

.....

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
Ακαδημαϊκό Έτος: 1993 - 1994

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ
ΠΛΑΚΑΣ

Δ Ι Π Λ Ω Μ Α Τ Ι Κ Η Ε Ρ Γ Α Σ Ι Α

ΜΕΛΕΤΗ: ΜΠΕΤΟΥΡΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ: ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ
ΜΑΛΟΥΤΑΣ ΘΩΜΑΣ

ΒΟΛΟΣ, Σεπτέμβριος 1994

.....

αρ. εισ 82/π.Α.....



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

Αριθ. Εισ.: 1099/1
Ημερ. Εισ.: 15-062001
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ
1994
ΜΠΕ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ - ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ
ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ - ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ
ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

	σελίδα
1. Εισαγωγή.....	6
1.1. Γενικά.....	6
1.2. Ορισμός και κατηγορίες πεζοδρόμων.....	10
1.2.1. Αμιγείς πεζόδρομοι.....	10
1.2.2. Πεζόδρομοι με πρόσβαση τροχοφόρων για ορισμένες ώρες.....	11
1.2.3. Πεζόδρομοι με πρόσβαση για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων.....	11
1.2.4. Πεζόδρομοι με "ήπια" κυκλοφορία οχημάτων (Woonerf).....	11
1.2.5. Ποδηλατόδρομοι.....	12
1.3. Αντικείμενο, στόχοι και μεθοδολογία της μελέτης.....	12
2. Περιοχή ανάπλασης.....	15
2.1. Σύντομη περιγραφή.....	15
2.2. Διάρθρωση της Πλάκας.....	17
3. Σε ποιά κατάσταση βρισκόταν η Πλάκα πριν αρχίσει η ανάπλασή της.....	23
4. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πεζών και οχημάτων.....	25
Οδοί κίνησης οχημάτων.....	29
Πεζόδρομοι.....	30
Ελεύθεροι χώροι στάσης και αναγυχής.....	31
Χώροι στάθμευσης οχημάτων.....	31
5. Θεσμικό πλαίσιο προστασίας, συντήρησης και αναβίωσης παραδοσιακών κτιρίων και οικιστικών συνόλων.....	32
5.1. Ελληνική νομοθεσία.....	32
5.1.1. Συνταγματική προστασία.....	32
5.1.2. Νομοθετική προστασία.....	32
5.2. Κριτική της ελληνικής νομοθεσίας.....	36
5.3. Προτάσεις για τη βελτίωση της ελληνικής νομοθεσίας.....	37
6. Π.Δ/γμα "Περί εγκρίσεως της μελέτης «εφαρμογής κυκλοφοριακής μελέτης εμπορικού κέντρου και Πλάκας Αθηνών», κανονισμών λειτουργίας πεζοδρόμων και της εφαρμογής των ως άνω μελετών, ως και της μελέτης «διαμορφώσεως των οδών Κυδαθηναίων κλπ. των Αθηνών σε πεζοδρόμους»".....	38
7. Εργασίες σταδιακής επισκευής και αντικατάστασης των δικτύων κοινής ωφελείας στην περιοχή της Πλάκας.....	51
8. Αξιολόγηση ρύθμισης κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων.....	54

8.1.	Κυκλοφορία οχημάτων.....	54
8.2.	Στάθμευση οχημάτων.....	55
8.2.1.	Στάθμευση σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης.....	55
8.2.2.	Παρόδια στάθμευση.....	56
8.3.	Τροφοδοσία καταστημάτων.....	57
9.	Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση τμήματος του οδικού δικτύου της Πλάκας.....	58
9.1.	Γενικά.....	58
9.2.	Χρήσεις γης.....	59
9.3.	Η σημερινή εικόνα της Πλάκας όπως την αντιλαμβάνονται οι ερωτώμενοι	77
9.4.	Μέθοδος δειγματοληψίας.....	79
9.5.	Τύπος επιτόπιας έρευνας.....	82
9.6.	Αποτελέσματα έρευνας.....	85
	Γενικά στοιχεία ερωτώμενων.....	85
	Γενική άποψη για την πεζοδρόμηση.....	89
	Κυκλοφοριακές επιπτώσεις πεζοδρόμησης.....	90
	Οικονομικές - κοινωνικές επιπτώσεις πεζοδρόμησης.....	97
	Περιβαλλοντικές - ποιοτικές επιπτώσεις πεζοδρόμησης.....	104
	Επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στην τροφοδοσία των καταστημάτων.....	114
	Γενική άποψη για τη στάθμευση στην Πλάκα.....	117
	Άποψη για τη στάθμευση στην Πλάκα από κάτοχο μεταφορικού μέσου.....	118
	Κίνηση προς - από - και μέσα στην Πλάκα.....	122
	Γνώση για τις ενέργειες των φορέων.....	123
	Προβλήματα.....	125
	Προτάσεις.....	127
10.	Επίλογος.....	130
	Παραρτήματα.....	132
	Παράρτημα Α - Η πόλη των Αθηνών από τα προϊστορικά μέχρι τα νεώτερα χρόνια.....	133
	Παράρτημα Β - Πίνακες.....	141
	Παράρτημα Γ - Ερωτηματολόγια.....	144
	Βιβλιογραφία.....	155

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

σελίδα

1.	Χώροι στάθμευσης οχημάτων ανά ζώνη 1974.....	26
2.	Χώροι στάθμευσης οχημάτων ανά ζώνη 1985.....	55
3.	Ειδικές χρήσεις γης.....	61
4.	Στοιχεία ειδικών χρήσεων γης.....	61
5.	Γενική κατοικία.....	62
6.	Λοιπές μικτές χρήσεις.....	62
7.	Ειδικές χρήσεις γης ανά ζώνες - Α1.....	63
8.	Ειδικές χρήσεις γης ανά ζώνες - Α2.....	63
9.	Ειδικές χρήσεις γης ανά ζώνες - Β1.....	64
10.	Ειδικές χρήσεις γης ανά ζώνες - Β2.....	64
11.	Κατανομή χρήσεων γης περιοχής Άνω Πλάκας 1974-1994.....	65
12.	Κατανομή χρήσεων ιδιόκτητων χώρων περιοχής Άνω Πλάκας 1974.	71
13.	Κατανομή χρήσεων ιδιόκτητων χώρων περιοχής Άνω Πλάκας 1994.	71
14.	Διαδικασία επιτόπιας έρευνας.....	78
15.	Στρωματοποίηση δείγματος.....	80
16.	Ποσοστιαία συμμετοχή ανδρών - γυναικών στο δείγμα.....	86
17.	Επάγγελμα - τόπος εργασίας - τόπος διαμονής.....	87
18.	Ιδιοκτησιακό καθεστώς.....	88
19.	Μετακίνηση μέσα στα όρια της Πλάκας.....	88
20.	Εικόνα της Πλάκας μετά τις πεζοδρομήσεις.....	90
21.	Τουριστική κίνηση.....	91
22.	Θέσεις στάθμευσης.....	92
23.	Παράνομη στάθμευση οχημάτων.....	93
24.	Παράνομη στάθμευση μηχανών.....	93
25.	Κίνηση οχημάτων σε δρόμους.....	94
26.	Κίνηση μηχανών σε δρόμους.....	94
27.	Κίνηση πεζών σε δρόμους.....	95
28.	Κίνηση οχημάτων σε πεζοδρόμους.....	95
29.	Κίνηση μηχανών σε πεζοδρόμους.....	96
30.	Κίνηση πεζών σε πεζοδρόμους.....	96
31.	Τιμή αγοράς ακινήτου.....	98
32.	Ύψος ενοικίων.....	98
33.	Εισόδημα κατοίκων.....	99
34.	Κοινωνική τάξη κατοίκων.....	99
35.	Πωλήσεις καταστημάτων.....	100
36.	Αριθμός εργαζομένων στο κατάστημά σας.....	100
37.	Αμοιβή εργαζομένων στο κατάστημά σας.....	101
38.	Κοινωνικές σχέσεις ανάμεσα σε γείτονες.....	102
39.	Ασφάλεια αφήνοντας τα παιδιά να παίζουν έξω.....	102
40.	Ασφάλεια αφήνοντας τα παιδιά να κινούνται μόνα.....	103

41.	Ασφάλεια από εγκληματικότητα.....	103
42.	Ασφάλεια από κίνηση οχημάτων.....	104
43.	Ασφάλεια από κίνηση μηχανών.....	104
44.	Θόρυβος από οχήματα.....	105
45.	Θόρυβος από μηχανές.....	105
46.	Φασαρία από πεζούς.....	106
47.	Αναπαλαιώσεις κτιρίων σε πεζοδρόμους.....	106
48.	Ανακαινίσεις καταστημάτων σε πεζοδρόμους.....	107
49.	Αλλαγή χρήσεων κτιρίων σε πεζοδρόμους.....	107
50.	Αναπαλαίωση - επισκευή κατοικίας.....	108
51.	Αλλαγή χρήσης κτιρίου - εμπόριο.....	108
52.	Ανακαίνιση καταστήματος - εμπόριο.....	109
53.	Αλλαγή χρήσης κτιρίου - γυχαγωγία.....	109
54.	Ανακαίνιση καταστήματος - γυχαγωγία.....	109
55.	Εξωτερική εμφάνιση κτιρίων σε πεζοδρόμους.....	110
56.	Αποκομιδή απορριμμάτων κατοικιών.....	111
57.	Αποκομιδή απορριμμάτων καταστημάτων.....	111
58.	Καθαριότητα πεζοδρόμων.....	112
59.	Εξυπηρέτηση από οργανισμούς κοινής ωφελείας.....	113
60.	Συνθήκες - ποιότητα ζωής.....	114
61.	Συνθήκες - ποιότητα εργασίας.....	114
62.	Τροφοδοσία καταστημάτων - κατοικία.....	115
63.	Τροφοδοσία καταστημάτων - εμπόριο γυχαγωγία.....	115
64.	Τήρηση ωραρίου τροφοδοσίας καταστημάτων.....	116
65.	Ωράριο τροφοδοσίας καταστημάτων - πρόταση.....	117
66.	Μέτρο χορήγησης ειδικής κάρτας στάθμευσης στους κατοίκους της Πλάκας.....	118
67.	Κάτοχοι μεταφορικού μέσου.....	118
68.	Κάτοχοι ειδικής κάρτας στάθμευσης.....	119
69.	Πρόβλημα στην προσπάθεια εξεύρεσης χώρου στάθμευσης.....	120
70.	Χώροι στάθμευσης.....	120
71.	Κίνηση από και προς την Πλάκα.....	122
72.	Κίνηση μέσα στην Πλάκα.....	123
73.	Γνώση επέκτασης πεζοδρομήσεων.....	124
74.	Γνώση συγκεκριμένων πεζοδρομήσεων - μελλοντικοί πεζόδρομοι.....	124
75.	Γνωμοδότηση χρηστών για τις πεζοδρομήσεις.....	125
76.	Επισήμανση των αρνητικών επιπτώσεων της πεζοδρόμησης.....	127
77.	Προτάσεις για την άρση των αρνητικών επιπτώσεων της πεζοδρόμησης.....	129
78.	Πίνακας περιεχομένων Προεδρικών Διαταγμάτων.....	142
79.	Δείκτες εναλλαγής στάθμευσης και ποσοστά στάθμευσης οχημάτων κατοίκων στο δίκτυο της Πλάκας.....	143

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

	σελίδα
1. Περιοχή μελέτης.....	19
2. Φάσεις πεζοδρόμησης.....	42
3. Κυκλοφοριακοί βρόχοι.....	43
4. Χρήσεις γης 1974.....	66
5. Χρήσεις γης 1994.....	68
6. Μεταβολή χρήσεων γης.....	76
7. Χωροθέτηση δείγματος.....	81

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΩΝ

	σελίδα
1. Πλάκα 1822 - Πλάκα 1985.....	20
2. Πλάκα 1842 - Πλάκα 1985.....	21
3. Χαρακτηριστικές φωτογραφίες από τ' Αναφιώτικα.....	22
4. Άποψη από την οδό Κυδαθηναίων.....	44
5. Άποψη από την οδό Κυδαθηναίων.....	45
6. Άποψη από την οδό Ανδριανού.....	46
7. Άποψη από την οδό Μάρκου Αυρηλίου.....	47
8. Δυνατότητες στάθμευσης στην περιοχή της Πλάκας.....	48
9. Πότε και σε ποιά οχήματα είναι ελεύθερη η κυκλοφορία στην περιοχή της Πλάκας.....	49
10. Ειδική κάρτα στάθμευσης στην περιοχή της Πλάκας.....	50
11. Χαρακτηριστική μαρμαρίνη επιγραφή και λάμπα φωτισμού.....	53

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

	σελίδα
1. Απόλυτη μεταβολή χρήσεων γης περιοχής Άνω Πλάκας 1974-1994	72
2. Απόλυτη μεταβολή χρήσεων γης περιοχής Άνω Πλάκας 1974-1994 (δρόμοι).....	73
3. Απόλυτη μεταβολή χρήσεων γης περιοχής Άνω Πλάκας 1974-1994 (πεζόδρομοι).....	74
4. Απόλυτη μεταβολή χρήσεων γης περιοχής Άνω Πλάκας 1974-1994 (μελλοντικοί πεζόδρομοι).....	75

1. Εισαγωγή

1.1. Γενικά

Είναι γνωστό ότι μέχρι και τις αρχές του αιώνα μας ο βασικός τρόπος μετακίνησης, τόσο μέσα στους οικισμούς, όσο και από και προς αυτούς, ήταν με τα πόδια. Για το λόγο αυτό και τα λιγοστά μέσα μεταφοράς που κάλυπταν τις υπόλοιπες μετακινήσεις, παράλληλα με τις χαμηλές ταχύτητες που ήταν δυνατόν ν' αναπτύξουν, δεν δημιουργούσαν προβλήματα στις κινήσεις των πεζών.

Παρά όμως το μικρό αριθμό των μεταφορικών μέσων ορισμένα κεντρικά σημεία των πολύ μεγάλων αστικών κέντρων αντιμετώπιζαν κυκλοφοριακά προβλήματα ακόμα και πριν τη βιομηχανική επανάσταση, οπότε και υπήρξαν προτάσεις, αλλά και εφαρμογές, διαχωρισμού των κινήσεων των πεζών από αυτές των τροχοφόρων.

Αργότερα, με την εξάπλωση των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς και την έντονη αστικοποίηση τα προβλήματα άρχισαν να εντείνονται, αφού μεγάλα πληθυσμιακά μεγέθη και δραστηριότητες άρχισαν να συγκεντρώνονται σε περιορισμένο χώρο. Έτσι φτάνουμε στα μετά το Β' Παγκόσμιο πόλεμο χρόνια, όπου πλέον το αυτοκίνητο κυριαρχεί σαν λαϊκό μεταφορικό μέσο καταλαμβάνοντας το μεγαλύτερο μέρος των οδικών δικτύων, αλλά και των κοινόχρηστων χώρων, τόσο κατά την κίνησή του, όσο και κατά τη στάθμευσή του, εκτοπίζοντας σταδιακά τους πεζούς.

Την περίοδο αυτή στην Ελλάδα, όπου ο δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτου ήταν ακόμα χαμηλότερος από άλλες χώρες, θα περίμενε κανείς ότι οι πεζοί δεν θα αντιμετώπιζαν τόσο έντονο πρόβλημα στην κίνησή τους όσο αλλού. Όμως και εδώ την περίοδο αυτή τα προβλήματα ήταν έντονα εξαιτίας της υπερσυγκέντρωσης πληθυσμού, δραστηριοτήτων, κτιριακού όγκου και κατά συνέπεια και αυτοκινήτων στα μεγάλα αστικά κέντρα και κύρια στην Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Το πρόβλημα μάλιστα παρουσιαζόταν πιο έντονο από την έλλειψη στοιχειώδους υποδομής στο προπολεμικό αστικό οδικό δίκτυο και κύρια από την έλλειψη ικανοποιητικού πλάτους πεζοδρομίων¹.

Παρ' όλα αυτά έχει διατυπωθεί η άποψη ότι το πρόβλημα θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί αν δεν είχε αυξηθεί ο κτιριακός όγκος δυσανάλογα με το χώρο που καταλάμβανε και δεν φιλοξενούσε χρήσεις, κύρια του τριτογενή τομέα, προκαλώντας έντονες μετακινήσεις απασχολουμένων, προϊόντων,

¹ Και όμως διάταγμα "Περί πεζοδρομίων" υπήρχε ήδη από την εποχή του Όθωνα (Εφημερίς της Κυβερνήσεως, αριθμός 22, εν Αθήναις, 3 Ιουλίου 1858).

πρώτων υλών, συναλλασσομένων, επισκεπτών και καταναλωτών, οι οποίοι ήταν υποχρεωμένοι να κινούνται σ' ένα χώρο που διατηρούσε και διατηρεί και στις μέρες μας τα παλιά χαρακτηριστικά του, τα όχι ικανά να δεκτούν τις νέες χρήσεις και τους νέους υπερβολικά μεγάλους φόρτους σαν άμεσο επακόλουθο αυτών.

Διεθνώς τα προβλήματα των πεζών είχαν εντοπιστεί πριν ακόμα το Β' Παγκόσμιο πόλεμο παράλληλα με την επισήμανση της ανάγκης διασφάλισης της κίνησής τους. Μπορούμε ν' αναφέρουμε τη "Χάρτα της Αθήνας", τις μελέτες και ιδέες του Le Corbusier, όπως και την εφαρμογή του συστήματος Rudbom που αφορούσε νέες περιοχές κατοικίας κυρίως στις Η.Π.Α.¹.

Έτσι τις πρώτες μεταπολεμικές πεζοδρομήσεις σε περιοχές κατοικίας, κέντρων πόλεων, αλλά ακόμα και σε παραδοσιακά τμήματα πόλεων και ιστορικά κέντρα συναντάμε στην Ολλανδία και στις Σκανδιναβικές χώρες.

Ειδικά στην Ολλανδία, ώντας μια χώρα με παράδοση στην κίνηση με ποδήλατο, τα δίκτυα πεζοδρόμων συνδιάστηκαν με ανάλογα δίκτυα ποδηλατοδρόμων, τόσο μέσα, όσο και έξω από τις πόλεις. Επομένως δεν είναι τυχαίο το γεγονός, ότι εκεί δημιουργήθηκαν οι πρώτες ενώσεις για τα δικαιώματα του πεζού και ότι εκεί συγκροτήθηκε και εδρεύει και σήμερα η Διεθνής Ομοσπονδία Πεζών² έχοντας μάλιστα μια έντονη δραστηριότητα.

Παράλληλα, σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες η άσκηση πιέσεων από τους κατοίκους καθώς και από τον πολεοδομικό σχεδιασμό για παραχώρηση στους πεζούς των χώρων των πόλεων που δικαιωματικά τους ανήκε είχαν σαν συνέπεια να ληφθούν πολιτικές αποφάσεις και να προχωρήσουν στην υλοποίηση εκτεταμένων πεζοδρομήσεων, καλύπτοντας πλέον διεθνώς βασικούς τομείς των πόλεων που επεκτείνονται σταδιακά ακόμα και σε περιφερειακές περιοχές.

Ειδικότερα, μπορούμε να αναφέρουμε τους πιο χαρακτηριστικούς τομείς των πόλεων που συναντάει κανείς εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και οι οποίοι είναι:

-Νέες περιοχές κατοικίας

-Νέα κέντρα πόλεων

¹ Βλ. Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 44, 45, 46, 15.10 - 15.11.1933 αναδημοσίευση (1983) από το Τ.Ε.Ε. με τα πρακτικά του ΙVου Σ.Ι.Α.Μ. (Διεθνούς Συνεδρίου Σύγχρονης Αρχιτεκτονικής) με θέμα "Η Οργανική Πόλη".

² International Federation of Pedestrians, Internationale Foederation der Fussgaengerverbaende Έχει έδρα της τη Χάγη (Buitenhof 5) και εκδίδει το περιοδικό "The Voice of Pedestrian" (Η Φωνή του Πεζού).

- Ιστορικοί οικισμοί και παραδοσιακά κέντρα πόλεων
- Τμήματα υπαρχόντων κέντρων πόλεων και κύρια τμήματα όπου παρατηρείται συγκέντρωση εμπορικών, πολιτιστικών, υυχαγωγικών, διοικητικών, κ.ά. δραστηριοτήτων
- Υποβαθμισμένες περιοχές κατοικίας και περιοχές προς ανάπλαση
- Ελεύθεροι χώροι των πόλεων, όπως περιοχές πρασίνου, αθλητισμού
- Εγκαταστάσεις μεταφορών
- Βιοτεχνικά κέντρα
- Παραδεριστικοί οικισμοί και περιοχές τουριστικών εγκαταστάσεων
- Αρχαιολογικοί χώροι και αρχαιολογικά πάρκα

Όμως πεζόδρομοι συναντώνται και σε περιαστικούς χώρους όπου συνήθως δημιουργούνται μονοπάτια σε συνδιασμό με την οργάνωση των ορεινών όγκων, δασών, ακτών, αλλά και ανάμεσα σε γεωργικές ή χέρσες εκτάσεις και λειβάδια.

Σε αντίθεση με το εξωτερικό, στην Ελλάδα θα μπορούσαμε να πούμε ότι καθυστέρησαν υπερβολικά να προωθηθούν ανάλογα προγράμματα παρά το γεγονός ότι σε ερευνητικό επίπεδο είχε αναπτυχθεί μεγάλη κινητικότητα σχετικά με το θέμα¹ που σε συνδιασμό με την πλούσια αρθρογραφία² κατόρθωσαν να ευαισθητοποιήσουν τους πολίτες και τους αρμοδίους φορείς.

Αξίζει ν' αναφερθεί ότι είχε αρχίσει μια μελέτη πεζοδρόμησης της περιοχής της Πλάκας από την Υπηρεσία Οικισμού του τότε Υπουργείου Δημοσίων Έργων στην οποία αργότερα έλαβε μέρος και ο καθηγητής Δ. Ζήβας³ με τους συνεργάτες του.

Επίσης όλα σχεδόν τα ρυθμιστικά και πολεοδομικά σχέδια που συντάχθηκαν, είτε από ιδιώτες μελετητές, είτε από υπηρεσίες του Δημοσίου, προέβλεπαν τουλάχιστον για τις κεντρικές περιοχές πεζοδρόμηση τμήματος του οδικού τους δικτύου.

¹ Βλ. "Απόδοση του Κέντρου της Πόλης στον Πεζό", σπουδαστική διάλεξη των Αλ. Αλιέα, Κ. Βαΐου, Σ. Γρηγορόπουλου, Ελ. Ηλιοπούλου, Κ. Κανδηλώρου, καθώς και "Πλαίσια Εφαρμογής μιας Μελέτης για Περιοχές Πεζών στο Κέντρο της Αθήνας", διπλωματική εργασία των ιδίων, Έδρα Πολεοδομίας Ε.Μ.Π. 1974.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ομάδα αυτή χρησιμοποιήθηκε μερικά χρόνια αργότερα από το τότε Υ.Χ.Ο.Π. για τις πρώτες πεζοδρομήσεις στην Αθήνα.

² Βλ. "Ύμνος και Θρήνος για το Πεζοδρόμιο", Γ. Α. Κουμάντου, εφημερίδα Το Βήμα, 29.3.1977.

³ Δρ. Διονύσιος Α. Ζήβας, Αρχιτέκτονας-Καθηγητής Ε.Μ.Π.

Όμως μέχρι ακόμα και τα τέλη της δεκαετίας του '70 καμία πεζοδρόμηση δεν είχε εφαρμοστεί. Την περίοδο εκείνη έγινε τελικά συνείδηση των υπευθύνων ότι έφτασε η ώρα να προσφέρουν στους πολίτες μια καλύτερη ποιότητα ζωής, η οποία συνδέεται άμεσα και με τη διευκόλυνση της κίνησης των πεζών. Έτσι άρχισαν επιτέλους και στη χώρα μας να εφαρμόζονται πεζοδρομήσεις με χαρακτηριστικότερες τις πρώτες πεζοδρομήσεις στην Αθήνα που ήταν αυτές της οδού Βουκουρεστίου, τμήματος του οδικού δικτύου της Πλάκας κ.ά..

Ελπιδοφόρο είναι πάντως το γεγονός ότι οι εργασίες πεζοδρομήσεων γενικεύονται και ανάλογα προγράμματα αρχίζουν και προωθούνται εκτός από τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και από τους δήμους και τις κοινότητες.

Βέβαια, ακόμα και σήμερα δεν έχουμε σαν χώρα να επιδείξουμε μεγάλο έργο στον τομέα των εργασιών και για το λόγο αυτό δεν θα πρέπει να σταματήσουν οι προσπάθειες ενημέρωσης για την αναγκαιότητα της επέκτασης ανάλογων ενεργειών. Και περισσότερο απ' όλους πρέπει ν' ασχοληθούν πιο συστηματικά με το θέμα οι μελετητές και ειδικότερα οι πολεοδόμοι, συγκοινωνιολόγοι, αρχιτέκτονες, καθώς και οι κοινωνιολόγοι και ψυχολόγοι.

Η πρόταση αυτή γίνεται, προκειμένου επεμβάσεις που αρχίζουν να είναι εξασφαλισμένο ότι θα ολοκληρωθούν, με βάση τις προδιαγραφές του αρχικού σχεδίου. Βέβαια οι μελετητές δεν θα πρέπει με την ολοκλήρωση των εργασιών και τη διάθεση των πεζοδρόμων στη χρήση του κοινού να εγκαταλείπουν το έργο τους, γιατί οι επιπτώσεις του δεν είναι καθόλου σίγουρο ότι θα είναι μόνο θετικές.

Μόνο με την παρακολούθηση κατά τη λειτουργία ενός πεζοδρόμου είναι δυνατόν να επισημανθούν τυχόν λάθη ή παραλλείψεις του σχεδιασμού, που ενδέχεται να μην ήταν δυνατόν να εντοπιστούν σε μελετητικό επίπεδο, και να διορθωθούν έγκαιρα πριν με τη σειρά τους δημιουργήσουν άλλου είδους προβλήματα.

Επίσης, πρέπει να σημειωθεί, ότι το όλο έργο μετά την περάτωση των εργασιών παύει να είναι κάτι το στατικό, αφού αποτελεί πλέον μέρος ενός ευρύτερου δυναμικού συνόλου αποτελούμενο από επιμέρους στοιχεία που αλλάζουν μέσα στο χώρο και στο χρόνο αλλάζοντας παράλληλα και τα δεδομένα στα οποία είχε βασιστεί ο αρχικός σχεδιασμός. Τα στοιχεία αυτά αν δεν εντοπιστούν έγκαιρα και 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.

1.2. Ορισμός και κατηγορίες πεζοδρόμων

Χρησιμοποιώντας τον όρο "πεζόδρομος" εννοούμε το δρόμο που στο σύνολο ή σχεδόν στο σύνολο του πλάτους του, ανάμεσα, δηλαδή, στις δύο ρυμοτομικές γραμμές του, χρησιμοποιείται κυρίως για την κίνηση των πεζών.

Υπάρχουν όμως και περιπτώσεις που ο πεζόδρομος δεν περιορίζεται από τις ρυμοτομικές γραμμές αλλά κινείται ελεύθερα μέσα σ' ένα χώρο πρασίνου (μονοπάτι) ή κατά μήκος μιας ακτής (περίπατος) και μπορεί να συνδέεται με πλατείες και άλλους κοινόχρηστους χώρους μη ώντας απαραίτητο να διατηρεί σε όλο το μήκος του το ίδιο πλάτος. Πάντως παρά τη δυνατότητα ελεύθερης διαμόρφωσης του πλάτους του πρέπει σε κάθε περίπτωση να διασφαλίζει την άνετη και ευχάριστη κίνηση των πεζών. Επιπρόσθετα, σε περιπτώσεις που προβλέπεται η κίνηση κατά μήκος του οχημάτων εκτάκτου ανάγκης πρέπει να υπάρχει περιορισμός όσο αφορά το μικρότερο δυνατό πλάτος του.

Σε αντίθεση με τον πεζόδρομο το "πεζοδρόμιο" είναι μια στενή λωρίδα κίνησης των πεζών στις παρυφές και κατά μήκος κάποιου δρόμου τροχοφόρων.

Παρά τη διαφορά ανάμεσα στους δύο όρους υπάρχουν περιπτώσεις που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να δηλώσουν την ίδια έννοια, όπως στην περίπτωση ενός πεζοδρομίου με πολύ μεγάλο πλάτος δίπλα σε έναν αυτοκινητόδρομο το οποίο μπορεί να χαρακτηριστεί και σαν πεζόδρομος, αν μάλιστα διαχωρίζεται κατά κάποιο τρόπο από το δρόμο.

Ανάλογα με το βαθμό ανάμιξης των κινήσεων των πεζών με αυτές των οχημάτων κατά μήκος των πεζοδρόμων κατατάσσονται στις εξής κατηγορίες:

1.2.1. Αμιγείς πεζόδρομοι

Οι πεζόδρομοι αυτής της κατηγορίας είναι δυνατόν να διακριθούν σε δύο ομάδες:

α) σε αυτούς που οι συνθήκες (μεγάλη κλίση εδάφους, μικρό πλάτος, κλειστές στροφές) ή η διαμόρφωσή τους (σκαλιά, μικρή αντοχή δαπέδου, ύπαρξη εμποδίων) ή ο συνδιασμός και των δύο αποκλείουν τη διέλευση οποιουδήποτε τροχοφόρου και

β) στους συνήδεις αμιγείς πεζοδρόμους που επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων σε περιπτώσεις ανάγκης (ασθενοφόρα, πυροσβεστικά κ.ά.)

καθώς και οχημάτων μεταφοράς οικοδομικών υλικών σε περιπτώσεις κατεδαφίσεων παλιών κτιρίων ή ανεγέρσεων νέων οικοδομών ή μεταφοράς επίπλων σε περιπτώσεις μετακομίσεων.

1.2.2 Πεζόδρομοι με πρόσβαση τροχοφόρων για ορισμένες ώρες

Τέτοιας κατηγορίας πεζόδρομοι συναντώνται σε περιοχές καταστημάτων και άλλων χρήσεων που απαιτούν ανεφοδιασμό. Για το λόγο αυτό τα οχήματα ανεφοδιασμού επιτρέπεται να κινούνται κατά μήκος των πεζοδρόμων αυτής της κατηγορίας ορισμένες ώρες της ημέρας και συνήθως σε ώρες που δεν υπάρχει μεγάλη εμπορική κίνηση. Παράλληλα επιτρέπεται η κίνηση οχημάτων σε περιπτώσεις εκτάκτων αναγκών.

1.2.3. Πεζόδρομοι με πρόσβαση για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων

Στις περιπτώσεις αυτές επιτρέπεται συνήθως η κίνηση των οχημάτων των κατοίκων προκειμένου να σταθμεύουν, είτε σε ιδιωτικούς χώρους, είτε σε ειδικά διαμορφωμένους κοινόχρηστους χώρους, καθώς και των οχημάτων εκτάκτου ανάγκης.

Παράλληλα, σε κεντρικές περιοχές επιτρέπεται η διέλευση των δημόσιων μέσων μεταφοράς και των ταξί με μείωση όσο αφορά τις ταχύτητες που είναι δυνατόν ν' αναπτύξουν.

Στην κατηγορία αυτή, πρέπει να σημειωθεί, ότι ανήκουν και οι πεζόδρομοι της Πλάκας.

1.2.4. Πεζόδρομοι με "ήπια" κυκλοφορία τροχοφόρων (Woonerf)¹

Αποτελούν συνδυασμό πεζοδρόμου και περιορισμένης κίνησης οχημάτων. Προκειμένου για την κίνηση των τροχοφόρων είναι δυνατόν, είτε να διαμορφωθεί ένας διάδρομος ικανός να δεχτεί τα οχήματα πάνω στον πεζόδρομο, είτε όχι, οπότε όλο το δάπεδο του πεζοδρόμου να είναι ενιαίο. Και στις δύο περιπτώσεις προτεραιότητα έχουν πάντα οι πεζοί ενώ τα οχήματα είναι υποχρεωμένα να κινούνται με ταχύτητα πεζού.

¹ Η κατηγορία αυτή πεζοδρόμων υιοθετήθηκε από την Ολλανδία και νομοθετήθηκε από το 1976 κύρια σε περιοχές κατοικίας παίρνοντας το όνομα Woonerf.

Βλ. "Woonerf" Royal Touring Club - A.N.W.B. Direction de la Securite Routiere, Le Haye 1980

Στη Γερμανία αυτού του είδους οι πεζόδρομοι έχουν πάρει τον τίτλο Verkehrsberuhigung.

Βλ. D. Machule κ.ά. 1979, M. Eichenauer κ.ά. 1979, R. Baier κ.ά. 1983.

Πεζόδρομοι αυτής της κατηγορίας λειτουργούν και σε ορισμένες περιοχές της Αθήνας, όπως στο Ν. Ψυχικό.

1.2.5. Ποδηλατόδρομοι

Σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες που παρουσιάζουν υψηλό δείκτη ιδιοκτησίας ποδηλάτων κατασκευάζονται ειδικοί δρόμοι που προορίζονται αποκλειστικά για την κίνηση ποδηλάτων που είναι δυνατόν να δεχτούν και μικρά μοτοποδήλατα.

1.3. Αντικείμενο, στόχοι και μεθοδολογία της μελέτης

Αντικείμενο της μελέτης αυτής είναι η παρουσίαση του Προγράμματος Ανάπλασης της περιοχής της Πλάκας καθώς και οι επιπτώσεις, τόσο του προγράμματος γενικά, όσο και ειδικότερα οι κυκλοφοριακές, οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης τμήματος του οδικού δικτύου της.

Ειδικότερα, το πρώτο μέρος της μελέτης, που αποτέλεσε το αντικείμενο διάλεξης με τίτλο "Ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας - Πλάκα", ασχολείται με το Πρόγραμμα Ανάπλασης της Πλάκας, στοχεύοντας στην παρουσίαση της Πλάκας μέσα στο χρόνο, από την προϊστορική εποχή μέχρι και σήμερα, παράλληλα με την παρουσίαση των προβλημάτων που αντιμετώπιζε και τα οποία οδήγησαν τους αρμοδίους στην απόφαση για ανάπλασή της. Επίσης αναλύεται όσο το δυνατόν πληρέστερα το δεσμικό πλαίσιο στήριξης του Προγράμματος Ανάπλασης, καθώς και το ίδιο το πρόγραμμα αντιπαραθέτοντας σε κάθε σημείο το χθές με το σήμερα και παρουσιάζοντας ανάλογες περιπτώσεις από το εξωτερικό.

Η μέθοδος αυτή θεωρήθηκε σαν η πλέον κατάλληλη να καταστήσει γνωστή τη μεγάλη πραγματικά αυτή προσπάθεια, τόσο σε έκταση, όσο και σε σημασία, όχι μόνο για τα ελληνικά αλλά και για τα διεθνή δεδομένα, παρά το γεγονός ότι αποτελεί την πρώτη επέμβαση ανάπλασης παραδοσιακού οικισμού που αποτελεί μάλιστα και τμήμα ιστορικού κέντρου πόλης, στη χώρα μας.

Το δεύτερο μέρος της μελέτης, συνέχεια του πρώτου, που αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας, ασχολείται με τη διερεύνηση των επιπτώσεων της πεζοδρόμησης τμήματος του οδικού δικτύου της Πλάκας στα πλαίσια μιας προσπάθειας παρουσίασης της Πλάκας σήμερα - 15 χρόνια μετά την έναρξη εφαρμογής του Προγράμματος Ανάπλασής της.

Η επιλογή της παρουσίασης των επιπτώσεων των πεζοδρομήσεων έγινε για τους εξής λόγους:

- Το Πρόγραμμα Ανάπλασης της Πλάκας ξεκίνησε ουσιαστικά με το Π.Δ/γμα ρύθμισης της κυκλοφορίας και παράλληλης πεζοδρόμησης ενός μεγάλου τμήματος του οδικού δικτύου της.

- Η Πλάκα αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της πόλης της Αθήνας, όπου έχει γίνει πλέον πεποίθηση πως επιβάλλεται να πεζοδρομηθούν μεγάλα τμήματα του οδικού της δικτύου και ιδιαίτερα του κέντρου της - η Πλάκα αποτελεί τμήμα του ιστορικού κέντρου - 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.

- Παράλληλα με τις αναπόφευκτες θετικές επιπτώσεις κρίθηκε ότι έπρεπε να επισημανθούν και τα τυχόν προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί και δεν έχουν αντιμετωπιστεί μέχρι σήμερα, σε μια προσπάθεια ευαισθητοποίησης των αρμοδίων φορέων, οι οποίοι θα πρέπει συλλογικά παραμερίζοντας τις όποιες διαμάχες τους να συνεργαστούν προκειμένου για την καλύτερευση, τόσο της γενικής εικόνας της Πλάκας, όσο και των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας σ' αυτήν που αναμφίβολα είναι ο πρωταρχικός στόχος όλων πέρα και πάνω από κάθε αντιδικία.

Στην προσπάθεια προσέγγισης της σημερινής κατάστασης της Πλάκας αναζητήθηκαν πρωτογενή στοιχεία που να την περιγράφουν (κυκλοφοριακά, οικονομικά, κοινωνικά, περιβαλλοντικά, χρήσεων γης) από την αρμόδια υπηρεσία. Επειδή όμως τέτοιου είδους μετρήσεις δεν πραγματοποιούνται κρίθηκε σαν βέλτιστος τρόπος προσέγγισης της σημερινής κατάστασης:

α) η επιτόπια καταγραφή των χρήσεων γης των ισογείων, η σύγκριση τους με τις αντίστοιχες χρήσεις γης του 1974 και η εξαγωγή ποσοστών μεταβολής και

β) η κατάρτιση δύο τύπων ερωτηματολογίου απευθυνόμενα σε δείγμα των κατοίκων και εργαζομένων στην περιοχή της Άνω Πλάκας κρίνοντας ότι είναι οι πλέον κατάλληλοι να παρουσιάσουν τα θετικά και αρνητικά της πεζοδρόμησης στο βαθμό που έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα.

Η επιλογή της Άνω Πλάκας σαν περιοχής μελέτης των επιπτώσεων της πεζοδρόμησης έγινε κύρια για το λόγο ότι έχει διατηρήσει σε μεγαλύτερο βαθμό το "χρώμα" της παλιάς Αθήνας προσελκύοντας περισσότερους επισκέπτες, Έλληνες και αλλοδαπούς, σε σχέση με την Κάτω Πλάκα, η οποία έχει εκσυγχρονιστεί και έχει αποκτήσει έναν έντονο

εμπορικό χαρακτήρα, αλλά και για το ότι το μεγαλύτερο ποσοστό πεζοδρομήσεων θα υλοποιηθεί στην περιοχή αυτή.

2. Περιοχή ανάπλασης

Όμως, προκειμένου να προχωρήσουμε στην παράθεση οποιονδήποτε στοιχείων σχετικά με τις πεζοδρομήσεις στην περιοχή της Πλάκας θα πρέπει να παρουσιάσουμε την περιοχή επέμβασης, καθώς και σε ποιά κατάσταση βρισκόταν πριν αποφασιστεί η ανάπλασή της.

2.1.. Σύντομη περιγραφή

Το πρόγραμμα ανάπλασης του ιστορικού κέντρου της Αθήνας αφορά αποκλειστικά και μόνο την περιοχή της Πλάκας η οποία βάσει των ισχύοντων Π.Δ/γμάτων περικλείεται από τις οδούς Διονυσίου Αρεοπαγίτου, τη λεωφόρο Αμαλίας, τις οδούς Σιμωνίδου, Φιλελλήνων, Ναυάρχου Νικοδήμου, Βουλής, Μητροπόλεως, την πλατεία Μοναστηρακίου, τις οδούς Ερμού, Αγίων Ασωμάτων, Ανδριανού, Ευρυσακίου, τα όρια του αρχαιολογικού χώρου, τις οδούς Διοσκούρων, Θεωρίας, τα όρια του αρχαιολογικού χώρου, τις οδούς Στράτωνος και Θρασύλλου καταλήγοντας και πάλι στην οδό Διονυσίου Αρεοπαγίτου.

Αν θέλουμε να την εντάξουμε στον ευρύτερο χώρο της Αθήνας μπορούμε να πούμε ότι εκτείνεται στην Β.Α. πλευρά του βράχου της Ακρόπολης φτάνοντας μέχρι την οδό Μητροπόλεως, που αποτελεί το βορειότερο όριό της και την πλατεία Συντάγματος. Στα Ν.Α. βρίσκονται οι στήλες του Ολυμπίου Διός, ενώ στα Β.Δ. βρίσκεται ο αρχαιολογικός χώρος της Αρχαίας Αγοράς περιλαμβάνοντας σήμερα ακόμα και την περιοχή του Μοναστηρακίου.

Πρέπει να επισημάνουμε ότι υπάρχει μια διαφορά ανάμεσα στα σημερινά όρια της Πλάκας¹ και στην περιοχή που θεωρείται σαν η μέγιστη δυνατή να ενταχθεί στον όρο "Πλάκα" ή "Παλαιά Πόλη των Αθηνών"² η οποία και αποτέλεσε τον ιστορικό πυρήνα της Αθήνας σε όλη τη διάρκεια της ιστορικής της εξέλιξης. Τα όρια της σημερινής Πλάκας παρουσιάστηκαν πριν λίγο. Τα όρια της "Παλαιάς Πόλης των Αθηνών" θεωρείται ότι είναι τα εξής: η οδός Διονυσίου Αρεοπαγίτου, η λεωφόρος Αμαλίας, οι οδοί Σιμωνίδου, Φιλελλήνων, Μητροπόλεως, η πλατεία Μοναστηρακίου, οι οδοί Άρεως, Ανδριανού, Ευρυσακίου, τα όρια του αρχαιολογικού χώρου, οι οδοί Διοσκούρων, Θεωρίας, τα όρια του αρχαιολογικού χώρου, οι οδοί Στράτωνος και Θρασύλλου καταλήγοντας και πάλι στην οδό Διονυσίου Αρεοπαγίτου.

¹ Τα όρια αυτά δέχεται το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. μέσω του Γραφείου Πλάκας και παρουσιάζονται και στα Π.Δ/γματα.

² Βλ. Δ. Ζήβα, "Μελέτη Παλαιάς Πόλεως Αθηνών", Θέματα Χώρου και Τεχνών, τεύχος 11/1980, σελ. 85, Αθήνα.

Παρατηρούμε δηλαδή ότι η περιοχή που βάσει των Π.Δ/γμάτων αποκαλείται σήμερα "Πλάκα" και θεωρείται ότι ταυτίζεται με την Παλιά Πόλη των Αθηνών¹ περιλαμβάνει και την περιοχή του Μοναστηρακίου με αποτέλεσμα να μην ταυτίζεται, όπως θα έπρεπε, με την αντίστοιχη περιοχή που δέχονται οι μελέτες και συγκεκριμένα η μελέτη Ζήβα², στην οποία, πρέπει να σημειωθεί, έχει στηριχθεί η ανάπτυξη της Πλάκας.

Αναφορικά με τη διαφορά αυτή των ορίων της Πλάκας, πρέπει να διευκρινιστεί ότι το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. προκειμένου να καταστήσει δυνατόν να αποκομίσει και η περιοχή του Μοναστηρακίου τα οφέλη από την ανάπτυξη της Πλάκας, ώντας γειτονική της περιοχή και αντιμετωπίζοντας πολλά και σοβαρά πολεοδομικά προβλήματα τα οποία μόνο μέσω μιας τέτοιου μεγέθους επέμβασης ήταν δυνατόν να αντιμετωπιστούν, διεύρυνε τα όρια της Πλάκας προς την κατεύθυνση αυτή.

Από την άλλη πλευρά, όμως, πρέπει να σημειωθεί, ότι αποχαρακτήριστσαν πέντε οικοδομικά τετράγωνα που βρίσκονται στα Β.Α. και περικλείονται από τις οδούς Ναυάρχου Νικοδήμου, Φιλελλήνων, Μητροπόλεως και Βουλής επειδή κρίθηκε ότι δεν διατηρούν πλέον κανένα χαρακτηριστικό στοιχείο της Πλάκας, στηριζόμενοι στην πλήρη κυριαρχία πολυόροφων οικοδομών καταστημάτων, γραφείων και υπηρεσιών που συνδιάζεται με πλήρη απομάκρυνση της κατοικίας αποτελώντας ουσιαστικά συνέχεια του μεγάλου εμπορικού κέντρου της Αθήνας. Και ενώ θα περίμενε κανείς ότι μετά την πράξη αποχαρακτηρισμού τους θα εντάσσονταν στο γειτονικό Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας, δεν συμβαίνει κάτι τέτοιο με αποτέλεσμα τα πέντε αυτά οικοδομικά τετράγωνα να μην ανήκουν διοικητικά ούτε στην Πλάκα, αφού όριά της έχει τις οδούς Ναυάρχου Νικοδήμου και Βουλής, αλλά ούτε στο Εμπορικό Τρίγωνο που διατηρεί σαν όριό του την οδό Μητροπόλεως.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι μέσα στους στόχους του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. είναι η επανένταξή τους, αλλά στην προσπάθειά του συναντάει πιέσεις συμφερόντων προς την αντίθετη κατεύθυνση, να παραμείνει δηλαδή ως έχει η κατάσταση³. Κι είναι εύκολο να καταλάβει κανείς το λόγο. Γιατί σε περίπτωση που ενταχθούν στην Πλάκα θα υπαχθούν στις διατάξεις των Π.Δ/γμάτων της ανάπτυξης οπότε πολλοί θα είναι εκείνοι που θα "χάσουν" και καταβάλλουν όλες τις δυνάμεις τους ώστε να το αποτρέγουν.

¹ Πηγή: Γραφείο Πλάκας.

² Βλ. Δρ. Δ. Ζήβας, "Μελέτη Παλαιάς Πόλεως Αθηνών", Αθήνα 1977.

³ Πηγή: Γραφείο Πλάκας

2.2. Διάρθρωση της Πλάκας

Οι διαφοροποιήσεις των ορίων ανάμεσα στην παλαιότερα και σήμερα αποκαλούμενη "Πλάκα" συνοδεύονται και από διαφοροποίηση της εσωτερικής διάρθρωσής της.

Οι μελέτες που προηγήθηκαν της ανάπλασης και κύρια, όπως προαναφέρθηκε, η μελέτη Ζήβα, δέχονται ότι η περιοχή της Πλάκας χωρίζεται σε τρεις ενότητες οι οποίες και είναι οι εξής:

α) Η **Κάτω Πλάκα** που χωρίζεται στις ζώνες Α1 και Α2. Η ζώνη Α1 είναι η περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Ανδριανού - Αγίας Φιλοθέης - Υπατίας - Μητροπόλεως - πλατεία Μοναστηρακίου - Ερμού - Αγίων Ασωμάτων - Ανδριανού - Ευρυσακίου - Κλάδου - Ανδριανού και αποτελείται από 26 οικοδομικά τετράγωνα. Η ζώνη Α2 είναι η περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Διονυσίου Αρεοπαγίτου - Αμαλίας - Σιμωνίδου - Φιλελλήνων - Ναυάρχου Νικοδήμου - Βουλής - Μητροπόλεως - Υπατίας - Αγίας Φιλοθέης - Ανδριανού - Λυσικράτους - Βύρωνος - Διονυσίου Αρεοπαγίτου και αποτελείται από 38 οικοδομικά τετράγωνα.

β) Η **Ανω Πλάκα** που χωρίζεται στις ζώνες Β1 και Β2 και αποτελεί την περιοχή μελέτης. Η ζώνη Β1 είναι η περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Θεωρίας - Πρυτανείου - Ερεχθέως - Λυσίου - Φλέσσα - Ανδριανού - Κλάδου - Ευρυσακίου - όρια αρχαιολογικού χώρου - Διοσκούρων - Θεωρίας και αποτελείται από 32 οικοδομικά τετράγωνα. Η ζώνη Β2 είναι η περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Διονυσίου Αρεοπαγίτου - Βύρωνος - Λυσικράτους - Ανδριανού - Φλέσσα - Λυσίου - Ερεχθέως - Πρυτανείου - Στράτωνος - Θρασύλου - Διονυσίου Αρεοπαγίτου και αποτελείται από 10 οικοδομικά τετράγωνα.

γ) Τ' **Αναφιώτικα** είναι η περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Στράτωνος - Πρυτανείου - Θεωρίας - βράχο Ακροπόλεως - Στράτωνος και αποτελεί τη ζώνη Γ.

Ο διαχωρισμός αυτός σε ζώνες κρίθηκε απαραίτητος από τους μελετητές, αφενός για να υπάρχει δυνατότητα μεγαλύτερης ακρίβειας στον προσδιορισμό του χώρου αναφοράς, αφετέρου γιατί η διαίρεση αυτή ταυτίζεται με την παλαιότερη οργανική διαίρεση της Πλάκας.

Παρ' όλα αυτά, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. δέχεται ότι η Πλάκα χωρίζεται μόνο σε δύο ενότητες, την Κάτω και την Ανω Πλάκα, με ενδιάμεσο όριο την οδό Ανδριανού. Δεν θεωρεί ότι τ' Αναφιώτικα ανήκουν στην περιοχή της Πλάκας και τα αντιμετωπίζει σαν έναν αφδαίρετο οικισμό που αν θέλουμε να τον εντάξουμε κάπου το μόνο που μπορούμε να πούμε είναι

ότι ανήκει στο βράχο της Ακρόπολης. Για το λόγο αυτό τ' Αναφιώτικα δεν περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα ανάπλασης της Πλάκας έχοντας σα συνέπεια κανένα έργο να μην έχει γίνει και να μην προβλέπεται να γίνει ούτε και στο μέλλον. Έτσι, ακόμα και σήμερα, οι κάτοικοί τους στερούνται στοιχειώδεις ανέσεις ζώντας σ' ένα περιβάλλον υποβαθμισμένο, όπου κυριαρχούν οι πρόχειρες κατασκευές και τα στενά και πολυδαίδαλα σοκάκια. }>

Η έκταση που καταλαμβάνει η περιοχή προς ανάπλαση είναι 32,5194 εκτάρια ή 325.194 τ.μ. και περιλαμβάνει ένα πυκνό δίκτυο από στενούς δρόμους που χωρίζουν τα 106 οικοδομικά τετράγωνα από τα οποία αποτελείται. Αναλυτικά η Κάτω Πλάκα έχει εμβαδόν 185.203 τ.μ. και η Άνω Πλάκα έχει αντίστοιχα 139.891 τ.μ..

