρακτικές του συμβατικού σχεδιασμού. Τέλος, ενώ στο παρελθόν οι αποφάσεις λαμβάνονταν κυρίως από εμπειρογνώμονες και οι διαδικασίες σχεδιασμού διενεργούνταν κυρίως από συγκοινωνιολόγους, πλέον στα ΣΒΑΚ εμπλέκονται όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς και πολίτες, μέσω διαφανών συμμετοχικών διαδικασιών και ο σχεδιασμός αποτελεί αντικείμενο μίας ευρείας ομάδας μελέτης, η οποία συναποτελείται από ειδικούς μίας πλειάδας κλάδων της μηχανικής, του περιβάλλοντος, των επιστημών διοίκησης αλλά και των κοινωνικών επιστημών (Ruprecht Consult, 2019α, σ. 10-13).

3.3. Πλεονεκτήματα και καλές πρακτικές από την ευρωπαϊκή εμπειρία

Η υπάρχουσα εμπειρία από την εφαρμογή των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας αποδεικνύει πως η αειφόρος προσέγγιση προσφέρει πολλαπλά οφέλη για την ανάπτυξη και τη λειτουργία μίας πόλης. Τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζουν σε κοινωνικό, περιβαλλοντικό

και οικονομικό άξονα, είναι ορατά τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Καλές πρακτικές από ευρωπαϊκές αστικές περιοχές όπως της Μαδρίτης (Ruprecht Consult, 2019α, σ. 13) αποδεικνύουν πως είναι εφικτή η μείωση των αέριων ρύπων ήδη από τους πρώτους μήνες εισαγωγής των νέων ρυθμίσεων, οδηγώντας στη βελτίωση της ποιότητας ζωής και στην ελάττωση των κινδύνων για την υγεία. Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου, εκφράζεται επίσης μέσω της αναμόρφωσης των κοινοχρήστων χώρων, της καλύτερης ποιότητας αέρα, της μείωσης του θορύβου αλλά και της βελτιωμένης οδικής ασφάλειας (Ruprecht Consult, 2014, σ. 12).

Με την προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς, της πεζής κίνησης και του ποδηλάτου έναντι του αυτοκινήτου και την ενίσχυση των υποδομών μεταφορών ώστε να εξυπηρετούν ταυτόχρονα όλες τις μορφές μετακίνησης αλλά και τις εξατομικευμένες ανάγκες κάθε ανθρώπου, οι πολίτες ανακτούν και πάλι το δημόσιο χώρο. Με την εισαγωγή του ΣΒΑΚ του Μιλάνου και τη λήψη στοχευμένων μέτρων, αρχής γενομένης από το 2016, η χρήση του αυτοκινήτου για τις καθημερινές μετακινήσεις ελαττώθηκε σημαντικά ενώ το παράδειγμα του Τάρτου, της δεύτερης μεγαλύτερης πόλης της Εσθονίας, κατέδειξε πως ύστερα από μία σειρά επενδύσεων και μεταρρυθμίσεων στις δημόσιες υποδομές, το ποσοστό των ατόμων που επιλέγουν ως κύριο μεταφορικό μέσο το ποδήλατο, αυξήθηκε σημαντικά. Τα μέτρα βιώσιμης κινητικότητας συντελούν και στη μείωση των θανατηφόρων τροχαίων ατυχημάτων, στα οποία η πλειοψηφία των θυμάτων, είναι συνήθως οι πιο ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι χρήστες αμαξιδίων. Στην προσπάθεια της προάσπισης της οδικής ασφάλειας, η Ε.Ε. έθεσε ως στόχο τη μείωση των δυστυχημάτων και των σοβαρών τραυματισμών κατά 50% ως το 2030. Στην επίτευξη του στόχου αυτού συνδράμει η εφαρμογή των αιφώρων πρακτικών σε ένα πλαίσιο ολοκληρωμένης στρατηγικής, που συμπεριλαμβάνει υποδομές ποδηλασίας, διευρυμένα πεζοδρόμια και περιορισμούς στην ταχύτητα των οχημάτων. Στη Βαρσοβία, έπειτα από την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ στα μέσα της δεκαετίας του 2000, τα τροχαία ατυχήματα και δυστυχήματα παρουσίασαν μείωση της τάξεως του 21% και του 60% αντίστοιχα ως το 2019 (Ruprecht Consult, 2019α, σ. 13-14).

Με την ολοκληρωμένη και διεπιστημονική προσέγγιση των ΣΒΑΚ προωθείται επίσης η ισοσκελισμένη ανάπτυξη κάθε τρόπου μετακίνησης υπό βιώσιμο πρίσμα, ενώ καθώς ο σχεδιασμός έχει ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα, εστιάζει στον πολίτη και τη συμμετοχή κάθε συλλογικού οργάνου της πόλης, αποκτώντας «*δημόσια αποδοχή και υποστήριξη*». Εφόσον οι αληθινές επιθυμίες και ανάγκες των άμεσα εμπλεκόμενων λαμβάνονται υπόψη από τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων, παρομοίως και οι μελετητές μπορούν να εργαστούν για την κατάρτιση ενός σχεδίου που θα αναπτυχθεί με πλήρη κατανόηση των ζητημάτων κινητικότητας που αφορούν τις διάφορες κοινωνικές ομάδες εντός της πόλης. Η παρουσία τους σε κάθε βήμα, είναι ιδιαίτερα σημαντική για τις διαδικασίες ανατροφοδότησης (feedback) και την εύρεση των αποτελεσματικότερων λύσεων και πιο καινοτόμων ιδεών σε επιμέρους προβληματισμούς λόγω της εξοικείωσης τους με πολλές επιμέρους ιδιαίτερες καταστάσεις (Ruprecht Consult, 2014, σ. 13).

Καθιστώντας τους δρόμους ασφαλείς αλλά και προσβάσιμους σε όλους, η αστική περιοχή μετατρέπεται από χώρο που επικρατούν οι οδικές αρτηρίες και τα οχήματα, σε έναν ελκυστικό χώρο κοινωνικής συνοχής και συνύπαρξης. Οι ποικίλες μορφές βιώσιμων μέσων μετακίνησης

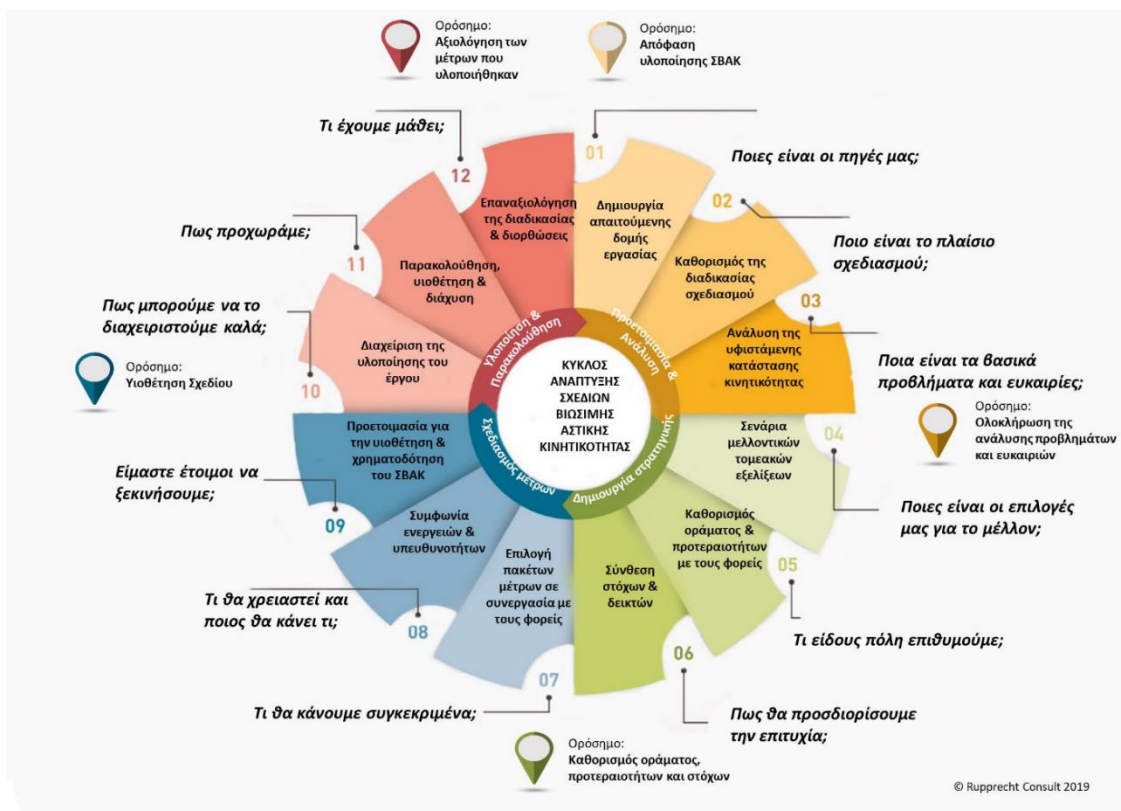
(ηλεκτρικά αυτοκίνητα, σκούτερ, ποδήλατα) προσφέρουν μεγαλύτερη άνεση στο χρήστη, συνδράμουν στην αναβάθμιση της πόλης (μειωμένοι ρύποι και θόρυβος) και προωθούν την ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας. Η αναγέννηση ενός τόπου που ανακτάται από τους πολίτες οδηγεί στην άνθηση των καταστημάτων, ενθαρρύνει τον τουρισμό και προσελκύει διεθνή επενδυτικά κεφάλαια. Παρομοίως, προσελκύονται άτομα με υψηλή κατάρτιση που συνήθως αναζητούν εργασία σε πιο ελκυστικές πόλεις όπως και άνθρωποι που προέρχονται από τις πιο ευάλωτες κοινωνικά ομάδες (άτομα με προβλήματα κινητικότητας ή οικονομικό μειονέκτημα), καθώς η εύρεση εργασίας είναι πολύ πιο πιθανή σε περιοχές όπου αίρονται τα εμπόδια στις μετακινήσεις. Με αυτό τον τρόπο εξομαλύνονται οι κοινωνικές διαφορές και το επίπεδο ζωής αυξάνεται με ίσο τρόπο για όλες τις κοινωνικές ομάδες. Η ανάλυση κόστους – οφέλους που πραγματοποιήθηκε στο Αράντ της Ρουμανίας στα πλαίσια εκπόνησης του ΣΒΑΚ κατέδειξε πως τα οικονομικά όφελος που αναμένεται να προκύψει μετά την εφαρμογή του ανέρχονται στα 2,2 εκατομμύρια € έναντι μίας επένδυσης της τάξεως του 1 εκατομμυρίου €. Αντίστοιχα ως απόρροια της εισαγωγής μέτρων βιώσιμης κινητικότητας στη Στοκχόλμη, το κοινωνικο-οικονομικό πλεόνασμα υπολογίστηκε στα 60 εκατομμύρια € ετησίως (Ruprecht Consult, 2019α, σ. 15).

Η ανάπτυξη ΣΒΑΚ συντελεί στην αποτελεσματική εκπλήρωση των νομικών υποχρεώσεων όπως επί παραδείγματι της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για την ποιότητα του αέρα. Συνάμα βοηθούν τους φορείς στην εύρεση πηγών χρηματοδότησης πάνω σε καινοτόμες λύσεις και ολοκληρωμένες προσεγγίσεις σχεδιασμού. Έτσι μία πόλη μπορεί να βελτιστοποιήσει την ανταγωνιστική της θέση όσον αφορά την εύρεση χρηματοδοτικών πόρων. Ταυτόχρονα, αίρονται οι διοικητικοί περιορισμοί που αφορούν την πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων, καθώς ο βιώσιμος αστικός σχεδιασμός διαδραματίζει σημαντικό ρόλο και στην επίλυση λειτουργικών ζητημάτων. Η συνεργασία μεταξύ των πολιτικών φορέων και των επιπέδων διακυβέρνησης ενισχύεται, όπως ενισχύεται και η διασύνδεση με τις γύρω περιοχές, αλλά και το εθνικό και ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (Ruprecht Consult, 2014, σ. 13-14).

Τέλος, οι αειφόρες πρακτικές σχεδιασμού, δρέπουν καρπούς μέσα από την καλλιέργεια μίας νέας κουλτούρας κινητικότητας, τη δημιουργία ενός κοινά διαμορφωμένου οράματος, το οποίο θα πηγάζει όχι μόνο από την πολιτική βούληση, αλλά θα αποτελεί κτήμα όλων των πολιτών. Με την αгаστή συνεργασία όλων των κοινωνικών ομάδων και των θεσμικών οργάνων και την κατανόηση των μακροπρόθεσμων οφελών από όλους, κάθε πόλη μπορεί να εργαστεί αρμονικά για την πραγμάτωση ενός τέτοιου οράματος (Ruprecht Consult, 2014, σ.14).

3.4. Διαδικασίες σχεδιασμού και εφαρμογής

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στηρίζοντας ενεργά από το 2013 την προώθηση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, εξέδωσε μία σειρά από κατευθυντήριες οδηγίες για την ανάπτυξη και την υλοποίηση των ΣΒΑΚ. Τα βήματα για την προετοιμασία και την εφαρμογή ενός επιτυχούς ΣΒΑΚ περιγράφονται λεπτομερώς από την Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας και αναπτύχθηκαν στα πλαίσια του προγράμματος SUMPS-Up του ELTIS, υπό την επιμέλεια του ερευνητικού και συμβουλευτικού γραφείου Ruprecht Consult (2014, 2019α).



Εικόνα 2. Ο Κύκλος του ΣΒΑΚ (Rupprecht Consult, 2019, σ. 17)

3.4.1. Ο Κύκλος του ΣΒΑΚ

Σύμφωνα με τις οδηγίες του Rupprecht Consult (2019α, σ. 17), η διαδικασία εκπόνησης ενός ΣΒΑΚ αποτελείται από μία αλληλουχία τεσσάρων φάσεων, δώδεκα βημάτων και 32 επιμέρους δράσεων, που αναπαριστώνται σχηματικά μέσα από τον «Κύκλο του ΣΒΑΚ» (Εικόνα 2).

3.4.2. 1η φάση: Προετοιμασία και Ανάλυση

Ορόσημο για την εκκίνηση των διαδικασιών είναι η ρητή απόφαση των φορέων χάραξης πολιτικής να προχωρήσουν στην εκπόνηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Σε αυτή την πρώτη φάση, λαμβάνει χώρα η προεργασία για τη σχεδιαστική πορεία που θα ακολουθηθεί. Το πρώτο βήμα της πρώτης φάσης περιλαμβάνει τη δημιουργία της απαιτούμενης δομής εργασίας, όπου αξιολογούνται οι πόροι (χρηματικοί, θεσμικοί και ανθρώπινοι) και οι ικανότητες, η δημιουργία μίας διατομεακής ομάδας εργασίας ΣΒΑΚ συναποτελούμενης από θεσμικούς και πολιτικούς παράγοντες, η εξασφάλιση πολιτικής αλλά και θεσμικής κατοχύρωσης του σχεδίου και τέλος ο σχεδιασμός των συμμετοχικών διαδικασιών με τη συμπερίληψη των εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών (Rupprecht Consult, 2019α, σ.18). Η ενεργή συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων της αστικής κοινότητας αποτελεί αναφαίρετο κομμάτι της εκπόνησης ΣΒΑΚ. Η χάραξη της πολιτικής και των στόχων που θεσπίζονται ώστε να είναι επιτυχής η εφαρμογή του σχεδίου προϋποθέτει τη σύμπραξη όλων των

ενδιαφερόμενων μερών και την παρουσία τους στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων αλλά και του σχεδιασμού. Καθώς η εισαγωγή νέων τομών στον αστικό και μεταφορικό σχεδιασμό έχει μεγάλες επιπτώσεις για μία πλειάδα από ομάδες διαφόρων κοινωνικών, οικονομικών και δημοσίων συμφερόντων, μεγάλη σημασία έχει η ενεργοποίηση και η ένταξη των ενδιαφερόμενων συλλογικοτήτων και φορέων στις διαβουλεύσεις από τα πρώτα βήματα της διαδικασίας, (Lindenau και Böhler-Baedeker, 2014).

Εξίσου σημαντική είναι η κατανόηση του ρόλου και της θέσης κάθε εμπλεκόμενου στο πλαίσιο των συμμετοχικών διαδικασιών, με γνώμονα την πρόβλεψη πιθανών συγκρούσεων ή συνεργιών που μπορούν δυνητικά να προκύψουν, την κατανόηση αλλά και την ενίσχυση των οργανωτικών ικανοτήτων που απαιτούνται για την υλοποίηση του Σχεδίου. Στην προσπάθεια καθορισμού των βασικών ενδιαφερόμενων μερών για το σχεδιασμό ενός ΣΒΑΚ, όπως αναφέρει η Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Rupprecht Consult, 2014, σ.30) είναι δυνατή η διάκρισή τους στις εξής τρεις μεγάλες «ομάδες» :

- Βασικοί εμπλεκόμενοι (Key actors) – Δηλαδή, οι φορείς με πολιτική ευθύνη και πολιτική εξουσία (Δήμαρχοι, Δημοτικό Συμβούλιο, Περιφερειάρχης, Περιφερειακό Συμβούλιο, Αρμόδια Υπουργεία), οι φορείς που κατέχουν τους οικονομικούς πόρους (δημόσια και ιδιωτικά κεφάλαια) και οι φορείς που κατέχουν την τεχνογνωσία και τις απαραίτητες δεξιότητες στον τομέα των μεταφορών, της πολεοδομίας και των υπόλοιπων επιστημονικών πεδίων (πανεπιστήμια, ιδιωτικά γραφεία μελετών, δημόσια διοίκηση).
- Ενδιάμεσοι (Φορείς Υλοποίησης και παροχής υπηρεσιών) – Οι υπεύθυνοι για την υλοποίηση του έργου και κατόπιν τη λειτουργία και τη συντήρησή του (πάροχοι συγκοινωνιακών και μεταφορικών έργων όπως η δημιουργία δρόμων, ποδηλατοδρόμων, το δίκτυο συγκοινωνιών, υπηρεσίες πληροφορικής, αστυνομία, συντηρητές).
- Πρωτοβάθμια Εμπλεκόμενοι (Stakeholders) – Κάτοικοι, επαγγελματίες, κοινωνικές ομάδες και οργανώσεις που επηρεάζονται άμεσα από την εφαρμογή των νέων μέτρων (επισκέπτες, πολίτες γειτονικών πόλεων, εμπορικοί σύλλογοι, περιβαλλοντικές οργανώσεις και άλλοι φορείς, ΑΜΕΑ, ηλικιωμένοι, παιδιά, έφηβοι, μέσα επικοινωνίας).

Το δεύτερο βήμα της πρώτης φάσης είναι ο καθορισμός της διαδικασίας σχεδιασμού, μέσω της εκτίμησης των απαιτήσεων και του καθορισμού της «λειτουργικής αστικής περιοχής», της σύνδεσης με τον ευρύτερο σχεδιασμό της περιοχής μελέτης, της κατάρτισης του χρονοδιαγράμματος και του προγράμματος εργασίας και τέλος της αξιολόγησης της αναγκαιότητας για λήψη εξωτερικής υποστήριξης. Ακολουθεί το τρίτο βήμα, το οποίο αφορά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης κινητικότητας. Σε αυτό το βήμα συμπεριλαμβάνεται ο εντοπισμός των διαφόρων πηγών δεδομένων όσον αφορά τα μεταφορικά μέσα και η συνεργασία με τους κατόχους αυτών των δεδομένων καθώς και η ανάλυση των προβλημάτων και των ευκαιριών που ενέχουν για το σύνολο της λειτουργικής αστικής περιοχής (Rupprecht Consult, 2019α, σ.18).

3.4.3. 2η Φάση: Ανάπτυξη Στρατηγικής

Στόχος της δεύτερης φάσης είναι η θέσπιση της στρατηγικής κατεύθυνσης του ΣΒΑΚ σε συνεργασία με όλους τους εμπλεκόμενους (πολίτες, φορείς, κοινωνικές ομάδες). Πρώτο βήμα εδώ αποτελεί η δημιουργία σεναρίων που αφορούν τις μελλοντικές τομεακές εξελίξεις και η συζήτηση των σεναρίων αυτών με τους εμπλεκόμενους. Αμέσως μετά καθορίζεται το κοινό όραμα για την πόλη και την καθημερινή ζωή των κατοίκων τόσο όσον αφορά την κινητικότητα όσο και πέρα από αυτή (υγεία, βιοτικό επίπεδο, χρήσεις γης κ.α.) και συμφωνούνται οι κοινές προτεραιότητες των εμπλεκόμενων. Σε αυτό το βήμα ουσιαστικά προσδιορίζεται η κατεύθυνση που θα λάβει το υπό εκπόνηση σχέδιο, έχοντας ως υπόβαθρο κάθε πτυχή ενός κοινά διαμορφωμένου οράματος, αναπτύσσοντας ακριβείς στόχους που υπηρετούν στρατηγικές προτεραιότητες. Η δεύτερη φάση ολοκληρώνεται με τη σύνθεση στόχων αλλά και δεικτών. Έτσι αυτό το σημείο είναι δυνατόν να καθοριστούν μία σειρά από δείκτες, κατάλληλοι για τη μέτρηση του βαθμού επίτευξης κάθε στόχου, ώστε να είναι «μετρήσιμη» η περιγραφή του επιθυμητού μέλλοντος (Rupprecht Consult, 2019α, σ. 80-96). Οι δείκτες αυτοί, σύμφωνα με τον Τσιρόπουλο (2017, σ. 42) και τους Tafidis et al. (2016) μπορούν να ομαδοποιηθούν και να ταξινομηθούν στις παρακάτω κατηγορίες:

- Ενιαίος χωροταξικός, πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός
- Αποτελεσματική διαχείριση της κυκλοφορίας και της στάθμευσης
- Βελτίωση της κινητικότητας
- Προώθηση εναλλακτικών μέσων μεταφοράς και μέσων μαζικής μεταφοράς
- Προώθηση τεχνολογιών και μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος

Τυπικά γκρουπ εμπλεκόμενων σε έργα μεταφορών			
Διοίκηση/Αρχές	Επιχειρήσεις/Πάροχοι μεταφορικού έργου	Κοινωνικές ομάδες	Άλλα
Τοπικές αρχές	Φορείς παροχής συγκοινωνιακού έργου	Εθνικές περιβαλλοντικές ΜΚΟ	Ερευνητικά κέντρα
Γειτονικές πόλεις	Σύμβουλοι μεταφορών	Οργανώσεις δικυκλιστών	Πανεπιστήμια
Τοπικές αρχές μεταφορών	Εταιρίες Car-sharing	Εμπορικοί σύλλογοι	Εκπαιδευτικά ιδρύματα
Άλλοι τοπικοί φορείς	Ιδιοκτήτες εταιριών ενοικίασης ποδηλάτου	Μέσα επικοινωνίας	
Πολιτικοί	Άλλοι πάροχοι υπηρεσιών μεταφοράς	Ενώσεις ποδηλατιστών/πεζών	
Άλλοι φορείς λήψης αποφάσεων	Μεγάλοι εργοδότες	Ενώσεις χρηστών ΜΜΜ	
Διαχειριστές έργων	Εθνικές επιχειρήσεις	Πολίτες	
Εξειδικευμένο προσωπικό	Περιφερειακές/τοπικές επιχειρήσεις	Επισκέπτες	
Στελέχη της υγείας και της ασφάλειας	Μικρές επιχειρήσεις	Πολίτες γειτονικών πόλεων	
Ευρωπαϊκή Ένωση	Λιανοπωλητές	ΑΜΕΑ	
Υπουργείο Μεταφορών		Ιδιοκτήτες γης	
Άλλα Υπουργεία		Γονείς/παιδιά	
Περιφερειακή αυτοδιοίκηση		Ηλικιωμένοι	

Εικόνα 3. "Ομάδες" εμπλεκόμενων σε έργα μεταφορών (Rupprecht Consult, 2014, σ. 31).

Οι δείκτες μπορούν να αφορούν μεταξύ άλλων τα οδικά ατυχήματα, τις εκπομπές αερίων, την ποιότητα αέρα, την ενεργειακή αποδοτικότητα, την προσπελασιμότητα για άτομα μειωμένης κινητικότητας και την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Ο καθορισμός των δεικτών θα πρέπει σαφώς να γίνεται με την ενεργή συμμετοχή των εμπλεκόμενων (Rupprecht Consult, 2019α, σ. 100).

3.4.4. 3η Φάση: Σχεδιασμός μέτρων

Κατά την τρίτη φάση η διαδικασία προχωρά από το επίπεδο του στρατηγικού σχεδιασμού σε αυτό του σχεδιασμού μέτρων. Στο σημείο αυτό σχεδιάζονται τα πλάνα χρηματοδότησης και κατανέμεται η δαπάνη στις διαφορετικές πηγές κεφαλαίου, ενώ ολοκληρώνεται και διασφαλίζεται η ποιότητα του ΣΒΑΚ. Αρχικά, επιλέγονται τα πακέτα μέτρων σε συνεργασία πάντοτε με τους φορείς. Τα μέτρα αυτά καθορίζονται σε ένα πλαίσιο διαφάνειας, για την επίτευξη των συμφωνημένων στόχων με την ορθή χρήση των διαθέσιμων (υλικών και χρηματικών) πόρων. Έπειτα προσδιορίζονται τα πακέτα μέτρων, με τέτοιο τρόπο ώστε ο σχεδιασμός να στηριχθεί σε ρεαλιστικές βάσεις, καινοτόμες ιδέες και μία εξασφαλισμένη σχέση κόστους-αποδοτικότητας, ενσωματώνοντας κάθε τρόπο μεταφοράς με τη χωροταξία, την πολεοδομία και άλλους σχεδιαστικούς τομείς. Κάθε επιμέρους δραστηριότητα της σχεδιαστικής διαδικασίας και της εφαρμογής των μέτρων ακολουθείται από συνεχή παρακολούθηση και έλεγχο. Το δεύτερο βήμα περιλαμβάνει τη συμφωνία πάνω στις ευθύνες και τα καθήκοντα (ενέργειες). Έπειτα από τη συμφωνία για τα πακέτα μέτρων, θα πρέπει να ακολουθήσει μία ανάλυση και ένας καταμερισμός ευθυνών και αρμοδιοτήτων για τους θεσμούς και τα τμήματα που θα αναλάβουν την εφαρμογή τους. Έτσι, το βήμα αυτό αποτελείται από μία σειρά από δραστηριότητες, οι οποίες περιλαμβάνουν:

- Την περιγραφή των δράσεων
- Τον προσδιορισμό των χρηματοδοτικών πηγών και της αξιολόγησης των οικονομικών δυνατοτήτων τους
- Την προτεραιοποίηση, την κατανομή ευθυνών και την κατάρτιση χρονοδιαγράμματος εργασιών
- Τη διασφάλιση ευρείας πολιτικής και δημόσιας υποστήριξης

Το τελικό βήμα της τρίτης φάσης αφορά την προετοιμασία για την υιοθέτηση αλλά και για τη χρηματοδότηση του ΣΒΑΚ. Αρχικά προβλέπεται η ανάπτυξη πλάνων χρηματοδότησης και κατανομής του κόστους στις διαφορετικές πηγές και έπειτα, η διαδικασία ολοκληρώνεται με την εκπόνηση του Σχεδίου. Πριν την τελική έκδοση, παράδοση και υιοθέτηση του ΣΒΑΚ, θα πρέπει βεβαίως, να εξεταστεί και να διασφαλιστεί η ποιότητά του. Η συμμετοχή των βασικών εμπλεκόμενων, όλων των πολιτών, αλλά και άλλων εξωτερικών εμπειρογνώμων με κριτική ματιά και εμπειρία πάνω στο σχεδιασμό Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, θα οδηγήσει στα βέλτιστα αποτελέσματα (Rupprecht Consult, 2019α).

3.4.5. 4η Φάση: Εφαρμογή και Παρακολούθηση

Η τελευταία φάση επικεντρώνεται στην υλοποίηση των μέτρων και όλων των σχετικών δράσεων που περιγράφονται από το ΣΒΑΚ. Ταυτόχρονα στοχεύει στη συστηματική

παρακολούθηση, την αξιολόγηση και τη συνεχή επικοινωνία. Στην αρχή λαμβάνει χώρα η διαχείριση της υλοποίησης του έργου. Σε αυτό το σημείο καθορίζονται οι αρμοδιότητες των φορέων, προβλέπονται οι πιθανοί κίνδυνοι και εξασφαλίζεται ο ορθός συντονισμός μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών όπως και η διαφάνεια του συνόλου της διαδικασίας. Μετά από αυτό το συντονισμό ακολουθεί η προμήθεια των υλικών αγαθών και των υπηρεσιών που είναι ζωτικής σημασίας για την εφαρμογή του ΣΒΑΚ. Ύστερα, έπεται η παρακολούθηση, η υιοθέτηση και η επικοινωνία. Το παρόν βήμα σκοπεύει πρώτα στον εντοπισμό των προβλημάτων και των προκλήσεων που προκύπτουν ώστε η υλοποίηση να πραγματοποιηθεί εγκαίρως, προσαρμοσμένη σε κάθε νέα πολιτική, νομική, χρηματοδοτική ή και πολιτική εξέλιξη, πάντοτε με τον βέλτιστα δυνατό τρόπο. Σημαντικό κομμάτι της τέταρτης φάσης είναι η παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί. Τέλος, η διαρκής ενημέρωση και εμπλοκή των πολιτών και των φορέων στη διαδικασία είναι ένα από τα βασικά ζητούμενα, ώστε να έχουν πάντοτε επίγνωση των αλλαγών που θα συμβούν στην πόλη τους και να γνωρίζουν όλες τις επιπτώσεις που θα επιφέρουν τα νέα μέτρα και οι δράσεις στην καθημερινή τους ζωή. Το τελικό βήμα για την υλοποίηση και την παρακολούθηση είναι η επαναξιολόγηση της σχεδιαστικής διαδικασίας και της εφαρμογής του ΣΒΑΚ και οι επιμέρους διορθώσεις. Ως εκ τούτου, αναλύονται οι επιτυχίες και οι αποτυχίες καθώς και τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, ώστε να προετοιμαστούν κατάλληλα τα σχέδια που αφορούν το μέλλον. Η γνώση και η εμπειρία που αποκτήθηκαν, είναι δυνατό να αποτελέσουν και βάση για τη συνέχεια, μέσω της επικοινωνίας σε τοπικό, εθνικό και βέβαια ευρωπαϊκό επίπεδο. Ακόμα και αν τα αποτελέσματα δεν είναι κατά κύριο λόγο θετικά, η επικοινωνία και ο διαμοιρασμός της πληροφορίας μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως υπόβαθρο για την επόμενη προσπάθεια ή και για άλλες περιπτώσεις πόλεων. Η διαδικασία εκπόνησης ΣΒΑΚ δεν είναι κάτι που σταματά, έτσι ο σχεδιασμός θα συνεχιστεί, μεριμνώντας για τα επόμενα χρόνια και τη νέα γενιά ΣΒΑΚ. Κατά αυτόν τον τρόπο, η τελική δραστηριότητα του κύκλου ΣΒΑΚ είναι η εξέταση νέων προκλήσεων και λύσεων. Η αποτίμηση λοιπόν, της εμπειρίας από τις φάσεις σχεδιασμού, υλοποίησης και αξιολόγησης, μπορεί να αποτελέσει πυλώνα για το μέλλον και τις επόμενες προετοιμασίες (Rupprecht Consult, 2019α, σ. 145-165).

Κεφάλαιο 4. Το ΣΒΑΚ στην Ελλάδα και στο Δήμο Αθηναίων - Το Σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου του Δήμου Αθηναίων

4.1. Η Εισαγωγή των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα

Ως κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης η Ελληνική Δημοκρατία ξεκίνησε τις πρώτες συζητήσεις για την εκπόνηση ΣΒΑΚ, αντιμετωπίζοντας μία σειρά από προκλήσεις με κυριότερες την έλλειψη εμπειρίας και την έλλειψη χρηματοδοτικών πόρων (Papaioannou et al., 2016).

Δεδομένης της έλλειψης νομοθετικού πλαισίου, οι εθνικές στρατηγικές πάνω στην ανάπτυξη ΣΒΑΚ, ως εκείνη τη στιγμή, αποτελούσαν είτε μεμονωμένες προτάσεις ενδιαφερόμενων με ειδίκευση στον τομέα των μεταφορών (όπως η «*Εισήγηση μίας Στρατηγικής για την Αστική Κινητικότητα*» [Γιαννής κ.α., 2010]) είτε αντικείμενο ιδρυματικής έρευνας (όπως οι έρευνες που πραγματοποιήθηκαν από τη Μονάδα Βιώσιμης Κινητικότητας του ΕΜΠ [Βλαστός, Μπιρμπίλη, 2002]).

Καθώς παρόμοια προβλήματα παρουσιάστηκαν στην πλειονότητα των Ευρωπαϊκών χωρών και οι πόλεις που κατόρθωσαν να εισάγουν επιτυχώς και να ξεκινήσουν την εφαρμογή ενός ΣΒΑΚ ήταν ελάχιστες, η ανάγκη για καλύτερη καθοδήγηση και επικεντρωμένη υποστήριξη σε όλα τα επίπεδα αποφάσεων, χάραξης πολιτικής και στρατηγικής ανάπτυξης ήταν κάτι παραπάνω από ορατό (Papaioannou et. al, 2016).

4.1.1. Πρόγραμμα ENDURANCE

Σταδιακά, ξεκίνησαν διάφορα εγχειρήματα υπό τη χρηματοδότηση της Ε.Ε., με στόχο την εγκαθίδρυση των ΣΒΑΚ (αρχικά στις μεγαλύτερες ευρωπαϊκές πόλεις) και την παροχή γνώσης και πληροφορίας γύρω από αυτά. Το Project ENDURANCE αποτέλεσε ένα από τα πρώτα αυτά εγχειρήματα, στοχεύοντας στον αποτελεσματική και συνεχή ανάπτυξη των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας σε 25 χώρες. Με την επίβλεψη της EPOMM (Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Διαχείρισης Κινητικότητας), το ENDURANCE απευθύνθηκε σε ειδικούς της αστικής κινητικότητας, σε δημοτικές και εθνικές αρχές, ώστε βαθμιαία 250 συνολικά πόλεις να ενεργοποιηθούν και να εργαστούν πάνω στην εκπόνηση ενός ΣΒΑΚ (Papaioannou et. al, 2016).

Τελικά, το ENDURANCE έθεσε ως κύριο στόχο τη θέσπιση ενός δικτύου μεταξύ των πόλεων ώστε αυτές να επικοινωνούν, να ανταλλάσσουν πληροφορίες και να διασφαλίσουν μία σταθερή χρηματοδότηση για την εγκαθίδρυση των ΣΒΑΚ. Στη διάρκεια ζωής του ENDURANCE στην Ελλάδα, εθνικό φορέα συντονισμού αποτέλεσε το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης με πρώτο στόχο την προσέγγιση μεγάλων αστικών περιοχών (άνω των 100.000 κατοίκων), και σε δεύτερο χρόνο την ενεργοποίηση των πόλεων με περισσότερους από 50.000 κατοίκους (66 Καλλικρατικοί Δήμοι) (EPOMM, 2016).

Στα τρία χρόνια που διήρκεσε το project, πραγματοποιήθηκαν μία σειρά από έρευνες και συνεντεύξεις (με είκοσι συνολικά δημοτικές αρχές που δήλωσαν ενδιαφέρον), όπου αναλύθηκαν οι προοπτικές και εναλλακτικές εγκαθίδρυσης, υποστήριξης και διατήρησης ενός Εθνικού Δικτύου ΣΒΑΚ. Παράλληλα διεξήχθησαν και δύο σεμινάρια (τα έτη 2014 και 2015, στο ΑΠΘ), με προσκεκλημένες όλες τις αρχές των δήμων με 50.000 και πλέον κατοίκους (Papaioannou et. al, 2016).

Το 2016, όταν έκλεισε ο κύκλος ζωής του project, είχαν ολοκληρωθεί επιτυχώς δύο ΣΒΑΚ, ένα στην Θεσσαλονίκη (αποτελέσει το πρώτο ολοκληρωμένο ΣΒΑΚ της χώρας) και ένα στο δήμο Αγίων Αναργύρων-Καματερού Αττικής, ενώ σε περιφερειακό επίπεδο είχε αναπτυχθεί ΣΒΑΚ για την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Επιπρόσθετα, πόλεις όπως η Λάρισα και οι Σέρρες είχαν επίσης εκφράσει το ενδιαφέρον τους για την εκκίνηση των απαραίτητων διαδικασιών για την ανάπτυξη αειφόρων σχεδίων κινητικότητας στα πλαίσια του ENDURANCE και πλέον είχε δημιουργηθεί ένα πρόσφορο έδαφος, ώστε ολοένα και περισσότερες πόλεις να εντάξουν μία τέτοια αναπτυξιακή πολιτική στο πρόγραμμά τους (EPOMM, 2016).

Κατά αυτό τον τρόπο, σε συνέχεια του ευρωπαϊκού προγράμματος, συστάθηκε το Εθνικό Δίκτυο ΣΒΑΚ. Ένα δίκτυο, όπου οι εμπλεκόμενοι φορείς Τοπικής Αυτοδιοίκησης, μπορούν να επικοινωνήσουν, να ανταλλάξουν εμπειρίες και πρακτικές και να λάβουν καθοδήγηση, υποστήριξη και περαιτέρω εκπαίδευση για το σχεδιασμό και την υλοποίηση ενός ΣΒΑΚ, όπως επίσης και να εξασφαλίσουν την απαραίτητη χρηματοδότηση για την υλοποίησή του. Συμπερασματικά, το ENDURANCE κατόρθωσε να επιτύχει τον κεντρικό του σκοπό, ο οποίος ήταν η δημιουργία ενός εθνικού δικτύου μεγάλων πόλεων, οι οποίες «επιθυμούν ή/και προτίθενται να αναλάβουν δράσεις βελτίωσης των συνθηκών κινητικότητας με την εκπόνηση ανάλογων σχεδίων» (Εθνικό Δίκτυο ΣΒΑΚ, 2017) και οι πρώτοι 19 δήμοι που έκαναν μεγάλα βήματα προς την υλοποίηση του ΣΒΑΚ και την υιοθέτηση της φιλοσοφίας των πυλώνων της αειφορίας, με επίκεντρο τη βελτίωση της ζωής των πολιτών ήταν οι Δήμοι Θεσσαλονίκης, Πατρέων, Λαρισαίων, Περιστερίου, Νίκαιας – Αγίου Ιωάννη Ρέντη, Κορδελιού – Ευόσμου, Ιλίου, Τρικκαίων, Σερρών, Αγίου Δημητρίου, Καβάλας, Βέροιας, Ξάνθης, Καρδίτσας, Παλλήνης, Θέρμης, Αμπελοκήπων – Μενεμένης, Ελληνικού – Αργυρούπολης και Θερμαϊκού (Εθνικό Δίκτυο ΣΒΑΚ, 2017, EPOMM, 2016).

4.1.2. Πρόγραμμα SUMPs-Up

Συμπληρωματικά με τις πρώτες αυτές κινήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και το πρόγραμμα ENDURANCE, παράλληλα, ήδη από το 2002, έχει ξεκινήσει η πρωτοβουλία CIVITAS (City-Vitality-Sustainability), ένα διαφορετικό δίκτυο που στοχεύει στην καθαρότερη και βελτιωμένη μετακίνηση εντός των πόλεων. Μέσω του CIVITAS και των επιμέρους προγραμμάτων του, έχουν αναλυθεί και δοκιμαστεί μία σειρά από πρακτικές και μέτρα σε δεκάδες πόλεις της Ευρώπης. Προσφέροντας σε επαγγελματίες και ενδιαφερόμενους την εμπειρία της παρακολούθησης της ανάπτυξης και της πειραματικής εφαρμογής καινοτόμων μέτρων βιώσιμης κινητικότητας, η πρωτοβουλία ενθαρρύνει την πολιτική δέσμευση και προτείνει πρωτότυπες λύσεις πάνω στην αξιοποίηση των πρακτικών, παρέχοντας γνώση και χρηματοδότηση, με όραμα τα ανεπτυγμένα και ολοκληρωμένα συστήματα βιώσιμης μετακίνησης (CIVITAS, 2019).

Το CIVITAS, με ορίζοντα δεκαοχτώ ετών, σχεδίασε 5 φάσεις, με σκοπό σε κάθε στάδιο να επεκτείνει τη δράση του σε ολοένα και περισσότερες πόλεις. Στην πέμπτη φάση, που ξεκίνησε το Σεπτέμβριο του 2016, με τη χρηματοδότηση του προγράμματος Horizon 2020 Research and Innovation Action, ξεκίνησε και το SUMPs-Up. Το SUMPs-Up συνεχίζοντας ουσιαστικά τις ενέργειες που είχε ξεκινήσει το ENDURANCE, στοχεύει στην επιτάχυνση των διαδικασιών και την εκκίνηση της ανάπτυξης ΣΒΑΚ στις πόλεις. Μελετώντας το υπόβαθρο των χωρών και τις επιμέρους περιπτώσεις πόλεων, το πρόγραμμα εξέτασε την υπάρχουσα πρόοδο πάνω στην κατάρτιση των ΣΒΑΚ (κατανόηση της έννοιας του ΣΒΑΚ, πόσα ΣΒΑΚ υπήρχαν και για ποιες πόλεις σε κάθε χώρα, ποιοι είναι οι αρμόδιοι φορείς, χάσμα μεταξύ χωρών, προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι τοπικοί φορείς) και παρότι παρατηρήθηκαν μικρές βελτιώσεις στην προετοιμασία τους (2017), υπήρχε μεγάλη προοπτική εξέλιξης και ανάγκη για καλύτερα αποτελέσματα και εύρεση τρόπου για να επιτευχθούν αυτά (SUMPs-Up, 2018).

Η Θεσσαλονίκη παρέμεινε βασικός πρωτεργάτης και στην περίπτωση του SUMPs-Up, με το Φόρουμ για το σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Θεσσαλονίκης του 2016 να σημειώνεται ως ένα πρώτο παράδειγμα καλής πρακτικής. Φορέας του Φόρουμ, ήταν το ΣΑΣΘ (Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης) (SUMPs-Up, 2018). Παρόμοιας κλίμακας και σημαντικότητας δράσεις για την προαγωγή των ΣΒΑΚ στην Ελλάδα αποτέλεσαν και τα επόμενα εργαστήρια (workshops) που έλαβαν χώρα επίσης στη Θεσσαλονίκη τα ακόλουθα έτη (Ruprecht Consult, 2017, Εθνικό Δίκτυο ΣΒΑΚ, 2017, SUMPs-Up, 2018).

4.1.3. Άλλα προγράμματα και δίκτυα

Στο ίδιο μήκος κύματος κινήθηκαν και άλλα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως τα έργα του προγράμματος διαπεριφερειακής συνεργασίας INTERREG, InnovaSUMP και REFORM.

Με την πάροδο των ετών, οι πρωτοβουλίες και οι κινήσεις σε συνεργασία με την Ε.Ε. αυξήθηκαν. Το 2018 ιδρύθηκε το Δίκτυο CIVINET CY-EL, ένα δίκτυο ΟΤΑ για τη βιώσιμη κινητικότητα στην Ελλάδα και την Κύπρο, που λαμβάνει τη στήριξη πέραν των ιδρυτικών 117 δήμων και 5 περιφερειών, 3 Υπουργείων, 8 Οργανισμών και 9 Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων. Το CIVINET CY-EL αποτελεί το επίσημο ελληνόφωνο παράρτημα του δικτύου CIVITAS με οργανωτική δράση στους τομείς του ανθρώπινου δυναμικού, της αξιοποίησης της χρηματοδότησης και της συνεργασίας των ΟΤΑ τόσο σε εθνικό όσο και σε ευρωπαϊκό επίπεδο (CIVITAS, 2020).

4.1.4. Τα ΣΒΑΚ στην ελληνική νομοθεσία – Θεσμικό Πλαίσιο

Το 2019, μετά από πολύχρονες διαδικασίες και προτάσεις, ακολουθώντας το ευρωπαϊκό όραμα, με το άρθρο 22 του Νόμου 4599/19, το ΣΒΑΚ εντάσσεται και επισήμως στην ελληνική νομοθεσία. Σύμφωνα με το νομοσχέδιο, *«Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι το στρατηγικό σχέδιο που καταρτίζεται με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές και τα περίχωρά τους και την ικανοποίηση των αναγκών για την κινητικότητα των ανθρώπων και τη μεταφορά αγαθών»* (Νόμος 4599/19 ΦΕΚ 40 Α/19).

Βασισμένο στις ήδη υπάρχουσες πρακτικές σχεδιασμού όσον αφορά την πολεοδομία και την κυκλοφορία, το ΣΒΑΚ στηριζόμενο πάνω στους πυλώνες της αειφορίας (οικονομία, κοινωνία, περιβάλλον) θα σχεδιάζεται και θα καταρτίζεται με ορίζοντα δεκαετίας λαμβάνοντας υπόψιν όλα τα μέσα και όλες τις μεθόδους μεταφοράς, για όλους τους χρήστες αυτών. Το σχέδιο νόμου ορίζει επίσης τα περιεχόμενα του ΣΒΑΚ καθώς επίσης και τους αρμόδιους φορείς για την εκπόνησή του, όπως και τις υποχρεώσεις τους. Ταυτόχρονα ορίζεται η «*περιοχή παρέμβασης του ΣΒΑΚ*» όπως και η διαδικασία έγκρισης των προτεινόμενων σχεδίων (Νόμος 4599/19 ΦΕΚ 40 Α/19). Έτσι, τέθηκαν όλα τα πλαίσια και οι διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν για την εκπόνηση ΣΒΑΚ συμπεριλαμβάνοντας και τις ήδη υπό εκκίνηση περιπτώσεις ανάπτυξης του.

Με αυτό τον τρόπο, έξι χρόνια έπειτα από την πρώτη επίσημη παρουσίαση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η ελληνική νομοθεσία εναρμονίζεται με την ευρωπαϊκή οδηγία και δίνει το επίσημο πλέον έναυσμα στους τοπικούς φορείς και τις αυτοδιοικήσεις να δημιουργήσουν τις στρατηγικές αλλά και το πλαίσιο ενεργειών τους, στην προσπάθεια της ανάπτυξης ενός τέτοιου σχεδίου. Ως εκ τούτου, η Ελληνική πολιτεία πραγματοποίησε το πιο βασικό βήμα για τον οργανωμένο και νομικά κατοχυρωμένο σχεδιασμό ΣΒΑΚ. Μέσω όλων των περασμένων πρακτικών και διαδικασιών, η νοοτροπία του ΣΒΑΚ, η γνώση γύρω από αυτό καθώς και οι πρώτες μέθοδοι και μελέτες κοινοποιήθηκαν στους ενδιαφερόμενους των δήμων και στους επαγγελματίες και πλέον θεσπίστηκε ένα ολοκληρωμένο επίσημο πλαίσιο για την ανάπτυξή του σε κάθε πόλη.

Αργότερα, το 2021, με το Νόμο 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16-3-2021) στο νομικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ θα ενσωματώνονταν επιπλέον ρυθμίσεις με στόχο την ενίσχυση των υποστηρικτικών εργαλείων των υπεύθυνων φορέων, την εισαγωγή σαφέστερων διατάξεων εξέτασης των σχεδίων, την αντιμετώπιση των ζητημάτων σχετιζόμενων με τα οχήματα μικροκινητικότητας και την εισαγωγή της Οδηγίας 2018/645 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου αναφορικά με τις άδειες οδήγησης.

4.2. Η Περίπτωση του Δήμου Αθηναίων

4.2.1. ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων

Εντός του ίδιου έτους από το νομοσχέδιο του ΣΒΑΚ, πολλοί δήμοι που δεν είχαν ως τότε εκκινήσει επίσημα την εκπόνηση σχεδίων, άρχισαν τη διαβούλευση για να εντάξουν το ΣΒΑΚ στις δράσεις που θα το επόμενο διάστημα. Ο Δήμος Αθηναίων, ο πολυπληθέστερος δήμος της Ελλάδας, αρχής γενομένης από τον Οκτώβριο του 2019, κάλεσε σε δημόσια διαβούλευση, για να αφουγκραστεί και να καταγράψει τις ανάγκες των κατοίκων όσον αφορά τα προβλήματα των μετακινήσεών τους και την επιρροή των εμπλεκόμενων φορέων σε αυτές. Η επικοινωνία με τους ίδιους τους πολίτες και η ενημέρωση αυτών, αποτελεί μία από τις θεμελιώδεις βάσεις για την εκπόνηση του ΣΒΑΚ στο Δήμο Αθηναίων, ο οποίος χάραξε μία πορεία τεσσάρων φάσεων που θα οδηγήσουν στην εκπόνησή του τελικού σχεδίου, με την παροχή συμβουλών από μία ανάδοχη εταιρία και τη χρηματοδότηση του Πράσινου Ταμείου (Δήμος Αθηναίων, 2019α).

Τα τέσσερα στάδια εξέλιξης του σχεδίου ορίστηκαν ως εξής:

Στάδιο Α') Αποτύπωση των προβλημάτων της πόλης αναφορικά με την κινητικότητα, ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και ευκαιριών για την επόμενη ημέρα με τη συμμετοχή των πολιτών

Στάδιο Β') Προσδιορισμός ενός κοινού οράματος, καθορισμός προτεραιοτήτων και συγκεκριμένων στόχων

Στάδιο Γ') Ανάπτυξη πακέτων μέτρων και σεναρίων αστικής κινητικότητας

Στάδιο Δ') Χάραξη σχεδίου δράσης ΣΒΑΚ

Με τον πολίτη σε πρώτο πλάνο, δημιουργήθηκαν τελικά δύο εναλλακτικά σενάρια παρεμβάσεων για το δήμο της Αθήνας τα οποία ακολούθως τέθηκαν σε δημόσιο διάλογο με στόχο την ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ ως τα μέσα του 2020 (<https://svakathina.wordpress.com/>).

4.2.2. Το σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου του Δήμου Αθηναίων

Παράλληλα με τις διαδικασίες εκπόνησης του ΣΒΑΚ, τον Ιούλιο του 2020, ξεκίνησε η υλοποίηση ενός μεγάλου έργου, στο πλαίσιο της νέας πολιτικής κινητικότητας και της νέας πολιτικής αναβάθμισης του Δημοσίου χώρου, με στόχο την ανάκτηση των κοινόχρηστων χώρων από τα αυτοκίνητα, τη βελτίωση των μετακινήσεων (σε έναν ενιαίο άξονα αειφορίας, ασφάλειας και άνεσης), την τόνωση της αγοράς, την αισθητική αριστοποίηση και τον εκσυγχρονισμό της εικόνας της πόλης. Οι προτεινόμενες επεμβάσεις, παρουσιάστηκαν σε συνεργασία με τον Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και εφαρμόστηκαν πιλοτικά το αμέσως επόμενο διάστημα ως «ο Μεγάλος Περίπατος του Δήμου Αθηναίων»

περιλαμβάνοντας την «αναβάθμιση και ανάπτυξη υποδομής οδών και πεζοδρομίων» καθώς και «ειδικές ρυθμίσεις κυκλοφορίας και στάθμευσης» (Γιαννής, 2020).



Εικόνα 4. Το σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου (Δήμος Αθηναίων, 2020β)

Η παρέμβαση στο σύνολό της περιλαμβάνει τις ήδη διαμορφωμένες οδούς Δ. Αρεοπαγίτου και Αποστόλου Παύλου όπως και τις περιοχές της Πλάκας και του Εμπορικού Τριγώνου αλλά και τις οδούς Βασιλίσσης Αμαλίας, Βασιλίσσης Όλγας, Ηρώδου Αττικού, Βασιλίσσης Σοφίας, Πανεπιστημίου, Αθηνάς, Μητροπόλεως και Ερμού ενώ φιλοδοξεί να επεκταθεί ως τον Κεραμεικό και το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο και αναμένεται να αποδώσει 50.000 m² ελεύθερου και Δημοσίου χώρου συμπεριλαμβάνοντας έναν περίπατο συνολικού μήκους διαδρομής 6,8 km (Δήμος Αθηναίων, 2020α), νέες λεωφορειολωρίδες μήκους 1,9 km καθώς και νέο ποδηλατόδρομο στην οδό Πανεπιστημίου. Η συνολική διάρκεια των εργασιών υπολογίζεται στα τέσσερα έτη ενώ ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου, ανέρχεται στα 50.000.000 € (Δήμος Αθηναίων, 2020β), με την πιλοτική φάση να υπολογίζεται αρχικά στο

κόστος των 2.000.000 € (Ξένος, 2021α). Σύμφωνα με τον εισηγητή του έργου, Γ. Γιαννή στη Συνεδρίαση του Δημοτικού Συμβουλίου το Μάιο του 2020, οι προτεινόμενες επεμβάσεις εναρμονίζονται με το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου και ακολουθούν τα αντίστοιχα παραδείγματα άλλων Ευρωπαϊκών πόλεων, ενώ σύμφωνα με το Δήμο Αθηναίων (2020α), αυτή η νέα προσέγγιση υιοθετεί τις αρχές της βιωσιμότητας και στηρίζεται άμεσα στην ενεργή συμμετοχή των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων όπως και στη διαρκή επικοινωνία με αυτούς, εστιάζοντας στις επιθυμίες και τις ανάγκες τους.

Ωστόσο στη δημόσια διαβούλευση που ακολούθησε κατά την πιλοτική εφαρμογή των επεμβάσεων, παρουσιάστηκε έντονος αντίλογος και καταδείχθηκαν σειρά προβλημάτων άμεσα σχετιζόμενων με τη βιωσιμότητα του έργου. Επαγγελματίες του κλάδου της πολεοδομίας όπως ο Κ. Βουρεκάς τόνισαν πως δε λήφθηκε υπόψη η μελέτη ΣΒΑΚ που διενεργούνταν ταυτόχρονα με τη μελέτη του «Μεγάλου Περιπάτου» και πως η παρούσα πρόταση αποτελεί μία επιμέρους συγκοινωνιακή μελέτη, ενώ ο ιδρυτής του CIVINET CY-EL, συγκοινωνιολόγος και πολεοδόμος, Κ. Αναγνωστόπουλος πρόσθεσε πως ουσιαστικά πρόκειται για ένα ερευνητικό πρόγραμμα και *«για να γίνουν τροποποιήσεις στο οδικό δίκτυο χρειάζονται κυκλοφοριακές μελέτες, οι οποίες πλέον από όλα τα χρηματοδοτικά προγράμματα της Ε.Ε. απαιτείται να έχουν ΣΒΑΚ»*, ενώ *«απαιτείται συζήτηση και γνωμοδότηση από όλους τους αρμόδιους εμπλεκόμενους φορείς»* (Ζαφειρόπουλος, 2020).

Παρά τις αντιδράσεις και τις διαφαινόμενες παραλείψεις, οι προτεινόμενες επεμβάσεις εγκαθιδρύθηκαν σε πιλοτικό στάδιο ενώ εντάχθηκαν σε ένα θεσμοθετημένο πλαίσιο, μέσω της ΚΥΑ Δ1Α/ΓΠ/ΟΙΚ.31688/20 (ΦΕΚ 1970Β/21-5-20) και της ΥΑ 179/21.8.2020 (ΦΕΚ Β 3481/2020), ως προσωρινά μέτρα για τον περιορισμό της κυκλοφορίας των μέσων μεταφοράς προς αντιμετώπιση του κινδύνου διασποράς του νέου κορωνοϊού COVID-19. Ωστόσο, κατά την περίοδο αυτής της πρώτης φάσης εφαρμογής, παρατηρήθηκαν φαινόμενα κυκλοφοριακής συμφόρησης στις εισόδους της πόλης και κυρίτερα στις οδούς Πανεπιστημίου και Σταδίου ως τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης αλλά και αντιδράσεις από τους επαγγελματίες του κλάδου του εμπορίου (Ξένος, 2021β).

