



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

*«ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ: ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ  
ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΟΥΚΑΚΙ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ»*



Εκπόνηση: Παναγόπουλος Παναγιώτης

Επιβλεψη: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής

ΑΘΗΝΑ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2017



# ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	<b>8</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>9</b>
<b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	<b>10</b>
1.1 ΑΝΤΙΚΕΤΙΜΕΝΟ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ .....	10
1.2 ΣΤΟΧΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ .....	10
1.3 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ.....	11
1.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ .....	15
<b>2. ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ</b> .....	<b>18</b>
2.1 ΑΛΛΑΓΕΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΙ: ΑΠ΄ ΤΟΝ ΦΟΡΝΤΙΣΜΟ ΣΤΟ ΜΕΤΑΜΟΝΤΕΡΝΙΣΜΟ.....	18
2.2 ΜΕΤΑΜΟΝΤΕΡΝΑ ΠΟΛΗ.....	20
2.3 ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ: ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ .....	22
2.4 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ: ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ .....	26
<b>3. ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ</b> .....	<b>29</b>
3.1 ΓΑΙΟΠΡΟΣΟΔΟΣ: ΣΧΕΣΗ ΓΑΙΟΠΡΟΣΟΔΟΥ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ .....	29
3.2 ΑΣΤΙΚΑ ΓΕΩΤΕΜΑΧΙΑ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ.....	30
3.3 ΑΚΙΝΗΤΑ: Η ΈΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΚΙΝΗΤΟΥ, ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΞΙΑ.....	31
3.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΑΓΟΡΑΙΑ ΑΞΙΑ ΑΚΙΝΗΤΩΝ .....	34
<b>4. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ</b> .....	<b>37</b>
4.1 ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΕΪΔΗ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ.....	37
4.2 ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΚΑΙ Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥΣ ΣΤΙΣ ΝΕΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ.....	39
4.2.1 Αστική Αναγέννηση: Το ευρύτερο πλαίσιο πολεοδομικής πολιτικής.....	39
4.2.2 Ο ρόλος των αναπλάσεων στην αστική αναγέννηση.....	39
4.3 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ .....	41
<b>5. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b> .....	<b>44</b>
5.1 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ.....	44
5.1.1 Το «πρόταγμα» στον σύγχρονο κυκλοφοριακό σχεδιασμό των πόλεων.....	45
5.1.2 Η σημασία της «Βιώσιμης Κινητικότητας» στις νέες αστικές οικονομίες .....	46
5.2 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ.....	47
<b>6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ</b> .....	<b>52</b>
6.1 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	52
6.2 ΟΙ ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΤΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ.....	65
6.3 ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ .....	77

6.4 Το χωρο-χρονικό «Αποτύπωμα» των μέσων σταθερής τροχιάς.....	78
6.5 Αξίες αστικών ακινήτων και ο ρόλος τους στην εργασία .....	83
6.6 Μεθοδολογία συλλογής και υπολογισμού αξιών .....	83
6.7 Εμπορικές αξίες: Η μεταβολή τους σε σχέση με άλλες περιοχές.....	87
6.8 Αντικειμενικές αξίες: Ο υπολογισμός τους και η μεταβολή τους σε σχέση με άλλες περιοχές .....	93
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>98</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>103</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<i>Εικόνες 6.1.1 &amp; 6.1.2: Ψηφιακό Μοντέλο 2.5D της Google Maps, που απεικονίζει την ... περιοχή μελέτης..</i>	53
<i>Εικόνα 6.1.3: Συνύπαρξη ιστορικής και σύγχρονης πραγματικότητας στην περιοχή.</i>	54
<i>Εικόνα 6.1.4: Πολυκατοικίες της μεταπολίτευσης.....</i>	54
<i>Εικόνα 6.1.5: Ιδιαίτερα κτίρια στην περιοχή μελέτης .....</i>	55
<i>Εικόνα 6.1.6: Νεοκλασικά κτίρια στην περιοχή μελέτης .....</i>	55
<i>Εικόνα 6.1.7: Μουσείο της Ακρόπολης.....</i>	57
<i>Εικόνα 6.1.8: Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης .....</i>	57
<i>Εικόνα 6.1.9: Κενές Χρήσεις στην περιοχής μελέτης .....</i>	58
<i>Εικόνα 6.1.10: Κενές Χρήσεις στην περιοχής μελέτης .....</i>	58
<i>Εικόνα 6.1.11: Κενές χρήσεις, πρώην καταστήματα ανταλλακτικών- αξεσουάρ..... αυτοκινήτων.....</i>	59
<i>Εικόνα 6.1.12: Εμπορικές χρήσεις αναψυχής στους Πεζόδρομους Δράκου και Ολυμπίου.....</i>	61
<i>Εικόνα 6.2.1: Τουριστικές Δραστηριότητες στο τμήμα της περιοχής μελέτης, που ... συνορεύει με τη Διονυσίου Αρεοπαγίτου.....</i>	69
<i>Εικόνα 6.2.2: Ο πεζόδρομος της Διονυσίου Αρεοπαγίτου .....</i>	69
<i>Εικόνα 6.2.3: Μουσείο της Ακρόπολης και τουριστική δραστηριότητα .....</i>	69
<i>Εικόνες 6.2.4, 6.2.5 και 6.2.6: Μετατροπή καταστήματος με αξεσουάρ αυτοκινήτων.. σε κατάσταση αναψυχής .....</i>	75
<i>Εικόνες 6.2.7, 6.2.8 και 6.2.9: Μετατροπή καταστήματος με αξεσουάρ αυτοκινήτων.. σε κατάσταση αναψυχής .....</i>	76
<i>Εικόνα 6.4.1: Χαρακτηριστικοί δρόμοι στο νότιο τμήμα της περιοχής .....</i>	82
<i>Εικόνα 6.4.2: Χαρακτηριστικοί δρόμοι στο κεντρικό τμήμα της περιοχής.....</i>	82
<i>Εικόνα 6.4.3: Χαρακτηριστικοί δρόμοι στο βόρειο τμήμα της περιοχής που..... γειτνιάζει με το λόφο Φιλοπάππου.....</i>	82
<i>Εικόνα 6.4.4: Γραφικοί δρόμοι της περιοχής μελέτης .....</i>	82

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 6.1.1: Διατηρητέων Κτιρίων Περιοχής Μελέτης.....	55
Χάρτης 6.1.2: Κυρίαρχες Χρήσεις Ισογείων .....	59
Χάρτης 6.1.3: Συγκέντρωση Εμπορικών Χρήσεων Αναψυχής & Εστίασης σε Πόλους Ανάπτυξης.....	61
Χάρτες 6.2.1, 6.2.2 και 6.2.3: Χάρτες Κυρίαρχων Χρήσεων (2001- 2011- 2014) .....	67
Χάρτες 6.2.4, 6.2.5 και 6.2.6: Πυκνότητες Εμπορικών Χρήσεων (2001- 2011- 2014) ..	70
Χάρτες 6.2.7, 6.2.8: Moran Εμπορικών Χρήσεων (2011 και 2014). .....	74
Χάρτης 6.3.1: Οδικό Δίκτυο Περιοχής Μελέτης .....	77
Χάρτες 6.4.1, 6.4.2: Πυκνότητες Εμπορικών Χρήσεων 2011 και 2014 .....	79
Χάρτης 6.4.3: Πυκνότητα Κατοικίας, .....	80
Χάρτες 6.4.4, 6.4.5: Ισόχρονη Καμπύλη (30 Λεπτών) των μέσων σταθερής τροχιάς	81
Χάρτης 6.8.1: Ζώνες Αντικειμενικών Αξιών της περιοχής μελέτης.....	94

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

<i>Πίνακας 6.7.1: Μεταβολές Εμπορικών Αξιών (Χαμηλού- Υψηλού Εύρους).....</i>	<i>87</i>
<i>Πίνακας 6.7.2: Σχετικές Μεταβολές Υψηλού Εύρους Τιμών Ακινήτων.....</i>	<i>90</i>
<i>Πίνακας 6.7.3: Σχετικές Μεταβολές Χαμηλού Εύρους Τιμών Ακινήτων.....</i>	<i>91</i>
<i>Πίνακας 6.8.1: Οι τιμές ζώνης της περιοχής μελέτης στο πέρασμα του χρόνου .....</i>	<i>95</i>
<i>Πίνακας 6.8.2: Σχετικές Μεταβολές Υψηλού Εύρους Αντικειμενικών Αξιών.....</i>	<i>96</i>
<i>Πίνακας 6.8.3: Σχετικές Μεταβολές Χαμηλού Εύρους Αντικειμενικών Αξιών .....</i>	<i>97</i>

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η διπλωματική εργασία με τίτλο: «Αστική Διαδικασία και Αξίες Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στη Αθήνα» αποτελεί μια προσπάθεια κατανόησης και ερμηνείας, των μετασχηματισμών που λαμβάνουν τόπο στις σύγχρονες πόλεις. Στην προσπάθεια αυτή, η επιλογή του Κουκακίου, έγινε με κεντρικό κριτήριο τη συγκέντρωση χαρακτηριστικών και την εμφάνιση τάσεων, που μαρτυρούν μια «προδιάθεση» για μετασχηματισμό, με βάσει πρότυπα μετασχηματισμού της διεθνούς βιβλιογραφίας. Για την ανάδειξη των εν λόγω τάσεων, στα πλαίσια της εργασίας χρησιμοποιούνται μεταβολές στις χρήσεις γης και στις αξίες ακινήτων. Οι μεταβολές αυτές, ερμηνεύονται μέσω σχεδιαστικών παρεμβάσεων και κατασκευαστικών έργων που υλοποιήθηκαν πρόσφατα στην περιοχή και σκοπεύουν να αποτελέσουν «ένδειξη» των τάσεων μετασχηματισμού που εμφανίζονται στην περιοχή.



## **ABSTRACT**

The Diploma Thesis titled as: «Urban Procedure and Land Values: The example of Koukaki area in Athens» represents an effort to understand and interpret the translocations which occur within contemporary cities. The choice of Koukaki occurred due to its characteristics and trends which prove a disposition for transformation according to international bibliography standards on transformation. In order for this thesis to highlight these trends, the shifts of land use and property values are taken into consideration. These shifts, are interpreted through planning and construction projects, which were recently implemented in the area, and intend to be an indication of transformation trends which occur in the area.

## 1.ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1 Αντικείμενο διπλωματικής εργασίας

Η εν λόγω Διπλωματική Εργασία, αποτελεί μια γεωγραφικής φύσεως προσπάθεια, που αποβλέπει στην αποτύπωση ενός φαινομένου που εκτυλίσσεται στις σύγχρονες πόλεις. Προκειμένου για την αντιπροσωπευτική αποτύπωση της τάσης, που χαρακτηρίζει την ανάπτυξη των σύγχρονων πόλεων, επιλέχθηκε ως περιοχής μελέτης το Κουκάκι, καθώς θεωρείται ότι η περίπτωση του, αποτελεί μικρογραφία του φαινομένου ενδιαφέροντος. Στην προσπάθεια για την «σκιαγράφηση» του, στην περιοχή που επιλέχθηκε, μελετώνται οι μεταβολές κάποιων μεγεθών (Αξίες Γης) και οι αλλαγές κάποιων χαρακτηριστικών (Χρήσεων Γης), προσπαθώντας μέσα απ' αυτές να ερμηνευθεί το πως διαμορφώνεται σήμερα ο χαρακτήρας της περιοχής. Το πλαίσιο των μεταβολών και των αλλαγών που μελετάται, εντάσσεται σ' ένα ευρύτερο πλαίσιο που χαρακτηρίζει τη σημερινή εποχή, ενώ τα συμπεράσματα που προκύπτουν απ' την προσπάθεια ερμηνείας τους, συντρέχουν με κριτικές που αφορούν στις επιπτώσεις του στις σύγχρονες πόλεις.

### 1.2 Στόχος εργασίας

Επισημαίνοντας τις μεταβολές στις Χρήσεις Γης του Κουκακίου κατά τα τελευταία χρόνια, επιχειρείται εκτός της χαρτογράφησης των αλλαγών και της ερμηνείας τους, η απόδοσή τους στην *τάση για μετασχηματισμό με βάση ορισμένα πρότυπα*. Οι παρατηρούμενες «πυκνώσεις» εμπορικών χρήσεων και αναψυχής σε συνδυασμό με την πρόσφατη δημιουργία δύο «εστιών» πολιτισμού (Μουσείο Ακρόπολης, Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης) συνηγορούν προς αυτήν την κατεύθυνση. Οι μεταβολές των Αξιών, χρησιμοποιούνται συμπληρωματικά ως ένδειξη του ότι οι πρόσφατες αλλαγές που συνέβησαν στην ευρύτερη περιοχή (μετρό, πεζοδρόμηση Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Μουσείο Ακρόπολης και Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης) σε συνδυασμό με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της (γραφικότητα, κτιριακό απόθεμα διατηρητέων, έντονη κοινωνική ζωή) αποτέλεσαν τους λόγους για την διαφοροποιημένη πορεία της ως προς άλλες περιοχές (Παγκράτι, Κυψέλη, Κολωνάκι). Η διαφοροποίηση του Κουκακίου, αφορά στο ότι πληρεί τις προδιαγραφές για να αποτελέσει μελλοντικά συνδυασμό επίκεντρου αναψυχής και πολιτισμού. Ο συνδυασμός αυτός, αποτελεί χαρακτηριστικό πρότυπο μετασχηματισμού κεντρικών τμημάτων ευρωπαϊκών πόλεων.

Ορισμένοι απ' τους βασικότερους λόγους για τους οποίους η περιοχή μελέτης θεωρείται ότι πληρεί τις προδιαγραφές για το μετασχηματισμό της με βάση υφιστάμενα ευρωπαϊκά πρότυπα είναι οι εξής:

- ✓ η θέση της ανάμεσα σε δύο εκ των βασικότερων Μουσείων της Αθηναϊκής πρωτεύουσας (Μουσείο Ακρόπολης, Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης)
- ✓ η καλή προσπελασιμότητά της (στάσεις Μετρό Ακρόπολη και Συγγρού Φιξ) και οι προοπτικές για ανάπτυξη βιώσιμων τρόπων μετακίνησης
- ✓ η γειτνίασή της με το λόφο της Ακρόπολης και γραφικές γειτονιές (Πλάκας, Πετράλωνα) και η οριοθέτησή της απ' τη Διονυσίου Αρεοπαγίτου, που τη συνδέει μέσω της πεζοδρομημένης βόλτας και με άλλα κεντρικά τμήματα της πόλης
- ✓ τα χαρακτηριστικά γειτονιάς που διαθέτει (έντονη κοινωνική ζωή, πολυπολιτισμικότητα) και το μεγάλο απόθεμα νεοκλασικών, καθώς και γενικώς η διατήρηση ορισμένων στοιχείων που θυμίζουν παλιά Αθήνα
- ✓ η ανεπτυγμένη παρουσία εναλλακτικής ψυχαγωγίας στους πεζόδρομους (Ολύμπου, Δράκου) και τους δρόμους της

Διαμέσω των εξεταζόμενων μεταβολών στις χρήσεις γης και τις αξίες ακινήτων, επιχειρείται η σκιαγράφηση της τάσης, που εμφανίζει η περιοχή μελέτης. Οι αναφορές απ' τη διεθνή βιβλιογραφία, που πραγματοποιούνται στο πρώτο μέρος της εργασίας, καταδεικνύουν τους μετασχηματισμούς, που πραγματοποιούνται στα πλαίσια των νέων αστικών οικονομιών, και αποτελούν το θεωρητικό υπόβαθρο. Το υπόβαθρο αυτό, χρησιμεύει στην επαλήθευση των υποθέσεων και των συμπερασμάτων, που αφορούν το πρότυπο βάσει του οποίου μετασχηματίζεται η ευρύτερη περιοχή του Κουκακίου.

### 1.3 Μεθοδολογία

Το πρωτογενές υλικό, που αποτέλεσε και απ' τους βασικούς λόγους επιλογής της περιοχής μελέτης (Κουκάκι, Δήμος Αθηναίων) ήταν η αναλυτική καταγραφή των Χρήσεων Γης της περιοχής, που πραγματοποίησε το 3<sup>ο</sup> έτος της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών το 2014 στα πλαίσια του μαθήματος Αστική Γεωγραφία. Το υλικό αυτό, σε συνδυασμό με υλικό απ' την ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή), που αφορά την καταγραφή των Χρήσεων Γης στο Δήμο Αθηναίων (2001 και 2011), αποτέλεσαν την κυρίως βάση για την ανάλυση της οργάνωσης και λειτουργίας της περιοχής.

*Αρχικός στόχος* της διπλωματικής εργασίας με θέμα: «Αστική Διαδικασία και Αξίες Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα» ήταν ο εντοπισμός των επιπτώσεων «προγραμμάτων αναβάθμισης» στη λειτουργία μιας περιοχής και η συσχέτιση τους, με μεταβολές στις αξίες ακινήτων. *Στην πορεία της εργασίας*, ύστερα απ' την ολοκλήρωση του θεωρητικού της μέρους, όπου ήταν απαραίτητη η εμβάθυνση σε βιβλιογραφία, που σχετίζεται

με τους μετασχηματισμούς στα κέντρα των σύγχρονων πόλεων, το ενδιαφέρον της έρευνας άλλαξε επίκεντρο, με αποτέλεσμα η εργασία να αφορά περισσότερο τις αλλαγές που υφίστανται κεντρικά τμήματα πόλεων, παρά το ρόλο του σχεδιασμού στην αναβάθμισή τους και τις επιπτώσεις της στην αγορά ακινήτων. Επειδή οι αλλαγές που υφίστανται τα κέντρα των πόλεων, καθορίζονται σε μεγάλο βαθμό απ' τις σχεδιαστικές παρεμβάσεις (πολεοδομικές και κυκλοφοριακές) που πραγματοποιούνται σ' αυτά, η ερμηνεία τους γίνεται μέσω αυτών, καθώς θεωρείται ότι επηρεάζουν περισσότερο από κάθε άλλο τη γεωγραφία των αλλαγών.

Για την εύρεση πληροφοριών σχετικά με πρόσφατες μελέτες αναβάθμισης στην περιοχή του Κουκακίου πραγματοποιήθηκε επίσκεψη στη Διεύθυνση Σχεδίου Πόλεως και συγκεκριμένα στο τμήμα Πολεοδομικών Μελετών. Κατόπιν αίτησης, για την αναζήτηση (στο αρχείο της υπηρεσίας) σχετικών μελετών, η μόνη μελέτη που εντοπίστηκε (με φορέα το Δήμο Αθηναίων) και αφορούσε την περιοχή του Κουκακίου ήταν η «Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης Περιοχής “Κουκακίου – Άνω Πετραλώνων”».

Η εν λόγω μελέτη πραγματοποιήθηκε από το Γιάννη Ασημακόπουλο – ΕΚΟΤΕΧΝΙΚΑ και την ΕΡΑΤΟΣΘΕΝΗΣ Ε.Π.Ε κατά το διάστημα 1998- 2002 και αφορούσε τις γειτονίες: Φιλοπάππου, Κουκακίου, Βεϊκου, Μακρυγιάννη, Τριών Ιεραρχών & Κοίλης. Όπως αναφέρεται στην εισαγωγή της: «*Η Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης της συνοικίας “Κουκάκι – Άνω Πετράλωνα” έχει ως αντικείμενο την πλήρη καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης στην περιοχή, την εξειδίκευση των κατευθύνσεων του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου και τη διατύπωση προτάσεων για ένα τοπικό πρόγραμμα με τις αναγκαίες παρεμβάσεις, διοικητικές πράξεις και οικονομοτεχνικές προϋποθέσεις υλοποίησής του*». Οι τρεις φάσεις που περιλαμβάνει είναι οι εξής:

- **Α΄ Φάση:** *Καταγραφή υπάρχουσας κατάστασης, διαπιστώσεις, διατύπωση προκαταρκτικών προτάσεων*
- **Β΄ Φάση:** *Διαμόρφωση τελικών προτάσεων για χρήσεις γης, όρους δόμησης, κυκλοφορία, κοινωνική υποδομή κλπ*
- **Γ΄ Φάση:** *Οριστικοποίηση προτάσεων, επεξεργασία σχεδίων Προεδρικών Διαταγμάτων, συστηματοποίηση των προτεινόμενων έργων και ενεργειών με τη μορφή προγράμματος αναβάθμισης.*

Προκειμένου για την ανεύρεση των παρεμβάσεων που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια του προγράμματος αναβάθμισης, χρησιμοποιήθηκε η έντυπη μορφή της Γ΄ Φάσης της μελέτης, που αφορά τις προτάσεις που οριστικοποιήθηκαν. Κατόπιν εντοπισμού των παρεμβάσεων που αφορούσαν την περιοχή ενδιαφέροντος, αλλά και ύστερα από επισκέψεις στο πεδίο, προέκυψε το συμπέρασμα ότι εκτός από:

- ✓ κανονιστικές και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις
- ✓ σκόρπιες μικρο- παρεμβάσεις (διαπλάτυνση πεζοδρομίων κλπ)
- ✓ οικονομικά κίνητρα

δεν υλοποιήθηκε κάποιο απ' τα προτεινόμενα έργα (πεζοδρομήσεις οδών, υπόγειοι χώροι στάθμευσης κλπ). Εφόσον λοιπόν, η Μελέτη Αναβάθμισης του Δήμου Αθηναίων δεν συμπεριλάμβανε κάτι το «χειροπιαστό», λήφθηκαν υπόψη αποκλειστικά παρεμβάσεις απο ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού. Συγκεκριμένα, οι παρεμβάσεις με τις οποίες συσχετίζονται οι αλλαγές στην οργάνωση και τη λειτουργία του χώρου, καθώς και οι μεταβολές στις αξίες ακινήτων είναι οι παρακάτω:

- η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων (πεζοδρόμηση Διονυσίου Αρεοπαγίτου 2003)
- οι στάσεις του μετρό (Ακρόπολη και Συγγρού Φιζ, 2000)
- η κατασκευή του Μουσείου της Ακρόπολης (2009)
- η κατασκευή του Εθνικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης (2016)<sup>1</sup>

Προκειμένου για τον εντοπισμό των μεταβολών στις αξίες γης της περιοχής μελέτης, χρησιμοποιήθηκαν οι αντικειμενικές και εμπορικές αξίες. Η εύρεση των πρώτων έγινε:

- απ' το αρχείο του Τομέα Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού (έντυπη μορφή απο τους «Πίνακες Τιμών Αντικειμενικών Αξιών» για τα έτη 1995, 1998 και 2001)
- απ' τους αναρτημένους στο διαδίκτυο «Πίνακες Τιμών Αντικειμενικών Αξιών» για τα έτη 2006 και 2007
- απ' το ΦΕΚ Β48/20.01.2016, που περιλαμβάνει την αναθεώρηση των αντικειμενικών αξιών για το έτος 2016 (αλλαγές σε τιμές ζώνης και συντελεστές εμπορικότητας)

Όσον αφορά την εύρεση των εμπορικών αξιών, αυτή έγινε:

- ✓ απο κτηματομεσιτικά sites (Σπιτόγατος, ΧΡΥΣΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ κλπ) για τα σημερινά δεδομένα (2017) και
- ✓ απο αγγελίες εφημερίδων, για το διάστημα μεταξύ του 1995 – 2005

---

<sup>1</sup> δεδομένου ότι το ΕΜΣΤ ολοκληρώθηκε το 2016 και οι συγκρίσεις όσον αφορά τις μεταβολές χρήσεων βασίζονται σε δεδομένα μέχρι και το 2014, στο κομμάτι της ανάλυσης δεν αναφέρεται η λειτουργία του, αλλά η αναμενόμενη λειτουργία του

Πιο συγκεκριμένα, για την ανεύρεση των εμπορικών αξιών κατα το διάστημα 1995 – 2005, πραγματοποιήθηκαν προσπάθειες για επικοινωνία με μεσιτικά γραφεία, καθώς και με εφημερίδες (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ, ΧΡΥΣΗ ΕΥΚΑΙΡΙΑ), χωρίς να σημειωθεί ιδιαίτερη επιτυχία. Τελικά, η πρόσβαση στα εν λόγω δεδομένα επιτεύχθηκε, κατόπιν επικοινωνίας με την ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ και πληροφόρησης σχετικά με ηλεκτρονικό αρχείο εφημερίδων που διατηρείται στην Βιβλιοθήκη της Βουλής (Λενορμαν 218). Τις επισκέψεις στη Βιβλιοθήκη της Βουλής, ακολούθησε η προμήθευση (σε μορφή jpeg) αγγελιών της «Κυριακάτικης Καθημερινής» για τα έτη 1995-1998-2001-2005, ώστε να υπάρχει μια «ένδειξη» του πως κινήθηκαν οι εμπορικές αξίες, πριν και μετά, τα βασικότερα έργα αναβάθμισης.

Αυτά, σχετικά με την άντληση των δεδομένων για την «κίνηση» αντικειμενικών και εμπορικών αξιών. Τώρα, αναφορικά με το διαχωρισμό της «κίνησης» αυτής στο Κουκάκι, αλλά και την απόδοση της, σε συγκεκριμένες αιτίες, έγινε χρήση της παρακάτω μεθοδολογίας:

Εκτός απ' την περιοχή μελέτης, υπολογίστηκαν οι μεταβολές στις αντικειμενικές και εμπορικές αξίες για ακόμα τρεις περιοχές του Δήμου Αθηναίων (Κυψέλη, Κολωνάκι, Παγκράτι), έτσι ώστε να μπορούν να πραγματοποιηθούν συγκρίσεις. Ειδικότερα, προκειμένου να είναι συγκρίσιμα τα μεγέθη, ιδιαίτερη μνεία (κατα την αναζήτηση ακινήτων) δόθηκε στην ύπαρξη κοινών χαρακτηριστικών. Για να εξασφαλιστεί αυτό, η επιλογή ακινήτων έγινε βάσει κριτηρίων. Τέτοια κριτήρια είναι:

- η κατα προσέγγιση επιφάνεια των διαμερισμάτων (περίπου 100 τ.μ.)
- η αποφυγή περιπτώσεων νεόδμητων και ρετιρε (όπου ήταν δυνατή), ώστε να μην αλλοιώνεται το δείγμα των περιοχών
- η κατα το δυνατόν επιλογή διαμερισμάτων απ' όλη την περιοχή, ώστε τα δείγματα να περιγράφουν την μέση κατάσταση των περιοχών

Η επεξεργασία των δεδομένων, που αφορούν τις αξίες των ακινήτων, έγινε στο λογισμικό του excel. Προκειμένου για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με την μεταβολή των αξιών στην περιοχή μελέτης, υπολογίστηκαν μέσοι όροι και ποσοστά, που «αποτυπώνουν» τις σχετικές μεταβολές στο πέρασμα του χρόνου.

Όσον αφορά τα δεδομένα που σχετίζονται με την οργάνωση των Χρήσεων Γης της περιοχής μελέτης (κατα τα έτη 2001- 2011- 2014), η επεξεργασία τους έγινε στο ελεύθερο λογισμικό QGIS. Στα πλαίσια της ανάλυσης των δεδομένων στο εν λόγω λογισμικό, πραγματοποιήθηκαν διάφοροι συνδυασμοί, ώστε οι παραγόμενοι χάρτες ν' αποτελούν αντιπροσωπευτική οπτικοποίηση των μεταβολών που συνέβησαν στην περιοχή. Η διαφορετική προέλευση των δεδομένων, μετρήσεις φοιτητών (2014) και ΕΛΣΤΑΤ (2001 και

2011), είχε ως αποτέλεσμα την γενίκευση των πρώτων, ώστε να καταστεί δυνατή η σύγκριση. Πιο συγκεκριμένα, η καταγραφή των ΧΓ απ' τους φοιτητές της σχολής, έγινε σε επίπεδο κτιρίου, σε αντίθεση με τις καταγραφές της ΕΛΣΤΑΤ που ήταν σε επίπεδο Οικοδομικού Τετραγώνου. Κατόπιν των απαραίτητων αναγωγών, καθώς και τη μεταφορά των δεδομένων στο ίδιο υπόβαθρο, ακολούθησε η παραγωγή των χαρτών.

Λόγω του ότι οι μεταβολές στις αξίες ακινήτων και στις χρήσεις γης της περιοχής, συνδέονται σε μεγάλο βαθμό με σχεδιαστικές παρεμβάσεις, πολεοδομικές και κυκλοφοριακές, στα πλαίσια της εργασίας υπάρχει ξεχωριστό κεφάλαιο που αφορά τις χωρο-χρονικές μεταβολές των μέσων σταθερής τροχιάς. Επειδή η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση της περιοχής μελέτης απ' αυτά τα μέσα είναι σχετικά "πρόσφατη" υπόθεση, προκειμένου να φανεί η βελτιώσή της: (α) πραγματοποιήθηκε επεξεργασία δεδομένων του ΟΑΣΑ που σχετίζονται με την κίνησή τους, και (β) εξαγωγή χωρικής πληροφορίας (στο λογισμικό QGIS), που στη συνέχεια χρησιμοποιήθηκε για την αποτύπωση της βελτιωμένης προσβασιμότητας στην περιοχή.

### 1.3 Ανάλυση κεφαλαίων

Το κεφάλαιο δύο (2), αναφέρεται στην «αστική διαδικασία», έννοια που περιγράφει το σύνολο των μηχανισμών, που ευθύνονται για το πως αναπτύσσονται οι πόλεις. Στην προσπάθεια για την «ανάγνωση» των μηχανισμών, που βρίσκονται πίσω απ' την παραγωγή του δομημένου χώρου, κεντρικό θέμα του κεφαλαίου, αποτέλεσαν οι σύγχρονες οικονομικές δομές και οι επιδράσεις τους *στη μορφή, την οργάνωση και τη λειτουργία του χώρου*. Σύμφωνα με όσα αναφέρονται στο κεφάλαιο, η νέα οικονομική οργάνωση του χώρου, οφείλεται στην χωρική αναδιάρθρωση των καπιταλιστικών-παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Το κεφάλαιο τρία (3), αναφέρεται στις «αξίες γης». Λόγω της στενής σύνδεσης της οργάνωσης του χώρου με τις μεταβολές των αξιών, στο κεφάλαιο αυτό αρχικά περιγράφεται η σχέση της γαιοπροσόδου με την αστική διαδικασία. Κεντρικό μέρος του αποτελεί ο ορισμός εννοιών που αφορούν την αγορά ακινήτων (γαιοπρόσδοδος, αστικά γεωτεμάχια, ακίνητο, αντικειμενική αξία, εμπορική αξία), οι παράγοντες που επηρεάζουν την αγοραία τους αξία και τέλος η αδυναμία δημιουργίας καταγραφής τιμών πώλησης και η επακόλουθη αδυναμία προσομοίωσης της πραγματικότητας, που περιγράφει την αγορά ακινήτων.

Το κεφάλαιο τέσσερα (4), αναφέρεται στα «προγράμματα αναβάθμισης». Στα πλαίσια του κεφαλαίου αυτού, πραγματοποιείται ορισμός εννοιών που αφορούν το σχεδιασμό και τις πολιτικές του. Στην προσπάθεια για την ανταπόκριση των πόλεων στις ανταγωνιστικές συνθήκες της διεθνοποιημένης αγοράς, κεντρική «θέση» στις πολιτικές αυτές, κατέχει η «αστική αναγέννηση», που αποτελεί τη σύνθετη διαδικασία μέσω της οποίας η πολιτεία επιχειρεί την επανάκαμψη της οικονομικής δραστηριότητας. Δεδομένης της σημασίας των πολιτικών αστικής αναγέννησης στην αναβάθμιση των πόλεων, οι πολιτικές αυτές καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο τμήμα του κεφαλαίου. Στο τέλος του κεφαλαίου, αναφέρονται διεθνή παραδείγματα προγραμμάτων αναγέννησης.

Το κεφάλαιο πέντε (5), αναφέρεται στις «μεταφορές». Λόγω της στενής σύνδεσης της μορφής, της οργάνωσης και λειτουργίας του χώρου με τις προωθούμενες πολιτικές που αφορούν τις μεταφορές, στα πλαίσια του κεφαλαίου αυτού γίνεται μια αναδρομή στις πολιτικές περασμένων δεκαετιών και στα «επακόλουθα» αυτών. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στις σημερινές πολιτικές προώθησης και τις προτεραιότητες που δίνονται στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό και αφορούν τις «φιλικές» μετακινήσεις. Στο τέλος του κεφαλαίου, αναφέρονται διεθνή παραδείγματα σημερινών κυκλοφοριακών πολιτικών, που καταδεικνύουν τις θετικές επιπτώσεις της υπερίσχυσης του εναλλακτικού τρόπου μετακίνησης στα κέντρα των πόλεων.

Το κεφάλαιο έξι (6), αφορά την ανάλυση της περιοχής μελέτης. Στα πλαίσια αυτού, σε πρώτο στάδιο πραγματοποιείται ο προσδιορισμός της, που περιλαμβάνει: τον ορισμό της, τη φυσιογνωμία της, την πρόσφατη ιστορία μετασχηματισμών που έλαβαν τόπο σε αυτήν, καθώς και τη σημερινή της κατάσταση. Στη συνέχεια, στα πλαίσια του κεφαλαίου γίνεται ανάλυση των μεταβολών στις χρήσεις γης της περιοχής, ερμηνεία των πιθανών αιτιών που τις προκάλεσαν και απόδοση τους στη διαδικασία μετασχηματισμού που υφίσταται. Έπειτα πραγματοποιείται μια χωρο-χρονική αποτύπωση των μέσων σταθερής τροχιάς, που στοχεύει στην επισήμανση της βελτιωμένης συγκοινωνιακής εξυπηρέτησης που εμφανίζει κατά τα τελευταία χρόνια. Τέλος, ακολουθούν οι μεταβολές στις αξίες ακινήτων και η προσπάθεια ερμηνεία τους μέσω σχεδιαστικών παρεμβάσεων και τάσεων μετασχηματισμού της περιοχής.

Το τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας, αφορά τα εξαγόμενα συμπεράσματα. Τα συμπεράσματα αυτά, αποτελούν απόρροια τόσο του θεωρητικού της μέρους, όσο και της ανάλυσης. Στο κεφάλαιο αυτό, εκφράζονται το “αποστάλλαγμα” των



διαπιστώσεων που αφορούν το μετασχηματισμό της περιοχής, καθώς και προβληματικές που συνεπάγονται του μετασχηματισμού αυτού.

## 2. ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

### 2.1 Αλλαγές και μετασχηματισμοί: Απ' τον φορντισμό στο μεταμοντερνισμό

Βασικότερο γνώρισμα του Μετα-φορδισμού – Μεταμοντερνισμού αποτελούν οι αλλαγές και οι μετασχηματισμοί στον τρόπο παραγωγής και κατανάλωσης. Αυτές οι αλλαγές οδηγούν στη διαμόρφωση μιας «νέας οικονομίας» με διαφορετική κοινωνική διαστρωμάτωση και αγορά εργασίας. Η εν λόγω διαφορετικότητα απορρέει κυρίως από τη μείωση του αριθμού απασχολουμένων στη βιομηχανία και την παράλληλη αύξηση της απασχόλησης στον τομέα των υπηρεσιών. Βασικό συστατικό της «νέας οικονομίας» και της κοινωνίας που διαμορφώνει, αποτελεί και ο επανακαθορισμός του ρόλου του κράτους. Υπερεθνικά κέντρα εξουσίας και διαμόρφωσης πολιτικής ενδυναμώνονται «συρρικνώνοντας» τις οργανωτικές και παρεμβατικές δυνατότητες των κρατών. Η «νέα» μορφολογία των οικονομικών και κοινωνικών διαφοροποιήσεων συνοδεύεται και από μια σειρά μετασχηματισμών στην οργάνωση και τις διαδικασίες κατανάλωσης του ελεύθερου χρόνου. «Ο μεταμοντερνισμός αποτελεί ένα κίνημα που χαρακτηρίζεται από τη λαϊκή pop art κουλτούρα, την εφήμερη μόδα, τη μαζικότητα και τον καταναλωτισμό μιας καπιταλιστικής κοινωνίας» (David Bell, 1978).

Σύμφωνα με τον David Harvey (2007): ο μεταμοντερνισμός αποτελεί τη «νέα πολιτισμική λογική του Κεφαλαίου» η οποία καθιστά τον διαχωρισμό «οικονομικών» και «πολιτισμικών» δραστηριοτήτων δυσδιάκριτο. Η κατανάλωση αγαθών έχει αντικατασταθεί από την κατανάλωση τρόπων ζωής και δραστηριοτήτων αναψυχής (Harvey, 1989) ενώ η «αισθητικοποίηση των εμπορευμάτων» επεκτείνει τον καταναλωτισμό, αυξάνοντας ταυτόχρονα την κοινωνική του αποδοχή. Παράλληλα, η «εμπορευματοποίηση της αισθητικής» επιτυγχάνει το μετασχηματισμό των «πολιτιστικών δραστηριοτήτων», ειδικά του ελεύθερου χρόνου- ψυχαγωγίας, σε εμπόρευμα που οδηγεί σε ανάπτυξη- μεγέθυνση της «πολιτιστικής βιομηχανίας» (Harvey, 2007).

Στα πλαίσια που ενδιαφέρει το θέμα της παρούσας εργασίας, η προσέγγιση του μεταφορντισμού που επιχειρείται, αποτελεί μια προσπάθεια έκφρασης της δομής των σύγχρονων δυτικών οικονομιών. Η δομή αυτή, γίνεται εμφανής απ' τη δεκαετία του 1970 και μετά. Ο λόγος για τον οποίο γίνεται ξεχωριστή αναφορά στο μεταφορντισμό, οφείλεται στην διαμόρφωση από πλευράς του, των σύγχρονων οικονομικών δομών, που είναι «υπεύθυνες» για τη λειτουργία και οργάνωση των αστικών χώρων. Οτιδήποτε εκδηλώνεται στο χώρο και ευθύνεται για τη διαμόρφωσή του, απ' τον καταμερισμό της εργασίας και τα καταναλωτικά πρότυπα, έως τις αναπλάσεις περιοχών και τον αποκλεισμό κοινωνικών ομάδων, εξαρτάται: *από τις οικονομικές διαδικασίες που συντελούνται στη μεταμοντέρνα κατάσταση.*

Απ' τους πρώτους θεωρητικούς, που επιχείρησαν να θέσουν την οπτική της μεταβιομηχανικής κοινωνίας, είναι ο Daniel Bell με το βιβλίο του: *The Coming of Post-Industrial Society* (1973). Ο Bell υιοθετεί ένα μοντέλο σταδίων οικονομικής ανάπτυξης (θεωρώντας τρεις φάσεις) με κεντρικό κριτήριο το πεδίο απασχόλησης της εργατικής δύναμης:

- *προβιομηχανική (παραγωγή αγροτικών προϊόντων - κυριαρχία του αγροτικού τομέα - κατανάλωση αγροτικών κυρίως προϊόντων)*
- *βιομηχανική (παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων - κυριαρχία βιομηχανίας - κατανάλωση κυρίως βιομηχανικών προϊόντων)*
- *μεταβιομηχανική (παραγωγή και κατανάλωση υπηρεσιών – κυριαρχία του τομέα υπηρεσιών)*

Η διαφορά μεταξύ της μεταβιομηχανικής απ' την βιομηχανική κοινωνία, έγκειται στη νέα δυναμική που χαρακτηρίζει την πρώτη. Η δυναμική αυτή, *αντικαθιστά την κεντρικότητα της βιομηχανικής τεχνολογίας και της διαδικασίας κατασκευής υλικών πραγμάτων*. Ο κυρίαρχος ρόλος που διαδραματίζει η «πληροφορία», οδήγησε στην αλλαγή μορφής της οικονομικής δύναμης, καθώς και στην οργάνωση της, γύρω από την τεχνολογία και τη γνώση. Σύμφωνα με τον Daniel Bell, η πληροφορία είναι η κύρια δύναμη που οδήγησε στο σχηματισμό της μεταβιομηχανικής κοινωνίας, καθώς όπως υποστηρίζει: *η γνώση έχει τη δυνατότητα να μετασχηματίζει τον τρόπο που παράγουμε και καταναλώνουμε*. Στο βιβλίο *The Post-Industrial Society* (1971) ο Alain Touraine υποστηρίζει πως: *η βασική σύγκρουση πλέον δεν είναι γύρω από την κατοχή ιδιοκτησίας αλλά γύρω από την πρόσβαση στην πληροφορία και την χρήση της*. Σύμφωνα με τον ίδιο: *αρχούσα τάξη είναι αυτή που ελέγχει το life style των διάφορων κοινωνικών ομάδων μέσα αλλά και πέρα από τη σφαίρα της οικονομικής παραγωγής*. Ο Andre Gorz σ' αντίθεση με τους παραπάνω, δεν αποδίδει τόσο μεγάλες ευθύνες στη χρήση της πληροφορίας, όσο στις νέες τεχνολογίες και στην επακόλουθη αλλαγή στη δομή της απασχόλησης μέσα στην κοινωνία. Θεωρεί ότι στις χώρες του ανεπτυγμένου καπιταλισμού, παρατηρείται μια συνεχώς αυξανόμενη κοινωνική διαίρεση μεταξύ *μιας αριστοκρατίας ασφαλών καλοπληρωμένων εργατών και μιας αυξανόμενης μάζας ανέργων*. Όπως υποστηρίζει, *μεταξύ τους υπάρχει η πλειοψηφία του πληθυσμού, η οποία είναι μια μεταβιομηχανική μη-τάξη μη-εργατών*.

Ο David Harvey επισημαίνει ως κεντρική διαφοροποίηση του Φορντισμού – Μεταφορντισμού, την μετάβαση σ' έναν νέο τρόπο ανάπτυξης που ονομάζει: «ευέλικτη συσσώρευση». Σύμφωνα με τον ίδιο, οι νέες μορφές οργάνωσης της παραγωγής εμφανίστηκαν μετά την κρίση της δεκαετίας του 1970, και είναι ενδεικτικές της μετάβασης

προς την ευέλικτη παραγωγή. Η μετάβαση αυτή, οδήγησε σε νέες μορφές εργασίας, κατανάλωσης, καθημερινής ζωής και ιδεολογίας, καθώς και στην ανάπτυξη νέων κλάδων παραγωγής, διαφορετικών από αυτούς που στήριζαν τον φορντισμό: *τηλεπικοινωνίες, αυτοματισμοί, ηλεκτρονικά, υπολογιστές, ενέργεια*. Για τον Harvey, ακόμα και οι πολιτισμικές εκφράσεις που χαρακτηρίζουν το μεταμοντερνισμό, συνδέονται με τις οικονομικές προεκτάσεις της «ευέλικτης συσσώρευσης». Ακόμα, όπως υποστηρίζει: *παρά τις αλλαγές, οι βαθύτερες σχέσεις του καπιταλιστικού τρόπου συσσώρευσης, παρέμειναν σταθερές κατά τη μετάβαση από το μοντερνισμό στο μετα-μοντερνισμό*. Σε παρόμοια διαπίστωση καταλήγει και ο Hobsbawm, όπως γράφει: *αυτό που διαπιστώνουμε ως μετάβαση, δεν είναι κάποια σημαντική ασυνέχεια, αλλά η ωρίμανση του καπιταλισμού*. Βάσει του ίδιου, ο καπιταλισμός εισχωρεί πλέον σε κάθε πλευρά της ζωής, της επικρατούσας κουλτούρας, του κράτους και της ιδεολογίας, με αποτέλεσμα η λογική της εμπορευματοποίησης, της συσσώρευσης και της μεγιστοποίησης κερδών να διαπερνά κάθε πλευρά της ζωής μας.

## 2.2 Μεταμοντέρνα πόλη

Η σημασία της μετάβασης απ' τον Φορντισμό στο Μεταφορντισμό, στο πλαίσιο που μελετάται στην παρούσα εργασία, έγκειται κυρίως στις επιδράσεις που παρατηρούνται στον αστικό χώρο. Η διαμόρφωση των πόλεων, φαίνεται να αλλάζει σε σημαντικό βαθμό, καθώς πραγματοποιείται η μετάβαση απ' τον έναν τρόπο παραγωγής στον άλλο. Ο αντίκτυπος στην ανάπτυξη και τον κοινωνικό χαρακτήρα των πόλεων, μετά τη δεκαετία του 1970, είναι αισθητός. «Από τις σημαντικότερες μεταβολές της περιόδου υπήρξε η συμπίεση χρόνου – χώρου, η μεταβολή δηλαδή της αίσθησης του ανθρώπου για τον χρόνο και τον χώρο ως αποτέλεσμα τόσο νέων τεχνολογιών στις επικοινωνίες και στις μεταφορές, όσο και των αναγκών του καπιταλισμού για αύξηση της συσσώρευσης κεφαλαίου» (Harvey, 2009).



*Εικόνα 2.1: Κατεδάφιση Pruitt Igoe, οικιστικού χώρου για άτομα χαμηλού εισοδήματος στο Σαιντ Λουίς, σχεδιασμένο από τον αρχιτέκτονα Minoru Yamasaki. Η κατεδάφιση του συμβολίζει τη μετάβαση από τον Μοντερνισμό στον Μεταμοντερνισμό (πηγή: <http://numerocinqmagazine.com>)*

Στα πλαίσια του Μοντερνισμού, ο σχεδιασμός και η οργάνωση των πόλεων, ακολούθησαν τη λογική του μοντέλου της βιομηχανικής - μαζικής παραγωγής. Οι χρησιμοποιούμενες μέθοδοι στο σχεδιασμό, περιφρονούσαν τους κατοίκους και πραγματοποιούνταν από μια μειονότητα

με λιγιστές γνώσεις επι των αστικών προβλημάτων. Βάσει του Harvey: η «φορντική» πόλη διακρίνεται απ' την εφαρμογή ζωνών αποκλειστικών χρήσεων (εργασίας, κατοικίας, βιομηχανίας κλπ) και απο την έμφαση στη βελτίωση της κυκλοφορίας μεταξύ των ζωνών. «Η εδραίωση του φορντισμού ως κυρίαρχου βιομηχανικού παραδείγματος, οδήγησε στην εμφάνιση μεγαλύτερων βιομηχανικών μονάδων, καθώς η στόχευση σε μαζική παραγωγή τεραστίων ποσοτήτων, απαιτούσε την συγκέντρωση των επιμέρους παραγωγικών διαδικασιών στον ίδιο χώρο και συνακόλουθα οδήγησε στη συσσώρευση μαζικού εργατικού δυναμικού γύρω από τα υπερμεγέθη εργοστάσια» (Λεοντίδου, 2013). Συνεπώς:

- η συγκέντρωση επιμέρους βιομηχανικών μονάδων, κεντρικά χωροθετημένων
- οι υπερμεγέθεις διαστάσεις των εργοστασίων και
- η εφαρμογή ζωνών αποκλειστικών χρήσεων

αποτέλεσαν τα βασικότερα χαρακτηριστικά των «φορντικών» - μεγάλων βιομηχανικών πόλεων.

