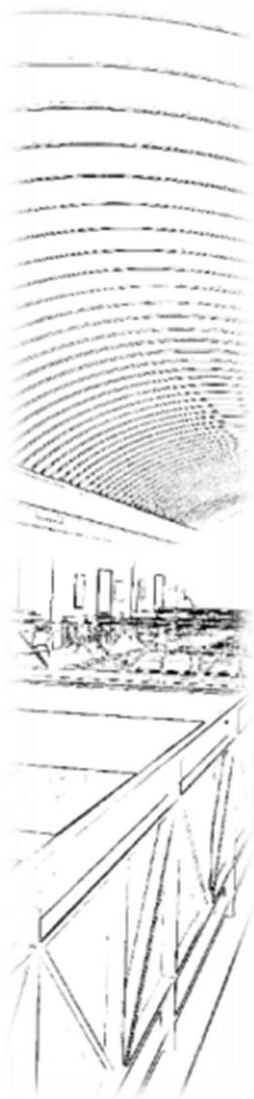


ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Αστικές Παρεμβάσεις – Αίτια, Σχεδιασμός και Υλοποίηση



Διδακτική Ομάδα

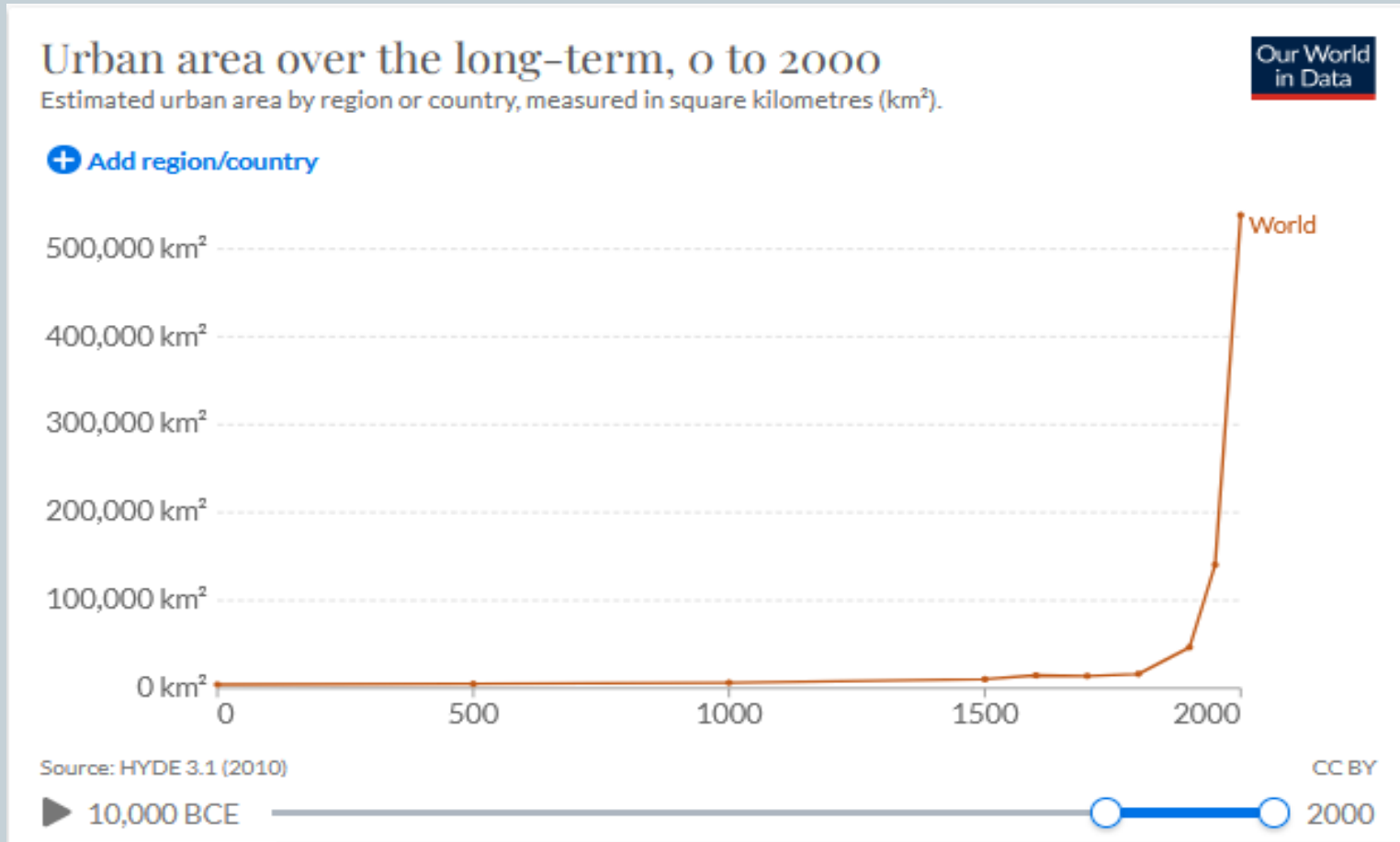
Δημήτρης Καλλιώρας, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ (dkallior@uth.gr)

Σπύρος Νιαβής, Επίκουρος Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ ΠΘ (spniavis@uth.gr)



Η Αστικοποίηση στο πέρασμα του χρόνου

-3-



Η Αστικοποίηση στο πέρασμα του χρόνου



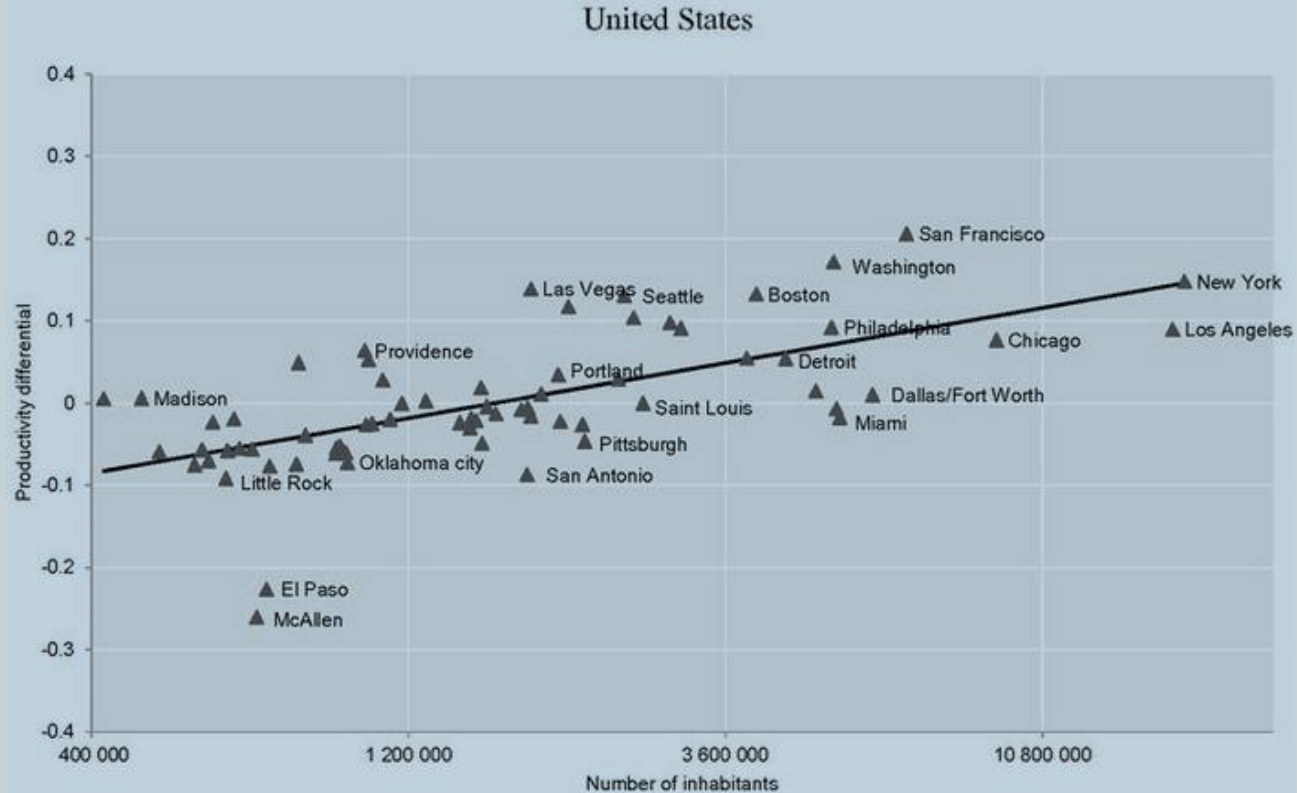
Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοποίηση

Αστικοποίηση και Οικονομική Ανάπτυξη

-5-

Αστικοποίηση

Οικονομική
Ανάπτυξη



Πηγή: [Carter, 2015](#)

- Με τη μεγέθυνση των πόλεων απολαμβάνουμε ωφέλειες.

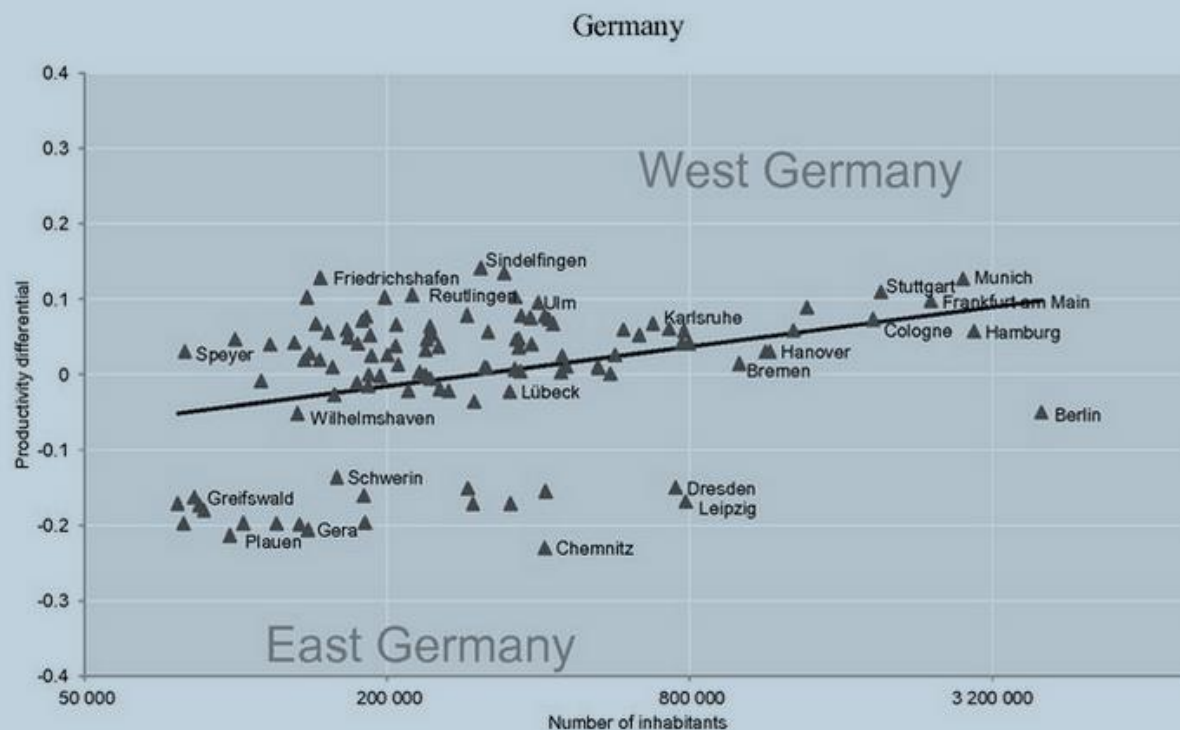
Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοποίηση

Αστικοποίηση και Οικονομική Ανάπτυξη

-6-

Αστικοποίηση

Οικονομική
Ανάπτυξη



Πηγή: [Carter, 2015](#)

- Με τη μεγέθυνση των πόλεων απολαμβάνουμε ωφέλειες.

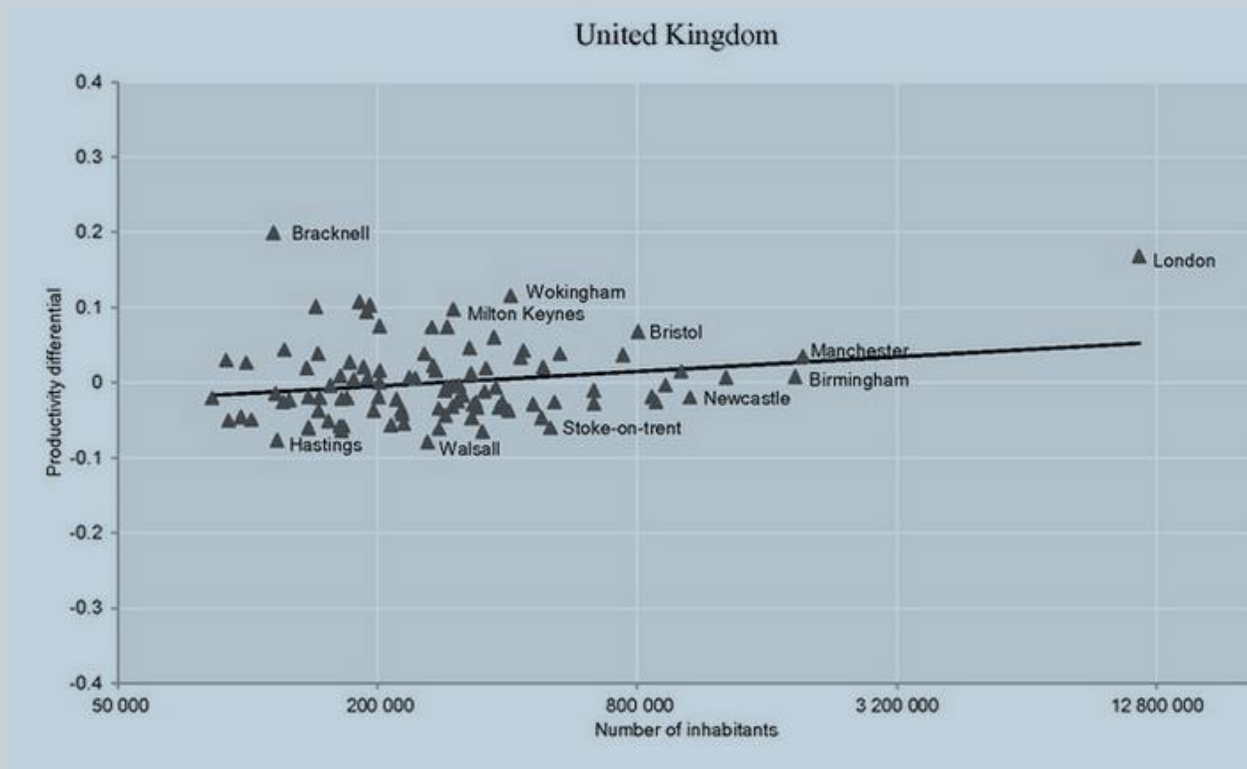
Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοποίηση

Αστικοποίηση και Οικονομική Ανάπτυξη

-7-

Αστικοποίηση

Οικονομική
Ανάπτυξη



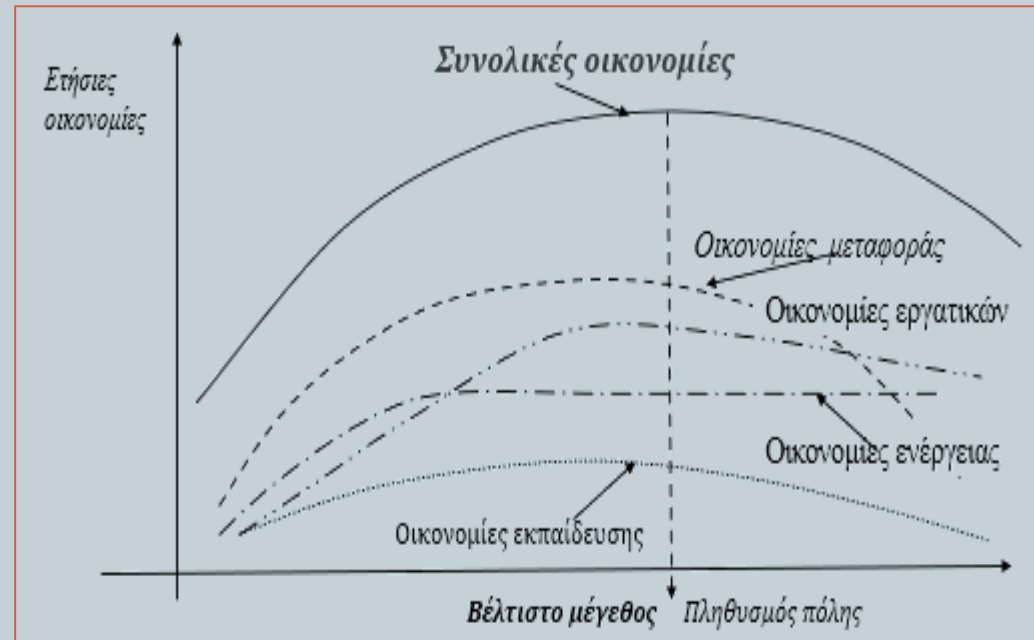
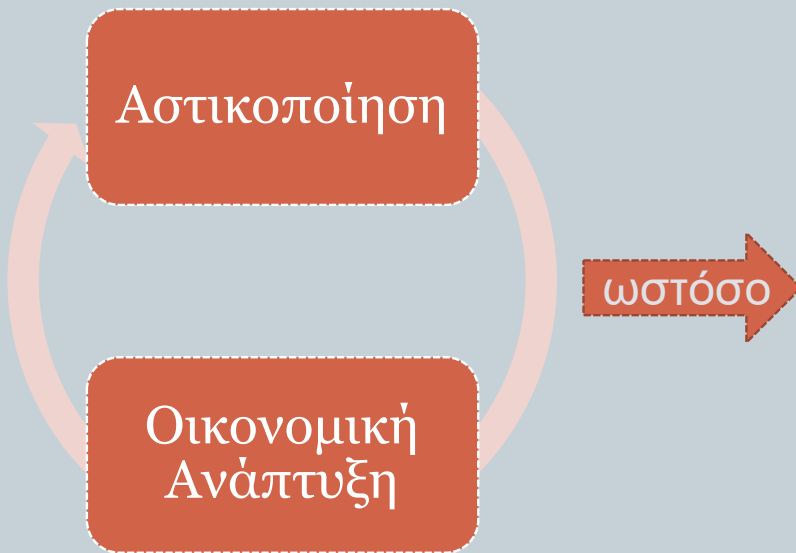
Πηγή: [Carter, 2015](#)

- Με τη μεγέθυνση των πόλεων απολαμβάνουμε ωφέλειες.

Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοποίηση

Αστικοποίηση και Οικονομική Ανάπτυξη

-8-



- Με τη μεγέθυνση των πόλεων απολαμβάνουμε ωφέλειες. Ωστόσο, δημιουργούνται σειρά ζητημάτων προς επίλυση.

Αστικοποίηση και Προβλήματα

-9-



- Με τη μεγέθυνση των πόλεων απολαμβάνουμε ωφέλειες. Ωστόσο, δημιουργούνται σειρά ζητημάτων προς επίλυση.

Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοποίηση

Αστικοποίηση και Προβλήματα

-10-



- Με τη μεγέθυνση των πόλεων απολαμβάνουμε ωφέλειες. Ωστόσο, δημιουργούνται σειρά ζητημάτων προς επίλυση.

Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοποίηση

Αστικοποίηση και Προβλήματα

-11-



- Τα προβλήματα συχνά συνδέονται

Αστικοποίηση και Προβλήματα

-12-



- Το ίδιο όμως και οι λύσεις

Αστικοποίηση και Προβλήματα

-13-



- Το ίδιο όμως και οι λύσεις

Αστικοποίηση και Προβλήματα

-14-



- Ωστόσο, η λύση σε ένα πρόβλημα, μπορεί να επιβαρύνει την κατάσταση σε κάποιο άλλο

Αστικοποίηση και Προβλήματα

-15-



- Ωστόσο, η λύση σε ένα πρόβλημα, μπορεί να επιβαρύνει την κατάσταση σε κάποιο άλλο