Τελικά, οι αποφάσεις που αφορούσαν την εγκατάστασή της, ακυρώθηκαν από το Δ' Τμήμα του Συμβουλίου της Επικρατείας διότι η θέσπισή τους κρίθηκε πως έγινε για λόγους ρύθμισης της κυκλοφορίας και όχι υγειονομικούς. Κατ' ουσία τα μέτρα που πάρθηκαν για την εφαρμογή των νέων πολιτικών αναβάθμισης του αστικού χώρου στο δήμο Αθηναίων, *«δεν συνιστούν πράγματι μέτρα περιορισμού της ελεύθερης κυκλοφορίας προσώπων και μέσων μεταφοράς, κατά την εκτεθείσα στην προηγούμενη σκέψη έννοια των επίμαχων εξουσιοδοτικών διατάξεων, δηλαδή επί σκοπώ άμεσης και επιτακτικής ανάγκης αποφυγής του κινδύνου εμφάνισης της νόσου και περιορισμού της διάδοσής της, αλλά αποτελούν αμιγώς κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, κατά την έννοια του ΚΟΚ»* (ΣτΕ Δ' Τμήμα Α1992/2020).

Έπειτα από την απόφαση αυτή, ο Δήμος Αθηναίων εξέδωσε ανακοίνωση αναφέροντας πως προτίθεται να καταθέσει Ειδικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΕΠΣ) και να προχωρήσει σε νέα δημόσια διαβούλευση ώστε ο Μεγάλος Περίπατος να λάβει την οριστική του μορφή (Δήμος Αθηναίων, 2020γ). Οι διεργασίες για τη χάραξη του ΕΠΣ εκκίνησαν στα τέλη του ίδιου έτους, λαμβάνοντας υπόψη το υπό εκπόνηση ΣΒΑΚ του Δήμου όσο και το ήδη υπάρχον από το 2015 Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Ανάπτυξης. Το ΕΠΣ επικεντρώνεται στη διασύνδεση των ελεύθερων

και αρχαιολογικών χώρων και την προώθηση των βιώσιμων μέσων κινητικότητας ενσωματώνοντας ρυθμίσεις σχετιζόμενες με τη στάθμευση, το σύστημα συλλογής απορριμμάτων, τις χρήσεις γης και την πολεοδομία. Συγχρόνως, μελετώνται εις βάθος οι επιπτώσεις του Μεγάλου Περιπάτου, του οποίου η πιλοτική εφαρμογή παρατάθηκε. Φορέας υλοποίησης του ΕΠΣ, αναμένεται να είναι η προσφάτως ιδρυθείσα «Ανάπλαση Αθήνας Α.Ε.» ενώ στις ομάδες εργασίας για την κατάρτιση του ΕΠΣ, την αποτίμηση των μέχρι σήμερα αλλαγών και την παρακολούθηση και ανατροφοδότηση των εργασιών, συμμετέχουν δημοτικοί σύμβουλοι από όλες τις παρατάξεις και ειδικοί από ένα ευρύ διεπιστημονικό φάσμα. Αμέσως μετά την ολοκλήρωσή του ΕΠΣ προβλέπεται να ακολουθήσει δημόσια διαβούλευση (Λιάλιος, 2020).

Με την επίσημη ολοκλήρωση της περιόδου πιλοτικής εφαρμογής, το 2021, (Καραγιάννης, 2021) τα έργα συνεχίστηκαν με επίκεντρο την Πλατεία Συντάγματος, βάσει επικαιροποιημένης βραβευμένης μελέτης του 1999 (σε διαγωνισμό που προκηρύχθηκε εκείνη τη χρονική περίοδο από το Δήμο), της αρχιτεκτονικής ομάδας των Δ. Μανίκα, Ν. Παπαδημητρίου και Λ. Γεωργιάδη (Ζιαμπάκας, 2021α). Η υλοποίηση της μελέτης σε συνεργασία με τις Τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου Αθηναίων αναμένεται να πραγματοποιηθεί ως τις αρχές του 2022 με τη χρηματοδότηση του ΕΣΠΑ και προϋπολογισμό 1,3 εκατομμυρίων €. Η νέα αυτή ανάπλαση στοχεύει στη συνέχιση της «αναδημιουργίας» της Πλατείας Συντάγματος, περιλαμβάνει τη δαπεδόστρωση του κάτω μέρους της πλατείας και την αισθητική βελτιστοποίηση και ενοποίηση της με την οδό Ερμού, τη δημιουργία νέων χώρων πρασίνου, τη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στις οδούς Ερμού, Καραγεώργη Σερβίας και Μητροπόλεως, την τοποθέτηση νέου αστικού εξοπλισμού, την προάσπιση της ασφάλειας κατά τις μετακινήσεις των πεζών και των οχημάτων καθώς και της προσβασιμότητας για όλες τις ομάδες με περιορισμένη κινητικότητα (Παπούλια, 2021).

Κεφάλαιο 5. Ο Δήμος Αθηναίων ως μελέτη περίπτωσης – Ιστορική εξέλιξη και σημερινή κατάσταση

5.1. Ο δήμος Αθηναίων – Μελέτη υφιστάμενης κατάστασης

Η περιοχή μελέτης βρίσκεται στην Περιφέρεια Αττικής και ανήκει στον δήμο Αθηναίων, ο οποίος αποτελεί το μεγαλύτερο πληθυσμιακά δήμο της Ελλάδας με 664.046 κατοίκους (ΕΛΣΤΑΤ, 2011). Ο δήμος Αθηναίων, με έκταση 38 km², συνιστά έναν από τους πιο πυκνοκατοικημένους δήμους της περιφέρειας, ενώ κατανέμεται σε επτά Δημοτικά Διαμερίσματα (Εικόνα 6) (Δήμος Αθηναίων, 2008).

Το ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας έχει πληθυσμό 3.090.508 κατοίκους και συγκροτείται από 40 δήμους ενώ η Μητροπολιτική Περιοχή της πόλης, συγκροτημένη από 58 δήμους και με 3.753.783 κατοίκους αποτελεί την πολυπληθέστερη Μητροπολιτική Περιοχή της χώρας (Ανδριανός και Ζέρβας, 2019, σ. 2).



Εικόνα 5. Ο Δήμος Αθηναίων στην Περιφέρεια Αττικής (Pitichinaccio, 2010).



Εικόνα 6. Δημοτικά Διαμερίσματα του Δήμου Αθηναίων (Katrakazas et al., 2020)

Σε οικονομικό επίπεδο, ο κυριότερος τομέας του Δήμου Αθηναίων είναι ο τριτογενής, με σημαντικότερο κλάδο αυτό του εμπορίου, και την παροχή υπηρεσιών και τις μεταποιήσεις να έπονται σε σημαντικότητα. Γενικότερα η θέση και η δυναμική της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας την καθιστά σημαντικό και αναπόσπαστο κομμάτι της εθνικής οικονομίας, ενώ και διεθνώς η πόλη διαδραματίζει καίριο ρόλο στην ευρύτερη περιοχή της ανατολικής Μεσογείου (Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, 2018, σ.26-27).

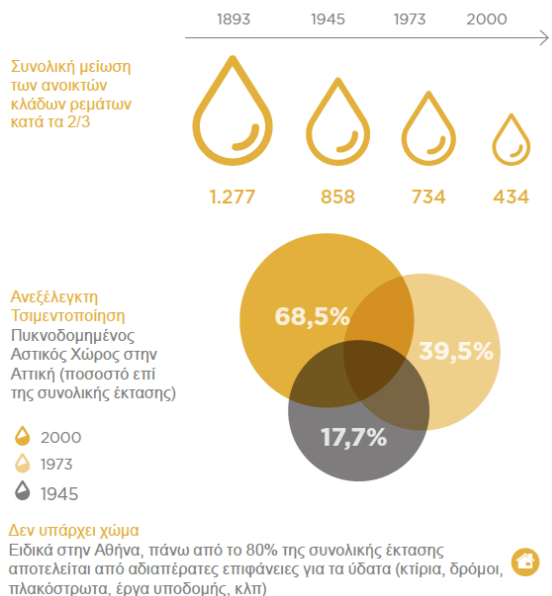
Σε κοινωνικό επίπεδο, το 52,5% του πληθυσμού συνιστούν οι γυναίκες και 47,5 οι άνδρες (ΕΛΣΤΑΤ, 2014). Το ποσοστό των έγγαμων γυναικών είναι 40,67% και αντίστοιχα των ανδρών, 45,18%. Επιπρόσθετα το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων είναι σχετικά

υψηλό, με το ποσοστό των γυναικών αποφοίτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης να είναι της τάξης

του 23,82% ενώ των ανδρών της τάξης του 25,04%. Εντούτοις, είναι σημαντικό να τονιστεί πως εντός του Δήμου εμφανίζονται έντονες διαφοροποιήσεις τόσο κοινωνικά όσο και οικονομικά, καθώς η πληθυσμιακή σύνθεση διαφέρει ανά Δημοτική Κοινότητα (Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, 2018, σ. 26-29).

5.2. Η Σημασία του Δήμου Αθηναίων – Προβλήματα της πόλης

Η σημασία του Δήμου Αθηναίων είναι αδιαμφισβήτητη καθώς πέραν από τον πολυπληθέστερο δήμο και την καρδιά της Περιφέρειας Αττικής, αποτελεί την πρωτεύουσα της Ελληνικής Δημοκρατίας, μία από τις ιστορικότερες πρωτεύουσες της Ευρώπης. Κατά τον 19^ο και κυρίως τον 20^ο αιώνα, ο Δήμος όπως και η ευρύτερη Μητροπολιτική περιοχή, γνώρισε σταδιακά μεγάλη οικιστική ανάπτυξη και συνάμα, ιδιαίτερα μετά τη δεκαετία του 1980 έπεται από την ένταξη της χώρας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, ραγδαία οικονομική άνοδο, με αποτέλεσμα την αύξηση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων. Παρόλα αυτά, η ταχεία και δίχως σχεδιασμό αστικοποίηση οδήγησε σε μία σειρά από προβλήματα, συνδεδεμένα με την άναρχη και πυκνή δόμηση, την κυκλοφοριακή συμφόρηση καθώς και την ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση. Ως απότοκο των παθογενειών αυτών, το φυσικό περιβάλλον στο πέρασμα του χρόνου υποβαθμίστηκε σημαντικά, καλύπτοντας τους υδάτινους πόρους του λεκανοπεδίου και περιορίζοντας τους ελεύθερους κοινόχρηστους χώρους και τους χώρους πρασίνου (Δήμος Αθηναίων, 2018, σ. 12-25).



Εικόνα 7. Χρήσεις γης και κάλυψη εδάφους στο Δήμο Αθηναίων (Δήμος Αθηναίων, 2019β, σ. 25)

Ταυτόχρονα, οι συνεχιζόμενες κρίσεις ιδιαίτερα των πρώτων δεκαετιών του 21^{ου} αιώνα οδήγησαν σε καινούριες προκλήσεις για την πόλη και τους κατοίκους της. Η κοινωνικοοικονομική κρίση και η απειλή της κλιματικής αλλαγής έφεραν ως αποτέλεσμα τη διόγκωση των αστικών προβλημάτων, ενώ η έλλειψη οράματος και πολιτικών στρατηγικών για την ορθή αντιμετώπισή τους εντείνουν τις ήδη υπάρχουσες πιέσεις γύρω από αυτά (Καρρά, 2015, σ. 49-72).

Παραμεφερείς προκλήσεις καλούνται βεβαίως να αντιμετωπίσουν σήμερα οι περισσότερες έντονα αστικοποιημένες περιοχές και δη τα αστικά κέντρα, καθώς τα προβλήματα αυτά δεν αποτελούν γνώρισμα μονάχα της Αθήνας (Soni και Soni, 2016). Η έλλειψη σχεδιασμού και στρατηγικής οδήγησε μεν βαθμιαία τους κατοίκους της σε αναζήτηση ενός καλύτερου επιπέδου ζωής κυρίως προς τα προάστια, όμως το κέντρο του Δήμου Αθηναίων διατηρεί τόσο τη δυναμική και την αξία του ως σημείο αναφοράς όσο και την ταυτότητα του (Ανδριανός και

Ζέρβας, 2019, σ. 4) για το σύνολο της ζωής της πόλης, πολιτισμικά, κοινωνικά και οικονομικά (Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, 2018, σ. 26-28).

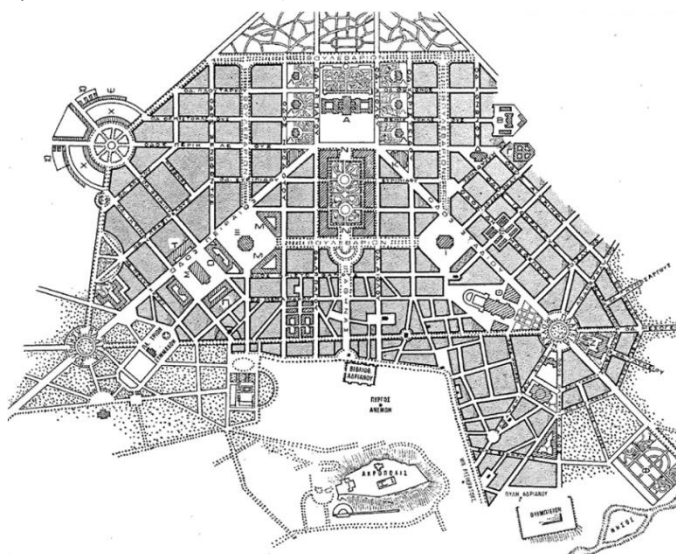
Η αναζήτηση βιώσιμων λύσεων για κάθε έκφανση της ζωής στο κέντρο και φυσικά για την κινητικότητα σε αυτό αποτελεί ένα χρόνιο γρίφο για τους σχεδιαστές και τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων. Έτσι, σε αυτό το κεφάλαιο επιχειρείται μία ανασκόπηση της κατάστασης στην καρδιά του Δήμου Αθηναίων, από τη χρονική στιγμή που επιλέχθηκε ως πρωτεύουσα η πόλη και ουσιαστικά επανιδρύθηκε έως σήμερα και τις πιο πρόσφατες χωροταξικές και πολεοδομικές παρεμβάσεις που έλαβαν χώρα στην περιοχή. Συγχρόνως, παρέχεται μία αναλυτική ματιά στη διαμόρφωση και την ανάπτυξη του αστικού ιστού, των παθογενειών που συσσωρεύτηκαν ανά τις δεκαετίες και τελικά τις επιχειρούμενες προσεγγίσεις και στρατηγικές επίλυσής τους.

5.3. Η Ιστορική Διάσταση του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού στην Αθήνα

5.3.1 Η Αθήνα ως η νέα πρωτεύουσα του Ελληνικού κράτους

Το 1834, η Αθήνα, μία πόλη 7.000 κατοίκων, επιλέγεται ως η νέα πρωτεύουσα του νεοσύστατου Ελληνικού Βασιλείου και έδρα του νεαρού Βασιλιά Όθωνα, ο οποίος μόλις είχε αναλάβει τη διακυβέρνηση της χώρας (Bastéa, 2000, σ. 3-4, Μονιούδη-Γαβαλά, 2015, σ. 103). Ως τότε, η ανάπτυξη της πόλης ανά τους αιώνες πραγματοποιείται χωρίς κάποιο σχεδιασμό, ενώ και μετά από τον πολυετή αγώνα για ανεξαρτησία, στην περιοχή κυριαρχούν οι εικόνες των κατεστραμμένων κατοικιών, των ερειπίων, του ακανόνιστου και αδόμητου οδικού δικτύου και των στενών ακάθαρτων περασμάτων. (Vaiou, 2002, σ. 211).

Ωστόσο, η πόλη εκτείνεται γύρω από την Ακρόπολη και αυτό δίνει ένα πολύ ισχυρό πλεονέκτημα στους υπέρμαχους της μετακίνησης της πρωτεύουσας, όσον αφορά το δημόσιο διάλογο για την επιλογή, καθώς παρά τα πολλαπλά προβλήματα, η πολιτισμική αίγλη της κλασικής Αθηναϊκής εποχής, όπου άνθιζαν η φιλοσοφία, οι τέχνες και οι επιστήμες, αποτελούσαν ένα αδιαμφισβήτητο πρόσφορο έδαφος για ανάπτυξη ενώ διέθεταν και ένα ήδη αναγνωρισμένο κύρος για τους Βαυαρούς αξιωματούχους που συνόδευσαν το νέο ηγεμόνα (Bastéa, 2000, σ. 3-4).



Εικόνα 8. Σχέδιο Κλεάνθους-Schaubert (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015, σ. 107)

Ουσιαστικά, το 1834 η πόλη επανιδρύεται (Burgel, 1976, σ.139) και η πολεοδομική πολιτική που θα αναπτυχθεί, ξεκινάει από την αρχή. Το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο εκπονήθηκε από τους αρχιτέκτονες Σταμάτιο Κλεάνθη και Eduard Schaubert και η καινούρια πόλη που θα

οικοδομηθεί αναπτύσσεται σε μορφή τόξου κάτω από την Ακρόπολη και γύρω από την παλαιά πόλη (Μονιούδη – Γαβαλά, 2015, σ.105).

Το σχέδιο αυτό, ακολουθώντας την τάση του Ρομαντικού Κλασικισμού, στα πρότυπα των Ευρωπαϊκών Μητροπόλεων, είχε ως στόχο την αναβίωση του αρχαίου ελληνικού πνεύματος και την ανάδειξη της ομορφιάς και του μεγαλείου των Αρχαιοτήτων. Έτσι, στο κέντρο της νέας πόλης σχεδιάστηκε ένα ισοσκελές τρίγωνο, όπου πλευρές του αποτελούν οι σημερινές οδοί Σταδίου, Πειραιώς και Ερμού, οι οποίες συνιστούν τα όρια της πόλης και τις κεντρικές εξόδους αυτής (Marmaras, 2005).

Στην κορυφή του τριγώνου, στη θέση της σημερινής πλατείας Ομονοίας, προβλεπόταν να τοποθετηθούν τα ανάκτορα, οι κήποι τους και τα κτήρια των υπουργείων και της διοίκησης, ενώ η οδός Αθηνάς διχοτομούσε τη γωνία της κορυφής του τριγώνου, καταλήγοντας στη θέα του βράχου της Ακρόπολης, τέμνοντας την οδό Ερμού (βάση του τριγώνου), στη θέση της παλαιάς αγοράς, κέντρο της πόλης και παζάρι στα χρόνια της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας. Παράλληλα, στην ανατολική πλευρά του τριγώνου, σχεδιάστηκε το πνευματικό κέντρο (με ακαδημία, βιβλιοθήκη και καθεδρικό ναό) κοντά στην περιοχή της σημερινής πλατείας Συντάγματος ενώ δυτικότερα προβλεπόταν να υπάρχει το εμπορικό κέντρο (Marmaras, 2005, Μονιούδη-Γαβαλά, 2015, σ. 106).

Οι οικονομικές δυσκολίες που προέκυψαν, οδήγησαν στην ανάγκη για αλλαγές στο εγκεκριμένο σχέδιο (Εικόνα 8) και με την κλήση του αρχιτέκτονα Leo von Klenze, πραγματοποιήθηκαν αρκετές παρεμβάσεις, οι οποίες προέβλεπαν στην πυκνωση του αστικού ιστού, οδηγώντας έτσι και στη μείωση της έκτασης της πόλης αλλά και στην αλλαγή της τοποθεσίας μίας πλειάδας κεντρικών κτηρίων (όπως του διοικητικού και του πνευματικού κέντρου) (Marmaras, 2005). Στην πράξη, τα προβλεπόμενα σχέδια και το όραμα για την οικοδόμηση μίας νεοκλασικής πόλης έδωσαν τη θέση τους σε μία ρεαλιστική διάθεση και πρόβλεψη για τον εκσυγχρονισμό της πρωτεύουσας αλλά και του κράτους, φανερώνοντας μία προσπάθεια απαγκίστρωσης από το Οθωμανικό παρελθόν. Τις πρώτες δεκαετίες, οι κεντρικές παρεμβάσεις στο κέντρο της πόλης θα είναι λιγοστές και θα αφορούν κυρίως τις πλατείες και τις οδούς (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015, σ. 106-108), ωστόσο λόγω των μεγάλων οικονομικών και κοινωνικών αντιθέσεων, υπήρχαν δύο παράλληλες πραγματικότητες, οι οποίες αποτυπώθηκαν και στη διαμόρφωση του χαρακτήρα της πόλης, δημιουργώντας έτσι μία διαφοροποίηση τόσο όσον αφορά τις αξίες της γης όσο και των δραστηριοτήτων σε αυτές. Τα πλουσιότερα στρώματα του πληθυσμού και οι διοικούντες κατοικούσαν πλησίον του παλατιού και γύρω από αυτό, στην ανατολική πλευρά της πόλης, ενώ στη δυτική κατοικούσε η εργατική τάξη. Παρά τα σχέδια και τις αποφάσεις που εξέταζε η διοίκηση για τη στρατηγική ανάπτυξη που θα έπρεπε να έχει η πόλη, ολόένα και περισσότεροι κάτοικοι από τις υπόλοιπες περιοχές της χώρας αλλά και από τις περιοχές που δεν είχαν απελευθερωθεί μετανάστευαν στην πρωτεύουσα, ελκυσμένοι από την αναζωογονημένη αίγλη της και την επιλογή της ως κατοικία του βασιλιά αλλά κυρίως αναζητώντας εργασία και ασφάλεια, οδηγώντας σε βαθμιαία αύξηση του πληθυσμού. Την ίδια στιγμή αναπτύσσεται και το λιμάνι του Πειραιά, ενώ λαμβάνει χώρα και η εκβιομηχανοποίηση της πόλης, οδηγώντας στην μετοίκηση γύρω από το κέντρο, αλλά και εντός των προδιαγραφόμενων ορίων του (Vaiou, 2002, σ. 212, Marmaras, 2005). Το αρχικό σχέδιο κατά βάση διατηρήθηκε ως ο κεντρικός άξονας των επιμέρους παρεμβάσεων με τις μεγαλύτερες και

πιο ριζικές αλλαγές να πραγματοποιούνται μετά το τέλος της περιόδου της βασιλείας του Όθωνα (1870) (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015, σ. 108).

Η αύξηση του πληθυσμού της Αθήνας είναι ολοένα και μεγαλύτερη στα τέλη του 19^{ου} αιώνα, πολλαπλάσια από αυτή του βασιλείου (Burgel, 1976, σ. 142), ενώ καθ' όλη τη διάρκεια του αιώνα λαμβάνουν χώρα σημαντικά έργα, μεγάλα οικοδομήματα όπως τα Ανάκτορα (σημερινή Βουλή των Ελλήνων), το Πολιτικό Νοσοκομείο (σημερινό Πνευματικό Κέντρο), η Τριλογία (Πανεπιστήμιο, Ακαδημία Αθηνών, Εθνική Βιβλιοθήκη) και το Ζάππειο (Μονιούδη-Γαβαλά, 2015, σ. 116) αλλά και η επέκταση της πόλης (με την ένταξη μεταξύ άλλων των περιοχών της Καλλιθέας, του Παγκρατίου, της Κυψέλης και των Ιλισίων). Τις τελευταίες δεκαετίες του αιώνα λαμβάνει επίσης χώρα η ανέγερση κατοικιών και εμπορικών κτηρίων στις περιοχές των Εξαρχείων και Νεαπόλεως (Marmaras, 2005).

5.3.2 Πολεοδομική ανάπτυξη και προβλήματα στην Αθήνα του 20ου Αιώνα

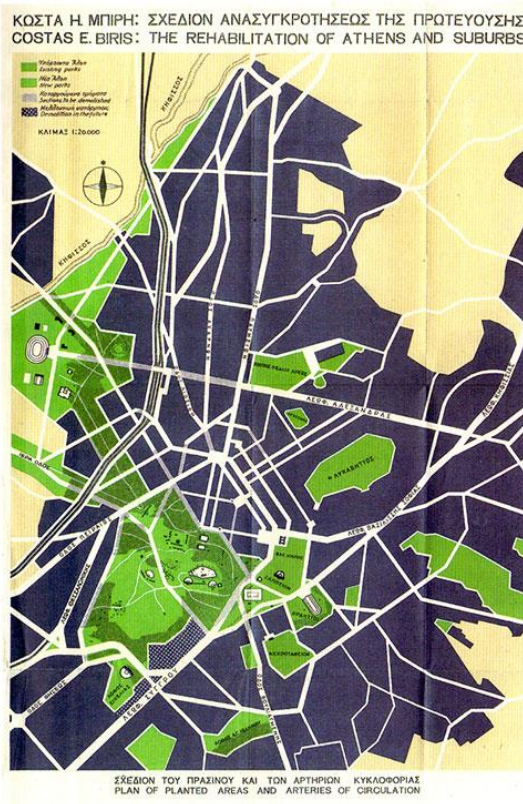
Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα η ισχύς της πρωτεύουσας παγιώνεται. Με την προσάρτηση νέων εδαφών στη χώρα αλλά με και τις προσφυγικές ροές του 1922, ο πληθυσμός της και επομένως και η έκτασή της, έχουν συνεχή άνοδο άλλοτε με βραδύτερους και άλλοτε με πιο ταχείς ρυθμούς. Παράλληλα, η αστική τάξη που αρχικά βρισκόταν κυρίως εκτός των συνόρων του κράτους, σε αστικά κέντρα γύρω από αυτό (Αλεξάνδρεια, Θεσσαλονίκη, Κωνσταντινούπολη, Σμύρνη), πλέον είτε βρίσκεται (Θεσσαλονίκη) ή μετεγκαθίσταται βαθμιαία εντός αυτών. (Burgel, 1976, σ. 402-403) Με την εγκατάσταση στην Αθήνα εμπόρων, βιομηχάνων, πλοιοκτητών και τραπεζιτών από τη Μικρά Ασία και τα παράλια του Εύξεινου Πόντου που διατήρησαν την κινητή τους περιουσία, εισρέουν και καινούρια κεφάλαια και επίκειται μία σειρά νέων αλλαγών. Το νέο εργατικό δυναμικό, η νέα κεφαλαιακή δύναμη και η επιχειρησιακή εμπειρία που φτάνουν από τα πρώην οθωμανικά εδάφη, θα οδηγήσουν στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας της πρωτεύουσας (και γενικότερα του ελληνικού κράτους). Ωστόσο θα δημιουργηθούν και κοινωνικές αναταραχές, και βεβαίως προκύπτει η επιτακτική ανάγκη της αναθεώρησης των αστικών σχεδίων. (Marmaras, 2005, Vaiou, 2002, σ. 214-215). Με τη διαμόρφωση της παρούσας κατάστασης, τα προϋπάρχοντα σχέδια για την επέκταση της πόλης, που είχαν προταθεί ή ξεκινήσει να προγραμματίζονται την δεκαετία του 1910 για το μέλλον, πρέπει να αναπροσαρμοστούν, φέροντας ως αποτέλεσμα το 1923 την εισαγωγή του νόμου «Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών» (Νομοθετικό διάταγμα 17-07-1923 ΦΕΚ 228/Α/1923) ο οποίος θέτει το πλαίσιο για τη σύνταξη σχεδίων εντός προδιαγραφόμενων ορίων των πόλεων. Ανάλογα καθιερώνονται και νέες πολιτικές όσον αφορά τη χρήση της γης, τις πολιτικές λήψης δανείου, ιδιοκτησίας και οικοδόμησης κτηρίων (Vaiou, 2002, σ. 214-215).

Σε αντίθεση με το πνεύμα των επικείμενων μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων μεταρρυθμίσεων που θα στόχευαν στον εκσυγχρονισμό της πόλης, τώρα προτεραιότητα αποτελεί, η στέγαση των πολυάριθμων προσφύγων, με αποτέλεσμα τα όρια της πόλης να επεκτείνονται συνεχώς (Marmaras, 2005). Διαχρονικά λοιπόν η έλλειψη σχεδίων πόλης που έχουν ως γνώμονα το μελετημένο σχεδιασμό με βάση τις προοπτικές εξέλιξής της είναι φανερό, ενώ αντίθετα τα σχέδια οικοπέδων επικρατούν, καθώς δίνεται προτεραιότητα στην ανάγκη για άμεση αστική εξάπλωση. Αυτό οδηγεί στην οικοδόμηση νέων κτισμάτων σε περιοχές που

προηγούμενως ήταν αγροτικές ή δεν ήταν τόσο πυκνά κατοικημένες. (Burgel, 1976, σ. 402-403).

Στα επόμενα έτη, την περίοδο του Μεσοπολέμου, με τη συμβολή ξένων εταιρειών, ολοκληρώθηκαν μεγάλα έργα που αφορούσαν την ύδρευση, την αποχέτευση, την ηλεκτροδότηση, την τηλεφωνία, τις δημόσιες συγκοινωνίες, την οδοποιία και την ανέγερση χώρων πρασίνου (όπως στο Πεδίο του Άρεως το 1934). Ο οικιστικός ιστός πυκνώνει λόγω των αναγκών στέγασης και τα κτήρια γίνονται ψηλότερα οδηγώντας σε νέες ρυθμιστικές διατάξεις αναφορικά με το ύψος τους (Marmaras, 2005, σ. 85-87).

Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος με τη Γερμανική κατοχή (1941-1944) και ο Εμφύλιος Πόλεμος (1946-1949) που ακολούθησε, κατέστρεψαν πολλές από τις παραγωγικές δομές της χώρας, ενώ η βοήθεια του Σχεδίου Μάρσαλ, που με το μεγάλο χρηματικό πόσο που διατέθηκε βοήθησε τις υπόλοιπες χώρες της Δυτικής Ευρώπης να ανακάμψουν ταχύτατα, δαπανήθηκε από την κυβέρνηση στον εμφύλιο, στερώντας τα κεφάλαια αυτά από την ανακατασκευή που θα ακολουθούσε. Μεγάλες μάζες του πληθυσμού της χώρας μετακινήθηκαν από την επαρχία στην Αθήνα, στην προσπάθεια επιβίωσης, οδηγώντας σε ένα νέο πρόβλημα στέγασης το οποίο προστέθηκε στο ήδη υπάρχον από τη δεκαετία του 1920. Το ευρύτερο κλίμα του ψυχρού πολέμου και δη του μετεμφυλιακού διχασμού που απέκλειε μεγάλα στρώματα του πληθυσμού από πολλές εκφάνσεις της πολιτικής και κοινωνικής ζωής, οδήγησε την κυβέρνηση στη λήψη αποφάσεων και σε σχεδιασμό κεντρικών σχεδίων που όμως δεν έρχονταν σε ταύτιση με τις πραγματικές ανάγκες του πληθυσμού. Έτσι οι περισσότεροι μηχανισμοί κοινωνικής ενσωμάτωσης καλούνταν να λειτουργήσουν μεμονωμένα, σε μικρότερη κλίμακα και με πρωτοβουλία ιδιωτών. Μεγάλη σημασία για την εξασφάλιση μίας καλύτερης ζωής αποκτά πλέον η στεγαστική ανάπτυξη. Ο δρόμος για επενδύσεις στον κατασκευαστικό τομέα διευκολύνεται με την υποτίμηση της Δραχμής το 1953 και με τη ρευστοποίηση αποθεμάτων χρυσού της κατοχής, που συσσωρεύτηκαν σε χέρια ιδιωτών κυρίως μέσω της μαύρης αγοράς. Οι χρηματικοί πόροι βέβαια για αυτές τις επενδύσεις οι οποίες κρίνονται άμεσης ανάγκης, έρχονται δίχως τα απαραίτητα σχεδιαστικά εφόδια από την πολιτεία. Η ανάγκη για κινητικότητα των κεφαλαίων και επίλυση του μεγάλου προβλήματος της στέγασης κυριαρχούν, θέτοντας τη συζήτηση για τα προτεινόμενα Ρυθμιστικά Σχέδια σε δεύτερο πλάνο. Κυριότεροι μοχλοί για την οικιστική ανάπτυξη που θα ακολουθήσει, ξεκινώντας από το κέντρο και επεκτεινόμενες στα προάστια, θα είναι η κρατική ανοχή και η προώθηση του μηχανισμού της αντιπαροχής. Με αυτό τον τρόπο, η πόλη ανοικοδομείται με την παροχή οικοπέδων



Εικόνα 9. Σχέδιο Ανασυγκρότησης της Αθήνας του Κώστα Μπίρη (Γ. Σαρηγιάννης, 2016)

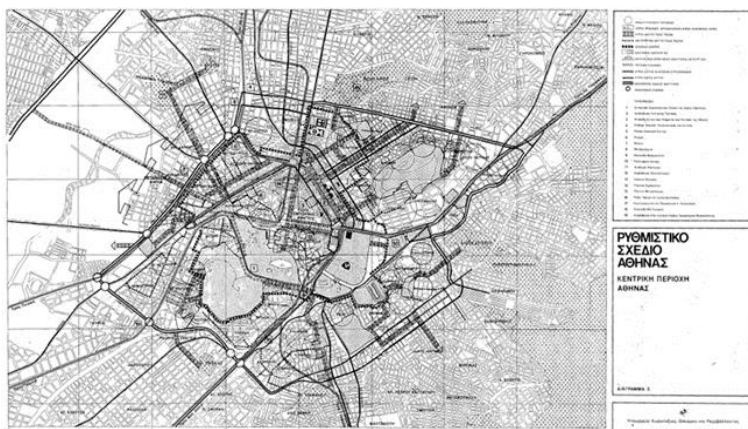
από τους ιδιοκτήτες τους σε κατασκευαστές πολυκατοικιών, με αντάλλαγμα ένα μέρος του τελικού οικοδομήματος. Έτσι οι κατασκευαστές δεν χρειάζεται να επενδύσουν στην αγορά γης, μειώνοντας το τελικό κόστος και ταυτόχρονα επιλύεται σημαντικά το πρόβλημα της στέγασης για περισσότερους από 500.000 κατοίκους της Αθήνας (Βαίου, 2002, σ. 217-219).

Τα ολοκληρωμένα σχέδια που ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1940 προτείνονται για την πρωτεύουσα, είτε από το Δήμο Αθηναίων (εισηγήσεις του Διευθυντή της Πολεοδομικής Υπηρεσίας του Δήμου Αθηναίων Κώστα Μπίρη) είτε από το Υφυπουργείο ανοικοδομήσεως (εισηγήσεις του υφυπουργού Κωνσταντίνου Δοξιάδη), δεν βρίσκουν πρόσφορο έδαφος ώστε εν τέλει να πραγματοποιηθούν. Οι επιμέρους μελέτες που εκπονούνταν ως το 1980 δεν μπόρεσαν να εφαρμοστούν, καθώς όλες οι εκτάσεις γης ήταν εν δυνάμει πολεοδομήσιμες ενώ κατά κύριο λόγο δεν υπήρχε πρόβλεψη για την εξασφάλιση χρηματικών πόρων που θα συντελούσαν στην πραγματοποίησή τους. Οι περισσότεροι νόμοι που δημοσιεύονται με επίκεντρο την εφαρμογή των Ρυθμιστικών Σχεδίων, παραμένουν ανενεργοί. Σημαντικός σταθμός είναι το έτος 1979 και η εισήγηση του Νόμου 947/79 «Περί Οικιστικών Περιοχών» (Νόμος 947/1979 ΦΕΚ 169/Α/26-7-1979) ενώ το 1980 ακολουθεί το σχέδιο «Αθήνα 2000», όπου υπάρχει περιγραφή ενός λεπτομερούς σχεδίου για την πόλη ακολουθώντας θέσεις που είχαν προταθεί και παλαιότερα με μία σύγχρονη οπτική, δίχως όμως να υπάρχει νομική κατοχύρωση που θα εξασφαλίζει πραγματικά την πραγματοποίησή τους (Σαρηγιάννης, 2010).

Ουσιαστικά, όλα τα προτεινόμενα σχέδια παραγνωρίζουν την ελληνική πραγματικότητα και την ισχύ που απέκτησε για την οικονομία το αστικό έδαφος, σε αντίθεση με τη θέση του στις Ευρωπαϊκές χώρες, των οποίων τα πρότυπα ακολουθούν, όπου δεσπάζει η θέση της βιομηχανίας ως πεδίο επενδύσεων μεσαίων ή μεγάλων κεφαλαίων με αποτέλεσμα την ευκολότερη εφαρμογή των σχεδίων και την ορθή σχέση μεταξύ οικοδομημένων και ελεύθερων χώρων. Στην Ελλάδα ως συνέπεια, η πολεοδομία ως το 1980, ορίζεται από το σύστημα της αντιπαροχής και την ανοχή της πολιτείας ως προς τα αυθαίρετα κτήρια, τα οποία βαθμιαία εντάσσονται με την πάροδο του χρόνου στα νόμιμα όρια των πόλεων που προβλέπονται για οικοδομημένους χώρους (Παντελιά, 2012, Σαρηγιάννης, 2010).

5.3.3. Μεταβαλλόμενοι στόχοι και καινούριες πολιτικές

Τη δεκαετία του 1980 παρουσιάζονται βελτιωμένες κατευθύνσεις, οι οποίες πλέον εξασφαλίζουν το οικονομικό σκέλος των διαδικασιών προσφέροντας την ίδια στιγμή και ένα ευσταθές νομικό υπόβαθρο (Νόμος 1337/83, Νόμος 1515/85) για την επιτυχή εκκίνηση των διαδικασιών που αφορούν την υλοποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας και άλλων πόλεων (Σαρηγιάννης, 2010). Οι



Εικόνα 10. Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 1985 - Κεντρική Περιοχή Αθήνας (Τριάντης, 2017)

διαβουλευσεις χρόνων και τα σχέδια για την Αθήνα που έμεναν αναξιοποίητα για το μεγαλύτερο μέρος του αιώνα, καρποφόρησαν με τη δημοσίευση του Νόμου 1515/85 (ΦΕΚ 18/Α/18-2-1985) και το «*Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας*», όπου αναγνωρίστηκε επισήμως τόσο η αξία της χωροταξικής και πολεοδομικής ανασυγκρότησης, όσο και της λήψης μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος και των αρχαιολογικών χώρων (Ψυχογιός, 2012). Με αυτό, τίθενται ξεκάθαροι στόχοι για το μέλλον και από εδώ και στο εξής λαμβάνονται υπόψιν η βελτίωση της ποιότητας ζωής, η εξομάλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων, η ανάδειξη των χώρων πρασίνου και πολιτισμού, ενώ έμφαση δίνεται και στην προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς έναντι του Ι.Χ. (Μιχαήλ, Στυλιανίδης και Στυλιανού, 2012, σ. 84).

Τα επόμενα χρόνια, ένα μέρος του σχεδίου θα υλοποιηθεί, με αναθεωρήσεις και τροποποιήσεις ωστόσο επί του αρχικού νομοσχεδίου (όπως με το Νόμο 2052/1992 ΦΕΚ 94/Α/5.6.1992). Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην αναβάθμιση των υποβαθμισμένων δυτικών περιοχών της Αθήνας, τη δημιουργία μικρότερων αστικών κέντρων όπου εξυπηρετούν μέσω υπηρεσιών (εμπορικών, ψυχαγωγικών και διοικητικών) τους πολυάριθμους κατοίκους σε επίπεδο δήμων, τον έλεγχο χρήσης γης, την ελάττωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, τη βελτίωση των συστημάτων μεταφορών και τη συγκράτηση της εξάπλωσης της πόλης. (Ψυχογιός, 2012). Επίσης, ιδρύθηκε ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (Ο.Ρ.Σ.Α.) ο οποίος «αποτελεί τον φορέα συνολικής και επιτελικής διαχείρισης των χωροταξικών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών θεμάτων για ολόκληρη την Περιφέρεια Αττικής. Παράλληλα, έχει και την αρμοδιότητα συσχέτισης του οικονομικού προγραμματισμού με τα διάφορα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού, για δράσεις και προγράμματα που αφορούν στο συγκεκριμένο χώρο» (Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, 2015).

Μολαταύτα, το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας θα αλλάξει σύντομα κατεύθυνση και χαρακτήρα, καθώς θα ξεκινήσουν μεγάλα έργα, όπως η Αττική Οδός, η Περιφερειακή Υμηττού και το μετρό ενώ με την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, θα υπάρξει πρόβλεψη για την επέκταση της πόλης (δημιουργία Ολυμπιακού Χωριού) και την κατασκευή Ολυμπιακών έργων που μετά το πέρας των αγώνων, θα αποκτούσαν υψηλή σημασία για την ευρύτερη περιοχή, όσον αφορά αθλητικές, τουριστικές και πολιτιστικές δραστηριότητες. Ως εκ τούτου, το αυτοκίνητο Ι.Χ. προωθείται και πάλι ως βασικό μέσο μεταφοράς, ενώ ο αστικός ιστός εξαπλώνεται εκ νέου (Μιχαήλ, Στυλιανίδης και Στυλιανού, 2012, σ. 86-87).

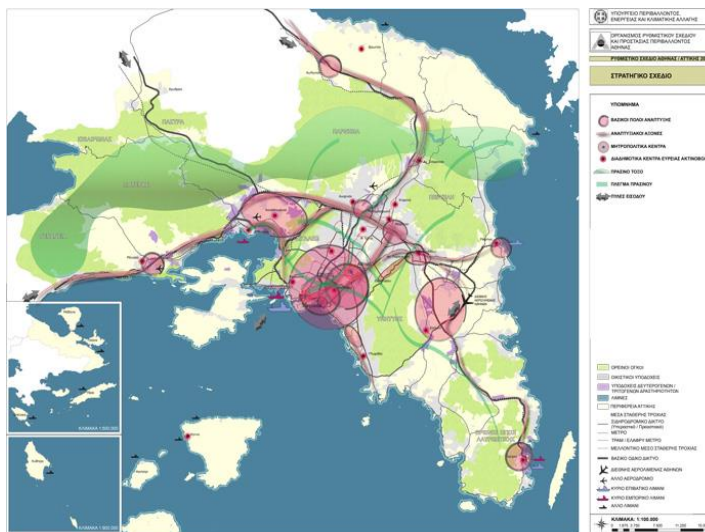
Η εποχή που ακολουθεί χαρακτηρίζεται από την εισροή νέων μεταναστευτικών ροών από τα Βαλκάνια και τις χώρες της πρώην ΕΣΣΔ, την προετοιμασία για την ένταξη στην Ευρωζώνη, και την προετοιμασία για τους Ολυμπιακούς αγώνες, η οποία επαναπροσδιορίζει την κλίμακα των αστικών οικοδομήσεων και προσελκύει μεγάλα επενδυτικά κεφάλαια στο χώρο των έργων αστικής υποδομής και πολεοδομικής ανάπτυξης (Vaiou, 2002, σ. 223).

Στην πράξη, το όραμα που εκφράστηκε μέσω του Ρυθμιστικού Προγράμματος της Αθήνας το 1985, σε μεγάλο βαθμό θα ακυρωθεί, λόγω της άμεσης ανάγκης για προώθηση των εισροών ιδιωτικών κεφαλαίων που θα επισπεύσουν την επιθυμητή ανάπτυξη. Η άνοδος της ελληνικής οικονομίας και η περίοδος οικοδόμησης ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων οδήγησε σε ανύψωση τις τιμές της γης και των ακινήτων, προσέλκυσε ιδιωτικά κεφάλαια που

διαδραμάτισαν μείζονα ρόλο στην υλοποίηση σημαντικών έργων οδηγώντας παράλληλα στη δημιουργία νομοθετικού πλαισίου που προωθεί τις ιδιωτικοποιήσεις, φέρνοντας μία νέα διάχυση της πόλης αλλά και την προώθηση της ανάπτυξης των δικτύων μεταφορών και των μέσων σταθερής τροχιάς (Μιχαήλ, Στυλιανίδης και Στυλιανού, 2012, σ. 90-97).

5.3.4. Οι σημερινές προκλήσεις και το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας

Στο κατώφλι του 21^{ου} αιώνα η Αθήνα και ύστερα από την επιτυχή διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, δεν κατόρθωσε να συνεχίσει με ένα εξίσου φιλόδοξο όραμα για το μέλλον. Αντίθετα, η μη αξιοποίηση των μεγάλων ολυμπιακών έργων και οι πολυέσODEς δαπάνες που προηγήθηκαν, είχαν αρνητικό πρόσημο στην προβλεπόμενη ανάπτυξη της Αθήνας. Παρά τα λίγα οφέλη που αποκομίστηκαν, τα μεγαλόπνοα και μακροπρόθεσμα σχέδια που είχαν καταρτιστεί στο παρελθόν, κατά κύριο λόγο παραπονήθηκαν ή περιθωριοποιήθηκαν με την επικράτηση μίας προσπάθειας για εφήμερη ανάπτυξη. Η έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού που θα εξασφάλιζε τη βιωσιμότητα των θεσπισμένων στόχων τόσο σε κοινωνικό, οικονομικό αλλά και περιβαλλοντικό επίπεδο, και η έλλειψη διαβούλευσης και συνεργασίας μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων μερών, είχαν ως αποτέλεσμα τη μη επίτευξη της προσδοκώμενης προσέλκυσης



Εικόνα 11. Στρατηγικό Σχέδιο ΡΣΑ/2014 (Τριάντης, 2017)

μεγάλων παγκόσμιων ιδιωτικών κεφαλαίων τα οποία προβλεπόταν να αποτελέσουν τον κύριο μοχλό της συνεχόμενης ανταγωνιστικότητας και διαρκούς ανάπτυξης της πόλης (Μιχαήλ, Στυλιανίδης και Στυλιανού, 2012, σ. 132-134).

Το 2008, ως απόρροια της Διεθνούς Χρηματοπιστωτικής Κρίσης, προκλήθηκε μία άνευ προηγουμένου, δεδομένου του παγκοσμιοποιημένου χαρακτήρα της οικονομίας, παγκόσμια οικονομική ύφεση. Η Ελλάδα βρέθηκε στο επίκεντρο των εξελίξεων και καθώς μία σειρά από οικονομικοί της κλάδοι επλήγησαν, η κρίση έγινε εμφανής σε κάθε έκφανση της οικονομίας και της κοινωνίας. Το έλλειμα και το χρέος των ελληνικών δημοσιονομικών παρουσίασαν ραγδαία άνοδο, οι τιμές της αγοράς αυξήθηκαν ενώ η αγοραστική δύναμη των καταναλωτών ελαττώθηκε και η ανεργία έφτασε σε δυσθεώρητα ύψη, οδηγώντας μεγάλο μέρος του πληθυσμού και ιδιαίτερα τους νεότερους στο να μεταναστεύσουν σε άλλες χώρες αναζητώντας ένα καλύτερο μέλλον. Ως απόρροια των παραπάνω το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων μειώθηκε ιδιαίτερα στα αστικά κέντρα, εντείνοντας τα φαινόμενα κοινωνικού αποκλεισμού και εγκληματικότητας (Καρρά, 2015, σ. 72-77).

Η μεγάλη ανάπτυξη που παρουσιάστηκε τα προηγούμενα έτη και είχε εκφραστεί στην πράξη με την άνθηση του οικιστικού τομέα και την άνοδο της τιμής των ακινήτων και των αξιών γης, σε αυτό το νέο πλαίσιο, έφερε ως αποτέλεσμα τη σταδιακή πτώση της ζήτησης και τη δημιουργία «πάνω από 200.000 αδιάθετων νέων κατοικιών» ως το 2011 (Μιχαήλ, Στυλιανίδης και Στυλιανού, 2012, σ. 93). Αρκετές περιοχές υποβαθμίστηκαν, εμπορικά καταστήματα έκλεισαν, οικοδομικές ζώνες ερήμωσαν. Οι συνέπειες της κρίσης έγιναν φανερές με ακόμα μεγαλύτερη ένταση στις μεγαλύτερες πόλεις και δη στην Αθήνα καθώς οι οργανωσιακές και χρηματοδοτικές ελλείψεις της τοπικής αυτοδιοίκησης εκφράστηκαν ως περαιτέρω αδυναμία αντιμετώπισης των παρουσιαζόμενων προκλήσεων σε οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό άξονα (Καρρά, 2015, σ. 77-79).

Σε αυτό το χρονικό σημείο, υπήρχε ως αποτέλεσμα η ανάγκη να αντιμετωπιστεί η «*κρίση του Κέντρου*» (Τριάντης, 2017) και να επικαιροποιηθούν τόσο οι στόχοι όσο και τα νομοθετικά πλαίσια που είχαν παραμείνει σε ισχύ (και είτε εφαρμόστηκαν εν μέρει είτε τροποποιήθηκαν) για μία περίοδο τριάντα χρόνων. Οι πρώτες συζητήσεις για την αναθεώρηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου είχαν λάβει χώρα ήδη από το 2009, σε ένα πλαίσιο επιστημονικών μελετών με την πρωτοβουλία του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος της σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του ΕΜΠ (Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος Σχολής Αρχ.Μηχ Ε.Μ.Π., 2009) ενώ η πολιτεία εκκίνησε τις διαδικασίες για την εκπόνηση του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας το 2011 (Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Ομάδα Εργασίας Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνα/Αττική 2021, 2011) καταλήγοντας στην εισαγωγή του τελικού νομοσχεδίου σε δημόσια διαβούλευση μεταξύ των αρμόδιων φορέων και τελικά στη θεσμοθέτησή του το 2014 (Νόμος 4277/2014 ΦΕΚ 156Α/2014).

Σχεδιασμένο με ορίζοντα εφταετίας (σύμφωνα με τα δεδομένα πρόβλεψης και ανάπτυξης για το έτος 2021) το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, ορίστηκε ως «*το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων πολιτικής, των προτεραιοτήτων, των μέτρων και των προγραμμάτων που προβλέπονται από το νόμο αυτό ως αναγκαίων για τη χωροταξική, πολεοδομική και οικιστική οργάνωση της Αττικής και την προστασία του περιβάλλοντος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης*» (Νόμος 4277/2014 ΦΕΚ 156Α/2014).

Βασικοί στόχοι του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, θέτονται η οικονομική ανάπτυξη της πόλης, με έμφαση στην αύξηση της παραγωγής και της απασχόλησης, την προώθηση της ανταγωνιστικότητας σε διεθνές επίπεδο, υπό ένα πρίσμα αειφορίας που θα διασφαλίζει την προστασία του περιβάλλοντος και των χώρων πολιτιστικής κληρονομιάς αλλά και θα εξασφαλίζει την άνοδο της ποιότητας ζωής για το σύνολο των κατοίκων. Το στρατηγικό αυτό σχέδιο θέτει ως κύριο μέλημά του την ανάδειξη της Αττικής σε κινητήρια δύναμη της εθνικής ανάπτυξης και ως κέντρο πολιτιστικών και τουριστικών δραστηριοτήτων διεθνούς σημασίας. Παράλληλα ωστόσο με τις επικαιροποιημένες και εναρμονισμένες με τα Ευρωπαϊκά πλαίσια κατευθύνσεις του, διενεργείται και η αντικατάσταση του αυτόνομου φορέα ΟΡΣΑ με τα συντονιστικά και εκτελεστικά καθήκοντα του να μεταφέρονται εντός του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Νόμος 4250/2014 Άρθρο 12 ΦΕΚ 74Α 74/2014).

Οι προκλήσεις λοιπόν για το μέλλον και την αντιμετώπιση των διαχειριστικών και οργανωτικών προβλημάτων που προκύπτουν για την υλοποίηση και ουσιαστική εφαρμογή του οράματος του Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, είναι ο ενστερνισμός του από την κοινωνία, η πολυεπίπεδη οργάνωση και συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών (πολιτεία, πολίτες, οργανισμοί, επιστήμονες, επιχειρηματίες, επενδυτές), η ορθή χρήση των υπαρχόντων πόρων (οικονομικοί, πολιτισμικοί, θεσμικοί, γνωσιακοί), καθώς και η σύσταση ενός νέου επιτελικού φορέα που θα επιτηρεί και θα λειτουργεί με αυτές τις αρμοδιότητες επί των πολύμορφων διαδικασιών σε βάθος χρόνου (Ασπρογέρακας, 2016α, 2016β).

5.4. Από τις πεζοδρομήσεις στο ΣΒΑΚ και στο Μεγάλο Περίπατο

5.4.1. Μία νέα πραγματικότητα στις πόλεις – Δημόσιος χώρος και αυτοκίνητα

Μετά τη Βιομηχανική Επανάσταση, η αύξηση των αυτοκινήτων και των υπόλοιπων μηχανοκίνητων οχημάτων ιδιαίτερα στις πόλεις και τους οικισμούς οδήγησε στο διαχωρισμό του χώρου κίνησης, σε αντιδιαστολή με την έως τότε επικρατούσα κατάσταση αιώνων, όπου στο δρόμο πεζοί, έφιπποι και τροχοφόρα οχήματα συνυπήρχαν σε σχετική αρμονία (Κουρκάκης, 2009). Κομβικό σημείο για τη μετάβαση στην αυτοκίνηση και τη δημιουργία αυτής της νέας πραγματικότητας, σύμφωνα με τον Geels (2005, σ. 455), αποτέλεσε το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα, όπου και η εκβιομηχανοποίηση ξεκίνησε να διαδραματίζει ολοένα και μεγαλύτερο ρόλο στις ζωές των ανθρώπων, οδηγώντας σε μία αυξανόμενη τάση συσσώρευσης πληθυσμού στα αστικά κέντρα προς αναζήτηση νέας εργασίας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την επέκταση των πόλεων πέραν από τα προηγούμενα γεωγραφικά τους όρια και φυσικά τη μεγέθυνση των αποστάσεων, καθιστώντας δυσκολότερη την πεζή μετακίνηση.

5.4.1.1. Η βιώσιμη διαχείριση του Ιστορικού Κέντρου της πόλης

Με την επικράτηση των μηχανοκίνητων οχημάτων, επήλθε και η επαναπροσέγγιση του οδικού περιβάλλοντος, καθώς από χώρος που χαρακτηριζόταν ως επίκεντρο κοινωνικής και οικονομικής σημασίας για τους κατοίκους, μετουσιώθηκε σε χώρο όπου δέσποζαν τα οχήματα, αναταράσσοντας τη ζωή και τις συνήθειες του παρελθόντος. Η λύση που επιλέχθηκε κατά κύριο λόγο στις περισσότερες περιπτώσεις ήταν η δημιουργία διαφορετικού χώρου προορισμένου για τους πεζά μετακινούμενους και διαφορετικού για τα οχήματα, ώστε να εμποδιστούν τα προβλήματα που δημιουργούσε η συνύπαρξή τους. Από τις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα, ξεκινούν και οι πρώτες προσπάθειες για σχεδιασμό χώρων αποκλειστικά προορισμένων για πεζούς, όπου τα αυτοκίνητα δε θα έχουν πρόσβαση. Σε διάφορες πόλεις της Ευρώπης και της Αμερικής επιλέγεται η πολιτική των πεζοδρομήσεων, ενώ βαθμιαία εμπεριέχεται στο σχεδιασμό αυτό και ο αστικός πυρήνας, το κέντρο της πόλης, το οποίο παραδοσιακά συνοψίζει το χαρακτήρα και την ιστορία της πόλης και αναγνωρίζεται ευρέως ως ο πυλώνας της καθημερινής ζωής και δραστηριότητας (Κουρκάκης, 2009). Το κέντρο της πόλης ταυτίζεται συνήθως με το ιστορικό κέντρο και την Κεντρική Επιχειρηματική Περιοχή (Central Business District, CBD), διαδραματίζει μεγάλο ρόλο σε όλες τις εκφάνσεις της καθημερινής ζωής και αποτελεί το πιο ενδιαφέρον αρχιτεκτονικό σημείο της πόλης, εκπροσωπούμενο από τα σημαντικότερα δημόσια κτήρια (διοικητικά, θρησκευτικά, πολιτιστικά, εμπορικά και υπηρεσιακά) (Σαμαράς, 2009, σ. 57).

