ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ (RSAI, ERSA)

Ευρωπαϊκή
Εταιρεία
Περιφερειακής
Επιστήμης
Ελληνικό Τμήμα

16ο ΤΑΚΤΙΚΟ ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

«Στρατηγικές τοπικής και περιφερειακής ανάπτυξης: σύγχρονες προκλήσεις»

ΕΙΔΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ:
ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ
«SUPPORT OF TRAINING AND CAREER DEVELOPMENT
OF RESEARCHERS (MARIE-CURIE) ΕΘΝΙΚΗ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ 2016-2017»

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ

http://grsa.prd.uth.gr/

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 22 ΙΟΥΝΙΟΥ

10.00-11.30 ΕΝΑΡΞΗ ΤΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

09:00-10:00	*Προσέλευση – Εγγραφές* *Αμφιθέατρο, Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης* **Προεδρείο: Κοκκώσης Χάρης,** Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Ελληνικό Τμήμα ERSA
10.00-10.20	**Χαιρετισμοί** **Ν. Λέανδρος,** Καθηγητής, Αναπληρωτής Πρυτάνεως Παντείου Πανεπιστημίου **Θ. Παλάσκας,** Καθηγητής, Πρόεδρος Τμήματος Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου
10.20-11.30	**Ν. Κόνσολας,** Ομ. Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου, Ελληνικό Τμήμα ERSA **Χ. Κοκκώσης,** Καθηγητής Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Ελληνικό Τμήμα ERSA **Κ. Κουτσόπουλος**, Καθηγητής ΕΜΠ, Ελληνικό Τμήμα ERSA **Γ. Φώτης**, Καθηγητής ΕΜΠ, Ελληνικό Τμήμα ERSA
	Ι. Ψυχάρης, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου, Πρόεδρος Ελληνικού Τμήματος ERSA Περιφερειακή Επιστήμη και περιφερειακή πολιτική μετά την οικονομική κρίση
11.30-12.00	**Διάλειμμα – Καφές**

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 22 ΙΟΥΝΙΟΥ

12.00-13.30 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 1.Α, 1.Β

	1.Α	1.Β
Θέμα	**Αστική και περιφερειακή ανάπτυξη και πολιτική**	**Πόλεις, οικιστικό δίκτυο και αστικός σχεδιασμός**
12.00-12.15	*Αρτελάρης Παναγιώτης, Καλλιώρας Δημήτρης* Αναψηλάφηση του πλαισίου άσκησης της περιφερειακής πολιτικής στην Ελλάδα υπό συνθήκες οικονομικής κρίσης	*Θεοδωρά Γιώτα* Η αναπτυξιακή δυναμική του ελληνικού οικιστικού δικτύου: προσεγγίσεις θεώρησης και αξιολόγησης στο πλαίσιο του «επίσημου σχεδιασμού»
12.15-12.30	*Γκούζος Ανδρέας, Χριστοφάκης Μανώλης* Ανάλυση της χωρικής κατανομής των εξαγωγικών κλάδων στην Ελλάδα στο πλαίσιο του υποδείγματος της Οικονομικής Βάσης	*Μπούργος Μιχάλης, Δέφνερ Αλέξιος* Ταυτότητα τόπου και παραγωγική ανασυγκρότηση: η πρόκληση της Καρδίτσας
12.30-12.45	*Λουκάκης Παύλος* Παραγωγική Ανασυγκρότηση και ερευνητική υποστήριξη: μια αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού του αναπτυξιακού προτύπου της χώρας	*Πατρίσια Οίκουτα Μάζζα, Μαύρη Μαρία* Από τη διακυβέρνηση στην «Έξυπνη Περιφέρεια»….Η Περίπτωση της Περιφέρειας Στερεάς Ελλάδας
12.45-13.00	*Αγγελίδης Μηνάς* Η συμβολή της έρευνας, τεχνολογίας και καινοτομίας στην ισχυροποίηση του αναπτυξιακού ρόλου των μεγάλων ελληνικών περιφερειακών κέντρων	*Λιτσάρδου Δήμητρα-Αθανασία, Κλαμπατσέα Ρένα* Πολιτικές διαχείρισης της δημόσιας γης με όρους βιώσιμης ανάπτυξης
13.00-13.15	*Ψυχάρης Ιωάννης, Τσέλιος Βασίλης, Πανταζής Παναγιώτης* Αξιολόγηση των επιδράσεων της πολιτικής συνοχής στον ρυθμό ανάπτυξης των περιφερειών της Ελλάδας: εμπειρική ανάλυση	*Ψάλτη Κωνσταντίνα, Φώτης Γεώργιος* Γεωγραφική ανάλυση της διαχρονικής εξέλιξης των χρήσεων γης αστικών περιοχών σε περιβάλλον GIS: Η περίπτωση του Αθήνας την περίοδο 2009 – 2014
13.15-13.30	*Σχόλια – Συζήτηση*	*Σχόλια – Συζήτηση*
13.30-14.00	*Διάλειμμα – Ελαφρύ Γεύμα*	

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 22 ΙΟΥΝΙΟΥ

14.00-15.30 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 2.Α, 2.Β

	2.A	2.B
Θέμα	**Καινοτομία, δημιουργική οικονομία, επιχειρηματικότητα και εκπαίδευση**	**Ειδική συνεδρία: Κοινωνικό Κεφάλαιο και Περιφερειακή ανάπτυξη (ΓΓΕΤ, Marie-Curie Program)**
14.00-14.15	*Κόκκινου Αικατερίνη, Κορρές Γεώργιος, Διονυσοπούλου Παναγιώτα* Investment in Innovation and Education: An Efficiency Benchmarking Analysis of Resource Management in Europe	*Παπαδασκαλόπουλος Αθανάσιος, Νικολόπουλος Παναγιώτης* Ο ρόλος του κοινωνικού κεφαλαίου στην τοπική ανάπτυξη
14.15-14.30	*Κυριαζοπούλου Ευαγγελία, Σκάγιαννης Παντολέων* Η Ανοιχτή Καινοτομία και ο επαναπροσδιορισμός του ρόλου των επιχειρήσεων: από την αλυσίδα αξίας στο δίκτυο αξίας	*Νικολόπουλος Παναγιώτης* Κοινωνικό Κεφάλαιο και Μεγάλα Αθλητικά Γεγονότα. Η Περίπτωση των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας (2004)
14.30-14.45	*Κουδουμάκης Παναγιώτης, Μποτζώρης Γιώργος, Πρωτοπαπάς Άγγελος* Αξιολόγηση και Διαμόρφωση Πολιτικών Ισόρροπης Περιφερειακής Ανάπτυξης – Εφαρμογή στις Ελληνικές Περιφέρειες	*Ιεραπετρίτης Δημήτριος* Κοινωνικό Κεφάλαιο και Καινοτομία: Μια Διαπεριφερειακή Ανάλυση
14.45-15.00	*Avdikos Vasilis, Kalogeresis Athanasios* The uneven regional geography of labour precariousness; the case of the Greek design industry	*Δρακάκης Παναγιώτης, Παπαδασκαλόπουλος Αθανάσιος* Διερεύνηση της δυνατότητας λειτουργίας οργανωμένου δικτύου ή συστάδας στον αθλητικό τουρισμό και στον τουρισμό στην ΠΕ Μεσσηνίας
15.00-15.15	*Kaplanis Ioannis, Tagaraki Theano-Maria* R&D government spending and regional innovation: evidence from Greece	*Παυλέας Σωτήρης* Έξυπνες πόλεις: Διακυβέρνηση και η συμμετοχικότητα των πολιτών στον σχεδιασμό
15.15-15.30	*Σχόλια – Συζήτηση*	*Σχόλια – Συζήτηση*
15.30-16.00	*Διάλειμμα – Καφές*	

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 22 ΙΟΥΝΙΟΥ

16.00-17.30 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 3.Α, 3.Β

	3.Α	3.Β
Θέμα	**Πόλεις, αστική διακυβέρνηση και αστική ανάπτυξη**	**Χωροταξικός σχεδιασμός, αστική πολιτική**
16.00-16.15	*Finger Matthias, Evmolpidis Yannis* METROPOLITAN GOVERNANCE IN ATHENS. What's the most appropriate metropolitan governance	*Βεζυργιαννίδου Σουλτάνα, Λαλένης Κωνσταντίνος* Ο σχεδιασμός χρήσεων γης ως αναπτυξιακή διαδικασία στην Ελλάδα
16.15-16.30	*Διμέλλη Δέσποινα* Τύποι και μορφές αστικής διάχυσης στην περίοδο της οικονομικής κρίσης. Η περίπτωση της Αττικής	*Ιουλία Μωραΐτου* Ο χωροταξικός σχεδιασμός του θαλάσσιου χώρου στην Ελλάδα, στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης αναπτυξιακής πολιτικής στην ΕΕ
16.30-16.45	*Κυριλλίδης Αλέξανδρος, Φώτης Γεώργιος* Μοντελοποίηση της Μελλοντικής Εξάπλωσης Αστικών Περιοχών με Χρήση Μεθόδων Υπολογιστικής Νοημοσύνης: Η περίπτωση της Αττικής	*Πλατιάς Χαράλαμπος, Ραμπαβίλα Μαρία* Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός. Περιβαλλοντικοί προβληματισμοί και απαιτήσεις πολιτικής και διακυβέρνησης
16.45-17.00	*Κούργιας Ευάγγελος, Διβάνη Χαρίκλεια, Φράγκου Βασιλεία, Αρβανιτίδης Πασχάλης* Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης του Δάσους Κουρί στον Αλμυρό Μαγνησίας	*Goulas Apostolos, Theodossiou George* An investigation on Blue Development Strategies in the Mediterranean region
17.00-17.15	*Γεωργακοπούλου Σταυρούλα, Δεληθέου Βασιλική* Τα Τ.Α.Π.ΤΟ.Κ. και οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις ως εργαλεία που συμβάλλουν στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη	*Ελευθερίου Βασίλειος, Knieling Joerg, Μπακογιάννης Ευθύμιος* Προγράμματα αστικής ανάπλασης σε Ευρώπη και Ελλάδα. Από το HafenCity, στον Άγ. Διονύσιο του Πειραιά
17.15-17.30	*Σχόλια – Συζήτηση*	*Σχόλια – Συζήτηση*

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ 22 ΙΟΥΝΙΟΥ

17.30-19.00 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 4.Α, 4.Β

	4.Α	4.Β
Θέμα	**Αστική Ανάπτυξη και Ποιότητα Ζωής**	**Ανταγωνιστικότητα, κλαδική εξειδίκευση και Τοπική Ανάπτυξη**
17.30-17.45	*Γιακουβάκη Ζωγραφία, Μάρκου Μαρία* Το λιμάνι της Ραφήνας: πρόβλημα ή συγκριτικό πλεονέκτημα;	*Σουλοπούλου Αικατερίνη* Παράγοντες που καθορίζουν την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των συστάδων επιχειρήσεων
17.45-18.00	*Μπακογιάννης Ευθύμιος, Κυριακίδης Χαράλαμπος, Παπαγερασίμου Τρισεύγενη, Κουρμπά Ευθυμία* Προωθώντας δράσεις χαμηλού κόστους για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα	*Στεργίου Ευαγγελία, Κωστοπούλου Στέλλα* Περιφερειακές ενισχύσεις και επίδοση επιχειρήσεων. Συγκριτική μελέτη του ξενοδοχειακού κλάδου στις Περιφέρειες Νοτίου Αιγαίου και Κεντρικής Μακεδονίας
18.00-18.15	*Μπακογιάννης Ευθύμιος, Κυριακίδης Χαράλαμπος, Γιάνπαπα Έλενα, Κουμπαράκης Γεώργιος, Χριστόπουλος Κωνσταντίνος* Ενισχύοντας την παρουσία του πεζού στα παράκτια μέτωπα	*Καραγάνης Αναστάσιος, Ροβολής Αντώνιος, Τασιόπουλος Αναστάσιος* Μακροπρόθεσμη και Βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση της Βιομηχανίας Κλαδική και Χωρική ανάλυση την περίοδο 2004 – 2016
18.15-18.30	*Σταματίου Ελένη* Η ελληνική πόλη προς έξοδο από την κρίση-εγκαταλελειμμένα κτίρια και αξιοποίησή τους-Το παράδειγμα της Αθήνας.	*Νιαβής Σπύρος, Πολύζος Σεραφείμ, Ντίσο Σταύρος, Καρέλος Χρήστος, Χατζηκωστή Ευαγγελία* Χρησιμοποιώντας την Πολυκριτήρια Ανάλυση Αποφάσεων για την αξιολόγηση εναλλακτικών μορφών λειτουργίας των λιμένων βάσει της συνεισφοράς τους στην τοπική κοινωνία. Η περίπτωση του λιμένα του Βόλου
18.30-18.45		*Μπαλωμένου Χρυσάνθη, Μαλιάρη Μαριάνθη, Σεμάσης Συμεών, Μάμαλης Σπυρίδων* Ηθικοί κίνδυνοι κατά τη χορήγηση αγροτικών επιδοτήσεων: Εμπειρική διερεύνηση του προγράμματος «Εγκατάσταση Νέων Αγροτών» στην Περιφερειακή Ενότητα Σερρών
18.45-19.00	*Σχόλια – Συζήτηση*	*Σχόλια – Συζήτηση*

