



Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών:

Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου

Κατεύθυνση Β': Πολεοδομία – Χωροταξία

Θέματα Αστικού Σχεδιασμού

Διδακτική Ομάδα:

Ντίνα ΒΑΪΟΥ, Μαρία ΜΑΝΤΟΥΒΑΛΟΥ, Μαρία ΜΑΥΡΙΔΟΥ

Εκφάνσεις της Κρίσης στο κέντρο της Αθήνας





ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η διαγνωστική διερεύνηση των χαρακτηριστικών του κινήματος «δεν πληρώνω» και της δημιουργίας «αστικών κενών» στο κέντρο της Αθήνας, καθώς γίνεται η υπόθεση εργασίας ότι αμφότερα αποτελούν εκφάνσεις της οικονομικής κρίσης. Επίσης, διερευνάται πιθανή συσχέτιση μεταξύ των δύο αυτών εκφάνσεων. Για την επίτευξη του στόχου της εργασίας, η μεθοδολογική προσέγγιση που υιοθετήθηκε ήταν έρευνα πεδίου μέσω καταγραφής κενών χώρων ανά χρήση γης (εμπόριο, κατοικία, αναψυχή, γραφεία) και έρευνα μετακινήσεων μέσω ερωτηματολογίων με έμφαση στο κίνημα «δεν πληρώνω». Τα ευρήματα καταδεικνύουν ότι τα εμπορικά καταστήματα έχουν σφοδρότατα πληγεί από τη διανυόμενη οικονομική κρίση. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός αριθμού οικονομικά ανενεργών χώρων ακόμη και επί κεντρικών αρτηριών που παραδοσιακά προσέλκυαν εμπορική κίνηση όπως η οδός Αιόλου και η Σόλωνος. Το φαινόμενο αφορά όλους τους γεωγραφικούς τομείς που εξετάστηκαν, αλλά η κλίμακα του φαινομένου φαίνεται να σχετίζεται με την απόσταση από σταθμούς μετρό. Θετική ή ουδέτερη γνώμη για το κίνημα «δεν πληρώνω» φαίνεται να έχουν περισσότεροι από τρεις στους τέσσερις Αθηναίους. Δεν διαπιστώθηκαν συσχετίσεις με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος. Αντίθετα, υπάρχουν ενδείξεις ότι οι τακτικοί χρήστες των Μ.Μ.Μ. και τα άτομα με σκοπό μετακίνησης την αναψυχή δεν αντιμετωπίζουν ευνοϊκά το κίνημα «δεν πληρώνω». Τέλος, σε περιοχές όπου το εμπόριο έχει πληγεί σημαντικά από την οικονομική κρίση αντιστοιχούν υψηλά ποσοστά μετακινούμενων που δεν καταβάλουν πάντοτε το αντίτιμο της μετακίνησής τους με Μ.Μ.Μ. Τα ευρήματα της έρευνας επιβεβαιώνουν την αρχική υπόθεση εργασίας σύμφωνα με την οποία τα χαρακτηριστικά της ζήτησης για μετακίνηση στον αστικό χώρο αντικατοπτρίζουν όψεις της οικονομικής κρίσης. Η ανάλυση ανέδειξε τάσεις και αλληλεπιδράσεις οι οποίες δεν έχουν σχολιαστεί στη διεθνή βιβλιογραφία και πρέπει να εξεταστούν σε μεγαλύτερο βάθος.

Λέξεις-Κλειδιά: Αθήνα, οικονομική κρίση, κενοί χώροι, «δεν πληρώνω»

ABSTRACT

The research objective is to produce a diagnostic analysis regarding, on the one hand, the movement ‘I don’t pay’ and, on the other hand, the empty urban spaces within the Athens city centre as we consider both phenomena to be directly associated to the on-going financial crisis. We examine possible interconnections between the two phenomena. In this objective, we undertook an extended field research by means of both a land use survey and a travel demand survey. Results indicate that commercial stores have been most severely affected by the crisis; the latter resulting to the production of large number of ‘urban gaps’ on traditionally commercial axes, such as Aioulou and Solonos street. The phenomenon was evident in all of the geographical sectors examined, but its intensity seems relevant to the distance to metro stations. Over $\frac{3}{4}$ of the Athenians seem to have a positive or neutral opinion regarding ‘I don’t pay’ in urban transport. However, no correlations to the demographic profile were observed. On the contrary, there is empirical evidence indicating that regular public transport users as well as people whose declared travel motive is ‘entertainment’ do not approve of ‘I don’t pay’ practices. Finally, in sectors where commercially activities have shrunk the most, we observe high percentages of commuters declaring not to always validate their ticket on-board. Our findings come to verify the initial hypothesis that travel demand characteristics and economically inactive spaces reflect the crisis in the urban context. The present analysis revealed trends and interconnections that have not been discussed in the literature and need to be further studied.

Key words: Athens; financial crisis; empty spaces; ‘I don’t pay’

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εισαγωγή	8
1.1 Κρίση και Πόλη.....	8
1.2 Αστική αναδιάρθρωση και μετακινήσεις	9
1.3 Εκφάνσεις της κρίσης στο κέντρο της Αθήνας.....	10
1.4 Σκοπός Εργασίας.....	11
1.5 Δομή εργασίας.....	11
2. Σχεδιασμός Έρευνας.....	12
2.1 Ο χρόνος: η συγκυρία.....	12
2.2 Ο τόπος: η περιοχή μελέτης	13
2.3 Η μέθοδος: σχεδιασμός έρευνας	13
2.3.1 Έρευνα χρήσεων γης.....	14
2.3.2 Έρευνα μετακινήσεων	15
3. Ανάλυση Δεδομένων	17
3.1 Τομέας 1: <i>Αλεξάνδρας</i>	18
3.2 Τομέας 2: <i>Ιπποκράτους</i>	20
3.3 Τομέας 3: <i>Πανεπιστημίου</i>	22
3.4 Τομέας 4: <i>Σταδίου</i>	24
3.5 Τομέας 5: <i>Ερμού</i>	26
3.6 Τομέας 6: <i>Μητροπόλεως</i>	28
3.7 Τομέας 7: <i>Σόλωνος</i>	30
3.8 Τομέας 8: <i>Πατριάρχου Ιωακείμ</i>	32
3.9 Τομέας 9: <i>Αιόλου</i>	34
3.10 Τομέας 10: <i>Σούτσου</i>	36
4. Σύνθεση Ευρημάτων.....	38
4.1 Ανάλυση Χρήσεων Γης.....	38
4.2 Ανάλυση Μετακινήσεων.....	39

4.3 Συγκριτική ανάλυση.....	42
5. Συμπεράσματα	44
5.1 Σύνοψη ευρημάτων	44
5.2 Περιορισμοί έρευνας.....	45
5.3 Περαιτέρω ερωτηματικά	45
Βιβλιογραφικές Αναφορές.....	47

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Περιοχή Μελέτης	14
Εικόνα 2: Τομέας 1- Κενοί Χώροι.....	19
Εικόνα 3: Τομέας 1- Κίνημα "δεν πληρώνω"	19
Εικόνα 4: Τομέας 2- Κενοί Χώροι.....	21
Εικόνα 5: Τομέας 2- Κίνημα "δεν πληρώνω"	21
Εικόνα 6: Τομέας 3- Κενοί Χώροι.....	23
Εικόνα 7: Τομέας 3- Κίνημα "δεν πληρώνω"	23
Εικόνα 8: Τομέας 4- Κενοί Χώροι.....	25
Εικόνα 9: Τομέας 4- Κίνημα "δεν πληρώνω"	25
Εικόνα 10: Τομέας 5- Κενοί Χώροι.....	27
Εικόνα 11: Τομέας 5- Κίνημα "δεν πληρώνω"	27
Εικόνα 12: Τομέας 6- Κενοί Χώροι.....	29
Εικόνα 13: Τομέας 6- Κίνημα "δεν πληρώνω"	29
Εικόνα 14: Τομέας 7- Κενοί Χώροι.....	31
Εικόνα 15: Τομέας 7- Κίνημα "δεν πληρώνω"	31
Εικόνα 16: Τομέας 8- Κενοί Χώροι.....	33
Εικόνα 17: Τομέας 8- Κίνημα "δεν πληρώνω"	33
Εικόνα 18: Τομέας 9- Κενοί Χώροι.....	35
Εικόνα 19: Τομέας 9- Κίνημα "δεν πληρώνω"	35
Εικόνα 20: Τομέας 10- Κενοί Χώροι.....	37
Εικόνα 21: Τομέας 10- Κίνημα "δεν πληρώνω"	37

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 Περιοχή καταγραφής χρήσεων γης	15
Πίνακας 2 Στατιστικά Στοιχεία Χαρακτηριστικών Δείγματος	16
Πίνακας 3: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T1	18
Πίνακας 4: Ανάλυση Μετακινήσεων - T1	19
Πίνακας 5: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T2	20
Πίνακας 6: Ανάλυση Μετακινήσεων - T2	21
Πίνακας 7: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T3	22
Πίνακας 8: Ανάλυση Μετακινήσεων - T3	23
Πίνακας 9: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T4	24
Πίνακας 10: Ανάλυση Μετακινήσεων - T4	25
Πίνακας 11: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T5	26
Πίνακας 12: Ανάλυση Μετακινήσεων - T5	27
Πίνακας 13: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T6	28
Πίνακας 14: Ανάλυση Μετακινήσεων - T6	29
Πίνακας 15: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T7	30
Πίνακας 16: Ανάλυση Μετακινήσεων - T7	31
Πίνακας 17: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T8	32
Πίνακας 18: Ανάλυση Μετακινήσεων - T8	33
Πίνακας 19: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T9	34
Πίνακας 20: Ανάλυση Μετακινήσεων - T9	35
Πίνακας 21: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T10	36
Πίνακας 22: Ανάλυση Μετακινήσεων - T10	37
Πίνακας 23 Ποσοστό κενών χώρων ανά κατηγορία χρήσης και συνολικά	38
Πίνακας 24 Συγκεντρωτικά στοιχεία μελέτης μετακινήσεων	40
Πίνακας 25 Συγκριτική ανάλυση ευρημάτων	42

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1.1 Κρίση και Πόλη

Ο όρος «κρίση» αναφέρεται σε κάτι πιο σφοδρό από ένα πρόβλημα ή ένα σύνολο προβλημάτων αντικατοπτρίζοντας ένα «σοκ» που προκαλείται από τη σφοδρότητα πλήθους αλλαγών (Johnston and Taylor, 1989). Η παγκόσμια οικονομική κρίση του 2008 κατατάσσεται μεταξύ των πλέον σημαντικών κρίσεων στην ιστορία της ανάπτυξης του καπιταλισμού. Ο Mayer (2009) τη θεωρεί συγκρίσιμη τόσο με τη Μεγάλη Ύφεση (Great Depression), όσο και με τις μεταγενέστερες κρίσεις του Φορντισμού. Οι οικονομικές δραστηριότητες είναι ανώτερες δραστηριότητες, οι οποίες ιστορικά αναπτύχθηκαν στο κέντρο των πρωτεύουσών των ισχυρά οικονομικά κρατών (Sassen, 2002). Επομένως, η πολιτική ανάλυση και ο σχεδιασμός σε επίπεδο χώρας ή πόλης δεν μπορεί να απο-συσχετισθεί από την οποιαδήποτε οικονομική κρίση (Fujita, 2011). Αλλωστε, η αφετηρία της κρίσης του 2008 ήταν κατ' ουσία μία κρίση αστικοποίησης, η οποία προέκυψε από κερδοσκοπικές επενδύσεις σχετιζόμενες με το δομημένο περιβάλλον και τη μαζική ανακατανομή του πραγματικού εισοδήματος: στοιχείο εγγενές των κανονικών συνθηκών λειτουργίας της καπιταλιστικής πόλης (Harvey, 2008). Ειδικότερα, μεγάλο μέρος του κεφαλαιακού πλεονάσματος που διοχετεύτηκε σε «φούσκες» απορροφήθηκε από διαδικασίες αστικοποίησης, αστικής αναδιάρθρωσης (urban restructuring) και αστικής επέκτασης.

Ο όρος «αναδιάρθρωση» εμφανίστηκε στην επιστήμη της Γεωγραφίας τη δεκαετία του 1970 και αναφέρεται σε μεγάλες μεταβολές των διαρθρωτικών διαρρυθμίσεων του οικονομικού τοπίου, οι οποίες προκαλούνται από θεμελιώδεις μεταβολές των κυρίαρχων κοινωνικών και οικονομικών συνθηκών (Scott, 2009). Η εκάστοτε αστική αναδιάρθρωση είναι πρωτίστως προϊόν οικονομικών κρίσεων (Soja, 2009). Η επανακεφαλαιοποίηση του κεφαλαίου δεν είναι παρά η εντατικοποίηση διαδικασιών ενδημικών του καπιταλισμού. Οι διαδικασίες αυτές καθιστούν την αστική αναδιάρθρωση πιο ορατή και τις επιπτώσεις της πιο δραματικές (Friedmann, 2009). Παρόλα αυτά, οι άνθρωποι, οι τόποι και οι δραστηριότητες δεν επηρεάζονται ισόποσα από τις επιτελούμενες διαδικασίες αναδιάρθρωσης. Παραδείγματος χάριν, η κρίση του 2008 παρήγαγε αναδιάρθρωση, η οποία ενίσχυσε την πολιτικοοικονομική

θέση της πόλης του Λονδίνου ανεξάρτητα από την αρνητική επίδραση στην παγκόσμια οικονομία και στην τοπική εργατική δύναμη της πόλης (Talani, 2011).

1.2 Αστική αναδιάρθρωση και μετακινήσεις

Οι μεταφορές ατόμων και αγαθών νοούμενες ως προϊόν καλύπτουν μία «παράγωγη» ζήτηση, καθώς η «κατανάλωσή» τους σπανίως αποτελεί αυτοσκοπό (Cole, 2005). Αντίθετα, «καταναλώνονται» για την επίτευξη αλλότριου σκοπού (π.χ. μετάβαση στην εργασία) ή την ικανοποίηση αλλότριας επιθυμίας. Ο δε κτηματομεσιτικός τομέας ακολουθεί στενά τις ταλαντεύσεις της γενικής οικονομικής δραστηριότητας (Gottlieb, 1976) και μεταβιβάζει την επίδραση των αλλαγών από τον οικονομικό στον υλικό χώρο (Haila, 1988). Συμπερασματικά, η προσφορά της δυνατότητας μεταφοράς (μέσω παροχής υπηρεσιών ή ύπαρξης υποδομών) μπορεί να ερμηνευτεί ως ένα μέσο αναδιαμόρφωσης των αξιών της γης, του χώρου και των οικονομικών πολιτικών. Υπό συνθήκες επαρκούς πληροφόρησης, η βελτίωση της προσβασιμότητας σε ένα τόπο κεφαλαιοποιείται μέσω των αξιών γης (Andersson, 2008). Άλλωστε, το μεταφορικό κόστος αναγνωρίζεται ευρέως ως καθοριστικός παράγοντας σχηματοποίησης της μορφής των πόλεων και της χωρικής κατανομής των αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων (Alcaly, 1976).

Τα δίκτυα μεταφορών εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη κινητικότητα και την ομαλή ροή ατόμων, αγαθών και πληροφοριών και, επί της ουσίας, υλοποιούν ροές. Στην εποχή που ο χώρος των ροών αντικαθιστά το χώρο των τόπων (Castells, 1985), ο ρόλος των μεταφορικών συστημάτων είναι αναβαθμισμένος και αποτελεί πλέον καθοριστικό παράγοντα της αστικής διάρθρωσης και αναδιάρθρωσης. Οι στρατηγικές σχεδιασμού των μεταφορών επηρεάζουν τη διαμόρφωση των χρήσεων γης και ο σχεδιασμός των χρήσεων γης επιδρά στις μεταφορές με τρόπο σύνθετο και δυναμικό (Litman, 2011). Άλλωστε οι θεωρίες «ευφούς ανάπτυξης» (smart growth) και «νέας πολεοδομίας» (new urbanism) πρακτικά εδράζονται στην αστική διαμόρφωση με γνώμονα τη μετακίνηση.

