

Ε.Μ.Π.  
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών  
Δ.Π.Μ.Σ.  
Πολεοδομία και Χωροταξία

**Ευνοϊκοί και περιοριστικοί παράγοντες του σχεδιασμού με όρους αειφορίας**

Σοφία ΑΥΓΕΡΙΝΟΥ-ΚΟΛΩΝΙΑ, Νίκος ΜΠΕΛΑΒΙΛΑΣ, Ειρήνη ΚΛΑΜΠΑΤΣΕΑ

# **Ευνοϊκοί και περιοριστικοί παράγοντες ανάπτυξης δικτύου Car Sharing για τον περιορισμό της παρόδιας στάθμευσης στο Δήμο Ζωγράφου**

Διονύσης Τζανετάτος

Μηχανολόγος Μηχανικός

ΑΘΗΝΑ 7/2012

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1	ΕΝΟΤΗΤΑ 1Η: .....	3
	ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ .....	3
1.1	ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....	3
1.2	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΖΩΓΡΑΦΟΥ .....	3
1.3	ΣΕΝΑΡΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ.....	3
2	ΕΝΟΤΗΤΑ 2Η: .....	6
	ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ.....	6
2.1	ΓΕΝΙΚΑ.....	6
2.2	ΤΟ ΙΧ ΩΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ .....	7
2.3	ΤΟ ΙΧ ΩΣ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	7
2.4	ΤΟ ΙΧ ΩΣ ΙΔΟΚΤΗΣΙΑ .....	7
2.5	Η ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΩΣ ΙΔΟΚΤΗΣΙΑ .....	8
2.6	ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΙΚΕΣ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ.....	8
2.7	ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΔΙΚΥΚΛΑ .....	8
2.8	ΦΟΡΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ ΜΜΜ.....	9
2.9	ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΠΑΡΑΔΟΣΗ.....	9
2.10	ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΜΜΜ.....	10
2.11	ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΜΜ .....	10
2.12	ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ .....	12
2.13	ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΚΑΙ ΠΕΖΟΠΟΡΙΑ .....	12
2.14	Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ.....	13
3	ΕΝΟΤΗΤΑ 3Η: .....	15
	ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ .....	15
3.1	ΤΑΞΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ .....	15
3.2	ΕΜΦΥΛΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	16
3.3	ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΧΩΡΟΥ .....	16
3.4	ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΓΕΝΙΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ .....	17
3.5	ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ .....	18
3.6	ΕΤΕΡΟΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.....	18
4	ΕΝΟΤΗΤΑ 4Η: .....	19
	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ .....	19
4.1	ΓΕΝΙΚΑ.....	19
4.2	ΕΥΝΟΙΚΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ .....	19
4.3	ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ.....	19
4.4	ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ.....	20
4.5	ΤΟΠΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ .....	21

4.6	ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ .....	21
4.7	ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ .....	21
4.8	ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ .....	21
4.9	ΕΞΑΡΤΩΜΕΝΑ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΙΧ.....	22
5	ΕΝΟΤΗΤΑ 5Η: .....	23
	ΕΝ ΚΑΤΑΚΛΕΙΔΙ.....	23
5.1	ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ.....	23
5.2	ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ .....	24
5.3	ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ .....	25

# 1 ΕΝΟΤΗΤΑ 1η:

## ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ

### 1.1 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Στην παρούσα εργασία επιχειρείται να περιγραφούν οι ευνοϊκοί και περιοριστικοί παράγοντες ενδογενής ή εξωγενής για την ανάπτυξη ενός δικτύου car sharing και οι μεταλλάξεις στις μεταφορικές συνήθειες των κατοίκων απελευθερώνοντας δημόσιο χώρο από την παρόδια στάθμευση στην πόλη του Δήμου Ζωγράφου.

### 1.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΖΩΓΡΑΦΟΥ

Όπως καταδείχτηκε στην εργασία «*Μεταφορικές Συνήθειες και Υποδομές στον Δήμο Ζωγράφου*»<sup>1</sup> το πρόβλημα της στάθμευσης τόσο από συγκοινωνιακή όσο και από πολεοδομική άποψη είναι κυρίαρχο πρόβλημα του Δήμου Ζωγράφου και το πλέον έντονο σε επίπεδο Δήμων στο Λεκανοπέδιο της Αττικής και δύναται να λυθεί μόνο με την μείωση του στόλου των Ι.Χ. των κατοίκων και των επισκεπτών του Δήμου. Αποτέλεσμα του παραπάνω προβλήματος είναι ο σχετικά μικρός δείκτης ιδιοκτησία Ι.Χ., η περιορισμένη χρήση του Ι.Χ. και μια σχετικά σημαντική σε ποσοστό χρήση των ΜΜΜ και της πεζοπορίας καθώς και εμμέσως η διαρκή μείωση του πληθυσμού του Δήμου από το 1981 και έκτοτε (κυρίως οικογενειών με ανήλικα παιδιά).

### 1.3 ΣΕΝΑΡΙΟ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Στην εργασία «*Ανάπτυξης δικτύου Car Sharing στο Δήμο Ζωγράφου*»<sup>2</sup> αναδείχθηκε ότι δεδομένης της έλλειψης στατιστικών στοιχείων αλλά και αυτοπεριορισμού του χώρου των παρεμβάσεων σε επίπεδο Δήμου η βιώσιμη απάντηση στην ανάγκη μείωσης του στόλου

---

<sup>1</sup> Διονύσης Τζανετάτος, *Μεταφορικές Συνήθειες και Υποδομές στον Δήμο Ζωγράφου*, Εργασία στα πλαίσια του μεταπτυχιακού μαθήματος «Γεωγραφικές δυναμικές και σύγχρονοι μετασχηματισμοί του ελληνικού χώρου» - Διδάσκοντες: Σοφία Αυγερινού-Κολώνια, Ελένη Χανιώτου, Νίκος Μπελαβίλας, Ειρήνη Κλαμπατσέα, Γιώτα Θεοδωρά, Δ.Π.Μ.Σ.-Πολεοδομία και Χωροταξία Σχολή-Αρχιτεκτόνων Μηχανικών-Ε.Μ.Π., 2012

<sup>2</sup> Διονύσης Τζανετάτος, *Ανάπτυξης δικτύου Car Sharing στο Δήμο Ζωγράφου*, Εργασία στα πλαίσια του μεταπτυχιακού μαθήματος «Μεταφορικά Συστήματα Πόλεων – Εφαρμογές Ανάλυση» - Διδάσκοντες: Γ. Σαρηγιάννης, Α. Σταθόπουλος, Π. Ψαράκη, Δ.Π.Μ.Σ.-Πολεοδομία και Χωροταξία Σχολή-Αρχιτεκτόνων Μηχανικών-Ε.Μ.Π., 2012

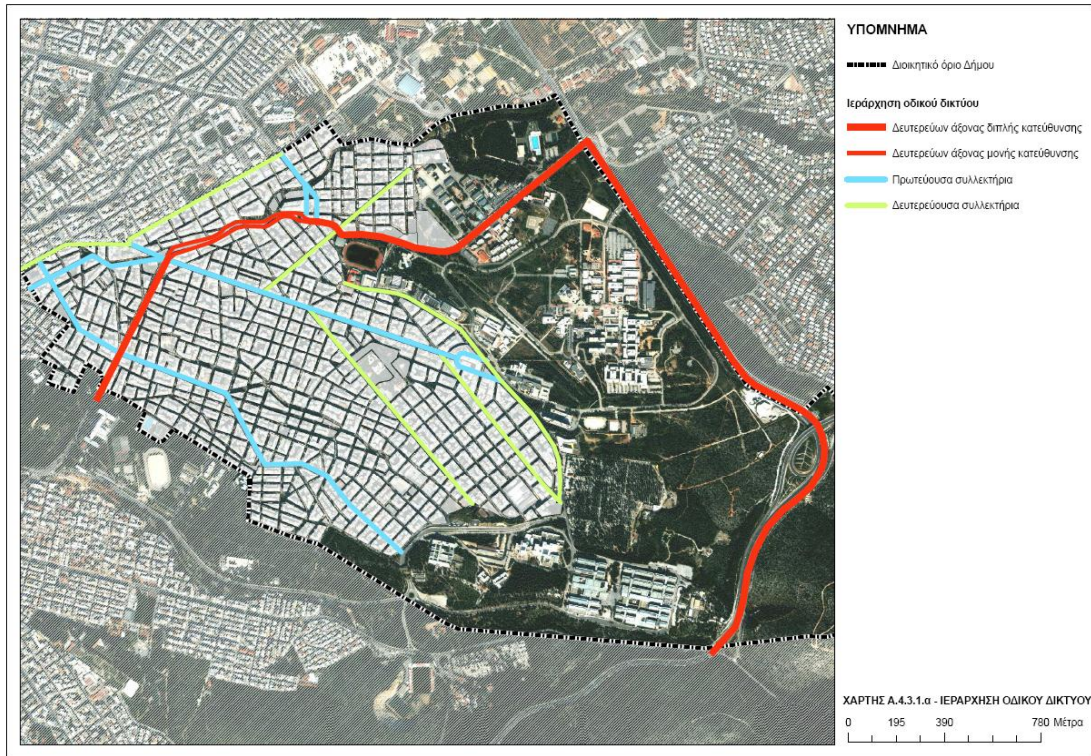
των Ι.Χ.<sup>3</sup> είναι η μετάλλαξη του αυτοκινήτου από ιδιωτικό σε δημόσιο μέσο (σύστημα car sharing). Η μετάλλαξη αυτή δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς αντίστοιχο εκσυγχρονισμό του δικτύου ΜΜΜ τουλάχιστον σε τοπικό επίπεδο αλλά κυρίως χωρίς μια οικονομική και ιδεολογική πολιτική στήριξης των ΜΜΜ. Η ένταξη εντός του προβλήματος των ΜΜΜ δεν αποτελεί μια συναισθηματική πράξη προς αυτά αλλά την αναγκαιότητα να αυξηθεί το ποσοστό χρήσης των ΜΜΜ απέναντι στο αυτοκίνητο και οπότε και ο περιορισμός του στόλου των οχημάτων car sharing ώστε να πραγματοποιηθεί σταδιακά καθολική άρση της παρόδιας στάθμευσης. Επίσης ο σχεδιασμός ή οι μεταλλάξεις των μεταφορικών συστημάτων όσο και αν προσπαθούν να περιοριστούν σε ένα μέσο (εν προκειμένω το αυτοκίνητο) αναταράσσουν το σύνολο των δικτύων των μέσων διότι το σε τελική ανάλυση πραγματικό ερώτημα είναι η κάλυψη των μεταφορικών αναγκών εν γένει και όχι ανά μέσο.