Η περίοδος οικονομικής κρίσης στην οποία μετέβει ο καπιταλισμός κατα τη δεκαετία του 1970, αποτέλεσε το βασικότερο λόγο αναθεώρησης των «μοντερνιστικών» αξιών και πρακτικών. «Η οικονομική κρίση αποτελούσε μια χαρακτηριστική κρίση καπιταλιστικής υπερσυσσώρευσης και οφειλόταν στην εξάντληση των δυνατοτήτων αναπαραγωγής του τρέχοντος συστήματος κεϋνσιανισμού – μαζικής παραγωγής / κατανάλωσης, εντός των πλαισίων ανταγωνισμού της εντεινόμενης παγκοσμιοποίησης» (Λεοντίδου, 2013). Η αντικατάσταση του «φορντισμού» απ' την «ευέλικτη συσσώρευση», καθώς και η κριτική στις έως τότε πρακτικές, που αφορούσαν τον αστικό σχεδιασμό, αποτέλεσαν την αφετηρία. «Οι διαδικασίες που συνόδευσαν την μετάβαση στην ευέλικτη συσσώρευση είχαν σημαντικές προεκτάσεις στον χώρο και στον τόπο, αφού παγκοσμίως σημειώθηκε ανακατανομή παραγωγικών και οικονομικών δραστηριοτήτων» (Λεοντίδου, 2013).

Η βασικότερη προέκταση της νέας οικονομικής οργάνωσης στο σχεδιασμό του χώρου, δεν είναι άλλη απ' την χωρική αναδιάρθρωση των καπιταλιστικών- παραγωγικών δραστηριοτήτων. Σημαντικό επακόλουθο αυτής, αποτέλεσε η αλλαγή του χαρακτήρα των μεταμοντέρνων πόλεων. «Οι πόλεις, αντιμετωπίζονται πλέον ως επιχειρηματικές μονάδες, με στόχο την προσέλκυση διεθνούς- επενδυτικού κεφαλαίου εντός ενός πλαισίου παγκόσμιου ανταγωνισμού και κεφαλαιακής ευελιξίας» (Λεοντίδου, 2011). Όπως αναφέρει ο Harvey: η μορφή των πόλεων δεν καθορίζεται πια απ' την εύρυθμη λειτουργία, αλλά απ' την χρηματοδότηση και τον εντυπωσιασμό. Στα πλαίσια των αλλαγών αυτών, σημαντική θέση ως επενδυτική δραστηριότητα, καταλαμβάνει η γη, με αποτέλεσμα την ανάδυση διαφόρων σχεδίων επαναστικοποίησης και εξευγενισμού των κέντρων αποβιομηχανοποιημένων

πόλεων. «Η αύξηση της υπεραξίας, ενέτεινε την κερδοσκοπία στη γη και δημιούργησε μεγάλο ενδιαφέρον για την ανοικοδόμηση στον αστικό χώρο» (Λεωντίδου, 2013).

Ο σχεδιασμός, αποβλέπει πλέον στην οργάνωση του χώρου ως «θεάματος» και στοχεύει στην βελτίωση της εικόνας του αστικού τοπίου, προκειμένου για την προσέλκυση εφήμερων πολιτιστικών δρώμενων (πχ πολιτιστικές πρωτεύουσες, Documenta 14 κλπ) και κεφαλαίου. Η αύξηση της επενδυτικής ανταγωνιστικότητας του τόπου, προϋποθέτει τη διάκριση της ταυτότητάς του. Ως εκ τούτου, η ιστορία του διαδραματίζει εξέχοντα ρόλο στα πλαίσια του μεταμοντερνισμού. «Το ενδιαφέρον του μεταμοντερνισμού για την ιστορικότητα συνδέεται επίσης με την ανάγκη του ύστερου εμπορικού καπιταλισμού να δημιουργεί και να διατηρεί ζήτηση σε νέες αγορές υπηρεσιών» (Harvey, 2009). Κατ' αυτόν τον τρόπο, η πολιτιστική κληρονομιά μετατρέπεται σε μαζικό καταναλωτικό προϊόν απ' την «πολιτισμική βιομηχανία». Οι προσπάθειες για «πώληση» της πόλης σε μια διεθνή αγορά και η «ανανέωση» της εικόνας της, για την προσέλκυση διεθνούς αστικού τουρισμού, προκαλούν τον κατακερματισμό του ιστού των πόλεων.

Προκειμένου για την προσέλκυση επιχειρηματικού ενδιαφέροντος, είναι απαραίτητη η ανάδειξη της «μοναδικότητας» της πόλης, ώστε να ενδείκνυται ως ο ιδανικός χώρος διαβίωσης, εργασίας και επίσκεψης. Κάτι τέτοιο, γίνεται εφικτό μέσω:

- των αστικών αναπλάσεων (όπου ο στρατηγικός σχεδιασμός δίνει τη θέση του σε «παρεμβάσεις») (Λεωντίδου, 2004)
- της προβολής του τόπου (*place marketing*) και της αστικής διαφήμισης (*urban boosterism*) (Stevenson, 2007)

Σύμφωνα με τον Stevenson: τέτοιες πρακτικές παράγουν εμπορευματοποιημένους χώρους αναψυχής, που προσελκύουν νέες εμπορικές δραστηριότητες μ' αποτέλεσμα να μεταλλάσσεται ο χαρακτήρας τους. Βάσει της Λεωντίδου: τέτοιες πρακτικές εντείνουν τις ταξικές διαφορές στον αστικό χώρο και επιπλέον, καθώς η μετατροπή των πόλεων σε τουριστικούς προορισμούς γίνεται με απομύζηση των πόρων των κατοίκων, το οικιστικό περιβάλλον καταλήγει να υπεξαιρείται από τους κατοίκους προς όφελος μιας παγκόσμιας άρχουσας τάξης.

### 2.3 Αστική διαδικασία: Στρατηγικές αναδιάρθρωσης και επένδυσης του κεφαλαίου

Στα πλαίσια του κεφαλαίου αυτού, πραγματοποιείται μια προσπάθεια για την «ανάγνωση» των μηχανισμών, που βρίσκονται πίσω απ' την παραγωγή του δομημένου χώρου. Πιο συγκεκριμένα, το ενδιαφέρον της προσπάθειας, επικεντρώνεται στους μηχανισμούς που είναι

υπεύθυνοι για την μορφή και τη λειτουργία των σύγχρονων πόλεων. Η απόπειρα αυτή, στηρίζεται στην προσέγγιση του μαρξιστή γεωγράφου «David Harvey». Βάσει αυτού, η ανάπτυξη των σύγχρονων πόλεων, ανεπτυγμένων βιομηχανικά χωρών, καθορίζεται απο στρατηγικές αναδιάρθρωσης και επένδυσης του κεφαλαίου.

Η καπιταλιστική ανάπτυξη και συσσώρευση, είναι άμεσα συνυφασμένη με το φαινόμενο της αστικοποίησης και δεν υφίσταται εκτός των πλαισίων της ανεπτυγμένης βιομηχανικά οικονομίας της αγοράς. Τόσο οι μορφές των πόλεων, όσο και ο τρόπος ανάπτυξης αυτών, καθορίζονται απ' τις συνθήκες και τις απαιτήσεις της κεφαλαιακής συσσώρευσης. Οτιδήποτε εξελίσσεται στην πόλη, αποτελεί διεργασία της αστικής διαδικασίας, και είναι αδύνατον να ξετασθεί «ξεκομμένα» απο εκεί που συμβαίνει. Η πόλη είναι ένα σύστημα που αποτελείται απο επιμέρους συστήματα τα οποία, παρότι εύκολα μελετώνται, δύσκολα ρυθμίζονται, γιατί «καθυποτάσσονται» στην λογική της συσσώρευσης κεφαλαίου. «Αστική διαδικασία είναι η δυνατότητα δημιουργίας κτισμένου περιβάλλοντος, που θα διευκολύνει τα «κομμάτια» της κεφαλαιακής συσσώρευσης που βρίσκονται σε κρίση» (David Harvey, 1985).

Όταν ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής διέρχεται περιόδους κρίσης, η πληττόμενη συσσώρευση κεφαλαίου, προκειμένου να διαφύγει προσωρινά τον κίνδυνο, αλλάζει πεδίο δράσης, ώστε να συνεχίσει κάπου που υπάρχουν δυνατότητες κερδοφόρας τοποθέτησης των πλεονασματικών κεφαλαίων. Στα πλαίσια της διαφυγής του κινδύνου λοιπόν, το κεφάλαιο εντείνει την εκμετάλλευση και επεκτείνει το πεδίο δράσης του, καθώς παράλληλα αναδιαρθρώνει τις κοινωνικές σχέσεις, ώστε αυτές να ανταποκρίνονται στις ανάγκες του. Με αυτό τον τρόπο, η κεφαλαική συσσώρευση, αφενός ξεπερνά τις κρίσεις απ' τις οποίες πλήττεται και αφετέρου προκαλεί την αστική διαδικασία. Συνεπώς, η αστική διαδικασία αποτελεί νευραλγικό κομμάτι της οικονομικής ανάπτυξης που προκύπτει όμως, ως αποτέλεσμα των διεργασιών της συσσώρευσης κεφαλαίου.

Στην περίπτωση που η αστικοποίηση, παίρνει τη μορφή της προαστιοποίησης (επέκταση του πεδίου δράσης του κεφαλαίου), η θεραπεία του συσσωρευμένου κεφαλαίου προϋποθέτει τη «μετακίνηση του». Για να το καταφέρει αυτό χρειάζεται:

- να εξασφαλίσει την αναπαραγωγή της εργασιακής δύναμης (κατοικία- εκπαίδευση- υγεία- μεταφορά)
- να κατασκευάσει δρόμους για την ταχύτερη κυκλοφορία εμπορευμάτων και ανθρώπινου δυναμικού
- να επεκτείνει τα συστήματα μεταφορών προς τις περιοχές ενδιαφέροντος
- να παρέμβει στις χρήσεις γης των περιοχών ενδιαφέροντος

Βέβαια, προκειμένου για την ικανοποίηση των αναγκών του και την επιτυχή άρση των εκάστοτε εμποδίων, είναι απαραίτητη και η συμμετοχή του κράτους, ώστε να επιτραπεί το «άνοιγμα» των νέων πεδίων συσσώρευσης. Η σταθεροποίηση της κατάστασης, κατόπιν των κρίσεων της κεφαλαιακής συσσώρευσης, προϋποθέτει εκτός της απορρόφησης που σχετίζεται με κατασκευαστικά έργα, επιπλέον απορρόφηση ποσοτήτων κεφαλαίου, που σχετίζονται με την κατανάλωση και το νέο τρόπο ζωής. Συνεπώς, την αναμόρφωση του αστικού χώρου, ακολουθεί και η *αναμόρφωση της ζωής στην πόλη*.

Όπως φαίνεται, η έλλειψη δυνατοτήτων κερδοφορίας του κεφαλαίου, οδηγεί σε απόπειρες υπέρβασης των προβλημάτων της καπιταλιστικής παραγωγής δια μέσω της πόλης. Η πόλη λοιπόν, εκτός από έδαφος της παραγωγής αποτελεί και βασικό προϊόν της διαδικασίας αξιοποίησης του κεφαλαίου. Σύμφωνα με τον Harvey, προκειμένου για την αξιοποίηση του, υφίστανται *τρία κυκλώματα ροών κεφαλαίου*, τα οποία συνδέονται μεταξύ τους, παρέχοντας στο κεφάλαιο τη δυνατότητα «μεταπήδησης» απ' τον ένα κύκλωμα στο άλλο.

- πρωτογενές κύκλωμα: πρόκειται για το πεδίο της παραγωγής και της αναπαραγωγής εμπορευμάτων
- δευτερογενές κύκλωμα: πρόκειται για επενδύσεις που αφορούν την παραγωγή δομημένου περιβάλλοντος (σύνθετο εμπόρευμα)
- τριτογενές κύκλωμα: πρόκειται για επενδύσεις που αφορούν την αναπαραγωγή της εργασιακής δύναμης (επιστήμη, τεχνολογία, εκπαίδευση, υγεία κλπ)

Κατα τις κρίσεις υπερσυσσώρευσης στο πρωτογενές κύκλωμα, όταν δηλαδή σημειώνονται φθίνουσες τάσεις στα κέρδη των επιχειρήσεων και μειωμένη επενδυτική δραστηριότητα (*πλεονασματικά κεφάλαια, χωρίς δυνατότητες κερδοφόρας τοποθέτησης*), κεφάλαια «μεταπηδούν» απ' το πρωτογενές κύκλωμα στο δευτερογενές.

Σύμφωνα με τον David Harvey, η απάντηση στο γιατί συμβαίνει αυτό, βρίσκεται στη διάκριση μεταξύ πάγιου και καταναλωτικού κεφαλαίου. Στην περίπτωση που εξετάζεται, το πάγιο κεφάλαιο αφορά το κεφάλαιο που λειτουργεί ως δομημένο περιβάλλον (δρόμοι, αεροδρόμια κλπ). Αυτό, παρότι παράγεται ως εμπόρευμα, χρησιμοποιείται κυρίως σε μακροπρόθεσμο επίπεδο εξυπηρετώντας την εμπορευματική παραγωγή. Όσον αφορά το καταναλωτικό κεφάλαιο (ιδιωτικό και συλλογικό), παράγεται επίσης σαν εμπόρευμα και δεν προορίζεται για άμεση κατανάλωση, αλλά για μακροπρόθεσμη, καθώς λειτουργεί και αυτό ως δομημένο περιβάλλον (κατοικίες, νοσοκομεία κλπ).

«Οι επενδύσεις στο δομημένο περιβάλλον συνεπάγονται τη δημιουργία ενός ολόκληρου κατασκευασμένου τοπίου που λειτουργεί για να εξυπηρετεί τις ανάγκες παραγωγής, κυκλοφορίας, ανταλλαγής και κατανάλωσης» (David Harvey, 1985).



Συμπερασματικά, πάγιο και καταναλωτικό κεφάλαιο, αποτελούν εξίσου σημαντικά κομμάτια της παραγωγικής διαδικασίας του δομημένου περιβάλλοντος. Το δομημένο περιβάλλον, αφενός κατασκευάζεται, άρα είναι παραγόμενο προϊόν που πρέπει να καταναλωθεί, και αφετέρου χρειάζεται για την παραγωγή, άρα είναι εισροή. Η πάγια μορφή του συνεπάγεται τον παρατεταμένο χρόνο χρήσης του, σε διάφορες χρονικές στιγμές και απο διάφορους χρήστες, άρα είναι και διαρκές καταναλωτικό αγαθό. Επειδή είναι επενδυμένο στο χώρο, συνεπώς και χωρικά σταθερό, αποτελεί παράγοντα διαφοροποίησης της φυσιογνωμίας της πόλης, ενώ αποκαλύπτει και τις ανα καιρούς μετακινήσεις του κεφαλαίου. Κατα τον Harvey, το χωρικά σταθερό δομημένο περιβάλλον αποτελεί πρόβλημα για την ανάπτυξη στο χώρο. Συγκεκριμένα το ονομάζει «βυθμισμένο κεφάλαιο», καθώς δεν μπορεί να μεταφερθεί χωρίς να καταστραφεί. Όταν το δομημένο περιβάλλον σταματήσει να αποτελεί μέσο κερδοφορίας για το κεφάλαιο, τότε με κρατική παρέμβαση μετατοπίζεται, έτσι ώστε η κερδοφορία που χάνεται, να παραχθεί αλλού. Αυτές οι ροές και οι μετατοπίσεις, διαμορφώνουν το πλαίσιο μέσα στο οποίο αναπτύσσονται οι αστικές διαδικασίες και επομένως τους ιδιόμορφους κάθε φορά τρόπους, με τους οποίους παράγονται οι πόλεις.

«Ελλείψει δυνατοτήτων κερδοφορίας στην παραγωγή καταναλωτικών και κεφαλαιουχικών εμπορευμάτων, τα υπερσυσσωρευμένα κεφάλαια βρίσκουν μια καλοδεχούμενη -προς στιγμήν- διέξοδο στην παραγωγή του δομημένου χώρου. Έτσι ένα σημαντικό μέρος κεφαλαίων διοχετεύεται στην οικοδόμηση κυρίως πολυτελών διαμερισμάτων, γραφείων, εμπορικών mall και εμβληματικών project που αποτελούν σύγχρονους χώρους-ταυτότητες των σημερινών πόλεων» (Μητρόπολεις σε Κρίση, Κομπρεσέρ 2013).

Όταν υπάρχει πρόβλημα κερδοφορίας σε κάποιον παραγωγικό τομέα, το κεφάλαιο μετατοπίζεται και επενδύει κάπου άλλου, αποσκοπώντας να εξισορροπήσει τη χασούρα. Ο ρόλος του κράτους, είναι η διασφάλιση της εν λόγω μετατόπισης. Αυτή η μετατόπιση, παρότι είναι λύση, αποτελεί και εσωτερική αντίφαση, διότι παρόλο που επιλύει, δημιουργεί και ένα σταθερό πλαίσιο (παράγει ένα χώρο), που δεν μπορεί να εγκαταλείψει, γιατί πρέπει να συντηρηθεί. Όταν δεν συμφέρει πια να συντηρείται, αναγκαστικά εγκαταλείπεται και καταρρέει. Συνεπώς λύνεται το θέμα της κερδοφορίας προσωρινά, δημιουργώντας όμως περαιτέρω προβλήματα στην ανάπτυξη. Βάσει του Harvey: η μετατόπιση αυτή αποτελεί «Γένεση και Παρακμή», καθώς και την αντίφαση της ίδιας της συσσώρευσης και της οικιστικής ανάπτυξης. «Ο καπιταλισμός κατόρθωσε να παρακάμψει τις εσωτερικές του αντιφάσεις κατακτώντας το χώρο, παράγοντας το χώρο» (Lefebvre, 1973).

Χαρακτηριστική εκδοχή της μετατόπισης στις σημερινές πόλεις, αποτελούν οι «μετατροπές». Παλιές εγκαταλελειμμένες κατοικίες, που έχουν καταρεύσει και απαξιωθεί, μετατρέπονται σε χώρους εστίασης και αναψυχής. Αποθήκες μετατρέπονται σε θέατρα. Προκειμένου να

δημιουργηθούν οι υποδομές που θα επιτρέψουν την ανάπτυξη του νέου τομέα (πχ εστίαση-αναψυχή) πραγματοποιούνται παρεμβάσεις για την αναβάθμιση του περιβάλλοντος, όπως αναπλάσεις, αλλαγές στις θεσμοθετημένες χρήσεις γης κλπ. Όλο αυτό αποσκοπεί στο να επανέλθει η κερδοφορία εκεί που έχει απαξιωθεί. Εφόσον δεν μπορεί να μεταφερθεί, αλλάζει χρήσεις.

Ο Harvey ονομάζει τη διαδικασία αυτή: «χωρική άμπωτη και πλημμυρίδα» των επενδύσεων στο δομημένο περιβάλλον. Αποτέλεσμα της θεωρεί την αστική ανάπτυξη, την οποία και ερμηνεύει μέσα από το μηχανισμό της διατήρησης της κερδοφορίας και της διατήρησης της διαδικασίας συσσώρευσης. Προκειμένου να μην καταρεύσει το σύστημα, πρέπει να αναγεννηθεί, και η αναγέννηση, γίνεται μέσα από τις επενδύσεις στο δομημένο περιβάλλον. Είτε αλλάζοντας τις χρήσεις και τις δραστηριότητες στα υφιστάμενα κελύφη, είτε πηγαίνοντας σε παραπέρα περιοχές και δημιουργώντας νέες συγκεντρώσεις, παράγεται ο χώρος και διαμορφώνεται ο τρόπος με τον οποίο βιώνεται απ' τους ανθρώπους. Αυτή είναι κατά τον Harvey η αστική διαδικασία. Το ίδιο το χτισμένο περιβάλλον, κομμάτι της οικονομικής ανάπτυξης, ταυτόχρονα προϊόν και εισροή και επομένως ταυτόχρονα γεννηση και παρακμή, έτσι γίνονται οι πόλεις.

#### 2.4 Σύγχρονες πόλεις: Προσαρμογή στην οικονομική παγκοσμιοποίηση

Οι σύγχρονες μεγαλουπόλεις, υπο την αιγίδα των διεθνών αλλαγών και εξελίξεων στην οικονομία, την κοινωνία και το χώρο, αλλάζουν μορφή και τρόπο λειτουργίας, καθώς συμπορεύονται με τις διεθνείς τάσεις της παραγωγικής δραστηριότητας στο υπάρχον καπιταλιστικό περιβάλλον. Σύμφωνα με την Γοσποδίνη (2007), οι βασικές αλλαγές και εξελίξεις, που επηρεάζουν τον Αστικό Σχεδιασμό και ως εκ τούτου τη διαμόρφωση των σύγχρονων μεγαλουπόλεων, είναι οι εξής:

- . η οικονομική διεθνοποίηση, η κινητικότητα κεφαλαίων και επενδύσεων, ο εντεινόμενος ανταγωνισμός των πόλεων, και η δημιουργία νέων αστικών δικτύων και νέων ευέλικτων ιεραρχιών πόλεων
- . η ανάπτυξη νέων μεταβιομηχανικών οικονομιών με τις οικονομίες πολιτισμού και ελεύθερου χρόνου να βρίσκονται στην κορυφή
- . η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών πληροφορικής, επικοινωνιών και μεταφορών, και η δημιουργία των κοινωνιών της πληροφορίας, της υψηλής κινητικότητας των ατόμων, και του φαινομένου της 'συμπίεσης του χωρο-χρόνου'
- . η εντατικοποίηση των οικονομικών μεταναστεύσεων προς τις οικονομικά

αναπτυγμένες περιοχές της Ευρώπης και της Αμερικής, και η δημιουργία πολυεθνικών κοινωνιών<sup>[1]</sup>

- . η αποδοχή του δικαιώματος της ‘διαφορετικότητας’ και της ‘εξατομίκευσης των επιλογών’ του ατόμου στις μεταμοντέρνες κοινωνίες, και η ανάδυση των πολυπολιτισμικών κοινωνιών<sup>[2]</sup>
- . η υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος, η αυξανόμενη περιβαλλοντική ευαισθησία και ηθική των σύγχρονων κοινωνιών και η νέα αναγκαιότητα προσανατολισμού προς τη βιώσιμη και την πράσινη ανάπτυξη των πόλεων

Δεδομένου του αντικειμένου της διπλωματικής εργασίας, σε αυτό το σημείο, η ανάλυση των παραπάνω αλλαγών και εξελίξεων θα περιοριστεί στις δύο πρώτες επισημάνσεις.

Οι συνθήκες που ορίζει η οικονομική παγκοσμιοποίηση, μετατρέπει τα κέντρα των πόλεων σε κεντρικό κομμάτι της παραγωγικής διαδικασίας, με αποτέλεσμα να εντείνει τον ανταγωνισμό μεταξύ τους. Οι νέες αστικές οικονομίες που διαμορφώνονται, χαρακτηρίζονται απ’ την εμφάνιση δύο γενικών κατηγοριών χωρικών συγκεντρώσεων. Αυτές είναι (Γοσποδίνη, 2006):

- ο τα επιχειρηματικά επίκεντρα και
- ο τα επίκεντρα αναψυχής και πολιτιστικής βιομηχανίας

Οι εν λόγω χωρικές συγκεντρώσεις (clustering), αποτελούν χαρακτηριστικό επακόλουθο της αποβιομηχάνισης και της συνακόλουθης ανάπτυξης των νέων μεταβιομηχανικών οικονομικών δραστηριοτήτων στα κέντρα των πόλεων.

Η ευκολία με την οποία πραγματοποιείται η μετακίνηση κεφαλαίων και επιχειρήσεων από τόπο σε τόπο διεθνώς διαμόρφωσε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον μεταξύ των πόλεων. Στο πλαίσιο του εντεινόμενου ανταγωνισμού (Brotchie, 1995), οι πόλεις προχωρούν σε εκσυγχρονισμό της οικονομικής ελκτικότητάς τους και σε βελτιώσεις της ποιότητας του αστικού χώρου (Shaw, 2001, Boyle and Rogerson, 2001), προκειμένου να αποτελέσουν τα νέα επίκεντρα των μεταβιομηχανικών οικονομικών δραστηριοτήτων. «Η παραγωγή νέων επικέντρων για τη χωρική συγκέντρωση των μεταβιομηχανικών οικονομιών και η χρήση του καινοτόμου αστικού σχεδιασμού ως εργαλείου οικονομικής ανάπτυξης, αποσκοπεί στην αναβάθμιση των πόλεων στις ιεραρχίες των παγκόσμιων αστικών δικτύων και στην καθιέρωσή τους ως νέους πόλους μεταβιομηχανικών οικονομιών» (Γοσποδίνη, 2006).

Προκειμένου για τη μετατροπή των πόλεων σε πόλους μεταβιομηχανικών οικονομιών, παρατηρείται στροφή της οικονομίας προς τον αστικό τουρισμό και την παραγωγή και κατανάλωση προϊόντων πολιτισμού. Οι αστικές οικονομίες, που άλλοτε στηρίζονταν στη

βιομηχανία, είναι πλέον στραμμένες προς οικονομικές δραστηριότητες που αφορούν τον πολιτισμό και την αναψυχή. Ως εκ τούτου, τα κέντρα των πόλεων προκειμένου να αποτελούν το ανταγωνιστικό περιβάλλον για τέτοιου είδους δραστηριότητες, προβαίνουν μέσω διαφόρων τακτικών (αναπλάσεις) στη διαμόρφωση μιας συμβολικής ταυτότητας, που θα τις ξεχωρίζει ως τόπο πολιτιστικού, ψυχαγωγικού και τουριστικού προσανατολισμού. Στα πλαίσια της προσπάθειας για παραγωγή ενός ανταγωνιστικού «προϊόντος» ο σχεδιασμός μετατρέπει την αστική μορφολογία σε τουριστικό αξιοθέατο.

### 3. ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ

#### 3.1 Γαιοπρόσοδος: Σχέση γαιοπροσόδου και αστικής διαδικασίας

«Ως γαιοπρόσοδος ορίζεται η τιμή που πληρώνουν οι διάφορες δραστηριότητες για τη χρήση της γης που καταλαμβάνουν» (Σαγιάς, Σιόλας 2015). Η αστική γαιοπρόσοδος είναι στενά συνυφασμένη με τη συνθετότητα της αστικής διαδικασίας και σημαντική προκειμένου για την κατανόηση και ερμηνεία της ανάπτυξης των πόλεων. *Η οργάνωση του αστικού χώρου είναι σε μεγάλο βαθμό, το αποτέλεσμα των μεταβολών της τιμής της γής* (Μαντούβαλου, 1995). Τόσο η διαμόρφωση του δομημένου περιβάλλοντος των πόλεων, όσο και η ανθρώπινη δραστηριότητα που αναπτύσσεται στα πλαίσια αυτού, εξαρτώνται απ' την γεωγραφία των τιμών των ακινήτων.

Η αξία της γης μετριέται με την πρόσοδο που καταβάλλεται στον ιδιοκτήτη της γης, προκειμένου να μεταβιβάσει την κυριότητά της και διαμορφώνεται με βάση την παρούσα τιμή του συνόλου των μελλοντικών προσόδων που αναμένονται. Κάθε δραστηριότητα έχει τη δυνατότητα να πραγματοποιήσει κάποιο κέρδος ή να αντλήσει κάποια ικανοποίηση ή χρησιμότητα από την κατοχή μιας συγκεκριμένης θέσης (Σαγιάς, Σιόλας 2015). Η οικονομική αποτίμηση της εν λόγω δυνατότητας ισούται με τη γαιοπρόσοδο, που η δραστηριότητα αυτή είναι διατεθειμένη να πληρώσει προκειμένου να αποκτήσει αυτή τη θέση. Ως εκ τούτου, οι δραστηριότητες που δύνανται να πραγματοποιήσουν υψηλότερα κέρδη από την κατοχή μιας θέσης, είναι και αυτές που μπορούν να πληρώσουν περισσότερο για την κατάληψη της.

Το γεγονός αυτό, οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι πιο ισχυρές ή πιο αποδοτικές δραστηριότητες καταλαμβάνουν τις καλύτερες, από την άποψη των ωφελειών που μπορούν να έχουν, περιοχές. Όπως προκύπτει λοιπόν, η διαδικασία του ανταγωνισμού, ανάγεται σε κεντρικό μηχανισμό της οργάνωσης του αστικού χώρου και αποτελεί την αφετηρία όλων των εννοιών και δευτερευόντων μηχανισμών που χρησιμοποιούνται για την ερμηνεία της διαμόρφωσης και κατανομής των αξιών γης (Σαγιάς, Σιόλας 2015).

Η γαιοπρόσοδος αναλύεται σε τρεις συνιστώτες, που συνυπάρχουν στη διαμόρφωση της συνολικής γαιοπροσόδου:

- Απόλυτη και μονοπωλιακή γαιοπρόσοδος (τιμή βάσης)  
πρόκειται για την ελάχιστη κατώτατη τιμή που απαιτεί ο ιδιοκτήτης προκειμένου να διαθέσει τη γη του, ανεξάρτητα από τις διαθέσεις και τις δυνατότητες των υποψηφίων δραστηριοτήτων
- Διαφορική γαιοπρόσοδος τύπου  $I_{SEP}^{[1]}$  (λόγω θέσης)

αντιστοιχεί στο μέρος εκείνο της γαιοπροσόδου, που οφείλεται στα πλεονεκτήματα της συγκεκριμένης θέσης, λόγω της παρουσίας άλλων δραστηριοτήτων σε ευνοϊκή, από άποψη πρόσβασης, απόσταση και θέση

– Διαφορική γαιοπρόσοδος τύπου II (λόγω επενδύσεων)

αντιστοιχεί στο μέρος εκείνο της γαιοπροσόδου που οφείλεται στις ήδη υπάρχουσες επενδύσεις στη συγκεκριμένη θέση (παραδείγματος χάριν η υπάρχουσα σύνδεση με γενικές υποδομές, η συνύπαρξη συμπληρωματικών δραστηριοτήτων σε πολυώροφα κτίρια κλπ.)

Η προσπελασιμότητα, έννοια που περιγράφει την ευκολία πρόσβασης σε μια θέση, αποτελεί βασικό κριτήριο καθορισμού της γαιοπροσόδου. *Ανάλογα με την προσπελασιμότητα, που προσφέρει κάθε συγκεκριμένη θέση, η γαιοπρόσοδος διαφοροποιείται* (Σαγιάς, Σιόλας 2015). Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες που μπορούν να αξιοποιήσουν καλύτερα την προσπελασιμότητα μιας θέσης, είναι και αυτές που δύνανται να πληρώσουν την υψηλότερη γαιοπρόσοδο που απαιτείται για την απόκτησή της. Όπως είναι λογικό, τόσο στην περίπτωση της κατοικίας όσο και της επιχειρηματικής δραστηριότητας, η απόσταση αποτελεί σημαντικό περιορισμό, διότι συνδέεται άμεσα με το κόστος μεταφοράς. Συνεπώς, πέραν της προσπελασιμότητας, αποτελεί και η απόσταση εξίσου σημαντική έννοια που εκφράζει τη σχέση γαιοπροσόδου – θέσης.

### 3.2 Αστικά γεωτεμάχια: Ο ρόλος τους στην αστική διαδικασία

*Η διαμόρφωση των γεωτεμαχίων οφείλεται στην οικονομική, κοινωνική και θεσμική ιστορική δομή ενός τόπου* (Ζεντέλης, 2015). Η άναρχη ανάπτυξη που χαρακτηρίζει σήμερα τον ελληνικό αστικό χώρο, είναι αποτέλεσμα του ιστορικού συνδυασμού κοινωνικών συνθηκών, οικονομικών αδυναμιών και αναποτελεσματικότητας των θεσμών και της νοοτροπίας, που επικράτησε μεταπολεμικά. Η νοοτροπία αυτή, χαρακτηρίζεται απ' το «κυνήγι» της ωφέλειας, που αποκομίζεται απ' την ενσωμάτωση της υπεραξίας της αστικοποιούμενης γης. Υπο αυτές τις συνθήκες, η διαμόρφωση των γεωτεμαχίων (μονάδων αστικής γης) καθορίστηκε συχνότερα απ' την πίεση των τρεχουσών εξελίξεων και σπανιότερα απο πολεοδομικές μελέτες βασισμένες σε ρυθμιστικά πλαίσια. «Είναι χαρακτηριστικό ότι οι εφαρμογές του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι ελάχιστες και όχι αποφασιστικής σημασίας, σε δυσαναλογία με το μεγάλο αριθμό πολεοδομικών σχεδίων που έχουν συνταχθεί και τη σημασία που τους έχει αποδοθεί. [...] Ενδιαφέρει όμως να επισημάνουμε ότι ο κατακερματισμός της αστικής γης και ιδιοκτησίας και η σύγκλιση των συμφερόντων ενός ευρύτατου φάσματος ατόμων με διαφορετικά οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά, αποτελούν ουσιαστικά τη

συνισταμένη όλων των τύπων οικοδόμησης και της διαπλοκής των» (Μαντούβαλου, 1996).

Επίσης, βασικό στοιχείο που συνέβαλε στη διαμόρφωση του μεγέθους των αστικών γεωτεμαχίων, αποτέλεσε η δυνατότητα διαμόρφωσης αυτοτελών ιδιοκτησιών επί του ίδιου αστικού γεωτεμαχίου. Ως εκ τούτου, *στην μεταπολεμική περίοδο η μικρή ιδιοκτησία αποτέλεσε τη βασική μονάδα του αστικού χώρου, η οποία δημιούργησε τη σημερινή αστική πραγματικότητα* (Ζεντέλης, 2015). Σύμφωνα με τη Μαντούβαλου (1996), οι ιδιοκτησίες γης στην Ελλάδα είναι κατά γενικό κανόνα μικρές, με αποτέλεσμα η ανάπτυξη του αστικού χώρου να μην καθορίζεται απ' την εκμετάλλευση μεγάλων ιδιοκτησιών γης μέσω συγκεντρωμένου οικοδομικού κεφαλαίου, όπως συνέβη στις βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες.

### 3.3 Ακίνητα: Η έννοια του ακινήτου, αντικειμενική και εμπορική αξία

«Με την έννοια Ακίνητο ορίζουμε το ιδεατό ή πραγματικό τμήμα του χώρου, που τεκμηριώνει αυτοτελές ή εξ αδιαίρετου ιδιοκτησιακό δικαίωμα. Έτσι, το Ακίνητο είναι ένα περιουσιακό στοιχείο, που απεικονίζει το συμβατικό δικαίωμα της ιδιοκτησίας» (Ζεντέλης, 2015). Όσον αφορά την αξία του ακινήτου, αυτή προσδιορίζεται απ' την αξία του εδάφους και την αξία των κτιρίων και των υποδομών (Μπακιρτζόγλου, 2014).

Η αντικειμενική αξία θεωρείται πλασματική αξία και είναι η φορολογητέα αξία του ακινήτου. Ο καθορισμός των αντικειμενικών αξιών αποσκοπεί στην αποφυγή της φοροδιαφυγής κατά τη μεταβίβαση ακινήτων. Τα συμβόλαια που συντάσσονται κατά τη μεταβίβαση ενός ακινήτου καταβάλλονται στην Εφορία, προκειμένου να επιβάλλεται φόρος ανάλογος με την αξία τους. Λόγω της ύπαρξης περιπτώσεων κατά τις οποίες συμφωνούσαν μεταξύ συναλλασόμενων να αναγράφεται στο συμβόλαιο μικρότερο τίμημα ώστε να καταβάλλεται χαμηλότερος φόρος, το κράτος θέσπισε την αντικειμενική αξία. Συνεπώς, η αντικειμενική αξία δεν αποτελεί παρά το κατώτατο όριο της αξίας ενός ακινήτου σε μια συναλλαγή. Με άλλα λόγια, η θέσπιση της αντικειμενικής αξίας, αποτελεί τον τρόπο με τον οποίο προφυλάσσεται το κράτος απ' την φοροδιαφυγή στις συναλλαγές ακινήτων. «Αντικειμενική αξία ενός ακινήτου είναι η αξία που δίνει επίσημα το κράτος σε ένα ακίνητο και προκύπτει από υπολογισμούς σε ειδικά έντυπα του υπουργείου Οικονομικών, που γίνονται βάσει μιας τιμής αναφοράς ανά ζώνες» (Σιόλας, 2005).

Το σύστημα που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της φορολογητέας αξίας ακινήτων ονομάζεται «Αντικειμενικό Σύστημα Προσδιορισμού Αξιών Ακινήτων», και ισχύει απ' το 1985, βάσει των Ν.1249/03.04.1982 και Ν.1473/07.09.1984, για ακίνητα εντός σχεδίου (Λαμπρόπουλος, 2014). «Το αντικειμενικό σύστημα προσδιορισμού αξιών ακινήτων

εφαρμόζεται όχι μόνο για τον προσδιορισμό της φορολογητέας αξίας ακινήτων αλλά και στη φορολογία κεφαλαίου καθώς και στη φορολογία μεγάλης ακίνητης περιουσίας» (Μαντά, 2012). Βάσει αυτού, κάθε δήμος οργανώνεται σε επιμέρους γεωγραφικές ενότητες, που ονομάζονται «ζώνες». Κάθε ζώνη, διαθέτει μια τιμή που αποτελεί το βασικότερο παράγοντα καθορισμού της τελικής αντικειμενικής αξίας. Η τιμή αυτή, εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως το Δήμο στον οποίο υπάγεται η περιοχή, τη θέση της και την εμπορικότητα των δρόμων της. Προκειμένου για τον προσδιορισμό της αντικειμενικής αξίας ορίζεται και ένα συντελεστής για τις οδικές αρτηρίες που υπάγονται στις ζώνες. Ο συντελεστής αυτός ονομάζεται Συντελεστής Εμπορικότητας (Σ.Ε) και η τιμή του εξαρτάται απ' την εμπορικότητα του δρόμου. Η εύρεση των τιμών ανα ζώνη, καθώς και των συντελεστών εμπορικότητας, γίνεται μέσω των Πινάκων Τιμών του Υπουργείου Οικονομικών.

Προκειμένου για τον πλήρη και σωστό προσδιορισμό της αντικειμενικής αξίας ενός ακινήτου, εκτός των Πινάκων Τιμών του Υπουργείου Οικονομικών, που χρησιμοποιούνται για την εύρεση της Τιμής Ζώνης και του Συντελεστή Εμπορικότητας, χρησιμοποιούνται και κάποια έντυπα. Ο προσδιορισμός της αντικειμενικής αξίας, γίνεται κατόπιν συμπλήρωσης του κατάλληλου κάθε φορά εντύπου με τα απαραίτητα στοιχεία που ζητούνται για το ακίνητο. Μερικά απ' αυτά τα είναι: η επιφάνεια, το έτος κατασκευής, ο όροφος στον οποίο βρίσκεται (στην περίπτωση πολυκατοικίας) και η πρόσοψη του. Η διαδικασία προσδιορισμού γίνεται ηλεκτρονικά, καθώς τα έντυπα διατίθενται σε ψηφιακή μορφή, ενώ ανάλογα με την κατηγορία του ακινήτου, εφαρμόζεται και διαφορετικό έντυπο. Ακολουθούν οι κατηγορίες των ακινήτων (πηγή: [www.taxheaven.gr](http://www.taxheaven.gr)):

- ✓ Κατοικία ή Διαμέρισμα (πλην Μονοκατοικίας)
- ✓ Μονοκατοικία
- ✓ Επαγγελματική Στέγη
- ✓ Οικόπεδο
- ✓ Αποθήκες
- ✓ Θέση Στάθμευσης (ανοικτή ή κλειστή)
- ✓ Σταθμός Αυτοκινήτων
- ✓ Βιομηχανικό – Βιοτεχνικό Κτίριο
- ✓ Τουριστική Εγκατάσταση, Νοσηλευτήριο και Ευαγές Ίδρυμα
- ✓ Εκπαιδευτήριο
- ✓ Αθλητικές Εγκαταστάσεις



### ✓ Ειδικά Κτίσματα

Σημειώνεται πως η κατάταξη ενός ακινήτου σε ορισμένη κατηγορία αποδεικνύεται από (πηγή: <http://www.taxheaven.gr>) :

- την οικοδομική άδεια ανέγερσής του
- την πράξη σύστασης οριζόντιας ιδιοκτησίας και
- τον τίτλο κτήσης του

Σύμφωνα με τα πρότυπα του Red Book, 9<sup>th</sup> edition 2014:

Η Εμπορική Αξία (Market Value) ενός ακινήτου ορίζεται ως «το εκτιμώμενο ποσό για το οποίο ένα περιουσιακό στοιχείο ή υποχρέωση θα μπορούσε να ανταλλαγεί κατά την ημερομηνία εκτίμησης μεταξύ πρόθυμου αγοραστή και πρόθυμου πωλητή σε μια συναλλαγή με τους συνήθεις όρους της αγοράς, ύστερα από κατάλληλη εμπορική προώθηση, και όπου τα μέρη ενήργησαν το καθένα με πλήρη γνώση, σύνεση και χωρίς εξαναγκασμό». (Μπακιρτζόγλου, 2014). Η τιμή πώλησης ενός ακινήτου, ορίζεται πλήρως απ' την προσφορά και τη ζήτηση στη συγκεκριμένη περιοχή, τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, ενώ είναι γνωστή μόνο σε αγοραστή-πωλητή (και μεσίτη εφόσον μεσολαβήσει στην αγοραπωλησία). Ως εκ τούτου, προκαλείται αδυναμία δημιουργίας αρχείου καταγραφής τιμών πώλησης και επακολούθως αδυναμία προσομοίωσης της πραγματικότητας (Λαμπρόπουλος, 2013). Εφόσον οι πραγματικές αξίες των ακινήτων, όπως αυτές ορίζονται απ' την αγοραπωλησία, δεν είναι γνωστές σε «τρίτους», και συνεπώς δεν καταγράφονται, δεν υπάρχουν επίσημα και οργανωμένα δεδομένα τιμών πώλησης. Κατα συνέπεια, ο μοναδικός τρόπος προσέγγισης των εμπορικών αξιών είναι οι εκτιμήσεις. Σημειώνεται πως η εμπορική αξία, όπως χρησιμοποιείται απ' τις αγγελίες δεν είναι η καταληκτική, καθώς μεσολαβεί η διαπραγμάτευση της τιμής μεταξύ αγοραστή-πωλητή, συνεπώς ακόμα και αυτή αποτελεί μια προσέγγιση.

Όπως αναφέρει ο Ζεντέλης (2015) η αγοραία αξία (Market Value) είναι η πιο αντιπροσωπευτική τιμή ενός ακινήτου και προϋποθέτει την ηθελημένη συναλλαγή μεταξύ των δύο ενδιαφερόμενων (αγοραία συναλλαγή). Η τιμή ενός ακινήτου αλλάζει χωρικά και χρονικά και αυτό οφείλεται σε μια σειρά παραγόντων που επιδρούν στην αξία του ακινήτου, διαμορφώνοντας έτσι τον τρόπο λειτουργίας της αγοράς. Ειδικότερα, στην περίπτωση των αστικών περιοχών, οι παράγοντες αυτοί είναι που προσδιορίζουν την κατανομή της αξίας των αστικών ακινήτων, καθώς και την αγοραία τιμή κάθε ακινήτου.

### 3.4 Παράγοντες που επηρεάζουν την αγοραία αξία ακινήτων

Το περιβάλλον μιας πόλης (πολιτικό- οικονομικό, κοινωνικό) επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την αγορά ακινήτων και ως εκ τούτου την αξία τους (Σιόλας, 2005). Καθοριστικοί παράγοντες της επιρροής που ασκεί είναι:

- ✓ τα επίπεδα ανεργίας σε μία χώρα
- ✓ η πολιτική φορολόγησης που εφαρμόζεται σε αυτή
- ✓ η ιδιαίτερη φυσιογνωμία μιας περιοχής (για παράδειγμα βιομηχανική περιοχή/πόλη)
- ✓ η χρηματοπιστωτική κρίση με την παγκοσμίως ευρεία έννοια (αφού οι οικονομικές δυνατότητες του κοινωνικού συνόλου ορίζουν τα επίπεδα των αξιών, που είναι διατεθειμένοι να ανταλλάξουν προκειμένου για την απόκτηση ενός ακινήτου) (Σιόλας, 2005)

Κάθε περιοχή μιας πόλης, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά της, διαφέρει ως προς τον τρόπο που αναπτύσσεται. Οι παράγοντες που ευθύνονται για την διαφοροποίηση του αναπτυξιακού γίνεσθαι των εκάστοτε περιοχών, ποικίλλουν και σχηματίζουν συνδυασμούς, που καθιστούν δύσκολη την «ανάγνωση» των αιτιών που συνέβαλαν προς την υφιστάμενη μορφή και λειτουργία. Ορισμένοι απ' τους παράγοντες που είναι υπεύθυνοι για την ανάπτυξη μιας περιοχής, είναι υπεύθυνοι και για τη διαφοροποίηση των αξιών της σε σχέση με άλλες περιοχές. Φυσικά, οι παράγοντες αυτοί ανάλογα με την κατηγορία των αστικών ακινήτων, επιδρούν με διαφορετικό τρόπο στην αξίας τους.

Ακολουθούν ορισμένοι απ' τους παράγοντες που επιδρούν στις Αξίες Αστικών Ακινήτων (πηγή: Real Estate, Π. Ζεντέλης 2015). Η βασική διάκριση των εν λόγω παραγόντων εντάσσεται στις κατηγορίες Ροή Ανάπτυξης και Χαρακτηριστικά Περιοχής.