1.3 Εκφάνσεις της κρίσης στο κέντρο της Αθήνας

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ετών, η κρίση χρέους της Ελλάδας και οι πολιτικές επιλογές της Κυβέρνησης οδήγησαν στη λήψη πλήθους διαδοχικών μέτρων λιτότητας και μείωσης των κρατικών επιδοτήσεων και επενδύσεων. Μεταξύ των πρώτων μέτρων που ανακοινώθηκαν ήταν η δραστική μείωση της επιδότησης των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (Μ.Μ.Μ.). Ως αποτέλεσμα της μείωσης, οι οργανισμοί παροχής συγκοινωνιακού έργου της Αθήνας προέβησαν (Ιανουάριος 2011) σε διάφορες ενέργειες προς διασφάλιση της βιωσιμότητάς τους. Οι ενέργειες αυτές αφορούσαν την αύξηση της τιμής του εισιτηρίου, αλλά και την ταυτόχρονη μείωση του παρεχόμενου συγκοινωνιακού έργου. Ειδικότερα, εφαρμόστηκε μείωση του ωραρίου λειτουργίας των Μ.Μ.Μ., μείωση της συχνότητας των λεωφορείων, σύμπτυξη ή και κατάργηση λεωφορειακών γραμμών. Σημειωτέον ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των μετακινήσεων στο κέντρο της Αθήνας πραγματοποιούνται με Μ.Μ.Μ. Η δε παράλληλη αύξηση της τιμής της βενζίνης έχει αυξήσει περαιτέρω την εξάρτηση/προτίμηση στα Μ.Μ.Μ. έναντι της χρήσης Ι.Χ. αυτοκινήτου. Ένα μέρος των επιβατών -μεταφέροντας τη νοοτροπία του λεγόμενου «κινήματος δεν πληρώνω» από τα διόδια στις αστικές συγκοινωνίες - αρνείται να καταβάλει το κόμιστρο της μεταφοράς με Μ.Μ.Μ.

Προοδευτικά κατά την εξέλιξη της κρίσης, ο τριτογενής τομέας έχει πληγεί με διάφορους τρόπους και έχει σημαντικά συρρικνωθεί. Σύμφωνα με την τελευταία έρευνα του ΙΜΕ της ΓΣΕΒΕΕ (Αύγουστος 2011) οι προβλέψεις των πολύ μικρών και μικρών επιχειρήσεων τόσο για τη γενικότερη πορεία τους, όσο και για κάθε επιμέρους μέγεθος (τζίρος, ρευστότητα, επενδύσεις κ.λπ.) παραμένουν ιδιαίτερα απαισιόδοξες. Ειδικότερα, εκτιμάται ότι 183.000 επιχειρήσεις κινδυνεύουν να κλείσουν μέχρι το καλοκαίρι του 2012, με ενδεχόμενο να χαθούν 250.000 θέσεις απασχόλησης. Παράλληλα, οι αξίες των ακινήτων και η γαιοπρόσοδος είναι διαρκώς σε πτωτική πορεία. Όπως διαπιστώνει και η ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2011), το κέντρο της πόλης έχει πληγεί περισσότερο από τις άλλες περιοχές της μητροπολιτικής Αθήνας. Αυτό οφείλεται εν μέρει στην υπερβολική αύξηση των τιμών ακινήτων που είχε προηγηθεί της κρίσης αλλά και σε άλλα αίτια όπως η εγκληματικότητα. Ήδη στο κέντρο της Αθήνας έχουν κλείσει πάρα πολλά εμπορικά καταστήματα και γραφεία. Ως αποτέλεσμα, ένα μεγάλο μέρος χώρων να παραμένουν οικονομικά ανενεργοί και διαθέσιμοι προς ενοικίαση/πώληση και να λειτουργούν ως «αστικά κενά».

1.4 Σκοπός Εργασίας

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η διαγνωστική διερεύνηση των χαρακτηριστικών του κινήματος «δεν πληρώνω» και της δημιουργίας αστικών κενών στο κέντρο της Αθήνας, καθώς γίνεται η υπόθεση εργασίας ότι αμφότερα αποτελούν εκφάνσεις της οικονομικής κρίσης. Επίσης, διερευνάται πιθανή συσχέτιση μεταξύ των δύο αυτών εκφάνσεων.

1.5 Δομή εργασίας

Για την επίτευξη του στόχου της εργασίας, η μεθοδολογική προσέγγιση που υιοθετήθηκε ήταν έρευνα πεδίου μέσω καταγραφής κενών χώρων και μέσω ερωτηματολογίων σχετικά με το κίνημα «δεν πληρώνω». Ο σχεδιασμός της διενεργηθείσας έρευνας παρουσιάζεται στο Κεφάλαιο 2.

Τα δεδομένα που συνελέγησαν οργανώθηκαν σε 10 γεωγραφικούς τομείς του κέντρου της Αθήνας και επιχειρήθηκε η αναζήτηση συσχετίσεων στο πλαίσιο διακριτής ανάλυσης ανά τομέα. Η ανάλυση των πρωτογενών στοιχείων ανά γεωγραφικό τομέα αποτελεί αντικείμενο του Κεφαλαίου 3.

Σε δεύτερο χρόνο, επιχειρήθηκε σύνθεση των ευρημάτων όλων των γεωγραφικών τομέων και αναζητήθηκε χωρική συσχέτιση των υπό μελέτη φαινομένων (χαρακτηριστικά μετακίνησης και ποσοστό κενών χωρών). Το ερευνητικό αυτό στάδιο παρουσιάζεται στο Κεφάλαιο 4.

Στο Κεφάλαιο 5, διατυπώνονται συνολικά συμπεράσματα, επισημαίνονται οι ελλείψεις και οι αδυναμίες της παρούσας διερεύνησης, ενώ προτείνονται κατευθύνσεις για περαιτέρω έρευνα.

2. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΈΡΕΥΝΑΣ

Η παρούσα εργασία παρουσιάζει τμήμα των αποτελεσμάτων ευρύτερης έρευνας που διενεργήθηκε τον Ιούνιο του 2011 στο κέντρο της Αθήνας. Στο κεφάλαιο αυτό σκιαγραφείται το περίγραμμα της έρευνας αυτής: η οριοθέτηση της περιοχής μελέτης, η χρονική συγκυρία, οι βασικές παραδοχές.

2.1 Ο χρόνος: η συγκυρία

Η κεντρική περιοχή της Αθήνας έχει σφοδρότατα πληγεί από την πρόσφατη οικονομική κρίση. Το εμπορικό και το βιομηχανικό επιμελητήριο εκτιμούν πως το 2010 σημειώθηκε 20% μείωση στα ετήσια εισοδήματα των επιχειρήσεων αναψυχής, ενώ 2.657 μικρομεσαίες βιομηχανίες και 215 (17% του συνόλου) καταστήματα έπαυσαν οριστικά τη δραστηριότητά τους λόγω οικονομικών δυσχερειών. Πλήθος άλλων καταστημάτων και γραφείων μετέφεραν την έδρα τους σε προάστια όπου το ενοίκιο είναι χαμηλότερο. Η Pricewaterhouse Coopers κατέταξε την Αθήνα 25^η μεταξύ των 27 ευρωπαϊκών πρωτευουσών ως προς την αποδοτικότητα κτηματομεσιτικών επενδύσεων. Η Cushman & Wakefield κατέταξε την Ελλάδα στην τελευταία θέση μεταξύ 36 πόλεων παγκοσμίως σε σχέση με τη ζήτηση για χώρους γραφείων ξένων επενδυτών. Σχετικώς με το 2011, η Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου (ΕΣΕΕ, 2011) εκτιμά ότι μία στις τέσσερις επιχειρήσεις του κέντρου της Αθήνας παύει να λειτουργεί χωρίς να αντικαθίσταται από άλλες. Κρισιμότερη παρουσιάζεται η κατάσταση στην οδό Σταδίου, όπου καταγράφεται το υψηλότερο ποσοστό, περίπου 34%. Ακολουθεί η οδός Ακαδημίας με το 26% των καταστημάτων να είναι κλειστά, ενώ στην Ερμού η αναλογία φτάνει στο 25%.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων μηνών, τα πρόσφατα γεγονότα στη Μέση Ανατολή και η πρόσθετη φορολόγηση στα καύσιμα οδήγησαν σε ραγδαία αύξηση της τιμής της βενζίνης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της χρήσης Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης, την επακόλουθη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και την αύξηση της μέσης ταχύτητας κίνησης των οχημάτων. Ωστόσο, κατά την περίοδο διενέργειας της έρευνας, το κέντρο της Αθήνας ήταν κάποιες ώρες κλειστό για την κυκλοφορία ΙΧ λόγω της κατάληψης της πλατείας Συντάγματος από πολίτες, αλλά και πλήθους άλλων διαμαρτυριών ενάντια στην πολιτική της Κυβέρνησης.

2.2 Ο τόπος: η περιοχή μελέτης

Ως περιοχή μελέτης επελέγη ένα χαρακτηριστικό (αν και όχι απαραίτητα αντιπροσωπευτικό) τμήμα της κεντρικής περιοχής της πόλης της Αθήνας και, ειδικότερα, η περιοχή που οριοθετείται από τους άξονες:

- Λεωφόρος Βασιλίσσης Αμαλίας
- Λεωφόρος Βασιλίσσης Σοφίας
- Λεωφόρος Αλεξάνδρας
- Χαριλάου Τρικούπη
- Αρσάκη
- Αιόλου
- Μητροπόλεως
- Λεωφόρος Βασιλίσσης Αμαλίας

Μεταξύ των κριτηρίων επιλογής της περιοχής μελέτης ήταν η συνύπαρξη χρήσεων γης (κατοικία, εμπόριο, διοίκηση) και σκοπών μετακίνησης (εργασία, αναψυχή, τουρισμός), αλλά και η περίληψη συγκοινωνιακών σημείων ενδιαφέροντος (αφετηρίες λεωφορείων, στάσεις μετρό κ.λπ.). Επιπλέον, η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει το εμπορικό τρίγωνο και χωροθετείται εντός του Δακτυλίου κυκλοφορίας. Τέλος, περιλαμβάνει τη λεωφόρο Πανεπιστημίου επί της οποίας σχεδιάζονται σημαντικές παρεμβάσεις.

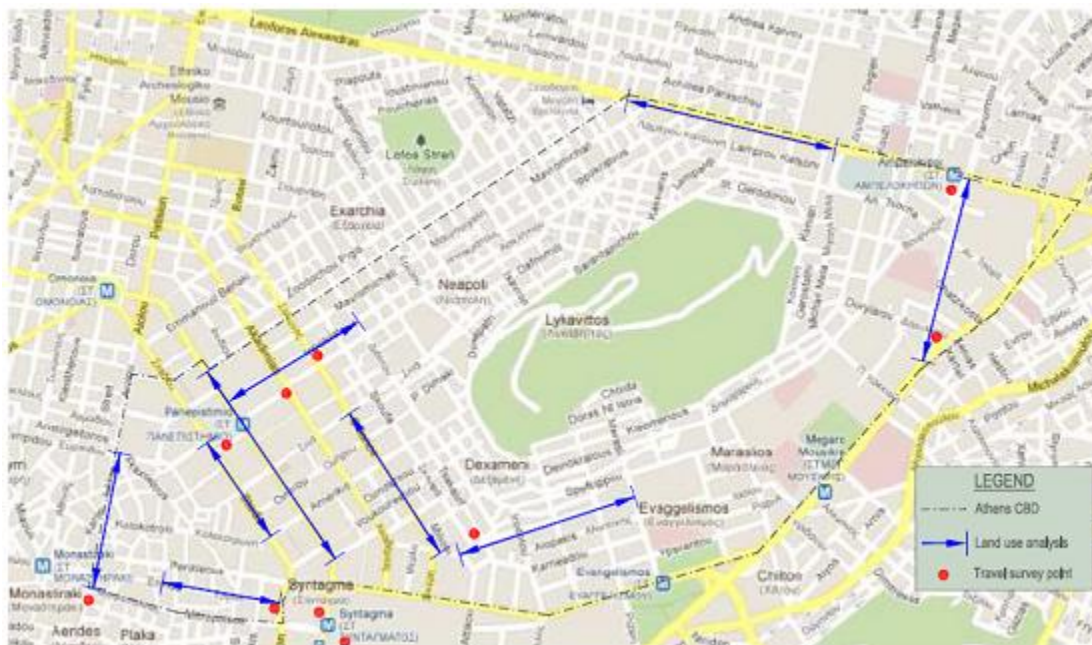
2.3 Η μέθοδος: σχεδιασμός έρευνας

Η έρευνα οργανώθηκε επί τη βάση δύο κεντρικών αξόνων: α) μελέτη χρήσεων γης και β) μελέτη μετακινήσεων. Εκ των υστέρων αναζητήθηκαν ποιοτικές και ποσοτικές συσχετίσεις μεταξύ των ευρημάτων. Η έρευνα πεδίου πραγματοποιήθηκε σε 4 διαδοχικά στάδια:

1. Επιλογή οδικών αξόνων οι οποίοι παραδοσιακά προσελκύουν εμπορική κίνηση και λειτουργίες γραφείων
2. Καταγραφή χρήσεων γης σε επιλεγμένα τμήματα των αξόνων με διακριτή κωδικοποίηση των κενών/ ανεκμετάλλετων χώρων(προς πώληση/ενοικίαση).
3. Επιλογή σημείων με συγκοινωνιακό ενδιαφέρον

4. Έρευνα μετακίνησης και απόψεων για το «δεν πληρώνω» μέσω ερωτηματολογίων στα επιλεγθέντα σημεία

Εικόνα 1: Περιοχή Μελέτης



2.3.1 Έρευνα χρήσεων γης

Η αποτύπωση των χρήσεων γης έγινε με τρόπο ενδεικτικό και με στόχο την αποτύπωση τάσεων στη γεωγραφική οικονομία της πόλης. Η καταγραφή έγινε οριζόντια και όχι καθ' ύψος. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στην αποτύπωση των κενών χώρων. Οι χώροι αυτοί κατεγράφησαν ξεχωριστά και κωδικοποιήθηκαν ανάλογα με την πρότερη χρήση τους (π.χ. γραφείο, χώρος αναψυχής). Επελέγησαν συγκεκριμένα τμήματα οδικών αξόνων με βάση ποιοτικά κριτήρια όπως η συνύπαρξη παραδοσιακών και σύγχρονων εμπορικών χρήσεων (π.χ. Ερμού-Αιόλου), αλλά και διαφορετικών εισοδηματικών στρωμάτων (π.χ. Κολωνάκι-Αλεξάνδρας). Δημόσιοι χώροι και κτίρια (π.χ. Ακαδημία), χώροι πρασίνου και εκκλησίες δεν εξετάστηκαν αφού δεν εμπίπτουν στο αντικείμενο της έρευνας. Συνολικά κωδικοποιήθηκαν 843 χώροι σε 10 οδικούς άξονες. Ο πίνακας 1 περιγράφει τους γεωγραφικούς τομείς που επελέγησαν και το πλήθος των οικοδομικών τετραγώνων (Ο.Τ.) που κωδικοποιήθηκαν ανά τομέα.

Πίνακας 1 Περιοχή καταγραφής χρήσεων γης

α/α	Οδός	Από	Έως	Πλήθος Ο.Τ.
1	Αλεξάνδρας	Κόνιαρη	Χαριλάου Τρικούπη	7
2	Ιπποκράτους	Πανεπιστημίου	Διδότου	4+4
3	Πανεπιστημίου	Τρικούπη	Βασ. Σοφίας	7+9
4	Σταδίου	Κοραή	Αμερικής	4+4
5	Ερμού	Καπνικαρέα	Σύνταγμα	5+7
6	Μητροπόλεως	Μνησικλέους	Σύνταγμα	6
7	Σόλωνος	Κανάρη	Μασσαλίας	7+7
8	Πατριάρχου Ιωακείμ	Κανάρη	Μαρασλή	7+4
9	Αιόλου	Μητροπόλεως	Ευριπίδου	7+6
10	Σούτσου	Βασ. Σοφίας	Αλεξάνδρας	6+6

2.3.2 Έρευνα μετακινήσεων

Για την αποτύπωση των χαρακτηριστικών μετακίνησης και των τάσεων σχετικά με το κίνημα «δεν πληρώνω» πραγματοποιήθηκε έρευνα δεδηλωμένων προτιμήσεων (καταβολή ή μη κομίστρου M.M.M.) και απόψεων (θετική-ουδέτερη-αρνητική) μέσω ειδικά διαμορφωμένου ερωτηματολογίου. Η έρευνα μετακινήσεων έγινε σε επιλεγμένα σημεία πλησίον των αρτηριών καταγραφής χρήσεων γης. Πραγματοποιήθηκε τυχαία δειγματοληψία στρωματοποιημένη ανά ώρα της ημέρας. Οι συνεντεύξεις κατανεμήθηκαν χρονικά εντός της ημέρας ώστε να συμπεριληφθούν όλοι οι σκοποί μετακίνησης (π.χ. εργασία, αναψυχή). Συνολικά, συμμετείχαν 300 πεζοί, οι οποίοι επιπλέον ερωτήθηκαν σχετικά με τα δημογραφικά τους στοιχεία (όπως ηλικία και φύλο) και τις συνήθειες των μετακινήσεών τους εντός της περιοχής μελέτης (π.χ. μέσο μεταφοράς). Στον πίνακα 2 παρουσιάζονται περιγραφικά στοιχεία του δημογραφικού προφίλ του δείγματος, αλλά και τα στοιχεία της μετακίνησης που πραγματοποιούσαν την ημέρα της συνέντευξης.

