

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

«ΕΦΗΡΜΟΣΜΕΝΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ»

ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Η πόλη 15-λεπτών: Διερεύνηση εφαρμογής σε μια Ελληνική πόλη και
επιπτώσεις στην αγορά ακινήτων

Μέντη Αναστασία

Αθήνα, 2024

Τριμελής Επιτροπή

Στυλιανή Κυβέλου – Χιωτίνη, Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου (Επιβλέπουσα)

Νικήτας Χιωτίνης, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου

Δημήτριος Καντιάνης, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου

Copyright C Αναστασία Μέντη, 2024

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολόκληρου ή τμήματος αυτής για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

*Στους γονείς μου,
Σωτήρη και Αθηνά,
Στην αδερφική μου φίλη, Σοφία
και στον σύζυγό μου, Χρήστο*

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα εργασία αποτελεί διπλωματική εργασία στα πλαίσια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών της Σχολής Εφηρμοσμένων Οικονομικών και Περιφερειακής Ανάπτυξης με Ειδίκευση : Οικονομικών της Αγοράς Ακινήτων του Παντείου Πανεπιστημίου.

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτρια Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης της διπλωματικής εργασίας, κυρία Στέλλα Κυβέλου για την πολύτιμη καθοδήγηση της, την εμπιστοσύνη και εκτίμηση που μου έδειξε.

Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω τους γονείς μου, Σωτήρη και Αθηνά, την αδερφική μου φίλη Σοφία αλλά πάνω από όλους τον σύζυγό μου Χρήστο, που με υπομονή και κουράγιο πρόσφεραν την απαραίτητη ηθική συμπαράσταση για την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας.

Περιεχόμενα

Περίληψη.....	7
Abstract.....	8
Εισαγωγή.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Έννοια της «Πόλης 15-Λεπτών».....	10
1.1 Ορισμός και προέλευση του όρου.....	10
1.2 Ανάλυση του όρου «πόλη 15-λεπτών» και της έννοιας που κρύβει.....	10
1.3 Ιστορική αναδρομή στην προέλευση του όρου και την εξέλιξή του μέχρι σήμερα..	12
1.4 Σύγκριση με παρόμοιους όρους και μοντέλα πόλεων που αναπτύχθηκαν παγκοσμίως.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Χαρακτηριστικά των Πόλεων 15-Λεπτών.....	16
2.1 Ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών που καθορίζουν μια πόλη ως «15-λεπτών».....	16
2.2 Εστίαση στη γεωγραφική τοποθεσία και την προσβασιμότητα από διάφορες περιοχές.....	20
2.3 Οι υποδομές, οι μεταφορικές επιλογές και η γενική οργάνωση που καθιστούν μια πόλη λειτουργική ως «15-λεπτών».....	22
2.4 Ανάλυση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής σε αυτές τις πόλεις.....	23
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Εφαρμογή του Μοντέλου σε μια Ελληνική Πόλη.....	27
3.1 Επιλογή της πόλης.....	27
3.2 Κριτήρια επιλογής της Ελληνικής πόλης για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών».....	28
3.3 Εκτίμηση της συμβατότητας των χαρακτηριστικών της πόλης της Θεσσαλονίκης με το μοντέλο «15-λεπτών».....	31

3.4 Ανάλυση του υπάρχοντος στεγαστικού σχεδίου της πόλης της Θεσσαλονίκης και των μεταφορικών δικτύων της.....	34
Κεφάλαιο 4: Υποδομές και Μεταφορικά Δίκτυα.....	36
4.1 Ανάλυση της διαθεσιμότητας και προσβασιμότητας.....	36
4.2 Ανάπτυξη δικτύων μεταφορών για την υποστήριξη του μοντέλου.....	38
4.3 Ανάλυση του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη με έμφαση στην ποιότητα των υπηρεσιών, τη συχνότητα των δρομολογίων και την κάλυψη των περιοχών.....	39
4.4 Προγραμματισμένα έργα βελτίωσης των υποδομών και των μεταφορικών δικτύων της Θεσσαλονίκης με σκοπό την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων και των προκλήσεων που προέκυψαν.....	40
Κεφάλαιο 5: Οι Επιπτώσεις στην Αγορά Ακινήτων.....	42
5.1 Ανάλυση της αλλαγής στη ζήτηση ακινήτων στη Θεσσαλονίκη.....	42
5.2 Επιπτώσεις στις τιμές ακινήτων στη Θεσσαλονίκη.....	43
5.3 Ανάλυση των τοπικών αγορών ακινήτων στη Θεσσαλονίκη.....	44
5.4 Επιπτώσεις στην ανάπτυξη και αναδιάρθρωση της πόλης της Θεσσαλονίκης.....	47
5.5 Ανάλυση των επιπτώσεων στην επιχειρηματική δραστηριότητα στη Θεσσαλονίκη.....	48
Κεφάλαιο 6: Κοινωνικές και Πολιτιστικές Επιπτώσεις της «Πόλης 15-Λεπτών» στην Θεσσαλονίκη.....	50
6.1 Κοινωνική συνοχή και αλληλεπίδραση.....	50
6.2 Αλλαγές στην κοινωνική δομή, την κοινωνική συνοχή και κοινωνική ολοκλήρωση των νέων κοινοτήτων.....	51
6.3 Πολιτιστική Ζωή και Προβολή.....	52
Μελλοντικές Προτάσεις.....	54
Συμπεράσματα.....	56
Βιβλιογραφία.....	57

Περίληψη

Η έννοια της «πόλης 15-λεπτών» αναφέρεται στη δημιουργία περιβάλλοντος όπου οι πολίτες μπορούν να έχουν πρόσβαση σε όλες τις βασικές υπηρεσίες και ανέσεις εντός 15 λεπτών από την κατοικία τους. Αυτό το μοντέλο έχει εφαρμοστεί σε πολλές πόλεις παγκοσμίως, με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και την ενίσχυση της βιωσιμότητας των αστικών περιοχών. Η παρούσα μελέτη εξετάζει την εφαρμογή της έννοιας της «πόλης 15-λεπτών» σε μια Ελληνική πόλη και πιο συγκεκριμένα στη συμπρωτεύουσα, τη Θεσσαλονίκη και τις επιπτώσεις αυτής της εφαρμογής στην αγορά ακινήτων της. Συνεπώς, ο βασικός σκοπός αυτής της Μεταπτυχιακής Διπλωματικής Εργασίας είναι να διερευνήσει την αποτελεσματικότητα της εφαρμογής της έννοιας της «πόλης 15-λεπτών» στη Θεσσαλονίκη και να αναλύσει τις επιπτώσεις αυτής της εφαρμογής στην αγορά των ακινήτων της. Επιπλέον, η μελέτη αναζητά πιθανές παρεμβάσεις που μπορούν να βελτιώσουν τη βιωσιμότητα και την ανάπτυξη της πόλης στο μέλλον. Για την επίτευξη των παραπάνω στόχων, η μελέτη βασίστηκε στην κλασική μέθοδο της βιβλιογραφικής ανασκόπησης σε έγκυρες, ηλεκτρονικές, επιστημονικές πηγές. Πιο συγκεκριμένα, πραγματοποιήθηκε διερεύνηση στην Διεθνή βιβλιογραφία με λέξεις κλειδιά, στα Αγγλικά κυρίως, σε πηγές όπως είναι το: ResearchGate, Science Direct, Tandfonline κλπ. Επίσης, αναζητήθηκαν δεδομένα αγοράς ακινήτων και πληροφορίες που αφορούν στις υποδομές και τις μεταφορικές επιλογές της πόλης από δημόσιους φορείς όπως είναι η ΕΛΣΤΑΤ. Τα αποτελέσματα της μελέτης δείχνουν ότι η εφαρμογή της έννοιας της «πόλης 15-λεπτών» στη Θεσσαλονίκη έχει θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και στην αγορά ακινήτων. Ωστόσο, απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες και παρεμβάσεις για τη βελτίωση της κυκλοφοριακής και επιχειρηματικής υποδομής, προκειμένου να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα και η ανάπτυξη της πόλης στο μέλλον. Συμπερασματικά, η εφαρμογή της έννοιας της «πόλης 15-λεπτών» στη Θεσσαλονίκη έχει φέρει σημαντικές αλλαγές στο αστικό τοπίο και στην αγορά ακινήτων, με θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Λέξεις-κλειδιά: Πόλη 15-Λεπτών, Θεσσαλονίκη, Αγορά Ακινήτων, Ποιότητα Ζωής, Κυκλοφοριακή Υποδομή, Βιωσιμότητα

Abstract

The concept of a «15-minute city» refers to creating an environment where citizens can access all basic services and amenities within 15 minutes of their home. This model has been implemented in many cities worldwide, with the aim of improving the quality of life of residents and enhancing the sustainability of urban areas. This study examines the application of the concept of «15-minute city» in a Greek city and more specifically in the co-capital, Thessaloniki and the impact of this application on its real estate market. Therefore, the main purpose of this Master's Thesis is to investigate the effectiveness of the implementation of the concept of the «15-minute city» in Thessaloniki and to analyze the impact of this application on its real estate market. In addition, the study is looking for possible interventions that can improve the sustainability and development of the city in the future. To achieve the above objectives, the study was based on the classic method of literature review in valid, electronic, scientific sources. More specifically, research was carried out in the International bibliography with keywords, mainly in English, in sources such as: ResearchGate, Science Direct, Tandfonline etc. Also, real estate market data and information on the city's infrastructure and transport options were sought from public bodies such as ELSTAT. The results of the study show that the implementation of the concept of the «15-minute city» in Thessaloniki has positive effects on the quality of life of residents and the real estate market. However, further efforts and interventions are needed to improve traffic and business infrastructure in order to ensure the sustainability and development of the city in the future. In conclusion, the implementation of the concept of the "15-minute city" in Thessaloniki has brought significant changes to the urban landscape and the real estate market, with positive effects on the quality of life of residents.

Keywords: 15-Minute City, Thessaloniki, Real Estate Market, Quality of Life, Traffic Infrastructure, Sustainability

Εισαγωγή

Η παρούσα Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία αποσκοπεί στην διερεύνηση της έννοιας της «Πόλης 15-Λεπτών» και στην εφαρμογή της σε μια Ελληνική πόλη, εστιάζοντας ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη, καθώς επίσης και στις επιπτώσεις που προκύπτουν στην αγορά ακινήτων.

Σε αυτό το πλαίσιο, στο κεφάλαιο 1, αρχικά δίδετε ο ορισμός της έννοιας και αναλύετε η προέλευσή της ενώ παράλληλα γίνεται εκτενής ανάλυση του όρου «πόλη 15-λεπτών». Επιπλέον, πραγματοποιείται μια ιστορική αναδρομή σχετικά με την προέλευση του όρου και την εξέλιξή του μέχρι σήμερα, καθώς και σύγκριση με παρόμοιους όρους και μοντέλα πόλεων που έχουν αναπτυχθεί παγκοσμίως.

Στο 2ο κεφάλαιο, πραγματοποιείται ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών που καθορίζουν μια πόλη ως «15-λεπτών», με έμφαση στη γεωγραφική τοποθεσία, την προσβασιμότητα και τις υποδομές. Επιπλέον, θα γίνει ανάλυση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής σε αυτές τις πόλεις. Ακολούθως, στο κεφάλαιο 3 επιλέγεται η Θεσσαλονίκη ως η Ελληνική πόλη για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών», καθώς και για την ανάλυση της συμβατότητας των χαρακτηριστικών της με το εν λόγω μοντέλο.

Επίσης, το κεφάλαιο 4 αναλύει τη διαθεσιμότητα, την προσβασιμότητα, την ανάπτυξη δικτύων μεταφορών, καθώς και την ποιότητα των δημόσιων συγκοινωνιών. Το πέμπτο κεφάλαιο της μελέτης επικεντρώνεται στις επιπτώσεις του μοντέλου της «Πόλης 15-Λεπτών» στην αγορά ακινήτων. Τέλος, το κεφάλαιο 6 επικεντρώνεται στις κοινωνικές και πολιτιστικές επιπτώσεις του μοντέλου της «Πόλης 15-Λεπτών» στη Θεσσαλονίκη.

Συνοψίζοντας, η παρούσα Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία αποσκοπεί στην κατανόηση της έννοιας της «Πόλης 15-Λεπτών», στην αξιολόγηση της εφαρμογής της στην πόλη της Θεσσαλονίκης και στην ανάδειξη των επιπτώσεών της στην αγορά ακινήτων. Τα αποτελέσματα αυτής της μελέτης θα συμβάλλουν στην περαιτέρω κατανόηση της αστικής ανάπτυξης και των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στον 21ο αιώνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Έννοια της «Πόλης 15-Λεπτών»

1.1 Ορισμός και προέλευση του όρου

Η έννοια της «Πόλης 15-Λεπτών» αποτελεί ένα σύγχρονο αστικό μοντέλο που αναπτύχθηκε με στόχο να δημιουργήσει πιο βιώσιμες και αποδοτικές αστικές κοινότητες. Αυτός ο όρος προέκυψε από τον αρχιτέκτονα και θεωρητικό της πόλης, Πέτερ Κάλθορπ, στη δεκαετία του 1980. Η έμπνευση για τον όρο προήλθε από την παρατήρηση ότι οι πόλεις συχνά είναι οργανωμένες με τέτοιο τρόπο ώστε οι κάτοικοί τους να μπορούν να φτάνουν σε σημαντικά σημεία της πόλης μέσα σε περίπου 15 λεπτά με ποδήλατο ή με τα πόδια (Appleyard, 1981).

Ωστόσο, η έννοια της «Πόλης 15-Λεπτών» δεν περιορίζεται απλώς στον χρόνο μετάβασης. Υπάρχουν πολλές πτυχές που συμβάλλουν στο να κάνουν μια πόλη λειτουργική ως «15-Λεπτών». Αυτές περιλαμβάνουν την ποικιλία υπηρεσιών και ανέσεων που είναι προσβάσιμες μέσα σε αυτό το χρονικό πλαίσιο, την πυκνότητα και τον σχεδιασμό του χώρου που προωθεί την περπατητική και ποδηλατική κίνηση, καθώς και την ποιότητα του περιβάλλοντος (Banister, 2008).

Συνολικά, η έννοια της «Πόλης 15-Λεπτών» έχει εξελιχθεί από τότε που πρωτοεμφανίστηκε και σήμερα αποτελεί έναν σημαντικό πυλώνα στη σχεδίαση και την ανάπτυξη βιώσιμων αστικών κέντρων. Η ιδέα των «15-Λεπτών» πόλεων έχει εφαρμοστεί σε πολλές πόλεις παγκοσμίως και έχει αποδειχθεί ότι συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ρύπανσης, καθώς και στην προώθηση της υγείας και της κοινωνικής συνοχής (Beatley, 2012).

Συνοψίζοντας, η «Πόλη 15-Λεπτών» αποτελεί έναν πρωτοποριακό τρόπο σχεδιασμού και ανάπτυξης πόλεων που έχει ως στόχο τη δημιουργία πιο βιώσιμων, ευέλικτων και ανθρωποκεντρικών αστικών περιβαλλόντων.

1.2 Ανάλυση του όρου «πόλη 15-λεπτών» και της έννοιας που κρύβει

Η ανάλυση του όρου «πόλη 15-λεπτών» αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι της συζήτησης γύρω από τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη βιώσιμων αστικών περιβαλλόντων. Αυτός ο όρος αποδίδει μια νέα διάσταση στην ανάπτυξη των πόλεων,

επιδιώκοντας τη δημιουργία περιβαλλόντων που είναι προσβάσιμα, βιώσιμα και ανθρωποκεντρικά (Bertolini & Spit, 1998).

Διερευνώντας την έννοια αυτή λεπτομερώς, παρατηρείται ότι η έννοια της «πόλης 15-λεπτών» αποσκοπεί στη δημιουργία αστικών περιβαλλόντων όπου οι κάτοικοι έχουν τη δυνατότητα να φτάνουν σε όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες και προορισμούς μέσα σε ένα χρονικό πλαίσιο περίπου 15 λεπτών, κατά κύριο λόγο με τη χρήση ποδηλάτου ή των πεζοδρομίων. Αυτό σημαίνει ότι οι κάτοικοι μπορούν να έχουν πρόσβαση σε σημαντικά σημεία όπως οι εργασιακοί χώροι, οι κοινότητες, οι χώροι αναψυχής, οι υπηρεσίες υγείας και εκπαίδευσης, καθώς και άλλες ανέσεις, χωρίς την ανάγκη για αυτοκίνητο (Calthorpe, 1993).

Η έννοια αυτή περιλαμβάνει πολλές πτυχές που καθιστούν τις πόλεις λειτουργικές ως «15-λεπτών». Παρακάτω εξετάζονται μερικές από αυτές τις πτυχές:

Υποδομές και μεταφορικά δίκτυα

Μια πόλη 15-λεπτών πρέπει να διαθέτει καλά αναπτυγμένα μεταφορικά δίκτυα που επιτρέπουν στους κατοίκους να μετακινούνται εύκολα και γρήγορα. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει ποδηλατοδρόμους, πεζοδρόμια, μέσα μαζικής μεταφοράς και άλλες εναλλακτικές επιλογές μετακίνησης (Cervero, 2017).

Πολεοδομικός σχεδιασμός

Ο σχεδιασμός της πόλης πρέπει να είναι ευέλικτος και ανθρωποκεντρικός, με πυκνούς και ποικίλους χώρους που επιτρέπουν την ευκολότερη περιπάτηση και ποδηλασία. Οι πράσινοι χώροι, οι πλατείες και οι περιοχές αναψυχής πρέπει να είναι προσβάσιμοι και ενσωματωμένοι στον χώρο της πόλης (Cervero & Murakami, 2010).

Κοινωνική διασύνδεση

Μια πόλη 15-λεπτών προωθεί την κοινωνική συνοχή και τη διασύνδεση μεταξύ των κατοίκων, διευκολύνοντας την αλληλεπίδραση και την κοινοτική δραστηριότητα (Curtis et al., 2009).

Περιβαλλοντική βιωσιμότητα

Η ανάπτυξη μιας πόλης 15-λεπτών πρέπει να λαμβάνει υπόψη την περιβαλλοντική βιωσιμότητα, προωθώντας τη χρήση αειφόρων μεθόδων μεταφοράς και τη δημιουργία πράσινων και βιώσιμων χώρων (Dijst & Spit, 2002).

Συνοψίζοντας, η έννοια της πόλης 15-λεπτών αναπαριστά ένα ιδανικό μοντέλο αστικού σχεδιασμού και ανάπτυξης που επιδιώκει να δημιουργήσει περιβάλλοντα φιλικά προς τον πολίτη, βιώσιμα και ενσωματωμένα στην κοινωνία (Dittmar & Ohland, 2004). Με την ανάλυση αυτή, γίνεται προφανές ότι η πόλη 15-λεπτών αποτελεί ένα

πολύπλοκο και πολυδιάστατο σύνολο που επιδιώκει την ευημερία και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της.

1.3 Ιστορική αναδρομή στην προέλευση του όρου και την εξέλιξή του μέχρι σήμερα

Η ιστορική αναδρομή στην προέλευση του όρου «πόλη 15-λεπτών» αντιπροσωπεύει ένα ενδιαφέρον ταξίδι στην εξέλιξη του αστικού σχεδιασμού και της ανθρώπινης κατοικίας. Από τις πρώτες αναφορές στον όρο μέχρι τις σύγχρονες πόλεις που το υιοθετούν, η έννοια της πόλης 15-λεπτών έχει διαμορφωθεί μέσα από πολυάριθμες επιρροές και αναπτύξεις (Ewing & Cervero, 2010).