#### ✓ Ροή Ανάπτυξης

«Ο αστικός χώρος αναπτύσσεται άνισα και αυτό έχει άμεση σχέση με το «παιχνίδι των τιμών της γης» και τη διαμόρφωση γαιοπροσόδων [...] Η άνιση ανάπτυξη των διαφόρων σημείων του χώρου της συναρτάται με την εγκατάσταση υποδομής και λειτουργιών βάσης - δηλαδή λειτουργιών που προσελκύουν την ανάπτυξη και άλλων, με συμπληρωματικές δραστηριότητες στο πλαίσιο των τρεχουσών παραγωγικών ή καταναλωτικών πρακτικών» (Μαντούβαλου, 1996). Όπως διαφαίνεται, παρατηρείται μια επιλεκτική επιτάγχιση ανάπτυξης ορισμένων τμημάτων της πόλης, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται «πόλοι» ανάπτυξης. Το γεγονός αυτό, επιβραδύνει την ανάπτυξη άλλων τμημάτων και δημιουργεί το φαινόμενο της ανισοκατανομής των αξιών (Ζεντέλης, 2015). Οι βασικότεροι παράγοντες, που ευθύνονται για τις ροές

ανάπτυξης στα διάφορα τμήματα της πόλης είναι:

- η κατανομή του πληθυσμού και των δραστηριοτήτων του
- οι επενδύσεις επι των αστικών ακινήτων
- η διαφοροποίηση των περιοχών
- τα δίκτυα υποδομής και οι υπηρεσίες

Επιλεκτικά, θα γίνει μια περαιτέρω ανάλυση των τελευταίων δύο παραγόντων, καθώς θεωρείται ότι είναι άμεσα συσχετιζόμενοι με το αντικείμενο της εργασίας. Αναφορικά με τη διαφοροποίηση των περιοχών, ο συνδυασμός των δραστηριοτήτων που χαρακτηρίζουν μια περιοχή και των ζωνών χρήσεων γης, που αναπτύσσονται σε αυτή (τουριστική, βιομηχανική κλπ), είναι παράγοντες που σε συνδυασμό με το επίπεδο του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής, προκαλούν διαφοροποίηση στις αξίες. Αντίστοιχα, όσον αφορά τα δίκτυα υποδομής και τις υπηρεσίες, η σταδιακή βελτίωση υπηρεσιών, καθώς και η βαθμιαία ολοκλήρωση έργων υποδομής, δημιουργούν διαφοροποιήσεις που επιδρούν στις αξίες (Ζεντέλης, 2015). Βεβαίως, οι επιπτώσεις έργων υποδομής για παράδειγμα, μπορεί να έχουν και αρνητικό αντίκτυπο για την τοπική κλίμακα μιας περιοχής (περίπτωση κατασκευής ανισόπεδων υπερυψωμένων κόμβων), αλλά μπορεί και να επηρεάσουν τις επιλογές κατοίκων για κατοικία η χώρους δουλειάς (περίπτωση Μετρό), ανεβάζοντας κατακόρυφα τις αξίες. Άλλο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η κατασκευή ενός πεζόδρομου, όπου οι βελτιώσεις του αισθητικού περιβάλλοντος, η μείωση του θορύβου και η προστασία των πεζών αποτελούν μερικές απ' τις θετικές επιπτώσεις, ενώ η κυκλοφοριακή επιβάρυνση της γύρω περιοχής και η δυσκολία εύρεσης στάθμευσης, μερικές απ' τις αρνητικές.

#### ✓ Χαρακτηριστικά Περιοχής

Τα χαρακτηριστικά μιας περιοχής, όπως τουλάχιστον νοούνται σε αυτήν την κατηγοριοποίηση, αφορούν κατά κύριο λόγο την ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος και τα γνωρίσματα που απορρέουν απ' τη γεωγραφική θέση. Πρόκειται δηλαδή, για χαρακτηριστικά που μπορούν να αποτελέσουν λόγους έλξης προς την περιοχή. Οι βασικότεροι παράγοντες, που επηρεάζουν τις αγοραίες αξίες και καταλογίζονται στα χαρακτηριστικά περιοχής είναι:

- τα πολεοδομικά στοιχεία
- τα χαρακτηριστικά θέσης

- ο τα επιθυμητά χαρακτηριστικά

Τα πολεοδομικά στοιχεία συμπεριλαμβάνουν απο πλάτη οδών και διαστασολόγηση Ο.Τ. μέχρι επιβαλλόμενους κανόνες και περιορισμούς δόμησης (όροφοι, κάλυψη, συντελεστές δόμησης κλπ), ενώ τα χαρακτηριστικά θέσης απο σεισμική επικινδυνότητα μέχρι μορφολογία και υψόμετρο.

Σε επίπεδο ακινήτου, οι βασικότεροι παράγοντες που ευθύνονται για τη διαμόρφωση της αγοραίας αξίας είναι οι παρακάτω:

- ο Φύση του Ακινήτου: αναφέρεται στην κατηγορία του ακινήτου (διαμέρισμα, γραφείο κλπ)
- ο Θέση: αναφέρεται στην ευρύτερη περιοχή που εντάσσεται (φυσικό περιβάλλον, πυκνότητα δόμησης, φυσιογνωμία κλπ)
- ο Πρόσβαση: αναφέρεται στην ευκολία πρόσβασης στο ακίνητο (εξυπηρέτηση απ' τη δημόσια συγκοινωνία μέσω κεντρικών οδικών αρτηριών, εγγύτητα σε σταθμούς συγκοινωνίας κλπ)
- ο Τεχνικά Χαρακτηριστικά: περιλαμβάνει τους τρόπους κατασκευής, την ηλικία κατασκευής, ανακαινίσεις, διαρρύθμιση κλπ
- ο Νομική Υπόσταση: αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου το ακίνητο συνοδεύεται απο νομικά βάρη όπως υποθήκες ή δουλείες
- ο Παραρτήματα: αναφέρεται στις περιπτώσεις όπου το ακίνητο συνοδεύεται απο παραρτήματα, όπως αποθηκευτικούς χώρους, θέσεις στάθμευσης κλπ

## 4. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ

### 4.1 Αστική Ανάπλαση και Είδη Αναπλάσεων

Σύμφωνα με το Ν. 2508/1997, υπάρχουν δύο επίπεδα σχεδιασμού. Στο πρώτο, βρίσκονται τα Ρυθμιστικά Σχέδια και τα ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ, ενώ στο δεύτερο βρίσκονται οι Πολεοδομικές Μελέτες και οι Πράξεις Εφαρμογής τους (Σιόλας, 2015). Οι Πολεοδομικές Μελέτες αποτελούν τον μηχανισμό, μέσω του οποίου επιχειρείται η αναβάθμιση ή και ανάπτυξη τμημάτων πόλεων ή οικισμών. Επίσης, μέσα από σχέδια και χάρτες, προτείνουν ρυθμίσεις, που εξειδικεύουν τον υπερκείμενο σχεδιασμό (ΡΣ, ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ) και στοχεύουν στην ανάδειξη του επιθυμητού χαρακτήρα της περιοχής που αφορούν.

Στην περίπτωση που σε μία περιοχή διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης οικιστικού περιβάλλοντος, τα οποία δεν αντιμετωπίζονται με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες, η Πολεοδομική Μελέτη αφορά στην Ανάπλαση (ή Αναβάθμιση) της εν λόγω περιοχής. Όπως αναφέρει ο Αραβαντινός (2007), *οι περιοχές ανάπλασης ορίζονται στα αντίστοιχα ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ή Ρυθμιστικά Σχέδια, ή καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, όταν συντρέχουν σε αυτές προβλήματα όπως:*

- ✓ μεγάλες κτιριακές πυκνότητες, ή έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και χώρων για κοινωφελείς εγκαταστάσεις
- ✓ συνύπαρξη ασύμβατων μεταξύ τους χρήσεων γης, που απαιτούν αναδιάρθρωση
- ✓ ελλιπούς προστασία και ανάδειξη των ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής
- ✓ εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και εν γένει της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής, καθώς και των φυσικών της στοιχείων

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν. 2508/1997: «Ανάπλαση περιοχής είναι το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής».

Αναφορικά με τα είδη των αναπλάσεων, στην περίπτωση της Ελλάδας, οι αναπλάσεις αρχικά αφορούσαν μικρές παρεμβάσεις τοπικής κλίμακας. Με τη “θεσμική” βοήθεια, οι κλίμακες αυτές διευρύνθηκαν, ώστε να περιλαμβάνουν πολεοδομικές και αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις

ριζικού και ήπιου χαρακτήρα, που εξυπηρετούν πλήθος στόχων. Οι δύο βασικότερες μορφές “αστικής ανάπτυξης” που παρατηρούνται στον ελληνικό χώρο είναι:

- ✓ οι διαμορφώσεις στον ελεύθερο δημόσιο (κοινόχρηστο) χώρο και
- ✓ η ανασυγκρότηση και βελτίωση περιοχών της πόλης με παρεμβάσεις τόσο στον δημόσιο, όσο και στον ιδιωτικό δομημένο και αδόμητο χώρο (Σιόλας, 2015)

«Οι αναπλάσεις διεξάγονται σε τρία στάδια. Σε αυτά συντάσσονται αντίστοιχα, βάσει προδιαγραφών που καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, η Προκαταρκτική Πρόταση Ανάπλασης, το Πρόγραμμα Ανάπλασης και η Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης» (Αραβαντινός, 2007).

Βάσει του άρθρου 9 του Ν. 2508/1997, η Προκαταρκτική Μελέτη Ανάπλασης (στάδιο 1) οφείλει να περιέχει τα παρακάτω:

- *τοπογραφικό διάγραμμα με τα όρια της προτεινόμενης προς ανάπτυξη περιοχής*
- *στοιχεία από τα οποία, να προκύπτει ότι συντρέχουν οι προϋποθέσεις για τον χαρακτηρισμό της περιοχής ως περιοχή ανάπτυξης*
- *προτεινόμενους εναλλακτικούς τρόπους ανάπτυξης και πρόβλεψη για τις συνέπειές της ανάπτυξης*
- *προκαταρκτικό σχέδιο του προγράμματος ανάπτυξης, που να περιλαμβάνει τουλάχιστον εκτίμηση του συνολικού κόστους της, πρόταση για τον τρόπο χρηματοδότησής της, υποχρεώσεις των ιδιοκτητών ακινήτων της περιοχής, χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του προγράμματος ανάπτυξης*

Όσον αφορά το Πρόγραμμα Ανάπλασης (στάδιο 2), στα πλαίσια αυτού, συστηματοποιείται σε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, το σύνολο προβλέψεων και ενεργειών για την υλοποίηση της ανάπτυξης. Επίσης, περιλαμβάνεται χρονική και οικονομική εκτίμηση, σχετικός προϋπολογισμός, ιεραρχήσεις και προτεραιότητες για δραστηριότητες που αφορούν την ανάπτυξη (κτηματογράφηση περιοχής, σύνταξη και έγκριση μελέτης, σχετικά έργα τεχνικής και κοινωνικής υποδομής κλπ)

Στο τελευταίο στάδιο που αφορά τη διεξαγωγή της ανάπτυξης, περιλαμβάνεται η οριστικοποιημένη Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης, τυχόν τροποποιήσεις, οι ειδικοί όροι ή περιορισμοί δόμησης, συγκεκριμένες σημειακές παρεμβάσεις, τα μέσα επέμβασης και λοιπές επιβαλλόμενες επεμβάσεις. Επίσης, στον στάδιο αυτό ανήκουν και οι σχετικές ειδικές μελέτες, που απαιτούνται για την υλοποίηση του προγράμματος ανάπτυξης, όπως μεταξύ άλλων η οικονομοτεχνική μελέτη και η ειδική αρχιτεκτονική μελέτη. (Αραβαντινός, 2007).

## 4.2 Αναπλάσεις και ο ρόλος τους στις νέες αστικές οικονομίες

### 4.2.1 Αστική Αναγέννηση: Το ευρύτερο πλαίσιο πολεοδομικής πολιτικής

Η «Αστική Αναγέννηση» αποτελεί το ευρύτερο πλαίσιο σύγχρονων πολιτικών που σχετίζεται με την ανάπτυξη που λαμβάνει χώρα στις πόλεις. *Μια σειρά όρων, όπως: αναζωογόνηση, αναβίωση, αναγέννηση και ανανέωση χρησιμοποιούνται για να καλύψουν το ίδιο πεδίο παρέμβασης, αλλά και διαδικασίας αστικής ανάπτυξης* (Tallon, 2010). Όπως αναφέρει ο Couch (1990), ένας εκ των βασικότερων μελετητών των εν λόγω πολιτικών, η αστική αναγέννηση πρόκειται για μία σύνθετη διαδικασία κατά την οποία η πολιτεία ή η τοπική κοινότητα, επιδιώκει να επαναφέρει τις επενδύσεις, την απασχόληση, την κατανάλωση και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές. Βασικό της γνώρισμα, αποτελεί το γεγονός ότι αφορά στη διαχείριση των ήδη υφιστάμενων αστικών περιοχών, καθώς και ότι στοχεύει στην επανάκαμψη της οικονομικής δραστηριότητας σε περιοχές που θεωρούνται από οικονομικής απόψεως υποβαθμισμένες.

«Κατα κύριο λόγο τα προγράμματα αστικής αναγέννησης είναι μακροχρόνια και αφορούν μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις, οι οποίες αποσκοπούν στην τόνωση της οικονομικής ζωής των πόλεων μέσα από την ενίσχυση του τριτογενούς τομέα, την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, χρήσεων εμπορίου και αναψυχής, πολιτιστικών δραστηριοτήτων, καθώς και κατοικίας» (Καυκαλάς, 2017). Σύμφωνα με τον Couch (2003), *οι επεμβάσεις αστικής αναγέννησης διαφέρουν σε σχέση με προηγούμενες πολιτικές αναβάθμισης και ανάπλασης ως προς την κρισιμότητα του ρόλου του ιδιωτικού τομέα.* «Μέσω των πολιτικών και των προγραμμάτων αστικής αναγέννησης εδραιώνεται ο ρόλος των εταιρικών σχημάτων δημόσιου- ιδιωτικού τομέα ως βασικός «φορέας» αστικής ανάπτυξης» (Καραδημητρίου, 2013). Όπως αναφέρεται στο βιβλίο «Βιώσιμες Πόλεις» (2017), η αστική αναγέννηση αποτελεί ένα «ώριμο» δείγμα πολεοδομικής πολιτικής και πολεοδομικού σχεδιασμού, παρά όλα αυτά στη βιβλιογραφία επισημαίνονται ορισμένα μειονεκτήματα της, όπως η διατάραξη των υφιστάμενων κοινωνικών θεσμών και οι αρνητικές επιδράσεις σε ευάλωτες ομάδες (χαμηλά κοινωνικά στρώματα, μετανάστες κλπ). «Τα σχέδια αστικής αναγέννησης στοχεύουν πρωταρχικά στην “οικονομική αναγέννηση” των περιοχών, χωρίς να λαμβάνουν υπόψη κάποιες διαστάσεις που είναι απαραίτητες» (Bromley, 2005).

### 4.2.2 Ο ρόλος των αναπλάσεων στην αστική αναγέννηση

Η αποβιομηχάνιση της οικονομίας είχε ως αποτέλεσμα κεντρικά τμήματα πόλεων να αντιμετωπίσουν σοβαρά προβλήματα υποβάθμισης λόγω της αλλαγής στην οικονομική και κοινωνική δομή των αστικών περιοχών. Στην προσπάθεια για ανταπόκριση στα προβλήματα

υποβάθμισης, η πολεοδομική πολιτική προς τα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα στρέφεται στην επιχειρηματική δραστηριότητα. Έτσι αποκτά κεντρικό ρόλο η προσέλκυση επενδύσεων, προκειμένου για την «εξυγίανση» τέτοιων προβληματικών περιοχών στο κέντρο της πόλης. Συνήθως, οι επεμβάσεις που υπάγονται σε αυτή τη μορφή δραστηριότητας, σημειώνονται σε περιοχές με ιστορικό ενδιαφέρον, καθώς μπορούν εύκολα ν' αποτελέσουν σημεία προσέλκυσης τουριστών και επενδυτών. Σύμφωνα με την Carmon (1999), οι αλλαγές που επιχειρούνται στις πολιτικές είναι επιχειρηματικού τύπου με έμφαση στην οικονομική ανάπτυξη. Εκτός απ' τον οικονομικό μετασχηματισμό, ο Roberts (2000) καταγράφει τρεις ακόμα βασικές αλλαγές που σχετίζονται με την αστική αναγέννηση: *τις αλλαγές στην απασχόληση, τα κοινωνικά ζητήματα και την ανάγκη για αναβάθμιση του περιβάλλοντος και βιώσιμη ανάπτυξη*. Οι πόλεις, μετατρέπονται σε «παίκτες» στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία και χρησιμοποιούν το φυσικό τους χώρο για να προσελκύσουν επιχειρήσεις και παγκόσμιες επενδύσεις (Καυκαλάς, 2017). Ως εκ τούτου, μέρος των στρατηγικών γίνεται η στρατηγική «διαμόρφωσης των τόπων» (place making) (Healy, 2006), που στοχεύει στην ποιότητα του αστικού χώρου, καθώς αποτελεί βασικό κεφάλαιο της πόλης.

Προκειμένου για την ανταπόκριση των πόλεων στις ανταγωνιστικές συνθήκες της διεθνοποιημένης αγοράς, η αναβάθμιση της εικόνας και της ταυτότητας τους, μέσω αναπλάσεων των ιστορικών τους κέντρων, κρίνεται απαραίτητη. Ως εκ τούτου, ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού, ανάγεται σε υψίστης προτεραιότητας υπόθεση, καθώς αναλαμβάνει να αποτελέσει «εργαλείο» οικονομικής ανάπτυξης. «Η ανάπλαση (urban renewal) και η αναδόμηση (urban redevelopment) υποβαθμισμένων κεντρικών αστικών περιοχών συχνά στοχεύουν στη δημιουργία νέων επίκεντρων για την ενθάρρυνση της χωρικής συγκέντρωσης (clustering) μεταβιομηχανικών οικονομικών δραστηριοτήτων» (Hutton 2004, Γοσποδίνη 2006). Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά η Γοσποδίνη (2002), τα επίκεντρα μεταβιομηχανικών οικονομικών δραστηριοτήτων, προγραμματίζονται και σχεδιάζονται χωρικά, ώστε (α) να λειτουργούν ως τοπόσημα που σηματοδοτούν (hand- branding) το δομημένο περιβάλλον της πόλης, (β) να συντάσσουν αστικά τοπία αίγλης και οικονομικής άνθησης, αντιπροσωπεύοντας την ανταγωνιστική αιχμή της πόλης.

Ο κυριότερος διαχωρισμός σε επίκεντρα χωρικής συγκέντρωσης μεταβιομηχανικών οικονομικών δραστηριοτήτων, που διαμορφώνονται στις πόλεις είναι: σε επίκεντρα «υψηλού πολιτισμού» και επίκεντρα «δημοφιλούς ψυχαγωγίας». Τα πρώτα, περιλαμβάνουν συγκεντρώσεις πολιτιστικών δραστηριοτήτων (πχ μουσεία, θέατρα, συνεδριακά κέντρα κλπ) και συμπληρωματικές δραστηριότητες αναψυχής (καφετέριες, εστιατόρια κλπ) και είναι συνήθως «προϊόντα» αστικών αναπλάσεων ιστορικών πυρήνων και εν μέρει αστικής αναδόμησης με νέες κατασκευές (Γοσποδίνη, 2002). Τα δεύτερα, που αφορούν κατα κύριο λόγο την ψυχαγωγία και αποτελούν τα ζωντανά τμήματα ιστορικών κέντρων, συγκεντρώνουν



δραστηριότητες αναψυχής, όπως κέντρα διασκέδασης, καφετέριες και εστιατόρια, ενώ περιλαμβάνουν ως συμπληρωματική λειτουργία καταστήματα ρούχων, θέατρα κλπ. Βασικό γνώρισμα και των δύο τύπων χωρικών συγκεντρώσεων, αποτελεί η ενσωμάτωση της τοπικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς.

Όπως φαίνεται, η αστική ανάπλαση είναι βασικό εργαλείο στα πλαίσια των πολιτικών της αστικής αναγέννησης, καθώς δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες για την προσέλκυση κεφαλαίου. Ο ανασχεδιασμός του χώρου (αστική ανάπλαση ή αναδόμηση) αποσκοπεί πέραν της βελτίωσης της ζωής των κατοίκων, στην προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων, ώστε μέσω της αναβάθμισης της εικόνας και της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος, να μετατρέπεται η πόλη σε ανταγωνιστικό «παίκτη», που μπορεί να λάβει μέρος στο «παιχνίδι» επι ίσους όρους. Η διαμόρφωση των πόλεων και ειδικά των κέντρων τους, φαίνεται να προσαρμόζεται στις διεθνείς αλλαγές της παραγωγικής δραστηριότητας, επιστρατεύοντας τα διάφορα μέσα, όπως τις αστικές αναπλάσεις, για την υιοθέτηση αυτού που χαρακτήρισε ο Clark (2002) ως «μοντέλο της πόλης των χωρικών απολαύσεων».

#### 4.3 Διεθνή παραδείγματα προγραμμάτων ανάπλασης

##### *Το παράδειγμα της Potsdamer Platz στο Βερολίνο*

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ανάπλασης στο Βερολίνο, αποτελεί η πλατεία Potsdamer Platz και η ευρύτερη περιοχή, που φέρει το ίδιο όνομα. Η Potsdamer Platz, χωροθετείται στο κέντρο του Βερολίνου σε θέση εφαιπτόμενη με το μεγάλο πάρκο της πόλης Tiergarten. Επίσης, βρίσκεται κοντά στην Friedrichstrasse, έναν απ' τους σημαντικότερους εμπορικούς άξονες του Βερολίνου κατά τη δεκαετία του 1920, ο οποίος επανακτά την «αίγλη» του μετά την πτώση του τείχους (Σαμπροβαλάκη, 2011). Κατά τη διάρκεια του πολέμου, η πλατεία ισοπεδώνεται και ελάχιστα είναι τα κτίρια που διασώζονται σε καλή κατάσταση. Με την ανέγερση του τείχους του Βερολίνου (1961) κατά μήκος της, η Potsdamer Platz χάνει ολοκληρωτικά το ρόλο της και μετατρέπεται σε «σύνορο» με αποτέλεσμα τα επόμενα χρόνια, την ερήμωσή της. Όπως αναφέρει η Σαμπροβαλάκη (2011), με την πτώση του τείχους (1989), η Potsdamer Platz αναδεικνύεται σε περιοχή κλειδί για το Βερολίνο.

«Σε αστικό επίπεδο, ανακτά το στρατηγικό χαρακτήρα που κατείχε πριν τον πόλεμο, λόγω της γειτνίασης με το πολιτιστικό, εμπορικό και διοικητικό κέντρο. Σε κοινωνικό επίπεδο, καλείται να αντιμετωπίσει το ζήτημα της μίξης δύο διαφορετικών πια πολιτισμών και οικονομικών κατεστημένων» (Σαμπροβαλάκη, 2011). Η ανάπλαση της θεωρείται η μεγαλύτερη πολεοδομική παρέμβαση στο Βερολίνο, μετά το 1990 (Μέλισσας, 2011). Ο σχεδιασμός της, υπήρξε αποτέλεσμα αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών διαγωνισμών.

Σήμερα αναπτύσσεται στην πλατεία και την ευρύτερη περιοχή ένα επίκεντρο οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, που έρχεται σε αντίθεση με την παλαιά της εικόνα, όταν το τείχος τη διαιρούσε στα δύο. Όπως αναφέρει ο Σιόλας (2015), η *ανάπλαση της εν λόγω περιοχής αποτέλεσε μέρος της ανάπτυξης προγραμματίων αναδόμησης και ανάπλασης των υποβαθμισμένων περιοχών, με σκοπό την αλλαγή της εικόνας της πόλης και την ανάδειξη της ως οικονομικού κέντρου.*



*Εικόνα 4.3.1: Το παράδειγμα της πλατείας Potsdamer Platz στο Βερολίνο*

(πηγή: <https://fineartamerica.com/featured/berlin--potsdamer-platz-panorama-jean-claude-castor.html>, [www.norwegian.com](http://www.norwegian.com))

#### *Το παράδειγμα της Λισαβόνας*

Η Λισαβόνα, νικήτρια της διεθνούς έκθεσης EXPO 98, ξεκινά στο τέλος της δεκαετίας του 90 την ανάπλαση στο βορειο-ανατολικό τμήμα της πόλης (ακτή του Τάγου ποταμού), όπου προηγουμένως ήταν βιομηχανική περιοχή. Βασικούς στόχους της ανάπλασης αποτελούν:

- η αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με τον ποταμό και
- η διαμόρφωση ενός ποιοτικού αστικού περιβάλλοντος, που θα προσελκύσει νέες χρήσεις

Τελικά, η διαμόρφωση του νέου κέντρου στο βορειο-ανατολικό τμήμα της πόλης, συγκεντρώνει πληθώρα χρήσεων όπως εμπόριο, αναψυχή και υπηρεσίες, που διαθέτουν εύκολη προσπέλαση τόσο απο ιδιωτικά, όσο και απο δημόσια μέσα μεταφοράς. Την ολοκλήρωση των έργων ανάπλασης, ακολουθεί η εγκατάσταση επιχειρήσεων, καθώς και η κατασκευή μεγάλων συνεδριακών και ψυχαγωγικών χώρων, μουσείων, πάρκων, εμπορικών κέντρων κλπ. Η κατασκευή των υποδομών για τη διεξαγωγή της EXPO 98, εκτός απο μια ευκαιρία ποιοτικής αναβάθμισης, θεωρείται ότι αποτέλεσε και ευκαιρία για τον εκσυγχρονισμό και το άνοιγμα της πόλης στη διεθνή κοινότητα.



Εικόνα 4.3.2: Το παράδειγμα της Λισαβόνας (πηγή: ceramicaarchitectures.com)

### *Το παράδειγμα των Docklands στο Λονδίνο*

Όπως αναφέρει ο Hall (1988) οι παρεμβάσεις στα Docklands του Λονδίνου, αποτελούν το πιο χαρακτηριστικό παγκοσμίως παράδειγμα αστικής αναγέννησης, που σηματοδοτεί τη στροφή της πολεοδομικής πολιτικής στην «επιχειρηματική πόλη» και στην προώθηση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα. Το εν λόγω πρόγραμμα ανάπτυξης και ανοικοδόμησης, που έλαβε χώρα τις δεκαετίες του 1980 και 1990, είναι συνυφασμένο με την αναβάθμιση του μητροπολιτικού χαρακτήρα του Λονδίνου.

«Η αναδιαμόρφωση αυτή, θα βασίζεται σε μεγάλης κλίμακας εμπορικές και γραφειακές εγκαταστάσεις, με μία έμφαση στις επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα» (London Docklands Study Team, 1973). Πράγματι, το αποτέλεσμα της αναδιαμόρφωσης δεν υπήρξε άλλο απ' τον μετασχηματισμό όλης της ζώνης των αποβάθρων σε μια αστική περιοχή με μεικτές χρήσεις χώρων γραφείων, εμπορίου και κατοικίας (Καυκαλάς, 2017). Σύμφωνα με πρόσφατη κριτική θεώρηση της ανάπλασης των Docklands (Hinsley, Malone 1996), η διαδικασία που ακολουθήθηκε αντιπροσωπεύει ένα πρότυπο αστικής ανάπλασης προσαρμοσμένο στους κανόνες της αγοράς, όπου περιορίζεται η συμμετοχή φορέων, ενώ αυξάνονται οι επιλογές ιδιωτικών συμφερόντων.



Εικόνα 4.3.3: Το παράδειγμα των Docklands στο Λονδίνο

(πηγή: <https://thoughtsfromtheblondeside.wordpress.com/category/london>)

## 5. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

### 5.1 Μεταφορές και Αστική Διαδικασία

Οι μορφές των πόλεων, όπως αυτές αποτυπώνονται σήμερα, είναι αποτέλεσμα παραγόντων που επέδρασαν με πολλούς και διαφορετικούς τρόπους, σε διαφορετικές χρονικές στιγμές. Κατα το δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα, οι πόλεις πολλαπλασίασαν πολλές φορές το μέγεθός τους, το οποίο έως τότε ήταν αποτέλεσμα ιστορίας αιώνων. «Σήμερα, η πολεοδομική ανάπτυξη συνεχίζεται με επιταχυνόμενους ρυθμούς, διότι διευκολύνεται και υποστηρίζεται από νέα- μεγάλης κλίμακας συγκοινωνιακά έργα και άλλα δίκτυα υποδομής» (Βλαστός, Μηλάκης, 2011).

Στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης, απ' τις βασικότερες επιπτώσεις της σύγκλισης της μορφολογίας των πόλεων, είναι η ισοπέδωση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους. Για την ισοπέδωση αυτή, μεγάλο μερίδιο ευθύνης φέρει το αυτοκίνητο. Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά για την Αθήνα: *πράγματι, για την εξυπηρέτηση του αυτοκινήτου, καθώς και των επιφανειακών μέσων σταθερής τροχιάς, έγιναν συστηματικά διανοίξεις που παραμόρφωσαν τον ιστορικό ιστό. Αντίθετα, στα 11.000 χρόνια της ιστορίας της πόλης, που προηγήθηκε του αυτοκινήτου, το περπάτημα και η κίνηση των ζωήλατων προσαρμόζονταν στη γεωμετρία του δικτύου* (Σιόλας, 2015)

Στην περίπτωση, που οι μεταφορές βασίζονται κατεξοχήν στο αυτοκίνητο, όπως συμβαίνει στην Αμερική, το αποτέλεσμα δεν είναι άλλο απ' την κυριαρχία της ομοιομορφίας. *Παρότι οι πόλεις της Ευρώπης, σε αντίθεση με τις αμερικάνικες πόλεις, προβάλλουν αντιστάσεις και διατηρούν τη δομή και τη φυσιογνωμία τους σε μεγάλο βαθμό* (Βλαστός, Μηλάκης, 2011), ο διαχωρισμός των χρήσεων γης σε ζώνες (zoning), που επικράτησε στο δεύτερο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα, διαμόρφωσε μια χωροταξία που εξαρτάται απόλυτα από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και τις μεγάλους μήκους μετακινήσεις. Το επακόλουθο, αυτών των προωθούμενων πολιτικών των περασμένων δεκαετιών, δεν είναι άλλο απ' την ανάπτυξη εκτεταμένων προαστίων, που τονώνουν την κυκλοφορία από και προς τους τόπους εργασίας.

Οι σημερινές πολιτικές προώθησης, εμφανίζονται στραμμένες προς τη διαμετρικά αντίθετη κατεύθυνση, καθώς αποσκοπούν στην επίλυση προβλημάτων που αφορούν: το περιβάλλον, τη λειτουργία και την ποιότητα ζωής στις πόλεις. Κεντρικό άξονα των εν λόγω πολιτικών, που προωθούνται και απ' την Ευρωπαϊκή Ένωση, αποτελούν οι «Μεικτές Χρήσεις». Οι μεικτές χρήσεις, αποτελούν την αναγκαία προϋπόθεση για την αλλαγή του τρόπου μετακίνησης στις πόλεις και κατα συνέπεια για τον μετασχηματισμό των πόλεων. Όπως αναφέρεται στο Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον (CEC, 1990:59-60): «Οι στρατηγικές που υποστηρίζουν τις μεικτές χρήσεις και τις υψηλές πυκνότητες επιτυγχάνουν

το να ζουν οι άνθρωποι κοντά στους τόπους εργασίας τους και στις υπηρεσίες που χρειάζονται καθημερινά». Σύμφωνα με τον Αραβαντινό (2007), κάθε λειτουργία στην πόλη έλκει και παράγει μετακινήσεις. Ο τρόπος με τον οποίο αυτές οι λειτουργίες κατανέμονται στην επιφάνεια της πόλης, καθορίζει αφενός τη γεωγραφία των μετακινήσεων και αφετέρου τους τρόπους της μετακίνησης (Σιόλας, 2015). Συνεπώς, στην περίπτωση μεικτών χρήσεων και υψηλών πυκνοτήτων, οι πιθανότητες για μικρότερες αποστάσεις μετάβασης απ' τη μια λειτουργία στην άλλη, καθώς και για επιλογή εναλλακτικού μέσου απ' το αυτοκίνητο, μεγιστοποιούνται διαμορφώνοντας πρόσφορο έδαφος για την προοπτική της «Βιώσιμης Πόλης».

#### 5.1.1 Το «πρόταγμα» στον σύγχρονο κυκλοφοριακό σχεδιασμό των πόλεων

Η προσέγγιση της «Βιώσιμης Πόλης» προϋποθέτει τη μετάβαση σ' ένα βιώσιμο σύστημα μεταφορών, που συγκρούεται με το αυτοκίνητο και τη νοοτροπία που έχει διαμορφώσει. Προκειμένου για την ύπαρξη της «Βιώσιμης Κινητικότητας», κρίνεται απαραίτητη η εγκατάλειψη του μοντέλου του 20<sup>ου</sup> αιώνα, που στηριζόταν στις μετακινήσεις με ιδιωτικό αυτοκίνητο, και η αντικατάστασή του από ένα μοντέλο, που βασίζεται στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, το ποδήλατο και τους πεζούς. Σε συνδυασμό, με την ενίσχυση του ρόλου των ΜΜΜ στη λειτουργία της πόλης, ενισχύεται και η συγκέντρωση μεγάλων κυκλοφοριακών ροών, σε κατάλληλης χωρητικότητας αρτηρίες περιμετρικής χάραξης (Αραβαντινός, 2007).

Στα πλαίσια των πολιτικών, που στοχεύουν στο νέο μοντέλο μετακινήσεων, ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός με γνώμονα το ιδιωτικό αυτοκίνητο, δίνει τη θέση του σε κυκλοφοριακά έργα, που στοχεύουν στη βελτίωση της Δημόσιας Συγκοινωνίας, το ποδήλατο και το περπάτημα. Οι προτεραιότητες που δίνονται στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, αφορούν πλέον τις «φιλικές» μετακινήσεις, καθώς τέτοιου είδους μετακινήσεις, διαμορφώνουν τις συνθήκες για την ανακατεύθυνση της αστικής ανάπτυξης και το μετασχηματισμό του αστικού χώρου. Ως βασική προϋπόθεση για την επιτυχή ανακατεύθυνση της αστικής ανάπτυξης, ορίζεται ο συνδυασμένος και συντονισμένος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός, με κεντρικό κριτήριο το σεβασμό στις αντοχές των πόλεων και την αναγνώριση της σημασίας τους.

Όσον αφορά την περίπτωση του ελληνικού αστικού τοπίου και συγκεκριμένα της Αθήνας, που αποτελεί και την περιοχή ενδιαφέροντος της εν λόγω εργασίας, η ταυτότητα και η ιστορική της συνέχεια, αποτέλεσαν θύματα της ολοένα και αυξανόμενης ζήτησης για ιδιωτικές μετακινήσεις με αυτοκίνητο τις περασμένες δεκαετίες. Η υποβάθμιση που προκάλεσαν οι προσπάθειες ικανοποίησης της ζήτησης για μετακίνηση με αυτοκίνητο, οδήγησαν (Αραβαντινός, 2007):

- στον κατατεμαχισμό της πόλης
- την εξαφάνιση της ιστορίας της και
- τη δημιουργία αποκλεισμών και αποκοπών

Ως εκ τούτου, οι σημερινές πολιτικές αποβλέπουν: στην προστασία και αποκατάσταση της παραδοσιακής δομής και φυσιογνωμίας της. *Η παραμόρφωση του χώρου της ιστορικής πόλης κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα και οι άμορφοι πολεοδομικοί σχηματισμοί που προκλήθηκαν απ' το αυτοκίνητο και διαμορφώθηκαν σύμφωνα με τις επιταγές του* (Βλαστός, Μηλάκης, 2011) αποτελούν ένα «κεφάλαιο» στην ιστορία της Αθήνας, το οποίο καλείται να τερματίσει η στηριγμένη κατα βάση στη δημόσια συγκοινωνία λειτουργία της πόλης. «Τα δίκτυα δημόσια συγκοινωνίας, τα δίκτυα για τον πεζό και τον ποδηλάτη, καλούνται να γίνουν εργαλεία για την αποκατάσταση της ενότητας της πόλης» (Αραβαντινός, 2007).

#### 5.1.2 Η σημασία της «Βιώσιμης Κινητικότητας» στις νέες αστικές οικονομίες

Οι προτεραιότητες που δίνονται στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, ώστε να μετατραπεί το μοντέλο των μετακινήσεων (ειδικά όσον αφορά τα κέντρα των πόλεων), προϋποθέτουν μια σειρά πολιτικών, προκειμένου να είναι επιτυχημένες. Οι πολιτικές αυτές, όπως αναφέρουν οι Hall και Marschal (2002), στοχεύουν σε πυκνότερες, περισσότερο συμπαγείς πόλεις μεικτών χρήσεων, στις οποίες η πολεοδομία είναι προσανατολισμένη στη δημόσια συγκοινωνία. Με αυτόν τον τρόπο, διασφαλίζεται η προσπελασιμότητα των κεντρικών λειτουργιών, απ' τα μέσα μαζικής μεταφοράς και επιτυγχάνεται ο επηρεασμός των επιλογών μετακίνησης προς αυτή την κατεύθυνση.

Στηριζόμενες στη Δημόσια Συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο, οι πόλεις και ειδικά τα κέντρα των πόλεων, «συγχρονίζονται» με τις απαιτήσεις στις νέες αστικές οικονομίες, γιατί διαμορφώνουν ένα «περιβάλλον» μετακινήσεων, που σέβεται την ταυτότητα της πόλης και την ποιότητα του δημόσιου χώρου. Η έντονη αλληλεξάρτηση της μορφής των πόλεων και της μορφής των μετακινήσεων, καθιστά τη βιώσιμη κινητικότητα βασικό κομμάτι των μετασχηματισμών που αποσκοπούν στην «αστική αναγέννηση». Προκειμένου τα κέντρα των πόλεων να είναι ανταγωνιστικά και να «στέκονται» στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία, πρέπει εκτός των άλλων να προσφέρουν και ένα σύστημα μεταφορών, που θα σέβεται τον αστικό χώρο. Στα πλαίσια αυτής της ανάγκης της αγοράς, οι δρόμοι κεντρικών περιοχών πρέπει να σταματήσουν ν' αποτελούν αγωγούς κυκλοφορίας, καθώς έτσι ισοπεδώνουν τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά του αστικού περιβάλλοντος. Όπως αναφέρει ο Αραβαντινός (2007), κάθε πόλη πρέπει να είναι αναγνώσιμη και αναγνωρίσιμη, πλούσια σε σημεία αναφοράς και ερεθίσματα για τον επισκέπτη και τον κάτοικο.

Η επιχειρηματική δραστηριότητα και η προσέλκυση επενδύσεων, που αποτελούν στα πλαίσια των νέων αστικών οικονομιών βασικές επιδιώξεις, ανάγουν σε βασική προτεραιότητα την «διαμόρφωση των τόπων» (place making) και τη «διαμόρφωση ταυτότητας» (city branding). Συνεπώς, οι σημερινές πολιτικές που εξασφαλίζουν ήπιες κυκλοφοριακές συνθήκες, και σέβονται την ταυτότητα και την ιστορική συνέχεια της πόλης, διαθέτουν συμπληρωματικό χαρακτήρα με πολεοδομικές πολιτικές της αστικής αναγέννησης. Η μείωση του ποσοστού μετακινήσεων με ιδιωτικό αυτοκίνητο και η αύξηση του ποσοστού των μετακινήσεων με εναλλακτικά μέσα (ΔΣ, περπάτημα, ποδήλατο) στοχεύουν στη μετατροπή των πόλεων σε κοινωνικά δίκαιες και οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμες, όπως αναφέρει ο Αραβαντινός (2007). Επίσης, αποκαθιστούν τη συνέχεια του ιστού και την ενότητα της πόλης, προστατεύοντας τον πλούτο και την ταυτότητα των πολεοδομικών μορφών. Οι θετικές επιπτώσεις της υπερίσχυσης του εναλλακτικού τρόπου μετακίνησης στα κέντρα των πόλεων, διαμορφώνει τις κατάλληλες προδιαγραφές για την προσέλκυση μεταβιομηχανικών οικονομικών δραστηριοτήτων και γενικότερα επενδύσεων και κεφαλαίου. Ως εκ τούτου, πέραν των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και πολεοδομικών λόγων για τους οποίους πραγματοποιείται η στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα, υπάρχουν και σημαντικοί οικονομικοί λόγοι που ωθούν προς αυτή την κατεύθυνση.

## 5.2 Διεθνή παραδείγματα κυκλοφοριακών πολιτικών

### *Το παράδειγμα της Ρώμης*

Η Ρώμη παρότι είναι συγχρόνως εξοπλισμένη με τις υπηρεσίες που απευθύνονται στην ικανοποίηση των αναγκών του μεγάλο αριθμού τουριστών που την επισκέπτονται ετησίως, διαθέτει «φτωχή» Δημόσια Συγκοινωνία και ακτινικές συνδέσεις. Όσον αφορά τους κατοίκους της, αυτοί μετακινούνται κατα κύριο λόγο με το ιδιωτικό τους αυτοκίνητο και δίκυκλα μηχανοκίνητα, με εξαίρεση το ιστορικό κέντρο που τα ποσοστά χρήσεις των ιδιωτικών μέσων είναι εμφανώς μειωμένα, λόγω των μεγάλων δυσκολιών στάθμευσης. Παρόλα αυτά, η νοοτροπία των κατοίκων χαρακτηρίζεται έντονα απ' τις ιδιωτικές επιλογές μετακίνησης. Ορισμένοι βασικοί στόχοι στην προσπάθεια για την αλλαγή της νοοτροπίας τους και τη στροφή προς τη βιώσιμη ανάπτυξη είναι οι εξής (Βλαστός, Μηλάκης 2011):

- *η βελτίωση των συνθηκών κυκλοφορίας με ενίσχυση της ασφάλειας και μείωση της ρύπανσης και του θορύβου*
- *η βελτίωση της ποιότητας της ΔΣ, με σκοπό την προσέλκυση ενός πολύ μεγαλύτερου μέρους της ζήτησης*

- ο περιορισμός της κυκλοφορίας και της στάθμευσης στο οδικό δίκτυο του ιστορικού τμήματος της πόλης, με σκοπό την αναβάθμιση του περιβάλλοντος και την προστασία και ανάδειξη της ιστορικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς
- η αναμόρφωση της αστικής δομής, ώστε οι διάφορες αστικές ενότητες να λειτουργούν κατα το δυνατόν αυτόνομα και ν' αναπτύσσονται σε συνδυασμό με τη γεωγραφία των δικτύων ΔΣ

Ορισμένες βασικές πολιτικές που εφαρμόζονται για την ενίσχυση της ανάπτυξης των μέσων σταθερής τροχίας και γενικότερα των φιλικών προς το περιβάλλον μετακινήσεων, είναι οι παρακάτω (Βλαστός, Μηλάκης 2011):

- ολοκλήρωση δακτυλίου (Anello Verde) που θα οδηγεί σε κόμβους μετεπιβίβασης στις ακτινικές προαστιακές γραμμές
- ολοκλήρωση κόμβων μετεπιβίβασης απ' τα ιδιωτικά στα δημόσια μέσα μετακίνησης
- δημιουργία νέων αποκλειστικών λωρίδων ΔΣ
- μέτρα για την εγκατάσταση συνθηκών ήπιας κυκλοφορίας και εφαρμογή συστήματος ελέγχου για την πρόσβαση με ιδιωτικό αυτοκίνητο στο ιστορικό κέντρο
- λειτουργία φωτεινών σηματοδοτών που παρέχουν προτεραιότητα στη ΔΣ
- επέκταση αποκλειστικής υποδομής για τα ποδήλατα



Εικόνα 5.2.1: Το παράδειγμα της Ρώμης (πηγή: <http://deepsies.deviantart.com>)

#### *Το παράδειγμα της Μπρέσια στην Ιταλία*

Η Μπρέσια αποτελεί μια μεσαίου μεγέθους ιστορική πόλη της βόρειας- κεντρικής Ιταλίας. Το 10% των κατοίκων της πόλης μετακινείται με μη μηχανοκίνητα μέσα (ποδήλατο, περπάτημα) και το υπόλοιπο 90% κατανέμεται στο αυτοκίνητο (67%) και στη ΔΣ (23%) (Βλαστός, Μηλάκης 2011). Στο κέντρο της πόλης σημειώνονται έντονα προβλήματα συμφόρησης, καθώς οι κυκλοφοριακές ροές συγκλίνουν προ αυτό. Δεδομένου του μεγέθους της πόλης (90



km<sup>2</sup>) δεν υπάρχει μέσο σταθερής τροχιάς (μετρό) μ'αποτέλεσμα το δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας να αποτελείται απο λεωφορεία.

Η βασική στρατηγική που ακολουθείται στη Μπρέσια στοχεύει στη μετατροπή της σε συμπαγή πόλη, όπου οι μετακινήσεις ικανοποιούνται με βιώσιμο τρόπο. Όσον αφορά τους βασικούς της στόχους, αυτοί επικεντρώνονται: στην (α) υπερίσχυση της ΔΣ έναντι του αυτοκινήτου, (β) στη συγκράτηση των επεκτάσεων για τη μείωση των μετακινήσεων με αυτοκίνητο και (γ) στην αναζωογόνηση του ιστορικού της κέντρου και την επανάχρηση των εγκαταλελειμένων περιοχών.

Οι πολιτικές με τις οποίες επιχειρείται η υλοποίηση της εν λόγω στρατηγικής αφορούν (Βλαστός, Μηλάκης 2011:

- *στις αστικές αναπλάσεις, με βαρύτητα στο ιστορικό της κέντρο*
- *στην απομάκρυνση της στάθμευσης και τη μείωση κυκλοφοριακών φόρτων απ' το ιστορικό της κέντρο*
- *στις ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, που δημιουργούνται στο ιστορικό της κέντρο και έχουν αποτρεπτική τιμολογιακή πολιτική για τη στάθμευση*



Εικόνα 5.2.2: Το παράδειγμα της Μπρέσια στην Ιταλία (πηγή: <https://www.itineraribrescia.it/homepage/brescia-skyline/>)

#### *Το παράδειγμα του Bristol στην Αγγλία*

Το Bristol είναι μια απ' τις μεγαλύτερες πόλεις του Ηνωμένου Βασιλείου. Χαρακτηριστικό του γνώρισμα, κατα τα τελευταία χρόνια, αποτελεί η επέκταση του προς την περιφέρεια. Η εν λόγω επέκταση δεν αφορά μόνο τις κατοικίες, αλλά και τους χώρους εργασίας. Επίσης, σημαντικό γνώρισμα του Bristol, αποτελεί η έντονη τριτογενοποίηση του. Απο βιομηχανική πόλη, που συνδεόταν σε μεγάλο βαθμό με το λιμάνι της, έχει μετατραπεί σε επιχειρηματική, με μεγάλα ποσοστά τουρισμού και σημαντικό αριθμό εταιρειών υψηλής τεχνολογίας. Όσον αφορά το κέντρο της πόλης, αυτό βρίσκεται υπο ανάπλαση, προκειμένου για την επαναχρησιμοποίηση εγκαταλελειμένων περιοχών, όπως το λιμάνι. Βασικά χαρακτηριστικά της πόλης ως προς τις μεταφορές, αποτελεί: ο έντονος κυκλοφοριακός κορεσμός, η πίεση για οικιστική εξάπλωση προς την περιφέρεια, ο υψηλός δείκτης ιδιοκτησίας αυτοκινήτων

(υψηλότερος σ' όλο το Ηνωμένο Βασίλειο) και οι μη ικανοποιητικές υπηρεσίες ΔΣ (Βλαστός, Μηλάκης 2011).

