



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



**ΣΙΤΗ ΜΑΡΙΑ**

**ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ  
ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΟΔΩΝ -  
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ**

**ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ: ΒΛΑΣΤΟΣ ΘΑΝΟΣ  
ΣΑΓΙΑΣ ΙΩΝ  
ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ**

**ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011**

**EFFECTS CAUSED BY THE  
PEDESTRIANISATION OF MAIN SHOPPING  
STREETS  
CASE STUDY: HALANDRI**

## Πρόλογος

Οι πόλεις ιστορικά αποτελούν το κέντρο εμπορικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων. Ένας βασικός παράγοντας για την επιτυχία των εμπορικών δραστηριοτήτων είναι ο χώρος εξέλιξής τους. Τα ιστορικά κέντρα των πόλεων αποτελούσαν ανέκαθεν ένα σημείο ιδανικής χωροθέτησης αυτών οπότε και η ανάπτυξη του εμπορίου ακολούθησε για καιρό αυτό το πρότυπο.

Ο ρόλος του πεζού στην πόλη ήταν και παραμένει καθοριστικός για τη ζωντάνια και τη βιωσιμότητα του χώρου. Αν και η παρουσία των μηχανοκίνητων μέσων κυκλοφορίας ολοένα και κυριαρχεί στο χώρο, υπάρχουν αισιόδοξα βήματα για τον επανακαθορισμό των απαιτήσεων του πεζού στο δημόσιο χώρο στον διεθνή χώρο.

Η αρμονική συνύπαρξη πεζών και οχημάτων, ενώ ήταν και είναι το ζητούμενο, και οι σύγχρονοι ρυθμοί και ανάγκες της νέας πόλης καθώς και πλήθος άλλων παραγόντων δημιούργησαν την ανάγκη για τη δημιουργία ενιαίων δικτύων κίνησης πεζών, τα οποία συνδέουν κομβικές υποδομές για την πόλη όπως πλατείες, ελεύθερους χώρους, πολιτιστικά κέντρα, χώρους εκπαίδευσης, κέντρα εμπορίου κ.α..

Παρόλα αυτά είναι πολλές οι περιπτώσεις αποσπασματικών πεζοδρομήσεων με αμφισβητούμενα πολλές φορές κριτήρια αλλά και αμφισβητούμενα μακροπρόθεσμα αποτελέσματα. Τέτοιες αποσπασματικές πεζοδρομήσεις συνήθως γίνονται σε εμπορικούς δρόμους με στόχο την τόνωση του εμπορίου και την προώθηση της ιδιωτικής ακίνητης περιουσίας και όχι την αναβάθμιση του δημοσίου χώρου και σε δεύτερη φάση της βελτίωσης της ποιότητας ζωής. Οι παραπάνω περιπτώσεις πεζοδρόμησης θα αποτελέσουν το θέμα της διπλωματικής αυτής εργασίας.

Τέλος, πρέπει εδώ να αναφερθεί ότι η μελέτη αυτή δεν θα μπορούσε να ολοκληρωθεί χωρίς τη συμβολή αρκετών προσώπων και φορέων που συμμετείχαν στην παρούσα διαμόρφωση καθώς και σε επιμέρους διορθώσεις.

Ιδιαίτερα, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ.Σιόλα, επιβλέποντα της εργασίας αυτής για τις πολύτιμες πληροφορίες, συμβουλές και ιδέες του, τον κ. Μπακογιάννη για τη συνεχή παρουσία του κατά την εκπόνησή της, τον κ.Βλαστό για τους προβληματισμούς που δημιούργησε, τον κ.Μηλάκη για την προθυμία εύρεσης λύσεων και τον κ.Σαγιά για τη διαρκή συμπαράστασή του. Ακόμα ευχαριστώ τους κ.Μπαμπανιώτη και Ανδρεαδάκη από την Τ.Υ. Δήμου Χαλανδρίου, το Δήμαρχο Χαλανδρίου κ. Κουράση, τους υπαλλήλους στο Δήμο για τις πληροφορίες που μου διέθεσαν, τον κ. Ασημακόπουλο (πρόεδρο Εμπορικού Συλλόγου Χαλανδρίου), τον κ.Θεάκο (μεσίτη), τον κ.Κρανίδη (εκτιμητή ακινήτων και δημοτικό σύμβουλο) και τους κατοίκους και επιχειρηματίες της περιοχής μελέτης στο Χαλάνδρι για τις πολύτιμες παρατηρήσεις τους. Επίσης, ευχαριστώ την οικογένεια και τους φίλους για την όποια συμμετοχή και στήριξή τους καθ'όλη τη διάρκεια της συγγραφής της εργασίας.

## **ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

Πρόλογος.....	2
Πίνακας Περιεχομένων.....	3
Κατάλογος εικόνων.....	5
Κατάλογος πινάκων-διαγραμμάτων- σχημάτων.....	6
Κατάλογος Χαρτών.....	6
Περίληψη.....	7
Abstract.....	8

### **Εισαγωγικό Μέρος**

1.Ο Σκοπός και το Μεθοδολογικό Πλαίσιο της Εργασίας.....	9
--	---

### **Πρώτο Μέρος- Ο Εμπορικός Πεζόδρομος**

2. Η έννοια και ο ρόλος του πεζόδρομου	
2.1. Γενικά στοιχεία.....	10
2.2. Ιστορικά στοιχεία.....	11
2.3. Κατηγορίες Πεζόδρομων.....	13
3.Η έννοια και ο ρόλος του εμπορικού πεζόδρομου	
3.1. Ορισμός και Γενικά Στοιχεία.....	15
3.2. Αναφορά σε κατασκευαστικά στοιχεία και Χαρακτηριστικά περιβάλλοντος χώρου.....	17
3.3. Προφίλ Καταστημάτων και Χρηστών.....	19
3.4. Η σχέση εμπορικού πεζόδρομου- εμπορικού κέντρου (mall).....	26
4. Νομοθετικές ρυθμίσεις.....	27
5. Η μετατροπή από δρόμο σε πεζόδρομο	
5.1. Γενικά Στοιχεία.....	30
5.2. Εμπλεκόμενα Μέρη & Στάση.....	31
5.2.1. Ιδιοκτήτες ακινήτων και κάτοικοι.....	31
5.2.2. Καταστηματαρχες.....	33
5.2.3. Χρήστες.....	37
6. Οι επιπτώσεις από τη χωροθέτηση Εμπορικού Πεζόδρομου	
6.1. Εισαγωγή- Γενικά Στοιχεία.....	40
6.2. Επιπτώσεις στην κυκλοφορία και τις μετακινήσεις.....	40
6.3. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις.....	43
6.4. Επιπτώσεις στην Οικονομία.....	45
6.5. Επιπτώσεις στα κοινωνικά Χαρακτηριστικά.....	55
7. Συμπερασματα.....	60

### **Δεύτερο Μέρος- Το παράδειγμα των εμπορικών πεζόδρομων στο Δ. Χαλανδρίου**

8. Εισαγωγή.....	62
9. Μεθοδολογικό Πλαίσιο.....	63
10. Γενικά Χαρακτηριστικά- Δήμος Χαλανδρίου.....	64
10.1. Ταυτότητα Δήμου.....	64
10.2. Ιστορική Εξέλιξη.....	64
10.3. Πληθυσμιακά και Δημογραφικά Μεγέθη.....	65
10.4. Οικονομικές Δραστηριότητες.....	68
10.5. Φυσικό και Πολιτιστικό Περιβάλλον	
10.5.1. Φυσικό Περιβάλλον.....	70

10.5.2. Πολιτιστικό Περιβάλλον .....	71
10.6. Μεταφορική Υποδομή και Μετακινήσεις .....	72
10.7. Χωροταξική και Πολεοδομική Οργάνωση- Χρήσεις γης .....	74
10.8. Αγορά και Κόστος σε γη και κατοικία .....	77
10.9. Αναπτυξιακή Φυσιognωμία του Δήμου .....	78
11. Νομοθετικές ρυθμίσεις .....	79
12. Βασικά Χαρακτηριστικά Περιοχής Μελέτης	
12.1. Εμπορικό Κέντρο Χαλανδρίου .....	82
12.2. Χαρακτηριστικά 6 <sup>ης</sup> Πολεοδομικής Ενότητας .....	84
13. Η φυσιognωμία των Χαϊμαντά, Κατσουλιέρα και Πλάτωνος σήμερα	
13.1. Εισαγωγή και ο Ρόλος των πεζόδρομων στην περιοχή.....	86
13.2. Η σημερινή εικόνα των δρόμων Χαϊμαντά, Κατσουλιέρα και Πλάτωνος ...	87
13.2.1. Η οδός Πλάτωνος .....	87
13.2.2. Οι οδοί Χαϊμαντά και Κατσουλιέρα .....	89
13.2.3. Συγκεντρωτικά στοιχεία .....	93
14. Η εξέλιξη των οδών από το 1990 .....	100
15. Οι επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση των οδών Πλάτωνος, Χαϊμαντά και Κατσουλιέρα	
15.1. Εισαγωγή .....	105
15.2. Επιπτώσεις στην Κυκλοφορία .....	105
15.3. Επιπτώσεις στο Περιβάλλον .....	106
15.4. Επιπτώσεις στην τοπική οικονομία .....	107
15.4.1. Οικονομικές Επιπτώσεις κατά τη Φάση Κατασκευής .....	107
15.4.2. Οικονομικές Επιπτώσεις κατά τη Φάση Λειτουργίας .....	108
15.4.2.1. Μεταβολή στο Λιανικό Εμπόριο .....	109
15.4.2.2. Μεταβολή στο κόστος γης .....	112
15.5. Επιπτώσεις στα κοινωνικά χαρακτηριστικά .....	113
16. Συμπεράσματα .....	115
17. Βιβλιογραφία .....	116
18. Παραρτήματα .....	123
19. Χάρτες .....	132

## Κατάλογος εικόνων

- Εικ.1:Ερμού, Αθήνα  
Εικ.2: Rue de la Huchette, Παρίσι  
Εικ.3: La Rambla,Βαρκελώνη  
Εικ.4:Vaci Utca, Βουδαπέστη  
Εικ.5:Mariahilfer Strasse, Βιέννη  
Εικ.6:Via Della Spiga, Μιλάνο  
Εικόνα 7: Οι οδοί Χαϊμαντά και Πλάτωνος στο Χαλάνδρι  
Εικόνα 8: Είδη καταστημάτων σε εμπορικό πεζόδρομο στη Φιλανδία  
Εικόνα 9: Τα γωνιακά καταστήματα της οδού Ερμού (και Φωκίωνος) φιλοξενούν μόνο αλυσίδες καταστημάτων.  
Εικ.10: Γελοιογραφία, 1978 για το Ειδικό Τεύχος Ρ.Σ.Α.  
Εικόνα 11: Ενημερωτικό Φυλλάδιο για την πεζοδρόμηση οδού  
Εικόνα 12: Πεζόδρομος- Χώρος στάθμευσης στο Χαλάνδρι κατά τις νυχτερινές ώρες  
Εικόνα 13: Η περιοχή μελέτης στο παράδειγμα του Χονκ-Κονκ  
Εικόνα 14: οι αλυσίδες καταστημάτων (με κόκκινο) στον Καυρρακari της Φιλανδίας  
Εικόνα 15: Οι αλυσίδες καταστημάτων στον πεζόδρομο Kungsgatan  
Εικόνα 16: Χρήσεις γης στο Δήμο Χαλανδρίου  
Εικόνα 17: Κεντρικό Χαλάνδρι- Περιοχή Μελέτης  
Εικόνα 18: Εμπορικό Κέντρο Χαλανδρίου  
Εικόνα 19: 6<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα  
Εικόνα 20: Όψη του εμπορικού κέντρου  
Εικόνα 21: Όψη του εμπορικού κέντρου  
Εικόνα 22: Χωρική εμβέλεια εμπορικού πόλου Χαλανδρίου  
Εικόνα 23: Εντοπισμός Πλάτωνος  
Εικόνα 24: Αλυσίδες καταστημάτων στην Πλάτωνος  
Εικόνα 25: Συμβολή Χαϊμαντά-Πλάτωνος. Σημείο Συνάντησης- Ξεκούρασης  
Εικόνα 26: Εντοπισμός Χαϊμαντά και Κατσουλιέρη  
Εικόνα 27: Όψη Εμπορικού Κέντρου ΑΥΒ  
Εικόνα 28: Απόσπασμα χάρτη 2- Κατανομή κατά είδη Λιανικού Εμπορίου  
Εικόνα 29: Απόσπασμα χάρτη 3 - Διαχωρισμός Επιχειρήσεων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς  
Εικόνα 30: Το ήσυχο τμήμα της οδού Χαϊμαντά  
Εικόνα 31:Εμπορικό Κέντρο επί της Κατσουλιέρη  
Εικόνα 32: Απόσπασμα χάρτη 3- Διαχωρισμός Επιχειρήσεων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς  
Εικόνα 33: Καθιστικό-Ζαρντινιέρα επί της Χαϊμαντά  
Εικόνα 34:Καθιστικό επί της Χαϊμαντά  
Εικόνα 35: Καθιστικά επί της Κατσουλιέρη  
Εικόνα 36.: Στρώση Χαϊμαντά  
Εικόνα 37: Στρώση Κατσουλιέρη  
Εικόνα 38: Οδός Καλογρέζης  
Εικόνα39: Οδός Σωκράτους  
Εικόνα 40: Οδός Καραολή & Δημητρίου  
Εικόνα 41: Το εμπόριο στην Π.Μ. πριν την πεζοδρόμηση  
Εικόνα 42: Επεξεργασία Χαϊμαντά μετά και πριν την πεζοδρόμηση  
Εικόνα 43: Επεξεργασία Χαϊμαντά μετά και πριν την πεζοδρόμηση  
Εικόνα 44 :Έργα πεζοδρόμησης επί της Χαϊμαντά  
Εικόνα 45: Έργα πεζοδρόμησης επί της Χαϊμαντά  
Εικόνα 46: Οι οδοί που φορτίζονται από τη διακοπή κυκλοφορίας οχημάτων  
Εικόνα 47: Συνενώσεις καταστημάτων στην περιοχή μελέτης

## **Κατάλογος πινάκων**

- Πίνακας 1: Προτιμώμενες θέσεις επιχειρήσεων ανάλογα με τον τύπο εμπορεύματος  
Πίνακας 2: Πληθυσμός Δήμου Χαλανδρίου  
Πίνακας 3: Μεταβολή Πραγματικού Πληθυσμού Δήμου Χαλανδρίου 1981-2001  
Πίνακας 4: Μεταβολή Πραγματικού Πληθυσμού συγκριτικά με Νομαρχία, Περιφέρεια, Χώρα  
Πίνακας 5: Μικτή Πυκνότητα Πληθυσμού 2001  
Πίνακας 6: Πολεοδομικές ενότητες Δήμου Χαλανδρίου  
Πίνακας 7: Επίπεδα απασχόλησης ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας  
Πίνακας 8: Θέση στο Επάγγελμα, Πραγματικός Πληθυσμός Δήμος Χαλανδρίου  
Πίνακας 9: Χρήσεις γης-Εκτάσεις ανά κατηγορία  
Πίνακας 10: Επεξεργασία Ερωτηματολογίου Χρηστών

## **Κατάλογος διαγραμμάτων**

- Διάγραμμα 1: Παράδειγμα σύγκρισης της χρονικής διακύμανσης των φόρτων πριν και μετά την πεζοδρόμηση. Κίνηση Βουκουρεστίου προς Ακαδημίας  
Διάγραμμα 2: Σχέση μεταξύ ταχύτητας και πυκνότητας πεζών  
Διάγραμμα 3: Αύξηση αξιών γης στην περιοχή μελέτης κατά χρονολογική περίοδο (βουκου)  
Διάγραμμα 4: Αύξηση ενοικίων στην πεζοδρομημένη οδό

## **Κατάλογος Χαρτών**

- Χάρτης 1: Χρήσεις γης –Δήμος Χαλανδρίου  
Χάρτης 2: Κατανομή κατά είδη Λιανικού Εμπορίου  
Χάρτης 3: Διαχωρισμός Επιχειρήσεων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς

## Περίληψη

Στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται μία εννοιολογική προσέγγιση της έννοιας του “εμπορικού πεζόδρομου” και δίνεται περισσότερη έμφαση στις όποιες μετατροπές υφίσταται ο δρόμος, οι λειτουργίες του, οι δυνατότητές του όταν μετασχηματίζεται από άξονα κυκλοφορίας οχημάτων σε πεζόδρομο. Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στις επιπτώσεις που επιφέρει η παραπάνω μετατροπή στο αστικό περιβάλλον καθώς και τις δραστηριότητες που σχετίζονται με το λιανικό εμπόριο, τις χρήσεις γης και πολλές ακόμα παραμέτρους.

Η ανάλυση γίνεται σε δύο στάδια.

Στο πρώτο μέρος εξετάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά ενός εμπορικού πεζόδρομου, όπως αυτά γίνονται αντιληπτά από τη γράφουσα έπειτα από βιβλιογραφική αναζήτηση και εξετάζεται το φαινόμενο της πεζοδρόμησης εμπορικής οδού. Ακόμα γίνεται προσπάθεια αναζήτησης και μελέτης των επιπτώσεων που επιφέρει η παραπάνω μετατροπή σε ποικίλα επίπεδα με κύριες κατευθύνσεις τα οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά του τόπου που χωροθετείται το έργο αλλά και τα οφέλη και τις επιπτώσεις σε κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό επίπεδο.

Στο δεύτερο στάδιο εξετάζεται ένα συγκεκριμένο παράδειγμα πεζοδρόμησης εμπορικής οδού στο Δήμο Χαλανδρίου, σύμφωνα με τις παραπάνω κατευθύνσεις με στόχο τον έλεγχο αλλά και την όποια επαλήθευση των συμπερασμάτων που προκύπτουν από το πρώτο στάδιο.

Ειδικότερα στο εισαγωγικό μέρος αναλύεται ο σκοπός και το μεθοδολογικό πλαίσιο της εργασίας. Στο πρώτο μέρος περιγράφεται η έννοια και ο ρόλος του εμπορικού πεζόδρομου, η διαδικασία μετατροπής του (από δρόμο σε πεζόδρομο) και οι επιπτώσεις από τη χωροθέτησή του. Στο δεύτερο μέρος αναλύεται η μελέτη περίπτωσης της πεζοδρόμησης δύο οδών στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου και αντίστοιχα ο ρόλος τους στην περιοχή και οι επιπτώσεις της σύμφωνα με τους άξονες που ορίζονται στο πρώτο μέρος.



## **Abstract**

This dissertation deals with the conceptual approach of the “shopping pedestrianised street” (shopping pedestrian malls) and emphasizes on the conversion of the street in terms of function, appearance, possibilities of development when a pedestrianisation scheme is applied. More specifically, the dissertation focuses on the effects that are caused to the urban fabric as well as the commercial activities, land uses and many other factors.

Analysis takes parts in two different phases.

In the first phase, the analysis concerns the standard characteristics of a pedestrianised street which is mainly oriented in commercial activities and the pedestrianisation scheme itself, as identified by the author after research. There is also an attempt in searching and identifying the main impacts and benefits of the pedestrianisation in various fields, mostly considering as most important some socio-economical factors as well as the outcomes on the environment and traffic.

In the second phase, a case study tries to put some theory into practice. Two main shopping streets had been pedestrianised in Halandri, a suburb of Athens, back in the 1990s and part the analysis deals with the outcomes in the prices of the properties (both purchased and rental values), the number of the shops that had been attracted by the new environment, the concentration of chain stores vs independent stores etc. Social factors are also examined (e.g. the exclusion of small and medium enterprises (SMEs), social exclusion, increase of consumerism etc).

Lastly, the above results are compared so as to see if there exists similar or homogenous pattern of outcomes from a pedestrianisation scheme in a shopping street.

## Εισαγωγικό Μέρος

### 1.0 Σκοπός και το Μεθοδολογικό Πλαίσιο της Εργασίας

Η πεζοδρόμηση μίας οδού είναι μία παρέμβαση στο χώρο, μία μετατροπή της υπάρχουσας κατάστασης και ως τέτοια έχει σαφώς ποικίλες επιπτώσεις σε πολλούς τομείς που αφορούν τόσο το δημόσιο χώρο όσο και το ιδιωτικό/ κτισμένο περιβάλλον.

Αλλαγές εντοπίζονται άμεσα καθώς αποτρέπεται η διέλευση (κατά κανόνα) και η στάση όλων των μηχανοκίνητων μέσων μετακίνησης, μετασχηματίζονται οι προσβάσεις στο επίπεδο του δρόμου και στα κτίρια, αναδιαμορφώνεται η επαφή με το αστικό περιβάλλον. Σε δεύτερο επίπεδο επηρεάζονται οι χρήσεις των παρακείμενων ακινήτων, μεταβάλλονται οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά. Τέλος σε επίπεδο σημειολογικό, η πεζοδρόμηση είναι μία πιθανή προϋπόθεση ώστε το γραμμικό αυτό στοιχείο του δημόσιου χώρου που είναι ένας δρόμος, να σηματοδοτεί πέρα από μία διαδρομή και ένα νέο τόπο μέσα στην πόλη(μετατροπή street/ route σε place<sup>1</sup>).

Όλες οι παραπάνω διαδικασίες/ μεταβολές που συμβαίνουν μπορούν να αποτελέσουν στοιχεία πολύ ελκυστικά ή και αποτρεπτικά στους εμπλεκόμενους στην παρέμβαση αυτή. Η ανάπλαση μίας εμπορικής περιοχής, και πολύ περισσότερο η πεζοδρόμηση μίας οδού, έχει άμεσο αντίκτυπο στις χρήσεις που προσελκύονται, στο λιανικό εμπόριο, στην αγοραστική κίνηση καθώς και μία σειρά από πολλούς άλλους παράγοντες. Η βιωσιμότητα του λιανικού εμπορίου στο κέντρο μίας πόλης είναι στενά συνδεδεμένη με την προσβασιμότητα του κέντρου με δημόσια και ιδιωτικά μέσα μεταφοράς, τη στάθμευση των οχημάτων και με την κίνηση των πεζών στο δημόσιο χώρο.

Στόχος της διπλωματικής αυτής εργασίας είναι να εξεταστούν οι επιπτώσεις μίας τέτοιας πολεοδομικής παρέμβασης σε βασικά χαρακτηριστικά που θα απαντούν στις ερωτήσεις: **Ποιες οι μεταβολές που επιφέρει η πεζοδρόμηση** ενός οδικού άξονα σε πολεοδομικά, οικονομικά, κυκλοφοριακά και κοινωνικά χαρακτηριστικά, **Ποιους επηρεάζουν** οι μεταβολές αυτές, **Πως εμφανίζονται τα αποτελέσματα** αυτά στη ζωή και στη δομή της πόλης. Η εργασία, όπως αναφέρεται και στην περίληψη, είναι διαρθρωμένη σε δύο μέρη, όπου στο πρώτο μελετώνται σε ευρύτερο επίπεδο οι μεταβολές και τα λοιπά στοιχεία που προαναφέρθηκαν ενώ στο δεύτερο εξετάζεται μία μελέτη περίπτωσης, η πεζοδρόμηση δύο κεντρικών εμπορικών οδών στο Δήμο Χαλανδρίου.

Για το πρώτο μέρος η εννοιολογική προσέγγιση έγινε με βιβλιογραφική διερεύνηση περιπτώσεων πεζοδρόμησης σε εμπορικά κέντρα στον ελληνικό και διεθνή χώρο και καθώς είναι ένα θέμα που δεν έχει αναλυθεί τόσο σε θεωρητικό επίπεδο, γίνεται μία προσπάθεια για συγκέντρωση όλων των ομοιογενών χαρακτηριστικών (και σε δεύτερη φάση επιπτώσεων) που εντοπίζονται σε εμπορικούς πεζόδρομους.

Για το δεύτερο μέρος, το παράδειγμα πεζοδρόμησης των οδών Χαϊμαντά/ Κατσουλιέρη και Πλάτωνος στο Δήμο Χαλανδρίου, η συλλογή των στοιχείων έγινε από το Δήμο Χαλανδρίου, την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, τον Εμπορικό Σύλλογο, τον τοπικό Τύπο(Αμαρυσία) και φυσικά από τους επιβλέποντες της εργασίας. Τα πρωτογενή δεδομένα συλλέχθηκαν από επιτόπια έρευνα (ερωτηματολόγια, συνεντεύξεις) και από συνομιλίες με μεμονωμένους δημότες, επιχειρηματίες, ιδιοκτήτες ακινήτων και εκτιμητές ακινήτων.

Οι βιβλιογραφικές πηγές που χρησιμοποιήθηκαν στο πρώτο μέρος αναφέρονται σε βιβλία, δημοσιεύσεις σε επιστημονικά περιοδικά, μελέτες, άρθρα και παρουσιάσεις σχετικών επιστημόνων, εργασίες φοιτητών, άρθρα του Τοπικού και μη Τύπου και ιστότοπων του διαδικτύου.

---

<sup>1</sup>Μηλάκης Δ., 2011

## A Μέρος

### 2. Η έννοια και ο ρόλος του πεζόδρομου

#### 2.1.1. Γενικά στοιχεία

Ο πεζόδρομος είναι ο δρόμος για τον πεζό, δίνει προτεραιότητα σε αυτόν έναντι άλλων μέσων, μηχανοκίνητων ή μη. Ως κατασκευή αποτελεί έναν από τους τρόπους υλοποίησης μιας θεωρίας που έχει την αφετηρία της στην εμφάνιση των μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς και ιδίως του αυτοκινήτου – της θεωρίας περί διαχωρισμού των κινήσεων στον αστικό χώρο. Στο βαθμό που στις σύγχρονες πόλεις η υπερσυσσώρευση αυτοκινήτων θεωρείται ότι προκαλεί μη ανεκτά προβλήματα, η δημιουργία πεζόδρομων μπορεί να θεωρηθεί ότι βοηθά στην αναβάθμιση του ελεύθερου δημόσιου χώρου.

Ο πεζόδρομος αυξάνει τη συνοχή του κοινόχρηστου χώρου, ο οποίος παρουσιάζεται κατακερματισμένος από το οδικό δίκτυο και την ιδιωτική γη, δίνει προτεραιότητα στον πεζό χρήστη, μπορεί να συνεισφέρει με στοιχεία αισθητικής, αναβάθμισης του τοπίου και οικειότητας του χρήστη και τις περισσότερες φορές δημιουργεί τις προϋποθέσεις για πλήθος κοινωνικών και εμπορικών δραστηριοτήτων στο αστικό περιβάλλον.

Μπορεί να λειτουργήσει ως ένας τόπος συνάντησης, χαλάρωσης, διαλείμματος ατόμων ή και κοινωνικών ομάδων και αποτελεί πολλές φορές χαρακτηριστικό πόλο έλξης επισκεπτών της πόλης. Μπορεί λοιπόν ένας πεζόδρομος να αποτελέσει τοπόσημο και συνεκτικό στοιχείο του αστικού ιστού.

*Η δημιουργία πεζόδρομων αποσκοπεί στην πολεοδομική και περιβαλλοντική αναβάθμιση των αστικών κέντρων. Συνεπώς θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι πεζόδρομοι συντελούν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των ανθρώπων, ειδικά βέβαια όταν αυτοί ζουν σε αστικές περιοχές<sup>2</sup>.*

Για να υπάρχει ζωή στον πεζόδρομο απαιτείται ένα λειτουργικό και πλήρες σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών, καθώς και μέτρα και πολιτικές για τον συστηματικό και αυστηρό έλεγχο κίνησης και στάθμευσης των ιδιωτικών οχημάτων, οχημάτων τροφοδοσίας κλπ.

Με τον όρο πεζόδρομος εννοείται η οδός που στο σύνολο, ή σχεδόν στο σύνολο του πλάτους της, χρησιμοποιείται για την κίνηση των πεζών. Η δημιουργία πεζοδρόμων καθώς και η διαπλάτυνση πεζοδρομίων θεωρείται από τα πλέον βασικά μέτρα για την άνετη και ασφαλή κυκλοφορία των πεζών.

Σύμφωνα με τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (Μέρος Πρώτο, κεφ. Α, άρ. 2) ο ορισμός του πεζόδρομου είναι: «Οδός η οποία χρησιμοποιείται αποκλειστικά από τους πεζούς και για είσοδο- έξοδο οχημάτων προς και από ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης, παροδίων ιδιοκτησιών ως και για οχήματα εφοδιασμού ή έκτακτης ανάγκης».

Ένας γενικότερος ορισμός για τον πεζόδρομο θα μπορούσε να είναι σε δύο επίπεδα. Σε πρώτο επίπεδο προσδιορίζεται από τα χαρακτηριστικά του, δηλαδή τα όριά του, τα μορφολογικά, αισθητικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά του, την παρουσία κτιρίων εκατέρωθεν του δρόμου και το ύψος αυτών καθώς και τον αστικό εξοπλισμό του. Σε δεύτερο επίπεδο ένας πεζόδρομος προσδιορίζεται από τις λειτουργίες που εξυπηρετεί και αντανακλούν στις όποιες ανθρώπινες ανάγκες.

---

<sup>2</sup>Πανουργιάς Χ., Ζαβάντης Δ. (2004), *Πολεοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας\_Μικροπολεοδομικά Στοιχεία*, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ.Σταμούλη

Αυτό που πρέπει να καταστεί σαφές είναι ότι ο πεζόδρομος δεν καθορίζεται από το είδος του κρασπέδου που διαθέτει αλλά αποτελεί έννοια με νομική υπόσταση. Ο πεζόδρομος αποκτά υπόσταση όταν υπάρχει η σχετική απόφαση από τον αρμόδιο φορέα (π.χ. Δήμο) κατόπιν μελέτης σύμφωνα με το άρθρο 52, παρ.3 του ΚΟΚ..

Με βεβαιότητα τα γενικά στοιχεία που αφορούν στους πεζόδρομους είναι πολύ περισσότερα αλλά στόχος αυτής της ενότητας είναι να δωθεί το πλαίσιο στο οποίο θα στηριχθεί η ανάλυση για τους εμπορικούς πεζόδρομους.

## **2.2. Ιστορικά στοιχεία**

Για πολλούς αιώνες ο σχεδιασμός των δρόμων σε αστικό περιβάλλον, εξυπηρετούσε την πεζή κίνηση και την κίνηση αμαξιδίων, χωρίς να παρατηρείται σύγκρουση μεταξύ των δυο αυτών χρήσεων. Κατά τη διάρκεια της βιομηχανικής επανάστασης και κυρίως μετά από αυτή, η μηχανοκίνητη κίνηση, μαζί με όλα τα θετικά που μπορεί να προσέφερε, κυριάρχησε στον αστικό χώρο παραγκωνίζοντας τον πεζό και επηρεάζοντας αρνητικά -σε επιμέρους τομείς- την ποιότητα ζωής του.

Για την ανατροπή του φαινομένου αυτού επιβλήθηκαν, κατά περίπτωση, περιοριστικά μέτρα αλλά δυστυχώς οι προσπάθειες αυτές φάνηκε να μην αρκούν. Μοναδική επιλογή για την επίλυση των νέων, διαρκώς αυξανόμενων, κυκλοφοριακών προβλημάτων και τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης φάνηκε να είναι ο σαφής και, κατά περίπτωση, πλήρης διαχωρισμός πεζών και οχημάτων. Βέβαια η ιδέα του διαχωρισμού των κινήσεων μέσα στον πόλη για μεγάλο διάστημα θεωρούσε εξίσου σημαντικό το επιχείρημα της λειτουργικότητας: ο διαχωρισμός θα εξυπηρετούσε τόσο τους πεζούς όσο και την απρόσκοπτη κίνηση αυξανόμενων ροών αυτοκινήτων με ολοένα και αυξανόμενες ταχύτητες.

Στη διάρκεια της δεκαετίας του '30 διαμορφώθηκαν τα πρώτα σχέδια για την κατασκευή κάποιου ανεξάρτητου δικτύου πεζοδρόμων στον αστικό χώρο. Η συνήθεια της απαγόρευσης της κυκλοφορίας των τροχοφόρων σε άξονες κίνησης πεζών εξαπλώθηκε πριν από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο σε διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες, ιδίως στις γερμανικές πόλεις Essen, Κολωνία και Rendsburg. Πρώτη πεζοδρομηση παγκοσμίως φαίνεται να είναι, από βιβλιογραφικές πηγές, αυτή στο Essen το 1924.

Μεταπολεμικά, οι πρώτες εφαρμογές που υλοποιήθηκαν σε ορισμένες μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις ευνόησαν και διευκόλυναν την κίνηση των πεζών στο (ιστορικό συνήθως) κέντρο τους, αφού το αυτοκίνητο αδυνατούσε να ενταχθεί αρμονικά στον πολεοδομικό ιστό των παραδοσιακών γειτονιών, αυξάνοντας παράλληλα την εμπορική κίνηση. Εκτεταμένη χρήση δικτύων πεζοδρόμων σημειώθηκε και στις λεγόμενες Νέες Πόλεις, κυρίως στην Αγγλία και τη Γαλλία, κατά τις δεκαετίες του '50 και του '60 – σε αυτές όμως τις περιπτώσεις πολύ συντομα άρχισε να αμφισβητείται η αποτελεσματικότητα του καθ' ολοκληρίαν πεζοδρομημένου κέντρου ως πολεοδομικού εργαλείου καθώς, σε συνδυασμό με το zoning, συνέντεινε στην εμφάνιση των φαινομένων ερήμωσης που προδιέθεταν για τα “new town blues”.

Συχνά, στις περιπτώσεις παρεμβάσεων σε υπάρχοντες αστικούς πυρήνες, πριν παγιωθεί η πεζοδρομηση είχε προηγηθεί η απαγόρευση της κυκλοφορίας τροχοφόρων σε ορισμένους κεντρικούς δρόμους κατά τη διάρκεια των εορτών(π.χ. στη Ν.Υορκη, Τοκιο), στοιχείο που εφαρμόστηκε πολύ αργότερα και στον ελληνικό χώρο πριν την πεζοδρομηση της οδού Θεμιστοκλέους, τμηματικές πεζοδρομήσεις στο Εμπορικό Τρίγωνο, στη Φωκίωνος Νέγρη, στην Πλάκα, στην οδό Ερμού και το πλέον πρόσφατο παράδειγμα στην οδό Πανεπιστημίου.

Εστιάζοντας στα ελληνικά δεδομένα, μία από τις πιο αξιόλογες, τόσο από αρχιτεκτονική/αισθητική άποψη, όσο και από την πλευρά της ανάδειξης της ιστορικής φυσιογνωμίας του τόπου, πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις είναι αυτή που υλοποιήθηκε πέριξ των αρχαιολογικών χώρων της Ακρόπολης και του λόφου του Φιλοπάππου με σχέδιο του Δ.Πικιώνη την περίοδο 1951-1957.

Αρκετά αργότερα, το 1978 μέσω μελέτης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων του κέντρου της Αθήνας, που συντάχθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ και Οργανισμό Αθήνας, με στόχο την αναβάθμιση της περιοχής, την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων και των χώρων πρασίνου, την δημιουργία κοινοχρηστων χώρων, τον περιορισμό της κίνησης των τροχοφόρων και την αύξηση της προσπελασιμότητας του κέντρου της Αθήνας από τους πεζούς, πεζοδρομούνται σε ένα τμήμα τους οι οδοί Βουκουρεστίου και Βαλαωρίτου.

Πριν από αυτή την πεζοδρόμηση που ήταν τμήμα ευρύτερης ανάπλασης του Εμπορικού Τριγώνου είχαν πεζοδρομηθεί αποσπασματικά και η οδός Γούναρη στη Θεσσαλονίκη και η οδός Τσοίτσα στην Αθήνα. Την ίδια περίοδο (1978-1979) αρχίζει η μελέτη πεζοδρόμησης της Πλάκας στο πλαίσιο προγράμματος αναπλάσεων στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας.

Λίγο αργότερα, το 1986 πεζοδρομείται η Φωκίωνος Νέγρη που αποτέλεσε, για την εποχή, το μεγαλύτερο σε έκταση πεζόδρομο της Αθήνας (22.500 τ.μ.). Η Φωκίωνος Νέγρη βρίσκεται σε περιοχή μικτής χρήσης, όπου συνυπάρχουν εμπορικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής υπερτοπικής σημασίας, ενώ παράλληλα είναι περιοχή κατοικίας με υψηλό δείκτη πυκνοκατοίκησης. Η πεζοδρόμηση (μελέτη/σχεδιασμός ΥΠΕΧΩΔΕ, ΔΕΠΟΣ) ολοκληρώθηκε και παραδόθηκε στο Δήμο της Αθήνας το 1986. Η έκτασή του, η διαμόρφωση του χώρου, η παρουσία πρασίνου, η ψυχαγωγικές και άλλες δραστηριότητες που περιλαμβάνονται (παιδική χαρά) δίνουν τη δυνατότητα μιας ευρύτερης χρήσης του από πολλές κοινωνικές ομάδες του πληθυσμού. Παρόλα αυτά, χρόνια αργότερα η υποβάθμιση της οδού είναι υπαρκτή ως αποτέλεσμα συνδυασμού παραγόντων.

Από το 1985 έως το 1993 οι πεζοδρομήσεις που γίνονται αποτελούν τμήμα πολεοδομικών αναπλάσεων, στα πλαίσια διαμόρφωσης ή προσπάθειας διαμόρφωσης ενός ενιαίου δικτύου κίνησης πεζών στις κεντρικές περιοχές της Αθήνας (Θησείο, Εξάρχεια, Μεταξουργείο, πεζοδρομήσεις εμπορικών δρόμων στο Κολωνάκι). Όσον αφορά στο Θησείο, η πεζοδρόμηση των οδών Ηρακλειδών και Επτάχαλκου το 1985 είχε ως στόχο την αναβάθμιση της περιοχής κατοικίας και την αναβίωση της έννοιας της γειτονιάς. Η χρήση ωστόσο των 2 πεζοδρόμων είχε διαφορετικά αποτελέσματα/επιπτώσεις στην περιοχή από τα αναμενόμενα/επιδιωκόμενα.

Η μελέτη της πεζοδρόμησης του Εμπορικού Τριγώνου του κέντρου της Αθήνας, που η μελέτη της ξεκίνησε από το ΥΠΕΧΩΔΕ την περίοδο 1970-1980, υλοποιήθηκε την περίοδο 1984-86 σε μία αρχικά περιορισμένη έκταση (Αγ.Μάρκου, Καλαμιώτου, Ευαγγελιστριάς, Μιλτιάδου, Καπνικαρέας) και προχώρησε από τον Οργανισμό Αθήνας το 1986, κάλυψε μια εκτεταμένη περιοχή περίπου 15.000 τ.μ..

Από τον Απρίλιο του 1995 αρχίζουν πλέον συντονισμένες προσπάθειες για την πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου από το ΥΠΕΧΩΔΕ, το Δήμο Αθηναίων, ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ και άλλων ειδικών επιστημόνων.

Στο επόμενο διάστημα, ως τμήμα του παραπάνω σχεδίου ανάπλασης, πεζοδρομείται η οδός Ερμού το 1996 που αλλάζει τα δεδομένα στις μέχρι στιγμής πεζοδρομήσεις κυρίως εμπορικών οδών στην Αθήνα. Η Ερμού αποτελεί έναν εμπορικό πεζόδρομο με κατά κανόνα υπερτοπικό χαρακτήρα με ποικίλες επιπτώσεις στις χρήσεις γης και την κοινωνική δομή, ζητήματα που αναλύονται σε επόμενο στάδιο του παρόντος θέματος.

Στα επόμενα χρόνια, κάποια από τα προάστια της Αθήνας, καθώς και της περιφέρειας, αποκτούν το δικό τους δίκτυο πεζοδρόμων και βέβαια αρκετά από αυτά τον εμπορικό τους πεζόδρομο (Πάτρα, Ιωάννινα, Κατερίνη, Ηράκλειο κ.α.).

Στο Χαλάνδρι, το Μαρούσι, το Περιστερί και άλλους δήμους της Αττικής, πεζοδρομούνται τμήματα οδών, και κατά περίπτωση οδοί στο σύνολό τους σε κεντρικά σημεία με εμπορικές χρήσεις, εξυπηρετώντας τόσο κατοίκους των δήμων, όσο και των γειτονικών τους δημιουργώντας νέες συγκεντρώσεις λιανικού εμπορίου στα προάστια.

Σήμερα, στην πρωτεύουσα Αθήνα καθώς και σε επαρχιακές πόλεις, οι πεζοδρομήσεις, σε συνδυασμό με προγράμματα ανάπλασης, υλοποιούνται σε μία λογική αναβάθμισης του αστικού χώρου, εξωραϊσμού του τοπίου, ενοποίησης ιστορικών στοιχείων και τοπώσεων, καθώς και σε μεγάλο βαθμό προώθησης της οικονομικής ευημερίας του εκάστου τύπου.

Ιδίως τη χρονική περίοδο αυτή (2011), ένα “μεγαλόπνοο” σχέδιο είναι σε εξέλιξη για την αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου και του εμπορικού τριγώνου της Αθήνας με επίκεντρο συζήτησης των φορέων, του Τύπου και ακαδημαϊκών, την πεζοδρόμηση της οδού Πανεπιστημίου.

Καθώς στην Ελλάδα γίνονται αργά βήματα προς τρόπους μετακίνησης φιλικότερους στο περιβάλλον και τον άνθρωπο, ο πεζόδρομος χρησιμοποιείται πλέον και ως ένα εργαλείο προς αυτή την κατεύθυνση.

### **2.3. Κατηγορίες Πεζόδρομων**

Η περιοχή χωροθέτησης ενός πεζόδρομου, οι χρήσεις γης που εντοπίζονται στην ευρύτερη περιοχή καθώς και το σύνολο των χαρακτηριστικών του αστικού περιβάλλοντος δημιουργεί την ανάγκη για ύπαρξη διαφορετικών προτύπων πεζοδρόμων.

Ο πεζόδρομος διαχωρίζεται σημαντικά σύμφωνα με το επίπεδο σχεδιασμού του. Τα δύο επίπεδα σχεδιασμού είναι το πολεοδομικό και το κυκλοφοριακό. Στο πολεοδομικό επίπεδο ο πεζόδρομος ορίζεται από το σχέδιο πόλης και στο ενδεχόμενο νέας πεζοδρόμησης που δεν ορίζεται από το Γ.Π.Σ. απαιτείται τροποποίηση αυτού. Γενικά στα Πολεοδομικά σχέδια κάθε δρόμος πλάτους μικρότερου των 7 μέτρων χαρακτηρίζεται ως πεζόδρομος. Στο κυκλοφοριακό επίπεδο ο πεζόδρομος ορίζεται ως άξονας κίνησης πεζών και συγκεκριμένων οχημάτων σε ορισμένες ημέρες και ώρες και κατά τη μετατροπή της οδού απαιτούνται απλά κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και ανάληψη απόφασης από την Τοπική Αυτοδιοίκηση (βλ.Κεφ.3).

Περαιτέρω διαχωρισμοί γίνονται, όσον αφορά στις χρήσεις γης και έχουν να κάνουν με την περιοχή που βρίσκεται ένας πεζόδρομος. Οι διαχωρισμοί αυτοί σε κατηγορίες πεζοδρόμων σχετίζονται κυρίως με τη διερεύνηση σε βάθος διαφορετικών και επιμέρους παραμέτρων σε σχέση με την κατασκευή, τις ιδιαιτερότητες, την πολεοδομική ένταξη, την αρχιτεκτονική μορφή και τη βιώσιμη λειτουργία του πεζόδρομου.

Έτσι οι πεζόδρομοι διακρίνονται<sup>3</sup> σε:

- Πεζόδρομοι περιοχών κατοικίας
- Πεζόδρομοι κέντρων πόλεων και ειδικότερα εμπορικοί πεζόδρομοι
- Πεζόδρομοι ιστορικών ή παραδοσιακών τμημάτων οικισμού
- Πεζόδρομοι περιοχών του δευτερογενούς τομέα (π.χ.βιοτεχνικά κέντρα)

<sup>3</sup> Αραβαντινός Αθ., 2007, Πολεοδομικός Σχεδιασμός -για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα

- Τουριστικοί πεζόδρομοι
- Πεζόδρομοι σε περιοχές ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων
- Πεζόδρομοι/ μονοπάτια ενταγμένα, στους αρχαιολογικούς χώρους, σε αθλητικές εγκαταστάσεις και σε άλλους ελεύθερους χώρους.

Ακόμα οι πεζόδρομοι, ανάλογα με την ανοχή του αυτοκινήτου και τη μέθοδο πεζοδρόμησης μπορούν να διακρίνονται<sup>4</sup> στις παρακάτω κατηγορίες.

Ανάλογα με την ανοχή αυτοκινήτου:

- Αμιγείς πεζόδρομοι
  - ο Πεζόδρομοι με αποκλεισμό διέλευσης κάθε τροχοφόρου (π.χ. στοά, κλειστός πεζόδρομος εντός εμπορικού κέντρου κ.α.)
  - ο Πεζόδρομοι που επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης
- Πεζόδρομοι σε περιοχές κατοικίας, όπου επιτρέπεται πρόσβαση σε ορισμένες κατηγορίες οχημάτων
  - ο Παρκοπεζόδρομοι
  - ο Πεζόδρομοι με ήπια κυκλοφορία οχημάτων (Woonerf)

Ανάλογα με τη μέθοδο πεζοδρόμησης:

- Πλήρης πεζοδρόμηση
- Μερική πεζοδρόμηση

Θέμα της παρούσας εργασίας αποτελεί η πλήρης πεζοδρόμηση εμπορικής οδού, όπου επιτρέπεται η διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης και οχημάτων τροφοδοσίας.

---

<sup>4</sup> Αραβαντινός Αθ., 2007, Πολεοδομικός Σχεδιασμός -για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα

### 3. Η έννοια και ο ρόλος του εμπορικού πεζόδρομου

#### 3.1. Ορισμός και Γενικά Στοιχεία

Κάθε πεζόδρομος είναι διαφορετικός και αυτό εξαρτάται από το περιβάλλον που χωροθετείται, όπως αναφέρεται και παραπάνω. Η χώρα, η πόλη, το τοπίο και έπειτα η περιοχή συμβάλλουν στα διάφορα χαρακτηριστικά (τεχνικής διαμόρφωσης) που αυτός έχει και φυσικά στα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά που εντοπίζονται στον ευρύτερο χώρο συμμετέχουν στη διαμόρφωση και τη λειτουργία του σε μεγάλο βαθμό.

Ο εμπορικός πεζόδρομος δεν έχει κάποιο σαφή και πλήρη ορισμό στην ελληνική και ξένη βιβλιογραφία, ζήτημα που οφείλεται στο ότι τα ακριβή χαρακτηριστικά του ποικίλουν από τόπο σε τόπο με κάποιο επαναλαμβανόμενο μοτίβο. Οι βασικοί άξονες ανάλυσής του μπορεί να είναι η φυσική κατασκευή (τα τεχνικά του χαρακτηριστικά του), η οικονομική φύση (ως αποτέλεσμα των δραστηριοτήτων που πρωταγωνιστούν σε αυτόν) και τέλος, η κοινωνική σημασία του χώρου (ως τόπος κοινωνικής αλληλεπίδρασης- συναντήσεις, πολιτιστικά δρώμενα κλπ).

Αρχικά, είναι ένας δρόμος (τμήμα μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών) στον οποίο επιτρέπεται η κυκλοφορία πεζών, κατά κανόνα ποδηλάτων, οχημάτων έκτακτης ανάγκης και τροφοδοσίας και σε πολλές περιπτώσεις (κυρίως στο διεθνή χώρο) υπάρχει και διέλευση κάποιων μέσων μαζικής μεταφοράς. Το πλάτος του μπορεί να ποικίλει αλλά γενικά προτιμώνται δρόμοι πλάτους 6-20 μέτρων<sup>5</sup>, μπορεί να είναι πλακοστρωμένος και να διαθέτει ιδιαίτερα στοιχεία αστικού εξοπλισμού. Σε πολλές περιπτώσεις εμπορικών πεζόδρομων παρατηρείται και ανάδειξη της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας (ανακαινίσεις ή αποκαταστάσεις κτιρίων, ανάδειξη κτιριολογικών χαρακτηριστικών). Ακόμα, χαρακτηρίζονται, όπως είναι προφανές, από αυξημένη κίνηση πεζών. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά του είναι αυτά που κάνουν τον εμπορικό πεζόδρομο να θεωρείται στοιχείο ανάπτυξης του τόπου, εξωραϊσμού και ανάδειξης του τοπίου σε συνδυασμό με την κοινωνική αλληλεπίδραση που προσφέρει.

Η εμπορική φύση του πεζόδρομου, όμως, είναι στοιχείο που δεν μπορεί να παραβλέπεται και ίσως να είναι πιο καθοριστική για την ανάλυση των χαρακτηριστικών του. Στο πλαίσιο των παγκοσμιοποιημένων προτύπων πολεοδομίας ένας εμπορικός πεζόδρομος στο κέντρο της πόλης θεωρείται στοιχείο εκ των ουκ άνευ, συχνά προβάλλεται ως ταυτοτικό της στοιχείο και καθορίζει σημαντικά την αναγνωρισμοτητά της. Πέρα όμως από αυτό επιτελεί και ένα συγκεκριμένο ρόλο, συνήθως ιδιαίτερα σημαντικό, στην τοπική οικονομία της πόλης. Καθορίζει έναν άξονα ανάπτυξης του λιανικού εμπορίου, ο οποίος προσελκύει συγκεκριμένου τύπου επιχειρήσεις και δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τη χωροθέτηση νέων καταστημάτων λιανικού εμπορίου και αναψυχή συνήθως στις παρακείμενες οδούς. Τα καταστήματα που χωροθετούνται σε έναν εμπορικό πεζόδρομο αφορούν ως επί το πλείστον εμπόριο ένδυσης- υπόδησης και συναφών προϊόντων και εστιάζουν στην κάλυψη δευτερογενών αναγκών του πληθυσμού (βλ. κεφ.3.3).

Ένας εμπορικός πεζόδρομος συνήθως βρίσκεται στο εμπορικό κέντρο της πόλης. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι είναι η κληρονομιά των εμπορικών στοών, οι οποίες εμφανίστηκαν στα κέντρα των ευρωπαϊκών μητροπόλεων στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αι., που όταν συναντήθηκε με την ιδέα του διαχωρισμού των κινήσεων πεζών – αυτοκινήτων στον ανοιχτό δημόσιο χώρο έδωσε τους εμπορικούς πεζόδρομους.

Το εμπορικό κέντρο μπορεί να είναι είτε στο ιστορικό κέντρο είτε σε νέο τμήμα πόλης όπου υπάρχει έντονη εμπορική δραστηριότητα. Σημαντικό ζήτημα για σχεδιαστές, κράτος και κατοίκους αποτελεί η επιλογή του κατάλληλου δρόμου προς πεζοδρόμηση. Η συνήθης

---

<sup>5</sup> σύμφωνα με τα πλάτη που έχουν γνωστοί εμπορικοί πεζόδρομοι παγκοσμίως



επιλογή είναι ένας δρόμος με αυξημένη εμπορική δραστηριότητα και μεγάλη κινητικότητα πεζών, η οποία μπορεί να παρεμποδίζεται από την κυκλοφορία τροχοφόρων. Ο δρόμος αυτός πολλές φορές αποτελεί κομβικό σημείο της πόλης και εξυπηρετείται επαρκώς από τη δημόσια συγκοινωνία. Διάσημοι εμπορικοί πεζόδρομοι σε πόλεις στον ευρωπαϊκό χώρο είναι η Ερμού στην Αθήνα (εικόνα 1), η Rue de la Huchette στο Παρίσι (εικόνα 2), η La Rambla στη Βαρκελώνη(εικόνα 3), η Vaci Utca στη Βουδαπέστη (εικόνα 4), η Mariahilfer Strasse στη Βιέννη (εικόνα 5), η Via Della Spiga στο Μιλάνο (εικόνα 6) και άλλες.



Εικ.1:Ερμού<sup>6</sup>, Αθήνα - Εικ.2: Rue de la Huchette<sup>7</sup>, Παρίσι - Εικ.3: La Rambla<sup>8</sup>, Βαρκελώνη



Εικ.4:Vaci Utca<sup>9</sup>, Βουδαπέστη -Εικ.5:Mariahilfer Strasse<sup>10</sup>, Βιέννη -Εικ.6:Via Della Spiga<sup>11</sup>, Μιλάνο

Πριν την πεζοδρόμηση ενός άξονα εξετάζονται και συνεκτιμώνται παράγοντες όπως τα δημογραφικά χαρακτηριστικά, κάποια ιδιαίτερα κοινωνικά χαρακτηριστικά της περιοχής, το ήδη υπάρχον δίκτυο πεζοδρόμων (αν υπάρχει), το ευρύτερο κυκλοφοριακό δίκτυο καθώς και η σύνδεση με το ευρύτερο φυσικό και δομημένο περιβάλλον όπως η γειτνίαση με πάρκα, πλατείες, αθλητικά κέντρα, εκκλησίες, πολιτιστικά κέντρα κλπ..

Σε μικρές και μεγάλες πόλεις μπορεί να είναι ο δρόμος που συγκεντρώνεται ο περισσότερος κόσμος το πρωί του Σαββάτου, τις μέρες των γιορτών ή απλά ο δρόμος με τα περισσότερα και μεγαλύτερα εμπορικά καταστήματα.

Σημαντικό ρόλο στην επιλογή θέσης παίζουν και κάποια χαρακτηριστικά του δρόμου, για παράδειγμα, ένας πολύ πλατύς δρόμος ή ένας δρόμος με πολύ μεγάλο ύψος κτιρίων δεν ενδείκνυται για πεζοδρόμηση εκτός και αν γίνουν κάποιες παρεμβάσεις (π.χ. κατάλληλα τοποθετημένος αστικός εξοπλισμός) ώστε να εξασφαλίζουν τη συνοχή στο χώρο.

Ως ιδανική χωροθέτηση παρουσιάζεται σε βιβλιογραφικές πηγές ο πεζόδρομος που ξεκινά από τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης, διασχίζει την κεντρική πλατεία, περνά από εμπορικά κέντρα ή πολυκαταστήματα, καταστήματα και καταλήγει στη Δημόσια Βιβλιοθήκη και το Δημαρχείο<sup>12</sup>. Αυτό το μοντέλο φαίνεται να συνδυάζει μεταφορά, αγορές,

<sup>6</sup> Πηγή: Έρευνα “παρατηρητηρίου αγοράς” 21/07/08

<sup>7</sup> Πηγή: <http://incaseyoureinterested-johnhealey.blogspot.com/2010/06/brings-us-by-commodious-vicus-of.html>

<sup>8</sup> Πηγή: <http://www.centerblog.net/voyage/217853-7-la-rambla-barcelone-espagne->

<sup>9</sup> Πηγή: <http://www.budapest-tourist-guide.com/budapest-shopping.html>

<sup>10</sup> Πηγή: <http://www.only-apartments.com/guide/mariahilfer-strasse/>

<sup>11</sup> Πηγή: <http://travelersx.blogspot.com/2011/04/10-1.html>

<sup>12</sup> The commercial structure of pedestrian streets and shopping districts-Three case studies from Finland, Helsinki, 2008, p.17

πολιτιστικά στοιχεία και δημόσιες υπηρεσίες. Είναι ευνόητο όμως ότι αναφέρεται κυρίως στην τυπολογία της μεσαίου μεγέθους ευρωπαϊκής ή βορειοαμερικανικής πόλης.

Τέλος, δεν λείπουν και παραδείγματα όπου η επιλογή χωροθέτησης ενός εμπορικού πεζόδρομου γίνεται σύμφωνα με πολιτικά κριτήρια, είτε για τη δημιουργία ενός νέου εμπορικού άξονα, είτε για την προώθηση επιχειρήσεων και την περαιτέρω αξιοποίηση ακίνητης περιουσίας.

Ο ρόλος, λοιπόν, του εμπορικού πεζόδρομου σε μία πόλη κρίνεται πολύ σημαντικός καθώς πέρα από τη σημασία του ως χωρικής οντότητας συμμετέχει στη διαμόρφωση του προφίλ μίας εμπορικής ζώνης με ότι αυτό μπορεί να συνεπάγεται. Η αναβίωση συγκεκριμένων επιχειρήσεων, η χωροθέτηση νέων, η απομάκρυνση παλαιότερων, η μεταβολή των συνθηκών εργασίας, η άνοδος στις αξίες γης, ο κοινωνικός αποκλεισμός συγκεκριμένων ομάδων, η προώθηση άλλων είναι μερικές από τις μεταβολές που μπορούν να προκαλέσουν μία εντελώς νέα εικόνα στο χώρο και στην οικονομική και κοινωνική γεωγραφία της πόλης.

### **3.2. Αναφορά σε κατασκευαστικά στοιχεία και Χαρακτηριστικά περιβάλλοντος χώρου**

Ο χώρος του πεζόδρομου έχει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά σε σχέση με ένα δρόμο κυκλοφορίας τροχοφόρων που σχετίζονται με την άνεση και ασφάλεια στη κίνηση και στάση των πεζών. Όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο, ένας δρόμος πλήρως πεζοδρομημένος και με αμιγή χαρακτηριστικά ως προς την ανοχή των οχημάτων (δηλαδή επιτρέπεται μόνο η κυκλοφορία οχημάτων έκτακτης ανάγκης και τροφοδοσίας) μπορεί να έχει ποικίλα χαρακτηριστικά ως προς τη διαμόρφωση των λεπτομεριών του.

Κατά τη μελέτη για την κατασκευή ενός πεζόδρομου διερευνώνται αντικείμενα του δημόσιου χώρου και γενικότερα παράμετροι<sup>13</sup>, ώστε να μετατρέψουν το δημόσιο χώρο σε ένα περιβάλλον οικείο για τον διερχόμενο πεζό, στην αισθητική του και στη βιωσιμότητά του, όπως:

- Οι διαμορφώσεις των δαπέδων (π.χ. από σκυρόδεμα, πλάκες πεζοδρομίου, σχιστόπλακες, τούβλα, φυσικοί λίθοι, τεχνητοί κυβόλιθοι, αμμοχάλικο κλπ)
- Τα καθιστικά (π.χ. με πλάτη ή χωρίς, με μπράτσο στηρίξεως ή χωρίς, σταθερά ή μετακινούμενα και ανάλογα με το υλικό του σκελετού τους κλπ)
- Ο φωτισμός (υπαίθρια φωτιστικά ενδοδαπέδια, επί του εδάφους ή πάνω από αυτό, ανάστροφου φωτισμού κλπ)
- Οι πέργκολες και οι στεγάσεις (κατασκευές από ξύλο, μέταλλο, μπετόν ή και σύνθετες)
- Το υγρό στοιχείο (σε ελεύθερη ροή ή σε συνδυασμό με στοιχεία πλαστικής και γλυπτικής)
- Η φύτευση (σταθερή ή σε κινητά στοιχεία)
- Τα τοπόσημα
- Τα περίπτερα
- Τα στοιχεία εξοπλισμού
- Ο μορφολογικός χαρακτήρας
- Η λειτουργική πολεοδομική ένταξη με την ευρύτερη περιοχή

<sup>13</sup> Πανουργιάς Χ., Ζαβάντης Δ. (2004), *Πολεοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας\_Μικροπολεοδομικά Στοιχεία*, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ.Σταμούλη

- Η ένταξη και εναρμόνισή τους με τον περιβάλλοντα χώρο
- Οι κατασκευαστικές προδιαγραφές και οικοδομικές λεπτομέρειες
- Ο χρόνος κατασκευής

Ανάλογα με την περιοχή χωροθέτησης του πεζόδρομου και το ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του (π.χ. πλάτος) επιλέγονται και τα κατάλληλα υλικά και ο απαραίτητος συνοδός εξοπλισμός. Για παράδειγμα το πλάτος αυτού μπορεί να καθορίζει την πυκνότητα των στοιχείων που θα επιλεγούν. Εμπορικοί πεζόδρομοι μεγάλου πλάτους (της τάξης των 25-40 μέτρων) απαιτούν περισσότερο εξοπλισμό και διαμορφώσεις ώστε να μειώνεται το χρηστικό πλάτος και να προωθείται η συνοχή του εμπορικού δρόμου. Αντίστοιχα σε πεζόδρομους μικρότερου πλάτους (που είναι και οι πλέον συνηθισμένοι στον ευρωπαϊκό χώρο) αποφεύγονται οι πολλές κατασκευές και εξαντλούνται στις απαραίτητες για τη λειτουργία τους, στοιχεία που αποκαλύπτει και την ιδιαιτερότητά τους όχι μόνο ως κοινόχρηστου χώρου αλλά ως χωρικής ενότητας προσανατολισμένης σε ένα σκοπό, το εμπόριο.

Ειδικότερα στην κατασκευή ενός εμπορικού πεζόδρομου συνηθίζεται να τοποθετούνται δάπεδα από φυσικούς λίθους ή τεχνητούς κυβόλιθους και σπανιότερα από σχιστόπλακες. Τα καθιστικά ποικίλουν σε μεγάλο βαθμό ανάλογα με τον τόπο και το προφίλ του εμπορικού πεζόδρομου και σε αυτούς βρίσκονται κατά κανόνα οι πιο ιδιαίτερες και προσεγμένες κατασκευές. Ο φωτισμός και η φύτευση είναι στοιχεία που απασχολούν ιδιαίτερα και είναι συνάρτηση του κλίματος της περιοχής, της διαδικασίας συντήρησής τους και της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας που είναι επιθυμητή. Οι πέργκολες και γενικότερα οι στεγάσεις καθώς και το υγρό στοιχείο (συντριβάνι, κρήνες πόσιμου νερού, κανάλια νερού) είναι επίσης ενδιαφέροντα αρχιτεκτονικά και λειτουργικά στοιχεία στις διαμορφώσεις των εμπορικών πεζόδρομων αφού συνδυάζονται ιδανικά με καθιστικά και λοιπά στοιχεία της αστικής επίπλωσης. Ακόμα επιπλέον στοιχεία αισθητικής ή καλλιτεχνικής παρέμβασης (γλυπτά, προτομές, επιδαπέδιες διαμορφώσεις, καλλιτεχνικές απεικονίσεις), τα περίπτερα και οι σταθερά πακτωμένες βιτρίνες (κυρίως σε Γερμανία και Αυστρία) που εντοπίζονται σε εμπορικούς πεζόδρομους είναι χαρακτηριστικά στοιχεία αυτών, που προσδίδουν ταυτότητα στο χώρο και λειτουργούν και ως στοιχεία καθοδήγησης του χρήστη. Οι κάδοι απορριμάτων είναι απαραίτητοι σε κάθε πεζόδρομο και ιδίως σε εμπορικούς καθώς η κυκλοφορία των πεζών είναι ιδιαίτερος αυξημένη.

Ο αστικός εξοπλισμός, όπως φαίνεται και παραπάνω, αποσκοπεί στο να παρατείνει το χρόνο παραμονής του πεζού στον πεζόδρομο ή απλά να κάνει το διάστημα αυτό παραμονής του πιο ευχάριστο, λειτουργικό και οικείο.

Το ζήτημα της ένταξης του εμπορικού πεζόδρομου στην ευρύτερη περιοχή είναι σύνθετο και απαιτεί ολοκληρωμένη πολεοδομική και κυκλοφοριακή μελέτη. Κατά κανόνα για να λειτουργήσει ιδανικά ένας εμπορικός πεζόδρομος είναι αναγκαίο να έχει εξασφαλιστεί εύκολη πρόσβαση σε αυτόν με όλα τα μέσα. Έτσι είναι απαραίτητη η κάλυψη της ευρύτερης περιοχής χωροθέτησης με Μ.Μ.Μ., υποδομές για το ποδήλατο και τον πεζό και χώρους στάθμευσης οχημάτων, όπως πρέπει να ισχύει όμως και για το σύνολο της επιφάνειας που καλύπτει το εμπορικό κέντρο της πόλης. Οι στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας βρίσκονται κοντά στον πεζόδρομο σε παράλληλους ή κάθετους δρόμους και οι χώροι στάθμευσης ποδηλάτων είτε γύρω είτε επί του πεζόδρομου. Οι χώροι στάθμευσης των ιδιωτικών οχημάτων είναι ένα πρόβλημα που εντοπίζεται στους περισσότερους εμπορικούς πεζόδρομους και αποτελεί ίσως από τα σημαντικότερα ζητήματα που αναγνωρίζονται και προβάλλονται από, τους εμπλεκόμενους στην πεζοδρόμηση, φορείς. Ένα ακόμα θέμα που προκύπτει και αφορά στην πρόσβαση του πεζόδρομου είναι η τροφοδοσία των καταστημάτων καθώς και η παράδοση παραγγελιών σε πελάτες για

προϊόντα αυξημένου βάρους ή/ και όγκου. Αυτό συνήθως αντιμετωπίζεται με συγκεκριμένο ωράριο τροφοδοσίας και παράδοσης σε “νεκρή” ώρα για το αγοραστικό κοινό (π.χ. νωρίς το πρωί) ή με εξυπηρέτηση από παράπλευρες οδούς (υπό την προϋπόθεση ότι το κατάστημα είναι γωνιακό).

### 3.3. Προφίλ Καταστημάτων και Χρηστών

Σε αυτή την ενότητα θα εξεταστεί το είδος των επιχειρήσεων που βρίσκονται κατά κανόνα στους εμπορικούς πεζόδρομους καθώς και το προφίλ των χρηστών που προσεγγίζουν το χώρο. Αυτή η ανάλυση θα αποτελέσει τη βάση για την εξέταση των επιπτώσεων από τη χωροθέτηση ενός εμπορικού πεζόδρομου καθώς θα είναι γνωστή η συνήθης εικόνα μετά από μία πεζοδρόμηση.

#### Καταστήματα

Οι επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου επιλέγουν τη θέση τους μέσα σε μία εμπορική περιοχή συνεκτιμώντας μία πληθώρα παραγόντων όπως την πυκνότητα πληθυσμού, τον τύπο της εμπορικής περιοχής, τις ευρύτερες τάσεις συγκέντρωσης του εμπορίου, το προϊόν που εμπορεύονται, την κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, την εξυπηρέτηση από τη δημόσια συγκοινωνία, τιμές ενοικίασης/ πώλησης κ.α.. Οι επιχειρήσεις που συνήθως βρίσκονται σε έναν πεζόδρομο είναι καταστήματα ένδυσης, υπόδησης και παρεμφερών ειδών και αναψυχής. Ειδικότερα συνηθίζεται ο διαχωρισμός για αυτούς τους πεζόδρομους σε εμπορικό πεζόδρομο και πεζόδρομο αναψυχής, με την έννοια της διασκέδασης (καφετέριες, εστιατόρια, μπαρ). Συνήθως αυτές οι δύο κατηγορίες βρίσκονται σε κοντινή ακτίνα και αλληλοσυμπληρώνονται.

Όσον αφορά στο είδος των καταστημάτων που απαντώνται συνήθως σε έναν αμιγώς εμπορικό πεζόδρομο παρατηρείται να υπάρχει σχετική ομοιογένεια στον ελληνικό και το διεθνή χώρο από βιβλιογραφικές πηγές και από προσωπική παρατήρηση της γράφουσας.

