RE-THINK-ATHENS

Συχνές ερωτήσεις και απαντήσεις για το έργο

- Ποιο ακριβώς είναι το έργο; Είναι η δημιουργία ενός ακόμη πεζοδρόμου;

Πρόκειται για μια πολύπλευρη παρέμβαση, που εκτείνεται από τη λεωφόρο Αμαλίας έως το τέλος της οδού Πατησίων, έχει ως άξονα τη λεωφόρο Πανεπιστημίου και κορυφώνεται σε μια νέα πλατεία Ομονοίας. Ο πρωταρχικός στόχος της είναι η συμβολή στη γενικότερη ανασύνθεση του κέντρου της Αθήνας. Παρόλο που συχνά αναφέρεται ως «πεζοδρόμηση», η Πανεπιστημίου θα είναι εξαιρετικά φιλική στον πεζό ή στο ποδήλατο χωρίς να είναι πεζόδρομος. Θα περιλαμβάνει την προέκταση του τραμ από τη λεωφόρο Αμαλίας στα Πατήσια, θα διασχίζεται κάθετα σε 4 δρόμους από μέσα μεταφοράς και αυτοκίνητα και θα επιτρέπει την παρόδια εξυπηρέτηση με αυτοκίνητο.

- Τι εκφράζει η παρέμβαση και γιατί γίνεται;

Η Πανεπιστημίου θα ενταχθεί σε έναν πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό «δακτύλιο» που θα συνδέσει τον περίπατο των αρχαιολογικών χώρων με τα μεγάλα αρχαιολογικά μουσεία της πόλης και τα ισχυρά πεδία της σύγχρονης πολιτιστικής και εμπορικής δραστηριότητας. Η παρέμβαση αυτή θα συμβάλλει στην ενίσχυση των εμπορικών και οικονομικών λειτουργιών, στην περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, στην ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής φυσιογνωμίας της πόλης, και στην ευκολότερη πρόσβαση και απόλαυση του κέντρου για όλους τους πολίτες. Με την ολοκλήρωση του έργου η Αθήνα θα ζήσει μια *νέα μητροπολιτική κεντρικότητα*.

- Πού απευθυνόμαστε και ποιους αφορά η παρέμβαση;

Το έργο απευθύνεται σε όλους τους πολίτες της Αθήνας, είτε κατοικούν και εργάζονται στο κέντρο της είτε όχι, και σε όλους τους επισκέπτες, είτε έρχονται στην πόλη για επαγγελματικές και άλλες δραστηριότητες είτε απλώς για τουρισμό. Έχουμε όλοι δικαίωμα σε μια πόλη φιλική, λειτουργική και ελκυστική που θα προσφέρεται ταυτόχρονα στη δουλειά, στην κατοικία και στον εμπόριο, στον πολιτισμό και την απόλαυση.

- Πώς θα αντιληφθούμε τις εναλλακτικές προτάσεις και δυνατότητες παρέμβασης;

Η αναζήτηση και αξιολόγηση ιδεών, καθώς και η αναγνώριση και υιοθέτηση προτάσεων που θα ωθούν σε ένα ποιοτικό μέλλον την ελληνική μητρόπολη θα είναι στόχος αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για την περιοχή παρέμβασης. Ο διαγωνισμός θα είναι ο καταλύτης που θα θέσει τα ζητήματα του κέντρου της πόλης σε μια ανοιχτή συζήτηση και ζύμωση μεταξύ των πολιτών και των εμπλεκόμενων ειδικών,

αρχιτεκτόνων, καλλιτεχνών, πνευματικών ανθρώπων, οικονομολόγων κ.ά. Η ζύμωση και η κριτική θεώρηση των προτάσεων θα καλλιεργήσουν το ενδιαφέρον όλων για νέες αναζητήσεις πάνω στον παλιό καμβά της πόλης. Η παρέμβαση στην Πανεπιστημίου είναι η ραχοκοκαλιά με την οποία θα συνδεθούν άλλες μικρότερες, μεμονωμένες ή συλλογικές δημιουργικές παρεμβάσεις και πρωτοβουλίες για το κέντρο της πόλης. Στόχος είναι το κέντρο να αντανακλά τη ζωή της πόλης σαν ένα γιγάντιο καλειδοσκόπιο, που εκπέμπει, προσελκύει, αναβαθμίζει και δίνει αξία στην Αθήνα.