Η στρατηγική που υιοθετείται για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων, εστιάζει στην ενσωμάτωση του κυκλοφοριακού σχεδιασμού στο σχεδιασμό αστικών αναπλάσεων, δηλαδή με άλλα λόγια, στο συντονισμένο πολεοδομικό και κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Συγκεκριμένα, όπως αναλύεται στο Τοπικό Σχέδιο Μεταφορών (2000) (Local Transport Plan), η στρατηγική των μεταφορών επικεντρώνεται στους παρακάτω άξονες (Βλαστός, Μηλάκης 2011):

- *χρησεις γης*
- *υποδομές μεταφορών*
- *διαχείριση της ζήτησης για μετακινήσεις*

Βασικοί στόχοι που υπάγονται στο πλαίσιο της υιοθετούμενης στρατηγικής αφορούν (α) την αύξηση της προσπελασιμότητας κατοίκων χωρίς αυτοκίνητο σε καθημερινού χαρακτήρα υπηρεσίες και λειτουργίες, (β) στην προώθηση του ολοκληρωμένου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Ανάμεσα στις πολιτικές που εφαρμόζονται για την επίτευξη των στόχων είναι (Βλαστός, Μηλάκης 2011):

- η δημιουργία συγκοινωνιακών κόμβων μετεπιβίβασης
- η κατασκευή υποδομών για περπάτημα, ποδήλατο και ΔΣ και
- η τιμολόγηση και ο περιορισμός της διαθεσιμότητας στάθμευσης στους δημόσιους χώρους

Τέλος, ορισμένα έργα και ρυθμίσεις που σχετίζονται με την ενίσχυση εναλλακτικών μέσω απ' το ιδιωτικό αυτοκίνητο είναι η εφαρμογή ενός νέου συστήματος ιεράρχησης, που δίνει έμφαση στην πολεοδομική ταυτότητα του δρόμου και οι ζώνες ήπιας κυκλοφορίας, που διαμορφώνουν συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας σε συγκεκριμένες πολεοδομικές ενότητες.



Εικόνα 5.2.3: Το παράδειγμα του Bristol στην Αγγλία (πηγή: [www.reddit.com](http://www.reddit.com))

### *Το παράδειγμα της Βιέννης*

Η Βιέννη χαρακτηρίζεται απ' την ευρεία περιφέρειά της (ακτίνα 40-50 km) και απ' την έντονη απομάκρυνση κατοίκων απ' το κέντρο. Η αύξηση του πληθυσμού της, σε συνδυασμό με τη αύξηση των δραστηριοτήτων στην περιφέρεια της πόλης, προκάλεσαν την έντονη αύξηση στην κυκλοφορία προς και απο το κέντρο. Ορισμένα απ' τα μέτρα που λήφθηκαν προκειμένου για την αντιμετώπιση του εν λόγω φαινομένου είναι τα εξής (Βλαστός, Μηλάκης 2011):

- *ανάπτυξη συστήματος υποδομών για μετεπιβιβάσεις των κατοίκων της περιφέρειας απ' το ιδιωτικό αυτοκίνητο στη ΔΣ*
- *επέκταση προαστιακού τρένου και μετρό και αναβάθμιση του ήδη υπάρχοντος δικτύου ΔΣ της πόλης*
- *ενίσχυση τοπικών κέντρων για τον περιορισμό της ζήτησης υπηρεσιών στο εσωτερικό της παραδοσιακής πόλης*

Η γενικότερη στρατηγική, που αφορά στη διαχείριση ζητημάτων μετακίνησης στην πόλη, έδωσε ιδιαίτερη έμφαση στη (α) *μείωση της αστικής διασποράς*, (β) *την προώθηση της ΔΣ και την ενίσχυση της ελκυστικότητας των γραμμών τραμ και λεωφορείων (παροχή προτεραιότητας στη ΔΣ, περισσότερες ανέσεις για τους επιβάτες, εξυπηρέτηση νέων περιοχών)* και (γ) *την αποθάρρυνση της εισόδου αυτοκινήτων στο κέντρο με κατάλληλη διαχείριση θέσεων στάθμευσης* (Βλαστός, Μηλάκης 2011).

Όσον αφορά μερικές τις πολιτικές που χρησιμοποιούνται για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυξημένης κυκλοφορίας αυτοκινήτων, απ' τις πιο χαρακτηριστικές είναι οι παρακάτω:

- *οι γειτονιές χωρίς αυτοκίνητα (περιοχές που προστατεύονται απ' τις διαμπερείς ροές, «απελευθερώνοντας» έτσι χώρο για περπάτημα και ποδήλατο)*
- *η επιχορήγηση κατασκευής νέων συγκροτημάτων κατοικίας, με έμφαση σε περιοχές γύρω απο σταθμούς του μετρό και οικονομικά κίνητρα που εξαρτώνται απ' την θέση της κατοικίας σε σχέση με την εξυπηρέτηση της ΔΣ*



*Εικόνα 5.2.4: Το παράδειγμα της Βιέννης (πηγή: [www.wien.info](http://www.wien.info))*

## 6. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

### 6.1 Προσδιορισμός της περιοχής μελέτης

Η επιλογή του Κουκακίου, ως περιοχή μελέτης, στα πλαίσια της διπλωματικής εργασίας με θέμα «Αξίες Γης και Αστική Διαδικασία: Η περίπτωση των προγραμμάτων Ανάπλασης» έγινε βάσει των κριτηρίων που ακολουθούν:

- την υπάρχουσα καταγραφή των χρήσεων γης της περιοχής, που έγινε την Άνοιξη του 2014 στα πλαίσια του μαθήματος «Αστική Γεωγραφία»
- την ιδιαίτερη γεωγραφική της θέση (γειτνίαση με Ακρόπολη)
- τον έντονα συνοικιακό της χαρακτήρα, τη φιλική της καθημερινότητα και την συνύπαρξη διαφορετικών κοινωνικών ομάδων
- τις παρατηρούμενες μεταβολές στην ανθρωπογεωγραφία, τις εμπορικές συγκεντρώσεις και τις εμπορικές αξίες της περιοχής
- την αυξημένη τουριστική εισροή που παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια
- τις συγκεντρώσεις έντονης κοινωνικής ζωής στους πεζόδρομους και τους δρόμους της
- την πρόσφατη διάκρισή της απ' την πλατφόρμα Airbnb σε μια απ' τις καλύτερες γειτονιές στον κόσμο και γενικότερα το πρόσφατο αναπτυξιακό της γίνεσθαι

### Ορισμός Περιοχής Μελέτης

Η περιοχή μελέτης, που στα πλαίσια της εργασίας αναφέρεται σε αρκετές περιπτώσεις ως Κουκάκι, βρίσκεται στο δυτικό άκρο του Δήμου Αθηναίων και αποτελείται απ' τις συνοικίες Μακρυγιάννη- Βεΐκου- Κουκάκι. Τα όρια της διαμορφώνονται απο το λόφο Φιλοπάππου, τον πεζόδρομο της Διονυσίου Αρεοπαγίτου, τη λεωφόρο Συγγρού και την οδό Καλιρρόης. Χαρακτηριστικό γνώρισμα της περιοχής, αποτελεί το γεγονός οτι γειτνιάζει με αρχαιολογικούς χώρους διεθνούς εμβέλειας, καθώς αναπτύσσεται κάτω απ' το λόφο της Ακρόπολης και στους πρόποδες του Φιλοπάππου. Ως εκ τούτου, για λόγους γεωγραφικής θέσης η περιοχή παρουσιάζει έντονο πολιτιστικό ενδιαφέρον



Εικόνα 6.1.1: Ψηφιακό Μοντέλο 2.5D της Google Maps, που απεικονίζει την περιοχή μελέτης. Στην αριστερή εικόνα φαίνεται πως «αγγαλιάζουν» οι αρχαιολογικοί χώροι και ο λόφος Φιλοπάππου την περιοχή. Στην δεξιά εικόνα, φαίνεται ο οδικός άξονας της Συγγρού που αποτελεί το νότιο όριο της περιοχής μελέτης.



Εικόνα 6.1.2: Ψηφιακό Μοντέλο 2.5D της Google Maps, που απεικονίζει την περιοχή μελέτης. Στην αριστερή εικόνα, φαίνεται το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης και στο βάθος ο λόφος της Ακρόπολης. Στη δεξιά εικόνα, φαίνεται η λεωφόρος Συγγρού και οι παράλληλοι σ' αυτήν τοπικοί δρόμοι που εξυπηρετούν την περιοχή μελέτης.

### Φυσιογνωμία Περιοχής Μελέτης

Η ιδιαίτερη φυσιογνωμία της περιοχής μελέτης, οφείλεται κατα μεγάλο βαθμό στην ποικιλομορφία και πολυμορφία, που εμφανίζουν οι υπο-περιοχές της. Όπως παρατηρείται, η περιοχή κινείται ταυτόχρονα σε δύο τροχιές. Αφενός διατηρεί την ιστορική της ταυτότητα και αφετέρου εξελίσσεται προσαρμοζόμενη στις πολιτικο- οικονομικές τάσεις της σύγχρονης εποχής. Η προσαρμοστικότητα που τη χαρακτηρίζει, αποτελεί σε συνδυασμό με την ιστορικότητα και τη γεωγραφική της θέση ένα απ' τα βασικά της «προνόμια». Χαρακτηριστικές ενδείξεις της συνύπαρξης της ιστορικής και της σύγχρονης πραγματικότητας στην περιοχή, αποτελούν οι εναλλαγές νεοκλασικών κατοικιών με πολυκατοικίες χτισμένες μεταξύ του 1961- 1980.



Εικόνα 6.1.3: Συνύπαρξη ιστορικής και σύγχρονης πραγματικότητας στην περιοχή (πηγή: προσωπικό αρχείο)

Η περιοχή μελέτης διαφοροποιείται απο συνοικία σε συνοικία. Το κεντρικό και νοτιο- δυτικό της τμήμα, ακολούθησε την τάση μαζικής ανοικοδόμησης με πολυκατοικίες, με αποτέλεσμα η σημερινή του μορφή, να μην διαφέρει απο μια τυπική- πυκνοδομημένη περιοχή του Αθηναϊκού κέντρου. Αντίθετα, το τμήμα που συνορεύει με τον περιφερειακό Φιλοπάππου και τη Διονυσίου Αρεπαγίτου, δεν υπέστη τις επιπτώσεις της ανοικοδόμησης, με αποτέλεσμα να διακρίνεται για την αρχιτεκτονική του φυσιογνωμία και τα χαμηλότερα ύψη κτιρίων. Όπως αναφέρεται χαρακτηριστικά στη Μελέτη Αναβάθμισης του Κουκακίου (2002), *οι περισσότερες απ' τις πολυκατοικίες, που καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό του χώρου, στην περιοχή μελέτης, ανεγέρθηκαν την εποχή της αντιπαροχής και εκφράζουν την μεταπολεμική διαστρέβλωση της ιδεολογίας του μοντέρνου κινήματος, που εξυπηρέτησε την άναρχη εμπορευματοποίηση της οικοδομής.*



Εικόνα 6.1.4: Πολυκατοικίες της μεταπολίτευσης (πηγή: προσωπικό αρχείο)



Εικόνα 6.1.5: Ιδιαίτερα κτίρια στην περιοχή μελέτης (πηγή: προσωπικό αρχείο)

Παρά τη διαφοροποίηση που σημειώνεται μεταξύ των συνοικιών, η ευρύτερη περιοχή διαθέτει μεγάλο απόθεμα απο διάσπαρτα νεοκλασικά, που άλλοτε φαίνονται και άλλοτε κρύβονται ανάμεσα σε γιγαντώδεις πολυκατοικίες. Όπως αναφέρει η Αλεξίου (2017), η σημασία αυτών των κτιρίων είναι ιδιαίτερη και η ύπαρξή τους, μαρτυρά την ιστορική μνήμη της παλιάς Αθήνας, που αναβιώνει μέσα από την μορφή τους. Ορισμένα απ' τα κτίρια αυτά, είναι εγκαταλελειμμένα, ενώ άλλα έχουν χαρακτηριστεί απ' το Αρχείο Παραδοσιακών Οικισμών του ΥΠΕΚΑ ως διατηρητέα και έχουν αποκατασταθεί, φιλοξενώντας σε μεγάλο ποσοστό δραστηριότητες πολιτισμού.



Εικόνα 6.1.6: Νεοκλασικά κτίρια στην περιοχή μελέτης (πηγή: προσωπικό αρχείο)

Με βάση τα στοιχεία του Αρχείου Παραδοσιακών Οικισμών του ΥΠΕΚΑ για τα διατηρητέα και την καταγραφή κτιρίων ως «αξιόλογα- διατηρητέα» απ' τη Μελέτη Πολεοδομικής Αναβάθμισης Κουκακίου (2002) δημιουργήθηκε ο παρακάτω χάρτης, που αποβλέπει στην οπτικοποίηση της εμφανούς διάχυσης των διατηρητέων στο σύνολο της περιοχής μελέτης.



Χάρτης 6.1.1: Διατηρητέων Κτιρίων Περιοχής Μελέτης (ιδία επεξεργασία), πηγή: ΥΠΕΚΑ, Μελέτη Πολεοδομικής Αναβάθμισης Περιοχής “Κουκακίου-Πετραλώνων” (2002)

### *Πρόσφατη Ιστορία Μετασχηματισμών*

Η περιοχή φαίνεται να προσαρμόζεται στις χρονικές συγκυρίες, ακολουθώντας κάθε φορά τις μεταβολές του χαρακτήρα της οικονομίας. Ειδικότερα όσον αφορά το κεντρικό και νότιο τμήμα της, *από βιοτεχνική περιοχή σε μία εποχή που ο συγκεκριμένος κλάδος ήταν στην άνθισή του, πέρασε στο στάδιο που η αντιπαροχή έφτασε στο ζενίθ της για να περάσει σήμερα σε μία περίοδο, που λόγω της οικονομικής ύφεσης, εμφανίζεται στροφή προς δραστηριότητες πολιτισμού και ψυχαγωγίας* (πηγή: Νησίδες Πολιτισμού, 2017). Μια αρκετά πρόσφατη μεταβολή του χαρακτήρα της οικονομίας, αποτυπώνεται με τη μείωση συνεργείων και επιχειρήσεων με ανταλλακτικά αυτοκινήτων. Η μείωση αυτή, υπήρξε αποτέλεσμα αφενός της κρίσης που έπληξε μετά το 2008 τον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας και αφετέρου νόμων που στόχευαν στη δημιουργία ενός ελκυστικότερου προφίλ για την περιοχή. Προφανώς, ο βιοπορισμός μέσα απο οχλούσες χρήσεις, ήταν αδύνατο να συμβαδίσει με την επιδιωκόμενη εικόνα της περιοχής ως επίκεντρο πολιτισμού και αναψυχής.

Απ' την ολοκλήρωση του Μουσείου της Ακρόπολης (2009) και μετά, η περιοχή υφίσταται ένα γενικευμένο μετασχηματισμό του χαρακτήρα της, σε εστία δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής. Η αναμονή για τη λειτουργία του Εθνικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης, καθώς και η λειτουργία του (2016), ώθησαν περαιτέρω προς αυτό το μετασχηματισμό. Οι περισσότερες νέες επιχειρήσεις στο κεντρικό και νότιο τμήμα της περιοχής, αφορούν την εστίαση και την αναψυχή. Κατα μεγάλο ποσοστό, οι επιχειρήσεις αυτές «ανοίγουν» σε κενά καταστήματα, που προηγουμένως φιλοξενούσαν δραστηριότητες λιανικού εμπορίου. Σύμφωνα με διάγραμμα που βασίζεται σε στοιχεία του Δήμου Αθηνών και αφορά τις χρονολογίες «πρώτης άδειας» καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος (Νησίδες Πολιτισμού, 2017), διαπιστώνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό αδειών, παρατηρείται το διάστημα 2001- 2010. Σημαντικός είναι και ο αριθμός των καταστημάτων, για τα οποία εκδίδεται άδεια λειτουργίας μεταξύ του διαστήματος 2011- 2016. Για το μεγάλο ποσοστό της πρώτης περίπτωσης, κατα κύριο λόγο ευθύνεται η εξυπηρέτηση της περιοχής απ' το μετρό (2000). Όσον αφορά το σημαντικό ποσοστό της δεύτερης περίπτωσης, αυτό συνδέεται με τη λειτουργία του Μουσείου της Ακρόπολης (2009) και την αναμενόμενη λειτουργία του ΕΜΣΤ (2016). Απ' τα παραπάνω συμπεραίνεται ότι, οι αλλαγές στις οικονομικές δραστηριότητες της περιοχής οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην βελτιωμένη σύνδεση της με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και την πρόσφατη λειτουργία των δύο μουσείων υπερτοπικής εμβέλειας.





Εικόνα 6.1.7: Μουσείο της Ακρόπολης (πηγές: [www.theacropolismuseum.gr](http://www.theacropolismuseum.gr), προσωπικό αρχείο)



Εικόνα 6.1.8: Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (αριστερά όταν ήταν ακόμα υπο κατασκευή)(πηγές: [www.greekguide.com/technis/e/289139457120](http://www.greekguide.com/technis/e/289139457120) – [www.fixit-emst.blogspot.gr/](http://www.fixit-emst.blogspot.gr/))

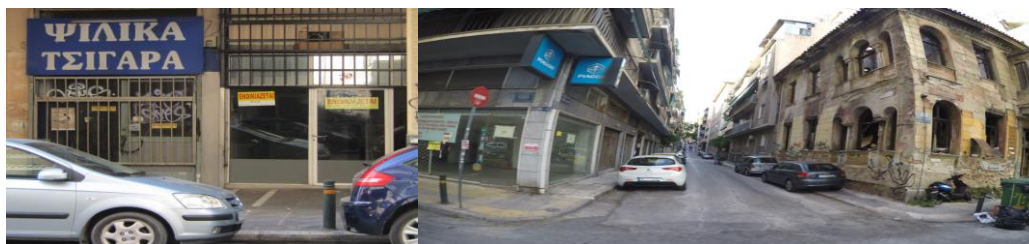
### *Σημερινή Κατάσταση της Περιοχής Μελέτης*

Ο χαρακτήρας της περιοχής μελέτης, διαμορφώνεται ως αποτέλεσμα της συνύπαρξης των συνοικιών, απ' τις οποίες απαρτίζεται. Ο έντονα τουριστικός και υπερτοπικός χαρακτήρας της συνοικίας Μακρυγιάννη, «μπερδεύεται» με τον οικιστικό και τοπικό χαρακτήρα της συνοικίας Κουκάκι, συνδιαμορφώνοντας μια πραγματικότητα με δόσεις και απ' τις δύο συνοικίες.

Η περιοχή μελέτης διακρίνεται απ' τον έντονο χαρακτήρα γειτονιάς που διαθέτει. Στο μεγαλύτερο μέρος της, αποτελεί περιοχή κατοικίας με εμπορικές δραστηριότητες τοπικής σημασίας ν' αναπτύσσονται στα ισόγεια των κεντρικών οδών που τη διατρέχουν (Βεΐκου και Δημητρακοπούλου). Τα συνοικιακά μαγαζιά της, διαθέτουν συμπληρωματική λειτουργία μεταξύ τους, και διαμορφώνουν τον «παλμό» της γειτονιάς. Σε αντίθεση με το τουριστικού τύπου εμπόριο, στην περιοχή που συνορεύει με την Ακρόπολη και τις εμπορικές χρήσεις αναψυχής που συγκεντρώνονται στους πεζόδρομους της περιοχής, τα συνοικιακά μαγαζιά που αναπτύσσονται στο τοπικό κέντρο της γειτονιάς, εξυπηρετούν τις βασικές ανάγκες των κατοίκων.

Στο τοπικό κέντρο της γειτονιάς (ΓΠΣ), που ορίζεται απ' τους άξονες των οδών Βεΐκου και Δημητρακοπούλου, ιδιαίτερη είναι η παρουσία των κενών χρήσεων. Η παρουσία αυτή, αποτελεί το «αποτύπωμα» της κρίσης στην κοινωνική πραγματικότητα της περιοχής, Η μεγάλη συχνότητα των ενοικιαστηρίων και των κατεβασμένων ρολών, σε συνδυασμό με τα παρατημένα νεοκλασικά, δίνουν σε πολλά σημεία της περιοχής μια αίσθηση εγκατάλειψης και υποβάθμισης. Όπως αναφέρουν οι Μπελαβίλας και Πρέντου (2015), *το μικρομεσαίο*

τοπικό εμπόριο σε πολλές κεντρικές γειτονιές των πόλεων, και ειδικά της Αθήνας, είναι ένας από τους τομείς που πλήττονται σημαντικά από την οικονομική κρίση, μετά το 2010.



Εικόνα 6.1.9: Κενές Χρήσεις στην περιοχής μελέτης (πηγή: προσωπικό αρχείο)

Παρα το ότι απ' το Κουκάκι απουσιάζουν τα χαρακτηριστικά, που σχετίζονται με την υποβάθμιση του αθηναϊκού κέντρου, στην περιοχή εντοπίζονται (2011) 375 κενοί ισόγειοι χώροι και 156 κτίρια χωρίς χρήση (Μπελαβίλας, Πρέντου 2015). Σύμφωνα με του ίδιους, τα κενά (ισόγεια και κτίρια) συγκεντρώνονται στους πιο εμπορικούς δρόμους της περιοχής, με ποσοστά 30- 45%. Το φαινόμενο αυτό, βάσει μελετών εμπορικών φορέων και ανακοινώσεων της Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ), οφείλεται στην αυξανόμενη ύφεση της εμπορικής δραστηριότητας και τη διαρκή πτώση του κύκλου εργασιών των καταστημάτων, ενώ συνδέεται και σε μεγάλο βαθμό με τη μόνιμη απαξίωση και εγκατάλειψη των διατηρητέων ιστορικών κτιρίων, που ήταν ήδη εγκαταλελειμμένα απο προηγούμενες εποχές.



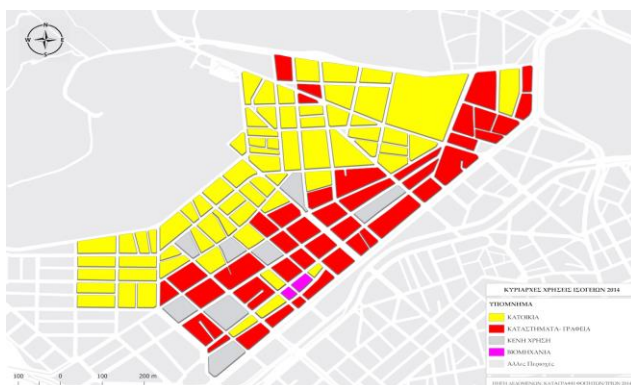
Εικόνα 6.1.10: Κενές Χρήσεις στην περιοχής μελέτης (πηγή: προσωπικό αρχείο)

Το κενό κτιριακό απόθεμα, στις περιπτώσεις κεντρικών περιοχών της Αθήνας, σε αρκετές περιπτώσεις συνδέεται με την εγκατάλειψη του δημόσιου χώρου μετά τις αναπλάσεις του 2004 και την «έκρηξη» και πτώση της κτηματαγοράς. Στην περίπτωση της περιοχής μελέτης, τουλάχιστον όσον αφορά το νότιο τμήμα της, που συνορεύει με τη λεωφόρο Συγγρού, θεωρείται ότι στην κατάρρευση αυτή, συνέβαλε η κατάρρευση της αυτοκινητοβιομηχανίας. Στην οδό Φαλήρου, που οι επιχειρήσεις αυτοκινητοβιομηχανίας (ανταλλακτικά, συνεργεία), αποτελούσαν τον κύριο μοχλό της τοπικής οικονομίας, σήμερα παρατηρούνται πολλές κενές χρήσεις.



Εικόνα 6.1.11: Κενές χρήσεις, πρώην καταστήματα ανταλλακτικών- αξεσουάρ αυτοκινήτων (πηγή: προσωπικό αρχείο)

Παρακάτω ακολουθεί χάρτης<sup>2</sup> που απεικονίζει για κάθε οικοδομικό τετράγωνο, την κυρίαρχη χρήση απ' τα ισόγεια των κτιρίων. Όπως φαίνεται και απ' τον χάρτη, υπάρχουν ολόκληρα οικοδομικά τετράγωνα, στα ισόγεια των οποίων καταγράφονται περισσότερες κενές χρήσεις, από οποιαδήποτε άλλη κατηγορία (εμπορικές χρήσεις, κατοικίες κλπ). Το γεγονός αυτό, αποδεικνύει τις διαστάσεις του φαινομένου και επισημαίνει το πόσο πλήττεται το τοπικό εμπόριο απ' την οικονομική κρίση.



Χάρτης 6.1.2: Κυρίαρχες Χρήσεις Ισογείων (ανα Ο.Τ.) (ίδια επεξεργασία), πηγή: Καταγραφές φοιτητών/τριών ΣΑΤΜ (2014)

Αυτό, που λόγω της κατηγοριοποίησης των χρήσεων δεν φαίνεται στον χάρτη, είναι το είδος των εμπορικών χρήσεων. Η σημασία του είδους των εμπορικών χρήσεων, έγκειται στο ότι αυτές, είναι που σε μεγάλο βαθμό καθορίζουν το χαρακτήρα της περιοχής σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. «Ο χαρακτήρας μιας περιοχής μπορεί να αποδοθεί με την καταγραφή των δραστηριοτήτων μιας περιοχής, της φυσιογνωμίας της, των κοινωνικών συνθηκών της» (Montgomery, 2003). Ο χαρακτήρας της περιοχής λοιπόν, όπως προκύπτει απ' την έντονη εμφάνιση συγκεκριμένου είδους εμπορικών χρήσεων σε πόλους ανάπτυξης της περιοχής, συνδέεται με τον πολιτισμό και την ψυχαγωγία.

Το Κουκάκι παρότι αποτελεί μια περιοχή κατοικίας, παρουσιάζεται σήμερα ως πόλος έλξης δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον πολιτισμό και την αναψυχή. Αρκετοί απ' τους χώρους που φιλοξενούσαν παλιότερα καταστήματα λιανικού εμπορίου και μικρές βιοτεχνίες, φιλοξενούν σήμερα πολιτιστικά κέντρα (θέατρα, γκαλερί κλπ) και δραστηριότητες αναψυχής,

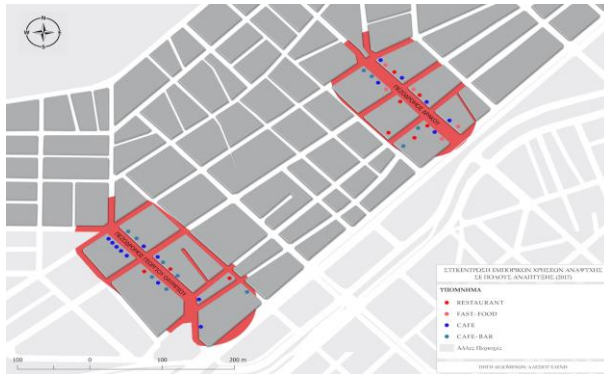
<sup>2</sup> Σημειώνεται ότι, η καταγραφή των δεδομένων που απεικονίζει ο χάρτης αφορά στο 2014

διασκέδασης και ψυχαγωγίας, που αφορούν κυρίως την εστίαση. Ως εκ τούτου, η εμπορική δραστηριότητα στην περιοχή, παρουσιάζει σήμερα νέο πρότυπο. Ο μετασχηματισμός του χαρακτήρα της περιοχής, σε θύλακα δραστηριοτήτων πολιτισμού και αναψυχής, αποτελεί την «διέξοδο κινδύνου» απ' την οικονομική ύφεση και αποβλέπει στην τόνωση της τοπικής οικονομίας, μέσω της κατανάλωσης «προϊόντων» πολιτισμού (Plaza, 1999). Η αναψυχή, που έχει μετατραπεί τα τελευταία χρόνια σε βασικό μοχλό ανάπτυξης σημαντικού τμήματος της περιοχής, συσπειρώνεται κατα κύριο λόγο σε τρεις πόλους συγκέντρωσης, ενώ εμφανίζει και τάσεις επέκτασης. Οι κυριάρχες εμπορικές χρήσεις στα ισόγεια κατα μήκος των πεζόδρομων της περιοχής, Μακρυγιάννη, Δράκου και Ολυμπίου, αφορούν χώρους αναψυχής και εστίασης.

Σε αυτό το σημείο, διευκρινίζεται ότι στην προσπάθεια για τον προσδιορισμό του χαρακτήρα της περιοχής, η περίπτωση του πεζόδρομου Μακρυγιάννη δεν αναλύεται εκτενώς, καθώς σε αντίθεση με τις περιπτώσεις των άλλων δύο, η εμπορική δραστηριότητα που αναπτύσσεται κατα μήκος του θεωρείται ότι είναι διαφορετικού τύπου και οφείλεται κατα κύριο λόγο στη θέση του και όχι στον μετασχηματισμό που υφίσταται ο χαρακτήρας της περιοχής.

Όσον αφορά την περίπτωση των πεζόδρομων Δράκου και Γεωργίου Ολυμπίου, η χωρική συγκέντρωση ομοειδών δραστηριοτήτων αναψυχής, θεωρείται ότι έχει άμεση επίδραση στο χαρακτήρα της περιοχής και συνδέεται με την πρόσφατη εξυπηρέτηση απ' το μετρό (2000) και τους πρόσφατα δημιουργημένους θύλακες πολιτισμού, Μουσείο Ακρόπολης (2009) και Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (2016), που βρίσκονται στην περιοχή. «Σε πολλές περιπτώσεις θυλάκων πολιτισμού (Θέατρα, γκαλερί, Μουσεία κ.α.) σχηματίζονται χωρικοί θύλακες αναψυχής σε εγγύτητα και σε αλληλεξάρτηση με αυτούς του πολιτισμού» (Γοσποδίνη, Μπιεράτος, 2004).

Η ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής και εστίασης στην ευρύτερη περιοχή των θυλάκων πολιτισμού, έχει συμπληρωματικό χαρακτήρα και αποσκοπεί στην ανάπτυξη της περιοχής προς κατεύθυνση που θα εξασφαλίζει ένα «πακέτο» επιλογών, προς ικανοποίηση των επισκεπτών. Για το σκοπό αυτό, οι εμπορικές χρήσεις που αναπτύσσονται στους δύο πόλους ανάπτυξης της περιοχής, αφορούν επιχειρήσεις εστίασης και ψυχαγωγίας. Για την πιο ενδελεχή προσέγγιση του τύπου των δραστηριοτήτων, που αναπτύσσονται στους πόλους ανάπτυξης χρησιμοποιείται η καταγραφή τους απ' την Αλεξίου (2017). Ακολουθεί ο χάρτης, που απεικονίζει την εν λόγω καταγραφή:



Χάρτης 6.1.3: Συγκέντρωση Εμπορικών Χρήσεων Αναψυχής και Εστίασης σε Πόλους Ανάπτυξης

(ιδία επεξεργασία) (πηγή: καταγραφή Αλεξίου Ελένη (2017))

Όπως φαίνεται, οι δραστηριότητες που συγκεντρώνονται στους πόλους ψυχαγωγίας και εστίασης στην περιοχή, διαχωρίζονται στις κατηγορίες εστιατόριο, πρόχειρο γεύμα, καφε-μπαρ και μεικτής χρήσης (αναψυκτήρια- σνακ μπαρ). Συνολικά στους δύο πόλους συγκέντρωσης, η κατηγορία επιχειρήσεων μεικτής χρήσης συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό, σε αντίθεση με τα εστιατόρια, που συγκεντρώνουν το χαμηλότερο. Αυτό είναι ενδεικτικό του χαρακτήρα που διαμορφώνουν για την περιοχή. Ο πεζόδρομος Δράκου εμφανίζει μεγαλύτετη ποικιλομορφία στις κατηγορίες των επιχειρήσεων. Το γεγονός αυτό, μεταφράζεται στο ότι απευθύνεται σε μεγαλύτερο εύρος κόσμου, με περισσότερες ανάγκες. Σ' αντίθεση με την Γ. Ολυμπίου, που στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στους φοιτητές της Παντείου, ο πεζόδρομος Δράκου λόγω της εγγύτητάς του απ' τα δύο Μουσεία και του συγκοινωνιακού κόμβου που βρίσκεται στο νότιο τμήμα του, εξυπηρετεί πολύ μεγαλύτερο εύρος επισκεπτών, καθώς διοχετεύει μεγαλύτερες ροές κίνησης.



Εικόνα 6.1.12: Εμπορικές χρήσεις αναψυχής στους Πεζόδρομους Δράκου και Ολυμπίου (πηγή: <http://www.clickatlife.gr/> - [www.athinorama.gr](http://www.athinorama.gr))

Οι πόλοι συγκέντρωσης των εμπορικών χρήσεων αναψυχής και εστίασης, αποτελούν σημαντικό κομμάτι της παραγωγικής διαδικασίας και της τοπικής οικονομίας της περιοχής μελέτης. Ο τύπος της οικονομικής δραστηριότητας, που αναπτύσσεται σε μια περιοχή, επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό το χαρακτήρα της, διότι καθορίζει τις κοινωνικές σχέσεις που διαμορφώνονται και εν γένει την καθημερινότητά της. Οι πόλοι συγκέντρωσης δραστηριοτήτων αναψυχής και εστίασης, φαίνεται ν' αποτελούν την αφετηρία ενός φαινομένου που εξαπλώνεται. Οι τάσεις επέκτασης που σημειώνει ο τομέας του ελεύθερου χρόνου, συνδέονται με το σταδιακό μετασχηματισμό της περιοχής σε επίκεντρο πολιτισμού και αναψυχής. Η εμφανώς διαφοροποιημένη ταυτότητα της περιοχής, σε σχέση με

προηγούμενα χρόνια, θεωρείται ότι είναι απόρροια των προοπτικών που διαμορφώνουν οι παρακάτω, πρόσφατες αλλαγές:

- πεζοδρόμησης της Διονυσίου Αρεοπαγίτου (2003) στο πλαίσιο της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας
- εξυπηρέτηση περιοχής απ' τους σταθμούς του μετρό, Ακρόπολη και Συγγρού Φιξ (2000)
- πρόσφατης λειτουργία των δύο μουσείων υπερτοπικής εμβέλειας, Μουσείο Ακρόπολης (2009) και ΕΜΣΤ (2016)

*Η περιοχή μελέτης, όπως παρουσιάζεται στο διαδίκτυο*

Το Κουκάκι βρίσκεται στη νοτιοανατολική πλευρά του λόφου Φιλοπάππου, περιλαμβάνει τις περιοχές Ακρόπολη, Μακρυγιάννη και Φιλοπάππου και συνορεύει με τα Πετράλωνα και τον Νέο Κόσμο. Βάσει του βιβλίου: «Κουκάκι, Φιλοπάππου, Γαργαρέττα» το όνομα της περιοχής προέρχεται απ' τον Γεώργιο Κουκάκη, κατασκευαστή σιδερένιων κρεβατιών και έναν απ' τους πρώτους κάτοικους. Σύμφωνα με πρόσφατες συνεντεύξεις κατοίκων της περιοχής, απ' τα βασικότερα χαρακτηριστικά του, είναι ο συνοικιακός του χαρακτήρας.

*«Μια γειτονιά που συνδυάζει την ηρεμία με την κίνηση, ενδείκνυται για περπάτημα και ποδήλατο, είναι φιλική προς τους ανθρώπους κάθε τάξης, χρώματος και ηλικίας, αλλά και προς τα ζώα, έχει ζωντάνια, ασφάλεια και ενδιαφέρουσες γωνίες και στέκια –απο γκουρμέ εστιατόρια, παραδοσιακά μαγειρεία, bar για hipsters, εναλλακτικά καφενεία και gallery, όμορφα στενάκια που μοιάζουν ανέγγιχτα απο το χρόνο με μπουκαμβίλιες, νεραντζιές και χαμηλά κτίρια, καλλιτέχνες και ευαισθητοποιημένο κόσμο που νιώθει τυχερός που μένει εδώ και που προσπαθεί να κάνει το Κουκάκι πιο όμορφο και βιώσιμο. Το Κουκάκι δεν έχασε ποτέ το χαρακτήρα της γειτονιάς: Επειδή βρίσκεται ανάμεσα σε δύο βασικά εμπορικά σημεία, την Καλλιθέα και την Πλάκα, δεν υπήρχε λόγος να δημιουργηθούν μεγάλα μαγαζιά, οπότε δεν μετατράπηκε σε απρόσωπη αγορά. Εδώ υπάρχει ακόμα ο μανάβης, ο κρεοπώλης και ο τσαγκάρης» (πηγή : [www.roadcity.gr](http://www.roadcity.gr)).*

Το Κουκάκι αποτελεί μια απ' τις παλαιότερες συνοικίες της Αθήνας με τα πρώτα νεοκλασικά στις παρυφές του Ιερού Βράχου να χτίζονται στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Παρότι η αντιπαροχή τη δεκαετία του 60, «κόστισε» στην περιοχή την μαζική αντικατάσταση μονοκατοικιών απο πολυκατοικίες, «επιβιώνουν» ακόμα μερικές μεσοπολεμικές μονοκατοικίες και νεοκλασικά, που σε συνδυασμό με την κοινωνική ζωή των κατοίκων, τα συνοικιακά μαγαζιά και το φιλικό κλίμα, διατηρούν έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα, που έχει κάτι απο παλιά Αθήνα. Πρόκειται για μια γειτονιά με καλλιτεχνική ιστορία που ξετυλίγεται γύρω απο δημιουργικές πρωτοβουλίες

πολιτών, μάχιμες νεολαίες του παρελθόντος, οικογενειακά στέκια, φιλική καθημερινότητα, χώρο για «μεινότητες» (Γιώργος Νίκας, 2010). Όπως τονίζεται από πολλούς κάτοικους της περιοχής, απ' το Κουκάκι απουσιάζουν τα μεγάλα εμπορικά κέντρα με αποτέλεσμα να μην αποτελεί αγορά. Οι μικρές κλίμακες που το χαρακτηρίζουν, δίνουν ένα πιο «προσωπικό» ύφος στην περιοχή, διαμορφώνοντας μια φιλική και ανθρώπινη ατμόσφαιρα.

Φαίνεται πως ο χαρακτήρας των κατοίκων της, έχει διαμορφώσει και τον χαρακτήρα της γειτονιάς: Είναι ανοιχτόμυαλη, σέβεται τη διαφορετικότητα και διαθέτει κοινωνικές ευαισθησίες (Λ. Παπαδόπουλος, 2013). Υπάρχει καλλιτεχνικός κόσμος, μετανάστες, οικονομικά εύρωστοι κάτοικοι και άνθρωποι που τα βγάζουν πέρα δύσκολα. Και το Κουκάκι τους ενώνει όλους αυτούς με έναν ωραίο τρόπο (Αντιγόνη Γύρα, 2013).

Αφού έκλεισε το Φιξ τη δεκαετία του 80, το Κουκάκι άλλαξε σύνθεση πληθυσμού και τους εργατές αντικατέστησαν οι φοιτητές. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι κατασκευαστικές εταιρείες να στραφούν στην κατασκευή «βιομηχανικών» πολυκατοικιών, προκειμένου για την προσέλκυση φοιτητών του Παντείου. Σήμερα, φοιτητές του Παντείου και όχι μόνο, αποτελούν μια απ' τις κοινωνικές ομάδες που εξασφαλίζουν την έντονη κοινωνικότητα στην περιοχή, δίνοντας ζωή στα συνοικιακά μαγαζιά. Βασικοί πόλοι κοινωνικότητας είναι οι πεζόδρομοι Δράκου και Ολυμπίου, η πλατεία Φαλήρου, καθώς και οι κεντρικές αρτηρίες Βείκου και Δημητρακοπούλου, με τα ενδιάμεσα δρομάκια τους. Παραδοσιακές «εστίες» διασκέδασης της περιοχής παραμένουν οι δύο πεζόδρομοι. Κατα μήκος της Γεωργάκη Ολυμπίου, συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος της αναψυχής (καφέ- bar- εστιατόρια), ενώ ο πεζόδρομος Δράκου (στάση Συγγρού Φιξ), δεδομένης της γειτνίασης με κτίρια γραφείων, αποτελεί μέρος που ενδείκνυται για ένα σύντομο διάλλειμμα απ' τη δουλειά.

Στην ευρύτερη περιοχή του Κουκακίου ανήκει και η Ακρόπολη. Η Ακρόπολη, σε συνδυασμό με τα διατηρητέα νεοκλασικά και τα συνοικιακά μαγαζιά, προσδίδει κατά πολλούς τον ιδιαίτερο χαρακτήρα της γειτονιάς. *«Η πεζοδρόμηση της Διονυσίου Αεροπαγίτου (2000) και η δημιουργία του νέου Μουσείου της Ακρόπολης (2009) αναβάθμισαν σημαντικά την περιοχή του Κουκακίου, μετατρέποντας την σε πόλο έλξης αλλοδαπών και ημεδαπών επισκεπτών»* (πηγή: [www.roadcity.gr](http://www.roadcity.gr)). Όπως αναφέρει κάτοικος της περιοχής: *«Τα πρώτα χρόνια, πριν το μετρό και την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, την πεζοδρόμηση της Διονυσίου Αεροπαγίτου και της Μακρυγιάννη, το Κουκάκι ήταν μια γειτονιά που μαράζωνε. Τα νεοκλασικά απεριποίητα, τα αρτ ντεκό και τα δίπατα του '50-'60 αφημένα, να ασφυκτιούν, ανάμεσα στις πολυκατοικίες. Και ξαφνικά όλα άρχισαν να ξαναζωντανεύουν. Κι η πιο όμορφη βόλτα έγινε πραγματικότητα, από του Μακρυγιάννη μέχρι την Ακρόπολη, κι από το Θησείο μέχρι τον Κεραμεικό, μια ανάσα»* (πηγή: [www.carnetdevoyage.gr](http://www.carnetdevoyage.gr)).

Πλέον με τη λειτουργία του Μουσείου της Ακρόπολης, η ανθρωπογεωγραφία της περιοχής παρουσιάζεται αλλαγμένη. Στην περιοχή Μακρυγιάννη, που θεωρείται η «πάνω γειτονιά» του Κουκακίου, συγκεντρώνονται οι περισσότεροι τουρίστες, όμορφα νεοκλασικά και πράσινες φυλλωσιές στα πεζοδρόμια. Όσο «κατηφορίζεις απ' την Ακρόπολη», τουρίστες που φωτογραφίζουν νεοκλασικά, μπλέκονται με τους κατοίκους. Όπως τονίζει υπεύθυνος καφέ της περιοχής: *«Το Κουκάκι προσελκύει πιο εναλλακτικούς τουρίστες, δεν θα έρθει εδώ κάποιος να ζητήσει gyro και moussaka».*

Μεσίτης που δραστηριοποιείται χρόνια στην περιοχή του Κουκακίου και παρακολουθεί την οικιστική της ιστορία, υποστηρίζει ότι: *η ανάπτυξη της περιοχής σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στο μετρό του Φιξ και το Μουσείο της Ακρόπολης.* Όσον αφορά τις αξίες των ακινήτων, αυτές ανεβαίνουν όσο πλησιάζει κανείς στο Μουσείο Ακρόπολης, στον περιφερειακό Φιλοπάππου, στο μετρό και στο Πάντειο Πανεπιστήμιο. Επίσης, σύμφωνα με τα λεγόμενα του, οι προοπτικές λειτουργίας του Σύγχρονου Μουσείου Τέχνης, έχει προκαλέσει τη συγκέντρωση της εμπορικότητας στην οδό Φαλήρου, η οποία εκτείνεται από την Αναστασίου Ζίννη μέχρι τη Μακρυγιάννη.

Σε δημοσίευμα της Daily Mail για την περιοχή του Κουκακίου, βάσει μιας έρευνας που πραγματοποίησε η πλατφόρμα Airbnb, αναφορικά με τις «καλύτερες» γειτονιές στον κόσμο, σύμφωνα με κάποια κριτήρια (γκαλερί, τοιχογραφίες δρόμων, εστιατόρια, τοπικές ψησταριές και μπουραριές, παραδοσιακά εμπορικά κέντρα κ.α.), το Κουκάκι κατέλαβε την 5<sup>η</sup> θέση στη λίστα 16 γειτονιών. Όπως αναφέρει ο υπεύθυνος του Airbnb στην Ελλάδα: *Η πεζοδρόμηση της Δράκου και της Ολύμπου ανέδειξαν αρχικά τη γειτονιά ως ένα φανταστικό μέρος για περίπατο, με όλα τα καφέ, τα bar και τα εστιατόρια [...] πολύ σημαντικό ρόλο παίζει η εγγύτητα με την Ακρόπολη, ενώ επιπλέον είναι πολύ πιο ήσυχα σε σχέση με παλιότερα, λόγω του πεζόδρομου. Το μετρό είναι δίπλα, το μουσείο της Ακρόπολης επίσης. Είναι πολλά πράγματα που κάνουν την περιοχή δημοφιλή για τους τουρίστες και η τοπική οικονομία έχει ενισχυθεί σε μεγάλο βαθμό.*



## 6.2 Οι μεταβολές των χρήσεων γης στην περιοχή

Στο κεφάλαιο αυτό, επιχειρείται η οπτικοποίηση των μεταβολών που αφορούν τις χρήσεις γης της περιοχής. Η οπτικοποίηση πραγματοποιείται μέσα από χάρτες, που αποδίδουν την υφιστάμενη κατάσταση των χρήσεων, σε διαφορετικές χρονικές περιόδους. Η επισήμανση των μεταβολών τους, στοχεύει στο να φανούν οι τάσεις, του μετασχηματισμού που λαμβάνει τόπο στην επιφάνεια της περιοχής. Απώτερος σκοπός των χαρτών που απεικονίζουν τις μεταβολές είναι να λειτουργήσουν ως επιβεβαίωση της υπόθεσης βάσης. Σύμφωνα με αυτή, η περιοχή μελέτης παρουσιάζει δείγματα αλλαγής του χαρακτήρα της. Τα δείγματα αυτά, συνηγορούν προς την κατεύθυνση του πολιτισμού και της αναψυχής και συνδέονται άμεσα με φαινόμενα μετασχηματισμού ιστορικών κέντρων, σημαντικών «οικονομικά» πόλεων του ευρωπαϊκού χώρου.