Η πλειοψηφία των επιχειρήσεων δραστηριοποιείται στον τομέα της ένδυσης- υπόδησης, σε είδη αξεσουάρ, διακόσμησης και δώρων. Σε μικρότερη συχνότητα βρίσκονται και καφετέριες, καταστήματα ηλεκτρονικών ειδών κλπ.. Σύμφωνα με έρευνα<sup>14</sup>, που παρουσιάζεται σε εργασία Φιλανδού<sup>15</sup> για την επιλογή θέσης των επιχειρήσεων στις Σκανδιναβικές χώρες, οι επιχειρήσεις που προτιμούν την εγκατάσταση σε πεζόδρομο φαίνονται στον παρακάτω πίνακα (πίνακας1) και επιβεβαιώνουν την παραπάνω παρατήρηση ενώ εντοπίζονται και καταστήματα που παρουσιάζονται αδιάφορα ως προς τη θέση καθώς και επιχειρήσεις που αποτρέπονται από την ύπαρξη του πεζόδρομου. Οι τελευταίες είναι συνήθως επιχειρήσεις που πωλούν αγαθά πρώτης ανάγκης (καθημερινά αγαθά), όπως φαρμακεία, φούρνοι, κρεοπωλεία, μανάβικα καθώς και επιχειρήσεις που πωλούν προϊόντα αυξημένου βάρους ή/ και όγκου, όπως καταστήματα ηλεκτρονικών ειδών, επίπλων κ.α..

<sup>14</sup> Heikkilä, Mikko & Santasalo, Tuomas & Karppinen, Seppo (1996) Suomalaisia kävelukeskustoja. 142 p. Edita, Helsinki.

<sup>15</sup> The Commercial Structure of Pedestrian Streets and Shopping Districts – Three Cases from Finland, Dennis Söderholm, Helsinki, 2008, p.31

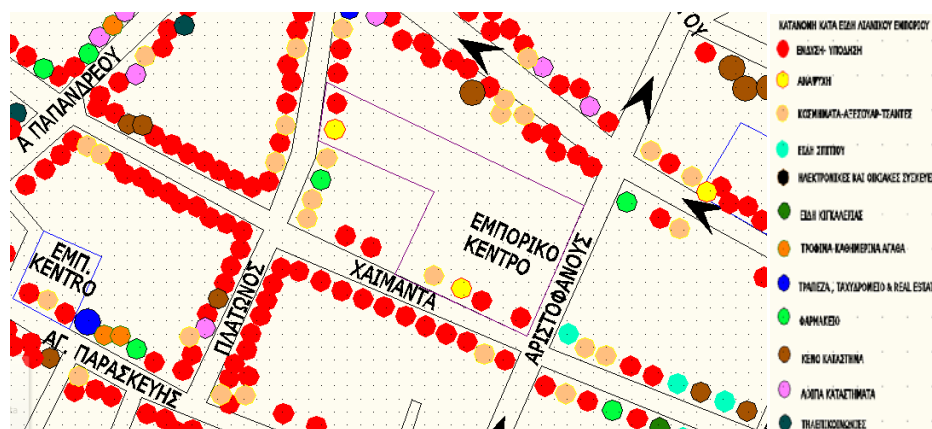
Table 1: Businesses listed according to their preferred location (Heikkilä et al., 1996:76)

<i>Businesses preferring pedestrian streets</i>	<i>Businesses indifferent to the location</i>	<i>Businesses preferring a location elsewhere</i>
clothing	fast food	home electronics
restaurants	sport shops	specialist grocers
clock shops	second-hand shops	small supermarkets
opticians	interior design shops	kiosks
photography shops	music shops	pharmacies
book shops	animal shops	flower shops
shoe shops		hardware stores
cafés		furniture stores
textile shops		
department stores		
cosmetics		
gift shops		
bag shops		
sweets and ice cream		
toy shops		
bakeries		

Πίνακας 1: Προτιμώμενες θέσεις επιχειρήσεων ανάλογα με τον τύπο εμπορεύματος

Πηγή: The Commercial Structure of Pedestrian Streets and Shopping Districts – Three Cases from Finland, Dennis Söderholm

Η εικόνα που παρουσιάζεται στον παραπάνω πίνακα, δηλαδή η προτίμηση κάποιων επιχειρήσεων για χωροθέτηση σε έναν εμπορικό πεζόδρομο με φανερή πλειοψηφία στα καταστήματα ένδυσης- υπόδησης, επιβεβαιώνεται στον ελληνικό χώρο από πολλά παραδείγματα όπως της οδού Ερμού στην Αθήνα, της οδού Ερμού στο Μαρούσι, των Χαϊμαντά και Πλατωνος στο Χαλάνδρι (εικόνα 7), τη Ρήγα Φεραίου στην Πάτρα, την οδό Δαιδάλου στο Ηράκλειο Κρήτης αλλά και στο διεθνή χώρο η Váci στην Βουδαπέστη, η Schildergasse στην Κολωνία, η Buchanan Street στη Γλασκώβη, η Kungsgatan στη Φιλανδία (εικόνα 8) και άλλες.



Εικόνα 7: Οι οδοί Χαϊμαντά και Πλάτωνος στο Χαλάνδρι

Πηγή: Προσωπικό Αρχείο (B-Μέρος)



Figure 15: The businesses in the shopping district in Ekenäs.

Εικόνα 8: Είδη καταστημάτων σε εμπορικό Φιλανδία

Πηγή: The Commercial Structure of Pedestrian Streets and Shopping Districts – Three Cases from Finland, Dennis Söderholm

Παρόλα αυτά πρέπει να αναφερθεί ότι κατά περίπτωση μπορεί τα παραπάνω να διαφοροποιούνται σημαντικά σε εμπορικούς πεζόδρομους που έχουν κάποιο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό, όπως η Βουκουρεστίου στην οποία πρωταγωνιστούν τα κοσμηματοπωλεία, η Rue Montorgueil στο Παρίσι η οποία εξειδικεύεται στο εμπόριο τροφίμων και άλλες ή ακόμα και να μην ισχύουν καθώς διατηρούνται τα χαρακτηριστικά της εμπορικής ζώνης όπως είχαν παγωθεί πριν την μετατροπή του δρόμου σε πεζόδρομο (π.χ. η Rua XV de Novembro στην Curitiba της Βραζιλίας).

Τα καταστήματα βρίσκονται κατά κανόνα στο ισόγειο σε συνεχή γραμμική διάταξη ενώ κάποια (κυρίως πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα, κέντρα ομορφιάς) αναπτύσσονται και στους ορόφους. Το ωράριο λειτουργίας μπορεί να ποικίλει καθώς τα νέα πρότυπα των εμπορικών επιχειρήσεων επιτείνουν τις ώρες εργασίας (βλ.κεφ.6.4&6.5) ή εφαρμόζουν συνεχόμενο ωράριο, πάντως γεγονός είναι ότι τις βραδυνές ώρες ένας εμπορικός πεζόδρομος “νεκρώνει” αν δεν υπάρχουν άλλες δραστηριότητες πέραν των καταστημάτων.

Ένα ακόμη στοιχείο που συμμετέχει στη διαμόρφωση του προφίλ των καταστημάτων που συνήθως συγκεντρώνονται σε έναν πεζόδρομο είναι το μέγεθος αυτών, το επιχειρηματικό πρότυπο λειτουργίας τους (συμμετοχή σε πολυεθνικούς ομίλους/ αλυσίδες επιχειρήσεων ή ανεξάρτητα καταστήματα-ιδιοκτησιακό καθεστώς επιχείρησης) καθώς και η θέση που καταλαμβάνουν ανάλογα με τα χαρακτηριστικά τους. Οι επιπτώσεις από τη διαμόρφωση του προφίλ αυτού αναφέρονται διεξοδικά στο κεφ.6.

Παρατηρείται γενικά ότι οι "καλύτερες" θέσεις (γωνιακά καταστήματα, εμβληματικά κτίρια, συμβολικές τοποθεσίες) καταλαμβάνονται από αλυσίδες καταστημάτων ή πολυκαταστήματα (εικόνα 9), ζήτημα που φαίνεται λογικό αν συνυπολογιστεί ότι αυτές οι επιχειρήσεις μπορούν να επενδύσουν σε υψηλές αξίες ακινήτων και να διαχειριστούν μεγάλους όγκους πελατείας και εμπορεύματος. Πολλές φορές στον ίδιο πεζόδρομο υπάρχουν περισσότερα του ενός καταστήματα του ίδιου ομίλου επιχειρήσεων (στην Ερμού 6 καταστήματα του ομίλου Inditex).



Εικόνα 9: Τα γωνιακά καταστήματα της οδού Ερμού (και Φωκίωνος) φιλοξενούν μόνο αλυσίδες καταστημάτων.

Πηγή: Shop the visual way- <http://www.ermou.gr/>

Έίναι γεγονός ότι υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ πεζόδρομων που απαντώνται σε πόλεις του εξωτερικού σε σχέση με την Ελλάδα όσον αφορά και στο εταιρικό προφίλ των καταστημάτων, αλλά δεν μπορεί να παραβλέπεται το γεγονός ότι υπάρχουν σαφείς τάσεις της οικονομίας που ακολουθούνται παγκόσμια. Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας σε συνδυασμό με την εδραίωση του καπιταλιστικού συστήματος και το ανταγωνιστικό του πλαίσιο έχουν ως φυσική και άμεση απόρροια την ανάπτυξη αλυσίδων καταστημάτων και φυσικά ένας χώρος καθαρής εμπορικής ανάπτυξης, όπως ο εμπορικός πεζόδρομος, δεν θα μπορούσε να μην αντικατοπτρίζει αυτή την πραγματικότητα.

Το ποσοστό των καταστημάτων που ανήκουν σε αλυσίδα διεθνούς ή τοπικού ομίλου επιχειρήσεων και βρίσκονται σε εμπορικούς πεζόδρομους είναι κατά κανόνα πολύ μεγάλο, ενώ συναντώνται και πεζόδρομοι που έχουν αποκλειστικά αυτού του τύπου τα καταστήματα. Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός ότι η ωφέλιμη επιφάνεια (βιτρίνα, βάθος κλπ.) που καταλαμβάνουν αυτά τα καταστήματα στο σύνολό τους (επί του πεζόδρομου) είναι συντριπτικά μεγαλύτερη από αυτή των ανεξάρτητων καταστημάτων.

Στον αθηναϊκό χώρο κάποιοι από τους εμπορικούς πεζόδρομους που συγκεντρώνουν στην πλειοψηφία τους καταστήματα- αλυσίδες είναι η οδός Ερμού και η Βουκουρεστίου στο Εμπορικό Τρίγωνο, η Τσακάλωφ στο Κολωνάκι, η Πλάτωνος και Χαϊμαντά στο Χαλάνδρι κ.α.. Πιο συγκεκριμένα, επί της οδού Ερμού συγκεντρώνονται πιο προσιτά στο ευρύ κοινό καταστήματα του ομίλου Inditex (zara, Massimo duti κλπ, 8 στον αριθμό), πολυκαταστήματα όπως ο Fokas, τα spider stores, hondos center, sephora κ.α.. Αντίθετα επί της Βουκουρεστίου και της Τσακάλωφ υπάρχουν μεγάλες φίρμες όπως Christian Dior και Ralph Lauren, Tod's, Louis Vuitton, Prada, κρύσταλλα Bacarrat, πορσελάνες Meissen και τηλεόρασεις B&O. Στο Χαλάνδρι (βλ.κεφ.13) η Πλάτωνος και Χαϊμαντά συγκεντρώνουν αλυσίδες όπως Timberland, H&M, BSB, Axel, lacoste κ.α..

Παρόμοια, στον ευρωπαϊκό χώρο μεγάλη συγκέντρωση σε φίρμες εμπορικών ειδών συναντώνται στην Kärntner Straße (Βιέννη), στην Kurfürstendamm (Βερολίνο), στην Via Della Spiga (Μιλάνο), στην Oxford Street (Λονδίνο) καθώς και πολλές άλλες.

Η θέση των πολυκαταστημάτων, των εμπορικών κέντρων, των χώρων στάθμευσης και των υπεραγορών σε έναν πεζόδρομο συνήθως είναι στα άκρα (αρχή/ τέλος) του πεζόδρομου ή σε χαρακτηριστικά σημεία, για παράδειγμα σε κάποιο πλάτωμα του δρόμου ή σε πλατεία. Αυτό γιατί εξυπηρετείται καλύτερα το κατάστημα και η πελατεία του, διαφημίζεται άμεσα και συμβάλλει στην αναγνωσιμότητα του πεζόδρομου.

Σύμφωνα με μελέτη<sup>16</sup> Σουηδών ειδικών οι βασικές απαιτήσεις για την επιτυχία ενός πεζόδρομου: είναι η ποικιλία επιχειρήσεων, η ανάμειξη των δραστηριοτήτων στα κέντρα των πόλεων με απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων, η κατάλληλη χωροθέτηση διαφορετικών λειτουργιών, η συγκέντρωση ομοειδών επιχειρήσεων και η διάθεση των επιχειρήσεων να αναπτυχθούν και να προσαρμοστούν στη ζήτηση του πεζόδρομου.

### Χρήστες

Το προφίλ των χρηστών ενός εμπορικού πεζόδρομου μπορεί να ποικίλει σημαντικά ανάλογα με την περιοχή χωροθέτησης αλλά το προφίλ των καταστημάτων που βρίσκονται σε αυτόν καθορίζει αναπόφευκτα και την αντίστοιχη προσέλευση κόσμου. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι ο χώρος του πεζόδρομου να μην λειτουργεί ως δημόσιος χώρος, άρα δεν αποκλείει κανέναν από τη διέλευση και στάση, αλλά καθώς η δραστηριότητα που προβάλλει και προωθεί είναι αυτή της κατανάλωσης, απευθείας δημιουργεί συγκεκριμένη ομάδα-στόχο (target-group). Φυσικά στην κατηγορία των χρηστών του εμπορικού πεζόδρομου ανήκουν οι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής που διέρχονται αναγκαστικά, οι εργαζόμενοι σε αυτόν και τους γύρω δρόμους, που ενδέχεται να τον χρησιμοποιούν ως χώρο διαλείμματος αλλά και όσοι που τον επισκέπτονται αποκλειστικά για αναψυχή.

Σε αυτή την ενότητα που αναφέρεται στους χρήστες των εμπορικών πεζόδρομων θα εξεταστεί το προφίλ τους, δηλαδή δημογραφικά χαρακτηριστικά που αφορούν κυρίως στο φύλο, την ηλικιακή ομάδα, την επαγγελματική κατάσταση, το εισόδημα, τον τόπο διαμονής, καθώς και επιλογές τους όπως ο λόγος για τον οποίο έρχονται, η ώρα που προτιμούν και ο τρόπος με τον οποίο προσεγγίζουν τον εμπορικό πεζόδρομο.

Το περπάτημα<sup>17</sup> είναι ο πιο βασικός τρόπος μετακίνησης καθώς είναι οικουμενικός, φθηνός, συγκριτικά ακίνδυνος, συνδέει άλλους τρόπους μετακίνησης, δεν είναι ρυπογόνο, συμβάλλει άμεσα στη σωματική και έμμεσα στην πνευματική υγεία, συμβάλλει στην οικονομία του τόπου, στην κοινωνική αλληλεπίδραση ατόμων. Το περπάτημα είναι ένας αργός τρόπος μετακίνησης και αυτός είναι ακριβώς ο λόγος που το κάνει τόσο κατάλληλο για περιπλάνηση σε ψώνια και αναψυχή.

Οι λόγοι που μπορεί ένας πεζός να προσεγγίζει έναν εμπορικό πεζόδρομο, όπως αναφέρεται και παραπάνω, είναι πολλοί και ποικίλοι αλλά μπορούν να συνοψιστούν στους παρακάτω:

- Αναψυχή
- Αγορές
- Αναγκαστικό πέρασμα
- Συνδυασμός των παραπάνω

Σύμφωνα με έρευνες που έχουν διεξαχθεί δύο στους τρεις καταναλωτές είναι γυναίκες και αντίστοιχα μπορεί να γενικευτεί για τους καταναλωτές που επισκέπτονται τον εμπορικό

<sup>16</sup> Heikkilä, Mikko & Santasalo, Tuomas & Karppinen, Seppo (1996) *Suomalaisia kävelukeskustoja*. 142 p. Edita, Helsinki.

<sup>17</sup> Wikipedia 2010 p.4



πεζόδρομο. Από τη μελέτη διάφορων παραδειγμάτων όμως και ανάλογα με τα ειδικότερα χαρακτηριστικά του πεζόδρομου, μπορεί να υπάρχει μία πολύ μικρή υπεροχή των γυναικών έως και μεγαλύτερη κυριαρχία τους. Γεγονός είναι πάντως ότι οι γυναίκες περπατούν περισσότερο για αγορές -είτε καθημερινών αγαθών είτε πολυτελείας- σε σχέση με τους άντρες, όπως επιβεβαιώνεται από έρευνα στη Σκωτία<sup>18</sup>.

Η ηλικία των καταναλωτών μπορεί να ποικίλει σημαντικά ανάλογα με τον τόπο χωροθέτησης του εμπορικού πεζόδρομου αλλά κατά κανόνα η πλειοψηφία ανήκει σε ηλικία εργασίας<sup>19</sup>(18-64). Στη Φιλανδία το 47% των χρηστών του πεζόδρομου, σε μία μέση καταναλωτική περίοδο, ανήκουν σε αυτή τη ομάδα, ενώ το 22% είναι νέοι-φοιτητές και το 16% συνταξιούχοι. Αντίστοιχα ποσοστά παρουσιάζονται και σε άλλα παραδείγματα πεζόδρομων στον ευρωπαϊκό χώρο αλλά και στον ελληνικό.

Τα προϊόντα που αγοράζουν και το ποσό των χρημάτων που δαπανούν στον εμπορικό πεζόδρομο οι χρήστες αυτού εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το φύλο και την οικονομική κατάσταση καθώς και από τη συχνότητα που προσεγγίζουν τον εμπορικό πεζόδρομο.

*“Οι νέοι άνθρωποι αν και είναι λιγότεροι δαπανούν αναλογικά μεγαλύτερα ποσά για αγορές ενώ οι πιθανότητες να μείνουν στο χώρο περισσότερη ώρα και να συνδυάσουν την έξοδο για αγορές με αναψυχή στη γειτονική ή και την ίδια περιοχή είναι μεγαλύτερες. Το ποσό των χρημάτων που δαπανούν οι καταναλωτές διαφοροποιείται ανάλογα με το φύλο καθώς οι γυναίκες ξοδεύουν αναλογικά περισσότερα για ρουχισμό και συναφή αξεσουάρ ενώ οι άνδρες για ηλεκτρονικά αξεσουάρ (gadget), βιβλία και αναψυχή (σε καφέ, εστιατόρια του πεζόδρομου). Οι γυναίκες και οι μεγαλύτεροι ηλικιακά άνδρες δαπανούν περισσότερα χρήματα σε φαγητό ενώ οι νεότεροι σε ποτό”<sup>20</sup>. Τα προϊόντα που αγοράζουν είναι βέβαια άμεση συνάρτηση και της προσφοράς που υπάρχει στον εμπορικό πεζόδρομο.*

Γενικά, η πιο δημοφιλής αγορά σε έναν εμπορικό πεζόδρομο είναι η ένδυση<sup>21</sup> για όλες τις ηλικιακές ομάδες και τα φύλα και ως εκ του του εκεί δαπανώνται και τα μεγαλύτερα ποσά χρημάτων.

Το επάγγελμα του χρήστη είναι επίσης σημαντικό αλλά όχι τόσο καθοριστικό για το προϊόν και το ποσό που θα δαπανήσει όσο για την ώρα και τη συχνότητα προσέλευσης του σε αυτόν. Γενικά παρατηρείται μεγάλη προσέλευση γυναικών που ασχολούνται με οικιακά, ανδρών που είναι ελεύθεροι επαγγελματίες τις καθημερινές τις πρωινές ώρες ενώ το απόγευμα αυξάνονται οι δημόσιοι υπάλληλοι, οι νέοι και οι φοιτητές.

Όσον αφορά στις συνήθειες των καταναλωτών σε σχέση με το μέσο μετακίνησης/ προσέγγισης του εμπορικού πεζόδρομου, η απόσταση που διανύουν για να τον προσεγγίσουν μπορεί να ποικίλει και μπορεί να καλυφθεί με όλα τα μέσα. Έτσι όσοι θέλουν να προσεγγίσουν τον πεζόδρομο ανάλογα με τον τόπο διαμονής εξυπηρετούνται με περπάτημα και ποδήλατο σε μεγάλο βαθμό, μικρότερο ποσοστό χρησιμοποιεί την δημόσια συγκοινωνία και το ποσοστό χρήσης του ΙΧ διαμορφώνεται ανάλογα με το φύλο, την ομάδα ηλικίας, την εποχή του χρόνου καθώς και την πολιτική των μεταφορών που ακολουθεί η εκάστοτε πολιτεία. Στην προσέγγιση με ΙΧ σημαντικό ρόλο κατέχει και η ύπαρξη ικανοποιητικών νόμιμων χώρων στάθμευσης καθώς και ο έλεγχος για την παράνομη στάθμευση. Οι πεζόδρομοι συνήθως έχουν μεγαλύτερη αγοραστική κίνηση τους

<sup>18</sup> wikipedia 2010 p.6, The Scottish Household Survey Travel Diary 2007/08

<sup>19</sup> <http://www.investopedia.com/terms/w/working-age-population.asp#axzz1WmN3aKeg>

<sup>20</sup> wikipedia 2010 revised MD p.49, Walking to Shops

<sup>21</sup> Heikkilä et al., 1996:89-90

μήνες του φθινοπώρου και της άνοιξης αλλά αυτό εξαρτάται από το ευρύτερο κλίμα της πόλης που χωροθετούνται καθώς και από την τουριστική κίνηση.

Σε έρευνα που έγινε για την πεζοδρόμηση της οδού Βουκουρεστίου, στο κέντρο της Αθήνας το 85% των ερωτηθέντων χρηστών διέμεναν εκτός της περιοχής μελέτης και προσέγγιζαν τον πεζόδρομο με δημόσια συγκοινωνία και ΙΧ ενώ το 15% διέμεναν εντός της Π.Μ. και έρχονται πεζή. Αντίστοιχα για το Χαλάνδρι (Χαϊμαντά, Πλάτωνος, βλέπε Β μέρος) το 55% των ερωτηθέντων χρηστών είναι δημότες Χαλανδρίου και για τη μεταφορά τους στον πεζόδρομο χρησιμοποιούν κατά 58,33% ΙΧ, 8,33% δημόσια συγκοινωνία, 33,33% περπάτημα/ ποδήλατο. Ο μέγιστος χρόνος που είναι διατεθειμένοι να περπατήσουν είναι 15 λεπτά.

Σε μία έρευνα που έγινε στο Bristol <sup>22</sup>, τα στοιχεία δείχνουν ότι το 42% των μετακινούμενων ταξιδεύουν για αγορές λιγότερο από 1,6 χλμ, ενώ το 86% λιγότερο από 3,2 χλμ. Περισσότεροι από τους μισούς που περπάτησαν 15 λεπτά, έφτασαν στην εμπορική περιοχή με το αυτοκίνητο. Ποσοστό μεγαλύτερο του 70% επισκέφθηκαν περισσότερα του ενός καταστήματα.

Σε άλλη έρευνα<sup>23</sup> για τις καταναλωτικές συνήθειες, σε εμπορικές περιοχές στο Λονδίνο το 2003-4, φαίνεται ότι οι όσοι προσεγγίζουν το κέντρο πεζοί καταναλώνουν 91 λίρες σε εβδομαδιαία βάση, οι οδηγοί 64 λίρες, όσοι φτάνουν με τα μέσα 63 ενώ μόλις 56 λίρες καταναλώνονται εβδομαδιαία από ποδηλάτες. Όσοι προσεγγίζουν το κέντρο για αγορές με τα πόδια είναι μάλλον “πιο συχνοί πελάτες”, αφού έρχονται κατά μέσο όρο 15 μέρες το μήνα, ενώ οι χρήστες των ΜΜΜ 10 μέρες και οι εποχούμενοι 7 μέρες. Το πιο δημοφιλές μέσο για να προσεγγίσουν το κέντρο θεωρείται από τους ερωτηθέντες να είναι το περπάτημα κατά 29%, ενώ το λεωφορείο πρωπορεύεται με 34%. Το 50% αυτών που προσεγγίζουν το κέντρο με τα πόδια είναι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής.

Μία ακόμα έρευνα, που έγινε στο Ανατολικό Λονδίνο<sup>24</sup>, δείχνει ότι το 35% των ατόμων που φτάνουν στην πεζοδρομημένη ζώνη με ΙΧ, ταξιδεύουν μόλις 6 λεπτά. Από τους παραπάνω καταναλωτές το 33% μένει σε απόσταση 15 λεπτών περπατήματος.

Τέλος, η ώρα που ένας εμπορικός πεζόδρομος έχει αυξημένη κίνηση είναι προφανώς το ωράριο λειτουργίας των καταστημάτων ενώ αν δεν συνδυάζει χώρους αναψυχής τη νύχτα ερημώνει και πολλές φορές εντοπίζεται παραβατική συμπεριφορά. Ο χρόνος που δαπανούν οι χρήστες για παραμονή σε αυτόν μπορεί να ποικίλει ανάλογα με τη χρονική περίοδο (π.χ. Γιορτές), το φύλο, την επαγγελματική δραστηριότητα και άλλους παράγοντες αλλά κατά κανόνα ξεπερνά τη μία ώρα. Για παράδειγμα, στη μελέτη περίπτωσης που εξετάζεται στο δεύτερο μέρος οι γυναίκες δαπανούν πάνω από μία ώρα σε ποσοστό 31,25% ενώ αντίστοιχα οι άνδρες σε ποσοστό 40%.

Γενικά μπορεί να γίνει η γενίκευση ότι το προφίλ των χρηστών ενός εμπορικού πεζόδρομου ομοιάζει σε μεγάλο βαθμό με αυτό των χρηστών ενός εμπορικού κέντρου με την έννοια του κινήτρου για την προσέγγιση του χώρου. Ειδικότερα, βέβαια, εντοπίζονται πολλές διαφορές αλλά και ομοιότητες που δημιουργούν την ανάγκη για περαιτέρω ανάλυση (βλ.επόμενο κεφ. 3.4).

---

<sup>22</sup> wikipedia 2010 revised MD p.51, Walking to Shops

<sup>23</sup> wikipedia 2010 revised MD p.51, Walking to Shops

<sup>24</sup> wikipedia 2010 revised MD p.51, Walking to Shops

### 3.4. Η σχέση εμπορικού πεζόδρομου- εμπορικού κέντρου (mall)

Η μελέτη ενός εμπορικού πεζόδρομου σε γενικότερο επίπεδο είναι ένας τομέας που μας παραπέμπει στην οικονομική και κοινωνική γεωγραφία της πόλης. Η οργάνωση του εμπορίου, τα πρότυπα που αυτό ακολουθεί, η λειτουργικότητα που προκύπτει από αυτά, η συμπεριφορά του χρήστη/ καταναλωτή ανήκουν στο ευρύτερο πεδίο του παραπάνω επιστημονικού κλάδου. Στην εργασία αυτή δεν μπορεί να γίνει ανάλυση του εμπορικού πεζόδρομου υπό αυτή την οπτική αλλά κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν κάποιες ομοιογένειες που εντοπίζονται σε ανάλογους χώρους συγκέντρωσης εμπορίου, όπως τα εμπορικά κέντρα- τύπου mall- που αναφέρονται παραπάνω.

Ο πεζόδρομος ομοιάζει με το εμπορικό κέντρο άμεσα καθώς αρχικά υπάρχει συγκέντρωση εμπορίου σε ένα καθορισμένο χώρο. Στα μεν εμπορικά κέντρα και πολυκαταστήματα υπάρχει μία σαφώς ορισμένη επιφάνεια, με χαρακτηριστικά ιδιωτικού- δημόσιου χώρου που προκαλεί ασφάλεια, καθαρότητα κλπ, στον δε εμπορικό πεζόδρομο υπάρχει μία (συνήθως) μεγαλύτερη επιφάνεια, γραμμικά αναπτυσσόμενη με ασαφή όρια καθώς είναι τμήμα του δημόσιου χώρου με ότι αυτό συνεπάγεται.

Ένα ακόμη κοινό χαρακτηριστικό είναι η αντιμετώπιση του καταναλωτή, καθώς "βλέπει" τους παραπάνω χώρους ως τόπους αναψυχής<sup>25</sup> αντίθετα με το super-market που αντιμετωπίζεται ως δουλειά/υποχρέωση. Αυτό γιατί τα εμπορικά κέντρα και οι πεζόδρομοι τείνουν να εξειδικεύονται σε κατηγορίες εμπορεύματος (π.χ. ένδυση/υπόδηση) και αναψυχή ώστε να κρατούν τον χρήστη στο χώρο/ περιοχή (αντίστοιχα) αρκετό χρόνο.

Ένα ακόμη κοινό χαρακτηριστικό των παραπάνω κατηγοριών είναι οι συνθήκες πρόσβασης στο χώρο της εμπορικής συγκέντρωσης καθώς απαιτούν καλή πρόσβαση με ΙΧ ή/ και με Μ.Μ.Μ.. Εδώ σημειώνεται η σχέση του εμπορικού κέντρου και του πεζόδρομου με το κέντρο της πόλης, όπου συνήθως το πρώτο βρίσκεται εκτός κέντρου ενώ ο εμπορικός πεζόδρομος στην καρδιά της πόλης.

Μία σημαντική διαφορά που εντοπίζεται αφορά στην προσέλευση στους δύο αυτούς χώρους όπου παρουσιάζεται μία πιο ατομική συμπεριφορά στον πεζόδρομο ενώ γίνεται συλλογική για το εμπορικό κέντρο, δηλαδή στον πεζόδρομο πιο εύκολα πάει κανείς μόνος για αγορές (συνδυάζοντάς το πολλές φορές με διάλειμμα, πέρασμα κλπ.) ενώ στο εμπορικό κέντρο είναι μία πιο οργανωμένη βόλτα με παρέα ή/ και οικογένεια.

Τέλος κοινό χαρακτηριστικό εντοπίζεται και στο προφίλ των καταστημάτων τόσο στο είδος των επιχειρήσεων όσο και στο ιδιοκτησιακό καθεστώς αυτών (βλ.κεφ.3.3).

---

<sup>25</sup> Wrigley & Lowe, 1996

#### 4. Νομοθετικές ρυθμίσεις

Αυτή η ενότητα έχει στόχο να ορίσει σε γενικές γραμμές τη νομοθεσία που διέπει την κατασκευή και λειτουργία των εμπορικών πεζόδρομων. Γενικά οι διαδικασίες διαφέρουν ανάλογα με την περιοχή χωροθέτησής του και διαμορφώνονται ανάλογα με τη χώρα και επιμέρους κανονισμούς που υπάρχουν σε περιφέρειες αυτής. Επίσης διαφορετικές διαδικασίες και κανονισμοί υπάρχουν ανάλογα με τη χρήση του πεζόδρομου, αλλά η παρούσα εργασία εστιάζει στη λειτουργία των εμπορικών πεζόδρομων.

Η πεζοδρόμηση οδού σε αστικό κέντρο καθώς και οι χρήσεις που επιτρέπονται επί αυτής κατά κανόνα προβλέπονται από το σχέδιο πόλης και οι επιμέρους ρυθμίσεις ορίζονται κατά περίπτωση από τα αρμόδια όργανα της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Η διαδικασία που ακολουθείται στην Ελλάδα για την πεζοδρόμηση οδού ξεκινά από την πρωτοβουλία της πολιτείας να πεζοδρομήσει την συγκεκριμένη οδό και καταλήγει στην ολοκλήρωση της υλοποίησης και τη λειτουργία του πεζόδρομου. Η παραπάνω διαδικασία **διαφέρει σημαντικά** αν με την πεζοδρόμηση υπάρχει τροποποίηση των ρυμοτομικών γραμμών της οδού και άρα απαιτείται τροποποίηση στο Γ.Π.Σ. ή εάν οι ρυμοτομικές γραμμές δεν μεταβάλλονται οπότε απλά αλλάζει η χρήση του δρόμου σε κυκλοφοριακό επίπεδο. Εδώ σημειώνεται ότι και οι νέες χρήσεις που ορίζονται ή προωθούνται για τη νέα, πεζοδρομημένη πλέον οδό, πρέπει να είναι συμβατές με το σχέδιο πόλης, όπως χαρακτηριστικά ισχύει για τους εμπορικούς πεζόδρομους, δηλαδή δεν μπορεί να υλοποιηθεί π.χ. εμπορικός πεζόδρομος σε περιοχή αμιγούς κατοικίας.

Πιο συγκεκριμένα, στην περίπτωση που δεν τροποποιείται το σχέδιο πόλης η διαδικασία εξαντλείται στα πλαίσια του δήμου ή της περιφέρειας με διαδικασία κανονιστικών αποφάσεων ενώ διαφορετικά μπορεί να απαιτείται απόφαση Υπουργού Περιβάλλοντος κυρίως σε περιπτώσεις τροποποίησης των Ρ.Σ.Α. και Ρ.Σ.Θ..

Για την έκδοση κανονιστικών αποφάσεων από τον Δήμο ή την Περιφέρεια, οι πλέον πρόσφατες νομοθετικές ρυθμίσεις είναι όσες ορίζονται από τη διοικητική μεταρρύθμιση του Καλλικράτη.

*«Ο Ν.3463/2006 Κώδικας Δήμων και Κοινοτήτων αναφέρει ότι “Οι κανονιστικές αποφάσεις, που αφορούν τη ρύθμιση της κυκλοφορίας, τον καθορισμό πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, τον προσδιορισμό και τη λειτουργία των χώρων στάθμευσης οχημάτων σε κοινόχρηστους χώρους, εκδίδονται, μετά από προηγούμενη κατάρτιση σχετικών μελετών, οι οποίες έχουν εκπονηθεί ή εγκριθεί από τις Τεχνικές Υπηρεσίες του οικείου Δήμου ή Κοινότητας ή από τις Τεχνικές Υπηρεσίες Δήμων και Κοινοτήτων των Περιφερειών”.*

*Οι αποφάσεις για την υλοποίηση των έργων ή των ρυθμίσεων λαμβάνονται από τα δημοτικά συμβούλια μετά από μελέτη που έχει εγκριθεί – θεωρηθεί από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου. Την έκδοση των τοπικών κανονιστικών αποφάσεων των Δήμων εισηγείται στο δημοτικό συμβούλιο η Επιτροπή Ποιότητας Ζωής (ν.3852/10 - Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης, άρθρο 73 ). Η εισήγηση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής λαμβάνει υπόψη τις παρατηρήσεις και τις προτάσεις των αρμόδιων κοινωνικών και επαγγελματικών φορέων και ομάδων πολιτών της περιφέρειας του Δήμου, με τους οποίους έρχεται σε διαβούλευση. Σε περίπτωση που το προτεινόμενο έργο είναι εξαιρετικής σημασίας για την πόλη δύναται να ζητηθεί και η γνώμη της Δημοτικής Επιτροπής Διαβούλευσης που αποτελείται από 25 έως 50 άτομα που εκπροσωπούν τους φορείς του Δήμου.Οι κανονιστικές αποφάσεις δημοσιεύονται υποχρεωτικά, κατά το πλήρες κείμενό τους, στο δημοτικό κατάστημα του Δήμου και περίληψή τους σε μια ημερήσια ή εβδομαδιαία τοπική εφημερίδα. Οι*

αποφάσεις αυτές πρέπει να καταχωρούνται στην ιστοσελίδα του Δήμου. Επιπλέον, το δημοτικό και συμβούλιο λαμβάνει μέτρα για την όσο το δυνατόν ευρύτερη δημοσιοποίηση των αποφάσεων αυτών.

Επίσης το άρθρο 52 του Κ.Ο.Κ. αναφέρει ότι "Μέτρα που αφορούν στη ρύθμιση της κυκλοφορίας...λαμβάνονται με αποφάσεις του Νομαρχιακού ή Δημοτικού ή Κοινοτικού Συμβουλίου με βάση μελέτες, που έχουν εκπονηθεί από τις αρμόδιες Τεχνικές Υπηρεσίες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Οι αποφάσεις αυτές εγκρίνονται από τον Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας".

Το διάγραμμα ροής των διαδικασιών που πρέπει να ακολουθηθεί συνοπτικά είναι επομένως το εξής:

- Εκπόνηση ή Έγκριση και Θεώρηση της μελέτης από την Τεχνική Υπηρεσία
- Εισήγηση της Τεχνικής Υπηρεσίας στη Δημοτική Ενότητα – Λήψη Απόφασης
- Εισήγηση στην Επιτροπή Ποιότητας Ζωής – Απόφαση έναρξης διαβούλευσης – Ανάρτηση – αποστολή σε φορείς της μελέτης – Εισήγηση στο Δημοτικό Συμβούλιο για έκδοση κανονιστικής και έγκριση μελέτης.
- Έγκριση από το Δημοτικό Συμβούλιο – Δημοσίευση της απόφασης στο πλήρες κείμενό της στον πίνακα πληροφοριών με υπογραφή για την ανάρτηση από 2 υπαλλήλους και σύνταξη σχετικού πρακτικού – Δημοσίευση της περίληψης της απόφασης σε 2 εφημερίδες.
- Αποστολή της απόφασης στο Γ.Γ της Περιφέρειας για έγκρισή της (δεν αρκεί η τεκμαιρόμενη έγκριση του Περιφερειάρχη που δίνεται με το πέρας 40 ημερών).
- Αποστολή της απόφασης και της μελέτης στον ΟΑΣΑ για τη σύμφωνη γνώμη. (σε περίπτωση που η πεζοδρόμηση πρόκειται να γίνει στο ευρύτερο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας)
- Αποστολή της απόφασης και της μελέτης στη ΔΜΕΟ του ΥΠΟΜΕΔΙ για έγκριση αν αφορά βασικό οδικό δίκτυο ή ενημέρωση αν αφορά τοπικό δίκτυο.
- Αποστολή της απόφασης στην Τροχαία για ενημέρωσή της.»<sup>26</sup>

Προ Καλλικράτη ίσχυαν τα ίδια ως προς τον αρχικό ρόλο των τοπικών αρχών στο στάδιο της απόφασης, όπως δείχνει και το άρθρο 52 του Κ.Ο.Κ. , και οριζόταν σύμφωνα με το κεφάλαιο Ε', άρθρο 24, παρ.1 του Π.Δ. 410/95.

Στον Οδηγό Πεζοδρόμησης της ΕΕΤΑΑ αναφέρεται ότι η εξειδικευμένη μελέτη Κυκλοφορίας και Μεταφορών του Δήμου , η οποία προηγείται της πεζοδρόμησης, μπορεί να εκπονηθεί με έναν από τους παρακάτω τρόπους:

- α.Με ανάθεση σε Γραφείο Μελετών κατόπιν δημόσιας πρόσκλησης ενδιαφέροντος (Ν.716/77)
- β.Με απευθείας ανάθεση σε Γραφείο Μελετών για προεκτιμώμενη αμοιβή μελέτης έως του 30% του ανώτατου ορίου αμοιβής πτυχίου Α' τάξης(Ν.1416/84, άρθρο 31).
- γ.Από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου (αν υπάρχουν τουλάχιστον δύο τεχνικοί υπάλληλοι)
- δ.Από την οικεία ΤΥΔΚ

Η **σύνταξη της μελέτης** του πεζόδρομου μπορεί να γίνει με έναν από τους παρακάτω τρόπους:

- α. Από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου

<sup>26</sup>Μπακογιάννης,Ε,(προς δημοσίευση). "Μικρές κλίμακας έργα διαμόρφωσης του οδικού περιβάλλοντος για την αναβάθμισή του και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας"

β. Από την οικεία ΤΥΔΚ

γ. Με ανάθεση σε γραφείο μελετών με τις διαδικασίες του Ν.716/77 για κατηγορία μελέτης του άρθρου 4 του Π.Δ. 798/78

Η ανάθεση για την υλοποίηση του έργου της πεζοδρόμησης γίνεται από το Δήμο και κατά κανόνα αναλαμβάνει τη μελέτη η τεχνική υπηρεσία του δήμου. Η μελέτη μπορεί ακόμα να εκπονηθεί από ιδιώτη μελετητή ή από άλλο ειδικό φορέα (π.χ. Πανεπιστήμιο). Η χρηματοδότηση του έργου συνήθως γίνεται από τον αρμόδιο δήμο αλλά μπορεί να ανατεθεί και σε ιδιώτες ή να συμμετέχουν και οι δύο φορείς (υπό συνθήκες).

Ακόμα, σύμφωνα με την παρ.4 του άρθρου 47 του Κ.Ο.Κ. προβλέπεται ότι **«οποιαδήποτε τομή ή εκσκαφή οδοστρώματος, ερείσματος, πεζόδρομου ή πεζοδρομίου εθνικής, επαρχιακής, δημοτικής ή κοινοτικής οδού, η οποία είναι απαραίτητη για την κατασκευή του έργου, που εκτελείται από επιχείρηση κοινής ωφέλειας, οργανισμό, νομικό ή φυσικό πρόσωπο, επιτρέπεται να γίνει μόνο ύστερα από άδεια της αρμόδιας για τη συντήρηση της οδού υπηρεσίας, η οποία θεωρείται πριν από την έναρξη των εργασιών από την αρμόδια Αστυνομική Αρχή»**

Η κατασκευή ενός πεζόδρομου γίνεται είτε με εργολαβία είτε με αυτεπιστασία (ν.3669/08).

Κατά τη διάρκεια των έργων απαιτούνται παράλληλες ενέργειες όπως κυκλοφοριακές ρυθμίσεις από την τροχαία καθώς και εξασφάλιση της πρόσβασης των παρακείμενων ακινήτων.

Μετά την ολοκλήρωση των έργων γίνονται οι απαιτούμενοι έλεγχοι και παράδοση του.

Κατά κανόνα σε κάθε Δήμο υπάρχει ένας «Κανονισμός λειτουργίας πεζόδρομων, πεζοδρομίων, πλατειών και λοιπών κοινόχρηστων χώρων», ο οποίος ορίζει συγκεκριμένες διαδικασίες που αφορούν στη λειτουργία των αντίστοιχων χώρων. (π.χ. Ειδικοί όροι για τις περιπτώσεις επισκευής ή ανέγερσης νέων κτηρίων, Οριοθέτηση θέσεων και τρόπου ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων κλπ.) Στο παράρτημα (Α) παρατίθεται ένα παράδειγμα κανονισμού λειτουργίας πεζόδρομων του Δήμου Ορεστιάδας.

## 5. Η μετατροπή από δρόμο σε πεζόδρομο

### 5.1. Γενικά Στοιχεία

#### Η ανάγκη για μετατροπή

Όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενη ενότητα, ο σχεδιασμός των δρόμων σε αστικό κυρίως περιβάλλον, εξυπηρετούσε την πεζή κίνηση και την ταυτόχρονη κίνηση αμαξιδίων για πολλούς αιώνες, χωρίς να παρατηρείται σύγκρουση των δύο αυτών οντοτήτων. «Ο δρόμος αποτελούσε για τον πεζό χώρο κοινωνικών συναναστροφών, ανάπτυξης οικονομικών δραστηριοτήτων και την ίδια στιγμή επέτρεπε την κυκλοφορία αμαξιδίων. Κατά τη διάρκεια, όμως, της βιομηχανικής επανάστασης, η μηχανοκίνητη κίνηση, αν και διευκόλυνε σημαντικά την καθημερινή ζωή, κυριάρχησε στον αστικό χώρο παραγκωνίζοντας τον πεζό και επηρεάζοντας αρνητικά την ποιότητα ζωής του ανθρώπου. Προκειμένου να βελτιωθεί η κατάσταση επιβλήθηκαν σε αρκετές περιπτώσεις περιοριστικά μέτρα, αλλά σύντομα διαπιστώθηκε πως τα μέτρα αυτά δεν επαρκούσαν. Μοναδική επιλογή για την επίλυση κυκλοφοριακών προβλημάτων και βελτίωσης συνθηκών διαβίωσης φάνηκε ότι ήταν ο πλήρης διαχωρισμός πεζών και οχημάτων. Οι πεζοδρομήσεις που πραγματοποιούνται αφορούν μεμονωμένες πεζοδρομήσεις σε περιοχές που φιλοξενούν οικονομικές δραστηριότητες ή και πεζοδρομήσεις σε ιστορικά τμήματα πόλεων, στα πλαίσια προγραμμάτων που αναβαθμίζουν το χτισμένο περιβάλλον, προστατεύουν την παραδοσιακή αρχιτεκτονική και οργανώνουν το δημόσιο χώρο.»<sup>27</sup>

Κάπως έτσι γεννήθηκε η ανάγκη για τη μετατροπή κάποιων δρόμων ή/ και τμημάτων πόλης σε πεζόδρομους ή/ και πεζοδρομημένες ζώνες. Η πεζοδρομηση οδικών τμημάτων σε εμπορικά κέντρα πόλεων ως τμήμα ανάπλασης αποτελεί κομμάτι μίας ευρύτερης στρατηγικής που αρκετές φορές στόχο έχει την οικονομική ανάπτυξη και τη συγκέντρωση εμπορικών δραστηριοτήτων. Η μετατροπή λοιπόν αυτή φέρει αλλαγές που εντοπίζονται τόσο στον ανοιχτό **δημόσιο χώρο** και στο **κτισμένο περιβάλλον** με τεχνικούς όρους, όσο και στις **δραστηριότητες** που αναπτύσσονται και τους συσχετισμούς που ακολουθούν στην οικονομική και κοινωνική ζωή της πόλης.

Οι λόγοι που ένας πεζόδρομος μπορεί να “αποτύχει” είναι πολλοί και κυρίως αφορούν στην ποικιλία των παραμέτρων που εξετάστηκαν πριν τη χωροθέτησή του και το σύνολο των πολιτικών που ακολουθούνται πριν και μετά την υλοποίηση. Η ενσωμάτωση του πεζόδρομου στο χαρακτήρα της πόλης, οι λειτουργίες που αυτός θα εξυπηρετεί, η μορφή και τα υλικά που χρησιμοποιούνται είναι πολλοί σημαντικοί παράγοντες που συμβάλλουν στην “επιτυχία” ενός πεζόδρομου. Όταν ακολουθούνται απλά τα κατασκευαστικά πρότυπα ή αντιγράφονται μοντέλα πεζοδρομήσεων του εξωτερικού και δεν εξετάζονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της πόλης, των κατοίκων και των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται το έργο καταλήγει σε ένα κάτι ξένο, μη αποδοτικό και μη βιώσιμο.

Με τη δημιουργία βιώσιμων πεζόδρομων μπορεί να επιτυγχάνεται μία σειρά από στόχους προς όφελος του κοινωνικο- οικονομικού, του πολιτιστικού, του περιβαλλοντικού και του πολιτισμικού χαρακτήρα της πόλης.

---

<sup>27</sup> Παπαδοπούλου Καλλιόπη, Οι πεζοδρομήσεις στις ιστορικές συνοικίες της Βέροιας και οι επιπτώσεις τους, Εισήγηση σε Συνέδριο, Καβάλα, 2006

## Προσδοκώμενα αποτελέσματα

Με δεδομένο ότι μετά την πεζοδρόμηση εμπορικής οδού η εμπορική δραστηριότητα θα συνεχιστεί ή και, όπως συνήθως συμβαίνει, θα τονωθεί ακόμα περισσότερο, τα αναμενόμενα αποτελέσματα δεν θα αφορούν μόνο στον άμεσο χώρο αλλά θα αναδιαμορφώσουν και κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά στην περιοχή μελέτης και το δήμο χωροθέτησης γενικότερα.

Η νέα διαμόρφωση του χώρου, η έλλειψη παρουσίας μηχανοκίνητων οχημάτων, η μείωση της ρύπανσης και του θορύβου, η παρουσία πρασίνου, οι ψυχαγωγικές και εμπορικές δραστηριότητες δίνουν τη δυνατότητα μίας ευρύτερης χρήσης του δρόμου από πολλές κοινωνικές ομάδες και γενικότερα θεωρείται ότι αναβαθμίζουν το τοπίο. Ακόμα, αυξάνονται οι θέσεις εργασίας, υπάρχει τόνωση της εμπορικής δραστηριότητας για τα ισόγεια καταστήματα κ.α.. Ωστόσο η υπερεκμετάλλευση του χώρου από εμπορικές ή/ και ψυχαγωγικές δραστηριότητες, η κατάργηση, λόγω της πεζοδρόμησης, πολλών θέσεων στάθμευσης, η απουσία σεβασμού των ωραρίων τροφοδοσίας και η περιορισμένη χρήση πεζοδρόμου τη νύχτα καθώς και οι νέες αυξημένες τιμές γης και ο ενδεχόμενος κοινωνικός αποκλεισμών ομάδων προβληματίζουν σε άλλα επίπεδα που θα αναλυθούν σε επόμενα κεφάλαια.

Όσον αφορά στη συντήρηση και αστυνόμευση του πεζόδρομου, κυρίως σε παραδείγματα πεζοδρομήσεων στη Ελλάδα, πρόβλημα αποτελούν οι πολλοί φορείς που εμπλέκονται καθώς το "τρίπτυχο ΟΤΑ- Πολεοδομία- Αστυνομία" παραμένει αρμόδιο για κάθε κοινόχρηστο χώρο.

## **5.2. Εμπλεκόμενα Μέρη & Στάση**

Σε αυτή την ενότητα θα γίνει αναφορά στη στάση των εμπλεκόμενων μερών κατά τη μετατροπή ενός δρόμου με εμπορική χρήση σε πεζόδρομο. Τα μέρη που μετέχουν, εκτός από την πολιτεία, τους φορείς υλοποίησης και χρηματοδότησης, και καρπώνονται τα όποια οφέλη ή υφίστανται τις όποιες επιπτώσεις είναι οι κάτοικοι της ευρύτερης περιοχής, οι ιδιοκτήτες των παρακείμενων και όχι μόνο ακινήτων, οι έμποροι που δραστηριοποιούνται στην ίδια και στην ευρύτερη περιοχή και φυσικά οι χρήστες του πεζόδρομου. Η θέση αυτή των άμεσα ενδιαφερόμενων θα συμβάλλει στην κατανόηση των επιπτώσεων σε όλα τα επίπεδα ανάλυσης που έχουν οριστεί από το σκοπό της εργασίας.

Εδώ εντοπίζεται μία σημαντική προβληματική, η οποία εστιάζει στο ζήτημα της εμπλοκής του κοινού στις αποφάσεις της πολιτείας για κάθε μορφή ανάπλασης/ παρέμβασης στο χώρο. Η εμπλοκή αυτή του κοινού οφείλει να συμβαίνει (σύμφωνα με αντίστοιχη νομοθεσία) ήδη από το στάδιο σχεδιασμού έως και την υλοποίηση του έργου. Η όποια στάση τηρούν οι άμεσα ενδιαφερόμενοι, ιδίως όταν δεν είναι επαρκώς ενημερωμένοι από την πολιτεία, μπορεί να θεωρηθεί δικαιολογημένη σύμφωνα με τα προσωπικά συμφέροντα της κάθε πλευράς.

### **5.2.1. Ιδιοκτήτες Ακινήτων και Κάτοικοι**

Μία από τις πρώτες ομάδες που επηρεάζονται από την πεζοδρόμηση είναι οι κάτοικοι της περιοχής όπου γίνεται η πεζοδρόμηση και οι ιδιοκτήτες τόσο των παρακείμενων ακινήτων όσο και αυτών της ευρύτερης περιοχής. Φυσικά οι κατηγορίες αυτές δεν μπορούν να έχουν ομοιογενή χαρακτηριστικά καθώς ο αντίκτυπος που έχει σε αυτές η πεζοδρόμηση διαφοροποιείται σημαντικά. Στόχος της ενότητας αυτής είναι να εντοπιστεί η θέση τους



τόσο σε πρώτο επίπεδο, δηλαδή κατά τη διάρκεια λήψης της απόφασης, όσο και μετά την υλοποίηση του έργου σε βάθος χρόνου.

Αρχικά, η στάση τους εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον τρόπο που έχει προωθηθεί το έργο και από αντίστοιχα παραδείγματα είτε σε επίπεδο γειτονικών πόλεων είτε από μελέτη περιπτώσεων στο διεθνή χώρο. Γενικά υπάρχει η αντίληψη ότι αναβαθμίζεται το αστικό περιβάλλον με την έννοια περισσότερο της αισθητικής αναβάθμισης και βελτίωσης περιβαλλοντικών παραγόντων όπως η μείωση του θορύβου και της ρύπανσης καθώς και το αίσθημα ασφάλειας της κίνησης των πεζών. Έτσι οι κάτοικοι παρουσιάζονται θετικοί ως προς αυτή την παράμετρο αλλά μεγάλο πρόβλημα εντοπίζουν στη μείωση των θέσεων στάθμευσης καθώς και στη δυσκολία πρόσβασης στους χώρους στάθμευσης των ακινήτων τους. Παράλληλα ανάλογα με το αν ενοικιάζουν ή κατέχουν το ακίνητο που διαμένουν μπορούν να διχάζονται από το ενδεχόμενο αύξησης των τιμών των ακινήτων.

Δηλαδή, σε όσους υπάρχει η αντίληψη ότι οι αξίες των ακινήτων θα αυξηθούν διαχωρίζονται σε ενοικιαστές που τηρούν προφανώς αρνητική στάση και στους ιδιοκτήτες που βρίσκονται σε πλεονεκτική θέση αφού το ακίνητό τους μπορεί να τους αποφέρει πλέον μεγαλύτερα κέρδη.

Αντίθετα σε όσους υπάρχει η αντίληψη ότι ο χώρος θα υποβαθμιστεί από τη μη διέλευση και στάση οχημάτων και οι αξίες των ακινήτων θα μειωθούν, τηρούν αρνητική στάση και είναι η κατηγορία που, μαζί με τους καταστηματάρχες, αντιδρά περισσότερο στο ενδεχόμενο πεζοδρόμησης μίας εμπορικής οδού.

Βέβαια η στάση αυτή που τηρούν οι κάτοικοι και οι ιδιοκτήτες ακινήτων της περιοχής χωροθέτησης του πεζοδρόμου είναι συνάρτηση και της χρονικής περιόδου που εφαρμόζεται το έργο με την έννοια της ύπαρξης αντίστοιχης εμπειρίας ώστε να είναι εν μέρει γνωστά τα αληθινά αποτελέσματα μιας τέτοιας παρέμβασης.

Χαρακτηριστικές περιπτώσεις όπου κάτοικοι και ιδιοκτήτες ακινήτων αντέδρασαν σε έργο πεζοδρόμησης είναι αρκετές σε Αγγλία (Kendal<sup>28</sup>, Bourne<sup>29</sup>) και Λος Άντζελες, (Third Street Mall<sup>30</sup>, Santa Monica). Στη Φιλανδία στο Pori, τη δεκαετία του '70, κάτοικοι και ιδιοκτήτες αντέδρασαν για το ενδεχόμενο μελλοντικής πεζοδρόμησης επίσημα σε δημοτικά συμβούλια και η αντίδραση αυτή πήρε έπειτα διαστάσεις μεγάλης εκλογικής διαμάχης.

Γνωστές αντιδράσεις από κατοίκους και ιδιοκτήτες ακινήτων στο ελληνικό χώρο υπήρξαν κατά την πεζοδρόμηση της οδού Βουκουρεστίου και Βαλαωρίτου, της Τσακάλωφ, της Ερμού και άλλων στο κέντρο της Αθήνας. Ακόμα σημαντικές αντιδράσεις υπήρξαν κυρίως από την πλευρά των ιδιοκτητών ακινήτων σε περιπτώσεις όπου πεζοδρομήθηκαν οδοί στα προάστια της Αθήνας και στην Περιφέρεια. Χαρακτηριστικά στο Δήμο Χαλανδρίου η μεγάλη πλειοψηφία κατά την πρόταση πεζοδρόμησης των οδών Χαϊμαντά και Πλάτωνος ήταν αντίθετη, όμοια και στην οδό Αντιστάσεως στο Περιστερί καθώς και σε αρκετές ακόμα πεζοδρομήσεις σε Κηφισιά, Μαρούσι κ.α.. Στην περιφέρεια –γνωστές στη γράφουσα- παρόμοιες αντιδράσεις υπήρξαν κατά την απόφαση πεζοδρόμησης της Ρήγα Φεραίου στην Πάτρα, της Χάνδακος και 25<sup>ης</sup> Αυγούστου στο Ηράκλειο και της οδού Ερμού στο Βόλο.

Οι περιπτώσεις που κάτοικοι και ιδιοκτήτες ακινήτων καλωσόρισαν θερμά την παρέμβαση είναι αρκετές και κυρίως απαντώνται στον ευρωπαϊκό χώρο.

<sup>28</sup> [http://www.thewestmorlandgazette.co.uk/news/528097.Pedestrianisation\\_talks\\_get\\_mixed\\_reaction/](http://www.thewestmorlandgazette.co.uk/news/528097.Pedestrianisation_talks_get_mixed_reaction/)

<sup>29</sup> [http://www.bournelocal.co.uk/news/mixed\\_reaction\\_to\\_pedestrianisation\\_1\\_422172](http://www.bournelocal.co.uk/news/mixed_reaction_to_pedestrianisation_1_422172)

<sup>30</sup> [http://articles.latimes.com/1987-06-28/news/we-97\\_1\\_troubled-mall](http://articles.latimes.com/1987-06-28/news/we-97_1_troubled-mall)

Ειδικότερα παραδείγματα πεζοδρομήσεων που έλαβαν θετικές αντιδράσεις από κατοίκους και ιδιοκτήτες ακινήτων εντοπίζονται σε αρκετές περιπτώσεις στο Bristol και σε άλλες αγγλικές πόλεις<sup>31</sup> (βάσει παραδειγμάτων σε πεζόδρομους στο Exeter, στο Torquay, στο Newton Abbott, στο Chepstow, στο Brighton, στο Oxford, Tenby). Ειδικότερα κατά τη μετατροπή της New Road στο Brighton από δρόμο κανονικής κυκλοφορίας οχημάτων σε ήπιας, δεν υπήρξαν αντιδράσεις καθώς η διαδικασία του σχεδιασμού κράτησε δύο χρόνια με σημαντική την παρουσία όλων των ενδιαφερόμενων μερών.

Άλλο ιδιαίτερο παράδειγμα, στην περιοχή Ekenas της Φιλανδίας, ήδη το 1966 όπου 1500 κάτοικοι, ιδιοκτήτες ακινήτων, καταστηματάρχες και πιθανότατα μελλοντικοί επενδυτές έκαναν αίτηση στο δήμο για πεζοδρόμηση μίας κεντρικής εμπορικής οδού.

Μία πολύ σημαντική παράμετρος που πολλές φορές καθορίζει την άποψη κατοίκων και ιδιοκτητών ακινήτων είναι η δυσκολία που θα αντιμετωπίσουν κατά τη φάση κατασκευής του πεζόδρομου για την πρόσβαση στα κτίρια. Ακόμα ο θόρυβος και η σκόνη που θα συνοδεύσουν προφανώς το έργο κατά τη φάση αυτή συμπληρώνουν τη δυσαρέσκειά τους.

**Μετά την ολοκλήρωση του έργου** και κυρίως μετά την παγίωση της νέας κατάστασης, που ανάλογα με την περίπτωση μπορεί να χρειαστεί αρκετό χρόνο, η στάση των παραπάνω μπορεί να μεταβληθεί σημαντικά.

Κατά κανόνα, οι ιδιοκτήτες ακινήτων, που επωφελούνται σημαντικά από την πεζοδρόμηση αφού το ακίνητό τους αποκτά συνήθως μεγαλύτερη αξία με ότι αυτό συνεπάγεται, τίθενται ανοιχτά υπέρ του εγχειρήματος και ανάλογα με τις επιλογές που θα κάνουν ως προς τη διάθεση αυτού διαμορφώνουν πλέον τα νέα χαρακτηριστικά της εμπορικής ζώνης στην περιοχή. Αρκετοί από αυτούς, κατά περίπτωση, αποφασίζουν να δραστηριοποιηθούν επαγγελματικά στο ακίνητό τους αφού πλέον εγγυάται ο χώρος υψηλές πωλήσεις και γενικότερα αυξημένη εμπορική κίνηση.

Όσον αφορά στους κατοίκους που ενοικιάζουν κάποιο διαμέρισμα στον πεζόδρομο, ιδίως στην περίπτωση που είναι σε ισόγειο χώρο, η ανάγκη για εκμετάλλευση αυτού μπορεί να τους αναγκάσει να αποχωρήσουν. Γενικότερα όμως καθώς αυξάνονται οι τιμές για τα εμπορικά ακίνητα, οι τιμές για την κατοικία δεν μπορούν να μείνουν αμετάβλητες και συμπαρασύρονται προς τα πάνω. Οι επιπτώσεις για την κατοικία θα αναφερθούν σε επόμενο κεφάλαιο αναλυτικότερα (6.4 & 6.5.).

### **5.2.2. Καταστηματάρχες**

Οι καταστηματάρχες καθώς και γενικότερα οι επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στην άμεση περιοχή επιρροής του πεζόδρομου αποτελούν μία κατηγορία που τηρεί αμφιλεγόμενη στάση. Υπάρχουν οι επιφυλακτικοί ως προς το πραγματικό όφελός τους από την πεζοδρόμηση και όσοι θεωρούν ότι το συντηρητικό επιχείρημα/ παραδοχή (βλ.επόμενη παράγραφο) ευσταθεί και το στηρίζουν. Η στάση τους ποικίλει και διαμορφώνεται ανάλογα με την ενημέρωσή τους, τον τύπο του εμπορεύματος που διαχειρίζονται και από πολλούς άλλους παράγοντες.

Η πλέον συντηρητική παραδοχή είναι ότι το ένα τρίτο των πωλήσεων οφείλεται στις βιτρίνες των καταστημάτων, έτσι, μετά την απομάκρυνση των οχημάτων, η πιο άνετη κυκλοφορία των πεζών έχει σαν αποτέλεσμα τη μεγαλύτερη και εντονότερη προσέλευση

---

<sup>31</sup> The Impact of pedestrianisation on Taunton Town Centre- A retail perspective, Baker Associates

τους στους πεζοδρόμους και συνεπώς, την άνοδο των πωλήσεων στα καταστήματα που βρίσκονται επί αυτών.

Η θέση των καταστηματαρχών σε γενικό πλαίσιο σύμφωνα με τη βιβλιογραφική αναζήτηση παρουσιάζεται αρνητική στην αρχή και μετά την ολοκλήρωση των έργων, όπου τα πρώτα αποτελέσματα είναι προφανή (αυξημένη εμπορική κίνηση) μετατρέπεται σε υποστηρικτική. Η θέση αυτή των εμπόρων μπορεί να καταγράφεται ως υποστήριξη ή διαμαρτυρία είτε από ερωτηματολόγια, συνεντεύξεις και έρευνες είτε συντονισμένα από τους εμπορικούς συλλόγους των περιοχών που πρόκειται να γίνει (ή έγινε) η χωροθέτηση του πεζοδρόμου.

Η έλλειψη της ενημέρωσης για το ενδεχόμενο πεζοδρόμησης μίας κεντρικής εμπορικής οδού ή/ και η παρουσίαση ως ειλημμένης απόφασης από την πολιτεία βρίσκει συνήθως αντιμέτωπους το σύνολο του σώματος των εμπόρων που δραστηριοποιούνται εκεί καθώς μετατρέπει τα δεδομένα. Σε πρώτη φάση, η αντίδραση στηρίζεται στη μη διέλευση και στάση των οχημάτων. Αυτό θεωρείται ότι θα προκαλέσει μείωση γενικότερα των διερχόμενων πελατών, μείωση της τυχαίας αγοράς προϊόντων (από όσους θα δουν κάτι διερχόμενοι στη βιτρίνα και θα σταματήσουν) αλλά και δυσκολία στη μεταφορά των προϊόντων. Αυτή η αντίδραση μεμονωμένα διαφοροποιείται μεταξύ όσων καταστημάτων πωλούν προϊόντα που ευνοούνται από την θέση τους σε χώρο (βλ.κεφ.3.3.) που δεν διέρχονται οχήματα και αντίστοιχα όσων πλήττονται περισσότερο λόγω αυξημένου βάρους ή/ και όγκου ή και καταστημάτων που πωλούν καθημερινά αγαθά.

Πριν την πεζοδρόμηση της οδού οι καταστηματαρχές προσπαθούν να εκτιμήσουν τα οφέλη που προβάλλονται από την πολιτεία, το σχεδιαστή καθώς και από παραδείγματα άλλων παρεμβάσεων που έχουν λάβει χώρα συνήθως στα όρια της περιφέρειας χωροθέτησης. Ακόμα γίνεται αναζήτηση των δευτερογενών επιπτώσεων που συνήθως έχουν να κάνουν με την άνοδο στις τιμές των εμπορικών ακινήτων, το κλείσιμο μικρών επιχειρήσεων, τη μεταλλαγή του παραδοσιακού ύφους του εμπορίου και γενικότερα την αλλαγή στο προφίλ του δρόμου.

Πολύ μεγάλο πρόβλημα εντοπίζεται επίσης στη φάση κατασκευής του έργου όπου οι αντιδράσεις για τη δυσκολία πρόσβασης στα καταστήματα και γενικότερα διέλευσης από την οδό είναι υπαρκτές. Ακόμα τα έργα πεζοδρόμησης δυσχαιρένουν τη λειτουργία των καταστημάτων λόγω θορύβου, σκόνης και οικοδομικών αποβλήτων αλλά και εξαιτίας του χρόνου αποπεράτωσης των έργων, που συνήθως –τουλάχιστον στον ελληνικό χώρο– ξεφεύγει από τα προγραμματισμένα πλαίσια.

Στη συνέχεια, όσον αφορά στη στάση των καταστημάτων μετά την ολοκλήρωση των έργων παρατηρείται έντονη διαφοροποίηση ανάλογα με τον αντίκτυπο που παρουσιάζεται σε κάθε είδος καταστήματος αλλά και στο σύνολο της αγοραστικής κίνησης και στο νέο προφίλ της οδού.

Σε καταστήματα που εμπορεύονται είδη ένδυσης και υπόδησης, είδη δώρων και αξεσουάρ καθώς και τα συναφή (βλ.κεφ.3.3.) παρατηρείται αύξηση της πελατείας και του τζίρου τους έτσι είναι απόλυτα ορατά τα άμεσα οικονομικά οφέλη για τον έμπορο. Καθώς οι αύξηση στις τιμές των ακινήτων θα γίνει με πιο αργούς ρυθμούς (βλ.κεφ.6.4.) και υπάρχει και η σχετική προστασία των μισθώσεων εμπορικών ακινήτων, αυτή η κατηγορία εμπόρων απολαμβάνει της ανανέωσης που τους προσέφερε η πεζοδρόμηση.

Όσον αφορά στην κατηγορία του λιανικού εμπορίου καθημερινών αγαθών (όπως τρόφιμα, φάρμακα κ.α.), οικιακών- ηλεκτρονικών συσκευών, σιδηρικών-ειδών κιγκαλερίας καθώς και γενικότερα μη συμβατικών χρήσεων εμπορίου που πλήττονται από την πεζοδρόμηση του άξονα συνεχίζουν να τηρούν αρνητική στάση αφού κατά κανόνα επιβεβαιώνεται η

ανάγκη μετεγκατάστασής τους. Αναλυτικότερα η κατάσταση που αντιμετωπίζουν παρουσιάζεται σε επόμενη ενότητα της παρούσας εργασίας (βλ.κεφ.6.4).

