

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΣΕΙΡΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ:

Απόψεις κατοίκων και επιχειρηματιών της περιοχής

97 - 14

Δ. Μπετούρα¹, Φ. Λουκίσσας² και Δ. Οικονόμου³



DISCUSSION PAPER SERIES

UNIVERSITY OF THESSALY
DEPARTMENT OF PLANNING AND REGIONAL DEVELOPMENT

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ:

Απόψεις κατοίκων και επιχειρηματιών της περιοχής

97 - 14

Δ. Μπετούρα¹, Φ. Λουκίσσας² και Δ. Οικονόμου³



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»

Αριθ. Εισ.: 2630/1
Ημερ. Εισ.: 25-02-2004
Δωρεά: Π.Θ.
Ταξιθετικός Κωδικός: Α
333.77
ΜΠΕ

¹ Μηχανικός Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

² Καθηγητής Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

³ Αναπληρωτής Καθηγητής Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Επιπτώσεις από την Πεζοδρόμηση της Πλάκας : Απόψεις κατοίκων και επιχειρηματιών της περιοχής

Δ. ΜΠΕΤΟΥΡΑ

Μηχανικός Χωροταξίας και
Περιφερειακής Ανάπτυξης

Φ. ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ

Καθηγητής Πανεπιστημίου
Θεσσαλίας

Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ

Αναπληρωτής Καθηγητής
Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Περίληψη

Αντικείμενο του παρόντος άρθρου είναι η παρουσίαση και αξιολόγηση των επιπτώσεων από το Πρόγραμμα Ανάπλασης της Πλάκας και ειδικότερα των κυκλοφοριακών, οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων της πεζοδρόμησης τμήματος του οδικού δικτύου της Η προσέγγιση, που τοποθετείται χρονικά 15 χρόνια μετά την έναρξη της εφαρμογής του προγράμματος, βασίζεται στις γνώμες και απόψεις των χρηστών του χώρου, και βασίσθηκε σε στοιχεία που προέκυψαν από μια επιτόπια καταγραφή των χρήσεων γης και τη σύγκρισή τους με τις αντίστοιχες χρήσεις γης του 1974 και τα αποτελέσματα ενός ερωτηματολογίου απευθυνόμενο σε δείγμα των κατοίκων και επαγγελματιών της Άνω Πλάκας που αποτύπωσε απόψεις για τις επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στο βαθμό που έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα. Από την ανάλυση των στοιχείων διαφαίνεται ότι η κατοικία δεν έχει επιστρέψει στο βαθμό που αναμενόταν, ενώ ο εμπορικός και ο ψυχαγωγικός χαρακτήρας της περιοχής διατηρείται μέσα από μεγαλύτερες μονάδες.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Γενικά

Διεθνώς τα προβλήματα των πεζών είχαν εντοπιστεί πριν το Β' Παγκόσμιο πόλεμο, παράλληλα με την επισήμανση της ανάγκης διασφάλισης της κίνησής τους. Τις πρώτες μεταπολεμικές πεζοδρομήσεις σε περιοχές κατοικίας, σε κέντρα πόλεων, αλλά ακόμα και σε παραδοσιακά τμήματα πόλεων και ιστορικά κέντρα συναντάμε στην Ολλανδία, Γερμανία και στις Σκανδιναβικές χώρες [2,3,4]. Στην Ελλάδα καθυστέρησε η προώθηση ανάλογων προγραμμάτων, ίσως λόγω της καθυστέρησης της μαζικής εισβολής του αυτοκινήτου. Στα τέλη της δεκαετίας του 1970 αρχίζουν οι πρώτες μελέτες πεζοδρόμησης κεντρικών εμπορικών δρόμων, όπως της Βουκουρεστίου [5] και περιοχών με ιστορικό ενδιαφέρον, όπως της Πλάκας από την Υπηρεσία Οικισμού του τότε Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Στις ημέρες μας οι εργασίες πεζοδρομήσεων έχουν γενικευθεί και ανάλογα προγράμματα προωθούνται εκτός από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και από τους Ο.Τ.Α. σε όλη την Ελλάδα, με σημαντική επιτυχία. Ενδιαφέρον είναι ότι η προβληματική των

πεζοδρομήσεων είχε ως αφετηρία μια διπλωματική εργασία στη Σχολή Αρχιτεκτόνων του Ε.Μ.Π. το 1974 [1].

Έχει γίνει πλέον πεποίθηση πως επιβάλλεται να πεζοδρομηθούν μεγάλα τμήματα του οδικού δικτύου της Αθήνας και ιδιαίτερα του κέντρου της προκειμένου να κινούνται πιο άνετα τα μεγάλα πλήθη πεζών μη παρεμποδίζοντας την κίνησή τους τα τροχοφόρα και προκειμένου να μειωθούν τα κυκλοφοριακά προβλήματα και η ρύπανση του περιβάλλοντος [11,17]. Η Πλάκα αποτελεί συγχρόνως τμήμα του ιστορικού και του εμπορικού κέντρου της Αθήνας.

Το Πρόγραμμα Ανάπλασης της Πλάκας αποτελεί όχι μόνο την πρώτη παρέμβαση μιας εκτεταμένης πεζοδρόμησης στην Ελλάδα, αλλά και την πρώτη εφαρμογή καθορισμού χρήσεων γης και διατήρησης του παραδοσιακού κέντρου πόλης.

Αντικείμενο του άρθρου αυτού [15], είναι η παρουσίαση του Προγράμματος Ανάπλασης της περιοχής της Πλάκας, καθώς και των κυκλοφοριακών, οικονομικών, κοινωνικών, και περιβαλλοντικών επιπτώσεων της πεζοδρόμησης τμήματος του οδικού δικτύου της, ειδικότερα, 15 χρόνια μετά την έναρξη εφαρμογής του Προγράμματος. Η έρευνα αυτή αποτελεί την πρώτη απόπειρα παρακολούθησης μιας από τις πρώτες μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις σε ιστορικό κέντρο στην Ελλάδα και βασίστηκε σε έρευνα πεδίου με ερωτηματολόγιο.

1.2. Η Περιγραφή της Περιοχής

Η έκταση που αναπλάστηκε είναι 32,5 εκτάρια και περιλαμβάνει 106 οικοδομικά τετράγωνα. Ξεκινώντας από την βορειοανατολική πλευρά του βράχου της Ακρόπολης αναπτύσσεται ημικυκλικά γύρω από αυτόν. Το μεγαλύτερο υψόμετρο είναι 100 μ φτάνοντας σε υψόμετρο από 65 μ στο Μοναστηράκι μέχρι και 80 μ προς την πλατεία Συντάγματος.

Η Πλάκα χωρίζεται σε τρεις ενότητες : την Κάτω Πλάκα με εμβαδόν 18,5 εκτάρια, αποτελούμενη από 64 οικοδομικά τετράγωνα, την Άνω Πλάκα με 14 εκτάρια και 42 οικοδομικά τετράγωνα, αντίστοιχα, με ενδιάμεσο όριο την οδό Ανδριανού, καθώς και τα Αναφιώτικα. Τα τελευταία αντιμετωπίζονται ως αυθαίρετος οικισμός και

οι κάτοικοί τους στερούνται στοιχειώδεις ανέσεις ζώντας σ' ένα περιβάλλον υποβαθμισμένο, όπου κυριαρχούν οι πρόχειρες κατασκευές.

Ο πληθυσμός της Πλάκας μειώθηκε σε 4.500 (Ε.Σ.Υ.Ε. Απογραφή 1991) από 17.500 κατοίκους (Ε.Σ.Υ.Ε. Απογραφή 1961), ενώ την περίοδο 1863-1925 ο πληθυσμός της έφτανε τους 42.000 κατοίκους [8]. Συγχρόνως, μπορεί να ειπωθεί ότι είχε αναπτυχθεί μια έντονα επιταχυνόμενη φυγή των υψηλότερων σχετικά εισοδηματικών στρωμάτων και αντικατάστασή τους από χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα. Η εισοδηματική αυτή ανακατανομή του πληθυσμού της συνοδεύτηκε από αλλαγή της ηλικιακής σύνθεσης με αύξηση των μεγάλων ηλικιών σε βάρος των μικρότερων. Πριν την ανάπτυξη 7.690 εργαζόμενοι απασχολούνταν στο χώρο της Πλάκας (230 εργαζόμενοι ανά εκτάριο), το 80% των οποίων απασχολούνταν με τον τουρισμό και συγκεκριμένα σε ταβέρνες, εστιατόρια, καφενεία, γραφεία ταξιδιών και αεροπορικές εταιρείες.

2. Η ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ

Ο πολεοδομικός ιστός της Πλάκας χαρακτηρίζεται από μια ιστορική συνέχεια τριών χιλιετιών. Τα αρχιτεκτονικά μνημεία που σώζονται προέρχονται από διάφορες ιστορικές περιόδους, αλλά το μεγαλύτερο δομημένο σύνολο διαμορφώθηκε κατά τον 19ο αιώνα. Εκείνο που είχε να παρουσιάσει η Πλάκα πριν την ανάπτυξη ήταν υποβαθμισμένα παραδοσιακά κτίρια, τόσο από άποψη παροχής ανέσεων στους κατοίκους τους, όσο και από άποψη αλλοιώσεων που είχαν υποστεί από τις νέες χρήσεις, όπως κέντρα διασκέδασης, αποθήκες, βιοτεχνίες. Τα κτίρια αυτά καταστρέφονταν ημέρα με την ημέρα, αφού πρακτικά δεν μπορούσαν ν' αντικατασταθούν από νέα εξαιτίας των χαμηλών υψών - ο μόνος έλεγχος στο δομημένο περιβάλλον - που προβλέπονταν, αλλά και των απαλλοτριώσεων της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας. Από την άλλη πλευρά, η εισβολή των πολυκατοικιών στις παρυφές της περιοχής είχε δημιουργήσει έναν κλοιό γύρω από το βράχο της Ακρόπολης εμποδίζοντας τη θέα του και η τυχόν συνέχιση του φαινομένου θα είχε σαν άμεσο αποτέλεσμα να χαθεί η πολεοδομική συγκρότηση, η κλίμακα και ο χαρακτήρας της περιοχής. Η υποβάθμιση, όμως, αυτή συνδυαζόταν και με τις νέες χρήσεις που είχαν κυριολεκτικά εισβάλλει στην περιοχή φτάνοντας στο σημείο να έχουν παραμορφώσει την παραδοσιακή αυτή συνοικία της Αθήνας. Η κυκλοφορία και η στάθμευση των οχημάτων στους στενούς της δρόμους, επιδείνωναν ακόμα περισσότερο την άσχημη κατάσταση. Παρ' όλα, όμως, τα προβλήματα η Πλάκα εξακολουθούσε να είναι αρκετά συμπαγής και να διατηρεί τον παραδοσιακό της χαρακτήρα (57% των κτιρίων της ήταν λαϊκά και νεοκλασικά και 31% ήταν αξιόλογα) [8]. Το γεγονός αυτό ήταν και η αιτία που κρίθηκε από τους αρμοδίους ότι άξιζε να προστατευθεί, γιατί αν συνεχίζονταν η αλλοιώσή της θα οδηγώνταν σίγουρα σε ολοκληρωτική

καταστροφή, γεγονός που θα είχε άμεσο αντίκτυπο στην πόλη της Αθήνας γενικότερα, αφού η σημασία της περιοχής είναι μεγάλη αποτελώντας το ιστορικό της κέντρο (χάρτης 1).

3. ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΠΕΖΩΝ ΚΑΙ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

Θεωρώντας την Πλάκα ως αναπόσπαστο τμήμα του Κέντρου της Αθήνας, αποφασίστηκε στο πλαίσιο του Προγράμματος Ανάπλασης της να περιλαμβάνεται και η κυκλοφοριακή ρύθμιση πεζών και οχημάτων. Αναφορικά με την κίνηση των οχημάτων πρέπει να σημειωθεί η τεράστια διαφορά που υπήρχε στην κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων ανάμεσα στην ημέρα και τη νύχτα όσο αφορά τα μεγέθη, καθώς και το γεγονός ότι οχήματα κινούνταν και στάθμευαν σε όλη την έκταση της Πλάκας με μόνη εξαίρεση τα μέρη όπου υπήρχαν φυσικά εμπόδια, όπως σκαλιά και μεγάλες κλίσεις. Τα οχήματα που στάθμευαν στην Πλάκα ανήκαν στους κατοίκους και εργαζομένους σ' αυτήν, καθώς και στους εργαζομένους και συναλλασσομένους στο γειτονικό Εμπορικό Κέντρο.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες η περιοχή της Πλάκας αποτελούσε καθημερινά χώρο στάθμευσης για περίπου 2.000 οχήματα που κατανέμονταν σε στεγασμένους χώρους στάθμευσης-250 οχήματα, σε υπαίθριους χώρους στάθμευσης-650 οχήματα και κατά μήκος των δρόμων-1.070 οχήματα, τα περισσότερα από τα οποία ήταν σταθμευμένα παράνομα¹. Από την άλλη πλευρά, όμως, το δίκτυο της Πλάκας εξυπηρετούσε και την κίνηση πεζών, οι οποίοι διακρίνονταν στους κατοίκους της περιοχής, σε επισκέπτες και τουρίστες.