η πρόταση παρεμβάσεων αποτελείται από τα κάτωθι σημεία:

1. Προοδευτική λειτουργία δικτύου 8000 οχημάτων car sharing σε αντικατάσταση των 25000 Ι.Χ. που υπάρχουν σήμερα στο Δήμο. Με πρώτο στόχο τη στάθμευση αυτών στις 4000 μη παρόδιες θέσεις στάθμευσης του Δήμου (pilotis, σταθμοί αυτοκινήτων) και των υπολοίπων σε παρόδιες θέσεις στάθμευσης μειώνοντας σε σχέση με σήμερα κατά 81%. Η εύρεση των θέσεων στάθμευσης θα γίνεται με αυτόματο πληροφοριακό σύστημα. Οι επισκέπτες λόγω του μη ταυτοχρονισμού της χρήσης των θέσεων στάθμευσης με τους κατοίκους, περίπου 1000 οχήματα την ημέρα καλύπτονται επίσης. Τις ώρες που δεν συμφέρει να λειτουργούν τα ΜΜΜ καθώς και για ειδικές μεταφορικές ανάγκες που δεν γνωρίζουν ή δεν δύναται να οδηγήσουν τα οχήματα του car sharing θα μπορούν να λειτουργούν και ως TAXI.
2. Εξορθολογισμός του τοπικού τμήματος του δικτύου των ΜΜΜ με σκοπό την βέλτιστη κάλυψη των εσωτερικών ταξιδιών (προέλευση και προορισμός Δήμος Ζωγράφου), την αύξηση της προσβασιμότητας στους σταθμούς του Μετρό (Ευαγγελισμός, Μέγαρο Μουσικής, Αμπελόκηποι, Κατεχάκη) και στο κέντρο της Αθήνας και προφανώς την βελτιστοποίηση της μεταφορικής ποιότητας.
3. Να οργανωθεί σύστημα bike sharing και trailer sharing ώστε να προωθηθεί το ποδήλατο ως μέσο, να αυξήσει την συνοχή των ΜΜΜ και να αναλάβει και μέρος των μεταφορών υλικών.
4. Επανασχεδιασμός του συνόλου των οδών ανάλογα με την μεταφορική τους ιεράρχηση τους ώστε: να επιτυγχάνεται η διέλευση από οχήματα αλλά με το απαραίτητο όριο ταχύτητας για καθέναν από αυτούς, να κατανομηθούν σωστά οι απαιτούμενες υπόλοιπες 4000 θέσεις οχημάτων, να αποτρέπεται οποιαδήποτε άλλη στάθμευση, να γίνει διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, να αυξηθεί το πράσινο, να είναι φιλικό για το ποδήλατο και για όλες τις ομάδες πεζών.

---

<sup>3</sup> Προφανώς όχι στην κατεύθυνση μείωσης του πληθυσμού του Δήμου ή περιστολής της κινητικότητας των κατοίκων και των επισκεπτών του Δήμου.



Εικόνα 1: Πηγή ΓΠΣ του Δήμου Ζωγράφου 2012, Από το παρόν σχέδιο είναι εμφανές πως το μεγαλύτερο τμήμα του οδικού δικτύου του Δήμου εκτελεί κατά βάση χρέη παρόδιου χώρου στάθμευσης χωρίς κυκλοφοριακή αξία πέρα τις προσέγγισης των κτιρίων.

## 2 ΕΝΟΤΗΤΑ 2η:

### ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

#### 2.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η αυτοκίνηση όπως είναι γνωστή σήμερα πρέπει ριζικά να τροποποιηθεί. Οι ριζικές μεταλλαγές είναι περιοριστικός παράγοντας ως τέτοιος. Απαιτείται λοιπόν μια μεταβατική διαδικασία όπου θα περιορίζει την Ι.Χ. αυτοκίνηση σε σχέση με την αυτοκίνηση car sharing, αλλά και θα περιορίζει την αυτοκίνηση συνολικά δημιουργώντας όμως ευνοϊκούς όρους μετακινήσεις των κατοίκων και των επισκεπτών. Από αυτή την άποψη απαιτείται μια νέα τοπικιστική ιδεολογία που θα υποστηρίζει και θα υποστηρίζεται από την αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων.

Η αυτοκίνηση είναι μια μεταφορική πραχτική που ακολουθείται είτε λόγω της υπολειμματικής λειτουργίας των ΜΜΜ (χρόνος, ποιότητα, χρήμα, μετεπιβιβάσεις, διαδρομή, κόστος), είτε για λόγους κοινωνικής αξίωσης, είτε για ειδικούς λόγους όπως οι μεταφορές ΑΜΕΑ, υλικών, ασθενών ή ειδικών διαδρομών. Το όριο στον περιορισμό της αυτοκίνησης εκ των πραγμάτων είναι οι ειδικοί λόγοι. Εν προκειμένω στην περίπτωση της παρούσας πρότασης είναι και η επιλογή, η παρέμβαση να πραγματοποιηθεί στα πλαίσια του Δήμου επομένως και η αποτελεσματικότητα του δικτύου των ΜΜΜ του υπόλοιπου λεκανοπεδίου. Τέλος οι πολιτισμικές αξίες έχουν σαφώς χωρικό πεδίο διαμόρφωσης πολύ διαφορετικό από αυτό του δήμου Ζωγράφου χωρίς αυτό να σημαίνει ότι δεν μπορεί να υπάρχει ή να δημιουργηθεί ένα τοπικό ιδίωμα. Σε κάθε περίπτωση βέβαια η κρίση είναι παράγοντας που τοποθετεί σε τελείως διαφορετικό επίπεδο το κόστος μεταφορών καθώς και «παρεμβαίνει» στην πολιτιστική διαμόρφωση. Γεγονός όμως που μπορεί να ορίζει και περιστολή του δικαιώματος στην μετακίνηση.

Στην Ελλάδα η κυρίαρχη πολιτική είναι επί μακρόν στραμμένη στην αυτοκίνηση έχοντας αφήσει το αρνητικό της αποτύπωμα στις υποδομές των ΜΜΜ (στην περίπτωση μας στην Αττική καταρχάς και στα υπεραστικά ΜΜΜ κατά δεύτερον) και έχει αναπαράγει κυρίαρχα τον πολιτισμό του αυτοκινήτου, του ατομισμού και του ιδιωτικού. Στο χαμηλό επίπεδο αποτελεσματικότητας του δικτύου ΜΜΜ, το τοπικό τμήμα του δικτύου (λεωφορείων επί της ουσίας) και η σχετική προσβασιμότητα στους σταθμούς Μετρό (Κατεχάκη, Μέγαρο Μουσικής, Αμπελόκηποι, Ευαγγελισμός) είναι σχετικά πιο αποτελεσματικό λόγω των Πανεπιστημιακών Ιδρυμάτων.

Το προτεινόμενο δίκτυο car sharing έχει προκύψει από υπολογισμούς με ιδιαίτερα μετριοπαθείς εκτιμήσεις ούτως ώστε ο στόλος του, η επάρκεια και χωρική ισοκατανομή των θέσεων στάθμευσης να δύναται να καλύψει το σύνολο των μεταφορικών αναγκών (με εξαίρεση αυτές που προκύπτουν σε αργίες και διακοπές) που μέχρι σήμερα πραγματοποιούνται με Ι.Χ.. Η σύγκριση επομένως λόγω και της ιδεολογικής συγκυρίας, Ι.Χ. και car sharing είναι σε κάποιον βαθμό ο πυρήνας του ερωτήματος, δεδομένου ότι ο ελεύθερος δημόσιος χώρος είναι καθολικά σημαντική αξία.