Η παραπάνω αρνητική στάση των καταστηματαρχών που λόγω είδους πλήττονται και των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που σε βάθος χρόνου δεν μπορούν να αντέξουν την αύξηση των ενοικίων επιβεβαιώνεται από το κλείσιμο ή τη μετεγκατάσταση τους σε περιοχή που μπορούν να ανταπεξέλθουν.

Χαρακτηριστικές αντιδράσεις πριν και μετά την υλοποίηση του έργου, ακολουθώντας τα παραπάνω πρότυπα επιχειρημάτων, που εντοπίστηκαν κατά την αναζήτηση πληροφοριών για την εκπόνηση της παρούσας εργασίας, παρουσιάζονται παρακάτω:

Αρχικά στην πρώτη προσπάθεια για υλοποίηση εμπορικού πεζόδρομου στην Ελλάδα, στις οδούς Βουκουρεστίου και Βαλαωρίτου οι αρνητικές αντιδράσεις κυρίως από τους καταστηματαρχες ήταν αρκετές, κάτι που επιβεβαιώνεται από τα δημοσιεύματα στο Τύπο (Ακρόπολις, Απογευματινή, το Βήμα, Βραδυνή, τα Νέα), τις γελοιογραφίες της περιόδου (εικόνα 10) καθώς και από έρευνα που διεξήχθη για εργασία στο ΕΜΠ το 1991.



Εικ.10: Γελοιογραφία, 1978 για το Ειδικό Τεύχος Ρ.Σ.Α.

Πηγή: Φιλιππίδης Δ., για την ελληνική πόλη.

Στα παραπάνω δημοσιεύματα, όπως εντοπίζεται στο κείμενο της εργασίας από φοιτητές του ΕΜΠ<sup>32</sup> το 1991, γίνεται εκτενής αναφορά στα έργα υλοποίησης του πεζόδρομου, ανακοινώσεις για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, λεπτομέρειες διαμορφώσεων αλλά εκφράζεται και η ανυσηχία για τις όποιες επιπτώσεις θα υπάρξουν από το έργο.

Ο αριθμός των καταστημάτων πριν την πεζοδρόμηση είναι 107 και θέση για την παρέμβαση πήραν τα 56. Οι 13 καταστηματαρχες που διαφωνούν και καταθέτουν ενστάσεις στο Δήμο Αθηνών ενώ οι υπόλοιποι 43 συμφωνούν και διατυπώνουν το επιχειρημα όραμα ότι μετά την πεζοδρόμηση αναμένουν αύξηση της εμπορικής κίνησης κατά 30%.

Στην έρευνα του 1991<sup>33</sup>, 13 χρόνια μετά την πεζοδρόμηση η στάση των καταστηματαρχών που απάντησαν σε ερωτηματολόγια (βλ. Παράρτημα Β, Ανώνυμο ερωτηματολόγιο καταστημάτων) αναφέρουν την ευεργητική συνεισφορά της παρέμβασης για το εμπόριο. Αναλυτικά, απάντησαν 14 καταστηματαρχες (10% του συνόλου) από το σύνολο των

<sup>32</sup> Βουκουρεστίου: ο πρώτος εμπορικός πεζόδρομος: Κοινωνικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, Διπλωματική Εργασία, Μπιτσάνη Α., Χαραλαμπίδης Α.,(1990), Αθήνα

<sup>33</sup> Όμοια με προηγούμενη σημείωση.

εμπορικών δραστηριοτήτων. Το ερωτηματολόγιο περιείχε ερωτήσεις σχετικά με το είδος των καταστημάτων, το ενοίκιο και μεταβολές του, την επιρροή του πεζόδρομου, τις προβληματικές που εντοπίζονται, τη μεταβολή σε πωλήσεις κ.α.. Η γενική επιρροή του πεζόδρομου φαίνεται να είναι θετική κατά 75%, ενώ αδιάφορη είναι κατά 16,67%. Τα είδη των καταστημάτων αφορούν σε ένδυση (25%), λιανικό εμπόριο (58,34%), γραφεία, προσωπικές εξυπηρετήσεις και αναψυχή. Στο 66% των επιχειρήσεων παρατηρείται αυξημένη πελατεία (κυρίως στο λιανικό εμπόριο ένδυσης και κοσμημάτων) ενώ δεν υπάρχει ένδειξη για κάποια μείωση της πελατείας. Ίδιο ποσοστό (66%) των επιχειρήσεων παρατηρεί αύξηση στο τζίρο κυρίως σε είδη όπως κοσμήματα και ένδυση καθώς και αναψυχή. Το σημείο που φαίνεται να προβληματίζει είναι η αύξηση στα ενοίκια των καταστημάτων, η οποία θεωρείται υπερβολική σε ποσοστό 100% των καταστημάτων αναψυχής και ένδυσης και σε ποσοστό 66,7% των καταστημάτων λιανικού εμπορίου γενικά. Φυσιολογική θεωρείται η αύξηση των ενοικίων από εργαζόμενους σε γραφεία, κοινωνικό εξοπλισμό και προσωπικές εξυπηρετήσεις, ζήτημα που είναι ερμηνεύσιμο αφού σε αυτή την κατηγορία τα ενοίκια δεν αυξήθηκαν με τους ίδιους ρυθμούς, όσο στα καταστήματα εμπορίου και αναψυχής. Κατά 91,67% δεν εντοπίζεται πρόβλημα στάθμευσης της τροφοδοσίας και θορύβου.

Άλλα παράδειγματα πεζοδρόμησης στον αθηναϊκό χώρο που παρουσίασαν έντονες αντιδράσεις είναι αυτά της οδού Ερμού και Αθηνάς. Ισχυρή θέση είχε στα εγχειρήματα ο Εμπορικός Σύλλογος Αθηνών.

Πιο συγκεκριμένα κατά την πρώτη πρόταση για την πεζοδρόμηση της Αθηνάς, το 1990, οι πιέσεις των καταστηματαρχών ήταν ιδιαίτερα αποτελεσματικές με αποτέλεσμα να γίνει μόνο διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και να απαγορευτεί η κυκλοφορία ΙΧ και φορτηγών από την Ομόνοια έως της οδού Λυκούργου<sup>34</sup>. Ο λόγος για αυτή τους την αντίθεση επικεντρώνεται στο ότι ο ειδικός χαρακτήρας των καταστημάτων της Αθηνάς (μικρές επιχειρήσεις εργαλείων και μηχανημάτων, βιομηχανικό εμπόριο) δεν μπορεί να ευνοηθεί από την πεζοδρόμηση και τα σενάρια για επικίνδυνες αλλαγές στις χρήσεις γης και των έγκαιρα ενημερωμένων επενδυτών στρέφουν ακόμα περισσότερο τους εμπόρους κατά της παρέμβασης. Μάλιστα η αρνητική αυτή στάση των εμπόρων και όχι μόνο επιβεβαιώνεται αργότερα με ψηφοφορία με κάλπη που διεξήγαγε ο Συνδέσμος Αναβάθμισης Ιστορικού Εμπορικού Κέντρου της Αθήνας (ΣΑΙΕΚΑ) και το αποτέλεσμα για την πεζοδρόμηση ήταν "όχι". Στην έρευνα καταγραφής των απόψεων των επιχειρηματιών οι επιχειρήσεις που θεωρούν ότι η πεζοδρόμηση θα τους θίξει είναι περισσότερες από 5.000 (92,9%) ενώ μόλις το 7,1% των επιχειρηματιών θεωρούν ότι θα αναβαθμιστεί η εμπορική δραστηριότητα. Στην ίδια έρευνα το 2008 στην ερώτηση "Ποιο είναι το σημαντικότερο πρόβλημα που θα επιδεινωθεί" απαντούν το 85,1% την τροφοδοσία (παρεμπόδιση φορτοεκφόρτωσης από βαρέα οχήματα>100 kg), το 72,7% η πρόσβαση του κοινού και το 52,5% η εγκληματικότητα και το παράνομο εμπόριο.

Κατά την πεζοδρόμηση της οδού Ερμού, επίσης στο κέντρο της Αθήνας, τα προβλήματα που εντοπίζονται είναι πολλά και δεν αφορούν τόσο το χαρακτήρα του εμπορίου όσον αφορά στο είδος όσο στο ενδεχόμενο απομάκρυνσης των παραδοσιακών επιχειρήσεων μικρομεσαίου χαρακτήρα, την αύξηση στις τιμές κλπ.. Πριν την εφαρμογή του έργου είχαν προηγηθεί χρόνια αντιδικιών με αποτέλεσμα την καθυστέρηση της υλοποίησης. Το 1996 γίνεται μία δοκιμή, όπως αναφέρει ο Δ.Φιλιππίδης, για μετατροπή της Ερμού σε πεζόδρομο για μία μόνο μέρα, η οποία συνέβαλε στο να πείσει κυρίως τους εμπόρους για το "όφελος" της παρέμβασης αυτής.

<sup>34</sup> Ο ρόλος του ΕΣΑ σε ζητήματα πεζοδρομήσεων και κυκλοφοριακού, Σ.Αλεξανδροπούλου, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός χώρου, Κατεύθυνση Β, 2009/47

Αντίστοιχη στάση ακολούθησαν και καταστηματαρχες που δραστηριοποιούνταν κατά τη φάση πριν την πεζοδρόμηση σε οδούς στα μεγάλα προάστια των Αθηνών όπως την Ερμού και την Πλαστήρα στο Μαρούσι, την Χαϊμαντά και Πλάτωνος στο Χαλάνδρι (βλ. δεύτερο μέρος), την Εθν.Αντιστάσεως στο Περιστέρι και πολλές ακόμα.

Εκτός Αθήνας αντιδράσεις καταστηματαρχών εντοπίστηκαν στο Ηράκλειο κατά την πεζοδρόμηση της 25ης Αυγούστου (που προτάθηκε και διαμορφώθηκε για πεζόδρομος αναψυχής με διαφορετική εξέλιξη), στο Αγρίνιο για τις Χαριλάου Τρικούπη και Ηλία Ηλιού, στην Πάτρα για τη Ρήγα Φεραίου, στο Βόλο για την Ερμού.

Ακόμα, σήμερα υπάρχουν αντίστοιχες αντιδράσεις για το σχέδιο πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου στο κέντρο της Αθήνας, όπου εκφράζονται από μερίδα των καταστηματαρχών φοβούμενοι την περαιτέρω υποβάθμιση του χώρου, την άνθιση της παραβατικής συμπεριφοράς κατά τις νυχτερινές ώρες και πλήθος άλλων προβλημάτων που θα μπορούσαν να παρουσιαστούν.

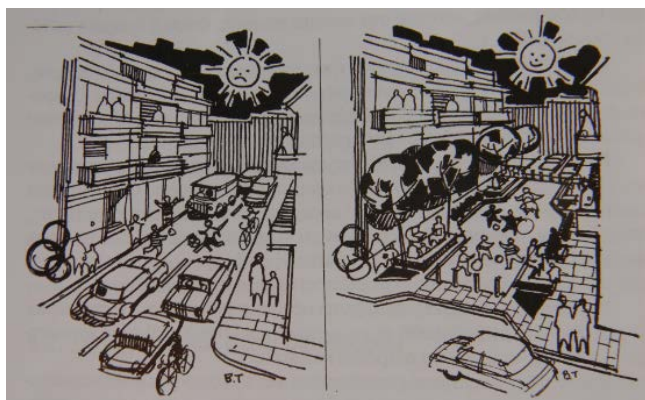
Όσον αφορά περιπτώσεις πεζοδρομήσεων εκτός Ελλάδας η στάση των καταστηματαρχών διατηρεί παρόμοια χαρακτηριστικά σε πολλά βασικά σημεία. Από βιβλιογραφικές πηγές εντοπίστηκαν ανάλογα προβλήματα σε πεζόδρομους της Φιλανδίας (Kungsgatan, Kauppakaari και Yrjonkatu), σε πολλές περιπτώσεις εκτεταμένων πεζοδρομήσεων Λονδίνου (Soho, Covent Garden, West End), στο Hong Kong (Sai Yeung Choi Street South), στην Τεχεράνη (laleh zar) κ.α..

Ειδικότερα στο Soho, μετά την εκτεταμένη πεζοδρόμηση εντονότερο πρόβλημα υπήρξε από τους καταστηματαρχες στην Berwick Street όπου υπήρχε μία φθηνή υπαίθρια αγορά με λουλούδια και μετατρέποταν με ταχύτατους ρυθμούς σε πεζόδρομο αναψυχής και εμπορίου.

### 5.2.3. Χρήστες

Η στάση των χρηστών του πεζόδρομου μπορεί να εκτιμάται άμεσα με την έκφραση της άποψής τους μέσα από συζητήσεις και απαντήσεις σε ανάλογα ερωτηματολόγια και έμμεσα μέσω της έκφρασης της κοινής γνώμης από τα δημοσιεύματα του Τύπου, της υποστήριξης της αρχής που προτείνει το έργο καθώς και μετά την υλοποίησή του μέσω της αύξησης του αριθμού των πεζών που χρησιμοποιούν τον πεζόδρομο.

Συνήθως πριν από την υλοποίηση της πεζοδρόμησης κυκλοφορεί η αρμόδια αρχή ενημερωτικά φυλλάδια (εικόνα 11), με απώτερο στόχο την ενημέρωση των πολιτών και την εξοικείωσή τους με την ιδέα του πεζόδρομου και σε πολλές περιπτώσεις με πιλοτικές εφαρμογές για συγκεκριμένες μέρες και ώρες.



Εικόνα 11: Χαρακτηριστικό Ενημερωτικό Φυλλάδιο του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. ΤΟ 1978

Πηγή: Πανουργιάς Χ., Ζαβάντης Δ. (2004), *Πολοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας\_Μικροπολεοδομικά Στοιχεία*, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ.Σταμούλη, σελ 26

Στη συνέχεια είτε πριν είτε μετά την υλοποίηση διεξάγονται έρευνες από τους αρμόδιους φορείς που αναζητούν τη γνώμη των πεζών για την παρέμβαση. Για παράδειγμα, σε ερωτηματολόγιο<sup>35</sup> προς τους χρήστες της οδού Βουκουρεστίου (βλ.παράρτημα Γ), 13 χρόνια μετά την πεζοδρόμηση του άξονα, εντοπίζεται η θετική αντίληψη για τη γενική επιρροή λόγω του πεζοδρόμου να κυριαρχεί κατά 75%. Ειδικότερα το 72,72% των γυναικών και το 11,12% των ανδρών θεωρεί ότι ο πεζόδρομος έχει κυρίως πλεονεκτήματα (χώρου, αγοράς και αναψυχής), από τους οποίους το 71,74% ανήκουν στην ηλικιακή ομάδα των 25-35.

Αντίστοιχα στο δεύτερο μέρος της παρούσας εργασίας παρουσιάζεται η άποψη των χρηστών των πεζοδρόμων Χαϊμαντά και Πλάτωνος στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου με θετική γνώμη για τα πλεονεκτήματα των πεζόδρομων σε ποσοστό περίπου 85%. Ακόμα ένα στοιχείο που δείχνει έντονα την προτίμησή τους στον εμπορικό πεζόδρομο στην περίπτωση αυτή είναι η σύγκριση με αγορές σε εμπορικό κέντρο όπου ο πεζόδρομος προτιμάται σε ποσοστό 78%.

Στο Tenby της Αγγλίας όπου έγινε εκταταμένη πεζοδρόμηση του ιστορικού και εμπορικού κέντρου το 83% των ερωτηθέντων (σε σύνολο 403 ερωτηματολογίων)<sup>36</sup> έχει επίσης θετική γνώμη για την πεζοδρόμηση.

Σε έρευνα που διεξήχθη για πεζοδρομήσεις σε Αγγλία και Γαλλία το 1984<sup>37</sup> ποσοστό μεγαλύτερο του 90% είναι ευχαριστημένοι με τις πεζοδρομήσεις και μόλις 1% παρουσιάζει ξεκάθαρα αρνητική στάση.

Ένα ακόμα στοιχείο όπως αναφέρθηκε και παραπάνω που μαρτυρά την υποστήριξη των χρηστών στον εμπορικό πεζόδρομο είναι η ραγδαία αύξηση του αριθμού τους μετά την πεζοδρόμηση. Γενικά παρατηρείται, από την ευρύτερη βιβλιογραφική αναζήτηση, αύξηση των πεζών σε ποσοστό 20-40% με μεγάλες αποκλίσεις προς τα πάνω κατά περίπτωση. Οι Santasalo and Heusala σε μελέτη τους το 2002 αναφέρουν<sup>38</sup> αύξηση των πεζών σε αντιστοιχες περιπτώσεις κατά 30% - 100 %.

Ειδικότερα, στο Brighton με την πεζοδρόμηση της οδού New Road παρατηρείται αύξηση<sup>39</sup> 175% της αγοραστικής κίνησης και 600% αύξηση γενικότερα του αριθμού των πεζών (των απλά διερχόμενων και όσων απλά κάνουν στάση για αναψυχή κλπ). Ακόμα στοιχεία δείχνουν ήδη από τη δεκαετία του '60 ότι μετά από πεζοδρομήσεις κεντρικών εμπορικών οδών στη Βιέννη, στη Βόννη, στην Κολωνία, στο Αμβούργο και στο Μόναχο αύξηση των πεζών κατά 30%.

Παρά τη θετική ανταπόκριση του κόσμου σε περιπτώσεις πεζοδρόμησης κεντρικών εμπορικών οδών, παραμένει σε πολλές περιπτώσεις, ιδίως στον ελληνικό χώρο, ένα κλίμα

<sup>35</sup> Βουκουρεστίου: ο πρώτος εμπορικός πεζόδρομος: Κοινωνικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, Διπλωματική Εργασία, Μπιτσάνη Α., Χαραλαμπίδης Α.,(1990), Αθήνα

<sup>36</sup> The impact of pedestrianisation on Taunton Town Centre- A retail perspective p.46

<sup>37</sup> Kävelykatutyöryhmän mietintö, 1984 Μελέτη ομάδας εργασίας - The Commercial Structure of Pedestrian Streets and Shopping Districts – Three Cases from Finland, Dennis Söderholm p.28

<sup>38</sup> Santasalo, Tuomas & Heusala, Heli (2002) Erikoiskauppa kaavoituksessa. 88 p.

Tuomas Santasalo Ky, Helsinki.(μετάφραση κάνε...)

<sup>39</sup> The impact of pedestrianisation on Taunton Town Centre- A retail perspective p.41

δυσφορίας για το ζήτημα της στάθμευσης και την έλλειψη ικανοποιητικής δημόσιας συγκοινωνίας.

Η αθέατη όμως πλευρά, που συνήθως παραλείπεται, είναι αυτή των χρηστών που απομακρύνονται από τον πεζόδρομο είτε από επιλογή τους είτε λόγω της εκδίωξής τους από το νέο αυτό περιβάλλον (βλ.κεφ.6.5).



## **6. Οι επιπτώσεις από τη χωροθέτηση Εμπορικού Πεζόδρομου**

### **6.1. Εισαγωγή- Γενικά Στοιχεία**

Σε αυτή την ενότητα θα γίνει μία προσπάθεια προσέγγισης και ανάλυσης των επιπτώσεων που μπορεί να παρουσιάζονται από τη χωροθέτηση εμπορικών πεζόδρομων.

Καθώς η πεζοδρόμηση ενός εμπορικού δρόμου αποτελεί μία παρέμβαση στην υποδομή της πόλης με στόχο αφενός την βελτίωση των συνθηκών ζωής και την αναβάθμιση του εμπορικού κέντρου και αφετέρου την κάλυψη δευτερογενών αναγκών, όπως αυτή του εμπορίου, της ψυχαγωγίας κλπ ο αντίκτυπος που αυτή θα έχει σε πρώτη φάση στην τοπική κοινωνία αναμένεται καθοριστικός καθώς δημιουργεί νέα δεδομένα στο χώρο, στον τομέα του λιανικού εμπορίου και γενικότερα στην οικονομική και κοινωνική ζωή της πόλης. Έτσι τα οφέλη και οι επιπτώσεις από την νέα αυτή υποδομή είναι πολλά και δεν αποτιμώνται πάντα με ποσοτικά στοιχεία.

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις σε οικονομικά, περιβαλλοντικά, κυκλοφοριακά και κοινωνικά χαρακτηριστικά που επέρχονται από την πεζοδρόμηση. Οι παραπάνω άξονες επελέγησαν καθώς λειτουργούν σε μεγάλο βαθμό συμπληρωματικά. Η μελέτη ενός εμπορικού πεζόδρομου σε γενικότερο επίπεδο είναι ένας τομέας που μας παραπέμπει στην οικονομική και κοινωνική γεωγραφία της πόλης. Ο ρόλος αυτού σε μία εμπορική περιοχή σχετίζεται άμεσα με τον οικονομικό χαρακτήρα του κέντρου και οι όποιες μεταβολές στο χαρακτήρα αυτού θα επιφέρουν και κοινωνικές μετατροπές ή/ και αλλοιώσεις.

Ακόμα, οι επιπτώσεις σε κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό επίπεδο δεν μπορούν να μην αποτελέσουν θεματική καθώς είναι και από τα πρώτα θετικά που προβάλλονται κατά κανόνα για μία πεζοδρόμηση από τους εμπλεκόμενους σε αυτή. Ένα ακόμα από τα θετικά που προβάλλονται είναι το οικονομικό όφελος που θα προκύψει από την όποια περιβαλλοντική αναβάθμιση καθώς και από τις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις που συνήθως ακολουθούν ή προπορεύονται του έργου.

Σε πρώτο επίπεδο οι αλλαγές μπορεί να παρουσιάζονται ήδη πριν την υλοποίηση της πεζοδρόμησης, όπως η μετακίνηση επιχειρήσεων που δεν θα ανταπεξέλθουν στο νέο καθεστώς ή η προσέλκυση νέων που θα επωφεληθούν. Κατά τη φάση υλοποίησης άμεσες επιπτώσεις παρουσιάζονται στο περιφερειακό γειτονικό δίκτυο ενώ η επιβάρυνση σημειακά στο περιβάλλον δεν θεωρείται αμελητέα σε τοπικό επίπεδο. Μετά την ολοκλήρωση της κατασκευής και σε βάθος χρόνου μεταβολές εντοπίζονται σε ποικίλα οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά.

### **6.2. Επιπτώσεις στην κυκλοφορία και τις μετακινήσεις**

Η πεζοδρόμηση εξ ορισμού είναι η αλλαγή χρήσης ενός άξονα κυκλοφορίας που εξ αρχής σχεδιάστηκε για άλλο σκοπό<sup>40</sup>. Η παραπάνω πρόταση ισχύει είτε ο πεζόδρομος προοριζόταν από το σχέδιο πόλης (οπότε αλλάζει σύμφωνα με το νέο σχέδιο πόλης) είτε στην περίπτωση που χαρακτηρίζεται ως πεζόδρομος κυκλοφοριακά (δηλαδή μετατρέπεται από άξονας κίνησης οχημάτων σε άξονα κίνησης πεζών αλλά χωρίς τροποποίηση των Ρ.Γ.).

---

<sup>40</sup> Δ.Φιλιππίδης, 1990, "για την ελληνική πόλη- μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές" p.167

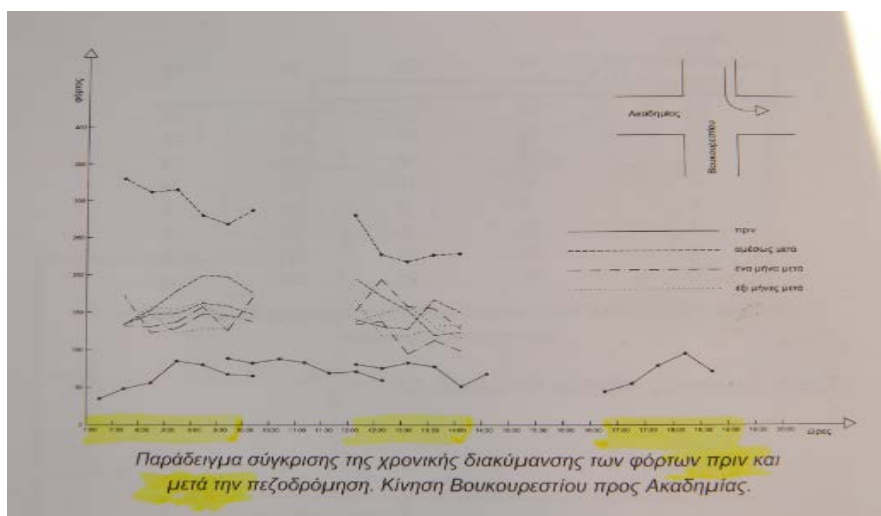
Ως άμεσο αποτέλεσμα λοιπόν, η κυκλοφορία της ευρύτερης περιοχής αλλάζει καθώς καταργείται ένα οδικό τμήμα για διέλευση τροχοφόρων και παραδίδεται στον πεζό.

Στη θεωρία, πριν την υλοποίηση μίας πεζοδρόμησης, που θα επιφέρει αλλαγές στη διάταξη του κυκλοφοριακού δικτύου, προηγείται κυκλοφοριακή μελέτη ή απλά επιμέρους κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ανάλογα με την περιοχή χωροθέτησης αυτού, το πλάτος του και το φόρτο που εξυπηρετούσε, ώστε ο φόρτος από το τμήμα που καταργείται να καταναμηθεί κατάλληλα στις παρακείμενες οδούς ή/ και να γίνουν οι απαιτούμενες αλλαγές σε αυτές ώστε να μην επιβαρυνθεί περαιτέρω μία ήδη φορτισμένη κεντρική περιοχή.

Όταν, δε, η πεζοδρόμηση είναι εκτεταμένη καλείται να αποφορτίσει την περιοχή από τους αυξημένους κυκλοφοριακούς φόρτους και προβάλλεται ως κίνητρο περιβαλλοντικής και αισθητικής αναβάθμισης, η αποθάρρυνση χρήσης του ΙΧ και η στροφή προς μετακινήσεις φιλικές προς το περιβάλλον κατά κανόνα ελαχιστοποιεί τις επιπτώσεις στο κυκλοφοριακό δίκτυο της άμεσης περιοχής επιρροής.

Οι επιπτώσεις στις μετακινήσεις μπορούν να διαχωριστούν ανάλογα με το είδος της μετακίνησης. Έτσι μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε επιπτώσεις στις μετακινήσεις με δημόσια συγκοινωνία, με ΙΧ και πεζή ενώ τέλος ιδιαίτερης σημασίας είναι και το ζήτημα της στάθμευσης.

Κάθε περίπτωση πεζοδρόμησης έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά και ανάλογα με πλήθος παραγόντων οι επιπτώσεις από αυτή μπορεί να ποικίλουν. Οι πεζή μετακινήσεις σημειακά αυξάνονται και ανάλογα με το σύστημα συγκοινωνιών και τις ευρύτερες πολιτικές μετακινήσεων δημιουργούνται οι επιμέρους επιπτώσεις και τα αντίστοιχα οφέλη. Αν η ευρύτερη περιοχή έχει χαρακτηριστικά για άνετη και ασφαλή μετακίνηση πεζών, ο αριθμός και η εξυπηρέτηση αυτών αυξάνεται ενώ μία πεζοδρόμηση σε περιοχή ήδη επιβαρυσμένη απλά δημιουργεί σημειακή βελτίωση. Για παράδειγμα, η πεζοδρόμηση της Kartnerstrasse στη Βιέννη πριν από 30 χρόνια επειδή εντάχθηκε σε ένα πλαίσιο ευρύτερης ανάπλασης δεν δημιούργησε κυκλοφοριακά προβλήματα στην ευρύτερη περιοχή αντίθετα με την πεζοδρόμηση της Βουκουρεστίου στην Αθήνα όπου οι φόρτοι που καταγράφονται από την εκτροπή κυκλοφορίας (από Βουκουρεστίου προς Ακαδημίας) παρουσιάζουν έντονη διακύμανση ιδίως κατά τις ώρες αιχμής πριν και μετά την υλοποίηση. Στο παρακάτω διάγραμμα 1 εντοπίζονται οι διαφορές της χρονικής διακύμανσης των φόρτων πριν, αμέσως μετά, ένα μήνα μετά και έξι μήνες μετά.



Διάγραμμα 1: Παράδειγμα σύγκρισης της χρονικής διακύμανσης των φόρτων πριν και μετά την πεζοδρόμηση. Κίνηση Βουκουρεστίου προς Ακαδημίας

Πηγή: Πανουργιάς Χ., Ζαβάντης Δ. (2004), Πολεοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας\_Μικροπολεοδομικά Στοιχεία, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ.Σταμούλη,σελ. 60

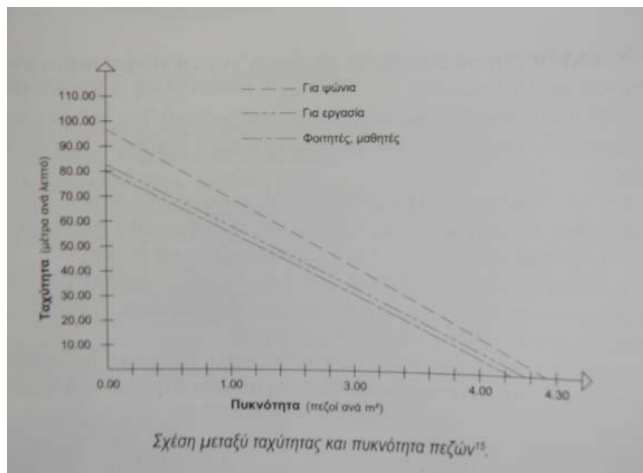
Σε γενικότερο πλαίσιο μπορεί να θεωρηθεί ότι καθώς το έργο θα προσελκύει περισσότερο αγοραστικό κοινό, οι μετακινήσεις από και προς αυτόν αυξάνονται και πρέπει η πρόσβαση σε αυτόν να εξυπηρετείται από όλα τα μέσα. Συνήθως παράλληλα με τα έργα πεζοδρόμησης δημιουργούνται χώροι στάθμευσης οχημάτων εντός κοντινής ακτίνας ώστε να διευκολύνονται οι οδηγοί στην προσέγγιση του πεζόδρομου. Ακόμα, η δημόσια συγκοινωνία πρέπει να εξυπηρετήσει την οδό χωρίς να εισέλθει σε αυτήν, έτσι σε κατάλληλη ακτίνα ενισχύεται με τοποθέτηση στάσεων είτε στην αρχή και το τέλος της οδού είτε στις παρακείμενες οδούς.

Ειδικότερα, όμως, η κατάργηση ενός τμήματος κυκλοφορίας οχημάτων αναμένεται να επιβαρύνει την κυκλοφορία αυτών στις περιφερειακές οδούς και υπό προϋποθέσεις αναγκάζει τους οδηγούς να διαγράψουν περιπορείες αποφεύγοντας την αποκλεισμένη για τους οδηγούς οδό. Ακόμα, αν η οδός που πεζοδρομείται εξυπηρετούσε στάθμευση οχημάτων, τα οχήματα που απομακρύνονται βαρύνουν τις παρακείμενες οδούς ή και την ίδια την οδό κατά τις νυχτερινές ώρες συνήθως (εικόνα 12). Η στάθμευση αποτελεί μείζον ζήτημα γεγονός που εκτός από εικόνες καταδεικνύεται και από αιτήματα (π.χ. σε επιτροπές Κοινωνικής Διαβούλευσης Δημοτικών Συμβουλίων) για αναστολή των κυκλοφοριακών μέτρων που ισχύουν επί κεντρικών πεζόδρομων όπως πραγματοποιήθηκε στην Ερμούπολη της Σύρου.



Εικόνα 12: Πεζόδρομος- Χώρος στάθμευσης στο Χαλάνδρι κατά τις νυχτερινές ώρες  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Τέλος, βασικό κριτήριο για την ένδειξη της εξυπηρέτησης των πεζών μετά την πεζοδρόμηση είναι η πυκνότητα των πεζών σε κίνηση με μέγιστη τιμή τα 2,5 άτομα/ μ<sup>2</sup> καθώς και η σχέση μεταξύ ταχύτητας και πυκνότητας (βλ.διάγραμμα 2) , η οποία για αγορές διαμορφώνεται μεταξύ των τιμών 0 και 4,3.



Διάγραμμα X-2: Σχέση μεταξύ ταχύτητας και πυκνότητας πεζών

Πηγή: Πανουργιάς Χ., Ζαβάντης Δ. (2004), Πολεοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας\_Μικροπολεοδομικά Στοιχεία, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ.Σταμούλη,σελ.54

Γενικά προκύπτει η άποψη ότι στις περιπτώσεις συνδυασμένου κυκλοφοριακού και πολεοδομικού σχεδιασμού οι επιπτώσεις στο κυκλοφοριακό επίπεδο μειώνονται ενώ σε περιπτώσεις αποσπασματικών πεζοδρομήσεων εντείνονται κυρίως σε ήδη επιβαρυμένες περιοχές.

### 6.3. Περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Τα οφέλη και οι επιπτώσεις των πεζοδρομήσεων στο περιβάλλον είναι ένα ζήτημα που έχει απασχολήσει ιδιαίτερα ειδικούς τεχνικούς και μη και ως συνολική εκτίμηση προκύπτει ο θετικός αντίκτυπος που αυτή έχει στο περιβάλλον (αισθητική και οπτική βελτίωση, μείωση μόλυνσης ατμοσφαιρας, ελάττωση θορύβου) της ευρύτερης περιοχής.

Ακόμα, συνηθίζεται ο θετικός αυτός αντίκτυπος στο περιβάλλον να προβάλλεται πολλές φορές ως πρώτο και κύριο επιχείρημα, από την πολιτική ηγεσία, για την πεζοδρόμηση ενός εμπορικού δρόμου με την υπόσχεση για νέους άξονες περιπάτου, πρασίνου, αναψυχής στο επιβαρυμένο αστικό τοπίο ενώ υπολανθάνει η τόνωση του εμπορίου και η κινητοποίηση του ιδιωτικού κεφαλαίου.

Στην πραγματικότητα, επεμβαίνοντας σημειακά σε ένα οδικό τμήμα, όπου η κύρια χρήση του είναι το εμπόριο, και καταργώντας σε αυτό την κυκλοφορία οχημάτων προτρέπονται απλά οι πεζοί/ καταναλωτές να κινούνται απρόσκοπτα σε ένα ασφαλές (για τη μετακίνηση) περιβάλλον. Η επίπτωση στο άμεσο περιβάλλον μπορεί να θεωρηθεί η οπτική και αισθητική αναβάθμιση του χώρου και η κατά τόπους μείωση του θορύβου. Επίσης στην προώθηση αυτή του εμπορικού κλάδου συμμετέχει και ο σχεδιασμός των κτιρίων που επηρεάζει τη λειτουργική διάρθρωσή τους ανά όροφο (π.χ. κατοικία και γραφεία στους ορόφους, διαμορφωμένα εμπορικά καταστήματα στα ισόγεια).

Για να είναι δυνατή όντως η περιβαλλοντική αναβάθμιση ενός τμήματος μίας περιοχής η παρέμβαση οφείλει να είναι ολοκληρωμένη τόσο σε πολεοδομικό όσο και σε κυκλοφοριακό επίπεδο, ώστε η όποια μείωση θορύβου και ρύπανσης να μη μεταφέρεται απλά στις γειτονικές μη πεζοδρομημένες οδούς. Ακόμα, ένα τέτοιο έργο απαιτεί είτε μία Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων είτε ακόμα και Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (σύμφωνα με την Οδηγία 2001/42/ΕΚ).

Κατά τα παραπάνω, πριν την κατασκευή των πεζοδρομών θα πρέπει τουλάχιστον να εξεταστεί ο θόρυβος κατά την κατασκευή (επίπεδα ηχορρύπανσης που προκύπτουν κατά τη

λειτουργία μηχανικών μέσων κλπ.), η ατμοσφαιρική ρύπανση (σκόνη από χωματοουργικά, διακίνηση οχημάτων, καπνός και καυσαέρια από τη λειτουργία των μηχανημάτων κλπ.) καθώς και να προβλέπεται η απομάκρυνση των αποβλήτων που θα προκληθούν. Όταν αυτές οι διαδικασίες παραλείπονται, οι επιπτώσεις σημειακά μπορεί να είναι σημαντικές και αθροιστικά θεωρείται ότι συμβάλλουν στην ευρύτερη επιβάρυνση του περιβάλλοντος. Ακόμα θα πρέπει να εξεταστούν οι επιπτώσεις στη δημόσια υποδομή και κυρίως στο δίκτυο της ευρύτερης περιοχής ώστε να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη λειτουργία των οδών κατά τη διάρκεια των έργων.

Σε αντίστοιχα εγχειρήματα σε Ελλάδα και εξωτερικό προτιμάται ο συγκριτικός υπολογισμός ρυπαντικών φορτίων από την παραγόμενη κυκλοφορία πριν και μετά την πεζοδρόμηση παρά η πλήρης καταγραφή των εκπεμπόμενων ρύπων, οι οποίοι εξαρτώνται από μία σειρά παραγόντων (κυρίως κλιματολογικών).

Γενικά από τις κύριες πηγές ρύπανσης σε αστικό περιβάλλον (κυκλοφορία οχημάτων, κεντρική θέρμανση και βιομηχανία) η μόνη που αποφεύγεται -σε κάποιο βαθμό- είναι η κυκλοφορία οχημάτων, η οποία όμως εκτρέπεται στις παράπλευρες οδούς. Αν, όμως, η ρύπανση στην περιοχή μελέτης είναι σε υψηλά επίπεδα, τα αντίστοιχα θα ισχύουν και στους πεζόδρομους αυτής (αναλόγως του μήκους, του φόρτου, της μέσης ταχύτητας και της σύνθεσης της κυκλοφορίας). Σίγουρα σημειακά θα καταγράφονται μικρές μειώσεις αλλά καθώς οι εμπορικοί πεζόδρομοι χωροθετούνται κατά κανόνα αποσπασματικά και χωρίς εφαρμογή σχετικών μέτρων για ευρύτερη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, όπως τη συνολική μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στα ιστορικά και εμπορικά κέντρα δεν αναμένεται αξιόλογη διαφορά μεταξύ των δρόμων και πεζόδρομων της ίδιας περιοχής. Ακόμα με την απλή εκτροπή κυκλοφορίας από τον πεζόδρομο προς τις παρακείμενες και τη δημιουργία πρόσθετων διαδρομών για την εξυπηρέτηση των οδηγών μπορεί να θεωρηθεί ότι τα επίπεδα της ρύπανσης από τα οχήματα αυξάνονται.

Επιπλέον, η μείωση του θορύβου είναι δεδομένη –αν και όχι σε μεγάλο βαθμό- καθώς η κύρια πηγή ύπαρξης θορύβου (η διέλευση τροχοφόρων) απομακρύνεται. Ο βαθμός της μείωσης αυτής στο ακουστικό περιβάλλον εξετάζεται με ακουστικές μετρήσεις.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα στον ελληνικό χώρο όπου υπάρχουν στοιχεία είναι η πεζοδρόμηση της Βουκουρεστίου<sup>41</sup> (1978), όπου μετά την ολοκλήρωση των έργων ο θόρυβος μειώνεται κατά 10 dB(A) ενώ στην εκτεταμένη πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου<sup>42</sup> σε μέτρηση 25 σημείων μέτρησης παρατηρείται εύρος μείωσης θορύβου από 0 dB(A) έως 20 dB(A). Στην περίπτωση ακόμα της εκτεταμένης πεζοδρόμησης στην Πλάκα προέκυψε μείωση του θορύβου κατά 4 db(a).

Ένα ακόμα παράδειγμα στην Κολωνία<sup>43</sup> δείχνει ότι μετά τη χωροθέτηση δύο εμπορικών πεζόδρομων (των Schildergrasse και Honestrasse) οι κάθετες σε αυτές οδούς να μετατρέπονται σε άξονες κίνησης πεζών, με αποτέλεσμα την σημαντική περιβαλλοντική βελτίωση της ευρύτερης περιοχής. Τα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης μειώθηκαν από 8ppm κατά μέσο όρο σε 1 ppm. Η ηχορρύπανση μειώθηκε κατά 15db(a), σχεδόν στο μισό της αρχικής της τιμής. Βέβαια αυτό που ενίσχυσε τη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών στο σύνολό είναι και η χωροθέτηση κεντρικής πλατείας(Domplatze), καθώς και

<sup>41</sup> Βουκουρεστίου: ο πρώτος εμπορικός πεζόδρομος: Κοινωνικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, Διπλωματική Εργασία, Μπιτσάνη Α., Χαραλαμπίδης Α.,(1990), Αθήνα

<sup>42</sup> Έρευνα αποτελεσμάτων και Προτάσεις- Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου- Ένα μεγάλο ξεκίνημα για το κέντρο της Αθήνας, 1998, ΕΜΠ, σ.54

<sup>43</sup> Πανουργιάς Χ., Ζαβάντης Δ. (2004), *Πολεοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας\_Μικροπολεοδομικά Στοιχεία*, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ.Σταμούλη,σ.70

μία σειρά από στοιχεία που συνέβαλλαν στην αναβάθμιση της περιοχής. Επίσης και στη Βιέννη<sup>44</sup> σε περιοχές όπου δημιουργήθηκε εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων τη δεκαετία του '70 παρατηρείται μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης κατά 70%.

#### **6.4. Επιπτώσεις στην Οικονομία**

Αρχικά, για να ειπωθεί ξεκάθαρα ο σκοπός που εξετάζονται οι οικονομικές επιπτώσεις από τη χωροθέτηση ενός εμπορικού πεζόδρομου πρέπει πρώτα να δοθεί η σημασία μίας παρέμβασης στο χώρο με οικονομικούς όρους.

Η παρέμβαση στο δημόσιο χώρο της πόλης αλλάζει αφενός τη διαμόρφωσή του, τους χρήστες αυτού, την κυκλοφορία στην ευρύτερη περιοχή · μετατρέπει την οικονομική και κοινωνική δομή της περιοχής. Υπάρχει μία νέα κατάσταση. Όταν αυτή η παρέμβαση γίνεται τόσο σε επίπεδο αλλαγής αστικού περιβάλλοντος, όσο και σε αναδιανομή δραστηριοτήτων, παρουσιάζονται ποικίλα φαινόμενα τα οποία προφανώς έχουν αντίκτυπο στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Ένα στοιχείο ωριμότητας στο σχεδιασμό θεωρείται η επίτευξη της ισορροπίας μεταξύ των αντιτιθέμενων συμφερόντων, είτε προς το δίπολο ιδιωτικό vs δημόσιο, είτε μεταξύ διαφορετικών ιδιωτών. Παρόλα αυτά, όπως αναφέρουν οι Λυρουδιάς, Μαίστρου, Σούμπερτ- Σουμελίδου και Τζοβάρης<sup>45</sup> η πολεοδομική επέμβαση πρέπει να γίνει οικονομικά αποδοτική είτε άμεσα είτε έμμεσα.

Η ανάπλαση, ως μοχλός οικονομικής ανάπτυξης, είναι μία στρατηγική που εφαρμοζόζεται συχνά στον αστικό χώρο και κινητοποιεί έμμεσα το ιδιωτικό κεφάλαιο. Όπως αναφέρει ο Δ.Καρύδης στα "Επτά βιβλία της Πολεοδομίας", οι αναπλάσεις συμπλέκονται με θεμελιακές κοινωνικο-οικονομικές απαιτήσεις στη φάση της κρατικο-μονοπωλιακής ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα, συνδέονται με "νόμους" κίνησης του κτηματικού και του χρηματιστικού (τραπεζικού και ασφαλιστικού) κεφαλαίου στις δυτικο-ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις.

Αρκετοί ακόμα ακαδημαϊκοί, σε κριτικές τους για τις σύγχρονες αναπλάσεις (με έμφαση στους εμπορικούς πεζόδρομους), αναφέρουν ότι καταστρέφουν την αυθεντικότητα του αστικού χώρου και τον μετατρέπουν σε ένα αφομοιώσιμο καταναλωτικό σκηνικό με ισοπεδωτική ομοιογένεια. Ο Δ.Φιλιππίδης αναφέρει ότι "Η ανάπλαση περιοχών που δημιουργούν προϋποθέσεις για εμπορική ανάπτυξη, καθώς και τμήμα αυτών που αποτελούν οι εμπορικοί πεζοδρομοί, αποτελούν καπιταλιστικό τέχνασμα".

Πιο συγκεκριμένα όταν χωροθετείται ένας πεζόδρομος σε μία εμπορική ζώνη ή με στόχο να δημιουργηθεί μία εμπορική ζώνη, οι οικονομικές επιπτώσεις είναι ποικίλες και μπορούν να είναι άμεσες και έμμεσες.

Αρχικά, από τη μελέτη διαφόρων παραδειγμάτων (κάποια από τα οποία θα αναφερθούν παρακάτω) προκύπτει κατά κανόνα μία αύξηση των πωλήσεων των προϊόντων και γενικότερα της εμπορικής κίνησης. Αλλάζει το ανθρώπινο δυναμικό καθώς και οι χρήστες του δρόμου. Πολλές φορές παρατηρείται αλλαγή του είδους των καταστημάτων αλλά και

---

<sup>44</sup> Πανουργιάς Χ., Ζαβάντης Δ. (2004), *Πολεοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας\_Μικροπολεοδομικά Στοιχεία*, Αθήνα, Εκδόσεις Αθ.Σταμούλη,, σ.51

<sup>45</sup> Μελέτη Επιπτώσεων από την εφαρμογή Προγραμμάτων Ανάπλασης- Παράδειγμα: Η περίπτωση της Πλάκας, 1988

του καθεστώτος λειτουργίας τους. Σε δεύτερη φάση αλλάζουν οι τιμές ενοικίασης και αγοράς των παρακείμενων ακινήτων και κυρίως των καταστημάτων. Άμεση συνέπεια αυτού είναι η αλλαγή της κτηματομεσιτικής αγοράς και των κοινωνικών δομών, όπως έχει αναφερθεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο.

Καθώς τα παραδείγματα αποσπασματικών πεζοδρομήσεων με στόχο τη χωροθέτηση εμπορικής δραστηριότητας είναι αρκετά στην Ελλάδα, ο εμπορικός πεζόδρομος αντιμετωπίζεται ως στρατηγική συνυφασμένη με το γρήγορο και μεγάλο κέρδος ιδιωτών, αλλά αυτή η διάσταση δεν έχει να κάνει τόσο με το σχεδιασμό όσο με το οικονομικό σύστημα και την πολιτική που προωθεί την άνθιση τέτοιων παραδειγμάτων. Αυτός είναι όμως και ένας λόγος τα οφέλη και οι επιπτώσεις δεν μπορούν να διαχωριστούν σαφώς καθώς τα συμφέροντα των εμπλεκόμενων είναι κατά κανόνα αντικρουόμενα.

Σύμφωνα με τα παραπάνω και καθώς κάθε πεζόδρομος είναι διαφορετικός, τα αποτελέσματα που θα προκύψουν σχετίζονται με το περιβάλλον που χωροθετείται και τις αντίστοιχες πολιτικές που ακολουθούνται.

### Τρόπος συλλογής στοιχείων

Για να προχωρήσει η ανάλυση παρακάτω κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν οι τρόποι εύρεσης στοιχείων για τις οικονομικές επιπτώσεις που προκύπτουν μετά τη χωροθέτηση ενός εμπορικού πεζόδρομου.

Για την εύρεση των επιπτώσεων χρησιμοποιήθηκαν μελέτες Ελλήνων και διεθνών συγγραφέων, αρχεία εφημερίδων, απευθείας εκτίμηση από ερωτηματολόγια, απόψεις μεσιτών κ.α..

Θα γίνει μία προσπάθεια να αναλυθούν οι επιμέρους επιπτώσεις που προέκυψαν κατά τη βιβλιογραφική αναζήτηση, μέσω της παρουσίασης παραδειγμάτων στον ελληνικό και διεθνή χώρο.

### Ειδική Αναφορά επιπτώσεων

Οι οικονομικές επιπτώσεις από τη χωροθέτηση ενός εμπορικού πεζόδρομου είναι ζήτημα πολύπλοκο και δεν μπορεί να αναλυθεί ενιαία για το σύνολο τέτοιων παρεμβάσεων, καθώς κάθε περίπτωση έχει τα δικά της χαρακτηριστικά και συνιστώσες όπως το περιβάλλον χωροθέτησης, η περιοχή επέμβασης, το προφίλ της εμπορικής δραστηριότητας και άλλα διαμορφώνουν τις παραμέτρους που επηρεάζουν την οικονομική δομή του χώρου. Παρόλα αυτά υπάρχουν κάποια στοιχεία που μετασχηματίζονται με σχετική ομοιογένεια και έτσι εδώ θα γίνει μία ομαδοποίηση των αλλαγών που γίνονται και θα μελετηθούν αντίστοιχα.

Καθώς οι άμεσα εμπλεκόμενοι σε μία πεζοδρόμηση είναι ο δήμος, οι καταστηματάρχες και οι ιδιοκτήτες γης προκύπτει άμεσα ο συσχετισμός με τον οικονομικό χαρακτήρα που έχει το όλο εγχείρημα. Η χρηματοδότηση γίνεται κατά κανόνα από το δήμο ενώ τα τελευταία χρόνια -κυρίως στο διεθνή χώρο- πληθαίνουν τα φαινόμενα συγχρηματοδότησης με τον ιδιωτικό τομέα αλλά και φαινόμενα όπου καταστηματάρχες και ιδιοκτήτες ακινήτων συμβάλλουν οικονομικά στην ολοκλήρωση του έργου για την υπεραξία που λαμβάνουν (όχι μόνο με εισφορά σε γη και χρήμα που εντοπίζεται στα ελληνικά δεδομένα).

Στην **φάση κατασκευής** του έργου όμως, η τοπική οικονομία δεν είναι αμετάβλητη καθώς τα καταστήματα που βρίσκονται στις οδούς που πεζοδρομούνται, πλήττονται με τη συνήθη απότομη πτώση των κερδών τους καθώς το αγοραστικό κοινό θα προτιμήσει να

εξυπηρετηθεί από καταστήματα στους γύρω δρόμους ή ακόμα και από άλλη περιοχή. Το παραπάνω εξαρτάται φυσικά από τη φύση του εμπορεύματος του εκάστοτε καταστήματος και το προφίλ του εμπορικού δρόμου. Όσα καταστήματα πωλούν είδη πρώτης ανάγκης (και εξυπηρετούν την άμεση περιοχή μελέτης) ή έχουν το μονοπώλιο στην περιοχή δεν επιβαρύνονται σημαντικά για προφανείς λόγους. Αντίθετα ο τζίρος των καταστημάτων ένδυσης- υπόδησης και λοιπών συναφών ειδών πλήττεται σημαντικά, καθώς οι καταναλωτές προτιμούν η “βόλτα για ψώνια” να γίνει σε μία περιοχή αναβαθμισμένου οπτικού και λειτουργικού περιβάλλοντος. Αυτή η κατάσταση φυσικά αναμένεται να επηρεάσει και το εμπόριο στην ευρύτερη περιοχή κατά τη φάση κατασκευής.

Μετά την ολοκλήρωση του έργου υπάρχει μία νέα τάξη πραγμάτων που αφορά το σύνολο της πόλης που χωροθετείται ο (εμπορικός) πεζόδρομος και κυρίως όσους δραστηριοποιούνται άμεσα ή έμμεσα στο πεζόδρομο αυτό.

Για το σύνολο της πόλης, στον οικονομικό τομέα, επιδρά ως ένας νέος, πολύ πιο ισχυρός πλέον, πόλος εμπορίου. Γενικά ένας δρόμος στον οποίο υπάρχει έντονο λιανικό εμπόριο μόλις πεζοδρομηθεί προσελκύει νέες επιχειρήσεις και ως άμεσο αποτέλεσμα απομακρύνει κάποιες από τις παλιές.

Ειδικότερα **στον τομέα των πωλήσεων**, μετά την εφαρμογή των πρώτων εμπορικών πεζοδρομών, παρατηρείται αύξηση<sup>46</sup> κατά μέσο όρο 30% της εμπορικής κίνησης ενώ συγκεκριμένα μετά από πεζοδρομηση εμπορικού δρόμου της Βιέννης η αύξηση των πωλήσεων ήταν κατά 25-50%, στο Essen κατά 15-35% και στη Rouen κατά 10-15%. Στο Ηνωμένο Βασίλειο οι πωλήσεις μετά από πεζοδρομήσεις αυξήθηκαν<sup>47</sup> κατά 5-15%. Ένα ακόμα παράδειγμα<sup>48</sup> σε πεζοδρομήσεις στη Γερμανία δείχνει άνοδο της πελατείας και των πωλήσεων κατά 15% έως και περιπτώσεις που φτάνουν το 100%.

Προφανώς αυτή η τάση για άνοδο των πωλήσεων μετά από μία πεζοδρομηση ενός εμπορικού δρόμου προκύπτει από έρευνες και δεν δίνεται ξεκάθαρα ποιες πωλήσεις αυξάνονται. Παράμετροι όπως ο οικονομικός αποκλεισμός των μικρών επιχειρήσεων ή η παράλληλη αύξηση των εξόδων λειτουργίας των καταστημάτων δεν συμπεριλαμβάνονται, έτσι η άνοδος των πωλήσεων μπορεί να προκύπτει και από αλλαγή του τύπου των καταστημάτων, των ιδιοκτητών κλπ.

Μία από τις σημαντικότερες οικονομικές επιπτώσεις εντοπίζεται στον **τομέα των αξιών ακινήτων** όπου παρατηρείται γενικότερη αύξηση στα καταστήματα που βρίσκονται επί του πεζόδρομου, καθώς και στην ευρύτερη περιοχή μελέτης. Τα παραδείγματα που υποστηρίζουν την παραπάνω διατύπωση είναι πολλά και οι λόγοι που οδηγούν σε αυτό πολυσύνθετοι.

Κυρίως αυτή η αύξηση εκφράζεται στα ενοίκια των καταστημάτων και στις τιμές πώλησης των εμπορικών ακινήτων, ενώ ιδιαίτερη σημασία δίνεται και στην υπεραξία που λαμβάνουν συγκεκριμένα είδη επιχειρήσεων. Οι εμπορικοί πεζόδρομοι προσελκύουν επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται κυρίως στους τομείς της ένδυσης, υπόδησης, κόσμημα, είδη διακόσμησης, δώρων, καλλυντικών και αναψυχή (βλ.κεφ.3.3.) και ως εκ τούτου σε αυτά τα καταστήματα παράγεται η υπεραξία (αέρας).

---

<sup>46</sup> Βουκουρεστίου: ο πρώτος εμπορικός πεζόδρομος: Κοινωνικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, Διπλωματική Εργασία, Μπιτσάνη Α., Χαραλαμπίδης Α.,(1990), Αθήνα

<sup>47</sup>The commercial structure of Pedestrianised streets & Shopping Districts-three cases from Finland, Dennis Söderholm, April, 2008

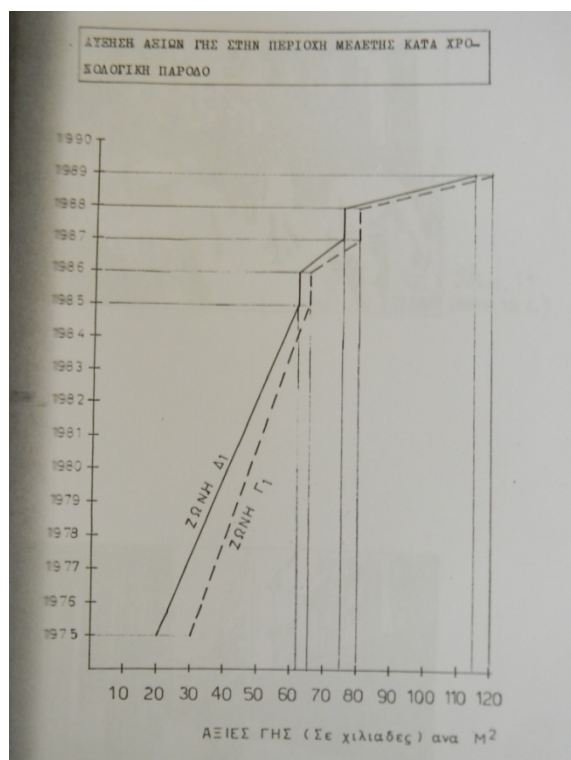
<sup>48</sup> Hass-Clau, 1993



Το ζήτημα της αύξησης στην αξία των ακινήτων είναι αρκετά σύνθετο που σε πρώτη φάση δημιουργεί έντονες συγκρούσεις στο δίπολο καταστηματαρχες- ιδιοκτήτες ακινήτων με τις όποιες συνέπειες μπορεί αυτό να φέρει στις κοινωνικές δομές (βλ.κεφ.6.5.). Οι τιμές πώλησης των εμπορικών ακινήτων, μετά την πεζοδρόμηση, παρατηρείται γενικά να έχουν μία ανοδική τάση ή οποία όμως ποικίλει ανάλογα με τη θέση του ακινήτου, ευρύτερα την αγορά ακινήτων της περιοχής και από μία σειρά πολλών άλλων παραγόντων.

Στον ελληνικό χώρο είναι πολλές οι περιπτώσεις που μετά την πεζοδρόμηση οι αξίες έχουν εξαπλασιαστεί<sup>49</sup> σε διάστημα 15 ετών, δεκαπλασιαστεί<sup>50</sup> σε διάστημα 10 ετών καθώς και άλλες που επιβεβαιώνουν τη “συνέπεια” αυτή στην αυξητική τάση.

Μία από τις πρώτες εμπορικές ζώνες που πεζοδρομήθηκαν, όπως αναφέρεται και παραπάνω, είναι η Βουκουρεστίου (1978). Σε αυτήν οι αξίες αυξήθηκαν κατά ποσοστό περίπου 80% σε διάστημα 15 ετών. Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται η αλλαγή στις αξίες των ακινήτων μέχρι το 1989, όπου από 20.000δρχ/μ<sup>2</sup> φτάνει σε 11 χρόνια τις 120.000δρχ/μ<sup>2</sup> καθώς και ο ρυθμός αύξησής τους.



Διάγραμμα 3: Αύξηση αξιών γης στην περιοχή μελέτης κατά χρονολογική περίοδο

Πηγή: Επεξεργασία<sup>51</sup> στοιχείων κτηματικών χαρτών και Α Εφορίας Κεφαλαίου Αθηνών

Η αύξηση αυτή στα ενοίκια θεωρήθηκε, σύμφωνα με έρευνα που έγινε από φοιτητές του ΕΜΠ, από τους καταστηματαρχες της περιοχής υπερβολική κατά 66,67%, ενώ εξειδικεύοντας φαίνεται η υπερβολική αυτή αύξηση να επηρεάζει κατά 100% το λιανικό εμπόριο ένδυσης και την αναψυχή. Οι καταστηματαρχες που παρέχουν κοινωνικό

<sup>49</sup> Βουκουρεστίου: ο πρώτος εμπορικός πεζόδρομος: Κοινωνικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, Διπλωματική Εργασία, Μπιτσάνη Α., Χαραλαμπίδης Α.,(1990), Αθήνα

<sup>50</sup> [http://www.realestatecorner.gr/el/article\\_groups/2/articles/478](http://www.realestatecorner.gr/el/article_groups/2/articles/478)

<sup>51</sup> Βουκουρεστίου: ο πρώτος εμπορικός πεζόδρομος: Κοινωνικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, Διπλωματική Εργασία, Μπιτσάνη Α., Χαραλαμπίδης Α.,(1990), Αθήνα

εξοπλισμό, προσωπικές εξυπηρετήσεις και τα γραφεία θεωρούν την αύξηση του ενοικίου κανονική και υπερβολική κατά ίσα ποσά (50%-50%).

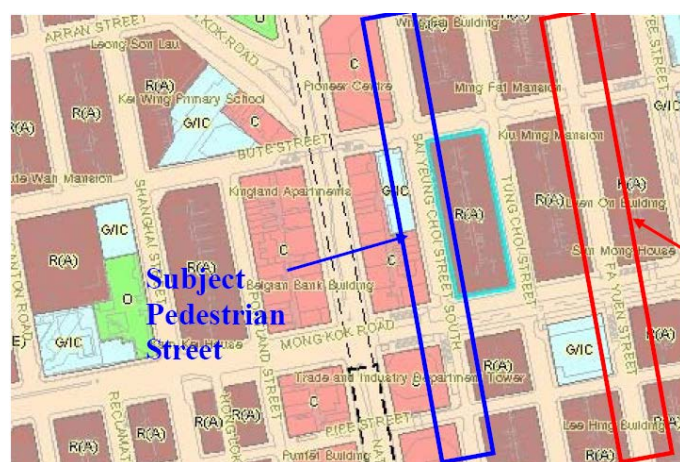
Βέβαια η οδός Βουκουρεστίου είναι ένας δρόμος που αποτελούσε και αποτελεί συνέχεια της εμπορικής ζώνης του Κολωνακίου και προσελκύει κατά κανόνα οικονομικά εύρωστα στρώματα πληθυσμού. Είναι ο πεζόδρομος των "πλουσίων" όπως αναφέρουν δημοσιεύματα στον Τύπο, τόσο από την πλευρά των καταστημάτων, όσο και από την πλευρά των χρηστών. Αντίστοιχα τα καταστήματα που χωροθετούνται εκεί πωλούν προϊόντα συνήθως πολυτελείας και άλλα παρέχουν αναψυχή.

Ένα ακόμα παράδειγμα στον αθηναϊκό χώρο, η Ερμού έρχεται να υποστηρίξει ακόμα πιο δυναμικά την τάση ανόδου των αξιών ακινήτων μετά την πεζοδρόμηση. Το 1999, δηλαδή μετά την πεζοδρόμησή της, οι αξίες των καταστημάτων στην Ερμού ήταν ιδιαίτερα υψηλές<sup>52</sup>, αφού κυμαίνονταν μεταξύ 3 και 6, 5 εκατ. δρχ. ανά τ.μ., ενώ οι τιμές μίσθωσης ξεκινούσαν από 35 χιλ. δρχ. και φθάνουν τις 65 χιλ. δρχ. το τ.μ.. Τα αυξημένα ενοίκια της Ερμού την κατέτασσαν<sup>53</sup> έως το 2010 στη 19η θέση στους είκοσι ακριβότερους εμπορικούς πεζόδρομους του κόσμου. Το 2006 βρισκόταν μόλις στη 10η θέση και η πτωτική τάση<sup>54</sup> σήμερα οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην οικονομική κρίση.

Στο παράδειγμα που μελετάται στο δεύτερο μέρος της παρούσας εργασίας, την πεζοδρόμηση των Χαϊμαντά και Πλάτωνος οι αξίες σε διάστημα μίας πενταετίας δεκαπλασιάστηκαν, γεγονός που οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην πεζοδρόμηση.

Πολλά άλλα παραδείγματα στο διεθνή χώρο (Ευρώπη, Αμερική, Ασία) δείχνουν ότι οι αυξήσεις στις αξίες γης είναι ένα σύνθηρες φαινόμενο σε πεζοδρομήσεις εμπορικών δρόμων συνήθως σε ιστορικά κέντρα πόλεων.

Ένα παράδειγμα μίας μελέτης που έγινε στο Χονκ-Κονκ<sup>55</sup> από τον Chung Yim Yiu δείχνει την άνοδο των ενοικίων σε καταστήματα λιανικού εμπορίου στην περίπτωση της πεζοδρόμησης ενός εκ των δύο πλέον εμπορικών δρόμων της πόλης. Οι δύο δρόμοι είναι παράλληλοι και ανήκουν στο εμπορικό κέντρο της πόλης (εικόνα 13).



Εικόνα 13: Η περιοχή μελέτης στο παράδειγμα του Χονκ-Κονκ

<sup>52</sup> Άρθρο του Δ.Νανούρη, Κυριακάτικη Ελευθεροτυπία 30/05/1999

<sup>53</sup> Έρευνα της Cushman & Wakefield που καταγράφει τα ενοίκια εκατοντάδων δρόμων σε 59 συνολικά χώρες

<sup>54</sup> Άρθρο, Η ισπανική Mango αγόρασε διατηρητέο κτίριο στην Ερμού, 04/05/2011

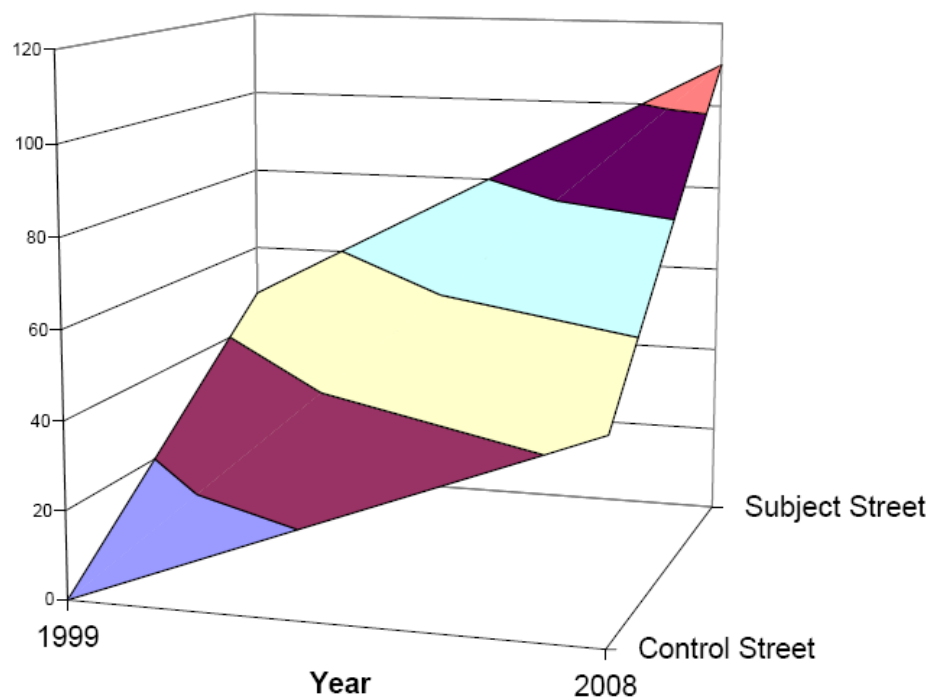
[http://www.realestatecorner.gr/el/article\\_groups/2/articles/478](http://www.realestatecorner.gr/el/article_groups/2/articles/478)

<sup>55</sup> Impact of a pedestrianisation scheme on retail rent-an empirical study in Hong-Kong, Chung Yim Yiu

Πηγή: Chung Yim Yiu, Impact of a pedestrianisation scheme on retail rent-an empirical study in Hong-Kong

Μετά την μετατροπή του ενός από τους δύο αυτούς δρόμους σε πεζόδρομο παρατηρείται αλματώδης αύξηση (110%) στα ενοίκια των καταστημάτων του πεζόδρομου σε σχέση με αυτόν που παρέμεινε ως είχε (διάγραμμα 4).

### Net Retail Rent Growth by the Pedestrianisation Scheme



Διάγραμμα 4: Αύξηση ενοικίων στην πεζοδρομημένη οδό

Πηγή: Chung Yim Yiu, Impact of a pedestrianisation scheme on retail rent-an empirical study in Hong-Kong

Ακόμα παλαιότερα, από την έρευνα των Hass-Clau και Crampton το 1988, όπως αναφέρει ο D.Banister στη μελέτη "Traffic calming in the UK: the implications for the local economy", σε πεζοδρομήσεις εμπορικών δρόμων που έγιναν σε τρεις μεσαίου μεγέθους γερμανικές πόλεις (Freiburg, Göttingen, Hameln) οι αυξήσεις στις αξίες ακινήτων ήταν σημαντικές. Το 64% των καταστημάτων που ενοικιάζονταν σημείωσε αύξηση ενοικίου μετά την πεζοδρόμηση (δεν αναφέρεται το ποσοστό αυτής). Πολύ σημαντικό όμως είναι το γεγονός ότι το 30% των καταστημάτων που δεν παρουσίασαν αύξηση στα ενοίκια ήταν ιδιόκτητα καταστήματα.