ΤΕΛΟΣ ΠΡΩΤΗΣ ΜΕΡΑΣ

ΣΑΒΒΑΤΟ 23 ΙΟΥΝΙΟΥ

10.00-11.30 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 5.Α, 5.Β

	5.Α	5.Β
Θέμα	**Τοπική και Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση και Ανάπτυξη**	**Τουρισμός, Πολιτισμός, Ταυτότητα Τόπου**
10.00-10.15	*Σκιαδάς Δημήτριος, Φτακλάκη Ελευθερία-Παρασκευή* Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση και Περιφερειακή Διακυβέρνηση στην Ελλάδα και την ΕΕ: Εξελίξεις, Προβληματισμοί και Προτάσεις	*Γαβριηλίδης Γκάμπυ, Μεταξάς Θόδωρος* Στρατηγικές περιφερειακής ανάπτυξης με βάση τον οινοποιητικό και ορεινό τουρισμό: Η περίπτωση της Ηπείρου
10.15-10.30	*Χιώτη Ιωάννα, Πάλλης Χρήστος* Ο ρόλος της οικονομικής διαχείρισης στην Ανάπτυξη των ΟΤΑ Περίπτωση μελέτης: Δήμος Φιλοθέης – Ψυχικού	*Καραγιάννης Δημήτρης, Μεταξάς Θόδωρος* Ο γαστρονομικός τουρισμός ως παγκόσμιο εργαλείο για την επιτυχή ανάπτυξη της αγροτικής οικονομίας: Οι περιπτώσεις του Οντάριο στη Ν. Αμερική & Σκανδιναβική Κουζίνα στην Ευρώπη
10.30-10.45	*Καρυδάς Ιωάννης* Ελληνικές Περιφερειακές Στρατηγικές Έξυπνης Εξειδίκευσης. Χωρικά Προβλήματα και Μελλοντικές Δυνατότητες. Η περίπτωση της Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας	*Λαγός Δημήτρης, Μιχαηλίδης Χρήστος, Καραγεώργου Δήμητρα* Η συμβολή της γαστρονομίας στη διαμόρφωση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος
10.45-11.00	*Ψυχάρης Ιωάννης, Μαρία Ζώη, Ηλιοπούλου Σταυρούλα, Πανταζής Παναγιώτης* Προσδιοριστικοί παράγοντες της κατανομής των κρατικών επιχορηγήσεων στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα	*Βρασίδα Μαρία* Η περιφέρεια ως πολιτιστικό τοπίο της τουριστικής ανάπτυξης και η εξέλιξη των πολιτιστικών χώρων και διαδρομών
11.00-11.30	*Σχόλια – Συζήτηση*	*Σχόλια – Συζήτηση*

ΣΑΒΒΑΤΟ 23 ΙΟΥΝΙΟΥ

11.30-13.00 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 6.Α, 6.Β

	6.Α	6.Β
Θέμα	**Αξιολόγηση πολιτικών και προγραμμάτων**	**Πολιτική συνοχής, χωροταξία και τοποκεντρικές πολιτικές**
11.30-11.45	*Καρούλια Στέλλα, Γάκη Ελένη, Κωστοπούλου Στέλλα* Μελέτη της περιφερειακής ανθεκτικότητας: Η περίπτωση της Ελλάδας	*Μπεριάτος Ηλίας* Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική και Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: προβλήματα εφαρμογής στην Ελλάδα
11.45-12.00	*Λίλης Παύλος, Τασοπούλου Αναστασία* Η εθνική πολιτική των μεταφορών και η υλοποίησή της στο περιφερειακό επίπεδο μέσω των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων. Σύγκριση μεταξύ προγραμματισμένων και υλοποιούμενων παρεμβάσεων	*Παπαγεωργίου Μαριλένα, Κυβέλου Στέλλα* Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός: από την τομεακή στην τοποκεντρική θεώρηση
12.00-12.15	*Καραγάνης Αναστάσιος, Τασούλης Αντώνης* Πηγές και χρήσεις κεφαλαίου στις γεωργικές επιχειρήσεις	*Σαράτσης Γιάννης* Τι ακριβώς είναι ο τόπος στις τοποκεντρικές πολιτικές;
12.15-12.30	*Kantianis Dimitrios* Economic Appraisal of EU Major Infrastructure Projects with Probabilistic Cost-Benefit Analysis (PCBA)	*Καρανίκα Μαρία, Καλλιώρας Δημήτρης* Ο διττός χαρακτήρας της εδαφικής συνοχής στο πλαίσιο της στρατηγικής "Ευρώπη 2020"
12.30-12.45	*Καρούλια Στέλλα, Γάκη Ελένη, Κωστοπούλου Στέλλα* Μελέτη της περιφερειακής ανθεκτικότητας: Η περίπτωση της Ελλάδας	*Χάρδας Αναστάσιος* Ο προϋπολογισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης: πολιτικές και οικονομικές προεκτάσεις
12.45-13.00	*Σχόλια – Συζήτηση*	*Σχόλια – Συζήτηση*
13.00-13.30	*Διάλειμμα – Καφές*	

ΣΑΒΒΑΤΟ 23 ΙΟΥΝΙΟΥ

13.30-14.45 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 7.Α, 7.Β

	7.Α	7.Β
Θέμα	**Τοπική ανάπτυξη και Περιβάλλον**	**Αγορά ακινήτων**
13.30-13.45	*Μεταξάς Θεόδωρος, Ντυκέν Μαρί – Νοέλ* Δημόσια Μουσεία στην Ελλάδα και Πολιτικές Προώθησης της Εικόνας τους: Μια εμπειρική διερεύνηση	*Μιμής Άγγελος, Ροβολής Αντώνης, Καραγάνης Τάσος, Βλαχάκης Νίκος* Ανάλυση της αγοράς κατοικίας στην περιοχή του Πειραιά με την χρήση χωρικής ποσοστιμοριακής παλινδρόμησης
13.45-14.00	*Δεμέστιχα Μαριλιάνα, Μωραΐτου Ιουλία, Βαρελίδης Γεώργιος* Ζητήματα περιβαλλοντικής διακυβέρνησης και διαχείρισης των υδάτων σε περιφερειακή κλίμακα, με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη. Η περίπτωση του ποταμού Ευρώτα στην περιφέρεια Πελοποννήσου	*Καραγάνης Αναστάσιος, Ροβολής Αντώνης, Τασιόπουλος Αναστάσιος* Προσαρμογή τιμών ακινήτων σε θεωρητικές κατανομές πιθανότητας
14.00-14.15	*Κεπεσίδου Όλγα, Μωραΐτου Ιουλία, Βαρελίδης Γεώργιος* Προσεγγίζοντας τις αλληλεπιδράσεις της Κλιματικής Αλλαγής και της Βιώσιμης Ανάπτυξης σε νησιωτικά αστικά κέντρα	*Βλάμης Πρόδρομος* Το τραπεζικό σύστημα και οι παρενέργειες της δυσλειτουργίας του στην ελληνική αγορά ακινήτων την εποχή των Μνημονίων
14.15-14.30		*Pitoska Electra, Plioumpi Vasiliki* Poverty and inequality in Greek regions in the time of crisis
14.30-14.45	*Σχόλια – Συζήτηση*	*Σχόλια – Συζήτηση*

ΣΑΒΒΑΤΟ 23 ΙΟΥΝΙΟΥ

14.45-16.00 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΣΥΝΕΔΡΙΕΣ 8.Α, 8.Β

	8.Α	8.Β
Θέμα	**Κοινωνική πολιτική, τρίτος τομέας και χώρος**	**Αστικός χώρος και υποδομές**
14.45-15.00	*Λυμπεράκη Αντιγόνη, Τήνιος Πλάτων, Γεωργιάδης Θωμάς* Υγεία και πρόσβαση σε υπηρεσίας φροντίδας κατά το τελευταίο έτος της ζωής: Διαφορές στο τοπίο της Ευρώπης	*Κολτσάρας Λευτέρης, Φραγκάκη Βάσσια, Κουλάκογλου Μαρία* Shaping hierarchical urban systems; Evolutions, trends, and future considerations
15.00-15.15	*Pitoska Electra, Gkatsou D.* The economics of NGOs during the period of economic crisis in Greece	*Παρασκευόπουλος Ιωάννης, Μπαρδώσα Αφροδίτη, Φώτης Γεώργιος* Υποδομές μεταφορών και τοπική ανάπτυξη: Διερεύνηση της επίδρασης της μορφολογίας του οδικού δικτύου στην πληθυσμιακή κατανομή και εξέλιξη των οικισμών της νήσου Νάξου
15.15-15.30	*Theodossiou G., Rigas, I., Goulas A .,Rigas, G .* Solidarity economy and social cooperative enterprises. The view of citizens in Greece	*Τσαρτσαρά Στέλλα* Η σημασία της εδαφικοποίησης (territorialization) στο Place Branding
15.30-15.45	*Kostopoulos Ioannis, Pseiridis Anastasia* Building control and treatment groups for state aid impact analysis	*Aikaterini Kampouri, Ntantanou Maria, Nalmpantis Dimitrios, Naniopoulos Aristotelis* Αναπτυξιακές δυνατότητες και προοπτικές ανάπλασης του παραλιακού μετώπου της Θεσσαλονίκης
15.45-16.00	*Σχόλια – Συζήτηση*	*Σχόλια – Συζήτηση*

ΛΗΞΗ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

Ενισχύοντας την παρουσία του πεζού στα παράκτια μέτωπα. Πρόταση σχεδιασμού για το αστικό παράκτιο μέτωπο του Λουτρακίου

Μπακογιάννης Ευθύμιος

Δρ. Πολεοδόμος-Συγκοινωνιολόγος, ΣΑΤΜ, Ε.Μ.Π.

Κυριακίδης Χαράλαμπος

Χωροτάκτης-Πολεοδόμος, M.Sc., Υποψ. Δρ., ΣΑΤΜ, Ε.Μ.Π.

Έλενα Γιάνπαπα

Αρχιτέκτων Μηχανικός ΕΜΠ

Κουμπαράκης Γεώργιος

Γεωγράφος, M.Sc., Υποψ. Δρ., ΣΑΤΜ, Ε.Μ.Π.

Χριστόπουλος Κωνσταντίνος

Προπτυχιακός Φοιτητής ΣΑΤΜ, Ε.Μ.Π.

Περίληψη

Η σύγχρονη εικόνα των πόλεων, σε διεθνές επίπεδο, αποτελεί κομβικής σημασίας στοιχείο προσέλκυσης πόρων και επενδύσεων. Για το λόγο αυτό, μεγάλος αριθμός πόλεων ανά τον κόσμο καταφεύγει στην ανάπτυξη στρατηγικών που αναφέρονται στη διαμόρφωση συγκεκριμένης εικόνας και ταυτότητας, στο πλαίσιο μιας οργανωμένης, κατά περίπτωση, στρατηγικής μάρκετινγκ (city branding). Στις παραθαλάσσιες πόλεις, συχνά, το υδάτινο τοπίο διαδραματίζει καίριο ρόλο στην παραπάνω στρατηγική, με αποτέλεσμα να παρατηρείται μια γενικευμένη στροφή στην επανάκτηση των αστικών θαλασσίων μετώπων και στην ενίσχυση του ρόλου τους στη ζωή της πόλης.

Στην πρόκληση αυτή, ο σχεδιασμός των αστικών θαλασσίων μετώπων εστιάζει στην οργάνωση των χρήσεων γης και των δραστηριοτήτων, με τέτοιο τρόπο ώστε να προσελκύουν κατοίκους και επισκέπτες, χωρίς, ωστόσο να παρακάμπτονται ζητήματα προσβασιμότητας, με μεθόδους βιώσιμης κινητικότητας, όπως η δημόσια συγκοινωνία και η πεζή μετακίνηση.

Στο πλαίσιο αυτό, σκοπός αυτής της ερευνητικής εργασίας είναι η διερεύνηση της διεθνούς βιβλιογραφίας ως προς την αναγκαία γεωμετρία για την κίνηση και στάση

των πεζών στα παράκτια μέτωπα. Η παράλληλη εξέταση του ζητήματος μέσα από την αξιοποίηση συγκεκριμένων μελετών-περίπτωσης συμβάλει στην πληρέστερη προσέγγιση του ζητήματος. Απόρροια της παραπάνω προσπάθειας είναι η οργάνωση ενός σύντομου καταλόγου «καλών-πρακτικών» που να λειτουργήσουν ως κατευθυντήριες αρχές για την οργάνωση των αστικών θαλασσίων μετώπων.

Στο πλαίσιο της παρούσας ανακοίνωσης, η αποκτηθείσα γνώση αξιοποιείται για τη διατύπωση μιας πρώτης σχεδιαστικής λύσης για την ανασυγκρότηση του θαλασσίου μετώπου του Λουτρακίου.

Λέξεις Κλειδιά

Αστικά θαλάσσια μέτωπα, γεωμετρικά χαρακτηριστικά, κοινωνική ζωή, περιβαλλοντικές παροχές, αστική ανάπλαση.