### *Μεθοδολογική Προσέγγιση*

Η συλλογή και διαχείριση των δεδομένων, που αφορούν τις χρήσεις γης της περιοχής μελέτης, γίνεται με κριτήριο την απόδοση των τάσεων αλλαγής του χαρακτήρα της. Τα «δείγματα» που φανερώνουν την εν δυνάμει αλλαγή του, πληθαίνουν τα τελευταία χρόνια. Οι χρησιμοποιούμενες μεταβολές των χρήσεων, αποσκοπούν στην επισήμανση του διαφορετικού χαρακτήρα, που διαμορφώνεται για την περιοχή. Ειδικότερα, οι μεταβολές που χρησιμοποιούνται για να περιγράψουν το εν δυνάμει φαινόμενο, εστιάζονται στις *κυρίαρχες χρήσεις της περιοχής και στις πυκνότητες των εμπορικών χρήσεων*, όπως αυτές προκύπτουν απ' την επεξεργασία:

- στοιχείων της ΕΛΣΤΑΤ για τα έτη 2001 και 2011
- καταγραφών φοιτητών/τριών της σχολής ΣΑΤΜ για το έτος 2014

Τα δεδομένα απ' την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) παραχωρήθηκαν κατόπιν αιτήματος απόκτησής τους. Η διαφορά στις δύο πηγές δεδομένων έγκειται στη λεπτομέρεια της καταγραφής. Οι καταγραφές της ΕΛΣΤΑΤ αφορούν στοιχεία, που αναφέρονται στο σύνολο των κτιρίων ανα οικοδομικό τετράγωνο. Αυτό σημαίνει, ότι δεν περιέχουν πληροφορία σχετικά με το πως κατανέμονται οι χρήσεις ανα κτίριο. Αντίθετα, η καταγραφή της περιοχής εκ μέρους των φοιτητών/τριων το 2014, περιέχει αναλυτικά στοιχεία σχετικά με το ποιές χρήσεις παρατηρούνται στο υπόγειο, το ισόγειο και τους ορόφους ενός κτιρίου. Όπως είναι λογικό, προκειμένου να τίθεται ζήτημα σύγκρισης μεταξύ των στοιχείων, πραγματοποιήθηκαν αναγωγές. Οι πραγματοποιούμενες αναγωγές περιλαμβάνουν:

- την κατηγοριοποίηση των χρήσεων γης της καταγραφής του 2014 σε κατηγορίες ίδιες με αυτές του 2001 και 2011 (Κατοικίες- Εκκλησίες- Ξενοδοχεία- Βιομηχανία-

Σχολικά Κτίρια- Καταστήματα/Γραφεία- Σταθμοί Αυτοκινήτων- Νοσοκομεία- Άλλες Χρήσεις)

- την γενίκευση των χρήσεων γης ανα οικοδομικό τετράγωνο

Τη συλλογή δεδομένων απο την ΕΛΣΤΑΤ και τις καταγραφές των φοιτητών/τριων, ακολούθησε η επεξεργασία τους, προκειμένου για την δημιουργία χωρικών βάσεων δεδομένων και την εισαγωγή τους στο ελεύθερο λογισμικό QGIS. Η επεξεργασία έγινε στο excel και περιλάμβανε πλήθος ενεργειών, όπως:

- έλεγχο των δεδομένων και εξαίρεση προβληματικών περιπτώσεων
- απόρριψη περιττών πληροφοριών
- μορφοποίηση και ομογενοποίηση (ειδικά στην περίπτωση της καταγραφής απ' τους φοιτητές, όπου η ύπαρξη πολλών ομάδων είχε ως αποτέλεσμα διαφοροποιήσεις στον τρόπο των καταγραφών)

Κατόπιν της ολοκλήρωσης των εν λόγω ενεργειών, ακολούθησε η τοποθέτηση τους σε πανομοιότυπες βάσεις δεδομένων, ουτος ώστε στη συνέχεια να χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή χαρτών.

#### *Χρησιμοποιούμενες Μέθοδοι Απεικόνισης Μεταβολών*

Για την οπτικοποίηση των μεταβολών, χρησιμοποιούνται τρεις διαφορετικές περιπτώσεις χαρτών:

- ✓ χάρτες κυρίαρχης χρήσης (2001- 2011- 2014)
- ✓ χάρτες πυκνότητας εμπορικών χρήσεων (2001- 2011- 2014)
- ✓ χάρτες στατιστικού δείκτη Moran (2011- 2014)

Η ανάλυση της πληροφορίας που παρέχουν οι χάρτες, αφορά την αλλαγή του χαρακτήρα της περιοχής και την ανάπτυξη κατα κύριο λόγο εμπορικών χρήσεων αναψυχής. Προτού γίνει η ανάλυση, θεωρείται σημαντικό να διασαφηνιστεί το εξής:

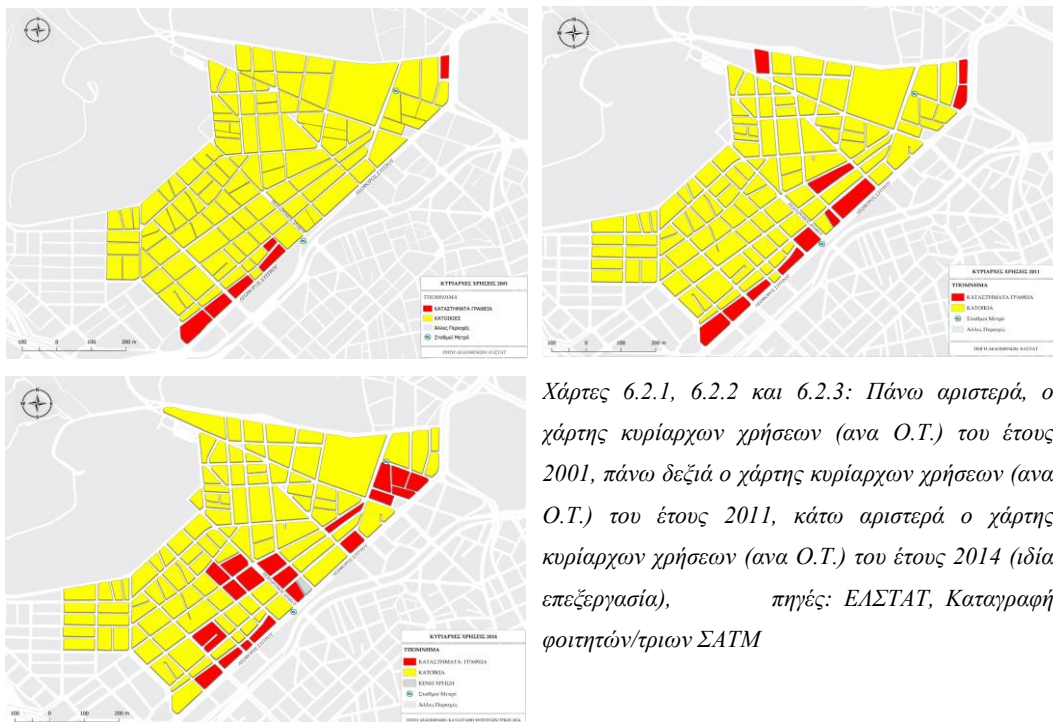
Η εξαγωγή συμπερασμάτων απ' την οπτικοποίηση των μεταβολών, *βασίζεται σε μια παραδοχή*. Βάσει αυτής, κατα το διάστημα που ακολούθησε τη δημιουργία των σταθμών του μετρό (2000) μέχρι και σήμερα, οι εμπορικές δραστηριότητες οι οποίες έλαβαν άδεια λειτουργίας, είναι κατα μεγάλο ποσοστό δραστηριότητες εμπορικών χρήσεων εστίασης και αναψυχής. Η παραδοχή αυτή, βασίζεται σε υπαρκτά στοιχεία του Δήμου Αθηναίων, σύμφωνα με τα οποία κατα το διάστημα:

- ✓ 2001- 2010 διαπιστώνεται μεγάλος αριθμός αδειών λειτουργίας καταστημάτων αναψυχής, που συνδέεται με τη λειτουργία των σταθμών του μετρό (2000)
- ✓ 2011- 2016 διαπιστώνεται επίσης σημαντικός αριθμός αδειών λειτουργίας καταστημάτων αναψυχής, που συνδέεται με την λειτουργία του Μουσείου Ακρόπολης (2009) και την αναμενόμενη λειτουργία του ΕΜΣΤ (2016)

Η παραδοχή αυτή, σε συνδυασμό με τις γνωστές επιπτώσεις της οικονομικής ύφεσης στα τοπικά καταστήματα λιανικού εμπορίου και τις μικρές βιοτεχνίες της περιοχής, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η εμφάνιση οικονομικής δραστηριότητας που παρατηρείται μεταξύ των διαστημάτων που μεσολαβούν, συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με τον τύπο οικονομικής δραστηριότητας που αφορά την αναψυχή και την εστίαση.

Προτού σχολιαστούν οι μεταβολές που απεικονίζονται, αναφέρεται ότι ο υπολογισμός των κυρίαρχων χρήσεων (ανα Ο.Τ.) έγινε ως εξής: Για κάθε Ο.Τ. αθροίστηκαν οι συνολικές χρήσεις που έχουν καταγραφεί απο κάθε κατηγορία. Στη συνέχεια, ο αριθμός κάθε κατηγορίας διαιρέθηκε δια το σύνολο των χρήσεων που φιλοξενεί το Ο.Τ. δίνοντας το επι τοις εκατό ποσοστό που καταλαμβάνει η χρήση του. Η χρήση με το μεγαλύτερο ποσοστό αποτελεί και την κυρίαρχη χρήση του Ο.Τ.

Ακολουθούν οι χάρτες, που απεικονίζουν τις κυρίαρχες χρήσεις ανα οικοδομικό τετράγωνο για τα έτη 2001, 2011 και 2014:



Χάρτες 6.2.1, 6.2.2 και 6.2.3: Πάνω αριστερά, ο χάρτης κυρίαρχων χρήσεων (ανα Ο.Τ.) του έτους 2001, πάνω δεξιά ο χάρτης κυρίαρχων χρήσεων (ανα Ο.Τ.) του έτους 2011, κάτω αριστερά ο χάρτης κυρίαρχων χρήσεων (ανα Ο.Τ.) του έτους 2014 (ιδία επεξεργασία), πηγές: ΕΛΣΤΑΤ, Καταγραφή φοιτητών/τριων ΣΑΤΜ

Όπως φαίνεται με μια πρώτη ματιά, τα οικοδομικά τετράγωνα που έχουν ως κυρίαρχη χρήση την εμπορική, αυξάνονται ραγδαία στο διάστημα που μεσολαβεί απ' το 2001 στο 2014. Τα έξι (6) σε αριθμό Ο.Τ. που το 2001, έχουν ως κυρίαρχη χρήση την εμπορική, γίνονται το 2011 έντεκα (11) και το 2014 δεκαεννιά (19). Στο διάστημα μεταξύ του 2001- 2011, η αύξηση που σημειώνεται θεωρείται ότι σχετίζεται με τη λειτουργία των σταθμών μετρό στην περιοχή (2000) και την πεζοδρόμηση της Διονυσίου Αρεοπαγίτου (2003). Η νέα πραγματικότητα, που διαμορφώνουν αυτές οι «νέες παρουσίες» στην περιοχή, φαίνεται ν' αποτυπώνεται στο διάστημα που μεσολαβεί απ' τη λειτουργία τους, μέχρι το 2011. Όσον αφορά, την εντονότατη αλλαγή κατά το διάστημα 2011- 2014, αυτή αποδίδεται στην παγίωση της λειτουργίας του Μουσείου της Ακρόπολης (2009), καθώς και στην αναμενόμενη λειτουργία του Εθνικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης (2016), που διαμορφώνουν μια «πολιτισμική» ταυτότητα για την περιοχή μελέτης.

Εκτός απ' την αύξηση των εμπορικών χρήσεων, κατά το διάστημα 2001- 2014 παρατηρείται και έντονη αλλαγή του προτύπου, βάσει του οποίου κατανέμονται οι εμπορικές χρήσεις στο χώρο. Το γραμμικό πρότυπο του 2001, που αναπτύσσεται κατά μήκος της λεωφόρου Συγγρού, στο νότιο τμήμα της περιοχής, φαίνεται να παραμένει σε μεγάλο βαθμό γραμμικό έως και το 2011. Η διαφοροποίηση ανάμεσα στα έτη 2001 και 2011, αφορά την μετατόπιση των εμπορικών χρήσεων απ' το νότιο προς το νοτιο- δυτικό τμήμα της περιοχής. Η μετατόπιση αυτή, φαίνεται να παρουσιάζει άμεση συσχέτιση με την λειτουργία του σταθμού του μετρό Συγγρού Φιξ. Όσον αφορά τη μεγάλη αλλαγή του προτύπου, βάσει του οποίου κατανέμονται οι εμπορικές χρήσεις στην περιοχή μελέτης, αυτή πραγματοποιείται στο διάστημα 2011- 2014. Στο διάστημα αυτό, παρατηρείται μια πόλωση των εμπορικών χρήσεων.

Το γραμμικό πρότυπο, που αναπτύσσεται το 2011 κατά μήκος της λεωφόρου Συγγρού, μετατοπίζεται το 2014 προς κεντρικότερα τμήματα της περιοχής και φαίνεται να υιοθετεί μια περισσότερο συγκεντρωτική μορφή, γύρω απ' τους σταθμούς του μετρό. Στην περίπτωση της Δράκου, παρατηρείται μια διάχυση των εμπορικών χρήσεων κατά μήκος του πεζόδρομου, που κορυφώνεται στην πλατεία Γαργαρέτα, «παρασέρνοντας» και τα οικοδομικά τετράγωνα που βρίσκονται επί της οδού Βειϊκού. Η διάχυση αυτή, συνιστά το αποτέλεσμα της παρουσίας του σταθμού του μετρό επί του πεζόδρομου και της «καρδιάς» του τοπικού κέντρου της περιοχής, στη συμβολή Δράκου με Βειϊκού. Χαρακτηριστική είναι και η δημιουργία εστίας εμπορικών χρήσεων γύρω απ' το μετρό της Ακρόπολης. Η λειτουργία του Μουσείου της Ακρόπολης (2009) οδήγησε στην έξαρση του φαινομένου συγκέντρωσης τουριστικών δραστηριοτήτων αναψυχής και εστίασης στα οικοδομικά τετράγωνα που βρίσκονται κατά μήκος του πεζόδρομου στην οδό Μακρυγιάννη.



Εικόνα 6.2.1: Τουριστικές Δραστηριότητες στο τμήμα της περιοχής μελέτης, που συνορεύει με τη Διονυσίου Αρεοπαγίτου (πηγή: προσωπικό αρχείο)

Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι στον χάρτη του 2011, γύρω απ' τον σταθμό του μετρό της Ακρόπολης, παρατηρείται ως κυρίαρχη χρήση η κατοικία. Πιθανή ερμηνεία για αυτό, αποτελούν οι διαφορετικοί τρόποι καταγραφής των δεδομένων μεταξύ της ΕΛΣΤΑΤ και των φοιτητών/τριών. Βάσει αυτής της ερμηνείας, η κυριαρχία της κατοικίας στα Ο.Τ το 2011, πιθανόν οφείλεται στην πρόχειρη καταγραφή της ΕΛΣΤΑΤ, καθώς η λεπτομέρεια καταγραφής απο μεριάς των φοιτητών είναι πιο αναλυτική, αφού αφορά το κάθε κτίριο. Έχοντας γνώση της περιοχής απο επισκέψεις στο πεδίο, η πιθανότητα να κυριαρχούν οι εμπορικές χρήσεις το 2014, λόγω της υπο- εκτίμησης των κατοικιών που βρίσκονται στους ορόφους απ' τους φοιτητές που κατέγραψαν την περιοχή, είναι μάλλον απίθανο σενάριο. Η έντονη «άνθιση» των τουριστικών επιχειρήσεων αναψυχής και εστίασης, που παρατηρείται ειδικά τα τελευταία χρόνια, που το Μουσείο της Ακρόπολης έχει παγώσει τη θέση του ως υπερτοπικής εμβέλειας προορισμός, ενδεχομένως να οδήγησε στο «άνοιγμα» περισσότερων επιχειρήσεων στα Ο.Τ. της περιοχής, με αποτέλεσμα οι εμπορικές δραστηριότητες να αποτελούν πλέον τις κυρίαρχες χρήσεις.



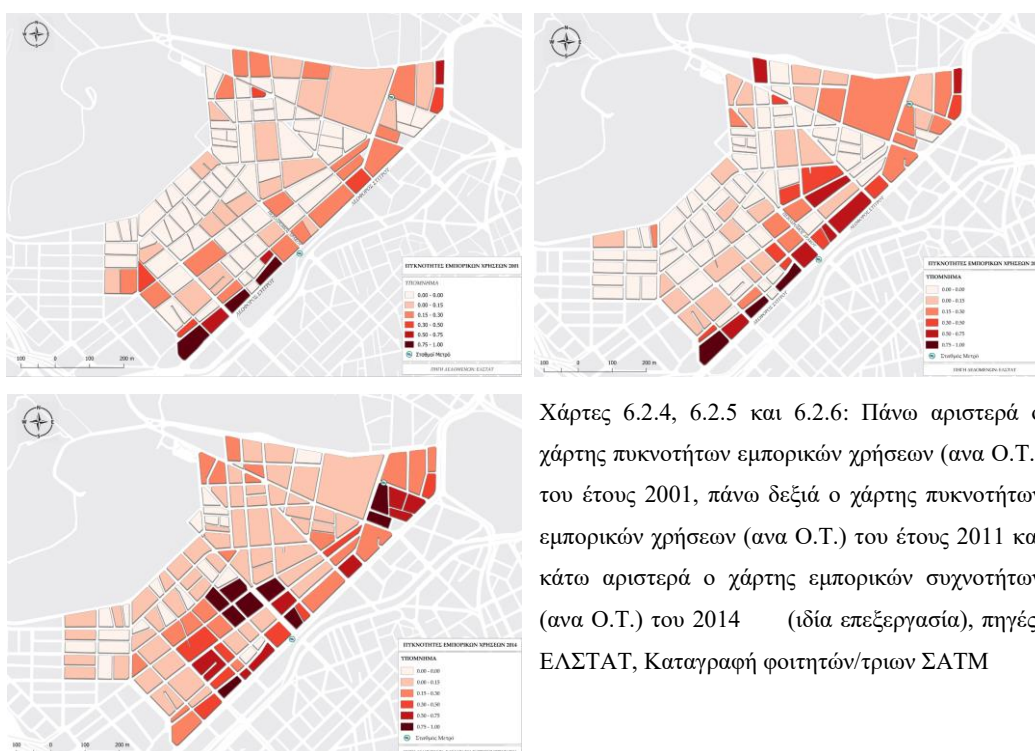
Εικόνα 6.2.2: Ο πεζόδρομος της Διονυσίου Αρεοπαγίτου (πηγές: προσωπικό αρχείο, [www.polydefkis-photography.com](http://www.polydefkis-photography.com))



Εικόνα 6.2.3: Μουσείο της Ακρόπολης και τουριστική δραστηριότητα (πηγή: προσωπικό αρχείο)

Το συμπέρασμα που εξάγεται απο τη μεταβολή των κυρίαρχων χρήσεων είναι οτι ο χαρακτήρας της περιοχής μεταλλάσσεται. Η μεταβολή του αριθμού των Ο.Τ. με κυρίαρχες χρήσεις τις εμπορικές, στο διάστημα που μεσολαβεί απ' το 2001 στο 2011, αποδεικνύει μια τάση προς «εμπορευματοποίηση» της περιοχής μελέτης. Η τάση αυτή, κατα το σχετικά μικρό διάστημα 2011- 2014, αποκτά ξεκάθαρη μορφή και παύει να αποτελεί απλά μια υποψία. Παρότι περιοχή κατοικίας- γειτονιά στο μεγαλύτερο μέρος της, η περιοχή εμφανίζει «συμπτώματα» που μαρτυρούν οτι βρίσκεται σε μια εξελικτική διαδικασία. Παρά το γεγονός οτι τα συμπτώματα αυτά περιορίζονται σε συγκεκριμένα τμήματα της περιοχής, η φύση τους, καθώς και οι παράγοντες που ωθούν στην εμφάνιση τους, συνεπάγονται την αυξημένη πιθανότητα εξάπλωσης τους.

Οι εμπορικές χρήσεις αναψυχής και εστίασης, που κατέκλυσαν στο το μικρό χρονικό διάστημα (2011- 2014) τη Δράκου και τη Μακρυγιάννη, μαρτυρούν την προσαρμογή της περιοχής στο χαρακτήρα που προορίζεται για αυτήν. Η άριστη εξυπηρέτησή της απ' τα μέσα μαζικής μεταφοράς, η προνομιούχα θέση της κάτω απ' το λόφο της Ακρόπολης, καθώς και η παρουσία των Μουσείων διεθνούς φήμης που χωροθετούνται στο βορειο- δυτικό και νοτιο-δυτικό τμήμα της, διαμορφώνουν ένα περιβάλλον, που προκειμένου ν'αποτελέσει ολοκληρωμένο τουριστικό προορισμό, χρειάζεται τη συμπληρωματική παρουσία εμπορικών χρήσεων ψυχαγωγίας και εστίασης. Η «έξαρση» του φαινομένου εμπορευματοποίησης, με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, μαρτυρά έναν απ' τους τρόπους, με τους οποίους η αγορά παρεμβαίνει στην περιοχή, ουτος ώστε να καρπωθεί τις προοπτικές της και να την μετατρέψει σε πεδίο κερδοφορίας.



Χάρτες 6.2.4, 6.2.5 και 6.2.6: Πάνω αριστερά ο χάρτης πυκνοτήτων εμπορικών χρήσεων (ανα Ο.Τ.) του έτους 2001, πάνω δεξιά ο χάρτης πυκνοτήτων εμπορικών χρήσεων (ανα Ο.Τ.) του έτους 2011 και κάτω αριστερά ο χάρτης εμπορικών συχνοτήτων (ανα Ο.Τ.) του 2014 (ίδια επεξεργασία), πηγές: ΕΛΣΤΑΤ, Καταγραφή φοιτητών/τριων ΣΑΤΜ

Προτού αναλυθούν οι μεταβολές που απεικονίζουν οι χάρτες, κρίνεται σημαντικό να διασαφηνιστεί μια «διαφοροποίηση» μεταξύ: (α) των χαρτών που βασίζονται στα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ και (β) του χάρτη που βασίζεται στις καταγραφές των φοιτητών/τριων της ΣΑΤΜ. Η διαφοροποίηση αφορά ειδικά τα *χαμηλά εύρη* (0.00-0.15, 0.15-0.30), στα οποία κατηγοριοποιούνται τα Ο.Τ. με χαμηλά επι τοις εκατό ποσοστά εμπορικών χρήσεων.

Όπως αναφέρεται παραπάνω, η καταγραφή των χρήσεων απ' την ΕΛΣΤΑΤ δεν περιέχει πληροφορία σχετικά με το πώς κατανέμονται οι χρήσεις ανα κτίριο. Αντίθετα, η πληροφορία που περιέχεται στις καταγραφές της, αφορά στο σύνολο των κτιρίων ανα οικοδομικό τετράγωνο. Πιο συγκεκριμένα, η καταγραφή πραγματοποιείται με ομαδοποίηση των κτιρίων κάθε Ο.Τ., σε αποκλειστικές και μεικτές χρήσεις (κύρια- δευτερεύουσα). Λόγω της φύσης των δεδομένων, προκειμένου να υπάρχει δυνατότητα σύγκρισης με τις καταγραφές των φοιτητών/τριων έγινε μια παραδοχή. *Για τον υπολογισμό των χρήσεων που παρατηρούνται ανα Ο.Τ. χρησιμοποιούνται μόνον οι αποκλειστικές χρήσεις και η κατηγορία κύριες χρήσεις των μεικτών.*

*Παραδείγματος χάριν:* το Ο.Τ. 4455 περιλαμβάνει οκτώ (8) κτίρια, απ' αυτά τα έξι (6) έχουν αποκλειστική χρήση και τα δύο (2) μεικτή. Η αποκλειστική χρήση είναι και για τα έξι (6) κτίρια η Κατοικία. Η *κύρια-μεικτή χρήση* είναι επίσης και για τα δύο (2) Κατοικία, ενώ η *δευτερεύουσα-μεικτή χρήση* είναι για το ένα Βιομηχανία και για το άλλο Καταστήματα-Γραφεία. Βάσει της παραδοχής, οι *δευτερεύουσες-μεικτές χρήσεις* Βιομηχανία και Καταστήματα-Γραφεία, δεν συμπεριλαμβάνονται στα δεδομένα που απαρτίζουν τις χωρικές βάσεις δεδομένων. Ο αποκλεισμός τους απ' τις βάσεις δεδομένων οφείλεται στο ότι η εξαγωγή ποσοστών κυρίαρχων χρήσεων, που αποτέλεσε τον αρχικό στόχο της διαχείρισής τους, χρειάζεται αριθμό χρήσεων ίσος με αριθμό κτιρίων.

Συμπερασματικά, όσον αφορά τη διαφοροποίηση, μεταξύ των χαρτών (2001- 2011) απ' τα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ και του χάρτη (2014) απ' τις καταγραφές των φοιτητών/τριων, αυτή συνιστά αποτέλεσμα της παραδοχής που πραγματοποιήθηκε. *Ο τρόπος που επηρεάζει η παραδοχή την απόδοση των πυκνοτήτων των εμπορικών χρήσεων, αφορά αποκλειστικά και μόνο τα χαμηλά εύρη.* Αυτό συμβαίνει γιατί αποκλείονται απ' την χωρική βάση δεδομένων οι δευτερεύουσες-μεικτές χρήσεις. *Τα υψηλά εύρη, που είναι αυτά που ενδιαφέρουν κατα κύριο λόγο για την απόδοση των μεταβολών και τον εντοπισμό των θυλάκων εμπορικής δραστηριότητας, παραμένουν ανεπηρέαστα απ' την παραδοχή.* Σ' αυτήν την παραδοχή λοιπόν έγκειται η πληθώρα Ο.Τ. χαμηλών εύρων εμπορικής δραστηριότητας που παρατηρείται στο χάρτη του 2014 και απουσιάζει απ' τους χάρτες του 2001 και 2011.

Το 2001 το τμήμα της περιοχής, όπου τα Ο.Τ. εμφανίζουν μεγάλες πυκνότητες εμπορικών χρήσεων, δηλαδή μεγάλο αριθμό καταστημάτων- γραφείων επι του συνολικού αριθμού

χρήσεων, περιορίζεται κατα μήκος της λεωφόρου Συγγρού. Για την μεγάλη πυκνότητα στο τμήμα αυτό, δεν ευθύνεται αποκλειστικά η Συγγρού, αλλά και η Φαλήρου<sup>3</sup>. Τα αυξημένα ποσοστά που σημειώνονται το 2001 στα συγκεκριμένα Ο.Τ. σχετίζονται κατα κύριο λόγο με:

- τις ιδιωτικές υπηρεσίες (γραφεία) που καταλαμβάνουν το μεγάλο κτιριακό όγκο με πρόσοψη της Συγγρού
- τα καταστήματα στα ισόγεια των κτιρίων της Συγγρού, που λογικά πριν την οικονομική κρίση (2008) αξιοποιούν όλα τα διαθέσιμα κελύφη για εμπόριο
- τα καταστήματα ανταλλακτικών επι της Φαλήρου, που συμπληρωματικά με τα συνεργεία, διαμορφώνουν μια αγορά, που το 2001 κατείχε εξέχοντα ρόλο στην τοπική οικονομία της περιοχής

Το 2011, οι αυξημένες πυκνότητες στα Ο.Τ. που αναφέρονται παραπάνω, όπως φαίνεται και απ' τον αντίστοιχο χάρτη, παραμένουν στα ίδια επίπεδα. Οι πυκνότητες που φαίνεται να μεταβάλλονται έντονα στη δεκαετία που μεσολαβεί είναι αυτές των Ο.Τ. που βρίσκονται πλησίον του σταθμού Φιξ. Τα τέσσερα (4) σε αριθμό Ο.Τ. που βρίσκονται στο νοτιο-ανατολικό τμήμα επι της Συγγρού, “φιλοξενούν” το 2011 περισσότερες εμπορικές δραστηριότητες σε σχέση με το 2001. Η παρουσία του σταθμού Φιξ (2000), που μέχρι το 2001 δεν είχε επηρεάσει ακόμα την εμπορική αγορά που βρίσκεται στην ευρύτερη περιοχή, μετά απο μια δεκαετία (10) φαίνεται να κάνει αισθητές τις επιδράσεις της. Η αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας αφορά κυρίως στην εγκατάσταση επιχειρήσεων αναψυχής και εστίασης. Οι επιχειρήσεις αυτές, συγκεντρώνονται γύρω απ' το σταθμό- συγκοινωνιακό κόμβο και προσφέρουν τις υπηρεσίες τους, καλύπτοντας την αυξημένη ζήτηση, που οφείλεται στην αυξημένη διέλευση περαστικών απ' το σημείο.

Την περίοδο 2001- 2011, αισθητή μεταβολή σημειώνουν και τέσσερα (4) Ο.Τ. που βρίσκονται στα ανατολικά της Δράκου και επι τη Βεϊκου. Πρόκειται για Ο.Τ. που χωροθετούνται στην “καρδιά” του τοπικού κέντρου της περιοχής (ΓΠΣ). Η αύξηση της εμπορικής δραστηριότητας την οποία φιλοξενούν, αποδίδεται στην αύξηση του λιανικού εμπορίου κατα το διάστημα 2001- 2008<sup>4</sup>, που θεωρείται ότι συνδέεται με την βελτιωμένη προσβασιμότητα της περιοχής. Ο λόγος για τον οποίο υποθέτεται πως η αύξηση που παρατηρείται στις εμπορικές χρήσεις των εν λόγω Ο.Τ. αφορά το λιανικό εμπόριο, είναι η απουσία συγκέντρωσης δραστηριοτήτων αναψυχής στο τμήμα αυτό<sup>5</sup> και το γεγονός ότι το 2014 δεν παρατηρούνται το ίδιο υψηλά ποσοστά στα ίδια Ο.Τ.

---

<sup>3</sup> πρώτη παράλληλος της Συγγρού

<sup>4</sup> την περίοδο πριν την οικονομική κρίση

<sup>5</sup> απο γνώση της περιοχής μελέτης



Οι μεταβολές που παρατηρούνται το διάστημα 2011- 2014 είναι αρκετά αντιπροσωπευτικές της αλλαγής του χαρακτήρα της περιοχής. Τα Ο.Τ. που συγκεντρώνουν τα αυξημένα ποσοστά εμπορικών χρήσεων αναψυχής έχουν το κοινό ότι βρίσκονται γύρω απ' τους σταθμούς του μετρό (Φιξ- Ακρόπολη). Την τελευταία 5ετία, οι μεταβολές που συνδέονται με τον μεταλλασσόμενο χαρακτήρα της περιοχής είναι πιο απτές και επαληθεύουν την αρχική παραδοχή. Βάσει αυτής, για τα δεδομένα της περιοχής μελέτης, οι αυξήσεις στην εμπορική δραστηριότητα σημαίνουν αυξήσεις δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου. Σε αυτό το σημείο, είναι σημαντικό ν' αναφερθεί ότι εκτός από επιχειρήσεις αναψυχής και εστίασης, στις δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου, καταλογίζονται και επιχειρήσεις πολιτιστικής φύσεως (θεατρικές σκηνές, γκαλερί κλπ).

Στο χάρτη πυκνοτήτων του 2011, οι μεταβολές που πραγματοποιούνται το διάστημα που μεσολαβεί απ' το 2001, αποτυπώνονται δίνοντας διαφορετική μορφή στην παρουσία της εμπορικής δραστηριότητας στην περιοχή. Η μορφή αυτή, ενώ στο χάρτη του 2011 «αχνοφαίνεται», στον χάρτη που περιγράφει την κατάσταση τρία (3) χρόνια μετά φαίνεται ξεκάθαρα. Η εμπορική δραστηριότητα, «εγκαταλείπει» το γραμμικό κέντρο στο οποίο αναπτυσσόταν τα προηγούμενα χρόνια. Η τοπική οικονομία, που βασίζεται πλέον σε διαφορετικού τύπου οικονομικές δραστηριότητες, αναζητά σε άλλους τόπους την παραγωγή κέρδους. Οι τόποι αυτοί, είναι σημαντικό να πληρούν προδιαγραφές, όπως (α) εγγύτητα στα υπερτοπικής εμβέλειας Μουσεία της περιοχής, (β) καλή προσβασιμότητα, (γ) όμορφο περιβάλλον, όπως αυτό των πεζόδρομων, (δ) γειτνίαση με ομοειδείς δραστηριότητες κλπ. Οι προδιαγραφές αυτές, είναι απαραίτητες για τη δημιουργία *clusters* ελεύθερου χρόνου. Η περιοχή μελέτης, στην προσπάθεια να διαμορφώσει ένα «ολοκληρωμένο τουριστικό πακέτο», στρέφεται εκτός απ' τον πολιτισμό και στην αναψυχή. Οι πόλοι συγκέντρωσης δραστηριοτήτων αναψυχής είναι αποτέλεσμα αυτής της προσπάθειας.

Σχετικά με τον πεζόδρομο της Γεωργίου Ολυμπίου, παρότι η μια πλευρά των Ο.Τ. που αναπτύσσονται κατα μήκος του είναι εκτός περιοχής μελέτης, κρίνεται αναγκαία η αναφορά στην περίπτωση του, καθώς μέσω αυτής εξάγεται ένα σημαντικό συμπέρασμα. Προηγουμένως η Ολυμπίου, αναφέρθηκε ως ένας εκ των πόλων αναψυχής της περιοχής, παρόλα αυτά παρατηρείται ότι σε κανέναν απ' τους τρεις χάρτες δεν κάνει αισθητή την παρουσία του, ως τέτοιος. Η απουσία του απ' τις συγκεντρώσεις εμπορικών χρήσεων που απεικονίζονται στους χάρτες σχετίζεται με τις προδιαγραφές που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο. Ο πεζόδρομος της Ολυμπίου, παρότι αποτελεί ένα όμορφο περιβάλλον και περιλαμβάνει ήδη απ' το 2000, πλήθος επιχειρήσεων και μη (κολεκτίβες), δεν εμφανίζει έντονες πυκνότητες εμπορικών χρήσεων.

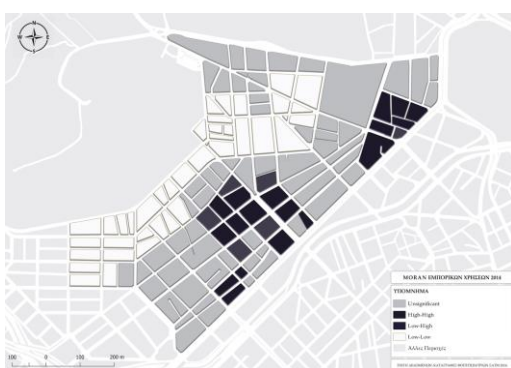
Μια πιθανή εξήγηση συνδέεται με την έντονη κατοίκηση της γύρω περιοχής και την επακόλουθη απουσία υπηρεσιών- γραφείων απ' τους ορόφους των κτιρίων. Η εξήγηση που θεωρείται ότι προσεγγίζει τους πραγματικούς λόγους για τους οποίους συμβαίνει αυτό, αφορά την απόσταση του πεζόδρομου απ' το σταθμό του μετρό και τη σχετική του θέση στην περιοχή. Σε αντίθεση με τη Δράκου που αποτελεί «πέραςμα», και συνδέει το σταθμό του μετρό με το «κέντρο» της περιοχής και την Ακρόπολη, η Ολυμπίου δεν «φιλοξενεί» την κίνηση επισκεπτών που χρησιμοποιούνε το μετρό και δεν βρίσκεται σε κεντρικό σημείο ουτως ώστε να απορροφά έντονες τουριστικές ροές. Συνεπώς παρότι αποτελεί έναν πόλο κοινωνικής ζωής και αναψυχής, το ότι διατηρείται σε πιο τοπικά επίπεδα απο άποψη προσέλκυσης κόσμου, σχετίζεται με το ότι το εμπόριο δεν έχει καταφέρει να «κυριαρχήσει» ποσοστίαια στα Ο.Τ. κατα μήκος της..

Προκειμένου για την οπτικοποίηση των «θυλάκων» εμπορικής δραστηριότητας της περιοχής σε αυτό το σημείο χρησιμοποιείται ο στατιστικός δείκτης Moran. Οι χάρτες που δημιουργούνται βάσει του υπολογισμού του εν λόγω δείκτη, εστιάζουν στην έντονη μεταβολή του εμπορικού προτύπου κατα το διάστημα 2011- 2014.



Χάρτες 6.2.7, 6.2.8: Moran εμπορικών χρήσεων για τα έτη 2011 και 2014.

Όπως φαίνεται απ' τη χρήση του Moran, όσον αφορά τις εμπορικές χρήσεις οι «γειτονιές» εμπορικών χρήσεων που είναι στατιστικά σημαντικές, αλλάζει γεωγραφία μέσα στο μικρό διάστημα τριών (3) ετών.



Στο σημείο αυτό, ακολουθούν φωτογραφίες απ' το Google Street Map, που απεικονίζουν την έντονη αλλαγή των εμπορικών χρήσεων, που πραγματοποιείται στην περιοχή την χρονική περίοδο απ' το 2009 έως σήμερα.



Εικόνες 6.2.4, 6.2.5 και 6.2.6: Πρόκειται για την πλατεία Φαλήρου, η οποία βρίσκεται σε οικοδομικό τετράγωνο δίπλα απ' το σταθμό του μετρό Φιξ. Η πλατεία αυτή, αποτελεί σήμερα προορισμό εναλλακτικής διασκέδασης. Η λειτουργία του γωνιακού καταστήματος αναψυχής προσέλκυσε τα τελευταία 2 χρόνια και άλλες ομοειδείς επιχειρήσεις, που δραστηριοποιούνται στην ίδια πλατεία. Η σειρά με την οποία παραθέτονται οι εικόνες είναι 2009-2011- 2014. Όπως φαίνεται, το 2009 στο χώρο λειτουργούσε ακόμα κατάστημα ανταλλακτικών. Το 2011 η χρήση είναι κενή και το 2014 στο χώρο φιλοξενείται μια επιχείρηση αναψυχής, της οποίας η παρουσία προσέλκυσε μέχρι και το 2017 και άλλες επιχειρήσεις του ίδιου κλάδου.



Εικόνες 6.2.7, 6.2.8 και 6.2.9: Στα αριστερά, φαίνεται ακόμα ένα παράδειγμα, που περιγράφει την ίδια περίπτωση αλλαγής οικονομικής δραστηριότητας. Χώρος στη Γ. Ολυμπίου, που το 2009 φιλοξενούσε κατάστημα με αξεσουάρ αυτοκινήτων μετατρέπεται σε κατάστημα αναψυχής (2015). Οι φωτογραφίες είναι κατα σειρά τραβηγμένες τα έτη: 2009- 2014- 2017.

(πηγές: Google Maps, [www.gastronomos.gr](http://www.gastronomos.gr))



Εικόνες 6.2.10, 6.2.11 και 6.2.12: Στις εικόνες που βρίσκονται απο κάτω, απεικονίζεται φαρμακείο που λειτουργούσε το 2009, το 2014 είναι κλειστό και σήμερα (2017) φιλοξενεί bistro. Το παράδειγμα αυτής της αλλαγής εμπορικών χρήσεων βρίσκεται στη συμβολή Βεΐκου και Δράκου, και αποτελεί μια χαρακτηριστική περίπτωση όπου η εναλλακτική ψυχαγωγία “αγγαλιάζει” την προσπάθεια για μετατροπή της περιοχής σε κέντρο πολιτισμού.

(πηγές: Google Maps, Massimo Cagnetta)



### 6.3 Συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση περιοχής μελέτης

Η καλή μεταφορική εξυπηρέτηση της περιοχής μελέτης, αποτελεί απ' το 2000 και μετά ένα απ' τα βασικότερα χαρακτηριστικά της. Το Κουκάκι, σε αντίθεση με άλλες περιοχές του κέντρου της Αθήνας, εξυπηρετείται απο δύο σταθμούς μετρό (Ακρόπολη και Φιξ), οι οποίοι μάλιστα χωροθετούνται εντός των ορίων του. Σημαντική για την διευκόλυνση των μεταφορών απο και προς την περιοχή είναι και η στάση Φιξ του τραμ, η οποία βρίσκεται μεταξύ Συγγρού και Καλλιρρόης και λειτουργεί απ' το 2004. Απ' οτι φαίνεται, η βελτιωμένη προσβασιμότητα της περιοχής μελέτης, οφείλεται κατα μεγάλο βαθμό στην εξυπηρέτηση της απο μέσα σταθερής τροχιάς. Αυτό σημαίνει, ότι οι μετακινήσεις που παράγονται και έλκονται απ' την περιοχή, είναι πιθανό να γίνονται με εναλλακτικό τρόπο απ' αυτόν του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Η επιλογή που δίνεται στους κατοίκους και τους επισκέπτες της περιοχής, να μετακινούνται απο και προς αυτήν, χωρίς τη χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου, αποτελεί σημαντικό πλεονέκτημα που σε συνδυασμό με άλλα πλεονεκτήματα που διαθέτει, δημιουργεί πρόσφορο έδαφος για το μετασχηματισμό της βάσει σύγχρονων ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

Η περιοχή μελέτης οριοθετείται στα νοτιο- δυτικά απ' τη Λεωφόρο Συγγρού και στα νοτιο- ανατολικά απ' την Καλλιρρόης. Η Συγγρού συνιστά βασική αρτηρία σύνδεσης των νοτίων προαστίων και των ακτών του Σαρωνικού, με το κέντρο της πόλης. Στα δύο άκρα της, χωροθετούνται δύο σημαντικοί πολιτισμικοί χώροι της πρωτεύουσας, το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης και το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος. Ακολουθεί, ο χάρτης του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης:



Χάρτης 6.3.1: Οδικό Δίκτυο Περιοχής Μελέτης (ιδία επεξεργασία)

(πηγή: Open Street Map)

Πέραν των κεντρικών οδικών αρτηριών, ο λόγος για τον οποίο η περιοχή χαρακτηρίζεται “συγκοινωνιακός κόμβος” οφείλεται:

- ✓ στην εξυπηρέτησή της απο μεγάλο αριθμό μέσων μαζικής μεταφοράς (Μετρό Ακρόπολη και Φιξ, Τραμ Φιξ, ΗΣΑΠ Πετράλωνα, λεωφορεία, τρόλεϊ)
- ✓ στο μεταβατικό σταθμό Συγγρού Φιξ, που εξασφαλίζει τη μετάβαση απο μέσα σταθερής τροχιάς σε λεωφορεία και το αντίστροφο

Ο εν λόγω σταθμός, αποτελεί και την βασική αφετηρία των μετακινούμενων απ' τα νότια προάστια, όταν αυτοί επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν το μετρό. Απ' το σταθμό αυτό, διέρχονται όλες οι γραμμές λεωφορείων προς Φάληρο, Πειραιά και νότια προάστια.

Όσον αφορά τη Δημόσια Συγκοινωνία που εξυπηρετεί τις μεταφορές στην «καρδιά» της περιοχής, αυτή περιλαμβάνει τη λειτουργία τριών γραμμών τρόλεϊ (Γραμμές 1, 5 και 9), που συνδέουν το Κουκάκι με το κέντρο (Σύνταγμα- Ομόνοια), την Καλλιθέα και το Μοσχάτο. Η κοντινή απόσταση του σταθμού του ΗΣΑΠ «Πετράλωνα», που βρίσκεται στην γειτονική περιοχή, παρέχει επίσης μια σημαντική επιλογή στους κατοίκους της περιοχής για μετακίνηση.

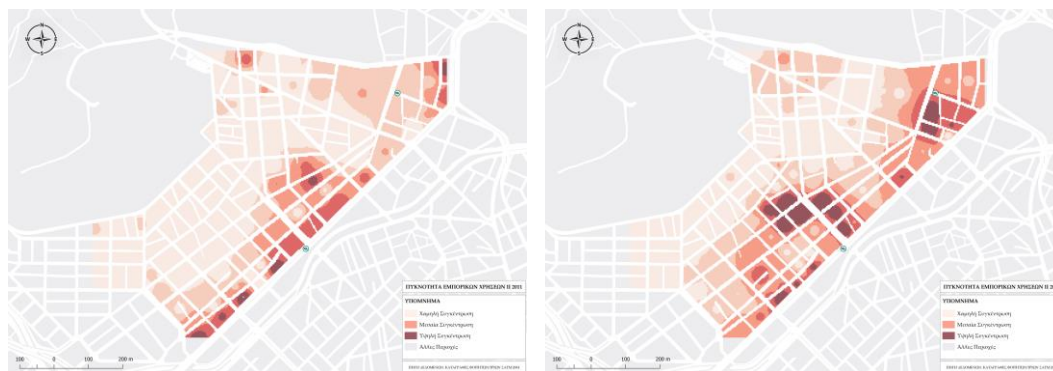
#### 6.4 Το χωρο-χρονικό «αποτύπωμα» των μέσων σταθερής τροχιάς

*Η δημόσια συγκοινωνία εκτός, από το πλεονέκτημά της στην εξοικονόμηση χρόνου και οδικού χώρου, αποτελεί ένα στρατηγικό εργαλείο της κοινωνικής πολιτικής προς αυτούς που είτε δεν έχουν, είτε δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν αυτοκίνητο (Βασιλείου, 2006).* Αυτό σημαίνει, ότι μια περιοχή που παρέχει το δικαίωμα της μετακίνησης σε τέτοιες κοινωνικές ομάδες (άτομα τρίτης ηλικίας, άτομα με αναπηρία, ανήλικα άτομα) είναι αυτομάτως πιο ελκυστική στο ν' αποτελέσει τόπο κατοικίας. Η καλή εξυπηρέτηση μιας περιοχής απ' τη Δημόσια Συγκοινωνία, αποτελεί εκτός των άλλων και μια προσφρά φιλοξενίας προς τους επισκέπτες της.

Οι σημαντικότερες κυκλοφοριακές βελτιώσεις που υπέστη η περιοχή, απ' το 2000 και μετά, είναι (α) η πεζοδρόμηση της Διονυσίου Αρεοπαγίτου (2003) στα πλαίσια της ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων, (β) η εξυπηρέτηση της περιοχής απ' τους δύο νέους σταθμούς του Μετρό (2000) και (γ) η εξυπηρέτησης της απ' τη στάση του Τραμ Συγγρού Φιξ (2004). Ο συνδυασμός της πρώτης βελτίωσης, με τις άλλες δύο, διαμορφώνει για την περιοχή μελέτης μια καθημερινότητα πολύ “φιλικότερη” προς το φυσικό και δομημένο περιβάλλον και τους κατοίκους και επισκέπτες της περιοχής. Ως εκ τούτου, δίνει τη δυνατότητα στην περιοχή ν' αναπτύξει μια λογική μετακινήσεων, που αναβαθμίζει την ταυτότητα της και κατα συνέπεια την ελκυστικότητά της.

Ειδικά όσον αφορά το Μετρό, η παρουσία των σταθμών Ακρόπολη και Συγγρού Φιξ στην περιοχή, επηρεάζει έντονα τη φυσιογνωμία της και αποτελεί μοχλό ανάπτυξης, με πολλαπλά οφέλη. «Η λειτουργία του μετρό απ' το 2000, έφερε περισσότερο κόσμο στην περιοχή καθόσον ήταν περισσότερο προσβάσιμη απο και προς το κέντρο της Αθήνας» (Δερδεμεζή, 2017). Η ελκυστικότητα που προσέφερε το μετρό στην περιοχή, δεν περιορίζεται στους επισκέπτες της. Πλήθος απο εμπορικές χρήσεις, κατέκλυσαν την περιοχή επιβάλλοντας την

επιχειρηματική τους δραστηριότητα στο δημόσιο χώρο γύρω απ' τους σταθμούς του μετρό. Ειδικά κατα τα τελευταία χρόνια, πρόκειται για εμπορικές χρήσεις που σχετίζονται με γρήγορο φαγητό και ποτό. Το πρώτο χρονικό διάστημα, έντονη ήταν και η παρουσία καταστημάτων λιανικού εμπορίου, που σε μεγάλο ποσοστό δεν μπόρεσαν να διατηρήσουν τη θέση τους, μ' αποτέλεσμα οι εμπορικές χρήσεις να αλλάξουν δραστικά προς επιχειρήσεις εστίασης και αναψυχής.