- Πώς προβλέπεται να γίνει ο διαγωνισμός, τι περιλαμβάνει η χορηγία του Ιδρύματος Ωνάση και ποιοι έχουν δικαίωμα συμμετοχής

Ο διαγωνισμός θα είναι Ευρωπαϊκός και θα εξελιχθεί σε 2 στάδια. Στο πρώτο από αυτά θα κατατεθούν οι ιδέες και θα επιλεγεί ένας μικρός αριθμός μελετητών που θα διαγωνιστούν μεταξύ τους στο επόμενο στάδιο, από το οποίο θα προκύψει ο ανάδοχος μελετητής του έργου. Το Ίδρυμα Ωνάση αναλαμβάνει τις δαπάνες για το διαγωνισμό και για όλες τις μελέτες που θα πρέπει να εκπονηθούν μέχρι τη δημοπράτηση του έργου. Στο διαγωνισμό θα έχουν δικαίωμα συμμετοχής ενδιαφερόμενοι κρατών Μελών της ΕΕ, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και τρίτων χωρών που έχουν συνάψει συμβάσεις στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου.

Με ποιον τρόπο θα πραγματοποιηθεί ο διαγωνισμός;

Η εγγραφή στον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό θα πραγματοποιηθεί μέσω της ιστοσελίδας www.rethinkathenscompetition.org, η οποία έχει διαμορφωθεί ειδικά γι' αυτόν το σκοπό. Μέσω της αυτής της ιστοσελίδας θα είναι δυνατή η παραλαβή του τεχνικού φακέλου του διαγωνισμού και η πρόσβαση σε χρήσιμες πληροφορίες για την εξέλιξη της διαδικασίας του διαγωνισμού. Οι προτάσεις και στα δυο στάδια του διαγωνισμού θα κατατεθούν σε συσκευασμένο δέμα που θα περιέχει τα ζητούμενα στοιχεία σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή.

- Πρόκειται για μια ακόμη εξαγγελία μελετών; Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα του έργου; Θα συμμετέχουν ο Δήμος Αθηναίων και άλλοι φορείς;

Για την προετοιμασία του στόχου συνεργάζονται ήδη για μήνες τα συναρμόδια Υπουργεία Περιβάλλοντος, Ενέργειας & Κλιματικής Αλλαγής και Μεταφορών, Υποδομών & Δικτύων με τους φορείς που θα έχουν σημαντική εμπλοκή και το συντονισμό του έργου. Για την πραγματοποίηση του διαγωνισμού συνάπτεται σύμβαση του ΥΠΕΚΑ, του ΥΠΥΜΕΔΙ, της Αττικό Μετρό, της Περιφέρειας Αττικής και του Δήμου Αθηναίων με το χορηγό (Ίδρυμα Ωνάση) και τόσο στην κριτική επιτροπή όσο και στην επιτροπή παρακολούθησης θα συμμετέχει ο Δήμος με εκπρόσωπό του. Σε ένα έτος θα παραδοθούν οι μελέτες που απαιτούνται για τη δημοπράτηση του έργου, το οποίο θα διαρκέσει ενάμισι χρόνο.

- Για πόσο καιρό θα είναι εργοτάξιο η Πανεπιστημίου;

Για να περιοριστούν οι επιπτώσεις της κατασκευής του έργου στη λειτουργία της πόλης έχουν προβλεφθεί μια ευρύτερη κυκλοφοριακή ρύθμιση για την καλή εξυπηρέτηση όλων των επίγειων μέσων μεταφοράς και η υλοποίηση του έργου σε τρεις φάσεις για τον επιμερισμό των οχλήσεων. Η διαμόρφωση του δημόσιου χώρου σε κάθε μια από αυτές τις φάσεις θα διαρκέσει μόνο λίγους μήνες.