Abstract

Cities worldwide tend to use their image as a factor that attract investments. For this reason, a large number of cities apply policies for creating a specific image and identity, in the context of an organized city branding strategy. In coastal cities, water scenery often plays a key role in the above strategy, resulting in a generalized shift toward the recovery of urban waterfront and the strengthening of their role in city life.

In this challenge, urban waterfront planning focuses on organizing land uses and activities, so as to attract residents and visitors by sustainable means of transport, such as public transport and pedestrian traffic.

In this framework, the purpose of this research paper is to review the international literature on the necessary geometry for pedestrian traffic in urban waterfronts. The parallel examination of the issue through the use of specific case studies contributes to a fuller approach to the issue. The result of this effort is the organization of a short list of "good practices", which will act as guidelines for the organization of urban waterfronts in the future. The knowledge acquired is used to develop an urban design plan for the urban waterfront of Loutraki.

Key Words

Urban waterfronts, geometric characteristics, social life, environmental affordances, urban redevelopment.

1. Εισαγωγή

Το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα χαρακτηρίστηκε από σημαντικές εξελίξεις για τις ευρωπαϊκές πόλεις σε επίπεδο πολεοδομικό, κοινωνικό και οικονομικό, λόγω μιας ευρύτερης δομικής αλλαγής · αυτής της μεταλλαγής της παραγωγικής δομής από το δευτερογενή στον τριτογενή παραγωγικό τομέα (Σταθακόπουλος, κ.ά., 2012 · Timur, 2013). Αποτέλεσμα της παραπάνω αλλαγής ήταν η δομή και η μορφή των πόλεων να μην ανταποκρίνεται στις νέες απαιτήσεις που αφορούσαν την οργάνωση της νέας οικονομικής βάσης και στις ανάγκες των κατοίκων. Έτσι, ήδη από τη δεκαετία του 1980, έχει παρατηρηθεί η τάση σε πολλές μετα-βιομηχανικές πόλεις στη Β. Αμερική, την Αυστραλία και την Ασία μια προσπάθεια αντιστροφής της εικόνας της βιομηχανικής υποβάθμισης των κέντρων και των αστικών θαλασσίων μετώπων τους, μεσω της αναγέννησής τους ως "εκθεσιακών πολιτιστικών χώρων και χώρων αναψυχής" (Ismail, et.al., 2015). Μια δεκαετία αργότερα (1990), η ίδια τάση παρατηρείται και στην Ευρώπη, με την ανάπλαση αστικών θαλασσίων μετώπων να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ευρωπαϊκή ατζέντα για τον πολεοδομικό σχεδιασμό (Mormirski, 2013). Οργανωμένες περιοχές, που στηρίζονται στην ιστορία των προγενέστερων πολεοδομικών αναπτύξεων, επιτυγχάνουν την ενσωμάτωση νέων δραστηριοτήτων (Sepe, 2013 · Fernandes, 2015 · Fernandes, Figueira de Sousa and Salvador, 2017), δημιουργώντας επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής που λειτουργούν ως σημαντικά συμβολικά στοιχεία (Γοσποδίνη, 2006 · Fernandes, 2015), που, συνειδητά, αξιοποιούνται ως μέσον ανάπτυξης των πόλεων, μέσα στο ανταγωνιστικό ευρωπαϊκό σύστημα πόλεων (Γοσποδίνη, 2000). Οι μεγάλης κλίμακας εκδηλώσεις, όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες ή οι Διεθνείς Εκθέσεις αξιοποιούνται ως κινητήριοι μοχλοί για πόλεις, όπως η Βαρκελώνη στην Ευρώπη και το Auckland στη Νέα Ζηλανδία, όπου η πολιτική των αναπλάσεων στα παράκτια μέτωπά τους δημιουργεί νέες οικονομίες τριτογενούς τομέα (Xie and Gu, 2015).

Η έντονη επιρροή των αναπλάσεων των παράκτιων μετώπων στην οικονομία των πόλεων, είχε ως αποτέλεσμα ένας μεγάλος όγκος της βιβλιογραφίας (Forward, 1970 · Priebs, 1998 · Γοσποδίνη, 2006 · Gospodini, 2009 · Σιόλας, κ.ά., 2015 · Sanchez, 2016) να εστιάζει, σε μεγάλο βαθμό στην εξέταση μελετών περίπτωσης, ως προς τον τρόπο οργάνωσης των δραστηριοτήτων και των χρήσεων γης. Αντίθετα, δεν έχει προσεγγιστεί, ιδιαίτερα, το ζήτημα της κοινωνικότητας των συγκεκριμένων αστικών περιοχών (Βλαστός και Περπερίδου, 2007), δηλαδή του τρόπου με τον οποίο οι

χώροι αυτοί θα γίνουν περισσότερο δημοφιλείς για το κοινό, όπου ένας μεγάλος αριθμός στατικών δραστηριοτήτων θα παρατηρείται. Ο αριθμός των στατικών δραστηριοτήτων, σύμφωνα με τον Mehta (2007 · 2013), αποτελεί χαρακτηριστικό δείκτη κοινωνικότητας μιας περιοχής. Ο Ghel (2013) και οι Vlastos, et.al. (2003), γενικεύει την παραπάνω άποψη, και υποστηρίζει πως η παρουσία του ανθρώπου στο δημόσιο χώρο είναι σημαντική, με όποιον τρόπο και αν αυτή παρατηρείται, αφού έτσι, οι άνθρωποι ξοδεύουν χρόνο στους δημόσιους χώρους, συναντιούνται συχνά και μιλάνε περισσότερο.

Η παρουσία, όμως, του ανθρώπου στους δημόσιους χώρους σχετίζεται, εξ ορισμού, με την ύπαρξη χώρων για αυτούς και κατάλληλων συνθηκών που να επιτρέπουν την επικοινωνία (Βλαστός και Τσωρού, 2006 · Βλαστός, 2016). Πράγματι, οι συμπεριφορές του πεζού κατά τη μετακίνηση και κατά τη στάση του στο δημόσιο χώρο επηρεάζεται από τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται στα κελύφη των κτιρίων που τον περιβάλλουν, τη μορφή τους και τον αστικό εξοπλισμό που διατίθεται, το χώρο κίνησης και στάσης που διατίθεται για τους πεζούς καθώς, επίσης, και από το τι αντιπροσωπεύει το αστικό τοπίο για τον κάθε περιπατητή (Βλαστός και Περπερίδου, 2007 · Kyriakidis, et.al., 2017 · Kyriakidis and Bakogiannis, 2018).

Παρότι τα παραπάνω ζητήματα είναι σημαντικά για την παραγωγή επιτυχών δημόσιων χώρων και, ειδικά, παρακτίων μετώπων, εντούτοις, υπάρχουν λίγες έρευνες αναφορικά με την παρουσία του πεζού στο δημόσιο χώρο και τους παράγοντες που την επηρεάζουν στις ελληνικές πόλεις (Βλαστός και Τσωρού, 2006 ·Βλαστός και Χρονόπουλος, 2007 · Κυριακίδης, 2016). Με αφορμή τα παραπάνω, η συγκεκριμένη έρευνα προσεγγίζει το ζήτημα της κίνησης του πεζού στα παράκτια μέτωπα. Ειδικότερα, επιχειρείται η εξέταση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών σε ορισμένες περιπτώσεις παρακτίων μετώπων, τα οποία, μετά την ανάπλασή τους, θεωρούνται επιτυχημένα παραδείγματα σχεδιασμού (Ενότητα 2). Παρότι η επιτυχία των συγκεκριμένων παραδειγμάτων δεν συνδέεται απόλυτα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους, εντούτοις, πιστεύεται πως συμβάλουν σε αυτό. Η ύπαρξη κοινών ή παρόμοιων χαρακτηριστικών αναμένεται να επιβεβαιώσει το συγκεκριμένο ισχυρισμό. Με γνώμονα τα δεδομένα αυτά, διατυπώνεται μια πρόταση ανασχεδιασμού της παράκτιας ζώνης του Λουτρακίου (Ενότητα 3).

2. Προσεγγίζοντας μελέτες περίπτωσης παρακτίων μετώπων ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους

Στην προηγούμενη ενότητα υπογραμμίστηκε η σημασία του αστικού περιβάλλοντος για την προσέλκυση ατόμων στα παράκτια μέτωπα. Ένα από τα κύρια στοιχεία του αστικού περιβάλλοντος είναι η γεωμετρία και η διάταξη των στοιχείων και του εξοπλισμού που υπάρχουν σε αυτό. Δεδομένης της περιορισμένης έρευνας στον τομέα αυτό, το ερώτημα που προκύπτει είναι: Πως μπορούν να επιλεχθούν οι κατάλληλες γεωμετρίες για την ανάπτυξη ενός επιτυχημένου αστικού παρακτίου μετώπου; Η ανάλυση πρακτικών μέσω μελετών περίπτωσης αποτελεί μια λύση, αφού αποτελεί συχνά αξιοποιούμενη μεθοδολογική πρακτική στον τομέα του πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού (Bakogiannis, et.al., 2014 · Bakogiannis, et.al., 2017).

Παρακάτω, εξετάζονται συνοπτικά, τρεις μελέτες περίπτωσης, ως προς τα χαρακτηριστικά των παρακτίων μετώπων τους. Οι πόλεις επιλέχτηκαν με γνώμονα το χαρακτήρα τους ως τουριστικοί προορισμοί σε μικρή απόσταση από μεγάλη πόλη, μητροπολιτικού χαρακτήρα. Επίσης, ένα ακόμη κριτήριο αποτέλεσε το μέγεθος των πόλεων μελέτης, αφού προτιμήθηκαν πόλεις μικρού και μεσαίου μεγέθους, ώστε να μην απαιτείται η αξιολόγηση χαρακτηριστικών που αποτυπώνονται σε παράκτια μέτωπα μητροπολιτικών περιοχών. Μέσα από τη μελέτη των παράκτιων μετώπων του Lagos στην Πορτογαλία, του Rimini στην Ιταλία και του Puerto Vallarto στο Μεξικό, επιχειρείται να διαπιστωθεί αν υπάρχει συγκεκριμένο μοτίβο γεωμετρίας στα παράκτια μέτωπο το οποίο να επηρεάζεται από άλλες παραμέτρους, όπως το μέγεθος της πόλης και οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε αυτό.

2.1. Lagos, Πορτογαλία

Το Lagos είναι μια μικρού μεγέθους πόλη (31.049 κάτοικοι/2011) στο νότιο τμήμα της Πορτογαλίας. Ο μικρός πληθυσμός του αυξάνει σημαντικά κατά τους θερινούς μήνες λόγω των τουριστικών ροών, κυρίως, από χώρες της βόρειας Ευρώπης.

Αναφορικά με τις λειτουργίες που οργανώνονται στο παράκτιο μέτωπο της πόλης, οι περισσότερες εστιάζουν στην αναψυχή, με την ύπαρξη μιας σειράς καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος να αναπτύσσονται τόσο κατά μήκος του βασικού κορμού του, όσο και στη μαρίνα που βρίσκεται στα ανατολικά της πόλης. Μικρά επίκεντρα αναψυχής οργανώνονται γύρω από κοινόχρηστους χώρους, που

αναπτύσσονται σε τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα, όμορα του παράκτιου μετώπου. Στο ΝΑ τμήμα του παρακτίου μετώπου βρίσκεται, επίσης, το παλιό κάστρο της πόλης, το οποίο είναι επισκέψιμο, ενώ νοτιότερα αυτού αναπτύσσονται παραλίες που προσφέρονται για θαλάσσιο τουρισμό.

Λόγω της απόδοσης του παράκτιου μετώπου, κατά κύριο λόγο, στην αναψυχή, έπρεπε ο σχεδιασμός του να είναι τέτοιος ώστε να παροτρύνει την παρουσία των πεζών σε αυτό. Για το λόγο αυτό, σχεδιάστηκαν μεγάλου πλάτους πεζοδρόμια εκατέρωθεν της παραλιακής οδού. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός πως το πεζοδρόμιο που διαχωρίζει την οδό από το υδάτινο στοιχείο έχει πλάτος 7,5 μ. Η δομή του παραπάνω πεζοδρομίου στηρίζεται στην απόδοση μεγάλου πλάτους (6 μ.) ως χώρο ελεύθερης όδευσης των πεζών με μόνο στοιχείο αστικού εξοπλισμού τα παγκάκια, τα φωτιστικά σώματα και τους κάδους απορριμμάτων. (Εικόνα 1) Το εναπομείναν 1,5 μ. του πεζοδρομίου οργανώνεται με φυτεύσεις. Επιμήκη παρτέρια, επί των οποίων έχουν φυτευτεί φοίνικες ανά 7 μ. περίπου, διαχωρίζουν το χώρο κίνησης του πεζού από το οδόστρωμα, με σκοπό την προστασία των πεζών. Παρότι η παρουσία των πεζών είναι σημαντική, κατά τους θερινούς μήνες, η πολιτική που ακολουθήθηκε στο Lagos δεν σχετίστηκε με τον αποκλεισμό του αυτοκινήτου από το παραλιακό μέτωπο. Τρεις (τέσσερις, σε τμήμα του μετώπου) λωρίδες κυκλοφορίας διασπούν την συνέχεια των πεζοδρομημένων δημόσιων χώρων που βρίσκονται στο παράκτιο μέτωπο της πόλης (Εικόνα 2). Οι τακτικές διαβάσεις πεζών, κατά μήκος του παραλιακού δρόμου συμβάλουν στη μείωση της ασυνέχειας που ο τελευταίος προκαλεί. Ωστόσο, δεν κυριαρχεί η αίσθηση ασυνέχειας, λόγω των εκτεταμένων κοινόχρηστων χώρων, όπως αναφέρθηκε.