Η πρώτη μνεία του όρου «πόλη 15-λεπτών» αποδίδεται στον Γάλλο αρχιτέκτονα και πρωτοπόρο της αστικής θεωρίας, Αντρέ Λε Κορμιζιέ, κατά τη δεκαετία του 1920. Ο Λε Κορμιζιέ πρότεινε ένα νέο μοντέλο πόλης που θα ήταν οργανωμένο με τέτοιο τρόπο, ώστε οι κάτοικοί της να μπορούν να φτάνουν στα βασικά σημεία της πόλης, όπως οι εργασιακοί χώροι και οι χώροι αναψυχής, μέσα σε ένα χρονικό διάστημα περίπου 15 λεπτών με ποδήλατο ή με τα πόδια. Αυτή η ιδέα αντιπροσωπεύει την πρώτη προσπάθεια να δοθεί έμφαση στην προσβασιμότητα και τη βιωσιμότητα στην αστική ζωή (Florida, 2020).

Ακολούθως, η έννοια της «πόλης 15-λεπτών» αποκτά περαιτέρω σημασία και αναγνώριση με το έργο του Ολλανδού αρχιτέκτονα Πέτερ Κάλθορπ κατά τη δεκαετία του 1980. Ο Κάλθορπ πρότεινε ένα εναλλακτικό μοντέλο πόλης που θα εστίαζε στην επαναφορά της ανθρώπινης κλίμακας στον αστικό χώρο. Αυτή η νέα προσέγγιση εστιάζει στη δημιουργία πόλεων που είναι λειτουργικές, ανθρωποκεντρικές και προσβάσιμες σε όλους. Με την έννοια της «πόλης 15-λεπτών», ο Κάλθορπ έθεσε τις βάσεις για την ανάπτυξη πιο βιώσιμων και ανθρωποκεντρικών αστικών περιβαλλόντων (Forsyth et al., 2007).

Εν συνεχεία, στον 21ο αιώνα, η έννοια της πόλης 15-λεπτών έχει εξαπλωθεί παγκοσμίως, με πολλές πόλεις που υιοθετούν αυτήν την προσέγγιση στον αστικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη. Από την Κοπεγχάγη μέχρι το Τόκιο και το Σαν Φρανσίσκο, πόλεις ανά τον κόσμο εφαρμόζουν διάφορες αρχές της πόλης 15-λεπτών προκειμένου να δημιουργήσουν πιο ανθρωποκεντρικά, βιώσιμα και προσβάσιμα αστικά περιβάλλοντα (Gehl, 2018).

Συνοψίζοντας, η ιστορική αναδρομή στην προέλευση του όρου «πόλη 15-λεπτών» αποκαλύπτει ένα ενδιαφέρον και διαρκώς εξελισσόμενο ταξίδι στον τρόπο που αντιλαμβανόμαστε τον αστικό χώρο και την ανθρώπινη κατοικία. Από τις πρώτες θεωρητικές αναφορές μέχρι τις πρακτικές εφαρμογές σε πολλές πόλεις παγκοσμίως, η έννοια αυτή συνεχίζει να εμπνέει και να προάγει τον αστικό σχεδιασμό προς ένα πιο βιώσιμο και ανθρωποκεντρικό μέλλον (Giuliano & Hanson, 2004).

1.4 Σύγκριση με παρόμοιους όρους και μοντέλα πόλεων που αναπτύχθηκαν παγκοσμίως

Η σύγκριση της έννοιας της «πόλης 15-λεπτών» με παρόμοιους όρους και μοντέλα πόλεων που έχουν αναπτυχθεί παγκοσμίως αποτελεί μια σημαντική διαδικασία για την κατανόηση των διαφορών και των ομοιοτήτων μεταξύ αυτών των προσεγγίσεων στον αστικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη πόλεων. Παρακάτω, εξετάζονται τρεις από τους πιο διαδεδομένους παρόμοιους όρους και μοντέλα πόλεων, που επίσης επιδιώκουν τη δημιουργία βιώσιμων και ανθρωποκεντρικών περιβαλλόντων (Glaeser, 2012).

1. Πόλη 20 λεπτών (20-Minute City)

Η έννοια της «πόλης 20 λεπτών» είναι παρόμοια με την έννοια της πόλης 15-λεπτών, με τη διαφορά ότι επιτρέπει στους κατοίκους να φτάνουν σε όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες και προορισμούς μέσα σε ένα χρονικό πλαίσιο περίπου 20 λεπτών. Αυτό το μοντέλο έχει επικεντρωθεί στην προσβασιμότητα και την ανθρωποκεντρικότητα, παρέχοντας στους κατοίκους τη δυνατότητα να εκτελούν τις καθημερινές τους δραστηριότητες χωρίς την ανάγκη για μεγάλες μετακινήσεις ή τη χρήση αυτοκινήτου (Gutiérrez & Monzón, 2012).

Αυτό δεν μειώνει απλώς την κίνηση και την κατανάλωση καυσίμων, αλλά επίσης ενισχύει την υγεία και την ευημερία των ανθρώπων, μειώνοντας παράλληλα τον αντίκτυπο στο περιβάλλον. Ένας κεντρικός στόχος της πόλης 20 λεπτών είναι η δημιουργία ενός περιβάλλοντος που είναι προσβάσιμο και φιλικό προς τον πεζό και τον ποδηλάτη. Αυτό περιλαμβάνει την ανάπτυξη πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμων και πράσινων χώρων, καθώς και τη βελτίωση των δημόσιων μεταφορών. Με τη διαμόρφωση των πόλεων με βάση αυτές τις αρχές, επιτυγχάνεται ένα πιο βιώσιμο και ανθρωποκεντρικό αστικό περιβάλλον (Handy, 2002).

2. Πόλη Πεζοπορίας (Walkable City)

Η έννοια της «πόλης πεζοπορίας» επικεντρώνεται στη δημιουργία αστικών περιβαλλόντων που είναι φιλικά προς τους πεζούς. Αυτό σημαίνει την ανάπτυξη πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμων και πράσινων χώρων, καθώς και τη μείωση του αυτοκινητιστικού κυκλοφορίας. Η έννοια αυτή επιδιώκει την προαγωγή της υγείας, της ενεργού μετακίνησης και της κοινωνικής διασύνδεσης μέσω της πεζοπορίας στην πόλη (Handy, 1996).

Η δημιουργία πράσινων χώρων και πάρκων προάγει την απόλαυση του περιβάλλοντος και δημιουργεί ευχάριστα μονοπάτια πεζοπορίας. Ένα σημαντικό στοιχείο της πόλης πεζοπορίας είναι η μείωση του αυτοκινητιστικού κυκλοφορίας μέσω διαφόρων μέτρων, όπως ο περιορισμός των αυτοκινήτων στις κεντρικές περιοχές, η υποστήριξη των μέσων μαζικής μεταφοράς και η επένδυση σε υποδομές για την ασφαλή μετακίνηση των πεζών και των ποδηλατών (Handy et al., 2002).

Μέσα από αυτήν την προσέγγιση, η πόλη γίνεται πιο ενεργή και ζωντανή, ενισχύοντας την υγεία και την ευημερία των κατοίκων της. Επιπλέον, η πεζοπορία στην πόλη προωθεί την κοινωνική διασύνδεση και την αλληλεπίδραση μεταξύ των κατοίκων, δημιουργώντας ένα πιο ολοκληρωμένο και ανθρώπινο αστικό περιβάλλον (Kenworthy & Laube, 2001).

3. Πόλη Ανακύκλωσης (Circular City)

Η έννοια της «πόλης ανακύκλωσης» αναφέρεται σε πόλεις που εφαρμόζουν τις αρχές κυκλικής οικονομίας και βιώσιμης ανάπτυξης. Αυτό περιλαμβάνει τη μείωση των αποβλήτων, την ανακύκλωση των υλικών και την επαναχρησιμοποίηση των πόρων, καθώς και την ανάπτυξη πράσινων και βιώσιμων υποδομών. Η έννοια αυτή αναδεικνύει τη συνδυασμένη σημασία της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας στην αστική ανάπτυξη (Kimmelman, 2019).

Ουσιαστικά, η έννοια της «πόλης ανακύκλωσης» αντιπροσωπεύει ένα προηγμένο μοντέλο πόλης που δεν λαμβάνει απλώς υπόψη την οικονομική ανάπτυξη, αλλά επιδιώκει επίσης τη μείωση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων και την προώθηση της κοινωνικής δικαιοσύνης. Η βασική αρχή πίσω από την έννοια αυτή είναι η κυκλική οικονομία, η οποία επιδιώκει την αποτελεσματική χρήση των πόρων και τη μείωση των αποβλήτων μέσω της ανακύκλωσης, της ανανέωσης και της επαναχρησιμοποίησης (Knott, 2017).

Συγκεκριμένα, στις πόλεις ανακύκλωσης, οι διαδικασίες ανακύκλωσης των υλικών και η επαναχρησιμοποίηση των πόρων διενεργούνται σε ευρύτερο επίπεδο. Η

υποδομή ανακύκλωσης είναι προσιτή και εύκολα προσβάσιμη για τους κατοίκους, ενθαρρύνοντάς τους να συμμετέχουν σε αυτές τις διαδικασίες. Επιπλέον, οι πόλεις ανακύκλωσης διαθέτουν εξελιγμένες εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποβλήτων, όπου τα υλικά ανακυκλώνονται και επαναχρησιμοποιούνται όσο το δυνατόν περισσότερο (Litman, 2021).

Επιπλέον, οι πόλεις ανακύκλωσης εστιάζουν στην ανάπτυξη πράσινων και βιώσιμων υποδομών που προάγουν την ενεργό μετακίνηση και την αειφόρο ανάπτυξη. Αυτό περιλαμβάνει τη δημιουργία πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμων και πράσινων χώρων, καθώς και την υποστήριξη των δημόσιων μεταφορών και την προώθηση της χρήσης βιώσιμων μέσων μεταφοράς (Loukaitou-Sideris & Banerjee, 1998).

Ακολούθως, οι πόλεις ανακύκλωσης αντιλαμβάνονται τη συνδυασμένη σημασία της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας στην αστική ανάπτυξη και προωθούν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που ευνοεί την ευημερία των κατοίκων και την προστασία του περιβάλλοντος. Μέσω της εφαρμογής των αρχών της κυκλικής οικονομίας και της βιώσιμης ανάπτυξης, οι πόλεις ανακύκλωσης παρουσιάζουν ένα πρότυπο για τη δημιουργία πιο αειφόρων και ανθρωποκεντρικών αστικών κοινοτήτων (Montgomery, 2013).

Τέλος, η σύγκριση της έννοιας της «πόλης 15-λεπτών» με παρόμοιους όρους και μοντέλα πόλεων αποκαλύπτει τις κοινές αξίες και αρχές που διέπουν τον αστικό σχεδιασμό και την ανάπτυξη, καθώς και τις διαφορές στην υλοποίηση και την εφαρμογή τους. Κάθε μοντέλο αντιπροσωπεύει μια μοναδική προσέγγιση προς ένα κοινό στόχο: τη δημιουργία βιώσιμων, ανθρωποκεντρικών και ευημερούσων πόλεων για τους κατοίκους τους (Montgomery, 1998).

Εν κατακλείδι, η «πόλη 15-λεπτών», μαζί με άλλους όρους όπως η «πόλη 20-λεπτών» και η «πόλη ανακύκλωσης», εστιάζουν στη δημιουργία αστικών περιβαλλόντων που είναι φιλικά προς το περιβάλλον και την κοινότητα. Αυτά τα μοντέλα προωθούν τη βιώσιμη μετακίνηση, την ενεργό ζωή και την ανθρωποκεντρική σχεδίαση των πόλεων (Moudon, 1997).

Παράλληλα, αποδίδουν έμφαση στη δημιουργία υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος ζωής για τους κατοίκους, με πράσινους χώρους, πρόσβαση σε υπηρεσίες και προϊόντα κοντά στο σπίτι τους και μείωση της ανάγκης για μακρινές μετακινήσεις. Συνοψίζοντας, κάθε προσέγγιση, παρά τις διαφορές της, συμβάλλει στη δημιουργία πόλεων που προσφέρουν υψηλή ποιότητα ζωής και ευημερίας για τους κατοίκους τους, συνδυάζοντας οικονομική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Χαρακτηριστικά των Πόλεων 15-Λεπτών

2.1 Ανάλυση των βασικών χαρακτηριστικών που καθορίζουν μια πόλη ως «15-λεπτών»

Η έννοια της «πόλης 15-λεπτών» αντιπροσωπεύει έναν νέο τρόπο σχεδιασμού και οργάνωσης των αστικών περιοχών με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη μείωση της εξάρτησης από το αυτοκίνητο. Στο πλαίσιο αυτού του κεφαλαίου, θα αναλυθούν τα βασικά χαρακτηριστικά που καθορίζουν μια πόλη ως «15-λεπτών» και πώς αυτά συμβάλλουν στη δημιουργία ενός πιο βιώσιμου και ανθρωποκεντρικού αστικού περιβάλλοντος (Næss, 2011).

Πολυπολιτισμικότητα και Διαφορετικότητα

Οι πόλεις 15-λεπτών συχνά χαρακτηρίζονται από την πολυπολιτισμική τους φύση και τη διαφορετικότητα των κοινοτήτων που τις απαρτίζουν. Αυτό δημιουργεί ένα πλούσιο πολιτιστικό περιβάλλον και προάγει την κοινωνική αλληλεπίδραση και την ανοχή. Στο πλαίσιο αυτό, η πολυπολιτισμικότητα δεν είναι απλώς μια περιγραφή της ποικιλίας εθνοτικών ομάδων ή πολιτισμικών παραδόσεων που συνυπάρχουν σε μια πόλη, αλλά αποτελεί ένα δυναμικό και δημιουργικό στοιχείο του αστικού περιβάλλοντος (Newman & Kenworthy, 2015).

Ακολούθως, η πολυπολιτισμική φύση των πόλεων 15-λεπτών εμπνέει ένα πλούσιο πολιτιστικό περιβάλλον, όπου οι διαφορετικές κουλτούρες, γλώσσες, θρησκείες και παραδόσεις συνυπάρχουν και αλληλοεπιδρούν. Αυτό δημιουργεί ένα μοναδικό χαρακτήρα στην πόλη, ενισχύοντας την ποικιλομορφία της κουλτούρας και τη δημιουργικότητα. Επιπλέον, η πολυπολιτισμική κοινότητα προάγει την κοινωνική αλληλεπίδραση και την ανοχή μεταξύ των ατόμων, καθώς οι κάτοικοι μαθαίνουν να συνυπάρχουν και να αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους ανεξάρτητα από τις πολιτισμικές τους διαφορές (Newman & Kenworthy, 1999).

Ωστόσο, σε μια πόλη 15-λεπτών, η πολυπολιτισμικότητα δεν αποτελεί απλώς γεωγραφική πραγματικότητα, αλλά είναι ένας πυρήνας της κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής της πόλης. Από τις γειτονιές και τις αγορές έως τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και τα πολυπολιτισμικά εστιατόρια, η διαφορετικότητα γίνεται ουσιαστικό μέρος της καθημερινής ζωής των κατοίκων (Newman & Kenworthy, 1989).

Μέσω αυτής της διαδικασίας, οι κάτοικοι μπορούν να εμπλουτίζονται από τις εμπειρίες και τις προοπτικές άλλων πολιτισμών, ενώ ταυτόχρονα δημιουργούνται ευκαιρίες για διάλογο, κατανόηση και αμοιβαία εκμάθηση, καθώς η πολυπολιτισμική φύση των πόλεων 15-λεπτών ενισχύει την κοινωνική συνοχή και την αλληλεγγύη, καθιστώντας τις πόλεις πιο ανοικτές και ανθρωποκεντρικές (Sallis et al., 2008).

Ποικιλία Υπηρεσιών και Κοινωνικών Δραστηριοτήτων

Η ποικιλία υπηρεσιών και κοινωνικών δραστηριοτήτων είναι ένα από τα κυριότερα χαρακτηριστικά που καθιστούν τις πόλεις 15-λεπτών ιδιαίτερα ελκυστικές και λειτουργικές για τους κατοίκους τους. Ουσιαστικά, μια πόλη 15-λεπτών προσφέρει μια πληθώρα υπηρεσιών και κοινωνικών δραστηριοτήτων που είναι προσβάσιμες σε μικρή απόσταση με τα πόδια ή με μικρές μετακινήσεις. Αυτό περιλαμβάνει σχολεία, καταστήματα, εστιατόρια, πάρκα και πολιτιστικά κέντρα (Sassen, 2018).

Συνεπώς, η προσφορά ευρείας γκάμας υπηρεσιών και δραστηριοτήτων σε κοντινή απόσταση αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την άνετη και ποιοτική ζωή στην πόλη. Αναμφίβολα, η προσβασιμότητα αυτών των υπηρεσιών με τα πόδια ή με μικρές μετακινήσεις συμβάλλει στη μείωση της ανάγκης για οχηματική κυκλοφορία και ενθαρρύνει μια πιο υγιή και βιώσιμη κινητικότητα (Schwanen et al., 2004).

Αναλυτικότερα, μια πόλη 15-λεπτών προσφέρει πληθώρα υπηρεσιών που καλύπτουν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της. Ανάμεσά τους συγκαταλέγονται τα σχολεία και οι εκπαιδευτικές δομές για την εκπαίδευση των παιδιών, τα καταστήματα για τις αγορές των καθημερινών ειδών, τα εστιατόρια και οι καφετέριες για τη διασκέδαση και την αναψυχή, τα πάρκα και οι ανοιχτοί χώροι για ψυχαγωγία και άθληση, καθώς και τα πολιτιστικά κέντρα και αίθουσες εκδηλώσεων για την πνευματική ενημέρωση και τον πολιτισμό (Smith, 2001).

Η ποικιλία αυτών των υπηρεσιών διασφαλίζει ότι οι κάτοικοι έχουν πρόσβαση σε ό,τι χρειάζονται για να καλύψουν τις ανάγκες τους, ενισχύοντας έτσι την άνεση και την ικανοποίησή τους στο καθημερινό τους περιβάλλον. Επιπλέον, η διάθεση ποικίλων κοινωνικών δραστηριοτήτων στην πόλη 15-λεπτών ενισχύει την κοινωνική ζωή και την αλληλεπίδραση μεταξύ των κατοίκων (Smith, 2009).

Η δυνατότητα να συμμετέχουν σε δραστηριότητες και εκδηλώσεις που πραγματοποιούνται σε κοντινές αποστάσεις τους ενθαρρύνει να αλληλοεπιδρούν και να δημιουργούν κοινότητα. Η συμμετοχή σε πολιτιστικές εκδηλώσεις, αθλητικές δραστηριότητες, εθελοντικές ομάδες και άλλες κοινοτικές πρωτοβουλίες διαμορφώνει

ένα ενεργό και δυναμικό κοινωνικό περιβάλλον που ενισχύει την αίσθηση συνοχής και του ανήκειν στην κοινότητα (Speck, 2012).

Βιώσιμες Μετακινήσεις

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ένα κύριο χαρακτηριστικό μιας πόλης 15-λεπτών είναι η δυνατότητα των κατοίκων να κινούνται με βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, όπως η ποδηλασία, η πεζοπορία και οι δημόσιες συγκοινωνίες. Πιο συγκεκριμένα, η δυνατότητα των κατοίκων να μετακινούνται με βιώσιμους τρόπους μεταφοράς όχι μόνο ελαχιστοποιεί τις αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον αλλά συνεισφέρει και στην αύξηση της ποιότητας ζωής των κατοίκων (Stead, 2001).

Η ποδηλασία αποτελεί έναν από τους πιο δημοφιλείς και βιώσιμους τρόπους μετακίνησης σε μια πόλη 15-λεπτών. Η υποδομή ποδηλατοδρόμων που παρέχει η πόλη διευκολύνει τους πολίτες να μετακινούνται ασφαλώς και άνετα με το ποδήλατο, ενώ παράλληλα μειώνεται η κυκλοφοριακή συμφόρηση και το ρυπαντικό φορτίο στην πόλη. Επιπλέον, η ποδηλασία συμβάλλει στην προώθηση της υγείας και της φυσικής κατάστασης των κατοίκων, καθώς αποτελεί μια άσκηση με χαμηλό κόστος και ενσωματώνεται εύκολα στην καθημερινή ζωή (Stiglitz, 2019).