Η κυκλοφοριακή ρύθμιση στηρίχθηκε στις ακόλουθες γενικές αρχές [9,19] :

- α) Ρύθμιση της κυκλοφορίας κατά τρόπο ώστε να εναρμονίζεται πλήρως με τη μορφή του πολεοδομικού ιστού σε σχέση με το φυσικό περιβάλλον και τη δημιουργία ενός ισόρροπου συστήματος κοινοχρήστων χώρων, όπου τα δίκτυα δρόμων και πεζοδρόμων θα συνθέτουν ένα ενιαίο πλέγμα. Το δίκτυο πεζοδρόμων θα καταλάμβανε το 56% του οδικού δικτύου.
- β) Διαμόρφωση ενός εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων και ελεύθερων χώρων ικανού να εξυπηρετεί τους πεζούς που κινούνται στην περιοχή.
- γ) Αποσυμφόρηση της κυκλοφορίας και κατάργηση της κυκλοφορίας διέλευσης.
- δ) Εξυπηρέτηση της κατοικίας και των άλλων λειτουργιών της περιοχής από οχήματα τροφοδοσίας ακόμα και κατά μήκος των πεζοδρόμων, υπό όρους.
- ε) Λύση του προβλήματος της στάθμευσης των οχημάτων των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών της περιοχής με κατασκευή στεγασμένων χώρων στάθμευσης.
- στ) Εξυπηρέτηση όλων των περιπτώσεων εκτάκτου ανάγκης και της αποκομιδής των απορριμμάτων.
- ζ) Σχεδιασμό του κυκλοφοριακού συστήματος της Πλάκας στηριζόμενο σε μια διαφορετική βάση από ότι ο

αντίστοιχος σχεδιασμός του γειτονικού Εμπορικού Τριγώνου της Αθήνας λαμβάνοντας υπόψη την εξυπηρέτηση διαφορετικών λειτουργιών, κατοικίας και ψυχαγωγίας, και εμπορίου, αντίστοιχα.

Η εφαρμογή του σχεδίου πεζοδρόμησης αποφασίσθηκε να υλοποιηθεί τμηματικά, παρά την αντίθετη αρχική θέση του σχεδιασμού, για λόγους καθαρά οικονομικούς.

Η σταδιακή υλοποίηση ωστόσο δεν έχει βασιστεί σε ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα με αποτέλεσμα να υπάρχει ασάφεια όσο αφορά το πότε θα περατωθούν οι εργασίες ανάπλασης, με ποιό τρόπο θα γίνει η ανάθεση των έργων και σε ποιούς και πόσο θα κοστίσουν.

4. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Οι μελέτες του Προγράμματος Ανάπλασης άρχισαν το Σεπτέμβριο του 1978. Προκειμένου να εφαρμοστεί το πρόγραμμα έγινε χρήση υφιστάμενων θεσμικών εργαλείων και εκδόθηκαν μια σειρά Π.Δ/γμάτων ειδικά για τη συγκεκριμένη περιοχή. Το πρώτο Π.Δ/γμα ρύθμιζε τις κινήσεις πεζών και οχημάτων (Φ.Ε.Κ. 467Δ/7.9.1979) μειώνοντας την ανεξέλεγκτη μέχρι τότε κυκλοφορία και στάθμευση των αυτοκινήτων. Οι δρόμοι κίνησης οχημάτων μελετήθηκαν ώστε να ικανοποιούν τις λειτουργικές ανάγκες της περιοχής και όλα τα σημεία της να απέχουν απόσταση μικρότερη από 90 μ. από δρόμο κίνησης οχημάτων. Όμως για ορισμένες ώρες της ημέρας και προκειμένου να εξυπηρετούνται τα καταστήματα και οι κατοικίες επετράπη η διέλευση οχημάτων και από

τους πεζοδρόμους, ενώ τα οχήματα κοινής ωφελείας μπορούσαν να κυκλοφορούν παντού εφόσον υπήρχε ανάγκη. Ειδικά τα αυτοκίνητα των κατοίκων της περιοχής, αμέσως μετά την έναρξη των εργασιών πεζοδρόμησης, εφοδιάστηκαν με μια ειδική κάρτα προκειμένου να μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα και να σταθμεύουν, είτε σε ιδιωτικούς χώρους, είτε σε χώρους που προέβλεπε το σχέδιο καθ' όλη τη διάρκεια του 24ώρου.

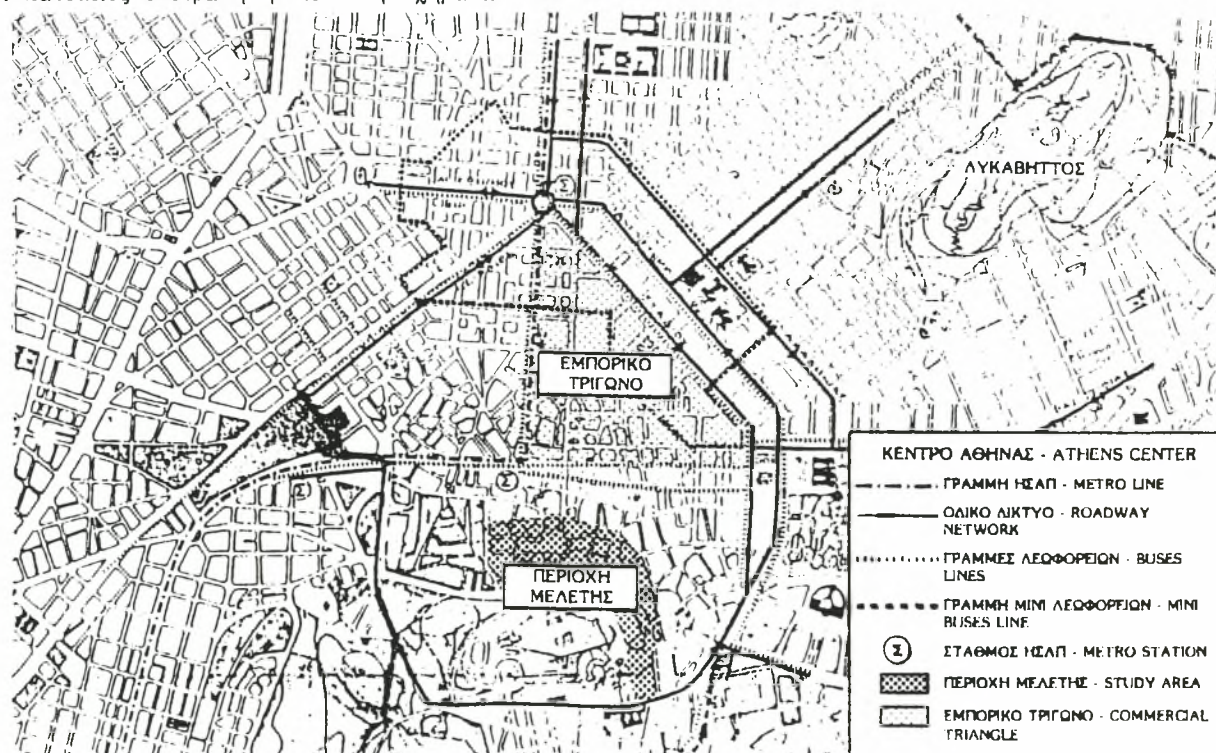
Το 1994 είχε ήδη διαμορφωθεί ένα ποσοστό περίπου 65% των προβλεπόμενων από το σχέδιο πεζοδρόμων.

Το επόμενο Π.Δ/γμα "Καθορισμού ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή της Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών" (Φ.Ε.Κ. 561Δ/23.11.1982), ήταν το πρώτο Π.Δ/γμα καθορισμού χρήσεων γης στην Ελλάδα. Ακολούθησαν άλλα δύο αναλόγου περιεχομένου Π.Δ/γματα με στόχο την αναβίωση και τόνωση της κατοικίας, τη δημιουργία της απαραίτητης κοινωνικής και πολιτιστικής υποδομής και την οργάνωση της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής (Φ.Ε.Κ. 875/Δ/25.9.1986 και Φ.Ε.Κ. 1329/Δ/7.10.1993).

5. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ

5.1. Στόχοι και μεθοδολογία της μελέτης

Στόχος της μελέτης είναι η αξιολόγηση των επιπτώσεων της πεζοδρόμησης και του Προγράμματος Ανάπλασης της περιοχής της Πλάκας στις χρήσεις γης



Χάρτης 1: Η θέση της περιοχής μελέτης σε σχέση με το κέντρο της Αθήνας και το Εμπορικό Τρίγωνο
 Map 1: The location of the study area in relation to the center of Athens and the Commercial Triangle

γενικότερα και στην επίλυση των περιβαλλοντικών προβλημάτων, καθώς και προτάσεις για την επίλυσή τους, σύμφωνα και με τις απόψεις κατοίκων και καταστηματαρχών, σε μια προσπάθεια ευαισθητοποίησης των αρμοδίων φορέων.

Με δεδομένη την έλλειψη πρωτογενών στοιχείων χρήσεων γης, καθώς και στοιχείων κυκλοφοριακών, οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών, αποφασίστηκαν α) η επιτόπια καταγραφή των χρήσεων γης των ισογείων στην περιοχή της Άνω Πλάκας και β) η κατάρτιση δύο ερωτηματολογίων απευθυνόμενων στους κατοίκους και επιχειρηματίες. Η επιλογή της περιοχής της Άνω Πλάκας ως περιοχής διεξαγωγής της έρευνας βασίστηκε στο γεγονός ότι, σε σχέση με την Κάτω Πλάκα, διατηρεί σε μεγαλύτερο βαθμό τον παλιό πολεοδομικό ιστό εξαιτίας της προσαρμογής του στο ανάγλυφο του εδάφους και επειδή θα πεζοδρομηθεί το μεγαλύτερο μέρος του οδικού της δικτύου. Η μέθοδος που ακολουθήθηκε σχετικά με την επιλογή του δείγματος είναι η τυχαία στρωματοποιημένη δειγματοληψία [15]. Η στρωματοποίηση βασίστηκε σε δύο παραμέτρους, στις υπάρχουσες χρήσεις γης (την κατοικία, το εμπόριο και την ψυχαγωγία) και στο αν οι χρήσεις αυτές έχουν πρόσβαση σε δρόμο, πεζόδρομο ή δρόμο που πρόκειται να πεζοδρομηθεί στο μέλλον, που αποτελούν τις ανεξάρτητες μεταβλητές. Με τον τρόπο αυτό δημιουργήθηκαν εννέα υποστρώματα θεωρώντας ως το ελάχιστο στατιστικά αποδεκτό μέγεθος του κάθε υποστρώματος τον αριθμό 3 φτάνοντας το δείγμα ν' αποτελείται από 43 άτομα, από τα οποία 23 (53%) ήταν κάτοικοι, 11 (26%) ήταν έμποροι και 9 (21%) ασχολούνταν με τη ψυχαγωγία. Το δείγμα αποτελεί ένα ποσοστό 13% των 335 συνολικών κατοικιών και καταστημάτων της περιοχής μελέτης.

Αν και η συνέντευξη αρχικά επιλέχθηκε ως η καλύτερη μέθοδος, οι περισσότεροι επιχειρηματίες προτίμησαν να συμπληρώσουν οι ίδιοι τα ερωτηματολόγια, ενώ αντίθετα οι περισσότεροι κάτοικοι και κυρίως οι μεγαλύτεροι σε ηλικία προτίμησαν τη συνέντευξη η διάρκεια των οποίων κυμάνθηκε από μισή έως και μία ώρα.

Η χρονική περίοδος που επιλέχθηκε για τη διεξαγωγή της έρευνας ήταν ο μήνας Αύγουστος, κατά τον οποίον, τόσο οι κινήσεις οχημάτων, όσο και πεζών αποκτούν τις μεγαλύτερες τιμές τους μέσα στο χρόνο.