Ξεκινώντας από την βορειοανατολική πλευρά του βράχου της Ακρόπολης αναπτύσσεται ημικυκλικά γύρω από αυτόν. Ξεκινώντας 50 μ. κάτω από το επίπεδο του Παρθεώνα το μεγαλύτερο υψόμετρο είναι 100 μ. φτάνοντας σε υψόμετρο 65 μ. στο Μοναστηράκι μέχρι 80 μ. προς την πλατεία Συντάγματος. Οι κλίσεις του εδάφους είναι απότομες στους πρόποδες του βράχου και εξομαλύνονται απομακρυνόμενοι από αυτόν.

Στο χάρτη 1 που ακολουθεί παρουσιάζονται τα όρια της περιοχής της Πλάκας, τα όρια των ενοτήτων από τις οποίες αποτελείται, καθώς και τα όρια της περιοχής διεξαγωγής της έρευνας.

Οι φωτογραφίες που ακολουθούν παρουσιάζουν την Αθήνα του περασμένου αιώνα (1822 και 1842) παράλληλα με την Πλάκα και τ' Αναφιώτικα όπως είναι σήμερα (1985).



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ
ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΝ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
ΤΗΣ ΠΛΑΚΙΑΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ 1

Κλίμακα 1 : 2.000

ΜΕΛΕΤΗ ΜΠΕΤΟΥΡΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ
ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΛΟΥΚΙΣΙΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ
ΜΑΛΟΥΤΑΣ ΘΩΜΑΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1994

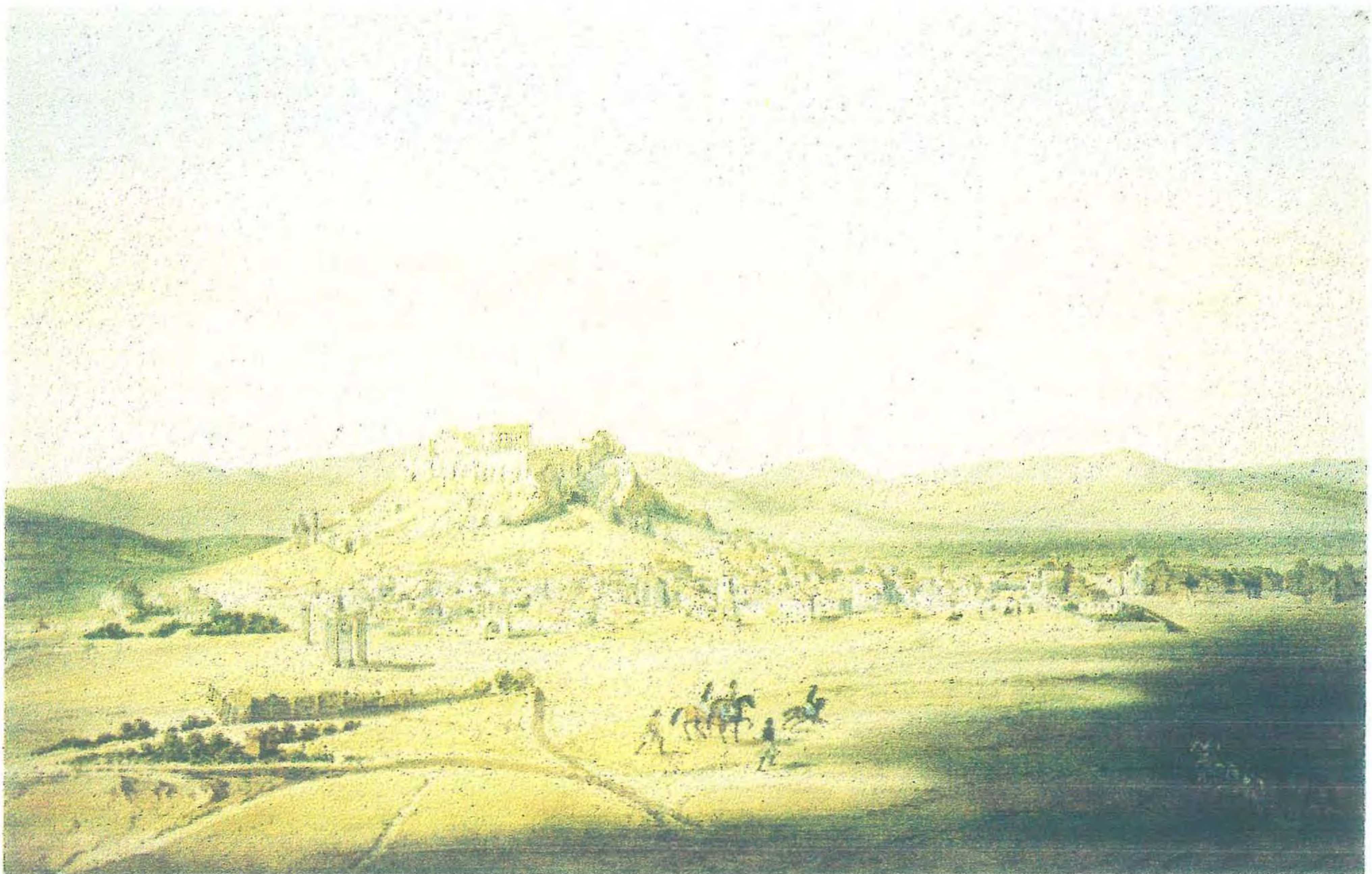
ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΟΡΙΑ ΠΛΑΚΙΑΣ
- ΟΡΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ
- ΟΡΙΑ ΖΩΝΗΣ
- Α1 ΑΡΙΘΜΟΣ ΖΩΝΗΣ
- 01 ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΙΚ. ΤΕΤΡΑΓΩΝΟΥ



Ορατότητα εκπληκτική της αθηναϊκής ατμόσφαιρας του 1822 — με ορατά, ακόμα, τα σύμβολα της οθωμανικής εξουσίας που σβήνει: τείχος, τζαμά και μιναρέδες
Πλάκα 1985





Πανόραμα της Αθήνας, 1842

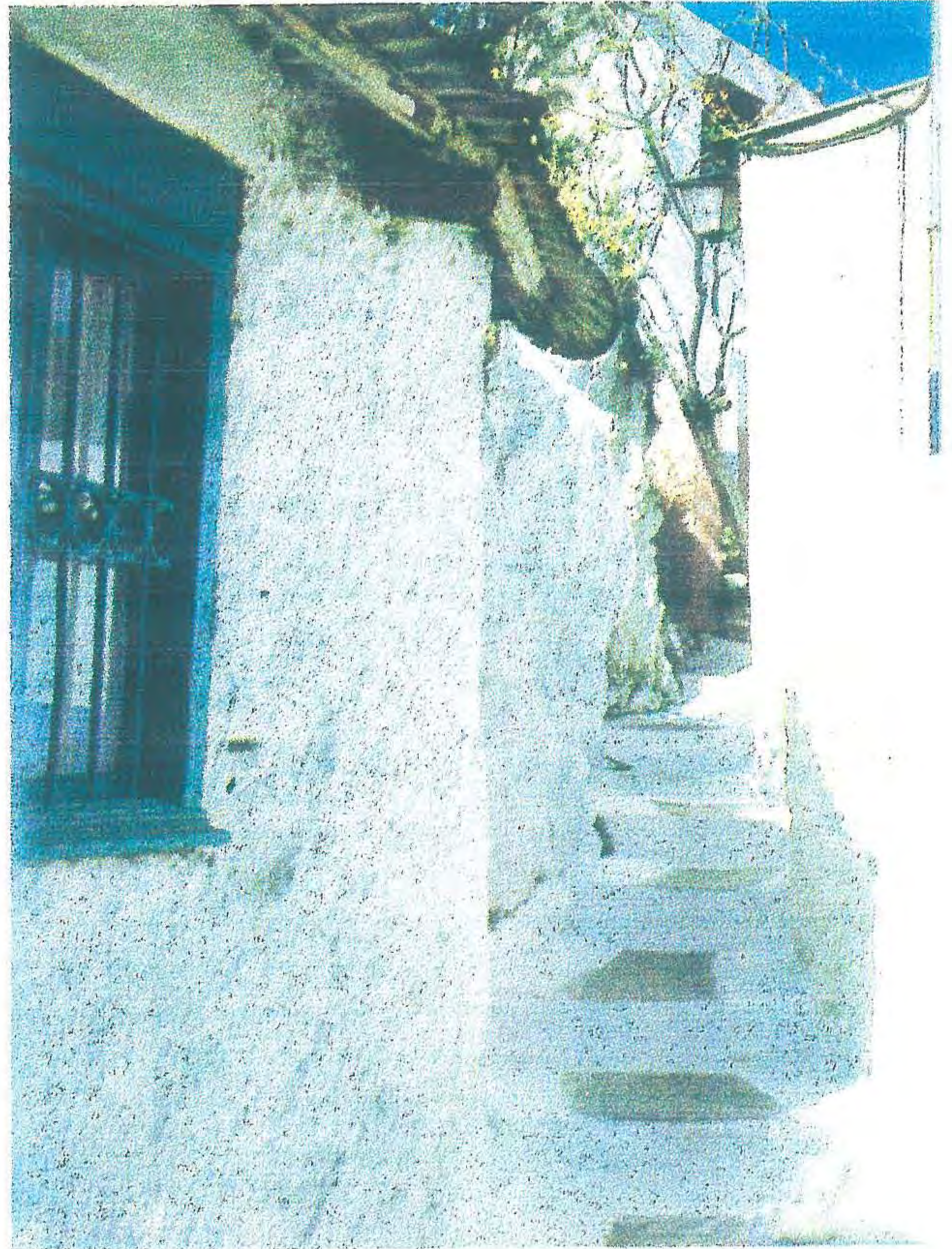
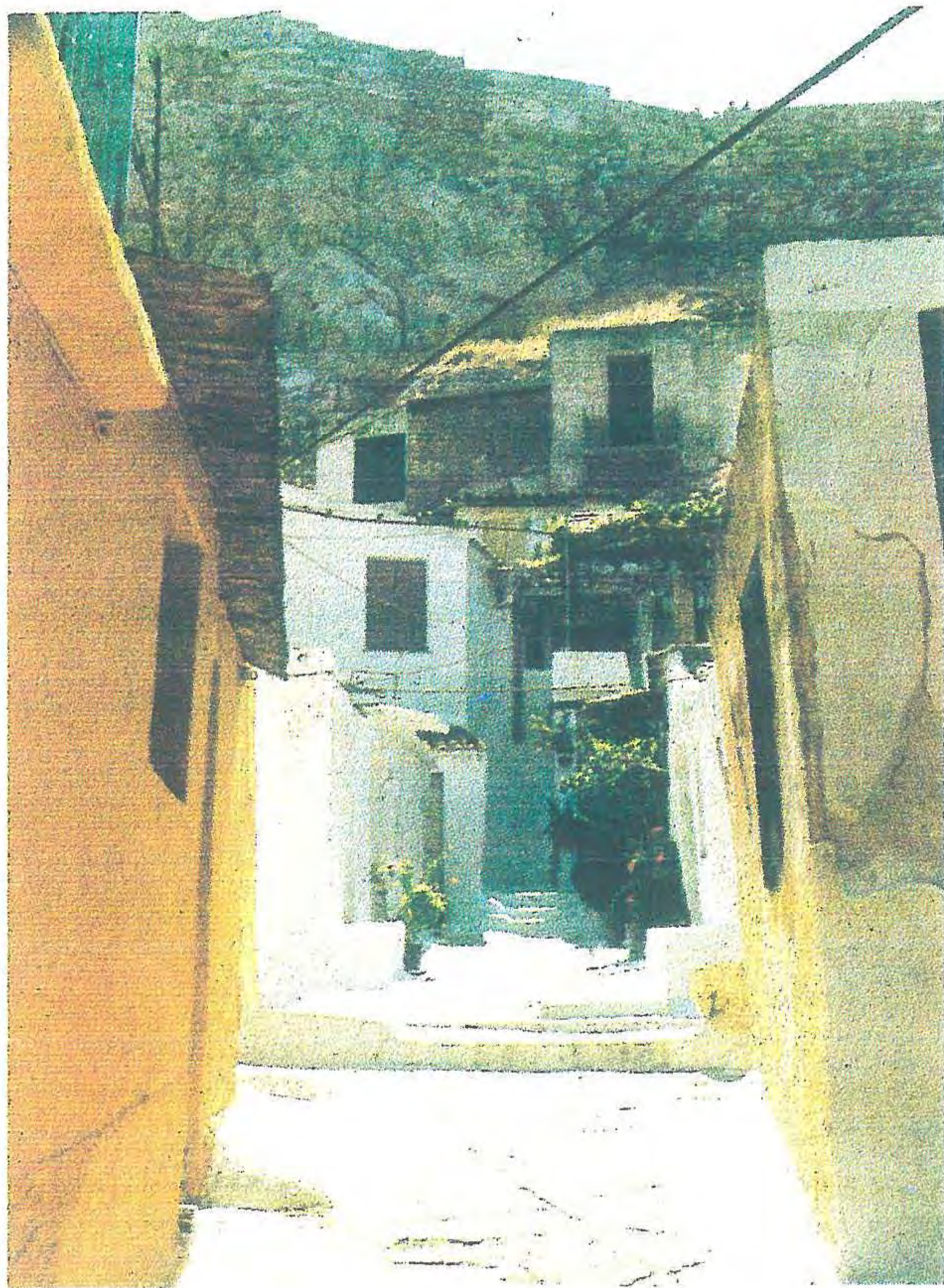
Πλάκα 1985 (Λεπτομέρεια)



«Ανεστραμμένα ιωνικά κιονόκρανα...»

Αγαιοπελαγίτικη Αθήνα: 'Αγιος Γεώργιος του Βράχου

Χρώμα και σκιά



3. Σε ποιά κατάσταση βρισκόταν η Πλάκα πριν αρχίσει η ανάπλασή της

Στη συνέχεια παρουσιάζεται η κατάσταση στην οποία βρισκόταν η Πλάκα πριν αρχίσει η ανάπλασή της, καθώς και οι τάσεις εξέλιξης που διαφαινόταν ότι θα είχε στο μέλλον αν αφηνόταν να εξελιχθεί χωρίς καμία παρέμβαση.

Εκείνο που είχε να παρουσιάσει η Πλάκα τότε 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 υγών που προβλέπονταν αλλά και των απαλλοτριώσεων της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας. Από την άλλη πλευρά, η εισβολή των πολυκατοικιών στις παρυφές της περιοχής είχαν δημιουργήσει έναν κλοιό γύρω από το βράχο της Ακρόπολης εμποδίζοντας τη δέα του και η τυχόν συνέχιση του φαινομένου θα είχε σαν άμεσο αποτέλεσμα να χαθεί η πολεοδομική συγκρότηση, η κλίμακα και ο χαρακτήρας της οπότε και δεν θα υπήρχε πια λόγος να θεωρείται σαν μια περιοχή της Αθήνας που έχει να παρουσιάσει κάτι το διαφορετικό και μοναδικό έναντι των άλλων περιοχών της.

Αναφορικά με τον πληθυσμό της μπορούμε να πούμε ότι είχε αναπτυχθεί μια έντονα επιταχυνόμενη κινητικότητα των κατοίκων της. Η κινητικότητα αυτή συνδιαζόταν με φυγή των υψηλότερων σχετικά εισοδηματικών στρωμάτων και αντικατάστασή τους από χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα σαν συνέπεια των υποβιβασμένων συνθηκών διαβίωσης που επικρατούσαν. Η εισοδηματική αυτή ανακατανομή του πληθυσμού της συνοδεύτηκε από αλλαγή της ηλικιακής σύνδεσης του με αύξηση των μεγάλων ηλικιών σε βάρος των μικρότερων αλλά, και αυτό είναι το σημαντικότερο, και από μείωση του συνολικού πληθυσμού, φτάνοντας στο σημείο να περιοριστεί από 19.000 κατοίκους σε 5.000¹ μόνο κατοίκους, τη στιγμή που κατά την Α' περίοδο της Τουρκοκρατίας (15ος-17ος αιώνας, 1456-1687) είχε 7.000 κατοίκους² και κατά την περίοδο της Β' Βασιλείας του Γεωργίου του Α' (1863-1925) ο πληθυσμός της έφτανε τους 42.000³ κατοίκους. Παράλληλα, λίγο πριν την ανάπλαση 7.690 εργαζόμενοι απασχολούνταν στο χώρο της Πλάκας (230 εργαζόμενοι ανά εκτάριο) το

¹ Κατά άλλους, ο πληθυσμός της Πλάκας έφτασε τις 3.500 κατοίκους.

² Βλ. Μπετούρα Δ., "Ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας - Πλάκα", 7.3.5. Α' περίοδος Τουρκοκρατίας (15ος-17ος αιώνας, 1456 μ.Χ. - 1687 μ.Χ.)

³ Βλ. Μπετούρα Δ., "Ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας - Πλάκα", 7.3.9. Β' βασιλεία του Γεωργίου (1863 μ.Χ. - 1925 μ.Χ.)

80% των οποίων απασχολούνταν με τον τουρισμό και συγκεκριμένα σε ταβέρνες, εστιατόρια, καφενεία, γραφεία ταξιδίων και αεροπορικές εταιρείες.

Ο υποβαθμισμός όμως αυτός συνδιαζόταν και με τις νέες χρήσεις που είχαν κυριολεκτικά εισβάλλει στην περιοχή φτάνοντας στο σημείο να έχουν μετατρέψει την παραδοσιακή αυτή συνοικία της Αθήνας σε μια νέα "Τρούμπα" όπου ο αλητοτουρισμός συνδιαζόταν με το δόρυβο, τη διακίνηση ναρκωτικών και τη σωματεμπορία και σε κάθε γωνιά ο επισκέπτης βρισκόταν μπροστά σε μια ντισκοτέκ, μπαρ, σνακ μπαρ, νάιτ κλάμπ, πιτσερία, θυμίζοντάς του, είτε την 8η λεωφόρο της Νέας Υόρκης, είτε τη Μονμάρτη, είτε το Σαν Πάουλι του Αμβούργου¹, είτε ακόμα το Σόχο του Λονδίνου², αφού παντού έβλεπε ξενόγλωσσες φωτεινές επιγραφές.

Και δεν έφταναν όλ' αυτά, ήταν η κυκλοφορία και η στάθμευση των οχημάτων στους στενούς της δρόμους, τους όχι σχεδιασμένους για να εξυπηρετούν τόσο μεγάλους φόρτους, που επιδείνωναν ακόμα περισσότερο την άσχημη κατάσταση.

Παρ' όλα όμως τα προβλήματα που αναλύσαμε η Πλάκα εξακολουθούσε να είναι αρκετά συμπαγής και να διατηρεί τον παραδοσιακό της χαρακτήρα (57% των κτιρίων της ήταν λαϊκά και νεοκλασσικά και 31,3% ήταν αξιόλογα). Ο χαρακτήρας αυτός γινόταν πιο έντονος στην Άνω Πλάκα (ζώνες Β1 και Β2), αν και στην Κάτω Πλάκα (ζώνες Α1 και Α2) διατηρούνταν πολλά αξιόλογα νεοκλασσικά κυρίως κτίρια. Το γεγονός αυτό ήταν και η αιτία που κρίθηκε από τους αρμοδίους ότι άξιζε να προστατευτεί, γιατί αν συνεχιζόταν η αλλοίωση της θα οδηγώνταν σίγουρα σε ολοκληρωτική καταστροφή.

¹ Βλ. "Το αίσχος της Πλάκας", εφημερίδα "Τα Νέα", 14.5.1974.

² Βλ. "Ένα «Σόχο» γεννιέται στην Αθήνα", εφημερίδα "Ταχυδρόμος", 6.4.1973.

4. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις πεζών και οχημάτων

Θεωρώντας την Πλάκα σαν αναπόσπαστο τμήμα του Κέντρου της Αθήνας, αποφασίστηκε στα πλαίσια του Προγράμματος Ανάπλασής της να περιλαμβάνεται και η κυκλοφοριακή ρύθμιση πεζών και οχημάτων που μέχρι τότε χαρακτηριζόταν από πλήρη αναρχία, λαμβάνοντας υπόψη, τόσο την ιδιαιτερότητα της περιοχής, όσο και τη μελλοντική εξέλιξή της, όπως αυτή προδιαγραφόταν δια μέσω του Προγράμματος Ανάπλασής της.

Προκειμένου να περιγράψουμε την κατάσταση που επικρατούσε πριν την επέμβαση θα διαχωρίσουμε τις κινήσεις των πεζών απ' αυτές των 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 χρησιμοποιούσαν το οδικό δίκτυο της Πλάκας ανήκαν:

- α) στους κατοίκους και εργαζομένους σ' αυτήν,
- β) στις εταιρείες τροφοδοσίας των βιοτεχνιών, των εμπορικών καταστημάτων και των καταστημάτων γυχαγωγίας,
- γ) σε όσους κινούνταν κατά το διάστημα της ημέρας από την περιοχή Μοναστηρακίου προς τη λεωφόρο Συγγρού και μέσω της οδού Ανδριανού απέφευγαν τις οδούς Ερμού και Φιλλελλήνων και σε όσους κινούνταν αντίθετα, από τη λεωφόρο Συγγρού προς το Μοναστηράκι, χρησιμοποιώντας τη διαδρομή Θρασύλλου-Θέσπιδος-Κυδαθηναίων,
- δ) σε όσους κατά τις βραδυνές ώρες κινούμενοι προς την Πλάκα για να διασκεδάσουν χρησιμοποιούσαν κυρίως τις οδούς Ανδριανού, Κυδαθηναίων, Φλέσσα, Λυσίου και Βύρωνος,
- ε) και τέλος σε όσους αναζητούσαν κάποιο ελεύθερο χώρο στάθμευσης έχοντας σαν προορισμό τους το γειτονικό Εμπορικό Κέντρο, μετατρέποντας έτσι την Πλάκα σε έναν απέραντο χώρο στάθμευσης.

Επίσης, τα οχήματα που στάθμευαν στην Πλάκα ανήκαν στους κατοίκους και εργαζομένους σ' αυτήν καθώς και στους εργαζομένους και

συναλλασσομένους στο γειτονικό Εμπορικό Κέντρο, οι οποίοι και δεν μπορούσαν να εξυπηρετηθούν από το εκεί υπερφορτωμένο ήδη οδικό δίκτυο.

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.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι προσφερόμενοι χώροι στάθμευσης της περιοχής της Πλάκας πριν την εφαρμογή της κυκλοφοριακής ρύθμισης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΖΩΝΗ

ΖΩΝΕΣ	ΚΛΕΙΣΤΟΙ	ΧΩΡΟΙ	ΑΝΟΙΧΤΟΙ	ΧΩΡΟΙ	ΔΡΟΜΟΙ	ΣΥΝΟΛΟ
	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΟΧΗΜΑΤΑ	
A1	-	-	2	42	350	392
A2	4	250	10	364	310	924
B1	-	-	9	222	310	532
B2	-	-	1	22	100	122
ΣΥΝΟΛΟ	4	250	22	650	1.070	1.970

Πηγή: Δ. Ζήβας & Συνεργάτες, "Μελέτη Παλαιάς Πόλεως Αθηνών", Αθήνα 1977.

Από την άλλη πλευρά, όμως, το δίκτυο της Πλάκας εξυπηρετούσε και την κίνηση πεζών οι οποίοι διακρίνονταν:

- α) στους ελάχιστους κατοίκους της περιοχής,
- β) σε όσους ήθελαν να κάνουν κάποιες αγορές στα διάφορα εμπορικά και τουριστικά καταστήματα της περιοχής, κυρίως κατά μήκος των οδών Ανδριανού και Πανδρόσου, όπως και σε όσους κινούνταν προς τις πλατείες Μοναστηρακίου, Ανδριανού-Αιόλου, Αγίας Αικατερίνης και Φιλομούσου Εταιρείας,
- γ) στους τουρίστες που από τις οδούς Αιόλου και Άρεως κατευθύνονταν προς τη Ρωμαϊκή Αγορά και μέσω της Πλάκας προς το βράχο της Ακρόπολης και αντίστροφα,

¹ Πηγή: Δ. Ζήβας, Ι. Μιχαήλ, Α. Γκάρτζου, Α. Παρασκευοπούλου, Ε. Μεθενίτου, "Μελέτη Αντιμετώπισης Προβλημάτων Πλάκας", Αθήνα 1979.
Στοιχεία από μετρήσεις του 1974.

δ) σε όσους κινούνταν κατά το διάστημα της ημέρας κατά μήκος των οδών Ναυάρχου Νικοδήμου και Κυδαθηναίων έχοντας σαν προορισμό τους το κέντρο της Αθήνας και

ε) σε όσους τις βραδυνές ώρες, προκειμένου να διασκεδάσουν, είχαν σαν προορισμό τους την περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Φλέσσα, Λυσίου και Μνησικλέους, όπου υπήρχε μεγάλη συγκέντρωση κέντρων διασκέδασης.

Με δεδομένη την προβληματική κατάσταση που αναλύθηκε αναφορικά με τις κινήσεις πεζών και οχημάτων στην Πλάκα, αποφασίστηκε η αντιμετώπισή της στηριζόμενη στις ακόλουθες γενικές αρχές:

α) Την ρύθμιση της κυκλοφορίας κατά τρόπο ώστε να εναρμονίζεται πλήρως με τη μορφή του πολεοδομικού ιστού σε σχέση με το φυσικό περιβάλλον και την τοπογραφία του εδάφους¹, αλλά και με την κλίμακα της περιοχής², το παλαιότερο οδικό δίκτυο³ και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του⁴, καθώς και με τον αρχιτεκτονικό χαρακτήρα της περιοχής, εξαναγκάζοντας τον μερικό περιορισμό της κίνησης των οχημάτων και την παράλληλη παραχώρηση μέρους του οδικού δικτύου στην χρήση των πεζών, σε μια προσπάθεια επαναφοράς του δικτύου στην αρχική του μορφή, με την πρόβλεψη ότι μετά την παρέμβαση το 43,65% του οδικού δικτύου της Πλάκας θα ήταν προορισμένο για κινήσεις οχημάτων.

β) Την εξυπηρέτηση της κατοικίας και των άλλων λειτουργιών της περιοχής από την κίνηση οχημάτων τροφοδοσίας κατά μήκος των πεζοδρόμων, υπό όρους όσο αφορά τις ώρες εισόδου, τη διάρκεια στάσης, καθώς και την ταχύτητά τους. Προκειμένου ν' αποφευχθούν όσο το δυνατόν οι διαμπερείς κινήσεις θα έπρεπε να υπάρξει και μια

¹ Ύπαρξη ορισμένων συλλεκτριών οδών, όπως η Ανδριανού και η Τριπόδων, οι οποίες ακολουθώντας τις ισοκλινείς με τη μορφή ανοικτών καμπυλών που στρέφουν τα κοίλα προς την Ακρόπολη διατρέχουν όλη την περιοχή, ενώ συγκλίνουν προς αυτές μικρότεροι δρόμοι με έντονες κλίσεις. Η μορφή αυτή του πολεοδομικού ιστού της Πλάκας είναι απόρροια της τοπογραφίας και κλίμακας της περιοχής.

² Η μικρή έκταση της Πλάκας, παράλληλα με την μικρή κλίμακα των κτιρίων της, είναι απόλυτα εναρμονισμένη με την μικρή επίσης κλίμακα του οδικού δικτύου και του δικτύου των ελεύθερων χώρων,- πλατειών και πλατωμάτων,- με μόνη εξαίρεση την πλατεία Μιμίκου και Μαίρης που εκτείνεται ανάμεσα στις οδούς Στράτωνος και Ραγκαβά και που δεν εντάσσεται οργανικά στην Πλάκα, αφού δημιουργήθηκε τα τελευταία χρόνια.

³ Το σημερινό οδικό δίκτυο της Πλάκας είναι βέβαιο ότι διατηρεί τη μορφή της αρχαίας και μεσαιωνικής πόλης γεγονός που είναι εύκολο να πιστοποιηθεί, τόσο από την ύπαρξη των μνημείων, όσο και από τη διατήρηση της μορφολογίας του εδάφους που δεν επιτρέπει την ανάπτυξη κανενός άλλου είδους οδικού δικτύου.

Βλ. Παράρτημα

⁴ Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου της Πλάκας (μικρά πλάτη οδοστρωμάτων, μικρά μήκη δρόμων, μικρά πλάτη και πολλές φορές ακόμα και έλλειψη πεζοδρομίων, μεγάλες κλίσεις, κλειστές στροφές, κ.ά.) υποδηλώνουν ένα δίκτυο προορισμένο κύρια για την κίνηση πεζών και για την κίνηση μόνο ενός μικρού αριθμού οχημάτων.

επέμβαση αναφορικά με την ένταση και το είδος των χρήσεων γης στην περιοχή.

γ) Τη λύση του μεγάλου προβλήματος της στάθμευσης των οχημάτων των κατοίκων, εργαζομένων και επισκεπτών της περιοχής σε στεγασμένους χώρους στάθμευσης.

δ) Τη δυνατότητα εξυπηρέτησης όλων των περιπτώσεων εκτάκτου ανάγκης από ασθενοφόρα, αστυνομικά και πυροσβεστικά οχήματα, καθώς και της αποκομιδής των απορριμμάτων.

ε) Τη διαμόρφωση ενός εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων και ελεύθερων χώρων ικανού να εξυπηρετεί τους πεζούς που κινούνται στην περιοχή. Το δίκτυο πεζοδρόμων θα καταλάμβανε το 56,35% του οδικού δικτύου της Πλάκας, από το οποίο μόνο ένα 7,07% λειτουργούσαν ήδη σαν πεζόδρομοι εξαιτίας της κλιμακωτής διαμόρφωσής τους.

Ανάμεσα στους γενικούς στόχους που τέθηκαν κατά το σχεδιασμό της λειτουργικής αναδιάρθρωσης του οδικού δικτύου της Πλάκας ήταν:

α) Η κατάταξη των κοινοχρήστων χώρων ανάλογα με το σκοπό που θα εξυπηρετούσαν σε τρεις κατηγορίες, τους χώρους κίνησης των οχημάτων, τους χώρους κίνησης των πεζών και τους ελεύθερους χώρους στάσης και αναγυχής.

β) Η οργανική επανένταξη της Πλάκας στο γειτονικό Εμπορικό Κέντρο της Αθήνας, καθώς και η άμεση διασύνδεση των προγραμματισμένων δικτύων πεζοδρόμων των δύο περιοχών.

γ) Η στήριξη του σχεδιασμού του κυκλοφοριακού συστήματος της Πλάκας σε μια εντελώς διαφορετική βάση απ' ότι ο αντίστοιχος σχεδιασμός του Εμπορικού Κέντρου λαμβάνοντας υπόψη την εξυπηρέτηση διαφορετικών λειτουργιών.

Αναλυτικότερα, η κίνηση, τόσο των πεζών, όσο και των οχημάτων, στην Πλάκα αποδείχθηκε ότι εξυπηρετεί ένα κράμα λειτουργιών με κυρίαρχη την κατοικία, την ενταγμένη, μάλιστα, στο παραδοσιακό περιβάλλον της περιοχής σε αντίθεση με το Εμπορικό Κέντρο που εξυπηρετεί αποκλειστικά δραστηριότητες του τριτογενή τομέα.

δ) Η δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων σε μια προσπάθεια διατήρησης της ευαίσθητης κλίμακας της περιοχής και όχι κάποιου μεγάλου κεντρικού πεζοδρόμου, ο οποίος αναμφίβολα θα προσέλκυε όλη την αγοραστική κίνηση με ανεπιθύμητο

αποτέλεσμα την επικράτηση της μονολειτουργικότητας στην υπόλοιπη περιοχή¹.

ε) Η αποσυμφόρση της κυκλοφορίας και η κατάργηση της κυκλοφορίας διέλευσης κατά τρόπο τέτοιο, ώστε να διασφαλιστεί ταυτόχρονα η εξυπηρέτηση όλης της έκτασης της περιοχής από οχήματα και παράλληλα σε καμία περίπτωση να μην υπάρχουν κτίρια που να απέχουν απόσταση μεγαλύτερη από 100 μέτρα από τον πλησιέστερο αυτοκινητόδρομο.

στ) Η δημιουργία ενός ισόρροπου συστήματος κοινοχρήστων χώρων, όπου τα δίκτυα αυτοκινητοδρόμων και πεζοδρόμων θα συνδέτουν ένα ενιαίο πλέγμα χωρίς να επιχειρείται η απομάκρυνση των οχημάτων, αλλά ούτε και η συγκέντρωσή τους σε μία ή δύο μεγάλες οδικές αρτηρίες.

ζ) Η δυνατότητα κίνησης των πεζών ακόμα και κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων χωρίς σημαντικές οχλήσεις από την ταυτόχρονη κίνηση των οχημάτων, εφόσον με την κατάργηση των διαμπερών κινήσεων των οχημάτων προβλέπονταν σημαντική μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων.

η) Η συνολική εφαρμογή του σχεδίου και όχι η διάσπασή του σε επιμέρους φάσεις, διότι η τμηματική εφαρμογή του προβλέπονταν ότι θα προκαλούσε διάφορες παρενέργειες που θα απαιτούσαν στο μέλλον ειδική αντιμετώπιση.

Βέβαια, τελικά η εφαρμογή του σχεδίου, όσο αφορά τις πεζοδρομήσεις, πραγματοποιείται τμηματικά, παρά την αντίθετη αρχική δέση του σχεδιασμού, για λόγους καθαρά οικονομικούς, και μάλιστα χωρίς να υπάρχει κάποιο χρονοδιάγραμμα εργασιών.

Εκτός, όμως, από τους γενικούς στόχους που τέθηκαν, προσδιορίστηκαν και τα ειδικά στοιχεία που θα χαρακτήριζαν τους ελεύθερους χώρους, τα οποία και ήταν τα εξής:

Οδοί κίνησης οχημάτων

Σχεδόν όλοι οι δρόμοι κίνησης οχημάτων δ' αποτελούν οδικούς βρόχους μιας κατεύθυνσης. Οι προσπελάσεις που θα επικρατήσουν δ' αποσυνδέονται από τις μεγάλες οδικές αρτηρίες γύρω από την Πλάκα, όπως τη Λεωφόρο Αμαλίας και την οδό Μητροπόλεως και οι νέες διαδρομές που θα δημιουργηθούν δεν θα ευνοούν τη διέλευση μέσα από την περιοχή της

¹ Βλ. Manfred Mosel: "Πεζόδρομοι και Προστασία των Μνημείων", Schweizerische Bauzeitung, 22.6.1978.

Πλάκας σε μια προσπάθεια περιορισμού των κυκλοφοριακών φόρτων σε επίπεδα που θα εξυπηρετούν αποκλειστικά τις ανάγκες τοπικής προσπέλασης.

Παράλληλα, τα μεγάλα μήκη κάποιων δρόμων θα μειωθούν, όπως και οι περισσότεροι απ' όσους περνούν από το κέντρο βάρους της περιοχής, ώστε να δημιουργηθούν αντίξοες συνθήκες σε κάθε προσπάθεια διαμπερούς κίνησης, σε αντίθεση με τις τοπικές που θα διευκολυνθούν, με την προοπτική ν' αποτελέσουν τις συλλεκτηρίου των μεγάλων αρτηριών που θα διανέμουν τις μετακινήσεις μέσα στις γειτονιές, αλλά και το αντίθετο, δηλαδή να συλλέγουν τις μετακινήσεις από τις γειτονιές και να τις διοχετεύουν στις περιμετρικές μεγάλες οδικές αρτηρίες.

Μη-ξεχνώντας ότι η Πλάκα αποτελεί τμήμα του Κέντρου της Αθήνας, πρέπει να επισημανθεί ότι η μείωση των κυκλοφοριακών φόρτων στην περιοχή είναι άμεσα συνδεδεμένη και με την εφαρμογή εκτεταμένων πεζοδρομήσεων στο Εμπορικό Κέντρο, οπότε και η κυκλοφορία θα διοχετεύεται στις περιμετρικές οδικές αρτηρίες και στους δακτυλίους του Κέντρου.

Με τον τρόπο αυτό θα μειωθούν οι μεγάλες ταχύτητες, θ' απομακρυνθούν τα οχήματα από τους δρόμους με μεγάλες κλίσεις και θα ελλατωθούν οι δρόμοι κίνησης οχημάτων, επομένως και οι στροφές, με άμεσο αποτέλεσμα τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων, εφόσον θα μειωθούν στο ελάχιστο δυνατό οι οχλήσεις από την κίνηση των οχημάτων, η οποία θα είναι εφικτή μόνο στο 44% του οδικού δικτύου της Πλάκας.

Πεζόδρομοι

Το δίκτυο πεζοδρόμων αν και θα είναι ενιαίο, εκτεινόμενο σε όλη την έκταση της περιοχής και καλύπτοντας το 56% του οδικού δικτύου της, θα υπάρχουν ορισμένα ευθύγραμμα τμήματά του που ουσιαστικά θα ενώνουν το Κέντρο της πόλης με την Πλάκα και το βράχο της Ακρόπολης, όπως η Κυδαθηναίων, η Αγίας Φιλοθέης-Ανδριανού, η Μνησικλέους και άλλα τμήματα που θ' ακολουθούν τις ισοκλινείς, όπως η Πρυτανείου-Θόλου, η Ανδριανού και η Διογένους.

Η προσέγγιση των πεζών στο βράχο της Ακρόπολης θα πραγματοποιείται όχι μέσω κάποιων συγκεκριμένων διαδρομών, με στόχο να διαχέονται μέσα στα στενά δρομάκια επωφελούμενοι των εναλλαγών των εντυπώσεων κινούμενοι σ' ένα περιβάλλον παραδοσιακό, τόσο από αρχιτεκτονική, όσο και από πολεοδομική άποψη.

Ελεύθεροι χώροι στάσης και αναγυχής

Οι ελεύθεροι χώροι στάσης και αναγυχής θα συγκροτούν επίσης ένα δίκτυο, το δίκτυο ελευθέρων χώρων, αποτελούμενο από μικρό αριθμό μικρών σε έκταση πλατειών και πλατωμάτων που ουσιαστικά θα ενταχθούν στο δίκτυο πεζοδρόμων.

Το δίκτυο αυτό θ' αποτελείται από τις πλατείες Αγίας Σωτείας, Φιλομούσου Εταιρείας, Αγίας Αικατερίνης, Μνημείου Λυσικράτους, καθώς και από τους ελεύθερους χώρους γύρω από τους αρχαιολογικούς χώρους.

Χώροι στάθμευσης οχημάτων

Όσο αφορά τη στάθμευση των οχημάτων, αρχικά, θα επιτρέπεται κατά μήκος των δρόμων που θα κινούνται, καθώς και στους ανοιχτούς και κλειστούς χώρους στάθμευσης, ενώ στο μέλλον θα κατασκευαστούν κλειστοί χώροι στάθμευσης στην περιοχή γύρω από την Πλάκα και το Εμπορικό Τρίγωνο.

Η ρύθμιση του προβλήματος της στάθμευσης των οχημάτων στην περιοχή της Πλάκας στηρίχθηκε σε ορισμένες γενικές αρχές, σύμφωνα με τις οποίες οι ανάγκες στάθμευσης των οχημάτων των κατοίκων και εργαζομένων της περιοχής θα εξυπηρετούνται στο σύνολό τους από οργανωμένους χώρους στάθμευσης, ενώ οι ανάγκες στάθμευσης των οχημάτων των εργαζομένων και συναλλασσομένων στο γειτονικό Εμπορικό Τρίγωνο θα πρέπει να καλύπτονται από χώρους στάθμευσης εκτός της περιοχής της Πλάκας. Σε αντίθετη περίπτωση, αν και με την κυκλοφοριακή ρύθμιση προβλέπεται η μείωση της κυκλοφορίας διέλευσης, η παράνομη στάθμευση δεν πρόκειται ν' αντιμετωπιστεί. Επίσης σκοπός της ρύθμισης είναι το σύνολο των αναγκών στάθμευσης να καλύπτεται από κλειστούς χώρους στάθμευσης, ενώ μέχρι τότε οι κάτοικοι και εργαζόμενοι στην περιοχή θα πρέπει να έχουν προτεραιότητα όσο αφορά τη στάθμευση μέσα στα όρια της Πλάκας.

5. Θεσμικό πλαίσιο προστασίας, συντήρησης και αναβίωσης παραδοσιακών κτιρίων και οικιστικών συνόλων

5.1. Ελληνική νομοθεσία

Οι γενικές αρχές και στόχοι που αναλύσαμε και οι οποίοι διέπουν την κυκλοφοριακή ρύθμιση της περιοχής της Πλάκας, αλλά και το Πρόγραμμα Ανάπλασής της στο σύνολό του, στηρίχθηκαν στο ισχύον μέχρι τότε νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο και παρουσιάζεται στη συνέχεια.

5.1.1. Συνταγματική προστασία

Το νέο Σύνταγμα του 1975 με το άρθρο 24 παράγραφο 1 καθιέρωσε για πρώτη φορά την υποχρέωση του Κράτους να προστατεύει το περιβάλλον φυσικό και πολιτιστικό. Προκειμένου να έχει εφαρμογή το άρθρο αυτό εκδόθηκε ο Ν. 360/1976 "Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος" ο οποίος όμως περιέχει τους ορισμούς των όρων "φυσικό" και "πολιτιστικό" περιβάλλον και όχι συγκεκριμένα μέτρα προστασίας τους. Επίσης, η παράγραφος 6 του ίδιου άρθρου 24 του Συντάγματος αναφέρει ότι τα μνημεία και οι παραδοσιακές περιοχές προστατεύονται από το Κράτος επιτρέποντας περιοριστικά μέτρα στην ιδιοκτησία σε περίπτωση που μέσα σ' αυτά υπάρχουν μνημεία ή παραδοσιακά κτίρια και σύνολα.

5.1.2. Νομοθετική Προστασία

Το κύριο νομοθετικό πλαίσιο, από αρχαιολογικής άποψης, που διέπει την προστασία, συντήρηση και αναβίωση των αρχαίων και νεωτέρων μνημείων, παραδοσιακών κτιρίων και συνόλων, αποτελείται από τους νόμους 5351/1932 "Περί Αρχαιοτήτων"¹ και 1469/1950 "Περί προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μεταγενέστερων του 1830".

Οι νόμοι αυτοί αποτελούν αντικείμενο ειδικής ρύθμισης και προστασίας και προστατεύουν:

- α) όλα τα αρχαία και τους αρχαιολογικούς χώρους

¹ Ο Ν.5351/1932 "Περί Αρχαιοτήτων", αποτελεί ενοποίηση του Π.Δ/γματος 9/24.8.1932 "Περί κωδικοποίησης των διατάξεων του Ν.5351, των Ν. ΒΧΜΣΤ, Ν. 2447, Ν. 491, Ν. 4823 και του Ν.Δ/γματος της 12/6.6.1926.

β) τα καλλιτεχνικά και ιστορικά μνημεία και κτίρια τα παλιότερα του 1830

γ) τα νεώτερα μνημεία και κτίρια

δ) τα νεώτερα του 1830 ιστορικά κτίρια και τους ιστορικούς τόπους

Εκτός από τους δύο αυτούς βασικούς, από αρχαιολογικής άποψης, νόμους υπάρχουν και άλλοι όπως:

α) Ο Ν. ΒΡΕΖ 16/18.1890 "Περί αναγκαστικής απαλλοτριώσεως ακινήτων προς συντήρησιν ή ανεύρεσιν αρχαιοτήτων".

β) Ο Ν. 4823/1930 "Περί ανεγέρσεως επισκευής και συντηρήσεως αρχαιολογικών μουσείων".

γ) Ο Α.Ν. 1620/1939 "Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων περί ανεγέρσεως επισκευών κλπ. Αρχαιολογικών Μουσείων".

δ) Το Β.Δ. 632/1960 "Περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων και μεταφοράς των παρά τω Υπουργείω Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων Διευθύνσεων ι) Αρχαιοτήτων και Ιστορικών Μνημείων ιι) Αναστηλώσεως Αρχαίων Μνημείων και Εκκλησιαστικής Αρχιτεκτονικής εις τον Υπουργόν Προεδρίας Κυβερνήσεως".

Από πολεοδομικής άποψης, οι βασικότεροι νόμοι είναι οι ακόλουθοι:

α) Το Ν.Δ/γμα της 17.7.1923 "Περί σχεδίων πόλεων κλπ." και ειδικότερα τα άρθρα 3, 9, 11, 70 και 85Α.

β) Το Ν.Δ/γμα 8/1973 "Περί Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού" και ειδικότερα τα άρθρα 25Β, 79, 80, 84, 96, 118 μέχρι 124, όπως τροποποιήθηκε από το Ν.Δ/γμα 205/1974 Φ.Ε.Κ. 363Α.

γ) Ο νέος Γ.Ο.Κ. Ν. 1577/1985, Φ.Ε.Κ. 210Α/18.12.1985 άρθρο 4 παράγραφος 1 και άρθρα 3 και 4 παράγραφος 2, όπως τροποποιήθηκαν από το Ν. 1772/1988 Φ.Ε.Κ. 91Α άρθρο 1 παραγράφους 1 και 2.

δ) Ο Ν. 880/1979 και ειδικότερα το άρθρο 2 που αναφέρεται στο δεσμό της μεταφοράς του συντελεστή δόμησης.

ε) Ο Ν. 947/1979 "Περί Οικιστικών Περιοχών" Φ.Ε.Κ. 169Α και ειδικότερα το άρθρο 60 παράγραφο 1.

στ) Ο Ν. 1337/1983 "Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις".

Πριν την εφαρμογή του Ν.Δ/γματος 8/1973 "Περί Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού" ο μόνος αρμόδιος φορέας προστασίας και συντήρησης παραδοσιακών κτιρίων και συνόλων ήταν το Υπουργείο Πολιτισμού και Επιστημών ενώ με την ισχύ του δημιουργήθηκε ακόμα ένας κρατικός φορέας το Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε.. Έτσι, με βάση το άρθρο 79, παράγραφος 6, όπως τροποποιήθηκε με το Ν. 622/1977 Φ.Ε.Κ. 171/Α άρθρο 4 παράγραφο 1, μπορεί να εκδίδονται Π.Δ/γματα ύστερα από πρόταση του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. αναφορικά με το χαρακτηρισμό κτιρίων ως διατηρητέα και οικισμών ή τμήματα οικισμών ως παραδοσιακών. Παράλληλα, το Κράτος μπορεί να ελέγχει τα διατηρητέα κτίρια και τους παραδοσιακούς οικισμούς μέσω της Επιτροπής Ενασκήσεως Αρχιτεκτονικού Ελέγχου (Ε.Ε.Α.Ε.).

Με την ισχύ του Ν. 880/1979 και ειδικότερα του άρθρου 2, του σχετικού με το δεσμό της μεταφοράς του συντελεστή δόμησης, μπορούν αν διασωθούν τα διατηρητέα κτίρια εφόσον ο ιδιοκτήτης δεν χάνει το δικαίωμα της εκμετάλλευσης του ακινήτου του, γιατί μπορεί να μεταφέρει μέρος ή και ολόκληρη τη δομήσιμη επιφάνεια, είτε σε άλλο ακίνητο, είτε σε άλλο μέρος του ακινήτου.

Με βάση το Ν. 1337/1983 και ειδικά το άρθρο 32 είναι δυνατή η απαλλοτρίωση των διατηρητέων κτιρίων καθώς και η άσκηση δικαιώματος προτίμησης σε παραδοσιακούς οικισμούς ή μέρος αυτών. Ειδικά στην περίπτωση της Πλάκας σε συνδιασμό και με τις διατάξεις του Γ.Ο.Κ. συνέβαλε στην κατεδάφιση αφδαιρέτων κατασκευών και έδωσε το δικαίωμα αφαίρεσης των αδειών λειτουργίας από καταστήματα που είχαν κατασκευάσει αφδαιρέτες προσθήκες, ενώ σε περιπτώσεις που τα καταστήματα ήταν ήδη κλειστά έδωσε το δικαίωμα επιστράτευσης των αρμοδίων συνεργείων της Νομαρχίας προκειμένου να προβούν σε κατεδαφίσεις.

Από περιβαλλοντικής άποψης ο κύριος νόμος που ισχύει είναι ο Ν. 1650/1986 "Για την προστασία του περιβάλλοντος", Φ.Ε.Κ. 160/Α και ειδικά το άρθρο 22 παράγραφοι 5 και 8, ο οποίος έρχεται να καλύψει ένα κενό στις μεθόδους επιβολής των ρυθμίσεων παρέχοντας τη δυνατότητα σφράγισης των κτιρίων που, είτε αλλάζουν τη χρήση τους, είτε έχουν χρήση διαφορετική από τις επιτρεπόμενες.

Εκτός από τους βασικούς αυτούς νόμους υπάρχουν και άλλοι ειδικότεροι όπως αυτοί που αφορούν την Υπηρεσία Αναστηλώσεως των αρχαίων και ιστορικών μνημείων του Κράτους:

α) Το Β.Δ. 634/1960 "Περί οργανώσεως παρά τω Υπουργείω Προεδρίας της Κυβερνήσεως υπηρεσίας Αρχαιοτήτων και Αναστηλώσεως".

β) Το Ν.Δ/γμα 4177/1961 "Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως της νομοθεσίας της διεπούσης την υπηρεσίαν Αρχαιοτήτων και Αναστηλώσεως και το Ταμείο Απαλλοτριώσεων Αρχαιολογικών χώρων".