Αστικοποίηση και Προβλήματα

Αξιοποίηση
Κτιριακού
Αποθέματος



Ανάπτυξη
Τουρισμού



Νέα
εγκαταλειμμένα
κτίρια



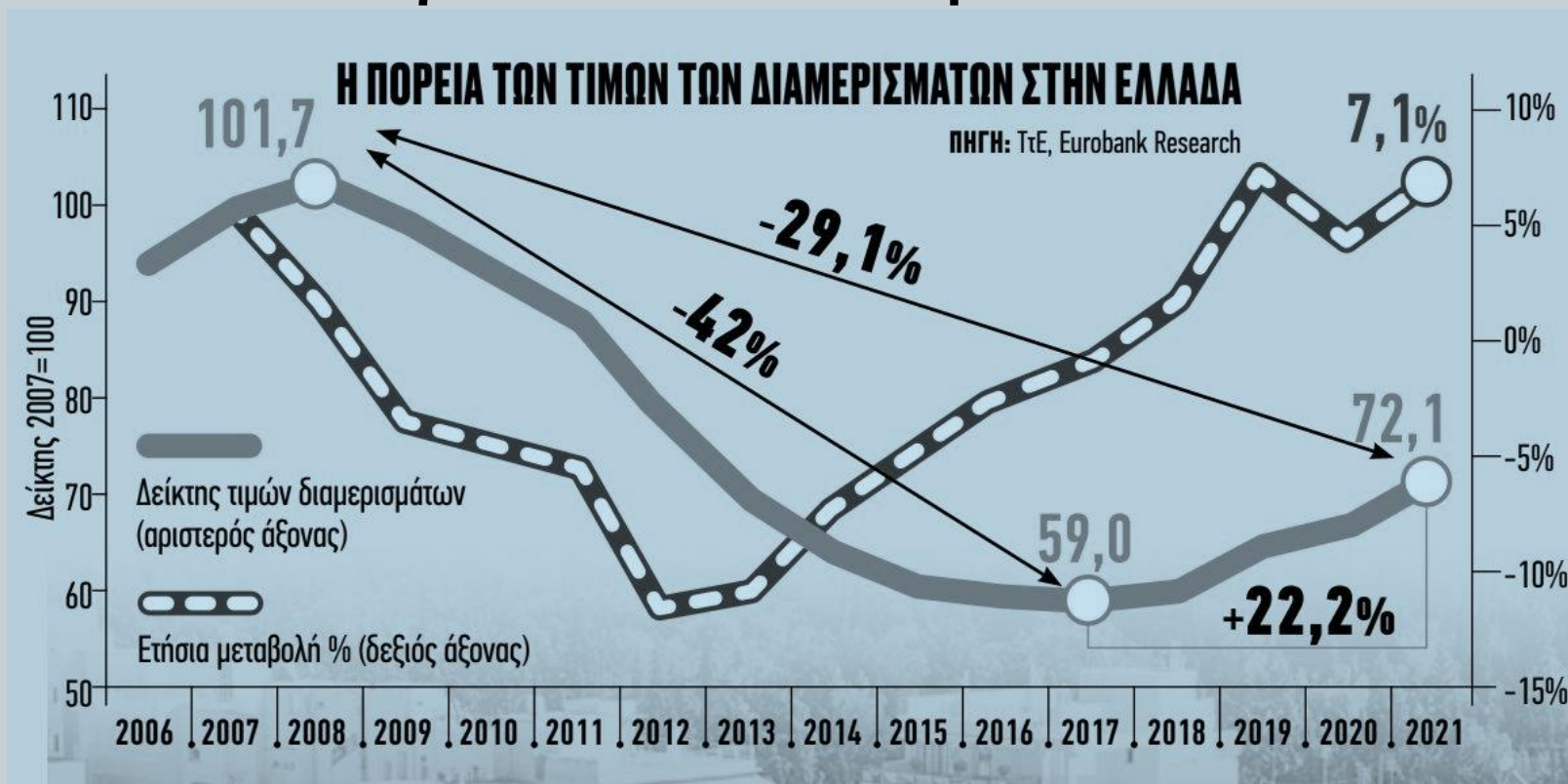
Αντιδράσεις
Κατοίκων



Η αγορά ως κινητήριοι μοχλός των αστικών αλλαγών



Η αγορά ως κινητήριο μοχλός των αστικών αλλαγών – Οι οικονομικοί κύκλοι



Πηγή: [Μαντικίδης, 2022](#)

- Οι οικονομικοί κύκλοι επηρεάζουν σημαντικά την ανάπτυξη των πόλεων
- Ο αντίκτυπος των οικονομικών κύκλων αποτυπώνεται επαρκώς στις τιμές των ακινήτων

Η αγορά ως κινητήριοι μοχλοί των αστικών αλλαγών – Οι οικονομικοί κύκλοι

Τιμές κατοικιών προς πώληση

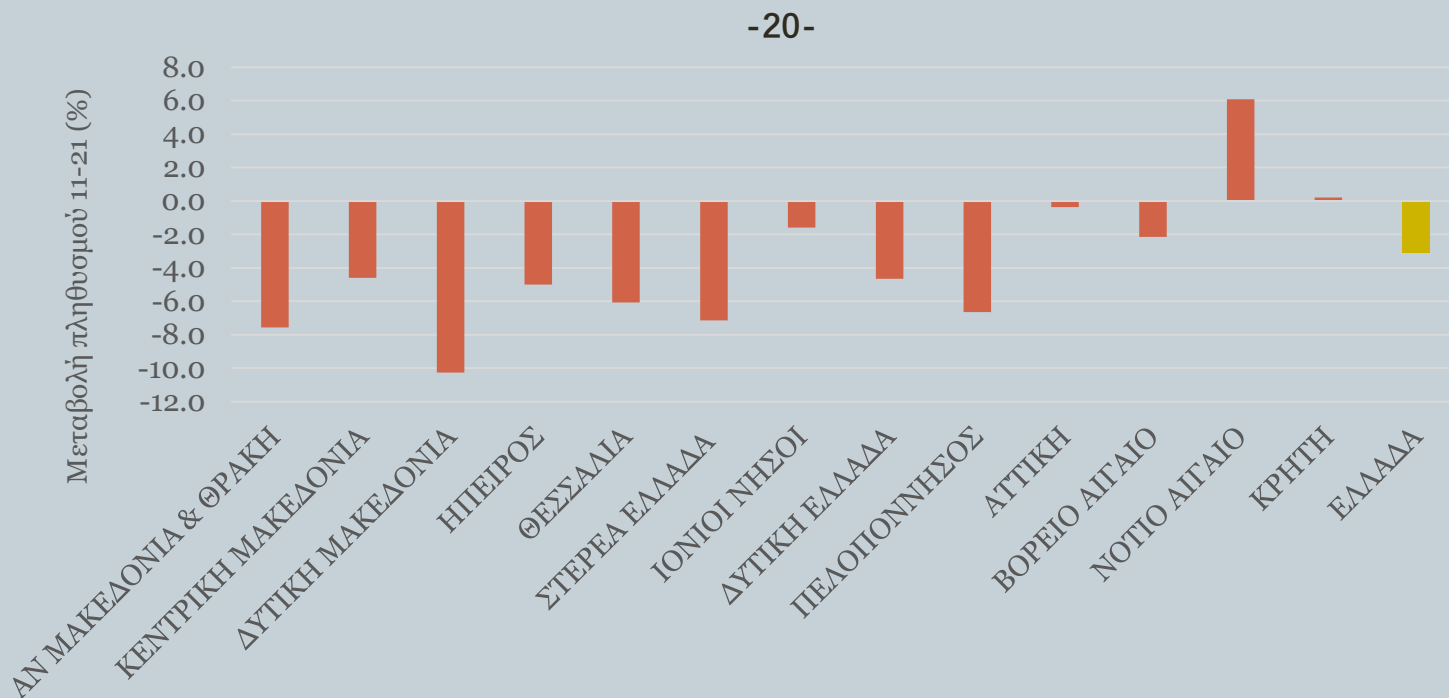
Υπόλοιπη χώρα

Περιοχή	Δ' 3μηνο 2023 (€/τμ)	Δ' 3μηνο 2022 (€/τμ)	Μεταβολή
Αιτωλοακαρνανία	966	917	5,30%
Αργολίδα	1.695	1.545	9,70%
Αρκαδία	1.154	1.143	1,00%
Ν. Άρτας	842	827	1,80%
Αχαΐα	1.182	1.050	12,60%
Βοιωτία	1.250	1.410	-11,40%
Γρεβενά	670	667	0,40%
Ν. Δράμας	730	700	4,30%
Δωδεκάνησα	1.803	1.583	13,90%
Έβρος	1.412	1.290	9,40%
Εύβοια	1.322	1.200	10,20%
Ευρυτανία	1.273	950	34,00%
Ζάκυνθος	2.000	1.700	17,60%
Ηλεία	915	875	4,60%
Ημαθία	758	750	1,00%
Ν. Ηρακλείου	1.525	1.375	10,90%
Θεσπρωτία	1.395	1.343	3,90%
Ν. Ιωαννίνων	1.452	1.288	12,70%
Ν. Καβάλας	1.360	1.210	12,40%
Ν. Καρδίτσας	615	690	-10,80%
Ν. Καστοριάς	588	696	-15,40%

Πηγή: [ΟΤ, 2024](#)

- Ωστόσο, οι τιμές δεν ακολουθούν την ίδια πορεία σε όλη την επικράτεια
- Συνεπώς, η επιρροή της αγοράς δεν περιορίζεται στους οικονομικούς κύκλους