5.2. Αποτελέσματα της έρευνας χρήσεων γης

Η μεταβολή των χρήσεων γης είναι ενδεικτική για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων όσο αφορά την επίπτωση των πεζοδρομήσεων στην οικονομία της περιοχής.

Από το 1974 έως το 1994 έχουν διατεθεί 1.500 μ² ιδιόκτητων χώρων για την αύξηση των κοινοχρήστων χώρων της περιοχής, με τη δημιουργία δύο πλατωμάτων και ενός γηπέδου μπάσκετ.

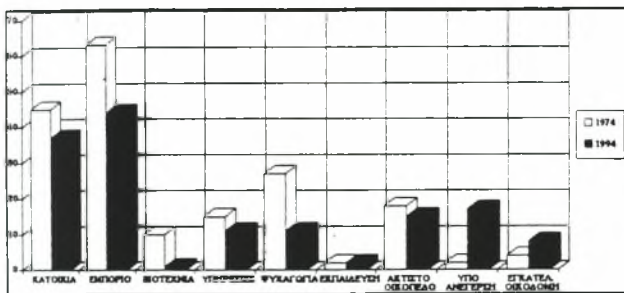
Οι 567 μονάδες των χρήσεων των ιδιόκτητων χώρων του 1974, μειώθηκαν σε 468. Ελλείπει στοιχείων του 1974, ο αριθμός προέκυψε από αποκωδικοποίηση αντίστοιχου χάρτη². Από την άλλη πλευρά, οι αντίστοιχες μονάδες του 1994 προέκυψαν από επιτόπια καταγραφή. Συγκρίνοντας τις χρήσεις γης του 1974 και του 1994, προκύπτει ότι η κατοικία, στο διάστημα των 20 αυτών χρόνων, ενώ έχει μειωθεί κατά 19% από 235 σε 191, έχει παραμείνει στα ίδια ποσοστά επί του συνόλου, αποτελώντας το 41% των ιδιόκτητων χώρων, παρά τον αρχικό στόχο του Προγράμματος Ανάπλασης που ήθελε να κυριαρχεί ανάμεσα στις χρήσεις. Το γεγονός αυτό μπορεί να ισχυριστεί κανείς ότι οφείλεται κατά ένα μέρος στο ότι δεν κατορθώθηκε ν' απαλλαγεί η Πλάκα από τον μεγάλο σχετικά αριθμό εμπορικών καταστημάτων και κέντρων διασκέδασης και κατά ένα άλλο μέρος στο γεγονός ότι το Υπουργείο Πολιτισμού έχοντας στην ιδιοκτησία του ένα μεγάλο αριθμό κτιρίων, αναπαλαιώνοντάς τα και παραχωρώντάς τα, είτε σε συλλόγους, είτε σε δικές του υπηρεσίες, συμβάλλει στην περαιτέρω μείωση του ήδη μικρού αριθμού κτιρίων που θα μπορούσαν να δεχθούν ως χρήση την κατοικία. Επίσης, μέρος της ευθύνης φέρει η ουσιαστική κατάργηση των οικονομικών κινήτρων που δίνονται στους παλιούς, κυρίως, ιδιοκτήτες κτιρίων προκειμένου να προβούν σε αναπαλαιώσή τους, εφόσον τα ποσά που διατίθενται παραμένουν στα ίδια επίπεδα με το παρελθόν. Επίσης, υπήρξε, σύμφωνα με επεξεργασία στοιχείων από την Απογραφή του 1991, μεταβολή των κυρίαρχων κοινωνικών στρωμάτων με σαφή άνοδο της θέσης της περιοχής στην κλίμακα του κοινωνικού διαχωρισμού του χώρου [14].

Αναφορικά με τη χρήση του εμπορίου, αν και φαίνεται ότι έχει μειωθεί κατά 35% (από 128 μονάδες το 1974 σε 83 το 1994), αυτό δεν συμβαίνει στην πραγματικότητα, διότι παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της συγχώνευσης πολλών μικρών, κατά βάση, μονάδων σε λιγότερες αλλά μεγαλύτερες επιχειρήσεις. Η βιοτεχνία, σε αντίθεση με το εμπόριο, έχει κυριολεκτικά εξαφανιστεί (από 6% το 1974 σε 0% το 1994). Οι υπηρεσίες, από την άλλη πλευρά, παρουσιάζουν μια αύξηση της τάξης του 10% (από 31 το 1974 σε 34 το 1994), για τους λόγους που προαναφέρθηκαν.

Η ψυχαγωγία έχει μειωθεί κατά 22% από 78 σε 61 καταστήματα, αλλά παραμένει περίπου στο ίδιο ποσοστό του 13% επί του συνόλου. Λαμβανομένου υπόψη του έντονου τουριστικού χαρακτήρα της περιοχής, που μετά τη σφράγιση πολλών νυχτερινών κέντρων διασκέδασης, κυρίως όσων παρείχαν αμφιβόλου ποιότητας υπηρεσίες στους πελάτες τους, πολλοί ήταν οι ιδιοκτήτες εκείνοι, οι οποίοι προκειμένου να διατηρήσουν την επιχείρησή τους, αναγκάστηκαν να την ανακαινίσουν μέσα στα πλαίσια της παραδοσιακότητας της περιοχής, όχι μόνο εξωτερικά, αλλά και ουσιαστικά, παρέχοντας πλέον άλλου επιπέδου εξυπηρέτηση στους πελάτες τους. Η

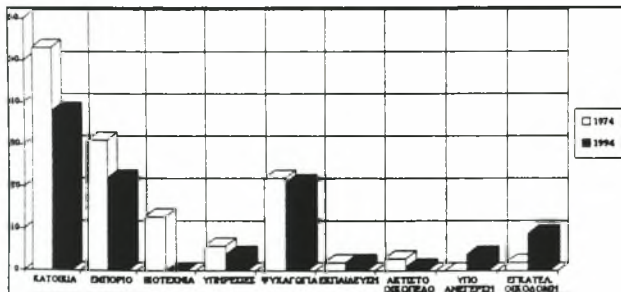
εκπαίδευση παρατηρούμε ότι παραμένει στα ίδια επίπεδα αποτελώντας το 1% επί του συνόλου των χρήσεων.

Παρά τη φαινομενικά μεγάλη αύξηση των εγκαταλειμμένων κτιρίων από 4% το 1974 σε 9% το 1994, που σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στην απομάκρυνση της κατοικίας στο διάστημα 1974 - 1982 και στο κλείσιμο ορισμένων κέντρων ψυχαγωγίας, παρατηρούμε μια αξιοσημείωτη ένταση της οικοδομικής δραστηριότητας. Απόρροια του γεγονότος αυτού είναι, αφ' ενός η μείωση των άκτιστων οικοπέδων κατά 30%, αφ' ετέρου η πολύ σημαντική αύξηση από 2 σε 33 των υπό ανέγερση κτιρίων, που στο μεγαλύτερο μέρος τους αποτελούνται από αναπαλαιωμένα υφιστάμενα κτίρια και ανακαινισμένα καταστήματα.



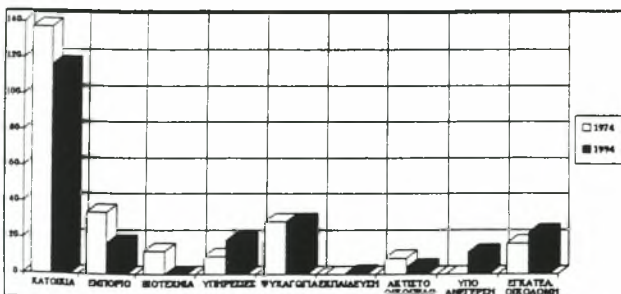
Διάγραμμα 1: Απόλυτη μεταβολή χρήσεων γης στην περιοχή της Άνω Πλάκας (Δρόμοι) 1974-1994

Chart 1: Absolute change of land uses in Ano Plaka (Streets) 1974-1994



Διάγραμμα 2: Απόλυτη μεταβολή χρήσεων γης στην περιοχή της Άνω Πλάκας (Πεζόδρομοι) 1974-1994

Chart 2: Absolute change of land uses in Ano Plaka (Pedestrian Streets) 1974-1994



Διάγραμμα 3: Απόλυτη μεταβολή χρήσεων γης στην περιοχή της Άνω Πλάκας (Μελλοντικοί Πεζόδρομοι) 1974-1994

Chart 3: Absolute change of land uses in Ano Plaka (Future Pedestrian Streets) 1974-1994

Προκειμένου να υπάρχει μια όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτική εικόνα αναφορικά με τις μεταβολές σε χρήσεις γης, παρατίθενται οι απόλυτες μεταβολές των χρήσεων γης στην Άνω Πλάκα και αναλυτικά σε δρόμους, πεζοδρόμους και μελλοντικούς πεζοδρόμους, στα διαγράμματα που ακολουθούν, καθώς και στο χάρτη². Η κατηγορία των δρόμων που θα πεζοδρομηθούν στο μέλλον αποφασίσθηκε να εξετασθεί ως διαφορετική κατηγορία, προκειμένου να γίνει εμφανές το γεγονός, ότι αν και όπως και στο παρελθόν συνεχίζουν να λειτουργούν ως δρόμοι κίνησης οχημάτων, οι χρήσεις που απαντώνται κατά μήκος τους προσεγγίζουν στην κατανομή κατά μήκος των πεζοδρόμων παρουσιάζοντας υψηλότερη συμμετοχή της κατοικίας, ενώ η αντίστοιχη του εμπορίου υπολείπεται αισθητά. Στους δρόμους είναι τελείως αντίθετη η κατανομή, με το εμπόριο να κατέχει υψηλότερο ποσοστό συμμετοχής από το αντίστοιχο της κατοικίας.

5.3. Αποτελέσματα των ερωτηματολογίων

Τα δύο ερωτηματολόγια που απευθύνθηκαν στους κατοίκους και επιχειρηματίες της περιοχής στόχο είχαν να αξιολογήσουν την αλλαγή της κατάστασης από κυκλοφοριακής, οικονομικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής, άποψης και παράλληλα να δώσουν στους ερωτώμενους την ευκαιρία να επισημάνουν τυχόν προβλήματα που, είτε δεν επιλύθηκαν, είτε δημιουργήθηκαν σαν αποτέλεσμα των πεζοδρομήσεων.

Η σύνθεση του δείγματος είχε ως εξής: Το 72% του δείγματος ήταν άνδρες. Οι περισσότεροι των κατοίκων ήταν γυναίκες. Η μέση ηλικία ήταν 49 ετών. Το 78% των κατοίκων ήταν ιδιοκτήτες. Ο μέσος χρόνος διαμονής στην Πλάκα ήταν 29 χρόνια, ενώ ο μέσος χρόνος εργασίας ήταν 19 χρόνια. Είναι σημαντικό το ότι οι μισοί των κατοίκων εργάζονταν στην περιοχή της Πλάκας, ενώ το 40% των επιχειρηματιών διέμεναν στην περιοχή.

Τα αποτελέσματα της έρευνας αναλυτικά, κατά ομάδες ερωτήσεων είναι τα ακόλουθα:

5.3.1. Γενική άποψη για την πεζοδρόμηση

Από την πρώτη αυτή άμεση επαφή με τους κατοίκους και επιχειρηματίες της Πλάκας, σχηματίστηκε η εντύπωση πως όλοι στο σύνολό τους είναι ιδιαίτερα ευαισθητοποιημένοι σχετικά με την εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η Πλάκα, αλλά ταυτόχρονα είναι απογοητευμένοι από την έλλειψη ενημέρωσης από τους αρμοδίους φορείς και κύρια από το Γραφείο Πλάκας και το Δήμο Αθηναίων, αλλά και από τους τοπικούς συλλόγους των κατοίκων και επαγγελματιών, σχετικά με τις ενέργειες που πρόκειται να λάβουν χώρα στο μέλλον στα πλαίσια του Προγράμματος Ανάπλασης και τους αφορούν άμεσα.

Ζητήθηκε κατ' αρχήν η άποψη των ερωτώμενων για την εικόνα που παρουσιάζει το σύνολο της περιοχής της Πλάκας και στη συνέχεια ζητήθηκε η άποψή τους για την εικόνα που παρουσιάζει ο δρόμος τους διαχωρίζοντας

τους επιμέρους τύπους δρόμων (δρόμος, πεζόδρομος και μελλοντικός πεζόδρομος³).