## **2.2 ΤΟ ΙΧ ΩΣ ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΟ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Σύμφωνα με την διεθνή εμπειρία των δικτύων car sharing οι καθημερινοί χρήστες του Ι.Χ. δεν αποτελούν οπαδούς αυτής της ιδέας. Το οικονομικό όφελος από την χρήση car sharing είναι σχετικά μικρό και το Ι.Χ. αποτελεί εν μέρει επέκταση του σπιτιού τους με αποτέλεσμα να λειτουργούν ως φορείς της εν γένει ιδεολογία του αυτοκινήτου.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση (αρκετά διαφορετική από τις διεθνείς συνθήκες) όμως κομβικό ρόλο θα έχει η ταχύτητα εύρεσης χώρου στάθμευσης που όμως δεν αφορά όσους νέμονται ήδη κάποια μη παρόδια θέση (30%) εκτός και αν πληρώνουν για αυτή (περίπου 100€/μήνα).

Σε περίοδο οικονομικής κρίσης ακόμα και το μικρό οικονομικό όφελος που μπορεί να προκύπτει από το car sharing από την άλλη, μπορεί να διαδραματίσει αντισταθμιστικό ρόλο.

Υπάρχουν βέβαια μια σειρά ακόμα παράγοντες όπως η καθαριότητα των οχημάτων και η πληρότητα τους στις απαιτήσεις του χρήστη που προφανώς αποτελούν μειονεκτήματα της πρότασης.

## **2.3 ΤΟ ΙΧ ΩΣ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΟ ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ**

Πρόκειται για την κατεχοχήν ομάδα υποστηρικτών του car sharing δεδομένου ότι υπάρχει σημαντικό οικονομικό όφελος, έχουν την δυνατότητα επιλογής τύπου οχήματος ανάλογα με τις εκάστοτε ανάγκες τους (π.χ. ημιφορτηγάκι για μεταφορά υλικών) και προφανώς ταχύτερη εύρεση θέσης στάθμευσης.

## **2.4 ΤΟ ΙΧ ΩΣ ΙΔΟΚΤΗΣΙΑ**

Η ήδη υπάρχουσα ιδιοκτησία Ι.Χ. αποτελεί σαφώς περιοριστικό παράγοντα με την έννοια ότι ένα δίκτυο car sharing υπονομεύει μια προϋπάρχουσα επένδυση. Το πολυπαραγοντικό φαινόμενο του χρόνου απόσβεσης αυτής της επένδυσης πρέπει να συγχρονιστεί με την μεταβατική διαδικασία του συστήματος car sharing με αρκούντως αποτελεσματικό τρόπο. Μέρος του στόλου των οχημάτων car sharing είναι δυνατόν να προέλθει από τα υπάρχοντα Ι.Χ. ώστε να βοηθήσει στην άμβλυση της παραπάνω αντίθεσης. Είναι προφανώς πως η παραπάνω επιλογή οχημάτων οφείλει να γίνει αποκλειστικά με κριτήριο το συμφέρον του δικτύου car sharing.



## 2.5 Η ΘΕΣΗ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΩΣ ΙΔΟΚΤΗΣΙΑ

Οι ιδιοκτήτες των θέσεων στάθμευσης είναι σαφώς από τους πλέον περιοριστικούς παράγοντες με την έννοια ότι «κατεβαίνουν στο τραπέζι της διαπραγμάτευσης κατέχοντας ένα σοβαρό διαπραγματευτικό χαρτί».

Η επιλογή εξέλιξης του δικτύου αποκλειστικά σε παρόδιες θέσεις στάθμευσης πρακτικά (εφόσον και οι οδοί είναι προσπελάσιμοι) θα σημαίνει την ύπαρξη ενός στόλου Ι.Χ. που θα σταθμεύει κυρίως εντός των μη παρόδιων θέσεων αίροντας την δυνατότητα πολιτικής επί της τιμολόγησης των παρόδιων θέσεων στάθμευσης, μονιμοποιώντας ένα ανταγωνιστικό δίκτυο. Μια τέτοια υπόθεση μπορεί να εξελιχθεί και ως σημαντικός παράγοντας επί των αξιών γης και εντείνοντας την ταξικότητα των ερωτημάτων.

Είναι βασικό της εξέλιξης του σχεδίου η απαλλοτρίωση ή ενοικίαση (μάλλον αρχικά) για την εξασφάλιση αυτών των θέσεων για το δίκτυο car sharing. Τίθενται μια σειρά νομοθετικά και πρακτικά ερωτήματα (όπως η δημόσια επισκεψιμότητα χώρων των κτιρίων) που γραφειοκρατικοποιούν ή και ανεβάζουν το κόστος του δικτύου.

## 2.6 ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΚΙΝΗΤΙΚΕΣ ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ

Πρόκειται προφανώς για παράγοντα που χρήζει ειδικής μεταχείρισης. Είναι απαραίτητη η εξασφάλιση της δυνατότητας μετακίνησης της συγκεκριμένης μερίδας κατοίκων που δεν εξασφαλίζεται σε καμία περίπτωση σήμερα και επιπλέον η μεταφορική λύση πρέπει να τους εντάσσει αρμονικά στο κοινωνικό περιβάλλον. Επίσης η αυξημένη προσβασιμότητα των οδών ως εις την πρόταση και οι απαραίτητες σχετικές μικροπολεοδομικές παρεμβάσεις, δημιουργούν ένα πολύ φιλικότερο περιβάλλον.

## 2.7 ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΔΙΚΥΚΛΑ

Προφανώς θα καταστεί ως το πιο ευνοϊκό ιδιωτικό μέσο μεταφοράς και από αυτή την άποψη θα διευρυνθεί πιθανότατα σημαντικά ως επιλογή μέσου. Θα καταστεί επίσης εντός του δήμου πιο ασφαλές μέσο σε σχέση με σήμερα στο βαθμό που θα μειωθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος που σε πολύ μεγάλο βαθμό προκύπτει από την διαδικασία εύρεσης θέσης στάθμευσης.

Τα μηχανοκίνητα δίκυκλα αποτελούν ως είθισται σήμερα σε μεγάλο βαθμό θορυβώδη, ανάγωνα από πλευράς στάθμευσης μέσα καθώς και λόγω του μεγέθους τους δύσκολα περιορίζεται πολεοδομικά η συμπεριφορά τους, αλλά μπορούν να αμβλύνουν την αντίθεση ιδιωτική-δημόσια χρήση. Είναι σημαντικό να σημειωθεί επίσης ότι οι χρήστες μηχανοκίνητου δικύκλου τρέπονται ευκολότερα από άλλες ομάδες στο ποδήλατο.

## **2.8 ΦΟΡΕΙΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ MMM**

Το τοπικό δίκτυο MMM είναι σύμφωνα με την ισχύουσα θεσμική και νομοθετική παράδοση είναι είτε υπ' ευθύνη του ΟΑΣΑ, είτε υπ' ευθύνη του δήμου. Είναι προφανές ότι ο ΟΑΣΑ από την πλευρά του σκοπό έχει να εξυπηρετήσει τις μεταφορικές ανάγκες του Λεκανοπεδίου και όχι αποκλειστικά του Δήμου Ζωγράφου. Από αυτή την άποψη η προσπάθεια να καλύψει κανείς το λεκανοπέδιο με όρους γενικού μεταφορικού δικτύου ιεραρχημένους στο ΙΧ και στο Δήμο Ζωγράφου μια ανεστραμμένη πολιτική είναι παράδοξο.

Τα MMM δεν είναι αυτοσυντηρούμενα όχι γιατί αποτελούν οικονομικό παράδοξο της δυνατότητας υπολογισμού του κόστους και του ορισμού του αντίστοιχου αντιτίμου, αλλά γιατί ζούμε σε έναν κόσμο φτιαγμένο για τα Ι.Χ.. Τα MMM μεταφοράς απαιτούν διαρκώς επεκτάσεις που δεν έγιναν έως σήμερα και επομένως την διαρκή υπολειτουργία τμήματος τους μέχρι την επέκτασή τους. Είναι επίσης θύματα πολιτικής επάλληλων κύκλων μετριοπαθούς επέκτασης και περιστολής της φέρουσας αξίας του δικτύου τους, με αποτέλεσμα να τα καταστούν σπάταλα (π.χ. μια επέκταση του TRAM εδώ και χρόνια θα είχε αποδειχθεί πολύ αποτελεσματικότερη των λεωφορείων).

Πέρα των τακτικών αναγκών του συγκεκριμένου σχεδίου είναι θετικός ο κεντρικός σχεδιασμός του δικτύου και η επιδότηση αυτού από το κράτος γιατί την εξασφάλιση του δικαιώματος της μετακίνησης για όλους (αναγκαία αλλά όχι ικανή συνθήκη). Δεδομένης δε την υπευθυνότητας του ΟΑΣΑ για τον σχεδιασμό του δικτύου των μέσων και των στάσεων η συμμετοχή του κράτους είναι και πολιτικά πέρα του οικονομικού επιβεβλημένη σε οποιαδήποτε διασκευή του υπάρχοντος δικτύου.

Η συμμετοχή του κεντρικού κράτους δεν απαιτεί απαραίτητα την μεταφορά του ζητήματος στην κεντρική πολιτική σκηνή αλλά την εύθυνη του κεντρικού κράτους απέναντι (και) στους κατοίκους του Ζωγράφου που μπορούν να απαιτηθούν από την Δημοτική Αρχή αλλά και κινηματικά από την βάση με την προϋπόθεση ότι οι μεταβολές του τοπικού δικτύου δεν μεταβάλλουν δυσμενώς άλλα τμήματα του γενικού δικτύου MMM .