Σε αυτόν τον πολυδιάστατο χώρο, ύστερα από τη διαμόρφωση της νέας κατάστασης και τη συνύπαρξη οχημάτων και ανθρώπων, παρατηρούνται περισσότερα οδικά ατυχήματα, μεγαλύτερη κυκλοφοριακή συμφόρηση, αύξηση της ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης και παράλληλα συντελείται και η υποβάθμιση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος (Soní και Soní, 2016). Οι μεγάλες πεζοδρομήσεις που επιχειρούνται, συνοδευόμενες συχνά από ένα σύνολο παρεμβάσεων στην εγγύς περιοχή, στοχεύουν τόσο στη διατήρηση της αυθεντικότητας των ιστορικών κέντρων όσο και στην αναζωογόνηση της καθημερινής ζωής, η οποία υποβαθμίστηκε σημαντικά ύστερα από την ταχεία εξάπλωση των ιδιωτικών οχημάτων και των μέσων μαζικής μεταφοράς (Κουρκάκης, 2009).

Η αναγνώριση της αξίας του κέντρου της πόλης και του ρόλου που αυτό διαδραμάτισε και εξακολουθεί να διαδραματίζει στη διαμόρφωση της ταυτότητάς της σε κάθε επίπεδο οδήγησε σε αυτές τις ενσυνείδητες και εκτεταμένες παρεμβάσεις, οι οποίες θα σχεδιάζονταν στοχεύοντας όχι μόνο στη διατήρηση του ιστορικού και μοναδικού χαρακτήρα της πόλης, αλλά ταυτόχρονα μεριμνώντας και για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό της. Στον 20ο αιώνα, αποκρυσταλλώνεται συνειδητά η άποψη πως ο πολεοδομικός σχεδιασμός επιδιώκει την εύρεση «ισορροπίας ανάμεσα στη ζήτηση για ανάπτυξη και δόμηση και στην ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος, φυσικού και ανθρωπογενούς» (Σαμαράς, 2019, σ. 67). Η ορθή διαχείριση της αστικής ανάπτυξης ως εκ τούτου εναρμονίζεται πλήρως με τις αρχές της βιωσιμότητας και στέκεται στο κέντρο της εξέλιξης των πόλεων καλούμενη να ισορροπήσει πάνω σε έναν οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό άξονα. (Σαμαράς, 2019, σ. 73).

5.4.1.2. Η έννοια και η σημασία των πεζοδρομήσεων στα αστικά κέντρα

Η αστική ανάπλαση αντιμετωπίζει τις προκλήσεις που παρουσιάζονται, είτε με πλήρη ανοικοδόμηση μίας ολόκληρης περιοχής, είτε με στοχευμένες μικρότερες παρεμβάσεις (Μοσχίδου, 2011, σ. 13-14). Στα πλαίσια αυτών των παρεμβάσεων, μικρής κλίμακας αλλά μεγάλης σπουδαιότητας και ελαχιστοποιημένου κόστους, εντάσσονται και οι πεζοδρομήσεις. Τα οφέλη των πεζοδρομήσεων έχουν άμεση επίδραση στην κοινωνία, αφού επιτυγχάνεται η διατήρηση και η ανάδειξη της αστικής κληρονομιάς σε συνδυασμό με μία πρώτη τάξεως ευκαιρία για αναζωογόνηση, προάγοντας την ευημερία των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών. Έτσι ενισχύεται η αίσθηση της ασφάλειας και της συνέχειας της πόλης, καλλιεργείται η έννοια του «ανήκειν», όπως και ένα αίσθημα ευθύνης ως προς τη διατήρηση της. Ορατά οφέλη υπάρχουν και υπό το περιβαλλοντικό πρίσμα, καθώς περιορίζεται η ατμοσφαιρική ρύπανση, ελαττώνεται η κατανάλωση καυσίμων και απελευθερώνονται εκτάσεις γης που καταλαμβάνονταν είτε από σταθμευμένα είτε από εν κινήσει οχήματα, παρουσιάζοντας μία ευκαιρία για βελτιστοποίηση των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας και προώθησης μη μηχανοκίνητων μέσων όπως το ποδήλατο. Συμπληρωματικά, μειώνεται η ηχητική ρύπανση και ενισχύονται οι χώροι πρασίνου ενώ ως απόρροια των παραπάνω, οι θετικές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων είναι φανερές στις ζωές των πολιτών και όσον αφορά την υγεία, τόσο ψυχικά (η σωματική άσκηση σε ένα καλαίσθητο και ήρεμο περιβάλλον βοηθά απέναντι στις αγχώδεις διαταραχές, την κοινωνική απομόνωση και την κατάθλιψη) όσο και σωματικά (παρόμοια οφέλη παρατηρούνται και στο αναπνευστικό, καρδιακό, κυκλοφορικό, πεπτικό σύστημα). Ασφαλώς, τα κέρδη από τις πεζοδρομήσεις αποτυπώνονται και στην οικονομία της ευρύτερης περιοχής, η οποία διέπεται από μία έντονη δραστηριότητα, οδηγώντας στην αύξηση των εσόδων των

μέσων μαζικής μεταφοράς και των καταστημάτων όπως και στην άνοδο των θέσεων εργασίας. Κατά αυτό τον τρόπο, οι πεζοδρομήσεις προκρίνονται ως βέλτιστη και προσιτή λύση ανάπτυξης, με άμεσα θετικά αποτελέσματα σε κάθε έκφανση της καθημερινότητας, που επιφέρει ένα κλίμα αλλαγών πέραν των ορίων ενός δρόμου ή μίας συνοικίας (Sonì και Sonì, 2016).

Κύριο μέλημα της πεζοδρόμησης είναι η *«άνετη και ευχάριστη κίνηση των πεζών»*, ωστόσο ο σχεδιασμός ενός πεζοδρόμου επεκτείνεται στο χώρο, συστέλλεται και διαστέλλεται, ικανοποιώντας τις ανάγκες μίας ευρύτερης περιοχής, η οποία μπορεί να αποτελείται και από μονοπάτια πρασίνου ή να λειτουργεί ως σύνδεση μεταξύ δημοσίων χώρων, όπως οι πλατείες και οι τοποθεσίες ιστορικού ενδιαφέροντος ή να προβλέπει και την κίνηση οχημάτων έκτακτης ανάγκης (Μπετούρα, 1994, σ. 10).

Καθώς η απόλυτη επικράτηση των πεζοδρόμων είναι ανέφικτη στο υπάρχον αστικό περιβάλλον, λόγω της δημοφιλίας και της εκτενούς χρήσης μηχανοκίνητων οχημάτων και μεταφορικών μέσων, ο σχεδιασμός τους είναι ικανός να ποικίλλει όπως και να προβλέπει κάποιες εξαιρέσεις, ώστε να έχουν πρόσβαση στους πεζοδρομημένους χώρους κάποια μη μηχανοκίνητα οχήματα ή μεταφορικά μέσα που επιτελούν απαραίτητες λειτουργίες για την εξυπηρέτηση των αναγκών των πολιτών (καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, μεταφορικές υπηρεσίες). Ανάλογα με τους συμβιβασμούς και τις απαιτήσεις, η πεζοδρόμηση μπορεί να είναι πλήρης (μηδενική ή ελάχιστη πρόσβαση οχημάτων), ορισμένης χρονικής διάρκειας (κίνηση οχημάτων σε συγκεκριμένα διαστήματα της ημέρας), ή ήπιας κυκλοφορίας (μειωμένη αλλά όχι απαγορευμένη κίνηση οχημάτων, με περιορισμένη παρ' όλα αυτά ταχύτητα) (Sonì και Sonì, 2016).

5.4.2. Πεζοδρομήσεις στο κέντρο των Αθηνών

Στα τέλη της δεκαετίας του 1890, το πρώτο αυτοκίνητο έχει ήδη κάνει την εμφάνισή του στην Αθήνα και ως το 1911, έχει ήδη διαδοθεί η χρήση του στα εύπορα στρώματα και νομοθετείται η έννοιά του αλλά και η διευθέτηση ζητημάτων όπως τα τροχαία ατυχήματα. Το 1919 κυκλοφόρησε και το πρώτο λεωφορείο, προς εξυπηρέτηση του κοινού και με την πάροδο των χρόνων, το σύστημα των συγκοινωνιών αναπτύσσεται ολοένα και περισσότερο, όπως και τα ταξί και τα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, τα οποία έγιναν προσιτά στους πολίτες όταν αυξήθηκε η παραγωγή τους από τις γραμμές παραγωγής των βιομηχανιών (Μαυραντζά, 2009, σ. 22).

Την ίδια στιγμή ο αστικός ιστός της Αθήνας εξαπλώνεται και η πόλη εξελίσσεται υπό τους ταχείς ρυθμούς που προαναφέρθηκαν. Με την εκτεταμένη οικοδόμηση που δημιουργήθηκε από την ζήτηση κατοικίας να επικρατεί, ο αρχικός χαρακτήρας του κέντρου της πόλης αλλοιώθηκε δραματικά, μα η σπουδαιότητα του Αθηναϊκού πυρήνα παρέμεινε μεγάλη, αποτελώντας σημείο αναφοράς για τις κοινωνικές συναναστροφές οι οποίες εξακολουθούν να διαδραματίζονται και να πληθαίνουν σε αυτόν πλαισιωμένες από έναν μεγάλο όγκο εμπορικών και άλλων αστικών δραστηριοτήτων. Η συγκέντρωση του κοινωνικοοικονομικού ενδιαφέροντος σε μία περιορισμένη έκτασης περιοχή στην καρδιά της πόλης σε συνδυασμό με τα πολλαπλά οχήματα, είχε ως αποτέλεσμα την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τη διαρκή υποβάθμιση του περιβάλλοντος (Kanellorou, 2018).

Η αναζήτηση λύσεων στα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Αθήνα αποτέλεσε θέμα χρόνιας διαβούλευσης και μελετών και τελικά η εκπόνηση των σχεδίων για την αστική ανάπτυξη θα έδρευε καρπούς από το 1978 και ύστερα, όταν επιχειρείται η πρώτη εφαρμογή πεζοδρόμησης, στην Οδό Βουκουρεστίου (Κουρκάκης, 2009). Τη δεκαετία του 1980, είναι πλέον ωριμότερη από ποτέ η κατάδειξη των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η πόλη. Συμβαδίζοντας με το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας, λαμβάνουν χώρα σειρά από κατά κύριο λόγο μικρής κλίμακας παρεμβάσεις που στοχεύουν στην αναβάθμιση κεντρικών οδών. Μεγάλη έμφαση δίνεται σε γειτονιές, σχολεία, κομβικές πλατείες, το Ιστορικό Κέντρο, το Εμπορικό Τρίγωνο και στην αποκατάσταση και την ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων (Μοσχίδου, 2011, σ. 69, Kanelloroulou, 2018).

Συγκεντρώνοντας εμπειρία και με τη συμβολή πρώτα του Δήμου Αθηναίων και έπειτα του κράτους και της σταδιακής σύμπραξης ιδιωτικού και δημοσίου τομέα, τις δεκαετίες που ακολουθούν, συντελούνται ολοένα και περισσότερα έργα, με όραμα την ενδυνάμωση της ελκυστικότητας της πόλης για τους μόνιμους κατοίκους και για τους επισκέπτες. Η προοπτική ανάδειξης της Ελληνικής Πρωτεύουσας σε τουριστικό πόλο έλξης και εμπορικού κόμβου, συγκεντρώνει πολιτικό και οικονομικό ενδιαφέρον και κατοχυρώνεται εν τέλει και νομοθετικά (Κανελλοπούλου, 2016). Σαφώς, οι εξελίξεις (Ολυμπιακά Έργα, Οικονομική Κρίση) και οι προβληματισμοί που τίθενται μεταβάλλονται με την πάροδο των χρόνων, ωστόσο ο πυρήνας των προκλήσεων και των αναγκών παραμένει ίδιος. Η σταδιακή αποδοχή των τομών που προτείνονται από μεγάλο μέρος της κοινωνίας, συμβάλλουν στην εγκαθίδρυση της έννοιας της ανάπτυξης και της σπουδαιότητάς της στην «Ποιότητα Ζωής». Μπορεί οι αντικρουόμενες απόψεις, η εύρεση των απαραίτητων τεχνικοοικονομικών υποδομών και η πολιτική ατολμία να παρουσιάζονται ως τροχοπέδη για την ολοκλήρωση κάθε σχεδιασμένης παρέμβασης, παρόλα αυτά οι πεζοδρομήσεις στον ευρύτερο χώρο του κέντρου επιστεύσθηκαν και υλοποιήθηκαν σε έναν αρκετά ικανοποιητικό βαθμό (Κουρκάκης, 2009).

5.4.2.1. Οι πρώτες πεζοδρομήσεις. Η οδός Βουκουρεστίου και οι Παιδότοποι

Η Πεζοδρόμηση της Οδού Βουκουρεστίου που δρομολογείται το 1978 βάσει σχεδίου της Γενικής Διεύθυνσης Οικισμού του Υπουργείου Δημοσίων Έργων, αποτέλεσε αρχικά μία ριζική καινοτομία που δεν έχαιρε δημοφιλίας. Αρχικά, οι ιδιοκτήτες καταστημάτων αλλά και δημόσιοι φορείς όπως το Υπουργείο Συγκοινωνιών, προβάλλουν αντιρρήσεις, διαφωνώντας με την πεζοδρόμηση ενός δρόμου με ευρέως αναγνωρισμένη εμπορική ισχύ (Κουρκάκης, 2009). Σε παρόμοιο μήκος κύματος στέκονται και τα ΜΜΕ και οι κάτοικοι της πρωτεύουσας, για τους οποίους η έννοια της αστικής ανάπτυξης και του οράματος για «βελτίωση της ποιότητας ζωής» παραμένει μία ιδέα που φαντάζει πολύ μακρινή από την πραγματικότητά που βιώνουν (Κανελλοπούλου, 2016).

Με μεγαλύτερη θέρμη καλωσορίζεται το Πρόγραμμα Δράσης για τη δημιουργία Παιδοτόπων που προωθείται στο ίδιο διάστημα, διότι τα οφέλη από την ανάπτυξη δημοσίου χώρου σε χώρο παιχνιδιού, ανακαταλαμβάνοντάς τον μερικώς ή ολικώς από τα οχήματα, είναι σαφώς πιο ορατά για το μεγαλύτερο μέρος των μόνιμων κατοίκων της Αθήνας. Με την αξιοποίηση παραδειγμάτων καλής πρακτικής και εμπειρίας από την Ευρώπη και τη συμβολή της Ειδικής Υπηρεσίας Ανάπτυξης Ελεύθερων Κοινόχρηστων Χώρων Αστικών Περιοχών (Ε.Υ.Δ.Ε. -

Α.Ε.Κ.Χ.Α.Π.) που συστήνεται στο ίδιο διάστημα, οι παρεμβάσεις στον αστικό χώρο, προχωρούν για πρώτη φορά οργανωμένα σε μία ρεαλιστική βάση. Τη δεκαετία του 1980, θα γίνουν μέρος του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας και από εκεί και ύστερα, θα αποτελέσουν πρόσφορο έδαφος για ακόμα πιο ριζικές τομές, που έχουν ως στόχο τη βελτίωση της εικόνας της πόλης (Κουρκάκης, 2009).

5.4.2.2. Η Πεζοδρόμηση της Πλάκας

Το Σεπτέμβριο του 1978 εκκινούν οι μελέτες για την πεζοδρόμηση της Πλάκας, συνοικίας που αναπτύσσεται στη βορειοανατολική πλευρά του βράχου της Ακρόπολης και καταλήγει στην οδό Μητροπόλεως, ενώ νοτιοανατολικά βρίσκεται το Ολυμπείο και βορειοδυτικά της, η περιοχή του Μοναστηρακίου. Το πρόγραμμα της ανάπλασης περιλαμβάνει τις ζώνες της Κάτω Πλάκας (ζώνη Α1 και ζώνη Α2, με 64 οικοδομικά τετράγωνα) και της Άνω Πλάκας (ζώνη Β1 και ζώνη Β2, με 42 συνολικά οικοδομικά τετράγωνα). Λαμβάνοντας υπόψιν την κεντρική και δεσπίζουσα θέση της και την έλλειψη σχεδίου για την προστασία της, η Πλάκα στα τέλη της δεκαετίας του 1970, έχει αποκτήσει παράλληλα με τον τουριστικό της χαρακτήρα, μία ανεξέλεγκτη μορφή, όπου επικρατεί η ηχορύπανση, η μειωμένη πολεοδομική συγκρότηση (παλαιά υποβαθμισμένα κτίρια συνυπάρχουν με πολυκατοικίες που απειλούν να «κρύψουν» τη θέα της Ακρόπολης), η έντονη κινητικότητα των κατοίκων (ιδίως από τα πιο εύπορα στρώματα, που αναζητούν οικία στα προάστια αποχωρώντας από το κέντρο, οδηγώντας σε μείωση του πληθυσμού), οι πολλαπλοί χώρους τουριστικών γραφείων, εστίασης και νυχτερινής διασκέδασης και βεβαίως μία έντονη παρουσία οχημάτων, τόσο εν κινήσει όσο και σταθμευμένων, σε παλιούς, στενούς δρόμους που είχαν σχεδιαστεί για εξαιρετικά μικρότερη φόρτιση (Μπετούρα, 1994, σ. 23-38).

Τα προβλήματα ήταν μεγάλα και το μέλλον προβλεπόταν δυσοίωνο, ωστόσο η παραδοχή πως η Πλάκα ακόμα και ύστερα από δύο σχεδόν δεκαετίες αλλοίωσης παραμένει ένα μωσαϊκό από μνημεία αρχιτεκτονικής που δένουν αρμονικά μεταξύ τους, παρουσιάζοντας κάθε ιστορική περίοδο και τεχνοτροπία, από την οθωμανική περίοδο και τα μετέπειτα χρόνια του Όθωνα, ως τα τέλη του 19ου και τις αρχές του 20ου αιώνα, όπου κυριαρχεί ο νεοκλασικισμός, αποδεικνύεται σημαντικό σημείο, ώστε να κριθεί πως η κατάσταση, παρά τις αντιξοότητες, είναι δυνατόν να αναστραφεί. Για την ανάγκη προστασίας της από την ανεπανάρθωτη φθορά διατείνονται επιφανείς πολίτες, κοινωνικές οργανώσεις και φορείς του πολιτισμού με αναγνωρισμένο κύρος (Αβραμόπουλος, 2014).

Άμεσα προωθήθηκε το σχέδιο προστασίας και ανάπλασής της, που προέβλεπε το διαμοιρασμό των δημοσίων χώρων ανάλογα με το σκοπό που επιτελούσαν, την προώθηση ενός δικτύου πεζοδρόμων που θα τη συνέδεε με το Εμπορικό Κέντρο της Αθήνας, την αναδιάρθρωση της κυκλοφορίας και την παροχή χώρου στους πεζούς, δίχως αυτοί να αποκόβονται από τους κεντρικούς δρόμους. Ουσιαστικά, προάχθηκε ένα σχέδιο που θα διατηρούσε τον ιστορικό χαρακτήρα της περιοχής, θα βελτίωνε το «επίπεδο ζωής» για τους μόνιμους κατοίκους και θα προάσπιζε την πεζή κίνηση, ενώνοντας τις περιοχές κατοικίας με την Ακρόπολη και το Εμπορικό Κέντρο σε συνάρτηση με τον περιορισμό του χώρου κίνησης των τροχοφόρων. Η κυκλοφορία αυτών προβλέφθηκε να εξυπηρετείται από τις κεντρικές οδικές αρτηρίες και τους δακτυλίους, ενώ, υπήρξε μέριμνα ώστε σε βάθος χρόνου να είναι εφικτή η

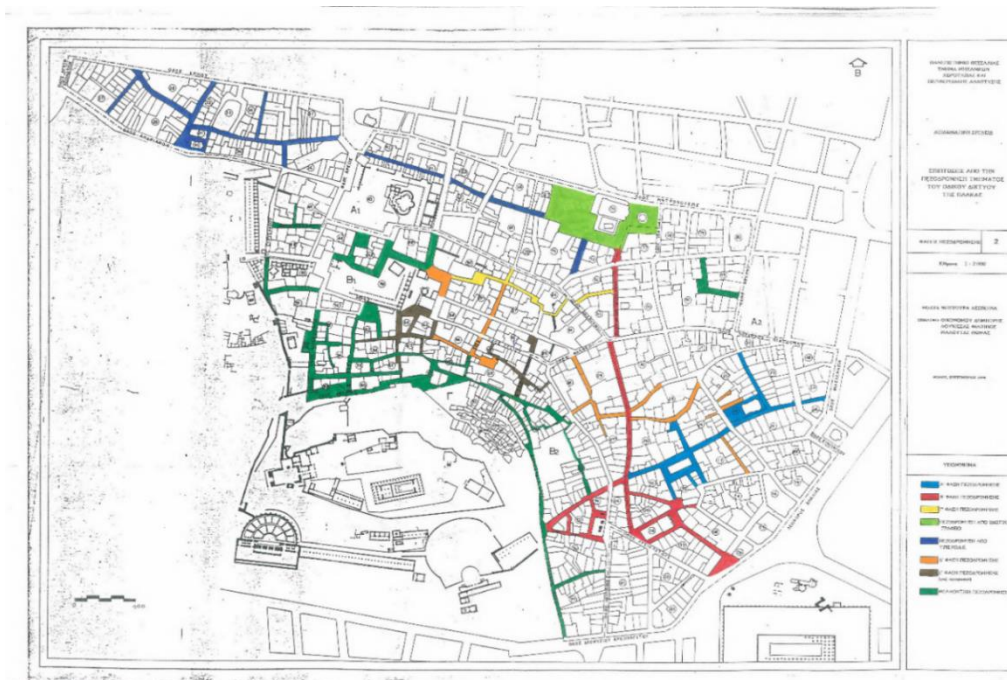
στάθμευση να εξυπηρετείται κατά κύριο λόγο από κλειστούς χώρους (Μπετούρα, 1994, σ. 23-32).

Από νομοθετικής άποψης, οι παραπάνω τομές και το πνεύμα τους, εναρμονίζονται με το νέο Σύνταγμα του 1975, όπου στο άρθρο 24 παράγραφο 1, τονίζεται η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος ως δικαίωμα του πολίτη και υποχρέωση του κράτους και στην παράγραφο 6 γίνεται ρητή η προστασία και των παραδοσιακών περιοχών και μνημείων. Με το Νόμο 360/1976 «Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος» που εφαρμόζει στην πράξη το συνταγματικό άρθρο και το υπόβαθρο που παρέχουν παλαιότεροι νόμοι (Νόμος 5351/1932, Νόμος 1469/1950, Β.Δ. 632/1960 κ.α.) αλλά και άλλοι που θα ακολουθήσουν αργότερα (όπως το Π.Δ. 21.9.1979 «Περί χαρακτηρισμού ως παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Αθηνών» Φ.Ε.Κ. 567/Δ/1979, το Π.Δ. «Καθορισμού ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή της Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών» ΦΕΚ 561Δ/23.11.1982, και ο Νόμος 1650/1986 «Για την Προστασία του Περιβάλλοντος» Φ.Ε.Κ. 160/Α), κατοχυρώνεται νομικά η αρχαιολογική, πολεοδομική και περιβαλλοντική διάσταση του εγχειρήματος.

Οι εργασίες ξεκινούν άμεσα, υπό την αρμοδιότητα του Υπουργείου Πολιτισμού και Επιστημών και του νεοσύστατου Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.). Η αρχική πρόθεση ήταν να υπάρξει συντονισμένη δράση, ώστε το σχέδιο να υλοποιηθεί ενιαία και όχι αποσπασματικά, κάτι το οποίο δεν έγινε πράξη, κυρίως λόγω έλλειψης χρηματικών πόρων. Η ανάπτυξη επιχειρήθηκε λοιπόν σε βάθος δεκαετιών, με την πρώτη φάση να περιλαμβάνει την πεζοδρόμηση της οδού Κυδαθηναίων (1979), τη δεύτερη φάση να ακολουθεί με την πεζοδρόμηση της οδού Ανδριανού (1980-1981) και την τρίτη φάση να λαμβάνει χώρα με την πεζοδρόμηση των οδών Διογένηος και Αγίου Ανδρέα (1983-1984). Το 1985 με ανάθεση στο μελετητικό γραφείο «Μπάζη», πεζοδρομείται η πλατεία Μητροπόλεως και τα επόμενα έτη ολοκληρώνονται τα έργα στην οδό Πανδρόσου (1986) και την πλατεία Μοναστηρακίου (1987-1988) (Μπετούρα, 1994, σ. 32-34, σ. 39).

Μέσα από αυτά τα μακροχρόνια στάδια, η κοινωνία σταδιακά εμποτίζεται με την έννοια της ανάπτυξης. Σε αυτό συνδράμουν οι διαβουλεύσεις, η καταγραφή των απόψεων, η επίλυση αποριών και προβληματισμών και η προσπάθεια «εκπαίδευσης» μέσω της ενημέρωσης. Στις επόμενες αποφάσεις υπάρχει εμφανής προσπάθεια ακόμα μεγαλύτερης ενεργοποίησης των πολιτών, ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις ενός συνεχούς διαλόγου γύρω από την εξέλιξη των έργων. Οι μελετητές εργάζονται με τη Συντονιστική Επιτροπή των Σωματείων των κατοίκων της Πλάκας και στις αποφάσεις και τις δράσεις, διαδραματίζει πλέον μεγάλο ρόλο και ο Δήμος Αθηναίων, με τη σύσταση του Γραφείου Περιοχής Πλάκας (Βαρελίδου, 2015).

Σε παράλληλη τροχιά με τις πεζοδρομήσεις, οι οποίες προχωρούν και τη δεκαετία του 1990 στην τέταρτή τους φάση, με την πεζοδρόμηση της οδού Μνησικλέους και την επέκταση στις οδούς Θρασυβούλου και Μάρκου Αυρηλίου (Μπετούρα, 1994, σ. 39) εξελίσσονται εργασίες που αφορούν το υπόγειο δίκτυο και την επισκευή και αποκατάσταση των κτιρίων (Μωραΐτου, 2011, σ. 37-39). Η 5η φάση της πεζοδρόμησης δρομολογείται για τα επόμενα έτη ενώ η ανάπτυξη του Ιστορικού Κέντρου θα επεκταθεί και σε άλλες γειτονικές περιοχές, όπως είχε σχεδιασθεί (Μπετούρα, 1994, σ. 39).



Εικόνα 12. Οι πρώτες 4 φάσεις πεζοδρομήσεων στην Πλάκα, οι αναπλάσεις στο Μοναστηράκι και η Ε' φάση των πεζοδρομήσεων στην Πλάκα όπως αρχικά σχεδιάστηκε (Μπετούρα, 1994, σ. 42).

Στη συνοικία της Πλάκας, μετά τις παρεμβάσεις, οι χρήσεις γης αλλάζουν, τα κέντρα διασκέδασης όπως και η βιοτεχνία απομακρύνονται από την περιοχή, την ίδια στιγμή που το εμπόριο και η εστίαση αναβαθμίζονται μεν, αλλά επικεντρώνονται στην εξυπηρέτηση των τουριστών με τις μικρές μονάδες του παρελθόντος να απορροφούνται από μεγαλύτερες. Σε παρόμοιο μήκος κύματος, η κατοικία δεν τονώνεται ιδιαίτερα, αφού το αναβαθμισμένο περιβάλλον δημιουργεί ένα φαινόμενο ανόδου των τιμών γης, οπότε ο παλαιός πληθυσμός εξακολουθεί να αποχωρεί. Σε συνάρτηση με την αισθητική και περιβαλλοντική βελτίωση που επιτεύχθηκε και τη θέση κλειδί της περιοχής στην καρδιά της πόλης πλησίον του βράχου της Ακρόπολης, τα κενά που δημιουργούνται, καλύπτονται από νέους αγοραστές, με υψηλότερη οικονομική επιφάνεια (Μπετούρα et al., 1997).

Έτσι, η αναβάθμιση της περιοχής και οι πιέσεις της αγοράς, διαμορφώνουν ένα διαφορετικό σκηνικό με μία ραγδαία τουριστικοποίηση, ένα νέο κράμα μόνιμων κατοίκων, οι οποίοι ανήκουν κυρίως σε εύπορα κοινωνικά στρώματα και μία έλλειψη μικρών μονάδων εμπορίου για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών. Το φαινόμενο της παράνομης κίνησης οχημάτων και στάθμευσης επίσης εντάθηκε, λόγω των ελλείψεων δομών και του ελλιπούς προγραμματισμού για τους εργαζόμενους οι οποίοι δεν κατοικούν στις εγγύς περιοχές. Παρατηρήθηκαν επίσης προβλήματα όσον αφορά τη συντήρηση των δημοσίων χώρων και την επιτήρηση των φθορών που προκλήθηκαν σε κάδους απορριμμάτων και αστικό εξοπλισμό (Μωραΐτου, 2011).

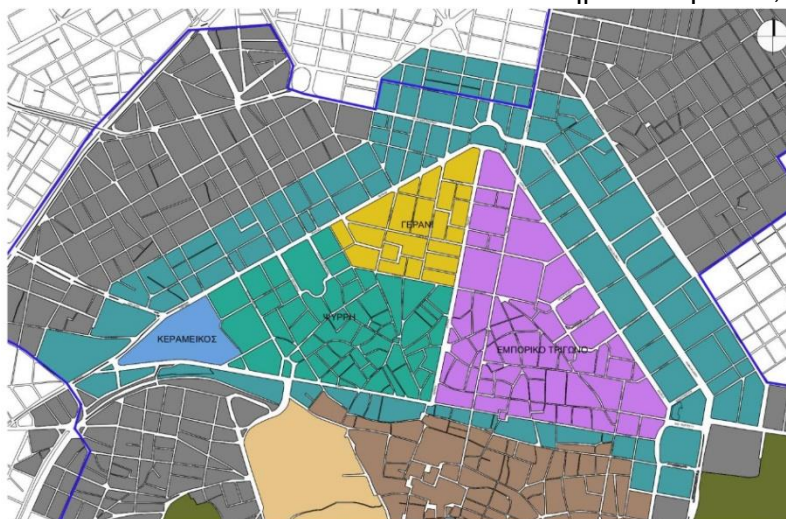
Συνοπτικά, η περίπτωση της Πλάκας αποτέλεσε την πρώτη εφαρμοσμένη μεγάλη επέμβαση στο κέντρο της Αθήνας και πράγματι, το αποτέλεσμα είχε θετικό πρόσημο, χαράζοντας ουσιαστικά το δρόμο για τη συνέχεια. Ο εμποτισμός με το πνεύμα της έννοιας της πεζοδρόμησης και της προστασίας του περιβάλλοντος αλλά και των αρχαιολογικών χώρων και

η διασφάλιση του τόπου κατοικίας σε συνάρτηση με την τουριστική και εμπορική δραστηριότητα, θα αποτελέσουν τους άξονες πάνω στους οποίους θα στηριχθούν οι επόμενες κινήσεις, τουλάχιστον σε επίπεδο στρατηγικής. Ωστόσο, η χρονική διάρκεια που κράτησαν οι εργασίες καθώς και η ελλιπής καταγραφή των αστοχιών, λειτούργησαν ως τροχοπέδη για την επόμενη ημέρα. Πολλά από τα ζητήματα που προέκυψαν κυρίως όσον αφορά την οργανωσιακή αδράνεια που ακολούθησε μετά την εφαρμογή των μέτρων και των πολεοδομικών ρυθμίσεων, παρουσιάστηκαν και στα προγράμματα που θα ακολουθήσουν τόσο στην Αθήνα όσο και σε άλλες πόλεις. Η απουσία χρονοδιαγράμματος, επαρκούς ενημέρωσης και διαλόγου με τους κατοίκους και επιχειρηματίες της πόλης για τις αλλαγές που αφορούν πρωτίστως τους ίδιους, κατά τη διάρκεια αυτής της μακράς περιόδου δημιούργησε ένα κλίμα σύγχυσης, μερικής απογοήτευσης αλλά και άγνοιας για το όραμα και τη νέα διαμορφωμένη πραγματικότητα. Παρόμοιες αστοχίες προέκυψαν και στα πλαίσια συνεργασίας μεταξύ των φορέων που είχαν τη συναρμοδιότητα για μία πλειάδα καθηκόντων όπως η στάθμευση, η καθαριότητα και η συντήρηση των χώρων (Μπετούρα et al., 1997).

5.4.2.3. Η Πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου

Στην περιοχή του Ιστορικού Κέντρου των Αθηνών όπως αυτή ορίστηκε από το Π.Δ. 21-9-1979 «Περί χαρακτηρισμού ως παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Αθηνών» (Φ.Ε.Κ. 567Δ), εντάσσεται και το Εμπορικό Τρίγωνο. Περικλειόμενο από τις οδούς Μητροπόλεως, Αθηνάς και Σταδίου και με κορυφές τις πλατείες Μοναστηρακίου, Ομονοίας και Συντάγματος, το Εμπορικό Τρίγωνο αποτελεί κόμβο μείζονος εμπορικής σημασίας ενώ παράλληλα βρίσκεται και στην καρδιά του κέντρου κοντά σε Αρχαιολογικούς Χώρους όπως η Ακρόπολη, η Αρχαία Αγορά, ο Ναός του Ηφαίστου και η Ρωμαϊκή Αγορά (Εικόνα 13).

Η άναρχη δόμηση, η υποβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων και η κατάληψη των δρόμων από το αυτοκίνητο σε συνδυασμό με την ρύπανση οδηγεί σε ένα φαύλο κύκλο και συμπυκνώνει στην περιοχή του Εμπορικού Τριγώνου τις παθογένειες του Αθηναϊκού κέντρου. Τις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα, οι πεζοί έχουν χάσει τη θέση τους στις οδούς της πόλης. Ακόμα και οι κάτοικοι των κοντινών συνοικιών του δήμου Αθηναίων, επιλέγουν το αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις τους. Ο κάτοικος και ο επισκέπτης, αποφεύγουν το κέντρο, προτιμώντας ολοένα και συχνότερα για την ψυχαγωγία και την αγορά, την περιφέρεια. Η νέα στρατηγική που προωθείται για την έγκαιρη αντιμετώπιση του οικονομικού και κοινωνικού πλήγματος και την ανάδειξη του Ιστορικού Κέντρου, θέτει ως προτεραιότητα, έπειτα από τις πεζοδρομήσεις της Πλάκας,



Εικόνα 13. Το Εμπορικό Τρίγωνο και οι γειτονικές περιοχές του στο Δήμο Αθηναίων (Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, 2019)

την αναβάθμιση του Εμπορικού Τριγώνου και

αποβλέπει στην άμεση σύνδεσή του τόσο με εκείνη όσο και με το Μοναστηράκι και την περιοχή του Ψυρρή. Πρώτης τάξεως ευκαιρία δε, παρουσιάζεται μέσω της πολιτικής των πεζοδρομήσεων και για τη δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου που θα ενοποιεί τους αρχαιολογικούς χώρους του κέντρου. Έτσι, το Εμπορικό Τρίγωνο, σχεδιάζεται να αναδειχθεί εκ νέου ως συνδετικός κρίκος ανάμεσα στο παρελθόν και το παρόν (Γιώτης et al., 1998).

Στην πορεία για την εκπόνηση των αρχικών μελετών, ξεκίνησε αρχικά μία εκστρατεία ενημέρωσης η οποία συνοδεύτηκε από συζήτηση με τους άμεσα ενδιαφερόμενους, τους κατοίκους και τους επιχειρηματίες. Η άποψή τους λήφθηκε σοβαρά υπόψιν σε αυτό το στάδιο. Η κοινή γνώμη συνέκλινε θετικά προς τη γενικότερη ιδέα των πεζοδρομήσεων και ιδίως οι επιχειρηματίες εξέφραζαν την επιθυμία να προωθηθεί πρώτα η πεζοδρόμηση του βασικού εμπορικού άξονα, της οδού Ερμού (Βαταβάλη, 2003, σ. 4). Η πεζοδρόμηση της Ερμού και των παρόδων της, παρότι τέθηκε ως προτεραιότητα ήδη από το 1979, δεν πραγματοποιήθηκε ευθύς αμέσως και θα περνούσαν σχεδόν δύο δεκαετίες μέχρι την υλοποίησή της. Αντίθετα, υπό την αιγίδα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και με τη συνδρομή του Δήμου Αθηναίων (Κουρκάκης, 2009), προχώρησαν οι παρεμβάσεις στις πλατείες Αγίου Γεωργίου Καρύτση, Αγίων Θεοδώρων, Κλαυθμώνος, Αγίας Ειρήνης, Χρυσοσπηλιώτισσας, Μητροπόλεως και των οδών Αγίου Μάρκου, Καλαμιώτου, Ευγγελιστρίας Κλειτίου, Μιλτιάδου (Βαταβάλη, 2003, σ. 4, Κουρκάκης, 2009). Για τα τμήματα του Εμπορικού Τριγώνου που πεζοδρομήθηκαν προβλέφθηκε μέσω του Π.Δ. 30-05-1985 «*Χαρακτηρισμός ως διατηρητέων κτιρίων του Παλαιού Εμπορικού Κέντρου Αθηνών καθώς και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης και χρήσεων γης στην περιοχή αυτή*» (ΦΕΚ 349/Δ/1985), ο χαρακτηρισμός μερικών κτιρίων ως διατηρητέα, εφαρμόστηκαν περιορισμοί στη δόμηση και καθορίστηκαν οι χρήσεις γης (Μοσχίδου, 2011, σ. 85).

Για την ανασκόπηση των παρεμβάσεων και των μέτρων που λήφθηκαν όπως και για την βελτιστοποίηση του συνολικού προγράμματος, ανατίθεται το 1989 από το Δήμο Αθηναίων στο Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του Ε.Μ.Π. η σύνταξη πολεοδομικής έρευνας. Χάρη σε αυτή καταδεικνύονται τα προβλήματα που εξακολουθούν να υπάρχουν ακόμα και έπειτα από τις παρεμβάσεις των προηγούμενων ετών και έρχονται στο προσκήνιο προτάσεις για τις επόμενες κατευθύνσεις των παρεμβάσεων αλλά και για την πρόβλεψη των επιπτώσεων τους. Κατόπιν αυτής, εκδίδεται το Π.Δ. 13-7-1994 «*Καθορισμός ειδικών χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην περιοχή του Εμπορικού Τριγώνου του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών*» (ΦΕΚ 704Δ), επανακαθορίζονται οι χρήσεις γης και οι όροι δόμησης αυτή τη φορά για το σύνολο της περιοχής του Εμπορικού Τριγώνου και όχι για μεμονωμένους δρόμους, με προσανατολισμό στην απομάκρυνση της όχλησης, του περιορισμού του ύψους των κτιρίων και την ενίσχυση της κατοικίας (Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, 1996). Το Διάταγμα διαμορφώνει το καινούριο πλαίσιο στο οποίο θα στηριχθεί το μέλλον του κέντρου και αποτελεί στην ουσία καρπό των προτάσεων του Σπουδαστηρίου Πολεοδομικών Ερευνών έπειτα από διαβούλευση μεταξύ των επαγγελματικών ενώσεων, του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., του Δήμου Αθηναίων και του Οργανισμού της Αθήνας. Σύμφωνα με αυτό, παράλληλα με την προάσπιση της κατοικίας, ενισχύονται οι πολιτιστικές χρήσεις, η εστίαση, το εμπόριο, τα ιδιωτικά γραφεία, οι διοικητικές υπηρεσίες, οι τράπεζες, τα τουριστικά καταλύματα και απομακρύνεται το χονδρεμπόριο και η βιοτεχνία, με την εξαίρεση των βιοτεχνιών ένδυσης και υπόδησης και του χονδρεμπορίου παραδοσιακών υλικών (νυφικά, κουμπιά κ.α.). Τη δεκαετία του 1990, ο Δήμος

Αθηναίων και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., εκκινούν τις διαδικασίες για ένα «κοινό σχέδιο παρεμβάσεων» που θα συμπεριλάβει και θα εφαρμόσει τις προτάσεις για εκτενείς πεζοδρομημένες εκτάσεις, την απομάκρυνση των οχημάτων από αυτές και την ρύθμιση του προβλήματος της στάθμευσης. Η απόφαση αυτή ήλθε με τη συμφωνία των επαγγελματιών και του Σ.Α.Τ.Α. (Συνδικάτων Αυτοκινητιστών Ταξί Αθηνών) και το 1995 δοκιμάζεται για πρώτη φορά πιλοτικά η εφαρμογή του μέτρου, διακόπτοντας την κίνηση στην οδό Ερμού και σε ένα κομμάτι της οδού Καραγιώργη Σερβίας. Στη συνέχεια, εγκρίθηκε μετά από μελέτη της Διεύθυνσης Ειδικών έργων αναβάθμισης περιοχών του υπουργείου η πεζοδρόμηση της οδού Ερμού και των παρόδων της ως την οδό Αιόλου. Στην αυγή του 21ου αιώνα, είναι πιο ορατές από ποτέ, οι έννοιες της βελτίωσης της ποιότητας ζωής, της ανάδειξης της ιστορικής αξίας και φυσιογνωμίας της περιοχής και η συμπόρευσή της με τις ζωτικές εμπορικές λειτουργίες (Βαταβάλη, 2003, σ. 16).

Η πεζοδρόμηση της Ερμού αποτελεί ένα ξεχωριστό κεφάλαιο στην ιστορία των αναπλάσεων στην χώρα, καθώς το 1997 όπου τελικά θα πραγματοποιούνταν τα έργα για αυτή, αποτελούσε σύμφωνα με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. τη «μεγαλύτερη πεζοδρόμηση που πραγματοποιήθηκε ποτέ στην Ελλάδα». Το κόστος της ήταν ύψους 2,2 δισεκατομμυρίων *Δρ*.χ. και χρηματοδοτήθηκε από το πρόγραμμα «Αττική SOS» («Επίσημη Πρώτη», 1997). Μετά από δύο δεκαετίες παρεμβάσεων, είχε διαμορφωθεί μία τάση αποδοχής τους, τόσο από τους επαγγελματίες της περιοχής όσο και από τους χρήστες του χώρου, τους κατοίκους, τους επισκέπτες και τους αγοραστές. Αυτό εκφράστηκε και στην περίπτωση της Ερμού. Η πολυετής διάρκεια διαβουλεύσεων και τα ορατά οφέλη, τόσο κοινωνικά, όσο και περιβαλλοντικά και βεβαίως οικονομικά (άνθηση του εμπορίου και του τουρισμού), συνέβαλαν στη συνέχεια στην διαμόρφωση θετικής διάθεσης και αποδοχής (Βαταβάλη, 2003, σ. 16). Σαφώς, υπήρχαν ακόμα αντιδράσεις, οι οποίες συσσωρεύονται στην εποχή που πραγματοποιούνται οι διαδικασίες πεζοδρόμησης και ανακόπτεται εν μέρει η κυκλοφορία. Η εκκίνηση των έργων συμπίπτει με την περίοδο των εκπτώσεων και αυτό επιφέρει δυσарέσκεια στον κλάδο των καταστηματαρχών. Φοβούμενοι καθ'ολη τη διάρκεια των έργων πως οι πελάτες θα χάσουν την επαφή με τις βιτρίνες και τα προϊόντα τους, αντιμετωπίζουν παράλληλα προβλήματα και στον ανεφοδιασμό. Ο πιο σημαντικός προβληματισμός που εκφράζουν, είναι ο κίνδυνος μείωσης της καταναλωτικής κινητικότητας που θα επιφέρει μείωση στα έσοδα και μόνιμο πλήγμα στα καταστήματά τους. Με την καθυστέρηση της παράδοσης, οι εντάσεις οξύνονται περαιτέρω, ωστόσο μετά την παράδοση του έργου, επικρατεί σταδιακά και πάλι η αισιοδοξία, ο κόσμος συγκεντρώνεται ξανά στην οδό, τα καταστήματα ανθίζουν. Οι επεμβάσεις ολοκληρώθηκαν με τις πεζοδρομήσεις και στους υπόλοιπους κοντινούς δρόμους, διενεργήθηκαν δένδροφυτεύσεις και κατασκευάστηκαν σιντριβάνια που συμπλήρωσαν την εικόνα του «πιο εμπορικού δρόμου της Αθήνας», χαρίζοντας οφέλη στην ευρύτερη περιοχή. Η Ερμού έγινε τόπος συνάντησης και ανέκτησε την οικονομική σημασία της. Οι αξίες γης όπως συνήθως συμβαίνει γνώρισαν επίσης άνοδο και ο δρόμος έλαβε μία νέα κεντρική σημασία που διατηρήθηκε (Exploring Greece TV, 2019).

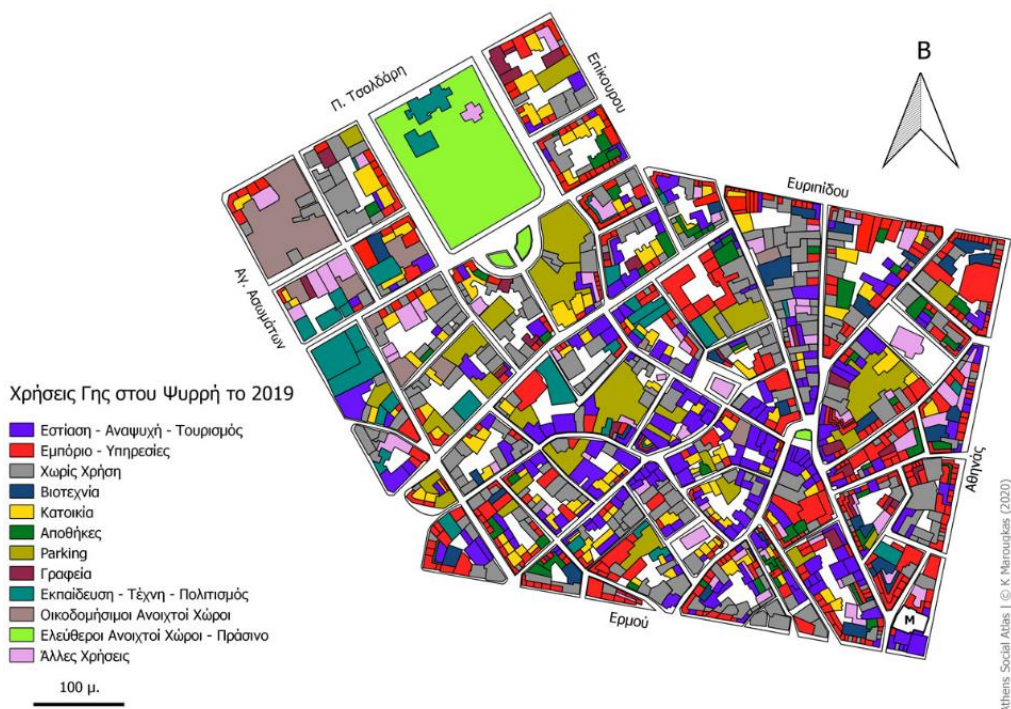
Έπειτα από τις μεγάλες και ιστορικού χαρακτήρα παρεμβάσεις στο Εμπορικό Τρίγωνο, κύριο μέλημα παραμένει η συνεχής ανάδραση και επισκόπηση των ζητημάτων που προκύπτουν για τον έλεγχο και την μακρομέρευση των τομών. Για αυτό το λόγο, οι επιστημονικές μελέτες και έρευνες, συνεχίστηκαν και τα επόμενα χρόνια, παρακολουθώντας και προτείνοντας νέες κατευθυντήριες γραμμές (Γιώτης et. al, 1998).

5.4.2.4. Η πεζοδρόμηση της συνοικίας Ψυρρή – Κουμουνδούρου

Μαζί με την Πλάκα και το Εμπορικό Τρίγωνο, η περιοχή Ψυρρή-Κουμουνδούρου βρίσκεται στον πυρήνα του Ιστορικού Κέντρου και περικλείεται από τις οδούς Ευριπίδου, Αθηνάς, Ερμού, Αγίων Ασωμάτων και Πειραιώς (Παναγή Τσαλδάρη). Σημαντικές πλατείες δεσπόζουν στη γειτονιά, όπως η Πλατεία Κουμουνδούρου και η πλατεία Ηρώων. Τόπος κατοικίας των ασθενέστερων οικονομικών στρωμάτων, απέκτησε έναν βιοτεχνικό και βιομηχανικό χαρακτήρα στην πάροδο των ετών. Ως μέρος του Ιστορικού Κέντρου, η συνοικία του Ψυρρή τίθεται σε πρώτη προτεραιότητα ως περιοχή προς ανάπτυξη. Βαθμιαία αρχίζει η από-βιομηχανοποίησή της (Π.Δ. 84/1984 «Ίδρυση, επέκταση, εκσυγχρονισμός, συγχώνευση και μετεγκατάσταση βιομηχανιών, βιοτεχνιών και αποθηκών μέσα στα όρια του ηπειρωτικού τμήματος του Νομού Αττικής και των νησιών Σαλαμίνας και Αίγινας» ΦΕΚ 33/Α/21-3-1984) (Μοσχίδου, 2011, σ. 74) και στο πνεύμα του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθηνών 1985 εκφράζεται η πρόθεση η γειτονιά να αποτελέσει έναν συνδετικό κρίκο μεταξύ του κέντρου και της Δυτικής πλευράς της πόλης. Έπειτα από τη ρύθμιση των χρήσεων γης και την απομάκρυνση των θορυβωδών (αποθήκες, μηχανουργία κ.α.) και παρανόμων δραστηριοτήτων, κοινοποιείται το όραμα για αρχιτεκτονική αναβάθμιση και συγχρόνως διατήρηση του εμπορικού χαρακτήρα. Συντελείται έτσι μία προσπάθεια ώστε η περιοχή του Ψυρρή – Κουμουνδούρου, να αποτελέσει πέραν από ιστορικό και πολιτισμικό κέντρο, ψυχαγωγικό πυλώνα της Αθήνας σε απευθείας επικοινωνία με το Μοναστηράκι. Προάγονται επίσης προτάσεις για δίκτυα πεζοδρόμων, ωστόσο μόνον μερικές από αυτές θα υλοποιηθούν τελικά τη δεκαετία του 1990, και συγκεκριμένα στις πλατείες Ηρώων (πλατεία του Ψυρρή) και Αγίων Αναργύρων και σε τμήματα των οδών Αριστοφάνους, Αισχύλου, Τάκη. Μετά το 2000, θα ακολουθήσουν πεζοδρομήσεις που είχαν προγραμματιστεί παλαιότερα και στο ημικυκλικό τμήμα της πλατείας Κουμουνδούρου και μία σειρά από οδούς, όπως οι οδοί Λουκά Νίκα, Κρανταού, Ναυάρχου Αποστόλη, Αγίας Θέκλας, Ωγύγου, Λεπενιώτου, Μίκωνος, Καραϊσκάκη, Πιπτάκη, Αισώπου και Ήβης (Μωραΐτου, 2011, σ. 46-47).

Στα πλαίσια της ανάπτυξης, προϊόν διαβούλευσης και στοχοθετήσεων του Δήμου Αθηναίων, του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και ενός νέου οργανισμού της «Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε.» (Ε.Α.Χ.Α.) αποτέλεσαν μία σειρά από μέτρα που πλαισίωναν τις πεζοδρομήσεις και αφορούσαν τις δημιουργίες κοινόχρηστων χώρων πρασίνου, τον χαρακτηρισμό κτισμάτων ως διατηρητέα (Υ.Α. 62869/3021/29-4-1993 ΦΕΚ 545/1993), την αναμόρφωση όψης διάφορων κτηρίων (πρόγραμμα «Πρόσοψη») και τη δημιουργία τοιχογραφιών (συνεργασία προγράμματος «Πρόσοψη», Δήμου Αθηνών, ομάδας Carpe Diem) (Μοσχίδου, 2011, σ. 76).

Ωστόσο, παρά τις προθέσεις, η ανάπτυξη του Ψυρρή αποτέλεσε μία προσπάθεια με πολλές αστοχίες, χαρακτηριζόμενη από την έλλειψη επαρκούς σχεδιασμού. Οι χώροι αναψυχής και εστίασης επικράτησαν του προγραμματισμού για αναβάθμιση του οικοδομικού ιστού και της κατοικίας όπως και της διατήρησης του παραδοσιακά βιοτεχνικού χαρακτήρα. Ουσιαστικά, η γειτονιά αναπτύχθηκε με ένα καινούριο πρόσωπο αλλά αποσπασματικά από το υπόλοιπο κέντρο χωρίς να υπάρχει κάποια αδρή συσχέτιση μεταξύ των χρήσεων γης της ευρύτερης περιοχής.



Εικόνα 14. Χρήσεις γης στου Ψυρρή το 2019 (Μαρούγκας, 2020)

5.4.2.5. Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων

Το φθινόπωρο του 1997 ιδρύεται η Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε (Ε.Α.Χ.Α.) («Υπουργικές Αποφάσεις και Εγκρίσεις» (ΦΕΚ909/15-10-97)) , που όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, συνέδραμε στις διαδικασίες για την ανάπλαση της Αθήνας, με κατεξοχήν στόχο την υλοποίηση του προγράμματος που αφορούσε την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων. Η δημιουργία του Ε.Α.Χ.Α. με μοναδικούς μετόχους τα Υπουργεία Πολιτισμού και ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., είχε ως γνώμονα την ύπαρξη ενός ανεξάρτητου φορέα ο οποίος θα αναλάμβανε δράσεις που δε θα παρακωλύονταν από τις γραφειοκρατικές διαδικασίες και θα συνέδραμε ποιοτικά και αισθητικά στην επιτυχή ολοκλήρωση του εγχειρήματος (Ξυδιάς, 2005, σ. 1).

Αναμφισβήτητα, η ανάκτηση της ιστορικής διάστασης της περιοχής των Αθηνών, αποτέλεσε ένα όραμα πολλών χρόνων. Είναι σαφές, πως η ανάδειξη κάθε πτυχής της ιστορίας της ελληνικής πρωτεύουσας συμβάδιζε ανέκαθεν με τη βελτίωση της καθημερινής ζωής στην οπτική των αρχιτεκτόνων και των πολεοδόμων αλλά και των κατοίκων, όπως συμπεραίνει το 1998 ο πρόεδρος της Ε.Α.Χ.Α., Γ. Καλαντίδης. Σε όλα τα σχέδια για την αναβάθμιση της Αθήνας που εκπονούνταν είτε μεμονωμένα με τη μορφή μελετών και προτάσεων πραγματογνωμόνων είτε από επίσημους φορείς, και πιο συγκεκριμένα, όπως είναι φανερό και μέσα από την ως τώρα αναδρομή, από το 1980 και έπειτα όταν και παρουσιάζονται οι πρώτα ολοκληρωμένες στρατηγικές προτάσεις σχέδια της πολιτείας, πάντοτε γίνεται ιδιαίτερη μνεία στους αρχαιολογικούς χώρους. Με την εμπειρία που συγκεντρώθηκε από τις πεζοδρομήσεις

των συνοικιών του ιστορικού κέντρου και την ευκαιρία της ανάληψης των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, οι διαδικασίες ανάπτυξης επισπεύδονται στα τέλη της δεκαετίας του 1990. Αρχικά αποσπασματικά και έπειτα ως σύμπραξη των δύο υπουργείων, ξεκινούν εργασίες που επεκτείνονται πέρα από την Πλάκα, του Ψυρρή και το Εμπορικό Τρίγωνο και συμπεριλαμβάνουν το Μεταξουργείο, το Θησείο, την Ακαδημία Πλάτωνος και τον Αρδηττό. Παράλληλα, προχωρούν οι πεζοδρομήσεις των οδών Διονυσίου Αρεοπαγίτου και Αποστόλου Παύλου, όπως και ακόμα πιο μεγάλης κλίμακας μελέτες που στοχεύουν απευθείας στην ανάδειξη των αρχαιολογικών τόπων. Ο Γ. Καλαντίδης (1998) παρουσιάζει την «ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων» ως τη «μεγαλύτερη πολεοδομική παρέμβαση στην πρωτεύουσα που έγινε ποτέ». Καταδεικνύει την ταυτόχρονη προσπάθεια ανάδειξης της νεοκλασικής Αθήνας, προβάλλοντας την ιστορική πόλη, επαναπροσδιορίζοντας και καθορίζοντας τον αισθητικό και πολεοδομικό χαρακτήρα της, ρυθμίζοντας τις χρήσεις γης (σε κοινόχρηστους και κτιριακούς χώρους) και βεβαίως επιλύοντας τα κυκλοφοριακά προβλήματα, δίνοντας έμφαση στις συγκοινωνίες (εγκατάσταση δικτύου τραμ). Η ολοκληρωμένη αυτή κατεύθυνση διαθέτει επίσημο χαρακτήρα και αντιλαμβάνεται όλο το αστικό συγκρότημα από το Ιστορικό Κέντρο μέχρι τον Αρδηττό, τον Κεραμεικό, την Ακαδημία Πλάτωνος και το Δαφνί ως ένα ενοποιημένο σύνολο. Η προσέγγιση λοιπόν τόσο ρυθμιστικά, όσο και στο επίπεδο των παρεμβάσεων, θα πρέπει να έχει καθολικό χαρακτήρα και όχι αποσπασματικό όπως επιχειρήθηκε στο παρελθόν παρουσιάζοντας διαφορούμενα αποτελέσματα.