Χάρτες 6.4.1, 6.4.2: Αριστερά οι πυκνότητες των εμπορικών χρήσεων για το 2011 και δεξιά για το 2014 (μέθοδος γραμμικής παρεμβολής) (ιδία επεξεργασία), (πηγές: Καταγραφή φοιτητριών/των ΣΑΤΜ (2014), ΕΛΣΤΑΤ (2011))

Στους παραπάνω χάρτες που επισυνάπτονται, ειδικά για την περίπτωση του μετρό της Ακρόπολης (πάνω δεξιά) φαίνεται πως ο σταθμός «μαγνήτισε» τις εμπορικές χρήσεις και σ' ένα διάστημα 3ετίας (2011- 2014) οι πυκνότητες εμπορικών χρήσεων και ιδιαίτερα εστίασης και αναψυχής, κατέκλυσαν τη γύρω περιοχή. Στην περίπτωση της στάσης του μετρό Συγγρού Φιξ, η διάχυση των πυκνώσεων παρότι παρουσιάζει άμεση συσχέτιση με το μετρό, εξαπλώθηκε και προς το κέντρο της περιοχής. Αυτό, εξηγείται απ' την ύπαρξη του πεζόδρομου Δράκου, που ενώνει το σταθμό με την «καρδιά» του τοπικού κέντρου του Κουκακίου. Η συγκέντρωση προς το κεντρικό τμήμα, πιθανώς εξηγείται και απ' την αναζήτηση ενός φιλικότερου περιβάλλοντος, απο πλευράς των επιχειρήσεων εστίασης και ψυχαγωγίας, καθώς το σημείο που βρίσκεται ο σταθμός είναι επι της λεωφόρου Συγγρού.

#### Ισόχρονες Καμπύλες των 30 Λεπτών

Στο σημείο αυτό, προκειμένου για την οπτικοποίηση των δυνατοτήτων για μετακίνηση που προσφέρουν τα δύο μέσα σταθερής τροχιάς, που εξυπηρετούν την περιοχή απ' το 2000 και μετά, χρησιμοποιείται η ισόχρονη καμπύλη των 30 λεπτών. Η καμπύλη αυτή, είναι ενδεικτική της συνολικής δυνατής έκτασης, που προσεγγίζει κάποιος/α χρησιμοποιώντας αποκλειστικά (στη συγκεκριμένη περίπτωση) το συνδυασμό περπάτημα και μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό, τραμ). Σημειώνεται πως η χρήση της ισόχρονης καμπύλης, πραγματοποιείται κυρίως:

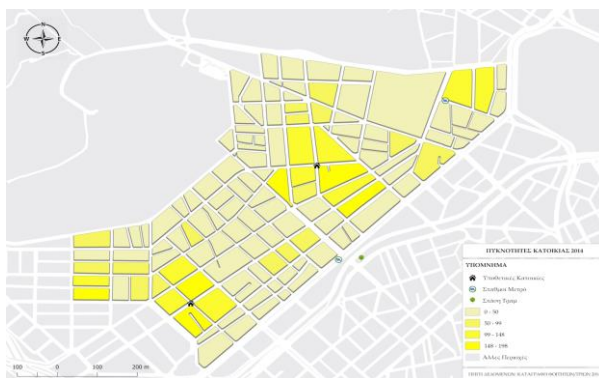
- ως επισήμανση της «προσφοράς» των μέσων σταθερής τροχιάς που εξυπηρετούν κατα τα τελευταία χρόνια την περιοχή
- ως ένδειξη της βελτιωμένης πραγματικότητας στις μετακινήσεις, που συνεπάγεται τη γενικότερη αναβάθμιση της ταυτότητας της περιοχής

Ο υπολογισμός της καμπύλης, πραγματοποιήθηκε με τη χρήση του λογισμικού excel, μέσω υπολογιστικού φύλλου (Τσιγδινός, 2017), που περιλαμβάνει αναλυτικά όλες τις στάσεις του μετρό και του τραμ, με τις συντεταγμένες τους, τους χρόνους μετάβασης κλπ. Οι υπολογισμοί των χρόνων για την προσέγγιση μιας περιοχής, συμπεριλαμβάνουν παραμέτρους όπως η συχνότητα των συρμών, ο χρόνος αναμονής, ο χρόνος μετεπιβίβασης και η μέση ταχύτητα του μετακινούμενου (3.5 km/h).

Προκειμένου για να υπολογιστεί η ισόχρονη καμπύλη έγιναν οι εξής παραδοχές:

- παραδοχή υποθετικής κατοικίας (κεντρικό σημείο ως προς το οποίο, υπολογίζεται η ισόχρονη καμπύλη)
- παραδοχή μέσης ταχύτητας μετακίνησης του πεζού (3.5 km/h, λαμβάνονται υπόψιν καθυστερήσεις απο φανάρια, εμπόδια κλπ)
- παραδοχή ότι η μετακίνηση πραγματοποιείται σε ώρα αιχμής (2μ.μ.) (σχετίζεται με τη συχνότητα των συρμών)

Αναφορικά με την πρώτη παραδοχή, η αρχική απόφαση αφορούσε τη χρήση δύο σημείων, η θέση των οποίων εξαρτάται απ' τις πυκνότητες κατοικίας της περιοχής. Για το σκοπό αυτό, δημιουργήθηκε χάρτης για το 2014, που απεικονίζει τις πυκνότητες κατοικίας.



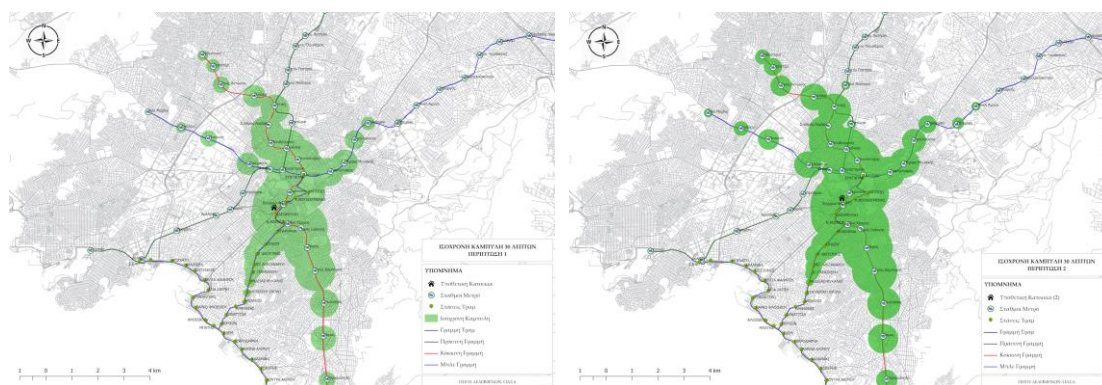
Χάρτης 6.4.3: Πυκνότητα Κατοικίας (ιδία επεξεργασία),

(πηγή: καταγραφή φοιτητών/τριών ΣΑΤΜ (2014))

Όπως φαίνεται, η επιλογή των σημείων βάσει των οποίων πραγματοποιείται η κατασκευή των ισόχρονων καμπυλών, καθορίζεται απ' τις πυκνότητες κατοικίας, καθώς θεωρείται ότι σ' αυτές τις περιοχές κατοικεί μεγάλο ποσοστό των κατοίκων της περιοχής. Η συγκέντρωση πολλών κατοίκων σ' αυτά τα τμήματα της περιοχής, συνεπάγεται την αυξημένη παραγωγή



μετακινήσεων με αφετηρία τα εν λόγω τμήματα. Σημειώνεται, πως και στις δύο περιπτώσεις χρησιμοποιείται ο σταθμός του μετρό Συγγρού Φιξ, καθώς αυτός βρίσκεται στην κοντινότερη απόσταση απ' τα υποθετικά σημεία. Συγκεκριμένα, απ' το σημείο που χωροθετείται στο νοτιο-δυτικό τμήμα, ο σταθμός απέχει περίπου 385m, ενώ απ' το σημείο που χωροθετείται στο κεντρικό τμήμα απέχει περίπου 340m. Σύμφωνα με αυτές τις παραδοχές, δημιουργείται μια ισόχρονη των 30λεπτών για κάθε περίπτωση:



Χάρτες 6.4.4, 6.4.5: Ισόχρονη Καμπύλη (30 Λεπτών) των μέσων σταθερής τροχιάς (αριστερά για την περίπτωση I και δεξιά για την περίπτωση II) (ιδία επεξεργασία), πηγή: ΟΑΣΑ

Οι μεταβολές μεταξύ των δύο περιπτώσεων, είναι της τάξης των 100m, μέγεθος που θεωρείται αμελητέο. Η μικρή διαφορά μεταξύ των δύο υποθετικών σημείων, ήταν τυχαίο αποτέλεσμα των παραδοχών που χρησιμοποιήθηκαν. Το επίκεντρο του ενδιαφέροντος αποτελεί “η δυνατότητα” που προσφέρουν τα μέσα σταθερής τροχιάς στην περιοχή μελέτης. Πρόκειται λοιπόν για τη “μεταβολή” στις δυνατότητες των μετακινούμενων. Απ' ότι φαίνεται, στο διάστημα της μισής ώρας, ο κάτοικος του Κουκακίου, μπορεί να βρεθεί απ' την κατοικία του μέχρι την Αργυρούπολη, την Κατεχάκη και το Αιγάλεω, χρησιμοποιώντας αποκλειστικά το περπάτημα και το μετρό.

Το σημαντικό της υπόθεσης είναι ότι η ύπαρξη της δυνατότητας αυτής, αποτελεί απο μόνη της ένα αντίβαρο στη διαμορφωμένη νοοτροπία του αυτοκινήτου. Όταν υπάρχουν επιλογές και η ικανοποίηση μίας ανάγκης δεν είναι μονόδρομος, οι πιθανότητες ν' αναπτυχθούν εναλλακτικοί τρόποι ικανοποίησης της, είναι μεγαλύτερες. Αυτό, σημαίνει ότι η περιοχή με την μεταφορική εξυπηρέτηση που παρέχει σε κατοίκους και επισκέπτες, εκτός απ' το να διαμορφώνει μια πιο ελκυστική ταυτότητα, δημιουργεί και τις προϋποθέσεις για παραγωγή και έλξη μετακινήσεων με τρόπους εναλλακτικούς του αυτοκινήτου. Ως εκ τούτου, αποτελεί μια εστία που μελλοντικά μπορεί να υιοθετήσει μια πιο φιλική προς το περιβάλλον και την πόλη λειτουργία. Η προοπτική αυτή, αποτελεί μια εκ των βασικότερων προδιαγραφών, που πληρούνται απο μεριάς της περιοχής και “ευθύνονται” για το μετασχηματισμό της με βάσει τα ευρωπαϊκά πρότυπα, σε επίκεντρο πολιτισμού και αναψυχής.

Ακολουθούν μερικές φωτογραφίες που έγιναν απο επίσκεψη στο πεδίο και απεικονίζουν χαρακτηριστικούς δρόμους της περιοχής μελέτης:



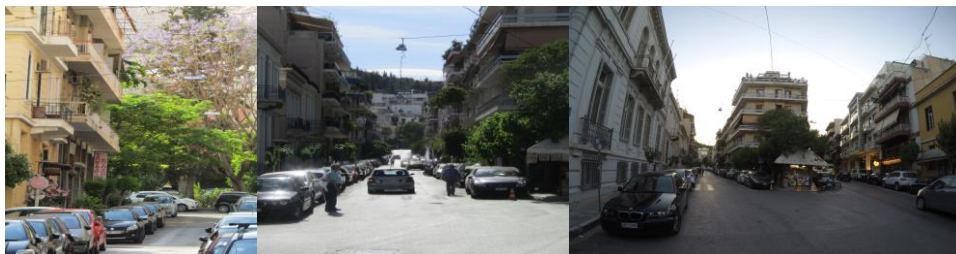
Εικόνα 6.4.1: Χαρακτηριστικοί δρόμοι στο νότιο τμήμα της περιοχής που γειτνιάζει με τη λεωφόρο Συγγρού (πηγή: προσωπικό αρχείο)



Εικόνα 6.4.2: Χαρακτηριστικοί δρόμοι στο κεντρικό τμήμα της περιοχής μελέτης (πηγή: προσωπικό αρχείο)



Εικόνα 6.4.3: Χαρακτηριστικοί δρόμοι στο βόρειο τμήμα της περιοχής που γειτνιάζει με το λόφο Φιλοπάππου (πηγή: προσωπικό αρχείο)



Εικόνα 6.4.4: Γραφικοί δρόμοι της περιοχής μελέτης (πηγή: προσωπικό αρχείο)

## 6.5 Αξίες αστικών ακινήτων και ο ρόλος τους στην εργασία

Υπόθεση βάσης της εργασίας, αποτελεί το γεγονός ότι η περιοχή μελέτης εμφανίζει μια «τάση» προς μετασχηματισμό, σε επίκεντρο πολιτισμού και αναψυχής. Τις τελευταίες δεκαετίες, ο μετασχηματισμός αυτός σημειώνει έντονη εμφάνιση σε κέντρα σημαντικών «οικονομικά» πόλεων του ευρωπαϊκού χώρου. Ο λόγος για τον οποίο συμβαίνει αυτό, δεν είναι άλλος απ' τις νέες αστικές οικονομίες, που προσαρμόζονται στις νέες μορφές παραγωγικής δραστηριότητας της παγκοσμιοποιημένης αγοράς.

Η υπόθεση βάσης, στηρίζεται στη θεώρηση ότι η περιοχή μελέτης πληρεί ένα σύνολο προδιαγραφών (*γεινίαση με ιστορικούς χώρους και μουσεία, ατμόσφαιρα γειτονιάς, πλούσια κοινωνική ζωή, απόθεμα νεοκλασικών, καλή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση*) που σε συνδυασμό με πρόσφατες παρεμβάσεις, που συνέβαλαν στην αναβάθμιση της περιοχής (*πεζόδρομος Διονυσίου Αρεοπαγίτου, Μουσεία*), φανερώνουν μια «τάση» προς το μετασχηματισμό της, σε επίκεντρο πολιτισμού και αναψυχής.

Η χρήση των αξιών στην παρούσα εργασία, έχει ποιοτικό χαρακτήρα και λειτουργεί συμπληρωματικά στην εξαγωγή συμπερασμάτων. Η επιλογή, του να συγκριθούν οι μεταβολές των αξιών της περιοχής μελέτης, με αντίστοιχες μεταβολές άλλων περιοχών του Δήμου Αθηναίων, αποσκοπεί στον εντοπισμό “ενδείξεων”, που συνηγορούν με την υπόθεση βάσης. (α) Η αδυναμία εύρεσης δεδομένων, που καλύπτουν ολόκληρο το χρονικό φάσμα των μετασχηματισμών που έλαβαν τόπο στην περιοχή και (β) η αδυναμία γνώσης του κατα πόσο τα δεδομένα αυτά, ανταποκρίνονται όντως στην αγορά ακινήτων, περιορίζουν τη χρήση των αξιών σε απλή συσχέτιση με συγκεκριμένες παρεμβάσεις, που ώθησαν στην αναβάθμιση της περιοχής.

## 6.6 Μεθοδολογία συλλογής και υπολογισμού αξιών

Στα πλαίσια του κεφαλαίου αυτού, επιχειρείται η διασαφήνιση των όσων συνεπάγεται η προσπάθεια εύρεσης και χρήσης δεδομένων, που αφορούν εμπορικές και αντικειμενικές αξίες αστικών ακινήτων. Πιο συγκεκριμένα, αναλύονται με τη σειρά:

(α) *τα κριτήρια επιλογής των περιοχών σύγκρισης*

(β) *τα ζητήματα, που προκύπτουν κατά την εύρεση και διαχείριση εμπορικών και αντικειμενικών αξιών ακινήτων*

(δ) *οι πρωτοβουλίες, που αφορούν τις προσπάθειες για διαμόρφωση συγκρίσιμων δειγμάτων*

(α) Η επιλογή των περιοχών Κολωνάκι- Παγκράτι- Κυψέλη, βάσει των οποίων πραγματοποιούνται οι συγκρίσεις των μεταβολών, έγινε με βασικό κριτήριο να ανήκουν στο Δήμο Αθηναίων και να παρουσιάζουν χαρακτηριστικά περιοχών κατοικίας. Τα κοινωνικά στρώματα που συνθέτουν τους κατοίκους των περιοχών, διαφέρουν μεταξύ τους. Το Κολωνάκι, αποτελεί την κατεξοχήν «αστική» γειτονιά του κέντρου της Αθήνας, ενώ το Παγκράτι κατοικείται κατα κύριο λόγο από μεσο-αστικά στρώματα. Όσον αφορά την Κυψέλη, αυτή παρουσιάζει έντονη συνθετότητα, καθώς οι κατοικίες της καταλαμβάνονται από πληθώρα κοινωνικών στρωμάτων και εθνικοτήτων. Η ευρύτερη περιοχή του Κουκακίου, φαίνεται να πλησιάζει περισσότερο την περίπτωση του Παγκρατίου, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν διαθέτει χαρακτηριστικά και των άλλων δύο περιοχών. Η χωρική διαφοροποίηση που πραγματοποιείται εντός των ορίων της περιοχής μελέτης, περιλαμβάνει την συγκέντρωση υψηλών κοινωνικών στρωμάτων στο βορειο- ανατολικό της τμήμα και τη συγκέντρωση χαμηλών και μέσων κοινωνικών στρωμάτων στο νοτιο- δυτικό. Δεδομένης της μεγαλύτερης ομοιότητας με το Παγκράτι, τόσο ως προς τη σύνθεση των κοινωνικών στρωμάτων, όσο και ως προς τις τιμές των ακινήτων, οι συγκρίσεις που πραγματοποιούνται στη συνέχεια γίνονται κυρίως με βάση αυτή την περιοχή.

(β) Στο σημείο αυτό, κρίνεται απαραίτητη η περαιτέρω διασαφήνιση, του γιατί η χρήση των αξιών είναι συμπληρωματικού χαρακτήρα. Σύμφωνα με τον Εμμανουήλ (2008), *το υλικό των αγγελιών είναι το μόνο άμεσα διαθέσιμο και σίγουρα εκφράζει ρεαλιστικά – αν όχι με στατιστική ακρίβεια – το πλέον ενεργό τμήμα της αγοράς κατοικίας*. Παρότι όπως φαίνεται, οι αγγελίες παρέχουν αξιόπιστο υλικό, μια σειρά ζητημάτων όμως που προκύπτουν ως προς τη συλλογή του και τη διαχείρισή του υλικού το καθιστούν προβληματικό. Κατόπιν εμπειρικής κρίσης, οι βασικότεροι λόγοι για τους οποίους συμβαίνει αυτό στην παρούσα εργασία είναι:

- η δυσκολία εύρεσης ικανοποιητικού αριθμού δεδομένων, ειδικά όσον αφορά το παρελθόν
- η δυσκολία συνεργασίας με μεσιτικά γραφεία, καθώς αντιμετωπίζουν με καχυποψία το να μοιραστούν δεδομένα, τα οποία αποτελούν αντικείμενο της εργασίας τους
- η αποκλειστική χρήση ως πηγών άντλησης *σημερινών δεδομένων*, δημοσιευμένες αγγελίες από διαδικτυακές ιστοσελίδες (πχ Σπιτόγατος, Χρυσή Ευκαιρία)
- η αποκλειστική χρήση ως πηγών άντλησης *δεδομένων του παρελθόντος*, δημοσιευμένες αγγελίες απ' την «Κυριακάτικη Καθημερινή»
- η αδυναμία γνώσης του κατά πόσο τα χρησιμοποιούμενα δεδομένα ανταποκρίνονται στην πραγματική κατάσταση της αγοράς ακινήτων και κατά πόσο εκφράζουν τις πραγματικές πωλήσεις και τις μέσες τιμές του αποθέματος ακινήτων

- η έντονη κοινωνική και γεωγραφική μεροληψία που χαρακτηρίζει την «Κυριακάτικη Καθημερινή» ως προς τα ακίνητα που περιλαμβάνει στις αγγελίες της
- ο δυσανάλογος επηρεασμός των διαδικτυακών ιστοσελίδων και των εφημερίδων από τις αγγελίες των μεσιτικών γραφείων, καθώς και τις προσφορές των μεγαλύτερων εξ' αυτών, που διαχειρίζονται μεγάλο ποσοστό της αγοράς
- η εσκεμμένη απόκρυψη της συγκεκριμένης τοποθεσίας του ακινήτου, προκειμένου να μην καθίσταται δυνατός ο ακριβής εντοπισμός του και η επαφή με τον ιδιοκτήτη, χωρίς τη μεσολάβηση του μεσίτη
- η αδυναμία δημιουργίας απόλυτα αντιπροσωπευτικού δείγματος για τις υπο μελέτη περιοχές, καθώς το δείγμα εξαρτάται απ' τα ακίνητα που διαθέτουν οι αγγελίες
- οι περιπτώσεις απουσίας της τιμής πώλησης του ακινήτου, που αποτέλεσε σύνηθες φαινόμενο στις αγγελίες της Κυριακάτικης Καθημερινής
- η χρήση περιορισμένου αριθμού ακινήτων, στην περίπτωση των αντικειμενικών αξιών λόγω της χρονοβόρας διαδικασίας υπολογισμού τους (εντοπισμός θέσης- εύρεση τιμής ζώνης και συντελεστή εμπορικότητας- συμπλήρωση πλατφόρμας με τα χαρακτηριστικά του ακινήτου) και στην περίπτωση των εμπορικών λόγω της αδυναμίας εύρεσης παραπάνω ακινήτων, που να διαθέτουν τιμή και τοποθεσία

(γ) Μια βασική διευκρίνιση σχετικά με τη συλλογή των δεδομένων, αποτελεί ο αριθμός των ακινήτων κάθε δείγματος. Στην περίπτωση του υπολογισμού εμπορικών αξιών (ανα τ.μ.) παλαιότερων ετών, χρησιμοποιήθηκαν 20 ακίνητα ανα περιοχή και ανα έτος αναφοράς. Αντίθετα, στην περίπτωση της εύρεσης ακινήτων για τον υπολογισμό των αντικειμενικών αξιών, χρησιμοποιήθηκαν 20 ακίνητα ανα περιοχή. Απ' τα ακίνητα αυτά, εκτός απ' τους μέσους όρους των αντικειμενικών αξιών (ανα τ.μ.), υπολογίστηκαν και οι μέσοι όροι των εμπορικών αξιών (ανα τ.μ.) για το έτος 2017. Όσον αφορά τους μέσους όρους των αντικειμενικών αξιών προηγούμενων ετών, αυτοί προέκυψαν χρησιμοποιώντας τιμές ζώνης και συντελεστές εμπορικότητας από Πίνακες Τιμών Αντικειμενικών Αξιών παλαιότερων ετών. Σημειώνεται πως στις περιπτώσεις του 1995 και του 1998, πραγματοποιήθηκαν οι απαραίτητες αναγωγές από δραχμές σε ευρώ, ουτος ώστε να είναι δυνατή η σύγκριση των αξιών.

Ακόμα ένα σημαντικό ζήτημα, που κρίνεται πως πρέπει ν' αναλυθεί ξεχωριστά, είναι ο τρόπος με τον οποίο έγινε η επιλογή των δειγμάτων που συγκρίνονται. Προκειμένου να είναι συγκρίσιμα τα μεγέθη, ιδιαίτερη μνεία κατα την αναζήτηση ακινήτων δόθηκε στην ύπαρξη κοινών χαρακτηριστικών. Για να εξασφαλιστεί αυτό, η επιλογή ακινήτων έγινε βάσει κριτηρίων. Τα κριτήρια αυτά είναι:

- η κατα προσέγγιση επιφάνεια των διαμερισμάτων (περίπου 100 τ.μ.)
- η αποφυγή περιπτώσεων νεόδητων και ρετιρέ, καθώς και τμημάτων της περιοχής με υπερβολικά υψηλές αξίες (Διονυσίου Αρεοπαγίτου), ώστε να μην αλλοιώνεται το δείγμα
- η κατα το δυνατόν επιλογή διαμερισμάτων απ' όλη την περιοχή, ώστε τα δείγματα να περιγράφουν την μέση κατάσταση των περιοχών

Όπως είναι λογικό, παρότι έγινε προσπάθεια ώστε να τηρούνται αυτά τα κριτήρια κατα τη συλλογή των δεδομένων, σε ορισμένες περιπτώσεις, ο περιορισμένος αριθμός των ακινήτων στις αγγελίες, δεν επέτρεψε την αποφυγή τους οπότε παρότι είναι σχετικά λίγα σε αριθμό, υπάρχουν στα δείγματα. Όσον αφορά τη συγκρισιμότητα των μεγεθών, εκτός απ' τη δημιουργία δειγμάτων με κοινά χαρακτηριστικά, πραγματοποιήθηκε και κατηγοριοποίηση των δειγμάτων σε δύο εύρη (χαμηλό- υψηλό). Η κατηγοριοποίηση έγινε αφού είχε συλλεχθεί το δείγμα μέσω εντολής στο λογισμικό του excel. Η σημασία της κατηγοριοποίησης, έγκειται στη δημιουργία καλών δειγμάτων, καθώς προκειμένου για τον υπολογισμό μέσων όρων και ποσοστών, είναι σημαντικό το δείγμα να μην έχει έντονες διασπορές.

## 6.7 Εμπορικές Αξίες: Η μεταβολή τους σε σχέση με άλλες περιοχές

Οι αξίες που «αντανακλούν» την αγορά των ακινήτων, είναι οι εμπορικές. Ως εκ τούτου, οι συγκρίσεις των μεταβολών, που αποβλέπουν στη διαφοροποίηση της περιοχής, γίνονται μέσω αυτών. Στα πλαίσια του κεφαλαίου αυτού, πραγματοποιείται η προσπάθεια ερμηνείας της μεταβολής των εμπορικών αξιών. Όπως αναφέρεται και σε προηγούμενο σημείο, τα δείγματα ακινήτων διαχωρίζονται σε χαμηλό και υψηλό εύρος, προκειμένου να συγκρίνονται ίδιες τάξεις μεγεθών και να ερμηνεύονται κατα το δυνατόν σωστότερα οι διάφορες μεταβολές, που πραγματοποιούνται με το πέρασμα του χρόνου.

ΠΑΓΚΡΑΤΙ	ΜΕΣΟΙ ΟΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΞΙΩΝ / Τ.Μ. (ΜΕ ΕΥΡΗ ΧΑΜΗΛΟ - ΥΨΗΛΟ)		ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΜΕΣΩΝ ΟΡΩΝ (%) (ΜΕ ΕΥΡΗ ΧΑΜΗΛΟ - ΥΨΗΛΟ)		ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ (1995) (ΜΕ ΕΥΡΗ ΧΑΜΗΛΟ - ΥΨΗΛΟ)	
	ΧΑΜΗΛΟ	ΥΨΗΛΟ	ΧΑΜΗΛΟ	ΥΨΗΛΟ	ΧΑΜΗΛΟ	ΥΨΗΛΟ
1995	473	658	-	-	-	-
1998	697	874	47%	33%	47%	33%
2001	952	1424	37%	63%	101%	117%
2005	1343	2093	41%	47%	184%	218%
2017	838	1636	-38%	-22%	77%	149%

ΚΥΨΕΛΗ	ΜΕΣΟΙ ΟΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΞΙΩΝ / Τ.Μ. (ΜΕ ΕΥΡΗ ΧΑΜΗΛΟ - ΥΨΗΛΟ)		ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΜΕΣΩΝ ΟΡΩΝ (%) (ΜΕ ΕΥΡΗ ΧΑΜΗΛΟ - ΥΨΗΛΟ)		ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ (1995) (ΜΕ ΕΥΡΗ ΧΑΜΗΛΟ - ΥΨΗΛΟ)	
	ΧΑΜΗΛΟ	ΥΨΗΛΟ	ΧΑΜΗΛΟ	ΥΨΗΛΟ	ΧΑΜΗΛΟ	ΥΨΗΛΟ
1995	414	548	-	-	-	-
1998	532	741	29%	35%	29%	35%
2001	711	1079	34%	46%	72%	97%
2005	915	1283	29%	19%	121%	134%
2017	434	880	-53%	-31%	5%	61%

ΚΟΥΚΑΚΙ	ΜΕΣΟΙ ΟΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΞΙΩΝ / Τ.Μ. (ΜΕ ΕΥΡΗ ΧΑΜΗΛΟ - ΥΨΗΛΟ)		ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΜΕΣΩΝ ΟΡΩΝ (%) (ΜΕ ΕΥΡΗ ΧΑΜΗΛΟ - ΥΨΗΛΟ)		ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ (1995) (ΜΕ ΕΥΡΗ ΧΑΜΗΛΟ - ΥΨΗΛΟ)	
	ΧΑΜΗΛΟ	ΥΨΗΛΟ	ΧΑΜΗΛΟ	ΥΨΗΛΟ	ΧΑΜΗΛΟ	ΥΨΗΛΟ
1995	460	724	-	-	-	-
1998	534	1097	16%	51%	16%	51%
2001	1021	1419	91%	29%	122%	96%
2005	1614	3226	58%	127%	251%	346%
2017	1191	2365	-26%	-27%	159%	227%

ΚΟΛΩΝΑΚΙ	ΜΕΣΟΙ ΟΡΟΙ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΞΙΩΝ / Τ.Μ. (ΜΕ ΕΥΡΗ ΧΑΜΗΛΟ - ΥΨΗΛΟ)		ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΜΕΣΩΝ ΟΡΩΝ (%) (ΜΕ ΕΥΡΗ ΧΑΜΗΛΟ - ΥΨΗΛΟ)		ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΠΟ ΕΤΟΣ ΒΑΣΗΣ (1995) (ΜΕ ΕΥΡΗ ΧΑΜΗΛΟ - ΥΨΗΛΟ)	
	ΧΑΜΗΛΟ	ΥΨΗΛΟ	ΧΑΜΗΛΟ	ΥΨΗΛΟ	ΧΑΜΗΛΟ	ΥΨΗΛΟ
1995	951	1164	-	-	-	-
1998	1226	1527	29%	31%	29%	31%
2001	3268	2321	167%	52%	244%	99%
2005	2966	3708	-9%	60%	212%	219%
2017	2423	3705	-18%	0%	155%	218%

Πίνακας 6.7.1: Μεταβολές Εμπορικών Αξιών (Χαμηλού- Υψηλού Εύρους)

### Χαμηλά Εύρη

Παρατηρώντας τις απόλυτες τιμές των μέσων όρων (χαμηλού εύρους), το Παγκράτι και το Κουκάκι κατα το έτος βάσης (1995), βρίσκονται στα ίδια επίπεδα. Το επόμενο έτος αναφοράς (1998), φαίνεται το Παγκράτι να ανεβαίνει περισσότερο συγκριτικά με το Κουκάκι. Η κατάσταση ανατρέπεται το 2001, όπου το Κουκάκι για πρώτη φορά ξεπερνάει το Παγκράτι.

Η εν λόγω “ανατροπή”, φαίνεται να ταυτίζεται χρονικά με το διάστημα κατα το οποίο εγκαθιανιάζεται η λειτουργία του μετρό (2000). Στην περίπτωση της περιοχής μελέτης, που η εξυπηρέτηση γίνεται απο δύο σταθμούς, θεωρείται ότι η λειτουργία του μετρό επηρέασε πιο έντονα τις αξίες, σε σχέση με τις άλλες περιοχές, που εξυπηρετούνται απο έναν σταθμό, ο οποίος μάλιστα βρίσκεται και εκτός των ορίων τους.

Απο το 2001 και μετά, το Κουκάκι τοποθετείται αισθητά πιο πάνω απ’ το Παγκράτι όσον αφορά τους μέσους όρους εμπορικών αξιών (χαμηλού εύρους). Το 2005, η διαφορά μεταξύ των δύο περιοχών εντείνεται, με την περιοχή μελέτης να διαφοροποιείται αριθμητικά ακόμα περισσότερο. Για την εν λόγω διαφοροποίηση, ενδεχομένως να ευθύνεται εν μέρει η ολοκλήρωση της πεζοδρόμησης της Διονυσίου Αρεοπαγίτου (2003).

Η σημερινή κατάσταση στις εμπορικές αξίες των δύο περιοχών, δείχνουν να διατηρείται αυτή η διάφορα. Στο μεσοδιάστημα μεταξύ του 2005 και του 2017, για το οποίο δεν ήταν δυνατή η εύρεση δεδομένων εμπορικών αξιών, οι μεταβολές που μεσολάβησαν δεν μπορούν παρα να εκφραστούν μέσω της σημερινής τιμής. Το αποτύπωμα της κρίσης λοιπόν, όσον αφορά τις αξίες ακινήτων, φαίνεται να επηρέασε περισσότερο το Παγκράτι και λιγότερο την περιοχή μελέτης, γεγονός που συμπεραίνεται απ’ την ποσοτικά μικρότερη μείωση του Κουκακίου (26%) σε σχέση με το Παγκράτι (38%).

Ποσοστό που κρίνεται σημαντικό να σχολιαστεί είναι αυτό που εκφράζει τη μεταβολή των μέσων όρων των εμπορικών αξιών (χαμηλού εύρους) της περιοχής μελέτης απ’ το 1998 στο 2001. Πρόκειται για αύξηση της τάξης του 90% η οποία κατ’ εξαίρεση του Κολωνακίου<sup>6</sup> (167%), που σημειώνει μια τεράστια αύξηση για άγνωστους λόγους, είναι διπλάσια απ’ τις αντίστοιχες αυξήσεις Κυψέλης και Παγκρατίου, που κυμαίνονται στο 40%. Το ποσοστό της επόμενης μεταβολής (2001-2005) παραμένει για το Κουκάκι υψηλότερο (58%) σε σχέση με τα αντίστοιχα ποσοστά των άλλων περιοχών. Το Κολωνάκι μάλιστα, δεδομένης της τεράστιας ποσοτικής αύξησης του προηγούμενο χρονικού διαστήματος, εμφανίζει κατα το διάστημα 2001-2005 μείωση 9%, πράγμα που είναι λογικό.

#### *Υψηλά Εύρη*

Σύμφωνα με τις τιμές των ακινήτων υψηλού εύρους, το Παγκράτι και το Κουκάκι το 1995 διαφέρουν εμφανώς μεταξύ τους, σε αντίθεση με την αντίστοιχη περίπτωση των τιμών χαμηλού εύρους. Η μεταξύ τους διαφορά, παρότι διατηρείται και για το επόμενο έτος αναφοράς (1998), αμβλύνεται το 2001 με αποτέλεσμα οι δύο περιοχές να βρεθούν στα ίδια επίπεδα<sup>7</sup> (1420 Ευρώ/Τ.Μ). Η κατάσταση το διάστημα που μεσολαβεί μέχρι το 2005, αλλάζει και πάλι καθώς η περιοχή μελέτης, σημειώνει διπλασιασμό του μέσου όρου των τιμών

<sup>6</sup> ξεχωριστό τμήμα της αγοράς, που απευθύνεται αποκλειστικά σε υψηλά κοινωνικά στρώματα

<sup>7</sup> το γεγονός ότι για το έτος 2001 εξισώνονται οι τιμές των δύο περιοχών, δεν ερμηνεύεται με κάποιο τρόπο



υψηλού εύρους. Παρότι και το Παγκράτι αυξάνει αρκετά το μέσο όρο των τιμών του, το μέτρο σύγκρισης χάνεται και η περιοχή μελέτης βρίσκεται πλέον πιο κοντά στην περίπτωση του Κολωνακίου παρά του Παγκρατίου.

Ο λόγος αυτής της «φούσκας» που παρατηρείται στα υψηλού εύρους ακίνητα αποδίδεται στην αυξημένη εμφάνιση νεόδμητων σ' αυτό το χρονικό διάστημα<sup>8</sup> και στον έντονο επηρεασμό του βορειο- ανατολικού τμήματος της περιοχής απ' τα προσφάτως υλοποιημένα έργα (Διονυσίου Αρεοπαγίτου, μετρό). Ο λόγος που γίνεται συγκεκριμένα αναφορά στο βορειο-ανατολικό τμήμα της περιοχής, οφείλεται στις αυξημένες πιθανότητες να συγκεντρώνονται σε αυτό, ακίνητα που απαρτίζουν τα υψηλά εύρη τιμών.

Η αγορά ακινήτων σ' αυτό το τμήμα της περιοχής μελέτης, διαφέρει αρκετά σε σχέση με την “καρδιά” του Κουκακίου. Η διαφοροποίηση, οφείλεται κατα κύριο λόγο στην διαφοροποιημένη εικόνα και ατμόσφαιρα του εν λόγω τμήματος. Σε αντίθεση με το νοτιο-δυτικό τμήμα, που χαρακτηρίζεται από απλοϊκότητα και λαϊκότητα, το βορειο- ανατολικό διαθέτει κοσμοπολίτικο και μνημειακό χαρακτήρα. Οι διαφορετικοί χαρακτήρες των δύο τμημάτων, σε συνδυασμό με την εγγύτητα του βορειο- ανατολικού τμήματος με το νέο πεζόδρομο και τη στάση του μετρό «Ακρόπολη», πιθανώς αποτελούν το συνδυασμό των λόγων που ευθύνονται για την έντονη αύξηση στις τιμές των ακινήτων υψηλού εύρους κατά το διάστημα 2001- 2005.

Η σημερινή κατάσταση στις τιμές των ακινήτων, αποδεικνύουν ότι λόγω της οικονομικής κρίσης η «φούσκα» στις υψηλού εύρους τιμές «έσκασε», με αποτέλεσμα το Κουκάκι να βρεθεί πάλι πιο κοντά στην περίπτωση του Παγκρατίου. Οι επιπτώσεις της κρίσης στην αγορά ακινήτων υψηλού εύρους δεν φαίνεται να επηρέασε με τον ίδιο τρόπο το Κολωνάκι, του οποίου η μεταβολή ήταν μηδενική, αποδεικνύοντας ότι αποτελεί μια αγορά που όσον αφορά τις τιμές της κατοικίας, διατηρείται καθώς απευθύνεται αποκλειστικά στα υψηλά κοινωνικά στρώματα.

Η ποσοστιαία μείωση της περιοχής μελέτης στις τιμές ακινήτων κατά το διάστημα 2005-2017, κρίνοντας απ' την τεράστια αύξηση που προηγήθηκε κατά το διάστημα 2001- 2005, είναι αρκετά μικρή. Το γεγονός αυτό είναι ενδεικτικό της διαφοροποίησης της σε σχέση με το Παγκράτι και την Κυψέλη, καθώς αν επηρεάζονταν στον ίδιο βαθμό απ' την κρίση, τότε αναλογικά το ποσοστό μείωσης θα ήταν αρκετά μεγαλύτερο.

Η τελευταία στήλη του πίνακα, που αφορά τις μεταβολές (χαμηλών και υψηλών) τιμών απ' το έτος βάσης, είναι ενδεικτική της συνολικής πορείας των περιοχών μέσα στο χρόνο. Όπως φαίνεται, η περίπτωση της περιοχής μελέτης εμφανίζει την πιο ανοδική πορεία,

---

<sup>8</sup> στις αγγελίες της Κυριακάτικης Καθημερινής για το 2005, σημειώνεται έντονη αύξηση στις πωλήσεις νεόδμητων διαμερισμάτων

αποδεικνύοντας έτσι τη διαφοροποίηση της απ' τις υπόλοιπες περιοχές. Την πιο χαρακτηριστική ένδειξη αποτελεί η ποσοστιαία μεταβολή χαμηλών και υψηλών τιμών κατα το διάστημα 1995- 2017. Η μεταβολή αυτή για την περιοχή μελέτης, είναι η μεγαλύτερη που παρατηρείται και ξεπερνάει ακόμα και την αντίστοιχη του Κολωνακίου, που αποτελεί μια αγορά, που “παίζει” με διαφορετικούς όρους.

### Σχετικές Μεταβολές

Σε αυτό το σημείο χρησιμοποιείται ένας διαφορετικός τρόπος για να φανούν οι μεταβολές στις αξίες της περιοχής μελέτης, σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές που έχουν επιλεγεί. Ο τρόπος αυτός, διαχωρίζεται στην περίπτωση χαμηλού και υψηλού εύρους τιμών.

- Στην περίπτωση του χαμηλού εύρους, χρησιμοποιεί την περιοχή με τις χαμηλότερες τιμές ως περιοχή αναφοράς (Κυψέλη) και βάσει αυτής υπολογίζει τις σχετικές μεταβολές των υπόλοιπων περιοχών μέσα στο χρόνο. Ο υπολογισμός για κάθε έτος, γίνεται μέσω ενός ποσοστού, που δείχνει πόσο επι τοις εκατό μεγαλύτερος απ' τον μέσο όρο της περιοχής αναφοράς είναι ο μέσος όρος της περιοχής που εξετάζεται.
- Στην περίπτωση του υψηλού εύρους τιμών, χρησιμοποιεί την περιοχή με τις υψηλότερες τιμές ως περιοχή αναφοράς (Κολωνάκι) και βάσει αυτής υπολογίζει τις σχετικές μεταβολές των υπόλοιπων περιοχών μέσα στο χρόνο. Σε αυτήν την περίπτωση, ο υπολογισμός για κάθε έτος, γίνεται μέσω του ίδιου ποσοστού, με τη διαφορά ότι δείχνει πόσο επι τοις εκατό μικρότερος απ' τον μέσο όρο της περιοχής αναφοράς είναι ο μέσος όρος της περιοχής που εξετάζεται.

Με τη χρήση αυτού του τρόπου, καθίσταται εύκολος ο διαχωρισμός της πορείας της κάθε περιοχής στο πέρασμα του χρόνου. Επίσης, με αυτόν τον τρόπο απαλείφεται ο πληθωρισμός.

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΑΞΙΕΣ					
ΥΨΗΛΟ ΕΥΡΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΞΙΩΝ					
	2017	2005	2001	1998	1995
<b>ΚΟΛΩΝΑΚΙ</b>	3705	3708	2321	1527	1164
<b>ΚΟΥΚΑΚΙ</b>	2365	3226	1419	1097	724
	64%	87%	61%	72%	62%
<b>ΚΥΨΕΛΗ</b>	880	1283	1079	741	548
	24%	35%	46%	49%	47%
<b>ΠΑΓΚΡΑΤΙ</b>	1636	2093	1424	874	658
	44%	56%	61%	57%	57%
	2017	2005	2001	1998	1995

Πίνακας 6.7.2: Σχετικές Μεταβολές Υψηλού Εύρους Τιμών Ακινήτων

Στην περίπτωση του υψηλού εύρους, το Κουκάκι ξεκινά με τη μέση τιμή των ακινήτων υψηλού εύρους να αποτελεί περίπου το 60% της αντίστοιχης μέσης τιμής στο Κολωνακί. Στο ίδιο επίπεδο, βρίσκεται και το Παγκράτι. Με μια αισθητή απόκλιση το 1998, οι δύο περιοχές επανέρχονται στα ίδια επίπεδα το 2001, αποτελώντας και αυτή τη χρονιά περίπου το 60% του Κολωνακίου. Η Κυψέλη αντιστοίχως παραμένει έως τότε σταθερή, περίπου στο 50%. Η κατάσταση αλλάζει το 2005, όπου οι υψηλές τιμές ακινήτων της περιοχής μελέτης «αγγίζουν» σχεδόν το 90% των αντίστοιχων τιμών του Κολωνακίου. Οι πιθανοί λόγοι που ευθύνονται για αυτό αναφέρονται αναλυτικά στην ανάλυση των αποτελεσμάτων της προηγούμενης μεθόδου. Τα αντίστοιχα ποσοστά που καταλαμβάνουν το Παγκράτι και η Κυψέλη είναι 56% και 35%. Σε αυτό το σημείο, σημειώνεται πως με αυτήν τη μέθοδο, όπου χρησιμοποιούνται οι σχετικές μεταβολές, γίνεται ευκολότερα αντιληπτή η διαφοροποίηση της περιοχής μελέτης στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Επίσης, πιο εμφανής γίνεται και η σημερινή κατάσταση όσον αφορά τις υψηλές τιμές ακινήτων της περιοχής. Σύμφωνα με αυτή, ο μέσος όρος των υψηλών τιμών ακινήτων της περιοχής καταλαμβάνει περίπου το 60% του αντίστοιχου μέσου όρου του Κολωνακίου, σε αντίθεση με τις περιοχές Κυψέλη και Παγκράτι, που καταλαμβάνουν 24% και 44% αντίστοιχα. Το γεγονός αυτό, δείχνει ότι προ κρίσης, η περιοχή μελέτης κατέλαβε μια θέση στην αγορά των ακινήτων, την οποία παρα τις επιπτώσεις της κρίσης κατάφερε σχετικά να διατηρήσει.

ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΑΞΙΕΣ					
ΧΑΜΗΛΟ ΕΥΡΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΑΞΙΩΝ					
	2017	2005	2001	1998	1995
ΚΥΨΕΛΗ	434	915	711	532	414
ΚΟΥΚΑΚΙ	1191	1614	1021	534	460
	275%	176%	144%	100%	111%
ΚΟΛΩΝΑΚΙ	2423	2966	3268	1226	951
	559%	324%	460%	230%	230%
ΠΑΓΚΡΑΤΙ	838	1343	952	697	473
	193%	147%	134%	131%	114%
	2017	2005	2001	1998	1995

Πίνακας 6.7.3: Σχετικές Μεταβολές Χαμηλού Εύρους Τιμών Ακινήτων

Η περίπτωση του χαμηλού εύρους παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς οι σχετικές μεταβολές ακολουθούν διαφορετική πορεία στο χρόνο σε σχέση με την περίπτωση του υψηλού εύρους. Αυτό συμβαίνει, διότι τα ακίνητα που απαρτίζουν την κάθε κατηγορία, αντιπροσωπεύουν διαφορετικό τμήμα της αγοράς, που εμφανίζει διαφορετική συμπεριφορά.

Το 1995, οι μέσες τιμές των ακινήτων των περιοχών Κουκάκι και Παγκράτι ξεπερνούν κατά περίπου 15% τη μέση τιμή των ακινήτων της Κυψέλης. Για το 1998 δεν ισχύει το ίδιο, καθώς οι μέσες τιμές των δύο περιοχών (Κουκάκι, Παγκράτι) διαφοροποιούνται μεταξύ τους. Η

μέση τιμή του Παγκρατίου είναι κατα 30% μεγαλύτερη απ' αυτή της περιοχής αναφοράς, ενώ η μέση τιμή του Κουκακίου είναι ίση μ' αυτήν της περιοχής αναφοράς. Η εξέλιξη αυτή, πιθανώς αποδίδεται στο γεγονός ότι μέχρι το έτος 1998, δεν έχει υλοποιηθεί κανένα απ' τα έργα, που ευθύνονται για την μετέπειτα ανοδική πορεία των τιμών της περιοχής μελέτης. Το 2001, η κατάσταση αλλάζει και η μέση τιμή των ακινήτων (χαμηλού εύρους) στο Κουκάκι είναι περίπου κατα 40% μεγαλύτερη απ' αυτή των ακινήτων της Κυψέλης και κατα 11% μεγαλύτερη απ' αυτή των ακινήτων του Παγκρατίου.