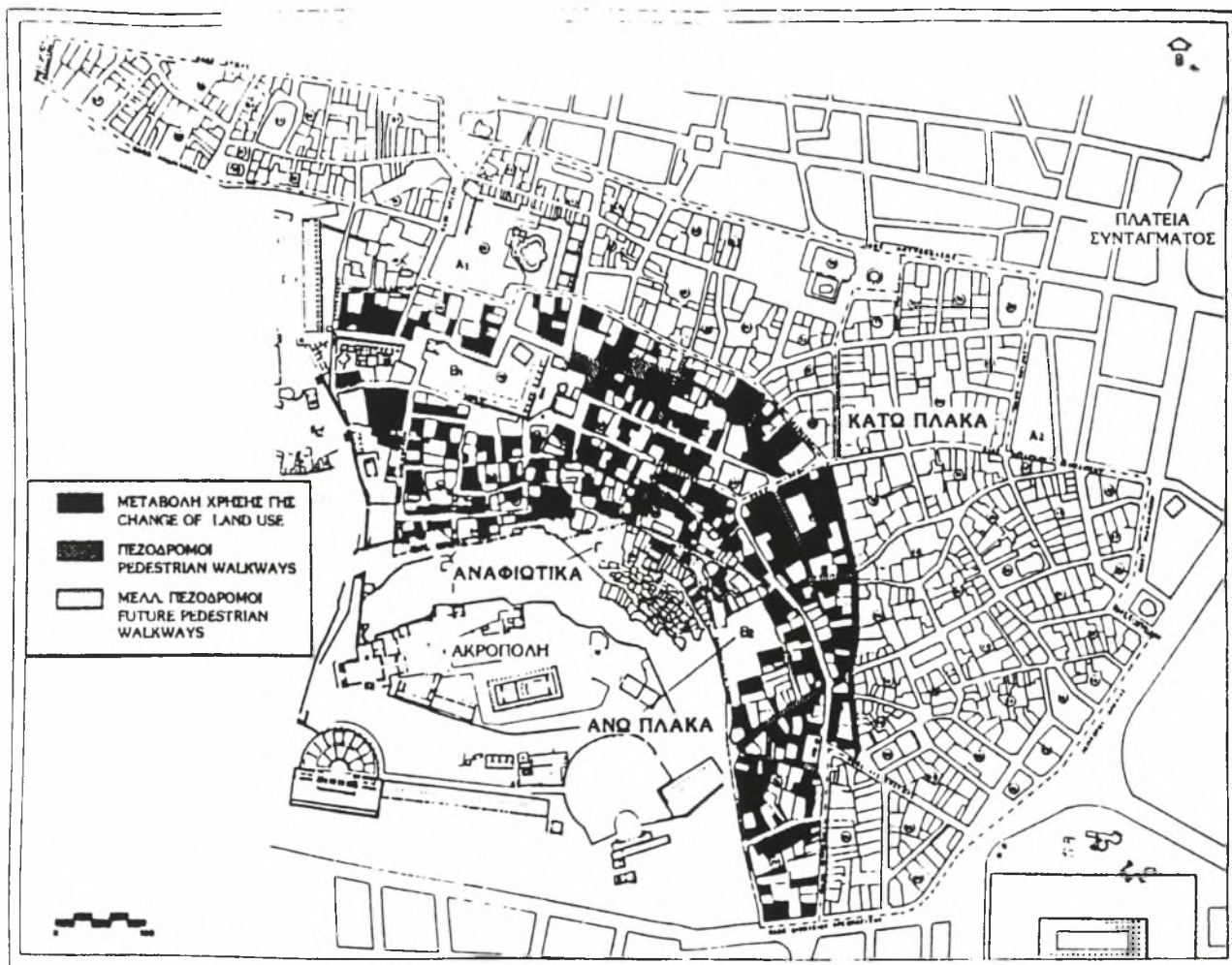
Με τον τρόπο αυτό διαπιστώθηκε, ότι αν και η γενική εντύπωση που έχει σχηματιστεί είναι ότι η Πλάκα έχει αναβαθμιστεί (86% των ερωτώμενων), δεν ισχύει το ίδιο και για τους συγκεκριμένους δρόμους (το 42% των ερωτώμενων) (πίνακας 1). Ενώ το σύνολο (100%) όσων κατοικούν και εργάζονται σε πεζοδρόμους δέχονται ότι ο δρόμος τους έχει αναβαθμιστεί σε σχέση με το παρελθόν, το 54% όσων κατοικούν και εργάζονται σε δρόμους και, αντίστοιχα, το 58% όσων κατοικούν και εργάζονται σε μελλοντικούς πεζοδρόμους έχουν την άποψη ότι δεν έχει αλλάξει τίποτα στο δρόμο τους, παρά το γεγονός ότι, όπως διαπιστώθηκε, έχουν απομακρυνθεί τα νυχτερινά κέντρα παροχής αμφιβόλου ποιότητας υπηρεσιών, που στην πλειοψηφία τους λειτουργούσαν εκεί και έχει επιστρέψει η κατοικία ήδη σε σημαντικό βαθμό, αναμένοντας οι ρυθμοί αυτοί να συνεχιστούν εν' όψη των προβλεπόμενων πεζοδρομήσεων.

Παρατηρήθηκε, ότι η άποψη που επικρατεί για την Πλάκα γενικά είναι σαφώς ανώτερη από την άποψη για τους επιμέρους δρόμους. Σε μια προσπάθεια ερμηνείας

του φαινομένου αυτού, πιστεύεται, ότι ενδεχομένως, αιτία της διαφοράς ανάμεσα στο γενικό και στο ειδικό αποτελεί το γεγονός, ότι ενώ οι ερωτώμενοι γνωρίζουν καλύτερα την κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο δρόμος τους, έχουν σχηματίσει μια εσφαλμένη εντύπωση για το σύνολο της περιοχής, πιθανώς επηρεασμένοι από την φήμη του συνολικού προγράμματος.

5.3.2. Κυκλοφοριακές επιπτώσεις

Το 60% των ερωτώμενων διαπίστωσε μια μεγάλη αύξηση της τουριστικής κίνησης πεζών στην Πλάκα, η οποία εντοπίζεται στους πεζοδρόμους, αλλά και στους δρόμους που πρόκειται να πεζοδρομηθούν. Ένας λόγος μπορεί να είναι ότι μεγάλα τμήματά τους λειτουργούν ήδη σαν πεζόδρομοι, εξαιτίας των μεγάλων κλίσεων και των εμποδίων που παρουσιάζουν καθιστώντας σε πολλές περιπτώσεις αδύνατη τη διέλευση οχημάτων, ενώ δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν ως πεζόδρομοι, γιατί αφ' ενός τμήματά τους είναι προσπελάσιμα από οχήματα και αφ' ετέρου δεν έχουν λάβει χώρα εργασίες πεζοδρομησης, όπως αλλαγή του οδοστρώματος, κατάργηση των πεζοδρομίων κ.α.



Χάρτης 2 : Μεταβολή χρήσεων γης στην περιοχή της Ανω Πλάκας

Map 2 : Change of land uses in Ano Plaka

	Γενικά		Στο δρόμο σας							
	Πλάκα		Δρόμοι	Πεζόδρομοι	Μελλ. Πεζόδρομοι	Σύνολο				
Αναβαθμισμένη	37	86,1	3	23,1	11	100,0	4	21,1	18	41,9
Υποβαθμισμένη	2	4,7	3	23,1	0	0,0	4	21,1	7	16,3
Καμία Αλλαγή	4	9,3	7	53,9	0	0,0	11	57,9	18	41,9
Δεν Έχω Γνώμη	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Δεν Γνωρίζω	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Δεν Απάντησαν	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Εύνολο	43	100,0	13	100,0	11	100,0	19	100,0	43	100,0

Πίν. 1: Εικόνα της Πλάκας μετά τις πεζοδρομήσεις⁴

Table 1: The image of Plaka after the pedestrianization program

Με τις πεζοδρομήσεις έχουν μειωθεί αισθητά οι θέσεις στάθμευσης, εφόσον απαγορεύεται η στάθμευση κατά μήκος των πεζοδρόμων. Ενδιαφέρον, όμως, παρουσιάζει το ότι το 27% των ερωτώμενων που οι κατοικίες ή τα καταστήματά τους έχουν πρόσβαση σε πεζόδρομο εξέφρασαν την άποψη ότι οι προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης κατά μήκος των δρόμων τους παρέμειναν ως είχαν. Το στοιχείο αυτό υποδηλώνει ότι ή δεν έχει γίνει σωστή ενημέρωση σχετικά με την ισχύουσα πολιτική στάθμευσης που ακολουθείται στην περιοχή, ή ότι η πολιτική αγνοείται. Αποτέλεσμα της λανθασμένης αυτής εντύπωσης που έχει αναπτυχθεί, σε συνδυασμό με την ελλειπή αστυνόμευση, είναι η μεγάλη αύξηση της παράνομης στάθμευσης, τόσο οχημάτων, όσο και μηχανών, όπως εκφράζεται και από το 49% των ερωτώμενων, αναφορικά με το σύνολο της Πλάκας και από το 45% των ερωτώμενων που κατοικούν ή εργάζονται σε πεζοδρόμους, για το δρόμο τους (πίνακας 2). Λαμβανομένης υπ' όψη και της αύξησης του δείκτη ιδιοκτησίας αυτοκινήτου στα χρόνια που μεσολάβησαν,

γίνεται κατανοητό το μέγεθος του προβλήματος, δεδομένου ότι ελάχιστα έγιναν προς την κατεύθυνση της δημιουργίας νέων θέσεων στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή. Η κατασκευή βέβαια σημαντικότερου αριθμού νέων θέσεων στάθμευσης στο γειτονικό Εμπορικό Τρίγωνο στα πλαίσια του Προγράμματος Πεζοδρόμησης του συμβάλλει σε σημαντικό βαθμό στην εκτόνωση του φαινομένου.

	Γενικά		Στο δρόμο σας							
	Πλάκα		Δρόμοι	Πεζόδρομοι	Μελλ. Πεζόδρομοι	Σύνολο				
Μεγάλη Αύξηση	21	48,8	3	23,1	5	45,5	7	36,8	15	34,9
Μικρή Αύξηση	6	14,0	0	0,0	3	27,3	1	5,3	4	9,3
Καμία Αλλαγή	2	4,7	7	53,9	2	18,2	9	47,4	18	41,9
Μικρή Μείωση	3	7,0	0	0,0	1	9,1	0	0,0	1	2,3
Μεγάλη Μείωση	3	7,0	2	15,4	0	0,0	1	5,3	3	7,0
Δεν Έχω Γνώμη	3	7,0	1	7,7	0	0,0	1	5,3	2	4,7
Δεν Γνωρίζω	5	11,6	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Δεν Απάντησαν	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Εύνολο	43	100,0	13	100,0	11	100,0	19	100,0	43	100,0

Πίν. 2: Παράνομη στάθμευση οχημάτων

Table 2: Illegal parking

Σύμφωνα με την άποψη των ερωτώμενων, το φαινόμενο της παράνομης στάθμευσης κατά μήκος των δρόμων και μελλοντικών πεζοδρόμων δεν παρουσιάζει καμία αλλαγή συγκρινόμενο με την περίοδο πριν την κυκλοφοριακή αναδιάρθρωση, ενώ κατά μήκος των πεζοδρόμων έχει αυξηθεί σημαντικά σε σχέση με τα πρώτα χρόνια λειτουργίας τους. Αναφορικά με την κίνηση οχημάτων στους δρόμους της Πλάκας, η γενική άποψη (74%) είναι ότι έχει μειωθεί, δεδομένου ότι ο διαθέσιμος χώρος για την κίνηση οχημάτων μειώθηκε

Άποψη από την οδό Κυδαθηναίων
View of Kydatheneon Street



Φωτ.1: Πριν την πεζοδρόμηση
Picture 1: Before the pedestrianization



Φωτ. 2: Σήμερα
Picture 2: Today

αισθητά με τις ευρείες πεζοδρομήσεις, ενώ όσοι μένουν και εργάζονται σε δρόμους κυκλοφορίας οχημάτων δηλώνουν ότι έχει παραμείνει στα ίδια επίπεδα.

Αντίθετα, κατά γενική ομολογία (65%), οι πεζοί που κινούνται στους δρόμους της Πλάκας έχουν αυξηθεί γενικά, γεγονός που επιβεβαιώνει την υλοποίηση ενός από τους στόχους του προγράμματος.