- Πώς θα εξυπηρετείται η κυκλοφορία; Πώς θα γίνεται η προσπέλαση του κέντρου;

Η κύρια πρόσβαση στο κέντρο της Αθήνας αναλαμβάνεται όλο και περισσότερο από το μετρό και το τραμ, που προβλέπεται να επεκταθούν τα επόμενα χρόνια. Οι πλατείες Ομονοίας και Συντάγματος, αλλά και η πλατεία Μοναστηρακίου είναι οι «πύλες» του κέντρου για τα μέσα σταθερής τροχιάς. Στο δίκτυο αυτό θα συμβάλλουν στο μέλλον πολύ περισσότερο τα επίγεια μέσα μεταφοράς, με την αναδιάρθρωσή τους και τη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών στο κέντρο που θα φέρει η συνολική παρέμβαση.
Όσον αφορά στα ΙΧ αυτοκίνητα και στα ταξί, αυτά θα εξυπηρετούνται καλά όταν κατευθύνονται στο κέντρο, αλλά θα αποτρέπεται η διαμπερής διέλευσή τους από αυτό. Η κυκλοφορία που κατέρχεται σήμερα προς το κέντρο από τη Βασιλίσσης Σοφίας θα διοχετευτεί στην οδό Ακαδημίας, η οποία αλλάζει κατεύθυνση. Η άνοδος από την οδό Πειραιώς θα συνεχίσει να λειτουργεί όπως είναι σήμερα, από τη Σταδίου προς τη Φιλελλήνων. Η Αγίου Κωνσταντίνου θα αντιστραφεί συνδέοντας τη δυτική είσοδο στην Αθήνα με την Γ΄ Σεπτεμβρίου. Η πρόσβαση από τη λεωφόρο Συγγρού προς το Κολωνάκι θα γίνεται από τη Βασιλέως Κωνσταντίνου και τη Βασιλίσσης Σοφίας, ενώ μόνο η κίνηση προς το εμπορικό τρίγωνο, τη Βουλή και την Πλάκα θα ακολουθεί τη λεωφόρο Αμαλίας. Προβλέπονται επίσης ένας εσωτερικός δακτύλιος εξυπηρέτησης και μια αναδιάρθρωση του συγκοινωνιακού δικτύου στο κέντρο.

- Είναι ένα δαπανηρό έργο;

Η αρχιτεκτονική διαμόρφωση του δημόσιου χώρου είναι επιφανειακό έργο χαμηλού κόστους, περίπου 25 εκ. ευρώ. Μεγαλύτερη είναι η δαπάνη για το συγκοινωνιακό έργο του τραμ, η οποία είναι ανταποδοτική. Το συνολικό κόστος της παρέμβασης, με το τραμ να φθάνει στα Άνω Πατήσια, δεν θα ξεπεράσει τα 200 εκ. μαζί με το ΦΠΑ, από τα οποία το μεγαλύτερο μέρος είναι η δαπάνη για το τραμ. Το σύνολο μπορεί να συγκριθεί με το κόστος ενός μεγάλου ανισόπεδου κόμβου σε αυτοκινητόδρομο.

- Είναι έργο βιτρίνας; Αποστερούνται πόροι για άλλα έργα;

Η μεγάλη αυτή παρέμβαση αποβλέπει σε μια ευρύτερη ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας που δεν έχει και δεν θα ήθελε να έχει σε καμιά περίπτωση το χαρακτήρα έργου βιτρίνας. Το έργο θα χρηματοδοτηθεί από ευρωπαϊκούς πόρους σχεδιασμένους για μεγάλες ολοκληρωμένες παρεμβάσεις, που αποσκοπούν στη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων, χωρίς να αποστερήσει την πόλη από έργα που εντάσσονται σε άλλους οικονομικούς προγραμματισμούς.

- Παράλληλα με την Πανεπιστημίου θα γίνουν άλλες παρεμβάσεις στην πόλη και στις γειτονιές της Αθήνας;

Η παρέμβαση αυτή εκτείνεται ήδη σε πολύ ευρύτερη ζώνη από την Πανεπιστημίου και αποτελεί μέρος ενός ευρύτερου πλαισίου παρεμβάσεων για την κοινωνική, λειτουργική, περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση του κέντρου της Αθήνας. Ήδη εξελίσσεται συνεργασία των υπηρεσιών του ΥΠΕΚΑ με το Δήμο της Αθήνας, για την ένταξη ενός αριθμού διάσπαρτων έργων σε γειτονιές της πόλης, τα οποία θα ενταχθούν στο Πρόγραμμα «αναζωογόνησης των πόλεων» του Πράσινου Ταμείου.