## **2.9 ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ - ΠΑΡΑΔΟΣΗ**

Οι δημοτικές συγκοινωνίες από την άλλη προσπαθούν να καλύψουν τις απαιτήσεις σε εσωτερικά ταξίδια με προορισμό και προέλευση τον ίδιο Δήμο. Αποτέλεσμα αυτής της ιεράρχησης είναι ένα παράλληλο ασύνδετο δίκτυο με τα υπόλοιπα MMM.

Οι υπάρχουσες τόσο στο δήμο όσο και πανελλαδικά δημοτικές συγκοινωνίες έως σήμερα δεν έχουν δημιουργήσει μια παράδοση αξιόπιστου και αποτελεσματικού μέσου. Δεδομένου ότι τα MMM δεν αποτελούν αυτοσυντηρούμενους οργανισμούς αλλά διεθνώς κρατικά επιδοτούμενους είναι προφανές ότι οι δημοτικές αρχές όπως εξελίχθηκαν ως

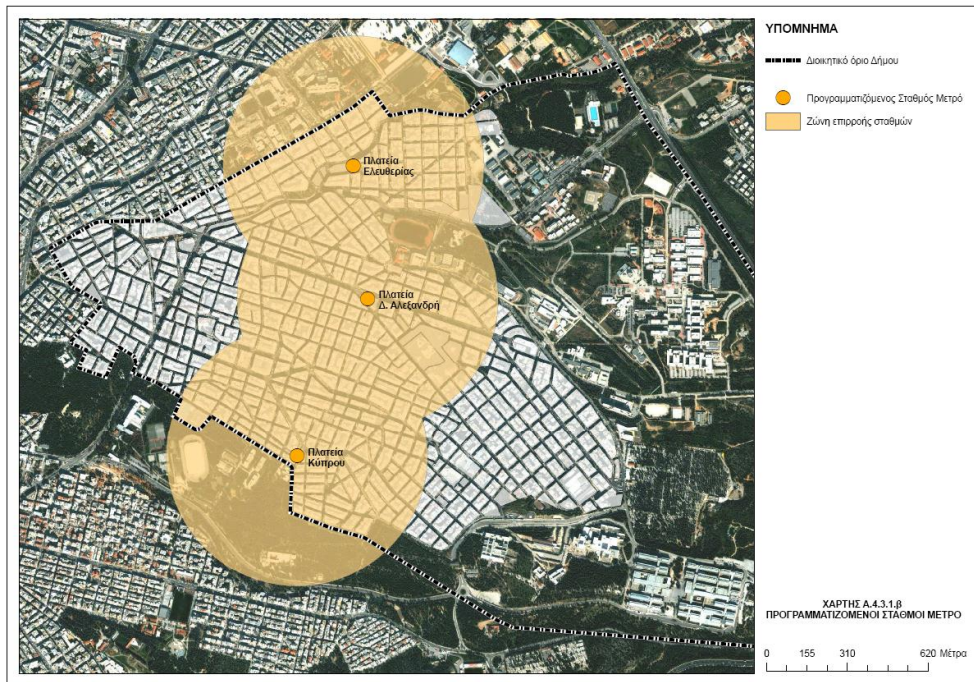
Καποδιστριακοί και σήμερα Καλλικρατικοί δήμοι, κατέληξαν σε ένα πλαίσιο ανταποδοτικής πολιτικής σε πλήρη αντίθεση με το κοινωνικό κράτος. Με βάση τα παραπάνω οι όποιες δημοτικές συγκοινωνίες λειτούργησαν βάση σχετικών επιδοτούμενων προγραμμάτων που ουδέποτε ήταν επαρκή.

## **2.10 ΥΠΟΔΟΜΕΣ MMM**

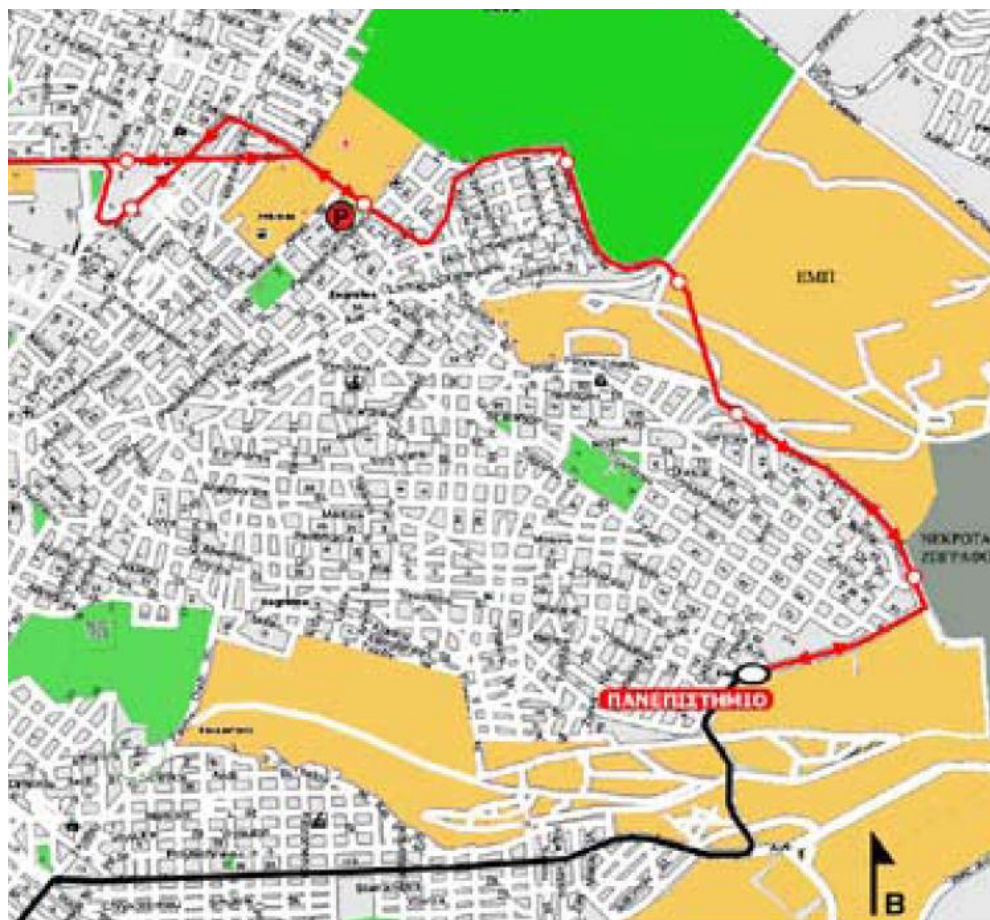
Με το υπάρχον δίκτυο MMM, αλλά και την γεωγραφία της περιοχής, τα περισσότερα ταξίδια από και προς το Δήμο Ζωγράφου αφορούν το κέντρο της Αθήνας είτε ως αφετηρία-τερματισμό είτε ως ενδιάμεση στάση. Ο δήμος Ζωγράφου επικοινωνεί με το κέντρο μέσω λεωφορείων κυρίως και λιγότερο μέσω του Μετρό. Αυτό συμβαίνει διότι οι περίξ του Δήμου σταθμοί Μετρό (Κατεχάκη, Αμπελόκηποι, Μέγαρο Μουσικής, Ευαγγελισμός) βρίσκονται στην ίδια γραμμή την μπλε (η οποία καλύπτει ένα πολύ μικρό και συγκεκριμένο τμήμα του κέντρου). Επομένως πολλά ταξίδια απαιτούν μια μετεπιβίβαση εντός του Μετρό και κάποιο άλλο μέσο για να προσεγγίσεις του σταθμούς του. Δεδομένου ότι οι μετεπιβιβάσεις αποτελούν έναν σοβαρό περιοριστικό παράγοντα στην χρήση των MMM η βελτίωση της προσβασιμότητας στους σταθμούς του Μετρό δεν αρκεί απαιτείται και ο εξορθολογισμός της απευθείας σύνδεσης με το κέντρο της Αθήνας δηλ. των διαδρομών που καλύπτονται έως σήμερα με λεωφορεία. Να σημειώσουμε ότι από πολιτισμικής πλευράς το λεωφορείο θεωρείται όχημα των κατωτέρων τάξεων και το Μετρό ένα υπόγειο μέσο με διαδρομές χωρίς τοπία.

## **2.11 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ MMM**

Από αυτή την άποψη πρέπει να αξιολογηθούν τόσο οι προτάσεις για την γραμμή U ή 4 του Μετρό καθώς και οι επεκτάσεις του TRAM. Σε κάθε περίπτωση η μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου της διαδρομής των MMM, η προσβασιμότητα στο Μετρό και στο κέντρο της Αθήνας καθώς και η αξιοπιστία πρέπει να είναι οι βασικοί στόχοι εξορθολογισμού του τοπικού δικτύου σε σχέση με το υπόλοιπο δίκτυο MMM.



Εικόνα 2: ΠΗΓΗ ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΖΩΓΡΑΦΟΥ 2012, απεικόνιση των 3 μελλοντικών σταθμών μετρό της νέας γραμμής 4.