Πεδίο δράσης της Ε.Α.Χ.Α., είναι οι έξι περιοχές που αποτελούν τον Ενοποιημένο Αρχαιολογικό Χώρο και ταυτίζονται με το Ιστορικό Κέντρο της πόλης, εξαιρουμένων των Εξαρχείων. Οι περιοχές αυτές ενσωματώνουν έξι πολύ σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους όχι μόνο για την Αθήνα αλλά και όλη τη χώρα, τον Κεραμεικό, την Αρχαία Αγορά, τη Ρωμαϊκή Αγορά, την Ακρόπολη, το Λόφο του Φιλοπάππου και το Ολυμπείο και ορίστηκαν ως εξής:

- Περιοχή 1 – Θησείο, Κεραμεικός, Γκάζι, οδός Πειραιώς, Ιερά οδός
- Περιοχή 2 – Αρχαία και Ρωμαϊκή Αγορά, Βιβλιοθήκη του Αδριανού, Συνοικία της Πλάκας
- Περιοχή 3 – Ακρόπολη, οδός Διονυσίου Αρεοπαγίτου, οδός Αποστόλου Παύλου, συνοικία του Μακρυγιάννη, Λόφος Φιλοπάππου
- Περιοχή 4 – Συνοικίες Ψυρρή και Μεταξουργείου, Ακαδημία Πλάτωνος
- Περιοχή 5 – Εμπορικό Τρίγωνο, Μοναστηράκι
- Περιοχή 6 – Λόφος Αρδηττού, Στάδιο, Ζάππειο, Ολυμπείο, λεωφόρος Αμαλίας

Με τη συνεργασία ομάδων αρχαιολόγων, μηχανικών, αρχιτεκτόνων και άλλων επιστημών υπό το Υπουργείο Πολιτισμού, εκπονήθηκαν μελέτες και παρουσιάστηκαν σειρά από προτάσεις, με στόχο την ανάδειξη των έξι περιοχών. Η προσπάθεια επικεντρώθηκε στην αποκατάσταση των μνημείων και των αρχαίων διαδρομών πεζών, στο βαθμό που αυτό ήταν εφικτό και ύστερα στην κοινοποίηση θέσεων για την επίτευξη της αρμονικής σύνδεσης μεταξύ των αρχαιολογικών χώρων και της καθημερινής ζωής στην πόλη. Η Ε.Α.Χ.Α. ανέλαβε τη διαχείριση των μελετών και στα επόμενα χρόνια εκκίνησε η εφαρμογή τους στην πράξη, ως μέρος του Επιχειρησιακού

Προγράμματος «Πολιτισμός» που αναπτύχθηκε ως ένα από τα 24 προγράμματα του Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης (2000-2006) (Υπουργείο Πολιτισμού, 2005). Έτσι, με τη σύμφωνη γνώμη των ιδιοκτητών, ανακαινίζονται οι προσόψεις κτιρίων γύρω από τους αρχαιολογικών χώρους και σε πολλές κεντρικές οδούς του Ιστορικού Κέντρου που περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων την Πλατεία Ομονοίας τις οδούς Αθηνάς, Αιόλου, Σταδίου, Μητροπόλεως, Κολοκοτρώνη, Ερμού και Αγίου Κωνσταντίνου. Στον ίδιο χρόνο, λαμβάνουν χώρα αναπλάσεις που αφορούν τη ριζική διαμόρφωση οδών ή κατ' ελάχιστο των πεζοδρομίων τους.



Εικόνα 15. Η οδός Διονυσίου Αρεοπαγίτου όπως την οραματίστηκε η Ε.Α.Χ.Α. (Κανελλοπούλου, 2016)

Αυτές οι επεμβάσεις επεκτείνονται σε πολλές κεντρικές αρτηρίες όπως είναι οι οδοί Λέκκα, Πραξιτέλους, Απόλλωνος, Υπατίας, Μητροπόλεως, Κολοκοτρώνη, Αθηνάς, Αιόλου, Μπενιζέλου Παλαιολόγου. Με γνώμονα πάντοτε την «ανάκτηση της φυσιογνωμίας της πόλης μας», πραγματοποιούνται και οι παρεμβάσεις στις πλατείες Συντάγματος, Ομονοίας και Κουμουνδούρου ενώ παράλληλα διενεργείται και το πρόγραμμα καθαίρεσης διαφημιστικών πινακίδων (Γαλάνη, 2004).

Το έργο ωστόσο με το οποίο ταυτίζεται η Ε.Α.Χ.Α. και αποτελεί τον πυλώνα του εγχειρήματος, είναι η πεζοδρόμηση των οδών Διονυσίου Αρεοπαγίτου και Αποστόλου Παύλου. Πρόκειται για μία επέμβαση που ξεπερνά όλες τις προηγούμενες τόσο σε έκταση όσο και σημασία (Kanellorouli, 2018). Συνδετικός κρίκος της Ακρόπολης, του Ολυμπίειου, του Διονυσιακού θεάτρου, του λόφου του Φιλοπάππου, την Πνίκα, το λόφο των Νυμφών, την Αρχαία Αγορά, τον Κεραμεικό και το Ηρώδειο, αποτέλεσε την αιχμή του δόρατος για την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων και τη σύνδεσή τους με την πόλη. Επρόκειτο αρχικά για μία πολύ δύσκολη περίπτωση, που εν τέλει υλοποιήθηκε και λειτούργησε αποτελεσματικά. Πέραν από έναν απλό δρόμο για τους πεζούς, δίχως αυτοκίνητα, η ριζική αυτή αναδόμηση χάρισε στην Αθήνα έναν καινούριο χώρο με νέες πλατείες, δημόσιους χώρους, σημεία κοινωνικής συναναστροφής δίπλα σε πνεύμονες πρασίνου και σε κοντινή απόσταση από τους ιστορικούς τόπους και τα μνημεία. Δεσπόζοντας σε μία διαδρομή 1,7 χιλιομέτρων (Ντελέζος, 2002) η πεζοδρόμηση αυτή, που ονομάζεται «Ο Μεγάλος Περίπατος», αποτελεί έναν πόλο αναψυχής με υπερτοπική σημασία που συνδέει εμπράκτως τους πολίτες και τους επισκέπτες με τους

αρχαιολογικούς χώρους και το φυσικό περιβάλλον, που έχει διατηρηθεί από τους αρχαίους χρόνους (Γαλάνη, 2004).

Ξεπερνώντας τις δυσκολίες που παρουσιάστηκαν στην πορεία (καθυστέρηση χρηματοδότησης, γραφειοκρατικές διαδικασίες με συνέπεια την παράδοση έργων εκτός του προβλεπόμενου χρονοδιαγράμματος, ανέφικτες επεμβάσεις όπως η βύθιση της Λ. Αμαλίας που δεν εντάχθηκαν στο έργο ή η αφαίρεση σημαντικών παρεμβάσεων που είχαν αρχικά προγραμματιστεί όπως η οπτική ενοποίηση του λόφου της Πνύκας με την Αρχαία Αγορά και οι διαμορφώσεις πεζοδρόμων στις Διασταυρώσεις Δ. Αρεοπαγίτου – Παρθενώνων και Δ. Αρεοπαγίτου – Προπυλαίων (Διαμαντόπουλος, 2009)) και με τη συνεργασία των αρχιτεκτονικών γραφείων «ΠΛΕΙΑΣ – Δημήτρης Διαμαντόπουλος και συνεργάτες μελετητές ΕΠΕ», «Κλαίρη Παλυβού», «Αναστάσιος Ζέρβας» και «Δ. Πανάγος, Β. Παπανδρέου και Μ. Καλτσά Ο.Ε.» (Ρηγόπουλος, 2002) ο «Μεγάλος Περίπατος» ύστερα από εργασίες τριών ετών, παραδόθηκε στο κοινό το 2003 (Αργυρίου, 2008), κάνοντας πράξη το ως τότε διαφημιστικό σλόγκαν «Οι Αθηναίοι βρήκαν τον Δρόμο τους» (Γαλάνη, 2004).

Ο «Μεγάλος Περίπατος» έφερε σημαντικές αλλαγές στην καθημερινότητα των πολιτών, ανάγοντας τη βόλτα γύρω από τον Ιερό Βράχο της Ακρόπολης σε συνήθεια και βέβαια καλλιεργώντας περαιτέρω την αντίληψη γύρω από τις πεζοδρομήσεις, τη σημασία του περιπάτου και τα οφέλη που προσφέρει ένας δημόσιος χώρος τέτοιου μεγέθους και ομορφιάς, ένας χώρος που ανήκει σε όλους και αποτελεί κοινή κληρονομιά που πρέπει να διατηρηθεί και για τις επόμενες γενεές. Συνάμα, προσέφερε πολύτιμη τεχνογνωσία για τον αστικό σχεδιασμό στην Ελλάδα και φώτισε το δρόμο για μεγάλες τομές που θα προσφέρουν οικονομική και αστική ανάπτυξη, με σεβασμό στο περιβάλλον και την κοινωνία (Kanelloroulou, 2018).

5.4.2.6. Η Πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου – μία διαφορετική περίπτωση

Το επόμενο σχέδιο που απασχόλησε την κοινή γνώμη περισσότερο από κάθε άλλο, αρχής γενομένης από το 2009, ήταν η πρόταση για την πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου, ενός δρόμου με ιστορική σημασία αλλά και με μείζονα ρόλο για τις μετακινήσεις και τη ζωή στο κέντρο της Αθήνας, καθώς συνδέει την πλατεία Συντάγματος με την πλατεία Ομονοίας και φιλοξενεί πέραν από την «Νεοκλασική Τριλογία» (Ακαδημία των Αθηνών, Πανεπιστήμιο Αθηνών, Εθνική Βιβλιοθήκη), στοές με πολιτισμική σημασία (μία εξ αυτών και η «Στοά του Βιβλίου») και ένα σύνολο εμπορικών καταστημάτων και τραπεζών (Μπακούρος, 2016). Είχε προηγηθεί μία περίοδος «εσωστρέφειας» όπου ο Δήμος Αθηναίων (από το 2008) είχε ελαττώσει τις δαπάνες που προορίζονταν για νέους δημοσίους χώρους και είχε επικεντρωθεί στην συντήρηση των ήδη υπαρχόντων, όπως αναφέρει στη συνέντευξή της στη Δ. Κανελλοπούλου (2016) η Διευθύντρια Πολεοδομικού Σχεδιασμού του Δήμου Αθηναίων, Έλλη Παπακωνσταντίνου.

Τώρα, τα φιλόδοξα έργα επέστρεφαν, ως όχημα για την αντιμετώπιση της κοινωνικής και οικονομικής κρίσης που ταλανίζει την πρωτεύουσα και το «φιλόδοξο έργο ανάπτυξης της οδού Πανεπιστημίου» (Κανελλοπούλου, 2016) προωθείται ταχέως από τα Υπουργεία Περιβάλλοντος και Υποδομών παράλληλα με ένα νέο ριζικό πρόγραμμα που περιλαμβάνει την πεζοδρόμηση της οδού Βασιλίσσης Όλγας, τη ρύθμιση της κυκλοφορίας του δακτυλίου και την άμεση επέκταση του δικτύου τραμ (Τζαναβάρα, 2011).

Αξίζει να αναφερθεί πως η ιδέα της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου δεν αποτελεί μία καινούρια πρόταση που γεννιέται τη δεκαετία του 2010. Αντίθετα παρουσιάζεται για πρώτη φορά στο τελικό σχέδιο του ΡΣΑ/1985 το 1983, «Η Αθήνα και πάλι Αθήνα». Εκεί, παρουσιάζεται στο εξώφυλλο (Εικόνα 16), η πεζοδρομημένη Πανεπιστημίου ενώ κατά μήκος της κινείται ένα τραμ (Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος Σχολής Αρχ.Μηχ Ε.Μ.Π., 2009). Παρόλα αυτά, το έργο της «πράσινης Πανεπιστημίου», θα έμενε στα «χαρτιά» και δε θα επανερχόταν στην επιφάνεια παρά μόνο 25 χρόνια μετά καθώς σε αντίθεση με δρόμους όπως η οδός Διονυσίου Αρεοπαγίτου, αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες οδικές αρτηρίες του κέντρου της πόλης και η απομάκρυνση των οχημάτων, παρέμεινε ένας δυσεπίλυτος γρίφος (Κανελλοπούλου, 2018).



Εικόνα 16. Εξώφυλλο της πρότασης ΡΣΑ/1985 "Η Αθήνα και πάλι Αθήνα" (Τριάντης, 2017)

Ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (Ο.Ρ.Σ.Α.) και το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (Υ.Π.Ε.Κ.Α.) (πρώην Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε) το 2009, επαναφέρουν την ιδέα ως μέρος της «*Πολοδομικής Ανασυγκρότησης του Κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου*». Μέλημα αυτής της πρότασης είναι ο «επαναπροσδιορισμός της κυκλοφορίας των πεζών και των οχημάτων στο κέντρο της πόλης», η διαμόρφωση και αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων και η ενίσχυση των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας. Επαναφέρεται έτσι το όραμα για έναν δακτύλιο τόσο πολοδομικό όσο και αρχιτεκτονικό, που θα εκλαμβάνει την πόλη ως ένα ενιαίο σύνολο που ο σύγχρονος πολιτιστικός και εμπορικός χαρακτήρας της θα συνάδει με τα αρχαιολογικά μουσεία και τους αρχαιολογικούς χώρους (Τουρνικιώτης, 2015). Για να γίνουν πράξη αυτοί οι επαναδιατυπωμένοι στόχοι, ανατίθεται το 2010 στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο η σύνταξη δύο μελετών. Η πρώτη, υπό την επιμέλεια του καθηγητή Ματθαίου Καρλαύτη, εξετάζει τη «Διερεύνηση της δυνατότητας αποκλειστικής χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από τη δημόσια συγκοινωνία, τον πεζό και τον ποδηλάτη» (Καρλαύτης et al., 2010), και η δεύτερη υπό την επιμέλεια του καθηγητή Παναγιώτη Τουρνικιώτη, εκδίδεται με τίτλο «Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας και Πειραιά» (Τουρνικιώτης et al., 2011). Οι μελέτες αυτές, που κόστισαν 286.000 € και 196.000 αντίστοιχα, συντέλεσαν στη δημιουργία ενός ευσταθούς πλαισίου που επιβεβαίωνε την δυνατότητα υλοποίησης του έργου και προσδιόριζε το χαρακτήρα του και τις προοπτικές του, μέσω της καταγραφής όλων των θεμάτων που απασχολούν το μητροπολιτικό κέντρο (Τσαγκίρης, 2015, σ. 39).

Η Ε.Α.Χ.Α. με τη σειρά της συνέδραμε στις κινήσεις προετοιμασίας, πραγματοποιώντας δύο φορές το «κλείσιμο» της οδού ως μία συμβολική πράξη ευαισθητοποίησης. Έλαβε επίσης μέρος στις διαδικασίες για την καταγραφή των κυκλοφοριακών ζητημάτων και την ανανέωση των τοπογραφικών υποβάθρων (Ολοκληρώθηκαν οι προμελέτες, 2013). Με την συνεισφορά αυτής και των υπόλοιπων πολοδομικών και συγκοινωνιακών φορέων (Δ.Μ.Ε.Ο., Ο.Α.Σ.Α., Η.Λ.Π.Α.Π., ΤΡΑΜ) συντάχθηκε και παραδόθηκε στα τέλη του 2010 από τον πρόεδρο του Ο.Ρ.Σ.Α.Γ. Πολύζο το πλαίσιο της παρέμβασης τόσο για το νέο Ρ.Σ.Α. όσο και για τα θεμελιώδη στοιχεία της κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής οργάνωσης για τον «Επαναπροσδιορισμό του Κέντρου της πόλης με άξονα την Πανεπιστημίου». Η πρόταση αυτή πρακτικά αποτελεί συνέχεια του προγράμματος «Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων» (Τσαγκίρης, σ. 40) και προβλέπει την πεζοδρόμηση πέραν της οδού Πανεπιστημίου, μέρους των οδών Πατησίων και Βασιλίσσης Αμαλίας αλλά και την αντιστροφή της φοράς κυκλοφορίας των οδών Ακαδημίας και Αγίου Κωνσταντίνου. Επίσης, προτείνει την επέκταση της γραμμής του Τραμ από το Πανεπιστήμιο ως τα Άνω Πατήσια, τη συγκοινωνιακή αναβάθμιση των περιοχών των Πατησίων και Κυψέλης και τη διασύνδεση του δικτύου Μετρό με το αντίστοιχο του τραμ. Οι παραπάνω τομές προέβλεπαν σε κυκλοφοριακή ελάφρυνση των περιοχών αυτών, ενώ σε περιβαλλοντικό άξονα αναμενόταν να επιφέρουν αισθητική βελτίωση και μείωση της ρύπανσης που προκαλείται από τα Ι.Χ., λεωφορεία και ταξί (Ο.Ρ.Σ.Α., 2010).

Ακολούθησε μία περίοδος συσκέψεων και διαβουλεύσεων επί των προτάσεων με τη συμμετοχή του Δήμου Αθηναίων (Τσαγκίρης, 2015, σ. 42) και το Μάρτιο του 2011 συντάχθηκε Μνημόνιο Συνεργασίας για την εποπτεία και υλοποίηση του έργου, μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠ.Υ.ΜΕ.ΔΙ.), Υ.Π.Ε.Κ.Α., του Υπουργείου Πολιτισμού και Τουρισμού (Υ.ΠΟ.Τ.) και των ανεξάρτητων φορέων Ο.Ρ.Σ.Α., Ε.Α.Χ.Α., Αττικό Μετρό,

Ο.Α.Σ.Α.. Τον Απρίλιο του ίδιου έτους, η Υπουργός Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Τίνα Μπιρμπίλη προσκαλεί το Κοινωφελές Ίδρυμα Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης, να συμμετέχει στη διαδικασία, αναλαμβάνοντας τη χρηματοδότηση του αρχιτεκτονικού διαγωνισμού που αφορά το έργο της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου. Το ίδρυμα Ωνάση αποδέχτηκε το αίτημα, ωστόσο η διαδικασία δεν ήταν εφικτό να προχωρήσει καθώς δεν είχε νομική κατοχύρωση, κάτι που θα άλλαζε το Σεπτέμβριο με την ενσωμάτωση του άρθρου 29 (το οποίο προσθέτει με τη σειρά του το άρθρο 2α «Δωρεά Μελετών» στον ισχύοντα νόμο 3316/2005) στον υπό ψήφιση Νόμο 4014/2011 «Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος» (ΦΕΚ Α΄209/21-9-2011). Σύμφωνα με το Άρθρο 2α, πλέον «Με απόφαση του αρμόδιου Υπουργού ή του οργάνου διοίκησης άλλης αρμόδιας αρχής, μπορεί να εγκρίνεται η εκπόνηση μελέτης ή μέρους της, ή η παροχή υπηρεσιών, από ενδιαφερόμενο φυσικό ή νομικό πρόσωπο, προς το σκοπό δωρεάς και χωρίς αντάλλαγμα εκ μέρους του δωρεοδόχου σε φορείς του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα». Αμέσως μετά, στις 21 Μαρτίου 2012, η Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών του Ιδρύματος Ωνάση παρουσίασε το έργο «Rethink Athens» το οποίο στην ουσία όπως σχολιάζει ο Π. Τουρνικιώτης (2015) είναι το προτεινόμενο σχέδιο «ανασυγκρότησης του κέντρου με άξονα την Πανεπιστημίου» (Μπακούρος, 2015, σ. 41-42).

Το Μάιο του 2012 δημοσιεύεται η ΚΥΑ 22187 «Έγκριση εκπόνησης μελετών για το πρόγραμμα με τίτλο ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕ ΑΞΟΝΑ ΤΗΝ ΟΔΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ» με δαπάνη του Κοινωφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης (Κ.Ι.Α.Σ.Ω.) με σκοπό τη δωρεά αυτών στο Ελληνικό Δημόσιο» (ΦΕΚ 1648 / 11-05-2012). Στην απόφαση αυτή καθορίζονται όλα τα θέματα που αφορούν το διαγωνισμό, την επιλεγμένη πρόταση, τις μελέτες της και την εποπτεία της και συστήνεται η Επιτροπή Επίβλεψης και Έγκρισης με στελέχη των Υπουργείων Π.Ε.Κ.Α. και Υ.ΜΕ.ΔΙ. και των φορέων Ε.Α.Χ.Α. και Αττικό Μετρό Α.Ε. Ως απαιτούμενες για την αδειοδότηση του τελικού έργου ορίζονται οι αρχιτεκτονικές μελέτες, οι μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.), οι τοπογραφικές μελέτες και οι μελέτες που αφορούν τη ρύθμιση της κυκλοφορίας και των συγκοινωνιών. Ταχύτατα υπογράφεται το σύμφωνο συνεργασίας για το πρόγραμμα «Re-think Athens, Ξανασκέψου την Αθήνα» και ένα ακόμα μνημόνιο συνεργασίας των αρμοδίων (Υπουργεία, ανεξάρτητοι φορείς και Ίδρυμα Ωνάση) με την Περιφέρεια Αττικής και το Δήμο Αθηναίων αναφορικά με τη συμμετοχή των δεύτερων στην επιτροπή του διαγωνισμού που θα ακολουθήσει. Ο διαγωνισμός αυτός προκηρύσσεται σε Ευρωπαϊκό επίπεδο («ανοιχτός Ευρωπαϊκός Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός») τον ίδιο μήνα (21 Μαΐου 2012) στη Στέγη Γραμμάτων και Τεχνών παρουσία τόσο του Πρωθυπουργού Λ. Παπαδήμου και των συναρμοδίων υπουργών όσο και του Δημάρχου Αθηναίων, του Περιφερειάρχη Αττικής, εκπροσώπων κομμάτων, φορέων, Συλλόγων και Επιμελητηρίων. Η προσπάθεια για αυτή την ανάπτυξη, παρουσιάζεται λοιπόν ως σύμπραξη μίας ευρείας πολιτικής πλειοψηφίας (κυβερνητικές παρατάξεις, διαμορφωτές κοινής γνώμης και καταρτισμένοι τεχνοκράτες) και διαθέτει έναν κεντρικό χαρακτήρα (Τσαγκίρης, 2015, σ. 43-45).

Ο διαγωνισμός ωστόσο, κρίνεται ως «παράτυπος» από τη Διεθνή Ένωση Αρχιτεκτόνων (UIA), διότι διαπιστώθηκε πως οι περιστάσεις και οι προδιαγραφές κάτω από τις οποίες διεξάχθηκε, δεν συμπλέουν με τον Κανονισμό UIA-UNESCO. Το θέμα το διαγωνισμού συζητήθηκε στα

πλαίσια του συμβουλίου της UIA στο Πεκίνο τον Οκτώβριο του 2013 και μετά το πέρας του εκδόθηκε η εξής ανακοίνωση: «Το Συμβούλιο της UIA διευκρινίζει ότι οι δημόσιοι χώροι απαιτούν την αδιαπραγμάτευτη ποιότητα, την δημόσια διακυβέρνηση και διαφάνεια. Ως εκ τούτου συνιστάται ιδιαίτερα όλες οι παρεμβάσεις σε σημαντικούς και ιστορικούς αστικούς δημόσιους χώρους να έχουν υποβληθεί σε δημόσια διαβούλευση και να είναι το αποτέλεσμα αρχιτεκτονικών ή πολεοδομικών διαγωνισμών που υπόκεινται στους κανονισμούς της UIA-UNESCO» (Φιντικάκης, 2014, Μπακούρος, 2015, σ.43, UIA, 2013).

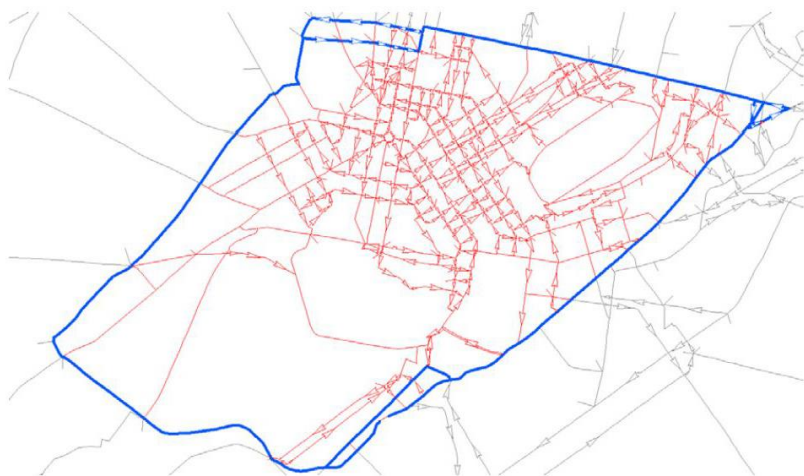
Εντούτοις, ο διαγωνισμός προχώρησε κανονικά και εξελίχθηκε σε δύο φάσεις. Στην πρώτη που έληξε τον Οκτώβριο 2012, επιλέχθηκαν και βραβεύτηκαν από την επιτροπή με χρηματικό έπαθλο 25.000 €, 9 υλοποιήσιμες προτάσεις οι οποίες και προκρίθηκαν στην επόμενη φάση και μία ουτοπική η οποία δεν προκρίνεται, αλλά λαμβάνει το έπαθλο των 10.000 €. Στις 27 Φεβρουαρίου 2013, ανακοινώθηκαν και τα αποτελέσματα της δεύτερης φάσης του Ευρωπαϊκού Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού για την ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας «Re-think Athens, Ξανα-σκέψου την Αθήνα». Το πρώτο βραβείο απονεμήθηκε στην πρόταση «One Step Beyond, phase 2 – Rethink Athens, towards a new city Centre», την οποία είχαν καταθέσει τα αρχιτεκτονικά γραφεία OKRA, Mixst Urbanisme, WUR, Studio 75, LDK, Nama, Atelier Roland Jeol και Werner Sobek GT (OKRA, 2019). Παράλληλα είχε λάβει χώρα και το Στάδιο Διαγωνισμού Προσχεδίων. Όλες οι προτάσεις που κατατέθηκαν στους διαγωνισμούς παρουσιάστηκαν στο ευρύ κοινό το αμέσως επόμενο διάστημα, τόσο στον εκθεσιακό χώρο της Στέγης Γραμμάτων και Τεχνών του Ιδρύματος Ωνάση, όσο και στο χώρο πολλαπλών χρήσεων του σταθμού Σύνταγμα του Μετρό ενώ παρόμοιες δράσεις ενημέρωσης πραγματοποιήθηκαν και σε φεστιβάλ και ημερίδες. Στόχος ήταν η εξοικείωση των πολιτών με το μεγάλο έργο και την έννοια της ανάπλασης στον αστικό χώρο (Τσαγκίρης, 2015, σ. 45-49).

Παρόλα αυτά, ο αντίλογος που εκφράστηκε από σημαντική μερίδα της επιστημονικής κοινότητας, του τύπου, των κατοίκων, επαγγελματιών, επισκεπτών της περιοχής και πολιτικούς φορείς, ήταν έντονος καθ' όλη τη διάρκεια της προετοιμασίας του έργου και εστίαζε στα προβλήματα που θα προκύψουν στην κυκλοφορία, στην έλλειψη συγκοινωνιακών δομών, στη φύση του έργου ως περιττή επιλογή («έργο βιτρίνα»), στην κατασπατάληση χρηματικών πόρων σε περίοδο περικοπών καθώς και στην πολιτική που εξυπηρετεί η επέμβαση αυτή (Τσαγκίρης, 2015, σ.51-52). Εντασσόμενη σε μία περίοδο γενικευμένης κοινωνικής, οικονομικής και πολιτικής κρίσης, η επιχείρηση πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου εμφανίζεται ως μία κίνηση που δεν μεριμνά πρωτίστως για τη βελτίωση της καθημερινής ζωής και την αντιμετώπιση των κοινωνικών προβλημάτων που ταλανίζουν την πρωτεύουσα, αντίθετα έρχεται να προστεθεί σε μία γενικευμένη προσπάθεια εξωραϊσμού της πόλης στα πλαίσια της ανταγωνιστικότητας και ανάδειξης της σε τουριστικό πόλο έλξης (Μπακούρος, 2015, σ. 46-48).

Ο Π. Σκάγιαννης (2013) δίνει μία ακόμα διάσταση στον προβληματισμό που διέπει την επιχειρούμενη αναδιαμόρφωση, διατυπώνοντας την άποψη πως «το εγχείρημα της πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου είναι μία θέση, μία απάντηση σε ένα αδιευκρίνιστο ερώτημα». Στην πράξη, διαφαίνεται πως η επιλογή αυτή αποτελεί μία προσέγγιση που ξεκινά από λάθος βάση, αφού στόχος της είναι να επιφέρει μία αλλαγή που αποτέλεσε μεν όραμα πολλών δεκαετιών αλλά δίχως να αξιολογεί ορθά όλους τους άξονες που αυτή θα στηριχτεί

σήμερα. Καθώς η πόλη έχει μεταμορφωθεί, όπως και οι ανάγκες της, οι περιστάσεις έχουν αλλάξει και οι προτεινόμενες λύσεις όπως και η αφετηρία τους πρέπει να αναδιατυπωθούν, εξετάζοντας τις θετικές και τις αρνητικές επιπτώσεις με κριτική ματιά και όχι να προσκολληθούν στην αρχική ιδέα εξιδανικεύοντάς τη δίχως περαιτέρω ανάλυση (Μπακούρος, 2015, σ.46-48). Η συμμετοχή του κοινού στις διαδικασίες επίσης υποβαθμίστηκε σημαντικά και άρθρα όπως του Κ. Βουρεκά (2014) καταδεικνύουν μεταξύ άλλων και αυτό το ζήτημα, καθώς επισημένουν την απώλεια ή τη συρρίκνωση του δημοσίου διαλόγου γύρω από τα θέματα των «μεγάλων παρεμβάσεων». Από τη μία βέβαια αναγνωρίζεται εν μέρει η διάθεση του Ιδρύματος Ωνάση (αλλά και μία παρόμοια κίνηση, του Ιδρύματος Σ. Νιάρχου, που κατασκεύαζε στον ίδιο χρόνο το Κ.Π.Ι.Σ.Ν. στην Καλλιθέα) να συνδράμει στις προσπάθειες ανάπτυξης του δημοσίου χώρου παρέχοντας οικονομική υποστήριξη, αλλά από την άλλη οι κίνδυνοι που ελλοχεύουν από την απομάκρυνση του δημοσίου τομέα από τη διοργάνωση διαγωνισμών είναι μεγάλοι, αφού η ιδιωτική πρωτοβουλία αντικαθιστά στην ουσία την πολιτεία και συρρικνώνει το ρόλο της όπως και το ρόλο που διαδραματίζουν οι συλλογικές διαβουλεύσεις στον όλο σχεδιασμό (Τσαγκίρης, 2015, σ. 59-60).

Ενώ ο στόχος λοιπόν της ριζικής αναδόμησης αυτού του κεντρικού κόμβου των Αθηνών είναι ορατός σε όλους και το εγχείρημα υπόσχεται να «προσφέρει» την πόλη πίσω στους πεζούς, να ενισχύσει και να επεκτείνει το δίκτυο τραμ στα πρότυπα ευρωπαϊκών κέντρων πόλεων και να αναζωογονήσει αισθητικά και περιβαλλοντικά την περιοχή, αποτελώντας πυλώνα για αναβάθμιση όλου του κέντρου, φαίνεται πως οι προτάσεις έχουν πολλαπλά κενά στην προσέγγισή τους από τους ιθύνοντες. Εξαρχής υπογραμμίζονται από τις μελέτες που εκπονήθηκαν από το Ε.Μ.Π. τα προβλήματα που θα επηρεάσουν αρνητικά όλο το οδικό δίκτυο και τονίζεται πως για να προχωρήσουν οι διαδικασίες θα πρέπει να προηγηθεί τόσο η εύρεση εναλλακτικών λύσεων για τη διοχέτευση της κίνησης όσο και η ενίσχυση των δικτύων των μέσων μαζικής μεταφοράς. Κάτι τέτοιο δεν λήφθηκε ποτέ υπόψιν εις βάθος και τα προτεινόμενα σχέδια εστίασαν κυρίως στην εικόνα που θα παρουσίαζε ο δημόσιος χώρος.



Εικόνα 17. Η επιβαρυμένη περιοχή από την προτεινόμενη πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου στον ευρύτερο χώρο του κέντρου της Αθήνας (Καρλάυτης et al. 2010).

Συμπερασματικά, η πρόταση για την πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου όπως παρουσιάστηκε στα πλαίσια του «Re-Think Athens», οδήγησε σε μία μακρά περίοδο ανταλλαγής ιδεών, όπου δεν έλλειψαν οι οξύνσεις, αλλά στην ουσία αποτυπώθηκε ως μία παρέμβαση εντελώς ασύνδετη με τα πραγματικά προβλήματα της καθημερινότητας, οδηγώντας στα αντίθετα αποτελέσματα από αυτά που υποσχόταν να επιφέρει (Skroumpelou, 2014).

Η διαδικασία, πάντως, επρόκειτο να προχωρήσει και η προετοιμασία για την εκκίνηση των εργασιών και την ενημέρωση του κοινού συνεχίστηκε ως το 2014. Στα τέλη του έτους, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ζήτησε την απένταξη του Re-Think Athens από το Σύμφωνο Εταιρικής Σχέσης που είχε υπογραφεί. Σύμφωνα με την απόφαση αυτή η Επιτροπή αναγνώρισε το χαρακτήρα των έργων ως «διακοσμητικής» αξίας σε μία χρονική περίοδο έλλειψης πόρων όπου επείγουν άλλα σημαντικότερα έργα για τη χώρα. Εκείνη τη στιγμή, ο προϋπολογισμός της πεζοδρόμησης ανερχόταν στα 110 εκατομμύρια €, με τη συγχρηματοδότηση του ευρωπαϊκού Επιχειρησιακού Προγράμματος, ενώ όπως διαπιστώθηκε η επέκταση του τραμ συνέπιπτε με την ήδη υπάρχουσα γραμμή του μετρό. Αυτά τα στοιχεία πιθανά αποτέλεσαν και την αιτία αυτής της κεντρικής απόφασης (Τσαγκίρης, 2015, σ. 49).

Το έργο εν τέλει θα ακυρωνόταν επισήμως μερικούς μήνες αργότερα, καθώς τον Ιούνιο του 2015 η ολομέλεια του Συμβουλίου της Επικρατείας, με την απόφαση υπ' αριθμ. 2152/2015 (ΣΤΕ Ολομέλεια Α2152/2015) έκρινε ως παράνομη την απόφαση του υπουργού Περιβάλλοντος να εγκρίνει τους περιβαλλοντικούς όρους για την «ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου» (απόφαση 12-2-2014). Όπως αποφάσισε το ΣΤΕ, η Υπουργική απόφαση «εκδίδεται υπό μορφή έγκρισης περιβαλλοντικών όρων έργου, ενώ αποτελεί πρωτίστως πρόγραμμα ή σχέδιο» και ο σχεδιασμός της είναι μερικά αντίθετος αναφορικά με τον ισχύοντα κατά την έκδοση του ΡΣΑ/1985 και το ισχύον Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αθηναίων (Λιάλιος και Καραμανώλη, 2015).

5.5. Μελλοντικές παρεμβάσεις και βιωσιμότητα έργων σχετικών με την κινητικότητα στον αστικό χώρο

Είναι σαφές πως στο βάθος του χρόνου οι αναπλάσεις αναδείχθηκαν σε μία ιδιαίτερα δημοφιλή λύση στην προσπάθεια τόσο της βελτίωσης και προστασίας των παλαιότερων περιοχών μίας πόλης (Κουρκάκης, 2009) όσο και στην ανάκτηση του ελεύθερου δημοσίου χώρου προς όφελος των κατοίκων. Η εμπειρία από τις επιχειρούμενες επεμβάσεις στο κέντρο της Αθήνας ανά τις δεκαετίες για τη επίλυση των προβλημάτων που συσσωρεύτηκαν σε αυτό όπως και τη βελτιστοποίηση των συνθηκών διαβίωσης, κατέδειξε πως η ανάγκη για μία ολιστική και βιώσιμη προσέγγιση είναι επιτακτική. Οι περισσότερες παρεμβάσεις σχετιζόμενες με την αστική αναζωογόνηση και ανάπλαση που έλαβαν χώρα ως σήμερα στο Δήμο Αθηναίων, αποτέλεσαν μεμονωμένα σχέδια, δίχως να εντάσσονται σε ένα ενιαίο πρόγραμμα που νοεί το κέντρο ως μία αδιαχώριστη ενότητα. Σε αυτή τη βάση, είναι μείζονος σημασίας η ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδίου με βραχυχρόνιο αλλά και μακροχρόνιο ορίζοντα και η ένταξη σε αυτό κάθε σχετικού τομέα (όπως η διατήρηση της «αστικής συνέχειας», οι υποδομές, η συγκοινωνία, οι αναμορφώσεις αστικού χώρου, οι νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες και η εργασία και τα υψηλής σημασίας και κόστους έργα) με διαρκή ανατροφοδότηση και συνεχή αξιολόγηση των επιπτώσεων στην καθημερινή ζωή (Μοσχίδου, 2011, σ. 95-99).

Σε αυτή την κατεύθυνση, έχοντας υπόψιν τα παραδείγματα του παρελθόντος αλλά και την παγκόσμια και ευρωπαϊκή στροφή προς την αειφορία σε συνάρτηση με την αναζήτηση καινοτόμων λύσεων, οι αναπλάσεις της επόμενης ημέρας απομακρύνονται από το μοτίβο των απλών πεζοδρομήσεων (Κουρκάκης, 2009). Οι στόχοι για μία βιώσιμη πόλη συνδέονται άμεσα πλέον με ολικές ριζικές τομές στις μετακινήσεις και μία στροφή προς ένα καινούριο μοντέλο σχεδιασμού. Η υιοθέτηση πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας θα παράσχει μία χείρα βοηθείας προς την ανάσχεση της διάχυσης του αστικού ιστού και τελικώς είναι ικανή να οδηγήσει στην επίτευξη του βέλτιστου αστικού περιβάλλοντος (Μπαρμπόπουλος, 2002, σ. 74-96).

Κεφάλαιο 6. Εργαλεία για τη λήψη αποφάσεων – Ανάπτυξη Στρατηγικής – Πολυκριτηριακές Μέθοδοι (AHP), Ανάλυση SWOT-PESTLE

Όπως γίνεται κατανοητό, η βιώσιμη κινητικότητα αποτελεί ένα σύνθετο πρόβλημα που θα πρέπει να μελετάται σφαιρικά. Έτσι, οι αποφάσεις για την ανάπτυξη ενός στρατηγικού σχεδίου που αποσκοπεί στην επίτευξη της βιωσιμότητας ενός έργου αστικής κινητικότητας, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνουν όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, συνεκτιμώντας κάθε οπτική και άποψη και συνυπολογίζοντας όλα τα επιμέρους κριτήρια είτε είναι μετρήσιμα σε ποσοτική κλίμακα (όπως ο χρόνος διαδρομής) είτε είναι μη μετρήσιμα (όπως η άνεση και η υγεία) (Curiel-Esparza et al., 2016). Συνάμα, είναι σημαντική και η αναγνώριση των αστικών συνθηκών. Οι πόροι, τα δημογραφικά στοιχεία, η πολιτική και κοινωνική κατάσταση καθώς και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει κάθε πόλη, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο κατά την διαμόρφωση στρατηγικών και κατευθυντηρίων γραμμών στο δρόμο προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα (Yuan et al., 2020).

6.1. Πολυκριτηριακή ανάλυση

Οι περισσότερες στρατηγικές που αφορούν τη βιωσιμότητα, παρατηρούν οι Yuan et al. (2020), συνήθως χαράσσονται ακολουθώντας μία top down (εκ των άνω), προσέγγιση ενώ υπάρχουν και εναλλακτικές προσεγγίσεις όπως η bottom-up (εκ των κάτω), οι οποίες αφουγκράζονται πρωτίστως τις τοπικές ανάγκες. Έτσι, η επιλογή της κατάλληλης μεθόδου προσέγγισης αποτελεί ένα μείζον ζήτημα που απασχολεί τους μελετητές και τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων. Η διεθνής βιβλιογραφία παρουσιάζει μία σειρά από εναλλακτικές οι οποίες επιχειρούν να ιεραρχήσουν τις προτεραιότητες της αστικής περιοχής και να προσφέρουν το κατάλληλο υπόβαθρο για τη χάραξη ενός στρατηγικού σχεδίου, το οποίο θα είναι συμβατό με τις αρχές της βιωσιμότητας (Marleau Donais et al, 2019α).

Μία από τις πιο διαδεδομένες μεθόδους που χρησιμοποιείται παγκοσμίως όσον αφορά τα ζητήματα αειφορίας και τη λήψη στρατηγικών αποφάσεων είναι η Ανάλυση κόστους-οφέλους (Cost-benefit analysis), η οποία επικεντρώνεται στη χρηματική αποτίμηση του κοινωνικοοικονομικού κόστους (αρνητικές επιπτώσεις) και των οφελών (θετικές επιπτώσεις) που προκύπτουν από την εφαρμογή μίας πολιτικής ή την υλοποίηση ενός έργου και στοχεύει στην εύρεση της λύσης που χαρακτηρίζεται ως η πιο επωφελής για το κοινωνικό σύνολο. Παρόλα αυτά, καθώς η μέθοδος δεν αναπτύχθηκε με γνώμονα την επίτευξη βιώσιμων στόχων, παρουσιάζει σημαντικούς περιορισμούς σε τεχνικό επίπεδο θέτοντας σε δεύτερο πλάνο την εξέταση των κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Marleau Donais et al., 2019β). Ως αποτέλεσμα, η αναζήτηση εναλλακτικών προσεγγίσεων, ικανών να προσαρμοστούν στην πολυπλοκότητα που παρουσιάζουν οι αρχές της αειφορίας, οδήγησε στην κατασκευή μοντέλων που βασίζονται στις προτιμήσεις και τις προτεραιότητες των εμπλεκομένων και δεν περιορίζονται απλώς στις επιταγές της αγοράς (Marleau Donais et al., 2019α).

Καθώς λοιπόν οι διαδικασίες λήψης αποφάσεων συνδέονται άρρηκτα με μία σειρά από εναλλακτικές λύσεις και πολλαπλά κριτήρια, στις περισσότερες περιπτώσεις δεν είναι επιθυμητό να επιχειρηθεί μία μονοκριτηριακή προσέγγιση, όπως της Ανάλυσης κόστους-

οφέλους, όπου οι επιπτώσεις ποσοτικοποιούνται ενώ όλες οι διαστάσεις ανάγονται σε χρηματικές μονάδες, περιορίζοντας τη σύγκριση στα τελικά αθροίσματα. Αντίθετα, για την εύρεση των βέλτιστων λύσεων όσον αφορά την επίτευξη του επιθυμητού αποτελέσματος, απαιτείται ο συνδυασμός πολλαπλών ποσοτικών και ποιοτικών πιθανώς αντικρουόμενων κριτηρίων που μπορούν να εκφραστούν σε φυσικές μονάδες και ως εκ τούτου εισάγουν περισσότερη αντικειμενικότητα στην ανάλυση. Η ανάγκη για μία τέτοια ρεαλιστική προσέγγιση οδήγησε στην ανάπτυξη μεθόδων πολυκριτηριακής ή πολυκριτήριας ανάλυσης, οι οποίες συναντώνται στη βιβλιογραφία με τους όρους Πολυκριτηριακή Υποστήριξη Αποφάσεων (MCDA – Multi-Criteria Decision Aid), Πολυκριτηριακή Ανάλυση Αποφάσεων (MCDA – Multi-Criteria Decision Analysis) ή Πολυκριτηριακή Λήψη Αποφάσεων (MCDM – Multi-Criteria Decision Making) και στέκονται στη σύνθεση όλων των πληροφοριών που συσχετίζονται με μία τελική ορθολογική απόφαση μέσω της αναγνώρισης των ιδιαίτερων γνωρίσματος κάθε διαθέσιμης εναλλακτικής και την παρουσίαση μίας συνολικής εικόνας, για την ευκολότερη λήψη της βέλτιστης απόφασης (Τσαούσης, 2018, σ. 86-89, Srdjevic et al., 2012).

6.2. Μέθοδοι πολυκριτηριακής ανάλυσης

Οι μέθοδοι πολυκριτηριακής ανάλυσης (MCDA/MCDM) αναπτύχθηκαν αρχικά στον τομέα της επιχειρησιακής έρευνας σκοπεύοντας στη συνεκτίμηση πολλαπλών κριτηρίων έπειτα από διαβούλευση ανάμεσα στις διάφορες ομάδες εμπλεκομένων, για την επίτευξη συναίνεσης γύρω από ένα σύνολο κοινών αξιών το οποίο περιλαμβάνει πολυδιάστατες πτυχές και λαμβάνει υπόψη μία σειρά κριτηρίων από διαφορετικά πεδία. Οι μέθοδοι είναι δυνατόν να αξιοποιηθούν για την επίλυση τριών διαφορετικών ειδών προβλημάτων,

- Προβλημάτων επιλογής (επιλογή μίας εναλλακτικής λύσης ή ενός μικρού συνόλου εναλλακτικών λύσεων)
- Προβλημάτων ταξινόμησης (ταξινόμηση των εναλλακτικών λύσεων σύμφωνα με προκαθορισμένες κατηγορίες)
- Προβλημάτων κατάταξης (τμηματική ή πλήρης ταξινόμηση των εναλλακτικών λύσεων)

(Marleau Donais et al., 2019β).

Το πιο σημαντικό στάδιο της πολυκριτηριακής ανάλυσης είναι η επιλογή των κριτηρίων για τη διαδικασία λήψης αποφάσεων (Srdjevic et al., 2012). Εξίσου σημαντικός βεβαίως, είναι και ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα, των ατόμων ή των ομάδων ατόμων που μετέχουν στη διαδικασία και επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα το αποτέλεσμα της (Τσαούσης, 2018, σ.89).

Ειδικότερα σε ό,τι αφορά τη βιώσιμη ανάπτυξη, με βάση τα όσα έχουν προαναφερθεί, η εφαρμογή νέων πολιτικών θα πρέπει να πραγματοποιείται με την ευρεία συμμετοχή των εμπλεκόμενων τόσο κατά το στάδιο της λήψης αποφάσεων όσο και σε αυτά του σχεδιασμού και της παρακολούθησης (Troullaki, Rozakis και Vasilakis, 2021). Η οπτική των εμπλεκόμενων σε συνδυασμό με την τεχνογνωσία των ειδικών είναι ικανή να παρέχει ένα εμπλουτισμένο υπόβαθρο το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως υποστηρικτικό εργαλείο σε όλες τις φάσεις κατάρτισης και εισαγωγής ενός στρατηγικού σχεδίου ή κατά την επανεξέταση του υφιστάμενου. Επομένως, η εύρεση της κατάλληλης τεχνικής ανάλυσης των απόψεων και των προτιμήσεων κάθε αστικής κοινότητας αποτελεί το πρώτο βήμα για τον καθορισμό των κριτηρίων που θα

οδηγήσουν τελικά στη λήψη των αποφάσεων για την ανάπτυξη ενός στρατηγικού σχεδίου (Nikodinoska et al., 2020). Η διεθνής βιβλιογραφία καταδεικνύει μία σειρά από πολυκριτηριακές μεθόδους οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν για την υποστήριξη της διαδικασίας της λήψης αποφάσεων σε ζητήματα βιωσιμότητας και ταξινομούνται κατά βάση σε δύο κατηγορίες:

- Λήψη αποφάσεων πολλαπλών στόχων (MODM – Multi-objective Decision Making), όπου το πρόβλημα χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη πολλαπλών και ανταγωνιζόμενων στόχων έναντι ενός συνόλου περιορισμών.
- Λήψη αποφάσεων πολλαπλών ιδιοτήτων (MADM – Multi-attribute Decision Making), όπου το πρόβλημα χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη πεπερασμένου αριθμού εναλλακτικών λύσεων έναντι ενός συγκεκριμένου συνόλου κριτηρίων.

(Abu Taha και Daim, 2013, Ζάχαρης, 2013, σ.49, Δέδε, 2015, σ. 83).

Οι πιο ευρέως διαδεδομένες πολυκριτηριακές μέθοδοι MADM είναι η TOPSIS, η VIKOR (Vleksriterijumska Optimizacija I Kompromisno Resenje), η PROMETHEE (Preference Ranking Organization Method of Enrichment Evaluations), η ELECTRE (Elimination and Choice Expressing Reality), η MAUT (Multi-Attribute Utility Theory) και η AHP (Analytic Hierarchy Process) (Abu Taha και Daim, 2013, Penadés-Plà et al., 2016). Οι οποίες μπορούν να κατηγοριοποιηθούν περαιτέρω ως εξής:

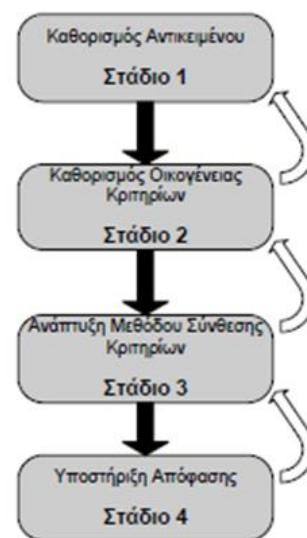
- Μέθοδοι μονοκριτηριακής σύνθεσης (Single-synthesising criterion methods), όπου οι εναλλακτικές κατατάσσονται βάσει βαθμολογίας από την περισσότερο στη λιγότερο προτιμητέα (με την πιθανότητα δύο εναλλακτικές να έχουν την ίδια βαθμολογία), στηριζόμενες σε δύο θεμελιώδεις σχέσεις προτίμησης, την απόλυτη προτίμηση και την αδιαφορία (όπως η AHP, η MACBETH και η TOPSIS).
- Μέθοδοι σχέσεων υπεροχής (Outranking methods), όπου οι εναλλακτικές επιλογές κατατάσσονται μερικώς από την περισσότερο στη λιγότερο προτιμητέα (με την πιθανότητα δύο εναλλακτικές να έχουν την ίδια βαθμολογία), βασισμένες σε τέσσερις σχέσεις προτίμησης (αδιαφορία, αυστηρή προτίμηση, ασθενής προτίμηση και ασυμβατότητα) (όπως η ELECTRE και η PROMETHEE).

(Marleau Donais et al., 2019β, Δέδε, 2015)

Σε γενικές γραμμές, από την ανασκόπηση της βιβλιογραφίας, δεν προκρίνεται κάποια μέθοδος έναντι κάποιας άλλης και ως εκ τούτου καμία μέθοδος δεν είναι δυνατόν να αναγνωριστεί ως η «καλύτερη» (Abu Taha και Daim, 2013). Έτσι, η εφαρμογή πολλαπλών μεθόδων και η μεταξύ τους σύγκριση για την υπόδειξη της καταλληλότερης αποτελεί συνήθη πρακτική (Georgiou, Mohammed και Rozakis, 2015).

Όλες οι μέθοδοι πολυκριτηριακής ανάλυσης ακολουθούν τέσσερα βασικά βήματα, τα οποία στέκονται ικανά να υποστηρίξουν την επιλογή των πιο αποτελεσματικών και λογικών λύσεων. Τα βήματα αυτά (Εικόνα 18), αναλύονται ως εξής:

- **Στάδιο 1:** Καθορισμός του πεδίου λήψης αποφάσεων, της διαδικασίας, των εναλλακτικών επιλογών (λύσεων) και διατύπωση κριτηρίων
- **Στάδιο 2:** Ορισμός συνόλου κριτηρίων και καθορισμός του βάρους κάθε κριτηρίου (criteria weight). Τα κριτήρια μπορεί να είναι είτε αριθμητικά (μετρήσιμα μέσω μαθηματικών υπολογισμών) είτε ποιοτικά (μη-μετρήσιμα με μαθηματική έννοια, αλλά χρησιμοποιούμενα με διακριτές ποιοτικές τιμές ή με ανά ζεύγη συγκρίσεις)
- **Στάδιο 3:** Ανάπτυξη υποδείγματος σύνθεσης κριτηρίων, απόδοση τιμών για τα χαρακτηριστικά που ορίστηκαν στο δεύτερο στάδιο, σύγκριση εναλλακτικών
- **Στάδιο 4:** Έλεγχος και επικύρωση αποτελέσματος



Εικόνα 18. Στάδια Λήψης Απόφασης Πολυκριτηριακής Ανάλυσης (Δέδε, 2015, σ.85)

(Abu Taha και Daim, 2013, Δέδε, 2015, σ. 85).

6.3. Υβριδική Μέθοδος SWOT-AHP

Μία από τις μεθόδους που έχουν βρει ευρεία εφαρμογή τα τελευταία χρόνια για την επίλυση διαφόρων πολυκριτηριακών προβλημάτων απόφασης κατά το σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι η μέθοδος SWOT-AHP. Η μέθοδος αυτή αποτελεί μία υβριδική μορφή της Ανάλυσης SWOT (Δυνάμεις - Strengths, Αδυναμίες - Weaknesses, Ευκαιρίες - Opportunities, Απειλές - Threats), σημαντικού και διαδεδομένου εργαλείου στρατηγικού σχεδιασμού και της πολυκριτηριακής μεθόδου AHP (Μέθοδος Αναλυτικής Ιεράρχησης) (Kramar et al., 2019). Η υβριδική μέθοδος SWOT-AHP, παρέχει μία ποσοτική μέτρηση της σημαντικότητας κάθε παράγοντα ή κατηγορίας στη λήψη-αποφάσεων, μέσω της σύγκρισης ανά ζεύγη (Nikodinoska et al., 2015) και η υιοθέτησή της προσφέρει τα στοιχεία για τη στρατηγική ανάλυση του αστικού περιβάλλοντος (Yuan et al., 2020).