Πίνακας 2 Στατιστικά Στοιχεία Χαρακτηριστικών Δείγματος

Μεταβλητή	Τύπος	Στατιστικά Μεγέθη	Περιγραφή
φύλο ηλικία	δυναδική συνεχής	F(1)=45,67% M=35,5,SD=12,75 Max=77, Min=17	=1 αν άρρεν, =2 θήλυ σε έτη
απασχόληση	κατηγορική	F(1)= 12,67% F(2)= 8,00% F(3)= 6,33% F(4)= 11,33% F(5)= 38,33% F(6)= 21,67% F(7)=1,67%	=1 αν φοιτητής, =2 αν άνεργος, =3 αν συνταξιούχος, =4 αν εμπόριο, =5 αν εργασία γραφείου, =6 αν χειρωνακτική, =7 αν άλλο
ετήσιο εισόδημα	διατεταγμένη	F(1)=38,33% F(2)=58,67% F(3)=3,00%	=1 αν <10.000€, =2 αν 10 έως 40.000€, =3 αν >40.000€
ώρα συνέντευξης	κατηγορική	F(1)=33,33% F(2)=33,33% F(3)=33,33%	=1 αν 8-10, =2 αν 14-17, =3 αν 20-22
μέσο/μέσα μετακίνησης	κατηγορική	F(1)=45,33% F(2)=37,33% F(3)=4,67% F(4)=10,33% F(5)=1,67% F(6)=9,33% F(7)=7,67% F(8)=2,33%	=1 αν και μετρό, =2 αν και λεωφορείο, =3 αν και τραμ, =4 αν και βάρδη>10 λεπτά, =5 αν και ποδήλατο, =6 αν και ΙΧ, =7 αν και δίκυκλο, =8 αν και άλλο (ταξί)
αλλαγή μέσου προορισμός	ψευδομεταβλητή δυναδική	F(1)=18,67 % F(1)=30,67%	=1 αν ναι, =0 διαφορετικά =1 αν εντός κέντρου, =2 αν εκτός κέντρου
προορισμός	δυναδική	F(1)=78,33%	=1 αν εντός κέντρου, =2 αν εκτός κέντρου
διέλευση σκοπός μετακίνησης	ψευδομεταβλητή κατηγορική	F(1)=11,67% F(1)= 45,7% F(2)= 5,6% F(3)=29,2% F(4)= 4,1% F(5)=12,4% F(6)= 1,2% F(7)=0,9% F(8)=0,9%	=1 αν ναι, =0 διαφορετικά =1 αν εργασία, =2 αν σπουδές, =3 αν διασκέδαση, =4 αν ιατρική επίσκεψη, =5 αν αγορές, =6 αν άθληση, =7 αν πολιτικός, =8 αν άλλος
συχνότητα	διατεταγμένη	F(1)= 22,67% F(2)= 44,33% F(3)=28,67% F(4)=3,00 % F(5)=1,33%	=1 αν κάθε μέρα, =2 αν 5 ημέρες/εβδομάδα, =3 αν ~2 ημέρες/εβδομάδα, =4 αν ~1 φορά/μήνα, =5 αν <1 φορά/μήνα

F: συχνότητα, M: μέσος όρος, Min: ελάχιστο, Max: μέγιστο

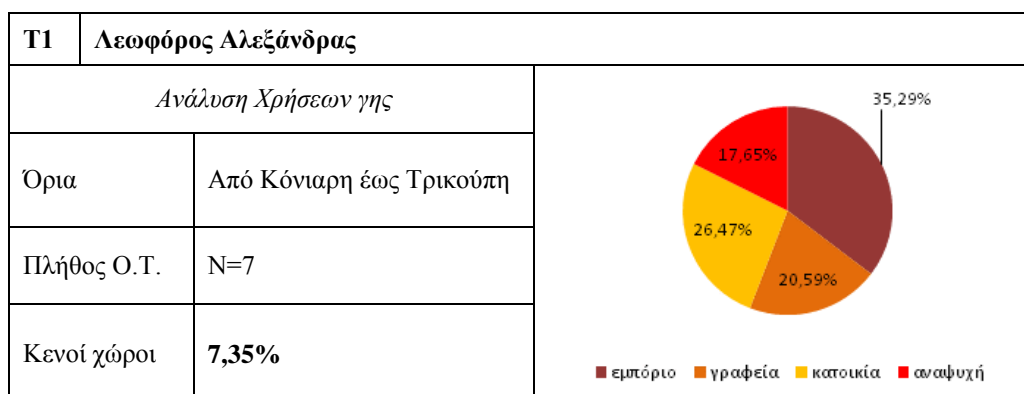
3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ

Στην ενότητα αυτή πραγματοποιείται ανάλυση των δεδομένων ανά θεωρούμενο τομέα. Για κάθε τομέα παρουσιάζεται καταρχήν ένας πίνακας συγκεντρωτικών στοιχείων καταγραφής χρήσεων γης. Στον πίνακα αυτό, αναγράφονται τα όρια της περιοχής ανάλυσης χρήσεων γης, το πλήθος των οικοδομικών τετραγώνων που μελετήθηκαν και το συνολικό ποσοστό των κενών χώρων (ανεξαρτήτως χρήσης) που κατεγράφησαν. Το ποσοστό αυτό δεν αναφέρεται σε επιφάνεια, αλλά σε αριθμό χώρων. Επίσης, ο πίνακας περιλαμβάνει γράφημα της κατανομής των οριζόντιων χρήσεων γης ανά κατηγορία: κατοικία, εμπόριο, αναψυχή, γραφεία. Στη συνέχεια παρατίθεται διάγραμμα κατανομής των κενών/ανενεργών χώρων ανά κατηγορία χρήσης γης. Σημειωτέον ότι η αντιστοίχιση γίνεται με βάση την πρότερη χρήση του κάθε χώρου. Η ανάλυση των μετακινήσεων παρουσιάζεται μέσω πίνακα, ο οποίος αναγράφει το ακριβές σημείο διενέργειας της έρευνας, αλλά και βασικά στοιχεία για το δείγμα των ερωτώμενων όπως ηλικία, φύλο, εισοδηματική κατηγορία, απασχόληση και σκοπό μετακίνησης. Σχετικώς με το ετήσιο εισόδημα, θεωρήθηκαν τρεις μόνο κατηγορίες: κάτω των 10.000 ευρώ, μεταξύ 10 και 40.000 ευρώ, άνω των 40.000 ευρώ. Σχετικώς με την ηλικία, δίδεται η μέση τιμή (AVG), η τυπική απόκλιση (SD), η ελάχιστη (min) και η μέγιστη τιμή (max). Για τις δε κατηγορικές μεταβλητές, δίδεται η συχνότητα (F) κάθε κατηγορίας σε ποσοστό. Επιπλέον, για κάθε τομέα παρατίθεται διάγραμμα αντιπαραβολής της άποψης των ερωτώμενων για το κίνημα «δεν πληρώνω» («θετική» – «ουδέτερη» - «αρνητική») και της σχετικής πρακτικής τους. Ως σχετική πρακτική νοείται το αν καταβάλουν κόμιστρο αστικών συγκοινωνιών «πάντοτε», «ενίοτε» ή «ποτέ». Η ανάλυση των δεδομένων ανά τομέα συνοδεύεται από σύντομη περιγραφή της περιοχής και των κυριότερων ευρημάτων. Αποπειράται –όπου και αν αυτό είναι εφικτό- ερμηνευτική διασύνδεση των ευρημάτων των δύο διακριτών αναλύσεων (χρήσεων γης και μετακινήσεων).

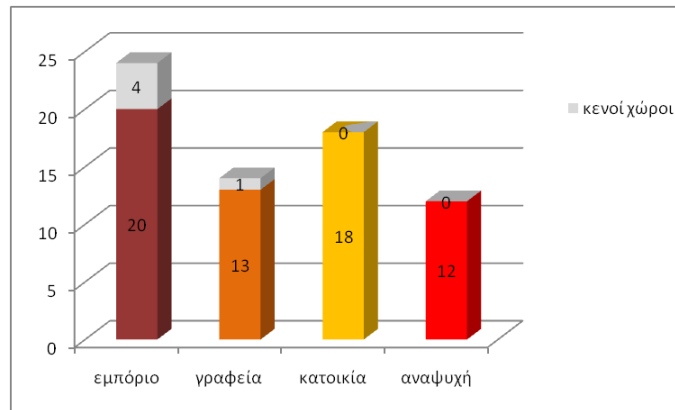
3.1 Τομέας 1: Αλεξάνδρας

Ο τομέας 1 χωροθετείται σε άξονα υψηλής κυκλοφορίας με εξαιρετικά καλή προσβασιμότητα Μ.Μ.Μ., η οποία υλοποιείται μέσω στάσης μετρό, αλλά και πλήθους διερχόμενων λεωφορειακών γραμμών. Επίσης, στα όρια του τομέα λειτουργεί νοσοκομείο, ενώ πλησίον υπάρχουν σημαντικές αθλητικές εγκαταστάσεις. Άλλωστε, 10% των μετακινούμενων δήλωσαν ως σκοπό της μετακίνησής τους τον αθλητισμό. Οι χρήσεις γης είναι μικτές με κυρίαρχη την εμπορική η οποία αντιστοιχεί στο 35,3% των καταγραφέντων χώρων. Παρόλα αυτά, μόνο 6,7% των μετακινούμενων είχαν αγοραστικό σκοπό. Το γεγονός αυτό αντικατοπτρίζεται και στο υψηλό ποσοστό των κενών χώρων καταστημάτων (17%). Αντίθετα οι χώροι αναψυχής και οι κατοικίες δεν φαίνεται να έχουν πληγεί από την κρίση. Εντυπωσιακά υψηλό φαίνεται το ποσοστό ανέργων και φοιτητών, το οποίο αθροιστικά αντιστοιχεί στο ¼ του δείγματος. Πρόκειται για ομάδες που έχουν έντονα πληγεί από την οικονομική κρίση. Αν και το 90% των συμμετεχόντων καταβάλλει συνήθως ή πάντα το κόμιστρο των Μ.Μ.Μ., θετική γνώμη για το κίνημα δεν πληρώνω εξέφρασε το 40%.

Πίνακας 3: Ανάλυση Χρήσεων Γης - Τ1



Εικόνα 2: Τομέας 1- Κενοί Χώροι

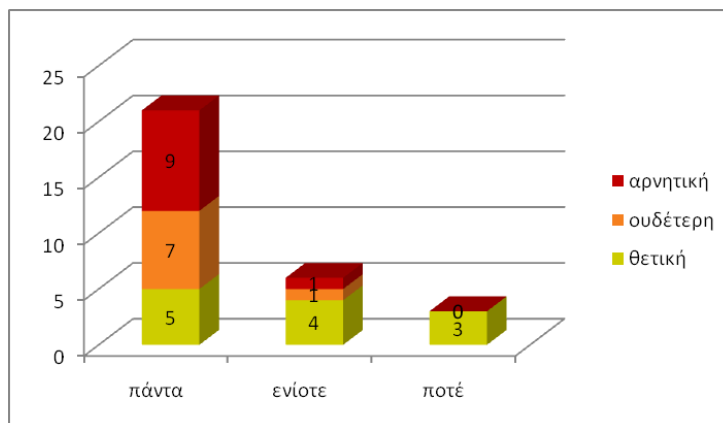


Πίνακας 4: Ανάλυση Μετακινήσεων - T1

T1		Λεωφόρος Αλεξάνδρας	
<i>Ανάλυση Μετακινήσεων</i>			
Σημείο	Σταθμός μετρό «Αμπελόκηποι»		
Στοιχεία Δείγματος	Σκοπός Μετακίνησης		
Μέγεθος	N=30		
Εισόδημα	F(1)=43% F(2)=57% F(3)=0%	=1 αν <10.000 ευρώ =2 αν μεταξύ 10 και 40.000 =3 αν >40.000 ευρώ	
Φύλο	F(1)=50% F(2)=50%	=1 αν άρρεν =2 αν θήλυ	
Ηλικία	AVG=31,8 Min=18	SD=9,3 Max=58	
Απασχόληση	F(1)=10,0% F(2)=16,7% F(3)=3,3% F(4)=30,0% F(5)=26,7% F(6)=19,0% F(7)=3,3%	=1 αν σπουδές =2 αν ανεργία =3 αν σύνταξη =4 αν εμπόριο =5 αν εργασία γραφείου =6 αν χειρωνακτική εργασία =7 αν άλλο	

Σκοπός Μετακίνησης	Ποσοστό
εργασία	46,67%
σπουδές	6,67%
αναψυχή	30,00%
αγορές	6,67%
αθλητισμός	10,00%

Εικόνα 3: Τομέας 1- Κίνημα "δεν πληρώνω"



3.2 Τομέας 2: *Ιπποκράτους*

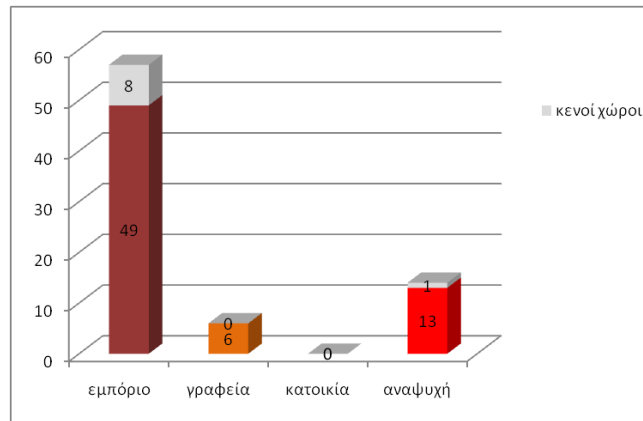
Ο τομέας 2 χωροθετείται επί της οδού Ιπποκράτους η οποία είναι συλλεκτήρια οδός και επί της οποίας λειτουργεί λεωφορειολωρίδα. Το τμήμα που εξετάστηκε βρίσκεται στο κέντρο της Αθήνας, περιλαμβάνει τη μία όψη της Εθνικής Βιβλιοθήκης και αντιστοιχεί σε υψηλές αξίες γης. Στην περιοχή δεν υπάρχουν κατοικίες, αλλά πρωτίστως εμπορικοί χώροι εκ των οποίων 14% παραμένουν κενοί. Ωστόσο, οι μετακινούμενοι έχουν σε συντριπτικό ποσοστό (63%) ως σκοπό την εργασία και όχι τις αγορές. Ειδικότερα, 43% απασχολούνται σε γραφεία, ενώ 30% σε χειρωνακτικές εργασίες. Το μέσο εισόδημα εμφανίζεται αρκετά υψηλό σε σύγκριση με άλλους τομείς και το ποσοστό της ανεργίας εξαιρετικά χαμηλό (3,3%). Εν γένει, φαίνεται πως οι μετακινούμενοι στην περιοχή δεν έχουν σημαντικά πληγεί από την κρίση. Στον τομέα αυτό καταγράφεται ένα από τα υψηλότερα ποσοστά αρνητικής γνώμης για το κίνημα «δεν πληρώνω» (27%). Ακόμη και μεταξύ των ερωτηθέντων οι οποίοι «ενίστε» καταβάλλουν το κόμιστρο των Μ.Μ.Μ., το 50% δήλωσε ενάντιο στο κίνημα «δεν πληρώνω».