Εικόνα 3: 2004 ΕΜΠ Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, ΥΜΕ, Επιτροπή Εμπειρ/νων για το TRAM Πρόταση: [Γραμμή](#) Στ.Λαρίσης Πανεπ/πολη

## 2.12 ΕΣΩΤΕΡΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Το δίκτυο των MMM στο δήμο Ζωγράφου λειτουργεί όμως και με σχετική αυτονομία όσον αφορά τα εσωτερικά ταξίδια στον δήμο. Τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ σήμερα πραγματοποιούν και εσωτερικά ταξίδια. Περίπου 1000 ταξίδια την ημέρα πραγματοποιούνται με Ι.Χ. Επομένως είναι πολύ πιο πραγματικό ακόμα και με όρους συνεταιριστικούς να δημιουργηθεί ένα δίκτυο που θα καλύπτει όλες αυτές τις ανάγκες. Το δίκτυο αυτό μπορεί να χρησιμοποιήσει την λογική των εναλλακτικών διαδρομών μιας γραμμής που θα αλλάζει σύμφωνα με τις κλήσεις των επιβατών είτε από τις στάσεις είτε από το κινητό τους τηλέφωνο. Ένα τέτοιο δίκτυο μπορεί να αποδειχθεί πολύ πιο αποτελεσματικό εξοικονομώντας πόρους από την Ι.Χ. αυτοκίνηση. Η πιθανότητα το δίκτυο αυτό να έχει πελάτες περισσότερους από αυτούς που χρησιμοποιούν το Ι.Χ. για να πραγματοποιήσουν εσωτερικά ταξίδια είναι περισσότερο από δεδομένη. Από αυτή την άποψη πιθανώς απαιτείται μεγαλύτερος στόλος από αυτόν που μπορεί να εξασφαλιστεί. Δεδομένου ότι τα κονδύλια για τις μεταφορές των κατοίκων είναι υπ' ευθύνη του ΟΑΣΑ ή αποδίδονται μέσω ευρωπαϊκών προγραμμάτων για τις αστικές συγκοινωνίες, η φήμη ενός τέτοιου δικτύου MMM εσωτερικών ταξιδιών που αποτελεί μια νέα όμως δυνατότητα για τους κατοίκους (πέραν όσων χρησιμοποιούσαν το Ι.Χ.) πρέπει να αναμετρηθεί με αυτό το ερώτημα.

## 2.13 ΠΟΔΗΛΑΤΟ ΚΑΙ ΠΕΖΟΠΟΡΙΑ

Το ανάγλυφο του δήμου είναι μεγάλες κλήσεις και λειτουργεί ως περιοριστικός παράγοντας στο περπάτημα και στο ποδήλατο. Παρόλ'αυτα το μεγάλο ποσοστό της ηλικιακής κατηγορίας έως 35 χρονών είναι ευνοϊκός παράγοντας για τις παραπάνω χρήσεις. Σε κάθε περίπτωση τους συγκεκριμένους παράγοντες μπορούμε να τους περιγράψουμε όχι ως ψηφιακό σήμα 0-1 αλλά με μια αναλογική μορφή που αυξάνει ή μειώνει την εμβέλεια αποτελεσματικής χρήσης του ποδηλάτου και της πεζοπορίας ως μέσων μεταφοράς. Το ποδήλατο και η πεζοπορία πρέπει να αναγιγνώσκονται ως βασικοί παράγοντες επιτυχίας τόσο της χρήσης των MMM όσο και του car sharing.

Οι πολυκατοικίες και ειδικότερα οι παλαιότερης κατασκευής δεν έχουν στην πλειοψηφία τους ανελκυστήρες που χωρούν ποδήλατα. Είναι επομένως σημαντικό η ανάπτυξη ενός δικτύου car sharing. Αυτό το δίκτυο μπορεί να καλύψει ένα μεγάλο μέρος των εσωτερικών μεταφορών αλλά και την προσβασιμότητα στους σταθμούς του Μετρό. Ο σχεδιασμός του και αξιοπιστία του θα έχει σημαντικό ρόλο. Οι δυνατότητες ανάπτυξης του δεν είναι αποκλειστικά ποσοτικοί αλλά αφορούν το είδος των ποδηλάτων, οικογενειακά με καλάθι ή θέση για τα παιδιά, την ύπαρξη trailers για μεταφορές υλικών, τα υποβοηθούμενα ηλεκτρικά ποδήλατα καθώς αφορούν και την ασφάλεια και την απόλαυση της διαδρομής εντός του δρόμου που με βάση το σχεδιασμό δύναται να επαναστατικοποιηθούν με την αλλαγή της ιεράρχησης των μέσων στο σχεδιασμό των οδών.

Επίσης η διεθνή εξάπλωση της ιδέας του bike sharing αποτελεί έναν ευνοϊκό παράγοντα από πολιτισμική σκοπιά και επιβεβαιώνει την αποτελεσματικότητα αυτής της επιλογής.

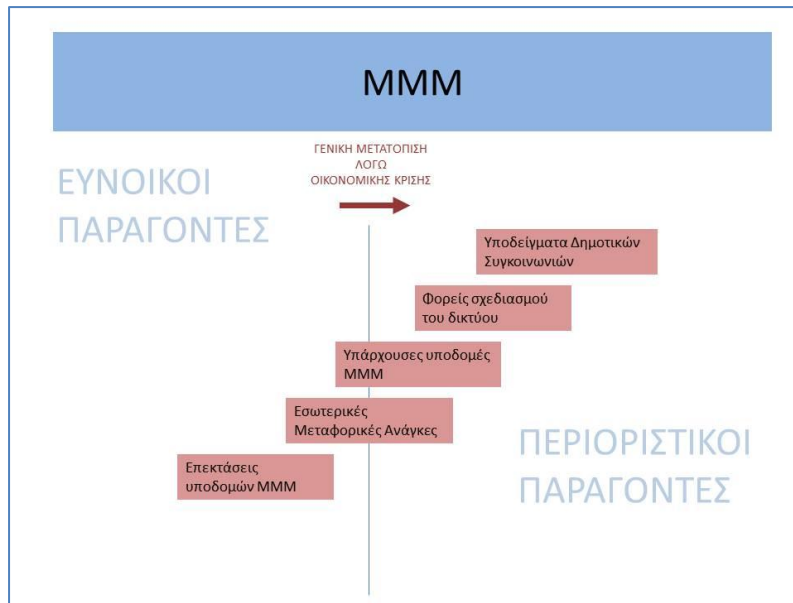
Για την πεζοπορία ισχύουν ομοίως τα παραπάνω. Πέρα από την ασφαλέστερη και απολαυστικότερη δυνατότητα πεζοπορίας της πλειοψηφίας θα γίνει δυνατή η κινητικότητα ειδικών ομάδων όπως οι γονείς με τα καρτσάκια, η τρίτη ηλικία, οι ΑΜΕΑ που ως έχει σήμερα είναι σχεδόν αδύνατη.

## 2.14 Η ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Όπως απεικονίζεται και στα παρακάτω διαγράμματα η οικονομική κρίση αποτελεί περιοριστικό παράγοντα μόνο για την ανάπτυξη των υποδομών των ΜΜΜ.



Εικόνα 4: Διάγραμμα απεικόνισης ευνοϊκών και περιοριστικών παραγόντων ως αναφορά το αυτοκίνητο και τα μηχανοκίνητα δίκυκλα και η δυναμική που δημιουργεί η οικονομική κρίση



Εικόνα 5: Διάγραμμα απεικόνισης ευνοϊκών και περιοριστικών παραγόντων ως αναφορά τα MMM και η δυναμική που δημιουργεί η οικονομική κρίση



Εικόνα 6: Διάγραμμα απεικόνισης ευνοϊκών και περιοριστικών παραγόντων ως αναφορά τα MMM και η δυναμική που δημιουργεί η οικονομική κρίση

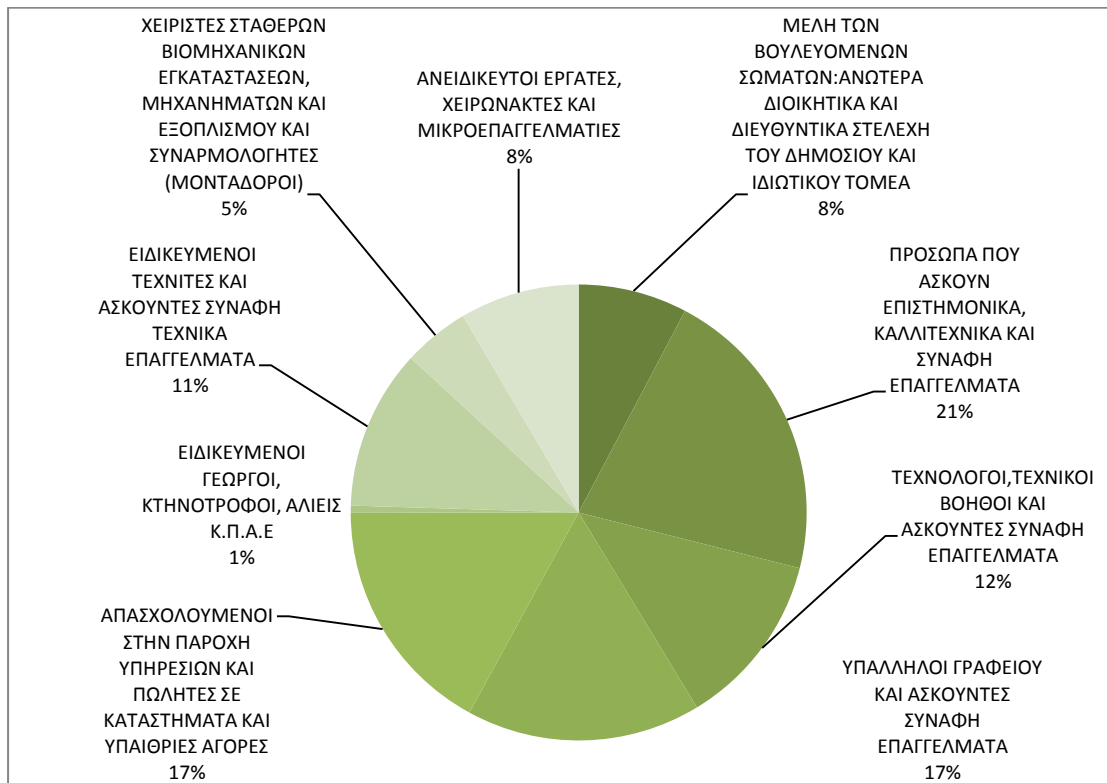
### 3 ΕΝΟΤΗΤΑ 3η:

#### ΚΟΙΝΩΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

#### 3.1 ΤΑΞΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ο Δήμος Ζωγράφου έχει μια σχετική ταξική ομοιογένεια που χαρακτηρίζεται από μεσαία και κατώτερα στρώματα. Παρά' ταύτα κατοικεί στο Δήμο Ζωγράφου και ένα μικρό ποσοστό ανώτερων κοινωνικών στρωμάτων, όπως απεικονίζεται στην παρακάτω εικόνα και αυτό τοποθετείται προφανώς με τελείως διαφορετικό τρόπο στα οικονομικά ερωτήματα. Η διαδικασία καθολικοποίησης της πρότασης παρέμβασης θα συναντήσει πιθανώς αντιστάσεις στα στρώματα αυτά που θα διεκδικούν μια ατομική λύση για τον εαυτό τους στα πλαίσια και μιας γειτονιάς χωρίς παρόδια στάθμευση και την δυνατότητα της χρήσης Ι.Χ. για τον εαυτό τους. Η διαιώνιση τέτοιου είδους συμπεριφορών μπορούν σε περιόδους οικονομικής ανάπτυξης να αναπαράγουν διαδικασίες συνολικής ταξικής μετάλλξης του δήμου μέσω της αγοράς γης.

Η απάντηση σε τέτοιου είδους δυσκολίες που είναι μεν περιορισμένες λόγω και της υπάρχουσας πυκνότητας και ύψους δόμησης δύναται να δοθεί με το υπάρχων νομοθετικό πλαίσιο μόνο με την πολιτισμική απαξίωση του ατομισμού των Ι.Χ.



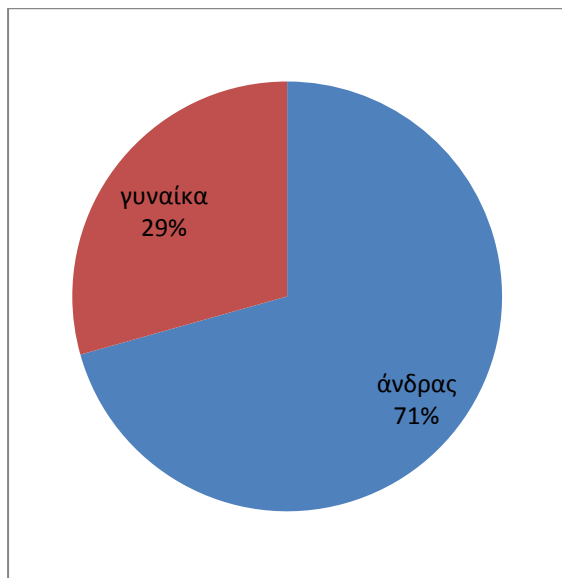
Εικόνα 7: Κατανομή στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό 2001 (ΠΗΓΗ ΕΛΣΤΑΤ)



### 3.2 ΕΜΦΥΛΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Συχνά στη ελληνική οικογένεια στα χαμηλά κοινωνικά στρώματα παρατηρείται το φαινόμενο ο άνδρας να χρησιμοποιεί αποκλειστικά ως μέσο το μοναδικό Ι.Χ. της οικογένειας και η γυναίκα τα ΜΜΜ και πιθανώς περιστασιακά το Ι.Χ.. Η ανάπτυξη του δικτύου car sharing δημιουργεί πιο ισόνομη θέση του ζεύγους απέναντι στην αυτοκίνηση, γεγονός όμως που μπορεί να οδηγήσει στην συνολική αύξηση της χρήσης του Ι.Χ..

Η απάντηση όπως και παραπάνω μπορεί να έχει μόνο πολιτισμικά χαρακτηριστικά.



Εικόνα 8: Ταξίδια κατοίκων ως οδηγός Ι.Χ.

### 3.3 ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΧΩΡΟΥ

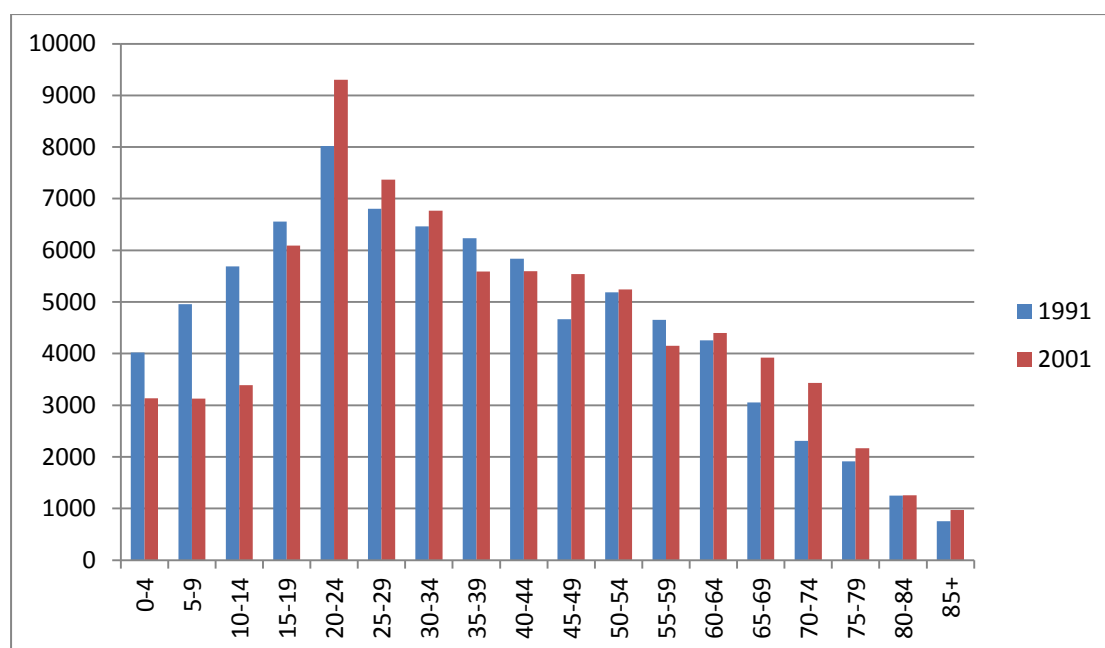
Τα τελευταία χρόνια στα πλαίσια της Καποδιστριακής και Καλλικρατικής νομοθεσίας οι δήμοι αντιμετωπίζουν τους ελεύθερους χώρους με όρους οικονομικής ανταποδοτικότητας και αναζητούν κάθε δυνατότητα εμπορευματοποίησης τους. Στην πράξη αυτή η πολιτική λειτουργεί δεν προσφέρει στην αύξηση του παραγόμενου πλούτου εφόσον οι προσφερόμενες υπηρεσίες είναι αμφισβητήσιμης πολιτισμικής αξίας δεδομένου ότι οι κατάλληλες πολεοδομικές υποδομές καθώς και αναβάθμιση της συλλογικής δημόσιας ζωής έχουν ασύγκριτο πολιτισμικό πλούτο να αποδώσουν.

Οι ελεύθεροι χώροι πρέπει να εντάσσονται στην δημόσια ζωή όχι μόνο ως το τοπίο των μετακινήσεων και μικρομετακινήσεων αλλά χώρος κάθε αυτό δραστηριοτήτων. Η φαντασία της συλλογικής δημόσιας ζωής έχει αστείρευτες δυνατότητες όταν ωριμάζει αλλά απαιτείται και η υλικότητα των ελευθέρων δημόσιων χώρων ώστε να ξαναγυρίσουν οι καρέκλες με τους γέροντες στο πεζοδρόμιο, να ξαναγυρίσουν τα παιδιά στο δρόμο και οι νέοι στις πλατείες.

Επίσης είναι σημαντικό να λειτουργήσει και η συλλογική ανάπτυξη και περιποίηση του νέου πράσινου που θα τοποθετηθεί με τον επανασχεδιασμό των οδών με όρους αστικής καλλιέργειας, οικιστικής σκίασης κτλ.