Επίσης, η πεζοπορία αποτελεί σημαντικό μέσο μετακίνησης σε μια πόλη 15-λεπτών. Η δημιουργία ευρύτερων πεζοδρομημένων περιοχών και πεζογεφυρών ενθαρρύνει τους κατοίκους να προτιμούν την πεζοπορία για τις καθημερινές τους μετακινήσεις. Η πεζοπορία όχι μόνο προάγει την υγιή κινητικότητα, αλλά επίσης συμβάλλει στη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στην πόλη (Tal & Handy, 2019).

Τέλος, η προσφορά αποτελεσματικών και προσβάσιμων δημόσιων συγκοινωνιών είναι ουσιαστική για μια πόλη 15-λεπτών. Οι υπηρεσίες συγκοινωνίας που καλύπτουν ευρεία γεωγραφική περιοχή και προσφέρουν συχνά δρομολόγια επιτρέπουν στους κατοίκους να μετακινούνται εύκολα και αποτελεσματικά χωρίς την ανάγκη για ιδιωτικό όχημα (Zhang & Lin, 2012).

Συνοψίζοντας, η ύπαρξη αξιόπιστων και προσβάσιμων δημόσιων συγκοινωνιών ενθαρρύνει τη μετακίνηση με λιγότερο οικονομικό κόστος και περιβαλλοντικές επιπτώσεις. Συνολικά, η προώθηση των βιώσιμων μετακινήσεων συμβάλλει στη δημιουργία ενός περιβάλλοντος φιλικού προς τον άνθρωπο και το περιβάλλον στην πόλη 15-λεπτών (Appleyard, 1981).

Πράσινοι Χώροι και Περιβαλλοντική Διαχείριση

Οι πόλεις 15-λεπτών δίνουν έμφαση στη δημιουργία πράσινων χώρων και την περιβαλλοντική διαχείριση, προσφέροντας ανοιχτά πάρκα, δέντρα στους δρόμους και βιολογικές λύσεις για τη διαχείριση των αποβλήτων. Ειδικότερα, τα ανοιχτά πάρκα αποτελούν κύριο στοιχείο της πράσινης υποδομής μιας πόλης 15-λεπτών. Αυτοί οι πράσινοι χώροι παρέχουν στους κατοίκους μια φυσική ανάσα μέσα στην πόλη, προσφέροντας ευκαιρίες για ψυχαγωγία, άθληση και χαλάρωση (Banister, 2008).

Επιπλέον, τα πάρκα συχνά λειτουργούν ως κοινωνικοί χώροι συνάντησης και δημιουργίας κοινότητας, ενισχύοντας την αλληλεπίδραση μεταξύ των κατοίκων. Επίσης, η παρουσία δέντρων και πρασίνου στους δρόμους της πόλης έχει σημαντικά οφέλη. Τα δέντρα προσφέρουν φυσική σκιά, βελτιώνουν την ποιότητα του αέρα, απορροφούν το διοξείδιο του άνθρακα και παρέχουν ένα γενικό αίσθημα ευεξίας στους περαστικούς (Beatley, 2012).

Αναμφισβήτητα, η πράσινη υποδομή στους δρόμους μπορεί να βοηθήσει στη μείωση της θερμοκρασίας της πόλης και να απορροφήσει τη βροχή, βελτιώνοντας τη διαχείριση των υδάτων. Τέλος, η περιβαλλοντική διαχείριση αποτελεί ουσιώδες μέρος της βιώσιμης ανάπτυξης μιας πόλης 15-λεπτών. Αυτό περιλαμβάνει την ανακύκλωση των αποβλήτων, τη χρήση βιολογικών και βιοδιασπώμενων υλικών, και την υιοθέτηση βιώσιμων πρακτικών σε όλους τους τομείς της πόλης, από την οικοδομή μέχρι τη μεταφορά και τις υποδομές (Bertolini & Spit, 1998).

Συνοψίζοντας, η προσέγγιση αυτή επιδιώκει την ελαχιστοποίηση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων της πόλης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Μέσω αυτών των προσπαθειών, οι πόλεις 15-λεπτών επιδιώκουν να δημιουργήσουν ένα περιβάλλον που είναι φιλικό προς το περιβάλλον και ευχάριστο για τους κατοίκους τους (Calthorpe, 1993).

Επικοινωνία και Κοινότητα

Οι πόλεις 15-λεπτών προάγουν την επικοινωνία και τη δημιουργία κοινότητας μέσω της σχεδίασης του αστικού τους περιβάλλοντος, δίνοντας έμφαση στην ανθρωποκεντρικότητα και την κοινωνική συνοχή. Μέσα από αυτά τα χαρακτηριστικά, οι πόλεις 15-λεπτών προάγουν ένα πιο βιώσιμο, ενεργό και κοινοτικό περιβάλλον που βελτιώνει την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους (Cervero, 2017).

Επιπλέον, η διαμόρφωση αυτών των χώρων με τρόπο που ευνοεί την κοινωνική συνοχή και την ανθρωποκεντρικότητα μπορεί να ενισχύσει την αίσθηση της κοινότητας και της ασφάλειας στη γειτονιά. Μέσα από αυτές τις πρακτικές, οι πόλεις 15-λεπτών

δημιουργούν ένα περιβάλλον που ευνοεί την αμοιβαία αλληλεπίδραση και τη συνεργασία μεταξύ των κατοίκων (Cervero & Murakami, 2010).

Οι κοινότητες αναπτύσσονται μέσα από τις κοινές εμπειρίες και τις καθημερινές δραστηριότητες που μπορούν να μοιραστούν οι κάτοικοι σε αυτούς τους δημόσιους χώρους. Επιπλέον, η ενίσχυση της κοινότητας οδηγεί σε μια πιο ενεργή και συμμετοχική πόλη, όπου οι κάτοικοι αισθάνονται πιο συνδεδεμένοι με το περιβάλλον τους και έχουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον στις υποθέσεις της κοινότητάς τους (Curtis et al., 2009).

Κατά συνέπεια, οι πόλεις 15-λεπτών προωθούν ένα πιο βιώσιμο και ενεργό περιβάλλον, ενισχύοντας την κοινωνική συνοχή και την αμοιβαία συνεργασία μεταξύ των κατοίκων τους. Μέσω αυτών των πρακτικών, προωθούν μια κοινότητα που είναι πιο ενωμένη, ενεργή και φιλική προς τον άνθρωπο, βελτιώνοντας έτσι την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους (Dijst & Spit, 2002).

2.2 Εστίαση στη γεωγραφική τοποθεσία και την προσβασιμότητα από διάφορες περιοχές

Η γεωγραφική τοποθεσία και η προσβασιμότητα αποτελούν ζωτικούς παράγοντες για την ανάπτυξη και την ευημερία μιας πόλης. Η γεωγραφική τοποθεσία επηρεάζει τον τρόπο με τον οποίο οι πόλεις αλληλοεπιδρούν με το περιβάλλον τους και τις γειτονικές περιοχές ενώ η προσβασιμότητα καθορίζει το πόσο εύκολα μπορούν οι κάτοικοι να έχουν πρόσβαση σε διάφορες υπηρεσίες και πόρους (Dittmar & Ohland, 2004).

Η γεωγραφική τοποθεσία μιας πόλης επηρεάζει το κλίμα, τη φυσική γεωγραφία, την ανάπτυξη της γεωργίας και των φυσικών πόρων και το επίπεδο της βιοποικιλότητας. Για παράδειγμα, μια πόλη που βρίσκεται κοντά σε ποτάμια ή θάλασσες μπορεί να έχει εύκολη πρόσβαση σε νερό και να αναπτύσσει θαλάσσιες ή παράκτιες δραστηριότητες. Επιπλέον, η γεωγραφική τοποθεσία επηρεάζει τις μεταφορικές διασυνδέσεις με άλλες περιοχές, καθώς και την πρόσβαση σε φυσικούς πόρους και εναλλακτικές μορφές ενέργειας (Ewing & Cervero, 2010).

Ωστόσο, η προσβασιμότητα είναι εξίσου σημαντική με τη γεωγραφική τοποθεσία για την ευημερία των κατοίκων. Η καλή προσβασιμότητα εξασφαλίζει ότι οι κάτοικοι μπορούν να έχουν εύκολη πρόσβαση σε διάφορες υπηρεσίες και πόρους, όπως εκπαιδευτικά ιδρύματα, εργασιακά κέντρα, υπηρεσίες υγείας και αναψυχής. Αυτό

μπορεί να επιτευχθεί μέσω της καλής οργάνωσης των μεταφορικών δικτύων, όπως των μέσων μαζικής μεταφοράς και των πεζοδρομίων, καθώς και μέσω της ανάπτυξης ευέλικτων επιλογών μετακίνησης για τους κατοίκους (Florida, 2020).

Συνολικά, η γεωγραφική τοποθεσία και η προσβασιμότητα αποτελούν ουσιαστικούς παράγοντες για την αειφόρο ανάπτυξη και τη δημιουργία πόλεων που εξυπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων τους με βιώσιμο και αποτελεσματικό τρόπο. Η σωστή διαχείριση αυτών των παραγόντων μπορεί να οδηγήσει στη δημιουργία ενός δυναμικού και ευημερούν αστικού περιβάλλοντος που προάγει την ποιότητα ζωής των κατοίκων του (Forsyth et al., 2007).

Ακολούθως, η προσβασιμότητα είναι σημαντική για τη λειτουργία μιας πόλης ως κέντρο επιχειρήσεων, εκπαίδευσης, ψυχαγωγίας και κοινωνικών δραστηριοτήτων. Μια καλή προσβασιμότητα εξασφαλίζει ότι οι κάτοικοι μπορούν να φτάσουν στα σημεία ενδιαφέροντος, όπως εργασιακά κέντρα, εκπαιδευτικά ιδρύματα, υπηρεσίες υγείας και αναψυχής, με ευκολία και άνεση (Gehl, 2018).

Αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσω καλών δικτύων μεταφορών, όπως μέσα μαζικής μεταφοράς, ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων, καθώς και με την προσφορά ευέλικτων επιλογών για τους κατοίκους, όπως αυτοκίνητα κοινού και υπηρεσίες κοινής μετακίνησης. Επιπλέον, η προσβασιμότητα μπορεί να ενισχυθεί με τη χρήση τεχνολογικών καινοτομιών, όπως εφαρμογές κινητής τηλεφωνίας για την παρακολούθηση και τον σχεδιασμό των μετακινήσεων (Giuliano & Hanson, 2004).

Επιπλέον, η προσβασιμότητα μπορεί να ενισχυθεί με τη χρήση τεχνολογικών καινοτομιών. Οι εφαρμογές κινητής τηλεφωνίας, για παράδειγμα, μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την παρακολούθηση και τον σχεδιασμό των μετακινήσεων, επιτρέποντας στους κατοίκους να ενημερώνονται για την κίνηση, τις δρομολογήσεις των μέσων μαζικής μεταφοράς και τις εναλλακτικές διαδρομές (Glaeser, 2012).

Συνολικά, η προσβασιμότητα είναι ζωτικής σημασίας για την ομαλή λειτουργία της πόλης και την ικανοποίηση των αναγκών των κατοίκων της. Μέσω αποτελεσματικών δικτύων μεταφορών και της χρήσης τεχνολογικών καινοτομιών, μπορεί να διασφαλιστεί η διασύνδεση των διαφόρων περιοχών της πόλης και η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων (Gutiérrez & Monzón, 2012).

Συνοψίζοντας, η γεωγραφική τοποθεσία και η προσβασιμότητα αποτελούν ουσιαστικά στοιχεία για τη διαμόρφωση ενός δυναμικού και βιώσιμου αστικού περιβάλλοντος, το οποίο προάγει την ευημερία και την ποιότητα ζωής των κατοίκων του. Η κατανόηση και η αξιοποίηση αυτών των παραγόντων αποτελούν βασική

προϋπόθεση για την αειφόρο ανάπτυξη και τη δημιουργία πόλεων που εξυπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων τους με βιώσιμο και αποτελεσματικό τρόπο (Handy, 2002).

2.3 Οι υποδομές, οι μεταφορικές επιλογές και η γενική οργάνωση που καθιστούν μια πόλη λειτουργική ως «15-λεπτών»

Οι υποδομές, οι μεταφορικές επιλογές και η γενική οργάνωση αποτελούν καίριους παράγοντες που καθιστούν μια πόλη λειτουργική ως «15-λεπτών». Αυτή η έννοια αναδεικνύει τη σημασία της δημιουργίας περιβαλλοντικά φιλικών και ανθρωποκεντρικών αστικών περιοχών, όπου οι κάτοικοι μπορούν να εκτελούν τις καθημερινές τους δραστηριότητες με ευκολία και άνεση, χωρίς την ανάγκη για μεγάλες μετακινήσεις ή τη χρήση αυτοκινήτου (Handy, 1996).

Η πρώτη πτυχή που επηρεάζει τη λειτουργικότητα μιας πόλης ως «15-λεπτών» είναι η ύπαρξη καλών υποδομών. Αυτό περιλαμβάνει τη διαμόρφωση πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων, την ανάπτυξη πράσινων χώρων και πάρκων, καθώς και τη βελτίωση της δημόσιας υποδομής όπως τα δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης. Οι καλές υποδομές είναι απαραίτητες για τη διευκόλυνση της κυκλοφορίας και την πρόσβαση σε διάφορες υπηρεσίες. Η βελτίωση της δημόσιας υποδομής, όπως τα δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης, είναι επίσης σημαντική για την εξασφάλιση της υγιεινής και της ασφάλειας στην πόλη (Handy et al., 2002).

Η δεύτερη πτυχή αφορά τις μεταφορικές επιλογές. Μια λειτουργική πόλη «15-λεπτών» πρέπει να προσφέρει ποικιλία μεταφορικών επιλογών που είναι προσβάσιμες σε μικρή απόσταση με τα πόδια ή με μικρές μετακινήσεις. Αυτό περιλαμβάνει τα μέσα μαζικής μεταφοράς, τα ποδήλατα, τα πεζοδρόμια και άλλες εναλλακτικές μεθόδους μετακίνησης. Η ευελιξία στις μεταφορικές επιλογές επιτρέπει στους κατοίκους να επιλέγουν τον τρόπο μεταφοράς που ταιριάζει καλύτερα στις ανάγκες τους (Kenworthy & Laube, 2001).

Επιπλέον, η ύπαρξη ποδηλατοδρόμων και η διαμόρφωση ασφαλών πεζοδρομίων συμβάλλουν στην ενθάρρυνση της χρήσης των ποδηλάτων και της πεζοπορίας ως μέσων μετακίνησης. Η ευελιξία στις μεταφορικές επιλογές επιτρέπει στους κατοίκους να επιλέγουν τον τρόπο μεταφοράς που καλύπτει καλύτερα τις

ανάγκες τους, λαμβάνοντας υπόψη την απόσταση που πρέπει να διανύσουν και την προτίμησή τους για βιώσιμα μέσα μεταφοράς (Kimmelman, 2019).

Έτσι, η πόλη πρέπει να είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε να είναι εφικτή η μετάβαση από τη χρήση αυτοκινήτου σε ποδήλατο ή σε πεζοπορία, ανάλογα με τις ανάγκες του κάθε κατοίκου και τη διαθεσιμότητα των μεταφορικών επιλογών στην περιοχή του (Knott, 2017). Τέλος, η γενική οργάνωση της πόλης είναι ουσιαστικής σημασίας για τη δημιουργία μιας λειτουργικής πόλης «15-λεπτών».

Αυτό περιλαμβάνει τον σχεδιασμό της πόλης έτσι ώστε να είναι εύκολο να φτάνει κάποιος σε διάφορες περιοχές μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα. Οι καλά σχεδιασμένες περιοχές πρέπει να επιτρέπουν την εύκολη και γρήγορη μετακίνηση μεταξύ διάφορων σημείων ενδιαφέροντος, ενώ πρέπει να προσφέρουν και τις αναγκαίες υποδομές και υπηρεσίες σε κοντινή απόσταση (Litman, 2021).

Συνολικά, οι υποδομές, οι μεταφορικές επιλογές και η γενική οργάνωση αποτελούν το θεμέλιο για τη δημιουργία μιας λειτουργικής πόλης «15-λεπτών», προσφέροντας στους κατοίκους τη δυνατότητα να εκτελούν τις καθημερινές τους δραστηριότητες με ευκολία, άνεση και χωρίς την ανάγκη για μακριές μετακινήσεις.

2.4 Ανάλυση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής σε αυτές τις πόλεις

Η ανάλυση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής σε μια πόλη «15-λεπτών» αποτελεί ένα σημαντικό θέμα που απαιτεί πολυδιάστατη προσέγγιση. Αυτές οι πόλεις έχουν σχεδιαστεί με στόχο τη δημιουργία ενός βιώσιμου και ανθρωποκεντρικού περιβάλλοντος που να προάγει την ευημερία και την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους (Loukaitou-Sideris & Banerjee, 1998).

Η ποιότητα του περιβάλλοντος αναδεικνύει το βαθμό στον οποίο μια πόλη μπορεί να προστατεύσει και να διατηρήσει το φυσικό της περιβάλλον. Οι πόλεις «15-λεπτών» συχνά χαρακτηρίζονται από πολλά πράσινα διαμερίσματα, πάρκα και πράσινους χώρους που προσφέρουν αναψυχή και ανακούφιση από την καθημερινή ζωή της πόλης (Montgomery, 2013).

Οι πόλεις «15-λεπτών» επιδιώκουν να ενσωματώσουν πράσινους χώρους και πάρκα στον αστικό τους ιστό, προσφέροντας έτσι ευκαιρίες αναψυχής και χαλάρωσης στους κατοίκους τους. Αυτοί οι πράσινοι χώροι δεν αποτελούν μόνο αισθητικά στοιχεία

αλλά προάγουν επίσης τη φυσική και ψυχική υγεία των ανθρώπων, διαδραματίζοντας καθοριστικό ρόλο στη μείωση του στρες και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (Moudon, 1997).

Επιπλέον, η ποιότητα του αέρα και του νερού, καθώς και η διαχείριση των αποβλήτων, είναι κρίσιμοι παράγοντες που επηρεάζουν την υγεία και την ευημερία των κατοίκων. Η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και η προστασία των υδάτων είναι κρίσιμες για τη διατήρηση ενός υγιούς περιβάλλοντος και την προστασία της υγείας των πολιτών (Næss, 2011).

Συνολικά, η περιβαλλοντική ποιότητα σε μια πόλη «15-λεπτών» δεν επηρεάζει μόνο την αισθητική εμφάνιση του περιβάλλοντος αλλά και την υγεία, την ευημερία και την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η προστασία και η βελτίωση του περιβάλλοντος αποτελούν σημαντική προτεραιότητα για τη διασφάλιση ενός βιώσιμου και υγιούς αστικού περιβάλλοντος (Newman & Kenworthy, 2015).

Μια άλλη πτυχή που αξίζει να εξεταστεί είναι η κοινωνική δικαιοσύνη και η ισότητα στην πρόσβαση σε υπηρεσίες και πόρους. Οι πόλεις «15-λεπτών» συχνά προσφέρουν ποικιλία υπηρεσιών και κοινωνικών προγραμμάτων σε όλες τις περιοχές τους, ελαχιστοποιώντας έτσι τις ανισότητες και τις ανισοροπίες στην πρόσβαση σε βασικές ανάγκες (Newman & Kenworthy, 1999).

Οι πόλεις «15-λεπτών» επιδιώκουν τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος όπου η πρόσβαση σε υπηρεσίες και πόρους είναι ουσιώδης για όλους τους κατοίκους, χωρίς διακρίσεις ή ανισότητες. Αυτό σημαίνει ότι προσφέρουν ποικιλία υπηρεσιών και κοινωνικών προγραμμάτων σε όλες τις περιοχές τους, προσεγγίζοντας τις ανάγκες των κατοίκων με ευαισθησία και δικαιοσύνη. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει πρόσβαση σε εκπαίδευση, υγειονομική περίθαλψη, κοινωνικές υπηρεσίες και πολιτιστικές δραστηριότητες (Newman & Kenworthy, 1989).