- Θα υπάρχει χώρος για τους πεζούς ή θα είναι «χώρος τραπεζοκαθισμάτων»; Ποιες χρήσεις θα αναπτυχθούν στην περιοχή;

Η μεγάλη έκταση που θα αποδοθεί κατά προτεραιότητα στους πεζούς από τη λεωφόρο Αμαλίας έως την Πατησίων, με έμφαση στην Πανεπιστημίου και την πλατεία Ομονοίας, θα υποστηρίξει πολλές χρήσεις που θα είναι συμβατές με το εμπόριο, τις υπηρεσίες, την αναψυχή και τον πολιτισμό, το απλό περπάτημα και την απόλαυση της πόλης. Στις χρήσεις αυτές θα περιλαμβάνονται φυσικά και οριοθετημένες εκτάσεις για τραπεζοκαθίσματα, με την πρόβλεψη να συνεργάζονται καλά με όλες τις χρήσεις που είναι φιλικές στον πολίτη.

- Θα υπάρχει συντήρηση του έργου μετά την ολοκλήρωσή του και αστυνόμευση;

Η αστυνόμευση της πόλης είναι από τα σημαντικά καθήκοντα της πολιτείας αλλά πολύ σημαντική για την ασφάλεια των πολιτών είναι η καθημερινή ζωντάνια της πόλης με κοινωνικές δραστηριότητες για όλους, ημέρα και νύχτα. Το έργο θα περιλαμβάνει πολλές χρήσεις που θα αποφέρουν σημαντικά έσοδα στο Δήμο και στο φορέα διαχείρισης που ίσως να πρέπει να δημιουργηθεί, ώστε να καθιστά με ασφάλεια βιώσιμο το μέλλον του, με υψηλή ποιότητα εξυπηρετήσεων και ασφάλειας. Αυτό είναι προϋπόθεση για να μεταμορφωθεί το κέντρο σε μια περιοχή φιλική στον άνθρωπο.

- Γιατί τραμ; Δεν υπάρχει θετική εμπειρία από τους Αθηναίους. Θα είναι διπλής κατεύθυνσης και πού θα πηγαίνει;

Το τραμ είναι από τα πιο αποτελεσματικά μέσα μεταφοράς στις ευρωπαϊκές πόλεις, φιλικό στον πολίτη και το περιβάλλον. Η επέκταση της γραμμής του από τη λεωφόρο Αμαλίας στο τέλος της οδού Πατησίων θα αποτελέσει τη συγκοινωνιακή ραχοκοκαλιά που θα εξυπηρετεί όλο το κέντρο, συνδέοντας τους δύο μεγαλύτερους σταθμούς μετρό της Ομόνοιας και του Συντάγματος και τις πυκνοκατοικημένες συνοικίες που αναπτύσσονται στις δύο κατευθύνσεις του. Η συχνή διέλευση και στις δύο κατευθύνσεις, που εκτιμάται από τις κυκλοφοριακές μελέτες σε 2 λεπτά, και η απόλυτη προτεραιότητα κίνησης θα εξασφαλίσουν την αξιοπιστία και θα το κάνουν ένα από τα πιο αγαπημένα μέσα μεταφοράς.

- Γιατί να κατασκευαστεί μια γραμμή τραμ πάνω από μια γραμμή του μετρό στην Πανεπιστημίου; Δεν θα υπάρχει περιττή επικάλυψη;