Αντίστοιχα, ένα ποσοστό 54% πιστεύει ότι τα οχήματα που κινούνται παράνομα στους πεζοδρόμους έχουν αυξηθεί. Το 63% των ερωτώμενων πιστεύει ότι το ίδιο ισχύει και για την παράνομη κίνηση των μηχανοκίνητων δικύκλων, που με τις υψηλές σχετικά ταχύτητες που αναπτύσσουν δημιουργούν επικίνδυνες συνθήκες για τους πεζούς.

5.3.3. Οικονομικές - κοινωνικές επιπτώσεις

Σχετικά με τις επιπτώσεις της πεζοδρόμησης μπορεί να ειπωθεί ότι έχει επέλθει μια γενική βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της Πλάκας. Βέβαια, η άνοδος του επιπέδου αποτελεί έναν από τους κυριότερους στόχους του Προγράμματος Ανάπλασής της, ως απαραίτητη προϋπόθεση προκειμένου να αποτελέσει και πάλι πόλο έλξης για τους παλιούς, αλλά και για νέους κατοίκους, ούτως ώστε να ζωντανέψει πάλι η παλιά γειτονιά.

Στο πλαίσιο της προσπάθειας αυτής έγιναν σημαντικές επεμβάσεις, που αναμφίβολα αναβάθμισαν το πολεοδομικό περιβάλλον, όπως η κυκλοφοριακή ρύθμιση, οι εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και ο αυστηρός έλεγχος των χρήσεων γης. Δεν υπήρξαν μέτρα, όμως, για την αντιμετώπιση των αναπόφευκτων πιέσεων, μέσω της αγοράς γης, στους παλαιούς κατοίκους. Η ελεύθερη αγορά από την πλευρά της βοηθούμενη και από την αναβάθμιση της περιοχής διαμόρφωσε υψηλές τιμές γης σε όλη την έκταση της υπό ανάπλαση περιοχής, με τις υψηλότερες να διαμορφώνονται κατά μήκος των πεζοδρόμων, κατά κοινή ομολογία, τόσο των ερωτώμενων, όσο και του Γραφείου Πλάκας και είναι μια επίπτωση, η οποία απαντάται πάντοτε σε ανάλογες προσπάθειες αναβάθμισης μιας περιοχής. Το 82% των ερωτώμενων απάντησαν ότι παρατηρήθηκε μεγάλη αύξηση ενοικίων στους πεζοδρόμους, έναντι του 63% στο σύνολο των δρόμων (πίνακας 3).

Και αυτό αποτελεί το παράδοξο της υπόθεσης, που θέλει η αναβάθμιση του περιβάλλοντος να προσελκύει τον παλιό πληθυσμό, ενώ τελικά τον εκτοπίζει διαμορφώνοντας δυσανάλογα υψηλές τιμές γης, οι οποίες αποτελούν πόλο έλξης για άτομα υψηλότερων οικονομικών και κοινωνικών στρωμάτων. Όντως, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, έχει παρατηρηθεί διαφοροποίηση του κοινωνικού χαρακτήρα του πληθυσμού.

Μεταβολές παρατηρούνται επίσης και στη δομή του εμπορίου και της ψυχαγωγίας με άμεσο αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση των μικρών μονάδων και ενσωμάτωσής τους σε μεγαλύτερες μονάδες της ίδιας ή άλλης χρήσης.

	Γενικά		Στο δρόμο σας							
	Πλάκα		Δρόμοι	Πεζοδρόμοι	Μελλ. Πεζοδρόμοι	Σύνολο				
Μεγάλη Αύξηση	31	72,1	7	53,9	9	81,8	11	57,9	27	62,8
Μικρή Αύξηση	5	11,6	1	7,7	1	9,1	4	21,1	6	14,0
Καμιά Αλλαγή	0	0,0	3	23,1	0	0,0	1	5,3	4	9,3
Μικρή Μείωση	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Μεγάλη Μείωση	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Δεν Έχω Γνώμη	3	7,0	2	15,4	1	9,1	0	0,0	3	7,0
Δεν Γνωρίζω	4	9,3	0	0,0	0	0,0	3	15,8	3	7,0
Δεν Απάντησαν	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Σύνολο	43	100,0	13	100,0	11	100,0	19	100,0	43	100,0

Πίν. 3: Μεταβολές ενοικίων

Table 3: Changes in rents

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί, ότι στο πλαίσιο της καταγραφής των χρήσεων γης διαπιστώθηκε, ότι εξαιτίας της μεγάλης τουριστικής κίνησης στην περιοχή και με την επιθυμία απόκτησης του μεγαλύτερου δυνατού κέρδους το εμπόριο και η ψυχαγωγία έχουν προσανατολιστεί στην εξυπηρέτηση των τουριστών εκτοπίζοντας σταδιακά το εμπόριο που εξυπηρετούσε τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.

Εκτός αυτών θα πρέπει να επισημανθεί η βελτίωση του περιβάλλοντος διαβίωσης που έχει διαμορφωθεί στις πεζοδρομημένες περιοχές, όσον αφορά τις κοινωνικές σχέσεις ανάμεσα στους γείτονες την ασφάλεια στο παιχνίδι και την κίνηση των παιδιών στους πεζοδρόμους. Το 45% των ερωτώμενων δήλωσε ότι η ασφάλεια έχει αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό σε σχέση με τις μη πεζοδρομημένες περιοχές, όπου οι συνθήκες διαβίωσης παραμένουν ως είχαν.

5.3.4. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Από την έρευνα προκύπτει ότι η πεζοδρόμηση συνέβαλλε στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας, εκφράζοντας τη διαίσθηση των ερωτώμενων. Το 82% αυτών δήλωσαν ότι η πεζοδρόμηση των δρόμων είχε ως επίπτωση τη μεγάλη μείωση των θορύβων από την κίνηση οχημάτων και μηχανών (63%), αντίστοιχα. Παράλληλα, η αύξηση της κίνησης των πεζών που δίνουν ζωή σε όλο το δίκτυο πεζοδρόμων, συμβάλλει αισθητά στο να παρουσιάζεται η Πλάκα προς τα έξω ως μια ήσυχη περιοχή που σφίζει από ζωή όλο το 24ωρο.

Επίσης, οι πεζοδρόμοι είναι άμεσα συνδεδεμένοι με αυξημένες σχετικά αναπαλαιώσεις κτιρίων, ανακαινίσεις καταστημάτων και αλλαγές χρήσεων. Το 82% των ερωτώμενων σε πεζοδρόμους δήλωσαν αύξηση των αναπαλαιώσεων κτιρίων, ενώ το 45% δήλωσαν αύξηση της αλλαγής χρήσεων κτιρίων. Ενδιαφέρον έχει ότι το 64% δήλωσαν μεγάλη αύξηση σε ανακαινίσεις καταστημάτων. Αναφορικά με την εξωτερική εμφάνιση των κτιρίων στους πεζοδρόμους διαφάνηκε ότι έχει βελτιωθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό. Προτιμήθηκε η άποψη των ερωτώμενων, γιατί αυτό που ενδιαφέρει δεν είναι μια απλή παράθεση αριθμών του χθες με το σήμερα, αλλά μια τάξη μεγέθους (αύξηση ή μείωση).

Παρά τις όσες θετικές επιπτώσεις που παρουσιάστηκαν, εντοπίστηκαν και ορισμένα προβλήματα που δημιουργήθηκαν μετά την έναρξη λειτουργίας των πεζοδρόμων αναφορικά με την αποκομιδή των απορριμμάτων, την καθαριότητα των πεζοδρόμων, την εξυπηρέτηση της περιοχής από οργανισμούς κοινής ωφελείας και την τροφοδοσία των καταστημάτων.

Σχετικά με την αποκομιδή των απορριμμάτων, ενώ ένα 48% των κατοίκων έχει την εντύπωση ότι στην Πλάκα γενικά υπάρχει μια μικρή βελτίωση, για την κατάσταση που επικρατεί στην περιοχή όπου έγινε η έρευνα, ένα 60% πιστεύει ότι είναι η ίδια στους δρόμους και μελλοντικούς πεζοδρόμους και ένα 40% θεωρεί ότι υπάρχει χειροτέρευση στους πεζοδρόμους.

Οι καταστημάτρχες που οι ιδιοκτησίες τους έχουν πρόσβαση σε δρόμους και μελλοντικούς πεζοδρόμους δέχονται ότι η κατάσταση παραμένει η ίδια ή παρουσιάζει βελτίωση. Την άποψή τους αυτή τη στηρίζουν στο γεγονός, ότι αν και σε σχέση με το παρελθόν σήμερα η αποκομιδή των απορριμμάτων πραγματοποιείται δύο φορές την ημέρα και πάλι όλες τις ώρες της ημέρας συναντάς σκουπίδια σε κάθε γωνία. Από την άλλη πλευρά, οι κάτοικοι και καταστημάτρχες με πρόσβαση σε πεζοδρόμους δήλωσαν ότι η κατάσταση έχει σαφώς χειροτερέψει σε σχέση με το παρελθόν. Τη δήλωση αυτή όσων ζουν και εργάζονται σε πεζοδρόμους έρχεται να επιβεβαιώσει η απάντηση σε ερώτηση για την καθαριότητα των πεζοδρόμων, κατά την οποία το 55% των ερωτώμενων ισχυρίζονται ότι η κατάσταση έχει κατά πολύ χειροτερέψει (πίνακας 4).

	Γενικά		Στο δρόμο σας							
	Πλάκα	Δρόμοι	Πεζοδρόμοι	Μελλ. Πεζοδρόμοι	Εύνολο					
Μεγάλη Βελτίωση	4	9,3	0	0,0	1	9,1	1	5,3	2	4,7
Μικρή Βελτίωση	14	32,6	2	15,4	2	18,2	1	5,3	5	11,6
Καμιά Αλλαγή	2	4,7	5	38,5	0	0,0	9	47,4	14	32,6
Μικρή Χειροτέρευση	7	16,3	1	7,7	2	18,2	2	10,5	5	11,6
Μεγάλη Χειροτέρευση	14	32,6	0	0,0	6	54,6	4	21,1	10	23,3
Δεν Έχω Γνώμη	1	2,3	2	15,4	0	0,0	0	0,0	2	4,7
Δεν Γνωρίζω	1	2,3	0	0,0	0	0,0	0	0,0	0	0,0
Δεν Απάντησαν	0	0,0	3	23,1	0	0,0	2	10,5	5	11,6
Σύνολο	43	100,0	13	100,0	11	100,0	19	100,0	43	100,0

Πίν. 4: Καθαριότητα πεζοδρόμων

Table 4: Cleanliness of pedestrian streets

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το Γραφείο της Πλάκας τοποθέτησε το 1993 45 καλάθια απορριμμάτων κατά μήκος των πεζοδρόμων και μετά από ένα χρόνο διατηρούνταν στη θέση τους μόνο 2 - 3 από αυτά.

Η χειροτέρευση των υπηρεσιών που προσφέρουν στους πεζοδρόμους οι οργανισμοί κοινής ωφελείας οφείλεται, σε μεγάλο βαθμό στα παράνομα σταθμευμένα οχήματα, τις νυχτερινές κυρίως ώρες, στις εισόδους τους, καθιστώντας αδύνατη την πρόσβαση οποιουδήποτε οχήματος.

Παρά, όμως, τα όποια προβλήματα επισημάνθηκαν, γενική είναι η διαπίστωση ότι, τόσο οι συνθήκες ζωής, όσο και εργασίας, έχουν βελτιωθεί σημαντικά σε όλη την έκταση της Πλάκας. Αναφορικά με την Άνω Πλάκα, περιοχή διεξαγωγής της έρευνας, τα συμπεράσματα είναι ανάλογα, ενώ μεγαλύτερη βελτίωση εντοπίζεται στις πεζοδρομημένες περιοχές.

5.3.5. Επιπτώσεις στην τροφοδοσία καταστημάτων

Η άποψη των καταστηματάρχων σχετικά με τους κανόνες που διέπουν την κίνηση των οχημάτων τροφοδοσίας των καταστημάτων είναι ότι έχουν δυσχεράνει την εξυπηρέτηση όσων βρίσκονται σε πεζοδρόμους, ενώ σε δρόμους και σε μελλοντικούς πεζοδρόμους η κατάσταση παραμένει ως είχε. Το πρόβλημα εστιάζεται στη συστηματική παράβαση του νομοθετημένου ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων από τα εν λόγω οχήματα. Σύμφωνα με μαρτυρίες των ίδιων των καταστηματάρχων οι μεγάλες κυρίως εταιρείες τροφοδοσίας δεν είναι διατεθειμένες ν' αλλάξουν τα προγραμματισμένα δρομολογία τους, ώστε να υπακούουν στο ειδικό καθεστώς της περιοχής της Πλάκας.