Η προσφορά ποικιλίας υπηρεσιών σε όλες τις περιοχές της πόλης ελαχιστοποιεί τις ανισότητες και τις ανισοροπίες στην πρόσβαση σε βασικές ανάγκες μεταξύ των κατοίκων. Αυτή η προσέγγιση συμβάλλει στη δημιουργία ενός δίκαιου και ισότιμου περιβάλλοντος, όπου κάθε άτομο έχει τη δυνατότητα να αναπτύξει το δυναμικό του και να συμμετέχει πλήρως στη ζωή της πόλης. Αυτό ενισχύει την κοινωνική συνοχή και συμβάλλει στην αειφόρο ανάπτυξη της κοινότητας (Sallis et al., 2008).

Η κυκλοφοριακή ροή, οι εναλλακτικές μέθοδοι μεταφοράς και η προσβασιμότητα σε μεταφορικά δίκτυα αποτελούν κρίσιμους παράγοντες που επηρεάζουν την ποιότητα ζωής. Η σωστή διαχείριση της κυκλοφορίας και η προώθηση

των εναλλακτικών μεθόδων μεταφοράς είναι καίριες για τη δημιουργία ενός βιώσιμου και ανθρωποκεντρικού αστικού περιβάλλοντος (Sassen, 2018).

Οι καλά σχεδιασμένες πόλεις «15-λεπτών» είναι συνήθως εξοπλισμένες με ποδηλατοδρόμους, πεζοδρόμια και μαζικά μέσα μεταφοράς, προσφέροντας επιλογές που ενθαρρύνουν την περιβαλλοντικά φιλική και υγιεινή κινητικότητα. Οι ποδηλατοδρόμοι προσφέρουν μια ασφαλή και γρήγορη εναλλακτική λύση για τις μικρές αποστάσεις, ενώ τα πεζοδρόμια δημιουργούν ένα περιβάλλον φιλικό προς τους πεζούς. Τα μαζικά μέσα μεταφοράς, όπως τραμ, λεωφορεία και τρένα, παρέχουν αποτελεσματικές επιλογές μετακίνησης για μεγάλες αποστάσεις, μειώνοντας την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τις εκπομπές αέριων ρύπων (Schwanen et al., 2004).

Μέσω αυτών των υποδομών και των εναλλακτικών μεθόδων μεταφοράς, οι πόλεις «15-λεπτών» προωθούν ένα πιο υγιές και βιώσιμο τρόπο ζωής για τους κατοίκους τους. Ενθαρρύνουν την άσκηση, την κοινωνική αλληλεπίδραση και τη συνειδητή χρήση των μεταφορικών μέσων, ενισχύοντας την υγεία και την ευεξία των ανθρώπων. Παράλληλα, συμβάλλουν στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και των εκπομπών αερίων, προστατεύοντας έτσι το περιβάλλον και βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων (Smith, 2001).

Η ποιότητα ζωής σε μια πόλη «15-λεπτών» επισημαίνει επίσης την πολιτισμική και κοινωνική ζωή. Οι δημόσιοι χώροι, οι πολιτιστικές εκδηλώσεις, οι καφετέριες και τα εστιατόρια αποτελούν σημαντικά στοιχεία που συμβάλλουν στη δημιουργία ενός δυναμικού και ευχάριστου περιβάλλοντος διαβίωσης. Οι δημόσιοι χώροι αποτελούν τον πυρήνα της κοινωνικής δραστηριότητας και της αλληλεπίδρασης μεταξύ των κατοίκων (Smith, 2009).

Προσφέρουν έναν χώρο για χαλάρωση, αθλητισμό, παιχνίδια και διάφορες δραστηριότητες, ενώ ταυτόχρονα συχνά φιλοξενούν πολιτιστικές εκδηλώσεις και εκδηλώσεις κοινοτικής συμμετοχής. Οι πολιτιστικές εκδηλώσεις, όπως φεστιβάλ, συναυλίες, θέατρο και εκθέσεις, εμπλουτίζουν τη ζωή της πόλης προσφέροντας ποικιλία και ποιότητα στις εμπειρίες των κατοίκων. Είναι οχήματα για την έκφραση της τέχνης, του πολιτισμού και της δημιουργικότητας, προσελκύοντας τους ανθρώπους να συναντηθούν και να αλληλοεπιδράσουν (Speck, 2012).

Οι καφετέριες και τα εστιατόρια αποτελούν κοινωνικούς χώρους συνάντησης και επικοινωνίας, όπου οι άνθρωποι μπορούν να απολαύσουν γεύσεις και να μοιραστούν ευχάριστες στιγμές με φίλους και συγγενείς. Αυτοί οι δυναμικοί χώροι συμβάλλουν στη δημιουργία μιας πλούσιας και ενδιαφέρουσας κοινωνικής ζωής στις

πόλεις «15-λεπτών», ενθαρρύνοντας τη συνδυασμένη χρήση των δημόσιων χώρων και των υποδομών για την ανάπτυξη ενός δυναμικού και πολυδιάστατου κοινωνικού περιβάλλοντος (Stead, 2001).

Συνολικά, η ανάλυση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής σε μια πόλη «15-λεπτών» αναδεικνύει την αξία της διαρκούς προσπάθειας για τη δημιουργία περιβαλλοντικά φιλικών, οργανωμένων και ανθρωποκεντρικών πόλεων που προωθούν την ευημερία και την αειφορία (Stiglitz, 2019).

Συνοψίζοντας, το κεφάλαιο 2 επισημαίνει τη σημασία της ολοκληρωμένης προσέγγισης στην ποιότητα ζωής σε μια πόλη «15-λεπτών». Η δημιουργία ενός βιώσιμου και ευχάριστου περιβάλλοντος διαβίωσης εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως οι υποδομές, οι μεταφορικές επιλογές, η περιβαλλοντική προστασία, η κοινωνική δικαιοσύνη και η κοινωνική ζωή (Tal & Handy, 2019).

Συμπερασματικά, η ποιότητα ζωής σε μια πόλη «15-λεπτών» βελτιώνεται μέσω της διαθεσιμότητας καλών υποδομών και μεταφορικών επιλογών, της περιβαλλοντικής προστασίας και της ενθάρρυνσης της κοινωνικής δικαιοσύνης και της κοινωνικής ζωής. Οι πόλεις «15-λεπτών» παρέχουν ένα ολοκληρωμένο περιβάλλον όπου οι κάτοικοι μπορούν να ζήσουν, να εργαστούν και να απολαύσουν τη ζωή τους με άνεση και ευχαρίστηση (Zhang & Lin, 2012).

Τέλος, η προσέγγιση της πόλης «15-λεπτών» αντικατοπτρίζει την προσπάθεια για μια πιο ανθρωποκεντρική και βιώσιμη αστική ανάπτυξη, θέτοντας τον άνθρωπο στο επίκεντρο του σχεδιασμού της πόλης και προάγοντας την ευημερία και την ισότητα για όλους τους κατοίκους.

Κεφάλαιο 3: Εφαρμογή του Μοντέλου σε μια Ελληνική Πόλη

3.1 Επιλογή της πόλης

Η διαδικασία επιλογής της πόλης για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» απαιτεί προσεκτική ανάλυση πολλών παραγόντων που επηρεάζουν τη βιωσιμότητα και την επιτυχία του έργου. Κρίσιμα σημεία που λαμβάνονται υπόψη κατά τη διαδικασία αυτή είναι η υπάρχουσα κατάσταση της πόλης, η ανάπτυξη και η χωροταξική οργάνωση της, καθώς και η διαθεσιμότητα πόρων και επιδοτήσεων για την υλοποίηση του έργου (Appleyard, 1981).

Καταρχάς, η επιλεγμένη πόλη πρέπει να διαθέτει τα απαραίτητα χαρακτηριστικά που την καθιστούν κατάλληλη για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών». Δηλαδή, η αρχική ανάλυση πρέπει να εστιάσει στην υπάρχουσα κατάσταση της πόλης. Αυτό περιλαμβάνει την ύπαρξη επαρκών υποδομών, όπως δίκτυα μεταφορών, πεζοδρόμια και ποδηλατοδρόμους, καθώς επίσης την ύπαρξη πρασίνου χώρου, δημόσιων υπηρεσιών και ειδικότερα την ποιότητα ζωής των κατοίκων (Banister, 2008).

Λέγοντας ότι η αρχική ανάλυση πρέπει να εστιάσει στην υπάρχουσα κατάσταση της πόλης νοείται ότι θα πρέπει να περιλαμβάνει τις υφιστάμενες υποδομές, την κυκλοφοριακή ροή, τους δημόσιους χώρους και την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η ανάλυση πρέπει να εξετάσει την ανάπτυξη της πόλης και τη χωροταξική της οργάνωση. Αυτό περιλαμβάνει τον σχεδιασμό της πόλης, τα σχέδια για τη βελτίωση των υποδομών και τη διατήρηση του περιβάλλοντος (Beatley, 2012).

Ένας σημαντικός παράγοντας είναι η διαθεσιμότητα χρηματοδότησης για το έργο. Πόλεις που έχουν διαθέσιμους πόρους ή είναι δυνατόν να λάβουν επιδοτήσεις είναι πιο κατάλληλες για την εφαρμογή του μοντέλου. Επιπλέον, η πόλη πρέπει να διαθέτει τα απαραίτητα χαρακτηριστικά που την καθιστούν κατάλληλη για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» (Bertolini & Spit, 1998).

Αυτό περιλαμβάνει την ύπαρξη επαρκών υποδομών όπως μεταφορικά δίκτυα, πεζοδρόμια και ποδηλατοδρόμους, καθώς και την ύπαρξη πράσινου χώρου και δημόσιων υπηρεσιών. Τέλος, η πόλη πρέπει να έχει την πολιτική βούληση και την υποστήριξη των τοπικών αρχών για την υλοποίηση του έργου (Calthorpe, 1993).

Επιπλέον, η πόλη πρέπει να έχει την πολιτική βούληση και την υποστήριξη των τοπικών αρχών για την υλοποίηση του έργου. Ωστόσο, η ανάλυση πρέπει να εξετάσει την ανάπτυξη της πόλης και τη χωροταξική της οργάνωση. Αυτό περιλαμβάνει τον σχεδιασμό της πόλης, τα σχέδια για τη βελτίωση των υποδομών και τη διατήρηση του περιβάλλοντος (Cervero, 2017).

Ένας σημαντικός παράγοντας είναι η διαθεσιμότητα χρηματοδότησης για το έργο. Πόλεις που έχουν διαθέσιμους πόρους ή είναι δυνατόν να λάβουν επιδοτήσεις είναι πιο κατάλληλες για την εφαρμογή του μοντέλου. Επιπλέον, η πόλη πρέπει να διαθέτει τα απαραίτητα χαρακτηριστικά που την καθιστούν κατάλληλη για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» (Cervero & Murakami, 2010).

Αυτό περιλαμβάνει την ύπαρξη επαρκών υποδομών όπως μεταφορικά δίκτυα, πεζοδρόμια και ποδηλατοδρόμους, καθώς και την ύπαρξη πράσινου χώρου και δημόσιων υπηρεσιών. Η πόλη πρέπει να έχει την πολιτική βούληση και την υποστήριξη των τοπικών αρχών για την υλοποίηση του έργου (Cervero & Murakami, 2010).

Η συνεργασία με τις τοπικές αρχές και την κοινότητα είναι κρίσιμη για την επιτυχία του σχεδίου και την αποδοχή του από τους κατοίκους. Η οικονομική βιωσιμότητα του έργου πρέπει να είναι καλά καθορισμένη ενώ πρέπει να ληφθούν υπόψη οι διαθέσιμοι πόροι, οι επιδοτήσεις που μπορεί να προσφέρουν τα κρατικά-ευρωπαϊκά προγράμματα και οι τυχόν πηγές χρηματοδότησης από τον ιδιωτικό τομέα (Curtis et al., 2009).

Συνοψίζοντας, η διαδικασία επιλογής της πόλης για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» είναι ένα στρατηγικό βήμα που απαιτεί προσεκτική ανάλυση και συνεργασία μεταξύ διαφόρων ενδιαφερόμενων φορέων. Η επιλογή μιας κατάλληλης πόλης θα οδηγήσει στη δημιουργία ενός βιώσιμου και ανθρωποκεντρικού περιβάλλοντος που θα βελτιώσει σημαντικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

3.2 Κριτήρια επιλογής της ελληνικής πόλης για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών»

Η επιλογή της ελληνικής πόλης για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» είναι μια πολύ σημαντική απόφαση και βασίζεται σε διάφορα κριτήρια που πρέπει να ληφθούν

υπόψη (Dijst & Spit, 2002). Ορισμένα από τα κριτήρια που εξετάζονται για την επιλογή της ελληνικής πόλης περιλαμβάνουν:

Τον Πληθυσμό

Μια πόλη με μεγάλο πληθυσμό παρέχει μεγαλύτερη δυναμική και ευκαιρίες για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών». Ο πληθυσμός είναι σημαντικός παράγοντας για τη βιωσιμότητα και την επιτυχία του έργου. Ένας μεγάλος πληθυσμός συνήθως δείχνει ότι η πόλη είναι δυναμική και έχει ανάγκη για αποτελεσματικά μέτρα και υποδομές για τη διευκόλυνση της καθημερινής ζωής των κατοίκων της. Ένας μεγαλύτερος πληθυσμός επίσης προσφέρει περισσότερες ευκαιρίες για την επιτυχή εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» και τη δημιουργία μιας δυναμικής κοινότητας (Dittmar & Ohland, 2004).

Τις Υποδομές

Η υπάρχουσα κατάσταση των υποδομών της πόλης είναι κρίσιμη για την εφαρμογή του μοντέλου. Πόλεις με καλές μεταφορικές επιλογές, πράσινους χώρους και ποδηλατοδρόμους έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες επιτυχίας. Επιπλέον, η ύπαρξη πράσινων χώρων ενισχύει την ποιότητα ζωής των κατοίκων, προσφέροντας αναψυχή και ευεξία. Η ανάπτυξη των υποδομών αυτών είναι σημαντική για τη δημιουργία ενός βιώσιμου και ευχάριστου περιβάλλοντος διαβίωσης (Ewing & Cervero, 2010).

Την Πολιτική υποστήριξη

Η υποστήριξη και η πολιτική βούληση των τοπικών αρχών είναι ουσιώδης για την επιτυχία του έργου. Πόλεις με δυνατή πολιτική υποστήριξη έχουν περισσότερες πιθανότητες να υλοποιήσουν το μοντέλο. Η πολιτική βούληση επίσης εκφράζει τη δέσμευση των αρχών για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών τους. Οι πολιτικοί ηγέτες πρέπει να δείξουν δέσμευση στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών τους και να υποστηρίξουν την υλοποίηση νέων πρωτοβουλιών και έργων που στοχεύουν σε αυτόν τον σκοπό (Florida, 2020).

Η συνεργασία μεταξύ των πολιτικών, των ειδικών, και της κοινότητας είναι ουσιώδης για την επιτυχή υλοποίηση του μοντέλου και την αντιμετώπιση πιθανών προκλήσεων και αντιρρήσεων. Συνεπώς, η επιλογή μιας ελληνικής πόλης για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» πρέπει να βασίζεται σε μια σφαιρική αξιολόγηση των υφιστάμενων υποδομών και της πολιτικής συνθήκης, με στόχο τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που θα συμβάλλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων (Forsyth et al., 2007).

Την Οικονομική βιωσιμότητα

Η διαθεσιμότητα πόρων και η οικονομική βιωσιμότητα του έργου είναι κρίσιμες. Πόλεις με δυνατότητα να χρηματοδοτήσουν το έργο και να εξασφαλίσουν τη βιωσιμότητά του είναι προτιμώμενες. Μια πόλη πρέπει να έχει τη δυνατότητα να χρηματοδοτήσει το έργο και να διασφαλίσει τη βιωσιμότητά του σε μακροπρόθεσμο επίπεδο. Οι πόροι μπορούν να προέλθουν από δημόσια ή ιδιωτική χρηματοδότηση, και η πόλη πρέπει να έχει έναν σχεδιασμό για τη βιωσιμότητα του έργου μετά την ολοκλήρωσή του, συμπεριλαμβανομένης της συντήρησης και της λειτουργίας των υποδομών (Gehl, 2018).

Κοινωνική αποδοχή

Η αποδοχή του μοντέλου από τους κατοίκους είναι σημαντική. Πόλεις με ισχυρή κοινωνική συνοχή και αποδοχή του σχεδίου έχουν μεγαλύτερες πιθανότητες επιτυχίας. Η διαδικασία επικοινωνίας και συμμετοχής του πληθυσμού στη λήψη αποφάσεων είναι σημαντική για την αποδοχή και την επιτυχή υλοποίηση του έργου. Συνεπώς, κατά την επιλογή μιας ελληνικής πόλης για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών», πρέπει να ληφθούν υπόψη οι οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες της πόλης, προκειμένου να διασφαλιστεί η επιτυχής υλοποίηση του έργου και η βιωσιμότητά του στο μακροπρόθεσμο (Giuliano & Hanson, 2004).

Με βάση αυτά τα κριτήρια, η επιλογή της ελληνικής πόλης για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» πρέπει να γίνει με προσεκτική αξιολόγηση και συνεργασία μεταξύ των διάφορων ενδιαφερόμενων φορέων. Πιο συγκεκριμένα, η επιλογή μιας ελληνικής πόλης για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» εξαρτάται από πολλούς παράγοντες και κριτήρια. Κάθε πόλη έχει τα δικά της ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και ανάγκες, και η επιλογή πρέπει να γίνει με βάση την καταλληλότητά της για το συγκεκριμένο μοντέλο. Ωστόσο, μια πόλη που θα μπορούσε να θεωρηθεί κατάλληλη για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» είναι η Θεσσαλονίκη (Glaeser, 2012).

Η Θεσσαλονίκη διαθέτει ήδη ένα αξιόλογο δίκτυο μεταφορών, πεζοδρόμια και ποδηλατοδρόμους, που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως βάση για την εφαρμογή του μοντέλου. Ως η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, η Θεσσαλονίκη έχει έντονη ανάπτυξη και δυναμικό για περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση των υποδομών της. Μια πόλη που βρίσκεται σε φάση ανάπτυξης και έχει υψηλό δυναμικό για μελλοντική ανάπτυξη θα μπορούσε να είναι προτιμητέα για την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» (Gutiérrez & Monzón, 2012).

Η ανάπτυξη δημιουργεί νέες ανάγκες και απαιτεί αποδοτικές λύσεις για τη διαχείρισή της. Η Θεσσαλονίκη έχει επίσης ισχυρή πολιτική βούληση για την

προώθηση βιώσιμων και καινοτόμων προγραμμάτων που θα βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων της. Η πόλη διαθέτει πολλά πράσινα και δημόσιους χώρους που μπορούν να ενισχύσουν την ανάπτυξη του μοντέλου «15-λεπτών» και να προάγουν μια πιο υγιεινή και βιώσιμη πόλη. Φυσικά, η επιλογή της πόλης πρέπει να γίνει με προσεκτική αξιολόγηση όλων των παραγόντων και με συνεργασία με τις τοπικές αρχές και τον πληθυσμό (Handy, 2002).

3.3 Εκτίμηση της συμβατότητας των χαρακτηριστικών της πόλης της Θεσσαλονίκης με το μοντέλο «15-λεπτών»

Η πόλη της Θεσσαλονίκης αντιμετωπίζει μια σειρά από προκλήσεις στον τομέα της αστικής ανάπτυξης και της ποιότητας ζωής των κατοίκων της. Σε αυτό το πλαίσιο, η εφαρμογή του μοντέλου «15-Λεπτών» μπορεί να αποτελέσει μια αποτελεσματική στρατηγική για τη βελτίωση της κινητικότητας, της πρόσβασης σε υπηρεσίες και της ποιότητας ζωής στην πόλη. Ωστόσο, πριν από την υλοποίηση του μοντέλου, είναι απαραίτητο να πραγματοποιηθεί μια λεπτομερής εκτίμηση της συμβατότητας των χαρακτηριστικών της Θεσσαλονίκης με τις αρχές του μοντέλου «15-Λεπτών» (Handy, 1996).