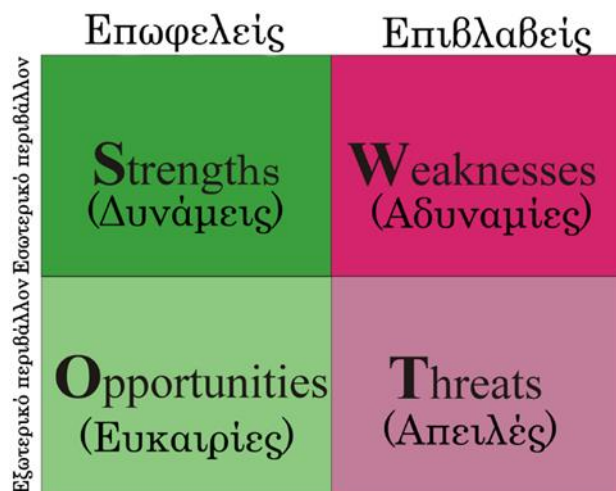
Παρότι μεμονωμένα η ανάλυση SWOT χρησιμοποιείται ευρύτατα ως εργαλείο του στρατηγικού σχεδιασμού, ιδιαίτερα κατά τα πρώτα στάδια ανάπτυξης, οι Kurtilla, Pesonen, Kangas και Kajanus (2000) παρατήρησαν πως η χρήση της στηρίζεται κυρίως στην ποιοτική ανάλυση, τις δυνατότητες και την εμπειρία των προσώπων που συμμετέχουν στις σχεδιαστικές διαδικασίες. Η διαπίστωση αυτή όπως και το γεγονός ότι ο στρατηγικός σχεδιασμός αποτελεί συνάρτηση μίας πλειάδας αλληλεξαρτούμενων κριτηρίων, οδήγησαν στο συμπέρασμα πως η ανάλυση SWOT συχνά καθίσταται ανεπαρκής. Ως εκ τούτου, για να υπερκεραστούν αυτά τα εμπόδια, πρότειναν την υβριδική μέθοδο SWOT-AHP, στοχεύοντας στην ενίσχυση της διαθεσιμότητας

και της εφαρμογής της SWOT με τη χρήση της μεθόδου Αναλυτικής Ιεράρχησης (AHP) (Yuan et al., 2020). Ουσιαστικά, τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η χρήση της υβριδικής μεθόδου συνοψίζονται στην ποσοτική εξέταση των παραγόντων SWOT και τελικά στην ενσωμάτωση των προτιμήσεων των υπεύθυνων λήψης αποφάσεων στις διαδικασίες σχεδιασμού (Kurtilla et al., 2000).

Τα επόμενα χρόνια, η υβριδική μέθοδος SWOT-AHP εφαρμόστηκε διεθνώς, κατά τις διαδικασίες στρατηγικού σχεδιασμού, σε μία σειρά από τομείς που συσχετίζονται με τη βιωσιμότητα. Αξιοποιήθηκε αρχικά στη δασική διαχείριση (Kurtilla et al., 2000) και αργότερα μεταξύ άλλων στην διαχείριση τουριστικών προορισμών (Jeon και Kim, 2011, Oreski, 2012), τη διαχείριση υδάτων (Stdjevic et al., 2012), τη διαχείριση χρήσεων γης (Polat et al., 2017) αλλά και στη γεωργική ανάπτυξη (Sudiono et. al, 2019). Εφαρμόστηκε επίσης στον ενεργειακό τομέα (Nikodinoska et al., 2015) καθώς και στην ανάπτυξη έξυπνων πόλεων (Yuan et al., 2020), για την ποσοτική ανάλυση των απόψεων και των προτιμήσεων των εμπλεκόμενων σε τοπικό επίπεδο κατά τις διαδικασίες διαμόρφωσης στρατηγικής, πάντοτε κινούμενης στους άξονες της βιωσιμότητας. Οι μελέτες αυτές στάθηκαν ως υπόβαθρο για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας θεμελιώνοντας ένα μεθοδολογικό πλαίσιο ικανό να αξιοποιηθεί για τη χάραξη στρατηγικών σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

6.4. Ανάλυση SWOT

Η ανάλυση SWOT αποτελεί μία μέθοδο στρατηγικού σχεδιασμού η οποία χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος ενός έργου ή ενός επιχειρηματικού εγχειρήματος (Igličski et al., 2016). Στόχος της είναι η αξιολόγηση των δυνατών (strengths) και αδύνατων σημείων (weaknesses) ενός συστήματος αλλά και των ευκαιριών (opportunities) και απειλών (threats) που έχουν άμεση επίδραση σε αυτό. Αρχικά αναπτύχθηκε και χρησιμοποιήθηκε για επιχειρησιακούς καθώς και εμπορικούς σκοπούς που αφορούσαν τις οικονομικές επιστήμες, ωστόσο στη συνέχεια η εφαρμογή της επεκτάθηκε και σε άλλα πεδία (Srdjevic et al., 2012, Uhunamure et al., 2021). Έτσι, μία ανάλυση SWOT μπορεί σήμερα να πραγματοποιηθεί για κάθε απόφαση, έργο, περιοχή ή ακόμα και ένα πρόσωπο, αξιολογώντας τους στόχους που έχουν τεθεί και προσδιορίζοντας τους εσωτερικούς και εξωτερικούς παράγοντες που ενδέχεται να έχουν ευνοϊκή ή δυσμενή επιρροή στην επίτευξή τους. (Igličski et al., 2016).



Εικόνα 19. Σχηματική περιγραφή της ανάλυσης SWOT (Igličski et al., 2016)

Ο Stacey (1993, σ. 56) περιγράφει τη μέθοδο ανάλυσης SWOT ως «την καταγραφή των δυνάμεων και των αδυναμιών ενός οργανισμού όπως αυτές προκύπτουν μετά από εξέταση των

πόρων και των δυνατοτήτων του καθώς και την καταγραφή των απειλών και ευκαιριών που εντοπίζονται στο περιβάλλον στο οποίο ανήκει. Για τον καθορισμό των μελλοντικών δράσεων, η στρατηγική λογική απαιτεί το βέλτιστο συνδυασμό των δυνάμεων και των ευκαιριών, την απόκρουση των απειλών όπως και την αντιμετώπιση των αδυναμιών».

Ωστόσο, όπως τονίζουν οι Pickton και Wright (1998) αν η ανάλυση SWOT αποτελέσει προϊόν εσφαλμένης μελέτης και βασιστεί σε στοιχεία που πηγάζουν από λανθασμένες εκτιμήσεις, είναι δυνατόν να οδηγήσει σε κακές διοικητικές αποφάσεις και κατά συνέπεια σε εσφαλμένες ενέργειες και είναι γεγονός πως αυτός ο κίνδυνος ελλοχεύει συχνά, αν αξιοποιηθεί ως μία απλή λίστα. Πράγματι, παρότι η ανάλυση SWOT πρακτικά νοείται όντως ως μία λίστα και αποτελεί ένα πολύ απλουστευμένο οργανωτικό και στρατηγικό εργαλείο, αυτό ακριβώς είναι και το μεγαλύτερο πλεονέκτημά της, αφού μπορεί να εξασφαλίσει στους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων μία σφαιρική επισκόπηση των σημαντικότερων σημείων που επηρεάζουν την ανάπτυξη και την εξέλιξή της εκάστοτε υπό μελέτη δράσης. Επομένως, αν χρησιμοποιηθεί με τον κατάλληλο τρόπο, είναι δυνατόν να συνδράμει τόσο στη διαμόρφωση ενός βελτιστοποιημένου πλαισίου συνεργασίας και αποδοτικότητας, στην ενίσχυση της οργανωσιακής και διοικητικής ανάπτυξης και τελικά στην επιτυχή ανάπτυξη ενός στρατηγικού σχεδίου.

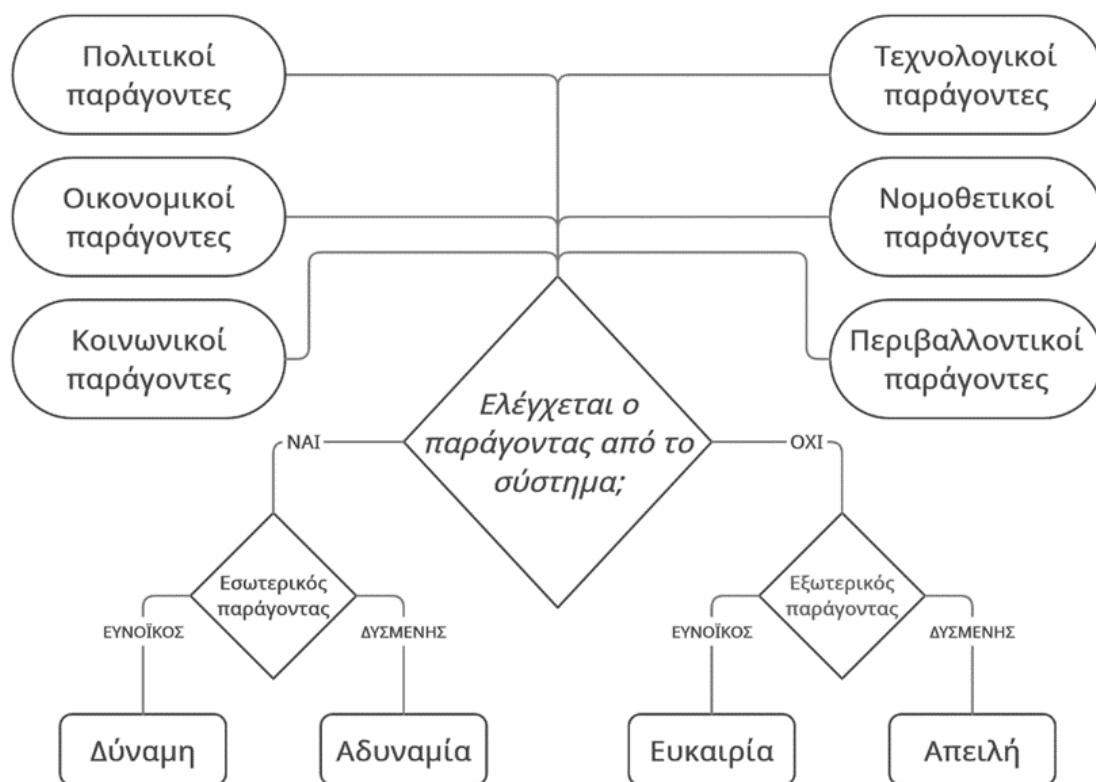
6.5. Ανάλυση PESTLE και ανάλυση SWOT/PESTLE

Η ανάλυση SWOT σταδιακά κατέστη δημοφιλής σε πολλούς ερευνητικούς τομείς (Uhunamure, 2021). Σήμερα οι εφαρμογές της συνδέονται κυρίως με την εξέταση των αλληλεπιδράσεων μεταξύ του υπό μελέτη συστήματος και του περιβάλλοντός του καθώς και στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Στοχεύοντας στην αντιμετώπιση των αδυναμιών της μεθόδου και τη βελτιστοποίησή της, ανά τα χρόνια, έχουν προταθεί διάφορες τροποποιήσεις αλλά και βελτιώσεις. Μία από τις πιο διαδεδομένες παραλλαγές είναι η ανάλυση SWOT/PESTLE (Srdjevic, 2012). Η ανάλυση PESTLE, χρησιμοποιείται επίσης ως ένα αναλυτικό εργαλείο για την αξιολόγηση του δυναμικού περιβάλλοντος επιχειρήσεων, έργων, δράσεων και περιοχών μελέτης και συνδράμει στη λήψη αποφάσεων (Perera, 2017), ταξινομώντας τους παράγοντες που αλληλοεπιδρούν με το παρατηρούμενο σύστημα σε έξι επιμέρους κατηγορίες:

- Πολιτικοί παράγοντες (Political factors)
- Οικονομικοί παράγοντες (Economic factors)
- Κοινωνικοί παράγοντες (Social factors)
- Τεχνολογικοί παράγοντες (Technological factors)
- Νομοθετικοί παράγοντες (Legal factors)
- Περιβαλλοντικοί παράγοντες (Environmental factors)

Η ονομασία της ανάλυσης PESTLE προκύπτει από τα ακρωνύμια των έξι αυτών κατηγοριών (Srdjevic, 2012) και η δημιουργία της αποδίδεται συνήθως στον Francis J. Aguilar (1967). Στο βιβλίο του «Scanning the Business Environment», συναντάται για πρώτη φορά ο όρος «ανάλυση ETPS», αναφερόμενος σε τέσσερις βασικούς παράγοντες που επηρεάζουν το περιβάλλον: τις οικονομικές (economic), τις τεχνικές (technical), τις πολιτικές (political) και τις κοινωνικές (social) επιρροές. Αργότερα, τα ακρωνύμια θα άλλαζαν σειρά, οπότε και ο όρος θα

αποκτούσε διττή σημασία ως STEP (Social, Technical, Economic, Political και ταυτόχρονα Strategic Trend Evaluation Process – Διαδικασία Αξιολόγησης Στρατηγικών Τάσεων). Τις επόμενες δεκαετίες θα ακολουθούσε η προσθήκη της περιβαλλοντικής (ή οικολογικής) και της νομοθετικής διάστασης, έχοντας ως αποτέλεσμα την εγκαθίδρυση της αναλυτικής μεθόδου ως PESTLE αλλά και PESTEL, STEEPLE ή PEST (Frue, 2017). Η συνέργεια μεταξύ της ανάλυσης SWOT και της ανάλυσης PESTLE, στην ουσία παρέχει μία ακριβέστερη και πιο εκτεταμένη αναλυτική οπτική ενός σύνθετου συστήματος ενώ παράλληλα προσφέρει μία περαιτέρω εμβάθυνση στην πολυδιάστατη αλληλεπίδραση μεταξύ αυτού και του περιβάλλοντος του. Η ανάλυση SWOT/PESTLE αποτελείται από δύο βήματα. Αρχικά, αναλύεται το υπό μελέτη σύστημα και μέσω της εμποπτείας του εσωτερικού και του εξωτερικού του περιβάλλοντος, αναγνωρίζονται οι παράγοντες επιρροής ενώ (με τη χρήση συνήθως πολυκριτηριακών μεθόδων, όπως η μέθοδος AHP) ακολουθεί η βελτίωση των επιδόσεων του συστήματος. Σε αυτό το δεύτερο βήμα, είναι για παράδειγμα δυνατή η κατάδειξη λύσεων και συστάσεων για την αύξηση των δυνατών σημείων, την εξάλειψη των αδυναμιών, την αξιοποίηση των ευκαιριών και την απόκρουση των απειλών (Srdjevic et al., 2012). Στην εικόνα 20 παρουσιάζεται ένα διάγραμμα ροής για τον καθορισμό των παραγόντων που επηρεάζουν ένα σύστημα με την ανάλυση SWOT/PESTLE.



Εικόνα 20. Καθορισμός των παραγόντων επιρροής με την ανάλυση SWOT/PESTLE

6.6. Αναλυτική Μέθοδος Ιεράρχησης (AHP)

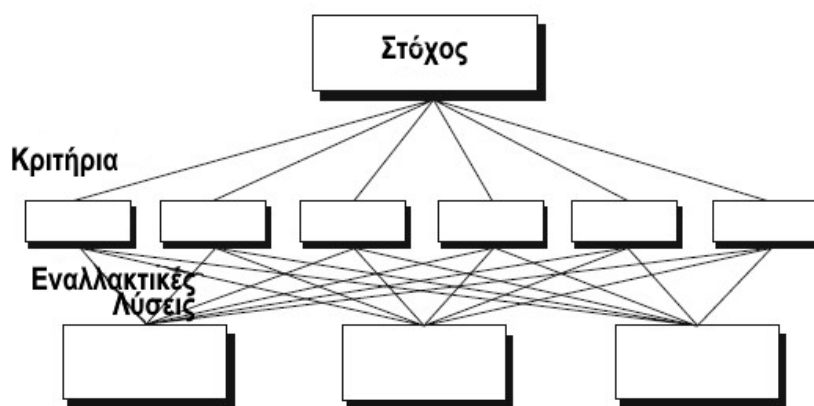
Η πολυκριτηριακή μέθοδος AHP (Αναλυτική Μέθοδος Ιεράρχησης, Αναλυτική Ιεραρχική Διαδικασία ή και Αναλυτική Διαδικασία Ιεράρχησης) αναπτύχθηκε από τον Thomas L. Saaty τη δεκαετία του 1970 ως μία δομημένη τεχνική αντιμετώπισης περίπλοκων προβλημάτων απόφασης, στηριζόμενη στα μαθηματικά αλλά και την ανθρώπινη ψυχολογία (Δέδε, 2015, σ.88). Ο προβληματισμός του T.L. Saaty (2008, 1977) αναφορικά με τον τρόπο που συνειδητά ή ασυνείδητα λαμβάνουμε αποφάσεις, τον οδήγησε στο συμπέρασμα πως ένας από τους θεμελιώδεις γρίφους που συσχετίζονται με τη διαδικασία της λήψης αποφάσεων είναι ο καθορισμός των προτεραιοτήτων, δηλαδή η ανάθεση βαρών (weights) σε μία ή περισσότερες δραστηριότητες ανάλογα με τη σπουδαιότητά τους. Αν οι προτεραιότητες δεν είναι δυνατόν να υπολογιστούν με ακρίβεια, τότε ανάλογα με το στόχο (λήψη τελικής απόφασης) που έχει τεθεί, θα πρέπει να συγκριθούν μεταξύ τους ανά ζεύγη. Τα αποτελέσματα που θα προκύψουν από αυτή τη σύγκριση θα οδηγήσουν στην εκτίμηση της σχετικής τους σημασίας και τελικά η σύνθεση αυτών των εκτιμήσεων θα οδηγήσει στον καθορισμό μίας μεταβλητής η οποία θα έχει τη μεγαλύτερη προτεραιότητα και άρα θα ασκεί τη μεγαλύτερη επιρροή στο αποτέλεσμα.

Πρακτικά, η διαδικασία λήψης μίας απόφασης εξελίσσεται ως εξής:

- Καθορισμός του προβλήματος απόφασης και προσδιορισμός του απαιτούμενου γνωστικού πεδίου
- Ανάλυση της ιεραρχικής δομής του προβλήματος απόφασης ξεκινώντας από την κορυφή και το στόχο της απόφασης ακολουθούμενη από τους γενικούς στόχους, συνεχίζοντας με τα ενδιάμεσα επίπεδα (κριτήρια από τα οποία εξαρτώνται τα επόμενα στοιχεία) και καταλήγοντας στο χαμηλότερο επίπεδο (που συνήθως αποτελείται από πολλαπλές εναλλακτικές επιλογές).
- Κατασκευή πινάκων σύγκρισης ανά ζεύγη. Κάθε στοιχείο που βρίσκεται σε ανώτερο επίπεδο θα χρησιμοποιείται για τη σύγκριση των στοιχείων που βρίσκονται στο αμέσως κατώτερο επίπεδο.
- Χρήση των προτεραιοτήτων που προκύπτουν για όλα τα στοιχεία από κάθε επιμέρους σύγκριση, για τη στάθμιση των προτεραιοτήτων στο αμέσως επόμενο επίπεδο.
- Σύνθεση των επιμέρους βαρών για την εκτίμηση της συνολικής προτεραιότητας των εναλλακτικών λύσεων για την τελική ιεράρχησή τους και τον καθορισμό της πιο σημαντικής προτεραιότητας.

Για να πραγματοποιηθούν φυσικά αυτές οι συγκρίσεις καθίσταται αναγκαία η χρήση μίας κλίμακας από αριθμούς που θα καταδεικνύουν με ακρίβεια κατά πόσες φορές ένα στοιχείο είναι σημαντικότερο ή επικρατέστερο από ένα άλλο (Saaty, 2008).

Για το σκοπό αυτό, ο T.L. Saaty (1977), πρότεινε μία αριθμητική κλίμακα, από το 1 έως το 9, ικανή να εκφράζει την ισοδυναμία των δύο προτιμήσεων, την ασθενή προτίμηση ενός έναντι ενός άλλου και αντίστοιχα την ισχυρή, την αποδεδειγμένη και την απόλυτη προτίμηση όπως και τις ενδιάμεσες καταστάσεις, όπου θα πρέπει να υπάρξει κάποιος συμβιβασμός (Πίνακας 1).



Εικόνα 21. Ιεραρχική δομή τριών επιπέδων (Saaty και Vargas, 2012, σ. 3)

Χάρη στην απλότητα και την ευκολία χρήσης της μεθόδου, αλλά και τη δυνατότητα που παρέχει στον αποφασίζοντα να αξιολογήσει ποσοτικά και ποιοτικά τα κριτήρια και τις εναλλακτικές λύσεις για την επίτευξη του καθορισμένου στόχου, η AHP εφαρμόστηκε ευρέως όχι μόνο στον οικονομικό τομέα, αλλά και σε ερευνητικές μελέτες που αφορούν τους τομείς της διακυβέρνησης, της υγιειονομίας, της τεχνολογίας, της πολιτικής, της διοίκησης, της εκπαίδευσης, του αθλητισμού, των τηλεπικοινωνιών και βεβαίως του περιβάλλοντος (Δέδε, 2015, σ. 89-93).

Στάθμιση	Ορισμός	Εξήγηση
1	Ίση Σημασία	Τα δύο στοιχεία συμβάλλουν εξίσου στο στόχο
3	Ασθενής προτίμηση	Η εμπειρία και η κρίση ευνοούν ελαφρώς το ένα στοιχείο έναντι του άλλου
5	Ισχυρή προτίμηση	Η εμπειρία και η κρίση ευνοούν καθαρά το ένα στοιχείο έναντι του άλλου
7	Αποδεδειγμένη προτίμηση	Η κυριαρχία του ενός στοιχείου έχει αποδειχθεί στην πράξη
9	Απόλυτη προτίμηση	Η κυριαρχία του ενός στοιχείου έχει αποδειχθεί στον υπερθετικό βαθμό
2,4,6,8	Ενδιάμεσες τιμές	Αν υπάρχει ανάγκη για συμβιβασμούς

Πίνακας 1. Θεμελιώδης κλίμακα αξιολόγησης της Αναλυτικής Μεθόδου Ιεράρχησης (Saaty, 1977)

Κεφάλαιο 7. Ανάπτυξη Στρατηγικής για την επίτευξη της βιωσιμότητας του Σχεδίου του Μεγάλου Περιπάτου της Αθήνας (Έρευνα)

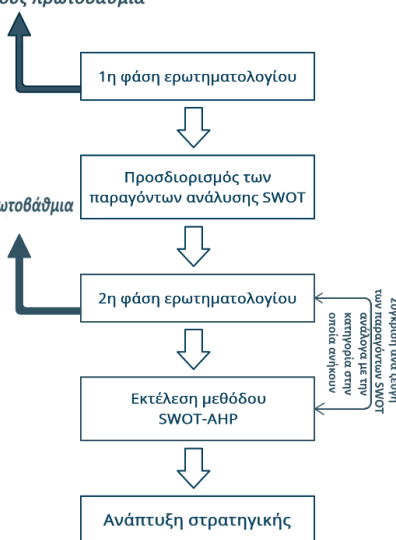
7.1. Μεθοδολογία έρευνας

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ανάδειξη προτάσεων για την κατάρτιση ενός βιώσιμου στρατηγικού σχεδίου για το Μεγάλο Περίπατο της Αθήνας, το οποίο θα εκπονηθεί λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες και τις προτεραιότητες των πολιτών αλλά και όλων των εμπλεκόμενων ομάδων και παράλληλα θα στηρίζεται κατά βάση στους τρεις άξονες της αειφορίας (κοινωνικός, οικονομικός, περιβαλλοντικός) με τη χρήση ενός στρατηγικού εργαλείου ικανού να συνδράμει στην ανάλυση τόσο του εσωτερικού όσο και του εξωτερικού περιβάλλοντος του έργου (σύστημα) και έπειτα για τον προσδιορισμό των μείζονων προτεραιοτήτων και τελικά τη διαμόρφωση μίας ενιαίας στρατηγικής. Αυτό το σκοπό επιτελεί η υβριδική μέθοδος SWOT/AHP η οποία σύμφωνα με τους με τους Shrestha et al. (2004), πραγματοποιείται σε τρία διαδοχικά στάδια εφαρμογής, τα οποία είναι:

- Ο προσδιορισμός των εμπλεκόμενων και οργάνωση συμμετοχικής διαδικασίας
- Ο καθορισμός των παραγόντων απόφασης μέσω της ανάλυσης SWOT
- Η σύγκριση ανά ζεύγη των παραγόντων SWOT και αξιολόγησή τους με χρήση πολυκριτηριακής ανάλυσης

Απευθυνόμενο στους βασικούς εμπλεκόμενους (key actors), στους πρωτοβάθμια εμπλεκόμενους (stakeholders) και εμπειρογνώμονες

Απευθυνόμενο στους βασικούς εμπλεκόμενους (key actors), στους πρωτοβάθμια εμπλεκόμενους (stakeholders) και εμπειρογνώμονες



Όπως αναλύθηκε και παραπάνω, η μέθοδος SWOT/AHP είναι δυνατόν να βελτιστοποιηθεί περαιτέρω. Έτσι κατά το δεύτερο στάδιο, επικουρικό ρόλο διαδραματίζει η ανάλυση PESTLE, παρέχοντας μία πιο εξακριβωμένη εικόνα των παραγόντων επιρροής του υπό εξέταση συστήματος, του προτεινόμενου σχεδίου του Μεγάλου Περιπάτου της Αθήνας.

Η αλληλουχία των βημάτων που θα ακολουθηθούν για τη ανάπτυξη της Στρατηγικής, περιγράφεται στην Εικόνα 22.

Εικόνα 22. Η διαδικασία για την εκπόνηση στρατηγικής με τη χρήση της μεθόδου SWOT/AHP

7.2. Ερευνητική διαδικασία ερωτηματολογίων

Κατά το πρώτο σκέλος της έρευνας καταρτίστηκε ένα ερωτηματολόγιο με σκοπό την εξεύρεση των στοιχείων που συνιστούν τους παράγοντες SWOT (δυνατά σημεία, αδύναμα σημεία, ευκαιρίες και απειλές) του σχεδίου του Μεγάλου Περιπάτου. Το ερωτηματολόγιο (Παράρτημα Α) έθεσε ερωτήσεις οργανωμένες σε κατηγορίες σύμφωνα με τους παράγοντες της ανάλυσης PESTLE (πολιτικοί, οικονομικοί, κοινωνικοί, τεχνολογικοί, νομοθετικοί και περιβαλλοντικοί παράγοντες) ώστε τα στοιχεία των παραγόντων της ανάλυσης SWOT να μελετηθούν με μεγαλύτερη ακρίβεια και κατά το βέλτιστο δυνατό τρόπο.

Ακολούθως καθορίστηκαν οι ερωτώμενοι. Όπως έχει προταθεί και στη διεθνή βιβλιογραφία (Yuan et al., 2020), για τον ακριβή προσδιορισμό των παραγόντων SWOT με όσο το δυνατόν πιο έγκυρα και επιστημονικά κριτήρια και την παροχή στέρεων θεωρητικών βάσεων για τη συνέχεια της έρευνας και τη χάραξη μίας αξιόπιστης και συναινετικής στρατηγικής, τα ερωτηματολόγια απευθύνθηκαν σε πρώτο βαθμό σε εμπειρογνώμονες, επαγγελματίες και ειδικούς επιστήμονες με εξειδίκευση στους τομείς του αστικού σχεδιασμού, της πολεοδομίας και της συγκοινωνιολογίας αλλά και εκπροσώπους δημοτικών παρατάξεων με εμπειρία σε ζητήματα λήψης αποφάσεων και τοπικής διακυβέρνησης. Οι ερωτώμενοι αυτοί ανήκουν κατά βάση στην ομάδα των βασικών εμπλεκομένων (key actors), ενώ ταυτόχρονα για να επιτευχθεί ο στόχος της ευρείας εκπροσώπησης και της καταγραφής των απόψεων και των αναγκών όσο το δυνατόν περισσότερων εμπλεκομένων (κάτοικοι και κοινωνικές ομάδες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή μελέτης), τα ερωτηματολόγια διαμοιράστηκαν και σε εκπροσώπους ομάδων πρωτοβάθμια εμπλεκομένων (stakeholders). Οι ιδιότητες των 18 συμμετεχόντων αυτής της πρώτης φάσης, αναφέρονται στον Πίνακα 2.

Ιδιότητες συμμετεχόντων πρώτης φάσης έρευνας ερωτηματολογίου
Καθηγητές και ερευνητές του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Ε.Μ.Π.
Καθηγητές και ερευνητές του Τομέα Έργων Υποδομής και Αγροτικής Ανάπτυξης του Ε.Μ.Π.
Καθηγητές και ερευνητές της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού του Ε.Μ.Π.
Εργαζόμενοι της Γενικής Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών και Έργων του Δήμου Αθηναίων
Δημοτικοί Σύμβουλοι του Δήμου Αθηναίων
Σύμβουλοι Πολιτικοί Μηχανικοί στο χώρο της συγκοινωνιακού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού
Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Εμπορικού Συλλόγου Αθηνών
Μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου του Συνδικάτου Αυτοκινητιστών Ταξί Αττικής
Μέλη ποδηλατικών κοινοτήτων
Χρήστες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Πίνακας 2. Ιδιότητες συμμετεχόντων πρώτης φάσης έρευνας ερωτηματολογίου

Μέσω των ερωτηματολογίων προσδιορίστηκαν οι παράγοντες SWOT και ακολούθησε η δεύτερη φάση της έρευνας. Σε αυτό το στάδιο, τα στοιχεία (παράγοντες) του πίνακα SWOT που προσδιορίστηκαν κατά την προηγούμενη φάση εντάχθηκαν σε ένα νέο ερωτηματολόγιο, ώστε για κάθε κατηγορία να συγκριθούν μεταξύ τους ανά ζεύγη, σύμφωνα με τη μεθοδολογία της μεθόδου SWOT-AHP. Στη δεύτερη φάση, οι ερωτώμενοι, έπειτα από επεξήγηση της διαδικασίας και του τελικού στόχου της έρευνας, έλαβαν το δεύτερο ερωτηματολόγιο και ακολούθως κλήθηκαν να συγκρίνουν ανάμεσα στα ζεύγη παραγόντων, για το ποιο θεωρούσαν

ως το πιο σημαντικό και ύστερα να σταθμίσουν το εκάστοτε βάρος, με τους χαρακτηρισμούς «ίση σημασία» (1), «ασθενής προτίμηση» (3), «ισχυρή προτίμηση» (5), «αποδεδειγμένη προτίμηση» (7) και «απόλυτη προτίμηση» (9). Λόγω της αυξημένης απαίτησης του δεύτερου σκέλους της έρευνας, ελήφθησαν 9 συμπληρωμένα ερωτηματολόγια. Οι ιδιότητες των 9 συμμετεχόντων της δεύτερης φάσης αναφέρονται στον Πίνακα 3. Και στα δύο σκέλη της έρευνας, διατηρήθηκε η ανωνυμία των ερωτηθέντων.

Ιδιότητες συμμετεχόντων δεύτερης φάσης έρευνας ερωτηματολογίου
Καθηγητές και ερευνητές του Τομέα Μεταφορών και Συγκοινωνιακής Υποδομής του Ε.Μ.Π.
Καθηγητές και ερευνητές του Τομέα Έργων Υποδομής και Αγροτικής Ανάπτυξης του Ε.Μ.Π.
Καθηγητές και ερευνητές της Μονάδας Βιώσιμης Κινητικότητας του Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού του Ε.Μ.Π.
Εργαζόμενοι της Γενικής Διεύθυνσης Τεχνικών Υπηρεσιών και Έργων του Δήμου Αθηναίων
Δημοτικοί Σύμβουλοι του Δήμου Αθηναίων
Μέλη ποδηλατικών κοινοτήτων
Χρήστες των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Πίνακας 3. Ιδιότητες συμμετεχόντων δεύτερης φάσης έρευνας ερωτηματολογίου

7.3. Αποτελέσματα έρευνας και επεξεργασία δεδομένων

7.3.1. Ανάλυση SWOT για το Έργο του Μεγάλου Περιπάτου

Έπειτα από τη συμπλήρωση του πρώτου ερωτηματολογίου από την ομάδα των βασικών και πρωτοβάθμια εμπλεκομένων, προέκυψαν τα στοιχεία της ανάλυσης SWOT για το σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου (Πίνακας 4).

<p>ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (STRENGTHS)</p> <p>ΔΣ1: Περιοχή υψηλής σημασίας για τις τοπικές διοικητικές αρχές και την πολιτεία</p> <p>ΔΣ2: Διασύνδεση με τους Αρχαιολογικούς χώρους και άλλους χώρους πολιτισμού</p> <p>ΔΣ3: Το έργο θα έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα και τις μετακινήσεις των κατοίκων</p> <p>ΔΣ4: Δυνατότητα αξιοποίησης ήδη υπάρχοντων χώρων μέσω ανάπτυξης σε χώρους πρασίνου</p> <p>ΔΣ5: Διαμόρφωση κοινού οράματος όσον αφορά το έργο και τη φιλοσοφία του</p> <p>ΔΣ6: Οικονομικά οφέλη και ευκαιρίες για επιχειρηματικότητα έπειτα από την υλοποίηση του έργου</p> <p>ΔΣ7: Μικρότερο κόστος συντήρησης από σημερινό κόστος συντήρησης οδικών αρτηριών και αστικού εξοπλισμού</p>	<p>ΑΔΥΝΑΜΑ ΣΗΜΕΙΑ (WEAKNESSES)</p> <p>ΑΣ1: Έλλειψη κοινού οράματος όσον αφορά το έργο και τη φιλοσοφία του, διστακτικότητα των πολιτών απέναντι σε παρεμβάσεις αστικής ανάπτυξης</p> <p>ΑΣ2: Μη επαρκείς υφιστάμενες υποδομές (δρόμοι, συστήματα πληροφορικής, αστικός εξοπλισμός, θέσεις στάθμευσης)</p> <p>ΑΣ3: Έλλειψη συντονισμού και καθορισμού αρμοδιοτήτων κατά τη φάση υλοποίησης αλλά και έπειτα από την εφαρμογή του έργου</p> <p>ΑΣ4: Δημιουργεί κυκλοφοριακή συμφόρηση</p> <p>ΑΣ5: Έλλειψη παρακολούθησης και ανατροφοδότησης των στόχων σε βάθος χρόνου</p> <p>ΑΣ6: Υψηλά επενδυτικά κόστη και μακροχρόνιες διαδικασίες χρηματοδότησης</p> <p>ΑΣ7: Μη επαρκής διασύνδεση του Μεγάλου Περιπάτου με τους Αρχαιολογικούς χώρους και άλλους χώρους πολιτισμού</p>
<p>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (OPPORTUNITIES)</p> <p>E1: Οικονομική ανάπτυξη όσον αφορά τον τουρισμό, το εμπόριο και την αναψυχή</p> <p>E2: Το καλό κλίμα της περιοχής ευνοεί το προτεινόμενο σχέδιο και την υλοποίησή του</p> <p>E3: Η προτεινόμενη παρέμβαση είναι συμβατή με τις ευρωπαϊκές πολιτικές</p> <p>E4: Η προτεινόμενη παρέμβαση είναι συμβατή με τις κυβερνητικές προτεραιότητες</p> <p>E5: Οι τεχνολογικές εξελίξεις θα επηρεάσουν θετικά την πορεία του έργου (πχ: Ανάπτυξη Λύσεων Mobility as a Service – MaaS)</p> <p>E6: Το υπάρχον νομικό και θεσμικό πλαίσιο ευνοεί την ανάπτυξη του Μεγάλου Περιπάτου και άλλων παρόμοιων δράσεων</p> <p>E7: Επαρκής εξυπηρέτηση της περιοχής από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς</p>	<p>ΑΠΕΙΛΕΣ (THREATS)</p> <p>A1: Αντιδράσεις από μερίδα του πληθυσμού ή συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες</p> <p>A2: Υπάρχει κίνδυνος από την Κλιματική Αλλαγή και τις καιρικές συνθήκες</p> <p>A3: Η διοχέτευση της κυκλοφορίας προς τις υπόλοιπες οδικές αρτηρίες είναι δύσκολη, ελλιπής διασύνδεση με τους μεγαλύτερους δρόμους της περιοχής</p> <p>A4: Το υπάρχον νομικό και θεσμικό πλαίσιο, δεν ευνοεί την ανάπτυξη του Μεγάλου Περιπάτου και παρόμοιων δράσεων (Απουσία δομημένου πλαισίου σχεδιασμού, μεγάλος αριθμός απαιτούμενων εγκρίσεων λόγω πολλών συναρμόδιων υπηρεσιών)</p> <p>A5: Η αναμενόμενη αύξηση του τουρισμού θα αλλοιώσει το χαρακτήρα του κέντρου της Αθήνας και δε θα συμβάλλει στην αξιοποίηση του έργου (αλλαγή στους συσχετισμούς των οικονομικών δραστηριοτήτων)</p> <p>A6: Η αλλαγή της κυβέρνησης/των κυβερνητικών προτεραιοτήτων θα έχει αρνητικές επιπτώσεις</p> <p>A7: Δεν έχουν μελετηθεί η αναγκαιότητα και οι επιπτώσεις του έργου σε σχέση με την κοινωνική σύνθεση της περιοχής</p>

Πίνακας 4. Ανάλυση SWOT για το σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου

7.3.1.1. Δυνατά Σημεία

Η περιοχή εφαρμογής του Μεγάλου Περιπάτου περικλείει το Ιστορικό καθώς και το Εμπορικό κέντρο του Δήμου Αθηναίων, ενώ πλήθος υπηρεσιών βρίσκεται επίσης εντός αυτής. Η αδιαμφισβήτητη αξία της ενισχύεται περαιτέρω, καθώς ουσιαστικά, λόγω της πληθώρας πολιτισμικών χώρων που βρίσκονται πλησίον της και σε κοντινή μεταξύ τους απόσταση (συμπεριλαμβανομένων των αρχαιοτήτων και των μνημείων) συντίθεται ένα ευρύ πολιτισμικό δίκτυο. Παράλληλα, ποικίλες κοινόχρηστες ανεκμετάλλευτες εκτάσεις είναι δυνατόν να αξιοποιηθούν για τη δημιουργία αναζωογονητικών χώρων πρασίνου. Οι τοπικές διοικητικές αρχές και η πολιτεία (Συνάντηση Κώστα Μπακογιάννη, 2020α, Συνάντηση Κώστα Μπακογιάννη, 2020β) υποστηρίζουν σθεναρά την διασύνδεση των χώρων αυτών, την αναβάθμιση και ανάδειξη του συνόλου του κέντρου της πόλης (Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, 2018, σ. 26-28). Έτσι, η πολιτική βούληση και δραστηριοποίηση που υπάρχει για την προώθηση και την εγκαθίδρυση του έργου, ανάγεται σε ένα από τα κυριότερα δυνατά σημεία για την επίτευξη της βιωσιμότητάς του.

Η εμπειρία των πολιτών έπειτα από δεκαετίες αναπλάσεων στο Δήμο, έχει οδηγήσει στη διαμόρφωση μίας γενικότερης θετικής άποψης γύρω από τις αστικές παρεμβάσεις (Kanelloroulou, 2018) ενώ στον ίδιο χρόνο, οι προοπτικές που παρουσιάζονται για την άνθηση του επιχειρηματικού κλάδου, ιδιαίτερα μέσω της δημιουργίας συστάδων (clusters) στις διάφορες τοποθεσίες της διαδρομής του Μεγάλου Περιπάτου και η αξιοποίηση της ήδη υπάρχουσας εμπορικής δυναμικής και παράδοσης της περιοχής συνθέτουν ακόμα ένα εσωτερικό δυνατό σημείο με στέρεες βάσεις (Δήμος Αθηναίων, 2020δ). Η δυνατότητα επένδυσης σε αστικό εξοπλισμό και μέτρα «χαμηλού κόστους» σε συνάρτηση με τη βιωσιμότητα αυτών στο βάθος του χρόνου, στέκεται επίσης ως ισχυρός παράγοντας για την εξέλιξη του έργου (Ζιαμπάκας και Χατζηγεωργίου, 2020, Χατζηγεωργίου, 2020).

7.3.1.2. Αδύναμα Σημεία

Παρά την κατά βάση θετική εμπειρία και τα ορατά οφέλη των επεμβάσεων στον αστικό χώρο της Αθήνας, η εμφύσηση ενός κοινού οράματος για την «πόλη που θέλουμε να ζούμε», δεν έχει επιτευχθεί. Η αμφισβήτηση της ανάγκης εισαγωγής μίας τέτοιου μεγέθους ανάπτυξης και της κατεύθυνσης στην οποία κινείται όπως και η ανησυχία για τις πιθανότητες να είναι εν τέλει ξένη ως προς την καθημερινότητα των κατοίκων συχνά καθιστά την εφαρμογή της δυσκολότερη. Σε αυτό συνηγορεί η ατελής επικοινωνία μεταξύ των ιθυνόντων και των υπόλοιπων εμπλεκομένων και η απουσία συμμετοχικών διαδικασιών (Βαταβάλη, 2003, σ. 16, Τσαγκίρης, 2015, σ. 51-60, Χατζηγεωργίου, 2020).

Σε επίπεδο επικοινωνίας, παρατηρείται παρόμοια αδυναμία συντονισμού μεταξύ των αρμόδιων φορέων σε πρώτο χρόνο κατά τη φάση υλοποίησης και μετέπειτα κατά την εφαρμογή του έργου. Καθώς στην περιοχή διαδραματίζουν ρόλο πολλαπλές αρχές με διαφορετικές ευθύνες, η έγκριση των μελετών ή η εξέλιξη των εργασιών συχνά μπορεί να γνωρίσουν μεγάλες χρονικές καθυστερήσεις ωστόσο να επιτευχθεί κάποια συμφωνία (Επτακοίλη, 2020). Παρόμοιες καθυστερήσεις μπορούν να υπάρξουν και για τις διαδικασίες χρηματοδότησης καθώς αυτές προέρχονται από διάφορα ταμεία (ίδιοι πόροι, ΕΣΠΑ, Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων,

Πράσινο Ταμείο, ΕΚΤ), ενώ το κόστος της επένδυσης είναι αρκετά υψηλό δημιουργώντας επιπρόσθετες οικονομικές δυσκολίες (Τσακίρογλου, 2020, Καλλιαντέρης, 2020, Καραουλάνης, 2020).

Μεγάλο ανασταλτικό παράγοντα συνιστά και η ανεπάρκεια υποδομών και κυκλοφοριακού σχεδιασμού που θα προσφέρουν λύσεις και θα συνδράμουν στη μακροχρόνια εγκαθίδρυση του έργου (Ξένος, 2021β, Μεγάλος Περίπατος: Αλλάζει μέχρι τα Χριστούγεννα, 2021). Ακόμα, παρά τη μεγάλη πρόοδο των περασμένων ετών στη βελτίωση της προσβασιμότητας των αρχαιολογικών χώρων και την ένταξή τους σε ένα ενιαίο δίκτυο, η διασύνδεση με χώρους πολιτισμού κλειδιά όπως το Αρχαιολογικό Μουσείο, δεν έχει ακόμα υλοποιηθεί αλλά αποτελεί εξαγγελία για το μέλλον (Τσακίρογλου, 2020).

7.3.1.3 Ευκαιρίες

Το ήπιο κλίμα της Αττικής ευνοεί τις εξωτερικές δραστηριότητες καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου (Στιβακτής, 2017, σ. 6-11) διευκολύνοντας την υλοποίηση του σχεδίου και την αξιοποίησή του από τους κατοίκους και επισκέπτες του Δήμου. Διευκόλυνση στην αξιοποίηση του έργου από τους πεζούς, την προσβασιμότητα για αυτούς και την παράλληλη απαγκίστρωση από το Ι.Χ. παρέχει και η επαρκής συγκοινωνιακή κάλυψη της περιοχής, καθώς το κέντρο της Αθήνας εξυπηρετείται από πλήθος Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (τρόλεϊ, λεωφορεία, τραμ, μετρό, ηλεκτρικός και προαστιακός σιδηρόδρομος) που βρίσκονται πλησίον του Μεγάλου Περιπάτου (Κουτσοσπύρος, 2012, σ. 50).

Οι πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι στραμμένες προς την υιοθέτηση πρακτικών βιώσιμης κινητικότητας (Σμυρναίου, 2014, σ.8, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007, Rupprecht Consult, 2019β) και σε παρόμοιο μήκος κύματος κινούνται και οι κυβερνητικές προτεραιότητες (Ο Γ. Κεφαλογιάννης για ηλεκτροκίνηση και Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα, 2021). Οι ευσίωνες αυτές συνθήκες σε επίπεδο πολιτικής στρατηγικής, συνοδεύονται από τη θεσμική και νομική κατοχύρωση τόσο των αστικών αναπλάσεων υπό το πρίσμα της βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης και την εισαγωγή των Ειδικών Πολεοδομικών Σχεδίων (Νόμος 4447/2016 ΦΕΚ Α/241) όσο και του ΣΒΑΚ (Νόμος 4599/19 ΦΕΚ 40 Α/19).

Οι τεχνολογικές εξελίξεις προσφέρουν μία σειρά από νέες μεγάλες ευκαιρίες για την εξέλιξη του σχεδίου. Αιχμή του δόρατος για το σχεδιασμό ενός ολοκληρωμένου μεταφορικού συστήματος στον αστικό χώρο με αειφόρες προοπτικές, αποτελεί η ανάπτυξη λύσεων MaaS (Mobility as a Service) και η σταδιακή μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση (Χονδροσπύρος, 2016, Deonaraín, 2019).

Επιπλέον, ο Μεγάλος Περίπατος μπορεί να αξιοποιηθεί για την τόνωση του τουριστικού τομέα του Δήμου Αθηναίων καθώς η ανέλιξή του είναι ένας από τους βασικούς στόχους της (Ο Μεγάλος Περίπατος αναδεικνύει την Αθήνα, 2020). Αντίστοιχες ευκαιρίες παρουσιάζονται για τους τομείς της αναψυχής, της διασκέδασης και του εμπορίου. Η βελτιστοποίηση των μετακινήσεων στην πόλη, ομογενοποιεί τα διάφορα κομμάτια της, διευκολύνει την πρόσβαση σε αυτά για τους κατοίκους και τους επισκέπτες, αυξάνει το χώρο παραμονής τους και προάγει το συνδυασμό των αγορών με την ψυχαγωγία, την άθληση αλλά και την απλή περιήγηση με

πολλαπλά οφέλη πέρα από το κοινωνικό επίπεδο και για την ευρύτερη οικονομία της περιοχής (Καραγιάννης, 2020).

7.3.1.4. Απειλές

Η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων αποτελεί τον πρωταρχικό στόχο κάθε παρέμβασης στον αστικό χώρο και έτσι, η δυσανεμία και η απογοήτευση μεγάλης μερίδας του πληθυσμού αναφορικά με την πιλοτική φάση εφαρμογής του Μεγάλου Περιπάτου, ανάγεται σε μία ιδιαίτερα κρίσιμη απειλή για την εγκαθίδρυσή του ως έργο. (Λιάλιος, 2021, Ζιαμπάκας και Χατζηγεωργίου, 2020). Ακόμα, είναι ελλιπής η μελέτη για την αναγκαιότητα και τις επιπτώσεις του έργου σε σχέση με την κοινωνική σύνθεση της περιοχής αλλά και αναφορικά με τις επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης ειδικότερα όσον αφορά τις αξίες και τις χρήσεις γης (Σύλλογος Μεταπτυχιακών Σπουδαστών ΕΜΠ, 2020). Οι δυσκολίες που προκύπτουν στο ζήτημα της διοχέτευσης της κυκλοφορίας προς τις υπόλοιπες οδικές αρτηρίες και η ελλιπής διασύνδεση με τους μεγαλύτερους δρόμους της εγγύς περιοχής, θέτουν μεγάλους περιορισμούς για την πλήρη ανάπτυξη του έργου (Ζιαμπάκας, 2021β, Ξένος, 2021β).

Η ασυμφωνία μεταξύ των πολιτικών παρατάξεων σχετικά με το σχεδιασμό και τον τρόπο υλοποίησης του έργου αλλά και το ενδεχόμενο αλλαγής των κυβερνητικών προτεραιοτήτων, αποτελούν έναν ακόμα αστάθμητο παράγοντα που μπορεί να επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις στην πορεία εξέλιξής του σε βάθος χρόνου και να εμποδίσει τη χάραξη μίας μακροπρόθεσμης στρατηγικής (Ζαχαριάδης, 2020, Χατζηκωνσταντίνου, 2020, OPEN, 2020).

Οι πολλαπλές συναρμώδιες υπηρεσίες (Επτακοίλη, 2020), η απουσία ως σήμερα τόσο ενός Ειδικού Πολεοδομικού Σχέδιου (ΕΠΣ) όσο και του τελικού ΣΒΑΚ στο Δήμο Αθηναίων που θα περιλαμβάνει το Έργο αλλά και η απόφαση του ΣτΕ (ΣτΕ Δ' Τμήμα Α1992/2020), δημιουργούν επίσης ένα δυσμενές περιβάλλον για τη θέσπιση του Μεγάλου Περιπάτου.

Η κλιματική αλλαγή επιφέρει νέες προκλήσεις σε κάθε επίπεδο για την καθημερινή ζωή, με την άνοδο της μέγιστης θερμοκρασίας στις αστικές περιοχές της Αττικής να προβλέπεται ραγδαία κατά τις επόμενες δεκαετίες (Ελαφρός, 2020), με παράλληλη αύξηση των ακραίων καιρικών φαινομένων (όπως οι βροχοπτώσεις). Οι εξωτερικές και κατά συνέπεια οι κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες στον αστικό χώρο, απειλούνται άμεσα από αυτό το παγκόσμιο φαινόμενο, με τις συνέπειες να είναι απρόβλεπτες για την ανάπτυξη και εφαρμογή κάθε αστικού σχεδίου (Δήμος Αθηναίων, 2017).

7.3.2. Εφαρμογή της μεθόδου SWOT-AHP

Με τη συμπλήρωση του δεύτερου ερωτηματολογίου από την ομάδα βασικών και πρωτοβάθμια εμπλεκόμενων, ολοκληρώθηκε η σύγκριση ανά ζεύγη των επιμέρους στοιχείων κάθε τεταρτημόριου. Ο Πίνακας 5, παρουσιάζει τις συγκρίσεις για τα Δυνατά Σημεία, τα Αδύναμα Σημεία, τις Ευκαιρίες και τις Απειλές όπως επιλέχθηκαν από έναν ερωτηθέντα. Ωστόσο, καθώς το ζητούμενο στην παρούσα φάση είναι η σύνθεση των συγκρίσεων του συνόλου των απαντήσεων των ερωτηθέντων, είναι προτιμητέα η χρήση του γεωμετρικού μέσου όρου τους για την εξασφάλιση της συμμετρίας του πίνακα και τελικά την εύρεση της αθροιστικής σύγκρισης μεταξύ κάθε ζεύγους (Saaty και Vargas, 2012, σ.8, Scala et al., 2010). Έτσι, με

βάση τις προτιμήσεις όλων των ερωτηθέντων προκύπτει ο Πίνακας 6, όπου κάθε κελί αφορά την εκάστοτε σύγκριση που προκύπτει μέσω του γεωμετρικού μέσου όλων των απαντήσεων.

Δυνατά Σημεία	ΔΣ1	ΔΣ2	ΔΣ3	ΔΣ4	ΔΣ5	ΔΣ6	ΔΣ7
ΔΣ1	1	1/5	1/7	1/7	1/3	1/7	1/3
ΔΣ2	5	1	3	3	7	1	3
ΔΣ3	7	1/3	1	1	5	1	5
ΔΣ4	7	1/3	1	1	5	1	5
ΔΣ5	3	1/7	1/5	1/5	1	1/5	1/5
ΔΣ6	7	1	1	1	5	1	1
ΔΣ7	3	1/3	1/5	1/5	5	1	1
Αδύναμα Σημεία	ΑΣ1	ΑΣ2	ΑΣ3	ΑΣ4	ΑΣ5	ΑΣ6	ΑΣ7
ΑΣ1	1	3	1/7	9	3	5	1/9
ΑΣ2	1/3	1	1/5	7	1/3	1	1/7
ΑΣ3	7	5	1	7	1	5	1/3
ΑΣ4	1/9	1/7	1/7	1	1/5	1/3	1/9
ΑΣ5	1/3	3	1	5	1	3	1/5
ΑΣ6	1/5	1	1/5	3	1/3	1	1/7
ΑΣ7	9	7	3	9	5	7	1
Ευκαιρίες	Ε1	Ε2	Ε3	Ε4	Ε5	Ε6	Ε7
Ε1	1	7	5	5	1	3	5
Ε2	1/7	1	1/3	1/5	1/9	1/5	1/3
Ε3	1/5	3	1	1	1/7	1	1
Ε4	1/5	5	1	1	1/7	1	1
Ε5	1	9	7	7	1	5	3
Ε6	1/3	5	1	1	1/5	1	3
Ε7	1/5	3	1	1	1/3	1/3	1
Απειλές	Α1	Α2	Α3	Α4	Α5	Α6	Α7
Α1	1	9	7	5	9	1	7
Α2	1/9	1	1/3	1/5	1/3	1/7	1
Α3	1/7	3	1	1/3	1/5	1/5	3
Α4	1/5	5	3	1	1	1	5
Α5	1/9	3	5	1	1	1/3	5
Α6	1	7	5	1	3	1	7
Α7	1/7	1	1/3	1/5	1/5	1/7	1

Πίνακας 5. Πίνακας δυαδικών συγκρίσεων (περίπτωση ενός ερωτηθέντα)

Το επόμενο βήμα είναι ο υπολογισμός των βαρών (priority vectors) για τα στοιχεία του πίνακα διμερών συγκρίσεων. Σύμφωνα με τους Saaty και Vargas (2012, σ. 8) τα βάρη είναι δυνατόν να υπολογιστούν μέσω της κανονικοποίησης του πίνακα γεωμετρικού μέσου ως προς τις στήλες. Έτσι, πρώτα υπολογίζεται το άθροισμα κάθε επιμέρους στήλης όπως παρουσιάζεται στους πίνακες 7,8,9 και 10 και έπειτα ακολουθεί η κανονικοποίηση των πινάκων, διαιρώντας τα στοιχεία με το μέσο όρο (Πίνακας 11). Υπολογίζοντας το Μέσο Όρο ανά γραμμή, οδηγούμαστε στα βάρη για τους παράγοντες των τεταρτημορίων του πίνακα της ανάλυσης SWOT (Πίνακες 12,13).