Όσον αφορά την περιοχή μελέτης, η βασική διαφοροποίηση της πορείας των ακινήτων υψηλού εύρους απ' την πορεία των ακινήτων χαμηλού, έγκειται στο ότι η ανατροπή των πρώτων πραγματοποιείται το 2005, ενώ η ανατροπή των δεύτερων το 2001. Το γεγονός αυτό, πιθανώς ερμηνεύεται απ' την αυξημένη πιθανότητα, την κατηγορία ακινήτων υψηλού εύρους ν' απαρτίζουν ακίνητα τα οποία χωροθετούνται στο βορειο-ανατολικό τμήμα της περιοχής, το οποίο λόγω της εγγύτητας του με τη Διονυσίου Αρεοπαγίτου επηρεάστηκε περισσότερο απ' την ολοκλήρωσή της το 2003.

Το 2005, οι μεταβολές των μέσων τιμών συνεχίζονται προς την ίδια κατεύθυνση. Συγκεκριμένα, η μέση τιμή των ακινήτων της περιοχής μελέτης είναι περίπου κατα 75% μεγαλύτερη απ' αυτή της Κυψέλης και κατα 30% μεγαλύτερη απ' αυτή του Παγκρατίου. Τέλος η σημερινή κατάσταση στις μέσες τιμές των ακινήτων, επιβεβαιώνει την διαφοροποιημένη πορεία της περιοχής μελέτης. Σε σχέση με το Παγκράτι, που αποτελεί την περιοχή με την οποία συγκρίνεται λόγω της κοινής αφετηρίας στις τιμές των ακινήτων, η διαφορά των μέσων τιμών της περιοχής μελέτης, είναι της τάξεως του 80%. Η διαφορά των ποσοστών που χρησιμοποιείται σ' αυτήν την περίπτωση, οφείλεται στο ότι η περιοχή αναφοράς (Κυψέλη) λόγω της ταξικής της ταυτότητας, επηρεάστηκε περισσότερο απ' την κρίση, με αποτέλεσμα τα αυξημένα ποσοστά που φαίνονται στον πίνακα (275%, 193%), να προκύπτουν λόγω της μεγάλης μείωσης των τιμών της.

## 6.8 Αντικειμενικές αξίες: Ο υπολογισμός τους και η μεταβολή τους σε σχέση με άλλες περιοχές

Οι αξίες που «αντανακλούν» την αγορά των ακινήτων, είναι οι εμπορικές. Ως εκ τούτου, οι συγκρίσεις των μεταβολών, που αποβλέπουν στη διαφοροποίηση της περιοχής, γίνονται μέσω αυτών. Οι αντικειμενικές αξίες, απέχουν απ' το πραγματικό επίπεδο των τιμών της αγοράς. Παρόλα αυτά, είναι χρήσιμες για τον έλεγχο των μεταβολών, που υπολογίζονται μέσω των εμπορικών αξιών.

Το κράτος, προκειμένου να παίρνει εισφορά απ' τη φορολογία κατα τη μεταβίβαση ακινήτων, «παρακολουθεί» την αγορά και αναλόγως ορίζει τιμές ζώνης ανα περιοχή. Τόσο οι διαφορετικές τιμές ανα ζώνη, όσο και οι διαφορετικές τιμές ζώνης ανα χρονική περίοδο, αντιπροσωπεύουν αλλαγές στην αγορά ακινήτων. Απ' το συμπέρασμα αυτό, συνεπάγεται ότι οι μεταβολές των αντικειμενικών αξιών μπορούν να λειτουργήσουν ως έλεγχος των μεταβολών εμπορικών αξιών.

Προκειμένου για τον υπολογισμό των μεταβολών αντικειμενικών αξιών δημιουργούνται δείγματα ακινήτων της περιοχής μελέτης και των περιοχών με τις οποίες συγκρίνεται, όπως γίνεται και στην περίπτωση των εμπορικών αξιών. Τα δείγματα αυτά, αποτελούνται απο ακίνητα με κοινά χαρακτηριστικά, ώστε να υπάρχει η δυνατότητα σύγκρισης. Η αντικειμενική αξία (ανα τ.μ.) κάθε ακινήτου, υπολογίζεται μέσω διαδικτυακής πλατφόρμας ανάλογα με:

- ✓ την τιμή της ζώνης στην οποία ανήκει
- ✓ το συντελεστή εμπορικότητας της οδού και
- ✓ τα χαρακτηριστικά του (επιφάνεια, όροφος, παλαιότητα, πρόσοψη)

Στην συνέχεια, υπολογίζονται οι αντικειμενικές αξίες παλαιότερων ετών αναφοράς χρησιμοποιώντας τις τιμές ζώνης και τους συντελεστές εμπορικότητας, που αναγράφονται στους αντίστοιχους Πίνακες Αντικειμενικών Αξιών.

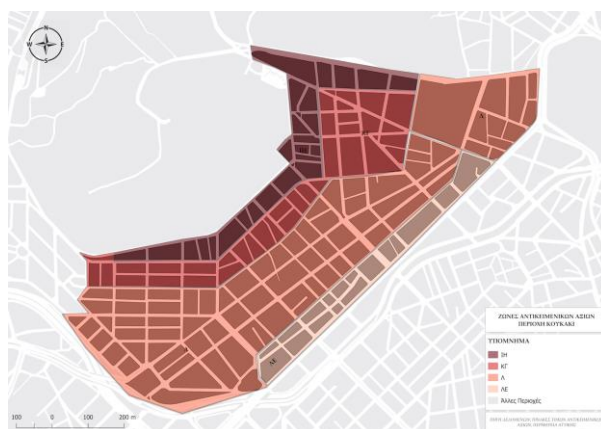
Ακολουθεί η ομαδοποίηση των ακινήτων ανάλογα με την τιμή τους, με αποτέλεσμα να διαμορφώνονται δύο εύρη τιμών (χαμηλό και υψηλό). Για κάθε εύρος, υπολογίζεται ο μέσος όρος κάθε έτους αναφοράς. Έτσι, σχηματίζονται αντίστοιχοι πίνακες μ' αυτούς που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό των μεταβολών εμπορικών αξιών. Οι πίνακες αυτοί, περιλαμβάνουν τις μεταβολές των ποσοστών ανα έτος και ουσιαστικά εκφράζουν τις αλλαγές στην αγορά ακινήτων μεταξύ διαφορετικών χρονικών στιγμών.

Σημειώνεται ότι οι μεταβολές εκφράζουν κατα κύριο λόγο τις αλλαγές στις τιμές ζώνης. Ως εκ τούτου, αν μια ζώνη καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος μιας περιοχής και κατα συνέπεια τα

περισσότερα ακίνητα του δείγματος ανήκουν σ' αυτήν, τότε οι μεταβολές των ποσοστών, θα εκφράζουν κυρίως τις αλλαγές των τιμών της. Για το λόγο αυτό, ιδιαίτερη μνεία δόθηκε ώστε τα ακίνητα να είναι κατανομημένα κατα το δυνατόν σ' όλες τις ζώνες των περιοχών που χρησιμοποιούνται για τη σύγκριση.

#### *Οι Αντικειμενικές Αξίες στο Κουκάκι*

Σύμφωνα με τον Εμμανουήλ (2008), το υλικό απ' το Σύστημα Αντικειμενικών Αξιών (χάρτες και πίνακες) είναι ακριβές όσον αφορά την γεωγραφική διαφοροποίηση των τιμών. Αυτό, σημαίνει ότι οι διαφορές μεταξύ των τιμών, που περιγράφουν την αγορά ακινήτων στην κάθε ζώνη, είναι αντιπροσωπευτικές της πραγματικότητας. Ως εκ τούτου, για να φανεί η διαφοροποίηση τους εντός των ορίων της περιοχής, ακολουθεί ο χάρτης διαχωρισμού τους, συνοδευμένος από ένα πίνακα που συμπεριλαμβάνει τις τιμές τους για κάθε έτος αναφοράς.



Χάρτης 6.8.1: Ζώνες Αντικειμενικών Αξιών της περιοχής μελέτης (ιδία επεξεργασία)

(πηγή: Υπουργείο Οικονομικών)

Όπως φαίνεται απ' τις ζώνες, το Βορειο- Δυτικό και Βορειο- Ανατολικό τμήμα διαθέτει υψηλότερες τιμές, σε σχέση με το Νότιο και Νοτιο- Ανατολικό. Η διαφοροποίηση αυτή, που παρατηρείται εντός των ορίων της περιοχής μελέτης, οφείλεται στον διαφορετικό χαρακτήρα των εν λόγω τμημάτων. Η εγγύτητα των περιοχών του Βόρειου τμήματος, με τους λόφους της Ακρόπολης και του Φιλοπάππου, καθώς και η κοσμοπολίτικη- μνημειακή ατμόσφαιρα, που είναι αποτέλεσμα της διατήρησης ενός ιστορικού χαρακτήρα (χαμηλότερα ύψη κτιρίων, μικρές πυκνότητες, αυξημένη παρουσία νεοκλασσικών κλπ), διαμορφώνουν ένα περιβάλλον που απευθύνεται αποκλειστικά σε υψηλά κοινωνικά στρώματα. Αντίθετα, το Νότιο τμήμα της περιοχής μελέτης, που οριοθετείται απ' τη λεωφόρο Συγγρού και την Καλλιρρόης, αποτελεί το άκρως αντίθετο, καθώς διαθέτει απλοϊκότητα, λαϊκότητα και χαρακτηριστική δόμηση αθηναϊκής γειτονίας, που χτίστηκε υπο το «καθεστώς» της αντιπαροχής. Ο διαφορετικός χαρακτήρας των τμημάτων της περιοχής, όπως είναι λογικό, αποτυπώνεται απ' τις ζώνες και τις τιμές τους. Σε αυτό το σημείο, τονίζεται ότι η άμεση γειτνίαση των εν λόγω περιοχών, συνιστά μια ιδιαιτερότητα, που περισσότερο αποτελεί πλεονέκτημα παρά

μειονέκτημα της περιοχής μελέτης. Ο λόγος για τον οποίο θεωρείται αυτό, σχετίζεται με τη «συνύπαρξη της διαφορετικότητας» και τη σημασία της στο μετασχηματισμό κεντρικών περιοχών σε επίκεντρα πολιτισμού και ψυχαγωγίας.

ΖΩΝΕΣ	ΕΤΗ ΑΝΑΦΟΡΑΣ					
	1995	1998	2001	2006	2007	2016
ΙΗ	616	734	1409	2300	3100	2800
ΚΓ	587	704	1115	1700	2300	1900
Λ	514	646	1056	1500	2000	1650
ΛΕ	426	587	968	1350	1800	1450

Πίνακας 6.8.1: Οι τιμές ζώνης της περιοχής μελέτης στο πέρασμα του χρόνου

Ο πίνακας αυτός, εκτός απο ενδεικτικός της ιεράρχησης των τιμών ζώνης, παρουσιάζει και τη μεταβολή τους στο πέρασμα του χρόνου. Παρατηρώντας τον τρόπο με τον οποίο αλλάζουν οι τιμές απο έτος αναφοράς σε έτος αναφοράς, προκύπτει ότι μεταξύ των διαστημάτων 2006-2007 και 2007- 2016, οι μεταβολές πραγματοποιούνται αναλογικά. Το γεγονός αυτό, υποδηλώνει οτι στην περίπτωση αυτών των διαστημάτων, προφανώς για φορολογικούς λόγους, οι μεταβολές δεν προσαρμόζονται στην ξεχωριστή περίπτωση κάθε ζώνης. Όσον αφορά τα υπόλοιπα διαστήματα, ο τρόπος με τον οποίο μεταβάλλονται οι τιμές, δεν παρουσιάζει την ίδια ομοιομορφία. Ενδεικτική είναι η περίπτωση της ζώνης ΙΗ, που κατα το διάστημα 1998- 2001 σχεδόν διπλασιάζει την τιμή της, σ' αντίθεση με τη ζώνη ΚΓ.

Παρατηρώντας το χάρτη, φαίνεται οτι η ζώνη Λ καταλαμβάνει το μεγαλύτερο τμήμα της περιοχής μελέτης, γεγονός που «μεταφράζεται» σε αυξημένη πιθανότητα μεγάλο ποσοστό του δείγματος ακινήτων, να ανήκει στη ζώνη Λ. Αυτό συνεπάγεται στο ότι οι μεταβολές στις τιμές της εν λόγω ζώνης, διαμορφώνουν σε μεγάλο βαθμό την μεταβολή των μέσων τιμών και ως εκ τούτου τα σχετικά ποσοστά που τελικά υπολογίζονται.

#### *Μεταβολή Αντικειμενικών Αξιών σε σχέση με άλλες περιοχές*

Όσον αφορά τα υψηλά εύρη τιμών, αυτό που παρατηρείται για τα έτη 1995 και 1998, είναι οτι τόσο το Παγκράτι, όσο και η Κυψέλη διαθέτουν μεγαλύτερους μέσους όρους απ' το Κουκάκι. Παρότι αυτό δεν «συμβαδίζει» με τους αντίστοιχους μέσους όρους των εμπορικών αξιών δεν προκαλεί εντύπωση, γιατί αλλάζει μέσα στα επόμενα χρόνια. Το 2001, ο μέσος όρος των αντικειμενικών αξιών (υψηλού εύρους) του Κουκακίου, ξεπερνά για ελάχιστο αυτόν της Κυψέλης, αλλά παραμένει κατα 5% μικρότερος απ' αυτόν του Παγκρατίου. Η κατάσταση αλλάζει το 2006, με το μέσο όρο της περιοχής μελέτης να αποτελεί τον υψηλότερο μεταξύ Παγκρατίου και Κυψέλης. Συγκεκριμένα, ο μέσος όρος της Κυψέλης

υπολείπεται τώρα κατα 10%. Η ανατροπή αυτή, κατα το διάστημα της πενταετίας που μεσολάβησε, έχει άμεση συσχέτιση με την αναβάθμιση της περιοχής απ' την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων και την εξυπηρέτηση της απ' τους δύο νέους σταθμούς του μετρό. Προφανώς, η αύξηση που πραγματοποίησε το Υπουργείο Οικονομικών στις τιμές ζώνης της περιοχής, υπήρξε εμφανώς μεγαλύτερη απ' τις αντίστοιχες αυξήσεις στις τιμές ζώνης των άλλων δύο περιοχών, με αποτέλεσμα αυτό ν' αποτυπώνεται στις σχετικές μεταβολές. Δεδομένου ότι στα επόμενα διαστήματα, οι μεταβολές στις τιμές των ζωνών απ' το Υπουργείο Οικονομικών έγινε αναλογικά για όλες τις ζώνες, ο σχολιασμός τους δεν παρουσιάζει ενδιαφέρον.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΞΙΕΣ						
ΥΨΗΛΟ ΕΥΡΟΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΞΙΩΝ						
	2016	2007	2006	2001	1998	1995
<b>ΚΟΛΩΝΑΚΙ</b>	2349	2566	2102	1732	937	702
<b>ΚΟΥΚΑΚΙ</b>	1127	1381	1032	718	441	350
	48%	54%	49%	41%	47%	50%
<b>ΚΥΨΕΛΗ</b>	951	1156	849	674	492	391
	40%	45%	40%	39%	52%	56%
<b>ΠΑΓΚΡΑΤΙ</b>	1086	1325	1011	814	489	408
	46%	52%	48%	47%	52%	58%
	2016	2007	2006	2001	1998	1995

Πίνακας 6.8.2: Σχετικές Μεταβολές Υψηλού Εύρους Αντικειμενικών Αξιών

Κατ' αντιστοιχίαν με τις σχετικές μεταβολές υψηλού εύρους μεταβάλλονται οι μέσοι όροι και στην περίπτωση χαμηλού. Μέχρι και το έτος 1998, τα ακίνητα χαμηλού εύρους της περιοχής μελέτης παρουσιάζουν μέσο όρο αντικειμενικών αξιών (ανα τ.μ.) ίσο με το μέσο όρο της Κυψέλης. Η κατάσταση αλλάζει το 2001, με το Κουκάκι να ξεπερνά κατα περίπου 20% την Κυψέλη, που αποτελεί την περιοχή αναφοράς. Παρά τη σχετική αύξηση ως προς την Κυψέλη, ο μέσος όρος παραμένει χαμηλότερος απ' αυτόν του Παγκρατίου. Το ενδιαφέρον, συγκεντρώνεται στο διάστημα 2001- 2006, κατα το οποίο το Κολωνάκι παραμένει χωρίς σχετική μεταβολή ως προς την περιοχή αναφοράς, σε αντίθεση με το Κουκάκι που σημειώνει στο ίδιο διάστημα μεταβολή της τάξεως του 20%. Με τη μεταβολή αυτή, ο μέσος όρος των αντικειμενικών αξιών (χαμηλού εύρους) της περιοχής μελέτης είναι κατα 5% μεγαλύτερος απ' αυτόν του Παγκρατίου. Οι σχετικές μεταβολές, που σημειώνονται στο διάστημα αυτό και συνεπάγονται τη διαφοροποίηση της περιοχής μελέτης, είναι κατα πάσα πιθανότητα αποτέλεσμα των μεγαλύτερων αυξήσεων, που πραγματοποίησε το Υπουργείο Οικονομικών στις τιμές ζώνης της περιοχής. Η αναβάθμιση της περιοχής, κατόπιν της πεζοδρόμησης της Διονυσίου Αρεοπαγίτου (2003) και της εξυπηρέτησης της, απ' τους δύο νέους σταθμούς



μετρό, πιθανόν ν' αποτελέσει το βασικό λόγο που ώθησε το Υπουργείο ν' αυξήσει τις τιμές ζώνης της περιοχής περισσότερο συγκριτικά με τις άλλες περιοχές.

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΕΣ ΑΞΙΕΣ						
ΧΑΜΗΛΟ ΕΥΡΟΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΞΙΩΝ						
	2016	2007	2006	2001	1998	1995
<b>ΚΥΨΕΛΗ</b>	820	991	727	592	424	338
<b>ΚΟΥΚΑΚΙ</b>	1074	1310	983	692	423	337
	131%	132%	135%	117%	100%	100%
<b>ΚΟΛΩΝΑΚΙ</b>	2332	2496	2075	1696	899	666
	284%	252%	285%	286%	212%	197%
<b>ΠΑΓΚΡΑΤΙ</b>	1023	1250	946	740	437	365
	125%	126%	130%	125%	103%	108%
	2016	2007	2006	2001	1998	1995

Πίνακας 6.8.3: Σχετικές Μεταβολές Χαμηλού Εύρους Αντικειμενικών Αξιών

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η διπλωματική εργασία με τίτλο: «Αστική Διαδικασία και Αξίες Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στη Αθήνα» αποτελεί μια προσπάθεια κατανόησης και ερμηνείας, των μετασχηματισμών που λαμβάνουν τόπο στις σύγχρονες πόλεις. Στην προσπάθεια αυτή, η επιλογή της περιοχής μελέτης έγινε με κεντρικό κριτήριο, τη συγκέντρωση χαρακτηριστικών και την εμφάνιση τάσεων, που μαρτυρούν μια «προδιάθεση» για μετασχηματισμό με βάσει πρότυπα μετασχηματισμού της διεθνούς βιβλιογραφίας. Ως εκ τούτου, η προσφορά της εργασίας αφορά κυρίως τη διατύπωση ερωτημάτων, παρά απαντήσεων, σχετικά με ζητήματα που αφορούν τις σύγχρονες πόλεις και τους μετασχηματισμούς που πραγματοποιούνται σ' αυτές.

Η διπλωματική εργασία, στην «πρώιμη» φάση της, στόχευε στη «σύνδεση» των μεταβολών

- της οργάνωσης και λειτουργίας της περιοχής και
- της αγοράς ακινήτων

με προγράμματα αναβάθμισης και κατασκευαστικά έργα, που έλαβαν πρόσφατα τόπο στην περιοχή και βελτίωσαν την εικόνα της. Με άλλα λόγια, ο στόχος της αρχικά αφορούσε την απόδοση των μεταβολών που υπέστησαν οι χρήσεις και οι εμπορικές αξίες, στις σχεδιαστικές παρεμβάσεις που υλοποιήθηκαν στο πρόσφατο παρελθόν.

Κατα το διάστημα, της συγγραφής του θεωρητικού τμήματος της εργασίας, το ενδιαφέρον της έρευνας άλλαξε προσανατολισμό ύστερα απο εμβάθυνση:

- ✓ στις πολιτικές που βρίσκονται πίσω απο τις σχεδιαστικές παρεμβάσεις και
- ✓ στις διεθνείς τάσεις που παρατηρούνται σε κεντρικά τμήματα πόλεων

Αποτέλεσμα του διαφορετικού επίκεντρου ενδιαφέροντος, αποτέλεσαν οι μετασχηματισμοί που υφίστανται τα κέντρα των σύγχρονων πόλεων. Σύμφωνα με τη διεθνή βιβλιογραφία, οι μετασχηματισμοί αυτοί είναι απόρροια των διαφορετικών οικονομικών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται σε αυτά. Η γεωγραφία των νέων οικονομικών δραστηριοτήτων και οι επιπτώσεις της στη λειτουργία των αστικών κέντρων, αποτέλεσε τελικά τον κεντρικό προβληματισμό της εν λόγω εργασίας. Ως εκ τούτου, η διπλωματική εργασία με τίτλο «Αστική Διαδικασία και Αξίες Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στη Αθήνα», αποτελεί μια γεωγραφικής φύσεως

προσπάθεια για την «σκιαγράφηση» των αλλαγών που παρατηρούνται στα κέντρα των σύγχρονων πόλεων.

Οι μεταβολές στις χρήσεις και τις αξίες της περιοχής μελέτης, χρησιμοποιούνται στα πλαίσια του διαφοροποιημένου στόχου της εργασίας, όχι τόσο για ν' αποδείξουν τις επιπτώσεις των προγραμμάτων αναβάθμισης και των κατασκευαστικών έργων, όσο για ν' αποδείξουν την εξελικτική διαδικασία στην οποία βρίσκεται. Η επισήμανση του μεταβαλλόμενου χαρακτήρα της περιοχής, επιχειρείται μέσα απ' την ανάγνωση της «νέας πραγματικότητας» που ορίζουν για αυτήν σημαντικά έργα, αλλά και μέσα απ' την ανάλυση της οικονομικής δραστηριότητας, όπως αυτή αποτυπώνεται σήμερα.

Διαμέσω των μεταβολών (χρήσεων και αξιών ακινήτων) που χρησιμοποιούνται στα πλαίσια της εργασίας, αποσκοπείται η επισήμανση των «τάσεων» που μαρτυρούν τον εν δυνάμει μετασχηματισμό της περιοχής μελέτης. Το θεωρητικό κομμάτι, περιλαμβάνει πλήθος αναφορών στη διεθνή βιβλιογραφία, που καλύπτουν ένα μεγάλο εύρος ζητημάτων που σχετίζονται με το μετασχηματισμό των σύγχρονων πόλεων. Ως εκ τούτου, πέρα απ' τη χρησιμότητά του στον «ορισμό» εννοιών που χρησιμοποιούνται στο κομμάτι της ανάλυσης, η αξία του έγκειται στο ότι συνθέτει το πλαίσιο των μετασχηματισμών που πραγματοποιούνται στις σύγχρονες πόλεις.

Βάσει του «υπαρκτού» αυτού πλαισίου, η μετάλλαξη του χαρακτήρα της περιοχής και ο εν δυνάμει μετασχηματισμός της σε επίκεντρο πολιτισμού και αναψυχής, αποτελούν εκφάνσεις ενός φαινομένου, που παρουσιάζει μεγάλη συχνότητα τα τελευταία χρόνια, σε κεντρικά τμήματα σύγχρονων πόλεων. Η έντονη εμφάνιση φαινομένων μετασχηματισμού κεντρικών περιοχών, συνδέεται με τις νέες αστικές οικονομίες και τον κεντρικό ρόλο, που διαδραματίζουν πλέον στην παραγωγική διαδικασία.

Η περιοχή μελέτης, πέραν της γειτνίασης με πλήθος αρχαιολογικών χώρων, της καλής εξυπηρέτησης απ' το μετρό και της παρουσίας πολιτισμικών κέντρων υπερτοπικής εμβέλειας, διαθέτει ιστορική ταυτότητα και έναν ενδιαφέροντα ιστό, που μαρτυρά την ιστορική μνήμη της παλιάς Αθήνας. Επίσης, διαθέτει μικροκλίμακα και μια ατμόσφαιρα γειτονιάς που αλλάζει απο τμήμα σε τμήμα, χαρίζοντας της ποικιλομορφία και πολυμορφία. Τα στοιχεία αυτά, είναι που «εμπορευματοποιούνται», διότι προσδίδουν πολιτιστική και εμπορική αξία στην περιοχή, μετατρέποντας την σε τουριστικά αξιοποιήσιμο προορισμό.

Η περιοχή μελέτης, στην προσπάθεια να αποτελέσει τόπο παραγωγής κέρδους, ακολουθά τις τάσεις της εποχής, «επιζητώντας» ν' αναγορευτεί σε πολιτιστική-πολιτισμική γειτονιά και ν' αποτελέσει πόλο έλξης τουριστικής δραστηριότητας. Πιο συγκεκριμένα, απώτερο σκοπό των πολιτικών που αφορούν την περιοχή, αποτελεί η συγκέντρωση ενός εναλλακτικού ρεύματος τουριστικών εισροών, που αποζητά την κατανάλωση «πραγμάτων» πολιτισμικού χαρακτήρα. Η ευρύτερη περιοχή του Κουκακίου, λόγω των πληρούμενων προδιαγραφών για μετασχηματισμό της σε επίκεντρο πολιτισμού και αναψυχής, βρίσκεται εν εξελίξει. Τα τοπικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά της, αξιοποιούνται στα πλαίσια της πολιτισμικής στροφής και αναδεικνύονται σε εργαλεία για την οικονομική ανάπτυξη.

Οι προδιαγραφές που πληρεί το Κουκάκι, το αναγορεύουν σε μια περιοχή του κέντρου της Αθήνας με προοπτικές. Οι προοπτικές αυτές, αποτυπώνονται στις σχετικές μεταβολές των εμπορικών και των αντικειμενικών αξιών. Σ' αντίθεση με άλλες περιοχές του κέντρου, το συγκριτικό πλεονέκτημα του Κουκακίου, που είναι αποτέλεσμα των πληρούμενων προδιαγραφών για μετασχηματισμό σε επίκεντρο πολιτισμού, αποτελεί παράγοντα διαφοροποίησης της αναπτυξιακής του πορείας. Όπως αναφέρει η Δερδεμέζη (2017), *οι επενδύσεις στο χώρο των ακινήτων της περιοχής, δεν στοχεύουν πια να καλύψουν την ανάγκη στέγασης των Αθηναίων αλλά προσβλέπουν στην χρησιμοποίηση των ακινήτων ως τουριστικών σπιτιών για τον επισκέπτη – τουρίστα, που ενδιαφέρεται να έρθει σε επαφή τόσο με τα ιστορικά στοιχεία του τόπου όσο και με την σύγχρονη πραγματικότητα.* Το φαινόμενο αυτό αποτελεί μια αρκετά πρόσφατη ένδειξη των όσων προσπαθεί να «σκιαγραφήσει» η εν λόγω εργασία. Η ανάδειξη του Κουκακίου το 2016 απ' την πλατφόρμα του Airbnb ως «μία απ' τις πέντε (5) δημοφιλέστερες γειτονιές του κόσμου για ενοικιάσεις τουριστικού σπιτιού» αποτελεί μια προφανή ένδειξη της ταυτότητας που «προσπαθεί» να αποκτήσει η περιοχή.

Η πολιτισμική ταυτότητα της περιοχής, που οφείλεται κατα κύριο λόγο στη γειτνίαση με αρχαιολογικούς χώρους (λόφος Ακρόπολης, λόφος Φιλοπάππου, Στήλες του Ολυμπίου Διός) και στην παρουσία των δύο πρόσφατων Μουσείων (Μουσείο Ακροπόλης (2009) και Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης (2016)), δεν αρκεί για ν' αποτελέσει η περιοχή «ολοκληρωμένο τουριστικό πακέτο». Για αυτό το λόγο, στην προσπάθεια για μετατροπή της σε ελκυστική τοποθεσία «κατανάλωσης» ελεύθερου χρόνου, στα πλαίσια του περιβάλλοντος της έντονης παρουσίας του πολιτιστικού

στοιχείου, πραγματοποιείται μια στροφή προς την ψυχαγωγία και δη προς την εναλλακτική ψυχαγωγία. Το φαινόμενο αυτό, που ουσιαστικά αποτελεί την «προσπάθεια» την περιοχής ν'αποτελέσει ανταγωνιστικό προορισμό, απεικονίζεται εμφανώς στους χάρτες στο κεφάλαιο “οι μεταβολές των χρήσεων γης στην περιοχή”.

Η πύκνωση των εμπορικών χρήσεων αναψυχής και εστίασης, που ακολούθησε την εξαφάνιση των μεταποιητικών δραστηριοτήτων και του λιανικού εμπορίου, αποτελούν βασικότατη ένδειξη της εξελικτικής διαδικασίας της περιοχής. Παρότι, οι αυξημένες πυκνότητες φαίνεται να συγκεντρώνονται σε πόλους ανάπτυξης και συγκεκριμένα γύρω απ'το μετρό, η ολοένα αυξανόμενη εξάπλωση των δραστηριοτήτων αναψυχής, προδίδει ότι δεν πρόκειται να περιοριστεί αποκλειστικά στους υφιστάμενους θύλακες. Η έντονη μεταβολή που παρατηρείται στους χάρτες πυκνότητας εμπορικών χρήσεων απ' το 2011 στο 2014, αποκαλύπτει τους αυξανόμενους ρυθμούς μετασχηματισμού της περιοχής τα τελευταία χρόνια. Οι αυξημένοι ρυθμοί, θεωρείται οτι συνδέονται με την πρόσφατη λειτουργία των δύο (2) Μουσείων. Ειδικά, όσον αφορά το δεύτερο που λειτουργεί απ' το 2016 ήδη παρατηρείται αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στην εγγύτερη γειτονιά του (οδός Φαλήρου), γεγονός που σημαίνει ότι στο προσεχές διάστημα η εξελικτική διαδικασία της περιοχής σε επίκεντρο πολιτισμού και αναψυχής θα επιταχυνθεί.

Όπως φαίνεται, η περιοχή στην προσπάθεια να εκμεταλλευτεί το συγκριτικό της πλεονέκτημα και ν' αποτελέσει τουριστικό προορισμό υφίσταται μια γενικευμένη μετάλλαξη και μια εμπορευματοποίηση. Οι οικονομικές δραστηριότητες που πολλαπλασιάζονται κατά το τελευταίο διάστημα, αποσκοπούν στη δημιουργία μιας συμπληρωματικής του πολιτισμού αγοράς, που θα απορροφά τους επισκέπτες. Σύμφωνα με τη Βαΐου και τον Χατζημιχάλη (2012), *η κατανάλωση πολιτισμού και η εμπορευματοποίηση της διαφοράς και των ταυτοτήτων, αναδιατάσσουν τις επενδύσεις και διαπραγματεύονται εικόνες, οι οποίες προσδιορίζονται απ' τις πολλαπλές κοινωνικές συναντήσεις που συνθέτουν την καθημερινή ζωή στους δρόμους, τα μαγαζιά και τα πάρκα- γενικά στους χώρους όπου αποκτούμε εμπειρία της δημόσιας ζωής στις πόλεις.* Η προσπάθεια της δημιουργίας και προβολής μιας ταυτότητας (place branding) αποσκοπεί στην προσέλκυση επενδύσεων, σε διεθνή γεγονότα, επισκέπτες και δραστηριότητες που θα επανατοποθετήσουν τους τόπους στον παγκόσμιο χάρτη και θα απομακρύνουν εικόνες απαξίωσης και υποβάθμισης.

Σ' ένα παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον, όπου οι πόλεις ανταγωνίζονται μεταξύ τους για την προσέλκυση επενδύσεων και επισκεπτών, χρησιμοποιείται η εμπορική προώθηση του τόπου και η κουλτούρα, ως οικονομικές βάσεις. Στην αυξημένη ανάγκη για επιβίωση σ' ένα τέτοιο καπιταλιστικό περιβάλλον, ακόμα και οι γειτονιές, που είναι η μικρότερη μονάδα στο «παιχνίδι», στην προσπάθεια προσέλκυσης πολιτιστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων, καταλήγουν σε ορισμένες περιπτώσεις να «πωλούν» τα τοπικά τους χαρακτηριστικά. Το διακύβευμα είναι οι τουριστικού και καταναλωτικού χαρακτήρα δραστηριότητες που πληθαίνουν στην περιοχή μελέτης, ανταποκρινόμενες στις τάσεις μετασχηματισμού που εμφανίζει, να μην εδραιώσουν μια άλλη καθημερινότητα στην περιοχή, που αποκλείει απ' την κοινωνική ζωή της, κατοίκους και δραστηριότητες, προκειμένου για την εγκατάσταση μιας ελκυστικής ταυτότητας.

Η διατήρηση της κοινωνικής φυσιογνωμίας της περιοχής, κατά τη διαδικασία των μετασχηματισμών που υφίσταται, αποτελεί ένα κρίσιμο ζήτημα, που πρέπει ν' αποτελεί κεντρική προτεραιότητα των ασκούμενων πολιτικών στην περιοχή, ώστε να μην επαναληφθούν φαινόμενα του παρελθόντος, όπου κάτοικοι της περιοχής εκτοπίστηκαν γιατί δεν «χωρούσαν» στην νέα ταυτότητα της περιοχής και τα επακόλουθα αυτής.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Burgel, G. (2007). *Η σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη: Από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο έως σήμερα*. Αθήνα: Πλέθρον.
- Hall, T. (2005). *Αστική Γεωγραφία*. Αθήνα: Κριτική.
- Harvey, D. (1973). *Social Justice and the City*. London.
- Harvey, D. (1975). The geography of capitalist accumulation: a reconstruction of the Marxian theory. *Antipode* 2 , 9-21.
- Harvey, D. (1990). *The condition of postmodernity: An Enquiry into the origins of Cultural Change*. Cambridge, Massachusetts: Blackwell.
- Harvey, D. (2001). Globalization and the spatial Fix. *Geographische revue* 2 , 23-30.
- Harvey, D. (2001). *Spaces of Capital: Towards a critical geography*. Edinburgh.
- Harvey, D. (2011). *Εξεγερμένες Πόλεις*. Αθήνα: ΚΨΜ.
- Lefebvre, H. (2007). *Δικαίωμα στην Πόλη: Χώρος και Πολιτική*. Αθήνα: 2007.
- Αγγελίδης, Δ. (n.d.). Εξευγενισμός: Η ταξική αναβάθμιση μιας περιοχής.
- Αγγελοπούλου, Λ.-Α. (2014). Πολεοδομικές-Συγκοινωνιακές Παρεμβάσεις και Αξίες Ακινήτων, Διεθνή Παραδείγματα. *Ερευνητική Εργασία, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, ΑΠΘ*. Θεσσαλονίκη.
- Αλεξίου, Ε., Βασιλάκη, Ε., Γιακουβάκη, Ζ.-Α., Δεσδεμέζη, Β., Λατινοπούλου, Μ., & Μπουλουγούρα, Κ. (2017). Κοινωνικές αλληλεπιδράσεις των νησίδων πολιτισμού με το αστικό περιβάλλον τους: Η περίπτωση του Κουκακίου. *Σπουδαστική εργασία, ΔΠΜΣ "Πολεοδομία-Χωροταξία", Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ*. Αθήνα.
- Αραβαντινός, Α. (2007). *Πολεοδομικός σχεδιασμός*. Αθήνα: Συμμετρία.
- Αριστερή Κίνηση Εργαζομένων Αρχιτεκτόνων. (2013). *Κρίση κατοικίας στην Ελλάδα: Παρελθόν και παρόν, οικίστικο απόθεμα και διαδικασίες πρόσβασης*. Ανάκτηση από Αριστερή Κίνηση Εργαζομένων Αρχιτεκτόνων: <https://akea2011.com/2013/05/29/krisikatikiasstinellada/>
- Βαίου, Ν., & Χατζημιχάλης, Κ. (2012). *Ο χώρος στην αριστερή σκέψη*. Αθήνα: Ινστιτούτο Νίκος Πουλαντζάς, Νήσος.

- Βασιλείου, Μ. (2009). Σταθμοί του μέτρου: Πολεοδομική ανάλυση και επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον. *Διπλωματική Εργασία, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, ΤΕΙ Πειραιά*. Αθήνα.
- Βιτοπούλου, Α., Γεμενετζή, Γ., Γιαννάκου, Α., Καυκαλάς, Γ., & Τασοπούλου, Α. (2015). *Βιώσιμες πόλεις: Προσαρμογή και ανθεκτικότητα σε περιόδους κρίσης*. Αθήνα: ΣΕΑΒ.
- Βλαστός, Θ., & Μηλάκης, Δ. (2006). *Πολεοδομία vs Μεταφορές: Από την απόκλιση στη σύγκλιση*. Αθήνα: Παπασωτηρίου.
- Γοσποδίνη, Ά. (2011). *Αστικός σχεδιασμός: Προκλήσεις και νέοι ορίζοντες*.
- Δήμος Αθηναίων . (2002). *Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης Περιοχής "Κουκάκιου - Άνω Πετραλώνων"*. Αθήνα.
- Ελληνική Δημοκρατία. (2016). *ΦΕΚ 48B (20-1-2016)*.
- Εμμανουήλ, Δ. (2008). *Πολεοδομικός χώρος, κατοικία και τιμές στη Αθήνα (1984-2004)*. Αθήνα: ΕΚΚΕ.
- Ζαιρέ, Δ.-Θ. (2012). Σύγχρονα αστικά φαινόμενα και πολεοδομικός σχεδιασμός: Η περίπτωση του Θησείου. *Διπλωματική Εργασία, ΔΠΜΣ "Περιβάλλον και Ανάπτυξη", Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ*. Αθήνα.
- Ζεντέλης, Π. (2015). *Real Estate: Αξία, Εκτίμηση, Ανάπτυξη, Επενδύσεις, Διαχείριση*. Κάλλιπος.
- Θεοδωράκη, Σ., & Φαφούτη, Κ. (2012). *Κουκάκι\_ανάβαθμισεις του υπαιθρίου αστικού χώρου. Διπλωματική Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, ΕΜΠ*. Αθήνα.
- Ιωάννου, Β., & Σεργιάς, Κ. (2007). Το παρόν και το μέλλον του ελληνικού αστικού τόπιου. *Αειχώρος 6: 1, 86-99*.
- Λαμπρόπουλος, Τ. (2010). Σύστημα Αντικειμενικού Προσδιορισμού Αξίας Ακινήτων. *Διδακτικές σημειώσεις στο μάθημα "Αξίες Ακινήτων & Διαχείριση Γης", Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ*. Ζωγράφου.
- Μαντά, Α. (2012). Χρήσεις γης, αξίες γης και κυκλοφοριακές στο Δήμο Χαλκιδέων. Η μεταξύ τους σχέση και εξέλιξη. *Διπλωματική Εργασία, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ*. Αθήνα.



- Μαντούβαλου, Μ. (1996). Αστική γαιοπρόσδοος, τιμές γης και διαδικασίες ανάπτυξης του αστικού χώρου II. Προβληματική για την ανάλυση του χώρου στην Ελλάδα. *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών* 89-90, 53-80.
- Μαρία, Μ. (1995). Αστική γαιοπρόσδοος, τιμές γης και διαδικασίες ανάπτυξης του αστικού χώρου I. Σημειώσεις στη θεωρία μέσα από την ελληνική εμπειρία. *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών* 88, 33-59.
- Μέλισσας, Δ. (2015). *Διάλεξη στην Αρχιτεκτονική Σχολή ΕΜΠ*. Ανάκτηση από <http://courses.arch.ntua.gr/fsr/129278/Melissas-2.pdf>
- Μοσχίδου, Α. (2011). Η αστική ανάπλαση στον ευρωπαϊκό και ελληνικό χώρο - Παράδειγμα του ιστορικού κέντρου της Αθήνας. *Διπλωματική Εργασία, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ*. Αθήνα.
- Οικονομικών, Υ. (1998). *Πίνακες τιμών αντικειμενικών αξιών*. Αθήνα.
- Περιοδικό Κομπρεσέρ. (2014). Μητροπόλεις σε κρίση στην εποχή του νεοφιλελευθερισμού.
- Πότσιου, Χ. (2008). Ο οικονομικός χαρακτήρας του Κτηματολογίου: Εκτιμήσεις Αξιών Ακινήτων, Φορολογία και Αγορά Ακινήτων. *Διδακτικές σημειώσεις στο μάθημα "Κτηματολόγιο και ΣΠΓ", Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ*. Αθήνα.
- Σαγιάς, Ί. (n.d.). Αστική Γεωγραφία: Η Μεταμοντέρνα Πόλη. *Διδακτικές σημειώσεις στο μάθημα "Αστική Γεωγραφία", Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ*.
- Σαγιάς, Ί., & Σιόλας, Ά. (n.d.). Αστική Γεωγραφία: Γαιοπρόσδοος και Χωροθέτηση Δραστηριοτήτων. *Διδακτικές σημειώσεις στο μάθημα "Αστική Γεωγραφία", Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ*.
- Σιόλας, Ά., & Σαγιάς, Ί. (2005). Σημειώσεις Αστικής Γεωγραφίας. *Διδακτικές σημειώσεις στο μάθημα "Αστική Γεωγραφία", Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ*. Αθήνα.
- Σιόλας, Ά. (2005). Άνθρωπος και Χώρος. *Διδακτικές σημειώσεις στο μάθημα "Πολεοδομία", Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ*. Αθήνα.

- Σιόλας, Ά., Βάσση, Α., Βλαστός, Θ., Κυριακίδης, Χ., Μπακογιάννης, Ε., & Σίτη, Μ. (2015). *Μέθοδοι, Εφαρμογές και Εργαλεία Πολεοδομικού Σχεδιασμού*. Αθήνα: ΣΕΑΒ.
- Στέκι Αρχιτεκτονικής. (2011). *Επιστημονικές απαντήσεις για το κέντρο της Αθήνας*. Αθήνα.
- Τα παιδιά της Γαλαρίας. (2014). "Εξευγενίζοντας" τους πληβείους . Αθήνα .
- Τιβικέλη, Ε. (2014). Διερεύνηση χωρικών και κοινωνικών μεταβολών στην περιοχή των Άνω Πετραλώνων. *Διπλωματική Εργασία, ΔΠΜΣ "Γεωπληροφορική", Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ*. Αθήνα.
- Τσιγδινός, Σ. (2016). Φυσικός σχεδιασμός του Υμηττού και ένταξή του στο αστικό περιβάλλον. *Διπλωματική Εργασία, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, ΕΜΠ*. Αθήνα.
- Υπουργείο Οικονομικών . (2007). *Πίνακες τιμών αντικειμενικών αξιών*.
- Υπουργείο Οικονομικών. (1995). *Πίνακες τιμών αντικειμενικών αξιών*. Αθήνα.
- Υπουργείο Οικονομικών. (2006). *Πίνακες τιμών αντικειμενικών αξιών* .