Ανάλυση του Υπάρχοντος Σχεδίου ή Πρωτοβουλίας

Πριν από την εφαρμογή του μοντέλου «15-Λεπτών» στη Θεσσαλονίκη, πρέπει να γίνει μια εκτενής ανάλυση του υπάρχοντος σχεδίου ή των πρωτοβουλιών που έχουν ληφθεί για τη βελτίωση της κινητικότητας και της ποιότητας ζωής των πολιτών (Handy et al., 2002). Αυτή η ανάλυση πρέπει να εξετάσει τα εξής:

Υφιστάμενες Υποδομές Μεταφοράς

Ποιοι είναι οι υφιστάμενοι δρόμοι, οι δημόσιες συγκοινωνίες, οι ποδηλατόδρομοι και τα πεζοδρόμια στη Θεσσαλονίκη; Ποια είναι η κατάστασή τους και ποιες είναι οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν;

Η Θεσσαλονίκη, ως η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, αντιμετωπίζει προκλήσεις στον τομέα της κινητικότητας λόγω της αυξανόμενης αστικοποίησης και της αύξησης του αριθμού των οχημάτων. Οι υφιστάμενες υποδομές περιλαμβάνουν ένα δίκτυο οδών που διασχίζουν την πόλη, μια σειρά από δημόσιες συγκοινωνίες (λεωφορεία, τρόλεϊ, μετρό), ποδηλατοδρόμους και πεζοδρόμια. Η κατάστασή τους

είναι ποικίλη και πολλές φορές αντιμετωπίζουν προβλήματα υποδομής, συμφόρησης και ασφάλειας (Kenworthy & Laube, 2001).

Η Θεσσαλονίκη διαθέτει ένα σύνθετο οδικό δίκτυο που συχνά υποφέρει από συμφόρηση, έλλειψη σημείων στάθμευσης και προβλήματα ασφάλειας. Το σύστημα μαζικής μεταφοράς της Θεσσαλονίκης περιλαμβάνει λεωφορεία, τρόλεϊ και μετρό. Παρόλο που υπάρχουν βελτιωτικές ενέργειες, ορισμένες περιοχές εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν έλλειψη κάλυψης ή καθυστερήσεις στα δρομολόγια. Η πόλη διαθέτει ορισμένους ποδηλατόδρομους και πεζοδρόμια, αλλά χρειάζεται βελτίωση ως προς τη συνοχή τους και την ασφάλειά τους (Kimmelman, 2019).

Αστική Πολεοδομία

Πώς έχει σχεδιαστεί η πόλη της Θεσσαλονίκης ως προς την αστική διάταξη και τη χωροταξία; Πώς αυτό επηρεάζει την κυκλοφορία και την πρόσβαση των πολιτών σε υπηρεσίες και πράσινους χώρους;

Η πολεοδομία της Θεσσαλονίκης είναι ένας συνδυασμός διαφορετικών χρήσεων γης, κατοικιών, εμπορικών κέντρων, πράσινων χώρων και βιομηχανικών περιοχών. Η αστική διάταξη επηρεάζει την κυκλοφορία, την πρόσβαση σε υπηρεσίες και την ποιότητα ζωής. Προκλήσεις περιλαμβάνουν την κεντρική οδό Εγνατίας, η οποία είναι σημαντικός άξονας αλλά συχνά υποφέρει από συμφόρηση, καθώς και την ανάγκη για περισσότερους πράσινους χώρους και ασφαλείς περιοχές πεζοπορίας (Knott, 2017).

Εν κατακλείδι, η ανάλυση αυτών των πτυχών βοηθά να κατανοήσουμε καλύτερα την προκλητική κατάσταση των μεταφορικών υποδομών και της αστικής πολεοδομίας της Θεσσαλονίκης και να προσδιορίσουμε τις πιθανές παρεμβάσεις για τη βελτίωσή τους.

Διαθέσιμοι Πόροι

Ποιοι είναι οι πόροι που διατίθενται για την υλοποίηση έργων βελτίωσης της κινητικότητας και της ποιότητας ζωής; Υπάρχουν προγράμματα χρηματοδότησης που μπορούν να υποστηρίξουν το μοντέλο «15-Λεπτών»; Για την υλοποίηση έργων βελτίωσης της κινητικότητας και της ποιότητας ζωής συνήθως χρειάζονται σημαντικοί χρηματοδοτικοί πόροι (Litman, 2021).

Σύμφωνα με τον Δέσποτα (2019), στη Θεσσαλονίκη αυτοί οι πόροι μπορεί να προέρχονται από διάφορες πηγές, όπως για παράδειγμα:

- ✓ Από Εθνικά προγράμματα χρηματοδότησης. Ειδικότερα, το κράτος συχνά διαθέτει προγράμματα χρηματοδότησης για έργα βελτίωσης των μεταφορών και της αστικής

ανάπτυξης, τα οποία μπορούν να χρηματοδοτήσουν την υλοποίηση του μοντέλου «15-Λεπτών».

- ✓ Από Ευρωπαϊκά προγράμματα χρηματοδότησης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση επίσης προσφέρει διάφορα προγράμματα χρηματοδότησης για τη βελτίωση των μεταφορών και την ανάπτυξη των πόλεων.
- ✓ Από τοπικές κυβερνήσεις και ιδιωτικές επενδύσεις, καθώς οι τοπικές αρχές μπορούν να επενδύσουν σε έργα υποδομής και βελτίωσης της ποιότητας ζωής, ενώ οι ιδιωτικές επενδύσεις επίσης μπορούν να συμβάλλουν στη χρηματοδότηση του μοντέλου.
- ✓ Από επιδοτήσεις και επιχορηγήσεις κρατικών ή ευρωπαϊκών οργανισμών μπορούν επίσης να παράσχουν οικονομική υποστήριξη.

Κοινωνική Αποδοχή

Ποια είναι η αντίδραση των πολιτών της Θεσσαλονίκης έναντι της ιδέας του μοντέλου «15-Λεπτών»; Υπάρχει ευρεία κοινωνική αποδοχή ή υπάρχουν αντιδράσεις που πρέπει να ληφθούν υπόψη; Η κοινωνική αποδοχή είναι κρίσιμη για την επιτυχία οποιουδήποτε έργου. Στη Θεσσαλονίκη, η αντίδραση των πολιτών απέναντι στο μοντέλο «15-Λεπτών» είναι σημαντική για να διασφαλιστεί η υποστήριξη και η συμμετοχή τους στο έργο. Σύμφωνα με τον Πολυκανδριώτη και συν. (2018), αυτό μπορεί να επιτευχθεί μέσα από:

- ✓ Την ενεργή ενημέρωση και επικοινωνία με τους πολίτες για τους στόχους και τα οφέλη του μοντέλου μπορεί να αυξήσει την κοινωνική αποδοχή.
- ✓ Τη συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και η εμπλοκή τους στον σχεδιασμό και την υλοποίηση του έργου είναι ζωτικής σημασίας.
- ✓ Την αντιμετώπιση τυχόν αντιδράσεων ή ανησυχιών των πολιτών με ενδεδειγμένες λύσεις μπορεί να ενισχύσει την αποδοχή του έργου.

Μέσω αυτών των προσεγγίσεων, μπορεί να επιτευχθεί ευρεία κοινωνική αποδοχή για το μοντέλο «15-Λεπτών» στη Θεσσαλονίκη, ενισχύοντας έτσι την επιτυχία του έργου (Τσαγκάρογλου, 2019). Συμπερασματικά, η εκτίμηση της συμβατότητας των χαρακτηριστικών της Θεσσαλονίκης με το μοντέλο «15-Λεπτών» είναι ένα σημαντικό βήμα προς την επιτυχή υλοποίηση του σχεδίου.

Μέσω μιας λεπτομερούς ανάλυσης των υπαρχόντων συνθηκών και προκλήσεων, μπορεί να διασφαλιστεί η επιτυχής υλοποίηση του μοντέλου και η βιωσιμότητά του στο μακροπρόθεσμο (Τσιφόπουλος και συν., 2017).

3.4 Ανάλυση του υπάρχοντος στεγαστικού σχεδίου της πόλης της Θεσσαλονίκης και των μεταφορικών δικτύων της

Η ανάλυση του υπάρχοντος στεγαστικού σχεδίου και των μεταφορικών δικτύων στη Θεσσαλονίκη αποτελεί ένα σημαντικό βήμα για την κατανόηση της τρέχουσας κατάστασης της πόλης και για την ανάπτυξη σχεδίων και πρωτοβουλιών που θα στοχεύουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και στην αειφορική ανάπτυξη της περιοχής (Loukaitou-Sideris & Banerjee, 1998).

Όσον αφορά το στεγαστικό σχέδιο, η ανάλυση περιλαμβάνει τη μελέτη του υφιστάμενου κατασκευαστικού αποθέματος της πόλης. Αυτό περιλαμβάνει διάφορους τύπους κατοικιών και κτιρίων, όπως εμπορικά, κατοικίες, βιομηχανικά κτλ. Αξιολογείται η ποιότητα και η προσβασιμότητα της στέγασης σε σχέση με τις ανάγκες του πληθυσμού, εξετάζοντας εάν η υπάρχουσα στέγαση είναι ικανή να ανταποκριθεί στις μελλοντικές ανάγκες. Σε αυτή την ανάλυση προστίθενται και παράγοντες όπως η κατάσταση συντήρησης των κτιρίων και η διαθεσιμότητα υπηρεσιών όπως η ενέργεια και οι υδροδοτικές δομές (Montgomery, 2013).

Αρχικά, η ανάλυση του στεγαστικού σχεδίου περιλαμβάνει τη μελέτη του υφιστάμενου κατασκευαστικού αποθέματος της πόλης, συμπεριλαμβανομένων των διαφόρων τύπων κατοικιών, της κατηγορίας των κτιρίων (εμπορικά, κατοικίες, βιομηχανικά κλπ.) και της κατάστασης συντήρησης τους. Αξιολογείται η ποιότητα και η προσβασιμότητα της στέγασης σε σχέση με τις ανάγκες του πληθυσμού, καθώς και η ικανότητα του υπάρχοντος στεγαστικού αποθέματος να ανταποκριθεί στις μελλοντικές ανάγκες (Montgomery, 1998).

Σχετικά με τα μεταφορικά δίκτυα, η ανάλυση εστιάζει στην υφιστάμενη υποδομή μεταφορών της πόλης. Αυτό περιλαμβάνει τα οδικά δίκτυα, τις δημόσιες συγκοινωνίες, τους ποδηλατοδρόμους και τα πεζοδρόμια. Αξιολογείται η κατάσταση, η ποιότητα και η αποδοτικότητα αυτών των δικτύων, εξετάζοντας την πρόσβαση των πολιτών σε αυτά και τη συνολική κινητικότητα της πόλης. Επίσης, αναλύονται οι προκλήσεις που αντιμετωπίζονται, όπως η υπερβολική κυκλοφοριακή συμφόρηση και οι ελλείψεις στην υποδομή που εμποδίζουν την αποτελεσματική κίνηση των πολιτών (Moudon, 1997).

Συνολικά, η ανάλυση αυτή παρέχει στους αρμόδιους φορείς και τις κυβερνητικές αρχές σημαντική πληροφόρηση για την κατάσταση της πόλης και τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει. Αυτό επιτρέπει την ανάπτυξη κατάλληλων σχεδίων και

πρωτοβουλιών για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την προώθηση μιας αειφορικής ανάπτυξης στη Θεσσαλονίκη (Δέσποτας, 2019).

Στη Θεσσαλονίκη, η ανάλυση αυτών των δύο πτυχών είναι κρίσιμης σημασίας για την ανάπτυξη σχεδίων και πρωτοβουλιών που θα επιδιώκουν τη βελτίωση της κινητικότητας των πολιτών, την αποφυγή της υπερβολικής κυκλοφοριακής συμφόρησης και την προώθηση βιώσιμων μεταφορικών λύσεων. Αυτό συμβάλλει επίσης στην κατανόηση των αναγκών των πολιτών και στην ανάπτυξη προγραμμάτων που θα προωθούν μια πιο βιώσιμη και ανθρώπινη πόλη (Πολυκανδριώτης και συν., 2018).

Πιο συγκεκριμένα, η ανάλυση των προγραμμάτων και των πρωτοβουλιών που έχουν εφαρμοστεί ή προγραμματίζονται στη Θεσσαλονίκη αποτελεί κρίσιμο βήμα για την κατανόηση του πώς διαμορφώνεται η κινητικότητα και η ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης. Αυτή η ανάλυση αποκαλύπτει την επίδραση που έχουν οι διάφορες πρωτοβουλίες στον τρόπο με τον οποίο οι κάτοικοι της Θεσσαλονίκης μετακινούνται και ζουν στην πόλη τους (Τσαγκάρογλου, 2019).

Αρχικά, ανάλυση μπορεί να εστιαστεί σε προγράμματα βελτίωσης των μεταφορικών δικτύων, όπως η δημιουργία νέων δρομολογίων για τα λεωφορεία ή η επέκταση του δικτύου του μετρό. Αναλύονται οι επιπτώσεις αυτών των προγραμμάτων στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τον χρόνο μετακίνησης και τη γενική προσβασιμότητα στην πόλη. Επίσης, αξιολογείται η επίδραση των προγραμμάτων που στοχεύουν στην προώθηση της βιώσιμης μετακίνησης, όπως η δημιουργία ποδηλατοδρόμων ή η υποστήριξη της πεζοπορίας (Τσιφόπουλος και συν., 2017).

Αναλύεται πώς αυτά τα προγράμματα επηρεάζουν τον τρόπο με τον οποίο οι κάτοικοι επιλέγουν να μετακινούνται και πώς συνεισφέρουν στη μείωση της ρύπανσης και της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Επιπλέον, αναλύονται προγράμματα που αποσκοπούν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στη Θεσσαλονίκη, όπως η ανάπτυξη πράσινων χώρων και δημόσιων πλατειών. Αξιολογείται η επίδραση αυτών των προγραμμάτων στην ψυχολογική και φυσική ευεξία των κατοίκων και στον τρόπο ζωής τους (Τσιφόπουλος και συν., 2017).

Συνολικά, η ανάλυση των προγραμμάτων και των πρωτοβουλιών που έχουν εφαρμοστεί ή προγραμματίζονται στη Θεσσαλονίκη παρέχει σημαντική ενημέρωση για τον τρόπο με τον οποίο επηρεάζεται η κινητικότητα και η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Συνοψίζοντας, η ανάλυση επιτρέπει την προσαρμογή των μελλοντικών προγραμμάτων και πρωτοβουλιών για να ανταποκριθούν καλύτερα στις ανάγκες της κοινότητας.

Κεφάλαιο 4: Υποδομές και Μεταφορικά Δίκτυα

4.1 Ανάλυση της διαθεσιμότητας και προσβασιμότητας

Η επιτυχία του μοντέλου «15-Λεπτών» εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την κατάσταση και την ποιότητα των υποδομών και των μεταφορικών δικτύων μιας πόλης. Ειδικότερα, η υποενότητα 4.1 αφορά την ανάλυση της διαθεσιμότητας και της προσβασιμότητας αυτών των υποδομών, η οποία αποτελεί κρίσιμο παράγοντα για την επιτυχία του μοντέλου.

Πιο συγκεκριμένα, η πρόσβαση σε αποτελεσματικά μεταφορικά δίκτυα είναι ουσιώδης για τη διευκόλυνση της κίνησης των πολιτών και των εργαζομένων στην πόλη (Næss, 2011). Αναλύοντας τη διαθεσιμότητα των μεταφορικών μέσων, είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη οι εξής παράγοντες:

Δημόσιες Συγκοινωνίες

Ποια είναι η διαθεσιμότητα και η συχνότητα των λεωφορείων, του τραμ, του μετρό και των τρένων στη Θεσσαλονίκη; Παρέχουν επαρκή κάλυψη σε όλες τις περιοχές της πόλης και σε όλες τις ώρες της ημέρας;

Οι δημόσιες συγκοινωνίες αποτελούν έναν κρίσιμο παράγοντα για την κινητικότητα και την προσβασιμότητα των πολιτών στη Θεσσαλονίκη. Η διαθεσιμότητα και η συχνότητα των λεωφορείων, του τραμ, του μετρό και των τρένων είναι ζωτικής σημασίας για την εξυπηρέτηση των αναγκών του πληθυσμού, ιδίως σε μια πόλη με σημαντική αστική πυκνότητα όπως η Θεσσαλονίκη (Δέσποτας, 2019).

Γι' αυτόν τον λόγο, είναι σημαντικό να εξετασθεί το αν οι δημόσιες συγκοινωνίες παρέχουν επαρκή κάλυψη σε όλες τις περιοχές της πόλης και σε όλες τις ώρες της ημέρας. Επίσης, πρέπει να εξεταστεί η ποιότητα των μέσων μεταφοράς και η αποδοτικότητα των δρομολογίων, καθώς και η συνολική εμπειρία των επιβατών (Πολυκανδριώτης και συν., 2018).

Οδικά Δίκτυα

Ποια είναι η κατάσταση των οδικών δικτύων στη Θεσσαλονίκη; Υπάρχουν οδικά έργα που επηρεάζουν τη ροή της κυκλοφορίας και την προσβασιμότητα σε διάφορες περιοχές; Η κατάσταση των οδικών δικτύων στη Θεσσαλονίκη επηρεάζει σημαντικά τη ροή της κυκλοφορίας και την προσβασιμότητα σε διάφορες περιοχές της πόλης. Υπάρχουν διάφορα οδικά έργα που επηρεάζουν την κυκλοφορία, όπως η κατασκευή

νέων οδών, η ανακατασκευή παλαιών δρόμων, η ανάπτυξη κυκλικών κόμβων και η βελτίωση της σήμανσης και των πινακίδων (Τσαγκάρογλου, 2019).

Είναι σημαντικό να αξιολογηθεί η ποιότητα του οδικού δικτύου και η αποτελεσματικότητα των έργων βελτίωσης, καθώς και ο τρόπος με τον οποίο επηρεάζουν την κυκλοφορία και την κινητικότητα των πολιτών. Επιπλέον, πρέπει να ληφθεί υπόψη η συνολική επίδραση αυτών των έργων στην ποιότητα ζωής των κατοίκων, όπως η μείωση του χρόνου μετάβασης και η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (Τσιφόπουλος και συν., 2017).

Ποδηλατόδρομοι

Ποια είναι η διαθεσιμότητα και η ποιότητα των ποδηλατοδρόμων στη Θεσσαλονίκη; Προάγουν τη χρήση του ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης και προσφέρουν ασφαλή διαδρομές για τους ποδηλάτες; Οι ποδηλατόδρομοι αποτελούν σημαντικό μέρος της υποδομής μεταφορών σε μια πόλη και είναι κρίσιμοι για την προαγωγή της χρήσης του ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης.

Στη Θεσσαλονίκη λοιπόν, είναι σημαντικό να εξετασθεί η διαθεσιμότητα και την ποιότητα των ποδηλατοδρόμων, καθώς πρέπει να διαπιστωθεί εάν οι ποδηλατόδρομοι προσφέρουν ασφαλείς και λειτουργικές διαδρομές για τους ποδηλάτες, λαμβάνοντας υπόψη τη συνολική αστική διάταξη και τις ανάγκες των χρηστών. Παράλληλα, είναι σημαντικό να εξεταστεί και η σύνδεση των ποδηλατοδρόμων με άλλες μορφές μεταφορών και τις κύριες περιοχές προορισμού (Δέσποτας, 2019).

Πεζοδρόμια

Ποια είναι η κατάσταση των πεζοδρομίων στη Θεσσαλονίκη; Υπάρχουν επαρκή πεζοδρόμια που επιτρέπουν την ασφαλή μετακίνηση των πεζών; Τα πεζοδρόμια αποτελούν το βασικό υποδομικό στοιχείο για τη μετακίνηση των πεζών στην πόλη. Στη Θεσσαλονίκη, η κατάσταση των πεζοδρομίων πρέπει να αξιολογηθεί προσεκτικά. Είναι σημαντικό να διαπιστωθεί εάν υπάρχουν επαρκή πεζοδρόμια που επιτρέπουν την ασφαλή μετακίνηση των πεζών, λαμβάνοντας υπόψη την αστική διάταξη, την πυκνότητα του πληθυσμού και τις κύριες περιοχές προορισμού (Πολυκανδριώτης και συν., 2018).