Πίνακας 5: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T2

T2	Οδός Ιπποκράτους	
	<i>Ανάλυση Χρήσεων γης</i>	
Όρια	Από Πανεπιστημίου έως Διδότου	
Πλήθος Ο.Τ.	N=8	
Κενοί χώροι	11,69%	

■ εμπόριο	■ γραφεία	■ κατοικία	■ αναψυχή
-----------	-----------	------------	-----------

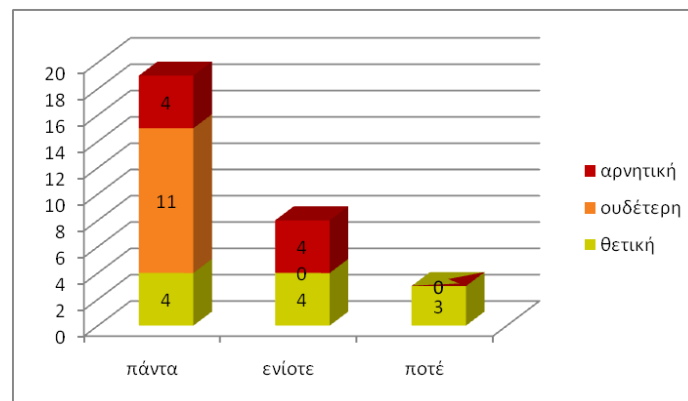
Εικόνα 4: Τομέας 2- Κενοί Χώροι



Πίνακας 6: Ανάλυση Μετακινήσεων - T2

T2		Οδός Ιπποκράτους	
<i>Ανάλυση Μετακινήσεων</i>			
Σημείο	Ιπποκράτους και Σόλωνος		
Στοιχεία Δείγματος		Σκοπός Μετακίνησης	
Μέγεθος	N=30		
Εισόδημα	F(1)=30% F(2)=67% F(3)=3%	=1 αν <10.000 ευρώ =2 αν μεταξύ 10 και 40.000 =3 αν >40.000 ευρώ	
Φύλο	F(1)=43% F(2)=57%	=1 αν άρρεν =2 αν θήλυ	
Ηλικία	AVG=34,2 Min=22	SD=13,1 Max=77	
Απασχόληση	F(1)=6,7% F(2)=3,3% F(3)=6,7% F(4)=10,0% F(5)=43,3% F(6)=30,0% F(7)=0,0%	=1 αν σπουδές =2 αν ανεργία =3 αν σύνταξη =4 αν εμπόριο =5 αν εργασία γραφείου =6 αν χειρωνακτική εργασία =7 αν άλλο	

Εικόνα 5: Τομέας 2- Κίνημα "δεν πληρώνω"

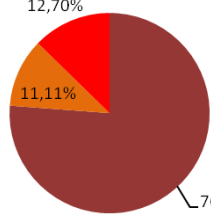


3.3 Τομέας 3: Πανεπιστημίου

Ο τομέας αυτός χωροθετείται επί κεντρικής αρτηρίας του κέντρου της πόλης με υψηλή κυκλοφορία, αλλά και εξαιρετική συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση μέσω μετρό και λεωφορείων. Περιλαμβάνει πλήθος ιστορικών κτιρίων και κρατικών υπηρεσιών όπως το Νομισματικό Μουσείο, η Τράπεζα της Ελλάδος και το Συμβούλιο της Επικρατείας. Σημειωτέον ότι οι αξίες γης είναι από τις υψηλότερες της Αθήνας. Κυρίαρχη χρήση είναι η εμπορική, ενώ έπονται οι χώροι γραφείων και αναψυχής. το ποσοστό των κενών χώρων είναι εξαιρετικά χαμηλό (6,4%) και αφορά μόνο στα εμπορικά καταστήματα. Επικρατέστεροι σκοποί μετακίνησης στην περιοχή φαίνεται να είναι η εργασία (50%) και οι αγορές (30%). Παρά το σημαντικό ποσοστό των μετακινήσεων με σκοπό τις αγορές, οι ερωτηθέντες δεν φαίνεται να ανήκουν σε υψηλά εισοδηματικά στρώματα. Αξιοσημείωτο είναι το ποσοστό των συνταξιούχων που ανέρχεται στο 10% του δείγματος. Το ποσοστό των ατόμων που δήλωσαν θετική γνώμη για το κίνημα «δεν πληρώνω» εμφανίζεται εξαιρετικό υψηλό και υπερβαίνει το 63%. Παρόλα αυτά, μόνο το 10% των μετακινούμενων δεν καταβάλλει ποτέ κόμιστρο στα Μ.Μ.Μ. ενώ το 53% καταβάλλει πάντοτε το κόμιστρο.

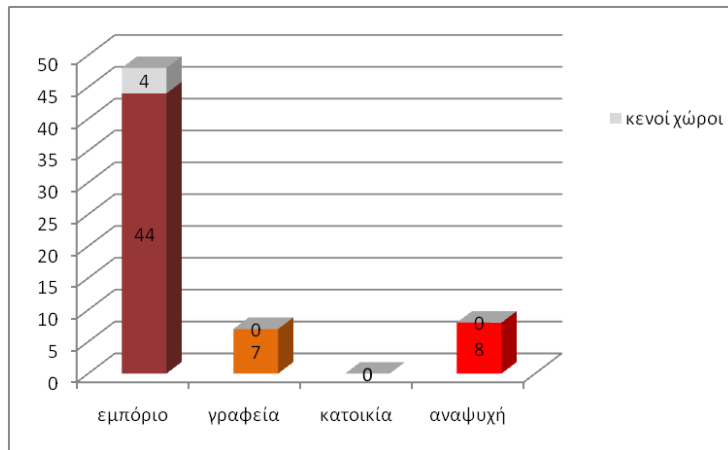
Πίνακας 7: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T3

T3		Λεωφόρος Πανεπιστημίου	
<i>Ανάλυση Χρήσεων γης</i>			
Όρια	Από Τρικούπη έως Βασιλίσσης Σοφίας		
Πλήθος Ο.Τ.	N=16		
Κενοί χώροι	6,35%		



■ εμπόριο ■ γραφεία ■ κατοικία ■ αναψυχή

Εικόνα 6: Τομέας 3- Κενοί Χώροι

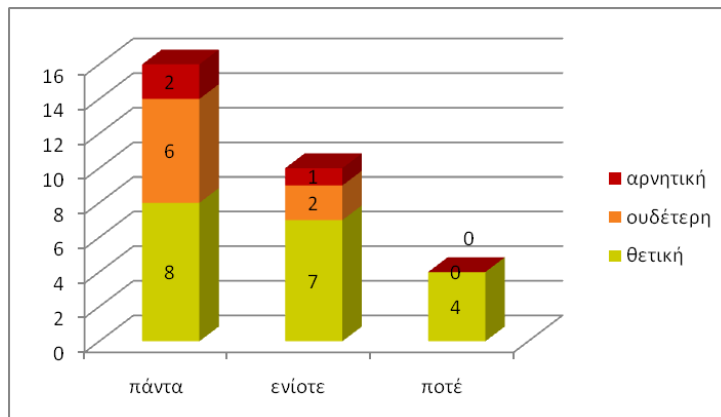


Πίνακας 8: Ανάλυση Μετακινήσεων - T3

T3 Λεωφόρος Πανεπιστημίου	
Ανάλυση Μετακινήσεων	
Σημείο	Σύνταγμα- προς Πανεπιστημίου
Στοιχεία Δείγματος	Σκοπός Μετακίνησης
Μέγεθος	N=30
Εισόδημα	F(1)= 52% F(2)=48% F(3)=0% =1 αν <10.000 ευρώ =2 αν μεταξύ 10 και 40.000 =3 αν >40.000 ευρώ
Φύλο	F(1)=50% F(2)=50% =1 αν άρρεν =2 αν θήλυ
Ηλικία	AVG=39,5 SD=16,2 Min=17 Max=76
Απασχόληση	F(1)=10,0% F(2)=6,7% F(3)= 10,0% F(4)=16,7% F(5)=43,3% F(6)=10,0% F(7)=3,3% =1 αν σπουδές =2 αν ανεργία =3 αν σύνταξη =4 αν εμπόριο =5 αν εργασία γραφείου =6 αν χειρωνακτική εργασία =7 αν άλλο

Σκοπός Μετακίνησης	Ποσοστό
εργασία	50,00%
σπουδές	3,33%
αναψυχή	30,00%
αγορές	3,33%
ιατρικός	3,33%
αθλητισμός	6,67%
άλλος	3,33%

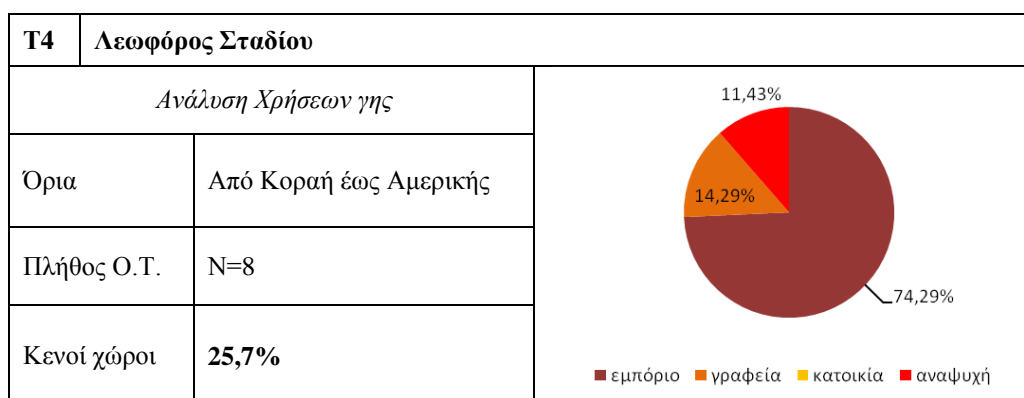
Εικόνα 7: Τομέας 3- Κίνημα "δεν πληρώνω"



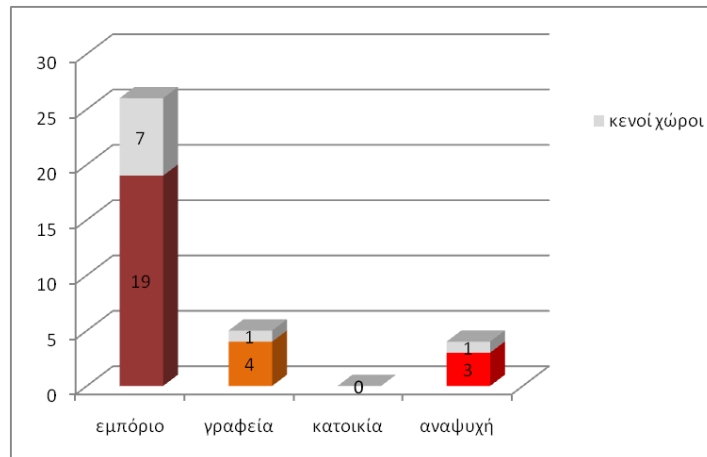
3.4 Τομέας 4: Σταδίου

Ο τομέας 4 εκτείνεται επί της οδού Σταδίου, η οποία αποτελεί κεντρική αρτηρία υψηλής κυκλοφορίας και εξυπηρετείται από πλήθος Μ.Μ.Μ. συμπεριλαμβανομένου και του μετρό (στάση «Πανεπιστήμιο»). Το εμπόριο αποτελεί την κυρίαρχη χρήση των χώρων που κατεγράφησαν. Τα γραφεία αντιστοιχούν στο 14% των χρήσεων, ενώ δεν υπάρχουν κατοικίες σε ισόγειους χώρους. Στον τομέα αυτό παρατηρείται το υψηλότερο ποσοστό κενών χώρων το οποίο, επιπλέον, αφορά σε όλες τις χρήσεις. Ειδικότερα, ένας στους τέσσερις χώρους παραμένει ανεκμετάλλετος. Το εύρημα αυτό δεν είναι αναμενόμενο δεδομένου ότι επί της οδού Πανεπιστημίου (τομέας 3) το αντίστοιχο ποσοστό είναι μόλις 6% και χρήζει περαιτέρω διερεύνησης. Αρκετοί μετακινούμενοι είχαν ως σκοπό την αναψυχή, αλλά οι περισσότεροι είχαν ως σκοπό την εργασία. Εξ αυτών 43% απασχολούνται σε γραφεία, μόλις 7% σε εμπορικά καταστήματα και 37% σε χειρωνακτικές εργασίες. Το μέσο δηλωθέν εισόδημα είναι από τα υψηλότερα. Το ποσοστό των ερωτηθέντων που καταβάλλουν πάντοτε το κόμιστρο στα Μ.Μ.Μ. ανέρχεται σε 77%, ενώ οι απόψεις για το κίνημα «δεν πληρώνω» είναι ισόρροπα καταμερισμένες.

Πίνακας 9: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T4



Εικόνα 8: Τομέας 4- Κενοί Χώροι

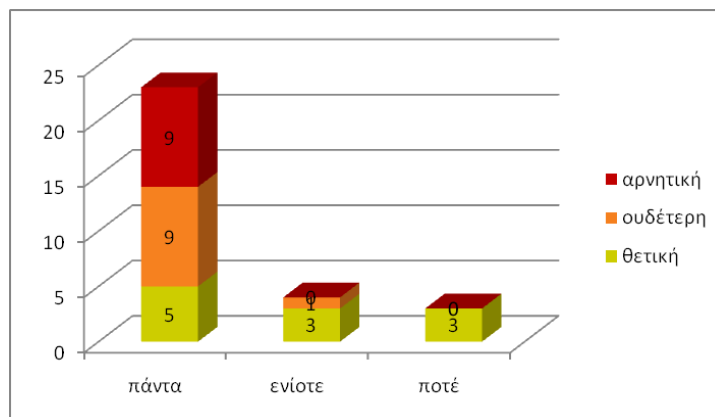


Πίνακας 10: Ανάλυση Μετακινήσεων - T4

T4		Λεωφόρος Σταδίου	
<i>Ανάλυση Μετακινήσεων</i>			
Σημείο	Κοραή- έξοδος μετρό		
Στοιχεία Δείγματος	Σκοπός Μετακίνησης		
Μέγεθος	N=30		
Εισόδημα	F(1)=30% F(2)=70% F(3)=0%	=1 αν <10.000 ευρώ =2 αν μεταξύ 10 και 40.000 =3 αν >40.000 ευρώ	
Φύλο	F(1)=43% F(2)=57%	=1 αν άρρεν =2 αν θήλυ	
Ηλικία	AVG=34,3 Min=21	SD=10,8 Max=72	
Απασχόληση	F(1)=3,3% F(2)=6,7% F(3)=3,3% F(4)=6,7% F(5)=43,3% F(6)=36,7% F(7)=0,0%	=1 αν σπουδές =2 αν ανεργία =3 αν σύνταξη =4 αν εμπόριο =5 αν εργασία γραφείου =6 αν χειρωνακτική εργασία =7 αν άλλο	

- εργασία
- σπουδές
- αναψυχή
- αγορές
- ιατρικός

Εικόνα 9: Τομέας 4- Κίνημα "δεν πληρώνω"

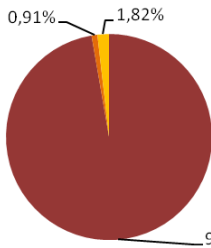


3.5 Τομέας 5: Ερμού

Η πεζοδρομημένη οδός Ερμού αποτελεί τον κεντρικό εμπορικό δρόμο του κέντρου της Αθήνας με το ποσοστό των εμπορικών χρήσεων να υπερβαίνει το 92%. Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση πραγματοποιείται πρωτίστως μέσω του Σταθμού «Σύνταγμα» στον οποίο συναντώνται δύο γραμμές μετρό. Οι κενοί χώροι δεν είναι πολλοί και ανέρχονται στο 10% των κατεγραφέντων χώρων. Οι μετακινούμενοι στην περιοχή δηλώνουν πολύ υψηλό εισόδημα και μεγάλο μέσο όρο ηλικίας συγκριτικά με άλλους τομείς. Οι περισσότεροι εξ αυτών έχουν ως σκοπό μετακίνησης την εργασία, ενώ έπονται οι αγορές και η αναψυχή. Η έρευνα διενεργήθηκε την περίοδο συγκέντρωσης «αγανακτισμένων πολιτών» επί της Πλατείας Συντάγματος. 10% των ερωτηθέντων δήλωσαν ως σκοπό μετακίνησης τους τη συμμετοχή τους σε διαδικασίες πολιτικής διαμαρτυρίας. Επιπλέον, εντυπωσιακά υψηλό είναι το ποσοστό του δείγματος που απασχολείται σε χειρωνακτικές εργασίες (άνω του 43%). Συνολικά, ο τομέας αυτός αποτελεί σημαντικό κόμβο με αποτέλεσμα τα χαρακτηριστικά των διερχόμενων ατόμων να μην παρουσιάζουν ομοιομορφία. Αρνητική άποψη για το κίνημα «δεν πληρώνω» εξέφρασαν μόλις 6,7% των ερωτηθέντων. Παρόλα αυτά, το 63% καταβάλλει πάντοτε το προβλεπόμενο κόμιστρο για μετακίνηση με Μ.Μ.Μ.