Δυνατά Σημεία	ΔΣ1	ΔΣ2	ΔΣ3	ΔΣ4	ΔΣ5	ΔΣ6	ΔΣ7
ΔΣ1	1,0000	0,3487	1,0000	0,2708	1,1958	0,1876	1,9671
ΔΣ2	2,8679	1,0000	2,4897	2,0228	4,6272	1,4025	4,3346
ΔΣ3	1,0000	0,4017	1,0000	0,6927	1,2414	0,4711	2,8129
ΔΣ4	3,6924	0,4944	1,4436	1,0000	4,3778	0,9448	4,8557
ΔΣ5	0,8363	0,2161	0,8056	0,2284	1,0000	0,2973	0,5132
ΔΣ6	5,3302	0,7130	2,1227	1,0584	3,3637	1,0000	3,0027
ΔΣ7	0,5084	0,2307	0,3555	0,2059	1,9486	0,3330	1,0000
Αδύναμα Σημεία	ΑΣ1	ΑΣ2	ΑΣ3	ΑΣ4	ΑΣ5	ΑΣ6	ΑΣ7
ΑΣ1	1,0000	0,5127	0,6489	1,0000	0,5798	1,3775	0,5798
ΑΣ2	1,9504	1,0000	1,0086	0,5912	0,7546	1,4972	1,3511
ΑΣ3	1,5410	0,9915	1,0000	1,5279	1,3511	1,5265	1,1298
ΑΣ4	1,0000	1,6916	0,6545	1,0000	1,0470	1,9486	1,6450
ΑΣ5	1,7247	1,3251	0,7402	0,9551	1,0000	1,0484	1,2765
ΑΣ6	0,7260	0,6679	0,6551	0,5132	0,9538	1,0000	1,2765
ΑΣ7	1,7247	0,7402	0,8851	0,6079	0,7834	0,7834	1,0000
Ευκαιρίες	Ε1	Ε2	Ε3	Ε4	Ε5	Ε6	Ε7
Ε1	1,0000	2,7354	1,7247	4,7177	1,5265	3,5218	1,3015
Ε2	0,3656	1,0000	0,4711	1,3639	0,4017	1,4422	0,4986
Ε3	0,5798	2,1227	1,0000	2,7354	0,5127	2,6577	0,5962
Ε4	0,2120	0,7332	0,3656	1,0000	0,3031	0,5798	0,4372
Ε5	0,6551	2,4897	1,9504	3,2992	1,0000	2,5845	2,2660
Ε6	0,2839	0,6934	0,3763	1,7247	0,3869	1,0000	0,8284
Ε7	0,7684	2,0056	1,6772	2,2875	0,4413	1,2072	1,0000
Απειλές	Α1	Α2	Α3	Α4	Α5	Α6	Α7
Α1	1,0000	4,3267	0,5088	0,9368	2,9200	1,3139	0,7901
Α2	0,2311	1,0000	0,1987	0,2351	0,3147	0,2042	0,2976
Α3	1,9653	5,0315	1,0000	1,4422	2,3501	1,7395	3,4887
Α4	1,0675	4,2534	0,6934	1,0000	2,4189	0,9906	1,0884
Α5	0,3425	3,1781	0,4255	0,4134	1,0000	0,3266	0,3798
Α6	0,7611	4,8974	0,5749	1,0095	3,0615	1,0000	1,3139
Α7	1,2656	3,3606	0,2866	0,9188	2,6327	0,7611	1,0000

Πίνακας 6. Πίνακας δυαδικών συγκρίσεων (γεωμετρικός μέσος όρος για όλους τους ερωτηθέντες)

Δυνατά Σημεία	ΔΣ1	ΔΣ2	ΔΣ3	ΔΣ4	ΔΣ5	ΔΣ6	ΔΣ7
ΔΣ1	1,0000	0,3487	1,0000	0,2708	1,1958	0,1876	1,9671
ΔΣ2	2,8679	1,0000	2,4897	2,0228	4,6272	1,4025	4,3346
ΔΣ3	1,0000	0,4017	1,0000	0,6927	1,2414	0,4711	2,8129
ΔΣ4	3,6924	0,4944	1,4436	1,0000	4,3778	0,9448	4,8557
ΔΣ5	0,8363	0,2161	0,8056	0,2284	1,0000	0,2973	0,5132
ΔΣ6	5,3302	0,7130	2,1227	1,0584	3,3637	1,0000	3,0027
ΔΣ7	0,5084	0,2307	0,3555	0,2059	1,9486	0,3330	1,0000
Άθροισμα	15,2351	3,4045	9,2170	5,4791	17,7544	4,6364	18,4863

Πίνακας 7. Άθροισμα των στηλών του πίνακα γεωμετρικού μέσου όρου των δυαδικών συγκρίσεων για τα Δυνατά Σημεία

Αδύναμα Σημεία	ΑΣ1	ΑΣ2	ΑΣ3	ΑΣ4	ΑΣ5	ΑΣ6	ΑΣ7
ΑΣ1	1,0000	0,5127	0,6489	1,0000	0,5798	1,3775	0,5798
ΑΣ2	1,9504	1,0000	1,0086	0,5912	0,7546	1,4972	1,3511
ΑΣ3	1,5410	0,9915	1,0000	1,5279	1,3511	1,5265	1,1298
ΑΣ4	1,0000	1,6916	0,6545	1,0000	1,0470	1,9486	1,6450
ΑΣ5	1,7247	1,3251	0,7402	0,9551	1,0000	1,0484	1,2765
ΑΣ6	0,7260	0,6679	0,6551	0,5132	0,9538	1,0000	1,2765
ΑΣ7	1,7247	0,7402	0,8851	0,6079	0,7834	0,7834	1,0000
Άθροισμα	9,6666	6,9290	5,5924	6,1952	6,4697	9,1816	8,2587

Πίνακας 8. Άθροισμα των στηλών του πίνακα γεωμετρικού μέσου όρου των δυαδικών συγκρίσεων για τα Αδύναμα Σημεία

Ευκαιρίες	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
E1	1,0000	2,7354	1,7247	4,7177	1,5265	3,5218	1,3015
E2	0,3656	1,0000	0,4711	1,3639	0,4017	1,4422	0,4986
E3	0,5798	2,1227	1,0000	2,7354	0,5127	2,6577	0,5962
E4	0,2120	0,7332	0,3656	1,0000	0,3031	0,5798	0,4372
E5	0,6551	2,4897	1,9504	3,2992	1,0000	2,5845	2,2660
E6	0,2839	0,6934	0,3763	1,7247	0,3869	1,0000	0,8284
E7	0,7684	2,0056	1,6772	2,2875	0,4413	1,2072	1,0000
Άθροισμα	3,8648	11,7799	7,5651	17,1284	4,5722	12,9933	6,9278

Πίνακας 9. Άθροισμα των στηλών του πίνακα γεωμετρικού μέσου όρου των δυαδικών συγκρίσεων για τις Ευκαιρίες

Απειλές	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7
A1	1,0000	4,3267	0,5088	0,9368	2,9200	1,3139	0,7901
A2	0,2311	1,0000	0,1987	0,2351	0,3147	0,2042	0,2976
A3	1,9653	5,0315	1,0000	1,4422	2,3501	1,7395	3,4887
A4	1,0675	4,2534	0,6934	1,0000	2,4189	0,9906	1,0884
A5	0,3425	3,1781	0,4255	0,4134	1,0000	0,3266	0,3798
A6	0,7611	4,8974	0,5749	1,0095	3,0615	1,0000	1,3139
A7	1,2656	3,3606	0,2866	0,9188	2,6327	0,7611	1,0000
Άθροισμα	6,6331	26,0478	3,6880	5,9559	14,6979	6,3359	8,3584

Πίνακας 10. Άθροισμα των στηλών του πίνακα γεωμετρικού μέσου όρου των δυαδικών συγκρίσεων για τις Απειλές

Δυνατά Σημεία	ΔΣ1	ΔΣ2	ΔΣ3	ΔΣ4	ΔΣ5	ΔΣ6	ΔΣ7
ΔΣ1	0,0656	0,1024	0,1085	0,0494	0,0674	0,0405	0,1064
ΔΣ2	0,1882	0,2937	0,2701	0,3692	0,2606	0,3025	0,2345
ΔΣ3	0,0656	0,1180	0,1085	0,1264	0,0699	0,1016	0,1522
ΔΣ4	0,2424	0,1452	0,1566	0,1825	0,2466	0,2038	0,2627
ΔΣ5	0,0549	0,0635	0,0874	0,0417	0,0563	0,0641	0,0278
ΔΣ6	0,3499	0,2094	0,2303	0,1932	0,1895	0,2157	0,1624
ΔΣ7	0,0334	0,0678	0,0386	0,0376	0,1098	0,0718	0,0541
Αδύναμα Σημεία	ΑΣ1	ΑΣ2	ΑΣ3	ΑΣ4	ΑΣ5	ΑΣ6	ΑΣ7
ΑΣ1	0,1034	0,0740	0,1160	0,1614	0,0896	0,1500	0,0702
ΑΣ2	0,2018	0,1443	0,1804	0,0954	0,1166	0,1631	0,1636
ΑΣ3	0,1594	0,1431	0,1788	0,2466	0,2088	0,1663	0,1368
ΑΣ4	0,1034	0,2441	0,1170	0,1614	0,1618	0,2122	0,1992
ΑΣ5	0,1784	0,1912	0,1324	0,1542	0,1546	0,1142	0,1546
ΑΣ6	0,0751	0,0964	0,1171	0,0828	0,1474	0,1089	0,1546
ΑΣ7	0,1784	0,1068	0,1583	0,0981	0,1211	0,0853	0,1211
Ευκαιρίες	Ε1	Ε2	Ε3	Ε4	Ε5	Ε6	Ε7
Ε1	0,2587	0,2322	0,2280	0,2754	0,3339	0,2710	0,1879
Ε2	0,0946	0,0849	0,0623	0,0796	0,0878	0,1110	0,0720
Ε3	0,1500	0,1802	0,1322	0,1597	0,1121	0,2045	0,0861
Ε4	0,0548	0,0622	0,0483	0,0584	0,0663	0,0446	0,0631
Ε5	0,1695	0,2113	0,2578	0,1926	0,2187	0,1989	0,3271
Ε6	0,0735	0,0589	0,0497	0,1007	0,0846	0,0770	0,1196
Ε7	0,1988	0,1703	0,2217	0,1336	0,0965	0,0929	0,1443
Απειλές	Α1	Α2	Α3	Α4	Α5	Α6	Α7
Α1	0,1508	0,1661	0,1380	0,1573	0,1987	0,2074	0,0945
Α2	0,0348	0,0384	0,0539	0,0395	0,0214	0,0322	0,0356
Α3	0,2963	0,1932	0,2712	0,2422	0,1599	0,2745	0,4174
Α4	0,1609	0,1633	0,1880	0,1679	0,1646	0,1563	0,1302
Α5	0,0516	0,1220	0,1154	0,0694	0,0680	0,0516	0,0454
Α6	0,1147	0,1880	0,1559	0,1695	0,2083	0,1578	0,1572
Α7	0,1908	0,1290	0,0777	0,1543	0,1791	0,1201	0,1196

Πίνακας 11. Κανονικοποιημένος πίνακας ως προς τις στήλες

Δυνατά Σημεία	Βάρη	Αδύναμα Σημεία	Βάρη
ΔΣ2: Διασύνδεση με τους Αρχαιολογικούς χώρους και άλλους χώρους πολιτισμού	0,2741	ΑΣ3: Έλλειψη συντονισμού και καθορισμού αρμοδιοτήτων κατά τη φάση υλοποίησης αλλά και έπειτα από την εφαρμογή του έργου	0,1771
ΔΣ6: Οικονομικά οφέλη και ευκαιρίες για επιχειρηματικότητα έπειτα από την υλοποίηση του έργου	0,2215	ΑΣ4: Δημιουργεί κυκλοφοριακή συμφόρηση	0,1713
ΔΣ4: Δυνατότητα αξιοποίησης ήδη υπαρχόντων χώρων μέσω ανάπλασης σε χώρους πρασίνου	0,2057	ΑΣ5: Έλλειψη παρακολούθησης και ανατροφοδότησης των στόχων σε βάθος χρόνου	0,1542
ΔΣ3: Το έργο θα έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα και τις μετακινήσεις των κατοίκων	0,1060	ΑΣ2: Μη επαρκείς υφιστάμενες υποδομές (δρόμοι, συστήματα πληροφορικής, αστικός εξοπλισμός, θέσεις στάθμευσης)	0,1522
ΔΣ1: Περιοχή υψηλής σημασίας για τις τοπικές διοικητικές αρχές και την πολιτεία	0,0772	ΑΣ7: Μη επαρκής διασύνδεση του Μεγάλου Περιπάτου με τους Αρχαιολογικούς χώρους και άλλους χώρους πολιτισμού	0,1242
ΔΣ7: Μικρότερο κόστος συντήρησης από σημερινό κόστος συντήρησης οδικών αρτηριών και αστικού εξοπλισμού	0,0590	ΑΣ6: Υψηλά επενδυτικά κόστη και μακροχρόνιες διαδικασίες χρηματοδότησης	0,1118
ΔΣ5: Διαμόρφωση κοινού οράματος όσον αφορά το έργο και τη φιλοσοφία του	0,0565	ΑΣ1: Έλλειψη κοινού οράματος όσον αφορά το έργο και τη φιλοσοφία του, διστακτικότητα των πολιτών απέναντι σε παρεμβάσεις αστικής ανάπλασης	0,1093

Πίνακας 12. Μέσος όρος ανά γραμμή (βάρη) σε φθίνουσα σειρά – Δυνατά και αδύναμα σημεία

Ευκαιρίες	Βάρη	Απειλές	Βάρη
E1: Οικονομική ανάπτυξη όσον αφορά τον τουρισμό το εμπόριο και την αναψυχή	0,2553	A3: Η διοχέτευση της κυκλοφορίας προς τις υπόλοιπες οδικές αρτηρίες είναι δύσκολη, ελλιπής διασύνδεση με τους μεγαλύτερους δρόμους της περιοχής	0,2649
E5: Οι τεχνολογικές εξελίξεις θα επηρεάσουν θετικά την πορεία του έργου (πχ: Ανάπτυξη Λύσεων Mobility as a Service – MaaS)	0,2251	A6: Η αλλαγή της κυβέρνησης/των κυβερνητικών προτεραιοτήτων θα έχει αρνητικές επιπτώσεις	0,1645
E7: Επαρκής εξυπηρέτηση της περιοχής από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	0,1512	A4: Το υπάρχον νομικό και θεσμικό πλαίσιο, δεν ευνοεί την ανάπτυξη του Μεγάλου Περιπάτου και παρόμοιων δράσεων (Απουσία δομημένου πλαισίου σχεδιασμού, μεγάλος αριθμός απαιτούμενων εγκρίσεων λόγω πολλών συναρμόδιων υπηρεσιών)	0,1616
E3: Η προτεινόμενη παρέμβαση είναι συμβατή με τις ευρωπαϊκές πολιτικές	0,1464	A1: Αντιδράσεις από μερίδα του πληθυσμού ή συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες	0,1590
E2: Το καλό κλίμα της περιοχής ευνοεί το προτεινόμενο σχέδιο και την υλοποίησή του	0,0846	A7: Δεν έχουν μελετηθεί η αναγκαιότητα και οι επιπτώσεις του έργου σε σχέση με την κοινωνική σύνθεση της περιοχής	0,1387
E6: Το υπάρχον νομικό και θεσμικό πλαίσιο ευνοεί την ανάπτυξη του Μεγάλου Περιπάτου και άλλων παρόμοιων δράσεων	0,0806	A5: Η αναμενόμενη αύξηση του τουρισμού θα αλλοιώσει το χαρακτήρα του κέντρου της Αθήνας και δε θα συμβάλει στην αξιοποίηση του έργου (αλλαγή στους συσχετισμούς των οικονομικών δραστηριοτήτων)	0,0748
E4: Η προτεινόμενη παρέμβαση είναι συμβατή με τις κυβερνητικές προτεραιότητες	0,0568	A2: Υπάρχει κίνδυνος από την Κλιματική Αλλαγή και τις καιρικές συνθήκες	0,0365

Πίνακας 13. Μέσος όρος ανά γραμμή (βάρη) σε φθίνουσα σειρά – Δυνατά και αδύναμα σημεία

Το αμέσως επόμενο βήμα είναι η εξέταση της συνέπειας του πίνακα των δυαδικών συγκρίσεων. Για το σκοπό αυτό, υπολογίζεται ο Λόγος Συνέπειας (Consistency Ratio)

$CR = \frac{CI}{RI}$. Ως CI ορίζεται ο Δείκτης Συνέπειας (Consistency Index), ενώ ως RI ορίζεται ο Δείκτης Τυχαίας Συνέπειας (Random Consistency Index). Ο Δείκτης Συνέπειας CI, υπολογίζεται ως εξής:

$$CI = \frac{\lambda_{\max} - n}{n - 1}.$$

Όπου λ_{\max} είναι η μέγιστη ιδιοτιμή του πίνακα και εκείνη η ιδιοτιμή που είναι πλησιέστερη στο n , όπου n είναι ο αριθμός των στοιχείων. Ο Δείκτης Τυχαίας Συνέπειας RI λαμβάνεται από τον Πίνακα 14 και έχει υπολογιστεί από τον Saaty κατόπιν τυχαίων συγκρίσεων (χαρακτηρισμένων σαφώς με τις τιμές 1/9, 1/8, 1/7, 1/5...1, 2, 3, 4...8, 9) και ανάλογα με τον αριθμό των στοιχείων που συνιστούσαν τον τυχαίο πίνακα.

Αριθμός στοιχείων (n)	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Δείκτης Τυχαίας Συνέπειας (RI)	0	0	0,52	0,89	1,11	1,25	1,35	1,40	1,45	1,49

Πίνακας 14. Δείκτης Τυχαίας Συνέπειας (Saaty και Vargas, 2012, σ. 9)

Στην περίπτωση που εξετάζεται εδώ, ο Λόγος Συνέπειας παρουσιάζεται στην τάξη του 0,0375 για τα Δυνατά Σημεία, 0,0260 για τα Αδύναμα Σημεία, 0,0225 για τις Ευκαιρίες, 0,0274 για τις Απειλές. Κατά αυτόν τον τρόπο επιβεβαιώνεται η συνέπεια του πίνακα, εφόσον ο CR είναι μικρότερο του 0,1. Ένας απόλυτα συνεπής πίνακας θα είχε Λόγο Συνέπειας ίσο με 0, κάτι που στην πράξη είναι αδύνατον, καθώς οι ανθρώπινες επιλογές είναι λογικό να επιδεικνύουν ως ένα βαθμό ασυνέπεια (Saaty και Vargas, 2012, σ. 8-9).

Ο συγκεντρωτικός πίνακας με το γεωμετρικό μέσο των απαντήσεων όλων των ερωτηθέντων παρουσιάζει μεγάλη συνέπεια, καταδεικνύοντας πως οι προτιμήσεις τους διαφέρουν σημαντικά ανά σύγκριση αλλά ταυτόχρονα καταλήγουν σε λογικές κοινές αποφάσεις για τη σημαντικότητα των υπό εξέταση στοιχείων (υπολογισμένα βάρη). Αντίθετα, παρατηρώντας μεμονωμένα τις απαντήσεις των ερωτηθέντων εμπλεκομένων, είναι φανερό πως ο αποφασίζων είναι πολύ πιθανό να μη διατηρήσει τη συνέπειά του ως προς τις συγκρίσεις που πραγματοποιεί. Στους Πίνακες 15 και 16 παρουσιάζεται μία τέτοια περίπτωση όπου είναι φανερή η ασυνέπεια στις δυαδικές συγκρίσεις, κάτι που αντικατοπτρίζεται τελικά στην τιμή του Λόγου Συνέπειας CR.

Αδύναμα Σημεία	ΑΣ1	ΑΣ2	ΑΣ3	ΑΣ4	ΑΣ5	ΑΣ6	ΑΣ7
ΑΣ1	1	1/7	7	7	5	5	1/3
ΑΣ2	7	1	3	1/5	1/5	3	9
ΑΣ3	1/7	1/3	1	3	3	3	3
ΑΣ4	1/7	5	1/3	1	3	3	3
ΑΣ5	1/5	5	1/3	1/3	1	1/7	3
ΑΣ6	1/5	1/3	1/3	1/3	7	1	3
ΑΣ7	3	1/9	1/3	1/3	1/3	1/3	1

Πίνακας 15. Πίνακας δυαδικών συγκρίσεων για τα Αδύναμα Σημεία (περίπτωση ενός ερωτηθέντα)

Ευκαιρίες	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
E1	1	1/3	5	3	5	3	3
E2	3	1	1/5	1/3	3	3	1/5
E3	1/5	5	1	1/5	1/5	3	1/3
E4	1/3	3	5	1	1/3	5	1
E5	1/5	1/3	5	3	1	3	3
E6	1/3	1/3	1/3	1/5	1/3	1	1
E7	1/3	5	3	1	1/3	1	1

Πίνακας 16. Πίνακας δυαδικών συγκρίσεων για τις απειλές (περίπτωση ενός ερωτηθέντα)

Στην παρούσα περίπτωση, ο Λόγος Συνέπειας για τα Αδύναμα Σημεία είναι της τάξης του 0,87 ενώ για τις Ευκαιρίες υπολογίζεται στο 0,48. Για να βρίσκεται ο CR σε αποδεκτά επίπεδα ($\leq 0,1$) και άρα να υπάρχει συνέπεια στις συγκρίσεις ανάμεσα στα στοιχεία, θα πρέπει να πραγματοποιηθούν διορθώσεις. Συνεπώς, εάν κάποιες από τις τιμές που έχουν αποδοθεί όσον αφορά τις συγκρίσεις αναθεωρηθούν για να διατηρηθεί η συνέπεια στη σημαντικότητα των στοιχείων θα υπάρχουν αλλαγές και στον CR. Στον Πίνακα 17 και τον Πίνακα 18, πραγματοποιούνται κάποιες αλλαγές ως προς τις συγκρίσεις συγκεκριμένων στοιχείων οδηγώντας σε μεγαλύτερη συνέπεια στο τελικό αποτέλεσμα ($CR = 0,07$ για τον πίνακα των Αδύναμων Σημείων αλλά και των Ευκαιριών).

Ευκαιρίες	E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7
E1	1	5	5	3	3	7	5
E2	1/5	1	1/3	1	1	3	1
E3	1/5	3	1	1	1/3	3	1
E4	1/3	1	1	1	1/3	5	1
E5	1/3	1	3	3	1	3	3
E6	1/7	1/3	1/3	1/5	1/3	1	1
E7	1/5	1	1	1	1/3	1	1

Πίνακας 17. Πίνακας δυαδικών συγκρίσεων για τα Αδύναμα Σημεία (περίπτωση ενός ερωτηθέντα) – Βελτίωση της συνέπειας μέσω της αναθεώρησης των απαντήσεων

Αδύναμα Σημεία	ΑΣ1	ΑΣ2	ΑΣ3	ΑΣ4	ΑΣ5	ΑΣ6	ΑΣ7
ΑΣ1	1	3	5	5	9	5	7
ΑΣ2	1/3	1	1	1	1	1	7
ΑΣ3	1/5	1	1	1	3	1	3
ΑΣ4	1/5	1	1	1	3	3	5
ΑΣ5	1/9	1	1/3	1/3	1	1/5	1
ΑΣ6	1/5	1	1	1/3	5	1	3
ΑΣ7	1/7	1/7	1/3	1/5	1	1/3	1

Πίνακας 18. Πίνακας δυαδικών συγκρίσεων για τις απειλές (περίπτωση ενός ερωτηθέντα) – Βελτίωση της συνέπειας μέσω της αναθεώρησης των απαντήσεων

Η εξαγωγή των βαρών των στοιχείων της ανάλυσης SWOT (Πίνακας 13) οδηγεί στην παρουσίαση των προτεραιοτήτων αναφορικά με τα δυνατά και αδύναμα σημεία της επίτευξης της βιωσιμότητας του σχεδίου του Μεγάλου Περιπάτου αλλά και με τις ευκαιρίες και τις απειλές που προκύπτουν για αυτό. Τα εσωτερικά δυνατά σημεία και οι εξωτερικές ευκαιρίες έχουν θετική επίδραση στην ανάπτυξη του έργου και οι πιο επωφελείς παράγοντες είναι οι ΔΣ2 (με βάρος 0,2741), Ε1 (με βάρος 0,2553), Ε5 (με βάρος 0,2251), ΔΣ6 (με βάρος 0,2215), ΔΣ4 (με βάρος 0,2057), Ε7 (με βάρος 0,1512) και Ε3 (με βάρος 0,1464).

Έτσι, συμπερασματικά η εφαρμογή του Μεγάλου Περιπάτου κρίνεται ωφέλιμη λόγω της τοποθεσίας κλειδί στην οποία βρίσκεται και τα μελλοντικά επιχειρηματικά οφέλη που παρουσιάζονται για αυτή. Επιπρόσθετα, οι ευρωπαϊκές πολιτικές και οι τεχνολογικές εξελίξεις σχετιζόμενες με τη βιώσιμη κινητικότητα συνεπικουρούν στη θετική πορεία του έργου. Στηριζόμενη σε αυτούς τους άξονες, η ανάκτηση και αναβάθμιση του δημοσίου χώρου αποτελεί μία εξαιρετική προοπτική ως προς την αστική ανάπτυξη, ενώ η απαγκίστρωση από το αυτοκίνητο και ο προσανατολισμός προς περισσότερα μέσα κινητικότητας προσφέρει νέες δυνατότητες για τα επόμενα χρόνια.

Αντίθετα, τα εσωτερικά αδύναμα σημεία και οι εξωτερικές απειλές έχουν αρνητική επίδραση στην ανάπτυξη του έργου και οι επιβλαβέστεροι παράγοντες είναι οι Α3 (με βάρος 0,2649), ΑΣ3 (με βάρος 0,1771), ΑΣ4 (με βάρος 0,1713), Α6 (με βάρος 0,1645), Α4 (με βάρος 0,616), Α1 (με βάρος 0,1590) και ΑΣ2 (με βάρος 0,1522). Αυτά τα σημεία αποτελούν καίριες δυσκολίες και εμπόδια που προκύπτουν για την εφαρμογή του Μεγάλου Περιπάτου υποδεικνύοντας αφενός μεν τον αναποτελεσματικό κυκλοφοριακό σχεδιασμό και τις ανεπαρκείς υποδομές της περιοχής, αφετέρου δε την αδυναμία συντονισμού μεταξύ των πολλαπλών αρμόδιων φορέων και την έλλειψη ενός ενιαίου νομικού και πολιτικού πλαισίου για τη θεσμοθέτηση του έργου.

7.4. Ανάπτυξη στρατηγικών για την επίτευξη της βιωσιμότητας του Σχεδίου του Μεγάλου Περιπάτου του Δήμου Αθηναίων

Το αμέσως επόμενο στάδιο είναι η πρόταση στρατηγικών για την επίτευξη της βιωσιμότητας του Σχεδίου του Μεγάλου Περιπάτου του Δήμου Αθηναίων με βάση τα αποτελέσματα της έρευνας. Σε γενικές γραμμές, η χάραξη κάθε στρατηγικής με βάση την ανάλυση SWOT επιτελεί το σκοπό της μεγέθυνσης των δυνατών σημείων και των ευκαιριών σε συνάρτηση με την ελαχιστοποίηση των αδυναμιών σημείων και των απειλών. Κύριο ζητούμενο αυτής της

διαδικασίας είναι ο εντοπισμός των βέλτιστων συνδυασμών των στοιχείων που απαρτίζουν κάθε τεταρτημόριο του πίνακα SWOT. Κατ' ουσία, σύμφωνα με τους Rauch et al. (2015) και Falcone et al. (2019) βάσει των απαντήσεων στις κάτωθι ερωτήσεις είναι δυνατόν να προκύψουν στέρεες στρατηγικές προτάσεις:

- Ποιο δυνατό σημείο είναι ικανό να ενισχύσει ποια ευκαιρία; (Ιδανικές στρατηγικές εστιασμένες στις θετικές επιδράσεις – Στρατηγικές ΔΣ-Ε)
- Ποια απειλή μπορεί να παρακαμφθεί χάρη σε ποιο δυνατό σημείο; (Στρατηγικές εστιασμένες στην ελάττωση των επιπτώσεων των απειλών λόγω των δυνατών σημείων – Στρατηγικές ΔΣ-Α)
- Ποιο αδύναμο σημείο μπορεί να αντιμετωπιστεί χάρη σε ποια ευκαιρία; (Στρατηγικές εστιασμένες στην αξιοποίηση των ευκαιριών και στη μείωση της επίδρασης των αδύναμων σημείων – Στρατηγικές ΑΣ-Ε)
- Ποιες απειλές μπορούν να αποφευχθούν μέσω ελάττωσης των αδύναμων σημείων; (Στρατηγικές εστιασμένες στην ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιδράσεων – Στρατηγικές ΑΣ-Α)

Στον πίνακα 19 παρουσιάζονται συνοπτικά οι προτεινόμενες στρατηγικές για την επίτευξη της βιωσιμότητας του Σχεδίου του Μεγάλου Περιπάτου και έπεται η διεξοδική τους ανάλυση. Όπου, τα αθροιστικά βάρη για κάθε προτεινόμενη στρατηγική με βάση το βάρος κάθε μεμονωμένου στοιχείου του πίνακα SWOT είναι τα εξής:

- $\Delta\Sigma-E1 = \Delta\Sigma1+E3+E4+E6 = 0,0772+0,1464+0,0568+0,0806 = 0,361$
- $\Delta\Sigma-E2 = \Delta\Sigma6+\Delta\Sigma7+E3+E4 = 0,2215+0,0590+0,1464+0,0568 = 0,4837$
- $\Delta\Sigma-E3 = \Delta\Sigma3+\Delta\Sigma5+E2+E5+37 = 0,2741+0,1060+0,2057+0,0565+0,2553+0,1512 = 1,0488$
- $\Delta\Sigma-E4 = \Delta\Sigma2+\Delta\Sigma3+\Delta\Sigma4+\Delta\Sigma5+E1+E7 = 0,2741+0,1060+0,2057+0,0565+0,2553+0,1512 = 1,0488$
- $\Delta\Sigma-A1 = \Delta\Sigma3+\Delta\Sigma5+A1+A4+A5+A7 = 0,1060+0,0565+0,1590+0,1616+0,0748+0,1387 = 0,6966$
- $\Delta\Sigma-A2 = \Delta\Sigma1+\Delta\Sigma5+A4+A6 = 0,0772+0,0565+0,1616+0,1645 = 0,4598$
- $\Delta\Sigma-A3 = \Delta\Sigma3+\Delta\Sigma6+A4+A5 = 0,1060+0,2215+0,1616+0,0748 = 0,5639$
- $\Delta\Sigma-A4 = \Delta\Sigma4+\Delta\Sigma7+A1+A2 = 0,2057+0,0590+0,1590+0,0365 = 0,4602$
- $A\Sigma-E1 = A\Sigma1+A\Sigma3+A\Sigma5+E3+E4 = 0,1093+0,1771+0,1542+0,1464+0,0568 = 0,6438$
- $A\Sigma-E2 = A\Sigma2+A\Sigma4+A\Sigma6+E3+E4+E7 = 0,1522+0,1713+0,1118+0,1464+0,0568+0,1512 = 0,7897$
- $A\Sigma-E3 = A\Sigma2+E1+E5 = 0,1522+0,2553+0,2251 = 0,6326$
- $A\Sigma-A1 = A\Sigma2+A\Sigma5+A\Sigma6+A3+A4+A5+A7 = 0,1522+0,1542+0,1118+0,2649+0,1616+0,0748+0,1387 = 1,0582$
- $A\Sigma-A2 = A\Sigma1+A\Sigma3+A\Sigma5+A\Sigma6+A4+A6 = 0,1093+0,1771+0,1542+0,1118+0,1616+0,1645 = 0,8785$
- $A\Sigma-A3 = A\Sigma2+A\Sigma5+A\Sigma7+A4+A5 = 0,1522+0,1542+0,1242+0,1616+0,0748 = 0,667$

Στρατηγικοί παράγοντες	Δυνατά Σημεία (ΔΣ)	Αθροισμα βαρών	Αδύναμα Σημεία (ΑΣ)	Αθροισμα βαρών
Ευκαιρίες (Ε)	Στρατηγικές ΔΣ-Ε		Στρατηγικές ΑΣ-Ε	
	<ul style="list-style-type: none"> ΔΣ-Ε1 (ΔΣ1-Ε3/Ε4/Ε6) Θεσμική κατοχύρωση και πολιτική βούληση 	0,361	<ul style="list-style-type: none"> ΑΣ-Ε1 (ΑΣ1/ΑΣ3/ΑΣ5-Ε3/Ε4) Θέσπιση συστήματος αξιολόγησης 	0,6438
	<ul style="list-style-type: none"> ΔΣ-Ε2 (ΔΣ6/ΔΣ7-Ε3/Ε4) Ενίσχυση χρηματοδότησης 	0,4837	<ul style="list-style-type: none"> ΑΣ-Ε2 (ΑΣ2/ΑΣ4/ΑΣ6-Ε3/Ε4/Ε7) Ενίσχυση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς 	0,7897
	<ul style="list-style-type: none"> ΔΣ-Ε3 (ΔΣ3/ΔΣ5-Ε2/Ε5/Ε7) Αξιοποίηση τεχνολογίας αιχμής στις βιώσιμες μετακινήσεις ΔΣ-Ε4 (ΔΣ2/ΔΣ3/ΔΣ4/ΔΣ5-Ε1/Ε7) Η Αθήνα ως πόλος υπερτοπικής σημασίας 	0,6234	<ul style="list-style-type: none"> ΑΣ-Ε3 (ΑΣ2-Ε1/Ε5) Η Αθήνα ως έξυπνη και ψηφιακή πόλη. Νέες τεχνολογίες και ευκαιρίες στην επιχειρηματικότητα 	0,6326
Απειλές (Α)	Στρατηγικές ΔΣ-Α		Στρατηγικές ΑΣ-Α	
	<ul style="list-style-type: none"> ΔΣ-Α1 (ΔΣ3/ΔΣ5-Α1/Α4/Α5/Α7) Κοινό όραμα με επίκεντρο τις τοπικές ανάγκες και επιθυμίες 	0,6966	<ul style="list-style-type: none"> ΑΣ-Α1 (ΑΣ2/ΑΣ5/ΑΣ6-Α3/Α4/Α5/Α7) Ολοκλήρωση ΣΒΑΚ και ΕΠΣ Δήμου Αθηναίων 	1,0582
	<ul style="list-style-type: none"> ΔΣ-Α2 (ΔΣ1/ΔΣ5-Α4/Α6) Πολιτικοί συμβιβασμοί και συμφωνηθείσα στοχοθεσία 	0,4598	<ul style="list-style-type: none"> ΑΣ-Α2 (ΑΣ1/ΑΣ3/ΑΣ5/ΑΣ6-Α4/Α6) Σύσταση φορέα υπεύθυνου για το Μεγάλο Περίπατο 	0,8785
	<ul style="list-style-type: none"> ΔΣ-Α3 (ΔΣ3/ΔΣ6-Α4/Α5) Επιχειρηματικές και εργασιακές ευκαιρίες ΔΣ-Α4 (ΔΣ4/ΔΣ7-Α1/Α2) Προώθηση πεζοδρομήσεων και ποδηλατοδρομήσεων και των οφελών τους 	0,5639	<ul style="list-style-type: none"> ΑΣ-Α3 (ΑΣ2/ΑΣ5/ΑΣ7-Α4/Α5) Ολοκλήρωση ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων και χώρων πολιτισμού 	0,667

Πίνακας 19. Προτεινόμενες στρατηγικές βάσει της ανάλυσης SWOT

7.4.1. Στρατηγικές ΔΣ-Ε – Στρατηγικές εστιασμένες στις θετικές επιδράσεις

Οι στρατηγικές ΔΣ-Ε επικεντρώνονται στα δυνατά σημεία του Μεγάλου Περιπάτου εκμεταλλευόμενες τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται από το εξωτερικό περιβάλλον.

- **Στρατηγική ΔΣ-Ε1** – Θεσμική κατοχύρωση και πολιτική βούληση (ΔΣ1-Ε3/Ε4/Ε6): Η βιώσιμη αστική κινητικότητα βρίσκεται στο επίκεντρο των ευρωπαϊκών πολιτικών ενώ αποτελεί μία από τις προτεραιότητες των αρμόδιων αρχών στην Ελλάδα. Η θεσμική διασφάλιση του Μεγάλου Περιπάτου σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο είναι ικανή να προσφέρει ένα ευσταθές έδαφος για την εξέλιξη και παρακολούθηση του έργου σε βραχυχρόνιο, μεσοχρόνιο και μακροχρόνιο ορίζοντα. Η συγκυρία είναι ευνοϊκή για την ανάπτυξη και την εφαρμογή του σχεδίου με την ταυτόχρονη αξιοποίηση της ήδη υπάρχουσας ευρωπαϊκής εμπειρίας.
- **Στρατηγική ΔΣ-Ε2** – Ενίσχυση χρηματοδότησης (ΔΣ6/ΔΣ7-Ε3/Ε4): Η εύρεση χρηματοδοτικών πόρων για το Μεγάλο Περίπατο ως έργο βιώσιμης κινητικότητας, είναι δυνατόν να ενισχυθεί με κονδύλια από τα κρατικά και ευρωπαϊκά ταμεία (Πρόγραμμα Δημόσιων Επενδύσεων, ΕΣΠΑ, Πράσινο Ταμείο). Ανάλογης σημασίας είναι η αξιοποίηση επενδυτικών κεφαλαίων και η ενίσχυση των επιχειρήσεων (Παφίλας, 2020, Ράπτης, 2021, Δήμος Αθηναίων, 2021)
- **Στρατηγική ΔΣ-Ε3** – Αξιοποίηση τεχνολογίας αιχμής στις βιώσιμες μετακινήσεις (ΔΣ3/ΔΣ5-Ε2/Ε5/Ε7): Αξιοποιώντας την τεχνολογία αιχμής (όπως οι λύσεις MaaS) και την ήδη υπάρχουσα ισχυρή παρουσία των MMM, προωθώντας συγχρόνως τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης (ποδήλατο, πεζοπορία, πατίνι, ηλεκτροκίνητα οχήματα κ.α.) θα δοθούν περισσότερα κίνητρα για την απαγκίστρωση από το Ι.Χ. Η τεχνολογία μπορεί να προσφέρει βελτιστοποιημένες υπηρεσίες μεταφορών για τους κατοίκους, τους εργαζόμενους και τους επισκέπτες. Με τη σύμπραξη των νέων τεχνολογιών καθίσταται εφικτή η ανάπτυξη ευφών συστημάτων μεταφορών αλλά και η αντικατάσταση των υπαρχόντων μέσων με «πράσινα» οχήματα, που διευκολύνουν στην απομείωση του θορύβου και των ατμοσφαιρικών ρύπων. Συγχρόνως η τεχνολογία παρουσιάζει νέες δυνατότητες στην επίλυση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της στάθμευσης.
- **Στρατηγική ΔΣ-Ε4** – Η Αθήνα ως πόλος υπερτοπικής σημασίας (ΔΣ2/ΔΣ3/ΔΣ4/ΔΣ5-Ε1/Ε7): Ο Μεγάλος Περίπατος, λόγω της δεσπόζουσας θέσης του, είναι ικανός να επικουρήσει για τη μετατροπή του κέντρου σε τοπικής και υπερτοπικής σημασίας πόλο πολιτισμού, υπηρεσιών, αναψυχής και εμπορίου. Η Αθήνα παραμένει μία ζωντανή πόλη σε κάθε τομέα και είναι ικανή να μετατραπεί σε τόπο καθημερινής επίσκεψης με ευρείς κοινόχρηστους χώρους πρασίνου προσβάσιμους για όλες τις κοινωνικές ομάδες, προσφέροντας ανώτερες συνθήκες διαβίωσης και φιλοξενώντας πλήθος δραστηριοτήτων σε κοντινή απόσταση μεταξύ τους.

7.4.2. Στρατηγικές ΔΣ-Α – Στρατηγικές εστιασμένες στην αποφυγή των απειλών λόγω των δυνατών σημείων

Οι στρατηγικές ΔΣ-Α επικεντρώνονται στην αποφυγή των απειλών που προέρχονται από το εξωτερικό περιβάλλον αξιοποιώντας τα δυνατά σημεία του Μεγάλου Περιπάτου.

- **Στρατηγική ΔΣ-Α1** – Κοινό όραμα με επίκεντρο τις τοπικές ανάγκες και επιθυμίες (ΔΣ3/ΔΣ5-Α1/Α4/Α5/Α7): Μείζονος σημασίας για την μετεξέλιξη κάθε πόλης και την επίτευξη τόσο της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης αλλά και της αειφόρου κινητικότητας, είναι η διαμόρφωση ενός κοινού οράματος για την εξέλιξη του Δήμου Αθηναίων επικεντρωμένου στον άνθρωπο. Για το σκοπό αυτό, είναι επιτακτική η μελέτη των επιπτώσεων του έργου στην καθημερινότητα των πολιτών τόσο βραχυπρόθεσμα όσο και μακροπρόθεσμα. Η ανοικτή και δημόσια διαβούλευση με τη συμπερίληψη όλων των εμπλεκόμενων φορέων και την ανάμειξη κάθε κοινωνικής ομάδας στις σχεδιαστικές διαδικασίες, θα συνδράμει σε αυτό το στόχο, ώστε το μεγάλο έργο να είναι εμπράκτως «ένα» με την πόλη και όχι ξένο σώμα. Βεβαίως, ένας μεγάλος κίνδυνος που πρέπει να αποφευχθεί για να είναι επιτυχής η καλλιέργεια μίας νέας κοινής κουλτούρας, είναι η διασφάλιση του κοινωνικό-οικονομικού χαρακτήρα της περιοχής. Για τη βιωσιμότητα και την αποδοχή του σχεδίου, είναι δυνατόν να κατοχυρωθεί η προστασία της κατοικίας, της εργασίας και της ζωής των μόνιμων κατοίκων μέσω της ενίσχυσης του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου για τις χρήσεις γης σε όλα τα επίπεδα.
- **Στρατηγική ΔΣ-Α2** – Πολιτικοί συμβιβασμοί και συμφωνηθείσα στοχοθεσία (ΔΣ1/ΔΣ5-Α4/Α6): Σχεδιάζοντας με μεγάλο χρονικό ορίζοντα για ένα έργο που θα βελτιώσει την καθημερινότητα και των επόμενων γενεών, είναι απαραίτητη προϋπόθεση να υπάρξει μία σύμπραξη όλων των πολιτικών φορέων και όλων των αρμόδιων αρχών. Είναι αναγκαία ως εκ τούτου, η επίτευξη συμβιβασμού αναφορικά με τους στόχους, όπως και για την εγκαθίδρυση ενός σταθερού και μακρόπνοου σχεδίου με ξεκάθαρο όραμα για τη μετάβαση της περιοχής στη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Αυτό το πλαίσιο, το οποίο αφορά την πρωτεύουσα, μπορεί να σταθεί ως έναυσμα και για τις υπόλοιπες πόλεις της χώρας και μία ενιαία εθνική στρατηγική.
- **Στρατηγική ΔΣ-Α3** – Επιχειρηματικές και εργασιακές ευκαιρίες (ΔΣ3/ΔΣ6-Α4/Α5): Η προώθηση νέων επιχειρηματικών μοντέλων (όπως οι επιχειρηματικές συστάδες, clusters) ενταγμένων στις συνήθειες και την παράδοση κάθε συνοικίας της πόλης θα προσφέρουν νέες θέσεις εργασίας για κατοίκους της περιοχής και οικονομική άνθηση για τον ιδιωτικό τομέα. Σαφώς, είναι υψηλής σημασίας η μέριμνα για τη διατήρηση του κοινωνικο-οικονομικού χαρακτήρα της πόλης.
- **Στρατηγική ΔΣ-Α4** – Προώθηση πεζοδρομήσεων και ποδηλατοδρομήσεων και των οφελών τους (ΔΣ4/ΔΣ7-Α1/Α2): Οι πεζοδρομήσεις βρίσκονται στο επίκεντρο του σχεδιασμού για την ανάπτυξη της πόλης από τις Δημοτικές Αρχές. Παρόμοια έργα όπως η πεζοδρόμηση των οδών Διονυσίου Αρεοπαγίτου και Μακρυγιάννη ή της οδού Ερμού, έχουν αποτελέσει μέρος της καθημερινής ζωής και τα οφέλη από την πραγματοποίησή τους είναι ορατά, δίχως να δημιουργούν μεγάλες αρνητικές αντιδράσεις. Η βελτιστοποίηση των ήδη υπάρχοντων πεζών και ποδηλατικών διαδρομών θα οδηγήσουν στην αισθητική βελτίωση, σε έναν υγιεινότερο τρόπο ζωής

που θα παρέχει ευκολία στις μετακινήσεις και ελάττωση του ανθρακικού αποτυπώματος χάρη στη μείωση της χρήσης μηχανοκίνητων οχημάτων.

7.4.3. Στρατηγικές ΑΣ-Ε – Στρατηγικές εστιασμένες στη μείωση της επίδρασης των αδύναμων σημείων μέσω της αξιοποίησης των ευκαιριών

Οι στρατηγικές ΑΣ-Ε επικεντρώνονται στην υπερκέραση των αδύναμων σημείων του Μεγάλου Περιπάτου αξιοποιώντας τις ευκαιρίες που προκύπτουν από το εξωτερικό περιβάλλον.

- **Στρατηγική ΑΣ-Ε1** – Σύστημα αξιολόγησης (ΑΣ1/ΑΣ3/ΑΣ5-Ε4/Ε3): Οι υπεύθυνες αρχές πρέπει να προχωρήσουν στη θέσπιση ενός αποτελεσματικού συστήματος αξιολόγησης και ανατροφοδότησης για την εγκαθίδρυση και στη συνέχεια παρακολούθηση της πορείας του έργου. Σε αυτό το σύστημα, μπορούν να συνδράμουν η χρήση μετρήσιμων δεικτών βιώσιμης κινητικότητας αλλά και η αξιοποίηση ανάλογων παραδειγμάτων από καλές πρακτικές ευρωπαϊκών πόλεων, ανταλλαγή θετικών και αρνητικών εμπειριών όπως και γνώσης.
- **Στρατηγική ΑΣ-Ε2** – Ενίσχυση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΑΣ2/ΑΣ4/ΑΣ6 – Ε3/Ε4/Ε7): Τα ΜΜΜ ήδη διαδραματίζουν έναν πολύ σημαντικό ρόλο στο Δήμο Αθηναίων, τόσο για τις μετακινήσεις σε αυτόν όσο και για τις μετακινήσεις από την ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή προς αυτόν. Μέσω της χρηματοδότησης από Ευρωπαϊκά και κρατικά ταμεία, είναι εφικτό να αναβαθμιστούν τόσο τα ΜΜΜ όσο και οι αστικές υποδομές.
- **Στρατηγική ΑΣ-Ε3** – Η Αθήνα ως έξυπνη και ψηφιακή πόλη. Νέες τεχνολογίες και ευκαιρίες στην επιχειρηματικότητα (ΑΣ2-Ε1/Ε5): Η προώθηση της καινοτομίας και των νέων τεχνολογιών αλλά και η προσέλκυση υψηλά καταρτισμένων επαγγελματιών θα ενισχύσουν το Μεγάλο Περίπατο μέσω του σταδιακού μετασχηματισμού της Αθήνας σε έξυπνη πόλη (Zawieska et al., 2018, Η Αθήνα μετασχηματίζεται, 2019) και παράλληλα θα οδηγήσουν στη βελτιστοποίηση της δυναμικής των επιχειρήσεων (Μεγάλος Περίπατος: Οι ευκαιρίες, 2020).

7.4.4. Στρατηγικές ΑΣ-Α – Στρατηγικές εστιασμένες στην ελαχιστοποίηση των αρνητικών επιδράσεων

Οι στρατηγικές ΑΣ-Α επικεντρώνονται στην ελάττωση των αδύναμων σημείων του Μεγάλου Περιπάτου και την απόκρουση των απειλών του εξωτερικού περιβάλλοντος.

- **Στρατηγική ΑΣ-Α1** – ΣΒΑΚ και ΕΠΣ Δήμου Αθηναίων (ΑΣ2/ΑΣ5/ΑΣ6-Α3/Α4/Α5/Α7): Η κατάρτιση ενός ολοκληρωμένου και εμπεριστατωμένου σχεδίου κατόπιν δημόσιας διαβούλευσης, με τη σύμπραξη ομάδων επιστημόνων (ΣΑΔΑΣ ΠΕΑ, ΣΕΠΟΧ, ΣΕΣ, 2020) και πολιτικών παρατάξεων, που λαμβάνει υπόψη του το Δήμο Αθηναίων ως αδιάρρηκτο πολεοδομικό σύνολο, είναι ένα από τα βασικότερα βήματα για την ορθή υλοποίηση του Μεγάλου Περιπάτου. Οι έως σήμερα μεμονωμένες παρεμβάσεις, με ελλιπή κεντρικό σχεδιασμό και μη ικανοποιητική παρακολούθηση της επιτυχίας ή αποτυχίας του εκάστοτε έργου, απέφεραν ανάμεικτα αποτελέσματα. Για το σκοπό αυτό, η ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ και του ΕΠΣ του Δήμου και η σύμπραξή τους είναι απαραίτητη.

- **Στρατηγική ΑΣ-Α2** – Σύσταση φορέα υπεύθυνου για το Μεγάλο Περίπατο (ΑΣ1/ΑΣ3/ΑΣ5/ΑΣ6-Α4/Α6): Οι πολλαπλές αρχές, συνυπεύθυνες για το έργο, επιφέρουν μία σειρά από εμπλοκές στις διαδικασίες των εγκρίσεων, της χρηματοδότησης, του σχεδιασμού, της υλοποίησης και της διαχείρισης. Η σύσταση ενός ανεξάρτητου φορέα υπεύθυνου για την ανάπτυξη και την παρακολούθηση της εξέλιξης του Μεγάλου Περιπάτου, με μακροχρόνια ισχύ είναι ικανή να απλοποιήσει και να επιταχύνει τις διαδικασίες.
- **Στρατηγική ΑΣ-Α3** – Ολοκλήρωση ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων και χώρων πολιτισμού (ΑΣ2/ΑΣ5/ΑΣ7-Α4/Α5) Η πλούσια πολιτισμική κληρονομιά της Αθήνας από τα αρχαία χρόνια ως τα πιο πρόσφατα αποτελεί ένα από τα ισχυρότερα σημεία της. Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων και χώρων πολιτισμού με ένα ενιαίο πεζοδρομημένο δίκτυο με την ολοκλήρωση των ήδη υπαρχόντων σχεδίων και την αναβάθμιση των υποδομών, θα αναδείξει αυτό τον πλούτο, υπό ένα πρίσμα εκσυγχρονισμού, προσφέροντας μία ολοκληρωμένη εμπειρία τόσο για τον επισκέπτη όσο και για τον κάτοικο.

7.5. Σχεδιασμός σε βραχυχρόνιο, μεσοχρόνιο και μακροχρόνιο ορίζοντα

Εξίσου υψηλής σπουδαιότητας με τις στρατηγικές προτάσεις, είναι ο χρονικός ορίζοντας του σχεδιασμού, η παρουσίαση διαφόρων «σεναρίων» με προτεινόμενα μέτρα που μπορούν να εφαρμοστούν και να αποφέρουν αποτελέσματα σε βραχυχρόνιο (2-3 έτη), μεσοχρόνιο (5-10 έτη) και μακροχρόνιο (10-15 έτη και περισσότερο) ορίζοντα (Böhler-Baedeker et al., 2020, Smeds και Jones, 2020). Υπό αυτό το πρίσμα, οι στρατηγικές που προτάθηκαν μπορούν να καταμεριστούν ανάλογα με τους στόχους που επιτελούν όπως παρουσιάζεται στους Πίνακες 20,21 και 22.

Βραχυχρόνιοι στρατηγικοί στόχοι (2-3 έτη)
Στρατηγική ΔΣ-Ε1: Θεσμική κατοχύρωση και πολιτική βούληση
Στρατηγική ΔΣ-Α2: Πολιτικοί συμβιβασμοί και συμφωνηθείσα στοχοθεσία
Στρατηγική ΔΣ-Α4: Προώθηση πεζοδρομήσεων και ποδηλατοδρομήσεων και των οφελών τους
Στρατηγική ΑΣ-Ε1: Σύστημα αξιολόγησης
Στρατηγική ΑΣ-Α1: ΣΒΑΚ και ΕΠΣ Δήμου Αθηναίων
Στρατηγική ΑΣ-Α2: Σύσταση φορέα υπεύθυνου για το Μεγάλο Περίπατο

Πίνακας 20. Βραχυπρόθεσμοι στρατηγικοί στόχοι

Μεσοχρόνιοι στρατηγικοί στόχοι (5-10 έτη)
Στρατηγική ΔΣ-Ε2: Ενίσχυση χρηματοδότησης
Στρατηγική ΔΣ-Ε3: Αξιοποίηση τεχνολογίας αιχμής στις βιώσιμες μετακινήσεις
Στρατηγική ΔΣ-Α1: Κοινό όραμα με επίκεντρο τις τοπικές ανάγκες και επιθυμίες
Στρατηγική ΔΣ-Α3: Επιχειρηματικές και εργασιακές ευκαιρίες
Στρατηγική ΑΣ-Ε2: Ενίσχυση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς

Πίνακας 21. Μεσοπρόθεσμοι στρατηγικοί στόχοι

Μακροχρόνιοι στρατηγικοί στόχοι (10-15+ έτη)
Στρατηγική ΔΣ-Ε4: Η Αθήνα ως πόλος υπερτοπικής σημασίας
Στρατηγική ΑΣ-Ε3: Η Αθήνα ως έξυπνη και ψηφιακή πόλη
Στρατηγική ΑΣ-Α3: Ολοκλήρωση ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων και χώρων πολιτισμού

Πίνακας 22. Μακροπρόθεσμοι στρατηγικοί στόχοι

7.6. Συμπεράσματα και προτάσεις για τη χάραξη πολιτικής

Η ανάλυση SWOT συνδυασμένη με τη μέθοδο AHP, αποδεικνύεται εξαιρετικά χρήσιμη για την εις βάθος κατανόηση της υφιστάμενης κατάστασης του σχεδίου, καθώς αφενός μεν παρέχει μία λεπτομερή ματιά στη δυναμική του (δυνατά και αδύναμα σημεία), αφετέρου δε εξετάζει τις εξωτερικές επιρροές που αλληλοεπιδρούν με αυτό (ευκαιρίες και απειλές). Οι παράγοντες αυτοί αξιοποιούνται μέσω της ποσοτικής και ποιοτικής επεξεργασίας τους για την πρόταση στρατηγικών, ωστόσο είναι γεγονός πως σε ένα μεγάλο βαθμό αλληλοκαλύπτονται και αλληλοσυμπληρώνονται. Έτσι, με βάση πάντοτε τη διεθνή βιβλιογραφία (Yuan et al., 2020, Falcone et. al, 2020) για την επίτευξη της βιωσιμότητας του σχεδίου του Μεγάλου Περιπάτου, οι επιμέρους στρατηγικές μπορούν να συνδυαστούν και να οδηγήσουν σε επιπρόσθετες προτάσεις για τη χάραξη πολιτικής βιωσιμότητας, με μεγάλο χρονικό ορίζοντα (Πίνακας 23).

Θεσμική, οργανωσιακή και διοικητική ενδυνάμωση	Προώθηση καινοτομίας και αειφόρων πρακτικών
Πρόταση με επίκεντρο την θεσμική κατοχύρωση και την ολοκλήρωση των στρατηγικών σχεδίων (ΑΣ-Α1,ΔΣ-Α1,ΔΣ-Α2,ΔΣ-Ε1,ΔΣ-Ε2)	Πρόταση για την επίτευξη στόχων κοινωνικής, οικονομικής και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας (ΔΣ-Ε4,ΔΣ-Α3,ΔΣ-Α4,ΑΣ-Α3,ΑΣ-Ε2)
Πρόταση για τη σύσταση φορέα και τις αρμοδιότητές του (ΑΣ-Α2,ΑΣ-Ε1)	Πρόταση για την αξιοποίηση της τεχνολογίας (ΔΣ-Ε3,ΑΣ-Ε3)

Πίνακας 23. Προτάσεις για τη χάραξη πολιτικής

Οι προτάσεις αυτές κινούνται σε δύο άξονες, στην οργανωσιακή και διοικητική ενδυνάμωση και την ολοκληρωμένη προώθηση καινοτόμων και αειφόρων πρακτικών, με την αξιοποίηση της τεχνολογίας. Στον οργανωσιακό άξονα, οι στρατηγικές ΑΣ-Α1,ΔΣ-Α1,ΔΣ-Α2 και ΔΣ-Ε1 συνηγορούν στην άμεση εκπόνηση του ΣΒΑΚ (ΣΒΑΚ Δήμου Αθηναίων, 2021) και του ΕΠΣ (Λιάλιος, 2020) του Δήμου Αθηναίων και έπειτα την κατάθεσή τους προς δημόσια διαβούλευση με σκοπό την κατάρτιση ενός ενιαίου σχεδίου που θα αφορά τις πραγματικές ανάγκες των πολιτών και το σύνολο της πόλης, της οποίας ο Μεγάλος Περίπατος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι. Το θεσμικό πλαίσιο και η εμπειρία τόσο σε πολιτικό όσο και επιστημονικό επίπεδο βρίσκονται σήμερα στο πιο ώριμό τους στάδιο και θα πρέπει να ενεργοποιηθούν στο μέγιστο βαθμό. Κλειδί για το μέλλον της Αθήνας και την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας αποτελούν παράλληλα οι κατευθυντήριες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Rupprecht Consult, 2019β) και η αξιοποίηση των διαθέσιμων χρηματοδοτικών πόρων (Περιφέρεια Αττικής, 2017).

Στον ίδιο άξονα, οι στρατηγικές ΑΣ-Α2, ΑΣ-Ε1 και ΔΣ-Ε2, καταδεικνύουν την ανάγκη απλοποίησης των διαδικασιών για την ουσιαστική εφαρμογή και εποπτεία του Μεγάλου Περιπάτου. Για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που προκύπτουν από την πολυδιάσπαση των αρμοδιοτήτων, προτείνεται η σύσταση ενός ανεξάρτητου κεντρικού φορέα (Κουρκάκης, 2009, Μωραΐτου, 2011, σ. 58-60, Ασπρογέρακας, 2016α, 2016β) αρμόδιου για την υλοποίηση και τη βιώσιμη διαχείριση του έργου σε όλους τους τομείς, από την εύρεση χρηματοδοτικών

πόρων ως τη συνεργασία με τους φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης και τη διαρκή επικοινωνία με τους πολίτες και τελικά το συνεχή έλεγχο και τη συντήρηση του έργου.