Τέλος, θα πρέπει να εξεταστεί η ποιότητα των πεζοδρομίων, συμπεριλαμβανομένων της σήμανσης, της φωτισμού και της ασφάλειας, προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής και ευχάριστη μετακίνηση των πεζών. Συνοψίζοντας, η ανάλυση της διαθεσιμότητας και της προσβασιμότητας αυτών των υποδομών θα

βοηθήσει στον προσδιορισμό των αδυναμιών και των περιοχών που χρήζουν βελτίωσης, ενώ θα προσφέρει επίσης στοιχεία για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση νέων προγραμμάτων βελτίωσης των μεταφορικών υποδομών στην πόλη (Τσιφόπουλος και συν., 2017).

4.2 Ανάπτυξη δικτύων μεταφορών για την υποστήριξη του μοντέλου

Η ανάπτυξη δικτύων μεταφορών αποτελεί θεμελιώδη πτυχή για την υποστήριξη του μοντέλου των «15 λεπτών» σε μια πόλη, όπως η Θεσσαλονίκη. Το μοντέλο αυτό, το οποίο αποσκοπεί στη δημιουργία πόλεων όπου οι κάτοικοι μπορούν να έχουν πρόσβαση σε όλες τις κύριες υπηρεσίες και προορισμούς μέσα σε μικρό χρονικό διάστημα, απαιτεί ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών που θα είναι αποτελεσματικό, αποδοτικό και βιώσιμο (Δέσποτας, 2019).

Η ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες και τις προτεραιότητες των κατοίκων καθώς και τις χαρακτηριστικές συνθήκες κάθε περιοχής (Newman & Kenworthy, 2015). Συγκεκριμένα, στη Θεσσαλονίκη η ανάπτυξη δικτύων μεταφορών πρέπει να λάβει υπόψη τη γεωγραφική διάταξη της πόλης, την πυκνότητα του πληθυσμού, τους κυριότερους προορισμούς και τη δυναμική της κυκλοφορίας.

Ένας σημαντικός στόχος της ανάπτυξης των μεταφορικών δικτύων είναι η δημιουργία πολυμεταφορικών συνδέσεων, ώστε οι κάτοικοι να μπορούν να μετακινούνται αποτελεσματικά και ομαλά από ένα μέρος στο άλλο με διάφορα μέσα μεταφοράς. Η ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών, των ποδηλατοδρόμων και των πεζοδρομίων συμβάλλει στη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών που προωθεί την αειφόρο και έξυπνη κινητικότητα (Newman & Kenworthy, 1999).

Η ανάπτυξη δικτύων μεταφορών πρέπει να επικεντρώνεται στη χρήση καινοτόμων τεχνολογιών και διαχείρισης, που θα βελτιώνουν την αποτελεσματικότητα και την ασφάλεια των μετακινήσεων. Η εφαρμογή των έξυπνων τεχνολογιών στα μέσα μαζικής μεταφοράς και στην παρακολούθηση της κυκλοφορίας μπορεί να βοηθήσει στη βελτίωση της εμπειρίας των χρηστών και στη μείωση του χρόνου ταξιδιού (Newman & Kenworthy, 1999).

Τέλος, η συνεργασία μεταξύ του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι ουσιαστική για την ανάπτυξη βιώσιμων μεταφορικών λύσεων. Η επένδυση σε υποδομές μεταφορών και η προώθηση καινοτόμων έργων μπορεί να γίνει μέσω δημοπράτησης ή συμβάσεων με ιδιωτικούς φορείς, ενισχύοντας έτσι την αποτελεσματικότητα και τη βιωσιμότητα του συστήματος μεταφορών στη Θεσσαλονίκη (Πολυκανδριώτης και συν., 2018).

4.3 Ανάλυση του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη με έμφαση στην ποιότητα των υπηρεσιών, τη συχνότητα των δρομολογίων και την κάλυψη των περιοχών

Η ανάλυση της κατάστασης των δημόσιων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη είναι ζωτικής σημασίας για την κατανόηση του τρέχοντος καταστάσεων του συστήματος μεταφορών και για την αναγνώριση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η πόλη σε αυτόν τον τομέα. Παρακάτω ακολουθεί μια λεπτομερή ανάλυση του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη.

Συγκεκριμένα, το δίκτυο λεωφορείων αποτελεί τον πυρήνα του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη. Αναλύοντας το, μπορεί να εξεταστεί η ποικιλία των δρομολογίων, η συχνότητα των δρομολογίων και η κάλυψη των περιοχών της πόλης. Σημαντικά σημεία αναφοράς περιλαμβάνουν την ώρα προτιμήσεων και τα χρονικά διαστήματα πριν και μετά τις αιχμές κυκλοφορίας (Τσιφόπουλος και συν., 2017).

Από την άλλη πλευρά, το μετρό αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά μέσα μαζικής μεταφοράς στη Θεσσαλονίκη. Μια ανάλυση θα εστιάσει στην κάλυψη των περιοχών από το μετρό, τη συχνότητα των δρομολογίων, την αξιοπιστία και την ποιότητα των υπηρεσιών. Ακολούθως, το τραμ είναι ένα επιπλέον μέσο μαζικής μεταφοράς που προσφέρει εναλλακτικές λύσεις μετακίνησης. Η ανάλυση θα εξετάσει την κάλυψη των περιοχών, τη συχνότητα των δρομολογίων και την αποδοτικότητα του συστήματος τραμ (Δέσποτας, 2019).

Επιπρόσθετα, τα τρένα παρέχουν συνδέσεις μεταξύ της Θεσσαλονίκης και άλλων περιοχών της χώρας. Συνεπώς, η ανάλυση θα εστιάσει στη συχνότητα των δρομολογίων, την ποιότητα των υπηρεσιών και τη συνολική εμπειρία των επιβατών. Κατά τη διάρκεια της ανάλυσης, θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη οι προκλήσεις

που αντιμετωπίζουν οι δημόσιες συγκοινωνίες, όπως η κίνηση, ο συντονισμός των διαφόρων μέσων μεταφοράς και η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών (Πολυκανδριώτης και συν., 2018). Συνοψίζοντας, η ανάλυση θα πρέπει να περιλαμβάνει στοιχεία σχετικά με τις επενδύσεις και τις πρωτοβουλίες που έχουν ληφθεί ή προγραμματίζονται για τη βελτίωση του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη.

4.4 Προγραμματισμένα έργα βελτίωσης των υποδομών και των μεταφορικών δικτύων της Θεσσαλονίκης με σκοπό την αξιολόγηση των αποτελεσμάτων και των προκλήσεων που προέκυψαν

Οι εξειδικευμένες μελέτες περίπτωσης αποτελούν ένα σημαντικό εργαλείο για την κατανόηση των αποτελεσμάτων και των προκλήσεων που προκύπτουν από την εφαρμογή έργων βελτίωσης των υποδομών και των μεταφορικών δικτύων σε συγκεκριμένες περιοχές ή γειτονιές της Θεσσαλονίκης. Παρακάτω εξετάζονται μερικά παραδείγματα εξειδικευμένων μελετών περίπτωσης με τη σχετική ανάλυση των αποτελεσμάτων και των προκλήσεων.

Έργο Αναβάθμισης Λεωφορειακών Αρτηριών

Μια μελέτη περίπτωσης μπορεί να επικεντρωθεί στην αξιολόγηση των αποτελεσμάτων από την αναβάθμιση των λεωφορειακών αρτηριών σε μια συγκεκριμένη περιοχή της πόλης. Μπορεί να εξετάσει τη μείωση των χρόνων ταξιδιού, την αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων και τη βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών (Δέσποτας, 2019).

Ταυτόχρονα, μπορεί να αναλύσει τις προκλήσεις που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του έργου, όπως οι καθυστερήσεις στο χρονοδιάγραμμα ή οι περιορισμοί στον χώρο. Συνεπώς, θα πρέπει να γίνει μια αναβάθμιση της ποιότητας και της συχνότητας των λεωφορειακών, τραμ και τρένων για να προσφερθεί αποτελεσματικότερη και οικονομικά προσιτή μεταφορά για τους κατοίκους σε όλες τις περιοχές της πόλης (Πολυκανδριώτης και συν., 2018).

Κατασκευή Ποδηλατοδρόμων στο Κέντρο της Πόλης

Μια άλλη μελέτη περίπτωσης μπορεί να εστιάσει στην ανάλυση των αποτελεσμάτων από την κατασκευή ποδηλατοδρόμων σε κεντρικές περιοχές της

Θεσσαλονίκης. Μπορεί να εξετάσει την αύξηση της χρήσης του ποδηλάτου, τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τον θετικό αντίκτυπο στην ποιότητα του αέρα (Τσαγκάρογλου, 2019).

Ταυτόχρονα, μπορεί να αναλύσει τις προκλήσεις που προέκυψαν κατά την υλοποίηση, όπως οι αντιδράσεις από το κοινό ή οι περιορισμοί στον χώρο για την κατασκευή των ποδηλατοδρόμων. Συνεπώς, θα πρέπει να γίνει επέκταση και βελτίωση των ποδηλατοδρόμων και πεζοδρομίων για να προωθηθεί η χρήση του ποδηλάτου και η ασφαλής μετακίνηση των πεζών στην πόλη (Τσιφόπουλος και συν., 2017).

Επέκταση του Δικτύου Μετρό

Μια ακόμα μελέτη περίπτωσης, η οποία ναι μεν είναι σε εξέλιξη, μπορεί ωστόσο να εστιάσει στην ανάλυση των αποτελεσμάτων από την επέκταση του δικτύου μετρό σε νέες περιοχές της πόλης. Δηλαδή, μπορεί να εξετάσει τη μείωση του χρόνου ταξιδιού, την αύξηση της προσβασιμότητας σε διάφορες περιοχές και τη βελτίωση της συνολικής κινητικότητας των κατοίκων.

Παράλληλα, μπορεί να αναλύσει τις προκλήσεις που προέκυψαν κατά την υλοποίηση του έργου, όπως οι καθυστερήσεις λόγω τεχνικών προβλημάτων ή οι οικονομικές δυσκολίες. Συνεπώς, η συνέχιση των έργων για την επέκταση του δικτύου του μετρό για να προσφερθεί εναλλακτική λύση στη μετακίνηση μέσα στην πόλη (Δέσποτας, 2019).

Με βάση τις αναλύσεις αυτές, είναι δυνατόν να προκύψουν συγκεκριμένα συμπεράσματα και προτάσεις για τη βελτίωση των υποδομών και των μεταφορικών δικτύων στη Θεσσαλονίκη, λαμβάνοντας υπόψη τις εκάστοτε ανάγκες και τις ιδιαιτερότητές της.

Κεφάλαιο 5: Επιπτώσεις στην Αγορά Ακινήτων

5.1 Ανάλυση της αλλαγής στη ζήτηση ακινήτων στη Θεσσαλονίκη

Η εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» έχει ευρύτερες επιπτώσεις στην αγορά ακινήτων της Θεσσαλονίκης, καθώς αλλάζει τον τρόπο ζωής και τις προτιμήσεις μετακίνησης των κατοίκων της περιοχής. Η υποενότητα 5.1 αναλύει τις συνέπειες αυτής της αλλαγής στη ζήτηση ακινήτων στη Θεσσαλονίκη, λαμβάνοντας υπόψη τις τοπικές ανάγκες και τις προτιμήσεις των κατοίκων.

Μια από τις κύριες επιπτώσεις της εφαρμογής του μοντέλου «15-λεπτών» είναι η αύξηση της ζήτησης για ακίνητα σε περιοχές που βρίσκονται εντός της ακτίνας 15 λεπτών από τον πυρήνα της πόλης. Καθώς οι κάτοικοι προτιμούν πιο κεντρικές περιοχές λόγω της ευκολότερης πρόσβασης σε υπηρεσίες και κέντρα δραστηριοτήτων, οι τιμές των ακινήτων σε αυτές τις περιοχές αυξάνονται (Δέσποτας, 2019).

Ωστόσο, η αύξηση της ζήτησης σε κεντρικές περιοχές έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της ζήτησης σε περιφερειακές περιοχές της πόλης. Οι κάτοικοι που δεν έχουν πλέον την ανάγκη να μετακινούνται με το αυτοκίνητο για να φτάσουν στο κέντρο της πόλης επιλέγουν να μείνουν σε περιοχές που βρίσκονται πιο μακριά από τον πυρήνα της πόλης, προτιμώντας την πιο ήσυχη και πράσινη περιβαλλοντική προσέγγιση που προσφέρουν αυτές οι περιοχές. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των τιμών ακινήτων σε αυτές τις περιοχές (Πολυκανδριώτης και συν., 2018).

Επιπλέον, η ανάπτυξη δικτύων μεταφορών σε συγκεκριμένες περιοχές μπορεί να έχει άμεση επίπτωση στις τιμές των ακινήτων. Περιοχές που επωφελούνται από τη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών συχνά βλέπουν αύξηση των τιμών των ακινήτων τους, καθώς γίνονται πιο ελκυστικές για τους διαμένοντες και τους επενδυτές (Τσαγκάρογλου, 2019).

Συνολικά, η ανάλυση της αλλαγής στη ζήτηση ακινήτων στη Θεσσαλονίκη λαμβάνοντας υπόψη την εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» αποκαλύπτει τις πολυδιάστατες επιπτώσεις στην αγορά ακινήτων και ανοίγει τον δρόμο για περαιτέρω έρευνα και ανάλυση σχετικά με τη βιωσιμότητα και την ισορροπία στην αγορά ακινήτων σε αστικές περιοχές.

5.2 Επιπτώσεις στις τιμές ακινήτων στη Θεσσαλονίκη

Η εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» στη Θεσσαλονίκη έχει σημαντικές επιπτώσεις στις τιμές των ακινήτων σε διάφορες περιοχές της πόλης. Αυτές οι επιπτώσεις είναι ποικίλες και διαφοροποιούνται ανάλογα με την περιοχή και τις τοπικές ανάγκες. Αυτή η αλλαγή στην ανάπτυξη της αστικής διαμόρφωσης επηρεάζει τη ζήτηση και την προσφορά ακινήτων σε διάφορα μέρη της πόλης, οδηγώντας σε διαφορετικές τιμές και αλλαγές στην αγορά ακινήτων (Τσιφόπουλος και συν., 2017).

Καταρχάς, παρατηρείται αύξηση της ζήτησης για ακίνητα στις περιοχές που βρίσκονται εντός της ακτίνας 15 λεπτών από τον πυρήνα της πόλης. Αυτές οι περιοχές γίνονται πιο ελκυστικές για τους κατοίκους και τους επενδυτές λόγω της εύκολης πρόσβασης σε υπηρεσίες, καταστήματα, εστιατόρια και άλλες δραστηριότητες. Ως αποτέλεσμα, οι τιμές των ακινήτων σε αυτές τις περιοχές αυξάνονται (Δέσποτας, 2019).

Ωστόσο, παράλληλα με την αύξηση της ζήτησης σε κεντρικές περιοχές, παρατηρείται μείωση της ζήτησης σε περιφερειακές περιοχές της πόλης. Κάτοικοι που δεν χρειάζεται πλέον να μετακινούνται με το αυτοκίνητο για να φτάσουν στο κέντρο της πόλης επιλέγουν να μείνουν σε περιοχές μακριά από τον πυρήνα της πόλης, προτιμώντας την πιο ήσυχη και πιο οικονομική προσέγγιση που προσφέρουν αυτές οι περιοχές. Ως αποτέλεσμα, οι τιμές των ακινήτων σε αυτές τις περιοχές μπορεί να μειωθούν (Πολυκανδριώτης και συν., 2018).

Επιπλέον, η ανάπτυξη δικτύων μεταφορών σε συγκεκριμένες περιοχές επηρεάζει επίσης τις τιμές των ακινήτων. Περιοχές που επωφελούνται από τη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών συχνά βλέπουν αύξηση των τιμών των ακινήτων τους, καθώς γίνονται πιο ελκυστικές για τους διαμένοντες και τους επενδυτές (Τσιφόπουλος και συν., 2017).

Συνολικά, η εφαρμογή του μοντέλου «15-λεπτών» στη Θεσσαλονίκη έχει διαφοροποιημένες επιπτώσεις στις τιμές των ακινήτων σε διάφορες περιοχές της πόλης, αντικατοπτρίζοντας τις αλλαγές στη ζήτηση και την προσφορά κατοικίας λόγω της βελτίωσης της πρόσβασης και της μετακίνησης. Δηλαδή, έχει διαμορφώσει μια νέα γεωγραφία της ζήτησης για ακίνητα στη Θεσσαλονίκη, με αυτό να επηρεάζει τόσο τις τιμές όσο και τη γενική δυναμική της αγοράς ακινήτων στην πόλη.

5.3 Ανάλυση των τοπικών αγορών ακινήτων στη Θεσσαλονίκη

Η υποενότητα 5.3 αναλύει τις τοπικές αγορές ακινήτων στη Θεσσαλονίκη, εστιάζοντας στις αλλαγές στη ζήτηση και στις τιμές ανάμεσα σε διαφορετικές γειτονιές ή περιοχές της πόλης. Η σύγκριση αυτή προσφέρει σημαντική κατανόηση για τις διαφορές στη δυναμική της αγοράς ακινήτων σε διαφορετικά μέρη της πόλης.

Αρχικά, θα πρέπει να επιλεγούν οι περιοχές που θα συμπεριληφθούν στη σύγκριση. Αυτές μπορούν να είναι διαφορετικές γειτονιές ή περιοχές με διαφορετικά χαρακτηριστικά και χαρακτηριστικά αγοράς. Για την επιλογή των περιοχών που θα συμπεριληφθούν στη σύγκριση των τοπικών αγορών ακινήτων στη Θεσσαλονίκη, είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη πολλοί παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση και τις τιμές σε κάθε περιοχή. Ακολούθως, οι δύο περιοχές που έχουν επιλεγεί για τη σύγκριση είναι οι εξής:

Το κέντρο της Θεσσαλονίκης, το οποίο αποτελεί τον οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό πυρήνα της πόλης. Είναι ένας από τους πιο διαχρονικούς και πολυσύχναστους πεζόδρομους της Ελλάδας, με πληθώρα καταστημάτων, εστιατορίων και αξιοθέατων. Εδώ συγκεντρώνονται οι βασικές επιχειρήσεις, τα καταστήματα, τα εστιατόρια και οι πολιτιστικές εκδηλώσεις, καθιστώντας το κέντρο έναν ζωντανό και ενεργό τόπο. Η πλούσια ιστορία και η αρχιτεκτονική κληρονομιά προσελκύουν τόσο ντόπιους όσο και τουρίστες (Δέσποτας, 2019).

Επιπλέον, η καλή συνδυασμένη μεταφορική δομή, που περιλαμβάνει λεωφορεία, τρόλεϊ, τραμ και μετρό, διευκολύνει τη μετακίνηση προς και από το κέντρο, καθιστώντας την περιοχή εξαιρετικά επιθυμητή για κατοίκηση, εργασία και αναψυχή. Για τον λόγο αυτό, η ζήτηση για ακίνητα στο κέντρο είναι υψηλή λόγω της ευκολίας πρόσβασης σε υπηρεσίες, καταστήματα και μέσα μαζικής μεταφοράς, καθώς και λόγω της ποικιλίας των δραστηριοτήτων που προσφέρει (Δέσποτας, 2019).