5.3.6. Γενική άποψη για τη στάθμευση

Σε μια πρώτη προσέγγιση του θέματος ζητήθηκε η κρίση του συνόλου των ερωτώμενων σχετικά με την εφαρμογή του μέτρου της χορήγησης ειδικής κάρτας στάθμευσης στους κατοίκους της Πλάκας και το 74% δέχτηκε ότι αποτελεί ένα σωστό μέτρο.

Υπήρχε και η αντιπρόταση ότι το μέτρο θα έπρεπε να επεκταθεί και στους εργαζομένους στην περιοχή. Αναφορικά με την τελευταία αυτή πρόταση πρέπει να σημειωθεί ότι στις αρχές εφαρμογής του μέτρου, η ανταπόκριση των κατοίκων ήταν μειωμένη. Σήμερα συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο και ο αριθμός των καρτών που διατίθενται κάθε χρόνο είναι κατά 800-1000 περίπου, περισσότερες από τις διαθέσιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης. Οι θέσεις αυτές προορίζονται για στάθμευση μόνο των οχημάτων των κατοίκων και όχι των εργαζομένων, οι οποίοι θα πρέπει να σταθμεύουν τα οχήματά τους σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης επί πληρωμή.

Απευθυνόμενοι στους κατόχους μεταφορικού μέσου που αποτελούν το 77% του δείγματος, διαπιστώθηκε ότι ενώ η συντριπτική πλειοψηφία των κατοίκων είναι κάτοχοι της ειδικής κάρτας στάθμευσης, καθημερινά αντιμετωπίζουν πολύ μεγάλο πρόβλημα στην προσπάθεια εξεύρεσης κάποιας θέσης στάθμευσης. Για το λόγο αυτό σταθμεύουν τα οχήματά τους "όπου βρουν", νόμιμα ή παράνομα.

Οι κάτοικοι που σταθμεύουν παράνομα δήλωσαν, είτε ότι εξαναγκάζονται να παρανομήσουν, αφού μόνιμα σχεδόν οι θέσεις που προορίζονται για τα οχήματά τους είναι κατηλειμμένες από οχήματα ξένων προς την περιοχή, είτε ότι βρίσκονται σε σύγχυση λόγω των συνεχών αλλαγών πολιτικής.

Το φαινόμενο αυτό, που είναι γνωστό στους αρμοδίους, συναντάται κυρίως τις βραδυνές ώρες και τα οχήματα που καταλαμβάνουν τις όποιες κενές θέσεις των κατοίκων ανήκουν σε όσους έρχονται στην Πλάκα για να διασκεδάσουν, επωφελούμενοι από την έλλειψη αστυνόμευσης της στάθμευσης.

5.3.7. Μετακινήσεις με ΙΧ αυτοκίνητο

Η διατήρηση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης σε υψηλά επίπεδα, πέρα από όσα ισχυρίζονται οι κάτοικοι της περιοχής, οφείλεται επίσης σε μεγάλο βαθμό στην αυξημένη, σε σχέση με το παρελθόν, χρησιμοποίηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου στις μετακινήσεις από και προς την περιοχή της Πλάκας (49% πριν - 56% σήμερα), παράλληλα με μια μικρότερης έκτασης μείωση χρησιμοποίησης των μαζικών μέσων μεταφοράς (21% πριν - 19% σήμερα), κατά δήλωσή τους. Η συμπεριφορά αυτή δεν διαφέρει από την αντίστοιχη των κατοίκων και επιχειρηματιών των υπόλοιπων περιοχών της Αθήνας.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που αντιστοιχούν στις μετακινήσεις μέσα στην Πλάκα το ποσοστό χρησιμοποίησης αυτοκινήτου έχει περιοριστεί σήμερα στο 5% από 7% που ήταν πριν τις πεζοδρομήσεις, ενώ παράλληλα το ποσοστό των ερωτώμενων που κινείται με τα πόδια αυξήθηκε από 88% σε 93%⁵.

5.3.8. Γνώση για τις ενέργειες των φορέων

Το 67% των ερωτώμενων δήλωσαν ότι γνωρίζουν ότι οι πεζοδρομήσεις θα επεκταθούν, ενώ παράλληλα ένα σημαντικό ποσοστό 32% είτε δήλωσε άγνοια, είτε δεν απάντησε.

Η ίδια ερώτηση τέθηκε επίσης συγκεκριμένα σε κατοίκους και επιχειρηματίες σε δρόμους που θα πεζοδρομηθούν στο μέλλον και η απάντηση που δόθηκε είναι ακόμα πιο απογοητευτική, αφού το αντίστοιχο ποσοστό που δήλωσε άγνοια είναι το 37% των ερωτώμενων.

5.3.9. Προβλήματα και προτεινόμενες λύσεις

Κλείνοντας την έρευνα δόθηκε στους ερωτώμενους η δυνατότητα να εκφράσουν τα προβλήματα που κατά την άποψή τους παρουσιάζει σήμερα η Πλάκα γενικά και ο δρόμος τους ειδικότερα, παράλληλα με προτάσεις για την επίλυσή τους.

Οι απαντήσεις ομαδοποιήθηκαν σε πέντε γενικές κατηγορίες κατατάσσοντας, αντίστοιχα, τα προβλήματα που έχει ν' αντιμετωπίσει η Πλάκα, με πρώτο να έρχεται το κυκλοφοριακό και να ακολουθούν προβλήματα σχετικά με το περιβάλλον, με την ποιότητα των κατασκευών, την κοινωνική και οικονομική ζωή της περιοχής.

Το μεγαλύτερο κυκλοφοριακό πρόβλημα αποτελεί αναμφίβολα η εξεύρεση θέσεων στάθμευσης, παράλληλα με την παράνομη στάθμευση, κύρια στις εισόδους των πεζοδρόμων, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζεται μεγάλο

πρόβλημα πρόσβασης οχημάτων σε έκτακτες περιπτώσεις. Για το πρόβλημα αυτό προτάθηκε να κατασκευαστούν νέοι χώροι στάθμευσης, όπου κάθε κάτοικος θα έχει τη δική του μόνιμη θέση. Παράλληλα να υπάρχει αυστηρή 24ωρη αστυνόμευση της στάθμευσης, ώστε να επιλυθεί και η μεγάλη παράνομη παρόδια στάθμευση.

Για ν' αποθαρρυνθούν οι Πλακιώτες από την ευρύτατη αυτή χρήση του αυτοκινήτου, όπως άλλωστε και όλοι οι Αθηναίοι, χρειάζεται ο εκσυγχρονισμός και η επέκταση των μαζικών μέσων μεταφοράς, στα πλαίσια ενός ευρύτερου σχεδιασμού και σε καμία περίπτωση με μικρο-επεμβάσεις στην στενά οριζόμενη περιοχή της Πλάκας.

Έπεται η παράνομη κίνηση οχημάτων και μηχανών στους πεζοδρόμους ιδίως τις νυχτερινές ώρες και η παρατήρηση ότι με τις πεζοδρομήσεις δημιουργήθηκε πρόβλημα πρόσβασης στα οχήματα των κατοίκων και στα οχήματα τροφοδοσίας. Αναφορικά με το θέμα αυτό προτάθηκε να επεκταθούν οι πεζόδρομοι και να απαγορεύεται η κίνηση των οχημάτων και μηχανών κατά μήκος τους, φτάνοντας ακόμα και στην άποψη της πλήρους πεζοδρόμησης της Πλάκας και της απαγόρευσης της κίνησης όλων των οχημάτων. Υπάρχει όμως και η αντίθετη άποψη που υποστηρίζει την κατάργηση των τμημάτων εκείνων των πεζοδρόμων που δυσχεραίνουν την κίνηση των οχημάτων των κατοίκων και της τροφοδοσίας. Οι απόψεις αυτές εκφράστηκαν από τους ερωτώμενους και για το λόγο αυτό και παρατίθενται, θεωρώντας όμως ότι αποτελούν μια πολεοδομικά απαράδεκτη λύση, αφού σε κάθε περίπτωση επιβάλεται η ύπαρξη πρόσβασης οχημάτων σε όσο το δυνατόν μεγαλύτερη έκταση, επισημαίνοντας ως κύρια ανάγκη, τη δυνατότητα πρόσβασης οχημάτων κοινής ωφελείας σε έκτακτες περιπτώσεις.

Τέλος, προτείνεται να δημιουργηθούν χώροι στάθμευσης τουριστικών λεωφορείων στα νοτιοανατολικά της περιοχής ώστε να διευκολύνονται όσοι τουρίστες επιθυμούν να διασκεδάσουν στα νυχτερινά κέντρα της Πλάκας, καθώς και χώρος στάσης ταξί.

Η δεύτερη μεγάλη ομάδα προβλημάτων αφορά περιβαλλοντικά προβλήματα με κύρια την παρατήρηση της γενικής έλλειψης καθαριότητας, παράλληλα με την ανυπαρξία κάδων απορριμμάτων, το λιγιστό πράσινο που υπάρχει στην Πλάκα, καθώς και το θόρυβο από ορισμένα νυχτερινά κέντρα διασκέδασης. Αναφορικά με τις προτάσεις για βελτίωση του περιβάλλοντος τονίστηκε ιδιαίτερα η τοποθέτηση νέων κάδων απορριμμάτων, η πρόσληψη και νέων υπαλλήλων καθαριότητας και η τακτικότερη αποκομιδή των απορριμμάτων, ο καθαρισμός των υπονόμων όπου χρειάζεται, καθώς και η δένδροφύτευση της περιοχής.

Με δεδομένες τις συνθήκες που προαναφέρθηκαν, προκειμένου να βελτιωθεί η εικόνα της περιοχής γενικά και των πεζοδρόμων ιδιαίτερα, ίσως ν' αποτελούσε λύση η συχνότερη αποκομιδή των απορριμμάτων, κατά τα

ευρωπαϊκά πρότυπα, σύμφωνα με τα οποία υπάρχουν περιπτώσεις κεντρικών εμπορικών και τουριστικών περιοχών, όπου η αποκομιδή των απορριμμάτων πραγματοποιείται αρκετές φορές κατά τη διάρκεια του 24ώρου, φτάνοντας σε ορισμένες περιπτώσεις να πραγματοποιείται ακόμα και κάθε δύο ώρες.

Ως ποιοτικό πρόβλημα αναφέρθηκε ο κακός δημόσιος φωτισμός, σαν αποτέλεσμα της κακής συντήρησης. Ανάμεσα στις προτάσεις ποιοτικής βελτίωσης αναφέρεται η καλύτερη συντήρηση των οδοστρωμάτων των πεζοδρόμων, καθώς και η τοποθέτηση νέων φωτιστικών στους δημόσιους χώρους και ακόμα :

Να υποχρεωθούν οι ιδιοκτήτες παλιών κτιρίων ν' αποκαταστήσουν τις εξωτερικές τους όψεις.

Ν' αντικατασταθεί η άσφαλτος των δρόμων από κυβόλιθους.

Να συσταθεί ειδικό αστυνομικό τμήμα μόνο για την κάλυψη των αναγκών της Πλάκας, όσο αφορά την αστυνόμευση της στάθμευσης και των καταστροφών, στην οποία έχουμε ήδη αναφερθεί, όπως και για την αστυνόμευση των πάρκων και πλατειών τις νυχτερινές ώρες.

Εκφράστηκε η άποψη ότι ο μεγάλος αριθμός των υπηρεσιών/γραφείων στην περιοχή δεν βοηθάει στο ξαναζωντάνεμα της γειτονιάς, αφού μετά το κλείσιμό τους στις 3:00μμ νεκρώνει η Πλάκα, αποτελώντας ένα σημαντικό κοινωνικό πρόβλημα. Προκειμένου να ζωντανέψει και πάλι η γειτονιά προτάθηκε τα κτίρια του δημοσίου να παραχωρούνται στην κατοικία μέσω μακροχρόνιων συμβάσεων 30-40 ετών, αποτελώντας ένα ισχυρό κίνητρο επανεισαγωγής της κατοικίας, αλλά και επιστροφής των παλιών κατοίκων και τέλος να δοθούν κίνητρα ώστε να επιστρέψουν οι λειτουργίες γειτονιάς.