Τα παραπάνω ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά είναι εμφανή στο μεγαλύτερο μέρος του παράκτιου μετώπου. Στο νότιο τμήμα της πόλης, όπου στην παράκτια ζώνη κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας, παρατηρείται διαφοροποίηση ως προς τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των πεζοδρομίων, που ανέρχονται σε πλάτος, μόλις 1,5 μ.

Εικόνα 1. Το πεζοδρόμιο κατά μήκος του αστικού παράκτιου μετώπου στο Lagos, στην Πορτογαλία. Τα μοτίβα στο χυτό δάπεδο με χάραξη αποτυπώνουν πορείες κίνησης του πεζού και χώρους για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων, ενώ τα πεζούλια από οπλισμένο σκυρόδεμα λειτουργούν και ως καθιστικά σώματα. Πηγή: Αρχείο Κυριακίδη Χ.

Εικόνα 2. Δρόμος τριών λωρίδων κατά μήκος του αστικού παρακτίου μετώπου στο Lagos στην Πορτογαλία. Παρά το μεγάλο πλάτος του δρόμου, η επάρκεια σε δημόσιους χώρους εκατέρωθεν του δρόμου και η χωροθέτηση διαβάσεων σε τακτά σημεία επιτρέπει την ελαχιστοποίηση της ασυνέχειας μεταξύ πόλης και θάλασσας. Πηγή: Google Maps.

Εικόνα 3. Ο δρόμος στο παράκτιο μέτωπο του Rimini. Μεγάλο τμήμα του οδοστρώματος χρησιμοποιείται για στάθμευση, ενώ διαφοροποιείται με διαγράμμιση ο χώρος κίνησης του πεζού από αυτόν του ποδηλάτου. Πηγή: Google Maps.

Εικόνα 4. Στα σημεία πρόσβασης του κοινού προς την πλαζ τοποθετούνται καθιστικά σώματα σε μικρά πλατώματα, δημιουργώντας χώρους που ομοιάζουν με μικρά “parklets”. Για την πρόσβαση στην παραλία έχουν τοποθετηθεί ράμπες που ευνοούν την κίνηση ατόμων μειωμένης κινητικότητας. Πηγή: Google Maps.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως τα υλικά που έχουν χρησιμοποιηθεί για την επίστρωση του χώρου κίνησης πεζών στο παράκτιο μέτωπο του Lagos αποτυπώνουν την τοπική κουλτούρα και συνδυάζονται με τη θάλασσα. Το βότσαλο, το χυτό δάπεδο με χάραξη και το ξύλο αποτελούν τα κυρίαρχα στοιχεία, σε συνδυασμό με τις υδάτινες επιφάνειες και τα στέγαστρα που αναπτύσσονται στους κοινόχρηστους χώρους, όμορα του αστικού μετώπου, δημιουργώντας ένα ευνοϊκό μικροκλίμα για την παρουσία του πεζού.

2.2. Ρίμινι, Ιταλία

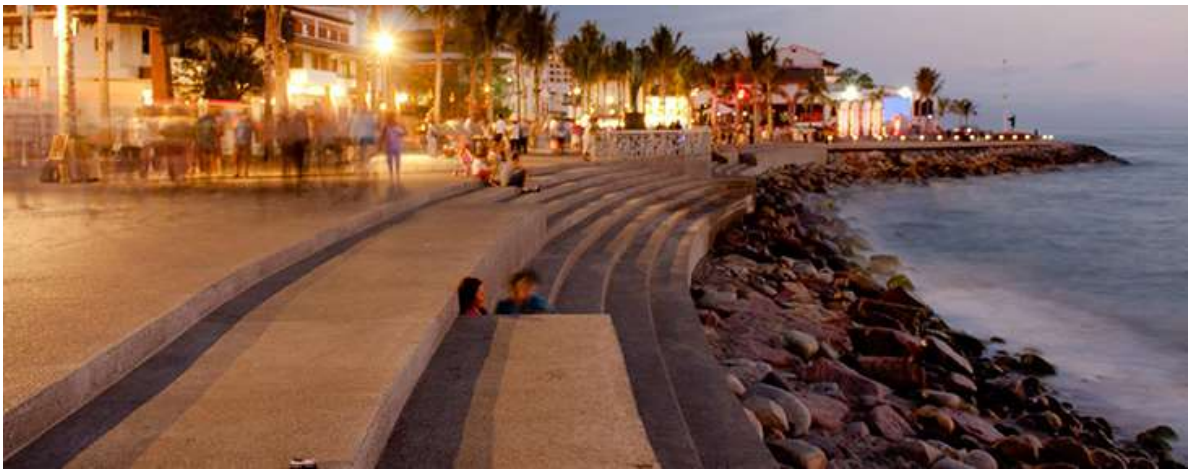
Το Rimini αποτελεί μια μεσαίου μεγέθους πόλη (144.684 κάτοικοι/2011) της ανατολικής Ιταλίας, που βρίσκεται σε μικρή απόσταση από σημαντικές πόλεις, όπως η Φλωρεντία, η Μπολόνια και η Ανκόνα. Χαρακτηριστικό της πόλης είναι το μεγάλου πλάτους παράκτιο μέτωπό της (100 μ., περίπου), το οποίο αξιοποιείται, σχεδόν, στο σύνολό του ως πλαζ. Ως εκ τούτου, η παρουσία του πεζού, κατά τους θερινούς μήνες, είναι σημαντική, παρότι μεταξύ του δομημένου χώρου και της ακτής έχει κατασκευαστεί δρόμος μεγάλου πλάτους (10 μ.) (Εικόνα 3). Πράγματι, ο δρόμος αυτός δεν λειτουργεί αποτρεπτικά για τον πεζό, αφού μόνο μια λωρίδα κυκλοφορίας διατίθεται στη μηχανοκίνηση, ενώ το υπόλοιπο λειτουργεί ως ποδηλατολωρίδα και χώρος στάθμευσης οχημάτων (Εικόνα 3). Η οργάνωση του εν λόγω οδικού χώρου πραγματοποιείται με οριζόντια σήμανση και όχι με την τοποθέτηση επιμέρους αστικού εξοπλισμού.

Εικόνα 5.Καμπύλες χαράξεις κυριαρχούν στο παράκτιο μέτωπο του Puerto Vallarta. Ο σχεδιασμός δίνει προτεραιότητα στον πεζό αλλά δεν αποτρέπει την κίνηση των αυτοκινήτων. Οι φυτεύσεις δημιουργούν κατάλληλο μικροκλίμα και η οριοθέτησή τους συμβάλει στην πολλαπλή αξιοποίηση των στοιχείων και ως καθιστικών σωμάτων και αυτοσχέδιων τραπεζιών. Πηγή: https://www.archdaily.com/526748/malecon-puerto-vallarta-trama-arquitectos/53c17a32c07a80aa 89000033-malecon-puerto-vallarta-trama-arquitectos-photo Χαρακτηριστικό είναι πως το πλάτος του πεζοδρομίου που γειτνιάζει με την ακτή ανέρχεται σε 5 μ. Η οργάνωση του παραπάνω χώρου γίνεται με τον εξής τρόπο: 1,5

μ. διατίθεται για κίνηση ποδηλάτου (μονή κατεύθυνσή, αντίθετη αυτής που προβλέπεται να διεξάγεται στην όμορη ποδηλατολωρίδα, επί του οδοστρώματος), 2μ. αποτελεί ελεύθερο πλάτος όδευσης πεζών και 1,5 μ. νησίδα πρασίνου διαχωρίζει την ακτή από το χώρο κίνησης του πεζού. Οι παραπάνω νησίδες πρασίνου διακόπτονται, ανά 20 μ., με σκοπό την ύπαρξη πεζοδρομημένων συνδέσεων του οδικού χώρου με την πλαζ. Τα σημεία αυτά λειτουργούν ως μικρά parklets (Εικόνα 4), με παγκάκια που προσελκύουν περαστικούς, κατά τη διάρκεια της ημέρας.

2.3. Puerto Vallarta, Μεξικό

Το Puerto Vallarta είναι ένα τουριστικό θέρετρο, μεσαίου μεγέθους (255.725 κάτοικοι/2011) στο Μεξικό, κοντά στην πόλη Guadalajara. Το μεγάλου μήκους παράκτιο μέτωπο της πόλης είναι κατειλημμένο, σε πολλά τμήματά του, από λιμενικές και ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις. Ωστόσο, υπάρχουν τμήματα που έχουν υποστεί αναπλάσεις με αποτέλεσμα την αισθητική αναβάθμισή του και την αυξημένη παρουσία πεζών σε αυτά. Η οργάνωση που επιλέχτηκε για το παράκτιο μέτωπο της πόλης εστιάζει στη λειτουργία πλαζ και την κίνηση του πεζού.



Εικόνα 6 Αμφιθεατρικά τοποθετημένες βαθμίδες πρόσβασης στη θάλασσα στο αστικό μέτωπο του Puerto Vallarta. Πηγή: https://www.garzablancaresort.com/blog/destination/puerto-vallartas-revamped-malecon

Εικόνα 7. Προβλήτα στο αστικό παράκτιο μέτωπο της πόλης Puerto Vallarta. Η κεκλειμένη επιφάνεια της προβλήτας ενισχύει τη βιωματική πορεία βύθισης του περιπατητή κινούμενου προς το νερό. Πηγή: https://estigotours.com/puerto-vallarta/water-tours/boat-tour-snorkel-beach-lunch/los-muertos-pier-vallarta/

Σε αντίθεση με αρκετά θαλάσσια μέτωπα, όπου οι σχεδιαστές επιλέγουν την ευθεία ως βέλτιστη επιλογή χάραξης του “ορίου” μεταξύ θάλασσας και στεριάς, στη συγκεκριμένη περίπτωση, κυριαρχεί η καμπύλη (Εικόνα 5). Σχεδόν το σύνολο του δημόσιου χώρου αποδίδεται στους πεζούς για κίνηση και στάση, αφού ακόμη και ο χώρος που είναι διαμορφωμένος ως δρόμος είναι πλακόστρωτος και λειτουργεί ως άξονας κίνησης πεζών (Εικόνα 5).

Η γενική διάταξη του χώρου στη στάθμη αυτή περιλαμβάνει πεζοδρομημένη νησίδα κυμαινόμενου πλάτους, 6 μ. κατά μέσο όρο, νησίδα πρασίνου σε καμπύλες διατάξεις επί της οποίας έχουν φυτευτεί φοίνικες, πλακόστρωτη οδός πλάτους 6 μ. και πεζοδρόμιο πλάτους εξαρτώμενου από το οικοδομικό τετράγωνο αναφοράς.

Αξίζει να σημειωθεί πως τα παρτέρια στην περίπτωση του μετώπου αυτού δεν λειτουργούν ως αυστηρά όρια αλλά ως ευέλικτα σημεία πρόσβασης των κατοίκων προς το νερό. Στην προβολή κάθε οικοδομικού τετραγώνου έχουν σχεδιαστεί, κατά μέσο όρο, 3 σημεία πρόσβασης με πλάτος περίπου 5 μ. Στην προέκταση των οδών προς την παραλία οι προσβάσεις είναι μεγαλύτερου πλάτους προσδίδοντας αίσθηση κεντρικότητας και συνέχειας. Η πρόσβαση προς τη θάλασσα ενισχύεται με την τοποθέτηση αμφιθεατρικά τοποθετημένων βαθμίδων πρόσβασης προς τη θάλασσα, σε συγκεκριμένο σημείο του παράκτιου μετώπου, όπου αξιοποιείται κυρίως από

άτομα νεαρής ηλικίας, ως χώρος στάσης, συζήτησης, κατανάλωσης φαγητού και απόλαυσης της θέας (Εικόνα 6).

Τέλος, στην περίπτωση του παράκτιου μετώπου στο Peurto Vallarta εντοπίζεται ξύλινη κατασκευή που λειτουργεί ως εξέδρα θέασης προς τη θάλασσα και το παράκτιο μέτωπο. Με τον τρόπο αυτό, επεκτείνεται ο χώρος που διατίθεται στον πεζό και επιτυγχάνεται η ενίσχυση της σχέσης του ανθρώπου με τη θάλασσα, αφού είναι δυνατή η βιωματική αντίληψη της πορείας από τη στεριά προς τη θάλασσα (Εικόνα 7).

2.4. Σύνοψη καλών πρακτικών

Εξετάζοντας τις παραπάνω μελέτες περίπτωσης προέκυψαν ορισμένα συμπεράσματα αναφορικά με την αντιμετώπιση και οργάνωση του δημόσιου χώρου των παράκτιων μετώπων.