### 3.4 ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΓΕΝΙΑ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η διαδικασία της προαστιοποίησης της Αθήνας δεν έχει μόνο ως αποτέλεσμα την μείωση του πληθυσμού των κεντρικών δήμων της Αθήνας και του Πειραιά αλλά πολύ περισσότερο την μείωση των οικογενειών με ανήλικα παιδιά.



Εικόνα 9: Εξέλιξη Κατανομής Ηλικιών στο Δήμο Ζωγράφου (Πηγή ΕΛΣΤΑΤ)

Πέρα από τους όποιους ιδεολογικούς παράγοντες που ενέτειναν σε αυτό το φαινόμενο πρέπει να αναζητηθεί και η πρωτεύουσα υλικότητα που συντέλεσε το φαινόμενο αυτό, και αυτή δεν είναι άλλη από τις πολεοδομικές απαιτήσεις που συνίστανται σε κάθε κοινωνική συγκυρία για την ανατροφή παιδιών. Και ενώ η κοινωνία αναπτυσσόταν οικονομικά οι δήμοι του κέντρου της Αθήνας υποβαθμίζονταν από την έλλειψη ελεύθερων και πράσινων χώρων και την αύξηση της κυκλοφορίας των Ι.Χ..

Η απελευθέρωση του δημόσιου χώρου από την παρόδια στάθμευση μπορεί να συντελέσει στην αντιστροφή αυτού του φαινομένου.

### **3.5 ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ**

Οι επισκέπτες του δήμου Ζωγράφου ως έχει σήμερα χρησιμοποιούν κατά βάση τα ΜΜΜ. Είναι σημαντικό όχι μόνο να διατηρηθεί αυτό το φαινόμενο αλλά και να αυξηθεί και η επισκεψιμότητα του Δήμου. Η δυνατότητα αυτή εξαρτάται τόσο από τον αν ο δήμος μπορεί να λειτουργήσει υπό το εν λόγω παρεμβατισμό καλλίτερα ως πόλος έλξης αλλά και την αποτελεσματικότητα του γενικότερου δικτύου των ΜΜΜ. Σε κάθε περίπτωση η επισκεψιμότητα με Ι.Χ. πρέπει να περιορίζεται μέσω συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης.

### **3.6 ΕΤΕΡΟΣΤΑΘΜΕΥΣΗ**

Η μεταβατική διαδικασία που πρέπει να συντηρείται καθ' όλη την διάρκεια της με ενημέρωση και διαφήμιση πρέπει να ακολουθήσει μια πεζοδρόμηση ενός ποσοστού θέσεων στάθμευσης και δημιουργώντας χώρο για αποκλειστική στάθμευση σε ένα άλλο ποσοστό οχημάτων car sharing. Το παραπάνω θα λειτουργήσει ως περιοριστικός παράγοντας για την στάθμευση των Ι.Χ. το οποίο δεν σημαίνει αποκλειστικά στροφή προς το car sharing ή πολύ δε περισσότερα τα ΜΜΜ, τα πόδια και το ποδήλατο. Είναι πιθανόν να στραφεί και σε ετεροστάθμευση στους γειτονικούς δήμους Αθηναίων και Καισαριανής και γι' αυτό θα είναι απαραίτητο το σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης που αυτή την στιγμή υπάρχει μόνο στα σύνορα με τον Δήμο Αθηναίων και όχι στο δήμο Καισαριανής.

## 4 **ΕΝΟΤΗΤΑ 4η:**

### ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ

#### 4.1 **ΓΕΝΙΚΑ**

Λαμβάνοντας ως το ενδογενές του συστήματος για να συγκρίνουμε οικονομικά την παρούσα κατάσταση με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις την ενότητα δημοτική οικονομία και το σύνολο των οικιακών οικονομιών των κατοίκων θα παρουσιαστούν παρακάτω με ποιοτικούς όρους οι ευνοϊκοί και περιοριστικοί οικονομικοί παράγοντες.

#### 4.2 **ΕΥΝΟΙΚΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ**

- Μικρότερα φορολογικά Έξοδα και Τεκμήρια
- Μείωση κόστους κτήσης, συντήρησης, ασφάλισης Οχήματος
- Βελτιστοποίηση απόσβεσης Οχήματος
- Φθορά οδοστρώματος και λοιπόν υποδομών
- Μείωση Κατανάλωσης Καυσίμων λόγω του περιορισμού του χρόνου στάθμευσης.
- Κόστος Υγείας αποτέλεσμα του υγιέστερου περιβάλλοντος και της αύξησης της πεζής μετακίνησης και της χρήσης ποδηλάτου
- Χρέωση στάθμευσης επισκεπτών

#### 4.3 **ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΙΚΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ**

- Κόστος νέων μεταφορικών υποδομών
- Κόστος νέων πολεοδομικών υποδομών που προκύπτουν από το ν επανασχεδιασμό των οδών.
- Συντήρηση φύτευσης αν και αυτή ως παραπάνω μπορεί να περατωθεί στα πλαίσια της συλλογικής ενασχόλησης
- Αυξημένο Κόστος Καθαρισμού Οχημάτων
- Κόστος Προγράμματος Ενημέρωσης και Πολιτιστικής προώθησης των παρεμβάσεων

## 4.4 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΙΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

Επομένως υπάρχουν δυο διαφορετικές κατηγορίες χρηστών οι καθημερινοί και οι μη καθημερινοί.

Αν το ολοένα αυξανόμενο κόστος της χρήσης Ι.Χ. ταυτόχρονα με την οικονομική κρίση και την οικονομική δυνατότητα των κατοίκων του δήμου Ζωγράφου είναι καταλυτικός παράγοντας για την λειτουργία ενός τέτοιου συστήματος πρέπει να αντιστοιχηθεί σε μια τιμολογιακή πολιτική ή σε μια πολιτική κριτηρίων αποδοχής της κάθε χρήσης (π.χ. έλλειψη ΜΜΜ για συγκεκριμένες μεταφορές, μεταφορά υλικών). Είναι προφανές ότι μια τιμολογιακή πολιτική στα πλαίσια του δήμου Ζωγράφου ενέχει ταξικότητα, ενώ η πολιτική των κριτηρίων το στοιχείο της απαγόρευσης (με την έννοια των ατομικών ελευθεριών). Δεδομένης της ριζοσπαστικότητας της πρότασης, τον κεκτημένο συσχετισμό της ιδεολογίας του ατομισμού αλλά και το μικρό εύρος ταξικής διαστρωμάτωσης είναι δεδομένο ότι οφείλει να ξεκινήσει με όρους τιμολογιακής πολιτικής και να επανακαθοριστεί αυτή η διαδικασία στο μέλλον.

Επομένως η τιμολογιακή πολιτική ως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα πρέπει να στηρίζεται στην αρχή ότι τα ΜΜΜ είναι φτηνότερα από το Car Sharing και αυτό με την σειρά του φτηνότερο από το Ι.Χ.. Επίσης η καθημερινή χρήση του εκάστοτε μέσου να είναι φτηνότερη από την περιστασιακή, κάτι που στην Ι.Χ. αυτοκίνηση συμβαίνει εκ των πραγμάτων. Επίσης τα σύνθετα εκπαιδευτικά στοχευόμενα πακέτα είναι ένα χρήσιμο εργαλείο που αν εξυπηρετεί τα παραπάνω κριτήρια δύναται να μειώσει το ταυτοχρονισμό χρήσης.

Τα οχήματα του car sharing στα πλαίσια της μεταβατικής διαδικασίας, πέρα του πλεονεκτήματος ως οικονομικότερη λύση οφείλουν να έχουν και μια σειρά άλλα πλεονεκτήματα τα οποία πρέπει κάθε φορά να επιλέγονται ως περιοριστικοί απέναντι στα ΜΜΜ και ευνοϊκοί απέναντι στο Ι.Χ., όπως διευκολύνσεις στα διόδια και σε διάφορες μορφές δακτυλίων και να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά τα μειονεκτήματα τους όπως η καθαριότητα των οχημάτων. Σε κάθε περίπτωση όμως το βασικό είναι η εξεύρεση στάθμευσης.



Εικόνα 10: Διαγραμματική απεικόνιση της τιμολογιακής πολιτικής και της ιεράρχησης των στόχων της

#### **4.5 ΤΟΠΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ**

Η αύξηση της πεζής μετακίνησης και των ποδηλάτων καθώς, η μείωση της όχλησης από τα αυτοκίνητα και η αναβάθμιση του πολεοδομικού περιβάλλοντος δύναται να αναδειχθούν ως ευνοϊκοί παράγοντες για την ανάπτυξη της τοπικής αγοράς τόσο από την πλευρά των κατοίκων μειώνοντας της μεταφορικές τους απαιτήσεις όσο και από την πλευρά των επισκεπτών αυξάνοντας το «δημοτικό ακαθάριστο προϊόν» και τους δημοτικούς φόρους.