Την τριετία 1987-1989 έγινε μία ακόμα μελέτη<sup>56</sup> σε 400 αγγλικές πόλεις και κωμοπόλεις, όπου βρέθηκαν τα υψηλότερα ενοίκια καταστημάτων να είναι όσων βρίσκονταν επί ενός εμπορικού πεζόδρομου.

Τέλος, μία πιο πρόσφατη μελέτη από τον K.Nakamura<sup>57</sup> δείχνει την επιρροή που έχει το ευρύτατο δίκτυο πεζοδρομήσεων στην εμπορική δραστηριότητα στο West End του

<sup>56</sup> Edward Erdman Research Report 1989

<sup>57</sup> The effect of area-wide pedestrianisation linking town centre attractions: διδακτορική διατριβή, UCL, 2010

Λονδίνου. Το ενδιαφέρον/αξιοσημείωτο στη μελέτη αυτή είναι ότι οι αξίες ακινήτων φαίνεται να αυξάνουν με μεγαλύτερο ρυθμό σε περιπτώσεις αποσπασματικών πεζοδρομήσεων σε σύγκριση με επεμβάσεις για δημιουργία δικτύου ροής πεζών εντός του συνόλου της εμπορικής περιοχής.

Εδώ βέβαια πρέπει να σημειωθεί ότι οι τιμές των εμπορικών ακινήτων διαμορφώνονται σύμφωνα με πολλούς άλλους παράγοντες όπως ο Δήμος χωροθέτησης του ακινήτου, η περιοχή, η θέση, τα χαρακτηριστικά αυτού και φυσικά παράγοντες όπως οι ευρύτερες τάσεις στην κτηματαγορά, το οικονομικό σύστημα στο οποίο βασίζονται οι συναλλαγές, οι πολιτικές αποφάσεις και άλλα και η πεζοδρόμηση λειτουργεί συμπληρωματικά στα παραπάνω.

Το **ιδιοκτησιακό καθεστώς** είναι μία ακόμα παράμετρος που πρέπει να εξεταστεί καθώς τα αποτελέσματα ερευνών είναι αρκετές φορές αμφιλεγόμενα. Με την άνοδο στις αξίες ακινήτων, ο ιδιοκτήτης ανά περίπτωση φαίνεται να ζυγίζει τις δυνατότητες κέρδους και άλλες φορές λειτουργεί ο ίδιος το κατάστημα (θεωρώντας ως πλεονέκτημα το υψηλό κέρδος που θα προκύψει από τις πωλήσεις), ενώ άλλες το ενοικιάζει ή το πουλά. Οι συνθήκες που φέρουν τη μία ή την άλλη επιλογή διαμορφώνονται από πληθώρα παραμέτρων και από τις τάσεις ανάπτυξης του εμπορίου.

Η μελέτη που έγινε στη Βουκουρεστίου δείχνει ότι μετά την πεζοποίηση της οδού όλα τα νέα καταστήματα ήταν ιδιόκτητα, κάτι που δεν συμβαίνει στην περίπτωση της Ερμού στο κέντρο της Αθήνας ή τη Χαϊμαντά στο Χαλάνδρι. Παρόλα αυτά το ποσοστό των ενοικιασμένων καταστημάτων παρέμεινε σημαντικά υψηλό της τάξης του 92%. Οι περιπτώσεις που οι ιδιοκτήτες δημιουργούν τη δική τους επιχείρηση είναι κατά κανόνα λιγότερες και σχετίζονται πολλές φορές και με το είδος των προϊόντων που πωλούνται στην περιοχή. Στην πλειοψηφία των περιπτώσεων κυριαρχεί η ενοικίαση των νέων καταστημάτων ενώ δε λείπουν και οι περιπτώσεις που επιχειρεί ο ιδιοκτήτης να ανοίξει ένα κατάστημα franchise τόσο για να απευθυνθεί σε μία συγκεκριμένη ομάδα-στόχο, όποτε να εξασφαλίσει πελατεία όσο και για να μειώσει το ρίσκο της αρχικής του επένδυσης. Στο διεθνή χώρο ενώ δε λείπουν τα παραδείγματα πώλησης της ιδιοκτησίας σε επιχειρήσεις, συνηθίζεται η μακροχρόνια ενοικίαση σε ένα καθεστώς παρόμοιο με αυτό των εμπορικών κέντρων.

Στην Ελλάδα υπάρχει μία ιδιομορφία σε σχέση με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των καταστημάτων, καθώς πολλές επιχειρήσεις είναι οικογενειακές και αυτό διαμορφώνει ένα μοτίβο εμπορικής δομής των εμπορικών κέντρων κυρίως στις επαρχιακές πόλεις και σε κάποια προάστια της πρωτεύουσας. Για παράδειγμα στο Ηράκλειο (Κρήτης) στον κεντρικό εμπορικό πεζόδρομο αρκετά καταστήματα είναι σε ενοίκιο (κυρίως αλυσίδες πολυεθνικών-ισπανικών ομίλων) αλλά δε λείπουν και καταστήματα ένδυσης, υπόδησης και κοσμηματοπωλεία που διατηρούν την οικογενειακή βάση της επιχείρησης και είναι ιδιόκτητα.

Ακόμα μία παράμετρος που εξετάζεται και σχετίζεται άμεσα με τις οικονομικές επιπτώσεις **το μέγεθος των καταστημάτων** και πως αυτό αλλάζει με την παρέμβαση. Ως γενική παρατήρηση το μέγεθος τους μεγαλώνει, συνήθως με συνένωση μικρότερων καταστημάτων επί του ισογείου ή με κάθετη συνένωση και ανάπτυξη για τη δημιουργία πολυκαταστημάτων. Αυτό έγινε σε πολλές περιπτώσεις στην Αθήνα (Βουκουρεστίου, Ερμού, Ηφαίστου, Χαϊμαντά κ.α.) αλλά και στο διεθνή χώρο. Το μέγεθος των καταστημάτων δείχνει με έναν πιο έμμεσο τρόπο τον οικονομικό αποκλεισμό της μικρομεσαίας επιχείρησης. Στον πεζόδρομο Kauprakari στη Φιλανδία και στην Kärntner Straße στη Βιέννη, όπου εντοπίζεται το φαινόμενο αυτό υπήρξε πολιτική ενσωμάτωσης των μικρών επιχειρήσεων στα νέα πλέον πολυκαταστήματα για τη διασφάλιση της παραμονής τους στο χώρο. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι σε άλλες περιπτώσεις πεζοδρομήσεων στο διεθνή

χώρο<sup>58</sup>, προσπαθώντας να αποτρέψουν και την αισθητική υποβάθμιση του χώρου (λόγω συνενώσεων) αλλά και την προσέλκυση πολυκαταστημάτων έχουν εφαρμοστεί πολιτικές που επιβάλλουν τη μη-συνένωση των καταστημάτων ή τον περιορισμό των τετραγωνικών μέτρων των καταστημάτων.

Μία από τις σημαντικότερες επιπτώσεις που παρατηρούνται κατά την πεζοδρόμηση ενός εμπορικού δρόμου και σχετίζεται άμεσα με τις παραπάνω αναφορές είναι η **αλλαγή στο εταιρικό προφίλ** των καταστημάτων και ειδικότερα η προσέλκυση επιχειρήσεων που ανήκουν σε **αλυσίδα καταστημάτων** (chain stores).

Αυτό που παρατηρείται έντονα είναι η σταδιακή αντικατάσταση των αναξάρτητων καταστημάτων, που λειτουργούν είτε ως οικογενειακές επιχειρήσεις είτε ως μικρομεσαίες επιχειρήσεις, από επιχειρήσεις πολυεθνικών ομίλων και γενικότερα από αλυσίδες καταστημάτων. Η παραπάνω μεταβολή συνήθως γίνεται καθώς το κόστος/ενοίκιο του εμπορικού ακινήτου αυξάνεται κατακόρυφα, και ο καταστηματάρχης/ενοικιαστής του ακινήτου αδυνατεί να αποδώσει το μίσθωμα, όποτε τη θέση του προηγούμενου καταστήματος λαμβάνουν αλυσίδες καταστημάτων (Ελλήνων ή ξένων επενδυτών) που μπορούν με μεγαλύτερη ευκολία να καλύψουν τις ανάγκες τους έτσι ο μικρομεσαίος χαρακτήρας των επιχειρήσεων στις πεζοδρομημένες πλέον οδούς δεν συμβαδίζει εύκολα με τη νέα τάξη πραγμάτων. Παρατηρείται μία μεταβολή λοιπόν από πλευράς των καταστημάτων, ενώ διατηρείται το κύριο είδος (συνήθως) που εμπορεύονται. Οι όποιες ασφαλιστικές εταιρείες, γραφεία, τράπεζες, ταχυδρομεία απομακρύνονται μετά την πεζοδρόμηση (βλ.κεφ.3.3) και είναι σύνηθες το φαινόμενο οι μεγάλες αυτές εγκαταστάσεις να μετατρέπονται σε πολυκαταστήματα ή εμπορικά κέντρα. Εδώ σημειώνεται ότι επιχειρείται οι θέσεις των αλυσίδων να βρίσκονται σε σημεία έντονης προβολής.

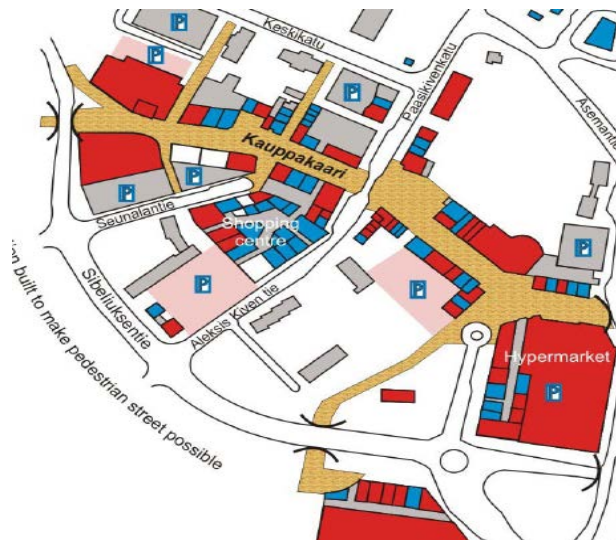
Εδώ τα παραδείγματα είναι πολλά με χαρακτηριστική περίπτωση στον ελληνικό χώρο της οδού Ερμού (Αθήνα) όπου καταστήματα που ανήκουν σε μεγάλους ομίλους βρίσκονται σε ποσοστό περίπου 90% και καλύπτουν το 78% του εμβαδού που προορίζεται για εμπορική εκμετάλλευση. Χαρακτηριστικό της Ερμού είναι ότι ναι μεν έχει καταστήματα μεγάλων ομίλων (αλυσίδων καταστημάτων) αλλά δεν είναι προσανατολισμένη στις ακριβές φίρμες, όπως π.χ. η Τσακάλωφ στο Κολωνάκι, η Via Della Spiga στο Μιλάνο κ.α.. Αντίστοιχα στις οδούς Χαϊμαντά και Πλάτωνος (που μελετώνται στο δεύτερο μέρος της παρούσας εργασίας) το ποσοστό των αλυσίδων φτάνει το 37% ενώ πριν την πεζοδρόμηση αυτών υπήρχαν μόλις δύο.

Στην περίοδο συγγραφής της εργασίας αυτής, που συμπίπτει χρονικά με την κρίση στην οικονομία στην Ελλάδα αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο, οι πρώτες επιχειρήσεις που πλήττονται και κλείνουν είναι ανεξάρτητες μικρομεσαίες επιχειρήσεις, τοπικής και υπερτοπικής εμβέλειας, οι ίδιες που τόσα χρόνια οριακά επιβίωναν ανάμεσα σε διεθνής εμπορικούς κολοσσούς, ζήτημα που δείχνει ποιες επιχειρήσεις μπορούν να ανταπεξέλθουν στους όποιους παράγοντες αποσταθεροποίησης της εμπορικής δραστηριότητας.

Στον Καυρρακάρι, της Φιλανδίας, έχει γίνει σχεδόν πλήρης αντικατάσταση των αυτόνομων καταστημάτων από πολυκαταστήματα, με τη διαφορά ότι κάποια από τα παλιά καταστήματα αυτά λειτουργούν πλέον ως παραρτήματα των νέων πολυκαταστημάτων. Φυσικά αυτό γίνεται με την προϋπόθεση ότι εισέρχονται στον αντίστοιχο όμιλο. Στην παρακάτω εικόνα (εικόνα 14) φαίνεται το πώς κυριαρχούν οι αλυσίδες καταστημάτων και τα εμπορικά κέντρα με κόκκινο ενώ με μπλέ είναι τα αυτόνομα καταστήματα.

---

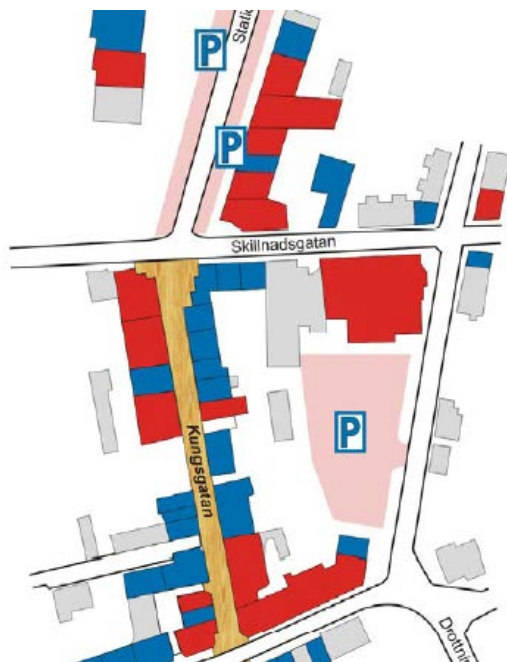
<sup>58</sup> Covent Garden, London



Εικόνα 14: οι αλυσίδες καταστημάτων (με κόκκινο) στον Καυπρακάρι της Φιλανδίας

Πηγή: The commercial structure of Pedestrianised streets & Shopping Districts-three cases from Finland, Dennis Söderholm, April, 2008

Σε άλλο εμπορικό πεζόδρομο, τον Kungsgatan στην περιοχή Ekenas της Φιλανδίας, όπως φαίνεται στην εικόνα 15, η αντικατάσταση των ανεξάρτητων/αυτόνομων καταστημάτων από αλυσίδες είναι συντριπτική και όχι μόνο στον αριθμό αλλά και στη συνολική επιφάνεια που αυτές καλύπτουν.



Εικόνα 15: Οι αλυσίδες καταστημάτων στον πεζόδρομο Kungsgatan

Πηγή: The commercial structure of Pedestrianised streets & Shopping Districts-three cases from Finland, Dennis Söderholm, April, 2008

Οι αλυσίδες καταστημάτων βρίσκονται συνήθως σε πεζόδρομους μεγάλων πόλεων και σε εμπορικά κέντρα. Ένα φαινόμενο, που μέχρι στιγμής δεν είναι σύνηθες στην Ελλάδα αλλά εφαρμόζεται περισσότερο σε προάστια ή πόλεις της περιφέρειας, είναι η χωροθέτηση εμπορικών κέντρων επί του εμπορικού πεζόδρομου. Στον πεζόδρομο που αναφέρθηκε προηγουμένως στη Φιλανδία υπάρχουν εμπορικά κέντρα, 4 υπεραγορές και βέβαια δε λείπουν και πολυώροφα ιδιωτικά γκαράζ επί του ίδιου πεζόδρομου με είσοδο από

παράπλευρες οδούς ενώ σε άλλο πεζόδρομο στο Ρορί βρίσκονται σε μήκος 520 μέτρων υπάρχει ένα αυτόνομο κατάστημα, 4 υπεραγορές, 3 εμπορικά κέντρα, 4 πολυώροφα γκαράζ και όλα τα λοιπά καταστήματα ανήκουν σε διεθνής ομίλους. Να σημειωθεί ότι στις παραπάνω περιπτώσεις οι πεζόδρομοι εξυπηρετούνται με τα αστικά μέσα μαζικής μεταφοράς, με το τρένο και φυσικά με ιδιωτικά οχήματα. Για τη στάθμευση, εκτός των γκαράζ που προαναφέρθηκαν, χρησιμοποιούνται και ταράτσες ειδικά διαμορφωμένων κτιρίων (που λειτουργούν και αυτές για συγκεκριμένη περίοδο του χρόνου ως ιδιωτικοί χώροι στάθμευσης) αλλά και οι παράπλευροι δρόμοι για συγκεκριμένη ώρα επί πληρωμή.

Ακόμα, όπως λογικά εξάγεται από τα παραπάνω, όλες αυτές οι μεταβολές επηρεάζουν άμεσα τον τομέα της απασχόλησης. Πιο συγκεκριμένα, με το κλείσιμο ή την απομάκρυνση των επιχειρήσεων που αναφέρεται παραπάνω και την αντικατάστασή τους με πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα, αλυσίδες καταστημάτων αλλάζει η ιδιοκτησία της επιχείρησης, οι εργαζόμενοι σε αυτοί και προφανώς και το εισόδημα των απασχολούμενων.

Σύμφωνα με τη συντηρητική θεώρηση της αύξησης των πωλήσεων (5-30%, σύμφωνα με στοιχεία από πεζοδρομήσεις στον ευρωπαϊκό χώρο) και της ραγδαίας αύξησης του τζίρου μετά την πεζοδρόμηση εξάγεται το άμεσο συμπέρασμα της αύξησης των απασχολούμενων, μείωσης της ανεργίας κλπ.. Παρόλα αυτά το αποτέλεσμα στην απασχόληση παρουσιάζεται διφορούμενο καθώς υπάρχει ναι μεν αύξηση του απόλυτου αριθμού των απασχολούμενων αλλά φαίνεται να μεταβάλλεται πλήρως το καθεστώς εργασίας. Αυξάνεται ο αριθμός των καταστημάτων, άρα αυξάνεται ο απόλυτος αριθμός των εργοδοτών αλλά με πολλαπλάσια αύξηση των μισθωτών. Αλλάζει όμως και η ηλικία των μισθωτών που προσλαμβάνονται καθώς από τις νέες επιχειρήσεις, και κυρίως του νέου προφίλ που προωθείται, φαίνεται να απασχολούνται σε πλειοψηφία γυναίκες ηλικίας 20-35 ετών<sup>59</sup>, καθώς επίσης και το ωράριο λειτουργίας των καταστημάτων. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι ναι μεν ο αριθμός των ιδιοκτητών καταστημάτων αυξάνεται αλλά με τη συσσώρευση των αλυσίδων καταστημάτων ο ρυθμός αυτός αύξησης βαίνει μειούμενος. Ακόμα με τη συσσώρευση αυτή των αλυσίδων καταστημάτων αλλάζουν τα τυπικά χαρακτηριστικά των απασχολούμενων καθώς σε αυτές απαντώνται λίγα υψηλόμισθα στελέχη, που κατέχουν συνήθως θέση υπευθύνου διοίκησης της επιχείρησης ενώ πολύ περισσότεροι καταλαμβάνουν θέσεις χαμηλόμισθου και ανειδίκευτου εργατικού δυναμικού. Πριν την πεζοδρόμηση αρκετά καταστήματα λιανικής λειτουργούν κατά κανόνα χωρίς υπάλληλο, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις μεγαλύτερων επιχειρήσεων απασχολούνται περισσότεροι.

Τέλος, οι κυκλοφοριακές επιπτώσεις που αναφέρονται σε προηγούμενο κεφάλαιο (6.2.) μπορούν να έχουν και οικονομικές προεκτάσεις είτε προς το ωφέλιμο είτε όχι. Ειδικότερα σε εγχειρήματα αποσπασματικών πεζοδρομήσεων όπου δεν εξετάζεται ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός της ευρύτερης περιοχής και απλά καταργείται τμήμα από την κυκλοφορία οχημάτων, αυτά αναγκάζονται να εκτελούν περιπορείες για την προσέγγιση του πόλου που τους ενδιαφέρει με αποτέλεσμα αυξημένο κόστος σε καύσιμα, σπατάλη χρόνου και περαιτέρω ρύπανση της ατμόσφαιρας και αύξηση του θορύβου.

---

<sup>59</sup> Προσωπική Εκτίμηση κατά τη διεξαγωγή των ερωτηματολογίων προς τα καταστήματα που χωροθετούνται στους υπό μελέτη πεζόδρομους

## 6.5. Επιπτώσεις στα κοινωνικά Χαρακτηριστικά

Οι κοινωνικές διαστάσεις του χώρου, και κατ' επέκταση οι επιπτώσεις στα κοινωνικά χαρακτηριστικά από την όποια μεταβολή σε αυτόν, είναι κατά κανόνα ευρύτερες από την καθαρά αρχιτεκτονική, πολιτισμική και περιβαλλοντική διάσταση που με μεγαλύτερη ευκολία μπορούν να αναλυθούν.

*“Ένας δρόμος τακτοποιεί και αναπαράγει μία καθορισμένη κοινωνική διάκριση, οριοθετεί διακεκριμένες περιοχές στην πόλη και μέσα από τον κατακερματισμό του χώρου που επιφέρει, επιτρέπει τη συμβολική ανάγνωση ορισμένων τμημάτων του ή την αφομοίωση μέσα από τα βιώματα της καθημερινής πρακτικής της ιεραρχίας που είναι ενσωματωμένη σε μία καθορισμένη κοινωνικο/πολιτική δομή.”<sup>60</sup>*

Ο πεζόδρομος αποτελεί ένα στοιχείο ανάπλασης και οικειοποίησης του δημόσιου χώρου από τον πεζό-χρήστη αυτού. Ως δημόσιος χώρος ο πεζόδρομος επιτρέπει και πολλές φορές προκαλεί τη στάση και την επικοινωνία, βελτιώνει τη δυνατότητα μετάδοσης μηνυμάτων και αυξάνει την κοινωνικότητα των ατόμων με ποικίλους τρόπους. Παρόλα αυτά η χωροθέτηση ενός πεζόδρομου, ως στοιχείου αναζωογόνησης του εμπορίου μίας περιοχής, μεταβάλλει το λόγο χρήσης του χώρου, το απόλυτο κίνητρο για την επίσκεψη και εν τέλει τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα.

Έτσι, τα παραπάνω σε συνδυασμό με τις μεταβολές στα οικονομικά χαρακτηριστικά, (κεφ.6.4.) , καθώς και οι άμεσες μεταβολές στο δημόσιο χώρο έχουν και άμεσες κοινωνικές επιπτώσεις, υλικές και μη. Φυσικά είναι αυτονόητο ότι, όπως και όλες οι άλλες μετρήσιμου τύπου επιπτώσεις που αναλύθηκαν προηγουμένως, έτσι και αυτές που σχετίζονται με τη δυνατότητα που έχει η πολεοδομία να παρεμβαίνει στα κοινωνικά χαρακτηριστικά μιας περιοχής συνδέονται άμεσα με το πολιτικό πλαίσιο στο οποίο λαμβάνονται και εφαρμόζονται οι όποιες αποφάσεις.

Δεν είναι λοιπόν τόσο ο τύπος της πεζοδρομημένης οδού στα μορφολογικά του χαρακτηριστικά που από μόνος του μπορεί να παραγάγει το ένα ή το άλλο αποτέλεσμα, όσο ο τρόπος με τον οποίο υλοποιείται, η αρχική στόχευση βάσει της οποίας αποφασίζεται η πεζοδρόμηση, το πλήθος των κοινωνικών υποσυνόλων στα οποία απευθύνεται, αλλά και ο βαθμός στον οποίο έχουν τα υποσύνολα αυτά λόγο σε όλα τα στάδια της πραγματοποίησης αλλά και κυρίως λειτουργίας του έργου.

Στο βαθμό λοιπόν που η πεζοδρόμηση μιας εμπορικής οδού γίνεται στο πλαίσιο της παγίωσης της ελεύθερης οικονομίας, όχι μόνο στον καθεαυτό τομέα του εμπορίου αλλά και στην ίδια τη διαδικασία παραγωγής του αστικού χώρου, γίνεται αντιληπτό ότι οι επιπτώσεις στα κοινωνικά χαρακτηριστικά της αντίστοιχης περιοχής κινούνται μέσα σε συγκεκριμένα (έστω και όχι απολύτως προδιαγεγραμμένα) όρια.

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να διαχωριστούν και οι περιπτώσεις κατά τις οποίες ο δρόμος προτού πεζοδρομηθεί ήταν (α) ένας εμπορικός δρόμος με χαρακτηριστικά ανθεκτικά ως προς το έργο (βλ. κεφ.3.3.), (β) ένας δρόμος με ανάμιξη χρήσεων όπως εμπόριο, κατοικία, υπηρεσίες, τράπεζες κλπ (το πλέον σύνηθες) και (γ) ένας δρόμος με ανάμιξη των παραπάνω χρήσεων σε συνδυασμό με μη συμβατικές (προς την πεζοδρόμηση) χρήσεις π.χ. οχλούσες δραστηριότητες. Άλλωστε για να μετρηθούν οι επιπτώσεις χρειάζεται πρώτα να υπάρχει σαφήνεια ως προς το ποια είναι η αρχική πρόθεση που βρίσκεται πίσω από την απόφαση της πεζοδρόμησης, κατά πόσο δηλαδή στοχεύει στην ενίσχυση μιας υπάρχουσας κατάστασης, στον έλεγχο της διαμόρφωσης του αστικού χώρου προς όφελος

<sup>60</sup> Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας, Καρύδης Δ., Εκδ.Παπασωτηρίου 2006



μίας συγκεκριμένης τάσης μεταξύ πολλών που μπορεί να εκφράζονται εξίσου, ή στην πλήρως εξευγενιστική παρέμβαση που προϋποθέτει εκδίωξη συγκεκριμένων χαρακτηριστικών και πλήρη αλλαγή του προηγούμενου χαρακτήρα του δρόμου.

Παρακάτω, για λόγους ευκολίας γίνεται μία στοιχειώδης ομαδοποίηση καθώς οι επιπτώσεις στα κοινωνικά χαρακτηριστικά είναι δύσκολο να απομονωθούν ή να απαριθμηστούν απολύτως κωδικοποιημένα.

Ένας από τους κύριους παράγοντες μεταβολής των κοινωνικών χαρακτηριστικών είναι οι αλλαγές που υφίσταται το **καθεστώς απασχόλησης** σε μία εμπορική οδό που πεζοδρομείται. Η πλήρης επέκταση του εμπορίου σε συνδυασμό με την ένταση της συσσώρευσης κεφαλαίου αλλάζουν τις εργασιακές σχέσεις, με την αναλογία μισθωτής εργασίας – ελεύθερου επαγγέλματος να αλλάζει ραγδαία προς όφελος της πρώτης και την εκτεταμένη εφαρμογή ελαστικών όρων εργασίας, σε άμεση σχέση με τα ολοένα και επεκτεινόμενα εμπορικά ωράρια, ζήτημα που δεν προκύπτει μόνο άμεσα από την πεζοδρόμηση αλλά παρόλα αυτά παρατηρείται έντονα και εδώ.

Οι αλλαγές αυτές δεν αναφέρονται απαραίτητα σε μία αυστηρώς προσδιορισμένη γεωγραφική περιοχή καθώς εργοδότες και εργαζόμενοι δεν προέρχονται από μία συγκεκριμένη περιοχή της πόλης. Εάν ο εμπορικός πεζόδρομος είναι σε πόλη της περιφέρειας ή σε προάστιο είναι ίσως πιο εύκολο να εξαχθεί ένα συμπέρασμα σε επίπεδο γειτονιάς ή και ευρύτερης περιοχής καθώς προσελκύει εργαζόμενους από σχετικά πιο συγκεκριμένα όρια. Στην περίπτωση αυτή είναι και πιο εύκολο να αναδειχθεί μία πεζοδρόμηση ως ένας αποφασιστικός παράγοντας ως προς την κοινωνική σύνθεση της περιοχής, αφού οι αλλαγές που επιφέρει δεν εξαντλούνται απαραίτητα στην έκτασή της αλλά μπορεί να επηρεάσουν και την ευρύτερη περιοχή, εφόσον μπορεί να λειτουργήσει ως «πρότυπο» ή απλώς να συμπαρασύρει οικονομικές μεταβολές σε συγγενείς κλάδους. Εάν όμως πρόκειται για ένα κεντρικό εμπορικό πεζόδρομο μίας πόλης, π.χ. το μεγαλύτερο ή τον πιο αντιπροσωπευτικό, ο πληθυσμός που στελεχώνει τις θέσεις εργασίας είναι πολύ πιο ετερόκλητος και οι όποιες εργασιακές επιπτώσεις διαχέονται στο σύνολο της πόλης. Φυσικά υπάρχει και εδώ η παράμετρος του μιμητισμού ή της οικονομικής επιρροής που μπορεί να ασκήσει ο πεζόδρομος στις παρακείμενες οδούς και γενικότερα στο άμεσα γειτονικό περιβάλλον του, αλλά αν πρόκειται για το κέντρο ενός μητροπολιτικού σχηματισμού τότε είναι εξαιρετικά επισφαλές το να του αποδοθεί ο ρόλος του αποφασιστικού παράγοντα ή και κινητήριου μοχλού για τις εργασιακές σχέσεις. Δηλαδή, ένα μητροπολιτικό κέντρο ούτως ή άλλως υφίσταται απειράριθμες πιέσεις και η επιρροή του στο πλαίσιο διεθνών οικονομικών εξελίξεων διαμορφώνουν περισσότερο τις εργασιακές σχέσεις παρά το όποιο εγχείρημα πεζοποίησης οδού.

Ένας άλλος τομέας εξίσου σημαντικός είναι αυτός που σχετίζεται με την **εξάπλωση των καταναλωτικών προτύπων**. Η έννοια του «εμπορικού πεζόδρομου», όπως έχει ήδη παρατηρηθεί, εμπεριέχει μία στάση που αφομοιώνει και μάλλον προωθεί την καταναλωτική δραστηριότητα τουλάχιστον ως αυτονόητο σκέλος της ζωής των ανθρώπων. Παρόλα αυτά εδώ αναγνωρίζεται το θετικό της συγκράτησης του εμπορικού πόλου εντός του αστικού ιστού και δεν εξωθείται σε παράλληλους μονολειτουργικούς θύλακες όπως π.χ. συμβαίνει με τα εμπορικά κέντρα τύπου mall. Η διαφορά μεταξύ ενός τέτοιου εμπορικού κέντρου και ενός εμπορικού πεζόδρομου σε αυτόν τον τομέα είναι μεγάλη (βλ. ίσως κεφ 3.4.) , εφόσον στη δεύτερη περίπτωση μιλάμε και για τελείως διαφορετικό ιδιοκτησιακό καθεστώς αλλά και για τη διαμόρφωση ενός απομωνομένου περιβάλλοντος με στοιχεία «καθαρότητας» του χρήστη με αποκλειστικό στόχο την κατανάλωση. Ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι χαρακτηριστικά της τυπολογίας του εμπορικού πεζόδρομου μεταφέρονται στον εσωτερικό σχεδιασμό ενός mall, με στόχο ακριβώς να γίνει

η χωρική διαμόρφωση πιο πειστική και να παραπέμπει σε ευρέως γνωστά και αποδεκτά πρότυπα εμπορικού χώρου. Η εμφάνιση αυτών των τυπολογιών στον αστικό χώρο συνοδεύτηκε από την ανάδυση νέων κοινωνικών αντιλήψεων και πρακτικών, που οδήγησαν στη διαμόρφωση αντίστοιχων ταυτοτήτων: πλέον, είναι αυτονόητο πως από τη στιγμή που περπατάς π.χ. στην Ερμού, είσαι δυνάμει καταναλωτής. Περαιτέρω ο περπατητής/ χρήστης του πεζόδρομου που δεν καταναλώνει ή δεν εστιάζει στη βιτρίνα *δύσκολα θα αισθανθεί άνετα στο εσωτερικό του πεζόδρομου*<sup>61</sup> ενισχύοντας πλέον το παραπάνω αυτονόητο.

Μία άλλη σημαντική παράμετρος της μονολειτουργικότητας του εμπορικού πεζόδρομου είναι η **ζωνοποίηση του ωραρίου**. Δηλαδή, το πώς ο χώρος αυτός μπορεί να προσελκύει κόσμο για πολύ συγκεκριμένες ώρες, αυτές της λειτουργίας των καταστημάτων, ενώ μετά το κλείσιμό τους ερημώνει. Φυσικά κάτι τέτοιο μπορεί να μετριαστεί με την προσθήκη χρήσεων π.χ. αναψυχής, όμως σε κάθε περίπτωση, και για να παραμείνει ο πεζόδρομος εμπορικός, η αναλογία τους προς τα καταστήματα δεν μπορεί να είναι ιδιαίτερα αυξημένη. Ακόμη και έτσι όμως, το παράδειγμα της οδού Limbecker στο Essen της Γερμανίας, αμιγώς εμπορικού πεζόδρομου, και της γειτονικής Kettwiger, που συνδυάζει και αναψυχή, επιβεβαιώνει την παραπάνω διαπίστωση.

Εστιάζοντας στον καθαυτό χώρο του εμπορικού πεζόδρομου και της άμεσα γειτονικής περιοχής του, η ριζική παρέμβαση της πεζοδρόμησης μπορεί να προκαλέσει πολλές αλλαγές σε σχέση με την πρότερη κατάσταση. Το γεγονός ότι προτείνεται συνήθως μία καθαρά αναπτυξιακή αντιμετώπιση στη χωροθέτηση ενός εμπορικού πεζόδρομου οδηγεί μάλλον άμεσα σε μία **αναδιάρθρωση του κοινωνικού ιστού** καθώς και σε φαινόμενα **κοινωνικού αποκλεισμού**. Σύμφωνα με τον Οδηγό πεζοδρόμησης της ΕΕΤΑΑ:

*«Πριν τη χωροθέτηση ενός πεζόδρομου οφείλουν να εξεταστούν παράγοντες που αφορούν στις κοινωνικές συνθήκες του περιβάλλοντος.*

- *Η μέση σύνθεση της οικογένειας της περιοχής, η οικονομική και κοινωνική της κατάσταση*
- *Τα στατιστικά δεδομένα, τα οικονομικά, τα δημογραφικά και ληξιαρχικά των κατοίκων της περιοχής*
- *Το είδος της απασχόλησης, τα ωράρια εργασίας τους, ο ελεύθερος χρόνος τους και το είδος της ψυχαγωγίας*
- *Ο τύπος και η κατάσταση των σπιτιών της περιοχής καθώς και τα χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος που μπορεί να είναι ευνοϊκά ή όχι (θόρυβος, σκόνη, καυσαέρια, κακοσμία κλπ)»*

Γεγονός είναι, ότι, ανεξαρτήτως του αν ακολουθούνται ή όχι οι παραπάνω προτροπές και κατά πόσο αξιοποιούνται κατάλληλα, συνήθως η κατασκευή ενός εμπορικού πεζόδρομου επιφέρει αποτελέσματα ανάλογα με αυτά των μεγάλων παρεμβάσεων ανάπλασης, τα οποία και επιβεβαιώνονται από τα αριθμητικά και τα εμπειρικά δεδομένα. Δηλαδή, η αναπτυξιακή προοπτική στο μέτρο που γίνεται στη βάση της ελεύθερης οικονομίας συνοδεύεται αναπόφευκτα από ένα βαθμό κοινωνικού αποκλεισμού.

Ο αποκλεισμός αυτός υλοποιείται από τα καταστήματα που αναγκάζονται σε κλείσιμο, μετακίνηση ή εξαγορά λόγω του αυξημένου κόστους ενοικίων ή άλλου είδους περιορισμών που επιβάλλει η πεζοδρόμηση, όπως π.χ. η δυσχερής μεταφορά ογκωδών αντικειμένων, ή ακόμα και από περιπτώσεις άμεσων ή έμμεσων εκβιασμών για την απομάκρυνσή τους.

<sup>61</sup> Βλαστός Θ., Οι μετακινήσεις Πεζή. Ιστορία και Προοπτικές. Τεχν. Χρονικά, Ιαν-Μαρ. 1989

Ο αποκλεισμός υλοποιείται επίσης από τη συρρίκνωση της κατοικίας, είτε λόγω αύξησης των ενοικίων είτε λόγω της εξάπλωσης των εμπορικών χρήσεων και στους ορόφους των κτηρίων ή ακόμα και λόγω της πλήρους μετατροπής του πρότερου περιβάλλοντος.

Τέλος, η ευρύτερη έννοια του κοινωνικού αποκλεισμού υλοποιείται από μία σειρά μετακινήσεων ή απαγορεύσεων που λειτουργούν τόσο κυριολεκτικά (δραστηριότητες που εκδιώκονται κλπ όπως αναφέρεται και παραπάνω) όσο και σημασιολογικά (δραστηριότητες ή συμπεριφορές που επιτρέπονται ή δυσχεραίνονται). Είναι η πλευρά του κοινωνικού αποκλεισμού που σχετίζεται με την εικόνα «τακτοποίησης» του δρόμου, με την αισθητική αναβάθμιση που συνδέεται άμεσα με την κυριαρχία της βιτρίνας, με την εξυγίανση του περιβάλλοντος που μπορεί να περιλαμβάνει από τα μέτρα αστυνόμευσης μέχρι την καθολική εφαρμογή εκτυφλωτικού φωτισμού καθ' όλη τη διάρκεια της νύχτας, ενισχύοντας την «καθαρότητα» του χώρου. Επιτυγχάνεται με την αίσθηση μετατροπής του δρόμου σε χώρο-«σκηικό» που μπορεί να φιλοξενήσει μόνο την κατανάλωση και τις υποστηρικτικές αυτής δραστηριότητες, ενώ άλλου είδους δραστηριότητες που ξεφεύγουν από αυτά τα αυστηρά πλαίσια κανονικότητας αποκλείονται ή/και εκδιώκονται, με όρους όμως «σκούπας» και όχι επίλυσης του προβλήματος, π.χ. άστεγοι, ναρκομανείς, άλλες «ύποπτες» δραστηριότητες. Βέβαια σημειώνεται ότι οι περιθωριακές καταστάσεις εμφανίζουν υψηλούς δείκτες ανθεκτικότητας και είναι γεγονός ότι αναπτύσσονται σε άλλου τύπου πεζόδρομους, όπου το περιβάλλον τις ευνοεί, υπό την ανοχή ή/ και την υπόθαλψη της πολιτείας (π.χ. η Τοσίτσα). Σε κάθε περίπτωση διακρίνεται μια πρόθεση «αποστειρωτική», η οποία πέρα από την παρανομία μπορεί να αναφέρεται σε οποιοδήποτε άλλο είδος χρήσης που κρίνεται οχλούσα ή «μη συμβατή» με την εντύπωση της επιτυχημένης μητρόπολης είτε με το προφίλ μιας ήσυχης, τακτικής, μεσοαστικής περιοχής με πλαφόν εισοδημάτων και άρα αντίστοιχης κοινωνικής ομοιομορφίας (βλ. παράδειγμα Χαλανδρίου). Έτσι απομακρύνονται οι αποθήκες, τα συνεργεία, τα μικρομάγαζα που καθώς πέρα από το ότι δεν ανταποκρίνονται στα νέα πρότυπα κατανάλωσης, οφείλουν να απομακρυνθούν και προς όφελος της κατασκευής μιας εικόνας.

Συχνά, η παραγνώριση των κοινωνικών αναγκών των ομάδων που επηρεάζονται άμεσα από την πεζοδρομηση μπορεί και να οδηγήσει σε αντίθετα από τα επιθυμητά αποτελέσματα. Ένα παράδειγμα τέτοιας εξέλιξης περιγράφει η Σ. Νικολαΐδου, αναφερόμενη σε μία ιδιάζουσα κατά τη γνώμη της παράμετρο που συναντάται συχνά στον ελληνικό χώρο:

*«Το ατομικό όφελος, όπως νοείται και εξυπηρετείται από την κάθε ομάδα που έρχεται σε άμεση επαφή με το πεζοδρομημένο τμήμα του αστικού χώρου, υπερτερεί έναντι του συλλογικού στόχου, τη βελτίωση δηλαδή όλων των χρήσεων και λειτουργιών, στη βάση αλληλοσεβασμού, υποχρεώσεων και δικαιωμάτων ανάμεσα στις διαφορετικές ομάδες χρηστών. Ωστόσο οι απρόσωπες, αλλοτριωμένες σχέσεις στον αστικό χώρο και η απουσία χωροκοινωνικής συνειδησης εκφράζεται στους πεζόδρομους ακόμη πιο έντονα, εφόσον η παρέμβαση με στόχο τη βελτίωση/αναβάθμιση του κτισμένου περιβάλλοντος δεν έχει βέβαια και τη δυνατότητα να παρέμβει καθοριστικά και στην αλλαγή της συμπεριφοράς και την νοοτροπίας των χρηστών, η οποία παραμένει αναλλοίωτη με μοναδικό κριτήριο την ικανοποίηση των ατομικών τους αναγκών. Έτσι, όσο επιτυχημένη και αν είναι η παρέμβαση στο τεχνικο-κατασκευαστικό επίπεδο, ουσιαστικά ακυρώνεται στην πορεία από τη στεγνά ωφελιμιστική στάση των ιδίων των χρηστών. Τα προβλήματα των πεζοδρομήσεων επιβαρύνονται και από το γεγονός ότι συχνές ελλείψεις στον σχεδιασμό ή την εκτέλεσή τους δεν καλύπτονται ούτε βελτιώνονται (εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις—Πλάκα) ενώ σημειώνονται (λόγω απουσίας πλαισίου προστασίας) βανδαλισμοί και φθορές που δεν αποκαθίστανται με συνέπεια πολλές από τις πεζοδρομήσεις, κατά την διάρκεια της χρήσης τους να μην εξυπηρετούν πλέον τους αρχικούς στόχους.»*

Η κριτική ως προς τις κοινωνικές επιπτώσεις μιας εμπορικής πεζοδρόμησης προφανώς στηρίζεται σε ένα σύστημα ιδεών περί της σημασίας του δημόσιου χώρου μέσα στην πόλη. Με τον τρόπο αυτό, εξετάζεται τόσο η ιδιότητα της «εμπορικής» όσο και αυτή της «πεζοδρόμησης», βάσει μιας σειράς κριτηρίων που προβλέπει την έννοια της πολυλειτουργικότητας, της ελευθερίας κινήσεων και συμπεριφοράς, της ελευθερίας έκφρασης, της ισοτιμίας πρόσβασης, παραμονής και χρήσης κλπ..

Έχοντας αναλύσει λοιπόν τους μηχανισμούς που λειτουργούν σε διάφορα επίπεδα (οικονομικό, νομοθετικό, κατασκευαστικό κλπ) και με δεδομένο ότι ο αστικός χώρος μπορεί να παράγεται μέσω σημειακών παρεμβάσεων όπως είναι π.χ. η υλοποίηση μιας πεζοδρόμησης, αλλά αποκτά την πραγματική του υπόσταση μέσα από την καθημερινή δραστηριότητα των ανθρώπων που ζουν σε αυτόν και τον χρησιμοποιούν.

Ακόμη λοιπόν και αν συνάγεται από τα παραπάνω ότι μια εμπορική πεζοδρόμηση, εφόσον γίνεται σε ένα δεδομένο πλαίσιο οικονομικής λειτουργίας και κοινωνικής σημασιότητας, οδηγεί φυσιολογικά στην ενίσχυση παγκοσμιοποιημένων προτύπων κοινωνικής συμπεριφοράς, εργασίας κλπ., ο βαθμός αυτών των επιπτώσεων διαφέρει από μέρος σε μέρος. Μπορεί δηλαδή ένας εμπορικός πεζόδρομος να φιλοξενήσει κοινωνικές δραστηριότητες που ξεφεύγουν από αυτού του είδους τα εμπορευματοποιημένα πρότυπα, εξίσου πραγματικές εκφράζοντας ένα είδος κοινωνικού αντίβαρου. Έτσι ένα εμπορικός πεζόδρομος μπορεί να γίνει χώρος κατάλληλος για πλανώδιους μουσικούς, για παραστάσεις θεάτρου δρόμου, αθλητικών πανηγυρισμών και συγκεντρώσεων ή άλλου είδους δρώμενα, μεταβάλλοντας τη σημασία από το σκηνικό κατανάλωσης σε χώρο παράλληλων δράσεων. Το παράδειγμα της Ερμού στο κέντρο της Αθήνας και πολλά ακόμα στο διεθνή χώρο επιβεβαιώνουν το παραπάνω χαρακτηριστικό.

Σε ευρύτερο λοιπόν επίπεδο θα μπορούσε να λεχθεί ότι οποιαδήποτε παρέμβαση στο χώρο – έτσι και η πεζοδρόμηση- μπορεί να παρουσιάζει αντίκτυπο στην προσωπικότητα του ατόμου, σε συλλογικές και ατομικές συμπεριφορές και ανάγκες που σε συνδυασμό με όλα τα παραπάνω ασκούν πιέσεις στο κοινωνικό περιβάλλον της πόλης.

Σε κάθε τέτοια υλοποίηση προκύπτουν τελικά τρία σημαντικά ερωτήματα που ανακυκλώνονται κατά την εκτίμηση των όποιων επιπτώσεων.

1. Πώς μπορεί κανείς να προστατεύσει την πολιτισμική, κοινωνική και εθνοτική ποικιλομορφία της ευρύτερης περιοχής που εφαρμόζεται η πεζοδρόμηση, αποφεύγοντας τη «έξωση» των χαμηλών εισοδημάτων και τον όποιο κοινωνικό αποκλεισμό ;
2. Πώς προστατεύει κανείς την πολυχρηστικότητα και πώς επιτυγχάνεται η ισορροπία ανάμεσα στους επισκέπτες, τις επιχειρήσεις και τους κατοίκους;
3. Ποιος έχει λόγο στην παρέμβαση και ποιος οφελείται τελικά από τις όποιες μετατροπές ;

## 7. Συμπεράσματα

Στην πορεία της παρούσας μελέτης εξετάσαμε τις παραμέτρους που σχετίζονται με την έννοια, την υλοποίηση και τη λειτουργία ενός εμπορικού πεζόδρομου στον αστικό χώρο.

Αρχικά εξετάσαμε το περιεχόμενο της έννοιας και τις διαφορετικές διαστάσεις που μπορεί να πάρει ως προς την υλοποίηση – κατά πόσο ο εμπορικός πεζόδρομος δημιουργείται εκ του μηδενός, ή προϋπάρχει η εμπορική φυσιογνωμία και η παρέμβαση επικεντρώνεται στην πεζοδρόμηση.

Έχοντας ανατρέξει στις καταβολές της ιδέας για τη δημιουργία ενός εμπορικού πεζόδρομου, παρακολουθήσαμε την εξέλιξη που παρουσιάζουν σχετικά παραδείγματα στη σύγχρονη εποχή, τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, σε μία προσπάθεια ομαδοποίησης των κοινών χαρακτηριστικών και ανάδειξης των διαφορών που πιθανώς οφείλονται σε τοπικές ιδιαιτερότητες.

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην ανάλυση των αντιδράσεων των κοινωνικών ομάδων και φορέων που επηρεάζονται από τη δημιουργία ενός εμπορικού πεζόδρομου.

Ταυτόχρονα εκτέθηκε το νομοθετικό πλαίσιο που διέπει μια τέτοιου είδους παρέμβαση στον ελληνικό χώρο και περιγράφηκαν οι διαδικασίες που ακολουθούνται μέχρι και την ολοκλήρωση της υλοποίησής της.

Στη συνέχεια έγινε ενδελεχής εξέταση των επιπτώσεων που επιφέρει στα επίπεδα της ζωής μιας πόλης, από οικονομικής, περιβαλλοντικής, μορφολογικής και κοινωνικής άποψης, πάλι μέσω της εξέτασης παραδειγμάτων από διαφορετικές χώρες και άρα διαφορετικά περιβάλλοντα.

Στην πορεία ακολουθεί η εξειδικευμένη παρουσίαση ενός συγκεκριμένου παραδείγματος εμπορικού πεζόδρομου στο Δήμο Χαλανδρίου. Έτσι θα δοθεί η ευκαιρία για μία ακόμη πιο αναλυτική επισκόπηση όλων αυτών των παραμέτρων και των αποτελεσμάτων.

Παρ' όλα αυτά, πριν από την εξέταση συγκεκριμένης περίπτωσης, μπορούν να κωδικοποιηθούν σε ένα βαθμό τα μέχρι τώρα εξαγόμενα συμπεράσματα.

Η δημιουργία ενός εμπορικού πεζόδρομου σε μία πόλη είναι μία παρέμβαση σημαντική, αλλά η έκταση των επιπτώσεών της ποικίλλει ανάλογα με τη χωροθέτησή της και με τον αρχικό αναπτυξιακό στόχο που καλείται να υπηρετήσει. Η επιλεκτική ή/ και αποσπασματική αυτή παρέμβαση για την τόνωση κυρίως της εμπορικής δραστηριότητας και αναψυχής όταν υλοποιείται χωρίς παράλληλες ενέργειες –π.χ. προσδιορισμός Ο.Δ., χρήσεων γης, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, χώρο στάθμευσης, ενίσχυση δημόσιας συγκοινωνίας- μπορεί να οδηγήσει στην αναίρεση των αρχικών στόχων της και φυσικά να καταλήγει σε αντιφάσεις ως προς το ρόλο της νέας αυτής χωρικής οντότητας.

Σε κυκλοφοριακό και περιβαλλοντικό επίπεδο αναγνωρίζεται και αναμένεται σχετικό όφελος το οποίο μεταβάλλεται όμως ανάλογα με το μέγεθος της παρέμβασης και εξαρτάται σημαντικά από την ευρύτερη πολιτική σχεδιασμού.

Από τα δεδομένα που μας δίνουν τα παραδείγματα που εξετάσαμε προκύπτει ότι το **οικονομικό σκέλος των επιπτώσεων**, ακόμη και αν η έντασή τους ποικίλλει, κινείται γενικώς προς μία δεδομένη κατεύθυνση που είναι αυτή που ορίζει η σύγκρουση των συμφερόντων στο πλαίσιο της οικονομίας της αγοράς. Μέσα από τη δημιουργία ενός εμπορικού πεζόδρομου, όπως συμβαίνει και με όλες τις αντίστοιχες παρεμβάσεις στον

αστικό χώρο ιδίως την τελευταία εικοσαετία, εξυπηρετείται κυρίως το μεγάλης κλίμακας ιδιωτικό κεφάλαιο.

Η δημιουργία ενός εμπορικού πεζόδρομου ήδη από το στάδιο της δημόσιας συζήτησης πριν τη λήψη της απόφασης συνοδεύεται σχεδόν πάντα από έντονες αντιδράσεις εκ μέρους όλων σχεδόν των εμπλεκόμενων (κατοίκων, ιδιοκτητών ακινήτων, καταστηματαρχών). Στις περισσότερες περιπτώσεις όμως όσοι από αυτούς τελικά παραμένουν στην περιοχή και μετά την υλοποίηση του έργου, μεταστρέφονται, εφόσον απολαμβάνουν σημαντικό οικονομικό όφελος. Οι υπόλοιποι, μέσα από τις διαδικασίες «φιλτραρίσματος» της αγοράς απλώς απομακρύνονται.

Ταυτόχρονα μία τέτοια παρέμβαση που γίνεται υπό αυτούς τους όρους είναι αναμενόμενο ότι πριμοδοτεί και συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες, αφού εγγράφεται σε μια συνολική στρατηγική για τη διαμόρφωση του δημόσιου χώρου που συνοδεύεται από την επικράτηση αντίστοιχων κοινωνικών προτύπων., αξιών, συμπεριφορών κλπ.

Ως προς τη νομοθεσία που διέπει γενικά αυτού του είδους τις παρεμβάσεις στον ελληνικό χώρο κρίνεται επαρκής. Εντοπίζονται φυσικά προβληματικά ζητήματα, που σχετίζονται γενικώς με την πολυπλοκότητα της πολεοδομικής νομοθεσίας αλλά κυρίως με τον ιδιότυπο τρόπο εφαρμογής της, που επιτρέπει αλληλεπικαλύψεις και αμοιβαίες ακυρώσεις διατάξεων και αποφάσεων. Έτσι η συχνή δημιουργία εμπορικών πεζόδρομων μέσω της διαδικασίας της κυκλοφοριακής ρύθμισης συντείνει στην ασάφεια εφόσον οι συγκεκριμένες παρεμβάσεις, ακόμη και αν είναι πολύ σημαντικές για τη λειτουργία της πόλης, μπορεί να μην εμφανιστούν ποτέ στο σχέδιο πόλης, δημιουργώντας έτσι μία εντελώς διαφορετική εικόνα από την προγραμματισμένη/ σχεδιασμένη.

Όπως και όλες τις πολεοδομικές παρεμβάσεις παρόμοιας κλίμακας, έτσι και η δημιουργία εμπορικών πεζόδρομων δεν έχει νόημα να κρίνεται με στόχο την κατάληξη σε απόλυτα αξιολογικά συμπεράσματα. Θεωρώντας ότι ο αστικός χώρος δεν είναι παρά η χωρική αποτύπωση οικονομικών και κοινωνικών συγκρούσεων σε μια δεδομένη στιγμή, γίνεται κατανοητό ότι καμία παρέμβαση δε μπορεί να κριθεί μονοσήμαντα και με όρους «γενικού καλού» ή και «γενικού κακού». Αντίθετα, με ένα βαθμό αφαίρεσης η κάθε παρέμβαση και το πλαίσιο στο οποίο γίνεται αποτελεί τεκμήριο του «ισοζυγίου» συμφερόντων που ίσχυε τη στιγμή που δημιουργήθηκε, και η εξέλιξή της επηρεάζεται από την «καμπύλη» αυτού του «ισοζυγίου». Έτσι, παρά τις όποιες ομοιότητες και δυνατότητες ομαδοποίησης, τελικά η πιο ασφαλής μέθοδος είναι, έχοντας κατά νου το γενικό πλαίσιο, να εξετάζονται και οι ειδικές παράμετροι κάθε περίπτωσης και να τίθενται τα αντίστοιχα κριτήρια.

## ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ

### Το παράδειγμα των εμπορικών πεζόδρομων του Δ.Χαλανδρίου

#### 8. Εισαγωγή

Το πρώτο μέρος της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας πραγματεύεται την εννοιολογική προσέγγιση της χωροθέτησης εμπορικών πεζόδρομων σε αστικά κέντρα, κυρίως από τη σκοπιά των επιπτώσεων που προκύπτουν από αυτή σε επίπεδο χρήσεων γης, μορφής λιανικού εμπορίου, πολιτικής γης καθώς και άλλων παραμέτρων που επηρεάζουν τα κυκλοφοριακά, οικονομικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά μιας αστικής περιοχής.

Σε αυτό το μέρος της διπλωματικής εργασίας θα εξεταστεί συγκεκριμένα η περίπτωση πεζοδρόμησης των οδών Χαϊμαντά- Κατσουλιέρη και Πλάτωνος, στο εμπορικό κέντρο του Δήμου Χαλανδρίου. Στόχος είναι να βρεθούν οι επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση αυτή σε οικονομικά, κοινωνικά, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης σε βάθος 20ετίας καθώς και γενικότερα η επιρροή αυτής στο δομημένο αστικό χώρο και να παρατηρηθούν τελικά στοιχεία που ενδεχομένως ομοιάζουν με άλλες περιπτώσεις, ώστε να εξαχθούν συμπεράσματα για μία σειρά επιπτώσεων που συνήθως επιφέρουν οι πεζοδρομήσεις εμπορικών οδών.

Αρχικά αναφέρονται κάποια βασικά χαρακτηριστικά που αφορούν στο Δήμο, στο εμπορικό κέντρο του Δήμου και στην περιοχή μελέτης ειδικότερα. Στη συνέχεια γίνεται περιγραφή της μορφής της περιοχής μελέτης κατά την υπάρχουσα κατάσταση, των φάσεων εξέλιξής αυτής και περιγραφή της κατάστασης πριν την πεζοδρόμηση. Βασικοί άξονες για την παραπάνω περιγραφή της μορφής και των επιπτώσεων της πεζοδρόμησης είναι οι χρήσεις γης, τα χαρακτηριστικά του εμπορίου, οι τιμές των ακινήτων, η στάση των εμπλεκομένων, ο αστικός εξοπλισμός, η ασφάλεια και η αστυνόμευση κ.α..

Η επιλογή της περίπτωσης αυτής έγινε έπειτα από βιβλιογραφική έρευνα αντίστοιχων παραδειγμάτων κυρίως στον αθηναϊκό χώρο. Η περίπτωση των Χαϊμαντά και Πλάτωνος παρουσίασε ιδιαίτερο ενδιαφέρον κατά τη βιβλιογραφική έρευνα καθώς αποτέλεσε ένα από τα πρώτα παραδείγματα πεζοδρόμησης οδών με εμπορική χρήση, η οποία προηγήθηκε χρονικά της πεζοδρόμησης της Ερμού (στο κέντρο της Αθήνας) κατά 4 χρόνια. Το γεγονός ότι η πεζοδρόμηση, ως μέσο/ μοχλός για την τόνωση του εμπορίου, δεν είχε παγιωθεί ως αντίληψη τη δεκαετία του '90 και τα όποια οφέλη και επιπτώσεις που θα προέκυπταν δεν ήταν απολύτως γνωστά και κατά μία έννοια όχι απόλυτα προβλέψιμα, έκανε την περίπτωση του Χαλανδρίου περισσότερο ελκυστική. Ένα ακόμα κριτήριο για την επιλογή αυτή είναι το γεγονός ότι το Χαλάνδρι από το 1990 και μετά αποτέλεσε ένα νέο πόλο εμπορίου στον αθηναϊκό χώρο ενισχύοντας την επιχειρηματικότητα της περιοχής και συμβάλλοντας στην τριτογενεοποίηση της οικονομίας του.

Για τη συλλογή των απαιτούμενων πληροφοριών συνέβαλλε ο Δήμος Χαλανδρίου, η τεχνική υπηρεσία του Δήμου, ο πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Χαλανδρίου κ. Ασημακόπουλος Γ., ο τοπικός Τύπος(Αμαρυσία), μεμονωμένοι δημότες της περιοχής μελέτης, επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται εκεί, χρήστες των πεζόδρομων και φυσικά ο επιβλέπων της διπλωματικής εργασίας.

## 9. Μεθοδολογικό Πλαίσιο

Στο πρώτο μέρος της διπλωματικής εργασίας ερευνώνται εννοιολογικά και μέσα από την αναφορά ποικίλων περιπτώσεων οι επιπτώσεις από τη χωροθέτηση ενός εμπορικού πεζόδρομου, ενώ στο δεύτερο αυτό μέρος υπάρχει εξειδίκευση στη μελέτη περίπτωσης των οδών Χαϊμαντά- Κατσουλιέρη και Πλάτωνος, στο Δήμο Χαλανδρίου.

Μία μελέτη περίπτωσης μπορεί να είναι περιγραφική ή αναλυτική<sup>62</sup>. Η συγκεκριμένη μελέτη περίπτωσης θα λειτουργήσει υποστηρικτικά ως εργαλείο, για να εξεταστούν οι επιμέρους επιπτώσεις που αναφέρονται στο πρώτο μέρος της εργασίας αυτής και θα εστιάζει στο περιγραφικό κομμάτι. Δηλαδή, θα εξεταστεί η περιοχή μελέτης υπό τους άξονες που ορίστηκαν ως βασικοί για την ανάλυση των επιπτώσεων που έχει ένας εμπορικός πεζόδρομος.

Η ανάλυση αυτή θα γίνει σε τρία στάδια. Αφού αναλυθούν τα βασικά χαρακτηριστικά του Δήμου όπου βρίσκονται οι πεζόδρομοι και τα βασικά χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης, εξετάζεται η εικόνα των οδών πριν την πεζοδρόμηση, κατά τη φάση κατασκευής καθώς και η εξέλιξη του χώρου μετά την ολοκλήρωση του έργου. Στη συνέχεια, αναφέρονται τα οφέλη και οι επιπτώσεις που παρατηρήθηκαν από το νέο καθεστώς σε συνδυασμό με την αντιμετώπιση που είχε το έργο από τους εμπλεκόμενους (άμεσα και έμμεσα). Στο τελευταίο στάδιο γίνεται ο κριτικός σχολιασμός για το έργο αυτό της πεζοδρόμησης μέσα στα πλαίσια που αφορούν στη διπλωματική αυτή εργασία.

---

<sup>62</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/Case\\_study](http://en.wikipedia.org/wiki/Case_study)



## **10. Γενικά Χαρακτηριστικά- Δήμος Χαλανδρίου**

Τα στοιχεία που παρατίθενται παρακάτω είναι ένας συνδυασμός δεδομένων που παρουσιάζονται στο Ολοκληρωμένο Τοπικό Πρόγραμμα Βιώσιμης Ανάπτυξης “Habitat Agenda” του Σ.Β.Α.Α. για τους Δήμους Χαλανδρίου, Αγ. Παρασκευής, Χολαργού, Παπάγου, Ν. Ψυχικού, Ψυχικού, Φιλοθέης (2007), των δεδομένων που παρουσιάζονται στο επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου Χαλανδρίου 2007-2010 καθώς και της Μελέτης Αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου.

### **10.1. Ταυτότητα Δήμου**

Ο Δήμος Χαλανδρίου έχει, σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ (1991), συνολική έκταση 9,6 τετρ. χιλιόμετρα και βρίσκεται στη βόρεια-βορειοανατολική πλευρά του Λεκανοπεδίου. Βρίσκεται σε μέσο σταθμικό υψόμετρο 185 μέτρων και σε απόσταση 6 χλμ βορειοανατολικά της Αθήνας.

Αποτελεί ένα από τα βόρεια -βορειοανατολικά προάστια του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Πρωτευούσης και συγκεντρώνει σημαντικές υπερτοπικές λειτουργίες του επιχειρηματικού τομέα της οικονομίας. Ο Δήμος, όπως αναφέρεται και στη Μελέτη Αναθεώρησης του Γ.Π.Σ. Χαλανδρίου, έχει ένα μεταβατικό χαρακτήρα αναδεικνύοντας τις επιπτώσεις της επέκτασης του αστικού ιστού και της διάχυση κεντρικών λειτουργιών σε νέες περιοχές εκτός του παραδοσιακού κέντρου του Λεκανοπέδιου Αττικής.

Η θέση του σε σχέση με τους όμορους δήμους είναι: ανατολικά συνορεύει με το Δήμο Αγίας Παρασκευής, βορειοανατολικά με το Δήμο Γέρακα, βόρεια με τους Δήμους Βριλησίων και Μαρουσίου, δυτικά με το Δήμο Φιλοθέης- Ψυχικού και τέλος νότια με το Δήμο Χολαργού. Τα διοικητικά όρια του δήμου εκτείνονται από την Ρεματιά μέχρι και τους πρόποδες του Πεντελικού Όρους.

Ο Δήμος προσδιορίζεται από μία σειρά οδικούς άξονες υπεραστικής σημασίας οι οποίοι καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό τη λειτουργία και τη δυναμική του. Πρόκειται για τη Λεωφόρο Κηφισίας στα δυτικά, τη Λεωφόρο Μεσογείων στα Ανατολικά, τους άξονες Εθνικής Αντιστάσεως, Κ. Παλαιολόγου, Δουκίσσης Πλακεντίας, Ανδρ. Παπανδρέου, Κ. Βάρναλη, Λ. Πεντέλης μέσα στο Δήμο και την Αττική Οδό που διατρέχει το βόρειο ανατολικό τμήμα του.

Η σημερινή ταυτότητα του Δήμου έχει προκύψει από πολλές μεταβολές καθώς η αλματώδης ανάπτυξη που έχει λάβει χώρα δημιούργησε νέα τάξη πραγμάτων. Η πληθυσμιακή αύξηση, η ταχεία και ανεξέλεγκτη δόμηση, η αλλοίωση του κοινωνικού ιστού καθώς και η ανάπτυξη εμπορικών επιχειρήσεων και υπηρεσιών συνετέλεσαν στην παραπάνω εξέλιξη.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό του Δήμου Χαλανδρίου, το οποίο παρουσιάζει και ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την εργασία αυτή, είναι η ύπαρξη ενός εύρωστου επιχειρηματικού και εμπορικού κέντρου που παρουσιάζει αυτάρκεια σε αρκετούς τομείς.

Τέλος, ένα ακόμη χαρακτηριστικό του Χαλανδρίου είναι η μεγάλη αξία γης που επικρατεί στο σύνολο του Δήμου.

### **10.2. Ιστορική Εξέλιξη**

Το Χαλάνδρι κατοικείται ήδη από την εποχή του Χαλκού και έφερε το όνομα Φλύα, που σημαίνει εύκαρπη γη. Η Φλύα μετονομάζεται σε Χαλάνδρι κατά τους Βυζαντινούς χρόνους. Το 1909 για πρώτη φορά τίθεται σε εφαρμογή σχέδιο πόλης και διαμορφώνεται με βασικό

άξονα την οδό Κηφισίας. Μέχρι το 1925 η περιοχή ανήκε διοικητικά στο Δήμο Αθηναίων και είχε αναπτυχθεί έντονη βιοτεχνική και εμπορική δραστηριότητα ενώ συνεχίζονταν και οι γεωργικές δραστηριότητες.

Με τη βελτίωση του οδικού άξονα (Κηφισίας) η περιοχή Χαλανδρίου μετατρέπεται σε θέρετρο και τόπο εξοχής για τους Αθηναίους. Δημιουργούνται πολλά καφενεία, ζαχαροπλαστεία και εξοχικές ταβέρνες ορισμένα από τα οποία είναι γνωστά σε όλη την Αθήνα και διατηρούνται μέχρι και σήμερα (Αδάμ, Γκίνης, Μποέμ, Ηραίο, Ήβη, Ρέμβη, Φαρίντα).

Μετά την Μικρασιατική καταστροφή και την ανταλλαγή πληθυσμών, στην περιοχή του Χαλανδρίου εγκαθίστανται πολλοί πρόσφυγες, οι οποίοι δίνουν νέα δυναμική και εξέλιξη στην περιοχή. Το 1925 η περιοχή αποσπάται από το Δήμο Αθηναίων και ανακηρύσσεται σε ανεξάρτητη κοινότητα, ενώ στις αρχές του 1945 μετατρέπεται σε Δήμο.

Στα επόμενα χρόνια παρατηρείται ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση, αυξημένη δόμηση, κοινωνική αλλοίωση αλλά και δημιουργία ενός εύρωστου εμπορικού και επιχειρηματικού κέντρου. Το εμπορικό και επιχειρηματικό αυτό κέντρο έχει αντίκτυπο στο σύνολο των Βορείων Προαστίων, καθιστώντας έτσι το Δήμο σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με τους γειτονικούς του.

### 10.3. Πληθυσμιακά και Δημογραφικά Μεγέθη

#### Πληθυσμός

Ο Δήμος Χαλανδρίου έχει μόνιμο πληθυσμό σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ (2001) 71.684 άτομα (πίνακας 2). Ο πληθυσμός παρουσίασε ραγδαία αύξηση από το 1961 και μετά, τόσο λόγω εσωτερικής μετανάστευσης που παρουσιάστηκε στην Περιφέρεια Αττικής όσο και λόγω της ένταξης, κατά τα τελευταία χρόνια, νέων περιοχών στο σχέδιο πόλης .