Το μετρό είναι μέσο σταθερής τροχιάς υψηλής ταχύτητας που έχει το στόχο να συνδέει απομακρυσμένες γειτονιές μεταφέροντας μεγάλο αριθμό επιβατών. Το μετρό φέρνει γρήγορα στο κέντρο της πόλης τους κατοίκους από το Περιστέρι, το Χαλάνδρι, το Ελληνικό, τον Πειραιά, την Κηφισιά - από όλο το λεκανοπέδιο. Το τραμ είναι μέσο επίγειο, μεσαίας ταχύτητας, που θα παραλαμβάνει όσους κατοίκους έρχονται στο κέντρο με το μετρό και θα τους διαχέει σε αυτό ανάλογα με τον προορισμό τους, ενώ ταυτόχρονα θα εξυπηρετεί τις πυκνοκατοικημένες συνοικίες του κέντρου και της περιφέρειάς του. Τα δύο μέσα θα αλληλοσυμπληρώνονται λειτουργικά βελτιώνοντας κατά πολύ την καθημερινή εξυπηρέτηση των πολιτών. Αυτός είναι άλλωστε ο κανόνας σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις.

- Τι θα γίνει στις ώρες που δεν κυκλοφορεί το τραμ;

Το τραμ που θα συνδέει την οδό Πατησίων με την Πανεπιστημίου και την Αμαλίας προβλέπεται να λειτουργεί και τη νύχτα, σε αραιά διαστήματα, για να εξυπηρετεί καλύτερα το κέντρο, ενώ εξετάζεται η δυνατότητα να επιτρέπεται μόνο κατά τις νυχτερινές ώρες και η κυκλοφορία των ταξί στις λωρίδες του τραμ.

- Πώς θα εξυπηρετούνται τα λεωφορεία, τα ταξί και τα ΙΧ αυτοκίνητα;

Η παρέμβαση στηρίζεται στην αποτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας από το κέντρο, με ταυτόχρονη ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας, του περπατήματος και του ποδηλάτου. Η κυκλοφοριακή μελέτη έχει προβλέψει την καλή εξυπηρέτηση της πρόσβασης με δημόσια και με ιδιωτικά μέσα μεταφοράς, αλλά ο στόχος είναι όλοι «οι δρόμοι να οδηγούν στον κέντρο» μόνο για όσους έχουν προορισμό το κέντρο. Για την κυκλοφορία των λεωφορείων, των ΙΧ αυτοκινήτων και των ταξί προβλέπονται πολλές ρυθμίσεις, ανάμεσα στις οποίες ένας δακτύλιος κυκλοφορίας για ιδιωτικά μέσα μεταφοράς που θα συνδέει τη Σταδίου και την Ακαδημίας, καθώς και σύστημα λειτουργικής εξυπηρέτησης κτιρίων προσαρμοσμένο στις ανάγκες τους.

- Πώς θα γίνεται η τροφοδοσία των καταστημάτων;

Η τροφοδοσία των καταστημάτων θα βελτιωθεί και προβλέπεται από το σχεδιασμό του έργου σε όλη τη ζώνη της παρέμβασης, με διαδρόμους πρόσβασης και θέσεις στάσης που θα ανταποκρίνονται στις εκάστοτε ειδικές ανάγκες.

- Πώς θα γίνεται η πρόσβαση στην Πανεπιστημίου από τους πεζούς;

Ολόκληρη η ζώνη των δρόμων που περιλαμβάνεται ανάμεσα στις οδούς Σταδίου και Ακαδημίας, μαζί με την Ομόνοια και ένα μέρος της λεωφόρου Αμαλίας και της Πατησίων, θα είναι φιλική στους πολίτες κάθε ηλικίας, διευκολύνοντας την πρόσβαση στην Πανεπιστημίου. Αλλά οι κύριες πύλες πρόσβασης για τους πεζούς θα είναι οι τρεις γραμμές του μετρό, που συναντώνται στις πλατείες Συντάγματος

και Ομονοίας ανά δύο, φέρνοντας πολίτες στο κέντρο από όλο το λεκανοπέδιο, καθώς και η νέα γραμμή του τραμ που θα συνδέσει τις πυκνοκατοικημένες συνοικίες της περιφέρειας του κέντρου.