- Η αναψυχή αποτελεί κυρίαρχο στοιχείο για την οργάνωση των παρακτίων μετώπων και στις τρεις μελέτες περίπτωσης. Ο συνδυασμός της ιστορίας των περιοχών μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη μιας ιδανικής μείξης για τη δημιουργία επιτυχημένων επικέντρων αναψυχής και πολιτισμού.
- Ο δημόσιος χώρος των παράκτιων μετώπων αξιοποιείται σε δύο από τις τρεις περιπτώσεις, κατά ένα σημαντικό τμήμα του, ως πλαζ. Ως εκ τούτου, παρατηρείται η οργάνωση του αστικού παρακτίου μετώπου, στις περιπτώσεις αυτές, σε δύο ζώνες.
- Οι χώροι που αποδίδονται αποκλειστικά στην κίνηση του πεζού είναι μεγάλου πλάτους με διαστάσεις που κυμαίνονται από 5 έως 6 μ. Οι επιφάνειες κίνησης του πεζού συνδυάζονται με χώρους για την κυκλοφορία του ποδηλάτου, σε δύο από τις τρεις μελέτες περίπτωσης.
- Παρότι, το ενδιαφέρον των τοπικών αρχών είναι η προσέλκυση πεζών στα παράκτια μέτωπα, εντούτοις, κάτι τέτοιο δεν συνεπάγεται τον αποκλεισμό του αυτοκινήτου. Και στις τρεις μελέτες περίπτωσης, υπάρχει χώρος για την κίνηση των μηχανοκίνητων μέσων. Μάλιστα, στην περίπτωση του Lagos διαπιστώνεται πως το πλάτος του οδοστρώματος είναι μεγάλο, γεγονός που σχετίζεται με τους υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους που καταγράφονται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες. Εντούτοις, η ύπαρξη μεγάλων και πολλών υπαίθριων αστικών δημόσιων χώρων και η συχνή παρουσία διαβάσεων μειώνει το αίσθημα ασυνέχειας που η ύπαρξη του συγκεκριμένου δρόμου

δημιουργεί. Με διαφορετικό τρόπο, στην περίπτωση του Puerto Vallarta, η πλακόστρωση του οδικού χώρου υποδηλώνει μια τάση για υποβάθμιση της σημασίας της μηχανοκίνησης έναντι της παρουσίας του πεζού, ο οποίος έχει προτεραιότητα.

- Σε περιπτώσεις όπου είναι αναγκαία η μετακίνηση των πεζών σε διαφορετικά επίπεδα, διαπιστώνεται η παρουσία ραμπών, πέραν των κλιμάκων. Ως εκ τούτου, δίνεται η δυνατότητα και σε άτομα με μειωμένη κινητικότητα να μπορούν να προσπελάσουν στο σύνολο του δημόσιου χώρου στα παράκτια μέτωπα.
- Για την προσέλκυση στατικών δραστηριοτήτων, πέραν των καθιστικών, τα οποία τοποθετούνται σε τακτικά διαστήματα με σκοπό την αύξηση του χρόνου παραμονής των πολιτών στο δημόσιο χώρο (Manual for Streets, 2007), αξιοποιούνται στοιχεία, όπως τα όρια των παρτεριών, τα οποία διαδραματίζουν διττό ρόλο. Τέτοια πεζούλια, συνήθως, αξιοποιούνται τόσο ως διαχωριστικά στοιχεία, όσο και ως σημεία στάσης, ανάπαυσης, κατανάλωσης φαγητού και παρατήρησης. Από τις παραπάνω μελέτες περίπτωσης διαφάνηκε η τοποθέτηση καθιστικών σωμάτων σε αποστάσεις που κυμαίνονται μεταξύ 5-20 μ. · αποστάσεις μικρότερες των 100 μ. που προτείνονται από την l'DGO (n.r.) ως μέγιστες αναφορικά με την τοποθέτηση καθιστικών σωμάτων για την κίνηση των ηλικιωμένων ατόμων.

Τα παραπάνω δεδομένα αξιολογήθηκαν υπό το πρίσμα διεθνών προδιαγραφών για την οργάνωση και το σχεδιασμό παράκτιων μετώπων. Χαρακτηριστικό κατευθυντήριο κείμενο είναι το " Shape Your Waterfront How to promote access, resiliency, and ecology at the water's edge Introducing Waterfront Edge Design Guidelines" που επιμελήθηκε ο φορέας WEDG (ΗΠΑ) το 2015. Μεταξύ άλλων ζητημάτων εξετάζεται και η οργάνωση των παρακτίων μετώπων υπό το πρίσμα της κίνησης και της παραμονής των πεζών. Μέσα από το κείμενο αυτό προκύπτει η ανάγκη για μεγάλου πλάτους διαδρόμους κίνησης πεζών στα παράκτια μέτωπα, ώστε να είναι εύκολο για μεγάλο μέρος του πληθυσμού να προσεγγίζει, παράλληλα, το υδάτινο μέτωπο. Πράγματι, 12-18 μ. πλάτους δημόσιοι χώροι προτείνονται για τα παράκτια μέτωπα, μέσα από το κείμενο αυτό.

Μικρότερης διάστασης χώροι προτείνονται για το Al Bateen μέσω του Waterfront Design Guidelines (2009). Σύμφωνα με τις συγκεκριμένες σχεδιαστικές προσεγγίσεις, το παράκτιο μέτωπο προβλέπεται να έχει πλάτος 10-12 μ. Ώστε να μπορεί να

στεγάζει μια σειρά δραστηριοτήτων. Ειδικότερα, 6 μ., κατ' ελάχιστον, θα αποδοθούν στην κίνηση των πεζών, 3 μ. στην κίνηση των ποδηλάτων 4 μ. για την ανάπτυξη υπαίθριας εστίασης και χώρων στάσης και 1, 5 μ. για καθιστικά. Οι κατευθύνσεις που δίδει το συγκεκριμένο σχέδιο κάνουν λόγο για επιλογή οργάνωσης του παράκτιου μετώπου σε ένα ή δύο επίπεδα, γεγονός που επαφίεται στη μορφολογία της εκάστοτε περιοχής αναφοράς.

Στο κείμενο με τίτλο "Tacoma Waterfront Design Guidelines" (n.r.) η οργάνωση του παράκτιου μετώπου δεν ορίζεται μέσα από αριθμητικά μεγέθη και διαστάσεις. Η παραπομπή στην Πράξη American with Disabilities Act υπογραμμίζει τη σημασία σχεδιασμού του χώρου του παράκτιου μετώπου με βάση τις προβλέψεις για τα άτομα με προβλήματα κινητικότητας. Το γεγονός αυτό επιτρέπει την αξιοποίηση των προβλέψεων ανάλογων σχεδιαστικών παραμέτρων για πεζοδρόμια σε αστικό χώρο όπου λαμβάνεται υπόψη η συγκεκριμένη παράμετρος.

Σύμφωνα με τις σχεδιαστικές οδηγίες του ΥΠΕΧΩΔΕ, το ελάχιστο πλάτος ενός πεζοδρομίου προβλέπεται να είναι αυτό των 2,05 μ., στα οποία περιλαμβάνονται 0.20μ για αρχιτεκτονικές προεξοχές, 1.50μ για ελεύθερη ζώνη όδευσης πεζών και 0.35μ για την τοποθέτηση πινακίδων σήμανσης, προστατευτικών κιγκλιδωμάτων και την κατασκευή κρασπέδου, εφόσον υπάρχει. Σε περίπτωση που είναι επιθυμητή η τοποθέτηση χώρων πρασίνου, φυτεύσεων και αστικού εξοπλισμού (καθιστικά σώματα, κάλαθοι αχρήστων, γραμματοκιβώτια, περίπτερα, δημόσιοι χώροι υγιεινής κλπ), η διάσταση των χώρων πρέπει να αυξάνεται αναλόγως.

Με βάση τα παραπάνω, διαπιστώνεται πως οι τρεις μελέτες περίπτωσης που εξετάστηκαν πληρούν τις προϋποθέσεις των παραπάνω διεθνών προδιαγραφών για την ανάπτυξη παρακτίων μετώπων. Το μεγάλο πλάτος του δημόσιου χώρου το οποίο δεν είναι δομημένο, η δυνατότητα κίνησης του συνόλου των πεζών, με προβλέψεις και για άτομα με μειωμένη κινητικότητα και η ανάπτυξη χώρων που λειτουργούν θετικά για την ανάπτυξη στατικών δραστηριοτήτων, γεγονός στο οποίο συμβάλει η ύπαρξη κατάλληλου αστικού εξοπλισμού, με μόνιμες ή προσωρινές εγκαταστάσεις που στοχεύουν στην εξυπηρέτηση, πληροφόρηση, ασφάλεια και υγιεινή των πολιτών (Παπαθανασίου, 2008), αποτελούν παραμέτρους που επιτρέπουν την αξιολόγηση των πρακτικών που καταγράφηκαν ως καλών σχεδιαστικών πρακτικών για την ανάπτυξη αστικών παράκτιων μετώπων.

3. Εφαρμογή των καλών πρακτικών στο παράκτιο μέτωπο του Λουτρακίου

3.1. Παρουσίαση περιοχής μελέτης και της υφιστάμενης κατάστασης

Το Λουτράκι είναι μια μικρού μεγέθους πόλη (11.564 κάτοικοι/2011) στην Π.Ε. Κορινθίας που απέχει 84 χλμ. από την Αθήνα. Από το 1925 θεωρείται αναγνωρισμένη λουτρόπολη και αποτελεί σημαντικό τουριστικό πόλο έλξης. Το παράκτιο μέτωπο της πόλης, στην υφιστάμενη κατάσταση, είναι σχεδιασμένο σε δύο ζώνες: την πλαζ, που αποτελεί το πιο πολυσύχναστο τμήμα του μετώπου (Εικόνα 8), και το χώρο κίνησης και στάσης των πεζών. Η δεύτερη ζώνη, με τη σειρά της, διαιρείται σε άλλες δύο υποζώνες, που διαχωρίζονται μεταξύ τους από ζώνη χαμηλής φύτευσης. Το τμήμα που βρίσκεται όμορα των κτιρίων, στο μεγαλύτερο μέρος του, καλύπτεται από τραπεζοκαθίσματα καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος. Ο ημι-ιδιωτικός χώρος αυτός έχει μισθωθεί από ιδιώτες και έχουν κατασκευαστεί στέγαστρα με αποτέλεσμα οι περιοχές αυτές να είναι πλήρως οριοθετημένες και να μην επιτρέπεται η ανάγνωση του χώρου ως τμήμα του παράκτιου μετώπου. Το τμήμα που βρίσκεται όμορα της πλαζ είναι αισθητά μικρότερο και ομοιάζει με κοινό πεζοδρόμιο (Εικόνα 9).

Εικόνα 8. Η πλαζ του Λουτρακίου συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό επισκεπτών κατά τους θερινούς μήνες και ειδικά τουρισμό διημέρου (Σαββατοκύριακο). Πηγή: http://perahoragr.blogspot.gr/2015/06/to.html

Παρότι, λοιπόν, ο παραπάνω σχεδιασμός φάνηκε, σε πρώτη φάση, να στόχευε στην απόδοση του παράκτιου μετώπου της κεντρικής περιοχής της πόλης στους πεζούς συνολικά, αποκλείοντας πλήρως τα αυτοκίνητα, εντούτοις, το αποτέλεσμα φαίνεται

να διαφοροποιείται. Τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος έχουν καταλάβει το μεγαλύτερο τμήμα του δημόσιου χώρου εγείροντας ερωτήματα για το βαθμό στον οποίο ο χώρος είναι δημόσιος. Πράγματι, οι μόνες στατικές δραστηριότητες που ευνοούνται είναι αυτές που μπορούν να γίνουν σε όρθια στάση, όπως οι ολιγόλεπτες συζητήσεις και οι τυχαίες συναντήσεις που συνοδεύονται από σύντομη συζήτηση. Αντίθετα, αποθαρρύνονται δραστηριότητες όπως, το διάβασμα, το παιχνίδι, η υπαίθρια παράσταση και η παρατήρηση άλλων ανθρώπων, που ευνοούνται σε καλύτερα σχεδιασμένους χώρους, όπως προέκυψε σε αντίστοιχες έρευνες για τη λειτουργία του δημόσιου χώρου (Whyte, 1980 · Ghel, 2013 · Mehta,2007 · Mehta, 2013 · Κυριακίδης, 2016 · Kyriakidis, et.al., 2017 · Kyriakidis and Bakogiannis, 2018). Το γεγονός αυτό σχετίζεται τόσο με τις μικρές διαστάσεις του δημόσιου χώρου στο παράκτιο μέτωπο όσο και με τον μικρό αριθμό των δημόσια προσφερόμενων καθιστικών σωμάτων.

Εικόνα 9. Οι μισθωμένοι χώροι με τραπεζοκαθίσματα καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο τμήμα του αστικού παρακτίου μετώπου. Τα παρτέρια λειτουργούν ως όριο μεταξύ του ιδιωτικοποιημένου χώρου και του δημόσιου, το πλάτος του οποίου είναι πολύ μικρό, παραπέμποντας σε μεγάλο πεζοδρόμιο. Τα παγκάκια είναι λίγα σε αριθμό μη επιτρέποντας την συγκέντρωση κοινού στο δημόσιο χώρο για την διενέργεια στατικών δραστηριοτήτων. Πηγή: Google Maps.