γ) Ο Ν. 216/1943

δ) Το Ν.Δ/γμα 177/1961,

αυτοί που ρυθμίζουν θέματα απαλλοτριώσεων αρχαίων μνημείων, οικοδομημάτων κ.τ.λ.

α) Ο Ν. 16/18.2.1893

β) Ο Ν. 797/1971

και άλλοι όπως:

α) Ο Α.Ν. 314/5/9.3.1968 "Περί παροχής εις τον Υπουργόν Βορείου Ελλάδος και τους Νομάρχας αρμοδιότητος επί θεμάτων εγκρίσεως επεκτάσεως ή τροποποιήσεως σχεδίων πόλεων και κωμών ως ούτος ετροποποιήθει και συνεπληρώθει υπό του Ν.Δ/γματος 1018/1971".

β) Το Ν.Δ/γμα 433/1970 "Περί εκμεταλλεύσεως λατομείων μαρμάρων".

γ) Το Β.Δ. 27/30.3.1919 "Περί συστάσεως ειδικής επιτροπής προς γνωμοδότησιν περί της εκδόσεως ή μη απαγορευτικής διαταγής της λατομείας εις αρχαιολογικούς χώρους".

Τέλος, υπάρχουν και νόμοι που αφορούν αποκλειστικά και μόνο την περιοχή της παλιάς πόλης της Αθήνας και είναι οι ακόλουθοι:

α) Ο Ν. 4212/16-23.7.1929 "Περί κυρώσεως του από 23.3.1929 Ν.Δ/γματος "Περί χαρακτηρισμού ως αρχαιολογικού χώρου τμήματος της πόλης των Αθηνών".

β) Η απόφαση 125850/5591, 12.12.1956, Υπουργού Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων "Περί κηρύξεως αρχαιολογικών χώρων".

γ) Το Β.Δ. 687/2-15.11.1963 "Περί περιφερειακών υπηρεσιών της υπηρεσίας Αρχαιοτήτων και Αναστήλωσεως".

δ) Το Π.Δ/γμα της από 21.9.1979 "Περί χαρακτηρισμού ως παραδοσιακού τμήματος της πόλεως των Αθηνών (Ιστορικό Κέντρο)", Φ.Ε.Κ. 567Δ.

5.2. Κριτική της ελληνικής νομοθεσίας

Η Ελλάδα, αν και είναι μια από τις λίγες χώρες που περιλαμβάνει στο Σύνταγμά της γενικές αρχές και κατευθύνσεις όσο αφορά διατηρητέα κτίρια και μνημεία καθώς και παραδοσιακούς οικισμούς, είναι παράλληλα από τις λίγες χώρες που αντιμετωπίζει την προστασία αυτή τόσο πρόχειρα και ανοργάνωτα. Κι αυτό ισχύει γιατί από τη μια πλευρά έχουμε μια σύγχρονη συνταγματική διάταξη και από την άλλη πλευρά ένα απαρχαιωμένο, αναχρονιστικό και ελλειπές νομοθετικό πλαίσιο προστασίας του πολιτιστικού περιβάλλοντος που δεν ανταποκρίνεται στη σημερινή πραγματικότητα. Ίσως η αιτία του προβλήματος να είναι το ότι το Σύνταγμα έδωσε στην Πολιτεία την πρωτοβουλία έκδοσης δεσμικού νόμου για την προστασία κτιρίων και οικισμών, η οποία το μόνο που έκανε ήταν να εκδόσει το Ν. 360/1976 που ορίζει απλά και μόνο τι σημαίνει πολιτιστικό περιβάλλον.

Ειδικότερα, οι ισχύοντες νόμοι δεν διασαφηνίζουν τις αρμοδιότητες που έχει στη συγκεκριμένη περίπτωση κάθε ένας από τους δύο συναρμοδίους φορείς, το Υπουργείο Πολιτισμού και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., με αποτέλεσμα να βρίσκονται σε συνεχή προστριβή, γεγονός που όπως γίνεται αντιληπτό αποβαίνει σε βάρος των όποιων προγραμμάτων προστασίας. Στη συγκεκριμένη περίπτωση της Πλάκας το Υπουργείο Πολιτισμού από την πλευρά του πιέζει για επέκταση των ανασκαφών και ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων προβάλλοντας εμπόδια σε κάθε έργο πολεοδομικού χαρακτήρα, στα πλαίσια πάντα του βασικού στόχου του που είναι η ανάδειξη των αρχαίων, σε αντίθεση με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. που προσπαθεί να διατηρήσει, στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό, τον πολεοδομικό ιστό της περιοχής.

Παράλληλα, παρέχουν μια τυπική, στατική και μουσειακή προστασία στα κτίρια ή στους οικισμούς αδιαφορώντας για τον ανθρωπινό παράγοντα¹.

¹ Έχει αναπτυχθεί η φιλοσοφία του "χρειαζόμαστε το κτίριο, δεν μας ενδιαφέρει ο άνθρωπος".

Περιέχουν τη ρύθμιση της απλής αστυνόμευσης των κτιρίων, αναφορικά με τη χρήση τους, εμποδίζοντας την εκμετάλλευσή τους, δίχως να παρέχουν κανενός είδους αποζημίωση.

Δεν λαμβάνουν υπόψη τους την ύπαρξη της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Επιβάλλουν όρους και περιορισμούς δόμησης ρυθμίζοντας τη δράση των ιδιοκτητών χωρίς να επιτρέπουν στην πολιτεία να επεμβαίνει ενεργά στην προστασία διατηρητέων κτιρίων και οικισμών και χωρίς να μπορούν να συντονίσουν την κρατική δραστηριότητα και την ιδιωτική πρωτοβουλία.

5.3. Προτάσεις για τη βελτίωση της ελληνικής νομοθεσίας

Μετά από την επισήμανση των προβλημάτων της υφιστάμενης ελληνικής νομοθεσίας προβάλλει σαν ανάγκη η έκδοση του δεσμικού νόμου που προβλέπεται από το Σύνταγμα, καθώς και ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου προστασίας και συντήρησης των διατηρητέων κτιρίων και παραδοσιακών οικισμών.

Μεταξύ αυτών που θα πρέπει να περιλαμβάνονται στο νέο νομοθετικό πλαίσιο είναι:

- α) η δημιουργία ενός εθνικού φορέα, ειδικού για την προστασία και συντήρηση των διατηρητέων κτιρίων και παραδοσιακών οικισμών
- β) η συνεργασία του νέου αυτού φορέα με την τοπική αυτοδιοίκηση και τους ιδιώτες
- γ) η έκδοση ρυθμίσεων σχετικών με προγράμματα εκτέλεσης έργων ανάπλασης και ανάδοχους φορείς εκτέλεσης των προγραμμάτων αυτών, υπό την εποπτεία του Κράτους
- δ) η σύνδεση της προστασίας και συντήρησης διατηρητέων κτιρίων και ανάπλασης παραδοσιακών οικισμών με βελτίωση της ποιότητας ζωής σ' αυτά

Μέχρι, όμως, να υλοποιηθεί ο εκσυγχρονισμός του νομοθετικού πλαισίου προκειμένου για προγράμματα προστασίας εκδίδονται ειδικά Προεδρικά Διατάγματα ανά περίπτωση, όπως στο Πρόγραμμα Ανάπλασης της Πλάκας.

6. Π.Δ/γμα "Περί εγκρίσεως της μελέτης «εφαρμογής κυκλοφοριακής μελέτης εμπορικού κέντρου και Πλάκας Αθηνών», κανονισμών λειτουργίας πεζοδρόμων και της εφαρμογής των ως άνω μελετών, ως και της μελέτης «διαμορφώσεως των οδών Κυδαθηναίων κλπ. των Αθηνών σε πεζοδρόμους»".

Δεδομένου του αναχρονιστικού ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου στήριξης προγραμμάτων ανάπτυξης στη χώρα μας, όπως παρουσιάσαμε νωρίτερα, προκειμένου να εφαρμοστεί το πρόγραμμα ανάπτυξης της Πλάκας εκδόθηκαν μια σειρά Π.Δ/γμάτων ειδικά για τη συγκεκριμένη περιοχή¹.

Το πρώτο Π.Δ/γμα που εκδόθηκε και άρχισε να εφαρμόζεται ήταν εκείνο που ρύθμιζε τις κινήσεις πεζών και οχημάτων, κρίνοντας οι υπεύθυνοι, ότι το κυκλοφοριακό ήταν ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα, αν όχι το μεγαλύτερο πρόβλημα που αντιμετώπιζε η περιοχή, τόσο σε έκταση, όσο και σε ένταση, οπότε και επιβαλλόταν η άμεση αντιμετώπισή του.

Ουσιαστικά, το πρόγραμμα ανάπτυξης της Πλάκας άρχισε το Σεπτέμβριο του 1978, σε μελετητικό επίπεδο, προκειμένου να προετοιμαστεί η έκδοση του πρώτου Π.Δ/γματος Φ.Ε.Κ. 467Δ/7.9.1979 "Περί εγκρίσεως της μελέτης «εφαρμογής κυκλοφοριακής μελέτης εμπορικού κέντρου και Πλάκας Αθηνών», κανονισμών λειτουργίας πεζοδρόμων και της εφαρμογής των ως άνω μελετών, ως και της μελέτης «διαμορφώσεως των οδών Κυδαθηναίων κλπ. των Αθηνών σε πεζοδρόμους»"² περιλαμβάνοντας γενικούς και ειδικούς κανονισμούς λειτουργίας δρόμων και πεζοδρόμων και που στόχο είχε να λύσει ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της περιοχής που, όπως προαναφέρθηκε, ήταν το κυκλοφοριακό και οι επιπτώσεις του, όπως:

α) να μειώσει την ανεξέλεγκτη μέχρι τότε κυκλοφορία και στάθμευση των αυτοκινήτων

β) να σταματήσει την κακοποίηση του οδικού δικτύου από το μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο

γ) να απαλλάξει την περιοχή από τον υπερβολικό θόρυβο και τη ρύπανση ώστε οι συνθήκες διαβίωσης να βελτιωθούν

¹ Βλ. Παράρτημα Β - Πίνακας Περιεχομένων Προεδρικών Διαταγμάτων.

Βλ. Μπετούρα Δ.: "Ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας - Πλάκα", όπου παρουσιάζονται αναλυτικά τα Προεδρικά Διατάγματα που εκδόθηκαν στα πλαίσια του Προγράμματος Ανάπλασης της Πλάκας, σελ. 62 - 98.

² Υπουργός: Στέφανος Μάνος

Στους αντίστοιχους χάρτες απεικονίζεται η κυκλοφοριακή ρύθμιση που κρίθηκε από τους ειδικούς της Γενικής Διεύθυνσης Οικισμού, του Υπουργείου Συγκοινωνιών, του Δήμου Αθηναίων και του Τεχνικού Επιμελητηρίου, ότι εναρμονίζει την κυκλοφορία με το αρχιτεκτονικό ύφος της περιοχής. Στην κυκλοφοριακή αυτή ρύθμιση, όπως άλλωστε φαίνεται και από τους χάρτες, κυριαρχούν οι πεζόδρομοι κύρια εξαιτίας της μορφής του οδικού δικτύου της που χαρακτηρίζεται από τους στενούς δρόμους, τα υποτυπώδη πεζοδρόμια, τις μεγάλες κλίσεις και τις κλειστές στροφές. Οι δρόμοι κίνησης οχημάτων μελετήθηκαν να ικανοποιούν τις λειτουργικές ανάγκες της περιοχής και όλα τα σημεία της 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 επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων και στους πεζοδρόμους, ενώ τα οχήματα κοινής ωφελείας μπορούν να κυκλοφορούν παντού εφόσον υπάρχει 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. Παράλληλα με την ισχύ της ειδικής κάρτας στάθμευσης των κατοίκων, εκδόθηκε και μια κάρτα εισόδου στους πεζοδρόμους με την οποία έπρεπε να είναι εφοδιασμένα όσα οχήματα δεν ανήκαν σε κατοίκους, αλλά προκειμένου να μεταφέρουν ανάπηρα ή υπερήλικα άτομα χρησιμοποιούσαν τους πεζοδρόμους. Η παράλληλη, αυτή, ισχύ των δύο ειδικών καρτών συνεχίστηκε μέχρι και το 1990, οπότε και καταργήθηκε η κάρτα εισόδου σε μη-κατοίκους της Πλάκας.

Αναλυτικά, οι εργασίες ανάπλασης άρχισαν με την πεζοδρόμηση τμήματος του οδικού δικτύου της Πλάκας λίγο μετά την έκδοση του Π.Δ/γματος του 1979. Η πρώτη πεζοδρόμηση ήταν αυτή της οδού Κυδαθηναίων (1η φάση). Η δεύτερη φάση περιελάμβανε την πεζοδρόμηση της οδού Ανδριανού την περίοδο 1980-1981, ενώ το 1983-1984 πεζοδρομήθηκε η Διογένους και Αγ. Αντρέα (3η φάση). Το 1985 πεζοδρομείται η περιοχή της πλατείας Μητροπόλεως, από ιδιωτικό γραφείο¹ αυτή τη φορά ύστερα από διαγωνισμό δεδομένης της σπουδαιότητας και κεντρικότητας της γύρω από τη Μητρόπολη περιοχής, όχι μόνο για την Πλάκα, αλλά και για όλη την πόλη της Αθήνας. Ακολουθεί η πεζοδρόμηση της οδού Πανδρόσου² το 1986 και αμέσως μετά την περίοδο 1987-1988 πεζοδρομείται το Μοναστηράκι³. Το 1991-1992 αρχίζουν οι εργασίες πεζοδρόμησης της οδού Μνησικλέους και τμήματος της οδού Θρασυβούλου και της Μάρκου Αυρηλίου (4η φάση).

¹ Τις εργασίες πεζοδρόμησης ανέλαβε το μελετητικό γραφείο "Μπάζη".

²⁻³ Τις εργασίες πεζοδρόμησης ανέλαβε η Διεύθυνση Ειδικών Έργων του Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε..

Η επόμενη 5η φάση πεζοδρόμησης βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής και περιλαμβάνει τις οδούς Ερεχθέους, Κλευύδρας, Ερωτοκρίτου και τη συνέχεια της Θρασυβούλου.

Σήμερα μπορούμε να πούμε ότι έχει ήδη διαμορφωθεί ένα ποσοστό περίπου στο 65% των πεζοδρόμων που προβλέπονται από το σχέδιο έχοντας πάντα σα στόχο υλοποίησης το 100%.

Στο σημείο αυτό πρέπει να πούμε ότι δεν υπάρχει ένα χρονοδιάγραμμα εργασιών, αλλά οι εργασίες συνεχίζονται και προχωρούν τμηματικά όταν και αφού συγκεντρωθεί στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. το ανάλογο ποσό από πιστώσεις διαφόρων οργανισμών¹, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής όπου γίνεται η κάθε επέμβαση.

Με τη μέθοδο αυτή που ακολουθείται δεν είναι κανένας αρμόδιος σε θέση να πει πότε θα περατωθούν οι εργασίες ανάπλασης, με ποιό τρόπο θα γίνει η ανάθεση των έργων και σε ποιούς και πόσο θα κοστίσουν γιατί δεν υπάρχει ένας σχετικός σχεδιασμός. Και αυτό δεν ισχύει μόνο για τις εργασίες των πεζοδρομήσεων αλλά και της αντικατάστασης των δικτύων που είναι αναγκασμένες εκ των πραγμάτων να ακολουθούν το πρόγραμμα πεζοδρομήσεων.

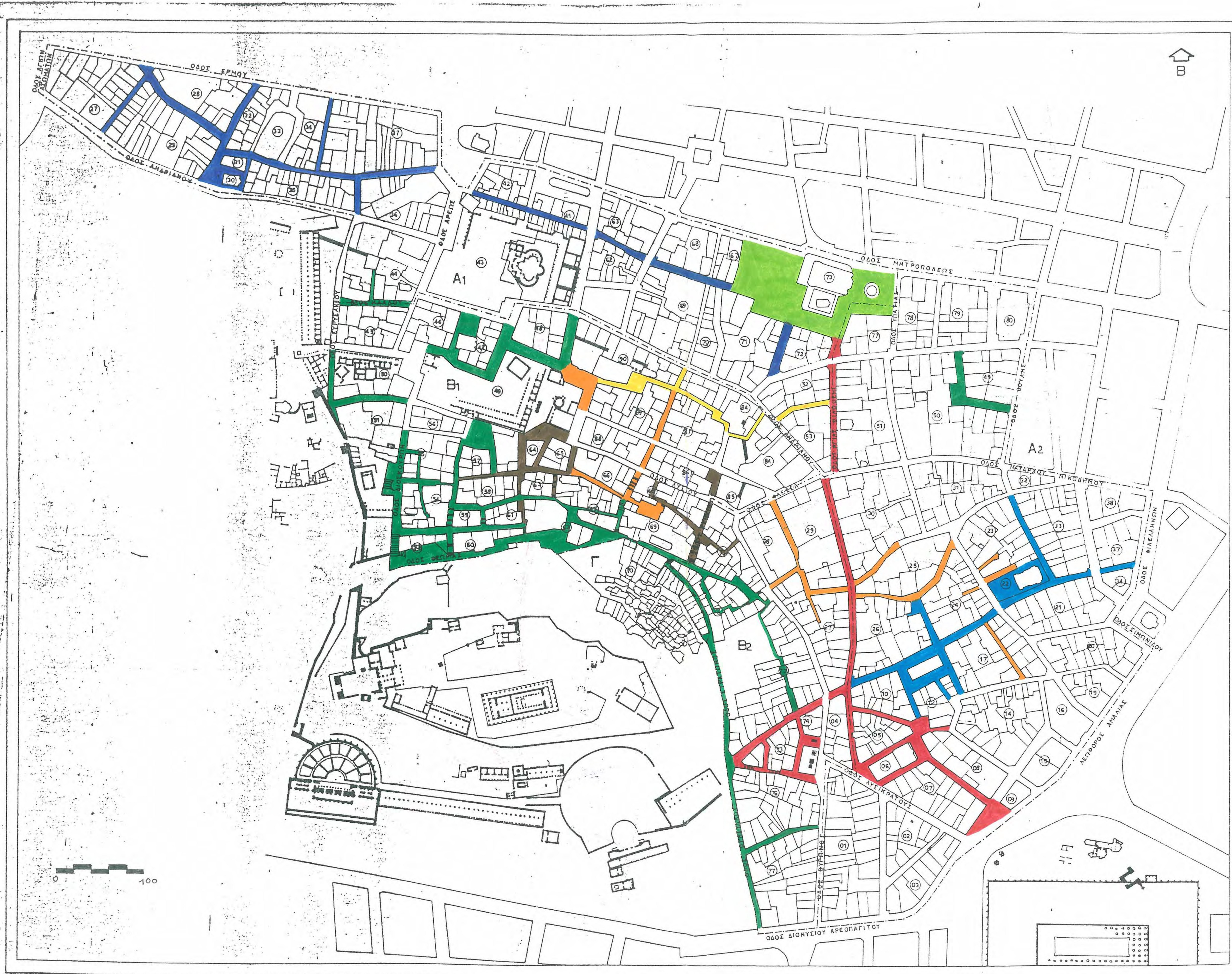
Σύμφωνα με αυτά δεν μπορεί επίσης να αποκλειστεί η ανάθεση πεζοδρόμησης στο μέλλον και ενός άλλου τμήματος του οδικού δικτύου της Πλάκας σε ιδιώτη με πιθανότερη την περιοχή της πλατείας Μοναστηρακίου.

Στο χάρτη 2 που ακολουθεί παρουσιάζονται με διαφορετικό χρώμα οι 5 φάσεις πεζοδρόμησης που προαναφέραμε, η πεζοδρόμηση από ιδιωτικό γραφείο, καθώς και οι δρόμοι που βάσει του σχεδίου πρόκειται να πεζοδρομηθούν στο μέλλον, ενώ στο χάρτη 3 απεικονίζονται οι κυκλοφοριακοί βρόχοι που δημιουργήθηκαν στα πλαίσια της κυκλοφοριακής αναδιάρθρωσης (σμίκρυνση χαρτών κλίμακας 1:2.000).

Στις φωτογραφίες που ακολουθούν παρουσιάζονται ορισμένοι χαρακτηριστικοί δρόμοι της Πλάκας, όπως ήταν πριν πεζοδρομηθούν που ασφυκτιούσαν από το μεγάλο φόρτο των οχημάτων και όπως είναι σήμερα που αποτελούν ευχάριστους χώρους περιπάτου για τους Αθηναίους και τους τουρίστες (φωτογράφιση 12.6.1994).

¹ Π.χ. ο Ε.Τ.Ε.Ρ.Π.Σ. (Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων) που τελεί υπό την εποπτεία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και ιδρύθηκε με βάση το άρθρο 19 του Ν.Δ. 1262/72 όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα.

Τέλος, παρουσιάζονται ποιά οχήματα και πότε μπορούν να κυκλοφορούν ελεύθερα στην περιοχή της Πλάκας. (φυλλάδιο Νο 5 Υ.Δ.Ε. - Γενική Διεύθυνση Οικισμού, 1979), καθώς και η ειδική κάρτα στάθμευσης στην περιοχή της Πλάκας που ισχύει σήμερα.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ
ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

ΦΑΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ 2

Κλίμακα 1 : 2.000

ΜΕΛΕΤΗ ΜΠΕΤΟΥΡΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ
ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΙΜΗΤΡΙΟΣ
ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ
ΜΑΛΟΥΤΑΣ ΘΩΜΑΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1994

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- Α' ΦΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ
- Β' ΦΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ
- Γ' ΦΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΑΠΟ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΓΡΑΦΕΙΟ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΑΠΟ Υ.Π.Χ.Ω.Δ.Ε.
- Δ' ΦΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ
- Ε' ΦΑΣΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ (υπό κατασκευή)
- ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΔΑΚΤΑΡΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ
 ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
 ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
 ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ



ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΒΡΟΧΟΙ 3

Κλίμακα 1 : 2.000

ΜΕΛΕΤΗ ΜΠΕΤΟΥΡΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ
 ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
 ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ
 ΜΑΛΟΥΤΑΣ ΘΩΜΑΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1994

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΦΟΡΑ ΚΙΝΗΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ
-  ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

ΑΠΟΨΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ ΚΥΔΑΘΗΝΑΙΩΝ



ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ



ΣΗΜΕΡΑ

ΑΠΟΨΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ ΚΥΔΑΘΗΝΑΙΩΝ

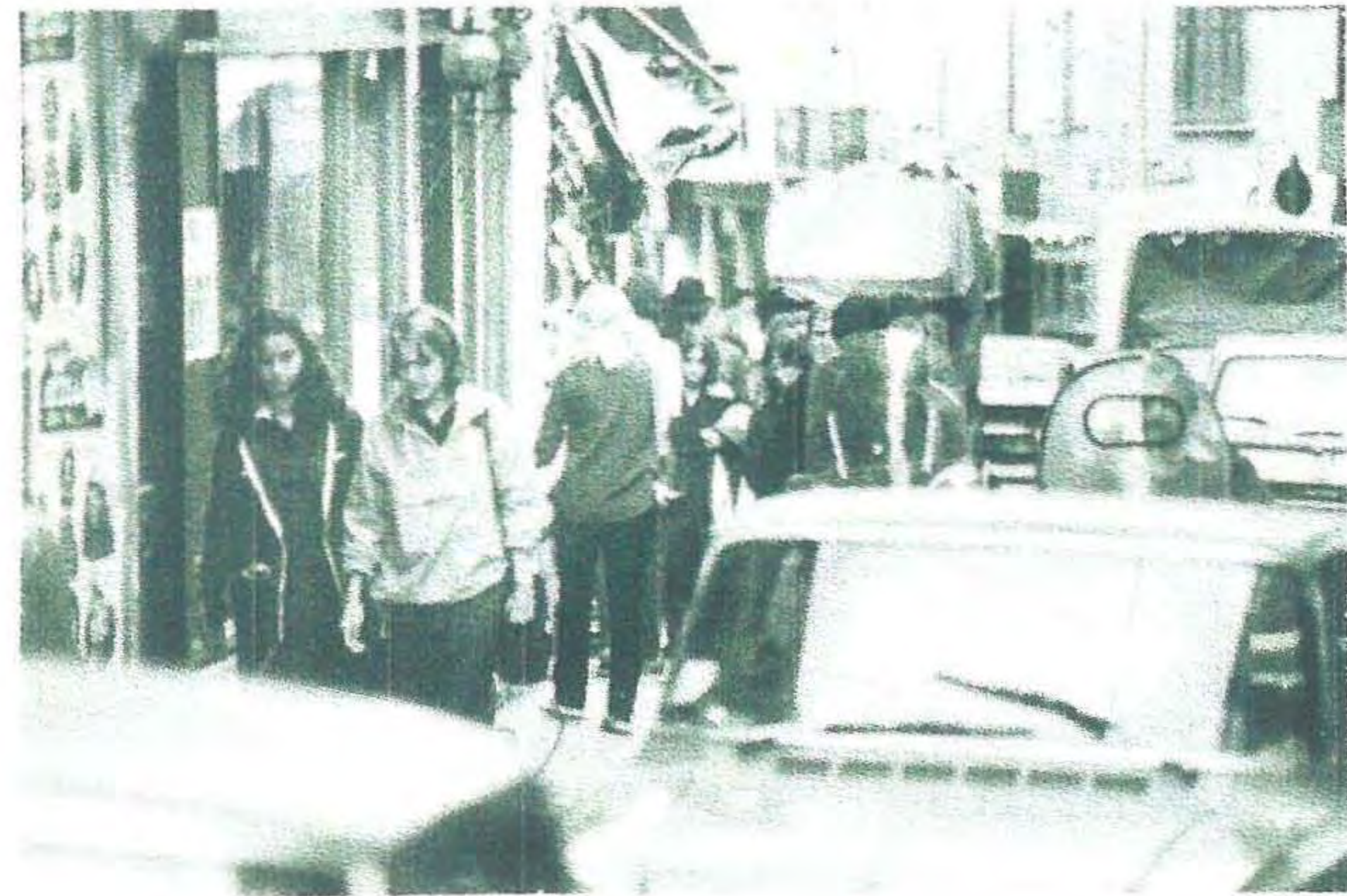


ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ



ΣΗΜΕΡΑ

ΑΠΟΨΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΟΔΟ ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ



ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ



ΣΗΜΕΡΑ

ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΜΑΡΚΟΥ ΑΥΡΗΛΙΟΥ



ΠΡΙΝ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ



ΣΗΜΕΡΑ

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ



ΟΔΟΣ ΜΝΗΣΙΚΛΕΟΥΣ
ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟ



ΟΔΟΣ ΦΛΕΣΣΑ
ΝΟΜΙΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΣΕ ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

ΠΟΤΕ ΚΑΙ ΣΕ ΠΟΙΑ ΟΧΗΜΑΤΑ ΕΙΝΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΗ Η ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

1. Επιτρέπεται η κυκλοφορία όλο το 24ωρο

Στά αυτοκίνητα παροχής πρώτων βοηθειών και στά αυτοκίνητα που μεταφέρουν ασθενείς. Στά απορριμματοφόρα του Δήμου Αθηναίων και στά όχημα των Οργανισμών Κοινής Ωφελείας (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΟΑΠ, κλπ.). Στά αστυνομικά και πυροσβεστικά όχημα. Στά όχημα που εκτελούν μετακομίσεις οικοσκευών από ή προς την περιοχή, στά όχημα μεταφοράς σκυροδέματος, διανομής καυσίμων μικτού βάρους μέχρι 5 τόννων καθώς και στά νεκροφόρα όχημα. Για τις περιπτώσεις κατεδάφισης, επίσκευης, ή ανέγερσης οικοδομής, ισχύουν ειδικοί όροι και περιορισμοί και απαιτείται ειδική άδεια.

2. Ελεύθερη όλο το 24ωρο.



ΑΔΕΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ
ΣΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ
ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

Ίσχύει όλο το 24ωρο



ΑΔΕΙΑ ΕΙΣΟΔΟΥ
ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΣ
ΣΤΟΥΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ
ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

Ίσχύει όλο το 24ωρο

ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ
ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΣ:
ΙΣΧΥΕΙ ΜΕΧΡΙ:

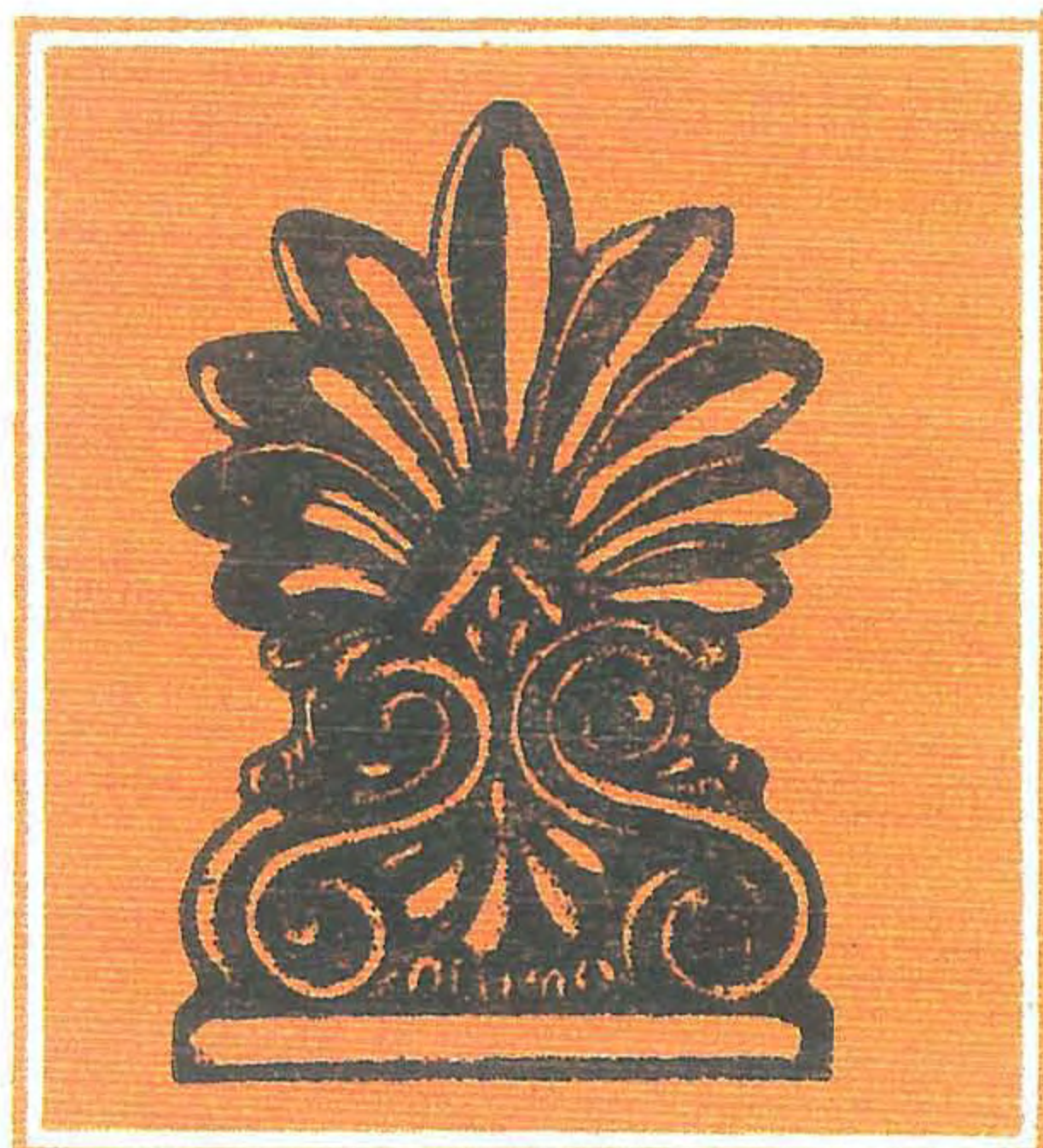
Η κίνηση επιβατικών αυτοκινήτων για την μεταφορά αναπήρων και υπερηλίκων, που είναι εφοδιασμένοι με την ειδική ΚΑΦΕ κάρτα.

Η είσοδος αυτοκινήτων, που ανήκουν σε κατοίκους της Πλάκας. Για την αναγνώρισή τους θα εφοδιασθούν με το ειδικό σήμα χρώματος ΚΑΦΕ, που θα είναι τοποθετημένο σε όρισμένο σημείο του αυτοκινήτου.

3. Επιτρέπεται η κίνηση οχημάτων τροφοδοσίας κατά τις ώρες:

5.00 - 7.00, 9.30 - 11.30, 14.30 - 17.00 στο σύνολο της περιοχής, ειδικότερα δέ: 5.00 - 1.30, 19.30 - 21.30 στην Πλατεία Δημοπρατηρίου, 9.30 - 14.00, 19.30 - 21.30 στους πεζοδρόμους Θησείου, Αστυγγος και Αγ. Φιλίππου κατά τό τμήμα του μεταξύ Αστυγγος και Έρμου, 7.00 - 9.30, 19.30 - 21.30 στους πεζοδρόμους Ηφαιστου, Νορμάνου και Αγ. Φιλίππου. Η κίνηση θα γίνεται σύμφωνα με τις πινακίδες κατευθύνσεως και με τούς ακόλουθους όρους και περιορισμούς:

- ό χρόνος σταθμεύσεως για τροφοδοσία θα περιορίζεται στον απόλυτα απαραίτητο
- ή στάθμευση αυτοκινήτου τροφοδοσίας δέν θα παρεμποδίζει την τροφοδοσία άλλων παροδίων
- ή ταχύτητα κινήσεως τών αυτοκινήτων δέν θα υπερβαίνει την ταχύτητα κινήσεως τών πεζών, οί όποιοι σε όποιαδήποτε περίπτωση έχουν προτεραιότητα.
- άπαγορεύεται ή όπισθεν κίνηση τών αυτοκινήτων, έκτός άν καθοδηγούνται από πεζό.
- άπαγορεύονται οί επί τόπου στροφές.
- άπαγορεύεται ή κίνηση οχημάτων μικτού βάρους άνω τών 7,5 τόννων, έκτός τών αυτοκινήτων μεταφοράς έτοιμου σκυροδέματος και τών φορτηγών τροφοδοσίας ειδών παντοπωλείου.



**ΑΔΕΙΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΣ
ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΛΑΚΑΣ**

Ίσχύει όλο τό 24ωρο

Αριθ. κυκλοφορίας :

Θέση σταθμεύσεως : όπου υπάρχει
ειδική πινακίδα, που εξαιρεί αυτο-
κίνητα κατοίκων της περιοχής.

Ίσχύει μέχρι :

Προϊστάμενος :



7. Εργασίες σταδιακής επισκευής και αντικατάστασης των δικτύων κοινής ωφελείας στην περιοχή της Πλάκας

Το πρόγραμμα ανάπλασης της Πλάκας, όμως, δεν περιορίζεται μόνο στις πεζοδρομήσεις, αναπαλαιώσεις διατηρητέων κτιρίων και καθορισμό των επιτρεπόμενων χρήσεων γης, αλλά περιλαμβάνει και εργασίες σταδιακής επισκευής και αντικατάστασης των δικτύων ηλεκτροδότησης, τηλεφώνου, ύδρευσης και αποχέτευσης, εγκατάστασης δικτύου καλωδιακής τηλεόρασης¹ στην περιοχή, καθώς και αντικατάστασης των δαπέδων των πεζοδρόμων προκειμένου να διατηρηθεί όσο το δυνατόν το παραδοσιακό ύφος της σύμφωνα με το οποίο δεν είναι δυνατόν να υπάρχουν καλώδια της Δ.Ε.Η. και του Ο.Τ.Ε. σε κοινή θέα, πόσο μάλλον καπνοσυλλέκτες και κεραίες τηλεοράσεων στις στέγες των κτιρίων.

Με στόχο, λοιπόν, να διατηρηθεί η παραδοσιακότητα της Πλάκας, χωρίς όμως να στερηθούν οι κάτοικοι τις ανέσεις της σύγχρονης τεχνολογίας, έχει αρχίσει η σταδιακή αντικατάσταση των εναέριων δικτύων ηλεκτροδότησης και τηλεφώνου με υπόγεια, καθώς και ο εκσυγχρονισμός των δικτύων ύδρευσης και αποχέτευσης, που παρουσίαζαν πολλά προβλήματα, παράλληλα με τις εργασίες πεζοδρόμησης.

Η εργασίες εγκατάστασης στην περιοχή δικτύου καλωδιακής τηλεόρασης έχουν ήδη περατωθεί από το 1986 και καλύπτουν όλη την έκταση της Πλάκας. Το δίκτυο είναι και αυτό υπόγειο, όπου έχουν διαμορφωθεί οι πεζόδρομοι, ενώ στην υπόλοιπη περιοχή είναι εναέριο και θα αντικατασταθεί και αυτό με τη σειρά του στο μέλλον. Σήμερα όμως μετά από οκτώ χρόνια λειτουργίας της καλωδιακής τηλεόρασης έχουν αρχίσει να εμφανίζονται και πάλι κεραίες στις στέγες ορισμένων κτιρίων δεδομένης της εξασθένισης του σήματος που εκπέμπεται. Το πρόβλημα έχει ήδη εντοπιστεί και έχει αρχίσει να κινείται η διαδικασία ανάθεσης της εργολαβίας σε ιδιωτική εταιρεία.

Δεν ισχύει το ίδιο, όμως, και με το δίκτυο φωταερίου, το οποίο άρχισε να εκσυγχρονίζεται πριν δύο χρόνια περίπου και ήδη από πέρσι έχει δοθεί στη λειτουργία. Σήμερα, βέβαια, χρησιμοποιείται μόνο από τους επαγγελματίες της περιοχής, οι οποίοι και υποχρεούνται να το χρησιμοποιούν σαν αποκλειστικό μέσο θέρμανσης του νερού και του χώρου των καταστημάτων τους, καθώς και στα μαγειρία τους και πολύ σύντομα θα είναι σε θέση να χρησιμοποιηθεί και από τις κατοικίες.

Τέλος, αφαιρείται σταδιακά η ασφαλτος που κάλυπτε όλους τους πεζοδρόμους και αντικαθίσταται από φυσικές μαρμαρόπλακες. Ανάλογες

¹ Την εργολαβία έχει αναλάβει μια ιδιωτική εταιρεία.

εργασίες σταδιακής αντικατάστασης υλικών που χρησιμοποιήθηκαν στο παρελθόν και είναι αντίθετα προς την φυσιογνωμία της Πλάκας γίνονται σε πλατείες και πλατώματα αλλά και στις επιγραφές ονομασίας των δρόμων που αντικαθίστανται από μαρμάρινες και στα φωτιστικά σώματα των κοινοχρήστων χώρων που αντικαθίστανται από νέα εναρμονισμένα προς το παραδοσιακό ύφος της περιοχής.

Στη φωτογραφία που ακολουθεί παρουσιάζεται χαρακτηριστική μαρμάρινη επιγραφή ονομασίας δρόμου καθώς και φωτιστικό κοινοχρήστων χώρων από την οδό Πρυτανείου (φωτογράφιση 12.6.1994).

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΗ ΜΑΡΜΑΡΙΝΗ ΕΠΙΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΛΑΜΠΑ ΦΩΤΙΣΜΟΥ



8. Αξιολόγηση ρύθμισης κυκλοφορίας και στάθμευσης οχημάτων

Το 1985 η Διεύθυνση Σχεδιασμού Μεταφορών και Δικτύων Υποδομής του τότε Υπουργείου Δημοσίων Έργων πραγματοποίησε μια μελέτη¹, προκειμένου ν' αξιολογήσει την κυκλοφοριακή ρύθμιση στην Πλάκα εστιάζοντας την προσοχή της στις επιπτώσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων, στη στάθμευση οχημάτων - σε χώρους στάθμευσης και παρόδια - και στην τροφοδοσία των καταστημάτων.

8.1 Κυκλοφορία οχημάτων

Με βάση τις μετρήσεις των κυκλοφοριακών φόρτων στους δρόμους της Πλάκας προέκυψε ότι οι περιμετρικές οδικές αρτηρίες της περιοχής παρουσίαζαν μια αύξηση φόρτου μικρής κλίμακας σε σχέση με ανάλογες μετρήσεις του 1973 που όμως δεν μπορούσε να είναι απόρροια της κυκλοφοριακής ρύθμισης της Πλάκας, αλλά της γενικότερης αύξησης των φόρτων στο οδικό δίκτυο της Αθήνας.

Αναφορικά με τους δρόμους στο εσωτερικό της περιοχής παρατηρήθηκε:

α) μείωση του φόρτου κατά 50% περίπου των δρόμων που πριν την επέμβαση εξυπηρετούσαν τις διαμπερείς κινήσεις των οχημάτων και ειδικά: Βουλής - μείωση 50%, Αιόλου - μείωση 55%, Ανδριανού - μείωση 57%

β) αύξηση του φόρτου των δρόμων που πριν την επέμβαση ήταν δρόμοι τοπικής σημασίας, ενώ αποτελούν πλέον τμήματα βασικών κυκλοφοριακών βρόχων, όπως Ναυάρχου Νικοδήμου - αύξηση 35%, Τριπόδων - αύξηση 95%, Καπνικαρέα - αύξηση 26%.

Επίσης από στοιχεία της Τροχαίας Αθηνών σχετικά με τα ατυχήματα που έγιναν στην περιοχή τις περιόδους 1977-1979 και 1982-1983 προέκυψε μείωση κατά 50%.

Με δεδομένα τα στοιχεία αυτά η κυκλοφοριακή ρύθμιση - κυβέλη κυκλοφορίας - που επιλέχθηκε και εφαρμόστηκε κρίθηκε απόλυτα ικανοποιητική, πλήρως εναρμονισμένη με την κυκλοφοριακή ρύθμιση της ευρύτερης περιοχής του Εμπορικού Κέντρου και οποιαδήποτε αλλαγή της το μόνο που θα δημιουργούσε θα ήταν προβλήματα.

¹ Ομάδα Μελέτης: Φ Δήμου-Κουτρομπά-Συγκοινωνιολόγος (υπεύθυνος μελέτης), Μ. Γεωργανά-Αρχιτέκτονας, Ν. Γιαννακοπούλου-Αρχιτέκτονας, Α. Γεωργιάδου-Σχεδιάστρια, Ν. Λυμπεροπούλου-Σχεδιάστρια, Θ. Χιώτης-Φοιτητής Ε.Μ.Π., Δ. Βασιλόπουλος-Φοιτητής Ε.Μ.Π.

8.2 Στάθμευση οχημάτων

8.2.1. Στάθμευση σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης

Στα πλαίσια της μελέτης της στάθμευσης οχημάτων σε χώρους στάθμευσης πραγματοποιήθηκε απογραφή, τα αποτελέσματα της οποίας παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα.

ΠΙΝΑΚΑΣ: 2 ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΝΑ ΖΩΝΗ

ΖΩΝΕΣ	ΚΛΕΙΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ				ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΧΩΡΟΙ				ΣΥΝΟΛΟ	
	ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ		ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ		ΙΔΙΩΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ		ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΧΩΡΟΙ			
	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ	ΜΟΝΑΔΕΣ	ΟΧΗΜΑΤΑ
A1	-	-	-	-	-	-	3	110	3	110
A2	2	18	5	1080	6	74	7	376	20	1548
B1	-	-	-	-	-	-	5	150	5	150
B2	-	-	-	-	-	-	1	45	1	45
ΣΥΝΟΛΟ	2	18	5	1080	6	74	16	681	29	1853

Πηγή: Μετρήσεις Υπουργείου Δημοσίων Έργων 1985.

Παρατηρούμε ότι στην περιοχή λειτουργούσαν 29 ιδιωτικοί και δημόσιοι χώροι στάθμευσης, υπαίθριοι και στεγασμένοι, με συνολική χωρητικότητα 1853 οχημάτων. Οι ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης ήταν 8 (2 στεγασμένοι και 6 υπαίθριοι) με χωρητικότητα 92 οχημάτων, ενώ οι δημόσιοι χώροι στάθμευσης ήταν 21 (5 στεγασμένοι και 16 υπαίθριοι) με χωρητικότητα 1761 οχημάτων.

Η πληρότητά τους κυμαινόταν από 50% έως 60% σύμφωνα με στοιχεία που έδωσαν οι ιδιοκτήτες και εργαζόμενοι σ' αυτά γεγονός που διαπιστώθηκε και από αυτομέτρες. Σαν κύριος λόγος της χαμηλής πληρότητας παρουσιάστηκε η εφαρμογή του μέτρου της εκ περιτροπής κυκλοφορίας των οχημάτων στο μικρό δακτύλιο της Αθήνας.

Έτσι λοιπόν, ενώ οι προσφερόμενες θέσεις στάθμευσης σε δημόσιους χώρους ήταν 1761, και με δεδομένο ότι καλύπτονταν μόνο το 50-60% καθημερινά, 705-880 θέσεις στάθμευσης παρέμεναν ακάλυπτες, ενώ την ίδια στιγμή παρατηρούνταν μεγάλη παράνομη παρόδια στάθμευση. Το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης εκτιμήθηκε ότι οφειλόταν κατά κύριο λόγο στους εργαζομένους, επισκέπτες και συναλλασσομένους στο

Εμπορικό Τρίγωνο, οι οποίοι εκμεταλλευόμενοι την ελλειπή αστυνόμευση της στάθμευσης καταλάμβαναν με τα οχήματά τους τις παρόδιες θέσεις στάθμευσης που προορίζονταν για τους κατοίκους της περιοχής.

Άμεσο αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής ήταν οι κάτοικοι να μην είναι δυνατόν να σταθμεύσουν τα οχήματά τους νόμιμα, αφού μονίμως έβρισκαν τις θέσεις τους κατηλλειμμένες, και αναγκαστικά στάθμευαν "όπου έβρισκαν", ως επί το πλείστον παράνομα, ενώ ταυτόχρονα επιβαρύνονταν και το οδικό δίκτυο της περιοχής από τις άσκοπες κινήσεις οχημάτων στην προσπάθεια εξεύρεσης μιας θέσης στάθμευσης.

Για να επιλυθεί το μεγάλο αυτό πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης προτάθηκε η αυστηρή αστυνόμευση καθ' όλη τη διάρκεια του 24ώρου, τουλάχιστον των βασικών κυκλοφοριακών βρόχων, στα πλαίσια μιας συντονισμένης προσπάθειας, τόσο από την Τουριστική Αστυνομία, όσο και από τη Δημοτική Αστυνομία και την Τροχαία, η τοποθέτηση πληροφοριακών πινακίδων που να καθοδηγούν τους οδηγούς προς τους χώρους στάθμευσης, ώστε να μειωθούν οι άσκοπες κινήσεις και τέλος η απαγόρευση ορισμένων εισόδων της περιοχής από την οδό Μητροπόλεως, όπως η οδός Άρεως, ώστε ν' αποδαρυνθεί η είσοδος στην Πλάκα από το γειτονικό Εμπορικό Τρίγωνο.

8.2.2. Παρόδια στάθμευση

Προκειμένου για την παρόδια στάθμευση πραγματοποιήθηκε πλήρης καταγραφή των σταθμευμένων οχημάτων σ' όλο το οδικό δίκτυο της Πλάκας σε δύο χρονικές περιόδους της ημέρας, το πρωί μεταξύ 10:00π.μ. και 13:00μ.μ. και το βράδυ μεταξύ 21:00μ.μ. και 23:00μ.μ., οπότε προέκυψαν για κάθε δρόμο δείκτες εναλλαγής στάθμευσης και ποσοστά οχημάτων κατοίκων που στάθμευαν παρόδια¹. Οι δείκτες εναλλαγής στάθμευσης που προέκυψαν ήταν δύο, ένας για κάθε μια καταμέτρηση.

Ειδικά, ο δείκτης εναλλαγής στάθμευσης κατά τις πρωινές μετρήσεις παρουσίασε υψηλές τιμές στους δρόμους Λυσίου, Ανδριανού, Απόλλωνος, Ναυάρχου Νικοδήμου και Νίκης, γεγονός που σημαίνει ότι οι δρόμοι αυτοί χρησιμοποιούνταν σαν χώρος στάθμευσης από τους συναλλασσομένους με το γειτονικό Εμπορικό Τρίγωνο. Αντίθετα, δρόμοι με χαμηλό δείκτη εναλλαγής στάθμευσης και μικρό ποσοστό στάθμευσης οχημάτων κατοίκων της Πλάκας, όπως Βουλής, Θουκυδίδου, Καπνικαρέα, Αιόλου, Βύρωνος και Τριπόδων, χρησιμοποιούνταν σαν χώροι στάθμευσης από τους

¹ Βλ. Παράρτημα Β: Πίνακας δεικτών εναλλαγής στάθμευσης και ποσοστών στάθμευσης οχημάτων κατοίκων στο δίκτυο της Πλάκας

εργαζομένους στην Πλάκα, στο Εμπορικό Τρίγωνο και τις Στήλες του Ολυμπίου Διός.

Από την άλλη πλευρά, ο δείκτης εναλλαγής στάθμευσης κατά τις βραδυνές μετρήσεις παρουσίασε υψηλές τιμές κατά μήκος των βασικών κυκλοφοριακών βρόχων Ναυάρχου Νικοδήμου, Τριπόδων, Απόλλωνος, Ανδριανού και Αιόλου, γεγονός που σημαίνει ότι όσοι επισκέπτονταν την Πλάκα το βράδυ στάθμευαν τα οχήματά τους κατά μήκος των δρόμων αυτών και όχι κατά μήκος των δρόμων δευτερεύουσας τοπικής σημασίας.