Πίνακας 11: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T5

T5		Οδός Ερμού	
<i>Ανάλυση Χρήσεων γης</i>			
Όρια	Από Καπνικαρέα έως Σύνταγμα		
Πλήθος Ο.Τ.	N=12		
Κενοί χώροι	10,0%		



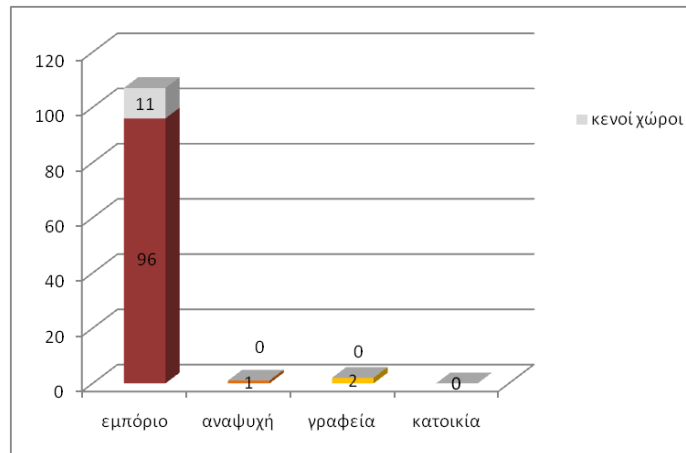
0,91%

1,82%

97,27%

■ εμπόριο ■ αναψυχή ■ γραφεία ■ κατοικία

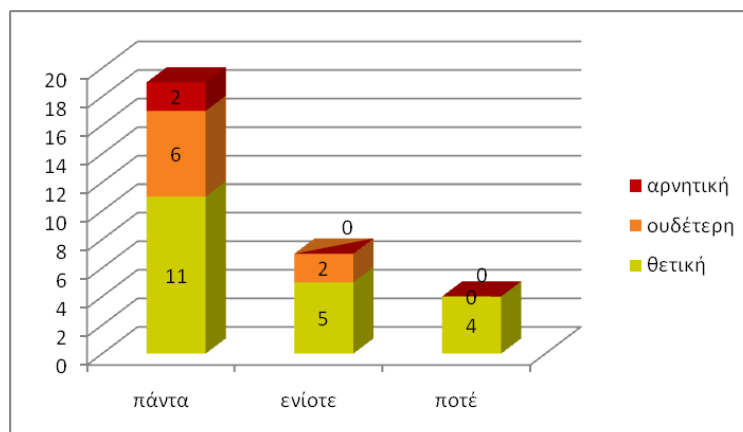
Εικόνα 10: Τομέας 5- Κενοί Χώροι



Πίνακας 12: Ανάλυση Μετακινήσεων - T5

T5		Οδός Ερμού	
<i>Ανάλυση Μετακινήσεων</i>			
Σημείο	Πλατεία Συντάγματος - Ερμού		
Στοιχεία Δείγματος	Σκοπός Μετακίνησης		
Μέγεθος	N=30		
Εισόδημα	F(1)= 33% F(2)=60% F(3)=7%	=1 αν <10.000 ευρώ =2 αν μεταξύ 10 και 40.000 =3 αν >40.000 ευρώ	
Φύλο	F(1)=43% F(2)=57%	=1 αν άρρεν =2 αν θήλυ	
Ηλικία	AVG=38,4 Min=19	SD=14,1 Max=67	
Απασχόληση	F(1)=10,0% F(2)=3,3% F(3)=6,7% F(4)=6,7% F(5)=30,0% F(6)=43,3% F(7)=0,0%	=1 αν σπουδές =2 αν ανεργία =3 αν σύνταξη =4 αν εμπόριο =5 αν εργασία γραφείου =6 αν χειρωνακτική εργασία =7 αν άλλο	

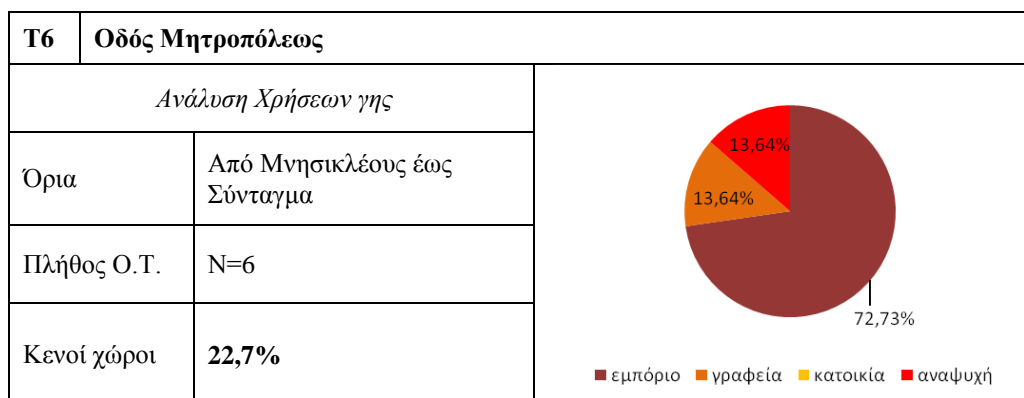
Εικόνα 11: Τομέας 5- Κίνημα "δεν πληρώνω"



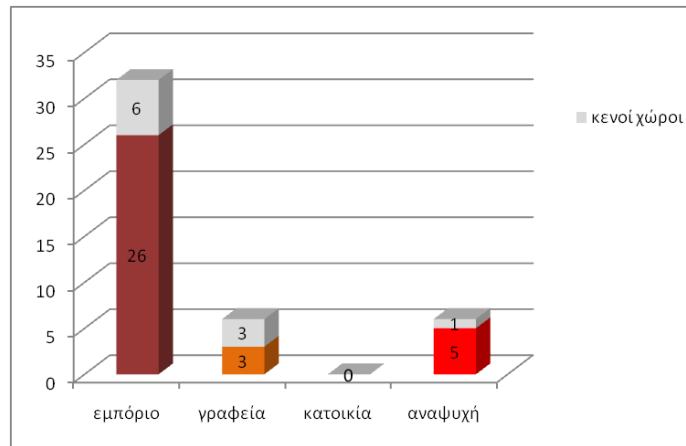
3.6 Τομέας 6: *Μητροπόλεως*

Η οδός Μητροπόλεως λειτουργεί ως συλλεκτήρια οδός και συνδέει τις πλατείες Συντάγματος και Μοναστηρακίου. Αν και χωροθετείται εντός του εμπορικού τριγώνου (εμπορικές χρήσεις 73%), η οδός Μητροπόλεως έχει ιδιαίτερο χαρακτήρα. Ειδικότερα, χαρακτηρίζεται τόσο από την ύπαρξη κρατικών και δημόσιων χώρων γραφείων, όσο και από τη λειτουργία της Μητρόπολης Αθηνών. Επιπλέον, είναι ιδιαίτερη τουριστική με αποτέλεσμα την ύπαρξη ξενοδοχείων και χώρων αναψυχής. Το ποσοστό των κενών χώρων εμφανίζεται ιδιαίτερα υψηλό (22,7%) και αφορά τόσο στις εμπορικές χρήσεις, όσο και σε χώρους γραφείων. Επισημαίνεται ότι η μεταφορά του Υπουργείου Παιδείας και Θρησκευμάτων από την οδό Μητροπόλεως σε περιοχή εκτός κέντρου έχει επιδράσει καταλυτικά στην περιοχή και ενδεχομένως εξηγεί το προηγούμενο εύρημα. Το ποσοστό των μετακινούμενων που δήλωσαν ως σκοπό τις αγορές είναι χαμηλό (μόλις 3%). Ένας στους δύο ερωτηθέντες ήταν εν μέσω της μετάβασής τους στο χώρο εργασίας, ενώ ένας στους τρεις δήλωσαν ως σκοπό την αναψυχή. Εξαιρετικά υψηλό εμφανίζεται το ποσοστό των φοιτητών (23%), καθώς οι χώροι αναψυχής της περιοχής προσελκύουν νεολαία. Ακόμη, μεγάλο ποσοστό των μετακινούμενων είναι άνεργοι (17%). Άλλωστε, το ποσοστό της ανεργίας μεταξύ των νέων είναι πολύ υψηλό. Αρνητική άποψη για το κίνημα «δεν πληρώνω» εξέφρασε περίπου ένας στους τρεις ερωτηθέντες. Τέλος, το ποσοστό των ατόμων που πληρώνουν πάντοτε το κόμιστρο των αστικών συγκοινωνιών είναι το μέγιστο που κατεγράφη και ανέρχεται σε 80%.

Πίνακας 13: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T6



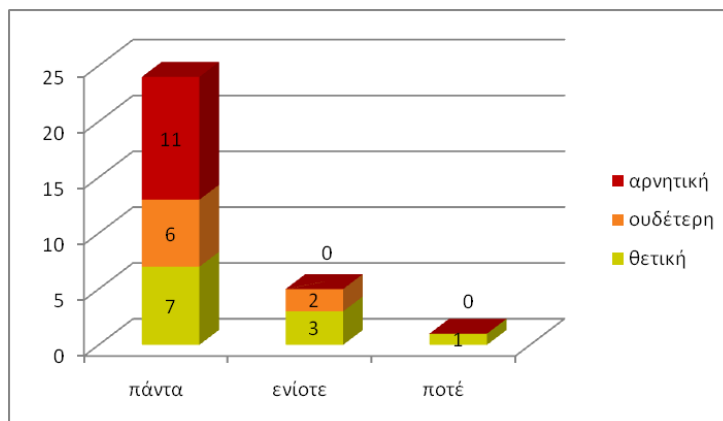
Εικόνα 12: Τομέας 6- Κενοί Χώροι



Πίνακας 14: Ανάλυση Μετακινήσεων - T6

T6		Οδός Μητροπόλεως	
<i>Ανάλυση Μετακινήσεων</i>			
Σημείο	Πλατεία Συντάγματος – Μητροπόλεως		
Στοιχεία Δείγματος		Σκοπός Μετακίνησης	
Μέγεθος	N=30		
Εισόδημα	F(1)= 50% F(2)=47% F(3)=3%	=1 αν <10.000 ευρώ =2 αν μεταξύ 10 και 40.000 =3 αν >40.000 ευρώ	
Φύλο	F(1)=47% F(2)=53%	=1 αν άρρεν =2 αν θήλυ	
Ηλικία	AVG=35,4 Min=17	SD=14,4 Max=75	
Απασχόληση	F(1)=23,3% F(2)=16,7% F(3)=6,7% F(4)=3,3% F(5)=26,7% F(6)=20,0% F(7)=3,3%	=1 αν σπουδές =2 αν ανεργία =3 αν σύνταξη =4 αν εμπόριο =5 αν εργασία γραφείου =6 αν χειρωνακτική εργασία =7 αν άλλο	

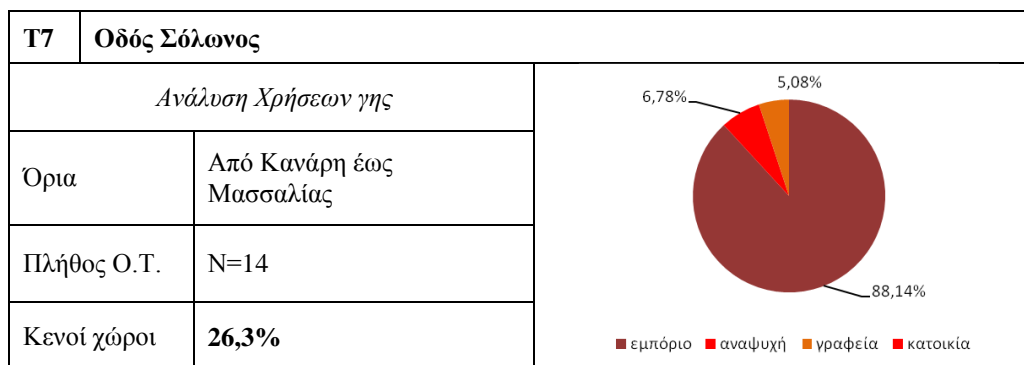
Εικόνα 13: Τομέας 6- Κίνημα "δεν πληρώνω"



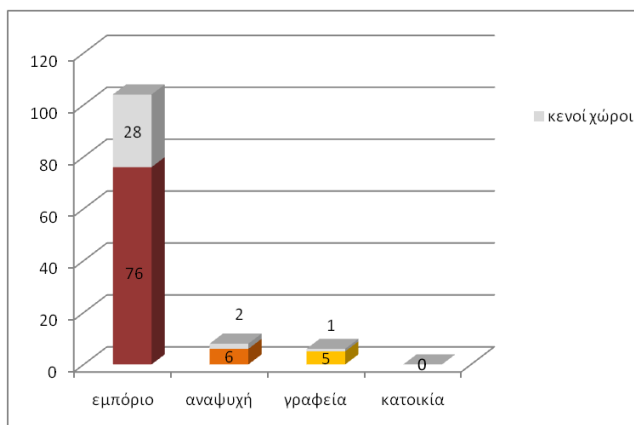
3.7 Τομέας 7: Σόλωνος

Η οδός Σόλωνος είναι συλλεκτήρια οδός, η οποία εξυπηρετεί υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους. Η κεντρική αφετηρία λεωφορείων της Ακαδημίας βρίσκεται πολύ κοντά στα όρια του τομέα 7 με αποτέλεσμα πολλοί μετακινούμενοι στην περιοχή να εξυπηρετούνται από λεωφορειακές γραμμές. Η οδός Σόλωνος είναι κατεξοχήν εμπορική (88%), αλλά φιλοξενεί και πολλούς χώρους γραφείων. Ο χαρακτήρας της επηρεάζεται σημαντικά από τη λειτουργία της Νομικής Σχολής, η οποία αποτελεί πόλο έλξης μεγάλου αριθμού φοιτητών σε καθημερινή βάση. Πράγματι, 26% των ερωτηθέντων δήλωσαν φοιτητές, ενώ 10% των μετακινούμενων είχαν ως σκοπό την παρακολούθηση μαθημάτων. Το ποσοστό των κενών χώρων εμφανίζεται εξαιρετικά υψηλό (26%) και αφορά σχεδόν αποκλειστικά τα εμπορικά καταστήματα. Το εύρημα αυτό έρχεται σε αντίθεση με το υψηλό ποσοστό των μετακινούμενων με στόχο τις αγορές (20%). Ενδεχομένως, η ζήτηση να μην έχει μειωθεί, αλλά τα αυξημένα έξοδα (κυρίως των ενοικίων) να καθιστούν μη βιώσιμες μικρές εμπορικές επιχειρήσεις, οι οποίες δραστηριοποιούνταν στην περιοχή. Μόνο ένας στους δύο ερωτηθέντες δήλωσε ότι πληρώνει πάντοτε το εισιτήριο των αστικών συγκοινωνιών, αν και το 23% δήλωσε ότι έχει αρνητική γνώμη για το κίνημα «δεν πληρώνω».