- Σε άλλες ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις συμβαίνουν αντίστοιχες παρεμβάσεις;

Οι ευρωπαϊκές πόλεις αναζητούν επίμονα τρόπους ώστε να βελτιώσουν την ελκυστικότητά τους και σε πολλές έχουν γίνει αντίστοιχες παρεμβάσεις με πολύ μεγάλη επιτυχία για παράδειγμα, στο Μπορντώ, τη Βαρκελώνη, τη Φρανκφούρτη, το Ελσίνκι, το Άμστερνταμ και την Κωνσταντινούπολη.. Επίσης, σε όλες τις μεγάλες πόλεις επιδιώκονται παρεμβάσεις μετασχηματισμού των εμβληματικών περιοχών τους, όπως στη Μαδρίτη και την Κοπεγχάγη.

- Τι όφελος θα έχω ως κάτοικος/ επιχειρηματίας/ επισκέπτης της Αθήνας;

Η λειτουργική και η περιβαλλοντική αναγέννηση του κέντρου θα φωτίσει τις σκοτεινές και ανεπιθύμητες πτυχές του. Η Πανεπιστημίου και η Ομόνοια θα γίνουν η πιο ζωντανή γειτονιά της πόλης, στο εμπορικό πρωί και στο βράδυ του ελεύθερου χρόνου, και η περιοχή θα αποτελέσει έναν ξεχωριστό τόπο συνάντησης των Αθηναίων από όλες τις γειτονιές. Οι συνθήκες κατοικίας θα βελτιωθούν σημαντικά και ένα μεγάλο μέρος του κέντρου θα κατοικηθεί ξανά, ενώ στην ευρύτερη περιοχή θα αναζωογονηθούν η εμπορική και επιχειρηματική δραστηριότητα και ο τουρισμός.

- Η ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με το έργο Re-think Athens θα επιβαρύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα του Κέντρου; Θα δημιουργηθεί συμφόρηση αυτοκινήτων στους υπόλοιπους κεντρικούς και περιφερειακούς δρόμους της Αθήνας;

Η ανασυγκρότηση του κέντρου της Αθήνας με άξονα την Πανεπιστημίου δεν πρόκειται να επιβαρύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Αντιθέτως, θα συμβάλει στη βελτίωση των κυκλοφοριακών συνθηκών. Η αποτροπή της διαμπερούς διέλευσης αυτοκινήτων από το κέντρο της πόλης, η καλύτερη ρύθμιση της κυκλοφορίας στο ευρύτερο κέντρο και η ανάπτυξη της δημόσιας συγκοινωνίας θα εξασφαλίσουν πολύ καλύτερες συνθήκες κυκλοφορίας από τις σημερινές, σε ένα περιβάλλον που θα είναι φιλικότερο στον πολίτη. Οι ποσοτικές μετρήσεις των κυκλοφοριακών μελετών που έχουν ήδη εκπονηθεί δείχνουν ότι η εφαρμογή των προτάσεων του έργου Rethink Athens, σε συνδυασμό με τις προβλεπόμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο ευρύτερο κέντρο και την ανάπτυξη της δημόσιας συγκοινωνίας σταθερής τροχιάς, δεν πρόκειται να επιβαρύνουν την κυκλοφορία, ούτε να δημιουργήσουν συμφόρηση αυτοκινήτων στους υπόλοιπους κεντρικούς και περιφερειακούς δρόμους της Αθήνας. Αλλά πέρα από τις κυκλοφοριακές μελέτες, η μεγάλη εμπειρία της εφαρμογής ανάλογων προτάσεων τα τελευταία 10 χρόνια σε πόλεις της Ευρώπης, και από τη Μελβούρνη ως τη Νέα Υόρκη, στην πολύ κεντρική Broadway και την Times Square, έχουν δείξει στην πράξη ότι οι παρεμβάσεις αυτές βελτιώνουν τις κυκλοφοριακές συνθήκες στην ευρύτερη περιφέρειά τους. Το ίδιο ακριβώς συνέβη με τη διακοπή της διαμπερούς διέλευσης χιλιάδων αυτοκινήτων

την ημέρα από τις οδούς Αποστόλου Παύλου και Διονυσίου Αρεοπαγίτου. Το Re-think Athens στηρίζεται σε καλά τεκμηριωμένες μελέτες και στη διεθνή εμπειρία, αποβλέποντας στη βελτίωση των συνθηκών του αστικού περιβάλλοντος σε πολύ ευρύτερη ακτίνα από το στενό πεδίο εφαρμογής του.