Η προώθηση καινοτόμων λύσεων και η υποστήριξη αιφώρων πρακτικών παρουσιάζονται ως εξίσου ισχυρές προτάσεις για την ανάπτυξη του Μεγάλου Περιπάτου. Σύμφωνα με τις στρατηγικές ΔΣ-Ε4,ΔΣ-Α3,ΔΣ-Α4,ΑΣ-Α3 και ΑΣ-Ε2, συνιστάται η ενθάρρυνση των εναλλακτικών μορφών μετακίνησης μέσω της εγκαθίδρυσης ενιαίου ποδηλατικού δικτύου διασυνδεδεμένου με πολλαπλές περιοχές της πόλης και τους συγκοινωνιακούς σταθμούς, καθώς και ολοκληρωμένων πεζών διαδρομών, βελτιώνοντας επίσης την προσβασιμότητα σε αυτούς. Η ελάττωση της χρήσης του αυτοκινήτου, είναι δυνατόν να προωθηθεί με την ενίσχυση των ΜΜΜ (Κόλλιας, 2020). Η ανάδειξη του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβαλλοντικού πλούτου είναι εξίσου σημαντικός στόχος όπως βεβαίως και η επιχειρηματική ενίσχυση μέσω της προώθησης των clusters (Περιφέρεια Αττικής, 2017, Δήμος Αθηναίων, 2020δ) που θα επιφέρει νέες εργασιακές ευκαιρίες. Σαφώς είναι πολύ σημαντική η συνεχής αξιολόγηση όλων των εφαρμοσμένων μέτρων με κύριο μέλημα την κοινωνική συνοχή και τη διασφάλιση του χαρακτήρα της περιοχής.

Οι στρατηγικές ΔΣ-Ε3 και ΑΣ-Ε3 παρουσιάζουν τη σημαντικότητα της αξιοποίησης της τεχνολογίας, επιφέροντας καινοτόμες λύσεις για το περιβάλλον, τις υποδομές, τις επιχειρήσεις, αλλά και τις μετακινήσεις και τη στάθμευση με στόχο τη βελτίωση της αποδοτικότητας του Μεγάλου Περιπάτου. Συνιστάται ως εκ τούτου η αξιοποίηση των διαθέσιμων χρηματικών πόρων, η κατάρτιση των εργαζομένων του δήμου για τη μετάβαση σε ψηφιακές και έξυπνες λύσεις, και η συνεχής ανατροφοδοτική διαδικασία για την παρακολούθηση αυτών (Περιφέρεια Αττικής, 2017).

Επιπρόσθετα, τα ποσοτικά αποτελέσματα μπορούν να αξιοποιηθούν περαιτέρω για την κατάταξη των στρατηγικών ανάλογα με το αθροιστικό βάρος των παραγόντων που τις αποτελούν (Πίνακας 15). Με αυτόν τον τρόπο, για τον οργανωσιακό άξονα, ως πρώτη προτεραιότητα πρέπει να τεθεί η στρατηγική ΑΣ-Α1 (άθροισμα βαρών 1,0582) και η ολοκλήρωση του ΣΒΑΚ και του ΕΠΣ. Τα δύο στρατηγικά σχέδια θα συνεπικουρήσουν για τη θέσπιση του Μεγάλου Περιπάτου ως ένα έργο βιώσιμης κινητικότητας που θα βελτιώσει πραγματικά τη ζωή στην πόλη. Αντίστοιχα στον άξονα καινοτομίας και αιφώρων πρακτικών, ως πρώτη προτεραιότητα τίθεται η στρατηγική ΔΣ-Ε4 (άθροισμα βαρών 1,0488) και η σταδιακή προσπάθεια αναγωγής της Αθήνας σε πόλο υπερτοπικής σημασίας.

Κεφάλαιο 8. Συμπεράσματα

Οι αστικές περιοχές αναπτύσσονται συνεχώς τις τελευταίες δεκαετίες, κινούμενες σε παράλληλη τροχιά με την άνοδο του οικονομικού και βιοτικού επιπέδου των ανθρώπων και την εξέλιξη της τεχνολογίας και των μηχανοκίνητων οχημάτων. Εξελισσόμενες σε έναν πολυδιάστατο και πολυλειτουργικό χώρο, που φιλοξενεί πλήθος δραστηριοτήτων της καθημερινής ζωής, διαχύθηκαν σε μεγάλο βαθμό χωρικά, επιφέροντας πρωτόγνωρες πιέσεις σε επίπεδο μεταφορών και μετακινήσεων. Η Αθήνα, όπως και άλλες πόλεις, μετασχηματίστηκε ραγδαία στο χρόνο, συσσωρεύοντας μία σειρά από προβλήματα, με πολλαπλές δυσμενείς επιπτώσεις για την καθημερινότητα αλλά και για το περιβάλλον. Ανά τα έτη, οι υπεύθυνες αρχές, επιχείρησαν όχι πάντοτε με επιτυχία, ποικίλες παρεμβάσεις στον αστικό ιστό, έχοντας ως στόχο την αντιμετώπιση των ζητημάτων κινητικότητας και χωροταξίας.

Η αναζήτηση για καινούριες και αποτελεσματικές λύσεις οδήγησε σταδιακά στην εισαγωγή πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας που έχουν εφαρμοστεί σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο, και το παράδειγμα πολλών πόλεων που ακολούθησαν αυτά τα μέτρα αποτέλεσε το έναυσμα για τη σταδιακή υιοθέτηση τους στην Αθήνα και τον ευρύτερο ελληνικό αστικό χώρο. Η εκπόνηση των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας βρίσκεται στο επίκεντρο των ευρωπαϊκών πολιτικών, για την αντιμετώπιση των βασικών παθογενειών που ταλανίζουν το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, ενταγμένα στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο, στοχεύουν στη βελτιστοποίηση των δημόσιων μεταφορών και του συνδυασμού τους, την προώθηση των μη μηχανοκίνητων και αειφόρων μεταφορικών μέσων, την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας καθώς και την αποτελεσματική διαχείριση τόσο της κυκλοφορίας όσο και της στάθμευσης. Ιδιαίτερη προτεραιότητα δίνεται σαφώς στις ανθρώπινες ανάγκες και τη διαμόρφωση ενός συλλογικού οράματος ενώ πλέον σε πρώτο πλάνο τίθενται οι συμμετοχικές διαδικασίες και η εμπλοκή όλων των κοινωνικών ομάδων σε κάθε σχεδιαστικό επίπεδο.

Ο Δήμος Αθηναίων, υιοθετώντας αυτή τη φιλοσοφία και σκοπεύοντας στην υλοποίηση του παλαιού οράματος για την ανάδειξη του πολιτισμικού πλούτου της πόλης μέσω της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων, εισήγαγε το Μεγάλο Περίπατο της Αθήνας, ένα νέο μεγαλόπνοο έργο βιώσιμης αστικής κινητικότητας, με γνώμονα την αστική αναζωογόνηση και την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της για το ριζικό επαναπροσδιορισμό του ρόλου του μητροπολιτικού κέντρου. Καθώς το πιλοτικό στάδιο εφαρμογής του Μεγάλου Περιπάτου δεν απέφερε τους αναμενόμενους καρπούς, αδυνατώντας να παράσχει ουσιαστικές λύσεις στα προβλήματα των πολιτών και των χρηστών του, η επόμενη ημέρα κρίνεται ιδιαίτερα κρίσιμη για τον επαναπροσδιορισμό των στόχων και της κατευθυντήριας πορείας του έργου. Η εγκαθίδρυση του Μεγάλου Περιπάτου και η αναγωγή του σε βασικό πυλώνα της ζωής στην πόλη, ένα ζωντανό έργο κτήμα των πολιτών στηριγμένο στους άξονες της αειφορίας προϋποθέτει τη χάραξη μίας ολοκληρωμένης στρατηγικής, επικεντρωμένης στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του Δήμου Αθηναίων.

Κάθε αστική περιοχή έχει τη δική της μοναδικότητα και τα δικά της δυνατά και αδύναμα σημεία. Επιπρόσθετα, αποτελεί κομμάτι ενός ευρύτερου συνόλου, το οποίο ασκεί επιδράσεις και

προσφέρει έδαφος για νέες ευκαιρίες αλλά ενέχει και κινδύνους ή απειλές. Παρομοίως, ένα σχέδιο που αναπτύσσεται εντός του αστικού χώρου, διαθέτει τα δικά του ξεχωριστά χαρακτηριστικά. Η αναγνώριση τόσο των στοιχείων που απαρτίζουν τα δυνατά και αδύναμα σημεία του μέσω της εξέτασης του εσωτερικού του περιβάλλοντος και συνάμα των ευκαιριών και απειλών που παρουσιάζονται για αυτό, μέσω της εποπτείας του εξωτερικού του περιβάλλοντος είναι ένα σημαντικό πρώτο βήμα για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης, ενώ η αξιοποίησή τους για το σχεδιασμό και την επιλογή στρατηγικής αποτελεί το κεντρικό ζητούμενο για τη συνέχεια.

Η υβριδική μέθοδος SWOT-AHP παρουσιάζεται ως ένα αξιόπιστο στρατηγικό εργαλείο, ικανό να συνδράμει στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων και ιεράρχησης προτεραιοτήτων, εκμεταλλευόμενη τους παράγοντες που επηρεάζουν άμεσα την εξέλιξη του Μεγάλου Περιπάτου. Για να επιτευχθεί η βιωσιμότητα του σχεδίου, είναι σημαντική σε πρώτο βαθμό η μελέτη αυτών των παραγόντων, των επωφελών (δυνατά σημεία και ευκαιρίες) και επιβλαβών (αδύναμα σημεία και απειλές) στοιχείων και στη συνέχεια η ανά ζεύγη σύγκριση αυτών των στοιχείων, με τελικό στόχο την κατάταξή τους ανά προτεραιότητα και το συνδυασμό τους για τη διαμόρφωση ολοκληρωμένων στρατηγικών προτάσεων. Σαφώς, για την εξασφάλιση της κοινής τους αποδοχής, απαιτείται η εγκυρότητα και η διατήρηση της αξιοπιστίας των προτάσεων αυτών. Έτσι, τα στοιχεία που απαρτίζουν το εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον του σχεδίου καθώς και η ιεράρχησή τους κατά προτεραιότητα, αποφασίζονται από ειδικούς επιστήμονες στους κλάδους της συγκοινωνιολογίας, της πολεοδομίας και των υποδομών, υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και τοπικής διακυβέρνησης όπως επίσης και κοινωνικούς φορείς, επαγγελματικές ενώσεις και συλλόγους που δραστηριοποιούνται στην περιοχή του κέντρου του Δήμου Αθηναίων.

Το τελικό βήμα στη διαδικασία αυτή, είναι η πρόταση στρατηγικών με βάση τους καθοριστικότερους θετικούς και αρνητικούς παράγοντες του σχεδίου. Συνολικά, προτάθηκαν 14 στρατηγικές βασισμένες στο συνδυασμό των αδύναμων και δυνατών σημείων, των ευκαιριών και των απειλών του Μεγάλου Περιπάτου, οι οποίες μπορούν να τεθούν σε εφαρμογή και να αποφέρουν καρπούς σε βραχυχρόνιο μεσοχρόνιο ή μακροχρόνιο διάστημα. Επιπρόσθετα, προτάθηκαν τέσσερεις πολιτικές, εστιασμένες στη βελτίωση του θεσμικού και οργανωτικού πλαισίου καθώς και στην αξιοποίηση της καινοτομίας και τη σταδιακή υιοθέτηση αειφόρων πρακτικών.

Εν συνόλω, τα αποτελέσματα της έρευνας παρέχουν ένα ευσταθές έδαφος για το μέλλον του Μεγάλου Περιπάτου και μπορούν να αξιοποιηθούν από τη δημοτική αρχή και τους υπεύθυνους φορείς για τη χάραξη αποτελεσματικών στρατηγικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ανάγοντας το κέντρο του Δήμου Αθηναίων σε έναν ζωντανό και ανθρωποκεντρικό πόλο με οφέλη τόσο για τους μόνιμους κατοίκους όσο και για τους εργαζόμενους και τους επισκέπτες από άλλες περιοχές. Η προτεινόμενη υβριδική μέθοδος SWOT-AHP θεσπίζει ένα μοντέλο ανάλυσης, αξιολόγησης και ποσοτικοποίησης ικανό να οδηγήσει σε έγκυρες στρατηγικές προτάσεις, κινούμενες στους άξονες της αειφορίας και βασισμένες στην οπτική και την άποψη όλων των ομάδων εμπλεκομένων. Η σύνθεση των απόψεων αυτών, ακόμα και αν είναι συχνά αντικρουόμενες, παρουσιάζει μεγάλη συνέπεια, καταδεικνύοντας με ακρίβεια τα σημαντικότερα σημεία που πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά τις σχεδιαστικές διαδικασίες. Βεβαίως, η σύγκριση

τελείως διαφορετικών στοιχείων που αποτελούν προϊόν υποκειμενικής και εμπειρικής κρίσης στέκεται ως ένας περιορισμός, που δύναται να παρακαμφθεί όντας πλαισιωμένος με ένα ισχυρό θεωρητικό και πρακτικό υπόβαθρο.

Εν κατακλείδι, ο Μεγάλος Περίπατος και κάθε άλλο παρόμοιο έργο, αντικατοπτρίζει την πραγματικότητα της πόλης, τους ανθρώπους που ζουν σε αυτή αλλά και αυτούς που θα ζήσουν σε αυτή, ελίσσεται στο χώρο και το χρόνο μέσα από διαδρομές που ενώνουν το παρελθόν και το μέλλον, υφαίνοντας ένα ξεχωριστό και μοναδικό μωσαϊκό. Η κατανόηση των αληθινών αναγκών της πόλης, η οποία προσομοιάζει κατά μία έννοια με έναν ζωντανό οργανισμό που αναπτύσσεται στο χρόνο, είναι το θεμέλιο για το αύριο. Τα στρατηγικά εργαλεία, είναι απλώς ένα όχημα για να φτάσουμε ως εκεί.

Βιβλιογραφία

- «Επίσημη Πρώτη» αύριο του πεζόδρομου της Ερμού. (1997, 29 Δεκεμβρίου). *Τα Νέα*. Ανακτήθηκε από <https://www.tanea.gr/1997/12/29/economy/episimi-prwti-ayrio-toy-pezodromoy-tis-ermoy/>
- Abu Taha, R., Daim, T. (2013). Multi-Criteria Applications in Renewable Energy Analysis, a Literature Review. *Research and Technology Management in the Electricity Industry, Green Energy and Technology*, 17-33. doi:10.1007/978-1-4471-5097-8_2.
- Acuto, M., Parnell, S., Seto, K. C. (2018). *Building a global urban science*. *Nature Sustainability*, 1, 2-4. doi:10.1038/s41893-017-0013-9
- Aguilar, F.J. (1967). *Scanning the Business Environment*. Νέα Υόρκη: Macmillan.
- Arnstein, S. R. (1969). A Ladder Of Citizen Participation. *Journal of the American Institute of Planners*, 35(4), 216–224. doi:10.1080/01944366908977225
- Arsenio, E., Martens, K., Di Ciommo, F. (2016). Sustainable urban mobility plans: Bridging climate change and equity targets? *Research in Transportation Economics*, 55, 30-39. Ανακτήθηκε από: <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S0739885916300397?token=2744688D5A045DA7F8C03C8F17E2B3F015E5651B1131537369F5CC7BBE5F076BAC517B2653757D46C9E7C3F83DAEBF8A>
- Bastéa, E. (2000). *The Creation of Modern Athens: Planning the Myth*. Cambridge: Cambridge University Press. Ανακτήθηκε από <http://catdir.loc.gov/catdir/samples/cam032/99010717.pdf>
- Böhler-Baedeker, S., Huaylla, K., Brand, L., Brunner, L.M., Govender, S. (2020). SUMP Toolkit Annotated Outline for Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP). SUMP development guidance resources for developing and transition countries. Ανακτήθηκε από https://www.mobiliseyourcity.net/sites/default/files/2020-12/MYC_SUMP-Toolkit_ToC_Final_Version.pdf
- Burgel, G. (1976). *Αθήνα: η ανάπτυξη μίας μεσογειακής πρωτεύουσας*. Αθήνα: Εξάντας.
- Chen, J., Wang, J., Baležentis, T., Zagurskaitė, F., Streimikiene, D., Makutėnienė, D. (2018). Multicriteria Approach towards the Sustainable Selection of a Teahouse Location with Sensitivity Analysis. *Sustainability* 2018, 10, 2926. doi: [10.3390/su10082926](https://doi.org/10.3390/su10082926)
- Chuang, F., Manley, E., Petersen, A. (2020). The Role of worldviews in the governance of sustainable mobility. Σε Underdal, A. (επιμ.). *PNAS February 25, 2020*, 117 (8), 4034-4042. Ανακτήθηκε από <https://www.pnas.org/content/117/8/4034>
- CIVITAS. (2019) Innovative ways of funding SUMP measures through private entrepreneurship. *SUMPs-Up - City Good Practice Factsheets* (41-43). Ανακτήθηκε από: https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Publications_and_reports/Good_Practice_Fact_Sheets/SUMPs-Up_-_City_Good_Practice_Factsheets_compressed.pdf
- CIVITAS. (2019). CIVITAS 2016-2019: What is Civitas? <https://civitas.eu/about>
- CIVITAS. (2020). *CIVINET Greece-Cyprus*. Ανακτήθηκε από: <https://civitas.eu/civinet/civinet-greece-cyprus>

- Curiel-Esparza, J., Mazario-Diez, J. L., Canto-Perello, J., Martin-Utrillas, M. (2016). *Prioritization by consensus of enhancements for sustainable mobility in urban areas*. *Environmental Science & Policy*, 55, 248–257. doi:10.1016/j.envsci.2015.10.015
- Deonarain, B. (2019). *Technological Change and Sustainable Mobility: An overview of global trends and South African developments*. TIPS: Πρετόρια. Ανακτήθηκε από http://www.thedtic.gov.za/wp-content/uploads/Technological_change_and_sustainable_mobility_.pdf
- EPOMM (Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Διαχείρισης Κινητικότητας). (2016). *Τελικά αποτελέσματα ENDURANCE – Ελλάδα*. Ανακτήθηκε 23 Οκτωβρίου 2020 από <http://www.epomm.eu/endurance/index.php?id=2809&country=gr>
- Exploring Greece TV. (2019, Δεκέμβριος 2015). Αθήνα: *Η ιδιαίτερη ιστορία πίσω από την πεζοδρόμηση της Ερμού*. Ανακτήθηκε από <https://exploringgreece.tv/athina/athina-i-idiaiteri-istoria-piso-apo-tin-pezodromisi-tis-ermoy/9724/>
- Falcone, Pasquale Marcello; Tani, Almona; Tartiu, Valentina Elena; Imbriani, Cesare (2019). *Towards a sustainable forest-based bioeconomy in Italy: Findings from a SWOT analysis*. *Forest Policy and Economics*, (), S1389934118303630–. doi:10.1016/j.forpol.2019.04.014
- Federal Sustainable Development Act, S.C. 2008, c.33. (2008). Ανακτήθηκε από <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/F-8.6/page-1.html#h-240600>
- Frue, K. (2017, 8 Μαΐου). Who Invented Pest Analysis And Why It Matters. *PESTLE analysis*. Ανακτήθηκε 17 Μαΐου 2021 από <https://pestleanalysis.com/who-invented-pest-analysis/>
- Geels, F. W. (2002). *Technological transitions as evolutionary reconfiguration processes: a multi-level perspective and a case-study*. *Research Policy*, 31(8-9), 1257–1274. doi:10.1016/s0048-7333(02)00062-8
- Geels, F.W. (2005). *The Dynamics of Transitions in Socio-technical Systems: A Multi-level Analysis of the Transition Pathway from Horse-drawn Carriages to Automobiles (1860–1930)*. *Technology Analysis & Strategic Management*, 17, 4, 445-476. Ανακτήθηκε από https://www.researchgate.net/publication/233355318_The_Dynamics_of_Transitions_in_Socio-Technical_Systems_A_Multi-Level_Analysis_of_the_Transition_Pathway_From_Horse-Drawn_Carriages_to_Automobiles_1860-1930
- Geels, F.W. (2012). *A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies*. *Journal of Transport Geography*, 24, 471-482. doi: 10.1016/j.jtrangeo.2012.01.021
- Georgiou, D., Mohammed, E. S., Rozakis, S. (2015). *Multi-criteria decision making on the energy supply configuration of autonomous desalination units*. *Renewable Energy*, 75, 459–467. doi:10.1016/j.renene.2014.09.036
- Holden, E., Gilpin, G., & Banister, D. (2019). *Sustainable Mobility at Thirty*. *Sustainability*, 11(7), 1965. doi:10.3390/su11071965
- Hopwood, B., Mellor, M. & O'Brien G. (2005). *Sustainable Development: Mapping Different Approaches*. *Sustainable Development*, 13, 38-52. doi:10.1002/sd.244
- Igliński, B., Piechota, G., Iglińska, A., Cichosz, M., & Buczkowski, R. (2015). *The study on the SWOT analysis of renewable energy sector on the example of the Pomorskie Voivodeship (Poland)*.

- Jeon, Y.A., Kim, J. (2011). *An application of SWOT-AHP to develop a strategic planning for a tourist destination*. Παρουσίαση στο 16^ο συνέδριο αποφοίτων, Texas Tech University, Τέξας, Η.Π.Α.). Ανακτήθηκε από https://scholarworks.umass.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1243&context=gradconf_hospitality
- Kanellopoulou, D. (2018). Walking the public: re(visiting) Athens's historical centre, *International Journal of Tourism Cities*, 4, 3. doi:10.1108/IJTC-12-2017-0084
- Katrakazas, P., Grigoriadou, A., Koutsouris, D. (2020). *Applying a general systems theory framework in mental health treatment pathways: the case of the Hellenic Center of Mental Health and Research*. *International Journal of Mental Health Systems* 14:67. doi: 10.1186/s13033-020-00398-z
- Kiba-Janiak, M., & Witkowski, J. (2019). *Sustainable Urban Mobility Plans: How Do They Work?* *Sustainability*, 11(17), 4605. MDPI AG. doi:10.3390/su11174605
- Kramar, U., Dragan, D., & Topolšek, D. (2019). *The Holistic Approach to Urban Mobility Planning with a Modified Focus Group, SWOT, and Fuzzy Analytical Hierarchical Process*. *Sustainability*, 11(23), 6599. doi:10.3390/su11236599
- Krause, J. (2014). Partizipation und Beteiligung bei kommunalen Verkehrsprojekten. Σε Gies, J. & Hertel, M. (Επιμ.), *Beteiligungsprozesse – unterschätztes Potenzial in der Verkehrsplanung. Dokumentation der Fachtagung „kommunal mobil“ am 26./27. September 2013 in Dessau-Roßlau (33-48)*. Βερολίνο: Deutsches Institut für Urbanistik gGmbH.
- Kuhlman, T., & Farrington, J. (2010). *What is Sustainability?* *Sustainability*, 2(11), 3436–3448. doi:10.3390/su2113436
- Kurttila, M., Pesonen, M., Kangas, J., & Kajanus, M. (2000). *Utilizing the analytic hierarchy process (AHP) in SWOT analysis — a hybrid method and its application to a forest-certification case*. *Forest Policy and Economics*, 1(1), 41–52. doi:10.1016/s1389-9341(99)00004-0
- Lindenau, M., Böhler-Baedeker, S. (2014). *Citizen and stakeholder involvement: a precondition for sustainable urban mobility*. *Transportation Research Procedia*, 4, 347-400. Ανακτήθηκε από <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146514003093>
- Marleau Donais, F., Abi-Zeid, I., Waygood E. Owen, D. & Lavoie, R. (2019α). *Assessing and ranking the potential of a street to be redesigned as a Complete Street: A multi-criteria decision aiding approach*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 124(C), 1-19. doi:10.1016/j.tra.2019.02.006
- Marleau Donais, F., Abi-Zeid, I., Waygood E. Owen, D. & Lavoie, R. (2019β). *A review of cost–benefit analysis and multicriteria decision analysis from the perspective of sustainable transport in project evaluation*. *EURO J Decis Process*, 7, 327-358. doi: 0.1007/s40070-019-00098
- Marmaras, E. (2005). The town planning of Athens during the 19th and early 20th century: A general outline.. Σε H. Fessas-Emmanouil (Επιμ.) *Balkan Capitals From the 19th to the 21st Century. Urban Planning and the Modern Architectural Heritage. Preparatory Meeting for the Inter-*

Balkan Congress (σ.75-89). Αθήνα: Ακαδημία Αθηνών. Ανακτήθηκε από https://www.academia.edu/32873838/BALKAN_CAPITALS_FROM_THE_19th_TO_THE_21st_CENTURY_PROCEEDINGS_Urban_Planning_and_the_Modern_Architectural_Heritage

McCann, B. (2013). *Completing Our Streets*. Washington DC: Island Press. doi:10.5822/978-1-61091-432-1

Meadows, D. H. & Club of Rome. (1972). *The Limits to growth: A report for the Club of Rome's project on the predicament of mankind*. Νέα Υόρκη: Universe Books.

Melkonyan, A., Koch, J., Lohmar, F., Kamath, V., Munteanu, V., Alexander Schmidt, J., & Bleischwitz, R. (2020). *Integrated urban mobility policies in metropolitan areas: A system dynamics approach for the Rhine-Ruhr metropolitan region in Germany*. *Sustainable Cities and Society*, 61, 102358. doi:10.1016/j.scs.2020.102358

Nikodinoska, N., Mattivi, M., Notaro, S., & Paletto, A. (2015). *Stakeholders' appraisal of biomass-based energy development at local scale*. *Journal of Renewable and Sustainable Energy*, 7(2), 023117. doi:10.1063/1.4916654

OKRA. (2019). *RE-THINK ATHENS*. Okra.nl. Ανακτήθηκε από <https://www.okra.nl/en/projects/re-think-athens/>

OPEN (2020, 22 Οκτωβρίου). *Όλγα Κεφαλογιάννη: Ο Μεγάλος Περίπατος δεν λειτούργησε | Ωρα Ελλάδος 22/10/2020 | OPEN TV*. [Βίντεο]. Youtube. Ανακτήθηκε από <https://youtu.be/vsGhWltiSh0>

Oreski, D. (2012). *Strategy Development by using SWOT-AHP*. *TEM Journal*, 1(4), 283-291. Ανακτήθηκε από <https://temjournal.com/documents/vol1no4/pdf/Strategy%20development%20by%20using%20SWOT%20-%20AHP.pdf>

Pagliara, F., Biggiero, L. (2014). *A survey on impacts of bike-oriented policies on residents and economic activities*. *WIT Transactions on Ecology and The Environment*, 191 (1), 749-756. doi:10.2495/SC140631

Papaioannou, P., Politis, I., Nikolaidou, A. (2016). *Steps towards sustaining a SUMP Network in Greece*. *Transportation Research Procedia*, 14, 945-954. doi:10.1016/j.trpro.2016.05.074

Penadés Plà, V., García-Segura, T., Martí, J.V., Yepes, V. (2016). *A Review of Multi-Criteria Decision-Making Methods Applied to the Sustainable Bridge Design*. *Sustainability* 2016, 8, 1295. doi:10.3390/su8121295

Perera, R. (2017). *The PESTLE analysis*. Avissawella: Nerdynaut. Ανακτήθηκε από https://books.google.gr/books?hl=el&lr=&id=ZWpLDwAAQBAJ&oi=fnd&pg=PA2&dq=pestle+analysis&ots=Du9ZqO-CGE&sig=NGO7NbwtKLnZOXWyDJxHfi3rBNw&redir_esc=y#v=onepage&q=aquilar&f=false

Pickton, D. W., Wright, S. (1998). *What's swot in strategic analysis?* *Strategic Change*, 7(2), 101–109. doi:10.1002/(sici)1099-1697(199803/04)7:2<101::aid-jsc332>3.0.co;2-6

Pitichinaccio. (2010, 7 Νοεμβρίου). Locator map for Athens municipality in Greek region Attica (2011). Ανακτήθηκε στις 29 Ιουλίου 2021 από https://commons.wikimedia.org/wiki/File:2011_Dimos_Athineon.png

- Polat, Z. A., Alkan, M., & Sürmeneli, H. G. (2017). *Determining strategies for the cadastre 2034 vision using an AHP-Based SWOT analysis: A case study for the turkish cadastral and land administration system*. *Land Use Policy*, 67, 151–166. doi:10.1016/j.landusepol.2017.05.004
- Poppeliers, R.J.M., Ricci, A. (2013). *Review of the Action Plan on Urban Mobility*. Ανακτήθηκε από: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/urban/studies/doc/2013-07-review-of-the-action-plan-on-urban-mobility.pdf>
- Rauch, Peter; Wolfsmayr, Ulrich J.; Borz, Stelian Alexandru; Triplat, Matevž; Krajnc, Nike; Kolck, Matthias; Oberwimmer, Roland; Ketikidis, Chrysovalantis; Vasiljevic, Aleksandar; Stauder, Michael; Mühlberg, Christoph; Derczeni, Rudolf; Oravec, Milan; Krissakova, Ingrid; Handlos, Maximilian (2015). *SWOT analysis and strategy development for forest fuel supply chains in South East Europe*. *Forest Policy and Economics*, (), S1389934115300460–. doi:10.1016/j.forpol.2015.09.003
- Rupprecht Consult. (2014). *Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας*. Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ανακτήθηκε από https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf
- Rupprecht Consult. (2019α). *Guidelines for Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan, Second Edition*. Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ανακτήθηκε από https://www.eltis.org/sites/default/files/sump_guidelines_2019_interactive_document_1.pdf
- Rupprecht Consult. (2019β). *Κατευθυντήριες Οδηγίες για την Ανάπτυξη και Υλοποίηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, Δεύτερη έκδοση*. Ανακτήθηκε από https://www.keyp-svak-rcm.imet.gr/Portals/0/Files/SVAK_ODHGIES_2H_EKDOSH_GENIKH_PAROUSHASH.pdf?ver=2020-01-13-100309-427
- Rupprecht Consult. (2017). *SUMP workshops in Thessaloniki*. Ανακτήθηκε από <https://www.rupprecht-consult.eu/news/news-detail/news/sump-workshops-in-thessaloniki.html>
- Saaty, T. L. (1977). *A scaling method for priorities in hierarchical structures*. *Journal of Mathematical Psychology*, 15(3), 234–281. doi:10.1016/0022-2496(77)90033-5
- Saaty, T. L. (2008). *Decision making with the analytic hierarchy process*. *International Journal of Services Sciences*, 1(1), 83. doi:10.1504/ijssci.2008.017590
- Saaty, T. L., & Vargas, L. G. (2012). *Models, Methods, Concepts & Applications of the Analytic Hierarchy Process*. *International Series in Operations Research & Management Science*. Νέα Υόρκη: Springer. doi:10.1007/978-1-4614-3597-6
- Sampaio, C., Macedo, E., Coelho, M.C., Bandeira, J.M. (2020) *Economic and environmental analysis of measures from a Sustainable Urban Mobility Plan – Application to a small sized city*. *Transportation Research*, 48, 2580-2588. Ανακτήθηκε από: <https://reader.elsevier.com/reader/sd/pii/S2352146520306724?token=347133C29EB50E4D6F66ADA9136F725C4D1FE198BAF503E838F28EF333103FE75A6D7F26483022DBA42E893095799C92>
- Scala, N., Needy, K., Rajgopal, J. (2010). *Using the Analytic Hierarchy Process in Group Decision Making for Nuclear Spare Parts*. Παρουσίαση στο 31^ο Εθνικό Συνέδριο American Society for Engineering Management, Fayetteville, Αρκάνσας, Η.Π.Α. Ανακτήθηκε από

https://www.researchgate.net/publication/281848579_Using_the_Analytic_Hierarchy_Process_in_Group_Decision_Making_for_Nuclear_Spare_Parts/citations#fullTextFileContent

- Shrestha, R.K., Alavalapati, J.R.R., Kalmbacher, R.S. (2004). *Exploring the potential for silvopasture adoption in south-central Florida: an application of SWOT-AHP method*. *Agricultural Systems* 81, 185-199. doi:10.1016/j.agsy.2003.09.004
- Skroumpelou, K. (2014). *Athens Strategic Master Plan and Pedestrianization of Panepistimou Street*. (Ερευνητική Εργασία, University College London, Ηνωμένο Βασίλειο). Ανακτήθηκε από https://www.academia.edu/19801543/Athens_Strategic_Master_Plan_and_Pedestrianization_of_Panepistimiou_Street
- Smeds, E. & Jones, P. (2020). *Developing Transition Pathways towards Sustainable Mobility in European Cities: Conceptual framework and practical guidance*. Deliverable D1.2, H2020 CIVITAS SUMP-PLUS project. Ανακτήθηκε από https://sump-plus.eu/fileadmin/user_upload/Resources/Reports_and_publications/SUMP-PLUS_-_developing_transition_pathways_-_D1.2_final_version_compressed.pdf
- Soni, N. & Soni, N. (2016). *Benefits of pedestrianization and warrants to pedestrianize an area*. *Land Use Policy*, 57, 139-150. Ανακτήθηκε από https://www.researchgate.net/publication/303891478_Benefits_of_pedestrianization_and_warrants_to_pedestrianize_an_area
- Srdjevic, Z., Bajcetic, R., & Srdjevic, B. (2012). *Identifying the Criteria Set for Multicriteria Decision Making Based on SWOT/PESTLE Analysis: A Case Study of Reconstructing A Water Intake Structure*. *Water Resources Management*, 26(12), 3379–3393. doi:10.1007/s11269-012-0077-2
- Stacey, R.D. (1993). *Strategic management and organisational dynamics*. Λονδίνο: Pitman.
- Sudiono, S., Sutjahyo, S.H., Wijayanto, N., Hidayat, P., Kurniawan, R. (2019). *The analysis on the formulation of integrated pest management policy strategy by using SWOT-AHP (a case study on vegetable plant cultivation in Lampung Province)*. *Journal of Applied Agricultural Science and Technology*, 3(2), 239-256. doi:10.32530/jaast.v3i2.11
- SUMPS-Up. (2018) *Step Up – For Intermediate Cities – Manual on the integration of measures and measure packages in a SUMP*. Ανακτήθηκε από: https://sumps-up.eu/fileadmin/user_upload/Tools_and_Resources/Manuals/SUMPs-Up_-_Measure_Selection_Manual_-_Intermediate_Cities.pdf
- Tafidis, P., Sdoukopoulos, A., & Pitsiava-Latinopoulou, M. (2017). *Sustainable urban mobility indicators: policy versus practice in the case of Greek cities*. *Transportation Research Procedia*, 24, 304–312. doi:10.1016/j.trpro.2017.05.122
- Transport Canada. (2019). *Transport Canada 2017-2020 Departmental Sustainable Development Strategy - 2019-2020 Update*. Ανακτήθηκε στις 9/5/2021 από <https://tc.canada.ca/en/corporate-services/transparency/transport-canada-2017-2020-departmental-sustainable-development-strategy-2019-2020-update#S2>
- Troullaki, K., Rozakis, S., Kostakis, V. (2021). *Bridging barriers in sustainability research: A review from sustainability science to life cycle sustainability assessment*, *Ecological Economics*, 184, 107007. doi:10.1016/j.ecolecon.2021.107007

- Uhunamure, S.E., Shale, K. (2021). A SWOT Analysis Approach for a Sustainable Transition to Renewable Energy in South Africa. *Sustainability* 2021, 13, 3933. doi:10.3390/su13073933
- UIA (Διεθνής Ένωση Αρχιτεκτόνων). (2013). *The UIA Council in Beijing. Focus on Young Architects and Sensitive Urban Areas*. UIA e-Newsletter Δεκέμβριος 2013. Ανακτήθηκε από <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj4i83P173vAhUM7KQKHZFwDVIQFjADegQIBhAD&url=https%3A%2F%2Fwww.meszorg.hu%2Findex.php%3Fletoltes%3Dfajl%26F%3DbWVkaWEvZG9jL3VwbG9hZGVkLzZfMzEwX2MwNjU0YzVmNDA3MTdlMDc3Nzg0ZTViYWEzNmFhZmE2LnBkZg%3D%3D&usq=AOvVaw2H75b5nqmUFOQ7-HXIXw4p>
- Vaiou, D. (2002). Milestones in the urban history of Athens. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, 53-54, 209-226. Ανακτήθηκε από <https://www.raco.cat/index.php/TreballsSCGeografia/article/view/10431>
- Valenzuela-Montes, L.M., Soria-Lara, J.A, Navarro-Ligero, M.L. (2016). *Analysing stakeholder's perception of Light Rail Transit as an opportunity to achieve sustainable mobility in Granada (Spain)*. *Journal of Transport Geography*, 54, 391-399. doi:10.1016/j.jtrangeo.2016.02.003
- Wefering F., Rupprecht S., Bührmann, S., Böhrer-Baedeker, S. (2014). Οδηγίες για την ανάπτυξη και υλοποίηση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Βρυξέλλες: Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ανακτήθηκε από https://www.eltis.org/sites/default/files/sump-guidelines_el_v2.pdf
- Yuan, J., Xie, H., Yang, D., Xiahou, X., Skibniewski, M.J., Huang, W. (2020). *Strategy Formulation for the Sustainable Development of Smart Cities: A case study of Nanjing, China*. *International Journal of Strategic Property Management*, 24 (6), 379-399. doi: [10.3846/ijspm.2020.13345](https://doi.org/10.3846/ijspm.2020.13345)
- Zawieska, J., & Pieriegud, J. (2018). *Smart city as a tool for sustainable mobility and transport decarbonisation*. *Transport Policy*, 63, 39–50. doi:10.1016/j.tranpol.2017.11.0
- Αβραμόπουλος, Π. (2014). Πλάκα Μέρος Α΄ (Ιστορική αναδρομή στην Αθήνα μας). *Πάνος Αβραμόπουλος – Ιστολόγιο*. Ανακτήθηκε από https://panosavramopoulos.blogspot.com/2014/02/blog-post_8256.html#
- Αθανασόπουλος, Κ. (2009). *Προς μία μέθοδο ένταξης των πολιτών στο σχεδιασμό έργων βιώσιμης αστικής κινητικότητας* (Διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <https://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/18574#page/1/mode/2up>
- Ανατολίτη, Ζ. (2005). *Βιώσιμη πόλη, πρόβλημα – προοπτικές εφαρμογής της έννοιας στον αστικό χώρο του Β. Αιγαίου: Η περίπτωση της Μυτιλήνης*. (Μεταπτυχιακή διατριβή, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μυτιλήνη, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <https://hellanicus.lib.aegean.gr/bitstream/handle/11610/11354/file0.pdf?sequence=2>
- Ανδριανός, Π., Ζέρβας, Δ. (2019). *Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα και αυτόνομο όχημα: Το Παράδειγμα εφαρμογής του Ιστορικού Τριγώνου της Αθήνας*. (Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <http://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/49178>
- Αργυρίου, Α. (2008, Μάρτιος 23). Καθ'οδόν: Στη Διονυσίου Αρεοπαγίου. *Ριζοσπάστης*. Ανακτήθηκε από <https://www.rizospastis.gr/story.do?id=4475771>

- Ασπρογέρακας, Ε. (2016α). *Η αναπτυξιακή διάσταση της Χωροταξίας: Προοπτικές και προϋποθέσεις εφαρμογής του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Αττικής*. Εισήγηση στο 14^ο Τακτικό Επιστημονικό Συνέδριο EPSA-GR, Αθήνα. Ανακτήθηκε από <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwivnuKizJLvAhXJllsKHR4IAhEQFjAAeqQIAxAD&url=http%3A%2F%2Farchive.eclass.uth.gr%2Feclass%2Fmodules%2Fdocument%2Findex.php%3Fcourse%3DMHXA210%26download%3D%2F59d120db4jXy%2F59d1222bwrFq%2F583fe10elwrh%2F583fe15futNu.pdf&usq=AOvVaw2uPsmK87iTYVCSfaOkfjM2>
- Ασπρογέρακας, Ε. (2016β). *Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας και σύγχρονες προκλήσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα*. Ανακτήθηκε από <https://docplayer.gr/43860883-To-neo-rythmistiko-shedio-tis-athinas-kai-syghrones-prokliseis-toy-shedias moy-stin-ellada-eyaggelos-asprogerakas.html>
- Βαρελίδου, Ε. (2015). *Ποιον θα ωφελούσε η ανάπτυξη της Πανεπιστημίου*; (Ερευνητική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από: https://www.academia.edu/17304803/%CE%A0%CE%BF%CE%B9%CE%BF%CF%82_%CE%B8%CE%B1_%CF%89%CF%86%CE%B5%CE%BB%CE%BF%CF%8D%CE%BD%CF%84%CE%B1%CE%BD_%CE%B1%CF%80%CF%8C_%CF%84%CE%B7%CE%BD_%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%80%CE%BB%CE%B1%CF%83%CE%B7_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%A0%CE%B1%CE%BD%CE%B5%CF%80%CE%B9%CF%83%CF%84_%CE%B7%CE%BC%CE%AF%CE%BF%CF%85
- Βαταβάλη, Φ. (2003). *Οι δρόμοι της Αθήνας*. (Ερευνητική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <http://www.arch.ntua.gr/project/6543>
- Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ. (2002). Τα πρώτα Συμπεράσματα από Έρευνα για τη Βιώσιμη Κινητικότητα σε 17 Ελληνικές Πόλεις - Προς μια Μεθοδολογία Σχεδιασμού. 1^ο Συνέδριο για την Έρευνα στις Μεταφορές στην Ελλάδα (σ.387-397) Αθήνα: Σύλλογος. Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων και Ελληνικό Ινστιτούτο Μεταφορών. Ανακτήθηκε από: <https://drive.google.com/file/d/0B0NkroBRNMD9NzJ5M3pBU1dqRUU/view>
- Βουρεκάς, Κ. (2014, 28 Απριλίου). Rethink Athens. Η κρίση του κέντρου και η επιστροφή στην εποχή των «ευεργετών». *Το Περιοδικό για τη διατήρηση της κοινής ησυχίας*. Ανακτήθηκε από <https://www.toperiodiko.gr/rethink-athens/>
- Γαλάνη, Ν. (2004). *Πρόγραμμα Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων. Η Ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου της Πόλης*. Αθήνα: Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε. Ανακτήθηκε από <https://docplayer.gr/9822146-Programma-enopoiisis-arhaiologikon-horon-athinas.html>
- Γιαννής, Γ. (2020). Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας. *Συνεδρίαση Δημοτικού Συμβουλίου 11 Μαΐου 2020*. Αθήνα: Δήμος Αθηναίων. Ανακτήθηκε από: <http://megalosperipatos.cityofathens.gr/img/gallery/presentations/081bfeb1-b96d-4b81-9cf6-d8cf6684e76e.pdf>
- Γιαννής, Γ. κ.α. (2010). *Εθνική Στρατηγική για την Αστική Κινητικότητα σε Θέματα Αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ*. Ανακτήθηκε από: https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj2sb_6t7rsAhUG_KQKHwreCukQFjAAeqQIBBAC&url=http%3A%2F%2Fcourses.arch.ntua.gr%2Ffs%2F124278%2FGIANNIS.pdf&usq=AOvVaw3UCjOQAUcmuDR91390YqP

- Γιώτης et. al. (1998). *Η Πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου. Ένα μεγάλο ξεκίνημα για το κέντρο της Αθήνας: Έρευνα αποτελεσμάτων και προτάσεις*. Αθήνα: Ε.Μ.Π. Ανακτήθηκε από http://users.ntua.gr/bnakos/Data/Section%205-4/Pub_5-4-6.pdf
- Δέδε, Γ. (2015). *Μέθοδοι Λήψης Αποφάσεων και Μελέτη Αβεβαιότητας για τη Δημιουργία Οδικού Χάρτη με εφαρμογή στα Οικιακά Δίκτυα Επόμενης Γενιάς*. (Διδακτορική Διατριβή, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <https://pergamos.lib.uoa.gr/uoa/dl/frontend/file/lib/default/data/1309159/theFile>
- Δέση, Μ.Ε. (2015). *Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη, πολιτικές & στρατηγική της Συμπαγούς Πόλεως* (Ερευνητική εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από https://ikee.lib.auth.gr/record/281671/files/DETSH_EE.pdf
- Δήμος Αθηναίων. (2008). *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης Δήμου Αθηναίων 2007-2010. Α' Μέρος: Στρατηγικό Σχέδιο*. Ανακτήθηκε από https://www.cityofathens.gr/sites/default/files/Epixirisiako_A.pdf
- Δήμος Αθηναίων. (2017α). *Σχέδιο δράσης για την κλιματική αλλαγή. Β' Μέρος: Στρατηγική προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή*. Ανακτήθηκε από <https://resilientathens.files.wordpress.com/2017/06/cap-part-b-adaptation-plan.pdf>
- Δήμος Αθηναίων. (2019α). *1ος Κύκλος Διαβουλεύσεων για το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου Αθηναίων*. Ανακτήθηκε από: <http://www.cityofathens.gr/node/34018>
- Δήμος Αθηναίων. (2019β). *Επαναπροσδιορίζοντας την πόλη. Στρατηγική Ανθεκτικότητας της Αθήνας για το 2030*. Ανακτήθηκε από <https://resilientathens.files.wordpress.com/2019/02/100rc-cea3cf84cf81ceb1cf84ceb7ceb3ceb9cebaseae-ce91cebdceb8ceb5cebacf84ceb9cebacf8ccf84ceb7cf84ceb1cf82-.pdf>
- Δήμος Αθηναίων. (2020α, 11 Μαΐου). *Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας: Μία από τις μεγαλύτερες αστικές παρεμβάσεις στην ιστορία της πρωτεύουσας ξεκινά - Κώστας Μπακογιάννης: Είναι μια αλλαγή που έρχεται για όλους και μας χρειάζεται όλους για να γίνει*. Ανακτήθηκε από <https://www.cityofathens.gr/node/34845>
- Δήμος Αθηναίων. (2020β). *Μεγάλος Περίπατος. Αυτό το έργο το περπατάμε ΜΑΖΙ*. Ανακτήθηκε από <http://greenagenda.gr/wp-content/uploads/2020/05/%CE%9F-%CE%9C%CE%B5%CE%B3%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CF%82-%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%AF%CF%80%CE%B1%CF%84%CE%BF%CF%82-2.pdf>
- Δήμος Αθηναίων. (2020γ, 15 Οκτωβρίου). *Ανακοίνωση του Δήμου Αθηναίων με αφορμή δημοσίευμα της εφημερίδας «Η Αυγή»*. Ανακτήθηκε από <https://www.cityofathens.gr/node/35539>
- Δήμος Αθηναίων. (2020δ). *Σύσταση & λειτουργία συνεργατικών σχηματισμών (clusters) στο πλαίσιο του «Μεγάλου Περιπάτου» με στόχο την ενίσχυση της ανάπτυξης και της δυναμικής προβολής του κέντρου της Αθήνας: η σημασία, η αξία και ο ρόλος των Επιχειρηματικών Φορέων*. Ανακτήθηκε από <https://www.in.gr/wp-content/uploads/2020/07/Athens-Clusters-Study-SP-Presentation-final.pdf>
- Δήμος Αθηναίων. (2021). *Δήμος Αθηναίων: Τροποποίηση της πρόσκλησης 7,7 εκ. ευρώ για την στήριξη των αθηναϊκών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον χώρο του Πολιτισμού*. Ανακτήθηκε από <https://www.cityofathens.gr/node/36109>

- Διαμαντόπουλος, Δ. (2009, 17 Ιουνίου). Ο μεγάλος περίπατος. *LiFO*. Ανακτήθηκε από <https://www.lifo.gr/various/o-megalos-peripatos>
- Εθνικό Δίκτυο ΣΒΑΚ. (2017). Τι είναι το Εθνικό Δίκτυο ΣΒΑΚ. Ανακτήθηκε 12 Απριλίου 2021 από: http://sumpnet.gr/?page_id=118&lang=el
- Εθνικό Δίκτυο ΣΒΑΚ.(2017). Ανακτήθηκε από http://sumpnet.gr/?page_id=118&lang=el
- Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2011). Δημογραφικά χαρακτηριστικά / 2011. Ανακτήθηκε από <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SAM03/->
- Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2014). Απογραφή Πληθυσμού – Κατοικιών 2011. Δημογραφικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά του Μόνιμου Πληθυσμού της Χώρας σύμφωνα με την αναθεώρηση των αποτελεσμάτων της Απογραφής Πληθυσμού-Κατοικιών 2011 στις 20/3/2014. Ανακτήθηκε από https://www.statistics.gr/documents/20181/1210503/A1602_SAM01_DT_DC_00_2011_03_F_GR.pdf/e1ac0b1c-8372-4886-acb8-d00a5a68aabe
- Επτακόιλη, Τ. (2020, 1 Ιουνίου). Γιώργος Γιαννής στην «Κ»: Η Αθήνα αποκτά καλύτερες συνήθειες. *Η Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/life/people/1080733/giorgos-giannis-stin-k-i-athina-apokta-kalyteres-synitheies/>
- Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος Σχολής Αρχ.Μηχ Ε.Μ.Π.. (2009). Πρακτικά Ημερίδας. *Το Ρυθμιστικό Αττικής 2009. Κριτική Αποτίμηση – Προοπτικές*. Αθήνα: Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος Σχολής Αρχ.Μηχ Ε.Μ.Π.. Ανακτήθηκε από http://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/resource/5728_rythmistiko-shedio-athinas/attikis/rsapapers.pdf
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2007). *Πράσινη Βίβλος για μια νέα παιδεία αστικής Κινητικότητας*. Βρυξέλλες. Ανακτήθηκε από <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/LSU/?uri=CELEX:52007DC0551>
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2013). *Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα*. Βρυξέλλες. Ανακτήθηκε από https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0008.01/DOC_1&format=PDF
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή. (2013). *Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα*. Βρυξέλλες. Ανακτήθηκε από https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0008.01/DOC_1&format=PDF
- Ευρωπαϊκή Πλατφόρμα Διαχείρισης Κινητικότητας (EPOMM) (2016). Ανακτήθηκε στις 23 Οκτωβρίου 2020 από <http://www.epomm.eu/endurance/index.php?id=2809&country=gr>
- Ζαφειρόπουλος, Κ. (2020, 18 Μάϊου). Οι μεγάλες παγίδες που κρύβει ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας. *Η Εφημερίδα των Συντακτών*. Ανακτήθηκε από https://www.efsyn.gr/ellada/periballon/243826_oi-megales-pagides-poy-krybei-o-megalos-peripatos-tis-athinas
- Ζάχαρης, Τ. (2013). *Πολυκριτηριακή ανάλυση στην αξιολόγηση επιχειρήσεων σε συνθήκες προσομοίωσης παιγνίου διοίκησης επιχειρήσεων*. (Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από

https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/bitstream/handle/123456789/38192/zacharist_bgame.pdf?sequence=1

- Ζαχαριάδης, Κ. (2020, 23 Σεπτεμβρίου). Μεγάλος περίπατος, μεγάλο φιάσκο, μεγάλη σπατάλη. ΣΥΡΙΖΑ. Ανακτήθηκε από <https://www.syriza.gr/article/id/97321/.html#>
- Ζιαμπάκας, Σ., Χατζηγεωργίου, Α. (2020, 26 Σεπτεμβρίου). Μεγάλος Περίπατος: ακριβός και αβάδιστος! *Η εφημερίδα των Συντακτών*. Ανακτήθηκε από https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/261501_megalos-peripatos-akribos-kai-abadistos
- Ζιαμπάκας, Σ. (2021α, 11 Αυγούστου). Μονιμοποιείται... ο Μεγάλος Περίπατος. *Η Εφημερίδα των Συντακτών*. Ανακτήθηκε από https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/306026_monimopoieitai-o-megalos-peripatos
- Ζιαμπάκας, Σ. (2021β, 26 Σεπτεμβρίου). Αποτυχία ολκής ο «Μεγάλος Περίπατος». *Η Εφημερίδα των Συντακτών*. Ανακτήθηκε από https://www.efsyn.gr/ellada/koinonia/311877_apotyhia-olkis-o-megalos-peripatos
- Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης ΚΕΔΕ. (2018). *Στρατηγικός Προγραμματισμός της Πρωτεύουσας: Δήμος Αθηναίων, Δημοτικές Κοινότητες*. Μαρούσι: Multi Marketing Group Α.Ε. Ανακτήθηκε από https://www.ita.org.gr/el/images/meletes_ita/%CE%A3%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82_%CE%A0%CF%81%CE%BF%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%A0%CF%81%CF%89%CF%84%CE%B5%CF%8D%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B1%CF%82.pdf
- Κ.Υ.Α. (ΦΕΚ909/Β 15-10-1997). *Υπουργικές Αποφάσεις και Εγκρίσεις*. Ανακτήθηκε από <https://yperdiavgeia.gr/laws/view/184790>
- Κ.Υ.Α. 22187 (ΦΕΚ 1648 / 11-05-2012). Έγκριση εκπόνησης μελετών για το πρόγραμμα με τίτλο «Ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την οδό Πανεπιστημίου» (το Πρόγραμμα) με δαπάνη του Κοινωφελούς Ιδρύματος Αλέξανδρος Σ. Ωνάσης (Κ.Ι.Α.Σ.Ω.) με σκοπό τη δωρεά αυτών στο Ελληνικό Δημόσιο. Ανακτήθηκε από http://www.et.gr/docs-nph/search/pdfViewerForm.html?args=5C7QrtC22wEbA_BZxkczbHdtvSoClrL8xhbsbmd7Xg3uFUDqazHcNeJInJ48_97uHrMts-zFzeyCiBSQOpYnTy36MacmUFCx2ppFvBej56Mmc8Qdb8ZfRJqZnsIAdk8Lv_e6czmhEembNmZCMxLMtbDd1WTiTmSXe2wyaOcvl8UgVRZsKc5BBmRlflvDy4jb
- Καλαντίδης, Γ. (1998). *Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων – Α' μέρος*. Αρχιτέκτονες, 11, 36-37. Ανακτήθηκε από <http://sadas-pea.gr/archive/2000-2011/teuchos11.htm>
- Καλλιαντέρης, Κ. (2020, 29 Ιουνίου). Απίθανο πόσο κόστισε ο μεγάλος περίπατος. *Pagenews.gr*. Ανακτήθηκε από <https://www.pagenews.gr/2020/06/29/ellada/apithano-poso-kostise-o-megalos-peripatos/>
- Καλόγνωμου, Ε.Α. (2006). *Αειφόρος ανάπτυξη σε αστικές περιοχές: Ολοκληρωμένη αποτίμηση του προβλήματος ποιότητας αέρα*. (Διδακτορική διατριβή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <http://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/25177#page/1/mode/2up>
- Κανελλοπούλου, Δ. (2016, Δεκέμβριος). Πεζοδρομήσεις στο κέντρο της Αθήνας : σύντομο ιστορικό και ερωτήματα. *Athens Social Atlas*. Ανακτήθηκε 10 Μαρτίου 2021 από:

<https://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CF%80%CE%B5%CE%B6%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CE%B9-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B1%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1/>