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ ΧΑΡΤΩΝ**



100 0 100 200 m

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κονκάκι στην Αθήνα"

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ


### ΜΟΡΑΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ 2011

#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

 Low- Low

 Low- High

 High- High

 Unsignificant

 Άλλες Περιοχές

ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ: ΕΛΣΤΑΤ



100 0 100 200 m


ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

#### ΜΟΡΑΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ 2014

#### ΥΠΟΜΝΗΜΑ

 Unsignificant

 High-High

 Low-High

 Low-Low

 Άλλες Περιοχές

ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ: ΚΑΤΑΓΡΑΦΕΣ ΦΟΙΤΗΤΩΝ/ΤΡΙΩΝ Σ.Α.Τ.Μ 2014




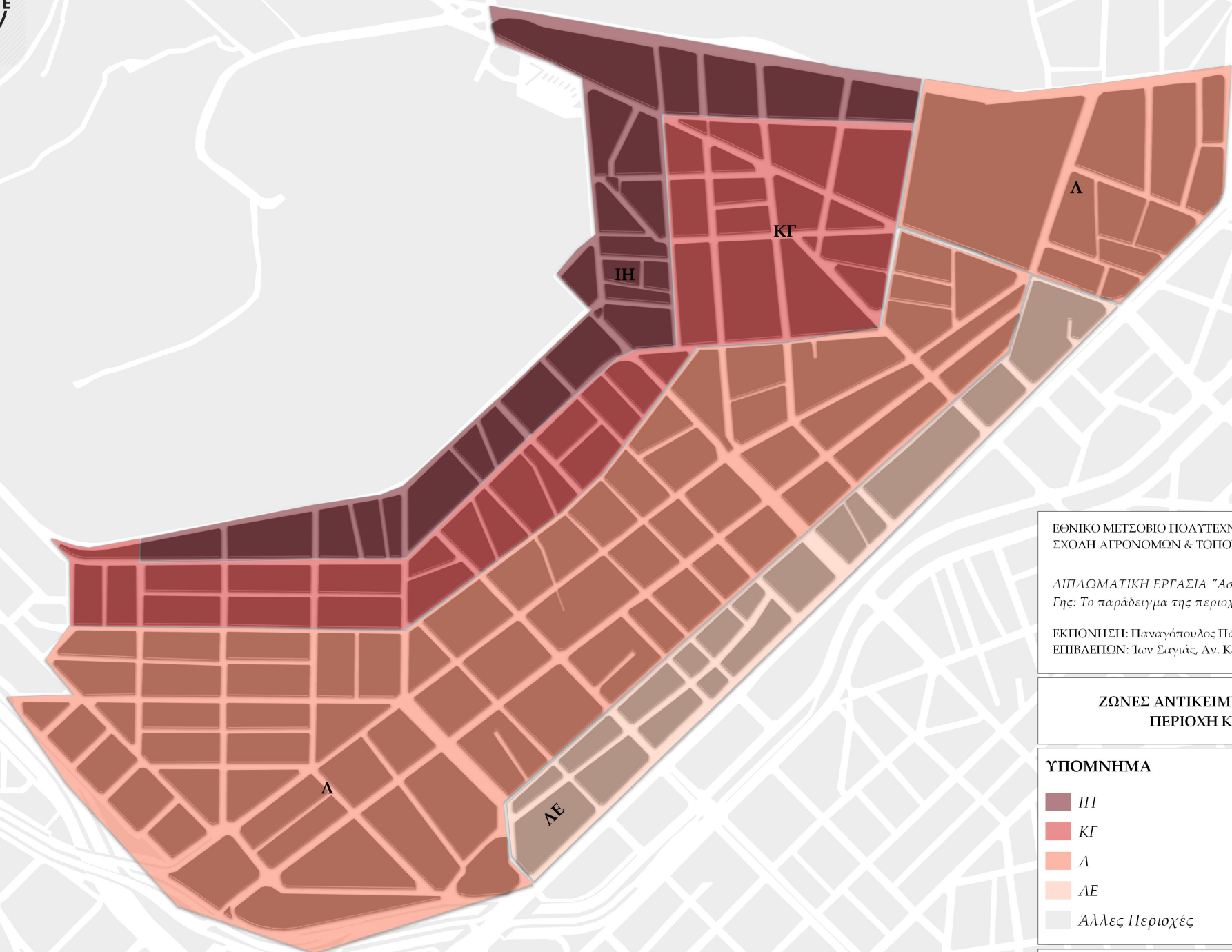
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

*ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"*

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

**ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΚΤΙΡΙΑ**

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
-  Διατηρητέα Κτίρια
  -  Άλλες Περιοχές






ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

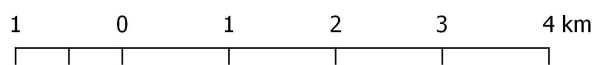
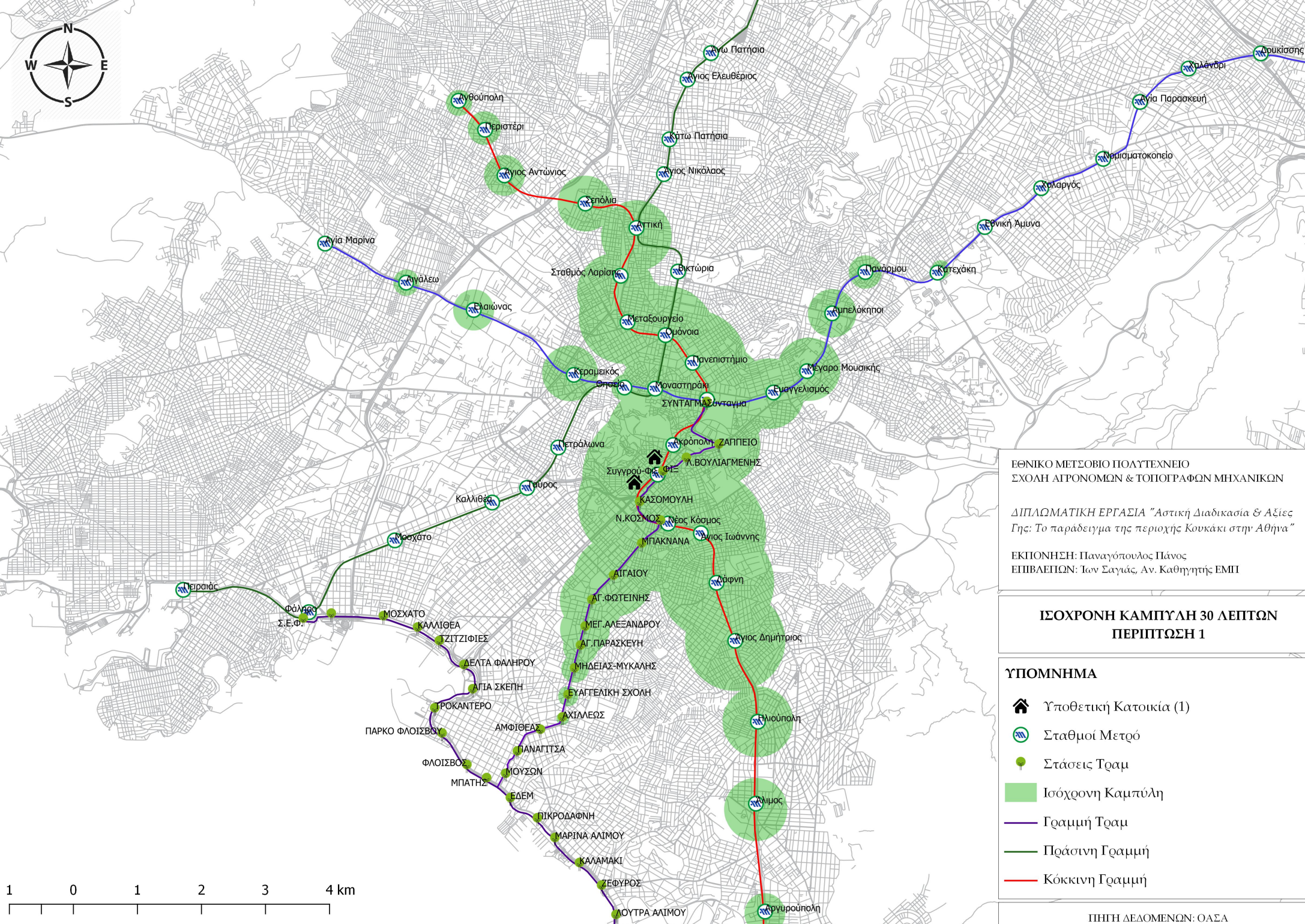
**ΖΩΝΕΣ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΞΙΩΝ  
ΠΕΡΙΟΧΗ ΚΟΥΚΑΚΙ**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

	IH
	KΓ
	Λ
	ΛΕ
	Άλλες Περιοχές

ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ: ΠΙΝΑΚΕΣ ΤΙΜΩΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΙΚΩΝ ΑΞΙΩΝ,  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

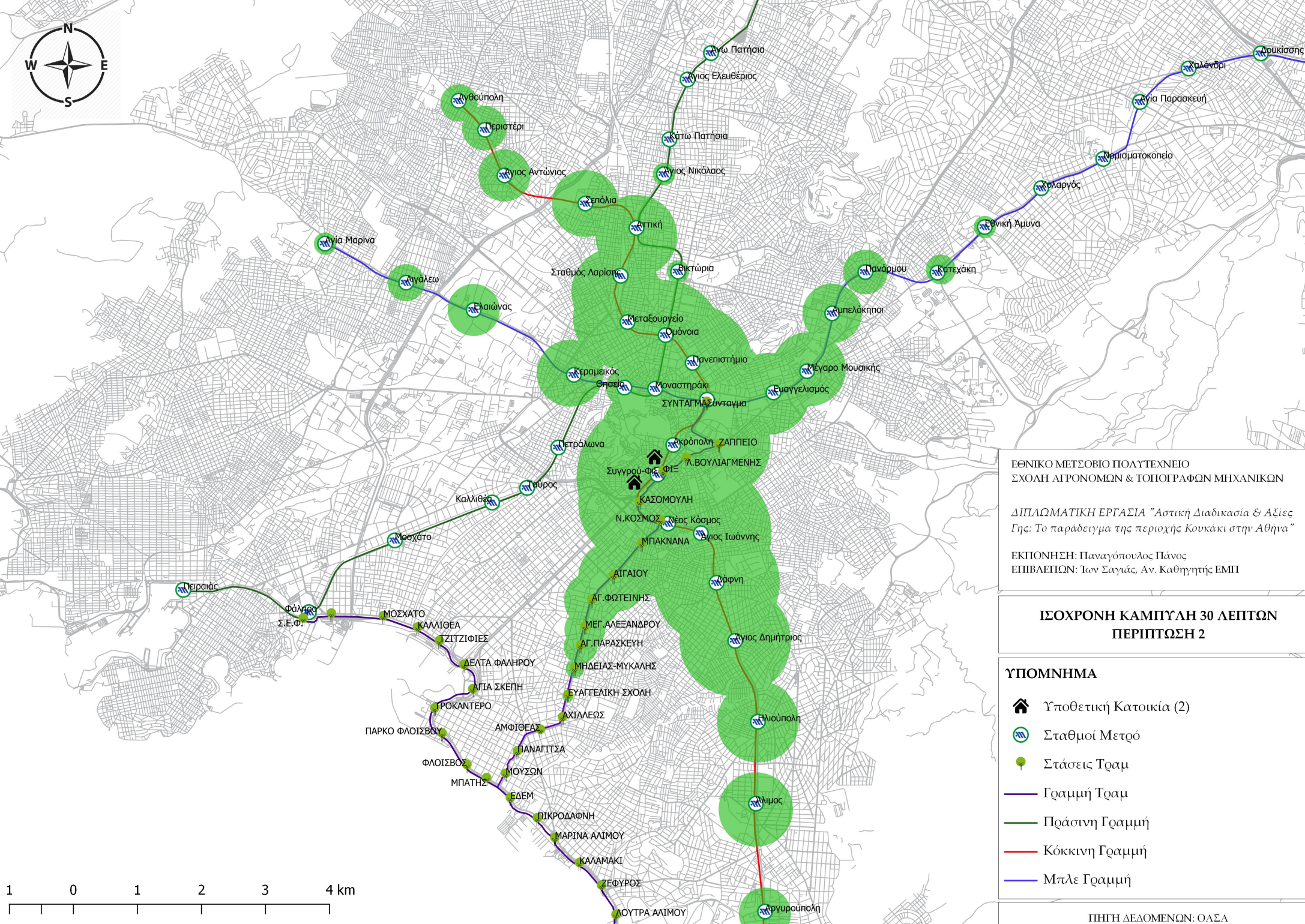
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΗΒΛΕΨΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

### ΙΣΟΧΡΟΝΗ ΚΑΜΠΥΛΗ 30 ΛΕΠΤΩΝ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ 1

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- Υποθετική Κατοικία (1)
  - Σταθμοί Μετρό
  - Στάσεις Τραμ
  - Ισόχρονη Καμπύλη
  - Γραμμή Τραμ
  - Πράσινη Γραμμή
  - Κόκκινη Γραμμή





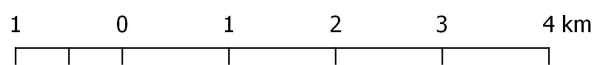
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

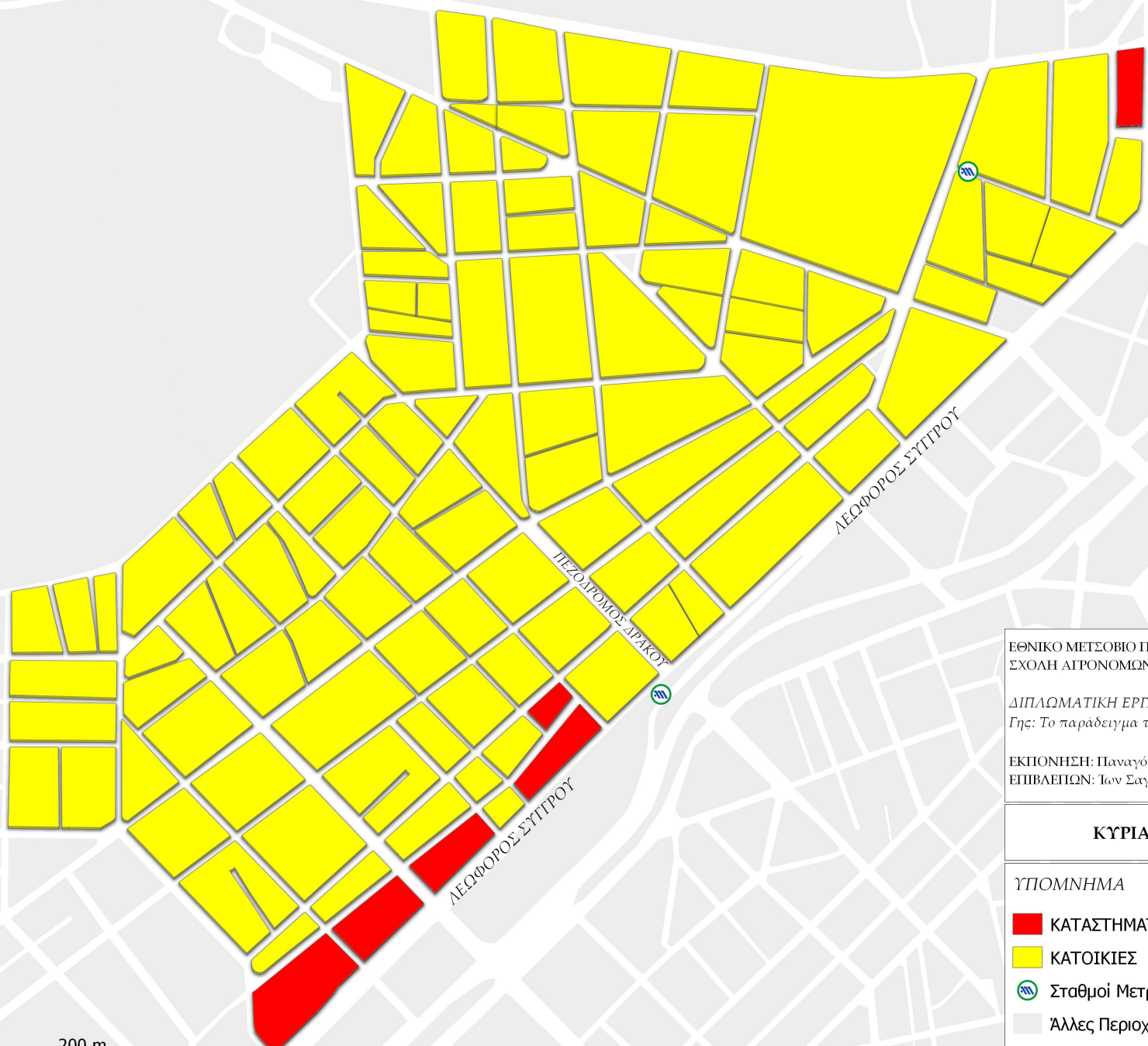
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
 Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
 ΕΠΗΒΛΕΨΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

**ΙΣΟΧΡΟΝΗ ΚΑΜΠΥΛΗ 30 ΛΕΠΤΩΝ  
 ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ 2**

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- Υποθετική Κατοικία (2)
  - Σταθμοί Μετρό
  - Στάσεις Τραμ
  - Γραμμή Τραμ
  - Πράσινη Γραμμή
  - Κόκκινη Γραμμή
  - Μπλε Γραμμή





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΕΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

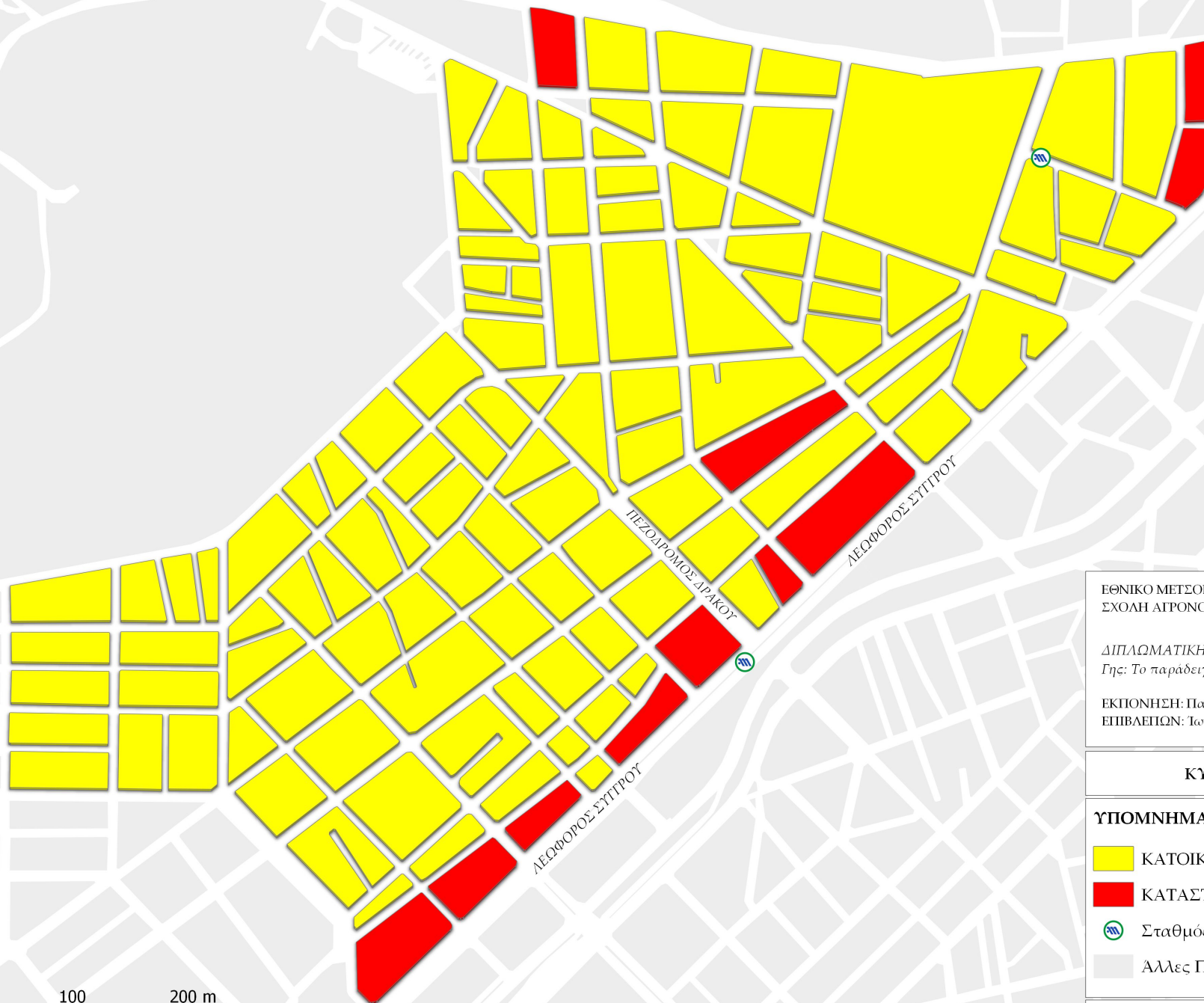
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

**ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ 2001**

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ
- ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
  - ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ
  - Σταθμοί Μετρό
  - Άλλες Περιοχές

ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ: ΕΛΣΤΑΤ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

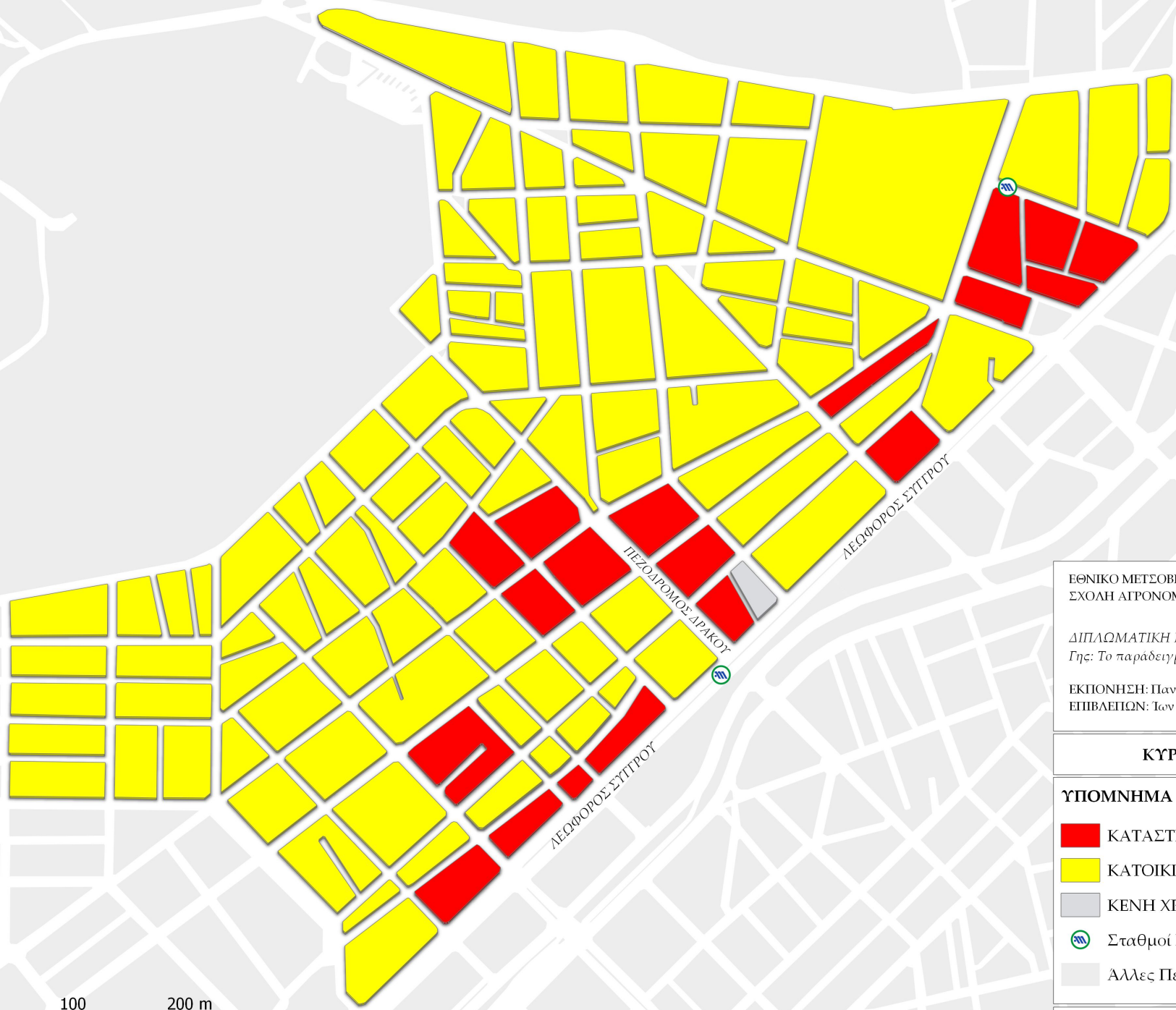
ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγιώπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

**ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ 2011**

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
  - ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
  - Σταθμός Μετρό
  - Άλλες Περιοχές

ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ: ΕΛΣΤΑΤ










ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

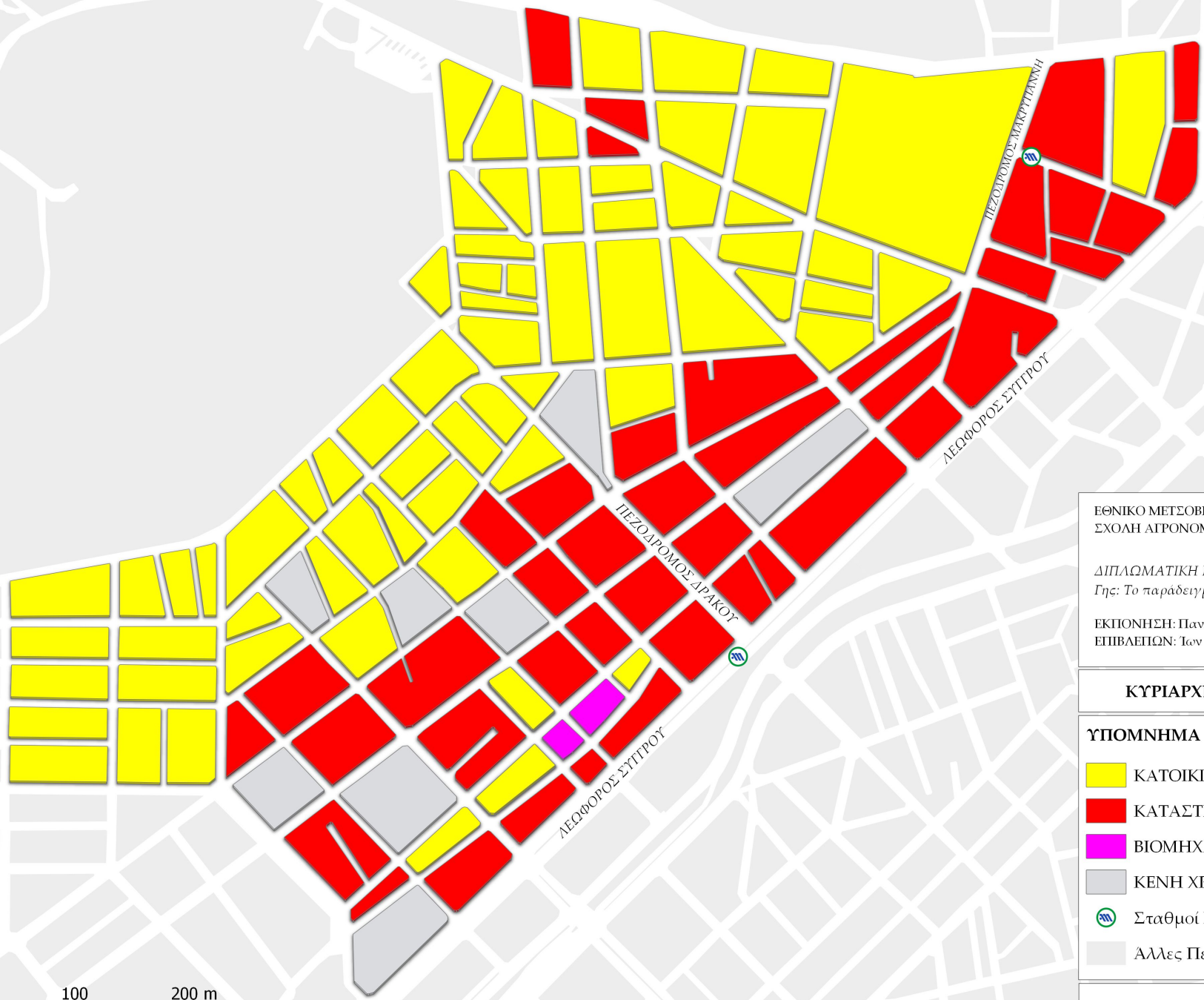
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΪΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

**ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ 2014**

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
-  ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ- ΓΡΑΦΕΙΑ
  -  ΚΑΤΟΙΚΙΑ
  -  ΚΕΝΗ ΧΡΗΣΗ
  -  Σταθμοί Μετρό
  -  Άλλες Περιοχές

ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΦΟΙΤΗΤΩΝ/ΤΡΙΩΝ 2014









ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

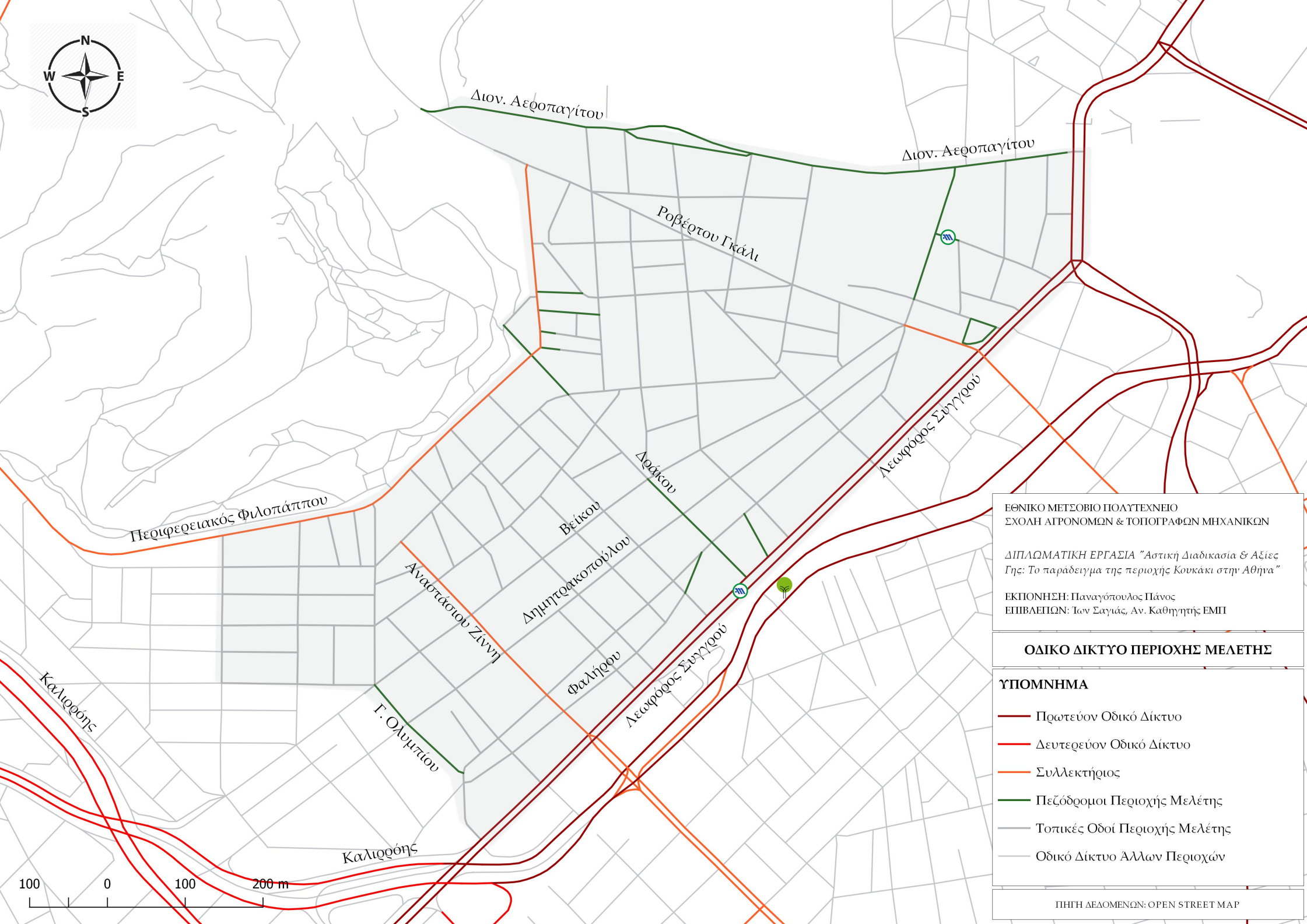
ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΪΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

**ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΩΝ 2014**

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
-  ΚΑΤΟΙΚΙΑ
  -  ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ- ΓΡΑΦΕΙΑ
  -  ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
  -  ΚΕΝΗ ΧΡΗΣΗ
  -  Σταθμοί Μετρό
  -  Άλλες Περιοχές

ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ: ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΦΟΙΤΗΤΩΝ/ΤΡΙΩΝ 2014





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

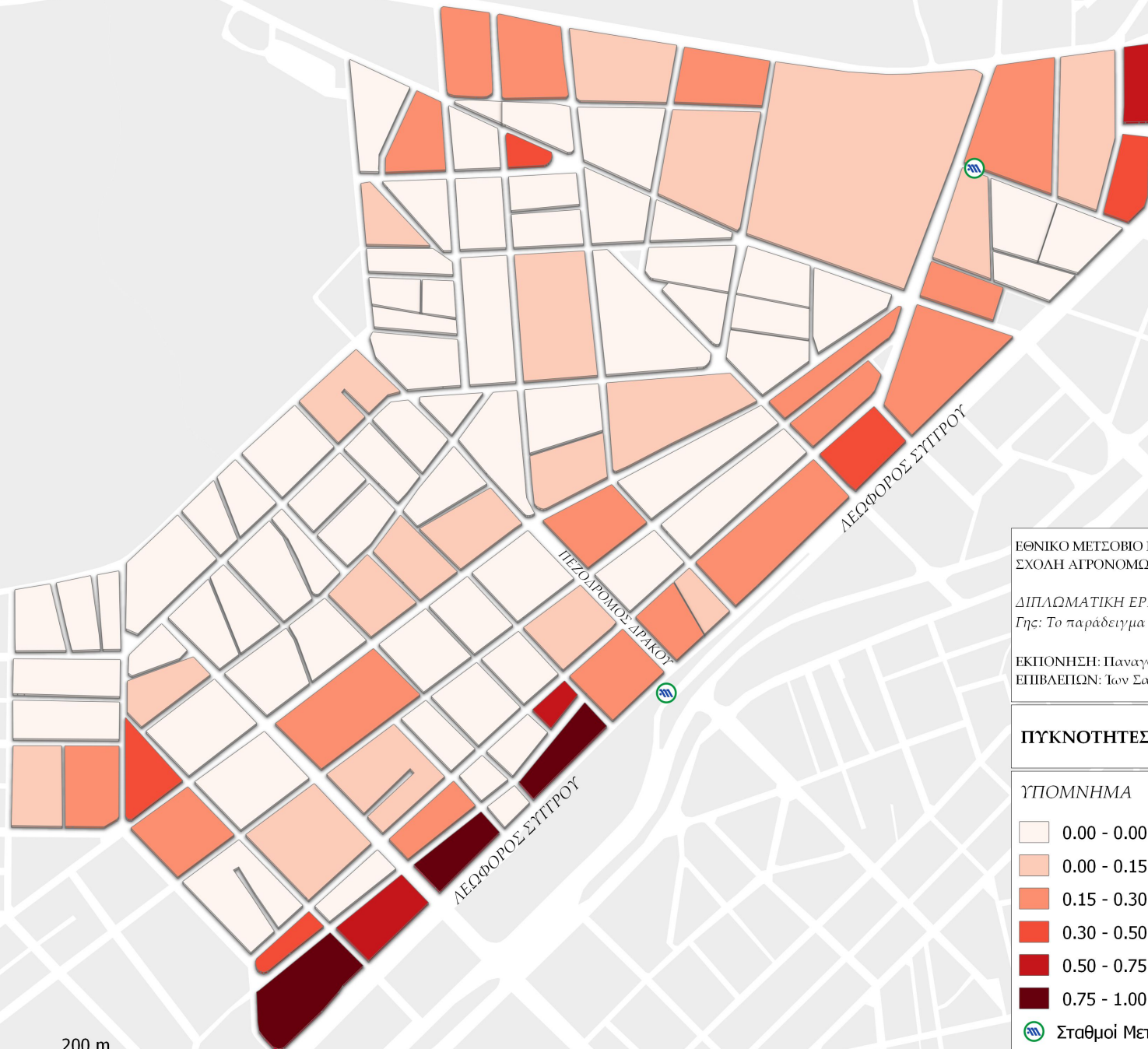
ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΪΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

**ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- Πρωτεύον Οδικό Δίκτυο
  - Δευτερεύον Οδικό Δίκτυο
  - Συλλεκτήριο
  - Πεζόδρομοι Περιοχής Μελέτης
  - Τοπικές Οδοί Περιοχής Μελέτης
  - Οδικό Δίκτυο Άλλων Περιοχών

ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ: OPEN STREET MAP











ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΕΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παραδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"  
ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΗΒΑΕΙΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

**ΠΥΚΝΟΤΗΤΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ 2001**

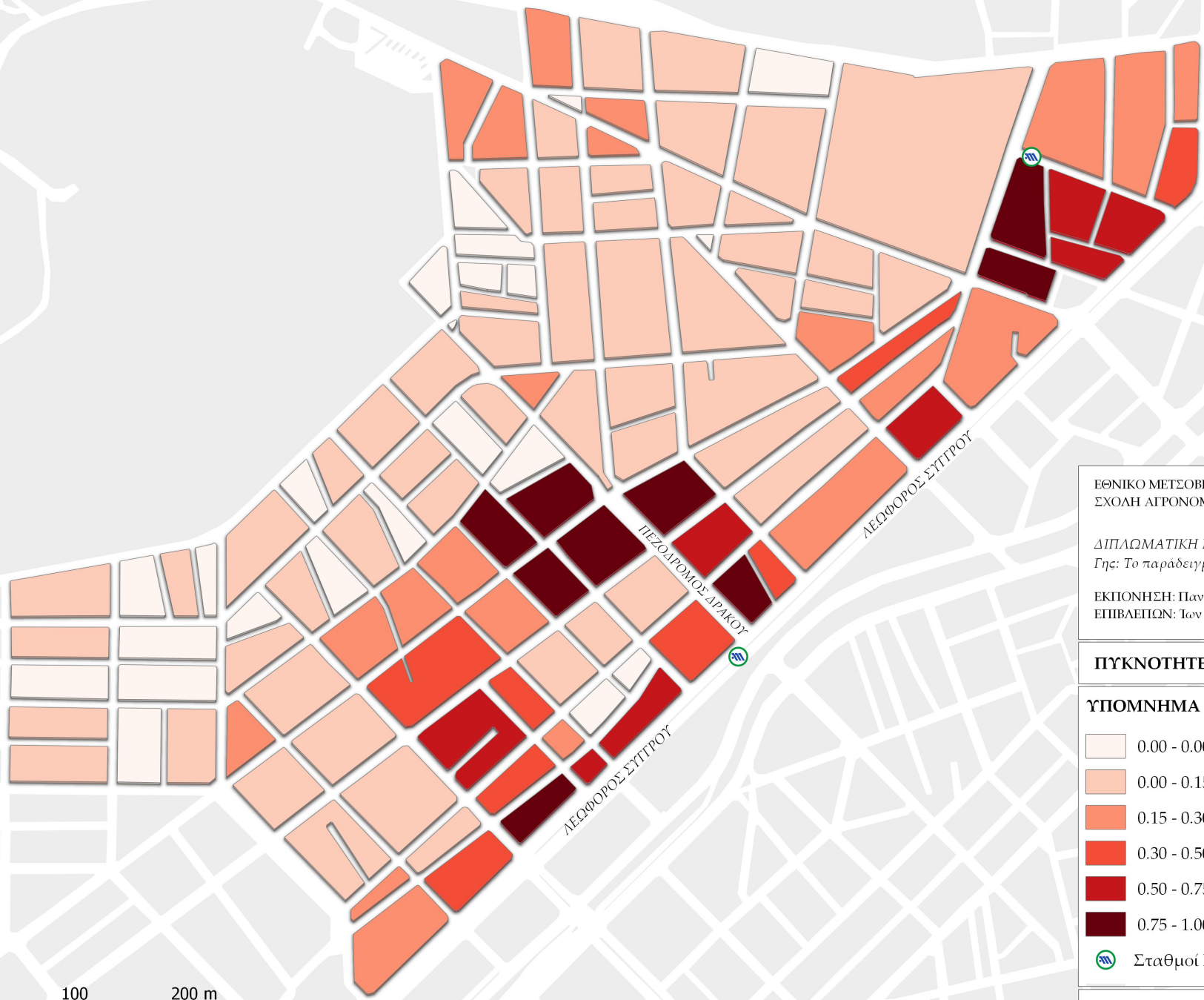
**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

-  0.00 - 0.00
-  0.00 - 0.15
-  0.15 - 0.30
-  0.30 - 0.50
-  0.50 - 0.75
-  0.75 - 1.00

 Σταθμοί Μετρό

ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ: ΕΛΣΤΑΤ











ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ


ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

**ΠΥΚΝΟΤΗΤΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ 2014**

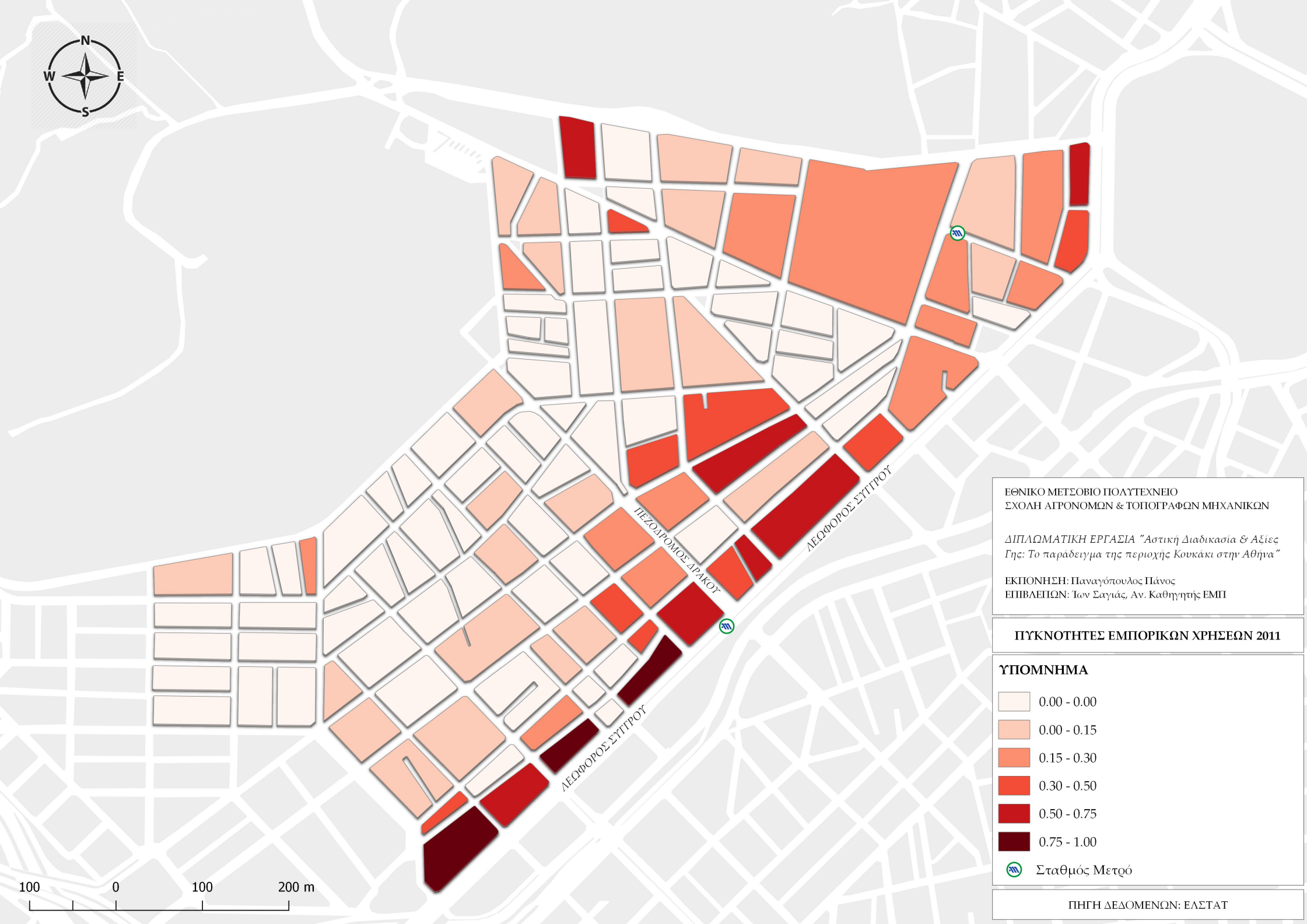
**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

-  0.00 - 0.00
-  0.00 - 0.15
-  0.15 - 0.30
-  0.30 - 0.50
-  0.50 - 0.75
-  0.75 - 1.00

 Σταθμοί Μετρό







ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΨΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

**ΠΥΚΝΟΤΗΤΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ 2011**

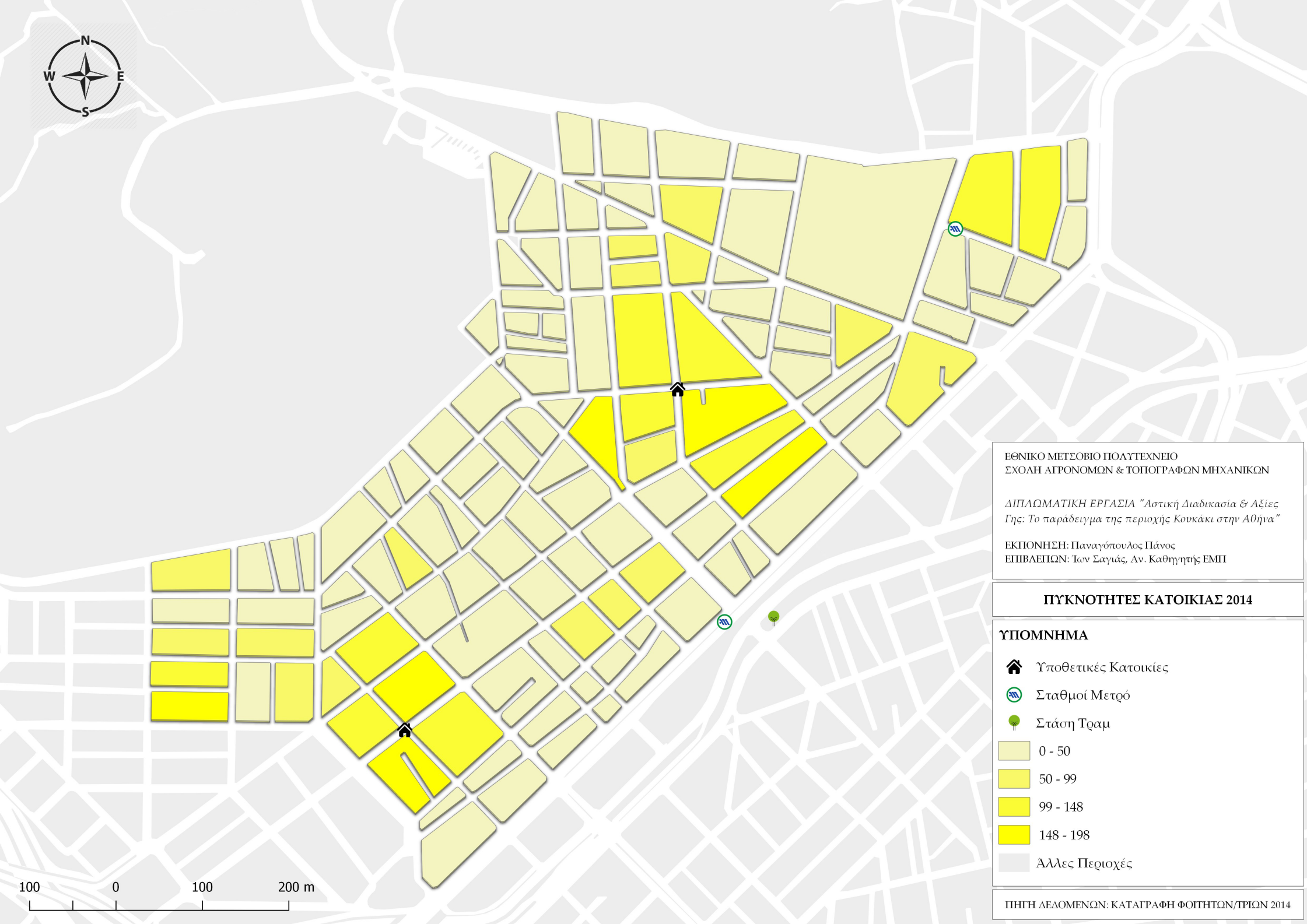
**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

	0.00 - 0.00
	0.00 - 0.15
	0.15 - 0.30
	0.30 - 0.50
	0.50 - 0.75
	0.75 - 1.00

Σταθμός Μετρό



ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ: ΕΛΣΤΑΤ





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΙΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

**ΠΥΚΝΟΤΗΤΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ 2014**

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

-  Υποθετικές Κατοικίες
-  Σταθμοί Μετρό
-  Στάση Τραμ
-  0 - 50
-  50 - 99
-  99 - 148
-  148 - 198
-  Άλλες Περιοχές





ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ & ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ "Αστική Διαδικασία & Αξίες  
Γης: Το παράδειγμα της περιοχής Κουκάκι στην Αθήνα"

ΕΚΠΟΝΗΣΗ: Παναγόπουλος Πάνος  
ΕΠΙΒΛΕΨΩΝ: Ίων Σαγιάς, Αν. Καθηγητής ΕΜΠ

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ  
ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΚΑΙ ΕΣΤΙΑΣΗΣ ΣΕ ΠΟΛΟΥΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (2017)

- ΥΠΟΜΝΗΜΑ**
- Εστιατόριο
  - Πρόχειρο Γεύμα
  - Μεικτής Χρήσης (Αναψυκτήριο- Σνακ Μπαρ)
  - Καφέ- Μπαρ
  - Άλλες Περιοχές

ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ: ΑΛΕΞΙΟΥ ΕΛΕΝΗ