Τέλος, αναφέρθηκε η απομάκρυνση των καταστημάτων που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων και τα οποία αναμφίβολα είναι απαραίτητα σε κάθε γειτονιά.

6. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η έρευνα αυτή αποτελεί την πρώτη απόπειρα παρακολούθησης της μοναδικής στο είδος της και στη διάρκειά της παρέμβαση σε ιστορικό κέντρο στην Ελλάδα. Το γεγονός αυτό επισημαίνει την έλλειψη ανάλογου είδους μετρήσεων από τους αρμόδιους φορείς, ούτως ώστε να είναι δυνατός ένας στοιχειώδης έλεγχος της πορείας του προγράμματος. Διαπιστώθηκε για άλλη μια φορά ότι οι κάτοικοι και επιχειρηματίες της περιοχής γνωρίζουν καλά τα προβλήματα και είναι ικανοί να προτείνουν λύσεις.

Ο κύριος στόχος του άρθρου αυτού είναι να παρουσιάσει τις απόψεις εκείνων που βιώνουν τις επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων καθημερινά. Επίσης, να αποτελέσει πηγή χρήσιμων πληροφοριών εν όψει προγραμματιζόμενων πεζοδρομήσεων, της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας, για άλλες πόλεις και χώρες που ασχολούνται με ανάλογα προγράμματα,

αλλά και για πρόσφατα πραγματοποιημένες πεζοδρομήσεις, προκειμένου για τα προβλήματα που είναι δυνατόν να προκύψουν στο μέλλον και τα οποία αν εντοπισθούν έγκαιρα είναι πάρα πολύ απλό να αντιμετωπισθούν κατά τρόπο άμεσο.

Συγκεκριμένα, στο Εμπορικό Τρίγωνο, μετά την εφαρμογή του προγράμματος πεζοδρομήσεων, πραγματοποιήθηκαν έρευνες πεδίου από το ΕΜΠ [6,7]. Μια από αυτές περιέλαβε την συμπλήρωση ερωτηματολογίου από επιχειρήσεις της περιοχής σχετικά με τα προβλήματα και τις προτάσεις βελτιώσεων αναφορικά με την λειτουργία των ρυθμίσεων γενικότερα. Το δείγμα στην περίπτωση αυτή ήταν κατά πολύ μεγαλύτερο από αυτό που χρησιμοποίησε η παρούσα μελέτη. Η έρευνα κατέληξε στο βασικό συμπέρασμα ότι οι επιχειρήσεις του Εμπορικού Τριγώνου δεν είναι αρνητικές στις νέες ρυθμίσεις, παρ' ότι οι περισσότερες αντιμετώπισαν προβλήματα αρχικά. Υπάρχει μια διαφοροποίηση επιπτώσεων μεταξύ διαφορετικών επιχειρήσεων. Το χονδρικό εμπόριο πλήττεται περισσότερο από το λιανικό. Τέλος, διαπιστώθηκε ότι παρουσιάζονται προβλήματα παράνομης στάθμευσης και συστηματικής παραβίασης του ωραρίου τροφοδοσίας παρόμοια με αυτών που παρατηρήθηκαν στην περιοχή της Πλάκας.

Βέβαια, πρέπει να σημειωθεί ότι εκτός από τα στοιχεία χρήσεων γης που προέκυψαν από επιτόπια καταγραφή και τις μετρήσεις που έγιναν στα πλαίσια της μελέτης του Υπ. Δημ. Έργων το 1985 [18], όσα άλλα στοιχεία παρουσιάστηκαν, αναφορικά με την κατάσταση που επικρατεί στην Πλάκα σήμερα, αποτελούν απόψεις ενός τυχαίου δείγματος κατοίκων και επαγγελματιών της περιοχής, δεδομένης της έλλειψης οποιουδήποτε αναλόγου είδους μετρήσεων από τους αρμόδιους φορείς, αν και θα έπρεπε, ούτως ώστε να είναι δυνατός ένας στοιχειώδης έλεγχος της πορείας του όλου Προγράμματος ανά πάσα στιγμή. Για το λόγο αυτό και τονίζεται ότι τα συμπεράσματα που ακολουθούν αποτελούν απλές ενδείξεις και όχι αποδείξεις της εικόνας που παρουσιάζει η Πλάκα σήμερα και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει. Από την άλλη πλευρά, την εικόνα αυτή συμπληρώνουν και ενισχύουν πρόσφατες δημοσιογραφικές πληροφορίες από κατοίκους οι οποίοι καταγγέλλουν ότι οι νόμοι και τα προεδρικά διατάγματα δεν τηρούνται κυρίως λόγω έλλειψης επαρκούς αστυνόμευσης [10,12,16].

6.1. Συμπεράσματα

Ένα ενδιαφέρον συμπέρασμα που προκύπτει από τις απαντήσεις των ερωτώμενων είναι ότι υπάρχει η εντύπωση ότι το Πρόγραμμα Ανάπλασης έχει γενικά αναβαθμίσει την Πλάκα. Όμως, όσον αφορά τους συγκεκριμένους δρόμους και μελλοντικούς πεζόδρομους, όπου οι κάτοικοι και καταστηματαρχές διαμένουν και εργάζονται και συνεπώς γνωρίζουν καλύτερα την κατάσταση, οι απόψεις τους είναι σαφώς διαφορετικές

και συνοψίζονται στο ότι οι αλλαγές δεν είναι όλες προς την ίδια κατεύθυνση. Αρνητικές επιπτώσεις διαπιστώνονται σε μια σειρά επιμέρους θέματα. Υπάρχει συμφωνία στο ότι η κίνηση πεζών, οι τιμές γης και τα ενοίκια στους πεζοδρόμους έχουν αυξηθεί. Αντίθετα με τους αρχικούς στόχους, υπάρχει η αντίληψη ότι η παράνομη κίνηση και στάθμευση οχημάτων έχει αυξηθεί, η κατοικία παραμένει στα ίδια ποσοστά, οι μικρές μονάδες εμπορίου έχουν ελλατωθεί και δεν εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής. Τέλος, υπάρχει η εκτίμηση ότι δεν ελέγχθηκε επαρκώς η τουριστικοποίηση της περιοχής. Το πρόγραμμα συνέβαλλε στην προστασία ορισμένων (σημαντικών) στοιχείων του χαρακτήρα της περιοχής, κυρίως μορφολογικών και περιβαλλοντικών, αλλά από άποψη χρήσεων γης και δραστηριοτήτων ο τουρισμός παραμένει κυρίαρχος σε υπερβολικό βαθμό (αν και με ποιοτικές βελτιώσεις σε σχέση με την προ του προγράμματος κατάσταση). Παράλληλα, το πρόβλημα εντείνεται από το γεγονός ότι ένας μεγάλος σχετικά αριθμός κτιρίων, αφού αναπαλαιωθούν παραχωρούνται σε χρήσεις ξένες προς την κατοικία. Σ' αυτό, βέβαια, καθοριστικό ρόλο παίζει η συγκεκριμένη θέση που κατέχει η Πλάκα, αφ' ενός δίπλα στο εμπορικό κέντρο, και αφ' ετέρου κάτω από την Ακρόπολη, η οποία αποτελεί πόλο έλξης τουριστών απ' όλο τον κόσμο.

Από την άλλη πλευρά, η συντήρηση των κοινοχρήστων χώρων, δεν είναι επαρκής και σε συνδυασμό με την όχι αποτελεσματική αστυνόμευση της περιοχής έχει σαν αποτέλεσμα την καταστροφή των μαρμαρίνων δαπέδων των πεζοδρόμων από την παράνομη κυκλοφορία και στάθμευση οχημάτων σ' αυτούς, αλλά και των φωτιστικών σωμάτων και των κάδων απορριμμάτων.

Η έρευνα αυτή διαπιστώνει για άλλη μια φορά ότι η ανάπτυξη μιας περιοχής δεν πρέπει να περιορίζεται μόνο σε πολεοδομικές ρυθμίσεις. Χρειάζεται ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα που να περιλαμβάνει και συμπληρωματικά κοινωνικά, οικονομικά και οργανωτικά μέτρα για να είναι αποτελεσματική μια επέμβαση. Η ως τώρα έλλειψη συνεπούς σχεδιασμού, καθώς και η ανεπαρκής ενημέρωση των κατοίκων επέτρεψε στους πολίτες να αυθαιρετούν.

Ένα πρόγραμμα ανάπτυξης δεν ολοκληρώνεται με την περάτωση των εργασιών. Δεν είναι κάτι το στατικό, αφού αποτελεί πλέον μέρος ενός ευρύτερου δυναμικού συνόλου με επιμέρους στοιχεία που αλλάζουν μέσα στο χώρο και στο χρόνο αλλάζοντας παράλληλα και τα δεδομένα στα οποία είχε βασιστεί ο αρχικός σχεδιασμός [13]. Τα στοιχεία αυτά, αν δεν εντοπιστούν έγκαιρα και αν δεν ληφθούν υπόψη οι επιπτώσεις τους, ούτως ώστε να γίνουν οι απαραίτητες τροποποιήσεις, αντί να βελτιωθούν οι συνθήκες διαβίωσης, εργασίας και κίνησης όσων κατοικούν, εργάζονται και κινούνται σ' αυτούς είναι πολύ πιθανό να χειροτερέψουν, παρά τον αντίθετο αρχικό στόχο.

6.2. Προτάσεις

Τα προβλήματα, όμως, αυτά, καθώς και όσα άλλα ήδη αναφέρθηκαν, δεν είναι σε θέση να μειώσουν το αναμφίβολα μεγάλης αξίας έργο που έχει επιτελεστεί και συνεχίζεται ακόμα και σήμερα στην Πλάκα. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι πρέπει ν' αγνοηθούν από τους υπευθύνους. Θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη και ν' αντιμετωπιστούν άμεσα, ώστε να γίνει ένα ακόμα βήμα προς την πραγμάτωση των στόχων του Προγράμματος Ανάπλασης της Πλάκας που θέλει την περιβαλλοντική αναβάθμιση και το "ζωντάνεμα" και πάλι της γραφικής γειτονιάς. Για να αλλάξει η κατάσταση αυτή απαιτείται κατ' αρχήν μια ριζική αλλαγή προς αυστηρότερη αντιμετώπιση από το κράτος και συγχρόνως σταδιακή ενημέρωση για την αναγκαιότητα κάθε επέμβασης, προκειμένου να υπάρχει και η συναίνεση των πολιτών.

Οι επεμβάσεις που άρχισαν θα πρέπει να ολοκληρωθούν το συντομότερο. Συγχρόνως απαιτείται μια συνεχής και συστηματική παρακολούθηση κατά τη λειτουργία ενός πεζοδρόμου, γιατί μόνο με τον τρόπο αυτό είναι δυνατόν να επισημανθούν τυχόν λάθη ή παραλλείψεις του σχεδιασμού, που ενδέχεται να μην ήταν δυνατόν να εντοπιστούν και να διορθωθούν έγκαιρα πριν με τη σειρά τους δημιουργήσουν άλλου είδους προβλήματα [15].

Με την παρουσίαση των προβλημάτων που έχουν προκύψει προβάλλει επιτακτική η ανάγκη ύπαρξης στενής συνεργασίας των συναρμοδίων φορέων και κύρια του Γραφείου Πλάκας με το Δήμο Αθηναίων σε ζητήματα που απαιτούν άμεση αντιμετώπιση, όπως είναι η καθαριότητα της περιοχής, η στάθμευση, η αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης, καθώς και η συντήρηση των κοινοχρήστων χώρων. Το Γραφείο της Πλάκας, με τις αρμοδιότητες που έχει, αδυνατεί να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της περιοχής. Χρειάζεται ενίσχυσή του με συνδρομή των τοπικών φορέων, όπως της επιτροπής πρωτοβουλίας κατοίκων της Πλάκας.

Μια προσπάθεια αναβίωσης μιας γειτονιάς παραδοσιακού τύπου, όπως αυτής της Πλάκας, πρέπει να συμβιβάζει εθνικούς στόχους προστασίας της εθνικής ιστορικής κληρονομιάς. Παράλληλα, είναι αναγκαίο να επιδιώξει και τοπικούς στόχους, όπως τη διατήρηση της φυσιογνωμίας της γειτονιάς, του τοπικού εμπορίου και άλλες ευκολίες διακίνησης και στάθμευσης, καθώς και οικονομικά κίνητρα για την εξυπηρέτηση και των κατοίκων και των επιχειρηματιών.