Πίνακας 15: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T7



Εικόνα 14: Τομέας 7- Κενοί Χώροι

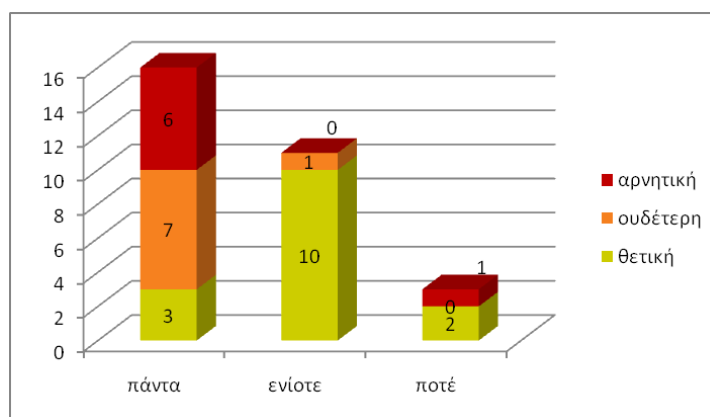


Πίνακας 16: Ανάλυση Μετακινήσεων - T7

T7		Οδός Σόλωνος	
<i>Ανάλυση Μετακινήσεων</i>			
Σημείο	Ακαδημίας- αφετηρία λεωφορείων		
Στοιχεία Δείγματος	Σκοπός Μετακίνησης		
Μέγεθος	N=30		
Εισόδημα	F(1)= 50% F(2)=47% F(3)=3%	=1 αν <10.000 ευρώ =2 αν μεταξύ 10 και 40.000 =3 αν >40.000 ευρώ	
Φύλο	F(1)=57% F(2)=43%	=1 αν άρρεν =2 αν θήλυ	
Ηλικία	AVG=32,5 Min=19	SD=11,2 Max=72	
Απασχόληση	F(1)=26,7% F(2)=10,0% F(3)=3,3% F(4)=10,0% F(5)=46,7% F(6)=33,3% F(7)=0,0%	=1 αν σπουδές =2 αν ανεργία =3 αν σύνταξη =4 αν εμπόριο =5 αν εργασία γραφείου =6 αν χειρωνακτική εργασία =7 αν άλλο	

- εργασία
- αναψυχή
- αγορές
- ιατρικός
- σπουδές

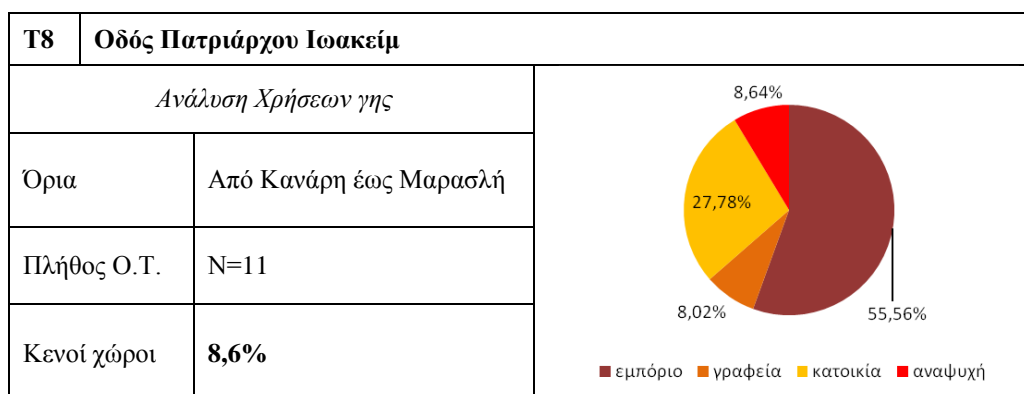
Εικόνα 15: Τομέας 7- Κίνημα "δεν πληρώνω"



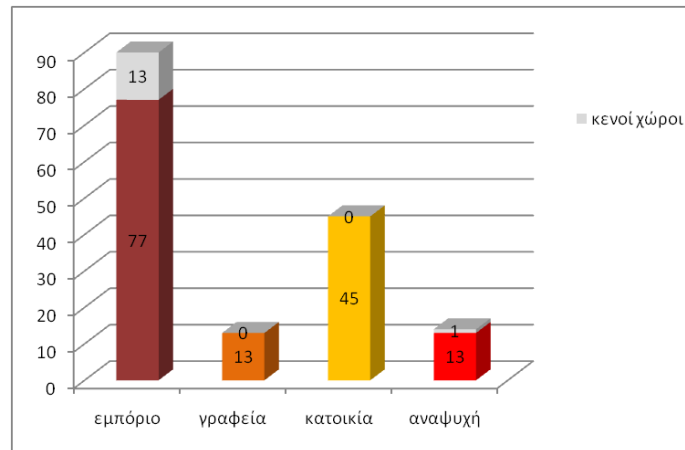
3.8 Τομέας 8: Πατριάρχου Ιωακείμ

Η οδός Πατριάρχου Ιωακείμ είναι συλλεκτήρια και δεν εξυπηρετείται επαρκώς από τη συγκοινωνία. Ωστόσο, οι αξίες γης είναι παραδοσιακά από τις υψηλότερες της Αθήνας. Οι ισόγειοι χώροι χρησιμοποιούνται πρωτίστως για εμπορικές χρήσεις (56%), αλλά και ως χώροι αναψυχής (9%). Το ένα τρίτο των χώρων που κατεγράφησαν είναι κατοικίες πολυτελούς κατασκευής. Συνολικά, μόνο το 8,6% των χώρων ήταν κενοί κατά την απογραφή και επρόκειτο σχεδόν αποκλειστικά για χώρους καταστημάτων. Εν γένει, η περιοχή δεν φαίνεται να έχει σημαντικά επηρεαστεί από την κρίση. Εντυπωσιακά υψηλό εμφανίζεται το ποσοστό των ερωτηθέντων που δήλωσαν ως σκοπό της μετακίνησής τους την αναψυχή (47%). Οι αγορές αποτελούν το σκοπό μόνο 13% των μετακινήσεων. Το εισόδημα των μετακινούμενων είναι υψηλά συγκριτικά με άλλους τομείς, ενώ πρόκειται σε μεγάλο βαθμό για γυναίκες που εργάζονται σε γραφεία. Υψηλό είναι επίσης και το ποσοστό των φοιτητών. Ο τομέας αυτός παρουσιάζει το υψηλότερο ποσοστό ατόμων που καταβάλλουν πάντοτε το κόμιστρο στα Μ.Μ.Μ. (80%). Παρόλα αυτά, ένας στους δύο ερωτηθέντες εξέφρασαν θετική γνώμη για το κίνημα «δεν πληρώνω».

Πίνακας 17: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T8



Εικόνα 16: Τομέας 8- Κενοί Χώροι

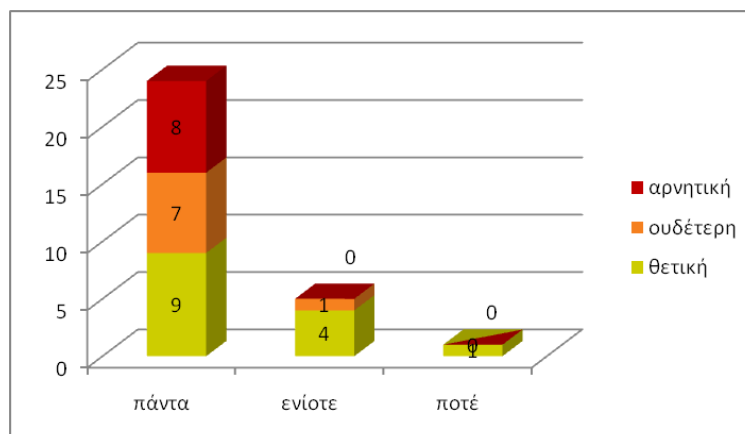


Πίνακας 18: Ανάλυση Μετακινήσεων - T8

T8		Οδός Πατριάρχου Ιωακείμ	
<i>Ανάλυση Μετακινήσεων</i>			
Σημείο	Πλατεία Κολωνακίου		
Στοιχεία Δείγματος	Σκοπός Μετακίνησης		
Μέγεθος	N=30		
Εισόδημα	F(1)= 23% F(2)=77% F(3)=0%	=1 αν <10.000 ευρώ =2 αν μεταξύ 10 και 40.000 =3 αν >40.000 ευρώ	
Φύλο	F(1)=33% F(2)=67%	=1 αν άρρεν =2 αν θήλυ	
Ηλικία	AVG=34,3 Min=22	SD=11,2 Max=68	
Απασχόληση	F(1)=13,3% F(2)=6,7% F(3)=3,3% F(4)=6,7% F(5)=50,0% F(6)=16,7% F(7)=3,3%	=1 αν σπουδές =2 αν ανεργία =3 αν σύνταξη =4 αν εμπόριο =5 αν εργασία γραφείου =6 αν χειρωνακτική εργασία =7 αν άλλο	

- εργασία
- ιατρικός
- αναψυχή
- αγορές

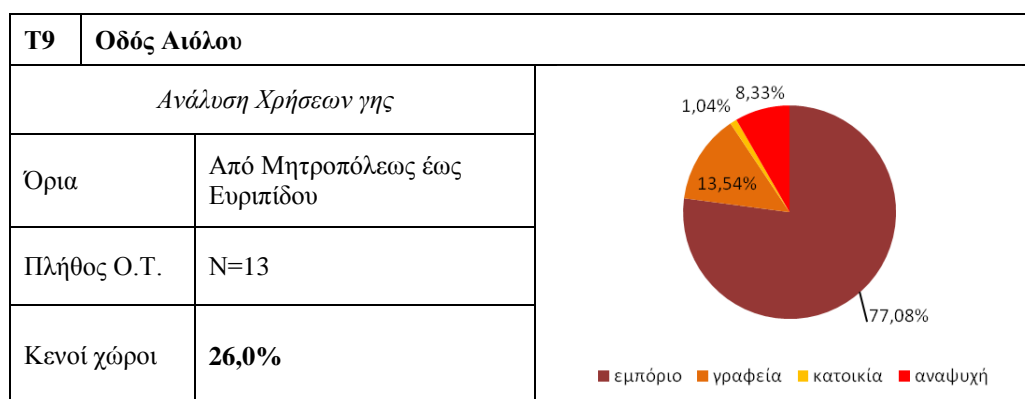
Εικόνα 17: Τομέας 8- Κίνημα "δεν πληρώνω"



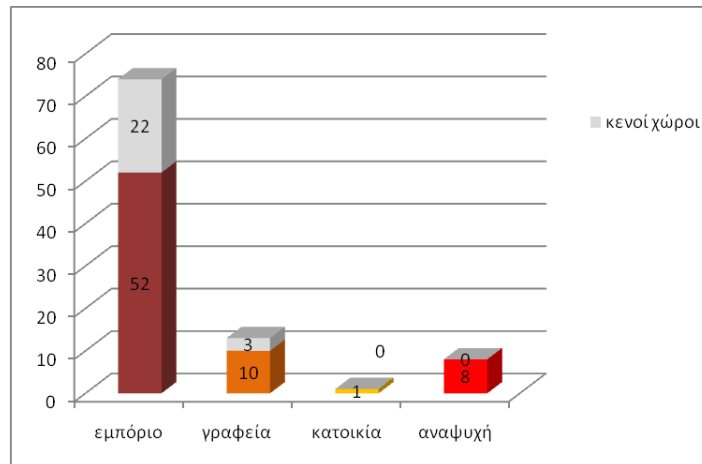
3.9 Τομέας 9: Αιόλου

Η οδός Αιόλου σε μεγάλο τμήμα της είναι πεζόδρομος. Αποτελεί οδό με πλήθος εμπορικών καταστημάτων (77%), τα οποία παραδοσιακά απευθύνονται σε χαμηλά εισοδηματικά στρώματα. Ωστόσο, το τελευταίο διάστημα λειτουργούν νυχτερινοί χώροι αναψυχής (8%), οι οποίοι ελκύουν πελάτες όλων των εισοδηματικών στρωμάτων. Το ποσοστό των κενών χώρων είναι πολύ υψηλό (26%) και αφορά πρωτίστως σε εμπορικά καταστήματα και δευτερευόντως σε χώρους γραφείων. Το 23% των μετακινούμενων δήλωσαν ως σκοπό της μετακίνησής τους την κατανάλωση. Επομένως, η ζήτηση για κατανάλωση καταγράφεται ως σημαντική. Επομένως, το μεγάλο ποσοστό κενών χώρων ίσως να αποδίδεται στη γενικότερη μείωση της αγοραστικής δύναμης και τη συνεπακόλουθη μείωση της κατ' άτομο κατανάλωσης. Ένα ενδιαφέρον εύρημα είναι σχεδόν καθολική αποδοχή του κινήματος «δεν πληρώνω» από τους μετακινούμενους στον τομέα 9. Ειδικότερα, θετική γνώμη εξέφρασε το 97% των ερωτηθέντων. Παρόλα αυτά, μόνο το 10% αρνείται πάντοτε να καταβάλει το κόμιστρο των αστικών συγκοινωνιών.

Πίνακας 19: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T9



Εικόνα 18: Τομέας 9- Κενοί Χώροι

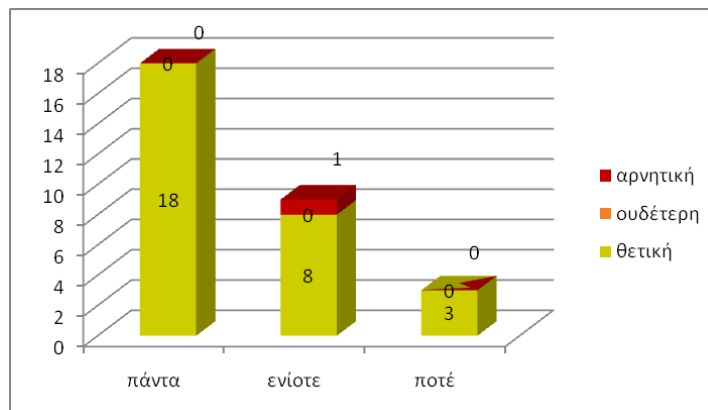


Πίνακας 20: Ανάλυση Μετακινήσεων - T9

T9		Οδός Αιόλου	
<i>Ανάλυση Μετακινήσεων</i>			
Σημείο	Αιόλου - Μητροπόλεως		
Στοιχεία Δείγματος		Σκοπός Μετακίνησης	
Μέγεθος	N=30		
Εισόδημα	F(1)= 45% F(2)=55% F(3)=0%	=1 αν <10.000 ευρώ =2 αν μεταξύ 10 και 40.000 =3 αν >40.000 ευρώ	
Φύλο	F(1)=37% F(2)=63%	=1 αν άρρεν =2 αν θήλυ	
Ηλικία	AVG=36,3 Min=21	SD=13,0 Max=63	
Απασχόληση	F(1)=10,3% F(2)=3,5% F(3)=10,3% F(4)=13,8% F(5)=31,0% F(6)=27,6% F(7)=3,5%	=1 αν σπουδές =2 αν ανεργία =3 αν σύνταξη =4 αν εμπόριο =5 αν εργασία γραφείου =6 αν χειρωνακτική εργασία =7 αν άλλο	

Σκοπός Μετακίνησης	Ποσοστό
εργασία	40,00%
σπουδές	3,33%
αναψυχή	30,00%
αγορές	23,33%
ιατρικός	3,33%

Εικόνα 19: Τομέας 9- Κίνημα "δεν πληρώνω"

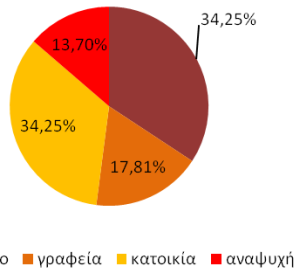


3.10 Τομέας 10: Σούτσου

Η οδός Σούτσου είναι περιοχή με μικτές χρήσεις γης και καλή συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση τόσο μέσω του μετρό (σταθμός «Μέγαρο Μουσικής»), όσο και μέσω διαφόρων λεωφορειακών γραμμών οι οποίες διέρχονται από τη Βασιλίσσης Σοφίας. Τόσο το Μέγαρο Μουσικής, όσο και η πρεσβεία των ΗΠΑ που βρίσκονται πλησίον της οδού επηρεάζουν το χαρακτήρα της οδού. Επιπλέον, κατεγράφη και χώρος πρασίνου (πάρκο) κατά μήκος της οδού, αλλά και πλατεία (Μαβίλη) με έντονη χρήση αναψυχής. Ωστόσο, κυρίαρχη χρήση φαίνεται να είναι το εμπόριο με ποσοστό 34,3%. Οι κενοί χώροι δεν υπερβαίνουν το 14% και εντοπίζονται κυρίως σε χώρους πρώην καταστημάτων. Εκ νέου διαπιστώνεται ότι η κατοικία δεν φαίνεται επηρεασμένη από την οικονομική συγκυρία. Η συντριπτική πλειονότητα των μετακινούμενων στην περιοχή δήλωσαν ως σκοπό την εργασία (73%), ενώ αξιοσημείωτο ποσοστό (10%) βρίσκεται στην περιοχή για να επισκεφθεί ιατρό. Οι ερωτηθέντες είναι κατά μέσο όρο υψηλού εισοδήματος και εργάζονται ως υπάλληλοι γραφείου. Ωστόσο, καταγράφεται υψηλό συγκριτικά ποσοστό ανέργων (7%), φοιτητών (13%) και συνταξιούχων (7%). Στον τομέα αυτό καταγράφεται ένα από τα υψηλότερα ποσοστά αποδοχής του κινήματος «δεν πληρώνω» (83%), αλλά και το χαμηλότερο ποσοστό των ατόμων που καταβάλλουν απαρέγκλιτα το κόμιστρο των Μ.Μ.Μ. Το εύρημα αυτό δεν αιτιολογείται από τα στοιχεία της καταγραφής και χρήζει περαιτέρω διερεύνησης.