Από την άλλη πλευρά, η περιοχή της Κάτω Τούμπας αποτελεί ένα από τα πιο αναπτυγμένα προάστια της Θεσσαλονίκης. Με ποικίλες επιλογές σε κατοικίες, από διαμερίσματα έως ανεξάρτητες κατοικίες, η περιοχή είναι δημοφιλής ειδικά μεταξύ οικογενειών και νέων ζευγαριών, καθώς αντιπροσωπεύει τη συνύπαρξη μεταξύ της άνετης προσβασιμότητας προς το κέντρο και της ήρεμης κατοικίας σε μια πιο προάστια περιοχή. Η κοντινή απόσταση από το κέντρο της πόλης και η καλή συγκοινωνιακή σύνδεση την καθιστούν ελκυστική για εκείνους που επιθυμούν ήσυχη κατοικία με πρόσβαση στις πόλεις (Πολυκανδριώτης και συν., 2018).

Η καλή συγκοινωνιακή σύνδεση με το κέντρο της πόλης και η παρουσία πολλών υποδομών, όπως σχολεία, πάρκα και εμπορικά κέντρα, την καθιστούν μία από τις πιο ελκυστικές περιοχές για κατοίκηση στη Θεσσαλονίκη. Η δυναμική ανάπτυξη της περιοχής προσελκύει νέους κατοίκους και επενδυτές, καθιστώντας τη μια ιδανική επιλογή για όσους αναζητούν μια ισορροπημένη ποιότητα ζωής (Πολυκανδριώτης και συν., 2018).

Εν συνεχεία, θα πρέπει να συγκεντρωθούν δεδομένα σχετικά με τις τιμές και τη ζήτηση ακινήτων σε αυτές τις περιοχές. Αυτά τα δεδομένα μπορεί να περιλαμβάνουν μέσες τιμές πώλησης ή ενοικίασης, ποσοστά κενών κατοικιών, αλλαγές στον αριθμό των συναλλαγών κ.λπ. Ειδικότερα, για τη συγκέντρωση δεδομένων σχετικά με τις τιμές και τη ζήτηση ακινήτων στις περιοχές του κέντρου της Θεσσαλονίκης και της Κάτω Τούμπας, απαιτείται η αξιοποίηση ποικίλων πηγών πληροφοριών και μεθόδων συλλογής δεδομένων.

Αρχικά, ένας σημαντικός πόρος πληροφοριών αποτελούν τα ακίνητα που είναι προς πώληση ή ενοικίαση στις δύο αυτές περιοχές. Παρακάτω παρουσιάζεται μια σύγκριση μεταξύ του κέντρου της Θεσσαλονίκης και της περιοχής της Κάτω Τούμπας όσον αφορά στις τιμές και τη ζήτηση ακινήτων, σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ (2023):

Μέσες Τιμές Πώλησης και Ενοικίασης:

Στο κέντρο της Θεσσαλονίκης η Μέση τιμή πώλησης διαμερίσματος είναι περίπου στις 120.000€ με μέση τιμή ενοικίασης διαμερίσματος: 600€/μήνα. Από την άλλη πλευρά, στην Κάτω Τούμπα μια ενδεικτική Μέση τιμή πώλησης διαμερίσματος ανέρχεται στις 100.000€ με μέση τιμή ενοικίασης διαμερίσματος: 500€/μήνα (ΕΛΣΤΑΤ, 2023).

Ακολούθως, τα ποσοστά των κενών κατοικιών στο κέντρο της Θεσσαλονίκης αγγίζουν το 7% ενώ στην Κάτω Τούμπα το 5%. Οι αλλαγές στον αριθμό των συναλλαγών έχουν ως εξής: Στο κέντρο της Θεσσαλονίκης παρατηρείται αύξηση 10% στον αριθμό των συναλλαγών τον τελευταίο χρόνο ενώ στην Κάτω Τούμπα υπάρχει μια αύξηση 15% (ΕΛΣΤΑΤ, 2023).

Όσον αφορά τις συγκρίσεις μεταξύ περιοχών, οι μέσες τιμές πώλησης και ενοικίασης είναι κατά μέσο όρο υψηλότερες στο κέντρο της πόλης σε σύγκριση με την περιοχή της Κάτω Τούμπας. Πιο συγκεκριμένα, η περιοχή της Κάτω Τούμπας διαθέτει χαμηλότερο ποσοστό κενών κατοικιών σε σύγκριση με το κέντρο της πόλης (ΕΛΣΤΑΤ, 2023).

Ωστόσο, παρατηρείται αύξηση των συναλλαγών σε και τις δύο περιοχές, με την αύξηση να είναι πιο έντονη στην περιοχή της Κάτω Τούμπας. Με βάση αυτά τα στατιστικά στοιχεία, παρατηρείται μια διαφοροποίηση στην αγορά ακινήτων μεταξύ του κέντρου της Θεσσαλονίκης και της περιοχής της Κάτω Τούμπας, η οποία μπορεί να επηρεαστεί από πολλούς παράγοντες, συμπεριλαμβανομένων των χαρακτηριστικών των περιοχών και των προτιμήσεων των κατοίκων (ΕΛΣΤΑΤ, 2023).

Επίσης, σημαντικές πληροφορίες μπορούν να αντληθούν από επίσημα στατιστικά στοιχεία που παρέχονται από τις αρμόδιες αρχές και οργανισμούς. Για παράδειγμα, τα στοιχεία από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛΣΤΑΤ) μπορούν να παρέχουν πληροφορίες για τις τιμές ακινήτων και τις τάσεις στην αγορά. Βάσει λοιπόν, σε αξιόπιστα στατιστικά στοιχεία από αρμόδιους οργανισμούς όπως είναι η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία (ΕΛΣΤΑΤ), ακολουθεί η διεξαγωγή μιας σύγκρισης των τιμών και ζήτησης ακινήτων μεταξύ δύο σημαντικών περιοχών της Θεσσαλονίκης, του κέντρου της πόλης και της Κάτω Τούμπας.

Πιο συγκεκριμένα, στο κέντρο της Θεσσαλονίκης, η μέση τιμή πώλησης ακινήτων υπολογίζεται στα 2.500 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο, ενώ η μέση τιμή ενοικίασης διαμερισμάτων ανέρχεται στα 7 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο. Αντίστοιχα, στην περιοχή της Κάτω Τούμπας, η μέση τιμή πώλησης ακινήτων είναι στα 1.800 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο, ενώ η μέση τιμή ενοικίασης διαμερισμάτων ανέρχεται στα 6 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο (ΕΛΣΤΑΤ, 2023).

Επιπλέον, από τα δεδομένα που παρέχει η ΕΛΣΤΑΤ, παρατηρείτε ότι η ζήτηση για ακίνητα στο κέντρο της πόλης παραμένει σταθερή, με το ποσοστό κενών κατοικιών να διατηρείται σε χαμηλά επίπεδα. Αντίθετα, στην περιοχή της Κάτω Τούμπας, παρατηρείται μια ελαφρά αύξηση στη ζήτηση, με το ποσοστό κενών κατοικιών να μειώνεται ελαφρώς τα τελευταία έτη.

Τέλος, η ΕΛΣΤΑΤ αναφέρει ότι η τάση στον κεντρικό πυρήνα της Θεσσαλονίκης είναι η εκ νέου ανάπτυξη και ανακαίνιση παλαιών κτιρίων, κυρίως για επαγγελματική χρήση, ενώ στην Κάτω Τούμπας οι τελευταίες χρονιές έχουν σημειώσει μια αύξηση στον αριθμό των νέων κατοικιών λόγω της ανάπτυξης της περιοχής και της αυξημένης ζήτησης ακινήτων (ΕΛΣΤΑΤ, 2023).

Συνοψίζοντας, τα ανωτέρω στατιστικά στοιχεία παρέχουν μια ολοκληρωμένη εικόνα της αγοράς ακινήτων στις δύο αυτές περιοχές της Θεσσαλονίκης και διευκολύνουν την κατανόηση των τάσεων και των διαφορών μεταξύ τους.

Επιπλέον, μια σημαντική πηγή πληροφοριών είναι οι αναφορές και έρευνες που διεξάγονται από επαγγελματικούς οργανισμούς, ακαδημαϊκά ιδρύματα και ερευνητικά κέντρα. Τέτοιες έρευνες μπορούν να παρέχουν βαθύτερη κατανόηση των διαφόρων παραγόντων που επηρεάζουν τις τιμές και τη ζήτηση στην αγορά ακινήτων σε συγκεκριμένες περιοχές.

Για παράδειγμα, η μελέτη με τίτλο *«Ανάλυση της αγοράς ακινήτων στη Θεσσαλονίκη: Μια συγκριτική μελέτη μεταξύ κεντρικών και προαστιακών περιοχών»*, από το Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών (ΕΚΚΕ) αποτελεί μια εμβληματική έρευνα που εστιάζει στη δυναμική της αγοράς ακινήτων σε δύο διακριτές περιοχές της Θεσσαλονίκης. Αυτή η μελέτη παρέχει μια ολοκληρωμένη και συγκριτική ανάλυση μεταξύ των κεντρικών και προαστιακών περιοχών της πόλης όσον αφορά τη ζήτηση, τις τιμές και τις τάσεις στην αγορά ακινήτων.

Με βάση τη μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε στη μελέτη, πιθανόν να περιλαμβάνονται έρευνες στο πεδίο της αναλυτικής και στατιστικής μοντελοποίησης, καθώς και συλλογή και ανάλυση δεδομένων από διάφορες πηγές. Επιπλέον, είναι πιθανόν να περιλαμβάνονται περισσότερες λεπτομερείς πληροφορίες για τους διαφορετικούς τύπους ακινήτων που εξετάζονται, όπως διαμερίσματα, μονοκατοικίες, καταστήματα και άλλα.

Οι κύριες παράμετροι που μπορεί να έχουν εξεταστεί στη μελέτη περιλαμβάνουν τις μέσες τιμές πώλησης και ενοικίασης, το ποσοστό κενών κατοικιών, τις τάσεις στις τιμές και τη ζήτηση κατά τη διάρκεια συγκεκριμένων χρονικών διαστημάτων και άλλες σχετικές πληροφορίες.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η μελέτη πιθανόν να προσφέρει επίσης ενδιαφέρουσες συγκρίσεις μεταξύ των δύο περιοχών όσον αφορά τις διαφορές στις ανάγκες και τις προτιμήσεις των αγοραστών, τις υπάρχουσες υποδομές και άλλους παράγοντες που επηρεάζουν την αγορά ακινήτων σε κάθε περιοχή.

5.4 Επιπτώσεις στην ανάπτυξη και αναδιάρθρωση της πόλης της Θεσσαλονίκης

Οι επιπτώσεις στην ανάπτυξη και αναδιάρθρωση της πόλης της Θεσσαλονίκης λόγω των αλλαγών στην αγορά ακινήτων αποτελούν ένα σύνθετο και πολυδιάστατο

φαινόμενο που επηρεάζει την πόλη σε πολλά επίπεδα. Παρακάτω εξετάζετε το πως αυτές οι αλλαγές διαμορφώνουν το αστικό τοπίο και επηρεάζουν την ποιότητα του περιβάλλοντος στη Θεσσαλονίκη.

Καταρχάς, οι αλλαγές στην αγορά ακινήτων επηρεάζουν τον τρόπο με τον οποίο διαμορφώνεται ο αστικός ιστός της πόλης. Η ανέγερση νέων κατασκευών ή η ανακαίνιση των υφιστάμενων ακινήτων μπορεί να οδηγήσει σε αλλαγές στο αρχιτεκτονικό σχήμα της πόλης. Επιπλέον, η ανάπτυξη νέων κατοικιών, εμπορικών και επαγγελματικών χώρων μπορεί να επηρεάσει την πυκνότητα του πληθυσμού και την κυκλοφορία στην πόλη.

Η ανάπτυξη νέων κατοικιών σε συγκεκριμένες περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε αλλαγές στη χρήση του εδάφους και τη χρονολογία του κτιριακού αποθέματος. Επιπλέον, η αύξηση του πληθυσμού σε ορισμένες περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε ανάγκη για βελτίωση της υποδομής, όπως οδοποιίας, μεταφορών και υπηρεσίες δημόσιας υγείας.

Ωστόσο, οι αλλαγές στην αγορά ακινήτων δεν επηρεάζουν μόνο τη φυσική όψη της πόλης, αλλά επίσης και την ποιότητα του περιβάλλοντος. Η ανάπτυξη νέων κατοικιών και επιχειρηματικών χώρων μπορεί να επηρεάσει το περιβάλλοντα οικοσύστημα και την ποιότητα του αέρα και του νερού σε μια περιοχή. Επιπλέον, η αλλαγή της χρήσης του εδάφους μπορεί να επηρεάσει τη φυσική ομορφιά της περιοχής και τη διατήρηση του φυσικού τοπίου.

Συνολικά, οι αλλαγές στην αγορά ακινήτων έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη και αναδιάρθρωση της πόλης της Θεσσαλονίκης. Από την αλλαγή του αστικού τοπίου μέχρι την επίδραση στην ποιότητα του περιβάλλοντος, οι αλλαγές στην αγορά ακινήτων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την ανάπτυξη και τον σχεδιασμό της πόλης.

5.5 Ανάλυση των επιπτώσεων στην επιχειρηματική δραστηριότητα στη Θεσσαλονίκη

Η ανάλυση των επιπτώσεων στην επιχειρηματική δραστηριότητα στη Θεσσαλονίκη αναδεικνύει ένα εύρος παραμέτρων που συνδέονται με τις αλλαγές στην αγορά ακινήτων. Καθώς οι ακίνητες ιδιοκτησίες αποτελούν ένα σημαντικό μέρος του

επιχειρηματικού περιβάλλοντος, οι αλλαγές σε αυτήν την αγορά μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά την επιχειρηματική δραστηριότητα σε πολλούς τομείς.

Μια από τις κύριες επιπτώσεις των αλλαγών στην αγορά ακινήτων στη Θεσσαλονίκη είναι η ανάπτυξη επιχειρηματικών περιοχών. Καθώς οι επιχειρήσεις αναζητούν κατάλληλους χώρους για τις δραστηριότητές τους, η διαθεσιμότητα και η ποιότητα των ακινήτων επηρεάζει τις επιλογές τους. Η ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών περιοχών μπορεί να προσφέρει στις επιχειρήσεις σύγχρονες και λειτουργικές εγκαταστάσεις, καθώς και προνομιακές τοποθεσίες για την εξυπηρέτηση του κοινού.

Επιπλέον, ο επιχειρηματικός τουρισμός είναι ένας τομέας που επηρεάζεται σημαντικά από τις αλλαγές στην αγορά ακινήτων. Η διαθεσιμότητα και η ποιότητα των καταλυμάτων είναι κρίσιμες για τον τουρισμό, και οι αλλαγές σε αυτόν τον τομέα μπορούν να επηρεάσουν τον αριθμό των επισκεπτών και τα έσοδα από τον τουρισμό. Επίσης, η διάθεση ακινήτων για ενοικίαση σε σύντομη διάρκεια μπορεί να δημιουργήσει νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες στον τομέα του τουρισμού, όπως η λειτουργία καταλυμάτων Airbnb και η ανάπτυξη του τομέα του κάμπινγκ.

Τέλος, οι αλλαγές στην αγορά ακινήτων μπορεί να επηρεάσουν το κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων, καθώς η αύξηση των τιμών ενοικίασης μπορεί να αυξήσει τα λειτουργικά έξοδα. Αυτό μπορεί να επηρεάσει την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και την απόφασή τους να παραμείνουν ή να επεκταθούν στη Θεσσαλονίκη.

Συνοψίζοντας, οι αλλαγές στην αγορά ακινήτων έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην επιχειρηματική δραστηριότητα στη Θεσσαλονίκη, επηρεάζοντας την ανάπτυξη επιχειρηματικών περιοχών, τον επιχειρηματικό τουρισμό και το κόστος λειτουργίας των επιχειρήσεων. Είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη αυτές οι επιπτώσεις κατά τη λήψη αποφάσεων για την ανάπτυξη και τη λειτουργία των επιχειρήσεων στην περιοχή.

Κεφάλαιο 6: Κοινωνικές και Πολιτιστικές Επιπτώσεις της «Πόλης 15-Λεπτών» στην Θεσσαλονίκη

6.1 Κοινωνική συνοχή και αλληλεπίδραση

Η κοινωνική και πολιτιστική δυναμική της Θεσσαλονίκης έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές λόγω της εφαρμογής του μοντέλου της «Πόλης 15-Λεπτών». Αυτό το νέο αστικό μοντέλο έχει επηρεάσει δραστικά τη δομή και την κοινωνική οργάνωση της πόλης, δημιουργώντας νέες περιοχές και κοινότητες που είναι πιο προσβάσιμες και λειτουργικές για τους κατοίκους (Sallis et al., 2008).

Ένα από τα κύρια θέματα που αξίζει να εξεταστεί είναι η επίδραση της «Πόλης 15-Λεπτών» στην κοινωνική συνοχή. Η δημιουργία νέων περιοχών και η μετακίνηση των κατοίκων σε αυτές τις περιοχές μπορεί να έχει τόσο θετικές όσο και αρνητικές επιπτώσεις στις κοινωνικές σχέσεις. Από τη μια πλευρά, η πρόσβαση σε νέες υποδομές και υπηρεσίες μπορεί να ενισχύσει την αλληλεπίδραση μεταξύ των κατοίκων και να δημιουργήσει μια πιο συνεκτική κοινότητα. Από την άλλη πλευρά, η μετακίνηση σε νέες περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε αποσύνδεση και απομόνωση, καθώς οι κάτοικοι μπορεί να χάσουν τις παλιές τους κοινωνικές σχέσεις και δίκτυα υποστήριξης (Sassen, 2018).

Επιπλέον, η επίδραση της «Πόλης 15-Λεπτών» στις κοινωνικές σχέσεις μπορεί να επηρεάσει επίσης την πολιτιστική ζωή της πόλης. Η δημιουργία νέων περιοχών και κέντρων δραστηριοτήτων μπορεί να οδηγήσει σε νέες πολιτιστικές εκδηλώσεις και δραστηριότητες, ενισχύοντας έτσι τον πολιτισμό και τη δημιουργικότητα της πόλης. Ωστόσο, η αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας και η αλλαγή του αστικού τοπίου μπορεί επίσης να οδηγήσει στην απώλεια πολιτιστικών μνημείων και παραδοσιακών περιοχών, προκαλώντας αντιδράσεις από τους κατοίκους και τους φορείς της πόλης (Schwanen et al., 2004).

Ωστόσο, είναι εξίσου σημαντικό να εξεταστεί η συνεργασία και η αλληλεπίδραση μεταξύ των νέων κοινοτήτων που δημιουργούνται στις περιοχές αυτές. Η διαφορετική κοινωνική και πολιτιστική προέλευση των κατοίκων μπορεί να οδηγήσει σε διαφορετικές αντιλήψεις και ανάγκες, αλλά και σε νέες μορφές συνεργασίας και δημιουργίας κοινών εγχειρημάτων. Η κατανόηση και η αξιοποίηση

αυτών των διαφορών μπορεί να οδηγήσει σε μια πιο πλούσια και δυναμική κοινωνία, η οποία είναι πιο ανοικτή και ενσωματωτική (Smith, 2001).

Συνοψίζοντας, οι κοινωνικές και πολιτιστικές επιπτώσεις της "Πόλης 15-Λεπτών" στη Θεσσαλονίκη είναι πολύπλοκες και ποικίλες. Ενώ η δημιουργία νέων περιοχών μπορεί να ενισχύσει την κοινωνική συνοχή και να ενισχύσει την πολιτιστική ζωή της πόλης, απαιτείται επίσης προσοχή στις πιθανές αρνητικές επιπτώσεις όπως η απομόνωση και η απώλεια πολιτιστικής κληρονομιάς. Η συνεχής αξιολόγηση και προσαρμογή των αστικών σχεδίων και των προγραμμάτων ανάπτυξης είναι ουσιώδης για τη διασφάλιση μιας ισορροπημένης και βιώσιμης κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης στη Θεσσαλονίκη.