Έτος Απογραφής	1991	2001
<b>ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ</b>	67.724	71.684

Πίνακας 2: Πληθυσμός Δήμου Χαλανδρίου  
Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.

Ο Πραγματικός πληθυσμός του Δήμου Χαλανδρίου το 2001 ωστόσο, σύμφωνα με στοιχεία του Δήμου παρουσιάζεται να είναι 71.884 άτομα, ενώ κατά τα έτη 1981 – 2001 παρουσίασε τις παρακάτω μεταβολές :

Έτος	Πληθυσμός	Μεταβολή
1981	5.432	
1991	66.285	22,0%
2001	71.884	8,1 %

Πίνακας 3: Μεταβολή Πραγματικού Πληθυσμού Δήμου Χαλανδρίου 1981-2001  
Πηγή: Μελέτη Αναθεώρησης Γ.Π.Σ. Δήμου Χαλανδρίου

Ο πληθυσμός του Δήμου από το 1951 και μετά αυξάνεται με σημαντικό ρυθμό, ο οποίος βαίνει μειούμενος κατά τις τελευταίες δεκαετίες. Κατά τη δεκαετία 1951-1961 ο πληθυσμός αυξάνεται κατά 71%, τη δεκαετία 1961-1971 κατά 39,5%, τη δεκαετία 1971-1981 κατά 51%, τη δεκαετία 1981-1991 κατά 22% και τέλος τη δεκαετία 1991-2001 ο πληθυσμός αυξάνεται κατά 8,1% (πίνακας 3).

Όσον αφορά τις μεταβολές του πραγματικού πληθυσμού του Δήμου Χαλανδρίου, σε σχέση με τη Νομαρχία Αθήνας, την Περιφ. Αττικής και το Σύνολο της Χώρας τα σχετικά στοιχεία παρουσιάζονται στον πίνακα 4 που ακολουθεί:

	Δήμος Χαλανδρίου	Νομαρχία Αθηνών	Περιφέρεια Αττικής	Σύνολο Χώρας
1981 – 1991	22,0%	1,6%	4,6%	5,3%
1991 – 2001	8,1 %	3,4%	6,8%	6,9%

Πίνακας 4:Μεταβολή Πραγματικού Πληθυσμού συγκριτικά με Νομαρχία, Περιφέρεια, Χώρα  
Πηγή: Μελέτη Αναθεώρησης Γ.Π.Σ. Δήμου Χαλανδρίου

Ο Δήμος Χαλανδρίου εκτιμά ότι ο πληθυσμός το 2007 ήταν 80.000-85.000 κάτοικοι. Η σύνθεση του πληθυσμού ως προς το φύλο, το 2001, δείχνει ότι οι γυναίκες υπερτερούν των ανδρών (53,8% έναντι 46,2% το 2001).

Το μέσο μέγεθος νοικοκυριού, το 2001, ανέρχεται σε 2,7 άτομα για το Δήμο Χαλανδρίου, έναντι 2,75 για το σύνολο των δήμων της ευρύτερης περιοχής.

Η πληθυσμιακή πυκνότητα, η οποία αποτελεί ακόμα έναν από τους σημαντικότερους δείκτες για την αποτίμηση των συνθηκών διαβίωσης σε μια περιοχή, είναι 75,5 άτομα ανά εκτάριο. Στον πίνακα 5 φαίνεται η μικτή πυκνότητα πληθυσμού ανά δήμο της ευρύτερης περιοχής του βορειοανατολικού Π.Σ.Π., δηλαδή ο αριθμός ατόμων ανά εκτάριο στην έκταση που καταλαμβάνουν οι οικισμοί, όπως αυτή ορίζεται από τα στοιχεία της ΕΣΥΕ για την κατανομή σε βασικές κατηγορίες χρήσεων. Ο Δήμος Χαλανδρίου κατατάσσεται σε μια ενδιάμεση θέση από άποψη πυκνότητας σε σχέση με τους όμορους Δήμους. Αντίστοιχα μεγέθη εμφανίζουν οι δήμοι Βριλησίων και Αμαρουσίου, υψηλότερες πυκνότητες εμφανίζουν οι δήμοι Χολαργού, Αγ. Παρασκευής και Νέου Ψυχικού, ενώ οι υπόλοιποι δήμοι εμφανίζουν σαφώς χαμηλότερες πυκνότητες.

	Έκταση οικισμών (τ.χλμ)	Πληθυσμός ΕΣΥΕ 2001	Μικτή Πυκνότητα Ατομα / Ha
Δ.Χαλανδρίου	9,5	71.684	75,5
Δ.Μελισσίων	3,5	19.526	55,8
Δ.Βριλησίων	3,6	25.582	71,1
Κοιν. Νέας Πεντέλης	1,1	6.156	56,0
Κοιν. Πεντέλης	3,1	4.829	15,6
Δ.Αμαρουσίου	10,1	69.470	68,8
Δ.Φιλοθέης	2,3	7.310	31,8
Δ.Ψυχικού	2,5	10.901	43,6
Δ. Νέου Ψυχικού	1,0	10.848	108,5
Δ. Αγίας Παρασκευής	5,3	56.836	107,2
Δ. Χολαργού	2,5	32.166	128,7
Δ. Παπάγου	2,6	13.207	50,8
Δ. Γέρακα	6,8	13.921	20,5
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΩΝ</b>	<b>53,9</b>	<b>342.436</b>	<b>63,5</b>
<b>ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ</b>	<b>322,4</b>	<b>3.761.810</b>	<b>116,7</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ</b>	<b>5303,2</b>	<b>10.964.020</b>	<b>20,7</b>

Πίνακας 5: Μικτή Πυκνότητα Πληθυσμού 2001

Πηγή: Μελέτη Αναθεώρησης Γ.Π.Σ. Δήμου Χαλανδρίου

Τέλος, ο Δήμος Χαλανδρίου είναι οργανωμένος σε 17 πολεοδομικές ενότητες. Η περιοχή μελέτης της εργασίας αυτής βρίσκεται στην 6<sup>η</sup> πολεοδομική ενότητα. Παρακάτω φαίνεται πίνακας με την έκταση και τον πληθυσμό που αντιστοιχεί σε κάθε πολεοδομική ενότητα, καθώς και το λόγο αυτών (πίνακας 6).

ονομασίες	Έκταση* (Ha)	Πληθυσμός ΕΣΥΕ 2001	Πυκνότητα Ατομα / Ha	Μέσος Σ.Δ.
Πολεοδομική Ενότητα 1	28,2	4144	147,0	0,90
Πολεοδομική Ενότητα 2	35,1	5323	151,7	0,90
Πολεοδομική Ενότητα 3	40,1	3246	80,9	1,00
Πολεοδομική Ενότητα 4	28,3	2947	104,1	1,00
Πολεοδομική Ενότητα 5	36,5	5415	148,4	0,90
<b>Πολεοδομική Ενότητα 6</b>	<b>49,5</b>	<b>6721</b>	<b>135,8</b>	<b>1,20</b>
Πολεοδομική Ενότητα 7	40,4	5772	142,9	1,10
Πολεοδομική Ενότητα 8	67,3	9367	139,2	1,00
Πολεοδομική Ενότητα 9	44,1	5588	126,7	0,90
Πολεοδομική Ενότητα 10	35,2	5258	149,4	0,90
Πολεοδομική Ενότητα 11	29,2	1654	56,6	0,90
Πολεοδομική Ενότητα 12	42,3	4669	110,4	0,90
Πολεοδομική Ενότητα 13	21,3	3445	161,7	0,90
Πολεοδομική Ενότητα 14	40,9	5461	133,5	0,90
Πολεοδομική Ενότητα 15	83,6	2213	26,5	0,80
Πολεοδομική Ενότητα 16	6,3	72	11,4	0,80
Πολεοδομική Ενότητα 17	25,4	227	8,9	0,60
<b>ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ</b>	<b>653,7</b>	<b>71522</b>	<b>109,4</b>	<b>0,94</b>

Πίνακας 6: Πολεοδομικές ενότητες Δήμου Χαλανδρίου  
Πηγή: Μελέτη Αναθεώρησης Γ.Π.Σ. Χαλανδρίου

#### Επίπεδο Εκπαίδευσης

Ο Δήμος Χαλανδρίου ανήκει στους δήμους όπου το επίπεδο εκπαίδευσης είναι πολύ υψηλότερο από το μέσο του λεκανοπεδίου και, κατά μείζονα λόγο, από το μέσο της χώρας.

Έτσι, το 34,7% έχουν ανώτερη και ανώτατη εκπαίδευση, 40,8% μέση εκπαίδευση, 22,3% στοιχειώδη εκπαίδευση και το 2,2% είναι αγράμματοι (το μεγάλο ποσοστό αγράμματων φαίνεται να οφείλεται κυρίως στην ύπαρξη αθίγγανων και αλλοδαπών).

Από τα παραπάνω ποσοστά καταγράφεται η συχνότερη παρουσία επαγγελματικών κατηγοριών που συνδέονται με υψηλά και μεσαία εισοδήματα.

#### **10.4. Οικονομικές Δραστηριότητες**

Η οικονομική φυσιογνωμία του Δήμου αντιστοιχεί στο σύνθετο και διαφοροποιημένο χαρακτήρα του, δηλαδή στο γεγονός ότι συγκεντρώνει στις διάφορες περιοχές του κεντρικές λειτουργίες, λειτουργίες παραδοσιακού προαστίου και λειτουργίες νεο-αναπτυσσόμενων περιοχών. Αποτελεί τόπο κατοικίας ενός μεγάλου αριθμού κατοίκων, η πλειοψηφία των οποίων, με κριτήρια τα χαρακτηριστικά της απασχόλησής τους, δηλ. την απασχόληση κατά κλάδο, την απασχόληση κατά ομάδες ατομικών επαγγελμάτων και την απασχόληση κατά θέση στο επάγγελμα, μπορεί να θεωρηθεί ότι αντιστοιχεί στα μεσαία προς ανώτερα οικονομικά στρώματα του πληθυσμού του Λεκανοπεδίου.

Στο Δήμο βρίσκεται εγκατεστημένος ένας σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων Α.Ε. και Ε.Π.Ε., ο οποίος συγκεντρώνει αντίστοιχα και σημαντικό αριθμό απασχολούμενων.

Συνολικά στο Δήμο λειτουργούσαν (στοιχεία 2006<sup>63</sup>):

- 11 επιχειρήσεις του πρωτογενή τομέα με 244 απασχολούμενους,
- 408 επιχειρήσεις του δευτερογενή τομέα με 19.216 απασχολούμενους
- 952 επιχειρήσεις του τριτογενή τομέα με 26.622 απασχολούμενους.

Στα μεγέθη αυτά θα πρέπει να προστεθούν και επιχειρήσεις άλλων νομικών μορφών (Ο.Ε. και προσωπικές), οι οποίες κατά κανόνα μπορεί να θεωρηθεί ότι απασχολούν περιορισμένο αριθμό εργαζομένων η κάθε μία και για τις μονάδες αυτές δεν υπάρχουν στοιχεία.

Ήδη, όμως, με τα διαθέσιμα στοιχεία, ο δείκτης των απασχολούμενων στο Δήμο με τιμή 643,5 εργαζόμενους στο Δήμο ανά 1000 κατοίκους, υπερβαίνει σημαντικά τον αριθμό των απασχολούμενων κατοίκων του Δήμου, αναδεικνύοντας τη λειτουργία του Δήμου ως τόπου εγκατάστασης επιχειρήσεων, ορισμένες από τις οποίες, με κριτήριο τη μέση απασχόληση ανά κατάστημα, απασχολούν σημαντικό αριθμό εργαζομένων.

Η οικονομική φυσιογνωμία του Δήμου Χαλανδρίου περιγράφεται και σύμφωνα με στοιχεία της απασχόλησης των κατοίκων ανά τομέα δραστηριότητας. Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός το 2001 ήταν 33.052. Το ποσοστό του ενεργού πληθυσμού (46,11%) βρίσκεται σε ανάλογα επίπεδα σε σχέση με την περιφέρεια και το σύνολο της χώρας (44,54% και 42,15% αντίστοιχα).

Οι παραγωγικές δραστηριότητες του Δήμου Χαλανδρίου, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, είναι κυρίως στον Τριτογενή Τομέα απασχόλησης, στον κλάδο του εμπορίου και των υπηρεσιών. Όπως φαίνεται στον πίνακα 7 στον πρωτογενή τομέα έχει δραστηριοποιηθεί το 0,7% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, στο δευτερογενή το 16,17% ενώ στον τριτογενή το 76,38%.

	Πρωτογενής Τομέας	Δευτερογενής Τομέας	Τριτογενής Τομέας
Σύνολο Ελλάδας	14,49	21,77	58,44
Αττική	1,34	23,15	69,57
Νομαρχία Αθηνών	0,50	21,67	72,04
Δήμος Χαλανδρίου	0,70	16,17	76,38

Πίνακας 7: Επίπεδα απασχόλησης ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας

Πηγή: Επιχειρησιακό σχέδιο Δήμου Χαλανδρίου

Αναλυτικότερα, στο σύνολο του ενεργού οικονομικά πληθυσμού (33.052 άτομα) μεγαλύτερη απασχόληση παρουσιάζεται στον τομέα του εμπορίου (Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων, οχημάτων, μοτοσυκλετών και ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης) με 4.667 απασχολούμενους, ενώ ακολουθεί ο τομέας της Διαχείρισης ακίνητης περιουσίας (εκμισθώσεις και επιχειρηματικές δραστηριότητες) με 3.557 απασχολούμενους. Στον πίνακα 8 παρουσιάζεται μία αναλυτική κατάσταση της θέσης στο επάγγελμα και στο είδος απασχόλησης, που αφορά τον πραγματικό πληθυσμό Χαλανδρίου, κατά την απογραφή της ΕΣΥΕ το 2001.

<sup>63</sup> Ολοκληρωμένο Τοπικό Πρόγραμμα Βιώσιμης Ανάπτυξης Habitat Agenda του συνδέσμου Βόρειας και Ανατολικής Αθήνας

	Σύνολο	Θέση στο επάγγελμα				
		Εργοδότες	Εργαζόμενοι για δικό τους λογαριασμό	Μισθωτοί	Συμβοηθούσα και μη αμειβόμενα μέλη νοικοκυριού	Νέοι
<b>ΔΗΜΟΣ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ</b>	<b>33.052</b>	<b>3.682</b>	<b>3.541</b>	<b>23.857</b>	<b>358</b>	<b>1.614</b>
Γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα, δασοκομία <sup>13</sup>	209	22	80	75	32	0
Αλιεία <sup>14</sup>	7	1	1	4	1	0
Ορυχεία και λατομεία	16	3	2	10	1	0
Μεταποιητικές βιομηχανίες	3.008	445	264	2.226	73	0
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου και νερού	289	1	2	286	0	0
Κατασκευές	1.647	214	290	1.130	13	0
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων, οχημάτων, μοτοσυκλετών και ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης	4.667	1.559	366	2.622	120	0
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	1.114	254	30	788	42	0
Μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες	2.009	107	233	1.660	9	0
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί	1.929	45	113	1.769	2	0
Διαχείριση ακίνητης περιουσίας, εκμισθώσεις και επιχειρηματικές δραστηριότητες	3.557	420	1.050	2.066	21	0
Δημόσια διοίκηση και άμυνα, υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	2.886	0	0	2.886	0	0
Εκπαίδευση	2.809	87	125	2.596	1	0
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	2.329	99	392	1.835	3	0
Δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών υπέρ του κοινωνικού ή ατομικού χαρακτήρα	1.536	160	238	1.125	13	0
Ιδιωτικά νοικοκυριά που απασχολούν οικιακό προσωπικό	534	0	50	484	0	0
Ετερόδοκοι οργανισμοί και όργανα	52	0	0	52	0	0
Νέοι	1.614	0	0	0	0	1.614
Δήλωσαν ασαφώς ή δε δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας	2.840	265	305	2.243	27	0

Πίνακας 8: Θέση στο Επάγγελμα, Πραγματικός Πληθυσμός Δήμος Χαλανδρίου

Πηγή: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Χαλανδρίου

Περαιτέρω ανάλυση για την οικονομική δραστηριότητα, κυρίως αυτή που αφορά στον τριτογενή τομέα ακολουθεί σε επόμενο κεφάλαιο (12.1.).

## 10.5. Φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

### 10.5.1. Φυσικό Περιβάλλον

Ο Δήμος Χαλανδρίου έχει μέσο σταθμικό υψόμετρο 185 μέτρα και ως αστική περιοχή έχει το αναμενόμενο οικοσύστημα. Επιπλέον διασχίζεται σε μήκος 3 χιλμ. από μία ρεματιά, τη Ρεματιάς Πεντέλης – Χαλανδρίου όπου συναντάται πλούσια βιοποικιλότητα χλωρίδας και ορνιθοπανίδας, η οποία έχει χαρακτηριστεί ως “Προστατευόμενο Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους”. Στα όρια του Δήμου Χαλανδρίου με τα Βριλήσσια υπάρχει και το ρέμα

Βριλησσός (ή Φιλοθέης) . Τα ρέματα αυτά αποτελούν σημαντικούς πνεύμονες πρασίνου και επηρεάζουν ευεργετικά το μικροκλίμα της περιοχής.

Ο Δήμος αντιμετωπίζει τα κλασσικά προβλήματα ρύπανσης μίας αστικής περιοχής. Η κύρια πηγή ρύπανσης είναι η κυκλοφορία των οχημάτων στις μεγάλες οδικές αρτηρίες (Λ. Μεσογείων, Λ. Κηφισίας, Αττική Οδός). Επίσης υπάρχει πολύ μεγάλη επιβάρυνση στην κυκλοφορία λόγω της εγκατάστασης εταιριών τοπικών και υπερτοπικών ενδιαφερόντων στο Χαλάνδρι καθώς και την ευρύτερη περιοχή. Επίσης το εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου συνεισφέρει στην αύξηση κυκλοφοριακών προβλημάτων καθώς και του επιπέδου ρύπανσης.

#### Κλίμα

Η περιοχή ανήκει, από κλιματική άποψη, στη μεσογειακή περιοχή με κλίμα «εύκρατο θερμό υπό-τροπικό» και χαρακτηρίζεται από καλοκαίρια με κυκλοφορία υπό-τροπικού και θερμού -ξηρού αέρα και από χειμώνες με κυκλοφορία μαζών σχετικά δροσερού αέρα της εύκρατης ζώνης.

#### Έδαφος

Η περιοχή του Δήμου είναι, στο μεγαλύτερο τμήμα της, αστικοποιημένη με αποτέλεσμα το φυσικό έδαφος να έχει αλλοιωθεί πλήρως από τις ανθρώπινες επεμβάσεις. Η συνεχιζόμενη κάλυψη των λίγων ανοιχτών οικοπέδων με κτίσματα και η κατασκευή δρόμων συρρικνώνει περαιτέρω τις φυσικές διεργασίες που λαμβάνουν χώρα στην επιφάνεια του εδάφους (κατεΐσδυση, διάβρωση κλπ).

#### Θεσμοθετημένες περιοχές προστασίας

Σύμφωνα με το Ν.1650/86 το ρέμα Πολύδροσου (Πεντέλης-Χαλανδρίου) και η παραρεμάτια περιοχή του βρίσκονται υπό καθεστώς προστασίας. Συγκεκριμένα με το Π.Δ. 9-8-95 (ΦΕΚ 659/Δ/6-9-95) χαρακτηρίστηκε το χειμμαρικό ρέμα Πεντέλης-Χαλανδρίου ως προστατευόμενο τοπίο και καθορίστηκαν τα όρια ζωνών προστασίας αυτού με επιβολή όρων απαγορεύσεων και περιορισμών εντός αυτών.

Το Προεδρικό Διάταγμα 659/6 Σεπτεμβρίου 1995 χαρακτηρίζει το χειμμαρικό ρέμα Πεντέλης-Χαλανδρίου προστατευόμενο τοπίο και, σύμφωνα με την παρ. 1.5<sup>α</sup> του άρθρου 4 "επιβάλλεται η διαμόρφωση των υφιστάμενων οδών, πλην αυτών που εντάσσονται στο δασικό οδικό δίκτυο της περιοχής σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας".

Συγκεκριμένα θεσμοθετήθηκε ζώνη Α μέσα στην κοίτη και τα πρανή του ρεματός μέχρι την ρυμοτομική γραμμή του εν επαφή οικοδομήσιμου χώρου (Ο.Τ.) που χαρακτηρίστηκε "προστατευόμενος φυσικός σχηματισμός" και ζώνη Β στην οποία περιλαμβάνονται τα πρώτα Ο.Τ. που έχουν πρόσωπο στη ρεματιά (ζώνη Α) που χαρακτηρίστηκε "προστατευόμενο αστικό τοπίο".

### **10.5.2. Πολιτιστικό Περιβάλλον**

Ο Δήμος Χαλανδρίου έχει μία πληθώρα πολιτιστικών υποδομών, και πολιτιστικών συλλόγων. Διαθέτει ιστορικά και πολιτιστικά μνημεία, όπως το Αδριάνειο Υδραγωγείο, καθώς και αρκετά κτήματα, όπως το κτήμα Δουζένη και το κτήμα Πραπόπουλου.

Οι δράσεις σε θέματα περιβαλλοντικά, πολιτισμικά, εικαστικών τεχνών, χορού, κλπ. έχουν διάρκεια καθ' όλη την διάρκεια του έτους από δημοτικούς και ιδιωτικούς φορείς, εθελοντές κλπ.

Από πλευράς του Δήμου τα κύρια νομικά πρόσωπα για αντίστοιχες εκδηλώσεις είναι το Αετοπούλειο Πολιτιστικό κέντρο, η Δημοτική Φιλαρμονική, τα ΚΑΠΗ που συμμετέχουν σε πολιτιστικά δρώμενα, η Δημοτική Επιχείρηση Πολιτιστικής Ανάπτυξης Χαλανδρίου, ο Οργανισμός Νεολαίας και Άθλησης Δήμου Χαλανδρίου, το Θέατρο Ρεματιάς, το Ίδρυμα Ζήση και τέλος το Γραφείο Παιδείας του Δήμου.

Υπάρχουν ακόμα αρκετοί θερινοί κινηματογράφοι, οι οποίοι έχουν χαρακτηριστεί και διατηρητέοι.



## 10.6. Μεταφορική Υποδομή και Μετακινήσεις

Οι μετακινήσεις στο Δήμο Χαλανδρίου γίνονται κατά κανόνα οδικά και με Μ.Μ.Μ..

### Χρήση των Μ.Μ.Μ. για τις μετακινήσεις

Η εξυπηρέτηση του Δήμου Χαλανδρίου από τα Μ.Μ.Μ. αυτή τη στιγμή γίνεται από λεωφορειακές γραμμές της ΕΘΕΛ, του ΟΑΣΑ, και τις γραμμές των ΗΛΠΑΠ, ενώ από το Δήμο διέρχεται η γραμμή 3 του Μετρό με τους σταθμούς “Χαλάνδρι”, “Δουκίσσης Πλακεντίας”, Νομισματοκοπείο”, “Χολαργός”, “Εθνική Αμυνα” να εξυπηρετούν άμεσα τους κατοίκους του Χαλανδρίου σε συνδυασμό με τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο, τα λεωφορεία της ΕΘΕΛ και του Δήμου.

Οι συγκοινωνιακές γραμμές που εξυπηρετούν το Χαλάνδρι και το συνδέουν με το κέντρο της Αθήνας αλλά και με άλλες περιοχές της Αττικής (τα Ανω Λιόσια, τους Αγ.Ανάργυρους, την Αγ.Παρασκευή, την Ανθούσα, την Κηφισιά, τους Αμπελόκηπους, το Π.Φάληρο, το Πολύδροσο, τα Γλυκά Νερά κ.α.) είναι πολλές. Σε γενικές γραμμές ο Δήμος έχει μία ικανοποιητική κάλυψη από Μ.Μ.Μ. η οποία βελτιώνεται με τα χρόνια. Παρόλα αυτά παραμένουν κάποια στοιχεία ανομοιογένειας σε ότι αφορά κυρίως τα λειτουργικά χαρακτηριστικά αλλά και τη συγκέντρωση αφετηριών στο ήδη επιβαρυσμένο κέντρο του Δήμου.

Ακόμα εντοπίζονται μικρές μεμονωμένες περιοχές όπου η κάλυψη από τα Μ.Μ.Μ. δεν είναι επαρκής καθώς οι κάτοικοι των περιοχών αυτών είναι αναγκασμένοι να διανύουν αποστάσεις μεγαλύτερες των 400μ για την πρόσβαση σε κάποια γραμμή Μ.Μ.Μ.. Οι περιοχές αυτές είναι κυρίως οι νεόδμητες όπου μέχρι τώρα δεν υπήρχε η ανάγκη για συγκοινωνιακή σύνδεση με Μ.Μ.Μ.. Τέτοιες περιοχές είναι η περιοχή Πάτημα Χαλανδρίου, η περιοχή του Δημοτικού Νεκροταφείου καθώς και περιοχές στο Ανω Χαλάνδρι και κυρίως αυτές που γειτνιάζουν με την Αττική Οδό.

Το Φεβρουάριο του 2005 είχε εκπονηθεί μελέτη “Αστική Ανάπλαση και συνακόλουθες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στο Δήμο Χαλανδρίου”.

### Χρήση του ΙΧ για τις μετακινήσεις

Η εξυπηρέτηση των ιδιωτικών οχημάτων στο Δήμο Χαλανδρίου γίνεται μέσω του βασικού οδικού δικτύου αλλά και μέσω των μεγάλων οδικών αξόνων (Λ.Μεσογείων, Λ.Κηφισίας, Λ.Δουκίσσης Πλακεντίας) καθώς και μέσω οδών ταχείας κυκλοφορίας (Αττική Οδός, Περιφερειακή Υμηττού).

Σύμφωνα με την παραπάνω μελέτη “Αστική Ανάπλαση και συνακόλουθες Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις στο Δήμο Χαλανδρίου”, ο Δήμος Χαλανδρίου αντιμετωπίζει λόγω της χωροταξικής και πολεοδομικής του εξέλιξης σοβαρά προβλήματα σε ότι αφορά τις μετακινήσεις καθώς<sup>64</sup>:

- Η ανάπτυξη του δεν είναι απόρροια ενός συνολικού σχεδιασμού αλλά αποτέλεσμα διαδοχικών επεκτάσεων του αρχικού πυρήνα με αποτέλεσμα μεγάλες ανομοιομορφίες και ασυνέχειες στον πολεοδομικό ιστό.
- Οι βασικές τοπικές οδικές αρτηρίες λειτουργούν παράλληλα ως υπερτοπικές (Εθν.Αντιστάσεως, Πεντέλης, Βάρναλη, Δουκ.Πλακεντίας, Αγ.Παρασκευής) με συνέπεια την αύξηση όχλησης από διερχόμενη διαμπερή κυκλοφορία. Η όχληση είναι μεγαλύτερη από το γεγονός ότι οι αρτηρίες αυτές διασχίζουν το κέντρο του Δήμου.

<sup>64</sup> Ολοκληρωμένο Τοπικό Πρόγραμμα Βιώσιμης Ανάπτυξης Habitat Agenda του συνδέσμου Βόρειας και Ανατολικής Αθήνας

- Η ανάπτυξη του κέντρου και η υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων και χρήσεων υπερτοπικής εμβέλειας έχει δημιουργήσει σημαντικά προβλήματα στάθμευσης και κυκλοφορίας.
- Η αύξηση του πληθυσμού σε συνδυασμό με την αύξηση της ιδιοκτησίας ΙΧ έχει σαν αποτέλεσμα την κατάληψη του δημόσιου χώρου από σταθμευμένα ΙΧ (παρόδια στάθμευση).

Όλα τα παραπάνω έχουν σαν αποτέλεσμα τα καθημερινά προβλήματα στάθμευσης και κυκλοφοριακής συμφόρησης στο κέντρο του Δήμου (Λ.Ανδρ.Παπανδρέου, Λ.Βασιλέως Γεωργίου, Οδός Αγίας Παρασκευής, Οδός Κολοκοτρώνη, Οδός 25<sup>ης</sup> Μαρτίου).

Πιο συγκεκριμένα οι αρτηρίες που παρουσιάζουν τους υψηλότερους κυκλοφοριακούς φόρτους αλλά και το μεγαλύτερο ποσοστό διερχόμενης κυκλοφορίας είναι: Εθν.Αντιστάσεως, Πεντέλης, Βάρναλη, Δουκ.Πλακεντίας, Γαρυττού, Αποστολοπούλου, Παλαιολόγου, Ριζαρείου, Μεταμορφώσεις, Ολύμπου.

#### Στάθμευση

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η πολεοδομική εξέλιξη και οργάνωση του Χαλανδρίου, η υπερσυγκέντρωση διαφορετικών χρήσεων και δραστηριοτήτων στο κέντρο αλλά και η αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ έχουν σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία σοβαρών προβλημάτων στάθμευσης τόσο στο κέντρο όσο και σε άλλες περιοχές του Δήμου.

Τα βασικά προβλήματα στάθμευσης εντοπίζονται στο κέντρο του Χαλανδρίου, όπου η παράνομη στάθμευση είναι πολύ εκτεταμένη και μάλιστα φθάνει στο σημείο να έχει τα ίδια μεγέθη και χαρακτηριστικά με αυτά της νόμιμης. Σημαντική είναι και η συμμετοχή των δικύκλων που σταθμεύουν χωρίς οργάνωση και έλεγχο επί της οδού και συχνά επί των πεζοδρομίων καθώς και η έλλειψη σταθμών αυτοκινήτων, που στην κεντρική περιοχή οι θέσεις που τους αναλογούν είναι λιγότερο από 5%.

Συνολικά και ιδιαίτερα στο κέντρο υπάρχει συστηματική παραβατικότητα και αναρχία σε ότι αφορά τη στάθμευση με αποτέλεσμα να παρακωλύεται η κυκλοφορία οχημάτων και πεζών, οι οποίοι αναγκάζονται να κατέλθουν συχνά στο οδόστρωμα, με αποτέλεσμα την επισφαλή μετακίνησή τους.

#### Μετακίνηση πεζή και Δίκτυο Ποδηλάτου

Οι συνθήκες κυκλοφορίας και στάθμευσης που αναφέρθηκαν προηγουμένως συνθέτουν και το περιβάλλον κίνησης πεζών και ποδηλάτων στο Χαλάνδρι, η οποία φαίνεται να αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα.

Όσον αφορά στις μετακινήσεις με το ποδήλατο χρησιμοποιείται το υπάρχον οδικό δίκτυο αλλά οι υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι σε δευτερεύουσες αρτηρίες και συλλεκτήριες οδούς καθώς και το μικρό πλάτος τοπικών οδών δεν επιτρέπουν με ασφάλεια την μεικτή κυκλοφορία ΙΧ και ποδηλάτου.

Παρ' όλα αυτά υπάρχουν οι δυνατότητες δημιουργίας λωρίδων για ποδήλατο, λόγω των κυκλοφοριακών και πολεοδομικών συνθηκών στα πλαίσια του προγράμματος INTER 4 για την αστική συνοχή των δήμων Ψυχικού, Φιλοθέης και Χαλανδρίου. Στα πλαίσια αυτά προβλέπεται η δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων που θα συνδέει όλες τις σημαντικές κοινόχρηστες λειτουργίες των παραπάνω δήμων.

Η πεζή μετακίνηση αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, πολλά από τα οποία οφείλονται στις συνθήκες κυκλοφορίας και στάθμευσης αλλά και στην κατάσταση των πεζοδρομίων από πλευράς πλάτους, ποιότητας και συντήρησης.

## 10.7. Χωροταξική και Πολεοδομική Οργάνωση- Χρήσεις γης

Το Χαλάνδρι είναι μία περιοχή με αμιγή και γενική κατοικία στο σύνολο της έκτασής του. Κατ' εξαίρεση το εμπορικό κέντρο του Δήμου αποτελεί πολεοδομικό κέντρο. Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου είναι υπό αναθεώρηση. Επίσης εκπονούνται πολεοδομικές μελέτες επέκτασης του Σχεδίου Πόλης για τις περιοχές Πεύκο Πολίτη, Πάτημα 2, Ζώνη Δουκίσσης Πλακεντίας και εκρεμμεί η πράξη εφαρμογής στην περιοχή Εθνος.

Η αναλογία οικοδομηθέντων (68,36%) και κοινόχρηστων εκτάσεων (31,64%) είναι αρκετά ικανοποιητική<sup>65</sup>. Ο Δήμος έχει αρκετές πυκνοκατοικημένες περιοχές, κυρίως στο κέντρο, με λίγα δίκτυα αναψυχής. Το ποσοστό δημοσίου πρασίνου δεν είναι αρκετό αλλά η σχετικά μικρή κάλυψη στα οικόπεδα επιτρέπει μεγαλύτερο ποσοστό ιδιωτικού πρασίνου, χωρίς βέβαια αυτό να θεωρείται αρκετό.

### Χωροταξική- Πολεοδομική Οργάνωση<sup>66</sup>

Η χωροταξική οργάνωση του Δήμου και τα δομικά και λειτουργικά στοιχεία που τον συγκροτούν είναι αλληλένδετα και εξαρτώνται τόσο από τα στοιχεία της ευρύτερης περιοχής των όμορων δήμων όσο και του κεντρικού πυρήνα του Λεκανοπεδίου και καθορίζεται από την πυκνή πολεοδομική συγκέντρωση του Δήμου Αθηναίων.

Η θέση του Δήμου στο Λεκανοπέδιο, καθώς και η μακρά ιστορία πολεοδομικών ρυθμίσεων έχει δημιουργήσει ένα σύνθετο και πολύπλοκο θεσμικό καθεστώς, όπως συμβαίνει και σε άλλους δήμους του Λεκανοπεδίου. Οι διαδοχικές εντάξεις, από την αρχική πολεοδομική ένταξη του Κεντρικού Χαλανδρίου, το 1931, μέχρι τις πρόσφατες της δεκαετίας του 1980, ακολουθούσαν την αποσπασματική θεώρηση της εποχής, χωρίς ένα γενικότερο σχεδιασμό.

Το πρώτο Γ.Π.Σ. του 1989, αντιμετωπίζει το Δήμο για πρώτη φορά ως ενιαία πολεοδομική περιοχή, καθορίζει 17 πολεοδομικές ενότητες, τις πυκνότητες και το μέσο Σ.Δ. για κάθε ενότητα, καθώς και τις θέσεις του κοινωνικού εξοπλισμού.

Με την τροποποίηση του Γ.Π.Σ. του 1993, επεκτείνονται σε άξονες του βασικού οδικού δικτύου χρήσεις γενικής κατοικίας και προβλέπεται μια σειρά ρυθμίσεων για το οδικό δίκτυο και το Μετρό. Η ίδια Υ.Α. τροποποίησης του Γ.Π.Σ. θέσπιζε, επίσης, ζώνη κοινόχρηστου πρασίνου περί το χώρο του Νεκροταφείου στο Πάτημα, αλλάζοντας την προϋφιστάμενη βιοτεχνική χρήση.

Με την επανδημοσίευση των χαρτών του Γ.Π.Σ. του 1989 (κείμενο και διάγραμμα), το 1995 και την απόφαση ΣτΕ 509/2003, κρίνεται ότι έπαυσε να ισχύει η Υ.Α. τροποποίησης Γ.Π.Σ. του 1993 και επανέρχεται η ισχύς των ρυθμίσεων του Γ.Π.Σ. του 1989.

Η επαναφορά των ρυθμίσεων του 1989 σε μια περίοδο όπου ίσχυαν άλλες ρυθμίσεις ως προς τις χρήσεις γενικής κατοικίας στους άξονες του Βασικού Οδικού Δικτύου, το χώρο γύρω από το Νεκροταφείο, αλλά και εντάξεις περιοχών επεκτάσεων, χώρων Μετρό κλπ, δημιουργεί αρκετές αναντιστοιχίες μεταξύ ισχύοντος Γ.Π.Σ. και πραγματικών καταστάσεων που διαμορφώθηκαν βάσει των ρυθμίσεων προ της 7.4.95, ημερομηνία της πλήρους επαναδημοσίευσης του Γ.Π.Σ. 1989.

Ο Δήμος Χαλανδρίου είναι, βάσει των εγκεκριμένων σταθεροτύπων και βάσει του καταγεγραμμένου από την ΕΣΥΕ πληθυσμού του 2001, οικιστικό κέντρο 2<sup>ου</sup> επιπέδου.

Η λειτουργική δομή του Δήμου συγκροτείται από δύο διαφορετικές ομάδες στοιχείων του χώρου:

- Υπερτοπικά δομικά στοιχεία
- Εσωτερικά ή τοπικά στοιχεία

<sup>65</sup> Ολοκληρωμένο Τοπικό Πρόγραμμα Βιώσιμης Ανάπτυξης Habitat Agenda του συνδέσμου Βόρειας και Ανατολικής Αθήνας

<sup>66</sup> Μελέτη Αναθεώρησης Γ.Π.Σ. Χαλανδρίου

Τα υπερτοπικά δομικά στοιχεία είναι οι άξονες υπερτοπικής κυκλοφορίας (Λ.Κηφισίας, Λ.Μεσογείων, Αττική Οδός, Λ.Εθνικής Αντιστάσεως, Πεντέλης, Παπανικολή κ.α.), οι άξονες ανοιχτών χώρων πρασίνου ή του συστήματος απορροής ομβρίων και οι συγκεντρώσεις χρήσεων και εγκαταστάσεων υπερτοπικής εμβέλειας.

Τα τοπικά δομικά στοιχεία είναι οι κύριοι άξονες τοπικής κυκλοφορίας, οι κύριοι ανοιχτοί χώροι και χώροι πρασίνου και τέλος οι χώροι εκπαίδευσης, αθλητισμού και κοινωφελών χώρων.

#### Κάλυψη- Δόμηση

Στο σύνολό του ο Δήμος παρουσιάζει ορισμένες περιοχές με μεγάλο βαθμό μέσης κάλυψης οικοπέδων ανά Ο.Τ. Οι περιοχές αυτές με κάλυψη μεγαλύτερη του 45% εντοπίζονται σε έναν αριθμό πενήντα Ο.Τ. στο κέντρο του Χαλανδρίου και εννέα Ο.Τ. στην περιοχή του παλαιού Σιδηροδρομικού σταθμού στα δυτικά του κέντρου.

Ο μέσος συντελεστής δόμησης στο Δήμο Χαλανδρίου είναι 0,8 ενώ οι περιοχές όπου παρουσιάζεται μέσος Σ.Δ. άνω του 0,8 είναι η Κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου, ενότητες οικοδομικών τετραγώνων κατά μήκος της Λ. Κηφισίας (Τρίγωνο, Τζανεριές, Σωρός), η Τούφα (περιοχές ανατολικά της Λ. Πεντέλης) καθώς και τμήμα του Πολύδροσου

#### Χρήσεις γης

Ο δήμος Χαλανδρίου έχει χαρακτηριστικά τυπικής οικιστικής περιοχής με αμιγή και γενική κατοικία στο σύνολο της έκτασής του και πολεοδομικό κέντρο σε ορισμένες ζώνες όπως το εμπορικό κέντρο και ζώνη ανάπτυξης επί ης Κηφισίας. Ακόμα λειτουργεί και ως υποδοχέας οικονομικών δραστηριοτήτων και εγκαταστάσεων επιχειρήσεων.

Οι ενότητες που μπορούν να διαχωριστούν για την ανάλυση των χρήσεων γης είναι το Κεντρικό Χαλάνδρι, το Κάτω Χαλάνδρι, το Πολύδροσο, η Τούφα και η Μεταμόρφωση και τέλος το Πάτημα και οι εκτός Σχεδίου περιοχές. Ο διαχωρισμός αυτός σε ενότητες έχει ήδη καθοριστεί σε μελέτη κυκλοφορίας- στάθμευσης του Δήμου Χαλανδρίου με τελικό στόχο την ελαχιστοποίηση διαμπερούς κυκλοφορίας εντός των περιοχών κατοικίας.

Το Κεντρικό Χαλάνδρι έχει υπερπληθώρα δραστηριοτήτων, εμπορικών επιχειρήσεων και υπηρεσιών. Οι παραπάνω δραστηριότητες συνυπάρχουν με κατοικίες σε πολύ μεγάλο ποσοστό, με τα συνήθη προβλήματα ηχορρύπανσης και κυκλοφοριακού που αναμένονται.

Το Πολύδροσο είναι μία περιοχή κατοικίας με ιδιαίτερους πόλους έλξης τη Ριζάρειο Εκκλησιαστική Σχολή και το Ευριπίδειο Θέατρο Χαλανδρίου “Δημήτρης Παπαμιχαήλ”.

Το Κάτω Χαλάνδρι συγκεντρώνει κυρίως κατοικίες με μικρό αριθμό μικτών και υπερτοπικών χρήσεων, κυρίως επί της οδού Τζαβέλλα και Αποστολοπούλου.

Στην περιοχή της Τούφας, του Άνω Χαλανδρίου και της Μεταμόρφωσης πρωταγωνιστούν οι κατοικίες με μικρά τοπικά κέντρα εξυπηρέτησης γειτονιάς.

Το Πάτημα και οι εκτός σχεδίου περιοχές έχουν χρήσεις μεταβατικού χαρακτήρα, όπως αναφέρεται και στη μελέτη αναθεώρησης του Γ.Π.Σ.. Συγκεντρώνει μικτές χρήσεις κυρίως στον άξονα της Ηρακλείτου ενώ γύρω από το νεκροταφείο υπάρχει σημαντική συγκέντρωση βιοτεχνιών και συγκεκριμένα μαρμαροβιοτεχνιών και συναφών, οι οποίες δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή του Β.Λεκανοπεδίου.

Εδώ κρίνεται σκόπιμο να παρουσιαστεί και ένας πίνακας με τις χρήσεις στο Δήμο Χαλανδρίου και τις εκτάσεις ανά κατηγορία, όπως αυτός παρατίθεται από τη μελέτη αναθεώρησης του ΓΠΣ Χαλανδρίου (πίνακας 9).

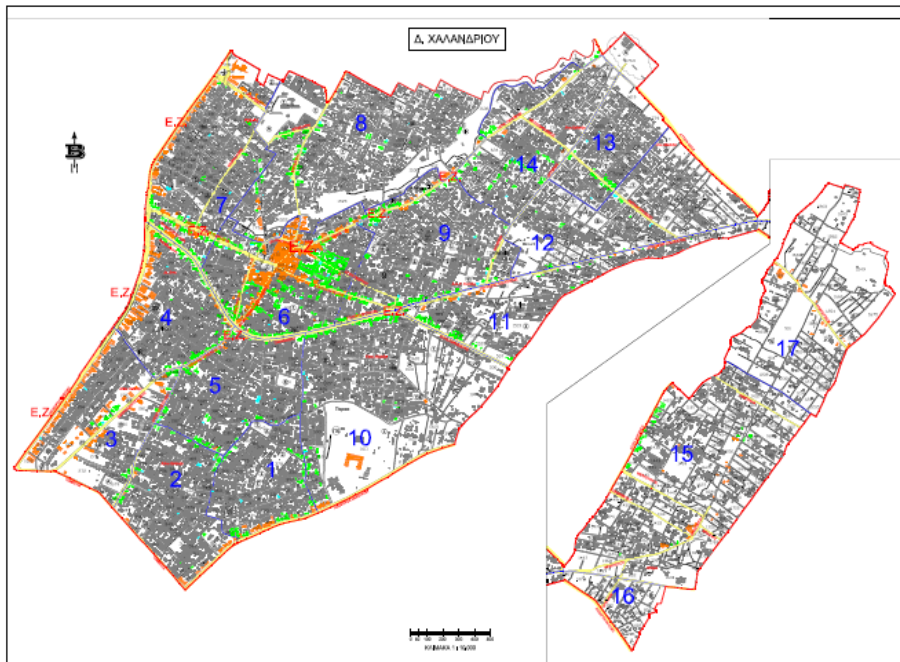
Κατηγορία Χάρτη Α.3.3.1	Κατηγορία έρευνας πεδίου	Έκταση (σε στρ.)	%
Κατοικία	Κατοικία	4591,29	58,07
	Χώρος Διαμονής Τσιγγάνων	19,58	0,25
Μικτή χρήση τοπικής σημασίας	Μικτή τοπική χρήση	184,80	2,34
Μικτή χρήση υπερτοπικής σημασίας	Μικτή υπερτοπική χρήση	33,24	0,42
Τοπικό εμπόριο	Τοπικό εμπόριο	242,84	3,07
	eupege market	12,56	0,16
	Φαρμακείο	2,17	0,03
Υπερτοπικό εμπόριο	Υπερτοπικό εμπόριο	32,76	0,41
	Αντιπροσωπείες αυτοκινήτων	19,60	0,25
Διοίκηση	Διοίκηση	27,95	0,35
Νομισματοκοπείο	Νομισματοκοπείο	161,26	2,04
Γραφεία	Γραφεία	152,69	1,93
Ελεύθεροι - Κοινόχρηστοι χώροι	Κοινόχρηστος χώρος	297,55	3,76
Αθλητισμός	Αθλητική εγκατάσταση	108,61	1,37
Αναψυχή	Αναψυχή	23,85	0,30
Εστιατόρια - Ξενοδοχεία	Εστίαση	37,52	0,47
	Ξενοδοχείο	1,16	0,01
Εκπαίδευση	Εκπαίδευση	231,47	2,93
Περιθαλψη - ιατρεία	Περιθαλψη	9,74	0,12
	Ιατρείο	4,17	0,05
Πρόνοια	ΚΑΠΗ	0,72	0,01
	Ίδρυμα Χατζηκώστα	26,26	0,33
	Παιδικός σταθμός	48,76	0,62
	Πρόνοια	1,59	0,02
Πολιτιστικοί χώροι	Πολιτιστική χρήση	6,91	0,09
	Κινηματογράφος	2,68	0,03
Θρησκευτικοί χώροι	Εκκλησία	23,75	0,30
	Μονή	0,50	0,01
Νεκροταφείο	Νεκροταφείο	49,35	0,62
Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις - εργαστήρια - αποθήκες	Βιοτεχνία	151,66	1,92
	Μάντρα υλικών	21,49	0,27
	Συνεργείο	21,69	0,27
	Αποθήκη	2,74	0,03
Πρατήριο καυσίμων	Πρατήριο καυσίμων	19,39	0,25
ΜΜΜ	ΜΕΤΡΟ	32,84	0,42
Χώροι στάθμευσης	Parking	57,38	0,73
Φυτώρια - καλλιέργειες	Φυτώριο	15,90	0,20
	Καλλιέργεια	2,85	0,04
Αδόμητα οικόπεδα - εκτάσεις	Αδιαμόρφωτος χώρος	1065,28	13,47
	Κενό	61,86	0,78
Ασαφής χρήση - γιατί	Χωρίς χρήση	4,83	0,06
	Γιατί	92,60	1,17
<b>Συνολική έκταση χρήσεων απογραφής</b>		<b>7905,84</b>	<b>100,00</b>

Πίνακας 9: Χρήσεις γης-Εκτάσεις ανά κατηγορία

Πηγή: Μελέτη Αναθεώρησης ΓΠΣ

Στον παραπάνω πίνακα (9) παρατηρείται ότι το 58,07% της συνολικής έκτασης του Δήμου καταλαμβάνεται από κατοικία, μόλις το 3,76% από ελεύθερους-κοινόχρηστους χώρους και το 3,92% από καθαρό τοπικό εμπόριο. Οι μικτές χρήσεις καταλαμβάνουν έκταση 2,76% επί του συνόλου της έκτασης του Δήμου.

Στην παρακάτω εικόνα 16 φαίνονται οι τόποι κατοικίας (γκρί), ανάμιξης χρήσεων (κατοικίες, γραφεία, καταστήματα-πράσινο), καταστήματα (πορτοκαλί) και φαρμακεία (γαλάζιο).



Εικόνα 16: Χρήσεις γης στο Δήμο Χαλανδρίου  
 Πηγή: Ολοκληρωμένο Τοπικό Πρόγραμμα Βιώσιμης Ανάπτυξης Habitat Agenda του συνδέσμου Βόρειας και Ανατολικής Αθήνας

### 10.8. Αγορά και κόστος σε γη και κατοικία

Η αγορά κατοικίας στο Χαλάνδρι θεωρείται μία καλή επένδυση, τόσο λόγω της υπεραξίας που παρουσιάζεται όσο και λόγω της ποιότητας ζωής που προσφέρει. Η κτηματαγορά στην περιοχή τα τελευταία 20 χρόνια διατηρείται σε υψηλά επίπεδα, με εξαίρεση την τελευταία διετία όπου υπάρχει αναμενόμενη πτώση δεδομένης της οικονομικής συγκυρίας που επηρεάζει το σύνολο της οικονομίας στη χώρα.

Πλεονεκτήματα για την αγορά ακινήτου στην περιοχή θεωρούνται η καλή ρυμοτομία, ο χαμηλός συντελεστής δόμησης, η πρόσβαση σε κεντρικές οδικές αρτηρίες στην πρωτεύουσα και το σχετικά υψηλό βιοτικό επίπεδο που θεωρείται ότι παρέχει. Στα μειονεκτήματα συνήθως αναφέρονται το χαμηλό ποσοστό αστικού πρασίνου σε σχέση με τους γειτονικούς του δήμους, η κυκλοφοριακή συμφόρηση στο κέντρο του δήμου και στις βασικές οδικές αρτηρίες τις ώρες αιχμής και η μέση ποιότητα αστικών συγκοινωνιών που παρέχει.

Το κόστος γης είναι στενά συνδεδεμένο με τα μέσα εισοδήματα των κατοίκων μιας περιοχής αλλά και με την όλη επενδυτική πολιτική που προωθείται από τους εμπλεκόμενους στην αγορά ακινήτων. Καθώς το Χαλάνδρι χαρακτηρίζεται σαν περιοχή πρώτης κατοικίας και το κόστος γης είναι βασικός παράγοντας διαμόρφωσης του κόστους κατοικίας, προκύπτει σχετικά υψηλό το κόστος της γης στο σύνολο του δήμου.

Ακριβότερη περιοχή για αγορά κατοικίας το 2007 παρουσιάζεται, από το Ολοκληρωμένο Τοπικό Πρόγραμμα Βιώσιμης Ανάπτυξης σε εφαρμογή της Habitat Agenda, το Κάτω Χαλάνδρι κυρίως στο τμήμα που γειτνιάζει με το Νέο Ψυχικό και περιλαμβάνει τους δρόμους ανάμεσα στην οδό Εθνικής Αντιστάσεως και τη Λεωφόρο Κηφισίας. Χαρακτηριστικά ένα νεόδμητο διαμέρισμα<sup>67</sup> ξεκινά από τα 2.500 ευρώ/ τ.μ. και φτάνει μέχρι και τα 3.500 ευρώ/ τ.μ., ενώ παλαιότερα διαμερίσματα κυμαίνονται μεταξύ 2.000-2.200 ευρώ/ τ.μ.. Επίσης μία περιοχή με υψηλό κόστος γης θεωρείται η Τούφα στο Ανω

<sup>67</sup> Πληροφορίες Μεσιτικό Γραφείο Θεάκος Γιάννης

Χαλάνδρι καθώς πλήθος κατασκευαστικών εταιρειών δραστηριοποιήθηκαν στην περιοχή τα τελευταία 5 χρόνια.

Όσον αφορά στο ύψος των ενοικίων είναι άμεσα συνδεδεμένο με την προσφορά κατοικίας προς αγορά, το ύψος των επιτοκίων και τη φυσιογνωμία της εξέλιξης της περιοχής. Στοιχεία του 2007 ενδεικτικά παρουσιάζουν τα ενοίκια να κυμαίνονται από 6-10 ευρώ/ τ.μ. ανάλογα τη θέση, το μέγεθος και φυσικά την παλαιότητα του κτίσματος. Οι τιμές αυτές ενοικίασης όταν πρόκειται για επαγγελματική στέγη ή για εμπορικό ακίνητο διαμορφώνονται και βάσει άλλων κριτηρίων. Ενδεικτικά καταστήματα<sup>68</sup> 50 τ.μ. κυμαίνονται σε τιμές από 400€ έως 3.000€ σε εμπορικούς δρόμους και σε εμπορικά κέντρα.

Τέλος οι αξίες των ακινήτων είναι σχετικά υψηλές, αντίστοιχες με τις τιμές που διαμορφώνονται στα Βόρεια Προάστια στο σύνολό τους.

Οι τιμές ζώνης για το 2007 στο Δήμο Χαλανδρίου κυμαίνονται από 1400€/τ.μ. στη ζώνη Γαρυττού-όριο σχεδίου πόλης έως και τα 2650€/τ.μ. σε ζώνη της Κηφισίας (τμήμα από Εθν.Αντιστάσεως μέχρι Κ.Παλαιολόγου-Παπανικολή, δεξιά).

Ειδικότερα στο εμπορικό κέντρο οι τιμές ζώνης είναι 1650€/τ.μ. και ο συντελεστής εμπορικότητας είναι μέγιστος στις οδούς Πλάτωνος, Χαϊμαντά και μειώνεται ελάχιστα επί της Παπανδρέου (Βας.Κων/νου) , Αγ.Γεωργίου και Αγ.Παρασκευής.

### **10.9. Αναπτυξιακή Φυσιογνωμία του Δήμου**

Από τη δεκαετία του '60 και μετά το Χαλάνδρι γνωρίζει αλματώδη ανάπτυξη σε αρκετούς τομείς με πολλά οφέλη και επιπτώσεις. Η ανάπτυξη φαίνεται άμεσα στην αύξηση του πληθυσμού, καθώς σε 40 χρόνια ο αριθμός των κατοίκων υπερδιπλασιάστηκε. Το περιθώριο για περαιτέρω αύξηση του πληθυσμού, ώστε ο δήμος να διατηρεί τα βιώσιμα χαρακτηριστικά του εκτιμάται στο +20% σε σχέση με την απογραφή της ΕΣΥΕ το 2001.

Ακόμα η δόμηση αυξήθηκε με ταχύτατους ρυθμούς και η ανάπτυξη των εμπορικών επιχειρήσεων και υπηρεσιών έχει φτάσει σε ένα βαθμό κορεσμού. Παρόλα αυτά το οικιστικό απόθεμα φαίνεται να αυξάνει, κυρίως καθώς καλύπτονται τα κενά οικόπεδα και αντικαθίστανται κτίσματα της περιόδου πριν το 1945. Παράλληλα με τους παραπάνω τομείς, έργα και υποδομές άλλαξαν σε μεγάλο βαθμό πολλά από τα χαρακτηριστικά του Χαλανδρίου και συνεχίζουν να το αλλάζουν.

Ο Δήμος Χαλανδρίου έχει υλοποιήσει και έχει σε εξέλιξη διάφορα αναπτυξιακά προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

---

<sup>68</sup> Πληροφορίες Aspis Real Estate

## 11. Νομοθετικές ρυθμίσεις

Σε αυτή την ενότητα θα οριστεί το γενικό πλαίσιο σύμφωνα με το οποίο ορίζονται οι στόχοι για την εξέλιξη του Δήμου Χαλανδρίου σε επίπεδο χώρας, περιφέρειας, μητροπολιτικής περιοχής Αθήνας καθώς επίσης και οι επιμέρους κατευθύνσεις που ορίζονται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του δήμου.

Αρχικά το **Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού και Αειφόρου Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης** αναφέρεται αναφέρεται στο σύνολο της επικράτειας και ορίζει τον σκοπό και τους στόχους, τις στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφορική οργάνωση του εθνικού χώρου, τις βασικές προτεραιότητες και στρατηγικές κατευθύνσεις για ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου και τέλος την υλοποίηση και την παρακολούθηση της εφαρμογής του Γενικού Πλαισίου στο άρθρο 12 παρ.6 που αφορά ρυθμίσεις για την βελτίωση του θεσμικού πλαισίου για τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

Ειδικότερα, ενδιαφέρει το άρθρο 5 (κεφ.3, παρ.Β.1.) του ΓΠΧΣΑΑ που στοχεύει για τη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας στην...«*βελτίωση της ελκυστικότητάς της, με την απόκτηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος, στον προσδιορισμό και την ενίσχυση δραστηριοτήτων διεθνούς εμβέλειας και στην συγκέντρωση σύγχρονων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (χρηματοπιστωτικό σύστημα, ασφάλειες, ναυτιλία, εμπόριο)*».

Τα βασικότερα μέτρα για την χωρική διάρθρωση του αστικού κεντρώου όπως ορίζονται στο άρθρο 8 του ΓΠΧΣΑΑ και αφορούν στην εργασία αυτή συνοψίζονται σε:

- Συμπληρωματικότητα των ρόλων των αστικών κέντρων
- Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και του οικονομικού δυναμισμού τους
- Βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους
- Προστασία και βελτίωση της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος με μέτρα όπως:
  - **Προστασία και ανάδειξη του δημόσιου χώρου** με ενίσχυση των ζωνών πρασίνου και διαχείριση των ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων.
  - Ανάπλαση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών.
  - Περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με μέτρα για την ανανέωση του στόλου των οχημάτων και την ενθάρρυνση της χρήσης καθαρών οχημάτων (Περιβαλλοντικά τέλη Κυκλοφορίας), για τον περιορισμό της ρύπανσης από τις κεντρικές θερμάνσεις, **για την αποθάρρυνση των μετακινήσεων με Ι.Χ. αυτοκίνητα στα κορεσμένα τμήματα των αστικών κέντρων με την ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς** και
  - **αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος**, κατά προτεραιότητα σε περιοχές με ιδιαίτερη τοπολογική σημασία (όπως στις εισόδους, στο κέντρο και στο παράκτιο μέτωπο της πόλης), με την ενίσχυση των ζωνών πρασίνου, τη βελτίωση της προσβασιμότητας και της ασφάλειας των πεζών (λαμβάνοντας ιδιαίτερη μέριμνα για τα άτομα με ειδικές ανάγκες) και την αναβάθμιση της αισθητικής του χώρου

Στο **Περιφερειακό Επιχειρηματικό Πλαίσιο** συμπεριλαμβάνεται το όραμα και οι στόχοι για την ανάπτυξη της περιοχής ενώ λαμβάνει υπόψη του ταυτόχρονα τα ιδιαίτερα οικονομικά, κοινωνικά, διαρθρωτικά και αναπτυξιακά χαρακτηριστικά της Αττικής, τα δυνατά και αδύνατα σημεία των επιμέρους γεωγραφικών και διοικητικών συνιστωσών και τις ευκαιρίες και απειλές οι οποίες προέρχονται από το εξωτερικό περιβάλλον. Ο βασικός στόχος είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, της ελκυστικότητας και της εξωστρέφειας της οικονομίας με τη βελτίωση της χωρικής και κοινωνικής συνοχής και την υιοθέτηση αειφορικών μεθόδων ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων και διαχείρισης της περιφέρειας.



Ως κύριος υποδοχέας αστικών πιέσεων στην εξωαστική ζώνη του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αττικής λειτουργεί σήμερα η **πεδιάδα των Μεσογείων**, η οποία εμφανίζει τη μεγαλύτερη ελκυστικότητα σε οικιστικές επενδύσεις για πρώτη κατοικία και ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων, λόγω του νέου διεθνούς αερολιμένα των Σπάτων και του Εμπορικού Πάρκου. Για τις περιοχές αυτές αποτελεί άμεση προτεραιότητα η περιβαλλοντική αναβάθμιση, μέσω και της ενίσχυσης του αστικού πράσινου, η **βελτίωση της ποιότητας του αστικού δημόσιου χώρου** κ.α..

Σύμφωνα με το ΠΕΠ θεωρείται απαραίτητος ο μετασχηματισμός του αστικού τοπίου μέσω της...«αξιοποίησης ζωνών με ομοιογενή χαρακτηριστικά και σημαντικές προοπτικές προσέλκυσης δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας (βιομηχανία, εμπόριο κλπ)». Πιο συγκεκριμένα, ο άξονας προτεραιότητας 4 του ΠΕΠ για την περιοχή Αττικής αναφέρεται στην αναζωογόνηση (regeneration) των αστικών περιοχών με παρεμβάσεις που θα στοχεύουν στον μετασχηματισμό του αστικού τοπίου, την εφαρμογή εκτεταμένων αναπλάσεων, την περιβαλλοντική αναβάθμιση, μέσω και της ενίσχυσης του αστικού πράσινου και τη **βελτίωση της ποιότητας του αστικού δημόσιου χώρου**. Στους στόχους του Άξονα ενσωματώνονται οι αρχές της πολυλειτουργικής ανάπτυξης των αστικών κέντρων, η ενίσχυση των τάσεων δικτύωσης μεταξύ αστικών κέντρων, η βελτίωση και ανάπτυξη των υποδομών, η αειφορική ανάπτυξη των αστικών συγκεντρώσεων (αύξηση πράσινου και κοινοχρήστων χώρων, ολοκληρωμένες υποδομές αστικών εξυπηρετήσεων, αστικές αναπλάσεις, **δίκτυα πεζοδρόμων** και ποδηλατοδρόμων κ.λπ.), η αντιμετώπιση των κοινωνικών προβλημάτων στα αστικά κέντρα και η συστηματοποίηση των πληροφοριών σχετικά με τις εξελίξεις στα αστικά κέντρα.

Σύμφωνα με τον Άξονα 4 οι βασικές επιπτώσεις που προκύπτουν είναι:

- Βελτίωση της ποιότητας ζωής και της προστασίας του περιβάλλοντος
- Αναβάθμιση του φυσικού αστικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος
- Διαφοροποίηση και ανάδειξη με ενδυνάμωση της ταυτότητας των (επιλεγμένων) πόλεων και περιοχών καθώς και ενδυνάμωση των σχετικών δικτύων
- Αύξηση της ελκυστικότητας και της ανταγωνιστικότητας των αστικών περιοχών και άλλων χώρων της Περιφέρειας
- Δημιουργία νέων και καλύτερων θέσεων εργασίας
- Αύξηση του πληθυσμού που θα έχει πρόσβαση στην εργασία, εκπαίδευση, υπηρεσίες, ψυχαγωγία (και γενικά υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος)

Σε επόμενο επίπεδο στο **Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής** και συγκεκριμένα στο άρθρο 3 αναφέρεται ως βασικός του στόχος η ανασυγκρότηση του αστικού ιστού με την ανάσχεση της εξάπλωσης και την εξυγίανση της πόλης, τη **δημιουργία πολυκεντρικής δομής**, τον έλεγχο χρήσεων γης καθώς και των πυκνοτήτων, την ανασυγκρότηση της γειτονιάς καθώς και την αναβάθμιση και αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και τον Πειραιά με έμφαση στη διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού τους χαρακτήρα. Η ανασυγκρότηση της γειτονιάς...«*γίνεται με τη συλλογική δραστηριοποίηση των ίδιων των κατοίκων της και περιλαμβάνει την πολεοδομική, κοινωνική και λειτουργική της αναδιοργάνωση και την περιβαλλοντική της αναβάθμιση με οργάνωση του κέντρου κάθε γειτονιάς και δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου ροής πεζών, πράσινου, ελεύθερων χώρων καθώς και χώρων κοινωνικού εξοπλισμού*».

Τέλος, σύμφωνα με το ΦΕΚ Δ 419 1989 στο οποίο περιλαμβάνεται η έγκριση του **Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου** του Δήμου Χαλανδρίου η περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας ορίζεται με χρήση πολεοδομικού κέντρου, ενώ συγκεκριμένα όσον αφορά στο μεταφορικό δίκτυο δεν ορίζεται καμία ρύθμιση σχετικά με την δημιουργία πεζοδρόμων και ιδίως αυτών που βρίσκονται στην υπό μελέτη περιοχή. Ακόμα, σημαντική θεωρείται η αναφορά στην

αναθεώρηση του ΓΠΣ Χαλανδρίου το 2004 η οποία εγκρίνεται με την Υπουργική Απόφαση 58038/2370/95 (ΦΕΚ 376/Δ/7.4.95) και αναφέρεται στα παρακάτω σημεία τα οποία σχετίζονται με την περιοχική μελέτη.

Ο κεντρικός ρόλος του Δήμου στην ευρύτερη περιοχή του Β.Α. τομέα τον καθιστά υποδοχέα χρήσεων εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής που απευθύνονται όχι μόνο στους δημότες του, αλλά στο σύνολο των Δήμων του τομέα. Όσο αφορά στην ποιότητα του οικιστικού περιβάλλοντος η έλλειψη ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του Δήμου, όχι μόνο στις παλιές και διαμορφωμένες, αλλά και στις νεο-αναπτυσσόμενες και τις σχεδόν αδόμητες ακόμα περιοχές.

Η περιοχική μελέτη εντοπίζεται στην κεντρική περιοχή του Χαλανδρίου. Σύμφωνα με το ΓΠΣ οι πεζόδρομοι που εξετάζονται χωροθετούνται στον άξονα Εθνικής Αντιστάσεως-Λεωφόρος Πεντέλης. Αυτός ο κύριος «παραδοσιακός» κεντρικός άξονας, παρουσιάζει ιδιαίτερη πολυπλοκότητα καθώς διατρέχει το σύνολο του Δήμου.

Το τμήμα του άξονα που μας ενδιαφέρει είναι αυτό που ο άξονας διαπερνά τον πυρήνα του κέντρου του Χαλανδρίου με τις αντίστοιχες χρήσεις εμπορικού κέντρου και ιδιαίτερα στην Ανδ. Παπανδρέου. Στην πραγματικότητα, οι ποικίλες χρήσεις γης του δήμου Χαλανδρίου εμφανίζουν συγκρούσεις μεταξύ τους. Στον κεντρικό τομέα παρατηρείται διάχυση όπως αυτός ήταν αρχικά χωροθετημένος δυτικά της Ανδρ. Παπανδρέου κατά μήκος των αξόνων που τον τέμνουν.

Σε επίπεδο πολεοδομικής ενότητας οι κεντρικοί πεζόδρομοι χωροθετούνται στην Π.Ε. 6. Η ενότητα αυτή περιγράφεται από τους δρόμους: Παλαιολόγου – Καραολή & Δημητρίου – Λίτσα – Δημοσθένους – Λεωφ. Πεντέλης – Ήβης – Ρέμα Χαλανδρίου – Άγρα – Αιγαίου - Σολωμού Εμβαδόν Πολεοδομικής Ενότητας Ε= 706.017 τ.μ. Ο Μόνιμος Πληθυσμός που καταγράφηκε από την ΕΣΥΕ το έτος 2001 είναι 5.969 κάτοικοι ενώ η καθαρή πυκνότητα την Π.Ε. 16 ανέρχεται στα 149 άτομα / εκτάριο.

Τα συγκεντρωτικά στοιχεία 6<sup>ης</sup> Πολεοδομικής Ενότητας φαίνονται παρακάτω:

- Εμβαδόν Πολεοδομικής Ενότητας Ε= 706,02 στρ.
- Εμβαδόν Κοινοχρήστων Χώρων Ε= 22,35 στρ.
- Εμβαδόν Κοινοφελών Χώρων Ε= 6,63 στρ.
- Εμβαδόν Οδικού Δικτύου Ε= 201,85 στρ.
- Εμβαδόν Οικοδομικών Τετραγώνων Ε= 475,19 στρ.