Ένα άλλο στοιχείο που εντοπίζεται στην περίπτωση του παράκτιου μετώπου στο Λουτράκι είναι η απουσία πρόβλεψης για την κίνηση ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Η απουσία ραμπών, η ύπαρξη πλακόστρωσης και η απουσία διαδρόμου κίνησης τυφλών αποτελούν στοιχεία που δυσχεραίνουν την κίνηση ατόμων με μειωμένη κινητικότητα.

Εικόνα 10. Στο νότιο τμήμα του αστικού παρακτίου μετώπου υπάρχει δρόμος ο οποίος καταλαμβάνεται τμηματικά από τραπεζοκαθίσματα και τέντες για την εξυπηρέτηση του κοινού κατά τους θερινούς μήνες.

Πηγή: Google Maps.

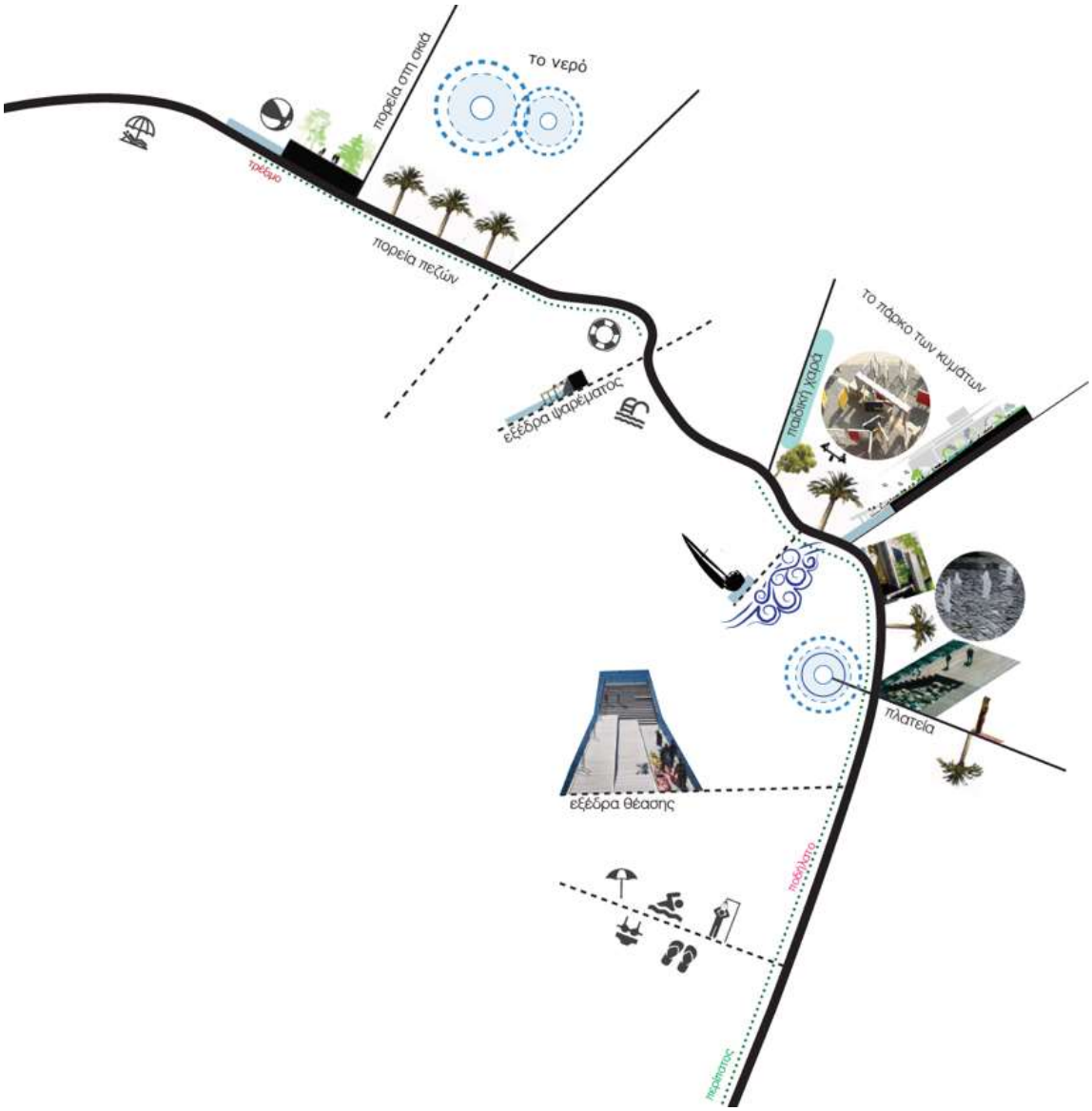
Εικόνα 11. Τραπεζοκαθίσματα καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο τμήμα του οδοστρώματος. Πηγή: Google Maps.

Στο νότιο της Οδού Δαμασκού τμήμα του παρακτίου μετώπου, η φυσιογνωμία του διαφοροποιείται. Χαρακτηριστικό στοιχείο είναι η κυριαρχία του αυτοκινήτου με το μεγαλύτερο τμήμα της επιφάνειας του παράκτιου μετώπου να αποδίδεται στο οδόστρωμα (Εικόνες 10 και 11) και εκατέρωθεν αυτού να υπάρχουν μικρά πεζοδρόμια. Μάλιστα, στην περίπτωση του πεζοδρομίου που βρίσκεται από την πλευρά του αστικού τμήματος παρατηρείται, σε αρκετά σημεία, η ύπαρξη υπερβολικά μικρών ή καθόλου πεζοδρομίων. Επιπρόσθετα, κατά τους θερινούς μήνες, η τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων και στο χώρο του οδοστρώματος (Εικόνες 10 και 11) περιορίζει τη λειτουργία της οδού, ενώ καθιστά τη στάση των θαμώνων δυσάρεστη και το τοπίο χαμηλής ελκυστικότητας.

Τα παραπάνω στοιχεία αποτυπώνουν, συνοπτικά, το χαρακτήρα του αστικού παράκτιου μετώπου στο Λουτράκι, εστιάζοντας στα προβλήματα που εντοπίζονται σε σχέση με τη γεωμετρία και την οργάνωσή του. Ο εντοπισμός και η αξιολόγηση των παραπάνω ζητημάτων, υπό το πρίσμα των καλών πρακτικών που προέκυψαν από τις μελέτες περίπτωσης, μπορεί να συμβάλει στη διατύπωση ορισμένων βασικών κατευθύνσεων για τον ανασχεδιασμό του αστικού παρακτίου μετώπου, όπως αυτές αποτυπώνονται στην Ενότητα 3.2.

3.2. Κατευθύνσεις για ανάπλαση του αστικού παρακτίου μετώπου στο Λουτράκι

Όπως διαπιστώθηκε από την εξέταση των μελετών περίπτωσης (Ενότητα 2), η γεωμετρία του αστικού παρακτίου μετώπου διαδραματίζει καίριο ρόλο για το αν αυτό καθίσταται επιτυχημένο, δηλαδή επιτυγχάνει να συγκεντρώνει ανθρώπους που θα επιδίδονται σε μια σειρά δραστηριοτήτων, στατικών, κατά τον Mehta (2007 · 2013) και θα επενδύουν το χρόνο τους στην περιοχή αυτή (Vlastos, et.al., 2003 · Ghel, 2013). Έτσι, φάνηκε αναγκαία η ύπαρξη κατάλληλου αστικού εξοπλισμού, όπως καθιστικών σωμάτων, σε μικρές αποστάσεις και η εξασφάλιση ενός κατάλληλου μικροκλίματος μέσω της σκίασης, που αποτελεί σημαντική παράμετρο για την παραμονή κοινού στους δημόσιους χώρους κατά τους θερινούς μήνες (Mehta, 2013 · Kyriakidis and Bakogiannis, 2018), από φυτά ή κατάλληλες κατασκευές. Παράλληλα, διαπιστώθηκε η ανάγκη για ύπαρξη χώρων κίνησης ικανού πλάτους και χώρων για την απόλαυση της θέας.

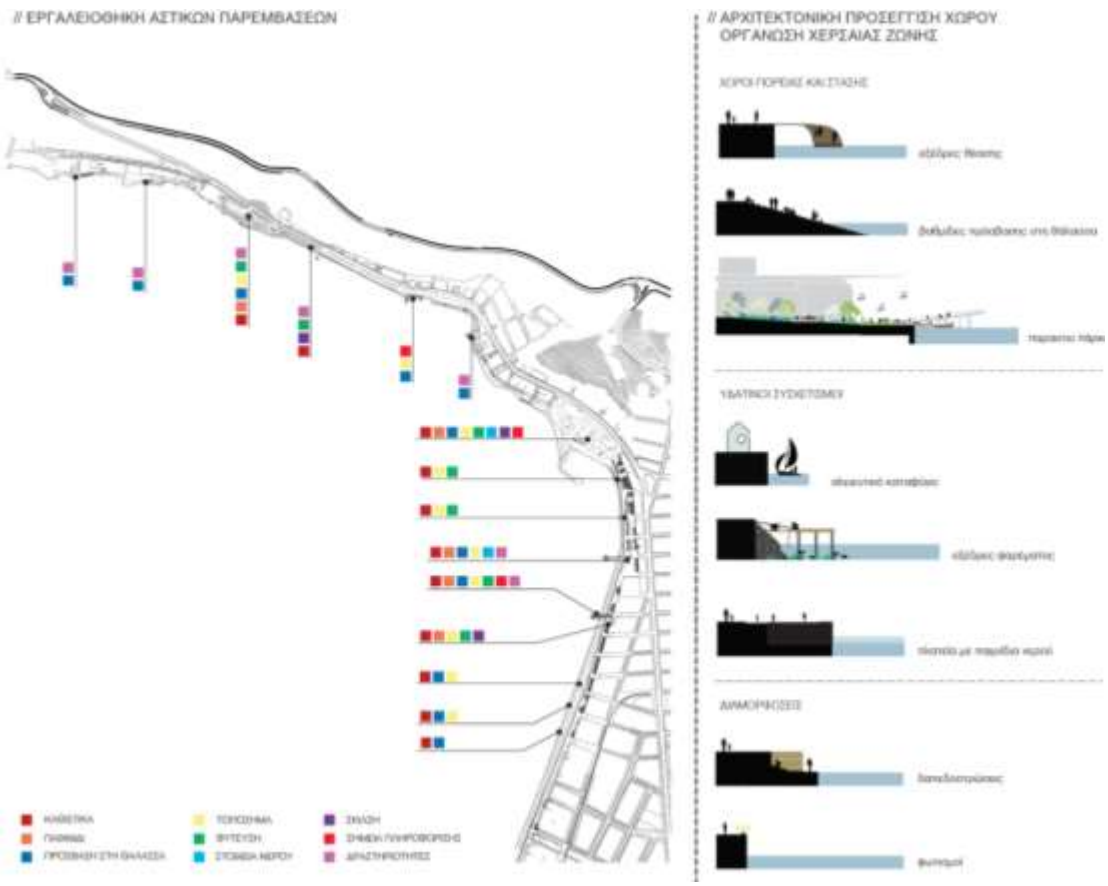


Εικόνα 12. Διαγραμματική αποτύπωση ιδέας ανάπλασης για το αστικό παράκτιο μέτωπο του Λουτρακίου. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

Τα παραπάνω ζητήματα, στην περίπτωση του αστικού παρακτίου μετώπου στο Λουτράκι, παρατηρούνται σε μικρό βαθμό, όπως διαπιστώθηκε στην Ενότητα 3.1. Λόγω του αστικού εξοπλισμού που υπάρχει, οι περισσότερες στατικές δραστηριότητες πραγματοποιούνται σε ιδιωτικούς χώρους (καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος), ενώ ο δημόσιος χώρος αξιοποιείται αποκλειστικά για την κίνηση των πεζών και την πρόσβαση στην παραλία.

Με σκοπό την αντιστροφή αυτής της κατάστασης, ο σχεδιασμός που προτείνεται, όπως αποτυπώνεται στις Εικόνες 12 και 13, εστιάζει στην ανάπτυξη μιας σειράς δραστηριοτήτων μεγάλης διάρκειας, όπως το παιχνίδι, η απόλαυση της θέας και η παρουσία του πεζού και επιτυγχάνεται με την τοποθέτηση καθιστικών, την

κατασκευή σκιάστρων την ενσωμάτωση του υγρού στοιχείου και τη δημιουργία ειδικών διαμορφώσεων στη χερσαία ζώνη.. Με στόχο, λοιπόν, την επανάκτηση του αστικού παρακτίου μετώπου στη δημόσια χρήση, η πρόταση για την ανάπλασή του στηρίζεται στα εξής σημεία:



Εικόνα 13. Οργάνωση του δημόσιου χώρου στο αστικό παράκτιο μέτωπο του Λουτρακίου. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

- Επανασχεδιασμός του πάρκου στο βόρειο τμήμα του αστικού παράκτιου μετώπου. Η νέα διάταξη του πάρκου προτείνεται να στηρίζεται σε καμπύλες χαράξεις που παραπέμπουν εννοιολογικά στο τοπίο της θάλασσας. Με τον τρόπο αυτό, ο πεζός θα έχει περισσότερες επιλογές κίνησης που θα διαφοροποιούνται από τις παράλληλες του δρόμου πορείες, που αναπτύσσονται σήμερα, και το αστικό πράσινο θα αυξηθεί. Μέχρι το ύψος της Οδού Αύρας, προτείνεται να αυξηθούν και οι φυτεύσεις, ώστε να «υποδέχονται» τους πεζούς προς το πάρκο και να το ενσωματώνουν στο τοπίο τη πόλης.