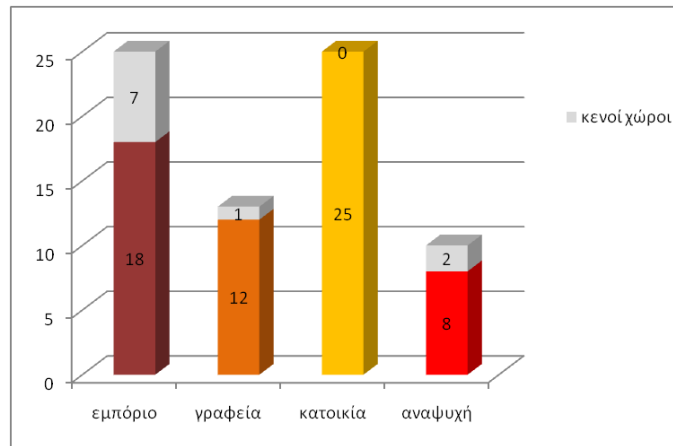
Πίνακας 21: Ανάλυση Χρήσεων Γης - T10

T10	Οδός Σούτσου	
	<i>Ανάλυση Χρήσεων γης</i>	
Όρια	Από Βασιλίσσης Σοφίας έως Αλεξάνδρας	
Πλήθος Ο.Τ.	N=12	
Κενοί χώροι	13,7%	



■ εμπόριο	■ γραφεία	■ κατοικία	■ αναψυχή
-----------	-----------	------------	-----------

Εικόνα 20: Τομέας 10- Κενοί Χώροι

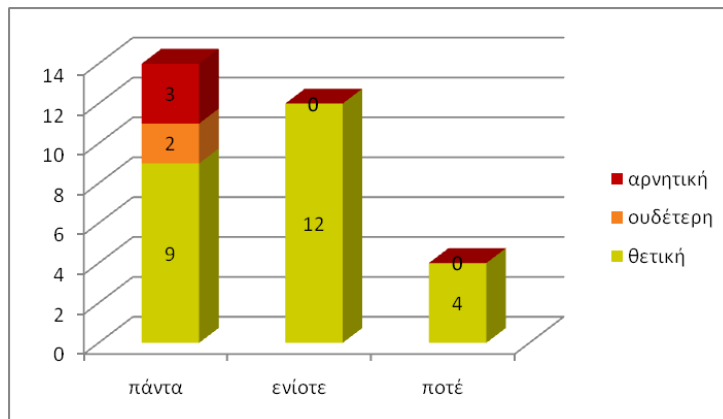


Πίνακας 22: Ανάλυση Μετακινήσεων - T10

T10		Οδός Σούτσου	
<i>Ανάλυση Μετακινήσεων</i>			
Σημείο	Πλατεία Μαβίλη		
Στοιχεία Δείγματος	Σκοπός Μετακίνησης		
Μέγεθος	N=30		
Εισόδημα	F(1)= 30% F(2)=63% F(3)=7%	=1 αν <10.000 ευρώ =2 αν μεταξύ 10 και 40.000 =3 αν >40.000 ευρώ	
Φύλο	F(1)=53% F(2)=47%	=1 αν άρρεν =2 αν θήλυ	
Ηλικία	AVG=38,1 Min=21	SD=12,4 Max=67	
Απασχόληση	F(1)=13,3% F(2)=6,7% F(3)=6,7% F(4)=10,0% F(5)=43,3% F(6)=20,0% F(7)=0,0%	=1 αν σπουδές =2 αν ανεργία =3 αν σύνταξη =4 αν εμπόριο =5 αν εργασία γραφείου =6 αν χειρωνακτική εργασία =7 αν άλλο	

Σκοπός Μετακίνησης	Ποσοστό
εργασία	73,33%
σπουδές	10,00%
αναψυχή	3,33%
αγορές	3,33%
ιατρικός	10,00%

Εικόνα 21: Τομέας 10- Κίνημα "δεν πληρώνω"



4. ΣΥΝΘΕΣΗ ΕΥΡΗΜΑΤΩΝ

4.1 Ανάλυση Χρήσεων Γης

Ο πίνακας που ακολουθεί συνοψίζει τα βασικά ευρήματα της ανάλυσης χρήσεων γης ανά θεωρούμενο τομέα του κέντρου της Αθήνας. Συνολικά, 16% των χώρων που κατεγράφησαν (N=847 χώροι) ήταν οικονομικά ανενεργοί και διαθέσιμοι προς πώληση ή ενοικίαση. Συγκριτικά, οι εμπορικές χρήσεις φαίνεται να έχουν πρωτίστως επηρεαστεί από την οικονομική κρίση και ανεξαρτήτως των χαρακτηριστικών του κάθε γεωγραφικού τομέα. Ακολουθούν οι χώροι γραφείων και αναψυχής. Αντίθετα, οι χώροι κατοικίας δεν φαίνεται να έχουν επηρεαστεί από την κρίση.

Πίνακας 23 Ποσοστό κενών χώρων ανά κατηγορία χρήσης και συνολικά

α/α	Εμπόριο	Γραφεία	Κατοικία	Αναψυχή	Σύνολο
1	17%	7%	0%	0%	7%
2	14%	0%	-	7%	12%
3	8%	0%	-	0%	6%
4	27%	20%	-	25%	26%
5	10%	0%	-	0%	10%
6	19%	50%	-	17%	23%
7	27%	17%	-	25%	27%
8	14%	0%	0%	7%	9%
9	30%	23%	0%	0%	26%
10	28%	8%	0%	20%	14%
Μέση τιμή	19%	11%	0%	10%	16%

Τομείς Έρευνας	
1	Αλεξάνδρας
2	Ιπποκράτους
3	Πανεπιστημίου
4	Σταδίου
5	Ερμού
6	Μητροπόλεως
7	Σόλωνος
8	Πατρ. Ιωακείμ
9	Αιόλου
10	Σούτσου

Αξιολογώντας συγκριτικά τους τομείς έρευνας, παρατηρούμε ότι τα μεγαλύτερα ποσοστά κενών χώρων καταστημάτων εμφανίζονται στην Αιόλου και τη Σόλωνος. Και οι δύο αυτές οδοί συγκέντρωναν παραδοσιακά εμπορική κίνηση. Ενδεχομένως το φαινόμενο αυτό να οφείλεται στη μη άμεση γειτνίαση με σταθμό μετρό. Άλλωστε, τα μικρότερα ποσοστά κενών εμπορικών χώρων εντοπίζονται επί της Πανεπιστημίου και επί της Ερμού πλησίον των σταθμών μετρό. Το εύρημα αυτό επιβεβαιώνεται και μέσω μίας διαφορετικής ανάγνωσης της έρευνας αυτής κατά την οποία διαπιστώθηκε ότι οι Αθηναίοι μετέβαλαν τον τρόπο μετακίνησής τους εντός του 2011 εξαιτίας της κρίσης. Οι μεταβολές αυτές αφορούν στη μείωση της χρήσης ΙΧ και λεωφορείων.

Αντίθετα, η χρήση του μετρό δεν περιορίστηκε σημαντικά παρά την πρόσφατη αύξηση της τιμής του εισιτηρίου. Επομένως, το εμπόριο έχει πληγεί συνολικά στο κέντρο της Αθήνας, αλλά η κλίμακα του φαινομένου φαίνεται να σχετίζεται άμεσα με την απόσταση από σταθμούς μετρό.

Αντίθετα, το ποσοστό των κενών χώρων γραφείων και χώρων αναψυχής δεν φαίνεται να ακολουθεί την ίδια τάση. Σε κάποιες περιοχές (π.χ. Μητροπόλεως), ένας στους δύο χώρους γραφείων κατεγράφη ως ανενεργός, ενώ σε άλλες περιοχές (π.χ. Κολωνάκι) δεν κατεγράφη κανείς τέτοιος χώρος. Συμπερασματικά, χρειάζεται περαιτέρω διερεύνηση για την κατανόηση του φαινομένου αυτού, το οποίο δεν φαίνεται να σχετίζεται με τη συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση. Στο πλαίσιο αυτό, ίσως είναι σκόπιμο να εξεταστούν οι αξίες γης της κάθε περιοχής, το ύψος των ενοικίων, αλλά και οι ειδικότερες τοπικές συνθήκες. Επί παραδείγματι, επί της οδού Μητροπόλεως λειτουργούσε το Υπουργείο Παιδείας το οποίο μεταφέρθηκε εκτός κέντρου πόλης συμπαρασύροντας παράπλευρες λειτουργίες και δημιουργώντας ένα «αστικό κενό», το οποίο δύσκολα καλύπτεται σε περιόδους οικονομικής κρίσης.

4.2 Ανάλυση Μετακινήσεων

Ο πίνακας που ακολουθεί συνοψίζει τα βασικά ευρήματα της ανάλυσης μετακινήσεων ανά θεωρούμενο τομέα του κέντρου της Αθήνας. Εκ των 300 συμμετεχόντων στην έρευνα, το 38,6% δήλωσε ετήσιο εισόδημα κατώτερο των 10.000 €, ενώ αμελητέος ήταν ο αριθμός όσων δήλωσαν ατομικό εισόδημα άνω των 40.000 €. Κατά μέσο όρο, οι άνεργοι ανέρχονται σε 8% των ερωτηθέντων αν και το ποσοστό αυτό είναι έντονα κυμαινόμενο ανά περιοχή. Συνολικά, ένας στου δύο ερωτηθέντες βρισκόταν στο κέντρο της πόλης με σκοπό σχετιζόμενο με εργασία, ένας στους τέσσερις είχε σκοπό την αναψυχή και μόλις ένας στους οκτώ είχε αγοραστικό σκοπό.

Σύμφωνα με την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε, θετική ή ουδέτερη γνώμη για το κίνημα «δεν πληρώνω» είχαν περισσότεροι από τρεις στους τέσσερις Αθηναίους. Το εύρημα αυτό καταδεικνύει την αποδοχή αυτής της μορφής «αντίστασης» από ευρύ φάσμα της κοινωνίας και ανεξαρτήτως του χρησιμοποιούμενου μέσου μετακίνησης. Ωστόσο, παρατηρήθηκε σημαντική διαφοροποίηση σχετικά με την καθημερινή

πρακτική των ατόμων αυτών. Ενώ, δηλαδή, συνειδησιακά επικροτούν τη στάση των ατόμων που δεν ακυρώνουν εισιτήριο στα Μ.Μ.Μ., οι ίδιοι εξακολουθούν να καταβάλουν το κόμιστρο της μετακίνησής τους. Ειδικότερα, μόνο 10% των ερωτηθέντων δήλωσαν πως δεν ακυρώνουν ποτέ εισιτήριο. Αξιοσημείωτο, ωστόσο, είναι ότι ένα επιπλέον 22% δήλωσε ότι καταβάλλει ενίοτε το αντίτιμο στις μεταφορές του. Ασφαλώς απαιτείται βαθύτερη διερεύνηση για τον εντοπισμό των αιτιών του φαινομένου και των χαρακτηριστικών των ατόμων αυτών.

Πίνακας 24 Συγκεντρωτικά στοιχεία μελέτης μετακινήσεων

α/α	Εισοδηματικό προφίλ		Σκοπός μετακίνησης			«Δεν πληρώνω»		Μέσο Μ.Μ.Μ.
	<10.000€	ανεργία	Εργασία	Αναψυχή	Αγορές	Αρνητική άποψη	Όχι πάντα ακύρωση	
1	43%	16,7%	46,7%	30,0%	6,7%	33,3%	30,0%	85,4%
2	30%	3,3%	63,3%	13,3%	13,3%	26,7%	36,7%	82,5%
3	52%	6,7%	50,0%	30,0%	3,3%	46,7%	10,0%	74,3%
4	30%	6,7%	60,0%	16,7%	16,7%	30,0%	23,3%	84,2%
5	33%	3,3%	53,3%	16,7%	16,7%	6,7%	36,7%	60,0%
6	50%	16,7%	50,0%	33,3%	3,3%	36,7%	20,0%	83,8%
7	50%	10,0%	46,7%	20,0%	20,0%	23,3%	46,7%	67,7%
8	23%	6,7%	33,3%	46,7%	13,3%	26,7%	20,0%	70,5%
9	45%	3,5%	40,0%	30,0%	23,3%	3,3%	40,0%	56,7%
10	30%	6,7%	73,3%	3,3%	3,3%	10,0%	53,3%	60,0%
Μέση τιμή	38,6%	8,0%	51,5%	24%	12,0%	24,3%	31,7%	72,5%

Τομείς Έρευνας	
1	Αλεξάνδρας
2	Ιπποκράτους
3	Πανεπιστημίου
4	Σταδίου
5	Ερμού
6	Μητροπόλεως
7	Σόλωνος
8	Πατρ. Ιωακείμ
9	Αιόλου
10	Σούτσου



Σχετικά με το εισοδηματικό προφίλ των συμμετεχόντων, η Πατριάρχου Ιωακείμ φαίνεται να συγκεντρώνει τα υψηλότερα εισοδήματα και η Πανεπιστημίου τα χαμηλότερα με έναν στους δύο ερωτηθέντες να έχει ετήσιο εισόδημα κάτω των 10.00 ευρώ. Το εύρημα αυτό ήταν αναμενόμενο δεδομένου ότι η περιοχή συγκεντρώνει νεολαία, τη λεγόμενη δηλαδή «γενιά των 700 ευρώ» αλλά και πλήθος φοιτητών. Εν

γένει σε περιοχές με μικρό συγκριτικά ποσοστό ατόμων χαμηλού εισοδήματος, το ποσοστό ανεργίας είναι επίσης μικρό. Εξαίρεση αποτελεί η οδός Αιόλου όπου 45% των ερωτηθέντων δήλωσαν χαμηλό εισόδημα, αλλά η ανεργία δεν ξεπερνά το 3,5%. Το φαινόμενο αυτό μπορεί να αποδοθεί στο ότι η περιοχή έχει χαμηλότερες αξίες γης και οι λειτουργίες (εμπόριο κ.λπ.) απευθύνονται σε χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές που εξετάστηκαν.

Αναφορικά με το σκοπό μετακίνησης, η εργασία είναι ο πρωτεύων σκοπός σε οδούς όπως η Σούτσου και η Σταδίου. Η αναψυχή αντιστοιχεί σε μεγάλο ποσοστό των μετακινήσεων επί των οδών Πατριάρχου Ιωακείμ, Μητροπόλεως και Αλεξάνδρας. Οι αγορές αντιστοιχούν περίπου στο 1/5 των ερωτηθέντων επί των οδών Σόλωνος και Αιόλου. Αξίζει να επισημανθεί ότι επί της οδού Ερμού (το κέντρο του εμπορικού τριγώνου της Αθήνας) μόλις το 16,7% των ερωτηθέντων δήλωσαν πρόθεση να αγοράσουν κάποιο αγαθό. Το εύρημα αυτό υπογραμμίζει το εύρος των επιτελούμενων μεταβολών στην οικονομική γεωγραφία του κέντρου της πόλης.

Το ποσοστό των ατόμων που διάκεινται αρνητικά στο κίνημα «δεν πληρώνω» εμφανίζει μεγάλη διακύμανση μεταξύ των θεωρούμενων γεωγραφικών τομέων. Αναλυτικότερα, ενώ στην οδό Αιόλου δεν υπερβαίνει το 3,3% των ερωτηθέντων, στην οδό Μητροπόλεως ανέρχεται στο 37% και στην οδό Πανεπιστημίου αγγίζει το 50%! Σημειωτέον ότι η κατανομή εισοδήματος για τις τρεις αυτές οδούς είναι παραπλήσια. Επομένως, η άποψη για το κίνημα «δεν πληρώνω» δεν φαίνεται να σχετίζεται με το εισόδημα. Αντίστοιχα, δεν παρατηρείται –εμφανής τουλάχιστον– συσχέτιση με το ποσοστό ανεργίας ανά περιοχή ούτε με το μέσο όρο ηλικίας, αλλά ούτε και με το επίπεδο της μόρφωσης των ερωτηθέντων.

Στην απόπειρα ερμηνείας της παραπάνω διαπίστωσης, εξετάστηκε πιθανή συσχέτιση με το χρησιμοποιούμενο μέσο μετακίνησης. Πράγματι, διαπιστώνεται ότι σε περιοχές με υψηλό ποσοστό χρήσης M.M.M. αντιστοιχούν υψηλά ποσοστά αρνητικής άποψης για το κίνημα «δεν πληρώνω». Αντιστρόφως, στην οδό Αιόλου με το χαμηλότερο ποσοστό αρνητικών απόψεων εμφανίζεται και το χαμηλότερο ποσοστό χρήσης M.M.M. Συμπερασματικά, τα εμπειρικά δεδομένα καταδεικνύουν ότι οι τακτικοί χρήστες των M.M.M. δεν αντιμετωπίζουν ευνοϊκά το κίνημα «δεν πληρώνω».