¹Μετρήσεις Υπουργείου Δημοσίων Έργων 1985.

²Μελέτη Παλαιάς Πόλεως Αθηνών, χάρτης 9, Χρήσεις ισογείων των κτιρίων.

³Οι μελλοντικοί πεζόδρομοι εξετάζονται ως μια ξεχωριστή κατηγορία, εξαιτίας του γεγονότος ότι αν και λειτουργούν ακόμα ως δρόμοι κίνησης οχημάτων, υπάρχουν διαφορετικές προσδοκίες ανάπτυξης στο μέλλον.

⁴Το ποσοστό 86% προέκυψε από το λόγο $37/43$, δηλαδή $\rho' = 37/43$ με όρια εμπιστοσύνης $\pm Z\alpha/2 \cdot \sqrt{\rho'(1-\rho')/n}$, όπου $Z\alpha/2 = 1.96$.

$\rho' = 37/43$, $n = 43$, $\pm 1.96 \cdot 0.053 = \pm 0.1$, $\pm 10\%$, δηλαδή από 76% έως 96% με βεβαιότητα 95%. Αντιθέτως, το κλάσμα $3/13$, δηλαδή $\rho' = 3/13 = 23\%$ που βγαίνει από ένα δείγμα ερωτώμενων $n = 13$ κρίνεται επικίνδυνο, δεδομένου ότι έχει όρια εμπιστοσύνης από 5% έως 50%. (Το ανωτέρω προκύπτει από τη χρήση των ΑΒΑΚΩΝ).

⁵Το δείγμα δεν είναι επαρκές στην περίπτωση αυτή για αριθμητικά συμπεράσματα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αλιέας Α., Βαΐου Κ., Γρηγορόπουλος Σ., Ηλιοπούλου Ε., Κανδηλώρου Κ., "Πλαίσια εφαρμογής μιας μελέτης για περιοχές πεζών στο κέντρο της Αθήνας", Διπλωματική Εργασία, Ε.Μ.Π. - Έδρα Πολεοδομίας, Αθήνα 1974.
2. Αραβαντινός Α., "Κυκλοφοριακή Έρευνα του Ανοβέρου και Μερικά Γενικά Σκέυεις επί της Κινήσεως των Πεζών εις το Κέντρο των Αθηνών", *Αρχιτεκτονική*, τεύχος 31, Αθήνα Ιαν.-Φεβρ. 1962, σελ. 19-20.
3. Αραβαντινός Α., *Πολεοδομικός Σχεδιασμός*, Ε.Μ.Π., Αθήνα 1986.
4. Brambilla R. and Longo G., *For Pedestrians Only*, Whitney Library of Design, New York, 1977.
5. Γιαννόπουλος Γ.Α., "Κυκλοφοριακή Θεώρηση της Δημιουργίας Πεζοδρόμων και Αξιολόγηση της Ελληνικής Εμπειρίας", *Τεχνικά Χρονικά*, Ιαν., Φεβρ., Μάρτ. 1980, σελ. 5-25.
6. Ε.Μ.Π., *Διερεύνηση μεθόδων αντιμετώπισης προβλημάτων εφαρμογής από την πεζοδρόμηση στο κεντρικό τρίγωνο της Αθήνας*, Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., Δήμος Αθηναίων, Αθήνα 1995.
7. Ε.Μ.Π. Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών, *Εμπορικό Τρίγωνο Κέντρου Αθήνας - Πολεοδομική έρευνα και προγραμματισμός αναβάθμισης*, Τ.Ε.Ε., Αθήνα 1996.
8. Ζήβας Δ., "Μελέτη "Παλαιάς Πόλεως Αθηνών", Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Αθήνα 1977.
9. Ζήβας Δ., "Μελέτη Αντιμετώπισης Προβλημάτων Πλάκας", Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Γενική Διεύθυνση Οικισμού, Αθήνα 1979.
10. Καβαδία, Μ., "Η Πλακα στα...στενα" *Καθημερινή*, 26.11.95.
11. Kamoutsi P., "Probleme und Moeglichkeiten der erhaltenden Erneuerung in Griechenland, am Beispiel der Altstadt von Athen", Hannover 1984.
12. Κέζα Λ., "Πεζά Ζητήματα", *Το Βήμα*, 10 Ιουλίου 1994.
13. Loukissas P. and S. Mann, "The Implementation of Downtown Automobile Use Management Projects", *Transportation Research Record*, 1046, 1985, pp. 76-84.
14. Manfred Mosel, "*Πεζόδρομοι και Προστασία Μνημείων*", *Schweizerische Bauzeitung*, 22.6.1978.
15. Μπετούρα Δ., "Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση τμήματος του οδικού δικτύου της Πλάκας", Διπλωματική Εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας - Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος 1994.
16. "SOS εκπέπει η Πλάκα", *Βήμα*, 19.11.95.
17. Τσαγκής Β., "Η Διάσωση του Ιστορικού Κέντρου των Αθηνών", *Καθημερινή*, 5-6.5.1981.
18. Υπουργείο Δημοσίων Έργων, Δ/ση Σχεδιασμού Μεταφορών και Δικτύων Υποδομής, "Διερεύνηση στάθμευσης στην περιοχή της Πλάκας", Αθήνα 1985.
19. Zivas D., "The Future of the Old Sector of the City of Athens", D. Appleyard (ed.), *The Conservation of European Cities*, pp 154-163, The MIT Press, Cambridge Mass, 1979.

Δ. Μπετούρα,

Μηχανικός Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Αιγινήτου 50, 157 71, Αθήνα

Φ. Λουκίσσας,

Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Πρόεδρος Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πεδίο Αρεώς, 38334, Βόλος

Δ. Οικονόμου,

Αναπληρωτής Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Αναπληρωτής Πρόεδρος Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πεδίο Αρεώς, 38334, Βόλος

ΣΕΙΡΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ
DISCUSSION PAPER SERIES

1995

<u>ΑΡΙΘΜΟΣ</u>	<u>ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ</u>	<u>ΤΙΤΛΟΣ ΑΡΘΡΟΥ</u>
95 - 01	Δ. Οικονομου	Χρήσεις γής και δόμηση στον εξωαστικό χώρο: Η ελληνική εκδοχή της αειφορείας.
95 - 02	G. Petrakos	A European macro-region in the making? The Balkan trade relations of Greece
95 - 03	G. Petrakos	The regional structure of Albania, Bulgaria and Greece: Implications for cross-border cooperation and development
95 - 04	Θ. Μαλούτας	Αποτύπωση της κοινωνικοεπαγγελματικής φυσιογνωμίας των ελληνικών πόλεων. Μεθοδολογικός οδηγός και ένα παράδειγμα: Βόλος
95 - 05	G. Petrakos	European integration and industrial structure in Greece: Prospects and possibilities for convergence

<u>ΑΡΙΘΜΟΣ</u>	<u>ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ</u>	<u>ΤΙΤΛΟΣ ΑΡΘΡΟΥ</u>
96 - 01	Θ. Μαλούτας	Ανισοκατανομή και απομόνωση κοινωνικοεπαγγελματικών ομάδων στις ελληνικές πόλεις: Μεθοδολογική προσέγγιση με την χρήση δεικτών διαχωρισμού και πολυμεταβλητών ταξινομιών
96 - 02	Γ. Πετρακος Π. Μαρδάκης	Οι πρόσφατες μεταβολές στο ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων
96 - 03	Θ. Μαλούτας	Η Γεωγραφία της κοινωνικής ανισότητας στις Ελληνικές πόλεις: Βασικοί άξονες κοινωνικο-επαγγελματικής διαίρεσης των μεγάλων και μεσαίων αστικών κέντρων
96 - 04	G. Petrakos	Industrial structure and change in the European Union: Comparative analysis and implications for transition economies
96 - 05	Π. Σκάγιαννης	Εθνικό σύστημα καινοτομίας και νέες υποδομές τηλεματικής στην Ελλάδα
96 - 06	Κ. Περάκης	Εφαρμογή της γραμμικής παλινδρόμησης για τη μελέτη περιοχών που έχουν υποστεί διαχρονικές μεταβολές με τη χρήση δορυφορικών εικόνων
96 - 07	Ο. Christopoulou Α. Papastavrou	Ski-resort contribution to the economic development of the region (Case Study: Parnassos-Greece)
96 - 08	Ο. Christopoulou Α. Papastavrou	Evaluation du comportement des visiteurs des stations de ski pour une gestion plus effective (Cas de Pelion)
96 - 09	Γ. Πετράκος Σ. Σπανός	Προσδιοριστικοί Παράγοντες εγκατάστασης βιομηχανικών επιχειρήσεων στο Βόλο
96 - 10	Κ. Melachroinos N. Spence	Regional Productivity Dynamics of Manufacturing in Greece.

<u>ΑΡΙΘΜΟΣ</u>	<u>ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ</u>	<u>ΤΙΤΛΟΣ ΑΡΘΡΟΥ</u>
97-01	Y. Pyrgiotis	Maritime transport in the Mediterranean Basin: conditions for improving East/South traffic, rationalisation and improvement of the infrastructure of ports
97-02	A. Sfougaris O. Christopoulou	Les effets environnementaux de defrichement et de la culture de l'olivier dans une region montagneuse de Grece (Pelion)
97-03	A. Δ. Παπαδούλης	Το παραγωγικό υπόδειγμα της ευέλικτης εξειδίκευσης στο νέο διεθνές οικονομικό περιβάλλον. Μία βιβλιογραφική επισκόπηση.
97-04	Γ. Πετράκος Γ. Σαράτσης	Περιφερειακές Ανισότητες και Χωρική Εξειδίκευση στην Ελλάδα.
97-05	A. Δ. Παπαδούλης	Ενισχυτικές πολιτικές της Ε.Ε. για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.
97-06	A. Γοσποδίνη	Η Σύνταξη του Χώρου ως Μηχανισμός Διάρθρωσης των Κεντρικών Λειτουργιών της Πόλης: Η περίπτωση του Βόλου
97-07	D. N. Georgiou B. K. Papadopoulos	Convergence in Fuzzy Topological Spaces
97-08	Δ. Οικονόμου	Πολιτική Γης και Εφαρμογή των Πολεοδομικών Σχεδίων
97-09	H. Mertzanis	Cumulative Growth and Unequal Development
97-10	D. N. Georgiou S. D. Iliadis	Rational n-Dimensional Spaces and the Property of Universality
97-11	H. Mertzanis	The European Monetary Union, the Prospects of Convergence and Greek Economic Integration
97-12	Σ. Πολύζος	Εμπειρική Διερεύνηση Παραγόντων που Επηρεάζουν τον Τόπο Εγκατάστασης Επιχειρήσεων
97-13	Θ. Μαλούτας Χ. Σωμαράς	Η Κοινωνική Διαίρεση στη Λάρισα. Κοινωνικο-επαγγελματική μορφολογία του τόπου κατοικίας

<u>ΑΡΙΘΜΟΣ</u>	<u>ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ</u>	<u>ΤΙΤΛΟΣ ΑΡΘΡΟΥ</u>
97-14	Δ. Μπετούρα Φ. Λουκίσσας Δ. Οικονόμου	Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση της Πλάκας: Απόψεις κατοίκων και επιχειρηματιών της περιοχής.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000074004

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Τα άρθρα της Σειράς Ερευνητικών Εργασιών διατίθενται σε περιορισμένο αριθμό αντιτύπων, με σκοπό την προώθηση του επιστημονικού διαλόγου και την διατύπωση κριτικών σκέψεων ή απόψεων. Συνεπώς, δεν θα πρέπει να αναφέρονται σε δημοσιεύσεις, χωρίς την έγκριση των συγγραφέων.

Για πληροφορίες σχετικά με την δημοσίευση επιστημονικών άρθρων και την απόκτηση αντιτύπων της Σειράς, απευθυνθείτε στην Γραμματεία του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πεδίον Άρεως, Βόλος 38334, τηλ. (0421) 62017, fax (0421) 63793

NOTE: The papers of this Series are released in limited circulation, in order to facilitate discussion and invite criticism. They are only tentative in character and should not be referred to in publications without the permission of the authors. To obtain further information or copies of the Series, please contact the Secretary' s Office, Department of Planning and Regional Development, University of Thessaly, Pedion Areos, Volos 38334, Greece, tel. ++ 30 421 62017, fax ++ 30 421 63793

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Πεδίον Άρεως, Βόλος 38334



UNIVERSITY OF THESSALY
DEPARTMENT OF PLANNING AND
REGIONAL DEVELOPMENT
Pedion Areos, Volos 38334, Greece