Εικόνα 14. Ενδεικτικός σχεδιασμός για για την οργάνωση των τραπεζοκαθισμάτων από τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος. Η συγκεκριμένη πρόταση παρουσιάζει την τοποθέτηση πλαισίου με κάθετη φύτευση στην επίστεψη της μεταλλικής κατασκευής που δεν περιλαμβάνει πλήρωση. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

- Αύξηση των ανοιχτών επιφανειών στο παράκτιο μέτωπο και απόδοσή τους στους πεζούς, για στάση και κίνηση. Η σχεδιαστική αυτή κατεύθυνση δεν προτείνεται να γίνει σε βάρος της επιφάνειας της παραλίας αλλά με περιορισμό του χώρου που καταλαμβάνεται από τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος.. Για το λόγο αυτό, στο πλαίσιο του σχεδιασμού προτείνεται η σχεδίαση εναλλακτικών λύσεων για κατασκευές τύπου πέργκολας (Εικόνα 14) χωρίς στοιχεία πλήρωσης, όπου περιορισμένα τραπεζοκαθίσματα μπορούν να τοποθετούνται έμπροσθεν των διαφόρων καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος. Με τον τρόπο αυτό, τα παρτέρια που προτείνεται να τοποθετηθούν στον άξονα του αστικού παρακτίου

μετώπου δεν αναμένεται να λειτουργούν ως όρια για τη δραστηριότητα των καταστημάτων, αλλά ας κέντρα για τη συγκέντρωση των πεζών στο δημόσιο χώρο, όπως στην περίπτωση του Puerto Vallarta. Το πλάτος του προτεινόμενου δημόσιου χώρου υπολογίζεται σε σχεδόν 20 μ., στο τμήμα του μετώπου μεταξύ του πάρκου και της Οδού Αύρας. Η πεζοδρομημένη διαδρομή προς τη μεριά της θάλασσας υπολογίζεται σε 8 μ. πλάτος, μεγαλύτερο δηλαδή από το πλάτος των διαδρομών που εξετάστηκαν παραπάνω. Στο τμήμα νότια της Οδού Αύρας, το σταθερό πλάτος της πεζοδρομημένης επιφάνειας υπολογίζεται πως ανέρχεται σε 8 μ., επίσης.

Στο πλαίσιο αυτής της κατεύθυνσης, προτείνεται η κατασκευή ενός πρόσθετου διαδρόμου, τύπου deck, με σκοπό τη δημιουργία δημόσιου χώρου για την κίνηση του πεζού, σε σημεία όπου σήμερα κάτι τέτοιο δεν είναι δυνατό, λόγω της ύπαρξης κτιρίων.

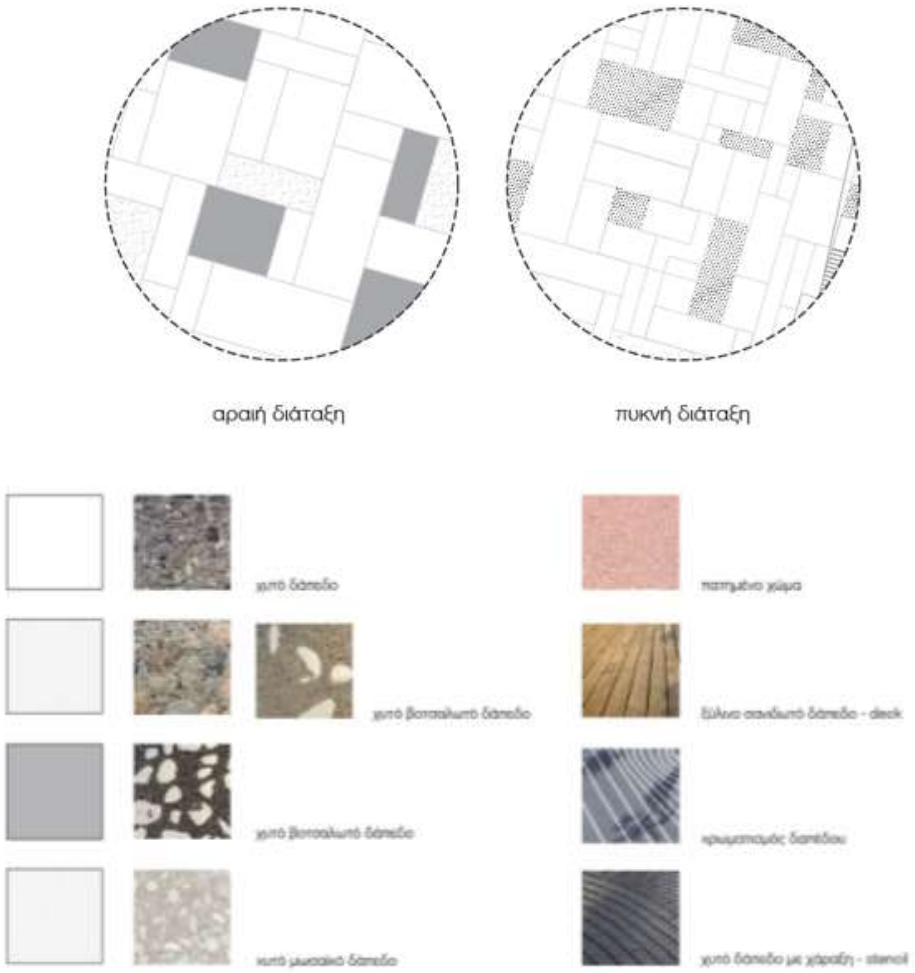
- Συνδυασμός κυκλοφορίας. Αν και στο μεγαλύτερο τμήμα του αστικού παρακτίου μετώπου δεν υπάρχει πρόβλεψη για κίνηση αυτοκινήτου, εντούτοις δεν προτείνεται η αποκλειστική χρήση του χώρου από τους πεζούς. Ο συνδυασμός της κίνησης του πεζού με αυτήν του ποδηλάτη (Εικόνα 15) αποτελεί το κλειδί για την ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας στο κεντρικό τμήμα της παραλιακής ζώνης.

Εικόνα 15. Διαγραμματική αποτύπωση της δυνατότητας κίνησης πεζών και ποδηλατών στην ευρύτερη ζώνη του παρακτίου μετώπου στο Λουτράκι. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

- Τοποθέτηση καθιστικών (Εικόνα 13). Η σχεδιαστική πρακτική αυτή εστιάζει στην προσέλκυση πεζών διαφόρων ηλικιών. Στόχος είναι η ανάπτυξη

οργανωμένων χώρων τους οποίους οι κάτοικοι καλούνται να οικειοποιηθούν, παραμένοντας για κάποιο χρονικό διάστημα στο παράκτιο μέτωπο. Έτσι, πιστεύεται πως διευκολύνεται η κοινωνική μίξη και η επικοινωνία μεταξύ των κατοίκων, ενώ παροτρύνεται η ανάπτυξη δραστηριοτήτων, όπως το διάβασμα, η κατανάλωση φαγητού στο δημόσιο χώρο και το παιχνίδι. Αξίζει να σημειωθεί πως τα καθιστικά σώματα προτείνεται να οργανώνονται με διαφορετικό τρόπο στα σημεία του παράκτιου μετώπου (Εικόνα 13). Η σχεδιαστική αυτή ποικιλία συνεπάγεται και συγκέντρωση διαφορετικών κοινωνικών ομάδων κατά τη διάρκεια της ημέρας και, κατά συνέπεια, την διεαξαγωγή διαφορετικών δραστηριοτήτων. Για παράδειγμα, τα παγκάκια και τα περίπτερα για στάση απευθύνονται κυρίως σε μεγαλύτερης ηλικίας άτομα που επιλέγουν τη συζήτηση μεταξύ συνομηλίκων ως κύρια δραστηριότητα, ενώ οι εξέδρες θέασης και οι βαθμίδες πρόσβασης στη θάλασσα απευθύνονται, κατά κύριο λόγο, σε άτομα νεαρής ηλικίας που αναμένεται να επιδίδονται σε μια σειρά δραστηριοτήτων, όπως η κατανάλωση φαγητού, η παρατήρηση της θέας και των περαστικών, το διάβασμα, η διεξαγωγή αυτοσχέδιων μουσικών παραστάσεων (μουσικοί του δρόμου), κλπ.

- Ανάπτυξη κατάλληλου μικροκλίματος. Η τοποθέτηση σκιάστρων και του υδάτινου στοιχείου (Εικόνα 13) κατά μήκος του παράκτιου μετώπου συμβάλει στη βελτίωση του μικροκλίματος. Κάτι τέτοιο συνεπάγεται επέκταση της διάρκειας παραμονής των ατόμων στο παράκτιο μέτωπο. Μάλιστα, η παρουσία του νερού στη χερσαία ζώνη λειτουργεί παράλληλα με μια σειρά λοιπών υδάτινων συσχετισμών που αποτυπώνονται, επιπλέον, στην ύπαρξη του αλειευτικού καταφυγίου και της εξέδρας για ψάρεμα, που αποτελεί επέκταση της πρόσθετης εξέδρας, στο βόρειο τμήμα του μετώπου.
- Ανάπτυξη εξεδρών προς τη θάλασσα (Εικόνα 13). Η συγκεκριμένη δράση πραγματοποιείται για την ανάπτυξη νέων δημόσιων χώρων, πέραν του υφιστάμενου πλάτους του παρακτίου μετώπου, τη δημιουργία πρόσθετων καθιστικών σωμάτων και σημείων για την ανάπτυξη μιας σειράς δραστηριοτήτων, την ανάπτυξη υδάτινων συσχετισμών και την καλύτερη ένταξη του μετώπου στην πόλη, αφού προτείνονται να γίνουν στην προέκταση σημαντικών, για την πόλη, οδικών αξόνων, δημιουργώντας πρόσθετες οπτικές φυγές από το εσωτερικό της πόλης προς τη θάλασσα και τις δραστηριότητες που αναμένεται να αναπτύσσονται προς το μέτωπο.



Εικόνα 16. Προτεινόμενα υλικά για το αστικό παράκτιο μέτωπο στο Λουτράκι. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

- Χρήση υλικών φιλικών στον πεζό και το ποδήλατο. Σε αντίθεση με τη σημερινή κατάσταση του παράκτιου μετώπου το οποίο είναι πλακοστρωμένο, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνει την κίνηση των πεζών και ιδιαίτερα των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα, η πρόταση για την ανάπλαση του παρακτίου μετώπου στηρίζεται στη χρήση μιας σειράς υλικών που υποστηρίζουν την ώσμωση της πόλης με τη φύση: χυτό βοτσαλωτό δάπεδο και χυτό μωσαϊκό δάπεδο, πατημένο χώμα, ξύλινο σανιδωτό δάπεδο, χυτό δάπεδο με χάραξη και χρωματισμοί επί του οπλισμένου σκυροδέματος (Εικόνα 16) δημιουργούν μια περισσότερο ενδιαφέρουσα και φυσική εικόνα που μεταφέρει τον πεζό από την εικόνα του τυπικού ελληνικού πεζοδρομίου, συμβάλλοντας στην βίωση μιας διαφορετικής εμπειρίας. Παράλληλα, οι νέες υφές είναι περισσότερο φιλικές προς τον περιπατητή και, κατά συνέπεια,

καθίστανται περισσότερο ασφαλείς για τους πεζούς. Ο χρωματισμός του δαπέδου, μάλιστα, αποτελεί μια οικονομική λύση για το διαχωρισμό της κίνησης των πεζών από αυτήν των ποδηλατών, καθιστώντας τη συνύπαρξη των δύο τύπων χρηστών του δημόσιου χώρου περισσότερο ασφαλή.

Τα παραπάνω σημεία αποτελούν, επιγραμματικά, τους άξονες για μια προτεινόμενη ανάπλαση του παρακτίου μετώπου του Λουτρακίου. Η αξιοποίηση της εμπειρίας που προέκυψε από την εξέταση των μελετών περίπτωσης στο εξωτερικό συνέβαλε στην αποτύπωση ενός σχεδίου το οποίο σέβεται τον πεζό, τον οποίο προσκαλεί να επισκεφτεί και να παραμείνει στο χώρο. Η διεθνής εμπειρία δημιουργεί θετικές προσδοκίες για την εξέλιξη αστικών παράκτιων μετώπων που θα αξιοποιήσουν τις παραπάνω κατευθύνσεις με στόχο την επανάκτηση του δημόσιου χαρακτήρα αυτών των τόσο νευραλγικών περιοχών για την ζωή στις παραθαλάσσιες πόλεις.