Η αγορά ως κινητήριοι μοχλός των αστικών αλλαγών – Οι οικονομικοί κύκλοι

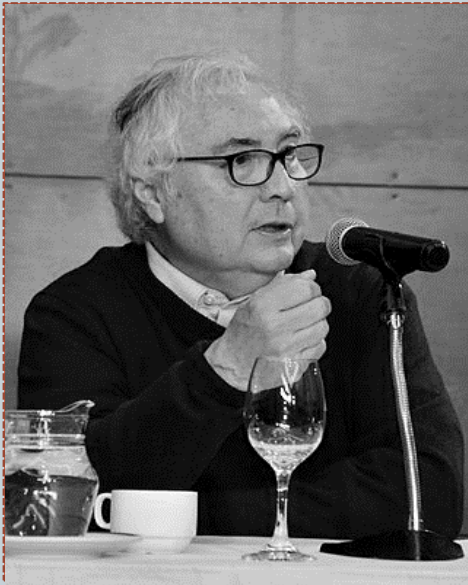


Πηγή: [ΕΛΣΤΑΤ, 2023](#)

- Το αποτέλεσμα του οικονομικού κύκλου στη δημογραφία των Ελληνικών Περιφερειών δεν είναι ίδια
- Υπάρχουν χαρακτηριστικά που επηρεάζουν ταυτόχρονα την οικονομική και αστική ανάπτυξη

Η αγορά ως κινητήριοις μοχλός των αστικών αλλαγών - Κοινωνικές Προτεραιότητες

-21-

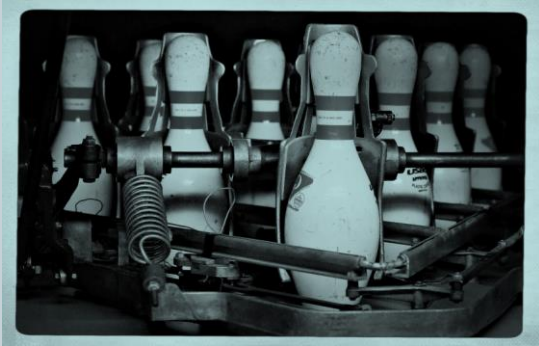


...space does not simply reflect society, it expresses society...

Manuel Castells

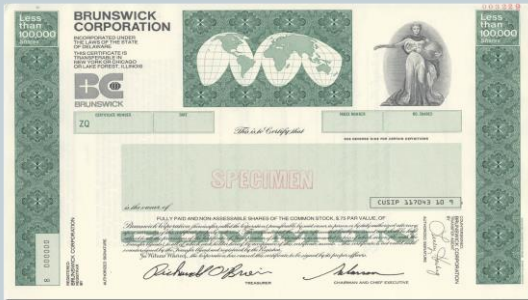
- Η πόλη διαμορφώνεται από τις προτεραιότητες της κοινωνίας
- Στην εποχή της ελεύθερης αγοράς, η πόλη διαμορφώνεται σε μεγάλο βαθμό από τις ανάγκες και επιθυμίες των καταναλωτών-πολιτών
- Εξωτερικοί παράγοντες και το κράτος επηρεάζουν τη σχέση πολιτών-πόλης

Η αγορά ως κινητήριοι μοχλός των αστικών αλλαγών – Οι φούσκες



-22-

- Το 1950 ανακαλύφθηκε η μηχανή αυτόματης τακτοποίησης των κορυνών στο bowling



- Μέσα στη περίοδο 1955-1961 η τιμή της μετοχής της εταιρίας Brunswick Corporation αυξήθηκε κατά **1.590%**



- Στο ίδιο περίπου διάστημα ο αριθμός αιθουσών bowling στις ΗΠΑ αυξήθηκε από **6.600** σε **12.000**.