Το ποσοστό σταθμευμένων οχημάτων κατοίκων της Πλάκας στο σύνολο των σταθμευμένων οχημάτων το διάστημα 10:00π.μ.-13:00μ.μ. βρέθηκε να είναι 0%-60% με υψηλότερες τιμές στις οδούς Σωτήρος και Παλ. Μπενιζέλου. Το αντίστοιχο ποσοστό το διάστημα 21:00μ.μ.-23:00μ.μ. βρέθηκε να είναι 0%-44% με υψηλότερες τιμές στις οδούς Απόλλωνος, Παλ. Μπενιζέλου, Φρυνίχου, Κέκροπος και Τσαγκάρη. Αξίζει να σημειωθεί ότι κατά μήκος των οδών Ανδριανού, Νίκης και Βουλής δεν βρέθηκε κανένα σταθμευμένο όχημα κατοίκου της Πλάκας.

8.3. Τροφοδοσία καταστημάτων

Κατά τις αυτοψίες που έγιναν στην περιοχή, όσο αφορά το ωράριο τροφοδοσίας των καταστημάτων, παρατηρήθηκε ότι τα φορτηγά εξυπηρέτησης των καταστημάτων σε μεγάλο ποσοστό δεν τηρούσαν το ωράριο τροφοδοσίας που έχει οριστεί και ούτε διέρχονταν από το νομοθετημένο οδικό δίκτυο, ενώ πολλά φορτηγά μεταφοράς ποτών εφοδίαζαν τις ταβέρνες της Πλάκας τις νυχτερινές ώρες.

Με βάση τις παρατηρήσεις αυτές προτάθηκε η τροφοδοσία των καταστημάτων να γίνεται όλες τις μη-εργάσιμες ώρες, καθώς και τις ώρες εκτός κυκλοφοριακής αιχμής, οπότε και οι καταστηματάρχες θα εξυπηρετούνταν και δεν θα δημιουργούνταν κυκλοφοριακά προβλήματα στην περιοχή.

9. Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση τμήματος του οδικού δικτύου της Πλάκας

9.1. Γενικά

Όλα όσα προαναφέρθηκαν στόχο είχαν να παρουσιάσουν το κυκλοφοριακό αδιέξοδο στο οποίο είχε περιέλθει το οδικό δίκτυο της Πλάκας πριν την επέμβαση, καθώς και οι βασικές αρχές στις οποίες στηρίχθηκε ο σχεδιασμός της κυκλοφοριακής ρύθμισης.

Στην προσπάθεια προσέγγισης της σημερινής κατάστασης, 15 χρόνια μετά την έναρξη των εργασιών, αναζητήθηκαν από την αρμόδια υπηρεσία του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., το Γραφείο Περιοχής Πλάκας, πρόσφατα κυκλοφοριακά στοιχεία (φόρτοι-ημερίσιοι και βραδυνοί, σταθμευμένα οχήματα-νόμιμα και παράνομα, δυναμικότητα χώρων στάθμευσης), στοιχεία χρήσεων γης, καθώς και στοιχεία οικονομικά, κοινωνικά, περιβαλλοντικά, με τη βοήθεια των οποίων θα είμασταν σε θέση να αξιολογήσουμε ως ένα βαθμό το μέχρι τώρα έργο βασιζόμενοι σε πραγματικά στοιχεία.

Δυστυχώς, όμως, τέτοιου είδους μετρήσεις και καταγραφές δεν πραγματοποιούνται οπότε και δεν κρατούνται στοιχεία που να περιγράφουν την Πλάκα σήμερα. Δεν υπάρχουν, δηλαδή, αν και θα έπρεπε, στοιχεία που να σκιαγραφούν τις επιπτώσεις, θετικές ή αρνητικές, της επέμβασης στην περιοχή της Πλάκας, η οποία στηρίχθηκε κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό στην κυκλοφοριακή ρύθμιση και πεζοδρόμησή της.

Με δεδομένη, λοιπόν, την έλλειψη πρωτογενών στοιχείων αποφασίστηκε η προσέγγιση της σημερινής κατάστασης δια μέσου της επιτόπιας καταγραφής των χρήσεων γης των ισογείων στην περιοχή της Άνω Πλάκας, καθώς και της κατάρτισης δύο τύπων ερωτηματολογίων απευθυνόμενα στους κατοίκους και εργαζομένους της ίδιας περιοχής, οι οποίοι βιώνουν τ' αποτελέσματα αυτής της λειτουργικής αναδιάρθρωσης του οδικού δικτύου καθημερινά και είναι σε θέση να παρουσιάσουν την κατάσταση καλύτερα απ' οποιονδήποτε άλλον.

Η επιλογή της περιοχής της Άνω Πλάκας σαν περιοχής διεξαγωγής της έρευνας βασίστηκε στο γεγονός ότι σε σχέση με την Κάτω Πλάκα διατηρεί σε μεγαλύτερο βαθμό τον παλιό πολεοδομικό ιστό¹ και εξαιτίας της προσαρμογής του στο ανάγλυφο του εδάφους θα πεζοδρομηθεί το μεγαλύτερο μέρος του οδικού της δικτύου.

¹ Βλ. Παράρτημα Α.

9.2. Χρήσεις γης

Όπως προαναφέρθηκε, προκειμένου να προσεγγίσουμε τη σημερινή κατάσταση στην οποία βρίσκεται η Πλάκα, πραγματοποιήθηκε καταγραφή των χρήσεων γης των ισογείων, θεωρώντας ότι η μεταβολή τους είναι ενδεικτική για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων όσο αφορά την επίπτωση των πεζοδρομήσεων στην οικονομία της περιοχής.

Στο σημείο αυτό και πριν προχωρήσουμε στην ανάλυση της σημερινής κατάστασης θα παρουσιάσουμε τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης όπως διαμορφώθηκαν από την έκδοση του πρώτου Π.Δ/γματος "Καθορισμού ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή της Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών"¹ Φ.Ε.Κ. 561Δ/23.11.1982 που αποτελεί το πρώτο Π.Δ/γμα του είδους του στην Ελλάδα μέχρι και σήμερα.

Αναλυτικά, το πρώτο αυτό Π.Δ/γμα χρήσεων γης ακολουθούν δύο τροποποιήσεις και μια συμπλήρωση (Φ.Ε.Κ. 178Δ/13.3.1984², Φ.Ε.Κ. 24Δ/25.10.1984³, Φ.Ε.Κ. 4Δ/21.1.1985⁴) μέχρι την έκδοση του δεύτερου κατά σειρά Π.Δ/γματος ειδικών χρήσεων γης στις 25.9.1986 Φ.Ε.Κ. 875Δ⁵. Όπως και το προηγούμενο Π.Δ/γμα υπέστη και αυτό μια τροποποίηση (Φ.Ε.Κ. 220Δ/10.4.1990)⁶ και μια συμπλήρωση (Φ.Ε.Κ. 20Δ/28.1.1991)⁷ μέχρι την έκδοση του τρίτου ανάλογου περιεχομένου Π.Δ/γματος (Φ.Ε.Κ. 1329Δ/7.10.1993)⁸, που καταργεί όλα τα προηγούμενα. Και τα τρία Π.Δ/γματα κινούνται στα ίδια πλαίσια με στόχο:

- α) την αναβίωση και τόνωση της κατοικίας
- β) τη δημιουργία της απαραίτητης κοινωνικής και πολιτιστικής υποδομής και
- γ) την οργάνωση της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής

Και τα τρία αυτά Π.Δ/γματα έχουν ανάλογο περιεχόμενο καθιστώντας εφικτή τη συγκριτική μελέτη τους. Ειδικότερα, ορίζουν ειδικές χρήσεις γης για όλη της περιοχή της Πλάκας που είναι: Γενική Κατοικία, Λοιπές Μικτές Χρήσεις, Κοινόχρηστοι Χώροι (δρόμοι, πεζόδρομοι, πάρκα, πλατείες) και Λοιποί Ελεύθεροι Χώροι (κύρια οι αρχαιολογικοί χώροι). Ακολουθούν τα στοιχεία των ειδικών χρήσεων γης όπου παρατηρούμε ότι έχουν προστεθεί

¹ Υπουργός: Αντώνης Τρίτσης

² Υπουργός: Αντώνης Τρίτσης

³ Υπουργός: Ευάγγελος Κουλουμπής

⁴ Υπουργός: Ευάγγελος Κουλουμπής

⁵ Υπουργός: Ευάγγελος Κουλουμπής

⁶ Υπουργός: Κώστας Λιάσκας

⁷ Υπουργός: Στέφανος Μάνος

⁸ Υπουργός: Χρήστος Κατσιγιάννης

οι χώροι συνάθροισης του κοινού και έχουν απαγορευτεί οι μη οχλούσες βιοτεχνίες. Ακολουθούν, αναλυτικά, οι επιμέρους χρήσεις που ανήκουν στις ειδικές χρήσεις Γενική Κατοικία και Λοιπές Μικτές Χρήσεις όπου παρατηρούμε μερικές εσωτερικές διαφοροποιήσεις. Προκειμένου να δοθεί μια ακόμα πιο σαφής εικόνα των επιτρεπόμενων χρήσεων αναφέρονται οι επιτρεπόμενες ειδικές χρήσεις γης αρχικά ανά ζώνη και στο τέλος ανά οικοδομικό τετράγωνο και σε ορισμένες περιπτώσεις δίνονται στοιχεία χρήσεων ακόμα και σε επίπεδο οικοπέδου και ορόφου. Από τη συγκριτική μελέτη των χρήσεων σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου δεν προκύπτουν τόσο σημαντικές διαφοροποιήσεις που να μπορούν να διαφανούν μέσω της χαρτογράφησης τους και για το λόγο αυτό δεν προτιμήθηκε σαν μέσο παρουσίασης.

Πρέπει να πούμε στο σημείο αυτό πώς οι κάτοικοι και επαγγελματίες της περιοχής της Πλάκας ενημερώνονται μέσω των συλλόγων τους για την έκδοση κάθε νέου Π.Δ/γματος χρήσεων γης και υποχρεούνται να συμμορφωθούν με τις διατάξεις του μέσα σε διάστημα ενός έτους.

Στο μέλλον προβλέπεται ότι θα εκδοθούν και άλλα Π.Δ/γματα καθορισμού χρήσεων γης ακολουθώντας έναν 5ετή χρονικό κύκλο. Στο ενδιάμεσο διάστημα μελετώνται τα νέα στοιχεία που προκύπτουν ώστε το επόμενο Π.Δ/γμα να τα λάβει υπόψη του και να προτείνει λύσεις για τη βελτίωση της γενικότερης εικόνας της περιοχής.

Στους συγκριτικούς πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης στην περιοχή της Πλάκας με βάση τα Π.Δ/γματα που έχουν εκδοθεί μέχρι σήμερα. Αναλυτικά παρουσιάζονται οι ειδικές χρήσεις γης και τα επιμέρους στοιχεία τους, οι χρήσεις γης που περιλαμβάνονται στις ειδικές χρήσεις γης Γενική Κατοικία και Λοιπές Μικτές Χρήσεις καθώς και οι επιτρεπόμενες ειδικές χρήσεις γης ανά ζώνες (A1, A2, B1, B2).

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΙ ΠΙΝΑΚΕΣ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ
(με βάση τα Προεδρικά Διατάγματα)

ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Φ.Ε.Κ. 561 (23.11.1982)	Φ.Ε.Κ. 875 (25.9.1986)	Φ.Ε.Κ. 1329 (7.10.1993)
Γενική κατοικία	Γενική κατοικία	Γενική κατοικία
Λοιπές μικτές χρήσεις	Λοιπές μικτές χρήσεις	Λοιπές μικτές χρήσεις
Κοινόχρηστοι χώροι	Κοινόχρηστοι χώροι	Κοινόχρηστοι χώροι
Λοιποί ελεύθεροι χώροι	Λοιποί ελεύθεροι χώροι	Λοιποί ελεύθεροι χώροι

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΙΔΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ

Φ.Ε.Κ. 561 (23.11.1982)	Φ.Ε.Κ. 875 (25.9.1986)	Φ.Ε.Κ. 1329 (7.10.1993)
Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης
Εμπορικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα
Γραφεία, διοίκηση	Γραφεία, διοίκηση	Γραφεία, διοίκηση
Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια
-	Χώροι συναδροίσεως του κοινού	Χώροι συναδροίσεως του κοινού
Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια
Μη οχλούσες βιοτεχνίες	-	-
Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης
Κτίρια εκπαίδευσης	Κτίρια εκπαίδευσης	Κτίρια εκπαίδευσης
-	Κτίρια επαγγ. καλλιτ. εκπαίδευσης, φροντιστήρια, γυμναστήρια	Κτίρια επαγγ. καλλιτ. εκπαίδευσης, φροντιστήρια, γυμναστήρια
Θρησκευτικοί χώροι	Θρησκευτικοί χώροι	Θρησκευτικοί χώροι
Νηπιαγωγεία	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
Παιδικοί σταθμοί		
Γηροκομεία		
Εσπιτόρια	Εσπιτόρια	Εσπιτόρια
Ταβέρνες	Ταβέρνες	Ταβέρνες
Ζαχαροπλαστεία	Ζαχαροπλαστεία	Ζαχαροπλαστεία
Καφενεία	Καφενεία (παραδοσιακά)	Καφενεία (παραδοσιακά)
Ξενώνες	Ξενώνες	Ξενώνες

ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ

Φ.Ε.Κ. 561 (23.11.1982)	Φ.Ε.Κ. 875 (25.9.1986)	Φ.Ε.Κ. 1329 (7.10.1993)
Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης
Εμπορικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα
Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια
Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια
Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης
Νηπιαγωγεία	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
Παιδικοί σταθμοί		
Γηροκομεία		
Καφενεία	-	-
Ξενώνες	Ξενώνες	Ξενώνες

ΛΟΙΠΕΣ ΜΙΚΤΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

Φ.Ε.Κ. 561 (23.11.1982)	Φ.Ε.Κ. 875 (25.9.1986)	Φ.Ε.Κ. 1329 (7.10.1993)
Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης
Εμπορικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα
Γραφεία, διοίκηση	Γραφεία, διοίκηση	-
Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια
Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια
Μη οχλούσες βιοτεχνίες	-	-
Κτίρια εκπαίδευσης	Κτίρια εκπαίδευσης	-
Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης
-	Κτίρια επαγγ. καλλιτ. εκπαίδευσης, φροντιστήρια, γυμναστήρια	-
Γηροκομεία	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
Εσπιατόρια	Εσπιατόρια	-
Ταβέρνες	Ταβέρνες	-
Ζαχαροπλαστεία	Ζαχαροπλαστεία	-
Καφενεία	Καφενεία (παραδοσιακά)	-
Ξενώνες	Ξενώνες	Ξενώνες

ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΑΝΑ ΖΩΝΕΣ

A1	Φ.Ε.Κ. 561 (23.11.1982)	Φ.Ε.Κ. 875 (25.9.1986)	Φ.Ε.Κ. 1329 (7.10.1993)
	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης
	Εμπορικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα
	Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια
	Γραφεία, διοίκηση	Γραφεία, διοίκηση	-
	Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια
	Μη οχλούσες βιοτεχνίες	-	-
	Κτίρια εκπαίδευσης	Κτίρια εκπαίδευσης	-
	-	Κτίρια επαγγ. καλλιτ. εκπαίδευσης, φροντιστήρια, γυμναστήρια	-
	Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης
	Νηπιαγωγεία	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
	Παιδικοί σταθμοί		
	Γηροκομεία		
	Εσπιατόρια	Εσπιατόρια	-
	Ταβέρνες	Ταβέρνες	-
	Ζαχαροπλαστεία	Ζαχαροπλαστεία	-
	-	Καφενεεία (παραδοσιακά)	-
	Ξενώνες	Ξενώνες	Ξενώνες
	Λοιποί ελεύθεροι χώροι	Λοιποί ελεύθεροι χώροι	Λοιποί ελεύθεροι χώροι
	Θρησκευτικοί χώροι	Θρησκευτικοί χώροι	Θρησκευτικοί χώροι
A2	Φ.Ε.Κ. 561 (23.11.1982)	Φ.Ε.Κ. 875 (25.9.1986)	Φ.Ε.Κ. 1329 (7.10.1993)
	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης
	Εμπορικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα
	Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια
	Γραφεία, διοίκηση	Γραφεία, διοίκηση	-
	Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια
	Μη οχλούσες βιοτεχνίες	-	-
	Κτίρια εκπαίδευσης	Κτίρια εκπαίδευσης	-
	-	Κτίρια επαγγ. καλλιτ. εκπαίδευσης, φροντιστήρια, γυμναστήρια	-
	Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης
	Νηπιαγωγεία	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
	Παιδικοί σταθμοί		
	Γηροκομεία		
	Εσπιατόρια	Εσπιατόρια	-
	Ταβέρνες	Ταβέρνες	-
	Ζαχαροπλαστεία	Ζαχαροπλαστεία	-
	Καφενεεία	Καφενεεία (παραδοσιακά)	-
	Ξενώνες	Ξενώνες	Ξενώνες
	Θρησκευτικοί χώροι	Θρησκευτικοί χώροι	Θρησκευτικοί χώροι
	-	Χώροι συναδροίσεως του κοινού	Χώροι συναδροίσεως του κοινού

ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΑΝΑ ΖΩΝΕΣ

B1	Φ.Ε.Κ. 561 (23.11.1982)	Φ.Ε.Κ. 875 (25.9.1986)	Φ.Ε.Κ. 1329 (7.10.1993)
	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης
	Εμπορικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα
	Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια
	Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια
	Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης
	Νηπαγωγεία	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
	Παιδικοί σταθμοί		
	Γηροκομεία		
	Καφενεία	-	-
	Ξενώνες	Ξενώνες	Ξενώνες
	Θρησκευτικοί χώροι	Θρησκευτικοί χώροι	Θρησκευτικοί χώροι
	Λοιποί ελεύθεροι χώροι	Λοιποί ελεύθεροι χώροι	Λοιποί ελεύθεροι χώροι

B2	Φ.Ε.Κ. 561 (23.11.1982)	Φ.Ε.Κ. 875 (25.9.1986)	Φ.Ε.Κ. 1329 (7.10.1993)
	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης	Κατοικίες κ' εμπορικά καταστήματα καθημερινής ανάγκης
	Εμπορικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα	Εμπορικά, τραπεζικά καταστήματα
	Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια	Πολιτιστικά κτίρια
	Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια	Επαγγελματικά εργαστήρια
	Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης	Κτίρια στάθμευσης
	Νηπαγωγεία	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας	Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
	Παιδικοί σταθμοί		
	Γηροκομεία		
	Καφενεία	-	-
	Ξενώνες	Ξενώνες	Ξενώνες
	Κτίρια εκπαίδευσης	Κτίρια εκπαίδευσης	Κτίρια εκπαίδευσης
	Θρησκευτικοί χώροι	Θρησκευτικοί χώροι	Θρησκευτικοί χώροι
	-	Χώροι συναδροίσεως του κοινού	Χώροι συναδροίσεως του κοινού

Στον ακόλουθο πίνακα 11, παρουσιάζεται η κατανομή των χρήσεων γης με βάση το εμβαδόν που καταλαμβάνουν, το ποσοστό συμμετοχής τους στο εμβαδόν της περιοχής της Άνω Πλάκας, καθώς και η απόλυτη και ποσοστιαία μεταβολή τους την περίοδο 1974-1994.

Η κατηγοριοποίηση των σημερινών χρήσεων γης είναι αναγκαστικά η ίδια που χρησιμοποιήθηκε κατά την καταγραφή των χρήσεων γης το 1974¹, όπως και η εμβαδομέτρηση της περιοχής και των επιμέρους χρήσεων, ώστε να υπάρχει πλήρης αντιστοιχία για την εξαγωγή συμπερασμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ: 11

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΩ ΠΛΑΚΑΣ 1974-1994

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ	1974*		1994**		ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	
	ΕΜΒΑΔΟΝ (μ2)	ΠΟΣΟΣΤΑ (%)	ΕΜΒΑΔΟΝ (μ2)	ΠΟΣΟΣΤΑ (%)	ΑΠΟΛΥΤΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (μ2)	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%)
ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	86.157	61,59%	84.657	60,52%	-1500	-1,07%
ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	12.532	8,96%	12.532	8,96%	0	0,00%
ΕΚΚΛΗΣΙΑΣΤΙΚΟΙ ΧΩΡΟΙ	2.002	1,43%	2.002	1,43%	0	0,00%
ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	3.250	2,32%	4.750	3,40%	1500	1,07%
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ	35.950	25,70%	35.950	25,70%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	139.891	100,00%	139.891	100,00%	0,00%	0,00%

*Πηγή: Δ. Ζήβας & Συνεργάτες, "Μελέτη Παλαιάς Πόλεως Αθηνών", Αθήνα 1977.

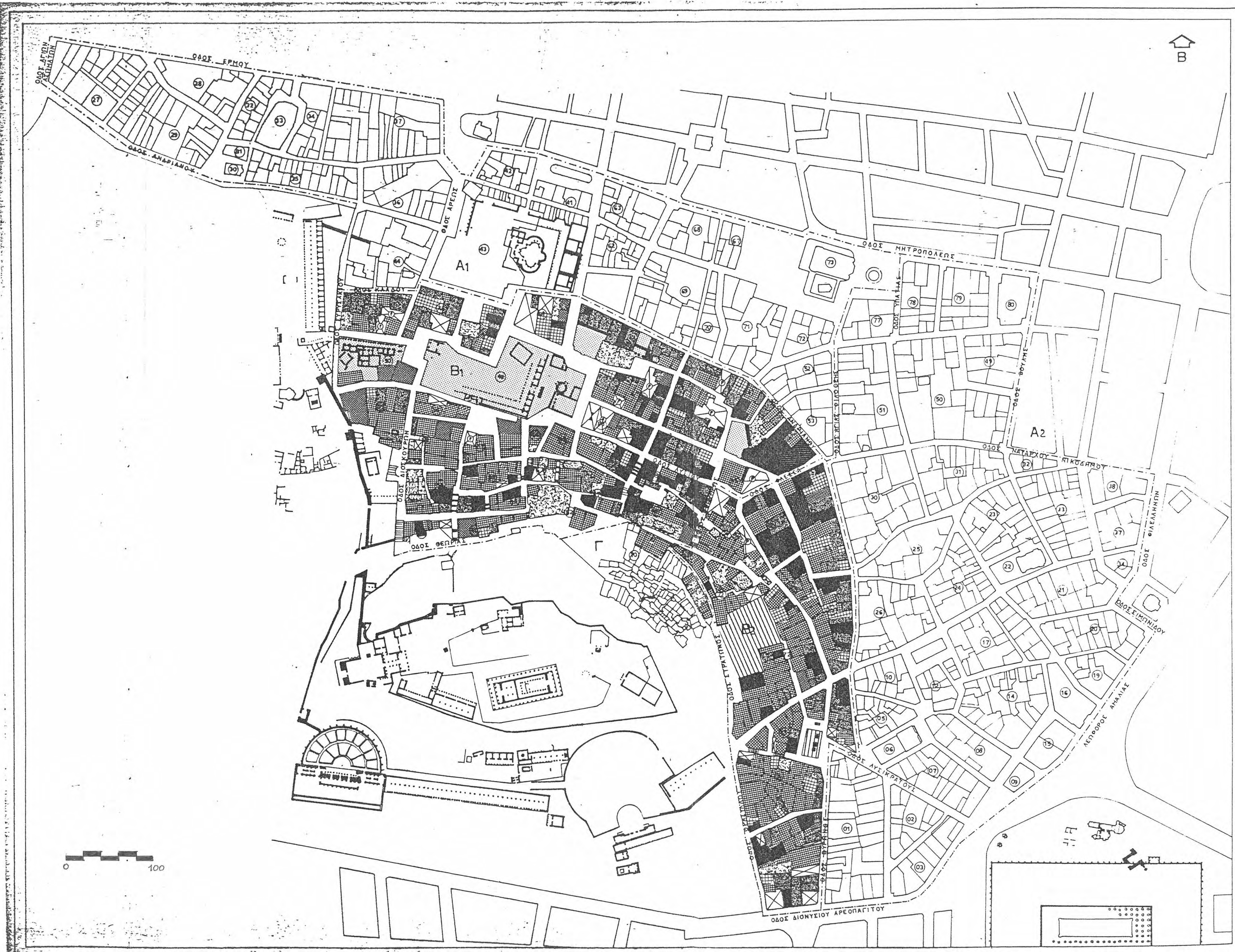
**Πηγή: Επιτόπια Καταγραφή 1994.

Από την παρατήρηση του πίνακα προκύπτει ότι από το 1974 έως σήμερα έχουν διατεθεί 1.500μ² ιδιόκτητων χώρων για την αύξηση των κοινοχρήστων χώρων της περιοχής και ειδικότερα για τη δημιουργία δύο πλατωμάτων επί της οδού Διονυσίου Αρεοπαγίτου, μιας παιδικής χαράς επί της οδού Βύρωνος και ενός γηπέδου μπάσκετ επί της οδού Σχολείου.

Αναλυτικά, οι ιδιόκτητοι χώροι έχουν διατεθεί σε επιμέρους χρήσεις, ο αριθμός των μονάδων των οποίων παρουσιάζεται στους ακόλουθους πίνακες 4 και 5, τόσο στο σύνολο της περιοχής, όσο και ανά δρόμο, πεζόδρομο και μελλοντικό πεζόδρομο. Και εδώ, όπως και στον προηγούμενο πίνακα, η κατηγοριοποίηση είναι η ίδια που ακολουθήθηκε και το 1974 για να υπάρχει αντιστοιχία.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί, ότι, όσο αφορά τις μονάδες των χρήσεων των ιδιόκτητων χώρων του 1974, ελλείπει αριθμητικής παρουσίασής τους, προέκυαν από αποκωδικοποίηση αντίστοιχου χάρτη.

¹ Πηγή: Ζήβας Δ., "Μελέτη Παλαιάς Πόλεως Αθηνών", Αθήνα 1977.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΔΑΚΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ
ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ 1974

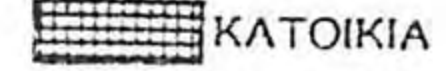
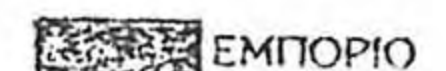
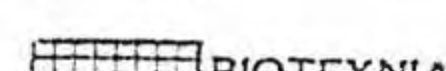

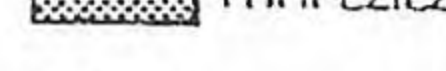
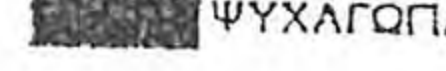
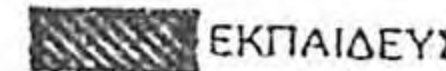
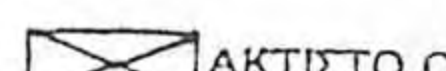
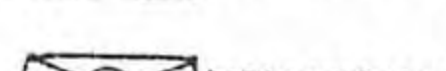
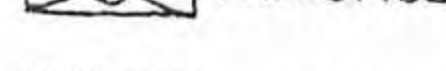
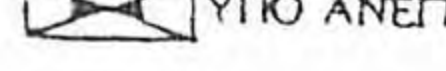
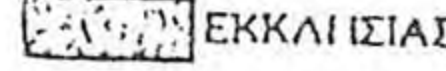
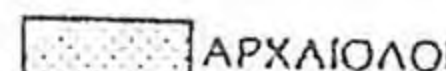
4

Κλίμακα 1 : 2.000

ΜΕΛΕΤΗ ΜΠΕΤΟΥΡΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ
ΜΑΛΟΥΤΑΣ ΘΩΜΑΣ

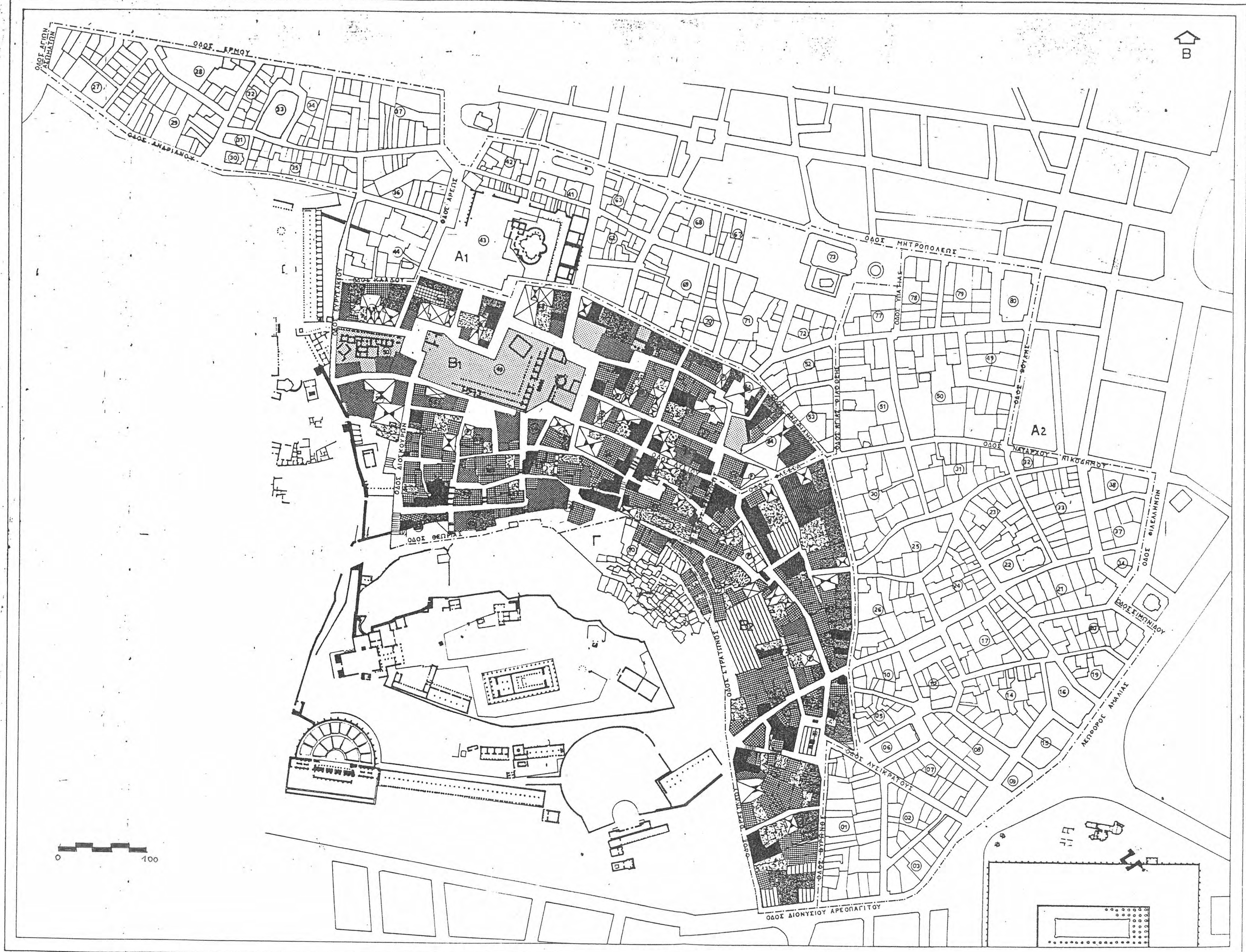
ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1994

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΚΑΤΟΙΚΙΑ
-  ΕΜΠΟΡΙΟ
-  ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
-  ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
-  ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ
-  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
-  ΑΚΤΙΣΤΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ
-  ΥΠΕΡΘΥΡΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
-  ΥΠΟ ΑΝΕΓΕΡΗ ή ΑΝΑΠΑΛΛΙΩΣΗ
-  ΕΚΚΛΗΣΙΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
-  ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
-  ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΜΜΕΝΗ ΟΙΚΟΔΟΜΗ
-  ΠΛΑΤΕΙΑ

Από την άλλη πλευρά, οι αντίστοιχες σημερινές μονάδες χρήσεων που παρουσιάζονται προέκυαν από επιτόπια καταγραφή. Προκειμένου, όμως, να υπάρχει μεγαλύτερη ακρίβεια, και δεδομένης της έντονης επισκευαστικής ιδίως δραστηριότητας, πραγματοποιήθηκε μια πρώτη καταγραφή χρήσεων την άνοιξη και μια δεύτερη καταγραφή στις αρχές του φθινοπώρου, αναθεωρώντας σε πολλές περιπτώσεις την πρώτη.

Οι σημερινές χρήσεις γης που προέκυαν από τις καταγραφές παρουσιάζονται στον ακόλουθο χάρτη 5.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΔΑΚΤΑΡΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ
ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

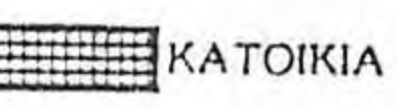
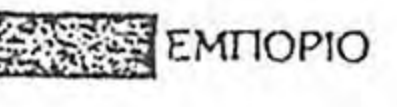
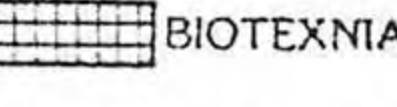
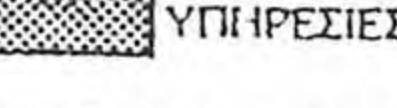
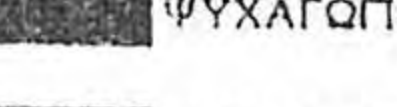
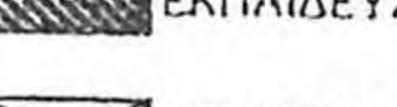
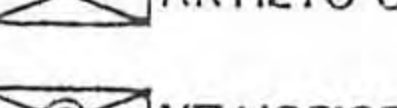
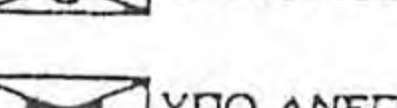
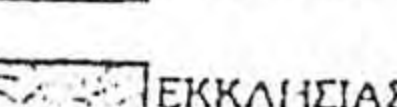
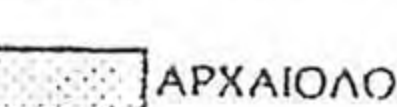
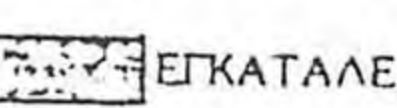
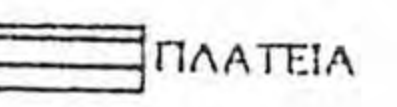

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ 1994	5
------------------	---

Κλίμακα 1 : 2.000

ΜΕΛΕΤΗ ΜΠΕΤΟΥΡΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ
ΕΠΙΘΕΩΡΗ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ
ΜΑΛΟΥΤΑΣ ΘΩΜΑΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1994

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΚΑΤΟΙΚΙΑ
-  ΕΜΠΟΡΙΟ
-  ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
-  ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
-  ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ
-  ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
-  ΑΚΤΙΣΤΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ
-  ΥΠΑΙΘΡΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΕΩΣ
-  ΥΠΟ ΑΝΕΡΓΕΙΑ ή ΑΝΑΠΑΛΛΙΩΣΗ
-  ΕΚΚΛΗΣΙΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
-  ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
-  ΕΓΚΑΤΑΛΕΛΙΜΜΕΝΗ ΟΙΚΟΔΟΜΗ
-  ΠΛΑΤΕΙΑ

Παρατηρώντας τους πίνακες των χρήσεων του 1974 και του 1994 και συγκρίνοντάς τους παράλληλα, προκύπτει ότι:

Η κατοικία, στο διάστημα των 20 αυτών χρόνων, θα μπορούσαμε να πούμε ότι έχει παραμείνει στα ίδια επίπεδα, αποτελώντας το 41% των ιδιόκτητων χώρων, παρά τον αρχικό στόχο του Προγράμματος Ανάπτυξης που ήθελε να κυριαρχεί ανάμεσα στις χρήσεις.

Το γεγονός αυτό μπορούμε να ισχυριστούμε ότι οφείλεται κατά ένα μέρος στο ότι δεν κατορθώθηκε ν' απαλλαγεί η Πλάκα από τον τουριστικό χαρακτήρα της, γεγονός που είχε σαν άμεσο αποτέλεσμα να παραμείνει ο μεγάλος σχετικά αριθμός εμπορικών καταστημάτων και κέντρων διασκέδασης, καταλαμβάνοντας χώρο που θα ήταν δυνατόν να διατεθεί στην κατοικία, 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 σαν 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 αναπαλαίωσή τους, εφόσον τα ποσά που διατίθενται παραμένουν στα ίδια επίπεδα με το παρελθόν, χάνοντας τη δύναμη που είχαν στην αρχή εφαρμογής του μέτρου.

Παράλληλα, παράλειψη δ' αποτελούσε η μη-επισήμανση του γεγονότος ότι οι χρήσεις γης του 1974 παρουσιάζουν την κατάσταση στην οποία βρισκόταν η Πλάκα 5 χρόνια πριν αρχίσει να εφαρμόζεται το Πρόγραμμα Ανάπτυξης της (1979) και 8 χρόνια πριν την έκδοση του πρώτου Π.Δ/γματος καθορισμού ειδικών χρήσεων γης (Φ.Ε.Κ. 561 - 23.11.1982). Το διάστημα των 8 αυτών ετών, εφόσον δεν ασκούνταν κανενός είδους έλεγχος της περιοχής, είναι αυτονόητο ότι η υποβάθμιση εντάθηκε, με περαιτέρω απομάκρυνση της κατοικίας, οδηγώντας σε αύξηση των εγκατελλειμένων οικοδομών και ένταση των χρήσεων των άμεσα συσχετισμένων με τον τουρισμό, όπως το εμπόριο και η γυμναστική.

Αναφορικά με τη χρήση του εμπορίου αν και φαίνεται ότι έχει μειωθεί και μάλιστα αισθητά, κατά 5% (23% 1974 - 18% 1994), δεν συμβαίνει στην πραγματικότητα, όπου παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της ενσωμάτωσης πολλών μικρών, κατά βάση, μονάδων σε λιγότερες αλλά μεγαλύτερες επιχειρήσεις, παρέχοντας καλύτερες συνθήκες εργασίας στους εργαζομένους και καλύτερες υπηρεσίες στους πελάτες τους.

Η βιοτεχνία, σε αντίθεση με το εμπόριο, έχει κυριολεκτικά εξαφανιστεί (6% 1974 - 0% 1994), διατηρώντας μια πάρα πολύ μικρή παρουσία στην περιοχή.

Οι υπηρεσίες, από την άλλη πλευρά παρουσιάζουν μια αύξηση της τάξης του 2% (5% 1974 - 7% 1994), για τους λόγους που προαναφέρθηκαν.

Η γυχαγωγία έχει μειωθεί μόνο κατά 1% στο διάστημα από το 1974 έως και σήμερα, λαμβανομένου υπόψη του έντονου τουριστικού χαρακτήρα της περιοχής, που μετά τη σφράγιση πολλών νυχτερινών κέντρων διασκέδασης, κύρια 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% των χρήσεων.

Παρά τη φαινομενικά μεγάλη αύξηση των εγκατελλειμένων κτιρίων (4% 1974 - 9% 1994), που σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στην απομάκρυνση της κατοικίας το διάστημα 1974 - 1982 και στο κλείσιμο ορισμένων κέντρων γυχαγωγίας, παρατηρούμε μια αξιοσημείωτη ένταση της οικοδομικής δραστηριότητας. Απόρροια του γεγονότος αυτού είναι, αφενός η μείωση των άκτιστων οικοπέδων κατά 1%, αφαιτέρω η κατά 7% αύξηση των υπό ανέγερση κτιρίων, που στο μεγαλύτερο μέρος της αποτελείται από αναπαλαιώσεις υφισταμένων κτιρίων και ανακαινίσεις καταστημάτων, αποτελώντας αισιόδοξο μήνυμα για τη μελλοντική εξέλιξη της Πλάκας.

Προκειμένου να έχουμε μια όσο το δυνατόν πιο αντιπροσωπευτική εικόνα αναφορικά με τις χρήσεις γης, παρατείνονται η απόλυτη και ποσοστιαία συμμετοχή κάθε χρήσης, εκτός από το σύνολο της Άνω Πλάκας, που αποτέλεσε την περιοχή όπου πραγματοποιήθηκε η καταγραφή των χρήσεων, και ανά δρόμο, πεζόδρομο και μελλοντικό πεζόδρομο (πίνακες 12 και 13).

Οι απόλυτες μεταβολές των χρήσεων γης στην Άνω Πλάκα και αναλυτικά σε δρόμους, πεζοδρόμους και μελλοντικούς πεζοδρόμους, παρουσιάζονται από αντίστοιχα διαγράμματα που ακολουθούν και εντοπίζονται στο χώρο από τον αντίστοιχο χάρτη 6.

ΠΙΝΑΚΑΣ 12:

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΩ ΠΛΑΚΑΣ 1974*

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	ΜΟΝΑΔΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ			ΠΟΣΟΣΤΑ (%)					
	ΣΥΝΟΛΟ	ΔΡΟΜΟΣ ΠΕΖΟΔΡ.	ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΔΡΟΜΟΣ ΠΕΖΟΔΡ.	ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡ.			
ΚΑΤΟΙΚΙΑ	235	45	53	137	41,45%	19,15%	22,55%	58,30%	100,00%
ΕΜΠΟΡΙΟ	128	63	31	34	22,57%	49,22%	24,22%	26,56%	100,00%
ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	36	10	13	13	6,35%	27,78%	36,11%	36,11%	100,00%
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	31	15	6	10	5,47%	48,39%	19,35%	32,26%	100,00%
ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	78	27	22	29	13,76%	34,62%	28,21%	37,18%	100,00%
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	4	2	2	0	0,71%	50,00%	50,00%	0,00%	100,00%
ΑΚΤΙΣΤΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ ΥΠΟ ΑΝΕΓΕΡΣΗ	30	18	3	9	5,29%	60,00%	10,00%	30,00%	100,00%
ΕΓΚΑΤΕΛΕΙΜΜΕΝΗ ΟΙΚΟΔΟΜΗ	2	2	0	0	0,35%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
	23	4	2	17	4,06%	17,39%	8,70%	73,91%	100,00%
ΣΥΝΟΛΟ	567	186	132	249	100,00%	32,80%	23,28%	43,92%	100,00%

*Πηγή: Δ. Ζήβας & Συνεργάτες, "Μελέτη Παλαιάς Πόλεως Αθηνών", Αθήνα 1977

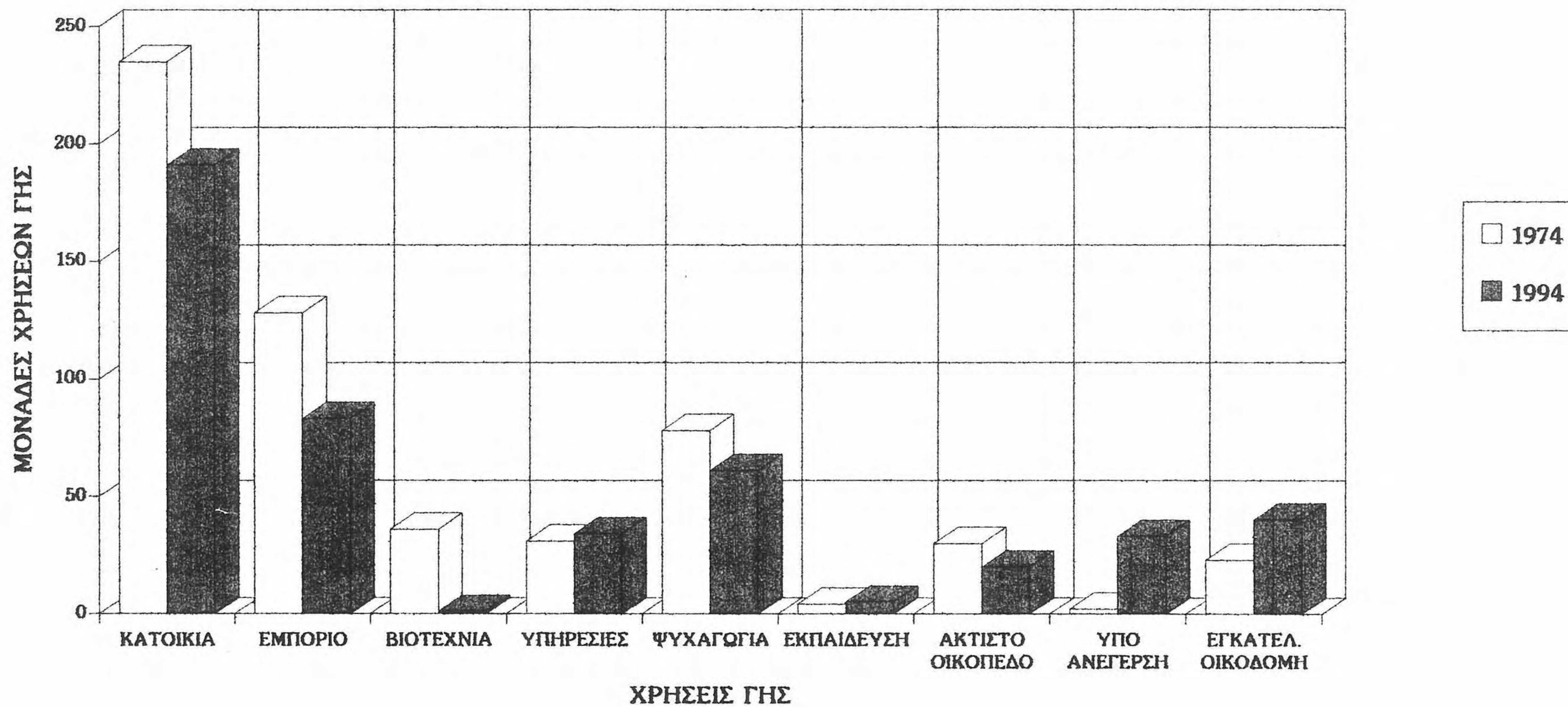
ΠΙΝΑΚΑΣ 13:

ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΩ ΠΛΑΚΑΣ 1994*

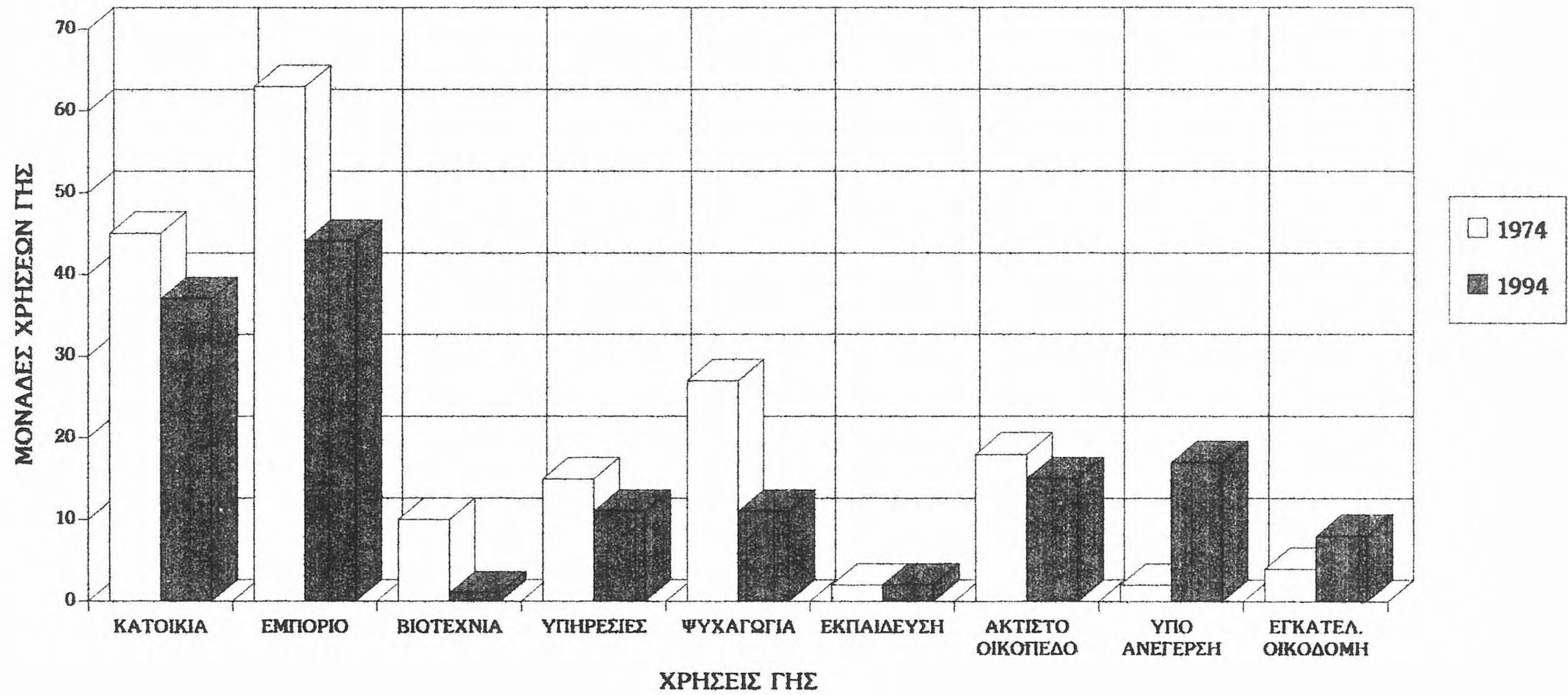
ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	ΜΟΝΑΔΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ			ΠΟΣΟΣΤΑ (%)					
	ΣΥΝΟΛΟ	ΔΡΟΜΟΣ ΠΕΖΟΔΡ.	ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΔΡΟΜΟΣ ΠΕΖΟΔΡ.	ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡ.			
ΚΑΤΟΙΚΙΑ	191	37	38	116	40,81%	19,37%	19,90%	60,73%	100,00%
ΕΜΠΟΡΙΟ	83	44	22	17	17,74%	53,01%	26,51%	20,48%	100,00%
ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ	1	1	0	0	0,21%	100,00%	0,00%	0,00%	100,00%
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ	34	11	4	19	7,26%	32,35%	11,76%	55,88%	100,00%
ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	61	11	21	29	13,03%	18,03%	34,43%	47,54%	100,00%
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	5	2	2	1	1,07%	40,00%	40,00%	20,00%	100,00%
ΑΚΤΙΣΤΟ ΟΙΚΟΠΕΔΟ ΥΠΟ ΑΝΕΓΕΡΣΗ	20	15	1	4	4,27%	75,00%	5,00%	20,00%	100,00%
ΕΓΚΑΤΕΛΕΙΜΜΕΝΗ ΟΙΚΟΔΟΜΗ	33	17	4	12	7,05%	51,52%	12,12%	36,36%	100,00%
	40	8	9	23	8,55%	20,00%	22,50%	57,50%	100,00%
ΣΥΝΟΛΟ	468	146	101	221	100,00%	31,20%	21,58%	47,22%	100,00%

*Πηγή: Επιτόπια Καταγραφή 1994.