4. Συμπεράσματα

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η διερεύνηση των στοιχείων που καθιστούν ένα παράκτιο μέτωπο επιτυχημένο αστικό χώρο. Η έννοια του επιτυχημένου αστικού χώρου επιδέχεται πολλές αναγνώσεις και περιλαμβάνει μια σειρά ζητημάτων, μεταξύ των οποίων η οργάνωση των χρήσεων γης, ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός, η αισθητική του αστικού εξοπλισμού και η οργάνωση του ως προς την κοινόχρηστη χρήση του. Γίνεται, εύκολα, λοιπόν, κατανοητό πως η εξέταση του συνόλου των παραπάνω παραμέτρων δεν είναι εφικτή στο πλαίσιο μιας μεμονωμένης εργασίας. Έτσι, επιλέχτηκε να εξεταστεί, ειδικότερα, το ζήτημα οργάνωσης των δραστηριοτήτων που προωθούνται στον ανοιχτό χώρο των παρακτίων μετώπων, γεγονός που σχετίζεται, σε μεγάλο βαθμό, με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους. Μάλιστα, το συγκεκριμένο ζήτημα δεν έχει εξεταστεί ιδιαίτερα στη βιβλιογραφία, με την έμφαση να έχει δοθεί στην οργάνωση των χρήσεων γης.

Το ζήτημα προσεγγίζεται μέσα από την εξέταση μελετών περίπτωσης, απ' όπου επιχειρείται η εξαγωγή καλών πρακτικών για το σχεδιασμό επιτυχημένων αστικών παράκτιων μετώπων. Η γνώση που προέκυψε αξιολογείται, στην πορεία, υπό το πρίσμα διεθνών προδιαγραφών για το σχεδιασμό τέτοιων χώρων, με σκοπό να αξιοποιηθεί για τη διατύπωση μιας πρότασης ανάπλασης του παρακτίου μετώπου του Λουτρακίου.

Οι άξονες της ανάπλασης, που παρουσιάζονται στην Ενότητα 3, αποτελούν κατευθύνσεις σχεδιασμού που προτείνονται να ακολουθούνται στο πλαίσιο του

σχεδιασμού των αστικών παράκτιων μετώπων. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται η επανάκτηση του χώρου των μετώπων στους πολίτες για δημόσια χρήση, η χρήση του πρασίνου και του νερού ως φυσικά στοιχεία που συμβάλουν στη βελτίωση του μικροκλίματος και, ως εκ τούτου, στην αύξηση των πεζών, η ανάπτυξη δημόσιων χώρων ικανού μεγέθους για την κίνηση και στάση των πεζών και η ανάπτυξη βιωματικής σχέσης μεταξύ κατοίκου και θάλασσας. Οι βασικοί αυτοί άξονες σχεδιασμού αποτυπώνονται, χωρικά, στο σχέδιο που περιγράφεται από τις εικόνες που παρουσιάζονται στην Ενότητα 3.

Η μελέτη της διεθνούς εμπειρίας συμβάλει, πέραν της εξαγωγής καλών πρακτικών και στην διατύπωση προβλέψεων αναφορικά με τη χρήση του χώρου. Πράγματι, οι σχεδιασμοί στις περιπτώσεις που εξετάστηκαν έχουν «δοκιμαστεί» κατά τα προηγούμενα χρόνια και οι παρεμβάσεις έχουν αξιολογηθεί θετικά, αφού έχουν επιτύχει την προσέλκυση μεγάλου αριθμού επισκεπτών. Το γεγονός αυτό επιτρέπει την διατύπωση θετικών προβλέψεων σχετικά με την αλλαγή της φυσιογνωμίας του παρακτίου μετώπου στο Λουτράκι. Πράγματι, πιστεύεται πως η ποιότητα του χώρου θα αλλάξει με έμφαση να έχει δοθεί στην επανάκτηση του δημόσιου χώρου και την παροχή της δυνατότητας στους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης, για την απόλαυση της παραλίας με οικονομικό τρόπο. Η ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων μετά την ολοκλήρωση της παρέμβασης αναμένεται να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα για την προσέλκυση κοινού στο μέλλον, σε αντίθεση με τη σημερινή κατάσταση, όπου κάτι τέτοιο είναι απόρροια της ύπαρξης μόνο ιδιωτικοποιημένων χώρων. Η υλοποίηση παρεμβάσεων ανάλογων με των προτεινόμενων και η μετά από αυτήν αξιολόγηση μπορεί να αποδείξει κατά πόσο οι καλές πρακτικές που εξάχθηκαν από τις μελέτες περίπτωσης που εξετάστηκαν μπορούν να συνεπάγονται αντίστοιχα θετικά αποτελέσματα στην περίπτωση του Λουτρακίου. Κάτι τέτοιο θα ήταν ενθαρρυντικό για την εφαρμογή των παραπάνω σχεδιαστικών αρχών και σε άλλα αστικά παράκτια μέτωπα της χώρας. Μέχρι να αποδειχτεί κάτι τέτοιο, η καταγραφή τους, όπως αυτή πραγματοποιείται στην συγκεκριμένη εργασία, πιστεύεται πως μπορεί να αποτελέσει μοχλό για την επανάκτηση των αστικών παρακτίων μετώπων στους πεζούς που, τις τελευταίες δεκαετίες, έχουν υποτιμηθεί στους σχεδιασμούς που λαμβάνουν χώρα στις ελληνικές πόλεις.

5. Βιβλιογραφία

Abu Dhabi Urban Planning School. (2009). *Al Bateen: Waterfront Design Guidelines*. (διαθέσιμο στο: http://www.upc.gov.ae/template/upc/pdf/AlBateenDesignGuidelinesA.pdf).

AECOM. (n.r.). Tacoma Waterfront Design Guidelines. (διαθέσιμο στο: http://cms.cityoftacoma.org/Planning/Comprehensive%20Plan/Tacoma%20Waterfront%20Design%20Guidelines%207-1-14.pdf).

Bakogiannis, E., Siti, M., Vassi, A., Christodoulopoulou, G. and Kyriakidis, C., (2014). Case studies and sustainable urban mobility schemes: A communication channel among researchers and interdisciplinary community groups. *International Journal of Service, Science, Management and Engineering*, 1(4), pp. 42-51.

Bakogiannis, E., Kyriakidis, C., Siti, M. and Eleftheriou, V. (2017). Four stories for sustainable mobility in Greece. *Transportation Research Procedia*, 24, pp. 345-353.

Βλαστός, Θ. (2016). Φτιάχνωντας τη δημόσια πόλη: Ο δημόσιος χώρος στον ψηφιακό κόσμο του 21ου αιώνα. (διαθέσιμο στο: https://www.smu.gr/articles/).

Βλαστός, Θ. και Περπερδίου, Δ.Γ. (2007). Σχεδιασμός με στόχο την εξυπηρέτηση πεζών μετακινήσεων. *Τεχνικά Χρονικά*, 1(3), σσ. 33-43.

Βλαστός, Θ. και Τσωρού, Φ. (2006). Παράγοντες επηρεασμού της συμπεριφοράς των πεζών σε διασταύρωση. Η περίπτωση της Κατεχάκη/Μεσογείων στην Αθήνα. *Τεχνικά Χρονικά*, 1(3), σσ. 21-33.

Βλαστός, Θ. και Χρονόπουλος, Γ. (2007). Τα εμπόδια στο περπάτημα. Ποσοστική αποτίμηση στην περίπτωση της Αθήνας. *Δίκαιο και Περιβάλλον*, 39(1), σσ. 38-44.

Γοσποδίνη, Α. (2000). Ο ανταγωνισμός μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων και των "νέων" χρήσεων του αστικού ιστού: Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις. *Δεκαεπτά Κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη: Για τα 10 χρόνια λειτουργίας του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Γοσποδίνη, Α. (2006). Σκιαγραφόντας, ερμηνεύοντας και ταξινομόντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης. Στο: Γοσποδίνη, Α. και Μπεριάτος, Η. (επιμ). *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

Fenandes, A. (2015). Essay on the valorization of heritage and cultural identity in waterfronts redevelopment processes. *PORTUS Plus: The online Journal of RETE*, 5(V) (διαθέσιμο στο: https://run.unl.pt/handle/10362/23842).

Fernandes, A., Figueira de Sousa, J. And Salvador, R. (2017). The cultural heritage in the postindustrial waterfront: A case study of the South Bank of the Tagus Estuary, Portugal. *Space and Culture*, 21(2), pp. 170-191.

Forward, C. (1970). Waterfornt land use in the Six Australian State Capitals, *Annals of the Association of American Geographers*, 60(3), pp. 517-532.

Ghel, J. (2013). *Η ζωή ανάμεσα στα κτίρια: Χρησιμοποιώντας το δημόσιο χώρο*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Gospodini, A. (

2009). Urban Desing. In: Hutchison, R. (ed). *Encyclopedia of Urban Studies*, Sage Publications.

Ismail, S., Utaberta, N., Yazid, M., Yunos, M. and Ismail, A. (2015). Waterfront redevelopment in Malaysian Cities. *Advances in Environmental Biology*, 9(95), pp. 533-539.

Κυριακίδης, Χ. (2016). Προσεγγίζοντας τη λειτουργία του αστικού χώρου με γνώμονα τις τοπικές παραμέτρους: Συγκριτική μελέτη μεταξύ Λάρισας και Nottingham. *Αειχώρος*, 24, 67-85.

Kyriakidis, C., Bakogiannis, E. and Siolas, A. (2017). Identifying environmental affordances in Kypseli Square in Athens, Greece. *International Conference on Social Sciences (ICONSOS)*, New York, USA: November 2017.

Kyriakidis, C. and Bakogiannis, E. (2018). How the physical characteristics may affect the social life of streets in Athens, Greece? *European Journal of Social Sciences Education and Research (EJSER)*, 12(1), pp. 15-23.

I'DGO. (n.r.). The Design of Streets with Older People in Mind. (διαθέσιμο στο: http://www.idgo.ac.uk/design_guidance/pdf/DSOPM-Seating-120820.pdf).

Llywodraeth Cynulliad Cymru Welsh Assembly Government, Communities and Local Government and Department for Transport. (2007). *Manual for Streets*, London: Thomas Telford Publishing. (διαθέσιμο στο: https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/341513/pdfmanforstreets.pdf).

Mehta, V. (2007). Lively streets: Determining environmental characteristics to support social behavior, *Journal of Planning Education and Research*, 27(2), pp. 165-187.

Mehta, V. (2013). *The street: A quintessential social public space*, London: Routledge.

Momirski, L.A. (2013). *Waterfront redevelopment-Izola East*. Ljubljana, Slovenia: University of Ljubljana, Faculty of Architecture.

Παπαθανασίου, Β. (2008). Τα άτομα μειωμένης κινητικότητας και ο δημόσιος χώρος – Μεταπτυχιακή Εργασία στο Μάθημα Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα, ΕΜΠ: Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών.

Priebs, A. (1998). Port and City – land use change and revitalization of old port areas as a challenge for urban development policy and urban geography, *Geographische Zeitschrift*, 86(1), pp. 16-30.

Sanchez, J.M.P. (2016). *Port-city governance. A comparative analysis in the European context*. (διαθέσιμο στο: https://www.researchgate.net/publication/302585340_Port-City_governance_A_comparative_analysis_in_the_European_context/citations).

Sepe, M. (2013). Urban history and cultural resources in urban regeneration: A case of creative waterfront renewal. *Planning and Perspectives*, 28(4), pp. 595-613.

Σιόλας, Α., Βάσση, Α., Βλαστός, Θ., Κυριακίδης, Χ., Μπακογιάννης, Ε., Σίτη, Μ. (2015). *Μέθοδοι, εφαρμογές και εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού* [e-book]. Αθήνα: ΣΕΑΒ -ΕΜΠ.

Σταθακόπουλος, Π., Αναστασιάδης, Α. και Άσημος, Π. (2012). *Οι αστικές αναπλάσεις ως εργαλείο ανάπτυξης στα πλαίσια της έννοια της συμπαγούς πόλης*. (διαθέσιμο στο: http://www.nomosphysis.org.gr).

Timur, U.P. (2013). Urban waterfront regenerations. In: Advances in Landscape Architecture. Intech. (διαθέσιμο στο: http://cdn.intechopen.com/pdfs/45422/InTech-Urban_waterfront_regenerations.pdf).

Vlastos, Th., Barbopoulos, N. and Milakis, N. (2003). The "spatial capacity" approach for a sustainable urban transport planning. The case of Kallithea, Athens. *Proceedings of the Congress "Urban Transport and the Environment for the 21st Century IV"*, Wessex Insitute of Technology Press, pp. 133-143.

ΥΠΕΧΩΔΕ. (n.r.). *2. Διαμόρφωση των εξωτερικών χώρων κίνησης πεζών*. [Online] http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=jwvxZe39RGk%3D&tabid=380&...7 [Ανακτήθηκε στις 24 Φεβρουαρίου 2017].

WEDG. (2015). *Shape Your Waterfront How to promote access, resiliency, and ecology at the water's edge Introducing Waterfront Edge Design Guidelines*. (διαθέσιμο στο: http://waterfrontalliance.org/wp-content/uploads/delightful-downloads/2016/02/WEDG_Jan2016_Mid-Res.pdf).

Whyte, W. (1980). *The social life of small urban spaces*. Washington, D.C.: Conservation Foundation.

Xie, P.F. and Gu, K. (2015). The changing urban morphology: Waterfornt redevelopment and event tourism in New Zeland. *Tourism Management Perspectives*, 15, pp. 105-114.