Η αγορά ως κινητήριοι μοχλός των αστικών αλλαγών – Οι φούσκες

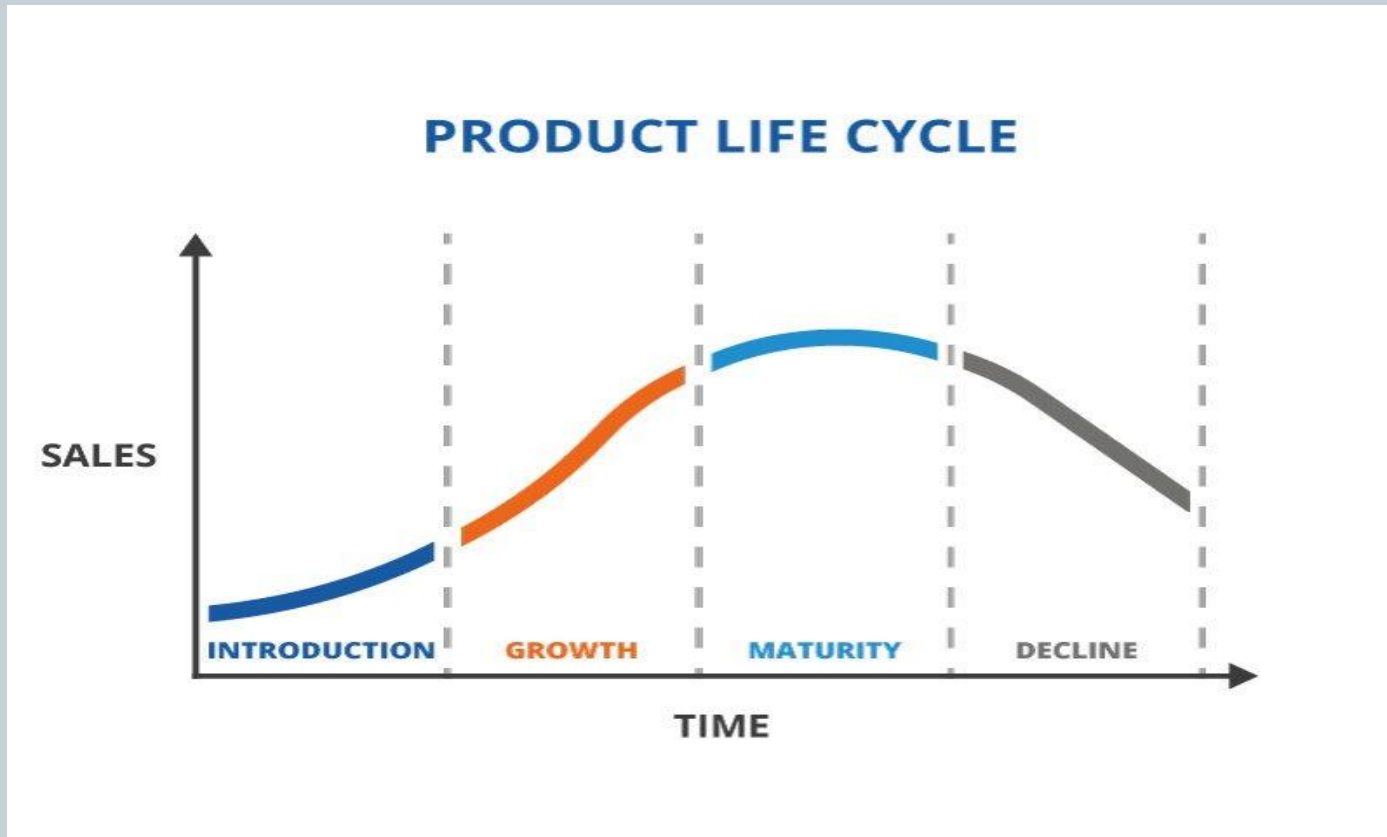
-23-



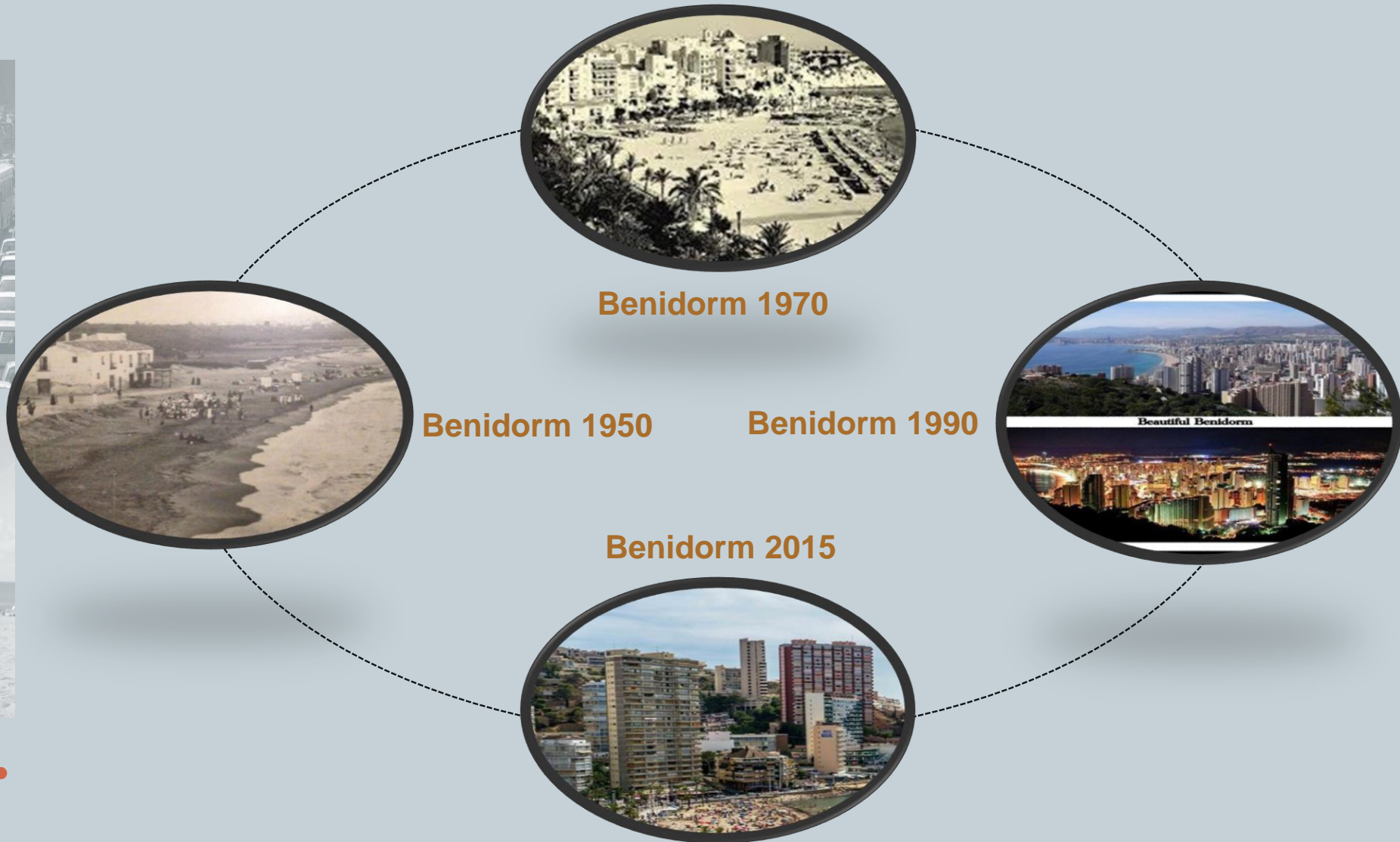
- Ωστόσο, άλλες δραστηριότητες σταδιακά κέρδιζαν έδαφος.
- Κοινωνικές αλλαγές με αντίκτυπο στις πόλεις (π.χ. περιαστικοποίηση λόγω υψηλότερων εισοδημάτων) οδήγησαν στην εγκατάλειψη πολλών αιθουσών
- Δημιουργήθηκαν μεγάλα κελύφη προς αξιοποίηση. Κάποια χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη των αναγκών των νέων κατοίκων των προαστίων
- Σήμερα οι αίθουσες παραμένουν μικρότερες σε αριθμό από τις αντίστοιχες του 1950



Η αγορά ως κινητήριοι μοχλοί των αστικών αλλαγών – Ο κύκλος ζωής



Η αγορά ως κινητήριοι μοχλός των αστικών αλλαγών – Ο κύκλος ζωής



Η αγορά ως κινητήριοι μοχλός των αστικών αλλαγών – Μονοκαλλιέργεια



- Detroit (παρελθόν-παρόν)



Η αγορά ως κινητήριοι μοχλός των αστικών αλλαγών – Μονοκαλλιέργεια



- Detroit (παρελθόν-παρόν)

Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοποίηση

Η αγορά ως κινητήριοι μοχλός των αστικών αλλαγών – Λανθασμένες προσδοκίες



- Ordos Ghost City (Κίνα)

Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοποίηση

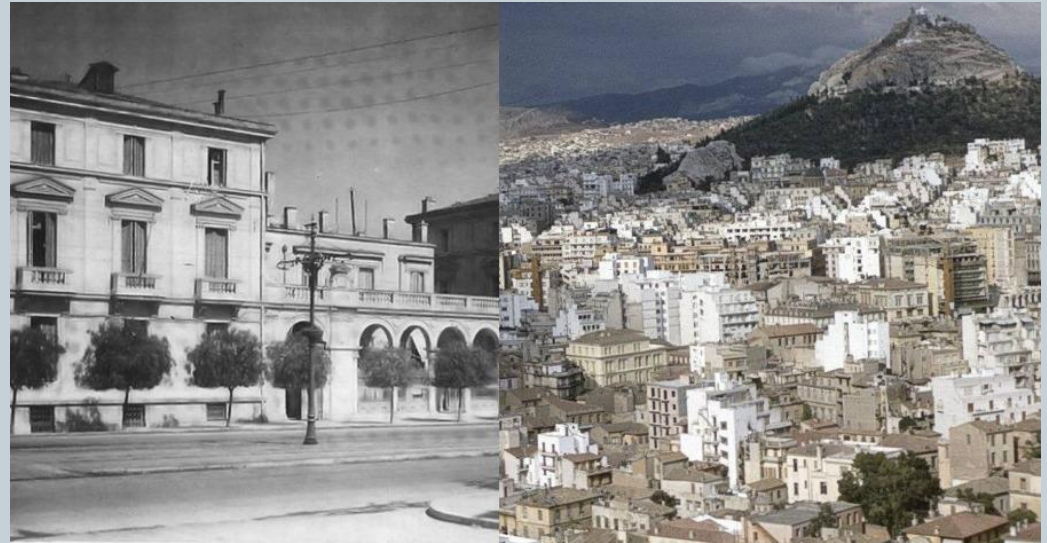
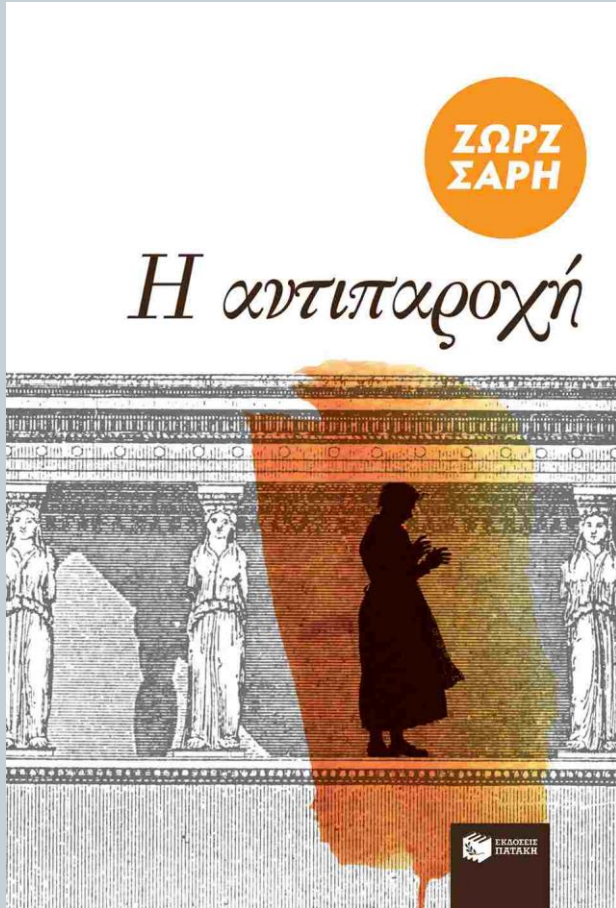
Η αγορά ως κινητήριο μοχλός των αστικών αλλαγών – Λανθασμένες προσδοκίες