Σχετικά με την καταβολή ή μη του κομίστρου κατά τις ημερήσιες μετακινήσεις, παρατηρείται μεγάλη διακύμανση εντός του δείγματος. Ειδικότερα, το ποσοστό των

ατόμων που δεν ακυρώνουν ποτέ ή ακυρώνουν ενίοτε εισιτήριο στα Μ.Μ.Μ. κυμαίνεται από 10 έως 53%. Όπως είναι αναμενόμενο, οι περιοχές στις οποίες το ποσοστό αρνητικής γνώμης για το κίνημα «δεν πληρώνω» είναι υψηλό εμφανίζουν χαμηλά ποσοστά λαθρεπιβίβασης. Ωστόσο, δεν παρατηρείται κάποια εμφανής συσχέτιση με τις μεταβλητές που εξετάστηκαν (ηλικία, εισόδημα κ.λπ.). Κρίνεται σκόπιμο να πραγματοποιηθεί στατιστική ανάλυση για την αναζήτηση τυχόν συσχετίσεων.

4.3 Συγκριτική ανάλυση

Μετά τις επιμέρους αναλύσεις των εμπειρικών δεδομένων από την έρευνα χρήσεων γης και από την έρευνα μετακινήσεων, επιχειρήθηκε η αναζήτηση τυχόν συσχετίσεων μεταξύ των ευρημάτων. Ο πίνακας που ακολουθεί περιλαμβάνει τα στοιχεία για τα οποία υπάρχουν ενδείξεις συσχετίσεων και για τα οποία απαιτείται περαιτέρω στατιστική ανάλυση.

Πίνακας 25 Συγκριτική ανάλυση ευρημάτων

α/α	Χρήσεις γης		Κενοί χώροι	Σκοπός μετακίνησης		«Δεν πληρώνω»	
	εμπόριο	αναψυχή	εμπόριο	αγορές	αναψυχή	Αρνητική άποψη	Όχι πάντα ακύρωση
1	35%	18%	17%	7%	30%	33%	30%
2	74%	18%	14%	13%	13%	27%	37%
3	76%	13%	8%	3%	30%	47%	10%
4	74%	11%	27%	17%	17%	30%	23%
5	98%	0%	10%	17%	17%	7%	37%
6	73%	14%	19%	3%	33%	37%	20%
7	88%	7%	27%	20%	20%	23%	47%
8	56%	9%	14%	13%	47%	27%	20%
9	77%	8%	30%	23%	30%	3%	40%
10	34%	14%	28%	3%	3%	10%	53%
Μέση τιμή	69%	11%	0,194	12%	24%	24%	32%

Τομείς Έρευνας	
1	Αλεξάνδρας
2	Ιπποκράτους
3	Πανεπιστημίου
4	Σταδίου
5	Ερμού
6	Μητροπόλεως
7	Σόλωνος
8	Πατρ. Ιωακείμ
9	Αιόλου
10	Σούτσου

Καταρχήν, το ποσοστό των εμπορικών χρήσεων επί του συνόλου των χρήσεων γης κάθε γεωγραφικού τομέα φαίνεται να συνδέεται με το σκοπό μετακίνησης «αγορές». Το εύρημα αυτό είναι αναμενόμενο και επιβεβαιώνει τη συσχέτιση των χαρακτηριστικών μετακίνησης με την οικονομική γεωγραφία του κέντρου της πόλης.

Έπειτα, παρατηρείται πιθανή συσχέτιση του ποσοστού των ατόμων με αρνητική άποψη για το κίνημα «δεν πληρώνω» με το ποσοστό των χώρων αναψυχής ενός γεωγραφικού τομέα. Σε περιοχές με μεγάλο ποσοστό χώρων αναψυχής, οι συμμετέχοντες που αντίκεινται στο κίνημα «δεν πληρώνω» πληθαίνουν.

Σε συμφωνία με τα παραπάνω, στις περιοχές όπου το ποσοστό των ατόμων με σκοπό μετακίνησης την «αναψυχή» είναι υψηλό αντιστοιχούν εν γένει μικρά ποσοστά μη ακύρωσης του εισιτηρίου των Μ.Μ.Μ. Το εύρημα αυτό αφενός υποδηλώνει ότι τα άτομα που δεν έχουν μεταβάλει τις καταναλωτικές τους συνήθειες είναι αρνητικά διακείμενα σε πρακτικές «δεν πληρώνω» και αφετέρου έρχεται εκ νέου να επιβεβαιώσει την υπόθεση εργασίας σχετικά με τη συσχέτιση μετακινήσεων και χρήσεων γης.

Τέλος, παρατηρείται πιθανή συσχέτιση μεταξύ του ποσοστού των κενών χώρων που πρωτύτερα λειτουργούσαν ως εμπορικά καταστήματα και της μη ακύρωσης εισιτηρίου στα Μ.Μ.Μ. Ειδικότερα, σε περιοχές όπου το εμπόριο έχει πληγεί σημαντικά από την οικονομική κρίση αντιστοιχούν υψηλά ποσοστά μετακινούμενων που δεν καταβάλουν πάντοτε το αντίτιμο της μετακίνησής τους με Μ.Μ.Μ.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

5.1 Σύνοψη ευρημάτων

Στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας, σχεδιάστηκε και πραγματοποιήθηκε έρευνα διαγνωστικού χαρακτήρα σχετικά με τις επιτελούμενες αλλαγές στο σύστημα χρήσεων γης και τις μετακινήσεις στο κέντρο της Αθήνας. Ειδικότερα, πραγματοποιήθηκε καταγραφή κενών χώρων ανά χρήση γης (εμπόριο, κατοικία, αναψυχή, γραφεία) και έρευνα μετακινήσεων μέσω ερωτηματολογίων με έμφαση στο κίνημα «δεν πληρώνω». Τα ευρήματα καταδεικνύουν ότι τα εμπορικά καταστήματα έχουν σφοδρότατα πληγεί από τη διανυόμενη οικονομική κρίση. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία ενός αριθμού οικονομικά ανενεργών χώρων ακόμη και επί κεντρικών αρτηριών που παραδοσιακά προσέλκυαν εμπορική κίνηση όπως η Αιόλου και Σόλωνος. Το φαινόμενο αφορά όλους τους γεωγραφικούς τομείς που εξετάστηκαν, αλλά η κλίμακα του φαινομένου φαίνεται να σχετίζεται άμεσα με την απόσταση από σταθμούς μετρό. Οι χώροι γραφείων έχουν επίσης επηρεαστεί, αλλά σε πολύ μικρότερο βαθμό. Αντίθετα, στους χώρους κατοικίας δεν εμφανίζεται κανένα αντίστοιχο πρόβλημα.

Σύμφωνα με την έρευνα μετακινήσεων, θετική ή ουδέτερη γνώμη για το κίνημα «δεν πληρώνω» είχαν περισσότεροι από τρεις στους τέσσερις Αθηναίους. Τα χαρακτηριστικά της μετακίνησης, αλλά και το ποσοστό των ατόμων που διάκεινται αρνητικά στο κίνημα «δεν πληρώνω» εμφανίζουν μεγάλη διακύμανση μεταξύ των θεωρούμενων γεωγραφικών τομέων. Δεν διαπιστώθηκαν συσχετίσεις με τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος. Αντίθετα, υπάρχουν ενδείξεις ότι οι τακτικοί χρήστες των Μ.Μ.Μ. και τα άτομα με σκοπό μετακίνησης την αναψυχή δεν αντιμετωπίζουν ευνοϊκά το κίνημα «δεν πληρώνω». Τέλος, σε περιοχές όπου το εμπόριο έχει πληγεί σημαντικά από την οικονομική κρίση αντιστοιχούν υψηλά ποσοστά μετακινούμενων που δεν καταβάλουν πάντοτε το αντίτιμο της μετακίνησής τους με Μ.Μ.Μ.

Τα ευρήματα της έρευνας επιβεβαιώνουν την αρχική υπόθεση εργασίας σύμφωνα με την οποία τα χαρακτηριστικά της ζήτησης για μετακίνηση στον αστικό χώρο αντικατοπτρίζουν όψεις της οικονομικής κρίσης. Η ανάλυση ανέδειξε τάσεις και

αλληλεπιδράσεις οι οποίες δεν έχουν σχολιαστεί στη διεθνή βιβλιογραφία και πρέπει να εξεταστούν σε μεγαλύτερο βάθος.

5.2 Περιορισμοί έρευνας

Η παρούσα έρευνα πάσχει σε από περιορισμούς σε πολλά επίπεδα: χωρικά, χρονικά και σε βάθος ανάλυσης. Καταρχήν, οι αλλαγές στον κοινωνικο-οικονομικό χώρο είναι συνεχείς. Ένα ικανοποιητικό πλαίσιο αναφοράς πρέπει να μπορεί να ανταποκρίνεται σε όλες τις δυνατές περιπτώσεις και επομένως δεν μπορεί να αντιστοιχεί σε γεωγραφικές ενότητες προσδιορισμένες εκ των προτέρων (Παναγιωτάτου, 1988). Έπειτα, η αθροιστική στατιστική πληροφορία είναι απαραίτητη, αλλά δεν αρκεί για να εξετάσει τις διαφοροποιήσεις που προκύπτουν. Για την κατανόηση και ερμηνεία των διαδικασιών που διαμορφώνουν το χώρο και τη διατύπωση πολιτικής, είναι απαραίτητο τα γεωγραφικά δεδομένα να συσχετίζονται με τις κοινωνικές και οικονομικές παραμέτρους (Dunford and Perrons, 1983). Επιπλέον, ενώ οι γενικεύσεις μπορεί να είναι χρήσιμες, δεν μπορούμε να τις προβάλλουμε στο μέλλον ή να ισχυριστούμε ότι ισχύουν σε κάθε περίπτωση (Gould, 1972).

Σε τεχνικό επίπεδο, τα δείγματα που χρησιμοποιήθηκαν ήταν περιορισμένα και δεν αντικατοπτρίζουν το σύνολο του πληθυσμού. Ακόμη, η έλλειψη πρότερων σχετικών μελετών δεν επέτρεψε τη συγκριτική αντιπαράθεση στοιχείων προ και μετά της εκδήλωσης της κρίσης. Πρωτίστως, όμως, το φαινόμενο της κρίσης είναι σε εξέλιξη και οι τομείς-κλειδιά που επελέγησαν ακολουθούν τις τάσεις αυτής της εξέλιξης. Επομένως, η παρακολούθηση της εξέλιξης των τάσεων πρέπει να συνεχιστεί ώστε η έρευνα να αποδώσει άρτια αποτελέσματα και να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα. Οι ιδέες και τα στοιχεία πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή διάλογο για την καλύτερη παρακολούθηση της εξέλιξης της πραγματικότητας.

5.3 Περαιτέρω ερωτηματικά

Κατά τη διάρκεια της εκπόνησης της παρούσας εργασίας, προέκυψαν διαφορετικά ερωτηματικά τα οποία θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω έρευνας και διερεύνησης. Καταρχήν, θα είχε ενδιαφέρον η αντιπαραβολή των

εμπειρικών δεδομένων της έρευνας αυτής με τις αξίες της γης στις περιοχές που αναλύθηκαν. Ακόμη, θα ήταν σκόπιμη η σύγκριση των ευρημάτων με αντίστοιχα στοιχεία από άλλες οδούς του κέντρου της Αθήνας, αλλά και από άλλες περιοχές του Λεκανοπεδίου. Μια ενδεχόμενη σχετική αναζήτηση για την κατάσταση στην Αργεντινή κατά την περίοδο της κρίσης ίσως να απέφερε πρόσθετη αξία στα εξαγόμενα συμπεράσματα. Επίσης, θα ήταν χρήσιμο να μελετηθεί η αλλαγή του χαρακτήρα του κέντρου της Αθήνας εξαιτίας του πλεονάσματος των εμπορικών χώρων μέσω παρατήρησης αλλά και δια των απόψεων κατοίκων, εργαζομένων, επισκεπτών και θεσμικών φορέων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

ΕΛ.ΣΤΑΤ. (2011) Επίσημη ιστοσελίδα *Ελληνικής Στατιστικής Αρχής*, <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>, τελευταία πρόσβαση 28/10/2011.

Ε.Σ.Ε.Ε. (2011) Επίσημη ιστοσελίδα *Εθνικής Συνομοσπονδίας Ελληνικού Εμπορίου*, www.esee.gr, τελευταία πρόσβαση 28/10/2011.

Κυριαζή, Ν. (1998) *Η κοινωνιολογική έρευνα – Κριτική Επισκόπηση των μεθόδων και των τεχνικών*», Ελληνικές Επιστημονικές Εκδόσεις.

Παναγιωτάτου, Ε. (1988) *Συμβολή σε μια ενιαία θεώρηση του χώρου και σε μια άλλη σχεδιαστική πρακτική*, Πανεπιστημιακές εκδόσεις ΕΜΠ.

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

Alcaly, R.E. (1976) Transportation and urban land values: a review of the theoretical literature, *Land Economics*, 52 (1).

Andersson, D. E., Shyr, O. F., Huang, T-W., Wang, J. C. (2008) *A Tale of Two Cities - How Transit Accessibility and the Financial Crisis Affected the Price of Commercial Properties in Taipei and Kaohsiung* NSC 98-2410-H-006-093-SSS, National Science Council, Taiwan.

Castells, M. (1985) High technology, economic restructuring, and the urban regional process in the United States, In M. Castells (Ed.) *High Technology, Space, and Society*, Beverly Hills and London and New Delhi: Sage Publications.

Cole, S. (2005) *Applied transport economics: policy, management and decision-making*, Third Edition, The Chartered Institute of Logistics and Transport, UK.

Dunford, M., Perrons, D. (1983) *The arena of capital*, London: The Macmillan Press.

Friedmann, J. (2009) In: Soureli, K., Youn, E. *Urban Restructuring and the Crisis: A Symposium with Neil Brenner, John Friedmann, Margit Mayer, Allen J. Scott, and Edward W. Soja*, Critical Planning Summer.

Fujita, K. (2011) Financial crises, Japan's state regime shift, and Tokyo's urban policy. *Environment and Planning A*, 43 (2) 307–327.

Gottlieb, M. (1976) *Long Swings in Urban Development*, NY: National Bureau of Economic Research, USA.

Gould, J.D. (1972) *Economic growth in History: Survey and analysis*, London.

Haila, A. (1988) *Land as a financial asset: the theory of urban rent as a mirror of*

economic transformation, *Antipode*, 20 (2) 79–85.

Harvey, D. (2008) The right to the city, *New Left Review* 53.

Heikila, E. (1998) Resolving the crisis in southeast Asia's property sector. Paper Presented to the 16th Eastern Asia, Regional Organization for Planning and Housing (EAROPH) Congress, Denpasar, Bali.

Johnston, R. J., Taylor, P. T. (1989) Introduction: a world in crisis? In *A World in Crisis*, R. J. Johnston and P. T. Taylor, eds. Basil Blackwell, Cambridge, MA, 1-15.

Litman, T. (2011) Land Use Impacts on Transport - How Land Use Factors Affect Travel Behavior, Victoria Transport Policy Institute. Available at: <http://www.vtpi.org/landtravel.pdf>

Mayer, M. (2009) In: Soureli, K., Youn, E. *Urban Restructuring and the Crisis: A Symposium with Neil Brenner, John Friedmann, Margit Mayer, Allen J. Scott, and Edward W. Soja*, Critical Planning Summer.

Rose, G., Marfurt, H. (2007) Travel behavior change impacts of a major ride to work day event, *Transportation Research Part A* 41, 351-364.

Sassen, S. (2002) Locating Cities on Global Circuits, In: *S. Sassen*, ed. *Global Networks, Linked Cities*, New York, London: Routledge, 1-36.

Scott, A. J. (2009) In: Soureli, K., Youn, E. *Urban Restructuring and the Crisis: A Symposium with Neil Brenner, John Friedmann, Margit Mayer, Allen J. Scott, and Edward W. Soja*, Critical Planning Summer.

Soja, W. (2009) In: Soureli, K., Youn, E. *Urban Restructuring and the Crisis: A Symposium with Neil Brenner, John Friedmann, Margit Mayer, Allen J. Scott, and Edward W. Soja*, Critical Planning Summer.

Talani, L. S. (2011) The Impact of the Global Financial Crisis on the City of London: Towards the End of Hegemony? *Competition & Change*, 15 (1) 11-30.