#### **4.6 ΑΞΙΕΣ ΓΗΣ**

Η πορεία των αξιών γης τόσο από την αύξηση της τοπικής εμπορικής κίνησης, όσο από την βελτίωση των υποδομών και της αισθητικής του περιβάλλοντος όσο και ως πρότυπο χαρακτήρα του εγχειρήματος θα έχουν ανοδικές πιέσεις δεδομένου ότι ο δήμος βρίσκεται κοντά στο κέντρο της Αθήνας. Το αποτέλεσμα αυτού του φαινομένου δύναται να δημιουργήσει ταξικές μεταλλάξεις του πληθυσμού και των καταστημάτων του δήμου αλλά θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ότι λόγω της μη συγκεντρωμένης ιδιοκτησίας και του μη αποσβεσμένου κτιριακού εξοπλισμού αυτό το φαινόμενο θα είναι περιορισμένο ως και ανύπαρκτο υπό καθεστώς οικονομικής κρίσης

#### **4.7 ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

Η παρούσα πρόταση παρεμβάσεων στα πλαίσια της μικροκλιμακάς της αλλά κυρίως στην εν γένει της δυναμική αποτελεί ένα σαφώς ευνοϊκό παράγοντα για την εθνική οικονομία. Με την μείωση του στόλου των Ι.Χ., την μείωση των καταναλισκόμενων καυσίμων αλλά και την βελτιστοποίηση της απόσβεσης πέραν πολλών άλλων μικροπαραγόντων μειώνονται οι εισαγωγές προϊόντων και μια σειρά εργασιών για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών είτε περιορίζονται είτε εκτελούνται σε μεγαλύτερο βαθμό στο εσωτερικό της χώρας.

#### **4.8 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

Το μικρότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα που προκύπτει από την μείωση ρύπανσης, μόλυνσης, όχλησης και θέρμανσης του περιβάλλοντος αποτελεί έναν σαφώς ευνοϊκό παράγοντα για το περιβάλλον που έχει τις σχετικές οικονομικά αποτελέσματα. Επιπλέον η πιθανότητα οικονομικότερης κτιριακής λειτουργίας που μπορεί να προκύψει υπό όρους στην ψύξη-θέρμανση και στον αερισμό των κτιρίων αποτελεί επίδικό που δεν είναι προφανές και δεν αποτελεί τμήμα της παρούσης εργασίας.

## 4.9 ΕΞΑΡΤΩΜΕΝΑ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΙΧ

Τα εξαρτώμενα εισοδήματα από το Ι.Χ.: Πρόκειται επίσης για ένα πολυπαραγοντικό φαινόμενο που εξαρτάται από την θέση στην οριζόντια κλίμακα της ιεραρχίας του αντικειμένου της εργασία, από την φύση της εργασίας (συνεργείο, ασφάλειες, ΤΑΞΙ) και από την εντοπιότητα των υποκειμένων των εισοδημάτων.

Οι περισσότερες από τις σχετικές με το Ι.Χ. υπηρεσίες και προϊόντα δεν πραγματώνονται εντός του δήμου Ζωγράφου οπότε μπορούν να χαρακτηριστούν ως εξωγενής μικροπεριοριστικός παράγοντας (δεν εξαντλούνται σε ζωγραφιώτες πελάτες). Αυτό δεν σημαίνει βέβαια ότι μια σειρά συμφερόντων θα επιλέξουν όχι αδίκως πιθανώς, να συγκρουστούν με την αντίστοιχη ολοκληρωτική εικόνα του τοπικού έως τώρα σχεδίου με αρκετά περιοριστικό πιθανώς ρόλο.

Ο κύκλος εργασιών που πραγματοποιείται εντός του Δήμου στο βαθμό που μπορεί να ενσωματωθεί (πάντα με συμφέροντες όρους για το δίκτυο) στον εν γένει κύκλο εργασιών του δικτύου στην χειρότερη των περιπτώσεων με αλλαγή της φύσης της εργασίας είναι σημαντικό να επιτευχθεί με μια σειρά πολιτικά επίδικα για την πραχτική της υπεργολαβίας στο δημόσιο ή μια πραχτική αποιδιοτικοποίησης ή την συνεταιριστική παραγωγή. Τέτοιες περιπτώσεις μπορεί να είναι τα συνεργεία ή οι οδηγοί ΤΑΞΙ (ως παραπάνω).

Σε τελική ανάλυση μια διαδικασία που μειώνει τον εργάσιμο χρόνο που απαιτείται για να παραχθεί ένα προϊόν ή να καλυφθεί μια ανάγκη (οικονομία της αποανάπτυξης) θα πρέπει να λαμβάνεται ως οικονομικό κέρδος της κοινωνίας εν σύνολο και να αντισταθμίζει την εργατική της δύναμη αντιστοίχως αλλά αυτά τα ερωτήματα εκφεύγουν του στόχου της παρούσης εργασίας. Σε κάθε περίπτωση στην συγκεκριμένη περίπτωση η αποανάπτυξη θα συντελεστεί κυρίως σε κύκλους εργασιών που πραγματοποιούνται στο εξωτερικό.

## 5 ΕΝΟΤΗΤΑ 5η:

### ΕΝ ΚΑΤΑΚΛΕΙΔΙ

#### 5.1 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ

Στο βαθμό που οι μεταφορικές ανάγκες των κατοίκων του δήμου δύναται να επιλυθούν στην χειρότερη των περιπτώσεων με τα αντίστοιχα μέσα που καλύπτονται και σήμερα ενώ ταυτόχρονα με την ανάπτυξη του δικτύου car sharing να περιοριστεί σημαντικά η παρόδια στάθμευση οι περιοριστικοί παράγοντες σε συλλογικό επίπεδο είναι περιορισμένοι. Σε οικονομικό επίπεδο δε με όρους μακροοικονομίας και με την επέκταση όλων των αναγκαίων υποδομών όπως οι επεκτάσεις των μέσων σταθερής τροχιάς η προτεινόμενη πρόταση είναι σαφώς συμφέρουσα για τα νοικοκυριά, τον δήμο την εθνική οικονομία και το περιβάλλον.

Αλλά δεδομένης της οικονομικής κρίσης είναι σημαντικό να αναπτυχθεί και ένα δεύτερο σενάριο όπου δεν λαμβάνεται σχεδόν κανένα κόστος μεταφορικής ή πολεοδομικής υποδομής και λαμβάνει χώρα μόνο η ανάπτυξη του δικτύου car sharing. Ακόμα και έτσι συνεχίζουν τα βασικά θετικά αποτελέσματα άμεση, μείωση του κόστους μετακίνησης και απελευθέρωση του δημόσιου χώρου από την παρόδια στάθμευση να επιτυγχάνονται καταδεικνύοντας όπως φαίνεται και στο παρακάτω σχηματικό διάγραμμα ότι σε τελική ανάλυση ότι το ερώτημα της εφαρμογής είναι πολιτικό επίδικό.



Εικόνα 11: Σχηματικό διάγραμμα απεικόνισης των παραπάνω σεναρίων παρέμβασης



## 5.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ

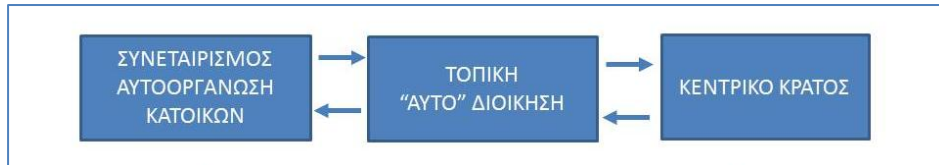
Στις αναπτυγμένες χώρες το Car Sharing όσο και για το Car free Housing (Πολοδομία χωρίς αυτοκίνητο) βρίσκονται στην καλλίτερη των περιπτώσεων σε επίπεδο προτύπων και μερικών εφαρμογών. Όμως οι επεκτάσεις των MMM σταθερής τροχιάς και η ανάπτυξη δικτύων bike sharing στα κέντρα των πόλεων αποτελούν όλο και περισσότερο την επικρατούσα επιλογή χωρίς όμως να απειλείται η εν γένει ηγεμονία του αυτοκινήτου. Η πολιτική αυτή ενέχει ιδεολογικές αντιφάσεις αλλά είναι οικονομικά αποτελεσματική για τον Καπιταλιστικό τρόπο παραγωγής. Οι αναδυόμενες αυτές ιδεολογικές αντιφάσεις αυτής της πολιτικής ανοίγουν εκ των πραγμάτων διεθνώς την συζήτηση για την αξία των MMM και τον δημόσιο χαρακτήρα των μεταφορών.



Εικόνα 12: Συμβολική απεικόνιση της σύγχρονης σχετικής πολιτικής των ανεπτυγμένων κρατών

### 5.3 ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ

Η προτεινόμενη παρέμβαση δεν μπορεί να εφαρμοστεί αποτελεσματικά εξαιρώντας οποιοδήποτε από τους παρακάτω απεικονιζόμενα υποκείμενα πολιτικής και οικονομικής πραχτικής.



Εικόνα 13

Η συμμετοχή και των τριών απαιτείται κυρίαρχα και σε τελική ανάλυση όχι για τον θεσμικό ή μη θεσμικό τους ρόλο όπου θα μπορούσε να εξαιρεθεί είτε το κεντρικό κράτος είτε και ο συνεταιριστικός χαρακτήρας της αυτοοργάνωσης των κατοίκων, αλλά αίροντας το αρνητικό πρόσημο, που μεταφέρουν με τις «αποτυχίες» τους απέναντι στις συλλογικές και στις δημόσιες πραχτικές που είναι απαραίτητα για την εφαρμογή των προτεινόμενων παρεμβάσεων.