Σε επίπεδο ποσοστών προκύπτουν:

- Ποσοστό Κοινοχρήστων (πλην δρόμων) Ε= 3,17 %
- Ποσοστό Κοινοφελών Ε= 0,94 %
- Ποσοστό Οδικού Δικτύου Ε= 28,59 %

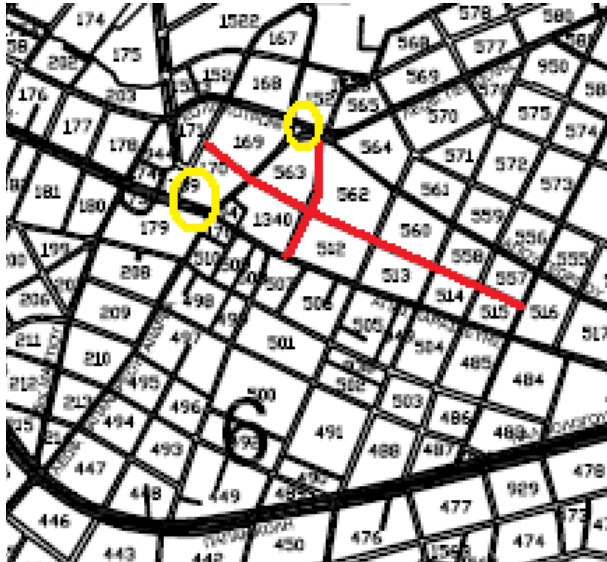
Κάποια από τα παραπάνω στοιχεία αναφέρονται και σε επόμενο κεφάλαιο (12) για καλύτερη ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών της περιοχικής μελέτης.

Γενικότερα για τα έργα πεζοδρόμησης ισχύει ότι αναφέρεται και στο κεφάλαιο 4 περι γενικών νομοθετικών ρυθμίσεων ενώ αναλυτικά στοιχεία (συγκεκριμένες αποφάσεις για πεζοδρόμηση κλπ) δεν στάθηκε δυνατόν να βρεθούν από το Δήμο Χαλανδρίου λόγω καταστροφής του αναλογικού αρχείου από φυσικά αίτια (πλημμύρα υπόγειας αποθήκης παλαιού Δημαρχείου).

## 12. Βασικά Χαρακτηριστικά Περιοχής Μελέτης

### 12.1. Εμπορικό Κέντρο Χαλανδρίου

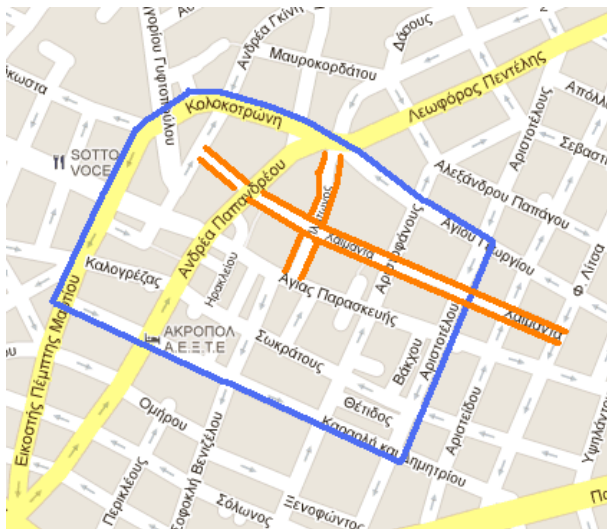
Η μελέτη περίπτωσης, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, αφορά στην πεζοδρόμηση δύο κεντρικών δρόμων στο Χαλάνδρι, των Χαϊμαντά και Πλάτωνος οι οποίες είναι κάθετες μεταξύ τους και βρίσκονται πλησίον της κεντρικής πλατείας του Δήμου Χαλανδρίου. (εικόνα 17).



Εικόνα 17: Κεντρικό Χαλάνδρι- Περιοχή Μελέτης

Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Οι προς μελέτη οδοί βρίσκονται στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου. Το βασικό εμπορικό κέντρο, δηλαδή η περιοχή που η πυκνότητα του εμπορίου είναι μεγαλύτερη, περικλείεται από τις οδούς Καραολή Δημητρίου- Κολοκοτρώνη-Αγίου Γεωργίου και Αριστοτέλους (Εικόνα 18).



Εικόνα 18: Εμπορικό Κέντρο Χαλανδρίου

Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Το εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου συγκεντρώνει αγοραστικό κοινό από όλο το συγκρότημα των Βορείων Προαστίων και αποτελεί εστία έντονης επιχειρηματικής δραστηριότητας. Οι εμπορικές και επιχειρηματικές χρήσεις συγκεντρώνονται κατά κανόνα

γραμμικά παρά τους άξονες Κηφισίας, Μεσογείων, Εθνικής Αντιστάσεως, Λ.Πεντέλης, Τζαβέλλα, Παπανδρέου κ.α. και στο εμπορικό κέντρο όπως ορίστηκε παραπάνω (βλ. Χάρτη 1 : Χρήσεις γης). Ειδικότερα στο κέντρο, οι βασικοί άξονες που παρατηρείται εμπορική κίνηση είναι οι Α.Παπανδρέου, Αγ.Γεωργίου, Αγ.Παρασκευής, Χαϊμαντά, Πλάτωνος και Λ.Πεντέλης.

Σύμφωνα με στοιχεία του 2006 στο Δήμο λειτουργούσαν 952 επιχειρήσεις με 26.622 απασχολούμενους με καθεστώς Α.Ε. και Ε.Π.Ε. και ο δείκτης απασχολούμενων είναι 643,5 εργαζόμενοι ανά 1000 κατοίκους. Οι παραπάνω αριθμοί αναδεικνύουν το ρόλο του εμπορικού τομέα στο Δήμο. Ειδικότερα, όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω, το σύνολο των απασχολούμενων είναι 33.052 και στην κατηγορία “Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων, οχημάτων, μοτοσυκλετών και ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης” απασχολούνται 4.667 άτομα, δηλαδή το 14,12% των απασχολούμενων. Το ποσοστό αυτό είναι μεγαλύτερο από τα αντίστοιχα για όλους τους άλλους τομείς απασχόλησης με τον τομέα της “Διαχείρισης ακίνητης περιουσίας, εκμισθώσεις και επιχειρηματικές δραστηριότητες” να ακολουθεί με ποσοστό 10,76%. Οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται εκεί είναι κυρίως μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

Όπως αναφέρεται στο Ολοκληρωμένο Τοπικό Πρόγραμμα Βιώσιμης Ανάπτυξης σε εφαρμογή της Habitat Agenda ο κλάδος του λιανικού εμπορίου είναι κορεσμένος, θέση στην οποία αντιτίθεται ο εμπορικός σύλλογος καθώς ακόμα και σε περίοδο οικονομικής κρίσης που πολλές επιχειρήσεις κλείνουν, αρκετές νέες επιχειρούν στην περιοχή.

Το παράδειγμα του εμπορίου στο Χαλάνδρι υπακούει στο φαινόμενο της αστικής διάχυσης των κεντρικών λειτουργιών και δημιουργεί μία νέα κεντρικότητα στα Βόρεια Προάστια του Λεκανοπεδίου.

Το Χαλάνδρι λοιπόν, αν και προάστιος δήμος των Αθηνών, δεν διαθέτει τα τυπικά χαρακτηριστικά μίας τοπικής οικονομίας στο λιανικό εμπόριο και την αναψυχή. Αυτό παρατηρείται καθώς οι επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου του εμπορικού κέντρου δεν εξυπηρετούν μόνο τους δημότες αλλά και τους κάτοικους των γειτονικών δήμων. Η υπερτοπική εμβέλεια των επιχειρήσεων διαφαίνεται ακόμα από τον τόπο κατοικίας πολλών απασχολούμενων στο Χαλάνδρι οι οποίοι διαμένουν εκτός των ορίων του Δήμου αλλά και από το σύνολο των προϊόντων που κατά κανόνα είναι εισαγόμενα.

Το εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου είναι μία πλήρης αγορά, υπάρχουν πολλά καταστήματα ένδυσης και υπόδησης, αρκετά κοσμηματοπωλεία και καταστήματα πώλησης τροφίμων, αρκετά καταστήματα ηλεκτρονικών και οικιακών συσκευών, πολυκαταστήματα, λίγα βιβλιοπωλεία κ.α..

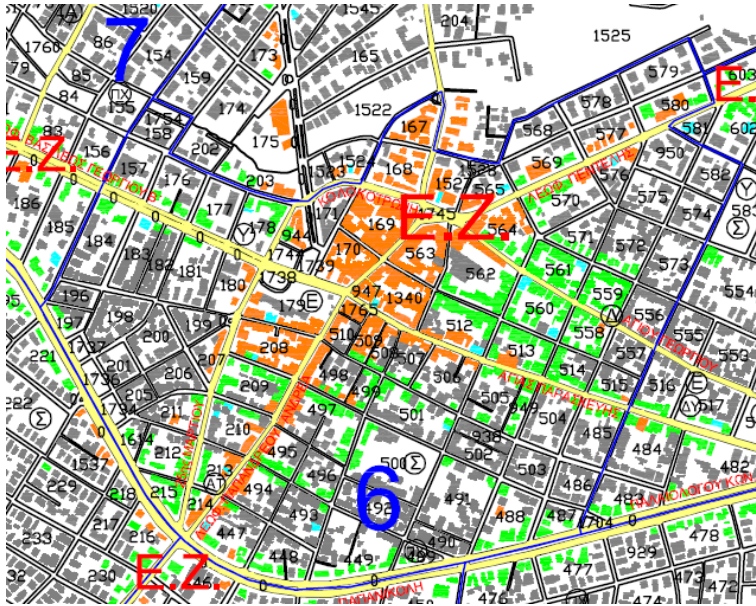
Το αγοραστικό κοινό, όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω, είναι κατά κανόνα δημότες Χαλανδρίου και των γειτονικών δήμων (Βριλησσία, Αγία Παρασκευή, Χολαργός, Φιλοθέη, Ψυχικό κλπ). Ακόμα φαίνεται, σύμφωνα με τα δημογραφικά στοιχεία, να ανήκει στην κατηγορία των μεσαίων προς υψηλών εισοδημάτων και, λόγω της φύσης των εμπορευμάτων φαίνεται να κυριαρχεί ο γυναικείος πληθυσμός.

Η πρόσβαση στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου γίνεται κατά κανόνα με ΙΧ, ενώ μικρό ποσοστό το προσεγγίζει με τα Μ.Μ.Μ. ή με περπάτημα- ποδήλατο. Αυτό προκαλεί και τη μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση στην καρδιά του Δήμου αλλά και αναδεικνύει το μεγάλο πρόβλημα στάθμευσης.

## 12.2. Χαρακτηριστικά 6<sup>ης</sup> Πολεοδομικής Ενότητας

Η περιοχή που αναλύεται στο παρών κεφάλαιο είναι το εμπορικό κέντρο, όπως φαίνεται στην εικόνα 19, και πιο συγκεκριμένα η περιοχή μελέτης στην οποία ανήκουν και οι προς μελέτη οδοί Χαϊμαντά και Πλάτωνος.

Η περιοχή μελέτης ανήκει στην 6<sup>η</sup> πολεοδομική ενότητα, όπως φαίνεται από τη Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ Χαλανδρίου. Η 6<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα αποτελεί τον παλιό οικιστικό πυρήνα του δήμου και περιγράφεται από τις οδούς Παλαιολόγου- Καραολή & Δημητρίου- Λίτσα- Δημοσθένους- Λεωφ.Πεντέλης- Ήβης- Ρέμα Χαλανδρίου- Άγρα- Αιγαίου- Σολωμού, έχει πληθυσμό 6.721 κατοίκους και εμβαδόν 706.017 τ.μ..



Εικόνα 19: 6<sup>η</sup> Πολεοδομική Ενότητα

Πηγή: Μελέτη Αναθεώρησης ΓΠΣ

Η καθαρή πυκνότητα, δηλαδή η πυκνότητα πληθυσμού στο σύνολο του δομημένου χώρου, της 6<sup>ης</sup> πολεοδομικής ενότητας είναι 135,8 άτομα/Ha, μέσα στις 7 πιο πυκνοκατοικημένες Π.Ε. του Χαλανδρίου (στο σύνολο των 17 Π.Ε.). Η ηλικία του πληθυσμού είναι σε ποσοστό 33,4% στην ομάδα 40-64 και σε 21,9% στην ομάδα 25-39 κλπ.

Ακόμα, στην ενότητα αυτή πρωταγωνιστούν τα μονομελή νοικοκυριά καθώς αποτελούν το 26,95%, ποσοστό πολύ μεγαλύτερο από τις άλλες Π.Ε..

Στην 6<sup>η</sup> Πολεοδομική ενότητα, σύμφωνα με στοιχεία της Μελέτης Αναθεώρησης του ΓΠΣ Χαλανδρίου, συγκεντρώνονται χρήσεις του τριτογενούς τομέα, ενώ στην περιοχή μελέτης ειδικότερα συγκεντρώνεται εμπόριο τοπικού και υπερτοπικού χαρακτήρα στα ισόγεια των κτισμάτων και αρκετές κατοικίες στους ορόφους. Ακόμα υπάρχουν πολλά γραφεία και υπηρεσίες. Σε αυτή την ενότητα ο βαθμός ανάμιξης χρήσεων είναι ο μεγαλύτερος σε σχέση με την υπόλοιπη έκταση του Δήμου.

Οι βασικοί άξονες που παρατηρείται η μέγιστη εμπορική κίνηση στο κέντρο είναι οι Α.Παπανδρέου, Αγίου Γεωργίου, Αγίας Παρασκευής, Χαϊμαντά και Πλάτωνος.

Οι κοινόχρηστοι χώροι (πλατεία, παιδική χαρά, αστικό πράσινο, αθλητικές εγκαταστάσεις) στην παραπάνω ενότητα καταλαμβάνουν έκταση μόλις 22.344 τ.μ., οι κοινωφελείς χώροι 6.630 τ.μ., το οδικό δίκτυο 201.850 τ.μ. και τα οικοδομικά τετράγωνα 475.190 τ.μ..

Ο μέσος θεσμοθετημένος συντελεστής δόμησης είναι 1,2 και ο μέσος υλοποιημένος 0,95. Το ποσοστό κάλυψης σε αυτή την ενότητα ξεπερνά το 45%.

Σύμφωνα με το εγκεκριμένο ΓΠΣ Χαλανδρίου ο απαιτούμενος κοινόχρηστος και κοινωφελής εξοπλισμός για αυτή την Π.Ε. είναι : βρεφονηπιακός σταθμός και αθλητικές εγκαταστάσεις.

Τέλος, καθώς η Π.Ε. αυτή αποτελεί τον παλιό οικιστικό πυρήνα και έχει τη μεγαλύτερη εμπορική κίνηση(εικόνα 20), η εξυπηρέτησή της από Μ.Μ.Μ. είναι αρκετά ικανοποιητική με πολλές γραμμές λεωφορείων να τη διασχίζουν- και κάποιες αφετηρίες γραμμών-συνδέοντάς την με περιοχές όπως Αγία Παρασκευή, κέντρο Αθήνας, Αμπελόκηποι, Βριλήσσια κ.α.. Το μεγάλο πρόβλημα όμως, εντοπίζεται στο γεγονός ότι κατά κανόνα το εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου προσεγγίζεται από τους καταναλωτές κυρίως με ΙΧ, ζήτημα που δεν φαίνεται να λύνεται με την καλύτερη κάλυψη σε λεωφορειακές γραμμές αλλά με άλλες πολιτικές.



Εικόνες 20 & 21: Όψεις του εμπορικού κέντρου  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

### **13. Η φυσιολογία των Χαϊμαντά, Κατσουλιέρη και Πλάτωνος σήμερα**

#### **13.1. Εισαγωγή και ο Ρόλος των πεζόδρομων στην περιοχή**

Η ανάπτυξη μίας εμπορικής περιοχής, και πολύ περισσότερο η πεζοδρόμηση μίας οδού, έχει άμεσο αντίκτυπο στις χρήσεις που προσελκύονται, στο λιανικό εμπόριο, στην αγοραστική κίνηση καθώς και μία σειρά από πολλούς άλλους παράγοντες, οι οποίοι αναλύονται στο κεφάλαιο 6 του πρώτου μέρους και εξειδικεύονται για το Χαλάνδρι στο κεφάλαιο 15 παρακάτω.

Η βιωσιμότητα του λιανικού εμπορίου στο κέντρο μίας πόλης είναι στενά συνδεδεμένη με την προσβασιμότητα του κέντρου με δημόσια και ιδιωτικά μέσα μεταφοράς, τη στάθμευση των οχημάτων και με την κίνηση των πεζών στο δημόσιο χώρο.

Η Χαϊμαντά (και η προέκτασή της οδός Κατσουλιέρη) και η Πλάτωνος, είναι από τους κύριους δρομους (και ελάχιστους πεζόδρομους) του εμπορικού κέντρου του Χαλανδρίου, στους οποίους αναπτύσσεται λιανικό εμπόριο ήδη πριν από την πεζοδρόμησή τους.

Η πεζοδρόμηση των παραπάνω οδών έγινε σε διαφορετικά στάδια και η διαδικασία έγκρισης, σχεδιασμού και υλοποίησής τους διήρκεσε τουλάχιστον 2 χρόνια.

Λειτουργούν ως πεζόδρομοι από το 1992 και από την περίοδο της πεζοδρόμησης και έπειτα το λιανικό εμπόριο άλλαξε εντελώς μορφή (βλ.κεφ. 15.4.) στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου. Ο ρόλος των Χαϊμαντά-Κατσουλιέρη και Πλάτωνος στο εμπορικό κέντρο του Δήμου αλλά και στο σύνολο των Βορείων Προαστίων είναι πολύ σημαντικός καθώς συγκεντρώνονται πολλά καταστήματα ένδυσης- υπόδησης που απαντούν στη σύγχρονη αγοραστική ζήτηση και σε συνδυασμό με άλλες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην ευρύτερη περιοχή κάνουν το Χαλάνδρι ιδιαίτερα ανταγωνιστικό προς τους γύρω Δήμους, κυρίως όσον αφορά στον τομέα των επιχειρήσεων και υπηρεσιών.

Φυσικά, σήμερα με τη δημιουργία νέου τύπου εμπορικών πόλων στα Βόρεια Προάστια, των μεγάλων εμπορικών κέντρων, οι μετακινήσεις διαφοροποιούνται σημαντικά. Τα εμπορικά κέντρα τύπου mall δρουν ανταγωνιστικά έναντι του εμπορικού πεζόδρομου καθώς παρέχουν συγκεντρωμένα σε κλειστό, ιδιωτικό χώρο τα καταστήματα για αγορές που θα είχε και ένας πεζόδρομος και συνδυάζουν αναψυχή.

Η χωρική εμβέλεια του νέου αυτού πόλου εμπορίου, της εμπορικής περιοχής του Χαλανδρίου, όπως εκτιμάται από μελέτη του ΟΑΣΑ το 2006 για το 75% των μετακινήσεων με όλα τα μέσα, φαίνεται στην εικόνα 22.



Εικόνα 22: Χωρική εμβέλεια εμπορικού πόλου Χαλανδρίου

Πηγή: Εξέλιξη του Λιανικού Εμπορίου. Προς Νέες Κεντρικότητες στον Αστικό Χώρο. Αρανίτου Βάλια, Σαγιάς Ίων- Εισήγηση σε Ημερίδα ΟΡΣΑ-ΕΣΕΕ & Επεξεργασία εικόνας

### 13.2. Η σημερινή εικόνα των δρόμων Χαϊμαντά, Κατσουλιέρα και Πλάτωνος

Σε αυτό το κεφάλαιο θα γίνει αναλυτική περιγραφή της σημερινής εικόνας των πεζόδρομων ξεχωριστά για κάθε έναν από αυτούς σε διάφορα επίπεδα.

Στόχος είναι να παρουσιαστούν τα χαρακτηριστικά που αφορούν στη λειτουργία τους, στο προφίλ των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται εκεί, στην προσβασιμότητα, στο αστικό περιβάλλον, στην ασφάλεια και στις τιμές των ακινήτων ώστε αργότερα (κεφάλαιο 6) που θα γίνει αναφορά της προϋπάρχουσας κατάστασης να είναι σαφής η εξέλιξη των οδών και οι επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση.

Τα στοιχεία, όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω συλλέχθηκαν από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου, το διαδίκτυο, βιβλιογραφικές πηγές, του επιβλέποντες καθηγητές και από προσωπική έρευνα του γράφοντος.

#### 13.2.1. Η οδός Πλάτωνος

Η οδός Πλάτωνος βρίσκεται νότια της Πλατείας Δούρου στο Χαλάνδρι και σε απόσταση 200 μέτρων από την Κεντρική Πλατεία Χαλανδρίου. Ξεκινά από την οδό Αγίας Παρασκευής και καταλήγει στη συμβολή των οδών Κολοκοτρώνη και Λ.Πεντέλης (εικόνα 23).





Εικόνα 23: Εντοπισμός Πλάτωνος

Πηγή: Χάρτες Google

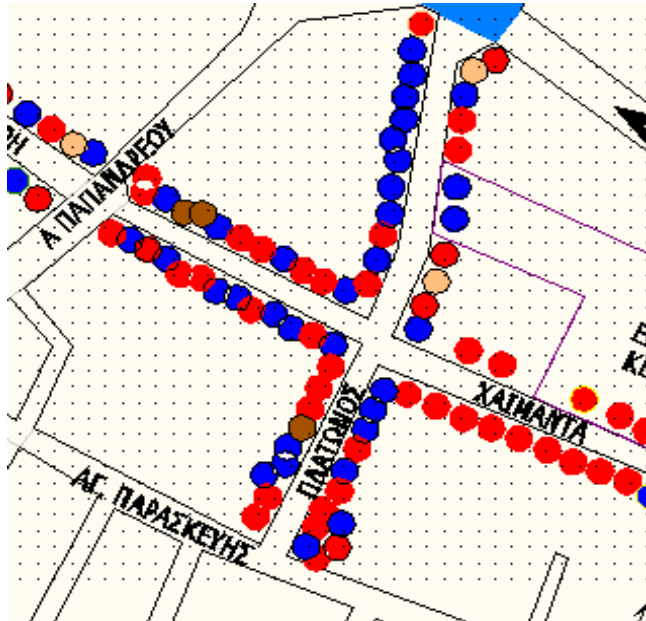
Έχει μήκος περί τα 440 μέτρα και μέσο πλάτος 8 μέτρα.

Επί της οδού Πλάτωνος υπάρχουν περισσότερες από 50 επιχειρήσεις κυρίως καταστήματα ένδυσης- υπόδησης, κοσμηματοπωλεία, εμπορικά κέντρα, γραφεία κ.α.. Αναλυτικότερα εντοπίζονται 36 ισόγεια καταστήματα και 2 εμπορικά κέντρα τοπικής εμβέλειας με πρόσοψη επί της Πλάτωνος. Τα καταστήματα των εμπορικών κέντρων που έχουν πρόσοψη επί της Πλάτωνος είναι 5. Άρα μπορεί να θεωρηθεί ότι οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται άμεσα επί της Πλάτωνος είναι 41.

Τα 25 από τα 41 καταστήματα δραστηριοποιούνται στον τομέα ένδυσης- υπόδησης ενώ υπάρχουν ακόμα 8 κοσμηματοπωλεία, 2 καταστήματα αναψυχής, 1 κατάστημα ηλεκτρονικών και οικιακών συσκευών, 1 τράπεζα, 1 δισκοπωλείο, 1 κατάστημα οπτικών, 1 κενό κατάστημα και 1 φαρμακείο (βλ.Χάρτη 2: Κατανομή κατά είδη Λιανικού Εμπορίου).

Από τα παραπάνω καταστήματα σε αλυσίδες καταστημάτων- επιχειρήσεων ανήκουν τα 17 από τα 40 (41 μαζί με την Τράπεζα), δηλαδή ένα ποσοστό 42,5% (βλ.Χάρτη 3: Διαχωρισμός Επιχειρήσεων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς). Ακόμα από τα 25 καταστήματα που δραστηριοποιούνται στον τομέα ένδυσης- υπόδησης τα 14 ανήκουν σε αλυσίδες καταστημάτων, δηλαδή ένα ποσοστό 56%.

Στο παρακάτω απόσπασμα χάρτη (εικόνα 24) επί της Πλάτωνος φαίνονται με κόκκινο τα καταστήματα που ανήκουν σε αλυσίδα καταστημάτων και με μπλε τα ανεξάρτητα καταστήματα. Από αυτά ξεχωρίζει το κατάστημα ένδυσης H&M, που προσελκύει κυρίως γυναίκες ηλικίας 18-30 ετών. Ακριβώς δίπλα εντοπίζεται το εμπορικό κέντρο "Platon Plaza", το οποίο παρουσιάζει κάποια σημάδια εγκατάλειψης με λιγοστές επιχειρήσεις να παραμένουν ακόμα σε λειτουργία εντός του. Στη συνέχεια στο τμήμα της Πλάτωνος από Χαϊμαντά προς Αγίας Παρασκευής εντοπίζονται τα πλέον πολυσύχναστα καταστήματα ένδυσης και υπόδησης (βλ. Χάρτη 2: Κατανομή κατά είδη Λιανικού Εμπορίου).



Εικόνα 24: Αλυσίδες καταστημάτων στην Πλάτωνος  
 Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Ιδιαιτερότητα της οδού Πλάτωνος σε σχέση με τη Χαϊμαντά είναι το γεγονός ότι είναι σχετικά πιο δημοφιλής καθώς φιλοξενεί μεγαλύτερες φίρμες καταστημάτων. Συνήθως έχει περισσότερη κίνηση και ιδιαίτερα στη συμβολή της με τη Χαϊμαντά αποτελεί σημείο ξεκούρασης/ χαλάρωσης των χρηστών του πεζόδρομου (εικόνα 25). Στο σημείο αυτό βρίσκονται σε καθημερινοί βάση πλανόδιοι που πωλούν κουλούρια, σαλέπι καθώς και πλανόδιοι μουσικοί.



Εικόνα 25: Συμβολή Χαϊμαντά-Πλάτωνος. Σημείο Συνάντησης- Ξεκούρασης  
 Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

### 13.2.2. Οι οδοί Χαϊμαντά και Κατσουλιέρα

Η οδός Χαϊμαντά και η συνέχεια της η οδός Κατσουλιέρα είναι κάθετη στην οδό Πλάτωνος (εικόνα 26) και βρίσκεται βορειοανατολικά της Πλατείας Χαλανδρίου. Ξεκινά από την οδό Φιλίππου Λίτσα και καταλήγει στην Οδό Γκίνη.



Εικόνα 26: Εντοπισμός Χαϊμαντά και Κατσουνιέρη  
Πηγή: Χάρτες Google

Η Χαϊμαντά έχει μήκος περίπου 430 μέτρα και μέσο πλάτος 7 μέτρα και η Κατσουνιέρη έχει μήκος 40 μέτρα και μέσο πλάτος 9 μέτρα.

Οι οδοί αυτοί έχουν την εξής ιδιαιτερότητα: καθώς αλλάζει το όνομα (από Χαϊμαντά σε Κατσουνιέρη) αλλάζει και το όλο ύψος του δρόμου ενώ διατηρεί τα χαρακτηριστικά του εμπορίου. Για αυτό το λόγο θα αναλυθούν ξεχωριστά τα δύο τμήματα.

#### Οδός Χαϊμαντά

Επί της οδού Χαϊμαντά υπάρχουν Περισσότερες από 80 επιχειρήσεις λιανικού εμπορίου και 1 εμπορικό κέντρο, ενώ σε έρευνα της ΕΣΣΕ εντοπίζονται 151 επιχειρήσεις όλων των ειδών επί της Χαϊμαντά<sup>69</sup>. Από τις παραπάνω επιχειρήσεις οι 70 είναι καταστήματα ισογείου και άρα αυτά μελετώνται. Το εμπορικό κέντρο "Α Υ Β" (εικόνα 27) έχει μία σαφώς καλύτερη εικόνα από το Platon Plaza (επί της Πλάτωνος) με μεγαλύτερη κίνηση, λιγότερα κενά καταστήματα κ.α.. Αυτή η βιώσιμη εικόνα του, εικάζεται ότι οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ποικιλία των επιχειρήσεων που είχε ήδη από την πρώτη λειτουργία του, στο γνωστό καφέ Antica που βρίσκεται στην πρόσοψή του και στο γεγονός ότι δεν εξειδικεύτηκε σε καταστήματα ένδυσης- υπόδησης.

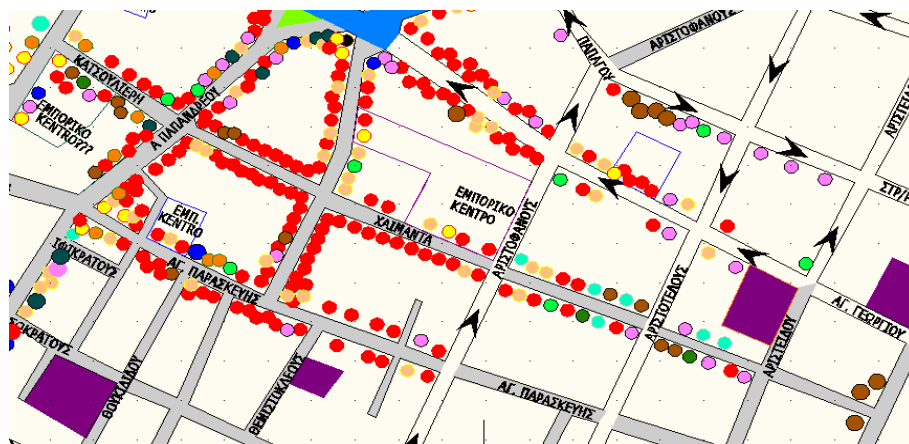


Εικόνα 27: Όψη Εμπορικού Κέντρου ΑΥΒ.  
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

<sup>69</sup> <http://www.tovima.gr/files/1/2011/08/09/EREYNAESE.pdf>

Πρόσοψη επί της Χαϊμαντά έχουν 4 καταστήματα του "ΑΥΒ" άρα μελετώνται στο σύνολο 74 καταστήματα.

Αναλυτικότερα επί της Χαϊμαντά έχουν πρόσοψη 45 (61%) καταστήματα που δραστηριοποιούνται στον τομέα ενδυση-υπόδηση, 7 κοσμηματοπωλεία, 1 κατάστημα ψιλικών, 3 κομμωτήρια, 5 καταστήματα με είδη σπιτιού, 2 με είδη κιγκαλερίας, 1 φαρμακείο, 1 κατάστημα αναψυχής (εντός εμπορικού κέντρου) και τέλος υπάρχουν και 10 κενά καταστήματα. Στο παρακάτω απόσπασμα του χάρτη (βλ.Χάρτη 2: Κατανομή κατά είδη Λιανικού Εμπορίου) με τα είδη του εμπορίου επί των οδών που μελετώνται απεικονίζονται με κόκκινο τα καταστήματα ένδυσης-υπόδησης, με καφέ τα κενά καταστήματα κλπ.

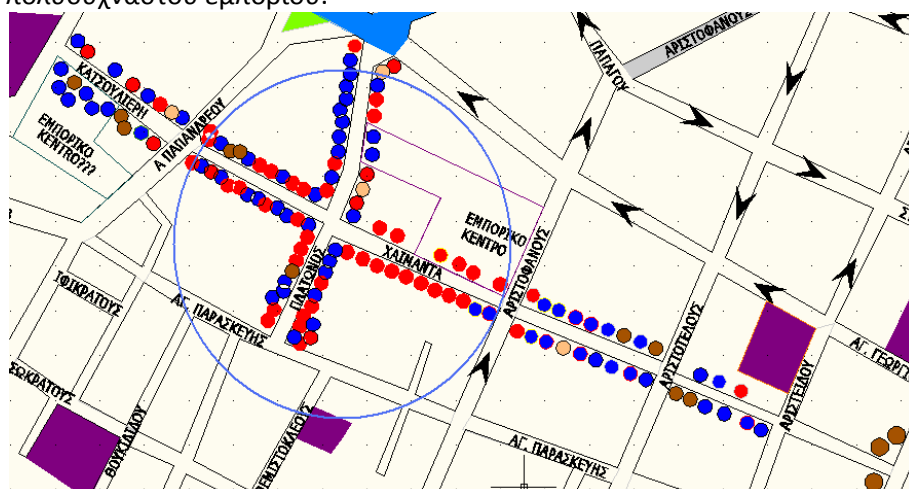


Εικόνα 28: Απόσπασμα χάρτη 2- Κατανομή κατά είδη Λιανικού Εμπορίου

Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Όσον αφορά στα καταστήματα που είναι κενά δύο φαίνεται να είναι οι αιτίες, τα περισσότερα αδειάζουν λόγω οικονομικής κρίσης ενώ δύο εξ'αυτών είναι σε νεόδμητη πολυκατοικία και δεν έχουν αξιοποιηθεί ακόμα.

Από τα παραπάνω καταστήματα σε αλυσίδα επιχειρήσεων ανήκουν τα 28, δηλαδή ένα ποσοστό 38%. Σημαντικό είναι εδώ να σημειωθεί ότι τα 26 από τα 28 αυτά καταστήματα βρίσκονται το δυνατόν πιο κοντά στην Πλάτωνος (από Αριστοφάνους μέχρι Παπανδρέου, βλέπε εικόνα 29), που διαμορφώνει και τον πυρήνα του πλέον σύγχρονου και πολυσύχναστου εμπορίου.



Εικόνα 29: Απόσπασμα χάρτη3 - Διαχωρισμός Επιχειρήσεων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς

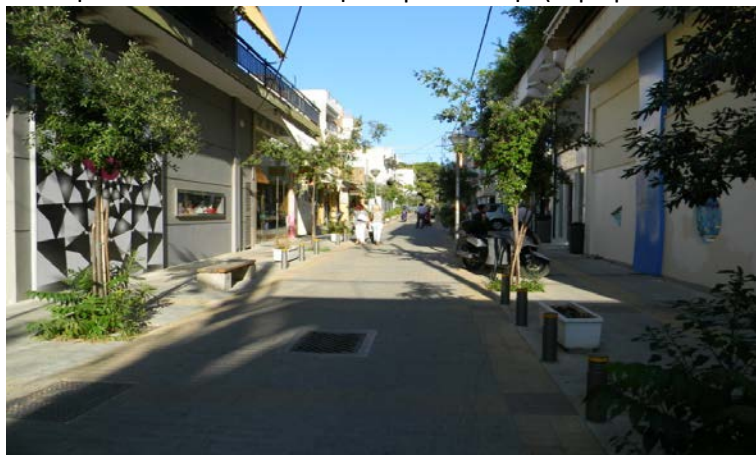
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Τα 26 από τα 45 καταστήματα που δραστηριοποιούνται στον τομέα ένδυσης- υπόδησης ανήκουν σε αλυσίδα καταστημάτων, δηλαδή ένα ποσοστό 58%.

Στο σύνολο των 74 καταστημάτων σε αλυσίδα καταστημάτων ανήκουν τα 29, δηλαδή ποσοστό 39% επί του συνόλου των καταστημάτων.

Εδώ πρέπει να σημειωθεί η ιδιομορφία της Χαϊμαντά. Το τμήμα της οδού από Φιλ.Λίτσα έως Αριστοφάνους αποτελεί το ήσυχο τμήμα του πεζόδρομου (εικόνα 30) με αρκετές κατοικίες, κομμωτήρια, το κατάστημα ψιλικών και κάποια καταστήματα με είδη σπιτιού και είδη κιγκαλερίας. Γενικότερα, κυριαρχεί ο χαρακτήρας που είχε και παλαιότερα η Χαϊμαντά, όταν ήταν δρόμος κυκλοφορίας οχημάτων (βλ. κεφ.14), με καταστήματα γειτονιάς και κατοικίες καθώς και λίγα καταστήματα ένδυσης- υπόδησης, κοσμηματοπωλεία και αναψυχή που έχουν όμως τοπική εμβέλεια.

Σε αυτό το τμήμα δύο μόνο καταστήματα ανήκουν σε αλυσίδα καταστημάτων και αυτά είναι η "Candia Strom" και η "Παρουσίαση" (στρώματα και είδη για το σπίτι αντίστοιχα).



Εικόνα 30: Το ήσυχο τμήμα της οδού Χαϊμαντά

Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Το τμήμα της Χαϊμαντά, από Αριστοφάνους μέχρι Α.Παπανδρέου, είναι περισσότερο πολυσύχναστο και είναι αυτό που περικλείεται στην εικόνα 29 και περιγράφεται παραπάνω.

### Οδός Κατσουλιέρη

Επί της οδού Κατσουλιέρη, που είναι πρακτικά η συνέχεια της οδού Χαϊμαντά, έχουν πρόσοψη 18 καταστήματα (μαζί με αυτά που ανήκουν στο εμπορικό κέντρο). Το εμπορικό αυτό κέντρο (εικόνα 31) υπολειτουργεί σημαντικά και όχι τόσο λόγω οικονομικής κρίσης όσο ευρύτερης υποβάθμισης των παλαιού τύπου εμπορικών κέντρων.

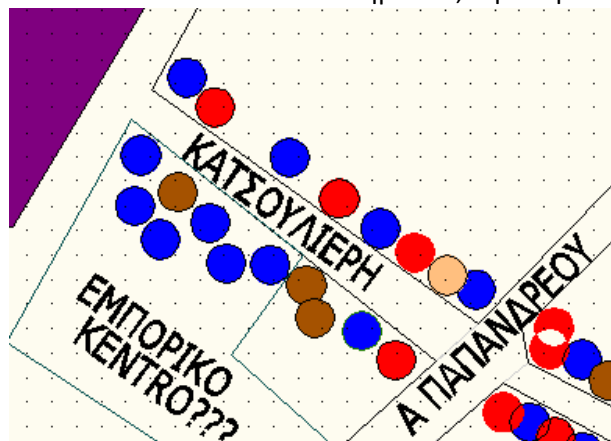


Εικόνα 31: Εμπορικό Κέντρο επί της Κατσουλιέρη

Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Αναλυτικότερα, επί της Κατσουλιέρη έχουν πρόσοψη (συμπεριλαμβανομένων και όσων ανήκουν στο εμπορικό κέντρο) 8 καταστήματα που δραστηριοποιούνται στον τομέα ένδυσης- υπόδηση, 1 κατάστημα με είδη δώρων και φωτισμού, 1 κατάστημα τηλεπικοινωνιών, 1 κοσμηματοπωλείο, 1 κατάστημα με είδη κιγκαλερίας, 2 καταστήματα που πωλούν είδη τροφίμων, 1 φαρμακείο, 1 κατάστημα αναψυχής και 2 κενά καταστήματα.

Από τα παραπάνω καταστήματα σε αλυσίδα καταστημάτων (εικόνα 32) ανήκουν μόλις 3 από το σύνολο των 18 καταστημάτων, δηλαδή ένα ποσοστό 16%.



Εικόνα 32: Απόσπασμα χάρτη 3- Διαχωρισμός Επιχειρήσεων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Οι ιδιαιτερότητές της Κατσουλιέρη ξεκινούν από την αισθητική υποβάθμιση σε σχέση με τους γύρω πεζόδρομους (συμπεριλαμβανομένων και των Χαϊμαντά και Πλάτωνος) και την σημαντικά ελλιπή συντήρηση του δρόμου. Ακόμα στο είδος του εμπορίου υπάρχουν πολύ μεγάλες αντιθέσεις (συγκρινόμενες με τη σχετική ομοιομορφία της συνέχειάς της, της Χαϊμαντά και της Πλάτωνος). Στον τομέα ένδυσης- υπόδησης, από τα 8 καταστήματα τα 3 πωλούν υφάσματα και διατηρούν το παλαιότερο προφίλ τους και μόλις 2 ανήκουν σε διεθνή αλυσίδα καταστημάτων (Benetton και Pull and Bear) και χωροθετήθηκαν πρόσφατα εκεί (εντός της τελευταίας τριετίας).

Το εμπορικό κέντρο της οδού Κατσουλιέρη, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, υπολειτουργεί και έχει αλλάξει χαρακτήρα από παλαιότερα φιλοξενώντας περισσότερα γραφεία, λιγιστά καταστήματα σε λειτουργία (υφάσματα, είδη κιγκαλερίας, αναψυχή) και αρκετούς κενούς χώρους.

Ακόμα στην οδό Κατσουλιέρη διαφέρει σημαντικά ο αστικός εξοπλισμός (βλ. κεφ.13.2.3), η αγοραστική κίνηση και η στάση των χρηστών και των καταστημάτων. Σημαντικό ακόμα θεωρείται ότι πολλοί καταστηματάρχες που δραστηριοποιούνται σε γύρω δρόμους (π.χ. επί της Καλογρέζης), οι οποίοι προτείνονται για πεζοδρόμηση αναφέρουν ως απευκταίο παράδειγμα την πεζοδρόμηση της οδού Κατσουλιέρη.

### 13.2.3. Συγκεντρωτικά στοιχεία

Σε αυτό το κεφάλαιο θα εξεταστούν τα παραπάνω στοιχεία για τις οδούς συγκεντρωτικά, ώστε να εξαχθούν συνολικά συμπεράσματα για τα δεδομένα της υπάρχουσας κατάστασης των οδών ώστε σε συνδυασμό με την περιγραφή της πρότερης κατάστασης να μπορέσουν να εξαχθούν τα κατάλληλα συμπεράσματα για τις επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση.

Τα καταστήματα που έχουν πρόσοψη σήμερα στις υπό μελέτη οδούς είναι 133 (74 στη Χαϊμαντά, 18 στην Κατσουλιέρη και 41 στην Πλάτωνος). Από αυτά, τα 78 ασχολούνται με εμπόριο ένδυσης- υπόδησης και 16 με κόσμημα- αξεσουάρ. Οι παραπάνω κατηγορίες είναι και οι πλέον δημοφιλής αφού παρουσιάζονται σε ποσοστό 59% και 12% αντίστοιχα.

Η κατηγορίες αυτές είναι γενικότερα πολύ δημοφιλής σε εμπορικούς πεζόδρομους και σε εμπορικά κέντρα ανά τον κόσμο και στον ελλαδικό χώρο (βλ.κεφ.3.3).

Αυτή η κατηγορία εμπορίου (ένδυση- υπόδηση, κόσμημα-αξεσουάρ) είναι καθοριστική για την ελκυστικότητα ενός πεζοδρόμου, σε συνδυασμό με την παρουσία μεγάλων/ δημοφιλών brands.

Ακόμα στο σύνολο των 133 καταστημάτων τα 49 είναι αλυσίδες καταστημάτων, δηλαδή το 37%. Αυτό που αξίζει να σημειωθεί εδώ είναι ότι τα 49 αυτά καταστήματα βρίσκονται κατά κανόνα επί της Πλάτωνος και της Χαϊμαντά από Αριστοφάνους έως την Παπανδρέου. Η πυκνότητα αυτή φαίνεται καλύτερα στο απόσπασμα του χάρτη 3- Διαχωρισμός Επιχειρήσεων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς στην εικόνα 29 που φαίνεται παραπάνω.

Ουσιαστικά δηλαδή το τετράγωνο Αγ. Παρασκευής- Αριστοφάνους- Αγ. Γεωργίου-Κολοκοτρώνη συγκεντρώνει τις περισσότερες αλυσίδες καταστημάτων, ενώ τα τμήματα των οδών που είναι εκτός αυτού συγκεντρώνουν μικτές χρήσεις και εμπόριο τοπικής εμβέλειας. Στους ορόφους των κτιρίων υπάρχουν αρκετές κατοικίες και στο τετράγωνο που αναφέρθηκε παραπάνω επιχειρήσεις και γραφεία.

### **Αστικός Εξοπλισμός**

Ο αστικός εξοπλισμός σε έναν εμπορικό πεζόδρομο υπάρχει κυρίως για λόγους λειτουργικότητας και αισθητικής και διαφέρει συνήθως από την υποδομή που απαιτείται για έναν πεζόδρομο σε περιοχή κατοικίας, έναν πεζόδρομο αναψυχής κλπ (βλ.κεφ.3.2).

Οι προς μελέτη πεζόδρομοι παρουσιάζουν τα τυπικά χαρακτηριστικά αστικού εξοπλισμού σε έναν εμπορικό πεζόδρομο, κατά τα πρότυπα της δεκαετίας του '90.

Οι Χαϊμαντά και Πλάτωνος διαθέτουν πλήθος καθιστικών συνδυασμένα με αστικό πράσινο (ζαρντινιέρες με καθιστικά ενσωματωμένα-Εικόνα 33), φωτιστικά, δοχεία απορριμάτων, σήμανση με πινακίδα για είσοδο σε πεζόδρομο, τηλεφωνικό θάλαμο κλπ..



Εικόνα 33: Καθιστικό-Ζαρντινιέρα επί της Χαϊμαντά  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Το ζήτημα με έναν εμπορικό πεζόδρομο είναι ότι ως κυρίαρχο αντικείμενο εξωραϊσμού του χώρου θεωρείται η βιτρίνα των καταστημάτων καθ'όλη τη διάρκεια της ημέρας, κατά συνέπεια και στη μελέτη περίπτωσης υπάρχει έντονα αυτό το στοιχείο. Να σημειωθεί εδώ – ως προφανές- ότι όσο μεγαλύτερη η πυκνότητα των καταστημάτων και όσο στενότερο το πλάτος του πεζοδρόμου τόσο περισσότερο πρωταγωνιστεί η βιτρίνα.

Στην οδό Κατσουλιέρη τα καθιστικά και οι κάδοι απορριμάτων είναι λιγότερα (αναλογικά) και διαφορετικού σχεδίου/ παλαιότερου τύπου (εικόνα 34 & 35) με αποτέλεσμα στο πέρασμα από τη Χαϊμαντά προς την Κατσουλιέρη να παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της διαφοροποίησης/ υποβάθμισης της οδού Κατσουλιέρη.



Εικόνα 34:Καθιστικό επί της Χαϊμαντά  
Πηγή: Προσωπικό αρχείο



Εικόνα 35: Καθιστικά επί της Κατσουλιέρι

Το ζήτημα των υποδομών για ΑΜΕΑ και εμποδιζόμενα άτομα είναι άλυτο μέχρι στιγμής με πολύ σημαντικές ελλείψεις ακόμα και στις πλέον κεντρικές περιοχές. Στους πεζόδρομους η κίνησή τους γίνεται με συγκριτικά μεγαλύτερη ευκολία αλλά η πρόσβασή τους σε αυτούς παραμένει πρόβλημα.

Η στρώση των πεζόδρομων Χαϊμαντά και Πλάτωνος είναι με κυβόλιθους και πλάκες βοτσάλου (Εικόνα 36) ενώ της Κατσουλιέρι με απλό κυβόλιθο(Εικόνα 37).



Εικόνα 36.: Στρώση Χαϊμαντά  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο



Εικόνα 37: Στρώση Κατσουλιέρι

### **Χαρακτηριστικά Περιβάλλοντος**

Τα χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος που αξίζει να σημειωθούν για τη χρήση και λειτουργία των πεζόδρομων είναι τα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης, τα επίπεδα θορύβου και η καθαριότητα του χώρου.

Οι κύριες πηγές ατμοσφαιρική ρύπανσης είναι η κυκλοφορία των οχημάτων, η κεντρική θέρμανση/ ψύξη και η βιομηχανία, όπως αναφέρεται και στο κεφ.6.3.. Στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχουν αυτόματοι ή ημιαυτόματοι σταθμοί παρακολούθησης συγκέντρωσης ρύπων ούτε υπάρχουν δημοσιευμένες μετρήσεις που να καταγράφουν την ποιότητα της ατμόσφαιρας γενικότερα στα Βόρεια Προάστια.

Όμως, σύμφωνα με τις ετήσιες εκθέσεις του Τμήματος Ποιότητας Ατμόσφαιρας (ΥΠΕΧΩΔΕ Δ/ση Περιβάλλοντος ΕΑΡΘ) για την ατμοσφαιρική ρύπανση στην Αθήνα, η ατμοσφαιρική ρύπανση των βορείων προαστίων που περιλαμβάνει και το Δήμο Χαλανδρίου<sup>70</sup>, έχει τα εξής χαρακτηριστικά:

<sup>70</sup> Βασική Ανάλυση Ολοκληρωμένο Τοπικό Πρόγραμμα Βιώσιμης Ανάπτυξης Habitat Agenda του συνδέσμου Βόρειας και Ανατολικής Αθήνας p.117-119



- ο σε πρωτογενής ρύπους (SO<sub>2</sub>, CO, NO, NO<sub>2</sub>) υπάρχει τάση μείωσης και σταθεροποίησης των τιμών που βρίσκονται κάτω από τα θεσπισμένα όρια
- ο σε δευτερογενής (O<sub>3</sub>) και τριτογενής παρουσιάζεται μία σταθερότητα στις διακυμάνσεις σε αυξημένα επίπεδα παρόλα αυτά

Από τα παραπάνω είναι προφανές ότι η ρύπανση στην περιοχή μελέτης είναι σε υψηλά επίπεδα και τα αντίστοιχα επικρατούν και στους πεζόδρομους αυτής. Σίγουρα σημειακά θα καταγράφονταν μικρές μειώσεις αλλά καθώς οι πεζόδρομοι χωροθετούνται αποσπασματικά χωρίς εφαρμογή σχετικών μέτρων για βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, τη μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων κλπ. δεν αναμένεται αξιόλογη διαφορά μεταξύ των δρόμων του εμπορικού κέντρου.

Όσον αφορά στο ακουστικό περιβάλλον (θόρυβος) δεν υπάρχουν ακουστικές μετρήσεις αλλά θεωρείται δεδομένο ότι υπάρχει μικρότερο επίπεδο θορύβου σε έναν εμπορικό πεζόδρομο σε σχέση με έναν δρόμο (εντός εμπορικού κέντρου) όπου επιτρέπεται η κυκλοφορία των οχημάτων.

Λαμβάνοντας υπόψιν ότι η αστυνόμευση στην περιοχή είναι ελλιπέστατη και τα δίκυκλα (ακόμα και κάποια ΙΧ) κυκλοφορούν με μεγάλη συχνότητα καθώς και την τροφοδοσία των καταστημάτων που δεν τηρούν συγκεκριμένες ώρες τροφοδοσίας τα επίπεδα θορύβου επίσης δεν μειώνονται σημαντικά.

Ακόμα, το γεγονός ότι το μήκος και πλάτος των οδών είναι σχετικά μικρά, σε συνδυασμό με τις διασταυρώσεις τους με οδούς αυξημένης κυκλοφορίας ο θόρυβος δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι μειώνεται σημαντικά.

Κατά τις βραδυνές ώρες, όπου δεν υπάρχουν δραστηριότητες αναψυχής, τα καταστήματα είναι κλειστά και η ροή του κόσμου μειώνεται, ο θόρυβος ελαττώνεται αλλά και πάλι όχι σε σημαντικά επίπεδα.

Όπως για την ατμοσφαιρική ρύπανση έτσι και για το θόρυβο, για να μειωθούν πρέπει να γίνουν ολοκληρωμένες παρεμβάσεις σε πολεοδομικό και κυκλοφοριακό επίπεδο στην ευρύτερη περιοχή.

Τέλος, η καθαριότητα αποτελεί σημαντικό πρόβλημα στο χώρο των πεζόδρομων, όπως καταγράφεται και από τα ερωτηματολόγια προς τους χρήστες αυτού –οι οποίοι σε ποσοστό 30,56% θεωρούν τη συντήρηση και την αστυνόμευση μη ικανοποιητική. Προβλήματα υπάρχουν περισσότερο κατά την τροφοδοσία των καταστημάτων με άδειες κούτες κλπ. αλλά και με τα καλάθια απορριμάτων και τις ζαρντινιέρες.

### **Ασφάλεια Πεζόδρομων- Αστυνόμευση**

Η ασφάλεια ενός πεζόδρομου εξετάζεται κατά κανόνα για εγκληματικότητα και παραβατική συμπεριφορά.

Σύμφωνα με χρήστες και καταστηματάρχες των πεζόδρομων δεν εντοπίζονται προβλήματα παραβατικότητας ή εγκληματικότητας παρά μόνο παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. από δίκυκλα και ΙΧ (σε μικρότερο ποσοστό και κυρίως στο ήσυχο τμήμα της Χαϊμαντά).

Κατά τις βραδυνές ώρες επίσης δεν δημιουργούνται ζητήματα ασφάλειας, φαινόμενο το οποίο σχετίζεται με το ευρύτερο αίσθημα ασφάλειας που υπάρχει στους κατοίκους του Δήμου.

Τέλος η αστυνόμευση για παραβάσεις του Κ.Ο.Κ. , κατά τις ημέρες και ώρες που έγινε η παρούσα μελέτη δεν έγινε αισθητή με παραβάσεις να συμβαίνουν ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

## Τιμές γης- Αντικειμενικές Αξίες Ακινήτων

Η κτηματαγορά στο Δήμο Χαλανδρίου, όπως αναφέρεται και παραπάνω, τα τελευταία 20 χρόνια διατηρείται σε υψηλά επίπεδα, με εξαίρεση την τελευταία διετία όπου υπάρχει η αναμενόμενη πτώση δεδομένης της οικονομικής συγκυρίας που επηρεάζει το σύνολο της οικονομίας στη χώρα. Χαρακτηριστικά οικόπεδο<sup>71</sup>, 347 τ.μ., με μονοκατοικία εντός του στη διασταύρωση των οδών Χαϊμαντά και Αριστοτέλους έχει σήμερα αξία πώλησης 900.000€ ενώ το 2008 η αξία του ανεχόταν στα 3.000.000€. Παρόλα αυτά η ενοικίαση των εμπορικών ακινήτων δεν παρουσιάζει τον ίδιο ρυθμό πτώσης τιμών στην τελευταία τριετία. Αντίστοιχα κατάστημα που πωλείται επί της Χαϊμαντά το 2008 με 8.000€/τ.μ. τώρα μειώνεται μέχρι και στα 4.000€/τ.μ.. Η περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Κολοκοτρώνη- Αγίου Γεωργίου- Αριστοτέλους- Καραολή και Δημητρίου- 25<sup>ης</sup> Μαρτίου (δηλαδή το κυρίως εμπορικό κέντρο), με τα περισσότερα εμπορικά ακίνητα διατηρεί τις υψηλές τιμές κυρίως για την ενοικίαση καταστημάτων. Χαρακτηριστικά καταστήματα με πρόσοψη επί των Χαϊμαντά και Πλάτωνος ενοικιάζονται προς 35-40€/τ.μ. και ακόμα καταβάλλεται και η υπεραξία απόκτησης του (ο γνωστός "αέρας") που μπορεί να φτάνει για καταστήματα ένδυσης- υπόδησης μέχρι και τα 250.000€. Η οδός Κατσουλιέρη, αν και συνέχεια της Χαϊμαντά, έχει πολύ χαμηλότερες τιμές για ενοικίαση από τις παραπάνω αλλά για αγορά ακινήτου οι τιμές κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι στους πεζόδρομους που εξετάζονται υπάρχουν και δύο εμπορικά κέντρα, κάτι που δεν συνηθίζεται γενικότερα σε πεζόδρομους στον ελληνικό χώρο καθώς προτιμώνται τα πολυκαταστήματα. Στα δύο αυτά εμπορικά κέντρα, που γνώρισαν άνθιση την δεκαετία 1990-2000, οι τιμές των ακινήτων κυμαίνονται στα ίδια επίπεδα με τα καταστήματα των πεζόδρομων ενώ παρατηρείται πτωτική τάση. Χαρακτηριστικά το εμπορικό κέντρο της οδού Κατσουλιέρη έχει πολλά κενά καταστήματα και μία εικόνα ευρύτερης εγκατάλειψης, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω. Πλέον και στα δύο αυτά εμπορικά κέντρα προσελκύονται γραφεία που αντικαθιστούν τα καταστήματα.

Η διαμόρφωση των παραπάνω τιμών έγινε με ραγδαίους ρυθμούς από το 1990 και μετά, δηλαδή μετά την κατάσχευή των πεζόδρομων που μελετώνται, και πλέον η αγορά και ενοικίαση καταστήματος στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική με αρκετές φίρμες να κατακλύζουν τις βασικές εμπορικές αρτηρίες. Μοναδικό πρόβλημα που αναφέρεται από σύσσωμο τον κόσμο που ασχολείται με το εμπόριο αλλά και το αγοραστικό κοινό είναι το πρόβλημα της στάθμευσης σε κοντινή ακτίνα. Προβληματική που επίσης εντοπίζεται αλλά θα αναλυθεί στο κεφάλαιο των επιπτώσεων (κεφ. 15) είναι ο αποκλεισμός του τοπικού εμπορίου και η προσέλκυση πολυεθνικών ομίλων επιχειρήσεων που αλλάζουν το προφίλ της αγοράς, ζήτημα ευρύτερης εξέλιξης του εμπορίου.

Στη συνέχεια θα γίνει μία απλή αναφορά στις αντικειμενικές αξίες που δίνει το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών για το 2007 καθώς δεν έχουν προκύψει νέες τιμές για το 2011 για την Περιφέρεια Αττικής και υπάρχουν ακόμα, τη στιγμή της συγγραφής της εργασίας, προτάσεις για κατάργηση του συστήματος των αντικειμενικών αξιών και αντικατάστασή του με άλλο που θα προσπαθεί εξίσωση των πραγματικών και των αντικειμενικών αξιών. Στο Δήμο Χαλανδρίου την τελευταία δεκαετία η σχέση αντικειμενικών/εμπορικών αξιών πλησίαζε την τιμή 1/3, σύμφωνα με εκτίμηση μεσιτικού γραφείου<sup>72</sup> που δραστηριοποιείται στην περιοχή.

<sup>71</sup> Πληροφορίες Μεσιτικό γραφείο Θεάκος Γ.

<sup>72</sup> Θεάκος Γ.

Οι τιμές ζώνης για το 2007 στο Δήμο Χαλανδρίου κυμαίνονται από 1400€/τ.μ. στη ζώνη Γαρυττού-όριο σχεδίου πόλης έως και τα 2650€/τ.μ. σε ζώνη της Κηφισίας (τμήμα από Εθν.Αντιστάσεως μέχρι Κ.Παλαιολόγου-Παπανικολή, δεξιά).

Ειδικότερα στο εμπορικό κέντρο οι τιμές ζώνης είναι 1650€/τ.μ. και ο συντελεστής εμπορικότητας είναι μέγιστος στις οδούς Πλάτωνος, Χαϊμαντά και μειώνεται ελάχιστα επί της Παπανδρέου (Βας.Κων/νου) , Αγ.Γεωργίου και Αγ.Παρασκευής. Αναλυτικότερα για τους δρόμους του εμπορικού κέντρου ο Σ.Ε. είναι:

• Αγ.Γεωργίου (από Πεντέλης μέχρι Αριστοφάνους)-αριστερά	3,0
• Αγ.Γεωργίου (από Πεντέλης μέχρι Αριστοφάνους)-δεξιά	3,0
• Αγ.Γεωργίου (από Αριστοφάνους μέχρι Αριστοτέλους)	1,8
• Αγ.Παρασκευής (από Βας.Κωνσταντίνου μέχρι Πλάτωνος-Σ.Βενιζέλου)	3,5
• Αγ.Παρασκευής (από Πλάτωνος-Σ.Βενιζέλου μέχρι Αριστοφάνους)	3,2
• Αγ.Παρασκευής (από Αριστοφάνους μέχρι Αριστοτέλους)	2,5
• Αγ.Παρασκευής (από Αριστοτέλους μέχρι Διογένους)-αριστερά	1,8
• Αγ.Παρασκευής (από Αριστοτέλους μέχρι Υψηλάντου)- δεξιά	1,8
• Αριστοτέλους (από Αγ.Παρασκευής μέχρι Χαϊμαντά)	1,4
• Αριστοφάνους (από Αγ.Παρασκευής μέχρι Αγ.Γεωργίου)	2,0
• Αριστοφάνους (από Αγ.Γεωργίου μέχρι Παπάγου)- αριστερά&δεξιά	1,6
• Βας.Κων/νου (από Καραολή και Δημητρίου μέχρι Αγ.Παρασκευής)	3,6
• Βας.Κων/νου (από Αγ.Παρασκευής μέχρι Κολοκοτρώνη-Πλατεία Δούρου)	3,8
• Καλογρέζης (από Βας.Κων/νου μέχρι 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου)	1,2
• Καραολή και Δημητρίου (από Σ.Βενιζέλου μέχρι 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου)	1,1
• Κατσουλιέρη	2,5
• Κολοκοτρώνη (από Πλ.Δούρου μέχρι Γκίνη) δεξιά & αριστερά	2,8
• Κολοκοτρώνη (από Γκίνη μέχρι Μεσολογίου) δεξιά & αριστερά	2,0
• Πλάτωνος	4,0
• Πλατεία Αγ.Νικολάου (από Βας.Κων.νου μέχρι Γκίνη) δεξιά	4,0
• Πλατεία Αγ.Νικολάου (από Γκίνη μέχρι Κολοκοτρώνη) δεξιά	2,0
• Πλατεία Αγ.Νικολάου (από Βας.Κων.νου μέχρι 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου) αριστερά	2,5
• Πλατεία Δούρου (από Αγ.Γεωργίου μέχρι Κ.Βάρναλη) δεξιά	4,0
• Πλατεία Δούρου (από Αγ.Γεωργίου μέχρι Κολοκοτρώνη) αριστερά	4,0
• Χαϊμαντά (από Βας.Κων/νου μέχρι Αριστοφάνους)	4,0
• Χαϊμαντά (από Αριστοφάνους μέχρι Αριστοτέλους)	3,0

### **Προφίλ Χρηστών Πεζόδρομου**

Ολοκληρώνοντας το κεφάλαιο με την εικόνα που παρουσιάζουν σήμερα οι υπό μελέτη οδοί, κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί και το προφίλ των χρηστών που προσεγγίζουν το εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου καθώς και τις υπό μελέτη οδούς ειδικότερα.

Σε ερωτηματολόγιο (βλ.Παράρτημα Δ) που διεξήχθη προς τους χρήστες των πεζόδρομων εξάγονται τα παρακάτω στοιχεία (πίνακας 10):

Ερωτηματολόγιο Χρηστών								
			Σύνολο		Άνδρες		Γυναίκες	
			Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό	Αριθμός	Ποσοστό
Βιογραφικά Στοιχεία	Αριθμός Ερωτηθέντων		36		16	44,44	20	55,56
	Ομάδα Ηλικίας	18-30	13	36,11	5	31,25	7	35,00
		31-50	16	44,44	8	50	8	40,00
		50 και άνω	6	16,67	3	18,75	3	15,00
	Δήμος κατοικίας	Χαλάνδρι	18	50,00	9	56,25	9	45,00
		Β. Π.	13	36,11	6	37,5	7	35,00
		Άλλο	5	13,89	1	6,25	4	20,00
	Επαγγελματική Δραστ.	Ανεργος	1	2,78	0	0	1	5,00
		Φοιτητής	4	11,11	1	6,25	3	15,00
		Οικιακά	5	13,89	0	0	5	25,00
Ιδιωτ. Υπ.		9	25,00	4	25	5	25,00	
Δημ. Υπ.		7	19,44	3	18,75	4	20,00	
Ελεύθερος Επ.		9	25,00	7	43,75	2	10,00	
Δημοτ. Εκπ.		0	0,00	0	0	0	0,00	
Σπουδές	Μέση Εκπ.	9	25,00	2	12,5	7	35,00	
	Τριτοβάθμια Εκπ.	20	55,56	8	50	11	55,00	
Χρήση Πεζόδρομου	Λόγοι Χρήσης	Βόλτα/ Αναψυχή	8	22,22	3	18,75	5	25,00
		Αγορές/ Ψώνια	18	50,00	8	50	10	50,00
		Αναγκαστικό Πέρασμα	1	2,78	0	0	1	5,00
		Όλα τα Παραπάνω	14	38,89	7	43,75	7	35,00
	Συχνότητα Χρήσης	Άλλο	1	2,78	0	0	1	5,00
		Κάθε μέρα	8	22,22	2	12,5	6	30,00
		1 φορά την εβδομάδα	10	27,78	5	31,25	5	25,00
	Ώρες Χρήσης	1 φορά τον μήνα	9	25,00	3	18,75	6	30,00
		Σπάνια/ Τυχαία	9	25,00	6	37,5	3	15,00
		Πρωινές	2	5,56	1	6,25	1	5,00
Χρονική Διάρκεια	Απογευματινές	16	44,44	7	43,75	9	45,00	
	Βραδυνές	2	5,56	2	12,5	0	0,00	
	Όλες τις ώρες	16	44,44	6	37,5	10	50,00	
	Λίγη Ώρα	22	61,11	11	68,75	11	55,00	
Γνώμες για τον Πεζόδρομο	Χώρος (αισθητική, πράσινο κ.λ.π.)	Μερικές Ώρες	13	36,11	5	31,25	8	40,00
		πέρα πολύ	10	27,78	6	37,5	4	20,00
		πολύ	8	22,22	2	12,5	6	30,00
		αρκετά	14	38,89	7	43,75	7	35,00
	Αναψυχή (Περπάτημα, Αλληλεπίδραση ατόμων κ.λ.π.)	λίγο	4	11,11	1	6,25	3	15,00
		καθόλου	0	0,00	0	0	0	0,00
		πέρα πολύ	13	36,11	7	43,75	6	30,00
		πολύ	5	13,89	1	6,25	4	20,00
	Εμπόριο (ποικιλία, τιμές)	αρκετά	13	36,11	5	31,25	8	40,00
		λίγο	1	2,78	1	6,25	0	0,00
		καθόλου	4	11,11	2	12,5	2	10,00
		πέρα πολύ	7	19,44	6	37,5	1	5,00
	Συντήρηση	πολύ	9	25,00	2	12,5	7	35,00
		αρκετά	15	41,67	6	37,5	9	45,00
		λίγο	4	11,11	2	12,5	2	10,00
		καθόλου	1	2,78	0	0	1	5,00
	Αστυνόμευση	πέρα πολύ	5	13,89	3	18,75	2	10,00
		πολύ	6	16,67	1	6,25	5	25,00
		αρκετά	11	30,56	7	43,75	4	20,00
		λίγο	11	30,56	4	25	7	35,00
Θα προτιμούσατε τον πεζόδρομο για αγορές ένδυσης/ υπόδησης κ.λ.π σε σχέση με ένα εμπορικό κέντρο;	καθόλου	2	5,56	0	0	2	10,00	
	πέρα πολύ	3	8,33	1	6,25	2	10,00	
	πολύ	5	13,89	0	0	5	25,00	
	αρκετά	10	27,78	4	25	6	30,00	
Πρόσβαση	Μέσο Μετακίνησης	λίγο	10	27,78	7	43,75	3	15,00
		καθόλου	5	13,89	3	18,75	2	10,00
		ναί	28	77,78	12	75	16	80,00
		όχι	8	22,22	4	25	4	20,00
	Ανώτατος επιθυμητός χρόνος προσέγγισης πεζόδρομου (με τα πόδια)	Μ.Μ.Μ.	3	8,33	0	0	3	15,00
		I.X	21	58,33	10	62,5	11	55,00
		περπάτημα/ποδήλατο	12	33,33	5	31,25	7	35,00
		άλλο	1	2,78	1	6,25	0	0,00
	Μέγιστη απόσταση στάθμευσης I.X.	0-5 Λεπτά	9	25,00	3	18,75	6	30,00
		5-10 Λεπτά	11	30,56	6	37,5	5	25,00
10-15 Λεπτά		11	30,56	4	25	7	35,00	
άνω των 15 λεπτών		5	13,89	3	18,75	2	10,00	
0-5 Λεπτά περπάτημ.		14	38,89	8	50	6	30,00	
5-10 Λεπτά περπάτημ.		9	25,00	5	31,25	4	20,00	
10-15 Λεπτά περπάτημ.	5	13,89	2	12,5	3	15,00		
άνω των 15 λεπτών	0	0,00	0	0	0	0,00		

Πίνακας 10: Επεξεργασία Ερωτηματολογίου Χρηστών

Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Αρχικά, σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία από τα ερωτηματολόγια σε 36 χρήστες, 12 άνδρες και 24 γυναίκες αλλά και από προσωπική παρατήρηση του συντάκτη, όσον αφορά στα δημογραφικά στοιχεία του αγοραστικού κοινού που απαντάται στις Χαϊμαντά και Πλάτωνος είναι κατά πλειοψηφία γυναίκες στις ηλικιακές ομάδες 18-30 (35%) και 31-50 (40%). Ακόμα, οι άνδρες που απάντησαν ανήκαν σε ποσοστό 50% στην ηλικιακή ομάδα των 31-50. Επαγγελματικά δραστηριοποιούνται κατά πλειοψηφία στον ιδιωτικό τομέα (σε ποσοστό 50%) είτε ως ιδιωτικοί υπάλληλοι είτε ως ελεύθεροι επαγγελματίες (25-25%). Το επίπεδο εκπαίδευσης που έχει ολοκληρωθεί είναι συνήθως η τριτοβάθμια εκπαίδευση (σε ποσοστό 55,56%).