- Forest City (Μαλαισία)

Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοποίηση

Η αγορά ως κινητήριοις μοχλός των αστικών αλλαγών – Οικονομική πολιτική



- Η Αντιπαροχή

Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοποίηση

Η αγορά ως κινητήριοι μοχλός των αστικών αλλαγών – (Προτεραιότητες – Μετάβαση)

Πετράλωνα / Υπό έξωση το Αμόνι

ΚΟΙΝΩΝΙΑ 8'

16.04.23 · 18:04



Κώστας Πapanτωνίου

ΕΝΤΥΠΗ ΕΚΔΟΣΗ



Απειλούνται οι κινηματογράφοι
Άστωρ και Ιντεάλ – Η επιστολή σε
Σκρέκα



Αστικοποίηση και Προβλήματα

-32-



Ανάγκη Ολοκληρωμένου Σχεδιασμού και Αποτελεσματικών Παρεμβάσεων



Ο Σχεδιασμός και η Υλοποίησή του

-33-

- Ο Σχεδιασμός ως μέθοδος αναπτύσσεται λόγω
 - Των οξυμένων προβλημάτων σε ήδη ανεπτυγμένες πόλεις,
 - Της ανάγκης ανάπτυξης νέων πόλεων με βιώσιμο τρόπο
 - Του συνεχώς μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος των πόλεων που γεννά νέες προκλήσεις
 - Των γενικότερων στρατηγικών στόχων των κοινωνιών σε παγκόσμιο επίπεδο
- Η σχετική γνώση διαχέεται μέσω προγραμμάτων και οργανισμών.
- Κρίσιμος ο ρόλος των καλών πρακτικών και των συνθηκών αναπαραγωγής τους

Ο Σχεδιασμός και η Υλοποίησή του

-34-

- Η διεθνής βιβλιογραφία είναι πλούσια σε πρότυπα αστικού σχεδιασμού
- Τα πρότυπα και οι μέθοδοι μπορεί να αφορούν συνολικά στο σχεδιασμό μιας αστικής περιοχής ή στο σχεδιασμό με βάση κάποιο πρόβλημα ή πρόκληση
- Επιπλέον, σημαντικό ζήτημα αποτελεί η κλίμακα του σχεδιασμού
- Σε κάθε περίπτωση, κάποιες αρχές πρέπει να τηρούνται ώστε ο σχεδιασμός και η εφαρμογή του να έχουν πιθανότητες επιτυχίας

Ο Σχεδιασμός και η Υλοποίησή του

-35-

- Πρότυπο στρατηγικού αστικού σχεδιασμού

Figure 1: Phases and Stages of Urban Strategic Planning Process

Phase 1: Urban Situation Analysis

- Stakeholder Analysis
- Urban Situation Profiling
- Urban Situation Appraisal
- Investment Capacity Assessment
- Consolidated Urban Diagnosis

Phase 2: Sustainable Urban Development Planning

- Urban Consultations
- Drafting the Strategic Urban Development Plan (SUDP)
- Approval and adoption of SUDP

Phase 3: Sustainable Action Planning

- Drafting Action Plans
- Local Resource Mobilisation
- Public-Private Partnerships

Phase 4: Implementation and Management of Projects

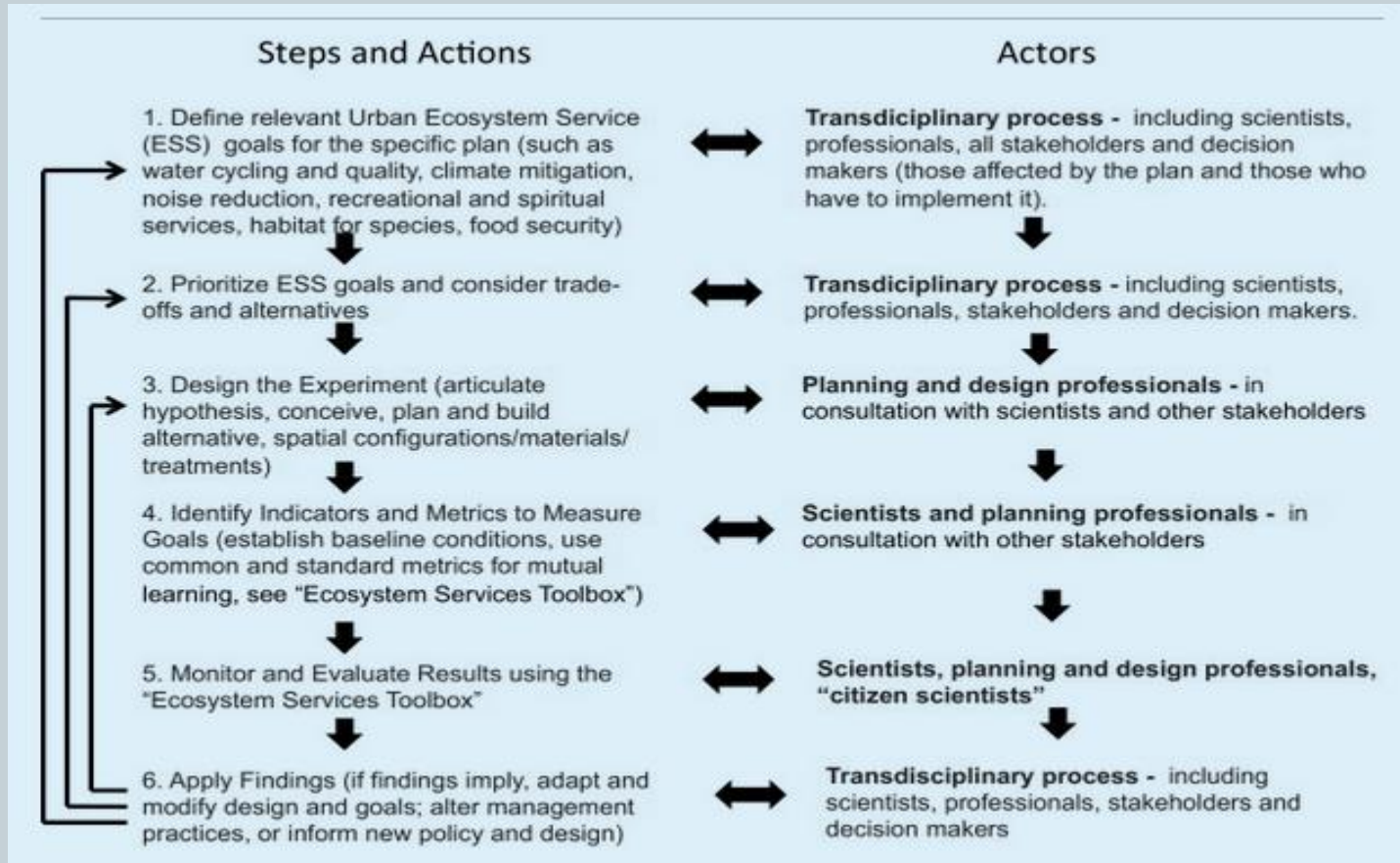
- Project Design
- Management and Coordination
- Monitoring and Accounting
- Reporting