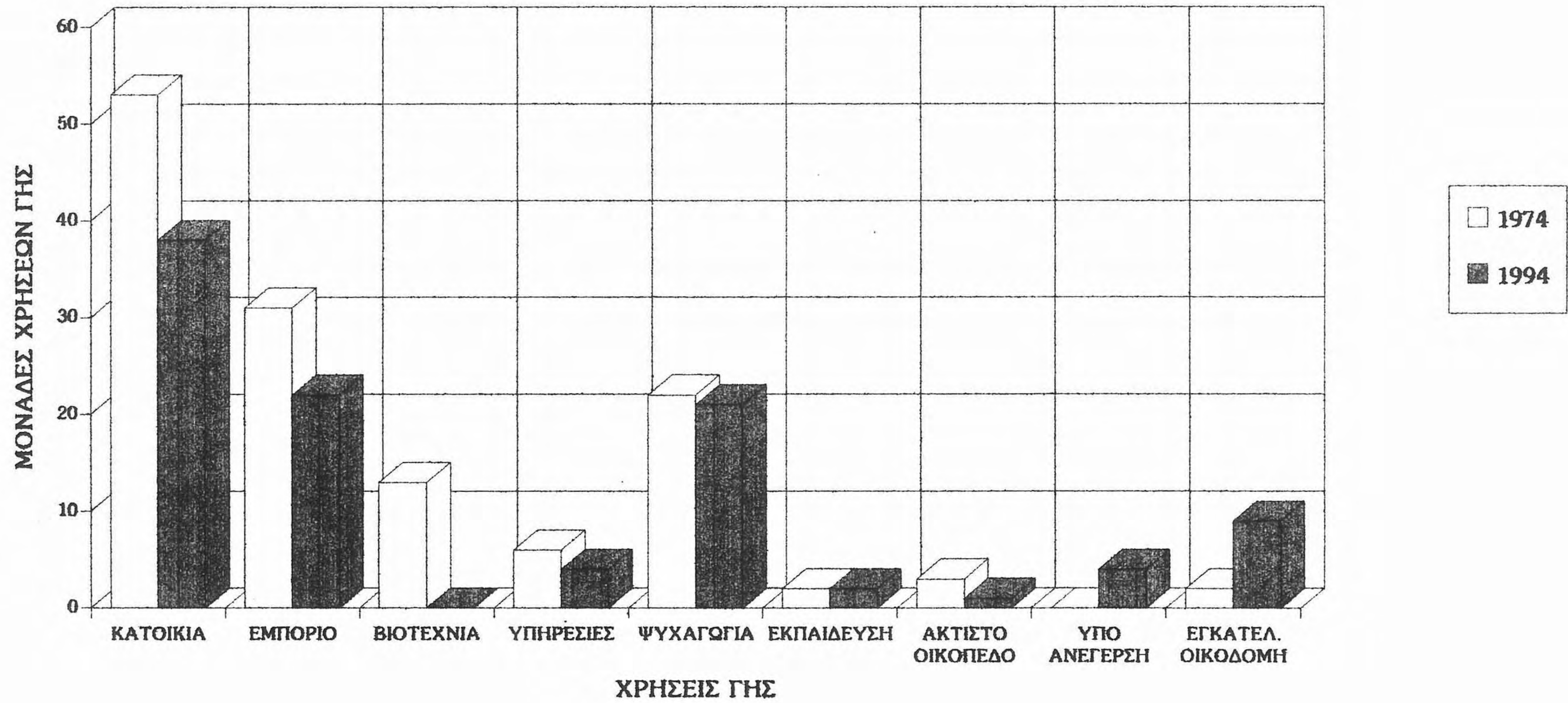
ΑΠΟΛΥΤΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΩ ΠΛΑΚΑΣ 1974 - 1994



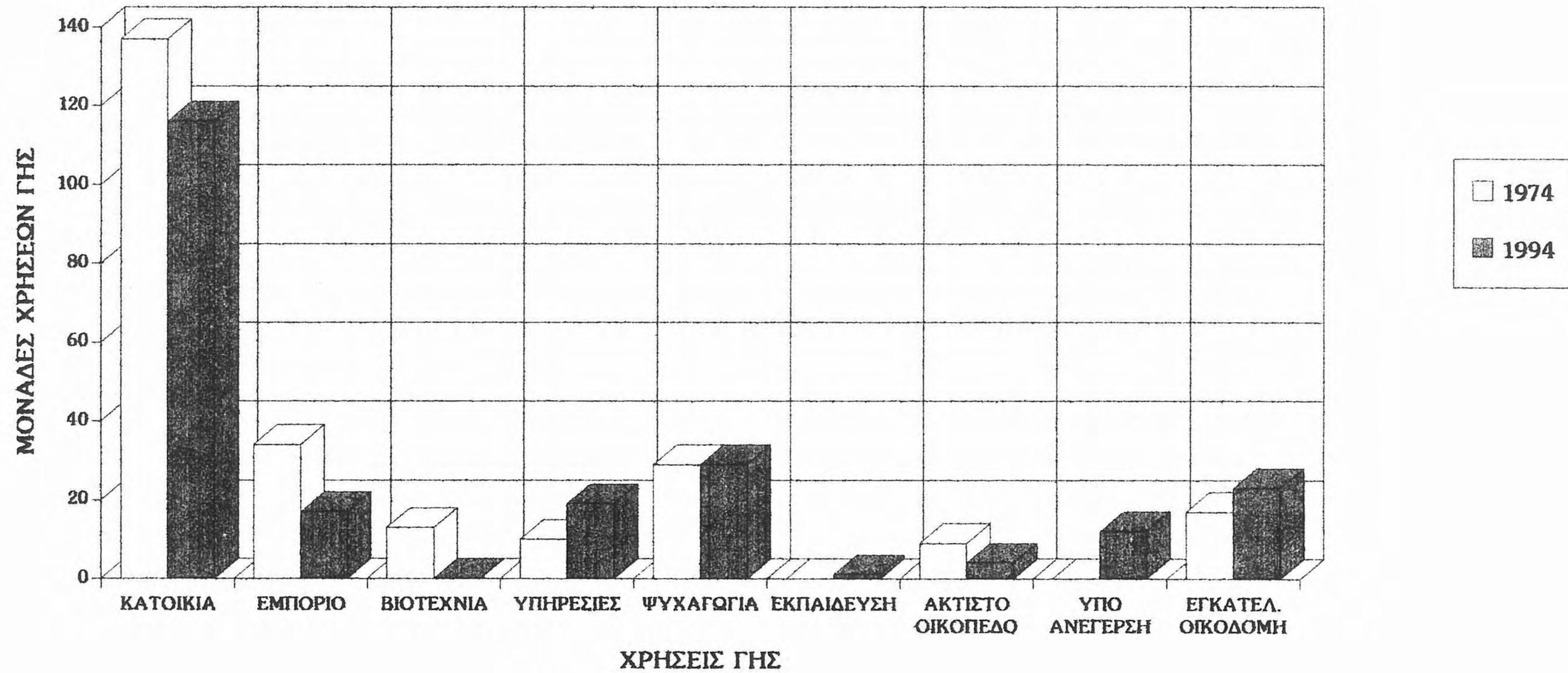
ΑΠΟΛΥΤΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΘ ΠΛΑΚΑΣ 1974 - 1994 (ΔΡΟΜΟΙ)



ΑΠΟΛΥΤΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΩ ΠΛΑΚΑΣ 1974 - 1994 (ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ)



ΑΠΟΛΥΤΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΑΝΩ ΠΛΑΚΑΣ 1974 - 1994
(ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ)



9.3. Η σημερινή εικόνα της Πλάκας όπως την αντιλαμβάνονται οι ερωτώμενοι

Ο δεύτερος τρόπος προσέγγισης της σημερινής κατάστασης της Πλάκας, αναφορικά με τη μελέτη των επιπτώσεων της κυκλοφοριακής ρύθμισης, όπως προαναφέρθηκε, ήταν η κατάρτιση αρχικά ενός και στη συνέχεια δύο τύπων ερωτηματολογίων απευθυνόμενα στους κατοίκους και εργαζομένους της περιοχής λαμβάνοντας υπόψη ανάλογες προσπάθειες στην Αμερική¹ και Ευρώπη².

Και στις δύο περιπτώσεις η έρευνα στηρίχθηκε στις ίδιες ερωτήσεις οι οποίες στόχο είχαν με τις απαντήσεις τους να παρουσιάσουν την Πλάκα σήμερα από κυκλοφοριακής, οικονομικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής, ποιοτικής άποψης και παράλληλα δίνοντας στους ερωτώμενους την ευκαιρία να επισημάνουν τυχόν προβλήματα που, είτε δεν επιλύθηκαν, είτε δημιουργήθηκαν σαν αποτέλεσμα των πεζοδρομήσεων να προτείνουν λύσεις.

Οι ενέργειες που έλαβαν χώρα, ώστε να πραγματοποιηθεί η επιτόπια έρευνα, συνομίζονται στον ακόλουθο πίνακα, όπου παρουσιάζεται η διαδικασία που πρέπει να ακολουθείται σε κάθε ανάλογη έρευνα.

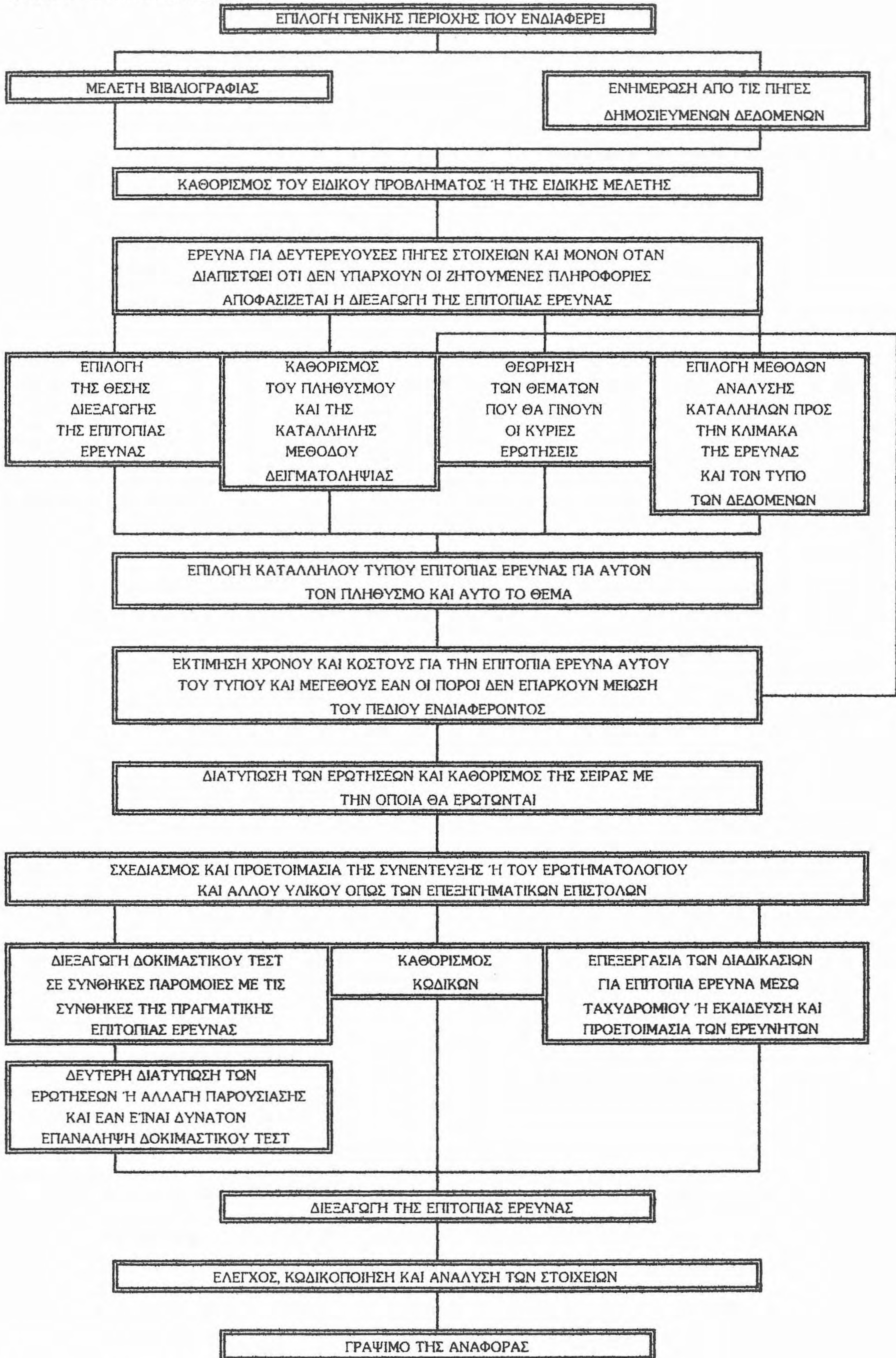
¹ Βλ. Σαν Φρανσίσκο: "Liveable Urban Streets: Managing Auto Traffic in Neighborhoods": San Francisco Street Survey: Environmental Characteristics and Behavior Traces.

Βλ. Σικάγο: "State Street Transit Mall Before/After Study": Exhibit B-2, State Street Pedestrian Survey.

Βλ. Βοστώνη: "Downtown Crossing: Auto Restricted Zone in Boston": Pedestrian Interview Survey.

² Βλ. Λονδίνο: "Liveable Urban Streets: Managing Auto Traffic in Neighborhoods": The London Questionnaire.

ΠΙΝΑΚΑΣ 14: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΤΟΠΙΑΣ ΕΡΕΥΝΑΣ



Πηγή: Dixon C. and Leach B. Questionnaires and Interviews in Geographical Research, 1978.

9.4 Μέθοδος δειγματοληψίας

Η μέθοδος που ακολουθήθηκε σχετικά με την επιλογή του δείγματος είναι η τυχαία στρωματοποιημένη δειγματοληψία. Η στρωματοποίηση βασίστηκε σε δύο παραμέτρους, τις υπάρχουσες χρήσεις γης και το αν οι χρήσεις αυτές έχουν πρόσβαση σε δρόμο, πεζόδρομο ή δρόμο που πρόκειται να πεζοδρομηθεί στο μέλλον, ενώ σε κάθε υπόστρωμα η επιλογή των δειγμάτων έγινε τυχαία, σύμφωνα με τον ορισμό της τυχαίας στρωματοποιημένης δειγματοληψίας.

Όσο αφορά την επιλογή του δείγματος, πρέπει να σημειωθεί ότι, ενώ έγινε με τρόπο ώστε να υπάρχει αντιπροσώπευση κάθε στρώματος και υποστρώματος σε όλη την έκταση της περιοχής έρευνας, κατά τη διεξαγωγή της εμφανίστηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό άρνηση των ερωτώμενων ν' ανταποκριθούν κατά οποιονδήποτε τρόπο. Υπήρξαν περιπτώσεις ατόμων που ανήκαν στο δείγμα που αρνήθηκαν ν' απαντήσουν σε ερωτήσεις, ακόμα και να δεχθούν να συμπληρώσουν κάποια άλλη στιγμή το ερωτηματολόγιο, αλλά και άτομα που ενώ δέχθηκαν αρχικά να κρατήσουν το ερωτηματολόγιο και μάλιστα με προθυμία, προφασιζόμενοι συνήθως έλλειψη διαθέσιμου χρόνου, είτε το επέστρεφαν λευκό, είτε παρέτειναν την προθεσμία παράδοσής τους. Αποτέλεσμα του γεγονότος αυτού ήταν να παραδοθούν πολύ περισσότερα ερωτηματολόγια απ' όσα τελικά συμπληρώθηκαν, αφού πολλά είναι τα ερωτηματολόγια εκείνα που δεν έχουν παραδοθεί ακόμα, και να παραταθεί σε μεγάλο βαθμό ο χρόνος διεξαγωγής της έρευνας και κατά συνέπεια της όλης μελέτης. Παρά, όμως, τις αντιξοότητες αυτές επιδιώχθηκε κάτω από τις νέες συνθήκες, και επιτεύχθηκε τελικά, να υπάρχει και πάλι επαρκής αντιπροσώπευση όλων των επι μέρους περιοχών, όπως φαίνεται άλλωστε και από τον αντίστοιχο χάρτη 7.

Οι χρήσεις γης που αποτελούν τα στρώματα είναι όσες χαρακτηρίζονται από ελαστικότητα αναφορικά με τη μετακίνηση στο χώρο. Έτσι το δείγμα χωρίζεται σε τρία στρώματα, την κατοικία, το εμπόριο και την γυμναστική. Αντίθετα, οι υπηρεσίες και η εκπαίδευση δεν περιλαμβάνονται στη στρωματοποίηση εξαιτίας της ανελαστικότητας που τις χαρακτηρίζει, ενώ η βιοτεχνία εξαιτίας της πάρα πολύ μικρής συμμετοχής της στις υπάρχουσες χρήσεις.

Κάθε ένα από τα στρώματα χωρίζεται με τη σειρά του σε τρία υποστρώματα (δρόμο, πεζόδρομο, μελλοντικό πεζόδρομο) που αποτελούν τις ανεξάρτητες μεταβλητές στα πλαίσια μιας προσπάθειας να υπάρχει μεγαλύτερη ακρίβεια στον προσδιορισμό, τόσο του χώρου αναφοράς, όσο και των διαφορετικών απόψεων για τις επιπτώσεις του όλου έργου.

Με τον τρόπο αυτό δημιουργήθηκαν εννέα υποστρώματα. Προκειμένου για τον προσδιορισμό του πληθυσμού του δείγματος δεχτήκαμε αρχικά σαν το ελάχιστο στατιστικά αποδεκτό μέγεθος που μπορούσε να έχει το δείγμα τον αριθμό 40, οπότε διατηρώντας το ποσοστό συμμετοχής του κάθε υποστρώματος στον πραγματικό πληθυσμό προσδιορίσαμε το ποσοστό συμμετοχής του στο δείγμα. Επειδή όμως ο πληθυσμός κάποιων υποστρωμάτων ήταν πολύ μικρός θεωρήσαμε σαν το ελάχιστο στατιστικά αποδεκτό μέγεθος του κάθε υποστρώματος τον αριθμό 3 φτάνοντας το δείγμα ν' αποτελείται από 43 άτομα.

Η διαδικασία προσδιορισμού του πληθυσμού του δείγματος παρουσιάζεται αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί.

ΠΙΝΑΚΑΣ 15: ΣΤΡΩΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ

	ΣΤΡΩΜΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ	ΔΙΟΡΘΩΣΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΣΤΡΩΜΑΤΟΣ
1	ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΔΡΟΜΟΣ	37	11,04%	5	5	1,49%	11,63%
2	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	38	11,34%	5	5	1,49%	11,63%
3	ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	116	34,63%	13	13	3,88%	30,23%
		191	57,01%	23	23	6,87%	53,49%
4	ΕΜΠΟΡΙΟ ΔΡΟΜΟΣ	44	13,13%	5	5	1,49%	11,63%
5	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	22	6,57%	3	3	0,90%	6,98%
6	ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	17	5,07%	2	3	0,90%	6,98%
		83	24,78%	10	11	3,28%	25,58%
7	ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ ΔΡΟΜΟΣ	11	3,28%	1	3	0,90%	6,98%
8	ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	21	6,27%	3	3	0,90%	6,98%
9	ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ	29	8,66%	3	3	0,90%	6,98%
		61	18,21%	7	9	2,69%	20,93%
	ΣΥΝΟΛΟ	335	100,00%	40	43	12,84%	100,00%



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΧΩΡΟΤΕΛΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ
ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ
ΤΟΥ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ
ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

ΧΡΟΦΕΤΗΣΗ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ 7

Κλίμακα 1 : 2.000

ΜΕΛΕΤΗ ΜΠΕΤΟΥΡΑ ΔΕΣΠΟΙΝΑ
ΕΠΙΒΛΕΨΗ ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ
ΛΟΥΚΙΣΣΑΣ ΦΙΛΙΠΠΟΣ
ΜΑΛΟΥΤΑΣ ΘΩΜΑΣ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1994

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ▲ ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ
- ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ
- ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

9.5. Τύπος επιτόπιας έρευνας

Όσο αφορά τον τύπο της επιτόπιας έρευνας αρχικά επιλέχθηκε σαν ο καλύτερος τύπος αυτός της συνέντευξης. Στα πλαίσια όμως της διεξαγωγής του δοκιμαστικού ελέγχου του αρχικού ενιαίου τύπου ερωτηματολογίου στην περιοχή έρευνας διαπιστώθηκε η άρνηση μεγάλου μέρους των ερωτώμενων να απαντήσουν σε οποιαδήποτε ερώτηση τους γινόταν προφασιζόμενοι έλλειψη διαθέσιμου χρόνου τη δεδομένη στιγμή, ενώ παράλληλα δέχονταν να κρατήσουν το ερωτηματολόγιο και ν' απαντήσουν στις ερωτήσεις κάποια άλλη στιγμή. Κάτω απ' αυτές τις συνθήκες άλλαξε η διατύπωση των ερωτήσεων, όπως και η όλη παρουσίαση του ερωτηματολογίου, καταλήγοντας τελικά σε δύο τύπους, απευθυνόμενοι ο ένας στους κατοίκους και ο άλλος στους εργαζομένους της περιοχής¹. Στην κατάρτιση των δύο αυτών νέων τύπων ερωτηματολογίων δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στη διατύπωση των ερωτήσεων, με στόχο, διατηρώντας το ίδιο περιεχόμενο, να γίνουν πιο σαφείς ώστε να μπορούν ν' απαντηθούν από τους ερωτώμενους χωρίς προβλήματα κατανόησης και χωρίς να είναι απαραίτητη η βοήθεια κάποιου συνεντευκτή.

Για το λόγο αυτό η επιτόπια έρευνα πραγματοποιήθηκε και μέσω συνεντεύξεων και μέσω ερωτηματολογίων. Οι περισσότεροι εργαζόμενοι καταστηματάρχες 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.

Γενικά, οι ερωτήσεις είναι δυνατόν να χωριστούν σε 11 ομάδες ερωτήσεων που αναλυτικά διερευνούν τα ακόλουθα:

Η πρώτη ομάδα ερωτήσεων στόχο έχει να συλλέξει ορισμένα γενικά στοιχεία των ερωτώμενων, όπως το χρονικό διάστημα που κατοικούν ή εργάζονται στην Πλάκα, το επάγγελμά τους, τον τόπο εργασίας ή κατοικίας τους, αν είναι ενοικιαστές ή ιδιοκτήτες, αν έχουν μετακινηθεί εξαιτίας της πεζοδρόμησης, καθώς επίσης το φύλο και την ηλικία τους.

Ακολουθεί ερώτηση που διερευνεί την γενική άποψη για την πεζοδρόμηση, τόσο για την Πλάκα στο σύνολό της, όσο και ειδικά για τον κάθε τύπο δρόμου στον οποίο έχει πρόσβαση η κατοικία ή το κατάστημα κάθε ερωτώμενου.

Οι τρεις επόμενες ομάδες ερωτήσεων που αποτελούν και τον κορμό του όλου ερωτηματολογίου, διερευνούν τις επιπτώσεις της πεζοδρόμησης από κυκλοφοριακής, οικονομικής, κοινωνικής, περιβαλλοντικής και

¹ Βλ. Παράρτημα Γ

ποιοτικής άποψης, σε σύγκριση με το παρελθόν, στο σύνολο της Πλάκας και σε κάθε τύπο δρόμου ειδικά, σε μια προσπάθεια προσέγγισης της πραγματικότητας στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό.

Στα πλαίσια των κυκλοφοριακών επιπτώσεων της πεζοδρόμησης αναζητάται το μέγεθος της τουριστικής κίνησης, ο αριθμός των θέσεων στάθμευσης, το μέγεθος της παράνομης στάθμευσης οχημάτων και μηχανών και το μέγεθος της κίνησης οχημάτων, μηχανών και πεζών σε δρόμους και πεζοδρόμους.

Η διερεύνηση των οικονομικών και κοινωνικών επιπτώσεων περιλαμβάνει ερωτήσεις σχετικές με το ύψος των πωλήσεων των καταστημάτων, της τιμής αγοράς ακινήτων, των ενοικίων, τον αριθμό των εργαζομένων στα καταστήματα και το ύψος της αμοιβής τους, το εισόδημα και την κοινωνική τάξη των κατοίκων, το επίπεδο των κοινωνικών σχέσεων ανάμεσα στους γείτονες, καθώς και το πόσο ασφαλείς νιώθουν οι ερωτώμενοι σήμερα σε σχέση με την εγκληματικότητα, την κίνηση οχημάτων και μηχανών, καθώς και αφήνοντας τα παιδιά να παίζουν και να κινούνται μόνο τους στην Πλάκα.

Από την πλευρά των περιβαλλοντικών και ποιοτικών επιπτώσεων τέθηκαν ερωτήσεις σχετικές με το επίπεδο του θορύβου από τα οχήματα, μηχανάκια και πεζούς, το βαθμό συσχέτισης των αναπαλαιώσεων και αλλαγών χρήσεων κτιρίων και των ανακαινίσεων καταστημάτων με τους πεζοδρόμους, την αποκομιδή των απορριμμάτων, την εξωτερική εμφάνιση κτιρίων στους πεζοδρόμους, την καθαριότητα των πεζοδρόμων, την εξυπηρέτηση από τους οργανισμούς κοινής ωφελείας, την τροφοδοσία των καταστημάτων, καθώς και τις συνθήκες και την ποιότητα εργασίας και διαμονής των εργαζομένων και κατοίκων στην Πλάκα.

Οι δύο επόμενες ομάδες ερωτήσεων ασχολούνται με τη στάθμευση των οχημάτων στην Πλάκα επικεντρώνοντας την προσοχή τους στο μέτρο τη χορήγησης ειδικής κάρτας στάθμευσης στους κατοίκους της περιοχής, στο πρόβλημα εξεύρεσης κάποιου χώρου στάθμευσης και στην τελική επιλογή του χώρου στάθμευσης.

Ακολουθούν ερωτήσεις σχετικές με το μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιείται σήμερα αλλά και πριν την πεζοδρόμηση για κινήσεις προς, από και μέσα στην Πλάκα, με τις επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στην τροφοδοσία των καταστημάτων, καθώς και με τη γνώση των ερωτώμενων για τις ενέργειες των φορέων.

Η τελευταία ομάδα ερωτήσεων είναι και η πιο σημαντική αφού ζητάει από τους ερωτώμενους να επισημάνουν τυχόν προβλήματα που

δημιουργήθηκαν με την πεζοδρόμηση, τόσο στην Πλάκα γενικά, όσο και στο δρόμο τους ειδικότερα και να προτείνουν λύσεις για την άρση τους.

Η χρονική περίοδος που επιλέχθηκε για τη διεξαγωγή της έρευνας ήταν το καλοκαίρι και ειδικά ο μήνας Αύγουστος κατά τον οποίον, τόσο οι κινήσεις οχημάτων και πεζών, κύρια επισκεπτών - Ελλήνων και αλλοδαπών - αποκτούν τις μεγαλύτερες τιμές τους, όσο και το ότι όσοι ζουν και εργάζονται στην περιοχή δεδομένης της καλοκαιρίας χρησιμοποιούν σε μεγαλύτερο βαθμό το οδικό δίκτυο ερχόμενοι καθημερινά σε άμεση επαφή με τις διαμορφωμένες συνθήκες, οπότε και είναι σε θέση να επισημάνουν τα θετικά και αρνητικά της επέμβασης με τη μεγαλύτερη δυνατή ακρίβεια.

Από την πρώτη αυτή άμεση επαφή με τους κατοίκους και εργαζομένους της Πλάκας και από τα σχόλια που έκαναν γενικά για την επέμβαση στην περιοχή τους, 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 παντελή, όπως ανέφεραν πολλοί, 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.

Το στοιχείο αυτό πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη από τους αρμοδίους, οι οποίοι θα πρέπει να έρδουν πιο κοντά στον κόσμο, να τον ενημερώνουν για την αναγκαιότητα κάθε επέμβασης και να ζητούν τη γνώμη του άμεσα. Με την άρση της ελλειπούς ενημέρωσης προβλέπεται ότι θα αρδούν και οι λανθασμένες εντυπώσεις, π.χ. όσο αφορά τους στόχους των φορέων οι οποίοι έχουν παρερμηνευθεί από πολλούς που θεωρούν ότι μεθοδεύεται απομάκρυνσή τους από την Πλάκα και εγκατάσταση στην περιοχή ατόμων που ανήκουν σε υψηλότερα εισοδηματικά και κοινωνικά στρώματα.

Στο σημείο αυτό, πρέπει ν' αναφέρουμε ότι στα πλαίσια της έρευνας παράλληλα με τις απόψεις των κατοίκων και εργαζομένων και σε όσες ερωτήσεις αφορούσαν τις γενικότερες συνθήκες που επικρατούν στην περιοχή, ζητήθηκε και η άποψη του κυρίου αρμοδίου φορέα, του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και ειδικά του Γραφείου Πλάκας, η οποία και παρουσιάζεται στους πίνακες που ακολουθούν υπό μορφή αστερίσκου σημειώνοντας τη θέση του σε κάθε περίπτωση.

9.6. Αποτελέσματα έρευνας

Όμως ας παρουσιάσουμε τ' αποτελέσματα της έρευνας αναλυτικά, κατά ομάδες ερωτήσεων:

Γενικά στοιχεία ερωτώμενων

Στον ακόλουθο πίνακα παρουσιάζονται η συμμετοχή ανδρών-γυναικών στο δείγμα, η μέση ηλικία και ο μέσος χρόνος παραμονής τους στην Πλάκα ανά στρώμα. Παρατηρούμε ότι ο μέσος χρόνος παραμονής του δείγματος στην Πλάκα είναι 25 χρόνια, στοιχείο που δείχνει ότι ο πληθυσμός δεν έχει ανανεωθεί όπως ήταν ο στόχος του προγράμματος. Πρέπει να σημειωθεί μάλιστα πως ο μέσος χρόνος διαμονής των κατοίκων είναι ακόμα μεγαλύτερος από το συνολικό μέσο όρο, 29 χρόνια, ενώ ο μέσος χρόνος εργασίας είναι 19 χρόνια.

Το στοιχείο αυτό έρχεται να επιβεβαιώσει το συμπέρασμα που προέκυψε από την καταγραφή των χρήσεων γης, ότι παρά τους αρχικούς στόχους η Πλάκα στο διάστημα αυτό των 15 χρόνων δεν κατώρδωσε ν' αποτελέσει πόλο έλξης νέων κατοίκων και επαγγελματιών στο βαθμό που αναμενόταν. Και από τους κύριους λόγους είναι η ουσιαστική άρση των οικονομικών κινήτρων μέσω χαμηλότοκων δανείων και επιδοτούμενων επιτοκίων που δίδονταν στις αρχές της εφαρμογής του προγράμματος για αναπαλαιώσεις κτιρίων από τους παλιούς ιδιοκτήτες τους και έχουν χάσει σήμερα τη βαρύτητά τους, καθώς και πάλι η έλλειψη ενημέρωσης, όχι αυτή τη φορά των κατοίκων της Πλάκας, αλλά των κατοίκων του υπόλοιπου λεκανοπεδίου, όσο αφορά τη νέα εικόνα που παρουσιάζει η Πλάκα σήμερα, ώστε να την καταστήσουν "ελκυστικό" τόπο διαμονής και εργασίας. Βέβαια μπορούμε να ισχυριστούμε ότι διανύουμε την περίοδο αδρανείας αντιδράσεων που ακολουθεί κάθε νέα κατάσταση που στην συγκεκριμένη όμως περίπτωση έχει αρχίσει να παίρνει ανησυχητικές διαστάσεις.

ΠΙΝΑΚΑΣ 16: ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΑΝΔΡΩΝ-ΓΥΝΑΙΚΩΝ ΣΤΟ ΔΕΙΓΜΑ

ΣΤΡΩΜΑ	ΦΥΛΟ	ΑΤΟΜΑ	ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ	ΜΕΣΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΣΤΗΝ ΠΛΑΚΑ
ΚΑΤΟΙΚΙΑ	ΑΝΔΡΕΣ	8	18,60%	46	20
	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	15	34,88%	51	34
	ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	23	53,49%	50	29
ΕΜΠΟΡΙΟ	ΑΝΔΡΕΣ	7	16,28%	48	20
	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	4	9,30%	46	17
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΙΟΥ	11	25,58%	48	19
ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	ΑΝΔΡΕΣ	9	20,93%	49	20
	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	0	0,00%	0	0
	ΣΥΝΟΛΟ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ	9	20,93%	49	20
ΕΜΠΟΡΙΟ&ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	ΑΝΔΡΕΣ	16	37,21%	49	20
	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	4	9,30%	46	17
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ	20	46,51%	48	19
ΣΥΝΟΛΟ	ΑΝΔΡΕΣ	24	72,09%	48	20
	ΓΥΝΑΙΚΕΣ	19	27,91%	50	30
	ΣΥΝΟΛΟ ΔΕΙΓΜΑΤΟΣ	43	100,00%	49	25

Στα πλαίσια της πρώτης ομάδας ερωτήσεων που στόχο έχουν την παρουσίαση των γενικών στοιχείων των ερωτώμενων περιλαμβάνονται επίσης οι ερωτήσεις σχετικά με το επάγγελμα και τον τόπο εργασίας των κατοίκων, τον τόπο διαμονής των εργαζομένων, όπως και το αν είναι ενοικιαστές ή ιδιοκτήτες.

Αναφορικά με το επάγγελμα, λόγω των πολλών διαφορετικών επαγγελμάτων προτιμήθηκε η ομαδοποίησή τους κατά τα πρότυπα της Ε.Σ.Υ.Ε.. Σύμφωνα με την ομαδοποίηση αυτή οι εργαζόμενοι και οι ασχολούμενοι με τα οικιακά συμμετέχουν κατά το ίδιο ποσοστό (43%) στο δείγμα. Αναφορικά με τον τόπο εργασίας των κατοίκων και διαμονής των εργαζομένων για τον ίδιο λόγο ομαδοποιήθηκαν σε τρεις περιοχές (Κέντρο-Πλάκα-Υπόλοιπη Αθήνα), όπως φαίνονται στον ακόλουθο πίνακα 9. Σημαντικό είναι το ποσοστό συμμετοχής της Πλάκας σαν τόπος εργασίας των κατοίκων (48%), αλλά και διαμονής των εργαζομένων (40%). Βέβαια στην πρώτη περίπτωση το ποσοστό είναι τόσο υψηλό εξαιτίας των όσων ασχολούνται με τα οικιακά, ενώ στη δεύτερη περίπτωση πρέπει να

σημειωθεί το γεγονός ότι οι περισσότεροι απ' όσους κατοικούν σε περιοχές εκτός της Πλάκας και του Κέντρου προέρχονται από τα βόρεια και νότια προάστια αποτελώντας ένα πρώτο στοιχείο ότι τα έσοδά τους από την εργασία τους στην Πλάκα πρέπει να είναι αρκετά υψηλά.

ΠΙΝΑΚΑΣ 17: ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ - ΤΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ - ΤΟΠΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ

		ΚΑΤΟΙΚΟΙ		ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ	
ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ	ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ	10	43,48%		
	ΟΙΚΙΑΚΑ	10	43,48%		
	ΣΥΝΤΑΞΙΟΥΧΟΙ	1	4,35%		
	ΣΠΟΥΔΑΣΤΕΣ	0	0,00%		
	ΑΝΕΡΓΟΙ	2	8,70%		
	ΑΛΛΟΙ	0	0,00%		
	ΣΥΝΟΛΟ	23	100,00%		
ΤΟΠΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	ΚΕΝΤΡΟ	6	26,09%		
	ΠΛΑΚΑ	11	47,83%		
	ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΑΘΗΝΑ	3	13,04%		
	-	3	13,04%		
	ΣΥΝΟΛΟ	23	100,00%		
ΤΟΠΟΣ ΔΙΑΜΟΝΗΣ	ΚΕΝΤΡΟ			1	5,00%
	ΠΛΑΚΑ			8	40,00%
	ΥΠΟΛΟΙΠΗ ΑΘΗΝΑ			11	55,00%
	ΣΥΝΟΛΟ			20	100,00%

Σχετικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς το 58% του δείγματος είναι ιδιοκτήτες και το 42% ενοικιαστές. Το μεγαλύτερο ποσοστό ιδιόχρησης το κατέχει η κατοικία με 42%, ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό ενοικίασης το κατέχει το εμπόριο με 19%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 18: ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

ΣΤΡΩΜΑ	ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ					
	ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ		ΕΝΟΙΚΙΑΣΤΗΣ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΚΑΤΟΙΚΙΑ	18	41,86%	5	11,63%	23	53,49%
ΕΜΠΟΡΙΟ	3	6,98%	8	18,60%	11	25,58%
ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	4	9,30%	5	11,63%	9	20,93%
ΣΥΝΟΛΟ	25	58,14%	18	41,86%	43	100,00%

Όσο αφορά τη σχέση ανάμεσα στις πεζοδρομήσεις και τη μετακίνηση από μια γειτονιά της Πλάκας σε άλλη παρατηρούμε ότι η συντριπτική πλειοψηφία (91%) του δείγματος δεν επηρεάστηκε. Το υπόλοιπο 9% ανήκει εξ' ολοκλήρου στο στρώμα της ψυχαγωγίας και η αιτία της μετακίνησης σύμφωνα με τους ερωτώμενους είναι το γεγονός ότι απέκτησαν δική τους επιχείρηση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 19: ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΜΕΣΑ ΣΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

ΣΤΡΩΜΑ	ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ							
	ΟΧΙ		ΝΑΙ				ΣΥΝΟΛΟ	
			ΠΡΙΝ 1979		ΜΕΤΑ 1979			
ΚΑΤΟΙΚΙΑ	22	51,16%	1	2,33%	0	0,00%	23	53,49%
ΕΜΠΟΡΙΟ	11	25,58%	0	0,00%	0	0,00%	11	25,58%
ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	5	11,63%	0	0,00%	4	9,30%	9	20,93%
ΣΥΝΟΛΟ	38	88,37%	1	2,33%	4	9,30%	43	100,00%

Γενική άποψη για την πεζοδρόμηση

Ποιά είναι όμως η εντύπωση των κατοίκων και εργαζομένων στην Πλάκα για την εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η περιοχή μετά τις πεζοδρομήσεις;

Στην προσπάθεια προσέγγισης της πραγματικής κατάστασης δέσαμε την ερώτηση αρχικά για το σύνολο της περιοχής της Πλάκας και στη συνέχεια ζητήσαμε την άποψη των ερωτώμενων για την εικόνα που παρουσιάζει ο δρόμος τους. Το σύνολο των απόμενων που αφορούν τους επιμέρους τύπους δρόμων (δρόμος, πεζόδρομος, μελλοντικός πεζόδρομος) συγκροτούν την εικόνα που παρουσιάζει η περιοχή που διεξήχθη η έρευνα που είναι, όπως έχει ήδη αναφερθεί, η Άνω Πλάκα.

Με τον τρόπο αυτό διαπιστώσαμε ότι αν και η γενική εντύπωση που έχει σχηματιστεί είναι ότι η Πλάκα έχει αναβαθμιστεί (86%), δεν ισχύει το ίδιο και για όλους τους δρόμους της. Αναλυτικότερα, η άποψη της πλειοψηφίας όσων κατοικούν και εργάζονται σε δρόμους (54%) και μελλοντικούς πεζοδρόμους (58%) είναι ότι δεν έχει αλλάξει τίποτα στο δρόμο τους, σε αντίθεση βέβαια με όσους κατοικούν και εργάζονται σε πεζοδρόμους που στο σύνολό τους (100%) δέχονται ότι ο δρόμος τους έχει αναβαθμιστεί σε σχέση με το παρελθόν.

Παρατηρούμε, ότι η άποψη που επικρατεί για την Πλάκα γενικά είναι σαφώς διαφορετική από την άποψη για τους επιμέρους δρόμους. Αιτία της διαφοράς ανάμεσα στο γενικό και στο ειδικό αποτελεί μάλλον το γεγονός, ότι ενώ οι ερωτώμενοι γνωρίζουν καλύτερα την κατάσταση στην οποία βρίσκεται ο δρόμος τους, έχουν σχηματίσει μια εσφαλμένη εντύπωση για τη συνολική περιοχή, έντονα επηρεασμένοι από την περίπτωση του δικού τους δρόμου και αποτραβηγμένοι από τις συνθήκες που επικρατούν στην υπόλοιπη περιοχή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 20:

ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ ΜΕΤΑ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΜΕΝΗ*	37	86,05%	3	23,08%	11	100,00%	4	21,05%	18	41,86%
ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΗ	2	4,65%	3	23,08%	0	0,00%	4	21,05%	7	16,28%
ΚΑΜΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	4	9,30%	7	53,85%	0	0,00%	11	57,89%	18	41,86%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Κυκλοφοριακές επιπτώσεις πεζοδρόμησης

Προκειμένου να σχηματίσουμε μια εικόνα για τις κυκλοφοριακές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης θέσαμε μια σειρά ερωτήματα τ' αποτελέσματα των οποίων παρουσιάζονται στους πίνακες (13 - 22) που ακολουθούν.

Παρατηρούμε ότι έχει διαπιστωθεί μια μεγάλη αύξηση της τουριστικής κίνησης στην Πλάκα η οποία εντοπίζεται στους πεζοδρόμους, που ενδείκνυνται άλλωστε για κινήσεις πεζών, αλλά και στους δρόμους που πρόκειται να πεζοδρομηθούν, κύρια για το λόγο ότι μεγάλα τμήματά τους λειτουργούν ήδη σαν πεζόδρομοι, αν και δεν έχουν διαμορφωθεί ακόμα, εξαιτίας των μεγάλων κλίσεων και των εμποδίων που παρουσιάζουν που καθιστούν σε πολλές περιπτώσεις αδύνατη τη διέλευση οχημάτων, αποτελώντας ουσιαστικά μια συνέχεια του δικτύου πεζοδρόμων της περιοχής. Την άποψη αυτή εξέφρασαν, τόσο οι κάτοικοι, όσο και οι εργαζόμενοι καταστημάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 21: ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ*	26	60,47%	3	23,08%	7	63,64%	11	57,89%	21	48,84%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	9	20,93%	0	0,00%	3	27,27%	5	26,32%	8	18,60%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	2	4,65%	6	46,15%	0	0,00%	2	10,53%	8	18,60%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	5	11,63%	0	0,00%	1	9,09%	1	5,26%	2	4,65%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	2	15,38%	0	0,00%	0	0,00%	2	4,65%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	1	2,33%	2	15,38%	0	0,00%	0	0,00%	2	4,65%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Οι δέσεις στάθμευσης με τις πεζοδρομήσεις έχουν μειωθεί αισθητά εφόσον απαγορεύεται η στάθμευση κατά μήκος των πεζοδρόμων και στις εισόδους αυτών, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από την άποψη των ερωτώμενων. Στο σημείο αυτό, όμως, πρέπει να σημειωθεί ότι ένα αρκετά υψηλό ποσοστό των ερωτώμενων (27%) που οι κατοικίες ή τα καταστήματά τους έχουν πρόσβαση σε πεζόδρομο εξέφρασαν την άποψη ότι οι προσφερόμενες δέσεις στάθμευσης κατά μήκος των δρόμων τους παρέμειναν ως είχαν.

Το στοιχείο αυτό υποδηλώνει ότι δεν έχει γίνει σωστή ενημέρωση σχετικά με την ισχύουσα πολιτική στάθμευσης που ακολουθείται στην περιοχή, η οποία θέλει οι κάτοικοι της περιοχής να σταθμεύουν τα οχήματά τους σε χώρους όπου με αστυνομική απόφαση ειδική πινακίδα το επιτρέπει και περιορίζονται κατά μήκος ορισμένων δρόμων το πλάτος των οποίων το επιτρέπει, καθώς και σε πλατώματα που σχηματίζονται, ενώ οι εργαζόμενοι και επισκέπτες έχουν τη δυνατότητα στάθμευσης μόνο σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης - δημόσιους και ιδιωτικούς - που λειτουργούν στην περιοχή.

ΠΙΝΑΚΑΣ 22: ΘΕΣΕΙΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	2	4,65%	1	7,69%	0	0,00%	0	0,00%	1	2,33%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	1	2,33%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	5	11,63%	9	69,23%	3	27,27%	16	84,21%	28	65,12%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	6	13,95%	0	0,00%	2	18,18%	1	5,26%	3	6,98%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ*	24	55,81%	1	7,69%	6	54,55%	1	5,26%	8	18,60%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	3	6,98%	2	15,38%	0	0,00%	1	5,26%	3	6,98%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	2	4,65%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Αποτέλεσμα της λανθασμένης αυτής εντύπωσης που έχει αναπτυχθεί σε συνδιασμό με την ελλειπή αστυνόμευση της στάθμευσης είναι τα υψηλά ποσοστά παράνομης στάθμευσης, τόσο οχημάτων, όσο και μηχανών, κατά μήκος των δρόμων και πεζοδρόμων, όπως παρουσιάζεται από τους δύο ακόλουθους πίνακες 23 και 24.

Αναλυτικότερα σε μια προσπάθεια προσδιορισμού της έκτασης του φαινομένου ανά κατηγορία δρόμου επισημαίνεται η άπουη των ερωτώμενων σύμφωνα με την οποία το φαινόμενο 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, γεγονός που δείχνει ότι η Πλάκα δεν έχει καταφέρει ακόμα και σήμερα ν' απαλλαγεί από το χαρακτηρισμό σαν χώρου υποδοχής και ανοχής της παράνομης στάθμευσης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 23: ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	21	48,84%	3	23,08%	5	45,45%	7	36,84%	15	34,88%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	6	13,95%	0	0,00%	3	27,27%	1	5,26%	4	9,30%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	2	4,65%	7	53,85%	2	18,18%	9	47,37%	18	41,86%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ*	3	6,98%	0	0,00%	1	9,09%	0	0,00%	1	2,33%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	3	6,98%	2	15,38%	0	0,00%	1	5,26%	3	6,98%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	3	6,98%	1	7,69%	0	0,00%	1	5,26%	2	4,65%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	5	11,63%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 24: ΠΑΡΑΝΟΜΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ ΜΗΧΑΝΩΝ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	18	41,86%	1	7,69%	9	81,82%	8	42,11%	18	41,86%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ*	8	18,60%	0	0,00%	0	0,00%	1	5,26%	1	2,33%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	6	13,95%	7	53,85%	2	18,18%	10	52,63%	19	44,19%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	3	6,98%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	1	2,33%	3	23,08%	0	0,00%	0	0,00%	3	6,98%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	2	4,65%	2	15,38%	0	0,00%	0	0,00%	2	4,65%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	5	11,63%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Διερευνώντας τις κυκλοφοριακές επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων δεν ήταν δυνατόν να μην περιληφθούν οι κινήσεις οχημάτων, μηχανών και πεζών σε δρόμους και πεζοδρόμους.

Αναφορικά με την κίνηση οχημάτων σε δρόμους, η γενική άποψη είναι ότι έχει μειωθεί, στηριζόμενη στο ότι ο διαθέσιμος χώρος για την κίνηση οχημάτων μειώθηκε αισθητά με τις ευρείες πεζοδρομήσεις, ενώ όσοι μένουν και εργάζονται σε αυτοκινητοδρόμους δηλώνουν ότι έχει παραμείνει στα ίδια επίπεδα με μια τάση μείωσης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 25: ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΔΡΟΜΟΥΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	0	0,00%	0	0,00%			0	0,00%	0	0,00%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	1	2,33%	0	0,00%			1	5,26%	1	3,13%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	6	13,95%	7	53,85%			13	68,42%	20	62,50%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	17	39,53%	1	7,69%			2	10,53%	3	9,38%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ*	15	34,88%	3	23,08%			1	5,26%	4	12,50%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	3	6,98%	2	15,38%			1	5,26%	3	9,38%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	1	2,33%	0	0,00%			0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%			1	5,26%	1	3,13%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%			19	100,00%	32	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Ανάλογα συμπεράσματα προκύπτουν και για την κίνηση μηχανών σε δρόμους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 26: ΚΙΝΗΣΗ ΜΗΧΑΝΩΝ ΣΕ ΔΡΟΜΟΥΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	0	0,00%	0	0,00%			2	10,53%	2	6,25%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	4	9,30%	0	0,00%			1	5,26%	1	3,13%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	16	37,21%	9	69,23%			12	63,16%	21	65,63%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ*	15	34,88%	0	0,00%			1	5,26%	1	3,13%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	4	9,30%	2	15,38%			1	5,26%	3	9,38%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	3	6,98%	2	15,38%			1	5,26%	3	9,38%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	1	2,33%	0	0,00%			0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%			1	5,26%	1	3,13%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%			19	100,00%	32	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Αντίθετα, κατά γενική ομολογία, οι πεζοί που κινούνται στους δρόμους έχουν αυξηθεί γενικά, γεγονός που επιβεβαιώνει την υλοποίηση ενός από τους στόχους που είχαν τεθεί κατά το σχεδιασμό της κυκλοφοριακής αναδιάρθρωσης, που ήθελε οι πεζοί να μπορούν να χρησιμοποιούν ακόμα

και τους αυτοκινητοδρόμους χωρίς να δέχονται σημαντικές οχλήσεις από την ταυτόχρονη κίνηση των οχημάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 27: ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ ΣΕ ΔΡΟΜΟΥΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ*	13	30,23%	2	15,38%			8	42,11%	10	31,25%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	15	34,88%	2	15,38%			4	21,05%	6	18,75%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	7	16,28%	6	46,15%			2	10,53%	8	25,00%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	2	4,65%	0	0,00%			2	10,53%	2	6,25%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	2	4,65%	1	7,69%			0	0,00%	1	3,13%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	4	9,30%	2	15,38%			2	10,53%	4	12,50%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	0	0,00%	0	0,00%			0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%			1	5,26%	1	3,13%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%			19	100,00%	32	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Αντίστοιχα, για ανάλογες κινήσεις σε πεζοδρόμους σχηματίστηκε η αντίληψη ότι τα οχήματα που κινούνται παράνομα στους πεζοδρόμους έχουν μειωθεί, αλλά παρατηρούνται αυξητικές τάσεις του φαινομένου δεδομένης της έλλειψης αστυνόμευσης.