- Καραβασίλη, Κ. (2018). *Διεκδίκηση δημόσιου χώρου: Οι συμμετοχικές διαδικασίες δημιουργίας τόπων*. (Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από https://www.researchgate.net/publication/326943116_Diekdikese_demosiou_chorou_Oi_sym_metochikes_diadikasies_demiourgias_topon
- Καραγιάννης, Ν. (2020, 12 Μαΐου). «Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας», το σχέδιο που φιλοδοξεί να αλλάξει την Αθήνα. *Υποδομές*. Ανακτήθηκε στις 29/9/2021 από <https://ypodomes.com/quot-o-megalos-peripatos-tis-athinas-quot-to-schedio-poy-filodoxei-na-allaxei-tin-athina/>
- Καραγιάννης, Ν. (2021, 17 Αυγούστου). Η ανατομία του έργου ανάπλασης της κάτω Πλατείας Συντάγματος. *Υποδομές*. Ανακτήθηκε στις 29/9/2021 από <https://ypodomes.com/i-anatomia-toy-ergoy-anaplastis-tis-kato-plateias-syntagmatos/>
- Καραουλάνης, Θ. (2020, 12 Μαΐου). Ένα μεγάλο έργο με άμεση απόδοση: ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας (εικόνες – βίντεο). *Economix*. Ανακτήθηκε από <https://www.economix.gr/2020/05/12/ena-megalo-ergo-me-amesi-apodosi-o-megalos-peripatos-tis-athinas-ikones-vinteo/>
- Καρλαύτης et. al. (2010). Διερεύνηση της δυνατότητας αποκλειστικής χρήσης της Λεωφόρου Πανεπιστημίου από τη δημόσια συγκοινωνία, τον πεζό και τον ποδηλάτη. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Ανάκτηση από <https://docplayer.gr/3998086-Diereynisi-tis-dynatotitas-apokleistikis-hrisis-tis-leoforoy-panepistimiou-apo-dimosies-sygkoinonies.html>
- Καρρά, Β. (2015). Οικονομική κρίση και συνθήκες μετακίνησης στην πόλη. Η κρίση ως ευκαιρία προς τη βιώσιμη κινητικότητα. Μελέτη περίπτωσης : Αθήνα. (Μεταπτυχιακή διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα.) Ανακτήθηκε από <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/40844>
- Κοινή Υπουργική Απόφαση Δ1Α/ΓΠ/ΟΙΚ.31688/20 (ΦΕΚ 1970Β/21-5-20). Επιβολή προσωρινών κυκλοφοριακών μέτρων και ρυθμίσεων στην περιοχή του Κέντρου της Αθήνας προς αντιμετώπιση του κινδύνου διασποράς του κορωνοϊού COVID-19. Ανακτήθηκε από: <http://www.nomotelia.gr/photos/File/1970b-20.pdf>
- Κουρκάκης, Κ. (2009). *Πεζοδρομήσεις στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας. Πολεοδομία Χωροταξία, Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα*. (Ερευνητική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjOjNgbxZbvAhWRxIUkHeckAxcQFjAAegQIARAD&url=http%3A%2F%2Fcourses.arch.ntua.gr%2Ffsr%2F132669%2F12_KOYRKAKHS.pdf&usq=AOvVaw0CvZFOq3leR3YwvQ9jfKkA
- Κουτσοσπύρου, Κ. (2012). *Δημοτική Συγκοινωνία στο Δήμο Αθηναίων*. (Διπλωματική Εργασία, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Καλλιθέα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <http://estia.hua.gr/file/lib/default/data/7149/theFile>
- Λαμπρίδη, Μ. & Μελλιού Χ. (2015). Η Γέννηση και η εξέλιξη της Βιώσιμης Ανάπτυξης. Σε Γονιάδης, Γ. & Λαμπρίδη Μ. (Επιμ.), *Εισαγωγή στη Βιώσιμη Ανάπτυξη* (28-33). Ανακτήθηκε από:

<https://www.ihu.edu.gr/icsd/docs/eisagogi-sti-viosimi-anaptyxi.pdf>

Λαμπρινάκη, Β. Β. & Λαμπρίδη Μ. (2015). Οι Τρεις Πυλώνες της Βιώσιμης Ανάπτυξης. Σε Γονιάδης, Γ. & Λαμπρίδη Μ. (Επιμ.), *Εισαγωγή στη Βιώσιμη Ανάπτυξη* (24-27). Ανακτήθηκε από: <https://www.ihu.edu.gr/icsd/docs/eisagogi-sti-viosimi-anaptyxi.pdf>

Λέκα, Α.Κ. (2012). *Περιβαλλοντική αστική βιωσιμότητα σε μεσαίας κλίμακας παράκτιες πόλεις. Προσέγγιση με περιβαλλοντικούς δείκτες*. (Διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <https://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/28513#page/1/mode/2up>

Λιάλιος, Γ. (2020, 8 Αυγούστου). Η ενίσχυση του «Μεγάλου Περιπάτου». *Η Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/society/1093877/i-enischysi-toy-megaloy-peripatoy/>

Λιάλιος, Γ. (2021, 24 Σεπτεμβρίου). Απογοητευμένοι από τον Μεγάλο Περίπατο. *Η Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/society/561509797/apogoyteymenoi-apo-ton-megalo-peripato/>

Λιάλιος, Γ. και Καραμανώλη, Ε. (2015, 6 Ιουνίου). Οριστικό «όχι» ΣΤΕ στην ανάπτυξη της Πανεπιστημίου. *Η Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/society/818146/oristiko-ochi-ste-stin-anaplasti-tis-panepistimiou/>

Μαρούγκας, Κ. (2020, Ιούλιος). Δυναμική εξέλιξη των χρήσεων γης και του πληθυσμού στη συνοικία του Ψυρρή. *Athens Social Atlas*. Ανακτήθηκε από <https://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CE%B7-%CF%83%CF%85%CE%BD%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%AF%CE%B1-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CF%88%CF%85%CF%81%CF%81%CE%AE/>

Μαυραντζά, Σ. (2009). *Το αυτοκίνητο στην Ελλάδα του 20^{ου} αιώνα*. (Πτυχιακή Εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από: <https://ir.lib.uth.gr/xmlui/handle/11615/13060>

Μεγάλος Περίπατος: Αλλάζει μέχρι τα Χριστούγεννα – Τα νέα έργα. (2021). *Reader*. Ανακτήθηκε από <https://www.reader.gr/koinonia/378728/megalos-peripatos-allazei-mehri-ta-hristoygenna-ta-nea-erga>

Μεγάλος Περίπατος: Οι ευκαιρίες για αναπτυξιακή προοπτική της πόλης σε δημόσια διαβούλευση. (2020, 24 Ιουλίου). *News.gr*. Ανακτήθηκε από <https://www.news.gr/ellada/article/2308441/megalos-peripatos-i-efkeries-gia-anaptixiaki-prooptiki-tis-polis-se-dimosia-diavoulefsi.html>

Μιχαήλ Χ., Στυλιανίδης Μ., Στυλιανού Ν. (2012). *Ο πόλεμος του Αστικού Ανταγωνισμού: Η Ολυμπιακή μάχη της Αθήνας*. (Διπλωματική εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <https://dspace.lib.ntua.gr/xmlui/handle/123456789/6644>

Μονιούδη-Γαβαλά, Θ. (2015). *Η ελληνική πόλη από τον Ιππόδαμο στον Κλεάνθη*. Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών. Ανακτήθηκε από <http://hdl.handle.net/11419/2927>

Μοσχίδου, Α. (2011). *Η αστική ανάπτυξη στον ευρωπαϊκό και ελληνικό χώρο – Παράδειγμα του ιστορικού κέντρου της Αθήνας*. (Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <http://dx.doi.org/10.26240/heal.ntua.11099>

- Μπακογιάννης, Ε. (2016). *Οδηγίες για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας*. Αθήνα: Εκδόσεις Γρηγόρη. Ανακτήθηκε από https://www.researchgate.net/publication/333220419_Odegies_gia_ta_Schedia_Biosimes_Astikes_Kinetikotetas
- Μπάκουρος, Ε. (2016). *Rethink Athens. Το Όραμα της Αστικής Αναγέννησης*. (Ερευνητική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). doi: <http://dx.doi.org/10.26240/heal.ntua.1509>
- Μπαμπάτσου, Χ.Α. (2009). *Η βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη υπό το πρίσμα της νεοκλασικής οικονομικής θεωρίας και της οικολογικής οικονομικής*. (Διδακτορική διατριβή, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, Κομοτηνή, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <https://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/23420#page/1/mode/2up>
- Μπαρμπόπουλος, Ν. (2002). *Προς τη βιώσιμη κινητικότητα στην Ευρωπαϊκή πόλη- Αποτίμηση πολιτικών και προσέγγιση μεθοδολογίας σχεδιασμού αστικών μεταφορών*. (Διδακτορική διατριβή, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <http://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/13569#page/1/mode/2up>
- Μπετούρα, Δ. (1994). *Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση τμήματος του οδικού δικτύου της Πλάκας*. (Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από: <https://ir.lib.uth.gr/xmlui/handle/11615/39754>
- Μπετούρα, Δ., Λουκίσσας, Φ., Οικονόμου, Δ. (1997) Επιπτώσεις από την Πεζοδρόμηση της Πλάκας: Απόψεις Κατοίκων και Επιχειρηματιών της Περιοχής. *Τεχνικά Χρονικά: Επιστημονική Έκδοση ΤΕΕ II*, 17, 1-2, 33-49. Ανακτήθηκε από: <http://library.tee.gr/vufind/Record/10055514/Details>
- Μωραΐτου, Α. (2011). *Επεμβάσεις μεγάλης κλίμακας και αναπλάσεις στα ιστορικά κέντρα των πόλεων: Πρακτικές και προβλήματα από το Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας. Ο Ρόλος της Τοπικής Αυτοδιοίκησης*. (Τελική Εργασία, Εθνική Σχολή Τοπικής Αυτοδιοίκησης, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από: https://www.ekdd.gr/ekdda/files/ergasies_esta/T1/028/10080.pdf
- Νομοθετικό διάταγμα 17-07-1923 (ΦΕΚ 228/Α/1923). *Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών*. Ανακτήθηκε από https://www.technologismiki.com/nomos/index.html?nd_17_7_1923.php
- Νόμος 1337/83 (ΦΕΚ Α/33/14.3.1983). *Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις*. Ανακτήθηκε από <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/286147/nomos-1337-1983>
- Νόμος 1515/85 (ΦΕΚ 18/Α/18-2-1985). *Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας*. Ανακτήθηκε από <https://www.e-nomothesia.gr/kat-periballon/skhedia-poleon/n-1515-1985.html>
- Νόμος 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α/16-10-1986). *Για την προστασία του περιβάλλοντος*. Ανακτήθηκε από <https://www.e-nomothesia.gr/kat-periballon/n-1650-1986.html>
- Νόμος 2052/1992 (ΦΕΚ 94/Α/5.6.1992). *Μέτρα για την αντιμετώπιση των νέφους και πολεοδομικές ρυθμίσεις*. Ανακτήθηκε από <https://www.e-nomothesia.gr/kat-periballon/n-2052-1992.html>
- Νόμος 4014/2011 (ΦΕΚ Α/209/21.9.2011). *Περιβαλλοντική αδειοδότηση έργων και δραστηριοτήτων, ρύθμιση αυθαιρέτων σε συνάρτηση με δημιουργία περιβαλλοντικού ισοζυγίου και άλλες*

διατάξεις αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος. Ανακτήθηκε από <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/62759/nomos-4014-2011>

Νόμος 4250/2014, Άρθρο 12, (ΦΕΚ Α/74 - 26.03.2014). Διοικητικές Απλουστεύσεις Καταργήσεις, Συγχωνεύσεις Νομικών Προσώπων και Υπηρεσιών του Δημοσίου Τομέα Τροποποίηση Διατάξεων του Π.Δ. 318/1992 (Α' 161) και λοιπές ρυθμίσεις. Ανακτήθηκε από <https://www.forin.gr/laws/law/3152/dioikhtikes-aplouseuseis-katarghseis-sugxwneuseis-nomikwn-proswpwn-kai-uphresiwn-tou-dhmosiou-tomea-tropopoihsh-diataksewn-tou-p-d-318-1992-a-161-kai-loipes-ruthmiseis#!/?article=15625>

Νόμος 4277/2014, (ΦΕΚ 156Α/2014). *Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας Αττικής και άλλες διατάξεις*. Ανακτήθηκε από <https://www.e-nomothesia.gr/kat-periballon/skhedia-poleon/n-4277-2014.html>

Νόμος 4447/2016, (ΦΕΚ Α/241/23.12.2016). Χωρικός σχεδιασμός – Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις. Ανακτήθηκε από <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/247771/nomos-4447-2016>

Νόμος 4599/19 (ΦΕΚ 40 Α/19). *Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς υποψήφιων οδηγών και οδηγών για τη χορήγηση αδειών οδήγησης οχημάτων, άλλες διατάξεις για τις άδειες οδήγησης και λοιπές διατάξεις*. Ανακτήθηκε από <https://drive.google.com/file/d/121qylUDHQWeOpkP655zrh2Qn0a3AULZV/view>

Νόμος 4784/2021 (ΦΕΚ 40/Α/16-3-2021). *Η Ελλάδα σε κίνηση: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα - Μικροκινητικότητα - Ρυθμίσεις για τον εκσυγχρονισμό, την απλούστευση και την ψηφιοποίηση διαδικασιών του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών και άλλες διατάξεις*. Ανακτήθηκε από <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/684304/nomos-4784-2021>

Νόμος 947/1979 (ΦΕΚ 169/Α/26-7-1979). *Περί οικιστικών περιοχών*. Ανακτήθηκε από <https://www.e-nomothesia.gr/kat-periballon/skhedia-poleon/n-947-1979.html>

Ντελέζος, Κ. (2002, Αύγουστος 10). Ένας πεζόδρομος για...τζόκινγκ. *Τα Νέα*. Ανακτήθηκε από <https://www.tanea.gr/2002/08/10/greece/enas-pezodromos-gia-tzogkingk/>

Ξένος, Γ. (2021α, Ιούνιος 24). Προσωπική συνέντευξη.

Ξένος, Γ. (2021β, Ιούνιος 21). Μεγάλη ταλαιπωρία 2.0: Ο «Μεγάλος Περίπατος» επιστρέφει. *Ρήξη*. Ανακτήθηκε από <https://ardin-rixi.gr/archives/235653>

Ξυδιάς, Κ. (2005). *Διερεύνηση και στατιστική ανάλυση της αντίληψης των πολιτών για την Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας*. (Μεταπτυχιακή διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Αθήνα). Ανακτήθηκε από <https://docplayer.gr/1210047-Diereynisi-kai-statistiki-analysi-tis-antilipsis-ton-politon-gia-tin-enopoiisi-arhaiologikon-horon-athinas.html>

Ο Γ. Κεφαλογιάννης για ηλεκτροκίνηση και Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα. (2021, 9 Ιουλίου). *Insider*. Ανακτήθηκε στις 29/9/2021 από <https://www.insider.gr/eidiseis/180496/o-g-kefalogiannis-sto-international-energy-exhibition-greece>

Ο Μεγάλος Περίπατος αναδεικνύει την Αθήνα σε κορυφαίο τουριστικό προορισμό. (2020, 16 Ιουλίου). *ΣΚΑΪ*. Ανακτήθηκε στις 29/9/2021 από <https://www.skai.gr/news/greece/o-megalos-peripatos-anadeiknyei-tin-athina-se-koryfaio-touristiko-proorismo>

- Ολοκληρώθηκαν οι προμελέτες για την οδό Πανεπιστημίου. (2013, Μάιος 16). *Capital.gr*. Ανακτήθηκε από <https://www.capital.gr/oikonomia/1797009/oloklirothikan-oi-prometeles-gia-tin-odo-panepistimiou>
- Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών. (1992). *Έκθεση της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, Rio de Janeiro 3 – 14 Ιουνίου, Ψηφίσματα που εγκρίθηκαν από τη Διάσκεψη*. Νέα Υόρκη: Ηνωμένα Έθνη. Ανακτήθηκε από [https://undocs.org/en/A/CONF.151/26/Rev.1\(vol.I\)](https://undocs.org/en/A/CONF.151/26/Rev.1(vol.I))
- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. (2015) Ανακτήθηκε 3 Μαρτίου 2021 από <http://geodata.gov.gr/el/organization/about/orsa>
- ΟΡΣΑ. (2010). *Μητροπολιτικές Παρεμβάσεις του νέου ΡΣΑ Αθήνα/Αττική 2021. Ιστορικό διαδικασιών για την πολεοδομική ανασυγκρότηση του Κέντρου της Αθήνας, με μετατροπή της Πανεπιστημίου σε άξονα Δημόσιας Συγκοινωνίας, Ποδηλάτου και Περιπάτου Προκαταρκτική διερεύνηση Κυκλοφοριακής και Συγκοινωνιακής οργάνωσης – Αρχές και στόχοι Πολεοδομικής Παρέμβασης – Διατύπωση Μνημονίου Συνεργασίας Συναρμόδιων Φορέων*. Αθήνα: Ο Οργανισμός της Αθήνας. et al. Ανακτήθηκε από https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjtpoPL2cHvAhVj8OAKHSynAQcQFjAAegQIAxAD&url=http%3A%2F%2Fcourses.arch.ntua.gr%2Ffsr%2F144842%2Fkentro%2520athinas%2520peiraia.pdf&usq=AOvVaw3oufdu8WRplh60MbqSZ_RR
- Παντελιά, Μ. (2012, 19 Οκτωβρίου). Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής 2021. *Ιστολόγιο Χαράς Καφαντάρη*. Ανακτήθηκε από <https://kafantari.com/2012/10/19/%CF%81%CF%85%CE%B8%CE%BC%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%BF-%CE%B1%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1%CF%82-%CE%B1%CF%84%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%82-2021/>
- Παπούλια, Ε. (2021, 21 Αυγούστου). Ανάπλαση της κάτω Πλατείας Συντάγματος: 14 χρηστικές ερωτήσεις και απαντήσεις. *Alphafreepress*. Ανακτήθηκε από <https://www.alphafreepress.gr/2021/08/21/ellada/autodioikisi/anaplasti-tis-kato-plateias-syntagmatos-14-xristikes-erotiseis-kai-apantiseis/>
- Παφίλας, Δ. (2021, 11 Ιανουαρίου). Περίπατο...στα εταιρικά ομόλογα εξετάζει ο Δήμος Αθηναίων, για να αντλήσει κεφάλαια. *Banking News*. Ανακτήθηκε από <https://www.bankingnews.gr/index.php?id=527669>
- Περιφέρεια Αττικής. (2017). *Έντυπο υποβολής πρότασης στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης για περιοχές με αναπτυξιακή δυναμική*. Ανακτήθηκε από https://athensib.gr/images/EFD_FILES/2021/Athina_2020_Viosimi_anaptixi.pdf
- Προεδρικό Διάταγμα 13-7-1994, (ΦΕΚ 704/Δ). Καθορισμός ειδικών χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην περιοχή του Εμπορικού Τριγώνου του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών. Ανακτήθηκε από <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/619467/p.d.-fek-d-704--1994-1994>
- Προεδρικό Διάταγμα 21-9-1979 (ΦΕΚ 567/Δ/1979). *Περί χαρακτηρισμού ως παραδοσιακού τμήματος της πόλης των Αθηνών (Ιστορικό Κέντρο)*. Ανακτήθηκε από http://www.nomoskopio.gr/pd_21_9_79.php?toc=0&printWindow&

- Προεδρικό Διάταγμα 30-05-1985, (ΦΕΚ 349/Δ/1985). Χαρακτηρισμός ως διατηρητέων κτιρίων του Παλαιού Εμπορικού Κέντρου Αθηνών καθώς και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης και χρήσεων γης στην περιοχή αυτή. Ανακτήθηκε από http://nomoskopio.gr/pd_30_5_85d.php?toc=0&printWindow&
- Προεδρικό Διάταγμα 84/1984, (ΦΕΚ 33/Α/21-3-84). Ίδρυση, επέκταση, εκσυγχρονισμός, συγχώνευση και μετεγκατάσταση βιομηχανιών, βιοτεχνιών και αποθηκών μέσα στα όρια του ηπειρωτικού τμήματος του Νομού Αττικής και των νησιών Σαλαμίνας και Αίγινας. Ανακτήθηκε από <https://elinyae.gr/sites/default/files/2019-07/33-84.1110112961738.pdf>
- Ράπτης, Χ. (2021, 26 Απριλίου). Ο Δήμος Αθηναίων χρηματοδοτεί τις επιχειρήσεις με στόχο την ενεργειακή τους αναβάθμιση. *In.gr*. Ανακτήθηκε από <https://www.in.gr/2021/04/26/greece/o-dimos-athinaion-xrimatodotei-tis-epixeiriseis-stoxo-tin-energeiaki-tous-anavathmisi/>
- Ρηγόπουλος, Δ. (2002, 13 Ιανουαρίου). Η μεγάλη ανάπλαση της πόλης των Αθηνών. *Η Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/culture/108681/h-megali-anaplasti-tis-polis-ton-athinon/>
- ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, ΣΕΠΟΧ, ΣΕΣ. (2020). *Δελτίο Τύπου για τον «Μεγάλο Περίπατο»*. Η διεπιστημονική προσέγγιση αποτελεί μονόδρομο για την αξιολόγηση και την επιτυχία του εγχειρήματος. Ανακτήθηκε από <https://www.ses.gr/wp-content/uploads/2020/08/DeltioTupou-SADAS-SEPOX-SES.pdf>
- Σαμαράς, Ν. (2019). Κέντρο Πόλης και Ιστορικότητα. Θεωρητικά ζητήματα και σύγχρονες πολεοδομικές πρακτικές. Μελέτη Περίπτωσης: Το «Βαρούσι» των Τρικάλων. (Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <https://www.didaktorika.gr/eadd/handle/10442/45720>
- Σαρηγιάννης, Γ. (2010, 11 Οκτωβρίου). Τα ρυθμιστικά σχέδια Αθηνών και οι μεταβολές των πλαισίων τους. *Αρχιτεκτονικές Ματιές*. Ανακτήθηκε από <https://www.greekarchitects.gr/gr/%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B9%CF%84%CE%B5%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%B5%CF%82/%CF%84%CE%B1-%CF%81%CF%85%CE%B8%CE%BC%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AC-%CF%83%CF%87%CE%AD%CE%B4%CE%B9%CE%B1-%CE%B1%CE%B8%CE%B7%CE%BD%CF%8E%CE%BD-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CE%BF%CE%B9-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B2%CE%BF%CE%BB%CE%AD%CF%82-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CF%80%CE%BB%CE%B1%CE%B9%CF%83%CE%AF%CF%89%CE%BD-%CF%84%CE%BF%CF%85%CF%82-id3464>
- Σαρηγιάννης, Γ. (2016, 5 Ιανουαρίου). Κώστας Η. Μπίρης, βίος αφιερωμένος στην πόλη των Αθηνών. Ένα πολύ σημαντικό βιβλίο της πολεοδομικής ιστορίας των Αθηνών από τον Μάνο Μπίρη, με βάση το Αρχείο του Κώστα Μπίρη. *Greek Architects*. Ανακτήθηκε από <https://www.greekarchitects.gr/gr/%CE%B1%CF%81%CF%87%CE%B9%CF%84%CE%B5%CE%BA%CF%84%CE%BF%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CF%82-%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B9%CE%B5%CF%82/%CE%BA%CF%8E%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%82-%CE%B7-%CE%BC%CF%80%CE%AF%CF%81%CE%B7%CF%82-%CE%B2%CE%AF%CE%BF%CF%82-%CE%B1%CF%86%CE%B9%CE%B5%CF%81%CF%89%CE%BC%CE%AD%CE%BD%CE%BA%CF%84%CE%B5%CF%82-id3464>

[E%BF%CF%82-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B7-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%B1%CE%B8%CE%B7%CE%BD%CF%8E%CE%BD-id10625](#)

Σκάγιαννης, Π. (2013). Παρατηρήσεις σχετικά με την πρόταση για την «πεζοδρόμηση της Πανεπιστημίου». *Αειχώρος*, 18, 163-170. Ανακτήθηκε από https://issuu.com/liveris/docs/aeihoros18_all

Σμυρναίου, Ε. (2014). *Αστική αναγέννηση και βιοκλιματικός σχεδιασμός για την κίνηση των πεζών στο Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας*. (Μεταπτυχιακή Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα) Ανακτήθηκε από <http://dspace.lib.ntua.gr/handle/123456789/39315>

Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών. (1996). *Εμπορικό Τρίγωνο Κέντρου Αθήνας: Πολεοδομική έρευνα & προγραμματισμός αναβάθμισης*. Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. Ανακτήθηκε από http://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/resource/10575/_emp_emporiko_trigono.pdf

ΣΤΕ Δ' Τμήμα Α1992/2020. Ανακτήθηκε από http://www.adjustice.gr/webcenter/portal/ste/ypiresies/nomologies?_afrLoop=11871082584936393#!%40%40%3F_afrLoop%3D11871082584936393%26centerWidth%3D65%2525%26leftWidth%3D0%2525%26npath%3D%252Fwebcenter%252Fportal%252Fste%252Fypiresies%252Fnomologies%26rightWidth%3D35%2525%26showFooter%3Dfalse%26showHeader%3Dtrue%26_adf.ctrl-state%3Dx3ijica0_58

ΣΤΕ Ολομέλεια Α2152/2015. Ανακτήθηκε από http://www.adjustice.gr/webcenter/portal/ste/ypiresies/nomologies;jsessionid=oH4u4cblO9i4fs_sDngntWoAD3lwBWpI37IruSBPGD0nW2m7veOBd!87456119!1239503091?_afrLoop=11871063667760763#!%40%40%3F_afrLoop%3D11871063667760763%26centerWidth%3D65%2525%26leftWidth%3D0%2525%26npath%3D%252Fwebcenter%252Fportal%252Fste%252Fypiresies%252Fnomologies%26rightWidth%3D35%2525%26showFooter%3Dfalse%26showHeader%3Dtrue%26_adf.ctrl-state%3Dx3ijica0_4

Στιβακτής, Ι. (2017). *Κλιματική Κατηγοριοποίηση της Αττικής με τη βοήθεια των βαθμοημερών ψύξης και θέρμανσης*. (Πτυχιακή Εργασία, Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <https://pergamos.lib.uoa.gr/uoa/dl/frontend/file/lib/default/data/1692082/theFile>

Σύλλογος Μεταπτυχιακών Σπουδαστών (Υποψηφίων Διδασκτόρων) Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου (2020, 18 Ιουνίου). *Η Μεγάλη Περιπέτεια της Αθήνας*. Απόφαση Διοικητικού Συμβουλίου. Ανακτήθηκε από <http://yd.ntua.gr/2020/06/18/%ce%b7-%ce%bc%ce%b5%ce%b3%ce%ac%ce%bb%ce%b7-%cf%80%ce%b5%cf%81%ce%b9%cf%80%ce%ad%cf%84%ce%b5%ce%b9%ce%b1-%cf%84%ce%b7%cf%82-%ce%b1%ce%b8%ce%ae%ce%bd%ce%b1%cf%82/?fbclid=IwAR3uSUDV-vUr6BGfkEYQ1UZkQBqHuBploVRdznebkHHzC92pA1CZXQOSEd1E>

Συνάντηση Γ. Πατούλη με Κώστα Μπακογιάννη για τον «Μεγάλο Περίπατο» (2020α, 7 Ιουλίου). *Η Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/society/1086372/synantisi-g-patoyli-k-mpakogianni-gia-ton-megalo-peripato/>

Συνάντηση ΠτΔ με Κώστα Μπακογιάννη για τον Μεγάλο Περίπατο (2020β, 11 Ιουνίου). *Η Καθημερινή*. Ανακτήθηκε από <https://www.kathimerini.gr/society/1082329/synantisi-ptd-me-kosta-mpakogianni-gia-ton-megalo-peripato/>

- Τζαναβάρα, Χ. (2011, 12 Απριλίου). Πανεπιστημίο: Άνω-Κάτω ο Δακτύλιος – Ποιοι δρόμοι γίνονται αντίθετης κίνησης – Τι αλλάζει η πεζοδρόμηση. *Ελευθεροτυπία*. Ανακτήθηκε από <http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=266241>
- Τουρνικιώτης et. al (2011). *Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας και Πειραιά*. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο. Ανακτήθηκε από https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwjvwoy7uLzvAhVR6aQKHTkOBAsQFjAAegQIBBAD&url=http%3A%2F%2Fcourses.arch.ntua.gr%2Ffsr%2F140411%2F%40ATHENS%2520CENTER%2520BOOK-B%2520LOW_Part1_Part1-1.pdf&usq=AOvVaw1bnbAik_dDLAHMIIZriFhO
- Τουρνικιώτης, Π. (2015, Δεκέμβριος). Η ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την Πανεπιστημίου. *Athens Social Atlas*. Ανακτήθηκε στις 19/3/2021 από <https://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CF%83%CF%85%CE%B3%CE%BA%CF%81%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%83%CE%B7-%CF%84%CE%BF%CF%85-%CE%BA%CE%AD%CE%BD%CF%84%CF%81%CE%BF%CF%85/>
- Τριάντης, Λ. (2017, Ιούνιος). Το θεσμικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού για το Κέντρο της Αθήνας: Όψεις του στρατηγικού και του κανονιστικού σχεδιασμού. *Athens Social Atlas*. Ανακτήθηκε από <https://www.athenssocialatlas.gr/%CE%AC%CF%81%CE%B8%CF%81%CE%BF/x%CF%89%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%82-%CF%83%CF%87%CE%B5%CE%B4%CE%B9%CE%B1%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82/#5>
- Τσαγκίρης, Ι. (2015) Re – thinking Rethink Athens: Μια κριτική αποτίμηση της προτεινόμενης πεζοδρόμησης της Οδού Πανεπιστημίου και της ταυτόχρονης δημιουργίας γραμμής Τραμ Σύνταγμα – Πατήσια. (Μεταπτυχιακή Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). DOI: <http://dx.doi.org/10.26240/heal.ntua.4731>
- Τσακίρογλου, Β. (2020, 1 Ιουνίου). Αθήνα: Μεγάλος περίπατος ή μεγάλη περιπέτεια; *Πρώτο Θέμα*. Ανακτήθηκε από <https://www.protothema.gr/greece/article/1012170/athina-megalos-peripatos-i-megali-peripeteia/>
- Τσαούσης, Θ. (2018). Η χρήση μεθόδων πολυκριτηριακής ανάλυσης στη βιώσιμη διαχείριση παράκτιων ζωνών: εφαρμογή της μεθόδου Αναλυτικής Ιεραρχικής Διαδικασίας στην περιοχή της Νέας Αγχιάλου Μαγνησίας. (Διπλωματική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <https://ikee.lib.auth.gr/record/297849/files/GRI-2018-21557.pdf>
- Τσιρόπουλος, Α. (2017). *Ανάπτυξη ενός σύνθετου δείκτη αξιολόγησης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην πόλη της Ξάνθης*. (Διπλωματική Εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης). Ανακτήθηκε από http://ikee.lib.auth.gr/record/292491/files/TSIROPOYLOS_549DE.pdf
- Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, Ομάδα Εργασίας Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνα/Αττική 2021. (2011). *Αθήνα Μεσογειακή Πρωτεύουσα. Στρατηγικές και Προτεραιότητες του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας / Αττικής 2021*. Αθήνα: ΟΡΣΑ. Ανακτήθηκε από http://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/resource/5728_rythmistiko-shedio-athinas/attikis/entypo_paroyiashs.pdf

- Υπουργείο Πολιτισμού. (2005). *Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000 – 2006. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Πολιτισμός»*. Αθήνα: Υπουργείο Πολιτισμού. Ανακτήθηκε από http://ep.culture.gr/el/Documents/%CE%95%CE%A0%20%CE%A0%CE%9F%CE%9B%CE%99%CE%A4%CE%99%CE%A3%CE%9C%CE%9F%CE%A3%202000-2006/OP_CULTURE-11.10.05.1.doc
- Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών . (2019). *Η ανάπτυξη του κέντρου της Αθήνας*. Αθήνα: Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Ανακτήθηκε από https://www.ggde.gr/index.php?option=com_k2&view=item&task=download&id=3445_6cecd840fe230a2ed391dcde675873f1&Itemid=326
- Υπουργική Απόφαση 179/21.8.2020(ΦΕΚ /Β/3481/2020. Παράταση ισχύος της υπό στοιχεία Δ1α/ΓΠ.οικ.31688/21.5.2020 κοινής απόφασης των Υπουρ-γών Προστασίας του Πολίτη, Υγείας, Εσωτερικών και Υποδομών και Μεταφορών «Επιβολή προ-σωρινών κυκλοφοριακών μέτρων και ρυθμίσε-ων στην περιοχή του Κέντρου της Αθήνας προς αντιμετώπιση του κινδύνου διασποράς του κο-ρωνοϊού COVID-19» (Β' 1970). Ανακτήθηκε από: http://www.et.gr/ids-nph/search/pdfViewerForm.html?args=5C7QrtC22wHUdWr4xouZundtvSoClrL81QBC9NCxtPXNZ8op6Z_wSuJlnJ48_97uHrMts-zFzeyCiBSQOpYnT00MHhcXFRTsZi7ccryCbDq7fSY8y4JYDB7HgxQvB7Hpw_txE1oMgQI
- Υπουργική Απόφαση 62869/3021/29-4-1993, (ΦΕΚ 545/Δ/17-5-1993). Ανακτήθηκε από http://listedmonuments.culture.gr/fek.php?ID_FEKYA=19515
- Φιλιππάκης, Κ. (2010). *Ο Μεγάλος Περίπατος – μια κριτική παρουσίαση*. (Ερευνητική Εργασία, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjLr73v3LnvAhXD6aQKHShsASsQFjAAegQIBBAD&url=http%3A%2F%2Fcourses.arch.ntua.gr%2Fsr%2F132657%2F00b_Esofyllo_periexomena.pdf&usq=AOvVaw2f091tdKDGut4tgoi0xN86
- Φιντικάκης, Ν. (2014). *Οι Θέσεις της Διεθνούς Ένωσης Αρχιτεκτόνων (UIA) για το σχεδιασμό των δημοσίων χώρων*. Εισήγηση στην Ημερίδα Για την εναλλακτική Δυνατότητα πεζοδρόμησης της οδού Σταδίου. Ανακτήθηκε από <https://web.tee.gr/eidisis/protash-pe zodromisis-thw-odoy-stadiou/>
- Χατζηγεωργίου, Α. (2020, 7 Ιουλίου). Μεγάλος Περίπατος Αθήνας: Επίκειται κρίσιμη ψηφοφορία σε κλίμα σύγκρουσης. *Έθνος*. Ανακτήθηκε από https://www.ethnos.gr/politiki/114237_megalos-peripatos-athinas-epikeitai-krisimi-psifofoia-se-klima-sygkroyis
- Χατζηκωνσταντίνου, Μ. (2020, 4 Νοεμβρίου). Θεοδωρικάκος: Αποκλειστική ευθύνη του Δήμου Αθηναίων ο Μεγάλος Περίπατος. *iEidiseis.gr*. Ανακτήθηκε από <https://www.ieidiseis.gr/politiki/66575/theodorikakos-apokleistiki-efthyni-tou-dimou-athinaion-o-megalos-peripatos>
- Χονδροσπύρος, Κ. (2016). Η προσέγγιση MaaS (Mobility as a Service) στον σχεδιασμό του συστήματος μεταφορών στις αστικές περιοχές. Διεύρυνση για την εφαρμογή της στην πόλη της Θεσσαλονίκης. (Μεταπτυχιακή Εργασία, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Ελλάδα). Ανακτήθηκε από <http://ikee.lib.auth.gr/record/286021/files/GRI-2016-17913.pdf>
- Ψυχογιός, Θ. (2012). *Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 1985 – 2012*. Ανακτήθηκε από http://www.arch.ntua.gr/sites/default/files/resource/4906_/psychogios_jan2012.pdf

Παράρτημα Α

Ερωτηματολόγιο πρώτης φάσης της έρευνας

Ο Μεγάλος Περίπατος της Αθήνας - Ερωτήσεις για την ανάλυση SWOT

Η παρούσα έρευνα έχει ως στόχο την εξέταση των δυνατών και αδύναμων σημείων (εσωτερικό περιβάλλον) καθώς και των απειλών και των ευκαιριών (εξωτερικό περιβάλλον) που παρουσιάζονται για την ανάπτυξη του σχεδίου του Μεγάλου Περιπάτου του Δήμου Αθηναίων.

(Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 4 συνολικά σελίδες. Κάθε σελίδα αφορά ένα τεταρτημόριο της ανάλυσης SWOT).

* Απαιτείται

Δυνατά
Σημεία
(Strengths)

Ποια από τα παρακάτω αποτελούν δυνατά σημεία για το σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου;
Τα δυνατά σημεία διαχωρίζονται σε: Πολιτικούς, Οικονομικούς, Κοινωνικούς, Τεχνολογικούς και Περιβαλλοντικούς Παράγοντες.
Αν θέλετε να προσθέσετε Δυνατό σημείο μπορείτε στο "Άλλο". Αν έχετε να προσθέσετε περισσότερα από ένα, γράψτε στο "Άλλο" διαχωρίζοντας τις εναλλακτικές απαντήσεις με κόμμα (,).
ΠΡΟΣΟΧΗ! Για τη συνέχεια στις επόμενες σελίδες του ερωτηματολογίου, σε περίπτωση που δεν επιλέξατε μία από τις προτεινόμενες απαντήσεις και δεν έχετε να προσθέσετε κάποια δική σας, επιλέξτε "Άλλο" πληκτρολογώντας "ΟΧΙ".
(Σελίδα 1 από 4)

1. Πολιτικοί Παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Περιοχή υψηλής σημασίας για τις τοπικές διοικητικές αρχές και την πολιτεία
☐ Καλή συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων φορέων

Άλλο: ☐ _____

2. Οικονομικοί Παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Μικρότερο κόστος συντήρησης από σημερινό κόστος συντήρησης οδικών αρτηριών και αστικού εξοπλισμού
☐ Οικονομικά οφέλη έπειτα από την υλοποίηση του έργου

Άλλο: ☐ _____

3. Κοινωνικοί Παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Θετική εμπειρία των κατοίκων του Δήμου Αθηναίων από παρόμοια έργα
☐ Διαμόρφωση κοινού οράματος όσον αφορά το έργο και τη φιλοσοφία του

Άλλο: ☐ _____

4. Τεχνολογικοί Παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Επάρκεια υφισταμένων υποδομών (δρόμοι, συστήματα πληροφορικής, αστικός εξοπλισμός, θέσεις στάθμευσης)
☐ Επαρκής εξυπηρέτηση της περιοχής από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Άλλο: ☐ _____

5. Περιβαλλοντικοί Παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Δυνατότητα αξιοποίησης ήδη υπαρχόντων χώρων μέσω ανάπλασης σε χώρους πρασίνου
☐ Διασύνδεση Μεγάλου Περιπάτου με τους Αρχαιολογικούς χώρους και άλλους χώρους πολιτισμού

Άλλο: ☐ _____

Αδύναμα
Σημεία
(Weaknesses)

Ποια από τα παρακάτω αποτελούν αδύναμα σημεία για το σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου;
Τα αδύναμα σημεία διαχωρίζονται σε: Πολιτικούς, Οικονομικούς, Κοινωνικούς, Τεχνολογικούς και Περιβαλλοντικούς Παράγοντες.
Αν θέλετε να προσθέσετε αδύναμο σημείο μπορείτε στο "Άλλο". Αν έχετε να προσθέσετε περισσότερα από ένα, γράψτε στο "Άλλο" διαχωρίζοντας τις εναλλακτικές απαντήσεις με κόμμα (,).
ΠΡΟΣΟΧΗ! Για τη συνέχεια στις επόμενες σελίδες του ερωτηματολογίου, σε περίπτωση που δεν επιλέξατε μία από τις προτεινόμενες απαντήσεις και δεν έχετε να προσθέσετε κάποια δική σας, επιλέξτε "Άλλο" πληκτρολογώντας "ΟΧΙ".
(Σελίδα 2 από 4)

6. Πολιτικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Έλλειψη συντονισμού και καθορισμού αρμοδιοτήτων κατά τη φάση υλοποίησης αλλά και έπειτα από την εφαρμογή του έργου

☐ Έλλειψη παρακολούθησης και ανατροφοδότησης των στόχων σε βάθος χρόνου

Άλλο: ☐ _____

7. Οικονομικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Υψηλά επενδυτικά κόστη

☐ Μακροχρόνιες διαδικασίες χρηματοδότησης

Άλλο: ☐ _____

8. Κοινωνικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Ελλιπής εμπειρία των κατοίκων του Δήμου Αθηναίων σε παρόμοια έργα

☐ Έλλειψη κοινού οράματος όσον αφορά το έργο και τη φιλοσοφία του

Άλλο: ☐ _____

9. Τεχνολογικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Μη επαρκείς υφιστάμενες υποδομές (δρόμοι, συστήματα πληροφορικής, αστικός εξοπλισμός, θέσεις στάθμευσης)

☐ Κυκλοφοριακή συμφόρηση

Άλλο: ☐ _____

10. Περιβαλλοντικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Μη επαρκής διασύνδεση του Μεγάλου Περιπάτου με τους Αρχαιολογικούς χώρους και άλλους χώρους πολιτισμού

☐ Αρνητικές επιπτώσεις του έργου στο περιβάλλον

Άλλο: ☐ _____

Ευκαιρίες
(Opportunities)

Ποιες είναι οι ευκαιρίες για το σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου;
Οι ευκαιρίες διαχωρίζονται σε: Πολιτικούς, Οικονομικούς, Κοινωνικούς, Τεχνολογικούς, Νομοθετικούς και Περιβαλλοντικούς Παράγοντες.
Αν θέλετε να προσθέσετε Ευκαιρία μπορείτε στο "Άλλο". Αν έχετε να προσθέσετε περισσότερες από μία, γράψτε στο "Άλλο" διαχωρίζοντας τις εναλλακτικές απαντήσεις με κόμμα (.).
ΠΡΟΣΟΧΗ! Για τη συνέχεια στις επόμενες σελίδες του ερωτηματολογίου, σε περίπτωση που δεν επιλέξατε μία από τις προτεινόμενες απαντήσεις και δεν έχετε να προσθέσετε κάποια δική σας, επιλέξτε "Άλλο" πληκτρολογώντας "ΟΧΙ".
(Σελίδα 3 από 4)

11. Πολιτικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Η παρέμβαση είναι συμβατή με τις κυβερνητικές προτεραιότητες

☐ Μία πιθανή αλλαγή της κυβέρνησης δε θα επηρεάσει το σχέδιο ή το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας του Δήμου

Άλλο: ☐ _____

12. Οικονομικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Η εφαρμογή του έργου θα οδηγήσει σε οικονομική ανάπτυξη όσον αφορά τον τουρισμό

☐ Η εφαρμογή του έργου θα οδηγήσει σε οικονομική ανάπτυξη όσον αφορά το εμπόριο

Άλλο: ☐ _____

13. Κοινωνικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Το έργο θα έχει θετικές επιπτώσεις στην καθημερινότητα των κατοίκων
☐ Η ανάπτυξη και η εφαρμογή του σχεδίου θα δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας

Άλλο: ☐ _____

14. Τεχνολογικοί παράγοντες:

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Δυνατότητα διοχέτευσης της κυκλοφορίας προς τις μεγάλες οδικές αρτηρίες
☐ Οι τεχνολογικές εξελίξεις θα επηρεάσουν θετικά την πορεία του έργου

Άλλο: ☐ _____

15. Νομοθετικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Το υπάρχον νομικό και θεσμικό πλαίσιο, ευνοεί την ανάπτυξη του Μεγάλου Περιπάτου και άλλων παρόμοιων δράσεων
☐ Η Προτεινόμενη παρέμβαση είναι συμβατή με τις ευρωπαϊκές πολιτικές

Άλλο: ☐ _____

16. Περιβαλλοντικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Το καλό κλίμα της περιοχής ευνοεί το προτεινόμενο σχέδιο και την υλοποίησή του

Άλλο: ☐ _____

Απειλές
(Threats)

Ποιες είναι οι απειλές για το σχέδιο του Μεγάλου Περιπάτου;
Οι απειλές διαχωρίζονται σε: Πολιτικούς, Οικονομικούς, Κοινωνικούς, Τεχνολογικούς, Νομοθετικούς και Περιβαλλοντικούς Παράγοντες.
Αν θέλετε να προσθέσετε απειλή μπορείτε στο "Άλλο". Αν έχετε να προσθέσετε περισσότερες από μία, γράψτε στο "Άλλο" διαχωρίζοντας τις εναλλακτικές απαντήσεις με κόμμα (.).
ΠΡΟΣΟΧΗ! Για τη συνέχεια στις επόμενες σελίδες του ερωτηματολογίου, σε περίπτωση που δεν επιλέξατε μία από τις προτεινόμενες απαντήσεις και δεν έχετε να προσθέσετε κάποια δική σας, επιλέξτε "Άλλο" πληκτρολογώντας "ΟΧΙ".

(Σελίδα 4 από 4)

17. Πολιτικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Η αλλαγή της κυβέρνησης θα έχει αρνητικές επιπτώσεις
- ☐ Μεγαλύτερος ανταγωνισμός με δήμους των προαστίων (εμπορικές χρήσεις, αναψυχή, αισθητική εικόνα)

Άλλο: ☐ _____

18. Οικονομικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Η αναμενόμενη αύξηση του τουρισμού δε θα συμβάλλει στην αξιοποίηση του έργου
- ☐ Η αναμενόμενη αύξηση του τουρισμού θα αλλοιώσει το χαρακτήρα του κέντρου της Αθήνας

Άλλο: ☐ _____

19. Κοινωνικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Το έργο είναι ξένο ως προς την κουλτούρα των κατοίκων του Δήμου Αθηναίων
- ☐ Κατά τη διάρκεια της πιλοτικής εφαρμογής του Μεγάλου Περιπάτου, υπήρχαν αντιδράσεις από μερίδα του πληθυσμού ή συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες

Άλλο: ☐ _____

20. Τεχνολογικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

- ☐ Ελλιπής διασύνδεση με τους μεγαλύτερους δρόμους της περιοχής
- ☐ Η διοχέτευση της κυκλοφορίας προς τις μεγάλες οδικές αρτηρίες είναι δύσκολη

Άλλο: ☐ _____

21. Νομοθετικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Το υπάρχον νομικό και θεσμικό πλαίσιο, δεν ευνοεί την ανάπτυξη του Μεγάλου Περιπάτου και παρόμοιων δράσεων

☐ Η προτεινόμενη παρέμβαση δεν είναι συμβατή με τις ευρωπαϊκές πολιτικές

Άλλο: ☐ _____

22. Περιβαλλοντικοί παράγοντες: *

Επιλέξτε όλα όσα ισχύουν.

☐ Υπάρχει κίνδυνος από την Κλιματική Αλλαγή και τις καιρικές συνθήκες

Άλλο: ☐ _____

Παράρτημα Β

Πίνακας 24. Συγκεντρωτικός πίνακας δυαδικών συγκρίσεων (δεύτερη φάση της έρευνας) για όλους τους ερωτηθέντες με τη χρήση του γεωμετρικού μέσου όρου των επιμέρους απαντήσεών τους

ΔΥΝ.ΣΗΜΕΙΑ	ΔΣ1	ΔΣ2	ΔΣ3	ΔΣ4	ΔΣ5	ΔΣ6	ΔΣ7
ΔΣ1	1,0000	0,3487	1,0000	0,2708	1,1958	0,1876	1,9671
ΔΣ2	2,8679	1,0000	2,4897	2,0228	4,6272	1,4025	4,3346
ΔΣ3	1,0000	0,4017	1,0000	0,6927	1,2414	0,4711	2,8129
ΔΣ4	3,6924	0,4944	1,4436	1,0000	4,3778	0,9448	4,8557
ΔΣ5	0,8363	0,2161	0,8056	0,2284	1,0000	0,2973	0,5132
ΔΣ6	5,3302	0,7130	2,1227	1,0584	3,3637	1,0000	3,0027
ΔΣ7	0,5084	0,2307	0,3555	0,2059	1,9486	0,3330	1,0000
ΣΥΝΟΛΟ	15,2351	3,4045	9,2170	5,4791	17,7544	4,6364	18,4863
ΑΔ.ΣΗΜΕΙΑ	ΑΣ1	ΑΣ2	ΑΣ3	ΑΣ4	ΑΣ5	ΑΣ6	ΑΣ7
ΑΣ1	1,0000	0,5127	0,6489	1,0000	0,5798	1,3775	0,5798
ΑΣ2	1,9504	1,0000	1,0086	0,5912	0,7546	1,4972	1,3511
ΑΣ3	1,5410	0,9915	1,0000	1,5279	1,3511	1,5265	1,1298
ΑΣ4	1,0000	1,6916	0,6545	1,0000	1,0470	1,9486	1,6450
ΑΣ5	1,7247	1,3251	0,7402	0,9551	1,0000	1,0484	1,2765
ΑΣ6	0,7260	0,6679	0,6551	0,5132	0,9538	1,0000	1,2765
ΑΣ7	1,7247	0,7402	0,8851	0,6079	0,7834	0,7834	1,0000
ΣΥΝΟΛΟ	9,6666	6,9290	5,5924	6,1952	6,4697	9,1816	8,2587
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	Ε1	Ε2	Ε3	Ε4	Ε5	Ε6	Ε7
Ε1	1,0000	2,7354	1,7247	4,7177	1,5265	3,5218	1,3015
Ε2	0,3656	1,0000	0,4711	1,3639	0,4017	1,4422	0,4986
Ε3	0,5798	2,1227	1,0000	2,7354	0,5127	2,6577	0,5962
Ε4	0,2120	0,7332	0,3656	1,0000	0,3031	0,5798	0,4372
Ε5	0,6551	2,4897	1,9504	3,2992	1,0000	2,5845	2,2660
Ε6	0,2839	0,6934	0,3763	1,7247	0,3869	1,0000	0,8284
Ε7	0,7684	2,0056	1,6772	2,2875	0,4413	1,2072	1,0000
ΣΥΝΟΛΟ	3,8648	11,7799	7,5651	17,1284	4,5722	12,9933	6,9278
ΑΠΕΙΛΕΣ	Α1	Α2	Α3	Α4	Α5	Α6	Α7
Α1	1,0000	4,3267	0,5088	0,9368	2,9200	1,3139	0,7901
Α2	0,2311	1,0000	0,1987	0,2351	0,3147	0,2042	0,2976
Α3	1,9653	5,0315	1,0000	1,4422	2,3501	1,7395	3,4887
Α4	1,0675	4,2534	0,6934	1,0000	2,4189	0,9906	1,0884
Α5	0,3425	3,1781	0,4255	0,4134	1,0000	0,3266	0,3798
Α6	0,7611	4,8974	0,5749	1,0095	3,0615	1,0000	1,3139
Α7	1,2656	3,3606	0,2866	0,9188	2,6327	0,7611	1,0000
ΣΥΝΟΛΟ	6,63	26,05	3,69	5,96	14,70	6,34	8,36

Πίνακας 25. Κανονικοποιημένος πίνακας για όλους τους ερωτηθέντες

ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ	ΔΣ1	ΔΣ2	ΔΣ3	ΔΣ4	ΔΣ5	ΔΣ6	ΔΣ7
ΔΣ1	0,0656	0,1024	0,1085	0,0494	0,0674	0,0405	0,1064
ΔΣ2	0,1882	0,2937	0,2701	0,3692	0,2606	0,3025	0,2345
ΔΣ3	0,0656	0,1180	0,1085	0,1264	0,0699	0,1016	0,1522
ΔΣ4	0,2424	0,1452	0,1566	0,1825	0,2466	0,2038	0,2627
ΔΣ5	0,0549	0,0635	0,0874	0,0417	0,0563	0,0641	0,0278
ΔΣ6	0,3499	0,2094	0,2303	0,1932	0,1895	0,2157	0,1624
ΔΣ7	0,0334	0,0678	0,0386	0,0376	0,1098	0,0718	0,0541
ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ	ΑΣ1	ΑΣ2	ΑΣ3	ΑΣ4	ΑΣ5	ΑΣ6	ΑΣ7
ΑΣ1	0,1034	0,0740	0,1160	0,1614	0,0896	0,1500	0,0702
ΑΣ2	0,2018	0,1443	0,1804	0,0954	0,1166	0,1631	0,1636
ΑΣ3	0,1594	0,1431	0,1788	0,2466	0,2088	0,1663	0,1368
ΑΣ4	0,1034	0,2441	0,1170	0,1614	0,1618	0,2122	0,1992
ΑΣ5	0,1784	0,1912	0,1324	0,1542	0,1546	0,1142	0,1546
ΑΣ6	0,0751	0,0964	0,1171	0,0828	0,1474	0,1089	0,1546
ΑΣ7	0,1784	0,1068	0,1583	0,0981	0,1211	0,0853	0,1211
ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ	Ε1	Ε2	Ε3	Ε4	Ε5	Ε6	Ε7
Ε1	0,2587	0,2322	0,2280	0,2754	0,3339	0,2710	0,1879
Ε2	0,0946	0,0849	0,0623	0,0796	0,0878	0,1110	0,0720
Ε3	0,1500	0,1802	0,1322	0,1597	0,1121	0,2045	0,0861
Ε4	0,0548	0,0622	0,0483	0,0584	0,0663	0,0446	0,0631
Ε5	0,1695	0,2113	0,2578	0,1926	0,2187	0,1989	0,3271
Ε6	0,0735	0,0589	0,0497	0,1007	0,0846	0,0770	0,1196
Ε7	0,1988	0,1703	0,2217	0,1336	0,0965	0,0929	0,1443
ΚΑΝΟΝΙΚΟΠΟΙΗΣΗ	Α1	Α2	Α3	Α4	Α5	Α6	Α7
Α1	0,1508	0,1661	0,1380	0,1573	0,1987	0,2074	0,0945
Α2	0,0348	0,0384	0,0539	0,0395	0,0214	0,0322	0,0356
Α3	0,2963	0,1932	0,2712	0,2422	0,1599	0,2745	0,4174
Α4	0,1609	0,1633	0,1880	0,1679	0,1646	0,1563	0,1302
Α5	0,0516	0,1220	0,1154	0,0694	0,0680	0,0516	0,0454
Α6	0,1147	0,1880	0,1559	0,1695	0,2083	0,1578	0,1572
Α7	0,1908	0,1290	0,0777	0,1543	0,1791	0,1201	0,1196

Πίνακας 26. Βάρη, Γινόμενα, Λόγοι, Δείκτης Συνέπειας CI και Λόγος Συνέπειας CR για τα όλους τους ερωτηθέντες και κατά σειρά τα Δυνατά Σημεία, τα Αδύναμα Σημεία, τις Ευκαιρίες και τις Απειλές

ΒΑΡΗ	ΓΙΝΟΜΕΝΑ	ΛΟΓΟΙ		
0,0772	0,5597	7,2524		
0,2741	2,0034	7,3082		
0,1060	0,7762	7,3207		
0,2057	1,5224	7,4018		
0,0565	0,4088	7,2327		
0,2215	1,6383	7,3972	CI	0,0506
0,0590	0,4254	7,2111	CI/RI	0,0375

ΒΑΡΗ	ΓΙΝΟΜΕΝΑ	ΛΟΓΟΙ		
0,1093	0,7889	7,2210		
0,1522	1,0966	7,2068		
0,1771	1,2773	7,2118		
0,1713	1,2374	7,2225		
0,1542	1,1147	7,2281		
0,1118	0,8022	7,1778	CI	0,0351
0,1242	0,8945	7,2043	CI/RI	0,0260

ΒΑΡΗ	ΓΙΝΟΜΕΝΑ	ΛΟΓΟΙ		
0,2553	1,8315	7,1736		
0,0846	0,6064	7,1678		
0,1464	1,0491	7,1658		
0,0568	0,4075	7,1710		
0,2251	1,6268	7,2256		
0,0806	0,5771	7,1641	CI	0,0303
0,1512	1,0892	7,2055	CI/RI	0,0225

ΒΑΡΗ	ΓΙΝΟΜΕΝΑ	ΛΟΓΟΙ		
0,1590	1,1473	7,2180		
0,0365	0,2623	7,1774		
0,2649	1,9400	7,3223		
0,1616	1,1652	7,2100		
0,0748	0,5313	7,1050		
0,1645	1,1911	7,2408	CI	0,0369
0,1387	1,0092	7,2775	CI/RI	0,0274