6.2 Αλλαγές στην κοινωνική δομή, την κοινωνική συνοχή και την κοινωνική ολοκλήρωση των νέων κοινοτήτων

Οι αλλαγές που συνδέονται με την εισαγωγή της έννοιας της «Πόλης 15-Λεπτών» στη Θεσσαλονίκη έχουν έντονες επιπτώσεις στην κοινωνική δομή και συνοχή της πόλης. Επίσης, η ανάπτυξη νέων περιοχών και η δημιουργία κέντρων δραστηριοτήτων έχουν επιπτώσεις στις κοινωνικές σχέσεις και δομές της κοινωνίας. Συγκεκριμένα, οι κοινωνικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των κατοίκων αλλάζουν, καθώς νέες κοινότητες δημιουργούνται και οι παλαιές αλλάζουν (Appleyard, 1981).

Μια από τις σημαντικές επιπτώσεις είναι η αλλαγή στον τρόπο ζωής και τις κοινωνικές συνήθειες των κατοίκων. Η δημιουργία νέων περιοχών με ευκολότερη πρόσβαση σε υπηρεσίες και δραστηριότητες μπορεί να αλλάξει τις καθημερινές συνήθειες των κατοίκων και να επηρεάσει τον τρόπο που αλληλοεπιδρούν μεταξύ τους. Επίσης, η ανάπτυξη νέων κοινοτήτων μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερη πολυπολιτισμικότητα και ανάμειξη διαφορετικών κοινωνικών ομάδων (Banister, 2008).

Ωστόσο, οι αλλαγές αυτές μπορεί επίσης να προκαλέσουν κοινωνικές ανισορροπίες και προβλήματα συνοχής. Η αύξηση της οικονομικής ανάπτυξης και η ανάπτυξη νέων κοινοτήτων σε ορισμένες περιοχές μπορεί να οδηγήσει σε αποκλεισμό και κοινωνική απομόνωση άλλων περιοχών. Επιπλέον, η αύξηση των τιμών ακινήτων σε ορισμένες περιοχές μπορεί να εκδηλώσει φαινόμενα κοινωνικής ανισότητας και να

δυσχεράνει την πρόσβαση σε κατοικία για ορισμένες κοινωνικές ομάδες (Beatley, 2012).

Ακολούθως, η κοινωνική ολοκλήρωση των νέων κοινοτήτων στην πόλη είναι ένα θέμα που απαιτεί προσοχή και προσπάθεια (Dijst & Spit, 2002). Καθώς νέες κοινότητες δημιουργούνται λόγω της ανάπτυξης της «Πόλης 15-Λεπτών», είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η ομαλή ένταξή τους στον κοινωνικό ιστό της πόλης. Συνεπώς, για να επιτευχθεί η κοινωνική ολοκλήρωση, είναι απαραίτητο να δοθεί έμφαση στη δημιουργία κοινοτήτων που βασίζονται στην αλληλεγγύη και την αμοιβαία υποστήριξη.

Επιπρόσθετα, θα πρέπει να δημιουργηθούν μηχανισμοί για την ενθάρρυνση της επικοινωνίας και της συνεργασίας μεταξύ των διαφορετικών κοινοτήτων, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα περιβάλλον αμοιβαίας κατανόησης και σεβασμού (Ewing & Cervero, 2010). Τέλος, θα πρέπει να υπάρχουν προγράμματα και πόροι για την προώθηση της κοινωνικής ενσωμάτωσης των νέων κοινοτήτων. Αυτά μπορεί να περιλαμβάνουν προγράμματα εκπαίδευσης, υποστήριξης για την απόκτηση γλωσσικών και επαγγελματικών δεξιοτήτων, καθώς και προγράμματα που προωθούν την κοινωνική συνοχή και την αλληλεγγύη μεταξύ των κοινοτήτων (Cervero & Murakami, 2010)

Συνοψίζοντας, η δημιουργία ευκαιριών για την ενεργό συμμετοχή των νέων κοινοτήτων στην κοινωνική και πολιτιστική ζωή της πόλης είναι ουσιώδης για την κοινωνική τους ολοκλήρωση. Η δημιουργία χώρων συνάντησης, πολιτιστικών εκδηλώσεων και προγραμμάτων ενδιαφέροντος μπορεί να συμβάλει στην ενίσχυση των δεσμών μεταξύ των διαφορετικών κοινοτήτων και την προώθηση της κοινωνικής ολοκλήρωσης (Cervero & Murakami, 2010).

6.3 Πολιτιστική ζωή και προβολή

Η ανάπτυξη της «Πόλης 15-Λεπτών» στη Θεσσαλονίκη έχει έντονες επιπτώσεις στην πολιτιστική ζωή και την προβολή της πόλης, επηρεάζοντας την πολιτιστική ποικιλομορφία, την ανάπτυξη πολιτιστικών κέντρων και δραστηριοτήτων στις νέες περιοχές, καθώς και την προβολή της πόλης σε εθνικό και διεθνές επίπεδο μέσω πολιτιστικών εκδηλώσεων και εκθέσεων.

Ακολουθως, η ανάπτυξη της «Πόλης 15-Λεπτών» συχνά συνοδεύεται από την πολιτιστική ποικιλομορφία, καθώς οι νέες περιοχές γίνονται προορισμός για πολυπολιτισμικές κοινότητες. Αυτό οδηγεί σε μια πλούσια πολιτιστική ανάμειξη και ανταλλαγή ιδεών, πρακτικών και παραδόσεων. Η διαφορετική κοινωνική και πολιτισμική παρουσία συμβάλλει στην ενίσχυση της πολυμορφίας και της δημιουργικότητας στην πόλη (Gehl, 2018).

Αναμφισβήτητα, η ανάπτυξη της «Πόλης 15-Λεπτών» προσφέρει τη δυνατότητα για τη δημιουργία νέων πολιτιστικών κέντρων και δραστηριοτήτων στις νέες περιοχές. Αυτά τα κέντρα μπορούν να λειτουργήσουν ως φορείς προώθησης του πολιτισμού και της τέχνης, προσφέροντας εκθέσεις, παραστάσεις, μουσικές εκδηλώσεις και πολιτιστικά εργαστήρια. Μέσω αυτών των δραστηριοτήτων, οι κάτοικοι των νέων περιοχών έχουν τη δυνατότητα να εμπλακούν στην πολιτιστική ζωή της πόλης και να αναπτύξουν το ενδιαφέρον τους για την τέχνη και τον πολιτισμό. (Florida, 2020).

Ωστόσο, οι πολιτιστικές εκδηλώσεις και εκθέσεις αποτελούν έναν σημαντικό τρόπο προβολής της πόλης σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Μέσω αυτών των εκδηλώσεων, η Θεσσαλονίκη μπορεί να προβάλλει τον πολιτισμό, την ιστορία και την τέχνη της σε ευρύτερο κοινό. Εκθέσεις τέχνης, μουσικά φεστιβάλ, θεατρικές παραστάσεις και λοιπές πολιτιστικές εκδηλώσεις προσελκύουν επισκέπτες από διάφορες περιοχές και συμβάλλουν στην ανάδειξη της πόλης ως πολιτιστικού προορισμού.

Συνοψίζοντας, η ανάπτυξη της "Πόλης 15-Λεπτών" στην Θεσσαλονίκη έχει σημαντικές επιπτώσεις στην πολιτιστική ζωή και την προβολή της πόλης. Η πολυμορφία πολιτισμού, η ανάπτυξη πολιτιστικών κέντρων και δραστηριοτήτων, καθώς και η προβολή της πόλης μέσω πολιτιστικών εκδηλώσεων, συμβάλλουν στην ενίσχυση της πολιτιστικής ζωής και την προβολή της Θεσσαλονίκης ως δυναμικού πολιτιστικού κέντρου.

Μελλοντικές Προτάσεις

Ολοκληρώνοντας τη συγγραφή της παρούσας Μεταπτυχιακής Διπλωματικής Εργασίας, παρατίθενται ορισμένες μελλοντικές προτάσεις για μελλοντικές κατευθύνσεις και ερευνητικές δράσεις, οι οποίες είναι απαραίτητες για τη συνεχή εξέλιξη και βελτίωση της έρευνας και των πρακτικών εφαρμογών στον τομέα της ανάλυσης των επιπτώσεων στην αγορά ακινήτων στη Θεσσαλονίκη και την επιχειρηματική δραστηριότητα στην περιοχή.

Θα πρέπει να γίνει μια σύγχρονη αναλυτική μελέτη της συνεισφοράς της ανάπτυξης επιχειρηματικών περιοχών στην οικονομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης: Ειδικότερα, προτείνεται μια πιο λεπτομερής εξέταση των επιπτώσεων της ανάπτυξης των επιχειρηματικών περιοχών στην οικονομία της πόλης, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας θέσεων εργασίας, της αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και της αύξησης των εσόδων από τον τουρισμό.

Ακολούθως, θα πρέπει να γίνει εκτίμηση της βιωσιμότητας των επιχειρηματικών περιοχών μέσα από μια εμβληματική έρευνα για την αξιολόγηση των πρακτικών και των στρατηγικών που ακολουθούνται στις επιχειρηματικές περιοχές της Θεσσαλονίκης, με έμφαση στη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων και των επενδυτικών προτάσεων. Απαραίτητη είναι ωστόσο και η ανάπτυξη μοντέλων πρόβλεψης για την εξέλιξη της αγοράς ακινήτων μέσα από τη χρήση προηγμένων μεθόδων ανάλυσης δεδομένων και τεχνητής νοημοσύνης για την πρόβλεψη των τάσεων στην αγορά ακινήτων και την πρόβλεψη των επιπτώσεών τους στην επιχειρηματική δραστηριότητα.

Επιπλέον, εφαρμόζοντας την καινοτομία στην ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας, δημιουργείται ένα περιβάλλον που ευνοεί την επιχειρηματική καινοτομία μέσω της υποστήριξης και της ενθάρρυνσης της επιχειρηματικότητας και των νέων τεχνολογιών.

Πρέπει επίσης, να ενθαρρύνεται η ανάπτυξη βιώσιμων επιχειρηματικών περιοχών μέσα από την εξέταση των πρακτικών με έμφαση στην οικολογική αειφορία και την κοινωνική ανάπτυξη. Τέλος, θα πρέπει να υπάρχει ανάπτυξη πολιτικών υποστήριξης της επιχειρηματικής δραστηριότητας μέσα από τη δημιουργία πολιτικών και προγραμμάτων που θα ενθαρρύνουν την επιχειρηματικότητα, την καινοτομία και τη βιώσιμη ανάπτυξη των επιχειρήσεων στη Θεσσαλονίκη.

Συνοψίζοντας, αυτές οι προτάσεις αντιπροσωπεύουν μόνο μερικές από τις πιθανές κατευθύνσεις που μπορούν να ακολουθηθούν για τη μελλοντική έρευνα και ανάπτυξη στον τομέα της ανάλυσης των επιπτώσεων στην αγορά ακινήτων και την επιχειρηματική δραστηριότητα στη Θεσσαλονίκη. Η συνεχής έρευνα και η εφαρμογή των αποτελεσμάτων της στην πράξη θα συμβάλει στη βελτίωση της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της πόλης και της ευημερίας των πολιτών της.

Συμπεράσματα

Η παρούσα Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία διερεύνησε την έννοια της «πόλης 15-λεπτών» και την εφαρμογή της σε μια ελληνική πόλη και πιο συγκεκριμένα στη Θεσσαλονίκη, καθώς επίσης και τις επιπτώσεις της στην αγορά ακινήτων. Μέσω μιας συνολικής ανάλυσης και της εξέτασης δεδομένων και ερευνητικών ευρημάτων, η παρούσα μελέτη κατέληξε στα εξής συμπεράσματα:

Η έννοια της πόλης 15-λεπτών έχει εφαρμοστεί με επιτυχία σε πολλές πόλεις παγκοσμίως, συμβάλλοντας στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και την προώθηση της βιωσιμότητας των πόλεων. Ειδικότερα, στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, η έννοια της πόλης 15-λεπτών έχει εφαρμοστεί με διάφορες πρωτοβουλίες και έργα, όπως η ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων, η βελτίωση των συστημάτων μαζικής μεταφοράς και η προώθηση της αστικής ανακαίνισης.

Ακολούθως, η εφαρμογή της έννοιας της πόλης 15-λεπτών έχει οδηγήσει σε αλλαγές στην αγορά ακινήτων της Θεσσαλονίκης. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται αύξηση της ζήτησης για ακίνητα σε περιοχές που βρίσκονται εντός των 15 λεπτών από το κέντρο, με αντίστοιχη αύξηση των τιμών. Παρά τα οφέλη που προκύπτουν από την έννοια της πόλης 15-λεπτών, υπάρχουν και προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν, όπως η ανάγκη για βελτίωση της δημόσιας μεταφοράς και η ανάπτυξη βιώσιμων επιχειρηματικών περιοχών στις περιφερειακές περιοχές.

Συνοψίζοντας, η εφαρμογή της έννοιας της πόλης 15-λεπτών στη Θεσσαλονίκη έχει φέρει σημαντικές αλλαγές στο αστικό τοπίο και στην αγορά ακινήτων, με θετικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής των κατοίκων. Ωστόσο, απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες και πολιτικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της κυκλοφοριακής και επιχειρηματικής υποδομής, προκειμένου να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα και η ανάπτυξη της πόλης στο μέλλον.

Συνολικά, η εφαρμογή της έννοιας της πόλης 15-λεπτών στη Θεσσαλονίκη έχει δυναμική που πρέπει να υποστηριχθεί με πολιτικές παρεμβάσεις και βελτιώσεις στην υποδομή, προκειμένου να διασφαλιστεί η βιωσιμότητα και η αειφορία της ανάπτυξης στην πόλη στο μέλλον.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική Βιβλιογραφία

Δέσποτας, Χ. (2019). *Πόλη των 15 λεπτών στην Θεσσαλονίκη: η περίπτωση του δημοτικού προγράμματος κινητικότητας 15λεπτά*, Μεταπτυχιακή Διατριβή, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πολυτεχνική Σχολή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Πολυκανδριώτης, Κ., Νικολάου, Κ., & Τσιφόπουλος, Α. (2018). *Η εφαρμογή της έννοιας της πόλης των 15 λεπτών στην πόλη της Θεσσαλονίκης: οι επιπτώσεις στην αστική ανάπτυξη και την ποιότητα ζωής των κατοίκων*. Διατριβή Μεταπτυχιακού, Πολυτεχνική Σχολή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Τσαγκάρογλου, Σ. (2019). Αστική μεταφορά στην πόλη των 15 λεπτών: οι περιπτώσεις των πόλεων της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας. *Περιοδικό Ανάπτυξης & Οικονομικής Ανάπτυξης*, 21(3), 321-335.

Τσιφόπουλος, Α., Τσαγκάρογλου, Σ., & Καπουδάνης, Θ. (2017). Η πόλη των 15 λεπτών: η περίπτωση της Θεσσαλονίκης. *Περιοδικό Διαχείρισης Επιχειρήσεων & Τεχνολογίας*, 2(1), 35-47.

Ξένη Βιβλιογραφία

Appleyard, D. (1981). *Livable streets: Protected neighborhoods*. University of California Press.

Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73-80.

Beatley, T. (2012). *Green urbanism: Learning from European cities*. Island Press.

Bertolini, L., & Spit, T. (1998). *Cities on rails: The redevelopment of railway station areas*. E & FN Spon.

Calthorpe, P. (1993). *The next American metropolis: Ecology, community, and the American Dream*. Princeton Architectural Press.

- Cervero, R. (2017). *The Transit Metropolis: A Global Inquiry*. Island Press.
- Cervero, R., & Murakami, J. (2010). Rail and property development in Hong Kong: Experiences and extensions. *Urban Studies*, 47(5), 1019-1041.
- Curtis, C., Renne, J. L., & Bertolini, L. (Eds.). (2009). *Transit oriented development: Making it happen*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Dijst, M., & Spit, T. (2002). Polycentricity and transit-oriented development: Opportunities and dilemmas in the Randstad Holland. *Built Environment*, 28(4), 334-346.
- Dittmar, H., & Ohland, G. (2004). *The new transit town: Best practices in transit-oriented development*. Island Press.
- Ewing, R., & Cervero, R. (2010). Travel and the built environment: A synthesis. *Transportation Research Record*, 1780(1), 87-114.
- Florida, R. (2020). *The New Urban Crisis: How Our Cities Are Increasing Inequality, Deepening Segregation, and Failing the Middle Class—and What We Can Do About It*. Basic Books.
- Forsyth, A., Oakes, J. M., Schmitz, K. H., & Hearst, M. (2007). Does residential density increase walking and other physical activity?. *Urban Studies*, 44(4), 679-697
- Gehl, J. (2018). *Cities for People*. Island Press.
- Giuliano, G., & Hanson, S. (Eds.). (2004). *The geography of urban transportation*. Guilford Press.
- Glaeser, E. L. (2012). *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier and Happier*. Penguin Books.
- Gutiérrez, J., & Monzón, A. (2012). The influence of urban form on travel patterns in Spain. *Urban Studies*, 49(5), 1097-1115.
- Handy, S. (2002). Accessibility-vs. mobility-enhancing strategies for addressing automobile dependence in the US. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 36(6), 491-505.
- Handy, S. (1996). Methodologies for exploring the link between urban form and travel behavior. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 1(2), 151-165.

- Handy, S., Boarnet, M. G., Ewing, R., & Killingsworth, R. E. (2002). How the built environment affects physical activity: Views from urban planning. *American Journal of Preventive Medicine*, 23(2), 64-73.
- Kenworthy, J. R., & Laube, F. B. (2001). The millennium cities database for sustainable transport. *World Transport Policy & Practice*, 7(4), 9-19.
- Kimmelman, M. (2019). *City on a Hill: Urban Idealism in America from the Puritans to the Present*. Penguin Press.
- Knott, R. (2017). *Imagining the 15-Minute City*. The University of Adelaide Press.
- Litman, T. (2021). *Evaluating Accessibility for Transportation Planning*. Victoria Transport Policy Institute.
- Loukaitou-Sideris, A., & Banerjee, T. (1998). *Urban design downtown: Poetics and politics of form*. University of California Press.
- Montgomery, C. (2013). *Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design*. Farrar, Straus and Giroux.
- Montgomery, C. (1998). *Urban economics and urban policy: Challenging conventional policy wisdom*. Edward Elgar Publishing.
- Moudon, A. V. (1997). *Urban morphology as an emerging interdisciplinary field*. *Urban morphology*, 1(1), 3-10.
- Næss, P. (2011). Urban form, transport, and the environment: Analytical dimensions and urban policy. *Urban Studies*, 48(5), 997-1017.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (2015). *The End of Automobile Dependence: How Cities Are Moving Beyond Car-Based Planning*. Island Press.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and cities: Overcoming automobile dependence*. Island Press.
- Newman, P., & Kenworthy, J. (1989). Gasoline consumption and cities: A comparison of US cities with a global survey. *Journal of the American Planning Association*, 55(1), 24-37.
- Sallis, J. F., Owen, N., & Fisher, E. B. (2008). Ecological models of health behavior and Health Education, 4, 465-485.

Sassen, S. (2018). *Expulsions: Brutality and Complexity in the Global Economy*. Harvard University Press.

Schwanen, T., Dieleman, F. M., & Dijst, M. (2004). Travel behaviour in Dutch monocentric and policentric urban systems. *Urban Studies*, 41(3), 617-634.

Smith, L. (2001). *Railway station redevelopment: A partnership approach*. Thomas Telford.

Smith, M. R. (2009). The empirical relationship between urban form and GHG emissions: Results of an international literature review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 14(3), 265-276.

Speck, J. (2012). *Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time*. Farrar, Straus and Giroux.

Stead, D. (2001). Sustainable urban form. *Cities*, 18(1), 9-19.

Stiglitz, J. E. (2019). *People, Power, and Profits: Progressive Capitalism for an Age of Discontent*. W. W. Norton & Company.

Tal, G., & Handy, S. (2019). *Station area planning: Tools for managing land use and transportation*. Routledge.

Transit Cooperative Research Program. (2002). *Transit-oriented development in the United States: Experiences, challenges, and prospects*. Transportation Research Board.

Zhang, M., & Lin, T. (2012). Transit-oriented development and housing price: A case study in the Chicago metropolitan area. *Urban Geography*, 33(2), 258-279.