ΠΙΝΑΚΑΣ 28: ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	2	4,65%			2	18,18%			2	18,18%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	13	30,23%			4	36,36%			4	36,36%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	1	2,33%			3	27,27%			3	27,27%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	10	23,26%			0	0,00%			0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ*	9	20,93%			2	18,18%			2	18,18%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	3	6,98%			0	0,00%			0	0,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	5	11,63%			0	0,00%			0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%			0	0,00%			0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%			11	100,00%			11	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Το ίδιο συμπέρασμα ισχύει και για την παράνομη κίνηση των μηχανών στους πεζοδρόμους, μόνο που σ' αυτή την περίπτωση οι αυξητικές τάσεις έχουν πάρει μεγάλες διαστάσεις, που παράλληλα με τις υψηλές σχετικά ταχύτητες που αναπτύσσονται δημιουργούν επικίνδυνες συνθήκες για τα μεγάλα πλήθη πεζών που κινούνται σε όλο το πλάτος των πεζοδρόμων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 29: ΚΙΝΗΣΗ ΜΗΧΑΝΩΝ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	6	13,95%			6	54,55%			6	54,55%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	10	23,26%			1	9,09%			1	9,09%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	6	13,95%			3	27,27%			3	27,27%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ*	9	20,93%			0	0,00%			0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	3	6,98%			1	9,09%			1	9,09%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	3	6,98%			0	0,00%			0	0,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	5	11,63%			0	0,00%			0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	1	2,33%			0	0,00%			0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%			11	100,00%			11	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 30: ΚΙΝΗΣΗ ΠΕΖΩΝ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ*	30	69,77%			8	72,73%			8	72,73%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	7	16,28%			3	27,27%			3	27,27%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	2	4,65%			0	0,00%			0	0,00%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%			0	0,00%			0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%			0	0,00%			0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	3	6,98%			0	0,00%			0	0,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	1	2,33%			0	0,00%			0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%			0	0,00%			0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%			11	100,00%			11	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Οικονομικές - κοινωνικές επιπτώσεις πεζοδρόμησης

Παρατηρώντας τους πίνακες 23 - 35 που παρουσιάζουν τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι έχει επέλθει μια γενική βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της Πλάκας. Βέβαια, η άνοδος του οικονομικού και κοινωνικού επιπέδου της Πλάκας αποτελεί έναν από τους κυριότερους στόχους του Προγράμματος Ανάπλασής της, σαν απαραίτητη προϋπόθεση για να αποτελέσει και πάλι πόλο έλξης για τους παλιούς, αλλά και για νέους κατοίκους, ούτως ώστε να ξαναζωντανέψει η παλιά γειτονιά, όμως ίσως θα έπρεπε να έχουν τεθεί παράλληλα και κάποια ανώτατα όρια.

Στα πλαίσια της προσπάθειας βελτίωσης της οικονομικής και κοινωνικής ζωής της Πλάκας έγιναν σημαντικές επεμβάσεις στο χώρο, που αναμφίβολα αναβάδμισαν το πολεοδομικό περιβάλλον της περιοχής, όπως η κυκλοφοριακή ρύθμιση, οι εκτεταμένες πεζοδρομήσεις και ο αυστηρός έλεγχος των χρήσεων γης, ενώ αγνοήθηκε τελείως ο παράγοντας "άνθρωπος" που κυριολεκτικά αφέθηκε έρμαιο της ελεύθερης αγοράς. Η ελεύθερη αγορά από την πλευρά της βοηθούμενη και από την αναβάδμιση της περιοχής διαμόρφωσε υψηλές τιμές αγοράς και ενοικίασης ακινήτων σε όλη την έκταση της υπό-ανάπλαση περιοχής, με τις υψηλότερες κατά μήκος των πεζοδρόμων, όπως διαφαίνεται άλλωστε και από τους αντίστοιχους πίνακες (31 και 32) που παρουσιάζουν τις συγκριτικές τιμές αγοράς και ενοικίασης ακινήτων, αποβαίνοντας τελικά σε βάρος των παλιών κατοίκων και επαγγελματιών.

Και αυτό αποτελεί το παράδοξο της υπόθεσης, που θέλει η αναβάδμιση του περιβάλλοντος να προσελκύσει τον παλιό πληθυσμό, ενώ τελικά τον αποθαρρύνει διαμορφώνοντας δυσανάλογα υψηλές τιμές γης, οι οποίες αποτελούν πόλο έλξης για άτομα υψηλότερων οικονομικών και κοινωνικών στρωμάτων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 31: ΤΙΜΗ ΑΓΟΡΑΣ ΑΚΙΝΗΤΟΥ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ*	28	65,12%	7	53,85%	7	63,64%	11	57,89%	25	58,14%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	6	13,95%	1	7,69%	2	18,18%	4	21,05%	7	16,28%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	0	0,00%	3	23,08%	0	0,00%	1	5,26%	4	9,30%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	4	9,30%	2	15,38%	1	9,09%	1	5,26%	4	9,30%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	5	11,63%	0	0,00%	1	9,09%	2	10,53%	3	6,98%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 32: ΥΨΟΣ ΕΝΟΙΚΙΩΝ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ*	31	72,09%	7	53,85%	9	81,82%	11	57,89%	27	62,79%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	5	11,63%	1	7,69%	1	9,09%	4	21,05%	6	13,95%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	0	0,00%	3	23,08%	0	0,00%	1	5,26%	4	9,30%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	3	6,98%	2	15,38%	1	9,09%	0	0,00%	3	6,98%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	4	9,30%	0	0,00%	0	0,00%	3	15,79%	3	6,98%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Απόρροια του γεγονότος αυτού είναι η προσέλκυση αγοραστών ακινήτων, κύρια σε πεζοδρομημένες περιοχές και σε περιοχές που θα πεζοδρομηθούν στο μέλλον, που ανήκουν σε υψηλά εισοδηματικά και κοινωνικά στρώματα και συγκεκριμένα γνωστών εφοπλιστών, επιστημόνων και καλλιτεχνών, πολλοί από τους οποίους έχουν γίνει ήδη μόνιμοι κάτοικοι, όπως δείχνουν και τα ποσοστά των πινάκων 33 και 34 που ακολουθούν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 33: ΕΙΣΟΔΗΜΑ ΚΑΤΟΙΚΩΝ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	7	16,28%	2	15,38%	0	0,00%	2	10,53%	4	9,30%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	13	30,23%	3	23,08%	5	45,45%	7	36,84%	15	34,88%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	1	2,33%	4	30,77%	2	18,18%	3	15,79%	9	20,93%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	1	2,33%	0	0,00%	0	0,00%	1	5,26%	1	2,33%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	6	13,95%	2	15,38%	1	9,09%	2	10,53%	5	11,63%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	15	34,88%	2	15,38%	3	27,27%	4	21,05%	9	20,93%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

ΠΙΝΑΚΑΣ 34: ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΤΑΞΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	4	9,30%	2	15,38%	0	0,00%	1	5,26%	3	6,98%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ*	17	39,53%	3	23,08%	5	45,45%	8	42,11%	16	37,21%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	1	2,33%	4	30,77%	2	18,18%	4	21,05%	10	23,26%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	6	13,95%	2	15,38%	1	9,09%	2	10,53%	5	11,63%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	15	34,88%	2	15,38%	3	27,27%	4	21,05%	9	20,93%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Διείσδυση των υψηλών εισοδημάτων παρατηρείται επίσης και στους τομείς του εμπορίου και της γυχαγωγίας με άμεσο αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση των μικρών μονάδων και ενσωμάτωσής τους σε μεγαλύτερες μονάδες της ίδιας ή άλλης χρήσης, γεγονός που γίνεται αντιληπτό και από την καταγραφή των χρήσεων γης και τη σύγκρισή τους με τις αντίστοιχες πριν από την παρέμβαση.

Οι μονάδες αυτές παρουσιάζουν, κατά γενική ομολογία, αύξηση των πωλήσεων προσφέροντας καλύτερες συνθήκες εργασίας στα άτομα που απασχολούν, αυξάνοντας το προσωπικό και τις αμοιβές τους, όπως ισχυρίστηκε η πλειοψηφία των ερωτώμενων καταστηματάρχων-επιχειρηματιών και παρά την άρνηση ορισμένων να το επιβεβαιώσουν, και επομένως και καλύτερο επίπεδο εξυπηρέτησης στους πελάτες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 35: ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ*	18	41,86%	4	30,77%	5	45,45%	2	10,53%	11	25,58%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	7	16,28%	2	15,38%	4	36,36%	3	15,79%	9	20,93%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	2	4,65%	4	30,77%	0	0,00%	1	5,26%	5	11,63%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	3	6,98%	1	7,69%	0	0,00%	1	5,26%	2	4,65%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	5	11,63%	1	7,69%	1	9,09%	1	5,26%	3	6,98%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	8	18,60%	1	7,69%	1	9,09%	4	21,05%	6	13,95%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	7	36,84%	7	16,28%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 36: ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΣΑΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ			0	0,00%	0	0,00%	1	16,67%	1	5,00%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ			0	0,00%	1	16,67%	1	16,67%	2	10,00%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ			5	62,50%	4	66,67%	2	33,33%	11	55,00%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ			0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ			1	12,50%	0	0,00%	1	16,67%	2	10,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ			2	25,00%	1	16,67%	0	0,00%	3	15,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ			0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ			0	0,00%	0	0,00%	1	16,67%	1	5,00%
ΣΥΝΟΛΟ			8	100,00%	6	100,00%	6	100,00%	20	100,00%

ΠΙΝΑΚΑΣ 37: ΑΜΟΙΒΗ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ ΣΑΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ			1	12,50%	2	33,33%	1	16,67%	4	20,00%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ			0	0,00%	2	33,33%	1	16,67%	3	15,00%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ			4	50,00%	1	16,67%	3	50,00%	8	40,00%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ			1	12,50%	0	0,00%	0	0,00%	1	5,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ			0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ			2	25,00%	1	16,67%	0	0,00%	3	15,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ			0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ			0	0,00%	0	0,00%	1	16,67%	1	5,00%
ΣΥΝΟΛΟ			8	100,00%	6	100,00%	6	100,00%	20	100,00%

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί, ότι στα πλαίσια 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 γυχαγωγία έχουν προσανατολιστεί στην εξυπηρέτηση αυτής της κατηγορίας πελατών εκτοπίζοντας σταδιακά το εμπόριο που εξυπηρετούσε τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής. Μια προσπάθεια, όμως, αναβίωσης της γειτονιάς και μάλιστα μιας γειτονιάς παραδοσιακού τύπου, όπως αυτής της Πλάκας, πρέπει να επιδιώκει τη διατήρηση του τοπικού εμπορίου και να το στηρίζει μέσω οικονομικών κινήτρων με στόχο τη διατήρηση της φυσιογνωμίας της γειτονιάς, παράλληλα με την εξυπηρέτηση και των κατοίκων.

Παρ' όλα αυτά δεν πρέπει να παραλήγουμε να παρουσιάσουμε το ανθρωπινό περιβάλλον διαβίωσης που έχει διαμορφωθεί στις πεζοδρομημένες περιοχές, όπου οι κοινωνικές σχέσεις ανάμεσα στους γείτονες έχουν αρχίσει να βελτιώνονται σταθερά και η ασφάλεια όσο αφορά το παιχνίδι και την κίνηση των παιδιών στους πεζοδρόμους έχει αυξηθεί πάρα πολύ σε σχέση με τις μη-πεζοδρομημένες περιοχές, όπου οι συνθήκες διαβίωσης παραμένουν στα ίδια με πριν επίπεδα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 38: ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΕ ΓΕΙΤΟΝΕΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	4	9,30%	0	0,00%	2	18,18%	0	0,00%	2	4,65%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ*	17	39,53%	2	15,38%	5	45,45%	6	31,58%	13	30,23%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	9	20,93%	8	61,54%	3	27,27%	11	57,89%	22	51,16%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	2	4,65%	1	7,69%	0	0,00%	1	5,26%	2	4,65%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	4	9,30%	2	15,38%	1	9,09%	1	5,26%	4	9,30%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	7	16,28%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 39: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΦΗΝΟΝΤΑΣ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΝΑ ΠΑΙΖΟΥΝ ΕΞΩ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	4	9,30%	0	0,00%	5	45,45%	1	5,26%	6	13,95%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ*	17	39,53%	2	15,38%	1	9,09%	1	5,26%	4	9,30%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	10	23,26%	8	61,54%	1	9,09%	11	57,89%	20	46,51%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	5,26%	1	2,33%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	3	6,98%	0	0,00%	1	9,09%	3	15,79%	4	9,30%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	4	9,30%	3	23,08%	2	18,18%	0	0,00%	5	11,63%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	5	11,63%	0	0,00%	1	9,09%	2	10,53%	3	6,98%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 40: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΦΗΝΟΝΤΑΣ ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΝΑ ΚΙΝΟΥΝΤΑΙ ΜΟΝΑ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	3	6,98%	0	0,00%	5	45,45%	0	0,00%	5	11,63%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	11	25,58%	2	15,38%	1	9,09%	2	10,53%	5	11,63%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ*	15	34,88%	8	61,54%	1	9,09%	10	52,63%	19	44,19%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	5,26%	1	2,33%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	2	4,65%	0	0,00%	1	9,09%	2	10,53%	3	6,98%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	5	11,63%	3	23,08%	2	18,18%	1	5,26%	6	13,95%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	7	16,28%	0	0,00%	1	9,09%	3	15,79%	4	9,30%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Αν μάλιστα υπήρχε αυστηρότερη αστυνόμευση καθ' όλη τη διάρκεια του 24ώρου ώστε να μειωθεί, αν όχι να εξαλειφθεί, η εγκληματικότητα και η παράνομη κίνηση οχημάτων και κυρίως μηχανών κατά μήκος των πεζοδρόμων, οι συνθήκες διαβίωσης στην περιοχή θα ήταν πολύ καλύτερες από πολλών άλλων περιοχών της Αθήνας, ακόμα και προαστίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 41: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΟ ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ*	2	4,65%	2	15,38%	0	0,00%	1	5,26%	3	6,98%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	14	32,56%	1	7,69%	4	36,36%	6	31,58%	11	25,58%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	17	39,53%	6	46,15%	4	36,36%	10	52,63%	20	46,51%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	4	9,30%	2	15,38%	0	0,00%	0	0,00%	2	4,65%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	2	4,65%	0	0,00%	3	27,27%	0	0,00%	3	6,98%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	4	9,30%	2	15,38%	0	0,00%	2	10,53%	4	9,30%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 42: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΟ ΚΙΝΗΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	4	9,30%	1	7,69%	3	27,27%	1	5,26%	5	11,63%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ*	13	30,23%	1	7,69%	1	9,09%	1	5,26%	3	6,98%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	12	27,91%	7	53,85%	3	27,27%	12	63,16%	22	51,16%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	5	11,63%	1	7,69%	0	0,00%	0	0,00%	1	2,33%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	4	9,30%	1	7,69%	2	18,18%	1	5,26%	4	9,30%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	3	6,98%	2	15,38%	0	0,00%	1	5,26%	3	6,98%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	2	4,65%	0	0,00%	0	0,00%	2	10,53%	2	4,65%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	2	18,18%	1	5,26%	3	6,98%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 43: ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΑΠΟ ΚΙΝΗΣΗ ΜΗΧΑΝΩΝ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	5	11,63%	1	7,69%	2	18,18%	1	5,26%	4	9,30%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ*	10	23,26%	1	7,69%	2	18,18%	0	0,00%	3	6,98%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	13	30,23%	7	53,85%	4	36,36%	13	68,42%	24	55,81%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	7	16,28%	2	15,38%	1	9,09%	0	0,00%	3	6,98%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	4	9,30%	0	0,00%	1	9,09%	2	10,53%	3	6,98%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	2	4,65%	2	15,38%	0	0,00%	0	0,00%	2	4,65%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	2	4,65%	0	0,00%	0	0,00%	2	10,53%	2	4,65%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	1	9,09%	1	5,26%	2	4,65%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Περιβαλλοντικές - ποιοτικές επιπτώσεις πεζοδρόμησης

Στοιχεία που συμβάλλουν από την πλευρά τους στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας είναι η μεγάλη μείωση των θορύβων από την κίνηση οχημάτων και μηχανών στους πεζοδρόμους παράλληλα με την αύξηση των πεζών που δίνουν ζωή σε όλο το δίκτυο πεζοδρόμων, γεγονός που έχει φυσικά αντίκτυπο στη γενική εικόνα της Πλάκας, παρουσιάζοντάς την προς τα έξω σαν μια ήσυχη περιοχή που σφίζει από ζωή όλο το 24ωρο.

ΠΙΝΑΚΑΣ 44: ΘΟΡΥΒΟΣ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑΤΑ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	2	4,65%	2	15,38%	0	0,00%	1	5,26%	3	6,98%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	1	2,33%	0	0,00%	0	0,00%	2	10,53%	2	4,65%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	4	9,30%	7	53,85%	1	9,09%	10	52,63%	18	41,86%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	14	32,56%	2	15,38%	1	9,09%	3	15,79%	6	13,95%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ*	20	46,51%	2	15,38%	9	81,82%	2	10,53%	13	30,23%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	1	2,33%	0	0,00%	0	0,00%	1	5,26%	1	2,33%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	1	2,33%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 45: ΘΟΡΥΒΟΣ ΑΠΟ ΜΗΧΑΝΕΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	3	6,98%	2	15,38%	0	0,00%	4	21,05%	6	13,95%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	2	4,65%	0	0,00%	1	9,09%	2	10,53%	3	6,98%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	11	25,58%	8	61,54%	1	9,09%	9	47,37%	18	41,86%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	6	13,95%	0	0,00%	2	18,18%	0	0,00%	2	4,65%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ*	19	44,19%	3	23,08%	7	63,64%	3	15,79%	13	30,23%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	1	2,33%	0	0,00%	0	0,00%	1	5,26%	1	2,33%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	1	2,33%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 46: ΦΑΣΑΡΙΑ ΑΠΟ ΠΕΖΟΥΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΑΝΑΛΥΤΙΚΑ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	2	4,65%	0	0,00%	0	0,00%	3	15,79%	3	6,98%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	5	11,63%	1	7,69%	2	18,18%	4	21,05%	7	16,28%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ*	25	58,14%	8	61,54%	7	63,64%	10	52,63%	25	58,14%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	3	6,98%	0	0,00%	2	18,18%	0	0,00%	2	4,65%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	5	11,63%	2	15,38%	0	0,00%	1	5,26%	3	6,98%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	2	4,65%	2	15,38%	0	0,00%	1	5,26%	3	6,98%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	1	2,33%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Επίσης οι πεζόδρομοι είναι άμεσα συνδεδεμένοι στα μάτια όλων των κατοίκων και εργαζομένων της περιοχής με αυξημένες σχετικά αναπαλαιώσεις κτιρίων, ανακαινίσεις καταστημάτων και αλλαγές χρήσεων, όπως φαίνονται και από τους αντίστοιχους πίνακες 47 - 48.

ΠΙΝΑΚΑΣ 47: ΑΝΑΠΑΛΑΙΩΣΕΙΣ ΚΤΙΡΙΩΝ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ	14	32,56%	2	15,38%	3	27,27%	3	15,79%	8	18,60%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ*	15	34,88%	0	0,00%	6	54,55%	9	47,37%	15	34,88%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	2	4,65%	7	53,85%	0	0,00%	5	26,32%	12	27,91%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	5	11,63%	2	15,38%	2	18,18%	1	5,26%	5	11,63%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	7	16,28%	1	7,69%	0	0,00%	1	5,26%	2	4,65%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	1	7,69%	0	0,00%	0	0,00%	1	2,33%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 48: ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΕΙΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ*	19	44,19%	2	15,38%	7	63,64%	5	26,32%	14	32,56%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	12	27,91%	3	23,08%	0	0,00%	3	15,79%	6	13,95%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	2	4,65%	4	30,77%	3	27,27%	4	21,05%	11	25,58%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	4	9,30%	2	15,38%	1	9,09%	1	5,26%	4	9,30%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	6	13,95%	1	7,69%	0	0,00%	2	10,53%	3	6,98%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	1	7,69%	0	0,00%	4	21,05%	5	11,63%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 49: ΑΛΛΑΓΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΑΥΞΗΣΗ*	13	30,23%	2	15,38%	4	36,36%	1	5,26%	7	16,28%
ΜΙΚΡΗ ΑΥΞΗΣΗ	14	32,56%	1	7,69%	1	9,09%	5	26,32%	7	16,28%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	4	9,30%	6	46,15%	5	45,45%	9	47,37%	20	46,51%
ΜΙΚΡΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΜΕΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	5	11,63%	2	15,38%	1	9,09%	1	5,26%	4	9,30%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	7	16,28%	1	7,69%	0	0,00%	2	10,53%	3	6,98%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	1	7,69%	0	0,00%	1	5,26%	2	4,65%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Στα πλαίσια της ίδιας ομάδας και του ίδιου περιεχομένου ερωτήσεων τέθηκε η ερώτηση στους μεν κατοίκους αν έχουν αναπαλαιώσει ή επισκευάσει την κατοικία τους και στους δε καταστηματαρχες αν έχουν αλλάξει χρήση και αν έχουν ανακαινίσει το κατάστημά τους και πότε.

Από τους κατοίκους που ρωτήθηκαν οι μισοί είχαν, είτε αναπαλαιώσει, είτε επισκευάσει την κατοικία τους, στη συντριπτική τους πλειοψηφία μετά

την έναρξη της εφαρμογής των πεζοδρομήσεων κατά τα ποσοστά που δείχνει ο πίνακας που ακολουθεί.

ΠΙΝΑΚΑΣ 50: ΑΝΑΠΑΛΑΙΩΣΗ ΕΠΙΣΚΕΥΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΚΑΤΟΙΚΙΑ	ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό
ΝΑΙ	0	0,00%	1	20,00%	10	76,92%	11	47,83%
ΟΧΙ	4	80,00%	4	80,00%	3	23,08%	11	47,83%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	1	20,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	4,35%
ΣΥΝΟΛΟ	5	100,00%	5	100,00%	13	100,00%	23	100,00%

Από τους εμπόρους που ρωτήθηκαν αν είχαν αλλάξει χρήση στο κατάστημά τους κανένας δεν ανέφερε ότι έχει προβεί σε τέτοια ενέργεια, διότι το εμπόριο είναι αρκετά προσοδοφόρο και ιδιαίτερα σε τουριστικές περιοχές, όπως η Πλάκα. Το μόνο που ανέφεραν ορισμένοι ήταν ότι παλιότερα ασχολούνταν με το τοπικό εμπόριο, ενώ σήμερα έχουν στραφεί στο υπερτοπικό εξαιτίας της μεγάλης αύξησης της τουριστικής κίνησης. Αυτός είναι και ο λόγος του μεγάλου ποσοστού ανακαίνισης των καταστημάτων τους την περίοδο μετά τις πρώτες πεζοδρομήσεις, όπως δείχνουν οι πίνακες.

ΠΙΝΑΚΑΣ 51: ΑΛΛΑΓΗ ΧΡΗΣΗΣ ΚΤΙΡΙΟΥ

ΕΜΠΟΡΙΟ	ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό
ΝΑΙ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΟΧΙ	5	100,00%	3	100,00%	3	100,00%	11	100,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	5	100,00%	3	100,00%	3	100,00%	11	100,00%

ΠΙΝΑΚΑΣ 52: ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ

ΕΜΠΟΡΙΟ	ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό
ΝΑΙ	3	60,00%	2	66,67%	2	66,67%	7	63,64%
ΟΧΙ	2	40,00%	1	33,33%	1	33,33%	4	36,36%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	5	100,00%	3	100,00%	3	100,00%	11	100,00%

Αναφορικά με τη γυχαγωγία υπήρξε μία μόνο περίπτωση αλλαγής χρήσης, ενώ όλοι σχεδόν όσοι ρωτήθηκαν έχουν ανακαινίσει το κατάστημά τους την περίοδο εφαρμογής του Προγράμματος Ανάπλασης, επειδή σε αντίθετη περίπτωση θα έπρεπε να κλείσουν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 53: ΑΛΛΑΓΗ ΧΡΗΣΗΣ ΚΤΙΡΙΟΥ

ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό
ΝΑΙ	1	33,33%	0	0,00%	0	0,00%	1	11,11%
ΟΧΙ	2	66,67%	3	100,00%	3	100,00%	8	88,89%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	3	100,00%	3	100,00%	3	100,00%	9	100,00%

ΠΙΝΑΚΑΣ 54: ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΟΣ

ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό
ΝΑΙ	2	66,67%	3	100,00%	3	100,00%	8	88,89%
ΟΧΙ	1	33,33%	0	0,00%	0	0,00%	1	11,11%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	3	100,00%	3	100,00%	3	100,00%	9	100,00%

Τα στοιχεία που παρουσιάστηκαν αναφορικά με τα κτίρια στους πεζοδρόμους έρχονται να συμπληρωθούν από μια γενικότερη ερώτηση που αφορά τη μορφολογία των κτιρίων στους πεζοδρόμους. Από τις απαντήσεις που δόθηκαν διαφαίνεται ότι έχει βελτιωθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό,

γεγονός που έρχεται να προσδώσει την ίδια εντύπωση για τη μορφολογία των κτιρίων στο σύνολο της Πλάκας (πίνακας 55).

ΠΙΝΑΚΑΣ 55:

ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ ΣΕ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ*	15	34,88%	1	7,69%	5	45,45%	6	31,58%	12	27,91%
ΜΙΚΡΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ	18	41,86%	3	23,08%	4	36,36%	9	47,37%	16	37,21%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	1	2,33%	5	38,46%	2	18,18%	2	10,53%	9	20,93%
ΜΙΚΡΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	5	11,63%	2	15,38%	0	0,00%	1	5,26%	3	6,98%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	4	9,30%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	2	15,38%	0	0,00%	1	5,26%	3	6,98%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Παρά τις όσες δετικές επιπτώσεις που παρουσιάστηκαν, περιβαλλοντικές και ποιοτικές, εντοπίστηκαν και ορισμένα προβλήματα που δημιουργήθηκαν μετά την έναρξη λειτουργίας των πεζοδρόμων, παρά την αντίθετη εντύπωση των αρμοδίων για μικρή βελτίωση τους, αναφορικά με την αποκομιδή των απορριμμάτων, την καθαριότητα των πεζοδρόμων, την εξπηρέτηση από οργανισμούς κοινής ωφελείας και την τροφοδοσία των καταστημάτων.

Σχετικά με την αποκομιδή των απορριμμάτων, τόσο των κατοικιών, όσο και των καταστημάτων, αν και στην Πλάκα γενικά φαίνεται ότι παρουσιάζει μια μικρή βελτίωση, η κατάσταση που επικρατεί στην περιοχή όπου έγινε η έρευνα είναι η ίδια με τάσεις χειροτέρευσης στους πεζοδρόμους.

Αναλυτικά, οι κάτοικοι και καταστηματάρχες που έχουν πρόσβαση σε δρόμους και μελλοντικούς πεζοδρόμους δέχονται ότι η κατάσταση παραμένει η ίδια με κάποιες τάσεις βελτίωσης. Την άπουσή τους αυτή τη στηρίζουν στο γεγονός ότι αν και σε σχέση με το παρελθόν σήμερα η αποκομιδή των απορριμμάτων γίνεται δύο φορές την ημέρα και πάλι όλες τις ώρες της ημέρας συναντάς σκουπίδια σε κάθε γωνία.

Από την άλλη πλευρά, οι κάτοικοι και καταστηματάρχες με πρόσβαση σε πεζοδρόμους δηλώνουν ότι η κατάσταση έχει σαφώς χειροτερέψει σε σχέση με το παρελθόν και ότι όλοι οι πεζοδρόμοι είναι μονίμως γεμάτοι σκουπίδια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 56:

ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΩΝ

ΚΑΤΟΙΚΙΑ	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ.ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ	1	4,35%	0	0,00%	1	20,00%	0	0,00%	1	4,35%
ΜΙΚΡΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ*	11	47,83%	2	40,00%	1	20,00%	2	15,38%	5	21,74%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	5	21,74%	3	60,00%	1	20,00%	8	61,54%	12	52,17%
ΜΙΚΡΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	3	13,04%	0	0,00%	2	40,00%	0	0,00%	2	8,70%
ΜΕΓΑΛΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	3	13,04%	0	0,00%	0	0,00%	3	23,08%	3	13,04%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100,00%	5	100,00%	5	100,00%	13	100,00%	23	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 57:

ΑΠΟΚΟΜΙΔΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

ΕΜΠΟΡΙΟ - ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ.ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ	6	30,00%	1	12,50%	1	16,67%	3	50,00%	5	25,00%
ΜΙΚΡΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ*	5	25,00%	0	0,00%	2	33,33%	1	16,67%	3	15,00%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	2	10,00%	4	50,00%	1	16,67%	2	33,33%	7	35,00%
ΜΙΚΡΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	3	15,00%	1	12,50%	1	16,67%	0	0,00%	2	10,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	2	10,00%	0	0,00%	1	16,67%	0	0,00%	1	5,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	2	10,00%	2	25,00%	0	0,00%	0	0,00%	2	10,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	20	100,00%	8	100,00%	6	100,00%	6	100,00%	20	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

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 χειροτερεύει.

ΠΙΝΑΚΑΣ 58:

ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ	4	9,30%	0	0,00%	1	9,09%	1	5,26%	2	4,65%
ΜΙΚΡΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ*	14	32,56%	2	15,38%	2	18,18%	1	5,26%	5	11,63%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	2	4,65%	5	38,46%	0	0,00%	9	47,37%	14	32,56%
ΜΙΚΡΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	7	16,28%	1	7,69%	2	18,18%	2	10,53%	5	11,63%
ΜΕΓΑΛΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	14	32,56%	0	0,00%	6	54,55%	4	21,05%	10	23,26%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	1	2,33%	2	15,38%	0	0,00%	0	0,00%	2	4,65%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	1	2,33%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	3	23,08%	0	0,00%	2	10,53%	5	11,63%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Βέβαια, το μεγαλύτερο ποσοστό ευθύνης έχουν οι ίδιοι οι κάτοικοι που βγάζουν τ' απορρίμμά τους όποτε τους εξυπηρετεί αδιαφορώντας για το ποιά ώρα της ημέρας γίνεται η αποκομιδή τους, αλλά και οι καταστηματαρχές οι οποίοι συστηματικά καταστρέφουν όποια από τα καλάδια απορριμμάτων που τοποθετεί ο Δήμος Αθηναίων και το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. τύχει να βρίσκεται κοντά στην είσοδο του καταστήματός τους, με τη δικαιολογία ότι αποτελούν εστίες μόλυνσης και προσέλκυσης εντόμων που τους δημιουργούν έντονο πρόβλημα ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το Γραφείο της Πλάκας τοποθέτησε περίπου 45 καλάδια απορριμμάτων κατά μήκος των πεζοδρόμων και σήμερα διατηρούνται στη θέση τους μόνο 2 - 3 από αυτά.

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.

Στις αρνητικές επιπτώσεις, όχι τόσο των πεζοδρομήσεων, όσο της ελλειπούς αστυνόμευσης της στάθμευσης, περιλαμβάνεται και η χειροτέρευση των υπηρεσιών που είναι σε θέση να προσφέρουν στους πεζοδρόμους οι οργανισμοί κοινής ωφελείας. Η χειροτέρευση αυτή

οφείλεται, όχι σε αδράνεια των υπαλλήλων, αλλά στα παράνομα σταθμευμένα οχήματα, τις νυχτερινές κυρίως ώρες, στις εισόδους τους καθιστώντας αδύνατη την πρόσβαση οποιουδήποτε οχήματος, όπως ισχυρίστηκαν οι ερωτώμενοι δικαιολογώντας την απάντησή τους στην αντίστοιχη ερώτηση.

ΠΙΝΑΚΑΣ 59:

ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΑΠΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΚΟΙΝΗΣ ΩΦΕΛΕΙΑΣ

	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ*	2	4,65%	1	7,69%	1	9,09%	0	0,00%	2	4,65%
ΜΙΚΡΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ	10	23,26%	0	0,00%	3	27,27%	3	15,79%	6	13,95%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	11	25,58%	7	53,85%	2	18,18%	11	57,89%	20	46,51%
ΜΙΚΡΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	7	16,28%	2	15,38%	0	0,00%	2	10,53%	4	9,30%
ΜΕΓΑΛΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	9	20,93%	1	7,69%	5	45,45%	2	10,53%	8	18,60%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	4	9,30%	2	15,38%	0	0,00%	1	5,26%	3	6,98%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	43	100,00%	13	100,00%	11	100,00%	19	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Παρά, όμως, τα όποια προβλήματα επισημάνθηκαν, γενική είναι η διαπίστωση ότι, τόσο οι συνθήκες ζωής, όσο και οι συνθήκες εργασίας, έχουν βελτιωθεί σημαντικά σε όλη την έκταση της Πλάκας. Αναφορικά με την Άνω Πλάκα, περιοχή διεξαγωγής της έρευνας, τα συμπεράσματα είναι ανάλογα, με τη μεγαλύτερη βελτίωση να εντοπίζεται στις πεζοδρομημένες περιοχές (πίνακες 60 και 61).

ΠΙΝΑΚΑΣ 60:

ΣΥΝΘΗΚΕΣ - ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

ΚΑΤΟΙΚΙΑ	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ.ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ*	8	34,78%	1	20,00%	4	80,00%	2	15,38%	7	30,43%
ΜΙΚΡΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ	13	56,52%	1	20,00%	1	20,00%	6	46,15%	8	34,78%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	0	0,00%	3	60,00%	0	0,00%	3	23,08%	6	26,09%
ΜΙΚΡΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	7,69%	1	4,35%
ΜΕΓΑΛΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	1	4,35%	0	0,00%	0	0,00%	1	7,69%	1	4,35%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	1	4,35%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100,00%	5	100,00%	5	100,00%	13	100,00%	23	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

ΠΙΝΑΚΑΣ 61:

ΣΥΝΘΗΚΕΣ - ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΕΜΠΟΡΙΟ - ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ.ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ*	7	35,00%	1	12,50%	4	66,67%	0	0,00%	5	25,00%
ΜΙΚΡΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ	4	20,00%	0	0,00%	1	16,67%	0	0,00%	1	5,00%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	4	20,00%	5	62,50%	0	0,00%	5	83,33%	10	50,00%
ΜΙΚΡΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	1	5,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	4	20,00%	2	25,00%	1	16,67%	1	16,67%	4	20,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	20	100,00%	8	100,00%	6	100,00%	6	100,00%	20	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στην τροφοδοσία των καταστημάτων

Όμως προβλήματα παρουσιάζονται και στην τροφοδοσία των καταστημάτων. Προκειμένου να έχουμε την άποψη των άμεσα διγόμενων διαχωρίσαμε τις απαντήσεις των κατοίκων, μεγάλο ποσοστό των οποίων (61%) δηλώνουν σχετική άγνοια, από των καταστηματαρχών στις οποίες και βασιστήκαμε.

ΠΙΝΑΚΑΣ 62:

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

ΚΑΤΟΙΚΙΑ	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΙΚΡΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ*	4	17,39%	3	60,00%	1	20,00%	0	0,00%	4	17,39%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	3	13,04%	0	0,00%	1	20,00%	1	7,69%	2	8,70%
ΜΙΚΡΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	1	4,35%	0	0,00%	0	0,00%	1	7,69%	1	4,35%
ΜΕΓΑΛΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	1	4,35%	0	0,00%	0	0,00%	1	7,69%	1	4,35%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	14	60,87%	2	40,00%	3	60,00%	6	46,15%	11	47,83%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	4	30,77%	4	17,39%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100,00%	5	100,00%	5	100,00%	13	100,00%	23	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Η άποψη των καταστηματαρχών σχετικά με τους κανόνες¹ που διέπουν την κίνηση των οχημάτων τροφοδοσίας των καταστημάτων είναι ότι έχουν δυσχεράνει σε μεγάλο βαθμό την εξυπηρέτηση όσων βρίσκονται σε πεζοδρόμους, ενώ σε δρόμους και μελλοντικούς πεζοδρόμους η κατάσταση παραμένει η ίδια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 63:

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

ΕΜΠΟΡΙΟ - ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΜΕΓΑΛΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ	1	5,00%	1	12,50%	1	16,67%	0	0,00%	2	10,00%
ΜΙΚΡΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ*	4	20,00%	0	0,00%	1	16,67%	1	16,67%	2	10,00%
ΚΑΜΙΑ ΑΛΛΑΓΗ	2	10,00%	5	62,50%	0	0,00%	0	0,00%	5	25,00%
ΜΙΚΡΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	6	30,00%	0	0,00%	2	33,33%	3	50,00%	5	25,00%
ΜΕΓΑΛΗ ΧΕΙΡΟΤΕΡΕΥΣΗ	4	20,00%	0	0,00%	2	33,33%	1	16,67%	3	15,00%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	3	15,00%	2	25,00%	0	0,00%	1	16,67%	3	15,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	20	100,00%	8	100,00%	6	100,00%	6	100,00%	20	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

¹ Βλ. σελ. 49, "Πότε και σε ποιά οχήματα είναι ελεύθερη η κυκλοφορία στην περιοχή της Πλάκας".

Αποτέλεσμα των δυσχεριών αυτών σε συνδιασμό και πάλι με την ελλειπή αστυνόμευση αποτελεί η συστηματική μη-τήρηση του νομοθετημένου ωραρίου τροφοδοσίας των καταστημάτων από τα οχήματα. Σύμφωνα με μαρτυρίες των ίδιων των καταστηματάρχων οι μεγάλες κυρίως εταιρείες τροφοδοσίας δεν είναι διατεθειμένες ν' αλλάξουν τα προγραμματισμένα δρομολόγιά τους ώστε να υπακούουν στο ειδικό καθεστώς της περιοχής της Πλάκας και οι καταστηματάρχες από την πλευρά τους δεν μπορούν να τις υποχρεώσουν να υπακούσουν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 64: ΤΗΡΗΣΗ ΩΡΑΡΙΟΥ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ

	ΚΑΤΟΙΚΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ - ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ	
			ΕΜΠΟΡΙΟ		ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ			
ΠΑΝΤΑ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΗΘΩΣ	2	8,70%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	2	4,65%
ΜΕΡΙΚΕΣ ΦΟΡΕΣ*	2	8,70%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	2	4,65%
ΣΠΑΝΙΑ	3	13,04%	1	9,09%	5	55,56%	6	30,00%	9	20,93%
ΠΟΤΕ	2	8,70%	2	18,18%	2	22,22%	4	20,00%	6	13,95%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	14	60,87%	3	27,27%	1	11,11%	4	20,00%	18	41,86%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	5	45,45%	1	11,11%	6	30,00%	6	13,95%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100,00%	11	100,00%	9	100,00%	20	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Και ενώ θα περίμενε κανείς σε αντίστοιχη ερώτηση να προταθεί να ισχύσει κάποιο άλλο ωράριο τροφοδοσίας, η πλειοψηφία των ερωτώμενων (58%) αποδέχθηκε σαν το καλύτερο το σημερινό ωράριο, ίσως γιατί ουσιαστικά είναι ελεύθερο, αφού κατά γενική ομολογία δεν εφαρμόζεται σχεδόν ποτέ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 65:

ΩΡΑΡΙΟ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ - ΠΡΟΤΑΣΗ

	ΚΑΤΟΙΚΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ - ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ	
			ΕΜΠΟΡΙΟ		ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ			
ΟΠΩΣ ΣΗΜΕΡΑ*	14	60,87%	5	45,45%	6	66,67%	11	55,00%	25	58,14%
ΑΛΛΕΣ ΩΡΕΣ	1	4,35%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	2,33%
ΕΛΕΥΘΕΡΑ	1	4,35%	2	18,18%	3	33,33%	5	25,00%	6	13,95%
ΝΩΡΙΣ ΤΟ ΠΡΩΙ	3	13,04%	2	18,18%	0	0,00%	2	10,00%	5	11,63%
ΝΩΡΙΣ ΤΟ ΠΡΩΙ ή ΑΡΓΑ ΤΟ ΒΡΑΔΥ	0	0,00%	2	18,18%	0	0,00%	2	10,00%	2	4,65%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	4	17,39%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	4	9,30%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100,00%	11	100,00%	9	100,00%	20	100,00%	43	100,00%

*Θέση Γραφείου Πλάκας

Γενική άποψη για τη στάθμευση στην Πλάκα

Στην προσπάθεια εντοπισμού της αιτίας διατήρησης σε υψηλά επίπεδα του ποσοστού παράνομης στάθμευσης σε όλη την έκταση της Πλάκας τέθηκαν μια σειρά ερωτήσεις σχετικού περιεχομένου.

Σε μια πρώτη προσέγγιση του θέματος ζητήθηκε η κρίση το συνόλου των ερωτώμενων σχετικά με την εφαρμογή του μέτρου της χορήγησης ειδικής κάρτας στάθμευσης στους κατοίκους της Πλάκας και όπως φαίνεται και από τον πίνακα 58 το 74% δέχτηκε ότι αποτελεί ένα σωστό μέτρο. Υπήρξαν όμως και άτομα (7%) που ισχυρίστηκαν, είτε ότι το συγκεκριμένο μέτρο δεν είναι σωστό, αντιπροτείνοντας την κάλυψη του συνόλου των αναγκών της περιοχής σε χώρους στάθμευσης από κλειστά γκαράζ, είτε ότι αναμφίβολα η ειδική κάρτα στάθμευσης είναι σωστό σαν μέτρο, αλλά θα έπρεπε να επεκταθεί απευθυνόμενο και στους εργαζομένους στην περιοχή.

Αναφορικά με την τελευταία αυτή πρόταση επέκτασης του μέτρου και στους εργαζομένους πρέπει να σημειωθεί ότι ενώ στις αρχές εφαρμογής του μέτρου, ταυτόχρονα με την έναρξη εφαρμογής του πρώτου Π.Δ/γματος "Περί πεζοδρομήσεων" στα πλαίσια του Προγράμματος Ανάπλασης, η ανταπόκριση των κατοίκων ήταν μειωμένη και οι κάρτες που διατείδονταν ήταν κατά πολύ λιγότερες από τις διαθέσιμες παρόδιες θέσεις στάθμευσης¹, σήμερα συμβαίνει ακριβώς το αντίθετο και ο αριθμός των καρτών που διατείδονται κάθε χρόνο είναι περισσότερες από τις διαθέσιμες παρόδιες

¹ Αναφέρουμε χαρακτηριστικά ότι το 1985 διατέθηκαν από το Γραφείο Περιοχής Πλάκας μόνο 388 ειδικές κάρτες στάθμευσης. Την ίδια στιγμή και ενώ η προσφορά παρόδιων θέσεων στάθμευσης ήταν 400 η ζήτηση υπολογιζόταν σε 600.

δέσεις στάθμευσης¹. Το γεγονός αυτό είναι αρκετό για να καταστήσει απαγορευτική την επέκταση του μέτρου και στους εργαζομένους, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν θα έπρεπε να ληφθεί κάποια μέριμνα και γι' αυτούς αφού μαζί με τους κατοίκους συμβάλλουν και αυτοί από την πλευρά τους στην επιτυχία του Προγράμματος Ανάπλασης και στην τόνωση της οικονομίας της περιοχής.

ΠΙΝΑΚΑΣ 66: ΜΕΤΡΟ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΚΑΡΤΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΣΤΟΥΣ ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

	ΚΑΤΟΙΚΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ		ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό
ΠΟΛΥ ΣΩΣΤΟ*	12	52,17%	4	36,36%	3	33,33%	19	44,19%
ΣΩΣΤΟ	5	21,74%	5	45,45%	3	33,33%	13	30,23%
ΑΔΙΑΦΟΡΟ	0	0,00%	1	9,09%	1	11,11%	2	4,65%
ΛΑΘΟΣ	1	4,35%	0	0,00%	0	0,00%	1	2,33%
ΠΟΛΥ ΛΑΘΟΣ	0	0,00%	1	9,09%	1	11,11%	2	4,65%
ΔΕΝ ΕΧΩ ΓΝΩΜΗ	1	4,35%	0	0,00%	1	11,11%	2	4,65%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	4	17,39%	0	0,00%	0	0,00%	4	9,30%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100,00%	11	100,00%	9	100,00%	43	100,00%

*Θέση Γραφείου Πλάκας

Άποψη για τη στάθμευση στην Πλάκα από κάτοχο μεταφορικού μέσου

Απευθυνόμενοι στους κατόχους κάποιου μεταφορικού μέσου που αποτελούν το 77% του δείγματος, σύμφωνα με τον πίνακα 67,

ΠΙΝΑΚΑΣ 67: ΚΑΤΟΧΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΜΕΣΟΥ

	ΚΑΤΟΙΚΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ - ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ	
	Αριθμός	Ποσοστό	ΚΑΤΟΙΚΟΙ		ΜΗ-ΚΑΤΟΙΚΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ		Αριθμός	Ποσοστό
ΝΑΙ	17	73,91%	7	87,50%	9	75,00%	16	80,00%	33	76,74%
ΟΧΙ	6	26,09%	1	12,50%	2	16,67%	3	15,00%	9	20,93%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	1	8,33%	1	5,00%	1	2,33%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100,00%	8	100,00%	12	100,00%	20	100,00%	43	100,00%

¹ Σήμερα, και κάτω από τις πιέσεις των κατοίκων, διατείνονται 800-1000 ειδικές κάρτες στάθμευσης κάθε χρόνο, ενώ ταυτόχρονα με τις επεκτάσεις των πεζοδρόμων οι διαθέσιμες παρόδιες δέσεις στάθμευσης έχουν μειωθεί κατά πολύ σε σχέση με το 1985 στο οποίο αναφερθήκαμε πριν.

διαπιστώσαμε ότι η συντριπτική πλειοψηφία των κατοίκων είναι κάτοχοι της ειδικής κάρτας στάθμευσης, σε αντίθεση με το σύνολο των εργαζομένων μη-κατοίκων της περιοχής.

Στο σημείο αυτό αξίζει ν' αναφερθεί ότι μέχρι και το 1990 ίσχυαν δύο κάρτες¹, παραχωρώντας η μία "άδεια εισόδου στους πεζοδρόμους της Πλάκας", προκειμένου για την κίνηση οχημάτων που μετέφεραν ανάπηρα και υπερήλικα άτομα και η άλλη "άδεια εισόδου και στάθμευσης στους πεζοδρόμους της Πλάκας" απευθυνόμενη στους κατοίκους της περιοχής δίνοντάς τους τη δυνατότητα να κινούνται ελεύθερα στους πεζοδρόμους ώστε να σταθμεύουν σε ιδιωτικό χώρο ή σε δημόσιο χώρο που καθορίζεται βάσει σχεδίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 68: ΚΑΤΟΧΟΙ ΕΙΔΙΚΗΣ ΚΑΡΤΑΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

	ΚΑΤΟΙΚΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ - ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ	
			ΚΑΤΟΙΚΟΙ		ΜΗ-ΚΑΤΟΙΚΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ			
ΝΑΙ	15	88,24%	5	71,43%	0	0,00%	5	31,25%	20	60,61%
ΟΧΙ	1	5,88%	0	0,00%	9	100,00%	9	56,25%	10	30,30%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	1	5,88%	2	28,57%	0	0,00%	2	12,50%	3	9,09%
ΣΥΝΟΛΟ	17	100,00%	7	100,00%	9	100,00%	16	100,00%	33	100,00%

Σε ερώτηση που απευθυνόταν μόνο σε όσους δεν έχουν προμηθευτεί την ειδική κάρτα στάθμευσης προκειμένου να επισημανθεί για ποιο λόγο δεν την έχουν προμηθευτεί, οι μεν εργαζόμενοι είπαν ότι αφού δεν είναι κάτοικοι της περιοχής δεν είναι σε θέση να την αποκτήσουν, ο δε κάτοικος είπε ότι το έχει αμελήσει αφού δεν αντιμετωπίζει κανένα πρόβλημα στην προσπάθεια εξεύρεσης κάποιας θέσης στάθμευσης.

Σε αντίθεση με τη μεμονωμένη αυτή άποψη, το 70% των υπολοίπων κατόχων μεταφορικού μέσου υποστήριξαν ότι καθημερινά αντιμετωπίζουν πολύ μεγάλο πρόβλημα στην προσπάθεια εξεύρεσης κάποιας θέσης στάθμευσης.

¹ Βλ. σελ. 49.