Σύμφωνα με την άποψη του εμπορικού συλλόγου του Χαλανδρίου, στοιχείο που επιβεβαιώνεται και από τα ερωτηματολόγια είναι ότι το αγοραστικό κοινό που προσεγγίζει

το εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου είναι στην πλειοψηφία τους δημότες Χαλανδρίου(50%) και δημότες των γειτονικών δήμων (36,11%), κυρίως Βριλησίων, Μελισσίων και Αγίας Παρασκευής.

Επίσης σύμφωνα με το Δήμο και τον εμπορικό σύλλογο Χαλανδρίου οι χρήστες που έλκονται από την αγορά του Χαλανδρίου έχουν μέσaiα προς υψηλά εισοδήματα, αφού και η πλειοψηφία των κατοίκων στους γειτονικούς δήμους διατηρεί αυτά τα χαρακτηριστικά.

#### 14. Η εξέλιξη των οδών από το 1990

Σε αυτό το κεφάλαιο θα γίνει περιγραφή της εικόνας των δρόμων πριν τις πεζοδρομήσεις σύμφωνα με όσα στοιχεία έχουν συλλεχθεί από αρμόδιους φορείς, απόψεις εμπλεκόμενων και από προσωπική έρευνα του συντάκτη. Ακόμα θα εξεταστεί η επιρροή που είχε το έργο στην εξέλιξη του εμπορικού κέντρου του Χαλανδρίου.

Μία πρώτη εντύπωση για την πρότερη εικόνα των οδών είναι δύο δρόμων κανονικής κυκλοφορίας οχημάτων προς μία κατεύθυνση, με αυξημένη κίνηση λόγω των εμπορικών χρήσεων που εξυπηρετούν αλλά και καθαρά λόγω θέσης τους στο κέντρο του Χαλανδρίου. Η πυκνότητα των καταστημάτων είναι σχετικά μεγάλη, σαφώς μικρότερη όμως της σημερινής. Ομοιάζουν -αν επιτρέπεται ο συλλογισμός- με τη σημερινή εικόνα των οδών Καλογρέζης (εικόνα 38), Σωκράτους (εικόνα 39), Καραολή και Δημητρίου (εικόνα 40) στο εμπόριο, στην κυκλοφορία και γενικότερα στο ύψος των οδών. Σημαντική διαφορά από τις παραπάνω είναι ότι στις υπό μελέτη οδούς τα καταστήματα ένδυσης- υπόδησης ήταν σημαντικά περισσότερα από όλα τα άλλα καταστήματα, εικόνα που διατηρείται φυσικά μέχρι και σήμερα.



Εικόνα 38: Οδός Καλογρέζης

Εικ.39: Οδός Σωκράτους

Εικ. 40: Οδός Καραολή & Δημητρίου

Ο αστικός εξοπλισμός των οδών, πριν την πεζοδρόμηση εξαντλείται στα φωτιστικά, σε κάδους απορριμάτων και σε κολωνάκια για εμπόδιση στάθμευσης σε κάποια σημεία, καθώς και με μία σύγχρονη θεώρηση αυτού στις βιτρίνες των καταστημάτων.

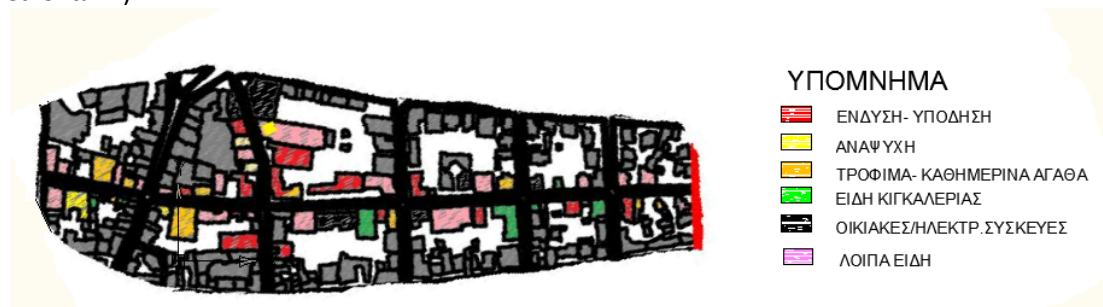
Ειδικότερα μέχρι το 1989, οπότε και δημιουργήθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, το Χαλάνδρι είχε την εικόνα ενός προάσιου Δήμου της Αθήνας με οικιστικό χαρακτήρα, ενώ δεν έλειπαν και βιοτεχνικές και εμπορικές χρήσεις από το σύνολο του Δήμου. Μετά την ολοκλήρωση του ΓΠΣ αρχίζει να παρατηρείται ένας μεγαλύτερος βαθμός ανάμιξης χρήσεων κυρίως στο ιστορικό κέντρο του Δήμου αλλά και κατά μήκος τμημάτων επί της Λ.Κηφισίας, της Λ.Μεσογείων, της Λ.Πεντέλης και άλλων όπως η Παπανικολή-Παλαιολόγου, 25<sup>ης</sup> Μαρτίου.

Ο πληθυσμός αυξανόταν με ταχύτατους ρυθμούς και ως ένα από βόρεια προάστια ο πληθυσμός που εγκαθίσταται εκεί αποτελείται κυρίως από εύπορα κοινωνικά στρώματα. Με τις μετακινήσεις αυτές γεννώνται και οι αντίστοιχες ανάγκες για χώρους εργασίας, αγοράς και αναψυχής με αποτέλεσμα μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '90 να έχει δημιουργηθεί ένα εύρωστο επιχειρηματικό και εμπορικό κέντρο με σχετική αυτάρκεια σε αρκετούς τομείς στο Δήμο Χαλανδρίου.

Οι οδοί που εξετάζονται (Πλάτωνος, Χαϊμαντά και Κατσουλιέρη), είναι τότε, όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, οδοί μίας κατεύθυνσης και σχεδόν στο σύνολό τους έχουν καταστήματα στα ισόγεια των κτισμάτων και κατοικίες στους ορόφους.

Τα καταστήματα αυτά είναι οικογενειακές επιχειρήσεις, ως επί το πλείστον, και εξυπηρετούν αρχικά περισσότερο τους δημότες του Χαλανδρίου.

Επιχειρήσεις που συναντώνται εκεί είναι: κινηματογράφος, φαρμακείο, τράπεζα, παραδοσιακό καφενείο, καταστήματα με είδη τροφίμων, κατάστημα με παιχνίδια, αρκετά καταστήματα με ένδυση- υπόδηση, κοσμηματοπωλεία, εποχιακά είδη, είδη δώρων, ηλεκτρικά είδη και φωτιστικά, ποδηλατάδικο, service αυτοκινήτων, τσαγκαράδικο κ.α.. (βλ. εικόνα 41).



Εικόνα 41: Το εμπόριο στην Π.Μ. πριν την πεζοδρόμηση  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Το αγοραστικό κοινό αποτελείται από δημότες Χαλανδρίου αλλά και των γύρω δήμων σε μεγάλο ποσοστό, καθώς μέχρι τότε μόνο η Κηφισιά και το Μαρούσι έχουν αναπτύξει εμπορικές ζώνες και όχι τέτοιας εμβέλειας όσο το Χαλάνδρι.

Καθώς δεν ήταν δυνατή η εύρεση φωτογραφιών ή σκίτσων για την πρότερη εικόνα των οδών επιχειρήθηκε η επεξεργασία<sup>73</sup> φωτογραφιών της οδού Χαϊμαντά σε συνδυασμό με φωτογραφίες της Σωκράτους και Καραολή & Δημητρίου που όπως αναφέρεται και παραπάνω υπήρχαν κοινά σημεία τόσο σε γεωμετρικά χαρακτηριστικά, όσο και σε χρήσεις και κυκλοφορία. Το αποτέλεσμα φαίνεται στις παρακάτω εικόνες (42, 43). Στο παράρτημα Z φαίνονται τα αρχιτεκτονικά σχέδια για την πεζοδρόμηση της Πλάτωνος.



Εικόνα 42: Επεξεργασία Χαϊμαντά μετά και πριν την πεζοδρόμηση  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

<sup>73</sup> Με το πρόγραμμα Photoshop



Εικόνα 43: Επεξεργασία Χαϊμαντά μετά και πριν την πεζοδρόμηση  
 Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Φωτογραφίες βρέθηκαν μόνο κατά τη διάρκεια κατασκευής της Χαϊμαντά, στη δεύτερη φάση υλοποίησής της και παρατίθενται παρακάτω στις εικόνες 44 και 45.



Εικόνα 44& 45: Έργα πεζοδρόμησης επί της Χαϊμαντά  
 Πηγή: Δήμος Χαλανδρίου

Η διαβούλευση για την πεζοδρόμηση της Πλάτωνος ξεκινά το 1990 και ακολουθούν οι διαβουλεύσεις για Χαϊμαντά και Κατσουλιέρη. Τότε ξεκινούν οι πρώτες αντιδράσεις από επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνταν εκεί αλλά και στη γύρω περιοχή. Τα κύρια επιχειρήματα που προβάλλονται για την αρνητική αυτή θέση είναι τα αναμενόμενα σύμφωνα με την ανάλυση του πρώτου μέρους, δηλαδή η μείωση των θέσεων στάθμευσης άρα και μείωση της πελατείας των περισσότερων καταστημάτων. Ακόμα επιχειρηματίες που πωλούν εμπόρευμα μεγάλου όγκου ή/και βάρους αντιδρούν με βάση τη δυσκολία που θα έχουν οι πελάτες στη μεταφορά των προϊόντων. Ένα ακόμα επιχείρημα για τους καταστηματαρχές είναι ότι με το αυτοκίνητο ο διερχόμενος οδηγός ενημερώνεται για το κατάσταση και επιστρέφει σε επόμενη φάση και αγοράζει.

Για τους επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στη γύρω περιοχή πρόβλημα αποτελεί περισσότερο η επιβάρυνσή τους με στάθμευση καθώς και με τον κυκλοφοριακό φόρτο που εκτρέπεται από τις μελλοντικά πεζοδρομημένες προς τις οδούς που έχουν την επιχείρησή τους (Παπανδρέου, Αγ.Γεωργίου, Αγ.Παρασκευής κλπ).

Παρόμοια στάση στην πρόταση πεζοδρόμησης διατηρούν και οι περισσότεροι ιδιοκτήτες ακινήτων καθώς θεωρούν ότι τα ακίνητά τους θα χάσουν την εμπορική τους αξία και οι δρόμοι θα νεκρώσουν. Εδώ να σημειωθεί ότι στις αρχές του 1990 η πεζοδρόμηση ως στοιχείο αναζωογόνησης και προώθησης του εμπορίου δεν ήταν δημοφιλής και τα αποτελέσματα αυτής άγνωστα. Τα θετικά αποτελέσματα -για τους ιδιοκτήτες ακινήτων- της οδού Βουκουρεστίου, (βλέπε κεφ.5.2.1.), θεωρούνταν περισσότερο ζήτημα θέσης / πιάτσας άποψη που δεν μπορούσε να ευσταθεί για το αναπτυσσόμενο τότε Χαλάνδρι, όπως επιβεβαιώνει και ο κ.Κουράσης, σήμερα δήμαρχος Χαλανδρίου, τότε δημοτικός σύμβουλος.

Παρόλα αυτά η άποψη του Προέδρου του Εμπορικού Συλλόγου του Δήμου Χαλανδρίου, κ. Ασημακόπουλου Γ., είναι ότι καταστηματαρχες και ιδιοκτήτες ακινήτων είναι μοιρασμένοι σε ποσοστό 50-50% σε υπέρ και κατά των επερχόμενων πεζοδρομήσεων των Χαϊμαντά και Πλάτωνος. Καθοριστική, σημειώνει, είναι η θέση του “μεγαλοιδιοκτήτη” Τσάμου, που έχει τότε το μεγαλύτερο κατάστημα με παιχνίδια της περιοχής ο οποίος τίθεται ανοιχτά υπέρ των έργων προβλέποντας την τόνωση της αγοράς.

Σε αυτή τη φάση διαφαίνονται και οι πιθανές επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση και αντιλαμβάνεται η τοπική κοινωνία με όλους τους εμπλεκόμενους φορείς την αλλαγή που επέρχεται τόσο στους ίδιους τους δρόμους που αλλάζουν μορφή όσο και στην ευρύτερη περιοχή. Εδώ εντοπίζεται ακόμα και η ανυπαρξία ολοκληρωμένου σχεδιασμού και η έλλειψη της δυνατότητας για συμμετοχή του κοινού στη λήψη των αποφάσεων.

Ο τοπικός Τύπος του Δήμου Χαλανδρίου τηρεί στάση κατά κανόνα αρνητική για τις μελλοντικές πεζοδρομήσεις επαναλαμβάνοντας τις θέσεις εμπόρων και ιδιοκτητών ακινήτων, άποψη που στηρίζεται σε μαρτυρίες υπαλλήλων της Τεχνικής Υπηρεσίας και άλλων καθώς η πρόσβαση στο αρχαιακό υλικό των εφημερίδων στα στενά όρια του Δήμου δεν ήταν εφικτή.

Μία σημαντική παράμετρος που συνέβαλλε στην αρνητική αυτή στάση των εμπλεκομένων, και πολλές φορές χρησιμοποιήθηκε ως πρώτο επιχείρημα, είναι το γεγονός ότι παράλληλα με τις προτάσεις πεζοδρόμησης δεν έγινε ειδική κυκλοφοριακή μελέτη με αποτέλεσμα οι μονόδρομοι που θα πεζοδρομηθούν να φορτίσουν τις παράλληλες και κάθετες αρτηρίες (εικόνα 46).



Εικόνα 46: Οι οδοί που φορτίζονται από τη διακοπή κυκλοφορίας οχημάτων  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Όλες οι παραπάνω αντιδράσεις, πρέπει να αναφερθεί, ότι παρέμειναν σε αρχικά στάδια και εκφράστηκαν με προφορικές διαμαρτυρίες και τοποθετήσεις στο δημοτικό συμβούλιο χωρίς να λάβουν μεγαλύτερες διαστάσεις καταγγελιών, προσφυγών κατά των αποφάσεων για τις πεζοδρομήσεις κλπ..

Η ολοκλήρωση των έργων έγινε σε μέγιστο διάστημα δύο ετών, η μελέτη έγινε από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου και συγκεκριμένα με υπεύθυνο τον σημερινό Διευθυντή κ. Χρήστο Μπαμπινιώτη. Το προεκτιμώμενο κόστος για την πεζοδρόμηση της Πλάτωνος ήταν 24.000.000 δρχ και το κόστος δημοπράτησης και κατασκευής της Χαϊμαντά άγγιξε τα 25.000.000 δρχ..

Το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Χαλανδρίου του 1989 (ΦΕΚ 419Δ/89) ορίζει το κέντρο του Δήμου ως πολεοδομικό κέντρο και έτσι παραμένει μέχρι και σήμερα. Οι θεσμοθετημένοι όροι δόμησης δεν αλλάζουν μετά την πεζοδρόμηση ούτε και ο μέσος υλοποιημένος Σ.Δ. στην 6<sup>η</sup> πολεοδομική ενότητα.



Μετά την υλοποίηση των πεζόδρομων, κυρίως στην αρχική φάση, παρατηρείται μία μεγάλη αλλαγή στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου και κυρίως στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Αγίας Παρασκευής- Αριστοφάνους- Αγίου Γεωργίου και Παπανδρέου. Η υπόλοιπη αγορά νέκρωσε και η Πλάτωνος και Χαϊμαντά συγκέντρωσαν τη μεγαλύτερη αγοραστική κίνηση, όπως σημειώνει ο κ.Ασημακόπουλος (πρόεδρος του Εμπορικού Συλλόγου Χαλανδρίου) με την Παπανδρέου να πλήττεται περισσότερο από τις παρακαείμενες οδούς, καθώς λειτούργησε ως χώρος για άμεση εύρεση στάθμευσης ώστε να προσεγγίσει κανείς τις νέες οδούς. Αυτή η κατάσταση διαρκεί για λίγο μέχρι να παγιωθεί η νέα αυτή κατάσταση.

Κατά την πρώτη πενταετία μετά την πεζοδρόμηση (1991-1996) αλλάζει πλήρως το προφίλ των δρόμων και προσελκύει περισσότερο αγοραστικό κοινό από τους δήμους των Βορείων Προαστίων καθώς και από τα Μεσόγεια (κυρίως Παλλήνη, Γέρακα, Ανθούσα και Νέα Μάκρη), όπως σημειώνει ο κ.Κρανίδης, σύμβουλος ακινήτων και δημοτικός σύμβουλος. Αυτή η περίοδος συμπίπτει με την ευρύτερη εξέλιξη του εμπορίου στο Λεκανοπέδιο Αττικής, όπου δημιουργούνται νέοι πόλοι εμπορίου (όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω), κατασκευάζονται εμπορικά κέντρα και γενικότερα στο Χαλάνδρι ανεβαίνει κατακόρυφα η αξία της εμπορικής γης.

Όσον αφορά στις επιχειρήσεις που υπάρχουν εκεί ή έλκονται από τη χωροθέτηση των πεζόδρομων παρατηρείται μία μεταβατική περίοδος και υπάρχει σταθεροποίηση μετά το 1996. Οι παλιές οικογενειακές επιχειρήσεις, κυρίως το τσαγκαράδικο, το service αυτοκινήτων, το ποδηλατάδικο, το παραδοσιακό καφενείο, καταστήματα με είδη τροφίμων καθώς και κάποια καταστήματα με ένδυση- υπόδηση και υφάσματα κλείνουν ή μετακινούνται και στη θέση τους ανοίγουν νέες επιχειρήσεις. Αρκετά από τα παραπάνω καταστήματα κλείνουν λόγω συνταξιοδότησης και ακόμα περισσότερα λόγω ραγδαίας αύξησης του ενοικίου, σύμφωνα με θέση του κ.Ασημακόπουλου Γ. και επιχειρηματιών της περιοχής. Η τελευταία κατηγορία αποχώρησε λόγω μη ανανέωσης των συμβολαίων (ενοικίασης) καθώς οι ιδιοκτήτες ακινήτων βλέποντας την ευρύτερη άνθιση του εμπορίου μπορούν να απαιτήσουν ψηλότερα ενοίκια (μέχρι και 10πλάσια της αρχικής τιμής), τα οποία μπορούν με μεγαλύτερη ευκολία να τους τα παρέχουν επιχειρήσεις-μέλη πολυεθνικών ομίλων, αλυσίδες καταστημάτων και γενικότερα μεγαλοεπιχειρηματίες. Αναφορά της μεταβολής του καθεστώτος των επιχειρήσεων θα γίνει και στο κεφάλαιο 7 των επιπτώσεων που ακολουθεί.

Το εμπόριο στην Κατσουλιέρη δεν ευνοήθηκε τόσο από την πεζοδρόμηση και αυτό αποτέλεσε έντονο πρόβλημα και συνεχίζει να είναι έτσι και σήμερα (βλ. κεφ. 13.2.2). Χαρακτηριστική φράση που χρησιμοποιείται από επιχειρηματίες και ιδιοκτήτες ακινήτων, για να δικαιολογήσουν την κατάσταση της Κατσουλιέρη, είναι το ότι "ποτέ δεν μετονομάστηκε σε Χαϊμαντά" γεγονός που καταδεικνύει το ρόλο της Χαϊμαντά στο εμπορικό κέντρο.

## **15. Οι επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση**

### **15.1. Εισαγωγή**

Στο κεφάλαιο αυτό, των επιπτώσεων από τις πεζοδρομήσεις που περιγράφηκαν παραπάνω, θα γίνει ανάλυση στους τομείς που επηρεάστηκαν από την πεζοδρόμηση άμεσα και έμμεσα, σύμφωνα με τους άξονες ανάλυσης της παρούσας εργασίας, όπως αναλύθηκαν στο πρώτο μέρος αυτής.

Σημαντικότερη επιρροή από τις πεζοδρομήσεις παρουσιάζει ο οικονομικός τομέας του Δήμου Χαλανδρίου και πιο συγκεκριμένα το εμπόριο και η ακίνητη περιουσία. Αυτοί θα είναι και οι δύο τομείς που θα αναλυθούν περισσότερο για το πώς μεταβλήθηκαν από το 1990 έως και σήμερα. Όπου υπάρχουν ποσοτικά στοιχεία ή μαρτυρίες επίσημων φορέων θα χρησιμοποιηθούν για να λειτουργήσουν υποστηρικτικά στην ποιοτική εκτίμηση των επιπτώσεων. Ως άμεση συνέπεια της μεταβολής στα οικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής θα εξεταστούν και οι μεταβολές στα κοινωνικά χαρακτηριστικά. Ακόμα οι κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις θα αναλυθούν σύμφωνα με τα κριτήρια που έχουν τεθεί στο πρώτο μέρος της παρούσας εργασίας.

### **15.2. Επιπτώσεις στην κυκλοφορία**

Όπως αναφέρεται και στο πρώτο μέρος της εργασίας αυτής η πεζοδρόμηση μιας οδού ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής μπορεί να έχει από πλήρως θετικά αποτελέσματα έως έναν απόλυτα αρνητικό αντίκτυπο στις περιπτώσεις.

Ειδικότερα, στην περίπτωση των Χαϊμαντά, Κατσουλιέρη και Πλάτωνος δεν έγινε κυκλοφοριακή μελέτη πριν την πεζοδρόμηση, ούτε κάποιες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, σύμφωνα με την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου. Θεωρήθηκε ότι καθώς οι δρόμοι δεν ήταν κεντρικές αρτηρίες και δεν διερχόταν κάποια συγκοινωνία, δεν θα δημιουργούσε πρόβλημα και η κίνηση των αυτοκινήτων θα εξυπηρετούνταν από το ίδιο δίκτυο ενώ η στάθμευση θα εξαπλωνόταν λίγο προς τα έξω.

Μετά την πεζοδρόμηση, καθώς απαγορεύεται η κυκλοφορία των οχημάτων, το κυκλοφοριακό δίκτυο διαμορφώνεται όπως φαίνεται παραπάνω στο κεφάλαιο 14 στην εικόνα 45. Η μόνη διαφορά που παρατηρείται δηλαδή είναι η απαγόρευση κυκλοφορίας των ΙΧ στις πεζοδρομημένες πλέον οδούς.

Ο φόρτος που επιβαρύνθηκαν ισομοιράστηκε (σύμφωνα με άποψη ειδικού συμβούλου της Τ.Υ. Χαλανδρίου) στους γύρω δρόμους, με την Παπανδρέου να επομίζεται το μεγαλύτερο βάρος και έπειτα επήλθε σχετική ισορροπία σε μικρό χρονικό διάστημα.

Κάποια πληροφορία για μείωση ή αύξηση του αριθμού των αυτοκινητιστικών δυστυχημάτων δεν υπάρχει για την ευρύτερη περιοχή επιρροής της πεζοδρόμησης.

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι μετά από σεβαστό χρονικό διάστημα (14 έτη) έγινε κυκλοφοριακή μελέτη στο Δήμο Χαλανδρίου.

Όσον αφορά την στάθμευση, όσοι είχαν ιδιωτικό χώρο στάθμευσης συνέχισαν να εξυπηρετούνται με ειδική άδεια τόσο κατά τη φάση υλοποίησης της πεζοδρόμησης όσο και μετά την ολοκλήρωση κατασκευής της, ενώ όσοι στάθμευαν παρά το κράσπεδο αναγκάστηκαν να αναζητήσουν χώρο στη γύρω περιοχή επιβαρύνοντάς την με τουλάχιστον 106 αυτοκίνητα (66 από την Χαϊμαντά, 14 από την Κατσουλιέρη και 26 από την Πλάτωνος-εκτίμηση του γράφοντος).

Οι θέσεις στάθμευσης που καταργούνται υπολογίστηκαν σύμφωνα με την παραδοχή ότι στάθμευαν οχήματα από τη μία πλευρά της κάθε οδού καθ' όλο το μήκος αυτής, η θέση στάθμευσης είχε μήκος 5,00μ και υπολογίστηκαν οι απαραίτητες αποστάσεις από τις γωνίες των οδών. Φυσικά, στα πλατύτερα τμήματα των οδών υπήρχε στάθμευση και από τις δύο πλευρές των οδών αλλά παραπάνω βρέθηκε η ελάχιστη επιβάρυνση σε θέσεις στάθμευσης στη γύρω περιοχή.

Βέβαια, μετά την πεζοδρόμηση, με την αύξηση της αγοραστικής κίνησης και συνολικά την αύξηση ιδιοκτησίας ΙΧ η ζήτηση για θέσεις στάθμευσης αυξήθηκε χωρίς παράλληλα να γίνουν ρυθμίσεις για νέους χώρους στάθμευσης.

Η κυκλοφορία πεζών και ποδηλάτων ευνοείται σημειακά αλλά όσο παραμένει το αποσπασματικό της παρέμβασης δεν υπάρχει ουσιαστική βελτίωση των μετακινήσεων.

### **15.3. Επιπτώσεις στο περιβάλλον**

Όπως αναφέρεται και στο αντίστοιχο κεφάλαιο των επιπτώσεων στο περιβάλλον στο πρώτο μέρος της εργασίας (6.3) ο αντίκτυπος που έχει μία τέτοια παρέμβαση μπορεί να αποτιμάται ως θετικός στο βαθμό που αυτή συνδυάζεται με σειρά μέτρων για την προστασία του ακουστικού και ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος και σύμφωνα με μία σειρά ακόμα κριτηρίων.

Ειδικότερα, στην περίπτωση της πεζοδρόμησης των οδών που αφορούν την εργασία αυτή, τόσο ο χρόνος που υλοποιήθηκε το έργο (1990-1992) όσο και το σημειακό της παρέμβασης δεν άφησε περιθώρια για Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και τα συναφή.

Έτσι κατά τη φάση κατασκευής οι επιπτώσεις στο θόρυβο και την ατμοσφαιρική ρύπανση είναι οι αναμενόμενες, χωρίς κάποια προσπάθεια για μείωσή τους.

Μετά την ολοκλήρωση των πεζοδρομήσεων των οδών Χαϊμαντά, Κατσουλιέρη και Πλάτωνος η αισθητική και οπτική βελτίωση του χώρου είναι προφανής.

Η μείωση της μόλυνσης της ατμόσφαιρας είναι μικρή αλλά δεν έχει μετρηθεί, καθώς στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχουν αυτόματοι ή ημιαυτόματοι σταθμοί παρακολούθησης συγκέντρωσης ρύπων ούτε υπάρχουν δημοσιευμένες μετρήσεις που να καταγράφουν την ποιότητα της ατμόσφαιρας γενικότερα στα Βόρεια Προάστια. Εδώ να σημειωθεί ότι σε ένα τέτοιο εγχείρημα δεν είναι αρκετό να καταγράφονταν οι ρύποι, οι οποίοι εξαρτώνται από μία σειρά παραγόντων (κυρίως κλιματολογικών) αλλά προτιμάται ο συγκριτικός υπολογισμός των ρυπαντικών φορτίων από την παραγόμενη κυκλοφορία πριν και μετά την πεζοδρόμηση.

Παρόλα αυτά, όπως αναφέρεται και στο κεφ.6.3 του πρώτου μέρους από τις κύριες πηγές ρύπανσης (κυκλοφορία οχημάτων, κεντρική θέρμανση και βιομηχανία) η μόνη που αποφεύγεται (σε κάποιο βαθμό) είναι η κυκλοφορία οχημάτων, η οποία εκτρέπεται στις παράπλευρες οδούς. Καθώς, όμως, η ρύπανση στην περιοχή μελέτης είναι σε υψηλά επίπεδα (αλλά μέσα στα επιτρεπτά όρια που ορίζει η ελληνική νομοθεσία), τα αντίστοιχα θεωρείται ότι επικρατούν και στους πεζόδρομους αυτής (αναλόγως του μήκους, του φόρτου, της μέσης ταχύτητας και της σύνθεσης της κυκλοφορίας). Σίγουρα σημειακά καταγράφονται μικρές μειώσεις αλλά καθώς οι πεζόδρομοι χωροθετήθηκαν αποσπασματικά χωρίς εφαρμογή σχετικών μέτρων για βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, τη μείωση της κυκλοφορίας των οχημάτων στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου κλπ δεν αναμένεται αξιόλογη διαφορά μεταξύ των δρόμων του εμπορικού κέντρου.

Η μείωση του θορύβου είναι δεδομένη καθώς η κύρια πηγή ύπαρξης θορύβου (η διέλευση τροχοφόρων) απομακρύνεται. Ο βαθμός της μείωσης αυτής στο ακουστικό περιβάλλον δεν είναι γνωστός καθώς δεν έγιναν, πριν και μετά την υλοποίηση των πεζόδρομων, οι όποιες ακουστικές μετρήσεις.

Τέλος, να σημειωθεί ότι η άποψη των χρηστών του πεζόδρομου είναι αρκετά ικανοποιητική για το αστικό πράσινο, τη ρύπανση και την ποιότητα/ συντήρηση γενικότερα σε ποσοστό 88%. Αντίστοιχα οι καταστηματάρχες, σε ερωτηματολόγιο που διεξήχθει για την άποψή τους για τον πεζόδρομο (βλ. Παράρτημα Ε) δεν παρατηρούν προβλήματα θορύβου του πεζοδρομου σε ποσοστό 93,33%.

#### **15.4. Επιπτώσεις στην τοπική οικονομία**

Η πεζοδρόμηση μίας εμπορικής οδού, όπως έχει αναφερθεί και στο πρώτο μέρος της εργασίας αυτής, όπου αναλύονται γενικότερα οι οικονομικές επιπτώσεις (βλ. κεφ. 6.4), έχει σημαντικά οφέλη αλλά και άμεσες επιπτώσεις στην τοπική οικονομία καθώς εξ' ορισμού προωθείται η εμπορική δραστηριότητα.

Τα οφέλη και οι επιπτώσεις δεν μπορούν, όμως, να διαχωριστούν σαφώς καθώς τα συμφέροντα των εμπλεκόμενων είναι κατά κανόνα αντικρουόμενα. Έτσι σε αυτό το κεφάλαιο θα αναφερθούν τα αποτελέσματα από την πεζοδρόμηση των οδών στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου που σχετίζονται με τα βασικά οικονομικά χαρακτηριστικά. Στόχος είναι να εξεταστούν ποσοτικά και ποιοτικά (όπου δεν υπάρχουν στοιχεία ή απαιτείται ποιοτική ανάλυση) οι όποιες μεταβολές επήλθαν σε οικονομικά χαρακτηριστικά.

Κρίνεται σκόπιμο για την ευκολότερη ανάλυση αυτών να διαχωριστούν σε αποτελέσματα κατά τη φάση κατασκευής και κατά τη φάση λειτουργίας, όχι με τον αυστηρό όρο που χρησιμοποιείται κατά κανόνα σε τεχνικά έργα καθώς στη δεύτερη φάση θα γίνεται σύγκριση στοιχείων με την πρότερη κατάσταση (προ πεζοδρόμησης).

##### **15.4.1. Οικονομικές Επιπτώσεις κατά τη Φάση Κατασκευής**

Αρχικά πρέπει να αναφερθεί ότι μία πεζοδρόμηση γίνεται κατόπιν είτε ανάγκης που προκύπτει από το Σχέδιο Πόλης, είτε απόφασης του Δήμου ή της Περιφέρειας να μετατρέψει το κυκλοφοριακό καθεστώς της οδού ή ακόμα και μετά από σχετική αίτηση<sup>74</sup> των επιχειρηματιών ή ιδιοκτητών ακινήτων της περιοχής.

Στην περίπτωση της Χαϊμαντά, Κατσουλιέρη και Πλάτωνος προέκυψε η απόφαση ως αποτέλεσμα πολιτικής βούλησης με προφανή στόχο την τόνωση του εμπορίου.

Καθώς οι άμεσα εμπλεκόμενοι σε μία πεζοδρόμηση είναι ο δήμος, οι καταστηματάρχες και οι ιδιοκτήτες γης προκύπτει άμεσα ο συσχετισμός με τον οικονομικό χαρακτήρα που έχει το όλο εγχείρημα.

Η χρηματοδότηση γίνεται κατά κανόνα από το δήμο ενώ τα τελευταία χρόνια -κυρίως στο διεθνή χώρο- πληθαίνουν τα φαινόμενα συγχρηματοδότησης με τον ιδιωτικό τομέα αλλά και φαινόμενα όπου καταστηματάρχες και ιδιοκτήτες ακινήτων συμβάλλουν οικονομικά στην ολοκλήρωση του έργου για την υπεραξία που λαμβάνουν. Στην περίπτωση του Χαλανδρίου το κόστος βάρυνε αποκλειστικά το δήμο και ανέρχονταν σε 49.000.000 δρχ..

Η θέση των επιχειρηματιών και των ιδιοκτητών ακινήτων της περιοχής σε μελλοντικές πεζοδρομήσεις γενικά ποικίλει αλλά με ένα γενικό κανόνα (για τα τελευταία τουλάχιστον 30

<sup>74</sup> Φιλανδία- Ekenas, 1966

χρόνια στην Ελλάδα) να κυριαρχεί: οι καταστηματαρχες είναι αρχικά αντίθετοι και έπειτα τηρούν στάση ανάλογα με το είδος της επιχείρησης και το ιδιοκτησιακό καθεστώς και οι ιδιοκτήτες ακινήτων ενώ αρχικά είναι αντίθετοι αμέσως μόλις συνειδητοποιήσουν την υπεραξία που λαμβάνει η γη τους ανατρέπουν πλήρως την άποψή τους. Έτσι και στην περίπτωση του Χαλανδρίου, οι απόψεις των επιχειρηματιών δίσταντο σε ποσοστό 50-50% και οι ιδιοκτήτες ακινήτων όμοια.

Στην περίοδο κατασκευής του έργου όμως και η τοπική οικονομία δεν είναι αμετάβλητη για λόγους που αναφέρονται στο κεφ. 6.4. και έχουν να κάνουν με απότομη πτώση των κερδών τους καθώς το αγοραστικό κοινό θα προτιμήσει να εξυπηρετηθεί από καταστήματα στους γύρω δρόμους ή ακόμα και από άλλη περιοχή. Έτσι και στις Χαϊμαντά και Πλάτωνος ο βαθμός της πτώσης των πωλήσεων κατά τη φάση κατασκευής ποικίλει ανάλογα με το είδος εμπορεύματος αλλά είναι γενικά αυξημένος.

Πιο συγκεκριμένα, άμεσα την περίοδο των έργων υπολειτουργούν σημαντικά το τσαγκαράδικο, το service αυτοκινήτων, το ποδηλατάδικο, το παραδοσιακό καφεείο για προφανής λόγους πρόσβασης αλλά και κάποια από τα καταστήματα ένδυσης- υπόδησης και ειδών πολυτελείας καθώς οι καταναλωτές προτιμούν η “βόλτα για ψώνια” να γίνει σε μία περιοχή αναβαθμισμένου οπτικού και λειτουργικού περιβάλλοντος.

Την ίδια χρονική περίοδο, στους γύρω δρόμους και κυρίως στις Αγίας Παρασκευής και Παπανδρέου δεν παρατηρείται αύξηση των πωλήσεων, όπως ίσως να ήταν αναμενόμενο καθώς η κυκλοφοριακή συμφόρηση και το περιβάλλον που δημιουργείται από τα έργα λειτουργεί αποτρεπτικά για τον καταναλωτή.

#### **15.4.2. Οικονομικές Επιπτώσεις κατά τη Φάση Λειτουργίας**

Μετά την ολοκλήρωση του έργου υπάρχει μία νέα τάξη πραγμάτων που αφορά το σύνολο της πόλης που χωροθετείται ο –εμπορικός- πεζόδρομος και κυρίως όσους δραστηριοποιούνται άμεσα ή έμμεσα στο πεζόδρομο αυτό. Για το σύνολο της πόλης, στον οικονομικό τομέα, επιδρά ως ένας νέος, πολύ πιο ισχυρός πλέον, πόλος εμπορίου. Όπως έχει αναλυθεί και παραπάνω, ένας δρόμος στον οποίο υπάρχει έντονο λιανικό εμπόριο μόλις πεζοδρομηθεί προσελκύει νέες επιχειρήσεις και ως άμεσο αποτέλεσμα απομακρύνει κάποιες από τις παλιές. Οι λόγοι για το παραπάνω είναι ποικίλοι αλλά ως αποτέλεσμα η εμπορική ζωή της πόλης υφίσταται ανακατατάξεις. Μπορεί να προσελκύνονται αλυσίδες καταστημάτων, μεγάλες φίρμες (brands) και να μετεγκαθίστανται ή να κλείνουν άλλα καταστήματα.

Έτσι και στην περίπτωση του Χαλανδρίου οι οδοί που μελετώνται μετά την πεζοδρόμηση ισχυροποίησαν το ήδη “έντονο” εμπορικό κέντρο, προσελκύοντας τόσο του δημότες/ κατοίκους του Χαλανδρίου όσο και κατοίκους γειτονικών δήμων. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι η επιλογή του εμπορικού πεζόδρομου στο Χαλάνδρι, ως ένα από τα πρώτα παραδείγματα στον αθηναϊκό χώρο, υποστηρίζεται άμεσα από τα υψηλά εισοδήματα των κατοίκων καθώς και από την καλή προσβασιμότητα του χώρου αφού βρίσκεται δίπλα σε άξονες υπερτοπικής εμβέλειας.

Η επιρροή που είχε η πεζοδρόμηση των οδών Χαϊμαντά, Κατσουλιέρη και Πλάτωνος εντοπίζεται σε δύο βασικούς τομείς της τοπικής οικονομίας.

Η πεζοδρόμηση μετέβαλε το κόστος της γης και σε κάποιο βαθμό το ύψος του εμπορίου (είδος, πωλήσεις, μέγεθος καταστήματος, χαρακτήρας επιχειρήσεων, απασχόληση).

Παρακάτω θα αναλυθούν σε δύο διαφορετικά υποκεφάλαια, για να διευκολύνεται η ανάγνωση και κατανόηση του κειμένου αλλά οι όποιοι συσχετισμοί μεταξύ των δύο αυτών θα επισημαίνονται.

#### **15.4.2.1. Μεταβολή στο Λιανικό Εμπόριο**

Η χωροθέτηση των καταστημάτων λιανικού εμπορίου στο χώρο της πόλης γίνεται σύμφωνα με πολλά κριτήρια ανάλογα με το προφίλ τους, τη συγκέντρωση άλλων ομοειδών επιχειρήσεων σε περιοχές, την οικονομική δυνατότητα κ.α.. Σε έναν εμπορικό πεζόδρομο, όπως έχει αναλυθεί καλύτερα σε προηγούμενο κεφάλαιο (3.3), προτιμούν να χωροθετούνται καταστήματα που πωλούν είδη ένδυσης- υπόδησης, είδη πολυτελείας, πολυκαταστήματα καθώς και καταστήματα αναψυχής.

Στην περίπτωση της Χαϊμαντά, Κατσουλιέρη και Πλάτωνος μετά την πεζοδρόμηση παρατηρούνται μεγάλες μεταβολές στο λιανικό εμπόριο που αφορούν στο είδος των καταστημάτων που χωροθετούνται, στον αριθμό και στο μέγεθος των καταστημάτων αυτών, στην ιδιοκτησία των επιχειρήσεων, στον αριθμό των πωλήσεων καθώς και ευρύτερα στον τομέα της απασχόλησης.

##### **Αύξηση του αριθμού των καταστημάτων**

Σε γενικές γραμμές από τη στιγμή της πεζοδρόμησης και μετά συνήθως έλκονται νέες επιχειρήσεις που ασχολούνται κυρίως με προϊόντα ένδυσης- υπόδησης και των συναφών κλάδων. Ο αριθμός των καταστημάτων αυξάνεται στους περισσότερους εμπορικούς πεζόδρομους κατά την πρώτη πενταετία μετά την πεζοποίηση της οδού και η περίπτωση της Χαϊμαντά και Πλάτωνος ακολούθησε την τάση αυτή. Δηλαδή δεν αυξήθηκαν απλά τα καταστήματα αλλά όσα επωφελούνται από τη χωροθέτηση σε πεζόδρομο. Η ανοικοδόμηση κτισμάτων για εμπορική χρήση, εμπορικών κέντρων και πολυκαταστημάτων κατά την πενταετία 1990-1995 -παράλληλα και μετά τα έργα πεζοποίησης- ήταν ραγδαία.

Η αύξηση αυτή του αριθμού και της επιφάνειας των καταστημάτων συνοδεύεται από αύξηση της εμπορικής κίνησης άρα και του τζίρου των καταστημάτων. Η εξέλιξη αυτή όμως μεταβάλλει αρκετά στοιχεία στο χώρο καθώς και στα οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα της πόλης του Χαλανδρίου.

Η αύξηση αυτή ακόμα δεν εγγυάται τη βιωσιμότητα των παλαιότερων καταστημάτων για λόγους που αναφέρονται και παρακάτω.

##### **Καταστήματα κλείνουν ή μετακινούνται**

Η μεταβολή στην μορφή ενός δρόμου, πόσω δε μάλλον η απομάκρυνση της κυκλοφορίας των οχημάτων με στόχο την ανάδειξη του “μοντέρνου εμπορίου” σε μία περιοχή δημιουργεί άμεσα την ανάγκη απομάκρυνσης των μη συμβατικών χρήσεων αλλά και όσων δεν μπορούν να επιβιώσουν στη νέα κατάσταση λόγω μίας σειράς αιτιών.

Αρχικά τα πρώτα καταστήματα που πλήττονται είναι όσα το είδος που πωλούν είναι αυξημένου όγκου ή/ και βάρους και ως εκ τούτου υπάρχει δυσκολία στη μετακίνηση των προϊόντων. Έτσι από τις οδούς κλείνουν ή μετακινούνται καταστήματα που πωλούν ηλεκτρικά είδη, είδη κιγκαλερίας, είδη σπιτιού, είδη υγιεινής κ.α.. Αυτό το εμπόδιο μπορεί να παρακάμπτεται εάν το κατάστημα εκτελεί ευκολίες παράδοσης στο σπίτι του αγοραστή

και όσα έχουν απομείνει στην περιοχή αναγκαστικά το εφαρμόζουν (είδη σπιτιού επί της Χαϊμανάτá πλησίον της Αριστοτέλους και ο Κωτσόβολος επί της Πλάτωνος στην Πλατεία Δούρου).

Ακόμα πλήττονται όσα η μεταφορά τους από και προς το κατάστημα εξαρτάται από το ΙΧ, έτσι μετακινείται το συνεργείο αυτοκινήτων και το ποδηλατάδικο κλείνει.

Μία από τις πλέον σημαντικές παραμέτρους για το κλείσιμο ή τη μετακίνηση επιχειρήσεων είναι ότι αυξάνεται η εμπορική αξία των ακινήτων με αποτέλεσμα να εκτοπίζονται καταστηματαρχές που δεν μπορούν να αντέξουν το πρόσθετο οικονομικό βάρος.

Στο Χαλάνδρι μετά τη χωροθέτηση των εμπορικών αυτών πεζόδρομων υπολογίζεται ότι έκλεισε ή/ και μετακινήθηκε το 40% των επιχειρήσεων που είχαν πρόσοψη στις μελετώμενες οδούς.

Στην περίοδο συγγραφής της εργασίας αυτής, που συμπίπτει χρονικά με την κρίση στην οικονομία σε Ελλάδα αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο, οι πρώτες επιχειρήσεις που πλήττονται και κλείνουν είναι ανεξάρτητες μικρομεσαίες επιχειρήσεις, τοπικής και υπερτοπικής εμβέλειας, οι ίδιες που τόσα χρόνια οριακά επιβίωναν ανάμεσα σε διεθνής εμπορικούς κολοσσούς. Έτσι και στο Χαλάνδρι αυξάνονται τα κενά καταστήματα αλλά όχι τόσο στους πεζόδρομους όπου η εμπορική κίνηση παραμένει αυξημένη.

### **Αλλαγή στο εταιρικό προφίλ και Συνενώσεις Καταστημάτων**

Μία από τις σημαντικότερες αλλαγές που επέρχεται συνήθως με μία πεζοδρόμηση (βλ.κεφ.6.4) είναι η αλλαγή στο μέγεθος των καταστημάτων, στη θέση που χωροθετούνται καθώς και στο εταιρικό τους προφίλ δηλαδή στην ιδιοκτησία της επιχείρησης.

Η παραπάνω μεταβολή συνήθως γίνεται καθώς το κόστος/ ενοίκιο του εμπορικού ακινήτου αυξάνεται κατακόρυφα, και ο καταστηματαρχής/ ενοικιαστής του ακινήτου αδυνατεί να αποδώσει το μίσθωμα, όποτε τη θέση του προηγούμενου καταστήματος λαμβάνουν αλυσίδες καταστημάτων (Ελλήνων ή ξένων επενδυτών) που μπορούν με μεγαλύτερη ευκολία να καλύψουν τις ανάγκες τους. Ο μικρομεσαίος χαρακτήρας των επιχειρήσεων στις πεζοδρομημένες πλέον οδούς δεν συμβαδίζει εύκολα με τη νέα τάξη πραγμάτων αλλά δεν αλλοτριώνεται πλήρως, καθώς το Χαλάνδρι είναι ένα προάστιο που κάτοικοι και δραστηριοποιούμενοι σε αυτό επαγγελματικά ανήκουν στη μεσαία προς υψηλή εισοδηματική τάξη.

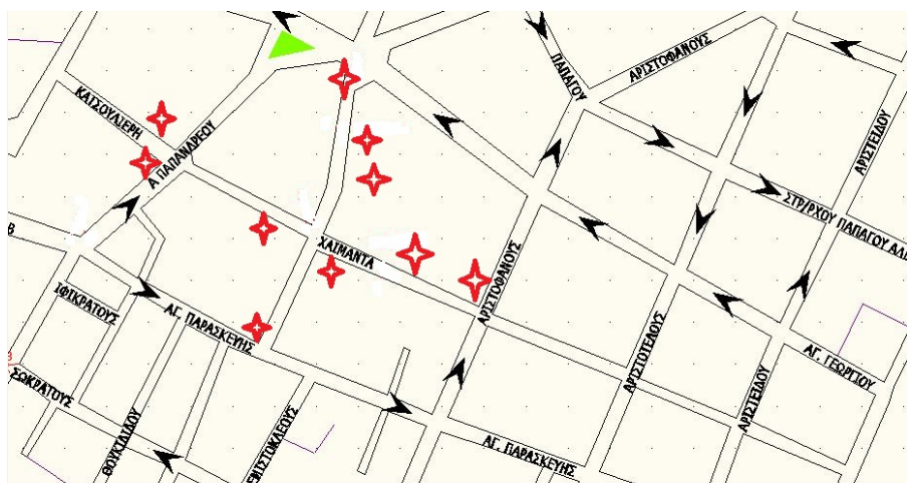
Σύμφωνα με άποψη του κ.Ασημακόπουλου Γ., προέδρου του Εμπορικού Συλλόγου Χαλανδρίου, οι περισσότερες επιχειρήσεις έκλεισαν λόγω συνταξιοδότησης των ιδιοκτητών (ειδικά στις περιπτώσεις που δεν υπήρχε διαδοχή) και η αλλαγή στο προφίλ των νέων (από ανεξάρτητα καταστήματα σε αλυσίδες επιχειρήσεων) έγινε με την πάροδο του χρόνου φυσιολογικά λόγω της ευρύτερης μετεξέλιξης του εμπορίου.

Η παραπάνω άποψη είναι βέβαια αληθής αλλά χωρίς να παραβλέπεται το γεγονός όμως ότι ως ένας εμπορικός πεζόδρομος προσέλκυσε αφενός μεγάλες φίρμες διεθνών οίκων αλλά και καταστήματα ένδυσης πολυεθνικών ομίλων.

Αυτό που παρατηρείται στη μελέτη περίπτωσης είναι ότι ενώ πριν την πεζοδρόμηση δεν υπήρχε καμία αλυσίδα καταστημάτων, ίσως μόνο ο Κωτσόβολος, μετά την ολοκλήρωση του έργου το 37% των καταστημάτων ανήκουν σε αλυσίδα εμπορίου εθνικής εμβέλειας.

Οι αλυσίδες καταστημάτων βρίσκονται κατά κανόνα στις “καλύτερες” θέσεις, δηλαδή σε σημεία έντονης προβολής, όπως γωνιακές θέσεις κλπ., και πολλές από αυτές έχουν προκύψει από συνενώσεις μικρότερων καταστημάτων. Συνενώσεις μικρότερων καταστημάτων έγιναν και στην περίπτωση δημιουργίας εμπορικών κέντρων.

Αναλυτικότερα μεγάλες συνενώσεις μετά την πεζοδρόμηση (γνωστές στη γράφουσα από καταστηματαρχες, δημότες κλπ.) έχουν γίνει στα σημεία που φαίνονται στην παρακάτω εικόνα (εικόνα 46). Στα σημεία αυτά έχουν γίνει τα δύο εμπορικά κέντρα, το πολυκατάστημα H&M, το κατάστημα BSB, το κατάστημα της Timberland κ.α..



Εικόνα 46: Συνενώσεις καταστημάτων στην περιοχή μελέτης  
Πηγή: Προσωπικό Αρχείο

Ξεχωρίζουν ακόμα η μεταβολή του καφενείου επί της Χαϊμαντά που μετατράπηκε σε κοσμηματοπωλείο καθώς και ο κινηματογράφος επί της Πλάτωνος που μετατράπηκε σε κατάστημα υποδημάτων και τσαντών γνωστής αλυσίδας (THIROS).

### **Μεταβολές στην Απασχόληση**

Σε πρώτο στάδιο, έχει γίνει η θεώρηση ότι καθώς αλλάζει η μορφή και το προφίλ του εμπορίου δε μπορεί προφανώς ο τομέας της απασχόλησης να μείνει αμετάβλητος.

Πιο συγκεκριμένα, με το κλείσιμο των επιχειρήσεων που αναφέρεται παραπάνω και την αντικατάστασή τους με πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα, αλυσίδες καταστημάτων αλλάζει η ιδιοκτησία της επιχείρησης, οι εργαζόμενοι σε αυτοί και προφανώς και το εισόδημα των απασχολούμενων.

Αυξάνεται ο αριθμός των καταστημάτων, άρα αυξάνεται ο απόλυτος αριθμός των εργοδοτών αλλά με πολλαπλάσια αύξηση των μισθωτών. Αλλάζει όμως και η ηλικία των μισθωτών που προσλαμβάνονται καθώς από τις νέες επιχειρήσεις, και κυρίως του νέου προφίλ που προωθείται, φαίνεται να απασχολούνται σε πλειοψηφία γυναίκες ηλικίας 20-35 ετών<sup>75</sup>, καθώς επίσης και το ωράριο λειτουργίας των καταστημάτων. Εδώ πρέπει να σημειωθεί ότι ναι μεν ο αριθμός των ιδιοκτητών καταστημάτων αυξάνεται αλλά με τη συσσώρευση των αλυσίδων καταστημάτων ο ρυθμός αυτός αύξησης βαίνει μειούμενος σε βάθος 20ετίας (1991-2011).

Ακόμα με τη συσσώρευση αυτή των αλυσίδων καταστημάτων αλλάζουν τα τυπικά χαρακτηριστικά των απασχολούμενων καθώς σε αυτές απαντώνται λίγα υψηλόμισθα στελέχη, που κατέχουν θέση υπευθύνου διοίκησης της επιχείρησης ενώ πολύ περισσότεροι καταλαμβάνουν θέσεις χαμηλόμισθου και ανειδίκευτου εργατικού δυναμικού.

<sup>75</sup> Προσωπική Εκτίμηση κατά τη διεξαγωγή των ερωτηματολογίων προς τα καταστήματα που χωροθετούνται στους υπό μελέτη πεζόδρομους



Πριν την πεζοδρόμηση, όπως έχει αναφερθεί και προηγουμένως, τα μικροκαταστήματα λιανικής λειτουργούν κατά κανόνα χωρίς υπάλληλο, ενώ σε λίγες περιπτώσεις απασχολείται ένας υπάλληλος.

Εξαίρεση στους πεζόδρομους του Χαλανδρίου αποτελεί το μεγάλο κατάστημα παιχνιδιών, Τσάμος, η Τράπεζα στη γωνία Πλάτωνος και Αγίου Γεωργίου, το κατάστημα ηλεκτρικών και λίγα ακόμα καταστήματα.

Ποσοτικά στοιχεία για την μεταβολή στην απασχόληση δεν κατέστη δυνατό να βρεθούν αλλά άποψη του κ. Ασημακόπουλου, προέδρου του Εμπορικού Συλλόγου, είναι ότι μετά την πεζοδρόμηση- αλλά όχι ως αποτέλεσμα αυτής- η απασχόληση στο λιανικό εμπόριο αυξήθηκε κατά ποσοστό μεγαλύτερο του 60%.

#### **15.4.2.2. Μεταβολή στο κόστος γης**

Όπως έχει αναφερθεί και στο πρώτο μέρος της εργασίας αυτής, μία από τις σημαντικότερες επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση μίας εμπορικής οδού είναι η αύξηση στις τιμές των ακινήτων. Κυρίως αυτή η αύξηση εκφράζεται στα ενοίκια των καταστημάτων και στις τιμές πώλησης των εμπορικών ακινήτων, ενώ ιδιαίτερη σημασία δίνεται και στην υπεραξία που λαμβάνουν συγκεκριμένα είδη επιχειρήσεων. Οι εμπορικοί πεζόδρομοι προσελκύουν επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται κυρίως στους τομείς της ένδυσης, υπόδησης, κόσμημα, είδη διακόσμησης, δώρων, καλλυντικών και αναψυχή και ως εκ τούτου σε αυτά τα καταστήματα παράγεται η υπεραξία.

Στο παράδειγμα, λοιπόν, του Χαλανδρίου η ανάλυση απαιτεί στοιχεία περισσότερα από όσα έχουν συλλεχθεί ώστε η εικόνα της μεταβολής στις τιμές των ακινήτων να θεωρηθεί πλήρης.

Οι μεταβολές στο σύνολο της κτηματομεσιτικής αγοράς του Δήμου Χαλανδρίου είναι κατά κανόνα ανοδικές, με εξαίρεση την τελευταία διετία όπου η οικονομική συγκυρία επηρεάζει το σύνολο της χώρας.

Μία αποσπασματική πεζοδρόμηση ενός καθαρά εμπορικού δρόμου θεωρείται ότι δείχνει άμεσα τη διάθεση των εμπλεκόμενων για γρήγορο και μεγάλο κέρδος ιδιωτών και η χωροθέτηση αυτής σε έναν Δήμο οικονομικά εύρωστο και ανταγωνιστικό στον επιχειρηματικό τομέα, όπως το Χαλάνδρι, μπορεί να “φωτογραφίζει” αντίστοιχες διαθέσεις. Πάντως γεγονός είναι ότι η πεζοδρόμηση του “σταυρού” Χαίμαντά- Πλάτωνος επιτυγχάνει σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα την περαιτέρω άνθιση του εμπορίου και την εκτόξευση των τιμών των εμπορικών ακινήτων.

Χαρακτηριστικά μέσα στην πρώτη πενταετία από την ολοκλήρωση της πεζοποίησης των οδών Χαίμαντά και Πλάτωνος, το ενοίκιο των καταστημάτων δεκαπλασιάζεται<sup>76</sup> και οι τιμές αγοράς αυξάνονται με φρενήρη ρυθμούς. Οι ιδιοκτήτες ακινήτων που εναντιώνονταν στην πρόταση πεζοδρόμησης, τώρα απολαμβάνουν τα οφέλη της, ενώ οι καταστηματάρχες που δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν στη νέα αυτή τάξη πραγμάτων αποσύρονται.

Το ζήτημα αυτό της απόσυρσης των καταστηματάρχων είναι επίσης σύνθετο σε περιπτώσεις πεζοδρόμησης όπως αυτής του Χαλανδρίου ή/ και γενικότερα απότομης αύξησης της αξίας γης, καθώς οι καταστηματάρχες αξιοποιούν το δικαίωμα που τους δίνει ο νόμος (περί εμπορικών μισθώσεων) για μονομερή παράταση της μίσθωσης ώστε να μπορέσουν να καρπωθούν τα αυξημένα κέρδη που έρχονται με την αύξηση της αγοραστικής κίνησης χωρίς παράλληλη αύξηση των πάγιων εξόδων τους και μόλις παρέλθει το διάστημα μόνιμης παραμονής τους αφήνουν την επιχείρησή τους, μετεγκαθίστανται ή πολλές φορές την πωλούν.

Πολλές φορές δε λείπουν και τα παραδείγματα ιδιόκτητων καταστημάτων, όπου ο ιδιοκτήτης αφήνει/ πουλά την επιχείρησή του καθώς το όφελος από την ενοικίαση του

<sup>76</sup> Άποψη Ασημακόπουλου Γ., Προέδρου του Εμπορικού Συλλόγου Χαλανδρίου

χώρου είναι μεγαλύτερο και σε συνδυασμό με την υπεραξία για τον τύπο της επιχείρησης που λειτουργούσε πολλαπλασιάζεται. Έρευνα που διεξήγαγε ιδιωτική εταιρεία για τον Εμπορικό Σύλλογο Χαλανδρίου δείχνει ότι σε μία 20ετία για καταστήματα στο Εμπορικό Κέντρο του Χαλανδρίου δόθηκε τουλάχιστον μία φορά αέρας.

Οι τιμές πώλησης των εμπορικών ακινήτων, μετά την πεζοδρόμηση, παρατηρείται γενικά να έχουν επίσης μία ανοδική τάση ή οποία όμως ποικίλει ανάλογα με τη θέση του ακινήτου, ευρύτερα την αγορά ακινήτων της περιοχής και από μία σειρά πολλών άλλων παραγόντων.

Στην περίπτωση του Χαλανδρίου η αγορά εμπορικών ακινήτων κατά την 20ετία 1990-2010 παρουσίασε μία τάση εξωφρενικής ανόδου στην οποία συνέβαλε σε μέγιστο βαθμό η ευρύτερη εξέλιξη στον εμπορικό και επιχειρηματικό τομέα στο Δήμο καθώς και η προώθηση της έντονης ανοικοδόμησης κτιρίων. Δεν πρέπει να παραλείπεται το γεγονός ότι η τριτογενιοποίηση της οικονομίας στο σύνολο του ελλαδικού χώρου καθώς και η τάση για “παγκοσμιοποιημένα μοντέρνα αγορά” συνέβαλλε σε σαφώς μεγαλύτερο βαθμό από την πεζοδρόμηση στην σημερινή εικόνα του Δήμου Χαλανδρίου.

Οι τιμές πώλησης των παρακαίμενων ακινήτων στις οδούς Χαϊμαντά, Πλάτωνος και Κατσουλιέρη παρουσιάζουν μεγάλη αύξηση μετά την πεζοδρόμηση κατά την πρώτη πενταετία (1992-1997) αλλά όχι αντίστοιχης της εκτόξευσης των τιμών ενοικίασης. Οι τιμές των νεόδμητων εμπορικών ακινήτων της περιοχής μελέτης μέχρι το 2008 ανέρχονταν σε 4400€/τ.μ. ενώ την τριετία 2008-2011 παρατηρείται πτώση της τάξης του 10%.

Οι τιμές ενοικίασης των παρακαίμενων ακινήτων στις μελετώμενες οδούς, που σήμερα κυμαίνονται από 40€/τ.μ. έως 60€/τ.μ., παρουσιάζουν μία αύξηση μετά την πεζοδρόμηση στο δεκαπλάσιο της αρχικής τους τιμής και βέβαια το ποσό που δίνεται για την υπεραξία του ακινήτου από το νέο ιδιοκτήτη κατά την ενοικίαση για την ιδιαιτερότητα του κάθε καταστήματος (είδος πώλησης, πελατεία, θέση κλπ) μπορεί να κυμαίνεται για τα τελευταία 10 χρόνια από 130.000€ έως και 250.000€.

Πριν την πεζοδρόμηση των οδών δεν φαίνεται να είχε δημιουργηθεί ανάγκη απόδοσης υπεραξίας για κάποιες επιχειρήσεις.

Η πεζοδρόμηση μίας οδού, ως στοιχείο ανάπλασης, παρεμβαίνει έμμεσα στη διαμόρφωση των πραγματικών τιμών γης και πολλές φορές, όπως και στην περίπτωση του Χαλανδρίου, παίζει πιο καθοριστικό ρόλο από τα χαρακτηριστικά του ακινήτου αφού ανεβαίνει η αξία της γης λόγω της θέσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα<sup>77</sup> αποτελεί νεόδμητο εμπορικό ακίνητο επί της Αγίου Γεωργίου που ενοικιάζεται προς 60€/τ.μ. ενώ αντίστοιχο ακίνητο παλαιότερης κατασκευής στην οδό Θουκυδίδου (νέος πεζόδρομος αναψυχής) ενοικιάζεται προς 80€/τ.μ. ενώ έχει καταβληθεί και μεγάλο -άγνωστο στη γράφουσα- ποσό υπεραξίας.

### **15.5. Επιπτώσεις στα κοινωνικά χαρακτηριστικά**

Όλες οι παραπάνω μεταβολές στα κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά και κυρίως οικονομικά χαρακτηριστικά όπως είναι αναμενόμενο έχουν άμεσο αντίκτυπο στα κοινωνικά χαρακτηριστικά.

Γενικά τα κοινωνικά χαρακτηριστικά μεταβάλλονται όπως στις περισσότερες περιπτώσεις πεζοδρόμησης αλλά το ιδιαίτερο της περιοχής του Χαλανδρίου τροποποιεί μία σημαντική παράμετρο.

Καθώς ο Δήμος Χαλανδρίου είναι ένας οικονομικά εύρωστος δήμος και γενικά έχει διαμορφώσει έναν ισχυρό πόλο εμπορίου και υπηρεσιών η εφαρμογή ενός προγράμματος ανάπλασης δεν δημιουργεί τις αντιθέσεις που θα υπήρχαν π.χ. σε έναν υποβαθμισμένο

---

<sup>77</sup> Aspis Real Estate

αστικό χώρο ή ακόμα και στο ιστορικό κέντρο μίας πόλης. Έτσι η παράμετρος του κοινωνικού αποκλεισμού σε μία τέτοια περίπτωση φαίνεται να υποχωρεί σημαντικά. Σε αυτό συμβάλλει και ο μικρός αριθμός ενοικιαζόμενων διαμερισμάτων για κατοικία στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου, οπότε μετά την πεζοδρόμηση η αύξηση των ενοικίων δεν πλήττει αναλογικά τα κοινωνικά σύνολα που θα το αντιμετώπιζαν σε άλλες αντίστοιχα περιπτώσεις. Το σύνολο, που παρόλα αυτά, φαίνεται να πλήττεται σημαντικά είναι οι καταστηματαρχές που αποχωρούν είτε “οικειοθελώς” είτε μετά από προφανείς πιέσεις. Ακόμα η δημιουργία μίας νέας κεντρικότητας εμπορίου στη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας μπορεί να επηρεάζει τα κοινωνικά δεδομένα καθώς άμεσα μετατρέπει την παραδοσιακή δομή του εμπορίου άρα και της απασχόλησης με τις όποιες συνέπειες έχουν αναφερθεί στο κεφάλαιο 6.5.

Ειδικότερα, στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται επί των πεζόδρομων αλλάζει τελικά το καθεστώς απασχόλησης. Αυξάνεται η μισθωτή εργασία και διευρύνεται το ωράριο λειτουργίας των καταστημάτων. Η τελευταία μετατροπή στις Χαϊμαντά και Πλάτωνος ισχύει σήμερα μόνο για μεγάλες αλυσίδες καταστημάτων (π.χ. H& M, Κωτσόβολος) καθώς οι μικρότερες (Lacoste, Timberland κ.α.) διατηρούν το παραδοσιακό ωράριο.

Η αύξηση στις αξίες ακίνητων συμπαρασύρει μία σειρά επαγγελματικών κλάδων που θα καρπωθούν το όφελος των επενδύσεων και της ανάπτυξης τόσο πριν την υλοποίηση όσο κυριότερα μετά την ολοκλήρωση της πεζοδρόμησης.

Ακόμα, η μη ανάμιξη χρήσεων στους πεζόδρομους Χαϊμαντά και Πλάτωνος, με την έννοια του ζεύγους εμπόριο- αναψυχή, ενισχύει και την άποψη για την προώθηση του στενού καταναλωτισμού και αφήνει το χώρο έρημο μετά το πέρας της λειτουργίας των καταστημάτων. Οι κάτοικοι της περιοχής, κυρίως στο ήσυχο τμήμα της Χαϊμαντά- προς Φιλ.Λίτσα-, αντιτίθενται στο ενδεχόμενο χωροθέτησης δραστηριοτήτων αναψυχής που θα δημιουργούσαν περαιτέρω τόνωση της εμπορικής δραστηριότητας στην περιοχή και προτιμούν τη γειτονιά που δημιουργείται στο χώρο το διάστημα αυτό.

## 16. Συμπεράσματα

Συγκεντρωτικά αφού εξετάστηκε και το παράδειγμα του Χαλανδρίου μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι οι επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση κεντρικών εμπορικών οδών παρουσιάζουν σχετική ομοιογένεια όπου και αν απαντώνται.

Ως σημαντικότερη εξέλιξη εκτιμάται η αύξηση των αξιών των εμπορικών ακινήτων σε ποσοστό που μπορεί να ξεπερνά το 100% και οι άμεσες επιπτώσεις που μπορεί να επιφέρει αυτή. Ταυτόχρονα με τη μεταβολή στις αξίες παρατηρείται –όπως άλλωστε είναι επόμενο- αλλαγή στην κτηματομεσιτική αγορά της ευρύτερης περιοχής εφαρμογής και ακολουθεί η μεταστροφή στον τομέα του λιανικού εμπορίου. Το λιανικό εμπόριο εξειδικεύεται σε τομείς που είναι συμβατοί με τα νέα πρότυπα που υπαγορεύει η υποδομή και σε άμεση συσχέτιση με τις ευρύτερες τάσεις μετεξέλιξης των επιχειρήσεων δημιουργείται ένας νέος, σημαντικά ανταγωνιστικός, εμπορικός πόλος.