ΠΙΝΑΚΑΣ 69: ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΕΞΕΥΡΕΣΗΣ ΧΩΡΟΥ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

	ΚΑΤΟΙΚΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ-ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	
	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων
ΠΟΛΥ ΜΕΓΑΛΟ	12	70,59%	11	68,75%	23	69,70%
ΜΕΓΑΛΟ	3	17,65%	2	12,50%	5	15,15%
ΑΔΙΑΦΟΡΟ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΜΙΚΡΟ	0	0,00%	2	12,50%	2	6,06%
ΚΑΝΕΝΑ	1	5,88%	0	0,00%	1	3,03%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	1	5,88%	1	6,25%	2	6,06%
ΣΥΝΟΛΟ	17	100,00%	16	100,00%	33	100,00%

Για το λόγο αυτό σταθμεύουν τα οχήματά τους "όπου βρουν", όπως είπαν χαρακτηριστικά και πράγματι έτσι είναι, αφού, όπως φαίνεται και στον πίνακα 70, σταθμεύουν:

α) παρόδια, νόμιμα στα συγκεκριμένα σημεία όπου ειδική σήμανση το επιτρέπει και παράνομα σε δρόμους όπου απαγορεύεται,

β) σε πεζοδρόμους όπου ρητά απαγορεύεται κατά μήκος όλου του δικτύου πεζοδρόμων, αλλά σε πολλές περιπτώσεις και υπό το φόβο απόκτησης κάποιας κλήσης παράνομης στάθμευσης αναγκάζονται να σταθμεύουν

γ) στους οργανωμένους χώρους στάθμευσης, υπαίθριους και στεγασμένους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 70: ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ*

	ΚΑΤΟΙΚΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ-ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	
	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων
ΔΡΟΜΟ-ΝΟΜΙΜΑ	13	76,47%	4	25,00%	17	51,52%
ΔΡΟΜΟ-ΠΑΡΑΝΟΜΑ	13	76,47%	10	62,50%	23	69,70%
ΠΕΖΟΔΡΟΜΟ	8	47,06%	6	37,50%	14	42,42%
ΧΩΡΟ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	9	52,94%	9	56,25%	18	54,55%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	1	5,88%	0	0,00%	1	3,03%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ	44		29		73	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ	17		16		33	

*Δυνατότητα πολλαπλής απάντησης

Παρατηρώντας το υψηλό ποσοστό παράνομης στάθμευσης, τόσο παρόδια (70%), όσο και σε πεζοδρόμους (42%), αναζητήσαμε την αιτία του προβλήματος.

Όσοι από τους εργαζομένους μη-κατοίκους της περιοχής σταθμεύουν παράνομα σε δρόμο ή πεζόδρομο δήλωσαν ότι δεν είναι δυνατόν να πληρώνουν καθημερινά προκειμένου να σταθμεύουν σε οργανωμένους χώρους στάθμευσης, αφού μόνο εκεί τους επιτρέπεται η στάθμευση, και εκμεταλλευόμενοι την ελλειπή αστυνόμευση καταφεύγουν στην παρανομία.

Αντίθετα, οι κάτοικοι που σταθμεύουν παράνομα σε τμήματα δρόμων, όπου για κάποιους λόγους απαγορεύεται η στάθμευση, προέβαλαν σαν κύρια αιτία της πράξης τους αυτής το γεγονός ότι δεν επιδιώκουν την παρανομία, αλλά εξαναγκάζονται να παρανομήσουν αφού μόνιμα σχεδόν οι θέσεις που προορίζονται για τα οχήματά τους είναι κατηλλειμμένες από οχήματα ξένων προς την περιοχή.

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 την παντελή έλλειψη αστυνόμευσης της στάθμευσης. Συγκεκριμένα, τις ώρες από 21:00μ.μ. και μετά η αστυνόμευση της στάθμευσης αποτελεί αποκλειστική αρμοδιότητα της Τροχαίας, η οποία όμως δίνει περισσότερο βάρος στην διασφάλιση της τάξης και την αποφυγή τυχόν έκτροπων καταστάσεων απ' ότι στην επιτήρηση της παράνομης στάθμευσης.

Αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής είναι το γεγονός ότι τελικά εκείνοι που πραγματικά παρανομούν διαφεύγουν, ενώ οι κάτοικοι είναι εκείνοι που πληρώνουν, εφόσον το πρωί, και πριν ακόμα ξεκινήσουν για τις δουλειές τους, οι υπάλληλοι της Δημοτικής Αστυνομίας που αναλαμβάνουν από τις 7:30π.μ. την αστυνόμευση της στάθμευσης στην περιοχή τους γράφουν σαν παράνομους αφού αυτή την ώρα μόνο τα δικά τους οχήματα βρίσκονται παράνομα σταθμευμένα.

Από την άλλη πλευρά, μέρος όσων απάντησαν ότι σταθμεύουν σε πεζοδρόμους δεν θεώρησαν ότι παρανομούν, επικαλούμενοι τον προηγούμενο τύπο της ειδικής κάρτας στάθμευσης, ο οποίος έχει αντικατασταθεί από το 1990, η οποία παραχωρούσε στους κατοίκους της Πλάκας χαρακτηριστικά "άδεια εισόδου και στάθμευσης στους πεζοδρόμους της Πλάκας". Βέβαια, ύστερα από διευκρίνιση των υπευθύνων, διαπιστώθηκε ότι ουδέποτε επιτρεπόταν η στάθμευση κατά μήκος των πεζοδρόμων και ότι πρόκειται προφανώς για ατυχή διατύπωση, η οποία σήμερα έχει αλλάξει παραχωρώντας χαρακτηριστικά "άδεια στάθμευσης στην περιοχή Πλάκας".

Κίνηση προς - από - και μέσα στην Πλάκα

Η διατήρηση του φαινομένου της παράνομης στάθμευσης σε υψηλά επίπεδα, παρά τα 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).

ΠΙΝΑΚΑΣ 71:

ΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΛΑΚΑ*

	ΚΑΤΟΙΚΙΑ				ΕΜΠΟΡΙΟ-ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ				ΣΥΝΟΛΟ			
	ΠΡΙΝ		ΣΗΜΕΡΑ		ΠΡΙΝ		ΣΗΜΕΡΑ		ΠΡΙΝ		ΣΗΜΕΡΑ	
	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων
ΔΗΜΟΣΙΟ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΤΑΞΙ	5	21,74%	5	21,74%	4	20,00%	3	15,00%	9	20,93%	8	18,60%
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ - ΜΟΝΟΣ	5	21,74%	5	21,74%	0	0,00%	0	0,00%	5	11,63%	5	11,63%
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ - ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ ΜΗΧΑΝΑΚΙ	13	56,52%	14	60,87%	8	40,00%	10	50,00%	21	48,84%	24	55,81%
ΠΟΔΙΑ	1	4,35%	1	4,35%	3	15,00%	3	15,00%	4	9,30%	4	9,30%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	4	17,39%	4	17,39%	6	30,00%	6	30,00%	10	23,26%	10	23,26%
	10	43,48%	11	47,83%	9	45,00%	8	40,00%	19	44,19%	19	44,19%
	1	4,35%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	1	2,33%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ	39		40		30		30		69		70	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ	23		23		20		20		43		43	

*Δυνατότητα πολλαπλής απάντησης

Βέβαια, όσοι κατοικούν και εργάζονται στην Πλάκα δεν διαφέρουν σε τίποτα από τους κατοίκους και εργαζομένους των υπολοίπων περιοχών της Αθήνας, οι οποίοι συμπεριφέρονται κατά τον ίδιο τρόπο επιβαρύνοντας υπερβολικά όλο το οδικό δίκτυο του Κέντρου της πόλης. Για ν' αποδαρυνθούν 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 μικροεπεμβάσεις στην στενά οριζόμενη περιοχή της Πλάκας.

Αυτό που θα μπορούσε να επιτύχει ένας σχεδιασμός τοπικού χαρακτήρα θα ήταν η αποδάρρυνση χρησιμοποίησης του ιδιωτικού

αυτοκινήτου για μετακινήσεις μέσα στα όρια της περιοχής, πράγμα που επιτεύχθηκε σε μεγάλο βαθμό με τις εκτεταμένες πεζοδρομήσεις του οδικού της δικτύου.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που παρουσιάζονται στον ακόλουθο πίνακα 72 και προκειμένου για μετακινήσεις μέσα στην Πλάκα το ποσοστό χρησιμοποίησης αυτοκινήτου έχει περιοριστεί σήμερα στο 5% από 7% που ήταν πριν τις πεζοδρομήσεις, ενώ παράλληλα το 93% των ερωτώμενων κινείται με τα πόδια, κατά μήκος των πεζοδρόμων, αλλά και των αυτοκινητοδρόμων, εφόσον οι οχλήσεις από τα διερχόμενα οχήματα έχουν μειωθεί στο ελάχιστο, παρουσιάζοντας μια αύξηση της τάξης του 5%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 72: ΚΙΝΗΣΗ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΛΑΚΑ*

	ΚΑΤΟΙΚΙΑ				ΕΜΠΟΡΙΟ-ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ				ΣΥΝΟΛΟ			
	ΠΡΙΝ		ΣΗΜΕΡΑ		ΠΡΙΝ		ΣΗΜΕΡΑ		ΠΡΙΝ		ΣΗΜΕΡΑ	
	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ - ΜΟΝΟΣ	1	4,35%	1	4,35%	2	10,00%	1	5,00%	3	6,98%	2	4,65%
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ - ΜΕ ΑΛΛΟΥΣ	1	4,35%	1	4,35%	2	10,00%	2	10,00%	3	6,98%	3	6,98%
ΜΗΧΑΝΑΚΙ	3	13,04%	3	13,04%	5	25,00%	5	25,00%	8	18,60%	8	18,60%
ΠΟΔΙΑ	22	95,65%	22	95,65%	16	80,00%	18	90,00%	38	88,37%	40	93,02%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ	27		27		25		26		52		53	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ	23		23		20		20		43		43	

*Δυνατότητα πολλαπλής απάντησης

Γνώση για τις ενέργειες των φορέων

Προκειμένου να σχηματίσουμε μια εντύπωση σχετικά με το κατά πόσο οι κάτοικοι και εργαζόμενοι στην Πλάκα είναι γνώστες των όσων συμβαίνουν στην περιοχή τους και στα πλαίσια της μελέτης των επιπτώσεων των πεζοδρομήσεων έγιναν μια σειρά από ερωτήσεις σχετικές με τη γνώση των μελλοντικών επεμβάσεων.

Έτσι, λοιπόν, παρατηρούμε ότι σε σχετική ερώτηση το 67% των ερωτώμενων δηλώνουν ότι γνωρίζουν ότι οι πεζοδρομήσεις θα επεκταθούν, ενώ παράλληλα ένα σημαντικό ποσοστό 30% δηλώνει άγνοια.

ΠΙΝΑΚΑΣ 73: ΓΝΩΣΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

	ΚΑΤΟΙΚΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ - ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ	
			ΕΜΠΟΡΙΟ		ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ			
ΘΑ ΕΠΕΚΤΑΘΟΥΝ*	19	82,61%	3	27,27%	7	77,78%	10	50,00%	29	67,44%
ΔΕΝ ΘΑ ΕΠΕΚΤΑΘΟΥΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	4	17,39%	8	72,73%	1	11,11%	9	45,00%	13	30,23%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	1	11,11%	1	5,00%	1	2,33%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100,00%	11	100,00%	9	100,00%	20	100,00%	43	100,00%

* Θέση Γραφείου Πλάκας

Η ίδια ερώτηση τέθηκε επίσης συγκεκριμένα σε κατοίκους και εργαζομένους σε δρόμους που θα πεζοδρομηθούν στο μέλλον και η απάντηση που δόθηκε είναι ακόμα πιο απογοητευτική, αφού το 37% των ερωτώμενων, είτε δήλωσαν άγνοια, είτε δεν απάντησαν καθόλου, δηλώνοντας κατά έμμεσο τρόπο την άγνοιά τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 74: ΓΝΩΣΗ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ - ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

	ΚΑΤΟΙΚΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ - ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ						ΣΥΝΟΛΟ	
			ΕΜΠΟΡΙΟ		ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ			
ΘΑ ΜΕΤΑΤΡΑΠΕΙ	9	69,23%	1	33,33%	2	66,67%	3	50,00%	12	63,16%
ΔΕΝ ΘΑ ΜΕΤΑΤΡΑΠΕΙ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΓΝΩΡΙΖΩ	3	23,08%	1	33,33%	0	0,00%	1	16,67%	4	21,05%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	1	7,69%	1	33,33%	1	33,33%	2	33,33%	3	15,79%
ΣΥΝΟΛΟ	13	100,00%	3	100,00%	3	100,00%	6	100,00%	19	100,00%

Ακολουθεί η απάντηση στην ερώτηση - αν ζητήθηκε η άπουσή τους για τις πεζοδρομήσεις από τους αρμοδίους - σύμφωνα με την οποία το σύνολο των ερωτώμενων δήλωσε ότι κανείς δεν τους ενημέρωσε σχετικά με τις επεμβάσεις στην περιοχή, ούτε και ζητήθηκε η γνώμη τους για τα έργα, γεγονός που αποτελεί αναμφίβολα μια από τις αιτίες της άγνοιας που επικρατεί σχετικά με τις ενέργειες των φορέων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 75: ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΧΡΗΣΤΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ

	ΚΑΤΟΙΚΙΑ		ΕΜΠΟΡΙΟ - ΨΥΧΑΓΩΓΙΑ		ΣΥΝΟΛΟ	
ΝΑΙ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΟΧΙ	22	95,65%	19	95,00%	41	95,35%
ΔΕΝ ΘΥΜΑΜΑΙ	1	4,35%	0	0,00%	1	2,33%
ΔΕΝ ΗΜΟΥΝ ΕΔΩ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	1	5,00%	1	2,33%
ΣΥΝΟΛΟ	23	100,00%	20	100,00%	43	100,00%

Προβλήματα

Κλείνοντας την έρευνα δόθηκε στους ερωτώμενους η δυνατότητα να εκφράσουν τα προβλήματα που παρουσιάζει σήμερα η Πλάκα γενικά και ο δρόμος τους ειδικότερα, παράλληλα με προτάσεις για την επίλυσή τους κινούμενοι και πάλι σε δύο διαφορετικά επίπεδα αναφοράς, το γενικό και το ειδικό.

Στο σημείο αυτό πρέπει να σημειωθεί, ότι εξαιτίας του μεγάλου αριθμού των προβλημάτων, αλλά και των λύσεων που προτάθηκαν δεν ήταν δυνατή η αναλυτική παρουσίασή τους υπό μορφή πίνακα και για το λόγο αυτό και στις δύο περιπτώσεις οι απαντήσεις ομαδοποιήθηκαν σε πέντε γενικές κατηγορίες. Οι κατηγορίες αυτές αφορούν προβλήματα και λύσεις, αντίστοιχα, που σχετίζονται με τις κυκλοφοριακές συνθήκες, την οικονομική και κοινωνική ζωή, το περιβάλλον και την ποιότητα των κατασκευών.

Όσο αφορά την κατάταξη των προβλημάτων που έχει ν' αντιμετωπίσει η Πλάκα σήμερα, σύμφωνα με τον πίνακα 76, πρώτο έρχεται το κυκλοφοριακό και ακολουθούν προβλήματα σχετικά με το περιβάλλον, με την ποιότητα των κατασκευών, την κοινωνική και οικονομική ζωή της περιοχής. Αναλυτικότερα κάθε ομάδα απαντήσεων περιλαμβάνει τις ακόλουθες περιπτώσεις:

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. 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.

Η δεύτερη μεγάλη ομάδα προβλημάτων αφορά σε 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.

Το μόνο ποιοτικό πρόβλημα που αναφέρθηκε ήταν ο κακός δημόσιος φωτισμός, σαν αποτέλεσμα της κακής συντήρησης.

Εκφράστηκε η άποψη ότι ο μεγάλος αριθμός των υπηρεσιών στην περιοχή δεν βοηθάει στο ζαναζωνάνεμα της γειτονιάς, αφού μετά το κλείσιμό τους στις 3:00μ.μ. νεκρώνει η Πλάκα, αποτελώντας ένα σημαντικό κοινωνικό πρόβλημα που μένει προς επίλυση.

Στα πλαίσια εντοπισμού αρνητικών οικονομικών επιπτώσεων αναφέρθηκε η απομάκρυνση των καταστημάτων που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων και είναι απαραίτητες σε κάθε γειτονιά.

Όσο αφορά τον εντοπισμό συγκεκριμένων προβλημάτων που διαδέχτηκαν τις πεζοδρομήσεις σε επίπεδο δρόμου αναφέρθηκαν και πάλι τα περισσότερα προβλήματα που αφορούν την Πλάκα γενικά, ενώ συμπληρώθηκαν και από ειδικότερα, όπως η μεγάλη σχετικά εγκληματικότητα, η άσχημη κατάσταση της ασφάλτου σε ορισμένα σημεία και των πλακών σε πολλά σημεία των πεζοδρόμων, η συγκέντρωση μεγάλων ομάδων τουριστών στο Φανάρι του Διογένη που αναστατώνουν τη γύρω περιοχή, καθώς και η οικονομική ερήμωση της οδού Βύρωνος σαν άμεση συνέπεια της πεζοδρόμησης των οδών Ανδριανού και Κυδαθηναίων.

ΠΙΝΑΚΑΣ 76:

ΕΠΙΣΗΜΑΝΣΗ ΤΩΝ ΑΡΝΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ**

ΑΡΝΗΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ	14	32,56%	1	7,69%	1	9,09%	4	21,05%	6	13,95%
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ	1	2,33%	2	15,38%	0	0,00%	0	0,00%	2	4,65%
ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ	1	2,33%	0	0,00%	1	9,09%	0	0,00%	1	2,33%
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ	11	25,58%	1	7,69%	5	45,45%	4	21,05%	10	23,26%
ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ	4	9,30%	2	15,38%	0	0,00%	2	10,53%	4	9,30%
ΚΑΜΙΑ*	22	51,16%	8	61,54%	7	63,64%	12	63,16%	27	62,79%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ	53		14		14		22		50	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ	43		13		11		19		43	

*Θέση Γραφείου Πλάκας

**Δυνατότητα πολλαπλής απάντησης

Προτάσεις

Οι προτάσεις έχοντας σαν στόχο την άρση των προβλημάτων που αναλύθηκαν ακολουθούν την προηγούμενη ομαδοποίηση.

Προκειμένου για τη λύση των γενικών προβλημάτων της Πλάκας προτάθηκαν τα εξής:

Να κατασκευαστούν νέοι χώροι στάθμευσης στους οποίους κάθε κάτοικος θα έχει τη δική του μόνιμη θέση χωρίς να είναι υποχρεωμένος να υποβάλλεται στην ταλαιπωρία της ετήσιας ανανέωσης της ειδικής κάρτας στάθμευσης, ώστε να λυθεί το μεγάλο πρόβλημα εξεύρεσης θέσης στάθμευσης. Παράλληλα να υπάρχει αυστηρή 24ωρη αστυνόμευση της στάθμευσης, ώστε να επιλυθεί και η μεγάλη παράνομη παρόδια στάθμευση.

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. Άλλη άποψη θέλει την κατάργηση των τμημάτων εκείνων των πεζοδρόμων που δυσχεραίνουν την κίνηση των οχημάτων των κατοίκων και της τροφοδοσίας.

Προκειμένου να διευκολύνονται οι τουρίστες που κατευθύνονται προς την Ακρόπολη να τοποθετηθούν πινακίδες καθοδηγώντας τους.

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 ώστε να βρίσκουν ένα μεταφορικό μέσο για να φύγουν.

Αναφορικά με 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 δενδροφύτευση της περιοχής.

Ανάμεσα στις προτάσεις ποιοτικής βελτίωσης αναφέρεται η καλύτερη συντήρηση των οδοστρωμάτων των πεζοδρόμων, όπως επανασυγκόλιση ή αντικατάσταση των σπασμένων πλακών.

Να τοποθετηθούν και νέα φωτιστικά στους δημόσιους χώρους, ενώ ταυτόχρονα να υπάρχει συνεχής και αυστηρή αστυνόμευση όσο αφορά τις καταστροφές που γίνονται τις νυχτερινές ώρες στα φωτιστικά και τα καλάδια των απορριμμάτων.

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

Ν' αντικατασταθεί η ασφαλτος 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.

Προκειμένου να ζαναζωντανέψει η γειτονιά της Πλάκας 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, οι λύσεις που προτάθηκαν για την άρση των προβλημάτων που εντοπίζονται στους επιμέρους δρόμους πρέπει να πούμε ότι υπερκαλύπτονται από τις λύσεις που αναφέρονται στην άρση των γενικότερων προβλημάτων της Πλάκας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 77: ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΣΗ ΤΩΝ ΑΡΝΗΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ ΤΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ**

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	ΓΕΝΙΚΑ		ΣΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΑΣ							
	ΠΛΑΚΑ		ΔΡΟΜΟΙ		ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΜΕΛΛ. ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ		ΣΥΝΟΛΟ	
	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων	απάντησαν	%ερωτώμενων
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ	30	69,77%	7	53,85%	2	18,18%	10	52,63%	19	44,19%
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ	3	6,98%	0	0,00%	0	0,00%	1	5,26%	1	2,33%
ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ	7	16,28%	0	0,00%	0	0,00%	2	10,53%	2	4,65%
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ	18	41,86%	2	15,38%	4	36,36%	6	31,58%	12	27,91%
ΠΟΙΟΤΙΚΕΣ	12	27,91%	2	15,38%	0	0,00%	5	26,32%	7	16,28%
ΚΑΜΙΑ*	10	23,26%	4	30,77%	8	72,73%	7	36,84%	19	44,19%
ΔΕΝ ΑΠΑΝΤΗΣΑΝ	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%	0	0,00%
ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΑΝΤΗΣΕΩΝ	80		15		14		31		60	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΩΤΩΜΕΝΩΝ	43		13		11		19		43	

*Θέση Γραφείου Πλάκας

**Δυνατότητα πολλαπλής απάντησης

10. Επίλογος

Τελειώνοντας στο σημείο αυτό η μελέτη των επιπτώσεων της πεζοδρόμησης τμήματος του οδικού δικτύου της Πλάκας, πρέπει να σημειωθεί ότι όσα στοιχεία παρουσιάστηκαν, αναφορικά με την κατάσταση που επικρατεί στην Πλάκα σήμερα, εκτός από τα στοιχεία χρήσεων γης που προέκυψαν από επιτόπια καταγραφή, αποτελούν υποκειμενικές απόψεις ενός τυχαίου δείγματος κατοίκων και εργαζομένων της περιοχής, σε αντιπαράθεση με τα πραγματικά στοιχεία των μετρήσεων που έγιναν στα πλαίσια της μελέτης του Υ.Δ.Ε. το 1985. Το γεγονός αυτό έρχεται να επισημάνει την έλλειψη οποιουδήποτε ανάλογου είδους μετρήσεων από τους αρμοδίους 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 αναφερόμενα στοιχεία αποτελούν απλές ενδείξεις και όχι αποδείξεις της εικόνας που παρουσιάζει η Πλάκα σήμερα και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει.

Στόχος της μελέτης ήταν να παρουσιάσει τις απόψεις εκείνων που βιώνουν τις επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων καθημερινά και χωρίς τους οποίους οποιαδήποτε προσπάθεια ανάπλασης και αν γινόταν δεν θα μπορούσε ν' αποδώσει, για το λόγο ότι βασίζεται στο μεγαλύτερο μέρος της στον παράγοντα "άνθρωπο" που όμως έχει παραμεριστεί.

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 και όχι μόνο, καθώς και η συντήρηση των κοινοχρήστων χώρων.

Τέλος, δ' αποτελούσε παράλειψη και θα δημιουργούσε εσφαλμένα συμπεράσματα η μη-επισήμανση του γεγονότος ότι η επέμβαση που έχει πραγματοποιηθεί στην περιοχή της Πλάκας, αν και είναι η πρώτη του είδους της στη χώρα μας, αποτελεί μια σοβαρή προσπάθεια με αξία αναγνωρισμένη διεθνώς.

Στην πορεία εφαρμογής, όμως, ενός τόσο μεγάλου προγράμματος, όχι μόνο για τα ελληνικά, αλλά και για τα διεθνή δεδομένα, δεν είναι δυνατόν να μην υπάρχουν και κάποιοι στόχοι που να μην επιτεύχθηκαν στο βαθμό τουλάχιστον που είχε προβλεφθεί από το σχεδιασμό και κάποια προβλήματα που να δημιουργήθηκαν ελλείψει ορισμένων δυνατοτήτων των εμπλεκόμενων φορέων.

Έτσι, μπορούμε να αναφέρουμε ότι τελικά δεν αποφεύχθηκε ο τουριστικός χαρακτήρας της περιοχής και μέχρι σήμερα δεν έχει κατορθώσει να μετατραπεί σε γειτονιά, όπως ήταν και εξακολουθεί να είναι ένας από τους βασικούς στόχους. Σ' αυτό βέβαια καθοριστικό ρόλο παίζει η συγκεκριμένη δέση που κατέχει στο χώρο, όπως έχει ήδη προαναφερθεί, κάτω από την Ακρόπολη, η οποία αποτελεί πόλο έλξης τουριστών απ' όλο τον κόσμο.

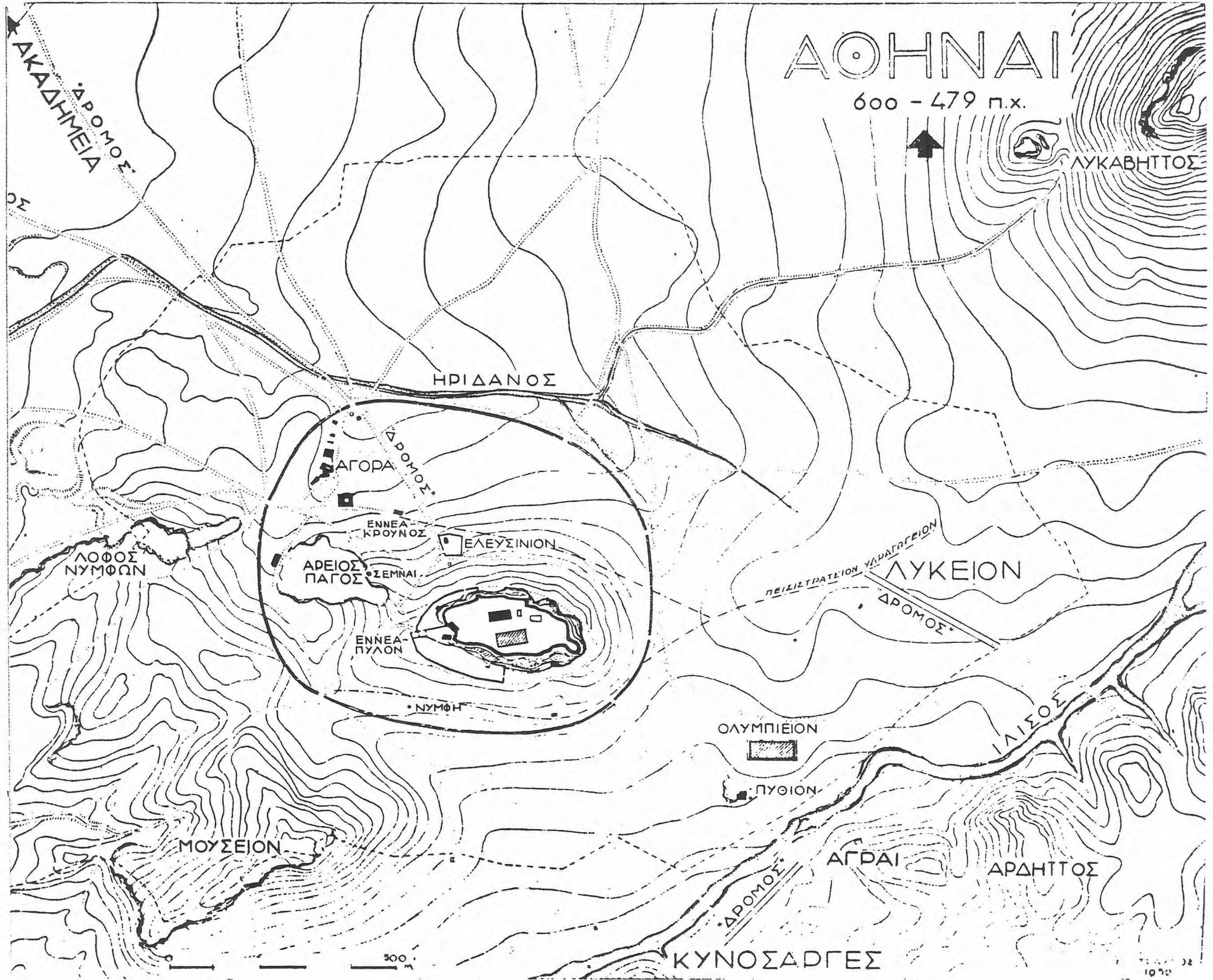
Παράλληλα, το πρόβλημα εντείνεται από το γεγονός ότι το Υπουργείο Πολιτισμού, είτε με αγορά, είτε από δωρεές, έχει φτάσει σήμερα στο σημείο να έχει στην ιδιοκτησία του ένα μεγάλο σχετικά αριθμό κτιρίων της τάξης των 150 - 180, τα οποία αφού πρώτα τα αναπαλαιώσει τα παραχωρεί σε χρήσεις ξένες προς την κατοικία, είτε σε δικές του υπηρεσίες, είτε σε διάφορους συλλόγους, είτε ακόμα και σε μουσεία, περιορίζοντας αισθητά τον αριθμό των κτιρίων που θα μπορούσαν να δεχθούν σε χρήση την κατοικία.

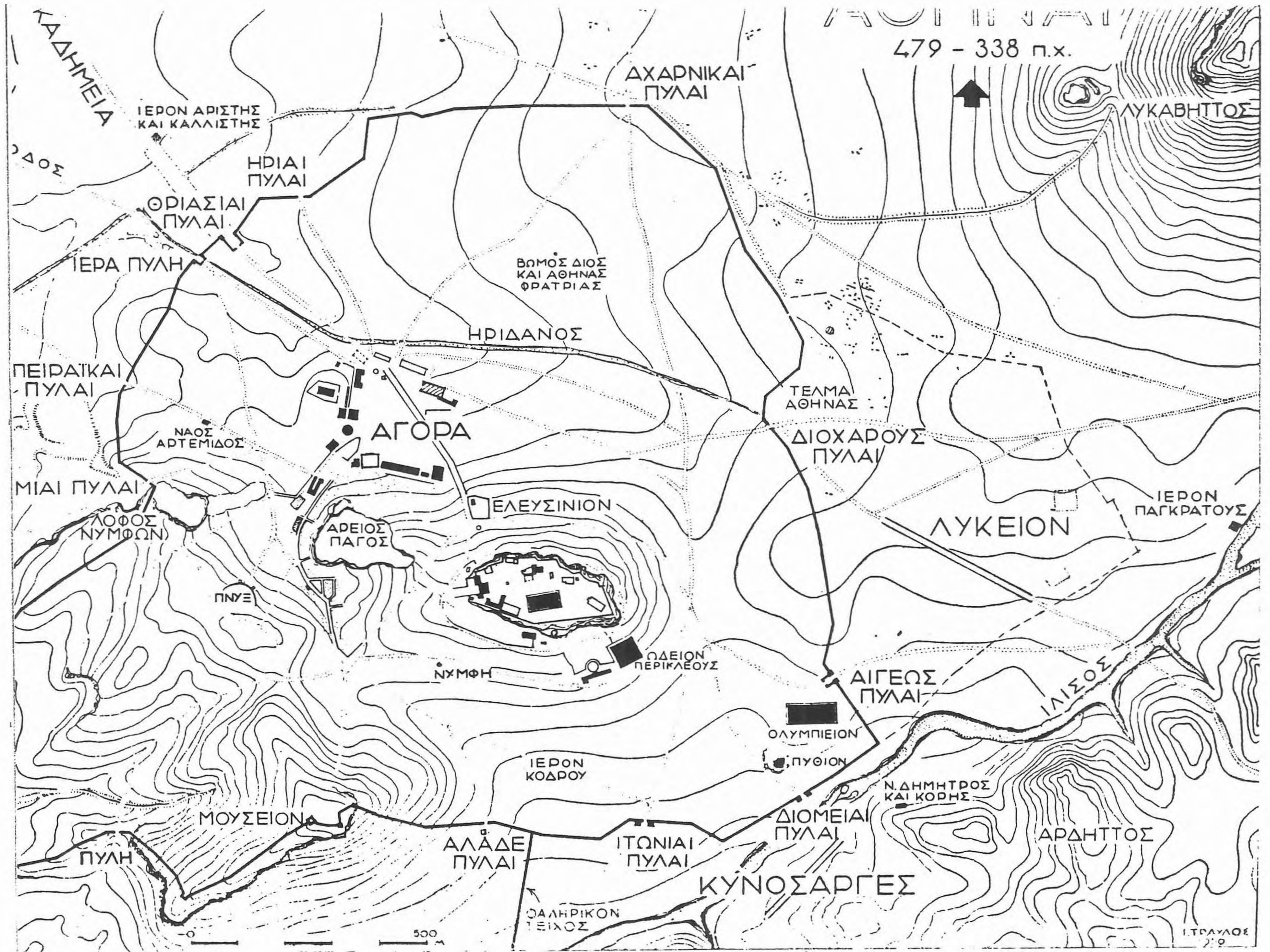
Από την άλλη πλευρά, η συντήρηση των κοινοχρήστων χώρων, που ανήκει στην αρμοδιότητα του Δήμου Αθηναίων, δεν είναι καλή και σε συνδιασμό με την όχι αποτελεσματική αστυνόμευση της περιοχής έχει σαν αποτέλεσμα την καταστροφή, κατά κύριο λόγο, των μαρμάρινων δαπέδων των πεζοδρόμων από την παράνομη κυκλοφορία και στάθμευση οχημάτων σ' αυτούς, αλλά και των φωτιστικών σωμάτων και των κάδων απορριμάτων.

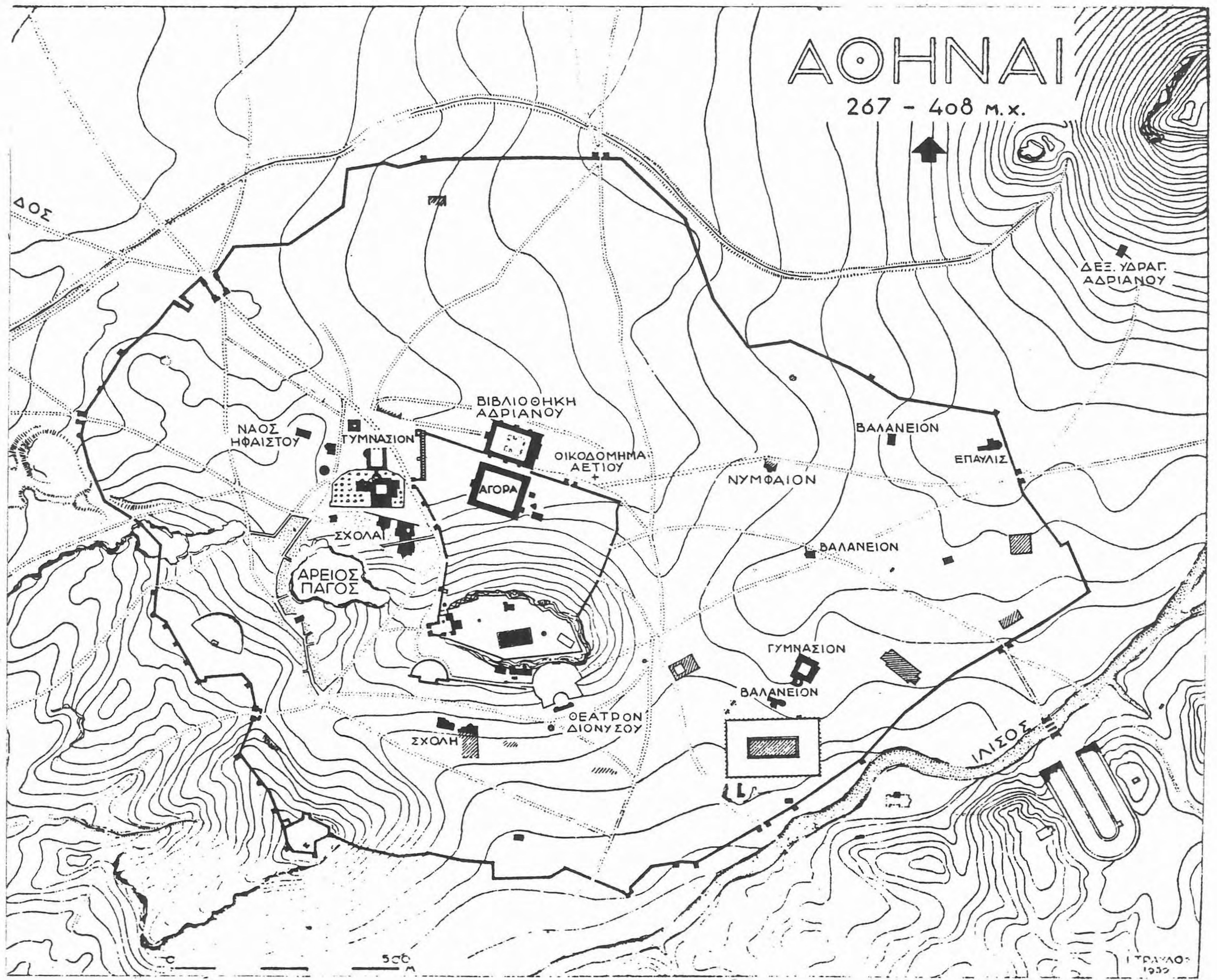
Τα προβλήματα, όμως, αυτά, καθώς και όσα άλλα ανέφεραν οι ερωτώμενοι, αν και δεν είναι σε δέση να μειώσουν το αναμφίβολα μεγάλης αξίας έργο που έχει επιτελεστεί και συνεχίζεται ακόμα και σήμερα δεν σημαίνει ότι πρέπει ν' αγνοηθούν από τους υπευθύνους. Αντίθετα, θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη και ν' αντιμετωπιστούν άμεσα, ώστε να γίνει ένα ακόμα βήμα προς την πραγμάτωση του στόχου του Προγράμματος Ανάπλασης της Πλάκας που θέλει το "ζωντάνεμα" και πάλι της γραφικής γειτονιάς της Πλάκας, της πλέον χαρακτηριστικής της Ελλάδας, παρουσιάζοντας προς τα έξω το ιδιαίτερο "χρώμα" της χώρας μας.

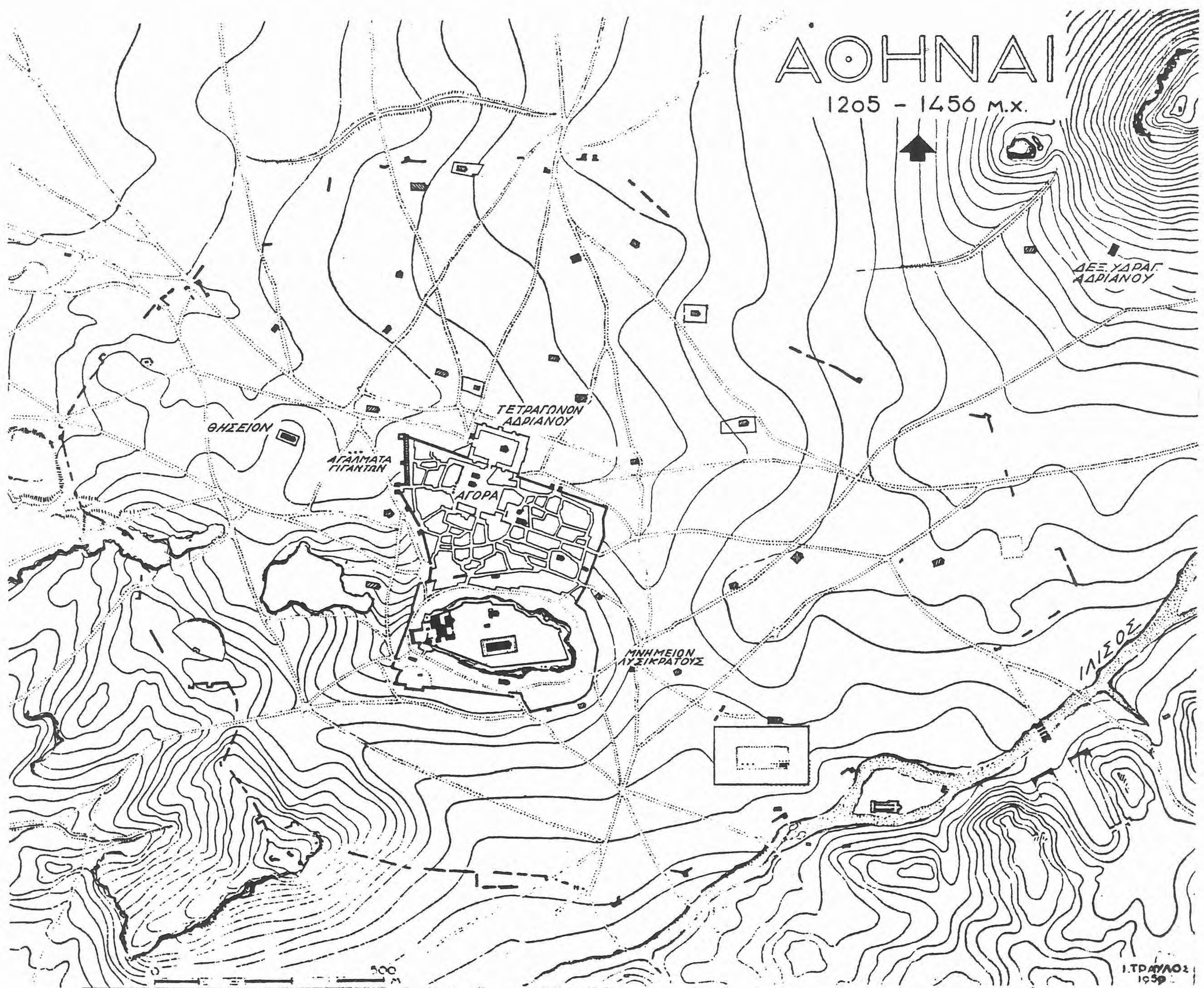
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

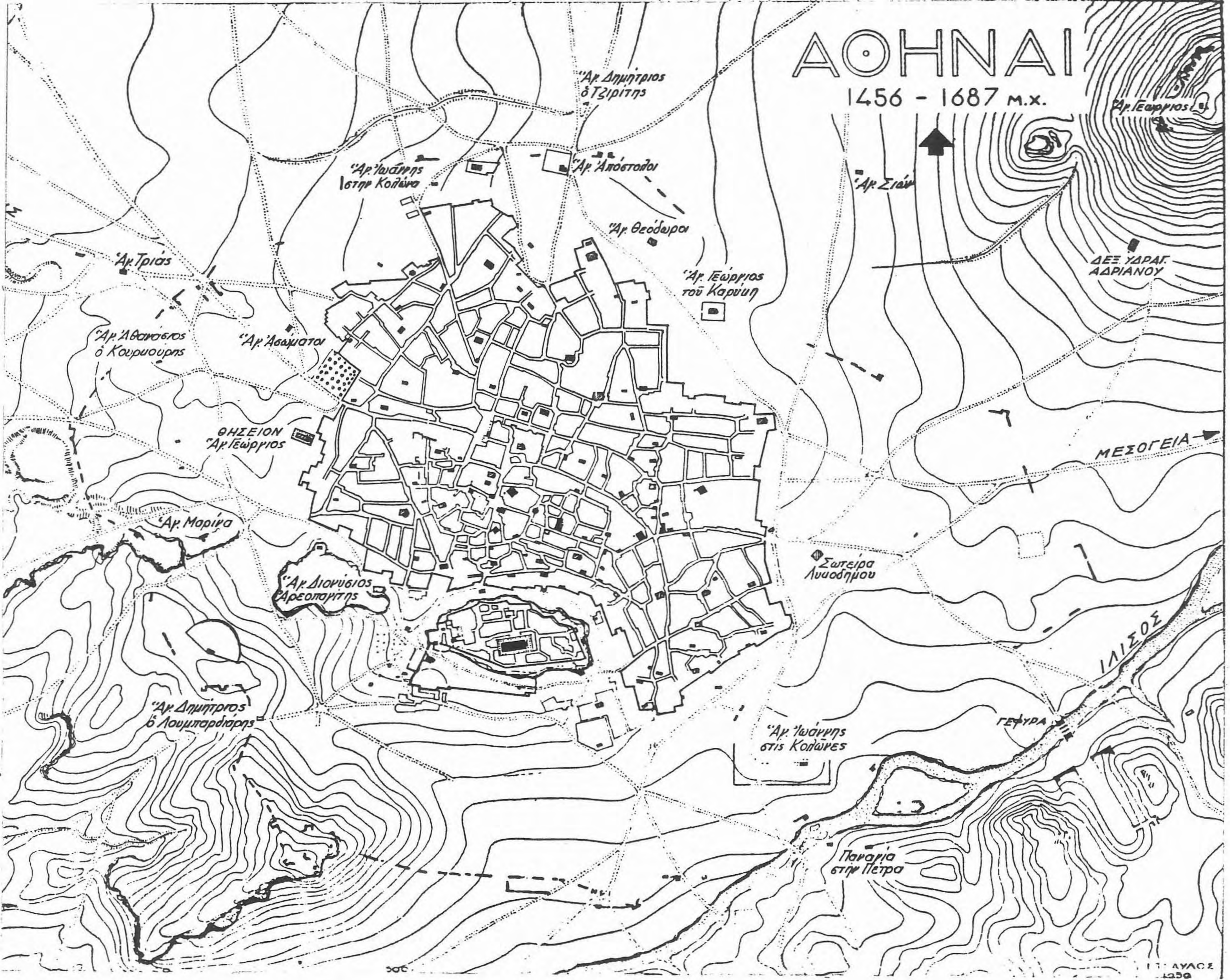




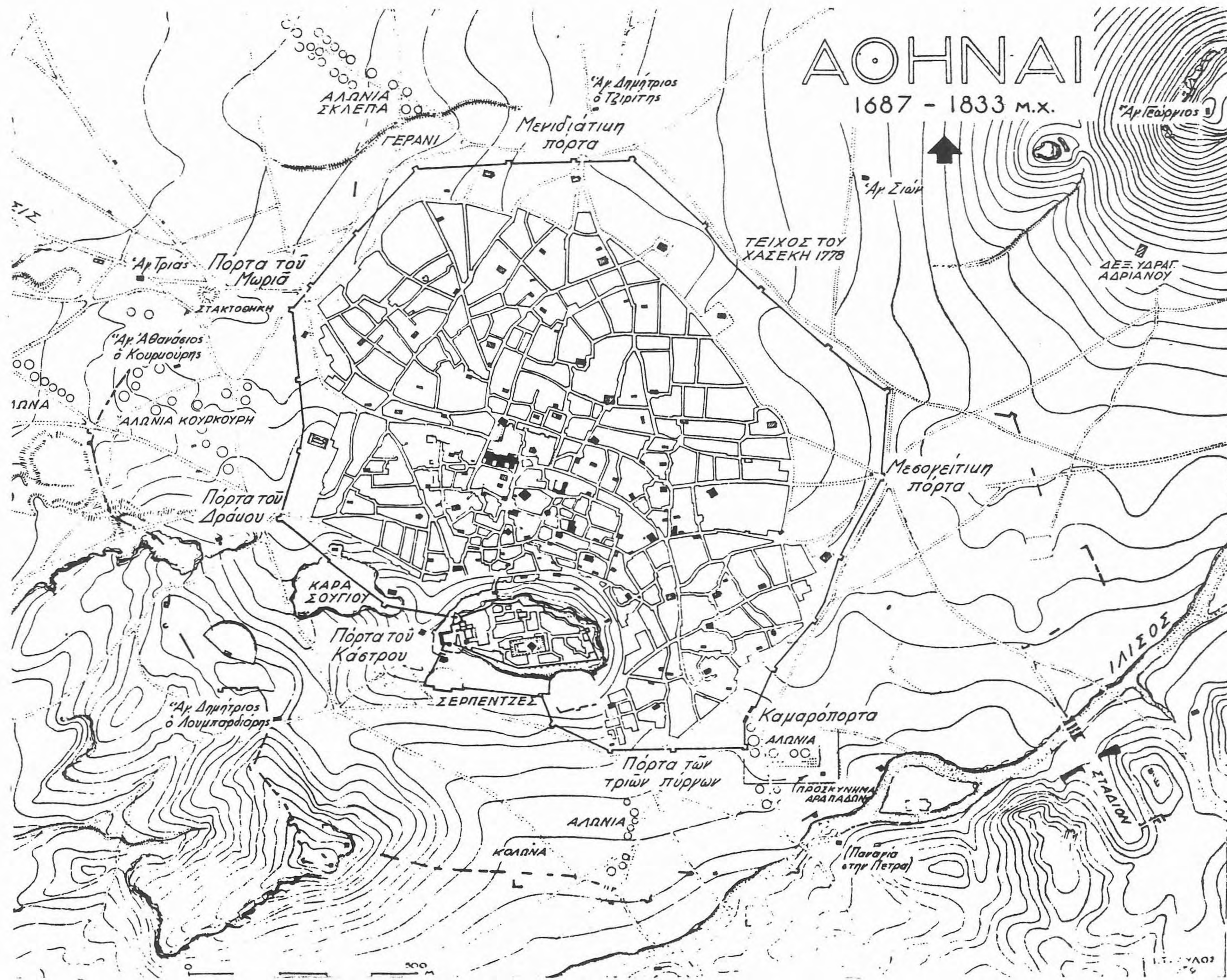




Η πόλη των Αθηνών στην οθωμανική εποχή (15ος - 17ος αιώνας μ.Χ.)



Πηγή: Τσαυζός Ι., πίνακας Χ.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΕΔΡΙΚΩΝ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΩΝ (Π. Δ.)

(κατά χρονολογική σειρά δημοσίευσης στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως)

A/A	Αριθμός Φ.Ε.Κ.	Ημερομηνία Απόφασης	Περιεχόμενο Π.Δ.
1	467Δ (7.9.79)	31 Αυγούστου 1979	Περί εγκρίσεως της μελέτης «εφαρμογής κυκλοφοριακής μελέτης εμπορικού κέντρου και Πλάκας Αθηνών», κανονισμών λειτουργίας πεζοδρόμων και της εφαρμογής των ως άνω μελετών, ως και της μελέτης «διαμορφώσεως των οδών Κυδαθηναίων κλπ. των Αθηνών σε πεζόδρομους».
2	522Δ (19.9.80)	29 Αυγούστου 1980	Περί τροποποιήσεως του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών.
3	616Δ (8.11.80)	24 Οκτωβρίου 1980	Περί επιβολής όρων και περιορισμών κατά την τοποθέτησιν διαφημίσεων φωτεινών επιγραφών κλπ. επί των όψεων των κτιρίων της περιοχής Πλάκας της πόλεως Αθηνών.
4	617Δ (8.11.80)	24 Οκτωβρίου 1980	Περί χαρακτηρισμού ως διατηρητέων, κτιρίων κειμένων εντός της περιοχής Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών.
5	214Δ (23.4.82)	26 Μαρτίου 1982	Χαρακτηρισμός σαν διατηρητέων, κτιρίων που βρίσκονται στην περιοχή Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών.
6	561Δ (23.11.82)	30 Σεπτεμβρίου 1982	Καθορισμός ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή της Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών.
7	178Δ (13.3.84)	18 Φεβρουαρίου 1984	Τροποποίηση και συμπλήρωση του από 30.9.82 Π.Δ/τος «Καθορισμός ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή της Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών».
8	24Δ	25 Οκτωβρίου 1984	Τροποποίηση και συμπλήρωση του από 30.9.82 Π.Δ/τος «Καθορισμός ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή της Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών».
9	4Δ (21.1.85)	29 Δεκεμβρίου 1984	Συμπλήρωση του από 30.9.82 Π.Δ/τος «Καθορισμός ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή της Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών».
10	875Δ (25.9.86)	2 Σεπτεμβρίου 1986	Καθορισμός ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή της Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών.
11	40Δ (30.1.87)	22 Δεκεμβρίου 1986	Χαρακτηρισμός ως διατηρητέου του κτιρίου που βρίσκεται στην Αθήνα περιοχή Πλάκας, επί της οδού Κυδαθηναίων αρ. 9.
12	468Δ (25.5.87)	29 Απριλίου 1987	Καθορισμός ειδικών όρων δόμησης των οικοπέδων περιοχής «Πλάκα» της πόλεως των Αθηνών.
13	380Δ (24.5.89)	17 Απριλίου 1989	Σφράγιση ακινήτων σε περίπτωση μεταβολής της χρήσεως.
14	473Δ (7.8.89)	20 Ιουλίου 1989	Σφράγιση ακινήτων που βρίσκονται στην περιοχή Πλάκας της πόλης των Αθηνών σε περίπτωση χρήσεων αυτών διαφορετικών από εκείνες, που προβλέπονται από τις ισχύουσες στην περιοχή πολεοδομικές διατάξεις.
15	220Δ (10.4.90)	30 Μαρτίου 1990	Τροποποίηση του από 2.9.1986 Π.Δ/τος «Καθορισμός ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή της Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών». (Δ' 875)
16	20Δ (28.1.91)	7 Ιανουαρίου 1991	Συμπλήρωση του από 2.9.1986 Π.Δ/τος «Καθορισμός ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή της Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών». (Δ' 875)
17	91Δ (28.2.91)	14 Φεβρουαρίου 1991	Χαρακτηρισμός ως διατηρητέων, κτιρίων που βρίσκονται στην περιοχή Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών.
18	185Δ (18.4.91)	27 Μαρτίου 1991	Χαρακτηρισμός ως διατηρητέου του κτιρίου που βρίσκεται εντός του ρυμοτομικού σχεδίου του δήμου Αθηναίων Ν. Αττικής στην περιοχή της Πλάκας και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης αυτού.
19	79Δ (9.2.93)	25 Νοεμβρίου 1992	Χαρακτηρισμός ως διατηρητέων δέκα (10) κτιρίων, που βρίσκονται στην περιοχή Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών και καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης αυτών.
20	1329Δ (7.10.93)	5 Οκτωβρίου 1993	Καθορισμός ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή της Πλάκας του ρυμοτομικού σχεδίου Αθηνών.

ΠΙΝΑΚΑΣ 79: ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΝΑΛΛΑΓΗΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ
ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

ΟΔΟΙ	ΠΡΩΙΝΗ ΜΕΤΡΗΣΗ		ΒΡΑΔΥΝΗ ΜΕΤΡΗΣΗ		
	Δ. Ε.	Π. Κ.	Δ. Ε.	Π. Κ.	
ΑΠΟΛΛΩΝΟΣ	0.41	0.27	0.74	0.36	Δ. Ε.: Δείκτης εναλλαγής
ΚΥΡΡΗΣΤΟΥ	0.14	0.29	0.71	-	
ΜΑΡΚΟΥ ΑΥΡΗΛΙΟΥ μεταξύ ΚΥΡΡΗΣΤΟΥ & ΛΥΣΙΟΥ	0.18	-	0.23	-	Π. Κ.: Ποσοστό σταθμευμένων οχημάτων κατοίκων Πλάκας
ΛΥΣΙΟΥ	0.75	-	0.33	-	
ΘΟΥΚΥΔΙΔΟΥ & ΙΠΑΤΙΑΣ	0.38	0.10	0.50	-	
ΒΟΥΛΗΣ μεταξύ ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ & ΑΠΟΛΛΩΝΟΣ	0.40	-	0.56	-	
ΠΕΝΤΕΛΗΣ	0.24	0.14	0.62	0.15	
ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ ΜΠΕΝΙΖΕΛΟΥ	0.43	0.43	0.50	0.33	
ΠΑΝΡΟΣΟΥ	0.50	-	0.78	-	
ΑΓΓΕΛΟΥ ΒΛΑΧΟΥ	0.17	0.06	0.39	0.23	
ΚΑΠΝΙΚΑΡΕΑ	0.20	0.10	0.60	0.06	
ΚΑΛΟΓΡΙΩΝΗ	0.55	-	0.80	-	
ΑΙΟΛΟΥ μεταξύ ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ & ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ	0.33	0.07	0.65	-	
ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ	0.71	-	0.47	0.06	
ΒΥΡΩΝΟΣ	0.29	0.19	0.73	0.23	
ΦΡΥΝΙΧΟΥ	0.50	0.30	0.60	0.40	
ΑΙΣΧΥΝΟΥ	0.38	0.25	-	1.00	
ΛΥΣΙΚΡΑΤΟΥΣ	0.54	0.38	0.70	0.15	
ΤΡΙΠΟΔΩΝ	0.25	0.25	0.80	0.20	
ΦΛΕΣΣΑ	0.60	-	0.29	-	
ΝΑΥΑΡΧΟΥ ΝΙΚΟΔΗΜΟΥ	0.54	-	0.75	-	
ΠΕΡΙΑΝΔΡΟΥ	0.13	0.25	0.50	0.17	
ΚΕΚΡΟΠΟΣ	0.33	0.20	0.29	0.43	
ΥΠΕΡΕΙΔΟΥ	0.43	-	-	-	
ΣΩΤΗΡΟΣ	0.38	0.61	0.20	0.30	
ΠΙΤΤΑΚΟΥ	0.43	0.08	0.54	0.08	
ΘΑΛΟΥ	0.38	0.23	0.40	0.20	
ΔΑΙΔΑΛΟΥ	0.43	0.24	0.22	0.44	
ΤΣΑΓΚΑΡΗ	0.10	-	0.33	-	
ΠΕΤΑ	0.40	0.20	0.72	0.14	
ΛΑΜΑΧΟΥ	0.10	0.10	0.17	0.17	
ΝΙΚΗΣ μέχρι ΝΑΥΑΡΧΟΥ ΝΙΚΟΔΗΜΟΥ	0.27	0.15	0.67	0.25	
ΝΙΚΗΣ μεταξύ ΝΑΥΑΡΧΟΥ ΝΙΚΟΔΗΜΟΥ & ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ	0.53	-	0.32	-	
ΑΝΔΡΙΑΝΟΥ μετά την ΑΙΟΛΟΥ	0.53	-	0.54	-	
ΑΡΕΩΣ	0.45	-	0.33	-	
ΕΠΑΜΕΙΝΩΝΔΑ	0.25	-	-	-	
ΒΟΥΛΗΣ μεταξύ ΝΑΥΑΡΧΟΥ ΝΙΚΟΔΗΜΟΥ & ΜΗΤΡΟΠΟΛΕΩΣ	0.26	-	0.39	-	

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ
ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: []

Στοιχεία ερωτώμενου

Φύλο:

Ηλικία:

Διεύθυνση:

Χρήση χώρου:

Πόσα χρόνια κατοικείτε στην Πλάκα;

..... χρόνια

Ποιό είναι το επάγγελμά σας;

.....

Σε ποιά περιοχή της Αθήνας εργάζεστε;

Δ. Αθηναίων-συνοικία

άλλος δήμος ή κοινότητα

Το διάστημα αυτό που κατοικείτε στην Πλάκα έχετε μετακομίσει μέσα στα όρια της Πλάκας;

ναι	πότε μετακομίσατε;
	για ποιό λόγο μετακομίσατε;
	πρίν μετακομίσετε η κατοικία σας είχε πρόσβαση σε δρόμο ή πεζόδρομο ;
οχι	

Είστε ενοικιαστής ή ιδιοκτήτης;

ενοικιαστής

ιδιοκτήτης

Ποιά πιστεύετε ότι είναι η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα μετά τις πεζοδρομήσεις η Πλάκα και ο δρόμος σας ειδικά;

	η Πλάκα	ο δρόμος σας
αναβαθμισμένη		
υποβαθμισμένη		
καμμία αλλαγή		
δεν έχω γνώμη		
δεν γνωρίζω		

Ποιές νομίζετε ότι είναι οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στην Πλάκα και στο δρόμο σας ειδικά; Επιλέξτε ανάμεσα στις παρακάτω περιπτώσεις:

1. μεγάλη αύξηση
2. μικρή αύξηση
3. καμία αλλαγή
4. μικρή μείωση
5. μεγάλη μείωση
6. δεν έχω γνώμη
7. δεν γνωρίζω

	στην Πλάκα	στο δρόμο σας
τουριστική κίνηση		
δέσεις στάθμευσης		
παράνομη στάθμευση οχημάτων		
παράνομη στάθμευση μηχανών		
κίνηση οχημάτων σε δρόμους		
κίνηση μηχανών σε δρόμους		
κίνηση πεζών σε δρόμους		
κίνηση οχημάτων σε πεζοδρόμους		
κίνηση μηχανών σε πεζοδρόμους		
κίνηση πεζών σε πεζοδρόμους		

Ποιές νομίζετε ότι είναι οι οικονομικές-κοινωνικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στην Πλάκα και στο δρόμο σας ειδικά; Επιλέξτε ανάμεσα στις παρακάτω περιπτώσεις:

1. μεγάλη αύξηση
2. μικρή αύξηση
3. καμία αλλαγή
4. μικρή μείωση
5. μεγάλη μείωση
6. δεν έχω γνώμη
7. δεν γνωρίζω

	στην Πλάκα	στο δρόμο σας
πωλήσεις καταστημάτων		
τιμή αγοράς σπιτιού/καταστήματος		
ύψος ενοικίων		
εισόδημα κατοίκων		
κοινωνική τάξη κατοίκων		
κοινωνικές σχέσεις ανάμεσα σε γείτονες		
ασφάλεια από εγκληματικότητα		
ασφάλεια από κίνηση οχημάτων		
ασφάλεια από κίνηση μηχανών		
ασφάλεια αφήνοντας τα παιδιά να παίζουν έξω		
ασφάλεια αφήνοντας τα παιδιά να κινούνται μόνα		

Ποιές νομίζετε ότι είναι οι περιβαλλοντικές-ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στην Πλάκα και στο δρόμο σας ειδικά; Επιλέξτε ανάμεσα στις παρακάτω περιπτώσεις:

1. μεγάλη αύξηση
2. μικρή αύξηση
3. καμία αλλαγή
4. μικρή μείωση
5. μεγάλη μείωση
6. δεν έχω γνώμη
7. δεν γνωρίζω

	στην Πλάκα	στο δρόμο σας
θόρυβος από οχήματα		
θόρυβος από μηχανάκια		
φασαρία από πεζούς		
αναπαλαιώσεις κτιρίων σε πεζοδρόμους		
αλλαγή χρήσεων κτιρίων σε πεζοδρόμους		
ανακαινίσεις καταστημάτων σε πεζοδρόμους		

Ποιές νομίζετε ότι είναι οι περιβαλλοντικές-ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στην Πλάκα και στο δρόμο σας ειδικά (συνέχεια); Επιλέξτε ανάμεσα στις παρακάτω περιπτώσεις:

1. μεγάλη βελτίωση
2. μικρή βελτίωση
3. καμία αλλαγή
4. μικρή χειροτέρευση
5. μεγάλη χειροτέρευση
6. δεν έχω γνώμη
7. δεν γνωρίζω

	στην Πλάκα	στο δρόμο σας
αποκομιδή απορριμμάτων κατοικιών		
εξωτερική εμφάνιση κτιρίων σε πεζοδρόμους		
καθαριότητα πεζοδρόμων		
εξυπηρέτηση από οργανισμούς κοινής ωφελείας		
τροφοδοσία καταστημάτων		
συνθήκες-ποιότητα ζωής κατοίκων		

Έχετε αναπαλαιώσει-επισκευάσει την κατοικία σας;

ναι-πότε; οχι

Πώς κρίνετε το μέτρο της χορήγησης ειδικής κάρτας στους κατοίκους της Πλάκας για στάθμευση των αυτοκινήτων τους;

πολύ σωστό σωστό αδιάφορο λάθος πολύ λάθος δεν έχω γνώμη δεν γνωρίζω

Αν νομίζετε ότι το μέτρο της ειδικής κάρτας στάθμευσης είναι λάθος, τι προτείνετε εσείς να ισχύει;

Το κόστος απόκτησης της ειδικής κάρτας θεωρείτε ότι είναι:

πολύ υψηλό υψηλό αδιάφορο χαμηλό πολύ χαμηλό δεν έχω γνώμη δεν γνωρίζω

Είστε κάτοχος κάποιου μεταφορικού μέσου;

ναι - αυτοκίνητο οχι
-μηχανάκι

Αν είστε κάτοχος κάποιου μεταφορικού μέσου έχετε προμηθευτεί την ειδική κάρτα στάθμευσης;

ναι οχι

Για ποιο λόγο δεν έχετε προμηθευτεί την ειδική κάρτα στάθμευσης;

Στην προσπάθεια εξεύρεσης χώρου στάθμευσης αντιμετωπίζετε πρόβλημα;

πολύ μεγάλο πρόβλημα μεγάλο πρόβλημα αδιάφορο μικρό πρόβλημα κανένα πρόβλημα

Πού σταθμεύετε συνήθως το αυτοκίνητο/μηχανάκι σας;

δρόμο πεζόδρομο χώρο στάθμευσης

Με ποιο τρόπο ερχόσασταν στο σπίτι σας πριν την πεζοδρόμηση και με ποιο τρόπο έρχεστε σήμερα;

	πριν την πεζοδρόμηση	σήμερα
δημόσιο μέσο μεταφοράς		
ταξί		
αυτοκίνητο - μόνος		
αυτοκίνητο - μαζί με άλλους		
μηχανάκι		
πόδια		

Με ποιο τρόπο κινούσασταν μέσα στην περιοχή της Πλάκας πριν την πεζοδρόμηση και με ποιο τρόπο κινήστε σήμερα;

	πριν την πεζοδρόμηση	σήμερα
αυτοκίνητο - μόνος		
αυτοκίνητο - μαζί με άλλους		
μηχανάκι		
πόδια		

Ισιές ώρες νομίζετε ότι πρέπει να γίνεται η τροφοδοσία των καταστημάτων;

όπως σήμερα άλλες ώρες-ποιές;

Τηρούνται οι επιτρεπόμενες ώρες τροφοδοσίας των καταστημάτων;
πάντα συνήθως μερικές φορές σπάνια ποτέ δεν γνωρίζω

Γνωρίζετε αν θα επεκταθούν οι πεζοδρομήσεις;
θα επεκταθούν δεν θα επεκταθούν δεν γνωρίζω

Γνωρίζετε αν ο δρόμος σας θα μετατραπεί σε πεζόδρομο;
θα μετατραπεί δεν θα μετατραπεί δεν γνωρίζω

Ερωτηθήκατε από τους αρμόδιους φορείς για το ποιά ήταν η άποψή σας για το έργο της πεζοδρόμησης πριν αρχίσουν οι εργασίες;
ναι όχι δεν θυμάμαι δεν ήμουν εδώ

Μήπως υπάρχουν κάποια προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί με την πεζοδρόμηση και δεν επισημάνθηκαν στην Πλάκα και στο δρόμο σας; Αν ναι, ποιά είναι αυτά;

στην Πλάκα	ναι -	οχι
στο δρόμο σας	ναι -	οχι

Αν είχατε τη δυνατότητα να αλλάζατε κάτι στην Πλάκα και στο δρόμο σας; Αν ναι, τι θ' αλλάζατε;

στην Πλάκα	ναι -	οχι
στο δρόμο σας	ναι -	οχι

Παρατηρήσεις

Σας ευχαριστούμε πολύ για το χρόνο που διαθέσατε για ν' απαντήσετε στις παραπάνω ερωτήσεις.

Οι απόψεις σας είναι πολύ σημαντικές για την περάτωση της μελέτης και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, γιατί είστε οι πλέον κατάλληλοι να παρουσιάσετε την κατάσταση στην οποία βρίσκεται η Πλάκα από πλευράς λειτουργικότητας του δικτύου πεζοδρόμων όπως έχει διαμορφωθεί σήμερα.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΤΟΥ
ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Αριθμός Ερωτηματολογίου: []

Στοιχεία ερωτώμενου

Φύλο:

Ηλικία:

Διεύθυνση:

Χρήση χώρου:

Πόσα χρόνια εργάζεστε στην Πλάκα;
..... χρόνια

Σε ποιά περιοχή της Αθήνας κατοικείτε;

Δ. Αθηναίων-συνοικία

άλλος δήμος ή κοινότητα

Το διάστημα αυτό που εργάζεστε στην Πλάκα έχετε μετακομίσει μέσα στα όρια της Πλάκας;

ναι	πότε μετακομίσατε; για ποιο λόγο μετακομίσατε; πριν μετακομίσετε το κατάστημά σας είχε πρόσβαση σε δρόμο ή πεζόδρομο ;
οχι	

Είστε ενοικιαστής ή ιδιοκτήτης;

ενοικιαστής

ιδιοκτήτης

Ποιά πιστεύετε ότι είναι η εικόνα που παρουσιάζει σήμερα μετά τις πεζοδρομήσεις η Πλάκα και ο δρόμος σας ειδικά;

	η Πλάκα	ο δρόμος σας
αναβαθμισμένη		
υποβαθμισμένη		
καμμία αλλαγή		
δεν έχω γνώμη		
δεν γνωρίζω		

Ποιές νομίζετε ότι είναι οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στην Πλάκα και στο δρόμο σας ειδικά; Επιλέξτε ανάμεσα στις παρακάτω περιπτώσεις:

1. μεγάλη αύξηση
2. μικρή αύξηση
3. καμμία αλλαγή
4. μικρή μείωση
5. μεγάλη μείωση
6. δεν έχω γνώμη
7. δεν γνωρίζω

	στην Πλάκα	στο δρόμο σας
τουριστική κίνηση		
δέσεις στάθμευσης		
παράνομη στάθμευση οχημάτων		
παράνομη στάθμευση μηχανών		
κίνηση οχημάτων σε δρόμους		
κίνηση μηχανών σε δρόμους		
κίνηση πεζών σε δρόμους		
κίνηση οχημάτων σε πεζοδρόμους		
κίνηση μηχανών σε πεζοδρόμους		
κίνηση πεζών σε πεζοδρόμους		

Ποιές νομίζετε ότι είναι οι οικονομικές-κοινωνικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στην Πλάκα και στο δρόμο σας ειδικά; Επιλέξτε ανάμεσα στις παρακάτω περιπτώσεις: 1. μεγάλη αύξηση 2. μικρή αύξηση 3. καμία αλλαγή 4. μικρή μείωση 5. μεγάλη μείωση 6. δεν έχω γνώμη 7. δεν γνωρίζω

	στην Πλάκα	στο δρόμο σας
πωλήσεις καταστημάτων		
τιμή αγοράς σπιτιού/καταστήματος		
ύψος ενοικίων		
αριθμός εργαζομένων στο κατάστημά σας		
αμοιβή εργαζομένων στο κατάστημά σας		
εισόδημα κατοίκων		
κοινωνική τάξη κατοίκων		
κοινωνικές σχέσεις ανάμεσα σε γείτονες		
ασφάλεια από εγκληματικότητα		
ασφάλεια από κίνηση οχημάτων		
ασφάλεια από κίνηση μηχανών		
ασφάλεια αφήνοντας τα παιδιά να παίζουν έξω		
ασφάλεια αφήνοντας τα παιδιά να κινούνται μόνα		

Ποιές νομίζετε ότι είναι οι περιβαλλοντικές-ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στην Πλάκα και στο δρόμο σας ειδικά; Επιλέξτε ανάμεσα στις παρακάτω περιπτώσεις: 1. μεγάλη αύξηση 2. μικρή αύξηση 3. καμία αλλαγή 4. μικρή μείωση 5. μεγάλη μείωση 6. δεν έχω γνώμη 7. δεν γνωρίζω

	στην Πλάκα	στο δρόμο σας
δόρυβος από οχήματα		
δόρυβος από μηχανάκια		
φασαρία από πεζούς		
αναπαλαιώσεις κτιρίων σε πεζοδρόμους		
αλλαγή χρήσεων κτιρίων σε πεζοδρόμους		
ανακαινίσεις καταστημάτων σε πεζοδρόμους		

Ποιές νομίζετε ότι είναι οι περιβαλλοντικές-ποιοτικές επιπτώσεις της πεζοδρόμησης στην Πλάκα και στο δρόμο σας ειδικά (συνέχεια); Επιλέξτε ανάμεσα στις παρακάτω περιπτώσεις: 1. μεγάλη βελτίωση 2. μικρή βελτίωση 3. καμία αλλαγή 4. μικρή χειροτέρευση 5. μεγάλη χειροτέρευση 6. δεν έχω γνώμη 7. δεν γνωρίζω

	στην Πλάκα	στο δρόμο σας
αποκομιδή απορριμμάτων καταστημάτων		
εξωτερική εμφάνιση κτιρίων σε πεζοδρόμους		
καθαριότητα πεζοδρόμων		
εξυπηρέτηση από οργανισμούς κοινής ωφελείας		
τροφοδοσία καταστημάτων		
συνθήκες-ποιότητα εργασίας εργαζομένων		

Έχετε αλλάξει χρήση στο κατάστημά σας ή το έχετε ανακαινίσει και πότε;

αλλαγή χρήσης ναι-πότε; όχι
ανακαίνιση ναι-πότε; όχι

Πώς κρίνετε το μέτρο της χορήγησης ειδικής κάρτας στους κατοίκους της Πλάκας για στάθμευση των αυτοκινήτων τους;

πολύ σωστό σωστό αδιάφορο λάθος πολύ λάθος δεν έχω γνώμη δεν γνωρίζω

Αν νομίζετε ότι το μέτρο της ειδικής κάρτας στάθμευσης είναι λάθος, τι προτείνετε εσείς να ισχύει;

Το κόστος απόκτησης της ειδικής κάρτας θεωρείτε ότι είναι:

πολύ υψηλό υψηλό αδιάφορο χαμηλό πολύ χαμηλό δεν έχω γνώμη δεν γνωρίζω

Είστε κάτοχος κάποιου μεταφορικού μέσου;

ναι - αυτοκίνητο όχι
-μηχανάκι

Αν είστε κάτοχος κάποιου μεταφορικού μέσου έχετε προμηθευτεί την ειδική κάρτα στάθμευσης;

ναι όχι

Για ποιο λόγο δεν έχετε προμηθευτεί την ειδική κάρτα στάθμευσης;

Επιν προσπάθεια εξεύρεσης χώρου στάθμευσης αντιμετωπίζετε πρόβλημα;

πολύ μεγάλο πρόβλημα μεγάλο πρόβλημα αδιάφορο μικρό πρόβλημα κανένα πρόβλημα

Τού παρκάρετε συνήθως το αυτοκίνητό σας;

δρόμο πεζόδρομο χώρο στάθμευσης

Με ποιο τρόπο ερχόσασταν στο κατάστημά σας πριν την πεζοδρόμηση και με ποιο τρόπο έρχεστε σήμερα;

	πριν την πεζοδρόμηση	σήμερα
δημόσιο μέσο μεταφοράς		
ταξί		
αυτοκίνητο - μόνος		
αυτοκίνητο - μαζί με άλλους		
μηχανάκι		
πόδια		

Με ποιο τρόπο κινούσασταν μέσα στην περιοχή της Πλάκας πριν την πεζοδρόμηση και με ποιο τρόπο κινήστε σήμερα;

	πριν την πεζοδρόμηση	σήμερα
αυτοκίνητο - μόνος		
αυτοκίνητο - μαζί με άλλους		
μηχανάκι		
πόδια		

Ισιές ώρες νομίζετε ότι πρέπει να γίνεται η τροφοδοσία των καταστημάτων;

όπως σήμερα άλλες ώρες-ποιές;

Τηρούνται οι επιτρεπόμενες ώρες τροφοδοσίας των καταστημάτων;
πάντα συνήθως μερικές φορές σπάνια ποτέ δεν γνωρίζω

Γνωρίζετε αν θα επεκταθούν οι πεζοδρομήσεις;
θα επεκταθούν δεν θα επεκταθούν δεν γνωρίζω

Γνωρίζετε αν ο δρόμος σας θα μετατραπεί σε πεζόδρομο;
θα μετατραπεί δεν θα μετατραπεί δεν γνωρίζω

Ερωτηθήκατε από τους αρμόδιους φορείς για το ποιά ήταν η άπουή σας για το έργο της πεζοδρόμησης πριν αρχίσουν οι εργασίες;

ναι όχι δεν θυμάμαι δεν ήμουν εδώ

Μήπως υπάρχουν κάποια προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί με την πεζοδρόμηση και δεν επισημάνθηκαν στην Πλάκα και στο δρόμο σας; Αν ναι, ποιά είναι αυτά;

στην Πλάκα	ναι -	οχι
στο δρόμο σας	ναι -	οχι

Αν είχατε τη δυνατότητα θα αλλάζατε κάτι στην Πλάκα και στο δρόμο σας; Αν ναι, τι δ' αλλάζατε;

στην Πλάκα	ναι -	οχι
στο δρόμο σας	ναι -	οχι

Παρατηρήσεις

Σας ευχαριστούμε πολύ για το χρόνο που διαθέσατε για ν' απαντήσετε στις παραπάνω ερωτήσεις.

Οι απόψεις σας είναι πολύ σημαντικές για την περάτωση της μελέτης και την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων, γιατί είστε οι πλέον κατάλληλοι να παρουσιάσετε την κατάσταση στην οποία βρίσκεται σήμερα η Πλάκα από πλευράς λειτουργικότητας του δικτύου πεζοδρόμων όπως έχει διαμορφωθεί σήμερα.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αγγελούδη Σ.: "Αναβίωση και... Αναβίωση: Ένα Παράδειγμα".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου
Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
2. Appleyard D.,
Gerson S.,
Lintell M.: "Liveable Urban Streets. Managing Auto Traffic in
Neighborhoods".
U.S. Department of Transportation. Federal Highway
Administration.
Washington, 1976.
3. Αραβαντινός Α.: "Κυκλοφοριακή Έρευνα του Αιγαίου και Μερικά Γενικά
Σκέψεις επί της Κινήσεως των Πεζών εις το Κέντρον των
Αθηνών".
Ανακοίνωσις εις το Α' Πανελλήνιον Αρχιτεκτονικόν Συνέδριον
Δελφών, 1961.
Αρχιτεκτονική, τεύχος 31, Αθήνα Ιαν.-Φεβρ. 1962, σελ. 19-20.
Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 240, Αθήνα 1964, σελ. 17-22.
4. Αραβαντινός Α.,
Γετίμης Π.,
Πρωτογάλης Γ.,
Χριστοφιλόπουλος Δ.: "Προγράμματα και Μέτρα Πολιτικής για την Ανάπλαση
Προβληματικών Περιοχών Κατοικίας Υψηλών και Μέσων
Πυκνοτήτων στα Αστικά Κέντρα".
Ε.Μ.Π. Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών.
Αθήνα 1982.
5. Αραβαντινός Α.: Πολεοδομικός Σχεδιασμός.
Ε.Μ.Π.
Αθήνα 1986.
6. Αραβαντινός Α.,
Γετίμης Π.,
Πρωτογάλης Γ.,
Χριστοφιλόπουλος Δ.: Θέματα Προγραμματισμού 35.
Ανάπλαση προβληματικών περιοχών κατοικίας υψηλών και
μέσων πυκνοτήτων στα αστικά κέντρα.
Κ.Ε.Π.Ε..
Αθήνα 1987.
7. Αργυρόπουλος Θ.: "Παραδοσιακά Σύνολα, Συντήρηση, Διατήρηση, Μίμηση".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου
Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.

8. Ashworth G.: "Accommodation and the Historic City".
Built Enviroment, Vol 15, pp 92-100, 1989.
9. Atwell D.: "Η Αγγλική Πολεοδομική Νομοθεσία και η Επίδρασή της στη Διατήρηση και Συντήρηση".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
10. Atwell D.: "Παραδείγματα που σκιαγραφούν τα Πλεονεκτήματα της Νομοθεσίας για Διατήρηση στην Αγγλία και Ουαλλία".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
11. Βαλάσα Μ.: "Η Σημασία Κοινωνικών και Οικονομικών Αιτιών στη Διατήρηση του Κτιρίου".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
12. Binney M.: New Uses for Historic Buildings.
Report to the Council of Europe.
Brussels 1980.
13. Bodenschatz H.,
Heise V.,
Korfmacher J.: "Schluss mit der Zerstroerung? Stadterneuerung und Stadtische Opposition in West Berlin, Amsterdam und London".
Anabas Verlag, Berlin 1983.
14. Brambilla R., Longo G.: "For Pedestrians Only".
Whitney Library of Design, New York, 1977.
15. Γετίμης Π.: "Σημειώσεις Η' Εξαμήνου".
Μάθημα: Χωροταξική και Οικιστική Πολιτική.
Τομέας: Πολιτική Οικονομία.
Τμήμα: Δημόσια Διοίκηση.
Αθήνα 1987.

16. Γιαννόπουλος Γ.Α.: "Κυκλοφοριακή Θεώρηση της Δημιουργίας Πεζοδρόμων και Αξιολόγηση της Ελληνικής Εμπειρίας".
Τεχνικά Χρονικά, Ιαν., Φεβρ., Μάρτ. 1980, σελ. 5-25.
17. Ινσιπούτο Γκαίτε: "Η Στρατηγική των Παρεμβάσεων στα Ιστορικά Κέντρα - Το παράδειγμα της Πλάκας".
Συζήτηση Στρογγυλής Τραπέζης.
Αθήνα 1983.
18. Ινσιπούτο Γκαίτε: "Η Συνέχεια της Αρχαιοελληνικής Πόλης - Η περίπτωση της Πλάκας".
Αποσπάσματα από δημόσια συζήτηση στις 14.2.1986.
Αθήνα.
19. Council of Europe: The Situation of the Architectural Heritage in Europe.
Report of the Steering Committee for Regional Planning and the Architectural Heritage.
Strasbourg 1979.
20. Δ.Ε.Π.Ο.Σ. "Πολεοδομική Μελέτη Δήμου και Ανάπλαση Περιοχής στο Δήμο Καισαριανής".
Αθήνα 1983.
21. Δημακόπουλος Ι.: "Το Πρόγραμμα του Υ.Π.Ε. για τη Διάσωση της Πλάκας".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
22. Δημακόπουλος Ι.: "The Saving of Plaka, Athens, part II".
Mounmentum Vol. 26, No 2, σελ. 107-120.
23. Dueker K.,
Pendleton P.,
Luder P.: "The Portland Mall Impact Study".
Final Report.
Center of Urban Studies-Portland State University, 1982.
24. Edinburgh, Old Town Study.
Edinburgh Plenny Association at the City of Edinburgh, 1984.

25. Ελληνική Εταιρία: Προστασία Μνημείων και Συνόλων: Πρόταση Θεσμικού Πλαισίου.
Αθήνα, 1975.
26. Ζήβας Δ.,
Νικολετόπουλος Γ.: "Προβλήματα Σχέσεως του Μνημειακού Χώρου με το Πολεοδομικό Περιβάλλον".
Εισήγηση στο Γ' Πανελλήνιο Αρχιτεκτονικό Συνέδριο, Ναύπλιο, 1963.
Τεχνικά Χρονικά, έκτακτο τεύχος 1/12.1965, σελ. 25-30.
27. Δρ. Ζήβας Δ. και
Συνεργάτες: Μελέτη "Παλαιάς Πόλεως Αθηνών"
Τεύχος Ι "Αρχαιολογική Μελέτη".
Τεύχος ΙΙ "Ιστορική-Μορφολογική Μελέτη".
Τεύχος ΙΙΙ "Θεσμική Μελέτη Ι".
Τεύχος ΙV "Θεσμική Μελέτη ΙΙ".
Τεύχος V "Αρχιτεκτονική Πολεοδομική Ανάλυση".
Τεύχος VII "Κοινωνιολογική Έρευνα".
Τεύχος VIII "Προτάσεις".
Υπουργείο Δημοσίων Έργων.
Αθήνα 1974.
28. Δρ. Ζήβας Δ.: Μελέτη "Παλαιάς Πόλεως Αθηνών".
Υπουργείο Δημοσίων Έργων.
Αθήνα 1977.
29. Δρ. Ζήβας Δ.: "Μελέτη Αντιμετώπισεως Προβλημάτων Πλάκας".
Υπουργείο Δημοσίων Έργων.
Γενική Διεύθυνση Οικισμού - Ε.Υ.Δ.Ε. - Α.Ε.Κ.Χ.Α.Π.
Αθήνα 1979.
30. Ζήβας Δ. και
Συνεργάτες: "Μελέτη Παλαιάς Πόλεως Αθηνών".
Θέματα Χώρου και Τεχνών, τεύχος 11/1980, σελ. 84-95.
31. Ζησιμοπούλου Μ.,
Νάστου Ε., Πρέπης Α.,
Παρασκευοπούλου Α.,
Στεφανοπούλου Α.: "Πρόταση Παρέμβασης στην Περιοχή της Πλάκας".
Ε.Μ.Π. Διπλωματική Εργασία Ακαδημ. έτους 1975-1976.
Δημοσίευση Σπουδαστικών Εργασιών.
Αθήνα 1978.
32. Fassbinder H.,
Kalle Eg.: Stadterneuerung in Europaeischer Perspektive.
Ausgabe: Niederlaendisches National Komite der Europaeischen
Stadterneuerungskampagne.
Rotterdam 1982.

33. Harder G., Spengelin F.: "Verkehrsberuhigung und Radverkehr in der Stadt und Verkehrsplanung". Gemeinde - Stadt - Land, N. 7. Universitaet Hannover 1981.
34. Heise V., Roseman J.: Bedingungen und Formen der Stadterneuerung. Urbs et Region, Kassel 1982.
35. Herald W.: "Auto Restricted Zones Technical Appendix: Boston". U.S. Department of Transportation. Urban Mass Transportation Administration. Washington D.C., 1977.
36. Hirsch-Borst R., Kratke S., Schmall F.: Stadterneuerung ohne Speculation. Hdk Berlin 1982.
37. Θεοχαρίδου Π., (Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας): "Μια Συνολική Αντιμετώπιση του Προβλήματος Συντήρησης των Μνημείων. Η Εμπειρία της Θεσσαλονίκης. Η Ανάγκη Ενιαίου Φορέα". Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων. Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981. 2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
38. IBA (Internationale Bauausstellung): Strategien der Stadterneuerung. Eine vergleichende Untersuchung in neun Grosstaedten. Vorbericht, IBA, Berlin, 1981.
39. IBA (Internationale Bauausstellung): Projektübersicht Stadterneuerung und Stadtebau. Stand Oktober '82. Berlin 1982.
40. International Council of Monuments and Sites (ICOMOS): Conference on the ICOMOS Documentation Centre. (Colloque sur le Centre de documentation de l' ICOMOS, Bruxelles 13-15.12.1966). Paris 1969.
41. ISOCARP: The Renaissance of the City; How Stockholm Congress. The Hague, Netherlands. 1981.

42. Ιωαννίδου Λ., (Τ.Ε.Ε.- Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας): "Η Αναβίωση των Οικιστικών Συνόλων στην Ελλάδα. Η Περίπτωση της Άνω Πόλης Θεσσαλονίκης". Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων. Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981. 2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
43. Jansen-Verbeke M.: Managing and Monitoring the Tourism Carrying Capacity in a Historical City: The Planning Issues. 1990.
44. Kamoutsi P.: "Probleme und Moeglichkeiten der erhaltenden Erneuerung in Griechenland, am Beispiel der Altstadt von Athen". Hannover 1984.
45. Κατρή Β.: Οι Ιστορικές Πόλεις και η Αποκατάστασή τους απ' τη Σκοπιά της Θεωρίας των Συστημάτων. ΟΓΙΝ
46. Κέζα Λ.: "Πεζά Ζητήματα". Το Βήμα. 10 Ιουλίου 1994.
47. Κόκκορης Π.: "Ο Δρόμος - Μελέτη των Προβλημάτων και των Ιδιοτήτων του Τοπίου της Πόλης". Ε.Μ.Π. Έδρα Αρχιτεκτονικών Συνδέσεων, καθ. Ζήβας Δ.. Δημοσιεύσεις Σπουδαστικών Εργασιών, αρ. 2, 1979.
48. Κουτσόπουλος Κ.: Γεωγραφία: Μεθοδολογία και Μέθοδοι Ανάλυσης Χώρου. Αθήνα 1990.
49. Kratke S., Langwald H.: "Stadterneuerung in Amsterdam". IWOS-Bericht zur Stadtforschung T. U. Berlin 1979.
50. Kuehnel H.: The Problems of Historic Towns and the Designation of Protection Areas. Report to the Council of Europe. Brussels 1980.

51. Kujath R.: "Wege der Stadterneuerung und Stadterhaltung".
Baubandbuch 1982.
52. Κωτσιόπουλος Α.: "Η Ταυτότητα και ο Χειρισμός της Παράδοσης: Μερικά Σχεδιαστικά Σχόλια".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
53. Λάββας Γ.: Προστασία Μνημείων και Συνόλων.
Α.Π.Θ. 1978.
54. Λάββας Γ.: "Θεσμική Προστασία της Ελληνικής Παραδοσιακής Αρχιτεκτονικής: Φάσεις, Αντιφάσεις, Κίνδυνοι".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
55. Lang C.: "Μελέτες Συντήρησης και Αναβίωσης στη Βρετανία: Γενική Προσέγγιση, Τεχνικές και Εφαρμογές".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
56. Loukissas Ph. J.: "Tourism's Regional Development Impacts - A Comparative Analysis of the Greek Islands".
The Pennsylvania State University. U.S.A.
Annals of Tourism Research, Vol. 9, pp. 523-541, 1982.
57. Loukissas Ph. J.: "Public Attitudes Toward Automobile-Restricted Streets in Philadelphia and Trenton".
The Pennsylvania State University.
Committee on Social, Economic, and Environmental Factors of Transportation.

58. Loukissas Ph. J.: "Nonlocal Traffic in a Residential Neighborhood: The Problem and its Management as Seen by Residents".
Committee on Social, Economic, and Environmental Factors of Transportation.
Transportation Research Record, N. 812, p. 39-46, 1985.
59. Loukissas Ph. J. and Mann S. H.: "Implementation of Downtown Automobile-Use Management Projects".
Committee on Social, Economic, and Environmental Factors of Transportation.
Transportation Research Record, N. 1046, p. 76-84, 1985.
60. Λουκόπουλος Δ., Πολύζος Γ., Πυργιώτης Γ., Τούντα Φ.: Δυνατότητες και Προοπτικές των Προγραμμάτων Ανάπλασης - Προτάσεις για ένα Νέο Οργανωτικό Σχήμα.
Ε.Μ.Π. Τμήμα Αρχιτεκτόνων Τομέας Πόλη και Κοινωνικές Πρακτικές.
Αθήνα 1990.
61. Ludmann, Harald: Fussgaengerbereiche in deutschen Staedten.
Deutsche Gemeindeverlag und Kohlhammer.
Koeln 1972.
62. Λυρίγκου Τ.: "Πεζόδρομοι στα Κέντρα των Πόλεων".
Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 2, 1978.
63. Machule D., Rebel H., Schwenke R.: "Verkehrberuhigung Wedding (Berlin)".
τεύχος 1: Gutachten. τεύχος 2: Buergerbeteiligung.
Berlin 1979.
64. Manfred Mosel: "Πεζόδρομοι και Προστασία Μνημείων"
Schweizerische Bauzeitung, 22.6.1978.
65. Μαρκοπούλου Α., Παπαδοδήμας Ν.: Προστασία Μνημείων και Συνόλων.
Ελληνική Εταιρία.
Αθήνα 1975.
66. Ministry of Housing and Local Governement: "Parking in Town Centers".
Planning Bulletin 7 - H.M.S.O.
London 1965.
67. Mirablile F.: The Preservation of the Architectural Heritage and Tourism.
C.E.E. 1980.

68. Μιχέλη Λίζα: ΠΛΑΚΑ Ιστορική Μνήμη και Μυθοπλασία.
Δρώμενα. 1988.
69. Μουτσόπουλος Ν.: "Σκιαγραφία των Προβλημάτων Αναβιώσεως των Παραδοσιακών Οικισμών".
Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 1/1974, σελ. 7-17.
70. Μουτσόπουλος Ν.: "Η Αναστήλωση των Ιστορικών Κέντρων και των Παραδοσιακών Οικισμών εις την Γαλλίαν".
Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 8/1974, σελ. 579-626.
71. Μουτσόπουλος Ν.: "Πολωνία - Η Διατήρηση των Ιστορικών Οικισμών και των Μνημείων στην Πολωνία «Η Προσαρμογή των Ιστορικών Μνημείων στους Μουσιακούς Σκοπούς»".
Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 10/1974, σελ. 723-751.
72. Μπίρης Κ.: Αι Αθήναι από τον 19ον εις τον 20ον αιώνα.
Έκδοσις του Καθιδρύματος Πολεοδομίας και Ιστορίας των Αθηνών.
Αθήνα 1966.
73. Μπετούρα Δ.: "Ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας - Πλάκα".
Διάλεξη.
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας - Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.
Βόλος 1994.
74. Μπούρας Χ.: "Τρεις Προτάσεις δια την Προστασία των Αρχιτεκτονικών Μνημείων της Ελλάδος".
Τεχνικά Χρονικά, Μάιος-Ιούνιος 1967, σελ. 37-42.
75. Narret P., Heramb C.,
Beal D., Carlson R.: "State Street Transit Mall".
Before/After Study, Phase II Report.
U.S. Department of Transportation.
Urban Mass Transportation Administration.
Washington D.C., 1982.

76. Ξανδόπουλος Θ.: "Προϋπόθεση για τη Διατήρηση και Καλλιέργεια της Πολιτιστικής μας Κληρονομιάς η σε Βάθος Ενημέρωση και Εκτίμηση από το Λαό".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
77. Ξεναρίου-Μανάσση Α.: "Νομοθεσία Προστασίας Ιστορικού και Παραδοσιακού Δυναμικού στις Χώρες: Γαλλία, Ιταλία, Βέλγιο, Ολλανδία".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
78. Πανεπιστήμιο
Αιγαίου-Τμήμα
Περιβάλλοντος: "Ο Ρόλος του Δήμου Ρόδου στη Διαχείριση της Παλιάς Πόλης".
Γενική Γραμματία Έρευνας και Τεχνολογίας.
Αθήνα Σεπτέμβριος 1992.
79. Παπαγεωργίου Γ.: Στοιχεία Πολεοδομίας.
Ίδρυμα Ευγενίδου.
Αθήνα 1992.
80. Παπαγεωργίου G,
Vanetas A.: "Conservation of the Architectural Heritage of Greece: Means, Methods and Policies".
Planning for Conservation.
London 1981.
81. Πλιάτσкас: "Πολεοδομία και Εξυγίανση Πυρήνος Πόλεως".
Διάλεξη - Τ.Ε.Ε.
82. Πορτελάνος Α.,
Τζάκου Α.: "Προστασία Οικισμών - Χρήσεις Γης".
Νομικό Πλαίσιο Υπ. Πο.
Αθήνα 1981.
83. Romanos A.: "Urban Renewal in the Refugee Neighbourhood of Kaisariani".
Report in the International Work Seminar on Housing.
Athens 1983.

84. Ross M.: Planning and the Heritage,
E.E. Spon.
London 1991.
85. Σαμουήλ Σ.: "Η Μεταμόρφωση της Διατήρησης από Αρχιτεκτονικό σε Πολεοδομικό Προγραμματισμό στη Βρετανία".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
86. Σκιαδαρέσης Γ.: "Το Πολεοδομικό Πρόβλημα του Κέντρου των Αθηνών".
Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 189/1960, σελ. 29-36.
87. Σπηλιόπουλος Δ.: Η Αθήνα μετά τον 20ο αιώνα.
Οικιστικολογική Μελέτη για την Αναδιοργάνωση και Αναβάθμιση Ολόκληρου του Λεκανοπέδιου και για την Ανάπλαση του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας.
Αθήνα 1981-1991.
88. Στεφάνου Ι.: "Σχέδιον Δράσεως Προστασίας Συντηρήσεως και Αξιοποιήσεως της Φυσικής και Πολιτιστικής Κληρονομιάς".
Υπουργείο Εσωτερικών - Δ/νσεις Προγραμματισμού και Μελετών.
Αθήνα 1973.
89. Στεφάνου Σ.: "Χαρακτηρισμός, Αξιολόγηση και Καθορισμός Βαθμού Προστασίας των Ιστορικοπαραδοσιακών Οικισμών - Άνω Σύρος".
Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 8/1972, σελ. 719-741.
90. Στεφάνου Σ.,
Σιαζαμπάνη-Στεφάνου
Χ.: "Αλυκή Θεολόγου Θάσου: Διατήρηση και Προσαρμογή σε Νέες Χρήσεις".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
91. Τραυλός Ι.: "Οικιστική Ιστορία των Αθηνών". 1966.
Πρακτικά Ε' Πανελληνίου Συνεδρίου Αρχιτεκτόνων - Το Πρόβλημα της Μείζονος Περιοχής των Αθηνών.
Έκδοση Τ.Ε.Ε. 1974.

92. Τριανταφυλλίδης Ι.: "Η Συμμετοχή των Παραδοσιακών Οικισμών σε Σύγχρονα Αναπτυξιακά Προγράμματα Εθνικής και Διεθνούς Κλίμακας". Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων. Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981. 2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
93. Τσεγκής Β.: "Η Διάσωση του Ιστορικού Κέντρου των Αθηνών". Η Καθημερινή. 5-6 Απριλίου 1981.
94. Τσιαπραλής Δ., (Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας): "Η Διατήρηση και Προσέγγιση του Ιστορικού και Φυσικού Χώρου του Αγίου Όρους". Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων. Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου Βόλου, Σεπτέμβριος 1981. 2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
95. Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος "Πεζόδρομοι". συντ. Γιαννόπουλος Γ., Διαμαντόπουλος Δ., Κρητικός Α. - προϊστ. Παυλόπουλος Κ. Αθήνα 1981.
96. Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος "Ρυθμιστικό '83 - Η Αθήνα και πάλι Αθήνα - Προτάσεις για την Ανασυγκρότηση της Πρωτεύουσας". Ιούλιος 1983.
97. Uhlig K.: Die Fussgaengerfreundliche Stadt. Verlag Gerd Hatje. Stuttgart 1979.
98. Urbani G.: From Restoration to Maintenance. Report to the European Architectural Heritage Congress. Brussels 1980.
99. Wagner F.: "Evaluation of Carpool Demonstration Projects". Phase I Report. U.S. Department of Transportation. Urban Mass Transportation Administration. Washington D.C., 1982.

100. Weisbrod G.,
Loudon W.: "Downtown Crossing: Auto Restricted Zone in Boston".
U.S. Department of Transportation.
Federal Highway Administration.
Office of Highway Planning.
Washington D.C., 1978.
101. World Bank: "Conservation and Management of Cultural Patrimony in the
Mediterranean Region".
Working paper #6 Enviromental Program for the Mediterranean.
102. Χολέβας Ν.: "Εκπαίδευση και Εξειδίκευση του Αρχιτέκτονα στην
Αποκατάσταση της Αρχιτεκτονικής Κλήρονομιάς".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου
Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
103. Χριστοφιλόπουλος Δ.: "Η Πολεοδομική Ανανέωση - Ανάπλαση κατά το Γαλλικό και
Γερμανικό Δίκαιο της Πολεοδομίας".
Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 12/1978.
104. Χριστοφιλόπουλος Δ.: "Το Νομοθετικό Πλαίσιο Προστασίας, Συντηρήσεως και
Αναβιώσεως Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων".
Συντήρηση και Αναβίωση Παραδοσιακών Κτιρίων και Συνόλων.
Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Μαγνησίας: Πρακτικά του Διεθνούς Συμποσίου
Βόλου, Σεπτέμβριος 1981.
2η Έκδοση. Φεβρουάριος 1983.
105. Χριστοφιλόπουλος Δ.: "Η Προστασία των Παραδοσιακών Οικισμών".
Ελευθεροτυπία, 17.11.1981.
106. 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 and London, 1979.
107. Zivas D.: "Plaka: Die Altstadt von Athen".
Baumeister, No 2, s. 164-167, 1981.
108. Zivas D.: "The Saving of Plaka, Athens, Part I".
Monumentum, vol. 26, No 1, pp 3-21, 1983.