Παράλληλα η αναδιαμόρφωση του δημόσιου χώρου επηρεάζει τα κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά της περιοχής και τις μετακινήσεις σε βαθμό που εξαρτάται άμεσα από τα συγκεκριμένα στοιχεία που εντοπίζονται στην περιοχή επέμβασης. Ως γενικός κανόνας μπορεί να λεχθεί μόνο η αύξηση των πεζή μετακινήσεων στην επιφάνεια του πεζόδρομου καθώς τα επιμέρους χαρακτηριστικά των παρακαίμενων οδών, της ευρύτερης περιοχής και γενικότερα η πολιτική των μεταφορών μιας πόλης θα καθορίσουν τις λοιπές επιπτώσεις.

Η μεταβολή στο οπτικοακουστικό και ατμοσφαιρικό περιβάλλον κρίνεται γενικά ως θετική αλλά και πάλι παρουσιάζει μεγάλο βαθμό εξάρτησης με τα ευρύτερα χαρακτηριστικά της παρέμβασης και τους αρχικούς στόχους που τίθενται.

Όλες οι παραπάνω μεταβολές εντοπίζονται με απόλυτη συνέπεια μεταξύ των διαφόρων παραδειγμάτων που εξετάστηκαν και το παράδειγμα του Χαλανδρίου διατηρώντας τη διαφορετικότητα του, καθώς πρόκειται για πεζόδρομους σε μητροπολιτικό προάστιο, επιβεβαιώνει την ακολουθία των επιπτώσεων.

Τέλος, οι επιπτώσεις που παρουσιάζονται στα κοινωνικά χαρακτηριστικά βρίσκουν καλύτερη εφαρμογή στις πεζοδρομήσεις κεντρικών εμπορικών οδών μεγάλων αστικών κέντρων αλλά πλήθος αυτών επιβεβαιώνονται και στην περίπτωση του Χαλανδρίου. Ιδιαιτερότητα του Χαλανδρίου είναι τα μεσαία προς υψηλά εισοδήματα που χαρακτηρίζουν τον πληθυσμό του καθώς και η ευκολία του νεοεισερχόμενου πληθυσμού- στο διάστημα των τελευταίων 20 ετών- να ενσωματώνεται ή/ και να προωθεί τις εμπορικές δραστηριότητες. Η ευρύτερη, δηλαδή, τάση τριτογενοποίησης της παραγωγής του δήμου κάνει την πεζοδρόμηση εμπορικών οδών ιδιαίτερα ελκυστική. Ακόμα, το γεγονός ότι το Χαλάνδρι είναι προάστιος δήμος των Αθηνών δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ευρύτερη ανάμιξη χρήσεων στους πεζόδρομους (κυρίως εμπόριο- γραφεία- κατοικία) αλλά και για την προώθηση των κοινωνικών συναναστροφών μεταξύ των κατοίκων του.

Γενικότερα, το θέμα της παρούσας εργασίας, δημιουργεί μία σειρά θεματικών προς εξέταση- που προφανώς δεν μπορούν να εξαντληθούν στο επίπεδο της εκπόνησης μίας διπλωματικής εργασίας- αλλά ορίζουν τα επίπεδα που αντίστοιχες παρεμβάσεις/ αναπλάσεις δημιουργούν οφέλη και επιπτώσεις στους άμεσα εμπλεκόμενους και γενικότερα στη δομή της πόλης. Αυτό που καλείται τελικά ο σχεδιαστής να κάνει είναι να προεκτιμήσει τις όποιες μεταβολές και ανάλογα με τις πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές συνθήκες που επικρατούν να δώσει τη βέλτιστη δυνατή λύση για την επίτευξη ισορροπίας μεταξύ όλων των παραγόντων που εμπλέκονται στο έργο.

## **17. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### βιβλία-εργασίες-παρουσιάσεις—ελληνικά δεδομένα

1. Αγγελίδης, Κλαμπατσέα, Μέλισσας, Μπελαβίλας, Σαρηγιάννη, Σερράος, Σημειώσεις Πολεοδομία II, *Πολεοδομικές επεμβάσεις στον Αστικό Χώρο*, Αθήνα 2008, Εκδόσεις ΕΜΠ
2. Αθανασόπουλος Θ., Δημητρακόπουλος Π., Διάλεξη στην Αρχιτεκτονική Σχολή, 2001, *Ιδιωτικοί- Δημόσιοι Χώροι*
3. Αλεξανδροπούλου Σ., ΔΠΜΣ-Αρχιτεκτονική και σχεδιασμός του χώρου, 2009/47, *Ο ρόλος του Εμπορικού Συλλόγου Αθηνών σε ζητήματα πεζοδρομήσεων και κυκλοφοριακού*
4. Ανδρεάτου Α., Διδακτορική Διατριβή, *Συστήματα Διαχείρισης Βιώσιμης Ανάπτυξης*.
5. Αραβαντινός Αθ., *Πολεοδομικός Σχεδιασμός -για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2007
6. Αρανίτου, Σαγιάς. Εξέλιξη του Λιανικού Εμπορίου. Προς νέες κεντρικότητες στον αστικό χώρο. 16/02/11.
7. Αρβανίτη- Χαροκόπου Α., ΔΠΜΣ- Αρχιτεκτονική και σχεδιασμός του χώρου, 2001/39, *Ο πεζόδρομος ως συστατικό στοιχείο της πόλης- Το παράδειγμα του Αμαρουσίου*
8. Βλαβιανού Αρ., Βιώσιμη Αστική Διαχείριση, Εκπαίδευση και πολιτισμός-Leonardo Da Vinci
9. Βλαστός Θ., Οι μετακινήσεις πεζή: Ιστορικά και προοπτικές, 1989, Τεχνικά χρονικά Α, Τόμος 9, Τεύχος 9
10. Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., *Πολεοδομία vs Μεταφορές*, Αθήνα 2006
11. Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη Τ., Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο, Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής, τα πρώτα παραδείγματα σε Ελλάδα και Κύπρο, Εκδόσεις M-bike 2001
12. Βλαστός Θ., Σιόλας Α., *Προτάσεις πολεοδομικής και κυκλοφοριακής ενοποίησης στην πόλη-Η Δυτική Αθήνα* , Αθήνα 1994
13. Γαλανόπουλος Α., Πεζοδρομήσεις:Μαθήματα και Παθήματα. Ελευθεροτυπία,30/4/2001
14. Γεράρδη, Μαντούβαλου, Μαυρίδου, Πολύζος, Σαρηγιάννης, Σημειώσεις Πολεοδομία I, *Επιλογή Κειμένων για την ιστορία και θεωρία της Πολεοδομίας*, Αθήνα 2007, Εκδόσεις ΕΜΠ
15. Γεωργαντίδη Β., Διάλεξη στην Αρχιτεκτονική Σχολή, 2001, *Δρόμος και αστική ζωή στο κέντρο της Αθήνας*
16. Γιαννόπουλος Α.Γ. "Κυκλοφοριακή θεώρηση δημιουργίας πεζοδρόμων & αξιολόγηση της ελληνικής εμπειρίας", Τεχνικά Χρονικά Ιαν, Φεβ, Μαρ 1980
17. Γιαννοπούλου Χ., Δίκτυο πεζοδρόμων στο ιστορικό κέντρο της Πάτρας, 20/10/2008
18. Γιώτης, Φραντζεσκάκης, Αραβαντινός, Βλαστός, *Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου, Ένα μεγάλο ξεκίνημα για το κέντρο της Αθήνας*, Αθήνα Μάιος 1998
19. Ε.Ε.Τ.Α.Α., *Οδηγός Πεζοδρόμησης*, Αθήνα 2000, Εκδόσεις Ε.Τ.Α.Α.
20. Ερευνητικό πρόγραμμα ΕΜΠ-ΥΠΕΚΑ, Μεταλλασσόμενοι χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας και Πειραιά
21. Κακατσάκης Νικ., ΔΠΜΣ- Αρχιτεκτονική και σχεδιασμός του χώρου, 2003/142, *Αναπλάσεις ιστορικών κέντρων σε περιβάλλον ανταγωνισμού*
22. Καρανικόλας Ν., ΤΕΕ, Μέθοδος Κεφαλαιοποίησης Εισοδήματος.
23. Καρύδης Δ., Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας, Αθήνα 2006, Εκδόσεις Παπασωτηρίου
24. Καφαντάρης Φ., Παρουσίαση σε Ημερίδα Οργανισμού Αθήνας, Η ανάδυση των εμπορικών κέντρων στην Ελλάδα: Λεκανοπέδιο Αττικής, κέντρο ή προάστια;

25. Κοκολάκη Χρ., Διπλωματική εργασία, 2007/ 107, *Πεζόδρομοι- Δίκτυο πεζοδρόμων- ΓΠΣ Ηρακλείου- Προτεινόμενοι & Υφιστάμενοι Πεζόδρομοι της εντός των τειχών πόλης του Ηρακλείου*
26. Άρθρο του Κρανίδη Μ., 22/06/10, *Ανάπλαση & Αξίες.*
27. Λαζαρίδου Αστ.), *Η ζωή στον πεζόδρομο, Φωκίωνος Νέγρη, Βουκουρεστίου, Ερμού και Διονυσίου Αρεοπαγίτου: τέσσερις μικρόκοσμοι στην καρδιά της Αθήνας υπαγορεύουν τους δικούς τους ρυθμούς και αντιμετωπίζουν τα δικά τους προβλήματα. Το Βήμα, 12/09/2010*
28. Λυρουδιάς, Μαίστρου, Σούμπερτ- Σουμελίδου, Τζοβάρης, *Μελέτη Επιπτώσεων από την εφαρμογή Προγραμμάτων Ανάπλασης- Παράδειγμα: Η περίπτωση της Πλάκας, Αθήνα 1988*
29. Μαραντή Δημ., 2003, *Διάλεξη στην Αρχιτεκτονική Σχολή, Οικονομική και Κοινωνική ανάλυση των αναπλάσεων*
30. Μαργέτης Κ., Διπλωματική εργασία-ΔΠΜΣ-Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του χώρου, 2003/125, *Αστικές αναπλάσεις-Περιβαλλοντική, Κοινωνική και Οικονομική Ανάπτυξη-Θεωρητική Προσέγγιση*
31. Μπακογιάννης, Ε., (προς δημοσίευση). *"Μικρής κλίμακας έργα διαμόρφωσης του οδικού περιβάλλοντος για την αναβάθμισή του και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας"*
32. Μπατατούδη Α., Διπλωματική Εργασία, Σχολή Τοπογράφων, 2008, *Πολοδομική και Κυκλοφοριακή Μελέτη της Πλατείας Ομονοίας και άλλων πλατειών του κέντρου της Αθήνας- Πρόταση Ανάπλασης της Πλατείας Ομονοίας*
33. Μπιτσάνη Α., Χαραλαμπίδης Α., Διπλωματική Εργασία, *Βουκουρεστίου: ο πρώτος εμπορικός πεζόδρομος: Κοινωνικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, Αθήνα 1990*
34. Μυτούλα Ρ., Διάλεξη στην Αρχιτεκτονική Σχολή, 1999/7, *Ημερολόγιο Διαλέξεων στο Μάθημα: Κοινωνιολογική Προσέγγιση αστικού χώρου, Θεωρητικές κατευθύνσεις και κρίσιμα σύγχρονα ζητήματα*
35. Νικολαΐδου Σ., *Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου, Αθήνα, Εκδόσεις Παπαζήση, 1993*
36. *Νικολόπουλος Κ., Περιβαλλοντικές και Κοινωνικές επιπτώσεις από έργα ανάπλασης υποβαθμισμένων περιοχών. 26/05/08.*
37. Οικονόμου Δ., *Αστική Αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις, Τεχνικά Χρονικά Μαιος- Ιούνιος 2004*
38. Οικονόμου Δ., Προγράμματα αστικής αναγέννησης και βιώσιμη ανάπτυξη. Ελληνικές και Βρετανικές εμπειρίες, ΤΕΕ / ΤΚΜ | ΣΕΜΠΧΠΑ, *Εισαγωγή στη διεθνή και ελληνική εμπειρία από την εφαρμογή προγραμμάτων αστικής αναγέννησης.- Προτάσεις για το μέλλον.*
39. Πανουργιάς Χ., Ζαβάντης Δ., *Πολεοδομική Ανάπλαση Περιοχών Κατοικίας\_Μικροπολεοδομικά Στοιχεία*, Αθήνα 2004, Εκδόσεις Αθ.Σταμούλη
40. Παπαγερασίμου-Κληρονόμου Τρ., Διπλωματική εργασία, ΔΠΜΣ-Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του χώρου, 2009/76, *Πεζόδρομοι-Δίκτυο Πεζοδρόμων και ρύθμιση κυκλοφοριακού:Αγρίνιο*
41. Παπαδοπούλου Κ., Εισήγηση σε συνέδριο για Συγκοινωνιολογικές παρεμβάσεις σε ιστορικά κέντρα πόλεων, *Οι πεζοδρομήσεις στις ιστορικές συνοικίες της Βέροιας και οι επιπτώσεις τους*, Καβάλα 2006
42. Παπασπύρου Αλ, 2007/ 24, ΔΠΜΣ- Αρχιτεκτονική και σχεδιασμός του χώρου, *Βιώσιμη Ανάπτυξη και Πεζόδρομοι:μελέτη περίπτωσης: Η πόλη των Ιωαννίνων*
43. Ροΐδης Χ., *"Κατασκευαστικές λεπτομέρειες εξωτερικών χώρων"*, Εκδόσεις Ζήτη, Θεσσαλονίκη 2000

44. Σιατίστας Δ., Ένα «όραμα» για την Αθήνα: η περίπτωση πεζοδρόμησης της Πανεπιστημίου. 22/05/11
45. Σταθακόπουλος Π., "Δημιουργία δικτύων πεζοδρόμων ως στοιχεία ασφάλειας πολιτών", 1994
46. Τάσουλα- Λυρίγκου Αφροδίτη, Πεζόδρομοι στα κέντρα πόλεων, Τεχν. Χρον. 2/ 1978, σ/357-364
47. ΤΕΕ, ΜΕΛΕΤΗ :ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΩΝ ΧΩΡΩΝ ΑΘΗΝΑΣ Α.Ε
48. Τερζόγλου Ι. , Κοινόχρηστοι χώροι-Ιστορική εξέλιξη, Αθήνα 2003
49. Φιλίππιδης Δ., Θεώρηση των σύγχρονων αναπλάσεων, Αθήνα 2002, Εκδόσεις ΕΜΠ
50. Χαραλαμπίδου Β. " το πλάτος των πεζοδρόμων " Τ.Ε.Ε. τευχος 2275 15 Δεκ 2003 σ.20
51. Βάσως Χαραλαμπίδου, Η ανάπλαση της Ερμού είναι μόνον η αρχή, Το Βήμα 04/01/1998
52. Χαστάογλου Β., Κοινωνικές Θεωρίες για τον αστικό χώρο, Κριτική ανάλυση, Εκδόσεις Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1982
53. Χατζηευφραιμίδης Σταύρος, ΔΠΜΣ-Αρχιτεκτονική και σχεδιασμός του χώρου, 2006, Αγορά- Παραγωγή- Εμπόριο- Υπηρεσία- Αναψυχή- Πολιτισμός
54. Χατζηγιάννου, Φούντας, Διάλεξη στην Αρχιτεκτονική Σχολή, 1985/ 7, Εμπορικά Κέντρα
55. Χατζοπούλου- Τζίκα Αλίκη, Πολεοδομικό Δίκαιο, Αθήνα 2000, Εκδόσεις ΕΜΠ
56. Χρυσάφη Χ., Πτυχιακή Εργασία, Τμήμα γεωγραφίας- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Ιούνιος 2008, Οι ανοιχτοί ελεύθεροι χώροι στην πόλη: Ποιες είναι οι απόψεις των χρηστών τους;- Η περίπτωση του Δήμου Αθηναίων
57. Κείμενα εισηγήσεων, Σεμινάρια κέντρου συνεχιζόμενης εκπαίδευσης ΕΜΠ 1998-1999, (2000), Χρήσεις γης και κυκλοφορία στο κύριο οδικό δίκτυο, Επιπτώσεις στον αστικό χώρο , Αθήνα, Εκδόσεις ΕΜΠ
58. Δημερίδα ΤΕΕ, ΑΤΜ (26&27 Απριλίου 2001), Παρόδιες χρήσεις γης και διαχείριση προσβάσεων, Αθήνα, Εκδόσεις ΤΕΕ
59. ΥΠΕΚΑ-ΕΜΠ (2011), Μεταλλασσόμενοι Χαρακτήρες και πολιτικές στα κέντρα πόλης Αθήνας και Πειραιά-Φάση Α: Ανάλυση/ Καταγραφή/ Διαίρεση

#### βιβλία-εργασίες-παρουσιάσεις—διεθνή δεδομένα

1. Baker Associates, The Impact of pedestrianisation on Taunton Town Centre:A retail perspective"
2. Hass-Clau , The pedestrian and city traffic
3. DeWol Christofer, Pedestrian Streets, Hong Kong Style. 23/01/07.
4. El-Khoury Rodolphe, Edward Robbins, Shaping the city: studies in history, theory and urban design, 1987
5. Han Leung Yuen, An Empirical Study of The Impact of a Pedestrianisation Scheme on Retail Rental Values in the Neighbourhood, The University of Hong Kong
6. Iranmanesh Nasim, Pedestrianisation a great necessity in urban designing to create a sustainable city in developing countries, 44th ISOCARP Congress 2008
7. Langdon Philip, Europe takes a U-turn on parking. 20/01/11
8. Makovsky Paul .Pedestrian Cities
9. Matson John. Auto Immune Q Cities convert streets into pedestrian, Cyclist and mass transit Thoroughfares.
10. Moudon Anne Vernez, Public streets for public use, New York : Van Nostrand Reinhold
11. Nakamura Kazuki, The Effect of Area-wide Pedestrianisation linking between Town Centre Attractions, PhD Researcher, CASA/ The Bartlett School of Planning, UCL

12. Pedestrian & Bicycle Information Center, Case Study Compendium, July, 2010
13. Pedestrianisation: London's Oxford Street experiment. E.D.Turner & G.A. Giannopoulos.
14. Transport and the Economy, The myths and the facts.
15. [Video: The making of a pedestrian-only street in Curitiba, Brazil.](#)
16. Άρθρο στην Walesonline, They're going to ruin us the pedestrianisation. 29/04/10
17. Walkipedia, 2010, A sourcebook of information on walking in Scotland
18. Yiu Chung Yim, Impact of a pedestrianisation scheme on retail rent –an empirical study in Hong Kong, Department of Real Estate and Construction, The University of Hong Kong, Hong Kong , 3 June 2009
19. [York city pedestrian zone.](#)
20. [9 Great Streets Around the World.](#)

#### Κατάλογος ιστοτόπων

1. [Στην Επιτροπή Κοινωνικής Διαβούλευσης η διαχείριση του πεζόδρομου. Άρθρο σε τοπικό Τύπο.](#)
2. [Ένωση για τα δικαιώματα των πεζών.](#)
3. [Ερευνα ΕΣΕΕ καταγραφής κλειστών επιχειρήσεων σε κεντρικούς εμπορικούς δρόμους...](#)
4. [Κτίριο Μετοχικού Ταμείου Στρατού- Citylink.](#)
5. [Κώδικας Οδικής Κυκλοφορίας \(Κ.Ο.Κ.\)](#)
6. [Πρότυπα Συμπεριφοράς και Ασφάλειας Πεζών σε αστικά οδικά δίκτυα.](#)
7. [Σύστημα Χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα και δυνατότητες παρέμβασης της κοινωνίας των πολιτών.](#)
8. [Χαρτογράφηση του ελληνικού εμπορίου,Η.](#)



## **18. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ**

### **A. Κανονισμός Λειτουργίας πεζόδρομων Δήμου Ορεστιάδας**

#### **1. ΠΕΡΙΟΧΗ ΙΣΧΥΟΣ ΚΑΙ ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ**

1.1. Ο παρών κανονισμός αναφέρεται στους παρακάτω πεζόδρομους του δήμου Ορεστιάδας:

- Πρόκου
- Σοφίας Νικολάου (πρώην Ερμού)
- Αποστολάκη
- Ηφαίστου

1.2. Ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στην εξασφάλιση άνετων συνθηκών κυκλοφορίας για τους πεζούς και στην εξυπηρέτηση των αναγκών προσπέλασης στους πεζόδρομους της περιοχής.

1.3. Ο παρών κανονισμός αποτελεί ενιαίο σύνολο και συνδέεται αναπόσπαστα με το εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) στο οποίο σημειώνονται οι οδοί που προορίζονται για την κίνηση των πεζών.

#### **2. ΟΔΟΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΕΖΩΝ (ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ)**

2.1. Οι οδοί που χαρακτηρίζονται ως πεζόδρομοι προορίζονται για την αποκλειστική χρήση των πεζών.

2.2. Σε κάθε είσοδο πεζοδρόμου ειδική πινακίδα σήμανσης αναγγέλλει τη χρήση του δρόμου και προειδοποιεί για τον τρόπο λειτουργίας του.

2.3. Στους πεζοδρόμους επιτρέπεται κατ' εξαίρεση:

2.3.1. Όλο το 24ωρο:

- Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων παροχής πρώτων βοηθειών, των αυτοκινήτων που μεταφέρουν ασθενείς, των απορριματοφόρων του δήμου (κατάλληλων διαστάσεων), των αυτοκινήτων της Αστυνομίας και της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας και των οχημάτων των Οργανισμών Κοινής 8φέλειας (ΔΕΗ - ΟΤΕ - ΔΕΥΑΟ) για την αντιμετώπιση περιπτώσεων επείγουσας ανάγκης.

- Η διέλευση των ποδηλάτων από τους πεζοδρόμους με ταχύτητα που δεν θα υπερβαίνει την ταχύτητα κίνησης των πεζών. Τα ποδήλατα θα μπορούν να σταθμεύουν στους πεζοδρόμους σε προκαθορισμένους χώρους, χωρίς να παρεμποδίζουν την κίνηση των πεζών ή των κατ' εξαίρεση οχημάτων που θα διέρχονται απ' τους πεζοδρόμους.

2.3.2. Όλο το 24ωρο με ειδική άδεια ισχύος ενός έτους

- Η κίνηση επιβατικών αυτοκινήτων μεταφοράς αναπήρων και υπερηλίκων.

2.4. Η κίνηση στους πεζοδρόμους γίνεται με τους ακόλουθους όρους και περιορισμούς:

2.4.1. Η ταχύτητα κίνησης των επιτρεπόμενων οχημάτων δεν θα υπερβαίνει την ταχύτητα κινήσεως των πεζών, οι οποίοι σε οποιαδήποτε περίπτωση έχουν προτεραιότητα.

2.4.2. Απαγορεύεται η όπισθεν κίνηση των αυτοκινήτων εκτός αν καθοδηγούνται από πεζό.

2.4.3. Απαγορεύονται οι επιτόπου στροφές.

2.4.4. Απαγορεύεται η κίνηση οχημάτων μικτού βάρους άνω των 7,5 τόνων.

2.4.5. Η στάθμευση των οχημάτων τροφοδοσίας των καταστημάτων θα περιορίζεται επί της Κων/πολεως και της Αγ. Θεοδώρων. Η τροφοδοσία των καταστημάτων θα γίνεται κατά τις ώρες 7 – 10 π.μ. και 14:30 – 17:00 μ.μ.

Το παραπάνω ωράριο μπορεί να τροποποιηθεί ύστερα από απόφαση του δήμου και με σύμφωνη γνώμη του Εμπορικού Συλλόγου Ορεστιάδας και των γραφείων μεταφορών της πόλης μας.

2.4.6. Η στάθμευση αυτοκινήτου τροφοδοσίας δεν θα παρεμποδίζει την τροφοδοσία άλλων παροδίων.

2.4.7. Κάθε κάτοχος οχήματος υποχρεούται ν' αποζημιώσει το δήμο βάσει προϋπολογισμού της Τεχνικής του Υπηρεσίας θεωρημένου από το δήμαρχο για τις ζημιές που τυχόν θα

προκληθούν από την κυκλοφορία και τη στάθμευση του οχήματός του μέσα στο πλέγμα των πεζοδρόμων.

### 3. ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ Ή ΑΝΕΓΕΡΣΗΣ ΝΕΩΝ ΟΙΚΟΔΟΜΩΝ

3.1. Σε περίπτωση που για την κατεδάφιση, επισκευή ή ανέγερση οικοδομών που βρίσκονται στο πλέγμα των πεζοδρόμων απαιτείται οικοδομική άδεια, οι αιτούντες οφείλουν να προσκομίσουν στην αρμόδια Πολεοδομική Αρχή βεβαίωση του δήμου Ορεστιάδας για την κατάθεση εγγυητικής επιστολής.

Το ύψος της εγγυητικής επιστολής καθορίζεται απ' το δήμο για κάθε περίπτωση ανάλογα με τη φύση των εργασιών που θα εκτελεστούν, ώστε να χρησιμεύει σε περίπτωση φθορών για την επαναφορά και αποκατάσταση του οδοστρώματος και του εξοπλισμού της οδού στην προηγούμενη κατάσταση απ' το δήμο, εφόσον ο ενδιαφερόμενος δεν προβεί στην εκτέλεση των εργασιών αυτών μετά από σχετική έγγραφη πρόσκληση και μέσα σε τακτή προθεσμία.

3.2. Σε περίπτωση ανέγερσης νέας οικοδομής η κατεδάφιση του υπάρχοντος κτίσματος και η εκσκαφή του οικοπέδου επιτρέπεται να γίνεται με μηχανικά μέσα καθ' όλο το 24ωρο, εφόσον δεν απαγορεύεται από άλλη διάταξη.

Απαγορεύεται σε κάθε περίπτωση στους πεζοδρόμους η κίνηση ερπυστριοφόρων μηχανημάτων.

Ο ιδιοκτήτης του ακινήτου στο οποίο γίνονται οι ανωτέρω εργασίες μεριμνά **καθημερινά** μετά το πέρας των εργασιών για τον καθορισμό και την απομάκρυνση κάθε υλικού που έχει μείνει στην επιφάνεια της οδού (χώματα, λάσπες, μπάζα, υπολείμματα σκυροδέματος κλπ).

3.3. Κατά την κατεδάφιση, ανέγερση ή επισκευή οικοδομής θα περιφράσσεται υποχρεωτικά ο προ αυτής χώρος σε απόσταση το πολύ 1,5 μ από την οικοδομική γραμμή και σε ύψος τουλάχιστον 2,5 μ από τη στάθμη της οδού με αδιαπέραστο από τις εικόνες υλικό.

Το είδος του υλικού αυτού μπορεί να καθορίζεται από το Δήμο. Απαγορεύεται αυστηρά η απόρριψη κάθε είδους υλικών έξω απ' το περίφραγμα αυτό.

3.4. Όταν οι εργασίες ανέγερσης νέας οικοδομής φτάσουν στο στάδιο περαίωσης του φέροντος οργανισμού του ισογείου και της πλάκας της οροφής του, τότε το περίφραγμα θα αφαιρείται και αφού αποκατασταθεί πλήρως το οδόστρωμα από τυχόν φθορές θα τοποθετείται ικρίωμα, έτσι ώστε να είναι δυνατή η χρησιμοποίηση από το κοινό όλου του πλάτους της οδού μέχρι την οικοδομική γραμμή. Το ικρίωμα αυτό θα επενδύεται από ύψος τουλάχιστον 2,5 μ με το ανωτέρω υλικό, ώστε κατά τη διάρκεια των εργασιών να μη ρυπαίνεται το οδόστρωμα του πεζοδρόμου.

3.5. Σε περίπτωση οποιασδήποτε εργασίας ανασκαφής του οδοστρώματος ή καταστροφής στοιχείων του αστικού διάκοσμου για τη σύνδεση κτιρίων με τα δίκτυα των Οργανισμών Κοινής 8φέλειας (ΔΕΗ - ΟΤΕ – ΔΕΥΑΟ), η αποκατάσταση του οδοστρώματος κλπ στην αρχική του μορφή με τα αυτά υλικά και την αυτή επιμέλεια είναι υποχρεωτική και βαρύνει τον ιδιοκτήτη του ακινήτου ή τον αρμόδιο Οργανισμό Κοινής 8φέλειας (ΔΕΗ –ΟΤΕ - ΔΕΥΑΟ).

### 4. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΘΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΡΑΠΕΖΟΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ

Η έγκριση για την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων στους πεζόδρομους από τα καταστήματα που έχουν τη σχετική άδεια από το Δήμο Ορεστιάδας θα δίδεται με τις εξής προϋποθέσεις:

4.1. Τα καταστήματα θα μπορούν να αναπτύσσουν τραπεζοκαθίσματα στην πλησιέστερη οριοθετημένη θέση σύμφωνα με τα σχετικά σχεδιαγράμματα. Το ίδιο θα ισχύει και για τα καινούργια καταστήματα. Σε κάθε περίπτωση απαγορεύεται η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων στο διάδρομο μεταξύ των φωτιστικών και των δενδροδόχων.

4.2. Όταν στην ίδια θέση βρίσκονται δύο ή περισσότερα καταστήματα, θα μοιράζονται το χώρο ανάλογα. Όταν ένα κατάστημα βρίσκεται ανάμεσα σε δύο οριοθετημένες θέσεις και

αυτές φιλοξενούν ίσο αριθμό καταστημάτων, θα μπορεί να αναπτύσσει τραπεζοκαθίσματα σε μία από αυτές, όπου ο ιδιοκτήτης κρίνει. Αν ο αριθμός των καταστημάτων που φιλοξενούνται στις πλησιέστερες προς το κατάστημα θέσεις δεν είναι ίδιος, τότε το καινούργιο κατάστημα θα αναπτύσσει τραπεζοκαθίσματα στη θέση που φιλοξενεί μικρότερο αριθμό τραπεζοκαθισμάτων.

4.3. Ο χώρος που θα καταλαμβάνει κάθε κατάστημα όταν στην ίδια θέση φιλοξενούνται περισσότερα από ένα καταστήματα θα δίνεται σύμφωνα με τον τύπο:  $E = \{(Pa/Ps) \times 0,6 + (Ea/Es)0,4\} \times E\theta$  όπου: Pa=μήκος πρόσοψης, Ps=άθροισμα μήκους προσόψεων καταστημάτων, Ea=εμβαδόν καταστήματος, Es=σύνολο εμβαδού καταστημάτων, Eθ=εμβαδόν της συγκεκριμένης θέσης και 0,6 και 0,4 συντελεστές πρόσοψης και εμβαδού. Επειδή δε η κατά μήκος διάσταση ενός τραπεζοκαθίσματος μετρημένη στην πράξη είναι 1,5 τμ, το μήκος του χώρου που θα καταλαμβάνει κάθε κατάστημα θα είναι στον πλησιέστερο αριθμό πολλαπλάσιο του 1,5, αριθμός που προκύπτει από τη διαίρεση του E με τον αριθμό 4, όπου 4 είναι το πλάτος των διαγραμμισμένων θέσεων.

4.4. Καταστήματα που δεν έχουν πρόσοψη στον πεζόδρομο ή έχουν πρόσοψη σε πάροδο δεν έχουν δικαίωμα ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων στους πεζόδρομους και δεν θα χορηγείται η σχετική άδεια από το Δήμο.

4.5. Δεν θα χορηγείται άδεια για ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων στους πεζόδρομους στους από οποιαδήποτε αιτία οφειλέτες του Δήμου.

4.6. Τα νέα καταστήματα (καφετερίες, μπαρ, ζαχαροπλαστεία, οβελιστήρια κλπ) που θέλουν να αναπτύξουν τραπεζοκαθίσματα στον πεζόδρομο θα πρέπει πρώτα να παίρνουν την έγκριση του Δημοτικού Συμβουλίου και μετά θα τους χορηγείται άδεια λειτουργίας καταστήματος.

4.7. Τα καταστήματα που βρίσκονται σε γωνία πεζοδρόμων θα έχουν δικαίωμα ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων μόνο σε μία πρόσοψή τους.

4.8. Στα καταστήματα που υπάρχουν ήδη στο πλέγμα των πεζοδρόμων θα δίδεται άδεια ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων με γνώμονα πάντα τις πραγματικές συνθήκες και ιδιαίτερη του συγκεκριμένου σημείου του πεζοδρόμου, δηλαδή θα λαμβάνεται υπόψη η εύρυθμη λειτουργία των εμπορικών καταστημάτων, η ομαλή διέλευση των πεζών, η αποκομιδή των απορριμμάτων, η γενική αισθητική του χώρου, ο αριθμός των ομοίων καταστημάτων που θα αναπτύξουν τραπεζοκαθίσματα σ' εκείνο το σημείο και το μέγεθος του καταστήματος (εμβαδό - πρόσοψη). Ο ορισμός των θέσεων θα γίνεται χωριστά για κάθε κατάστημα από τις Υπηρεσίες του Δήμου Ορεστιάδας.

4.9. Κάθε άδεια εκμετάλλευσης πεζοδρόμου θα συνοδεύεται από τοπογραφικό διάγραμμα που θα καθορίζει λεπτομερώς τον χώρο που θα αναπτύσσονται τα τραπεζοκαθίσματα.

4.10. Η άδεια ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων θα ισχύει από 1 Μαρτίου μέχρι 31 Οκτωβρίου και δεν αναπτύσσονται τραπεζοκαθίσματα πριν και μετά την παραπάνω χρονική περίοδο και πριν γίνει από τις αρμόδιες υπηρεσίες ο καθορισμός του χώρου.

4.11. Σε περίπτωση παραβίασης των όρων της άδειας εκμετάλλευσης πεζοδρόμου και του τοπογραφικού διαγράμματος θα αφαιρείται η άδεια και τα τραπεζοκαθίσματα.

4.12. Απαγορεύεται η ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων, σκαμπό και ό,τι άλλο εμποδίζει τη διέλευση πεζών - οχημάτων στις προσόψεις των καταστημάτων.

4.13. Απαγορεύεται η ανάπτυξη μαζί με τα τραπεζοκαθίσματα ζαρντινιέρων- γλαστρών, καθώς και η οριοθέτηση του χώρου με αυτές.

4.14. Οι ομπρέλες θα βρίσκονται αυστηρά μόνο στο χώρο των τραπεζοκαθισμάτων και δεν θα εξέρχονται από αυτόν.

4.15. Δεν επιτρέπεται να αναπτυχθούν στους πεζόδρομους πλαστικές καρέκλες και γενικά τραπεζοκαθίσματα που δεν συμβαδίζουν με την αισθητική των πεζοδρόμων.

4.16. Απαγορεύεται τα εμπορικά καταστήματα να εκθέτουν στις προσόψεις τους (πεζοδρόμιο, πεζόδρομο) σε στάντ - πανέρια κλπ τα εμπορεύματά τους. Εξαιρούνται τα

οπωροπωλεία και ανθοπωλεία στα οποία επιτρέπεται η κατάληψη του πεζοδρόμου μέχρι και 60 εκατοστά.

4.17. Απαγορεύεται η εγκατάσταση/τοποθέτηση θερμαστρών προπανίου – βουτανίου.

4.18. Επιτρέπεται στα ζαχαροπλαστεία η τοποθέτηση ενός ψυγείου τυποποιημένων παγωτών με την προϋπόθεση ότι δεν θα εμποδίζεται η ομαλή διέλευση των πεζών.

4.19. Οι διαστάσεις των ψυγείων πρέπει να είναι αυτές που ορίζει ο νόμος.

4.20. Απαγορεύεται η τοποθέτηση γύρω από τα περίπτερα σκαλιέρων, στάντ κλπ. Τα παραπάνω θα πρέπει να βρίσκονται σε σταθερή επαφή (σύνδεση) με το περίπτερο.

4.21. Σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να γίνεται παραβίαση του Νόμου όσον αφορά στα είδη που έχουν δικαίωμα να πωλούν τα περίπτερα.

#### 5. ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΜΟΡΦΗΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

5.1. Απαγορεύεται αυστηρά η αφισκοκόλληση στις όψεις των παρόδιων κτιρίων και στα στοιχεία διακόσμησης των πεζοδρόμων. Οι διαστάσεις των διαφημιστικών πινακίδων επί των κτιρίων στους πεζοδρόμους πρέπει να είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του Ν. 2946/01 και της ΚΥΑ 52138/03. Για τις υπάρχουσες πινακίδες θα ειδοποιηθούν οι ιδιοκτήτες για την άμεση εφαρμογή του Νόμου.

5.2. Απαγορεύονται τα παντός είδους προστεγάσματα, τέντες, κατασκευές σε διαστάσεις και είδος που δεν προβλέπονται από το Γ.Ο.Κ. Σε διαφορετική περίπτωση καλείται η Πολεοδομική Υπηρεσία να προβεί άμεσα σε ελέγχους και σύνταξη εκθέσεων αυτοψίας και αποφάσεων κατεδάφισης όσων κατασκευών στερούνται οικοδομικής αδείας.

5.2. Απαγορεύονται κάθε είδους εκδηλώσεις που θα μετέβαλλαν κατά μόνιμο τρόπο τον αρχιτεκτονικό διάκοσμο των πεζοδρόμων ή που θα ρύπαιναν ή θα κατέστρεφαν το πλακόστρωτο και τον εξοπλισμό εν γένει των πεζοδρόμων.

5.3. Απαγορεύεται αυστηρά η ρίψη απορριμμάτων επικίνδυνων για τη Δημόσια υγεία στους κάδους απορριμμάτων που θα υπάρχουν στους πεζοδρόμους. Για τα καταστήματα που έχουν τέτοια απορρίμματα (πχ. κρεοπωλεία, ψητοπωλεία, ψαράδικα κλπ) θα χορηγείται άδεια προμήθειας ειδικού κάδου απορριμμάτων απ' το Δήμο που θα τοποθετείται όχι στον πεζόδρομο, αλλά σε ειδικό χώρο του καταστήματος του και θα τον αδειάζει κατά τις ώρες διέλευσης των απορριματοφόρων του Δήμου.

5.4. Απαγορεύεται η δημιουργία σταθμών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως προς εκμετάλλευση επί οικοπέδων εχόντων πρόσωπο επί των πεζοδρόμων εφ' όσον η είσοδος και η έξοδος των αυτοκινήτων γίνεται μέσω των πεζοδρόμων αυτών.

#### 6.ΚΥΡΩΣΕΙΣ

Οι παραβάτες του παρόντος Κανονισμού τιμωρούνται για μεν τις παραβάσεις που αφορούν θέματα κινήσεων και σταθμεύσεων των οχημάτων σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ο.Κ, για δε τις παραβάσεις που αφορούν θέματα επισκευής, κατεδάφισης ή ανέγερσης νέων οικοδομών σύμφωνα με τις διατάξεις του Γ.Ο.Κ και του κτιριοδομικού κανονισμού.

#### 7.ΙΣΧΥΣ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

7.1. Οι διατάξεις του κανονισμού αυτού έχουν ισχύ και για μελλοντικό πλέγμα πεζοδρόμων του δήμου Ορεστιάδας.

7.2. Ο παρών Κανονισμός ισχύει από της επόμενης της ψηφίσεως του από το δημοτικό Συμβούλιο δήμου Ορεστιάδας.

## **B. Ανώνυμο Ερωτηματολόγιο Καταστημάτων για την πεζοδρόμηση της Βουκουρεστίου**

- i. Είδος καταστήματος.....
- ii. Έτος λειτουργίας.....
- iii. Το κατάστημα είναι: α) νοικιασμένο, β) ιδιόκτητο.....
- iv. Βρίσκετε το ενοίκιο: α) κανονικό, β) υπερβολικό, γ) δεν απαντώ.....
- v. Το βρίσκετε υπερβολικό: α) λόγω της θέσης του στο κέντρο της Αθήνας, β) λόγω της πεζοδρόμησης, γ) δεν απαντώ.....
- vi. Με την πεζοδρόμηση του δρόμου παρατηρήσατε: α) αύξηση της πελατείας, β) μείωση της πελατείας, γ) ίδιο αριθμό πελατείας, δ) δεν ξέρω.....
- vii. Παρατηρείτε προβλήματα στάθμευσης των οχημάτων τροφοδοσίας, εφοδιασμού του μαγαζιού σας, λόγω του πεζόδρομου; α) Ναι, β) Όχι.....
- viii. Αν ναι, ποιες ώρες; α) όλες τις ώρες, β) ορισμένες ώρες, γ) δεν ξέρω.....
- ix. Παρατηρείτε προβλήματα θορύβου του πεζόδρομου; α) ναι, β) όχι.....
- x. Παρατηρείτε ότι ο τζίρος του μαγαζιού σας λόγω της πεζοδρόμησης: α) αυξήθηκε, β) μειώθηκε, γ) δεν επηρεάστηκε, δ) δεν ξέρω, ε) δεν απαντώ.....
- xi. Πιστεύεται ότι 12 χρόνια μετά την πεζοδρόμηση της Βουκουρεστίου-Βαλαωρίτου, τελικά, το μαγαζί σας επηρεάστηκε: α) θετικά, β) αρνητικά, γ) αδιάφορα, δ) δεν ξέρω...

## Γ. Ανώνυμο Ερωτηματολόγιο Χρηστών για την πεζοδρόμηση της Βουκουρεστίου

### A. Δημογραφικά στοιχεία απογραφόμενου

- i. Φύλο: α) άνδρας, β) γυναίκα.....
- ii. Ομάδα ηλικίας: α)13-18, β)18-25, γ)25-35, δ)35-55, ε)55-άνω...
- iii. Σε ποια περιοχή κατοικείται:.....
- iv. Ποια είναι η επαγγελματική δραστηριότητά σας:.....
- v. Τι σπουδές έχετε κάνει:.....

### B. Χρήση του πεζόδρομου

- i. Για ποιο κυρίως λόγο χρησιμοποιείτε τον πεζόδρομο; α) αγορές, β) βόλτα, αναψυχή ή παιχνιδότοπο, γ) αναγκαστικό πέρασμα, δ) για όλους τους παραπάνω λόγους.....
- ii. Πόσο συχνά χρησιμοποιείται τον πεζόδρομο; α) κάθε μέρα, β) 2-3 φορές την εβδομάδα, γ) σπάνια ή τυχαία.....
- iii. Ποιες ώρες χρησιμοποιείται τον πεζόδρομο; α) πρωινές, β) μεσημεριανές, γ) απογευματινές, δ) βραδυνές, ε) όλες τις ώρες.....
- iv. Πόση ώρα χρησιμοποιείται τον πεζόδρομο; α) λίγη ώρα, β) μερικές ώρες, γ) αρκετές ώρες.....

### Γ. Γνώμη για τον πεζόδρομο

- i. Ποια από τα παρακάτω πλεονεκτήματα, κατά σειρά προτεραιότητας, θεωρείτε σημαντικότερα:

α) πλεονεκτήματα χώρου (πράσινο, παιχνιδότοπος, ησυχία, έλλειψη αυτοκινήτων, καλύτερη ποιότητα ζωής).....

β) πλεονεκτήματα αναψυχής (πολλές καφετέριες, κόσμος, κίνηση)...

γ) πλεονεκτήματα αγοράς (ποικιλία ειδών, μεγάλη εμπορική κίνηση).

- ii. Ποια από τα παρακάτω μειονεκτήματα, κατά σειρά προτεραιότητας, θεωρείται σημαντικότερα:

α) Μειονεκτήματα ως προς: (την ποιότητα κόσμου, έλλειψη αστυνόμευσης, αλητεία, ναρκωτικά, σκυλιά, πολυκοσμία).....

β) Μειονεκτήματα ως προς την κατασκευή (ελλείψεις) του πεζόδρομου: (αισθητική, πράσινο, παιδικές χαρές, ρύση, W.C.).....

γ) Μειονεκτήματα ως προς την ποιότητα των καταστημάτων: ( εμπορικών, αναψυχής).....

δ) Ποια από τα παραπάνω χαρακτηριστικά θεωρείτε πιο σημαντικά: τα πλεονεκτήματα ή τα μειονεκτήματα.....

ε) Υπάρχει κάποιο ή κάποια πλεονεκτήματα ή μειονεκτήματα που εσείς έχετε να προσθέσετε;

## **Δ. Ερωτηματολόγιο Χρηστών πεζόδρομων Χαϊμαντά και Πλάτωνος**

### Βιογραφικά στοιχεία ερωτούμενου

1. Φύλο: α) άνδρας, β) γυναίκα.....
2. Ομάδα ηλικίας: α) 18-30, β) 31-50, γ) 50 και άνω.....
3. Δήμος κατοικίας.....
4. Επαγγελματική δραστηριότητα.....
5. Σπουδές.....

### Χρήση του πεζόδρομου

6. Για ποιο λόγο χρησιμοποιείτε κατά κανόνα, τον πεζόδρομο; α) βόλτα/ αναψυχή, β) αγορές/ψώνια, γ) αναγκαστικό πέρασμα, δ) για όλους τους παραπάνω λόγους, ε) άλλο.....
7. Πόσο συχνά χρησιμοποιείτε τον πεζόδρομο; α) κάθε μέρα, β) 1 φορά την εβδομάδα, γ) 1 φορά το μήνα, δ) σπάνια/τυχαία.....
8. Ποιες ώρες χρησιμοποιείτε κυρίως τον πεζόδρομο; α) πρωινές, β) απογευματινές, γ) βραδυνές, δ) όλες τις ώρες.....
9. Πόση ώρα χρησιμοποιείτε κατά κανόνα τον πεζόδρομο; α) λίγη ώρα, β) μερικές ώρες...

### Γνώμη για τον πεζόδρομο

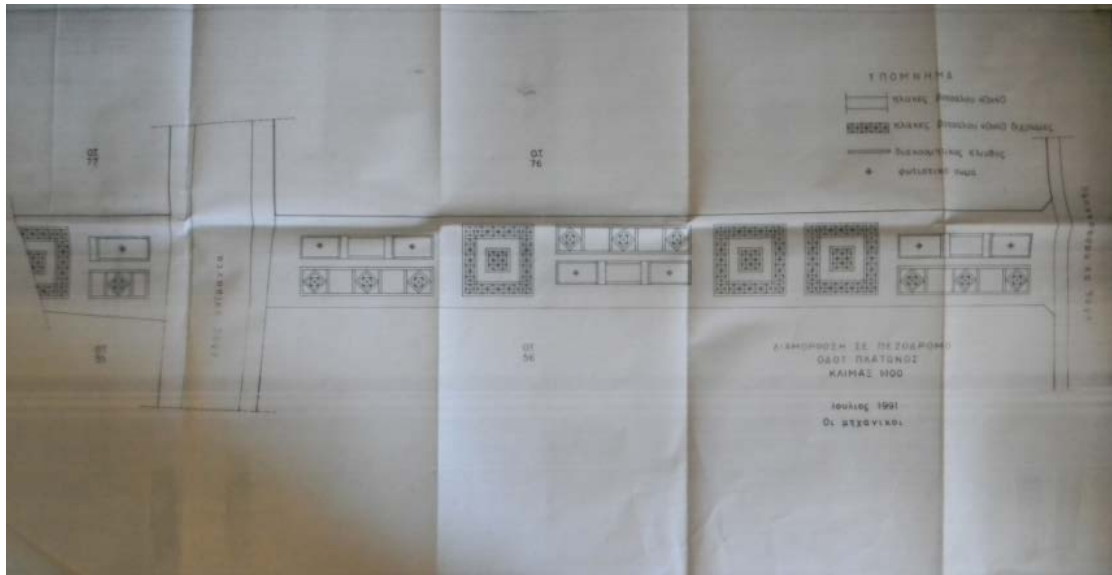
10. Είστε ικανοποιημένος/η από το χώρο του πεζόδρομου (αισθητική, πράσινο, έλειψη ΙΧ, θόρυβος, ποιότητα ζωής κλπ); α) πάρα πολύ, β) πολύ, γ) αρκετά, δ) λίγο, ε) καθόλου.....
11. Θεωρείτε ότι ο πεζόδρομος προσφέρει αναψυχή (περπάτημα, αλληλεπίδραση ατόμων, χώρος συνάντησης κλπ) ; α) πάρα πολύ, β) πολύ, γ) αρκετά, δ) λίγο, ε) καθόλου.....
12. Είστε ικανοποιημένος/η από την προσφορά του εμπορίου στον πεζόδρομο (ποικιλία προσφερόμενων ειδών, τιμές προϊόντων κλπ) ; α) πάρα πολύ, β) πολύ, γ) αρκετά, δ) λίγο, ε) καθόλου.....
13. Είστε ικανοποιημένος/η από τη συντήρηση του πεζόδρομου; α) πάρα πολύ, β) πολύ, γ) αρκετά, δ) λίγο, ε) καθόλου.....
14. Θεωρείτε ότι η αστυνόμευση του πεζόδρομου είναι ικανοποιητική; α) πάρα πολύ, β) πολύ, γ) αρκετά, δ) λίγο, ε) καθόλου.....
15. Θα προτιμούσατε τον πεζόδρομο για αγορές ένδυσης/ υπόδησης κλπ σε σχέση με ένα εμπορικό κέντρο; α) ναι, β) όχι .....
16. Με τι μέσο μετακίνησης προσεγγίζετε τον πεζόδρομο από την κατοικία σας; α) Μ.Μ.Μ., β) ΙΧ, γ) περπάτημα, ποδήλατο, δ) άλλο .....
17. Ποια απόσταση θα διανύατε πεζός για να προσεγγίσετε έναν πεζόδρομο; α) 0-5 λεπτών, β) 5-10 λεπτών, γ) 10-15 λεπτών, δ) >15 λεπτών.....
18. Αν προσεγγίζετε τον πεζόδρομο με ΙΧ, ποια είναι η μέγιστη απόσταση που θα σταθμεύατε το ΙΧ σας; α) 0-5 λεπτά περπατήματος, β) 5-10 λεπτά περπατήματος, γ) 10-15 λεπτά περπατήματος, δ) >15 λεπτά περπατήματος.....
19. Έχετε κάτι να προσθέσετε για τη βελτίωση (σε όποιον τομέα) του πεζόδρομου;.....

## Ε. Ερωτηματολόγιο Καταστημάτων επί των πεζόδρομων Χαϊμαντά και Πλάτωνος

1. Είδος Καταστήματος.....
2. Έτος λειτουργίας του κατ/τος.....  
(υπό την ίδια ή διαφορετική διεύθυνση αν είναι γνωστό)
3. Το κατάστημα είναι : α) ενοικιασμένο , β) ιδιόκτητο.....
  - 3.1. Αν ενοικιασμένο→ Βρίσκεται το ενοίκιο: α)κανονικό.....  
β)υπερβολικό.....  
γ) χαμηλό.....
  - 3.2. Αν το βρίσκετε υπερβολικό→ Θεωρείτε ότι είναι α) λόγω της θέσης του στο εμπορικό κέντρο του Χαλανδρίου β)λόγω της θέσης του σε πεζόδρομο γ) δεν ξέρω/δεν απαντώ.....
4. Θεωρείτε ότι οι πωλήσεις του καταστήματος, λόγω της πεζοδρόμησης, α) αυξάνονται, β) μειώνονται, γ) δεν επηρεάζονται, δ) δεν ξέρω/ δεν απαντώ.....
5. Θεωρείτε ότι ευνοείται η προβολή του καταστήματος από τη θέση του στον πεζόδρομο; α) ναι, β) όχι, γ) δεν ξέρω/δεν απαντώ.....
6. Θα προτιμούσατε το κατάστημά σας να βρίσκεται σε ένα εμπορικό κέντρο (τύπου mall) ή σε ένα δρόμο όπου επιτρέπεται η κυκλοφορία οχημάτων ; α) ναι, β) όχι. Γιατί;.....
7. Οι πελάτες του καταστήματος, κατά πλειοψηφία, είναι: α) δημότες/ κάτοικοι Χαλανδρίου, β) δημότες/ κάτοικοι των γειτονικών δήμων των Β.Π., γ) άλλο.....
8. Θεωρείτε ότι η εξυπηρέτηση για τους χρήστες/ πελάτες του πεζόδρομου κυκλοφοριακά (εξυπηρέτηση Μ.Μ.Μ, στάθμευση ΙΧ) είναι :α) ικανοποιητική, β) μη ικανοποιητική, γ) δεν ξέρω/ δεν απαντώ.....
9. Η αύξηση της εξυπηρέτησης της δημόσιας συγκοινωνίας η/ και των χώρων στάθμευσης ΙΧ στην ευρύτερη περιοχή του εμπορικού κέντρου του Χαλανδρίου θεωρείτε ότι θα ευνοήσει τα καταστήματα επί του πεζόδρομου; α) ναι, β) όχι.....
10. Παρέχετε, ως κατάστημα, ευκολίες παράδοσης του προϊόντος (υπό την προϋπόθεση αυξημένου βάρους ή ποσότητας); α) ναι,β) όχι.....
11. Παρατηρείτε προβλήματα στάθμευσης των οχημάτων τροφοδοσίας του καταστήματος σας λόγω του πεζόδρομου; α) ναι , β) όχι.....
  - 11.1. Αν ναι→ποιες ώρες; α) όλες τις ώρες, β) ορισμένες ώρες, γ) δεν ξέρω/ δεν απαντώ.....
12. Παρατηρείτε προβλήματα θορύβου λόγω του πεζόδρομου; α) ναι, β) όχι.....
13. Οι εργαζόμενοι στο κατάστημα έρχονται με α) ΙΧ, β) Μ.Μ.Μ., γ) τα πόδια, δ) άλλο.....



## Ζ. Φωτογραφία Αρχιτεκτονικού σχεδίου για την πεζοδρόμηση της Πλάτωνος



## Η. Φωτογραφία Απόσπασμα Ρυμοτομικού σχεδίου Π.Μ.



## **19. ΧΑΡΤΕΣ**

**Χαρτης 1: Εμπόριο και Μικτές Χρήσεις–Δήμος Χαλανδρίου**

**Χάρτης 2: Κατανομή κατά είδη Λιανικού Εμπορίου**

**Χάρτη 3: Διαχωρισμός Επιχειρήσεων με βάση το ιδιοκτησιακό καθεστώς**

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

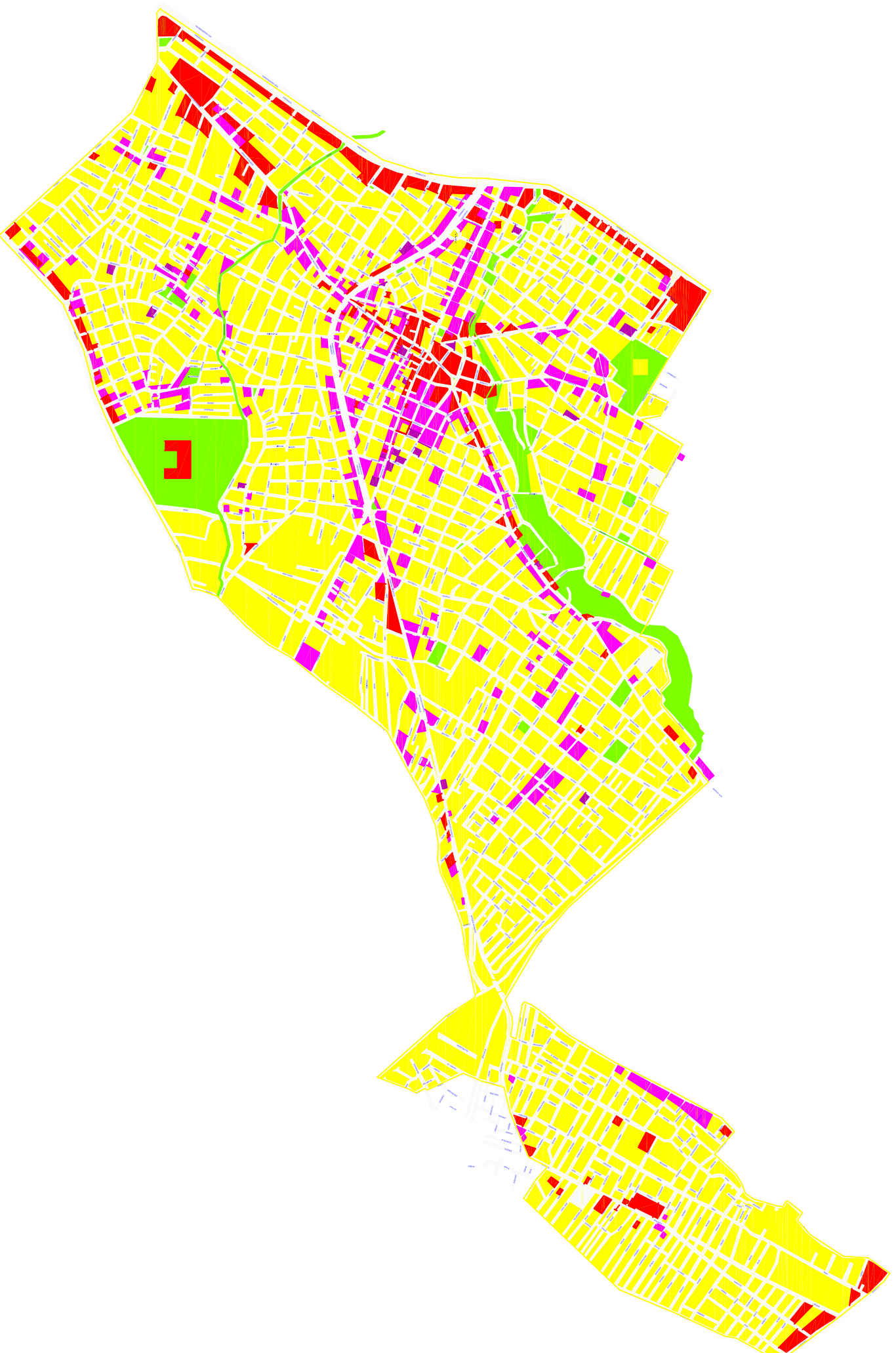
## Χάρτης 1: Εμπόριο και Μικτές Χρήσεις- Δήμος Χαλανδρίου

Σίτη Μαρούα

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση  
κεντρικών εμπορικών οδών- Το  
παράδειγμα του Χαλανδρίου

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011

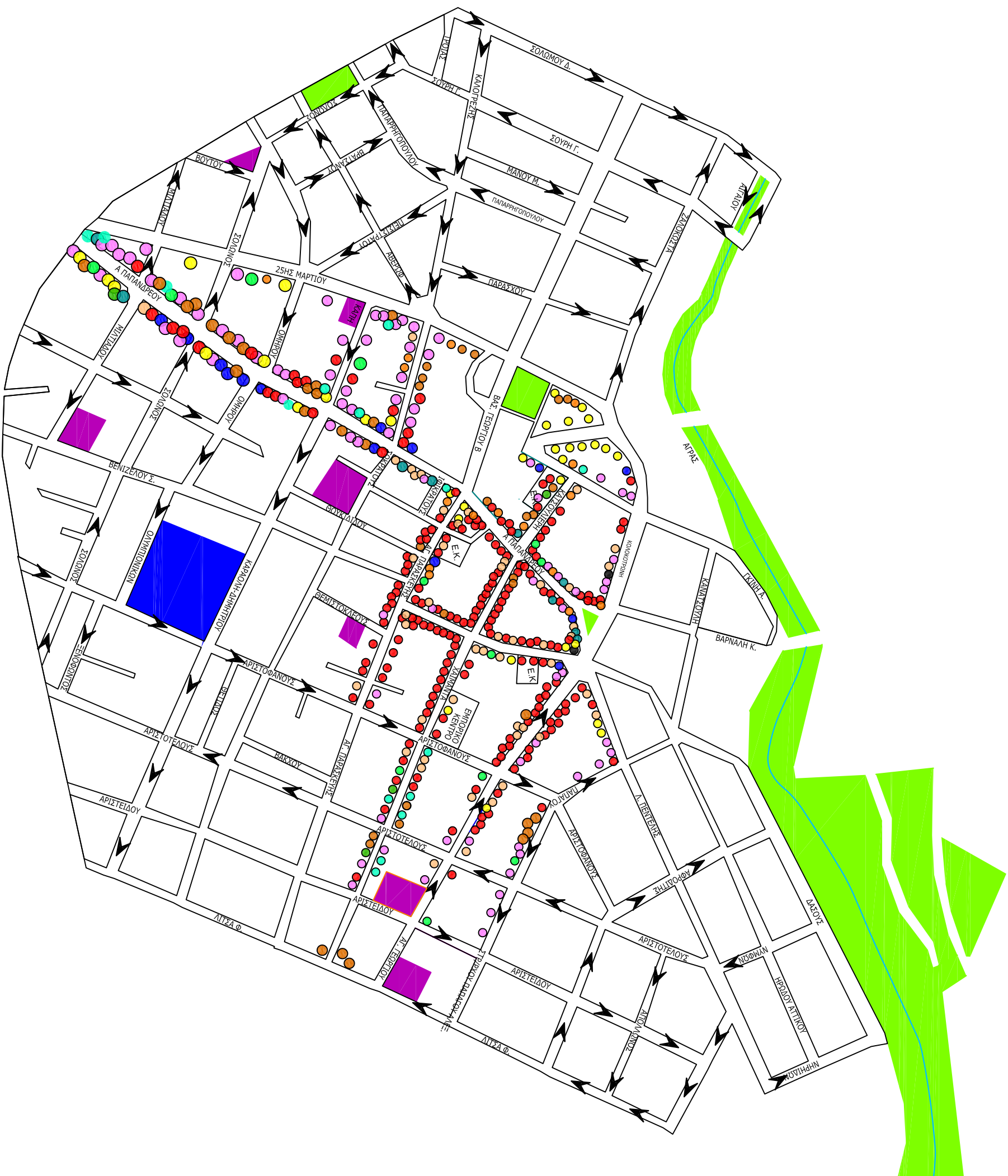


 ΕΜΠΟΡΙΟ

 ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

 ΜΙΚΤΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

 ΚΑΤΟΙΚΙΑ



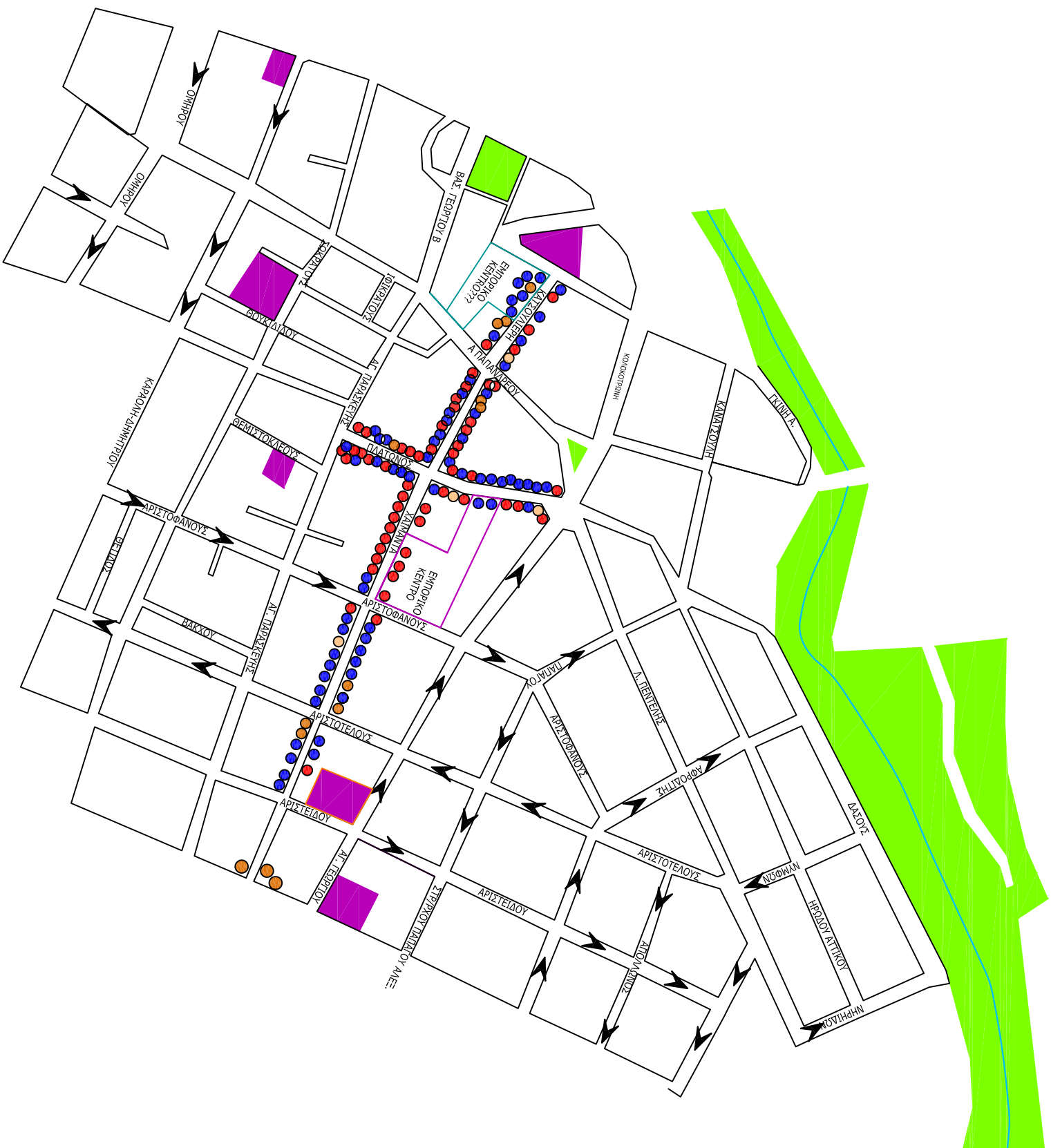
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧ.  
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ  
 ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**ΧΑΡΤΗΣ 2 : ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΤΑ ΕΙΔΗ  
 ΔΙΑΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ**

ΣΙΤΗ ΜΑΡΙΑ  
 ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :  
 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ  
 ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΟΔΩΝ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011

- ΥΠΟΜΗΝΜΑ**
- ΕΝΔΥΣΗ- ΥΠΟΔΗΣΗ
  - ΑΝΑΨΥΧΗ
  - ΚΟΣΜΗΜΑΤΑ-ΑΞΕΣΟΥΑΡ-ΤΣΑΝΤΕΣ
  - ΕΙΔΗ ΣΠΙΤΙΟΥ
  - ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΑΚΕΣ ΣΥΣΚΕΥΕΣ
  - ΕΙΔΗ ΚΙΤΚΑΛΕΡΙΑΣ
  - ΤΡΟΦΙΜΑ-ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΓΑΘΑ
  - ΤΡΑΠΕΖΑ , ΤΑΧΥΔΡΟΜΕΙΟ & REAL ESTATE
  - ΦΑΡΜΑΚΕΙΟ
  - ΚΕΝΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
  - ΛΟΙΠΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
  - ΘΡΑΣΕΛΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
 ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧ.  
 ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ  
 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**ΧΑΡΤΗΣ 3 : ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
 ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ**

ΣΙΦΤΗ ΜΑΡΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:  
 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ  
 ΚΕΝΤΡΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΟΔΩΝ -  
 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011

**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

- ΑΝΥΣΙΔΕΣ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ
- ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ
- ΚΕΝΟ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑ
- ΝΟΙΠΑ  
(ΤΡΑΠΕΖΕΣ, ΦΑΡΜΑΚΕΙΑ)