[UN \(2014\)](#)

Ο Σχεδιασμός και η Υλοποίησή του

-36-

- Πρότυπο σχεδιασμού με έμφαση στις οικοσυστημικές υπηρεσίες



[Ahern et al. \(2014\)](#)

Ο Σχεδιασμός και η Υλοποίησή του

-37-

- Πρότυπο σχεδιασμού με έμφαση στην αστική αναγέννηση



[World Bank](#)

Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοποίηση

Ο Σχεδιασμός και η Υλοποίησή του

-38-

Παραδείγματα Αστικών Παρεμβάσεων

Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Trelleborg	Μετατροπή από πόλη-λιμάνι σε παραλιακή πόλη	Μεταφορά λιμένα και παραχώρηση εκτάσεων στους πολίτες	2014-2025	>10 εκ. Ευρώ (συμβολή ΕΕ)



Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Trelleborg	Μετατροπή από πόλη-λιμάνι σε παραλιακή πόλη	Μεταφορά λιμένα και παραχώρηση εκτάσεων στους πολίτες	2014-2025	>10 εκ. Ευρώ (συμβολή ΕΕ)

- Η πόλη παρότι μικρή, αντιμετωπίζει σημαντική πίεση από τη μεγάλη κίνηση του λιμένα
- Η μεταφορά του λιμένα είναι ένα δύσκολο έργο που προβλέπει και την ανάκτηση θαλάσσιας περιοχής
- Διαφορετικά σχέδια συντάχθηκαν για τις διάφορες φάσεις του έργου (μεταφορά λιμένα, κατασκευή περιφερειακού δρόμου, χρήση ανακτημένων περιοχών)
- Το μοντέλο μεταφοράς λιμένων και επανάκτησης πρώην λιμενικών περιοχών είναι αρκετά αναπτυγμένο στις χώρες της Βαλτικής και της βόρειας Θάλασσας
- Ωστόσο, αποτελούν δύσκολα εγχειρήματα που δύσκολα προχωρούν χωρίς τη χρηματοδοτική συμβολή της ΕΕ σε περιοχές όπου η αξιοποίηση των ανακτημένων περιοχών δεν έχει μεγάλες προοπτικές επιχειρηματικού κέρδους

Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Shanghai	Υπαρξη περιοχών που δεν ακολουθούν το πρότυπο ανάπτυξης της πόλης	Αναγέννηση περιοχής Xintiandi	1999-2001 (πολλές παρεμβάσεις συνεχίστηκαν)	228 εκ. \$



[World Bank](#)

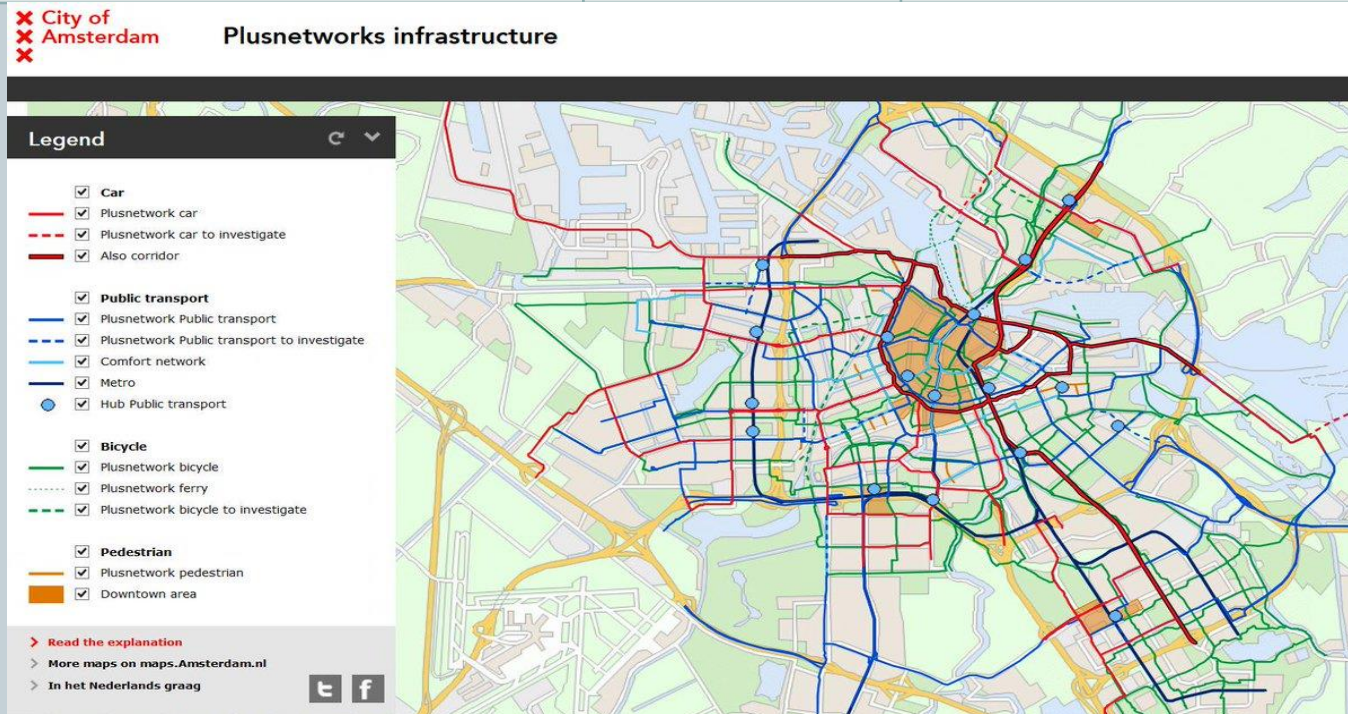
Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Shanghai	Υπαρξη περιοχών που δεν ακολουθούν το πρότυπο ανάπτυξης της πόλης	Αναγέννηση περιοχής Xintiandi	1999-2001 (πολλές παρεμβάσεις συνεχίστηκαν)	228 εκ. \$

- Η ταχεία ανάπτυξη των κινεζικών μητροπολιτικών κέντρων ενέτεινε τις ανισότητες εντός των αστικών ιστών
- Στη Σαγκάη αναπτύχθηκε ένα πλάνο αναγέννησης κεντρικών περιοχών των οποίων τα χαρακτηριστικά (αρχιτεκτονικά, κοινωνικά κα.) δεν ανταποκρινόταν στην επιθυμητή εικόνα της πόλης
- Το πλάνο Xintiandi αφορούσε στη συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα για την παραχώρηση χώρων προς εκμετάλλευση σε ιδιώτες με ταυτόχρονη μετακίνηση των κατοίκων της περιοχής σε νέα σπίτια.
- Κύρια προϋπόθεση ήταν να διατηρηθούν τα ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά της περιοχής
- Το σχέδιο ολοκληρώθηκε με πολλές αλλαγές (λόγω της Ασιατικής κρίσης) και αποτέλεσε εμβληματικό έργο που αναπαράχθηκε και σε άλλες πόλεις

Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Amsterdam	Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου	Bicycle plan (53 δράσεις)	2017- 2022	50 εκ. ευρώ



Maps.Amsterdam.nl

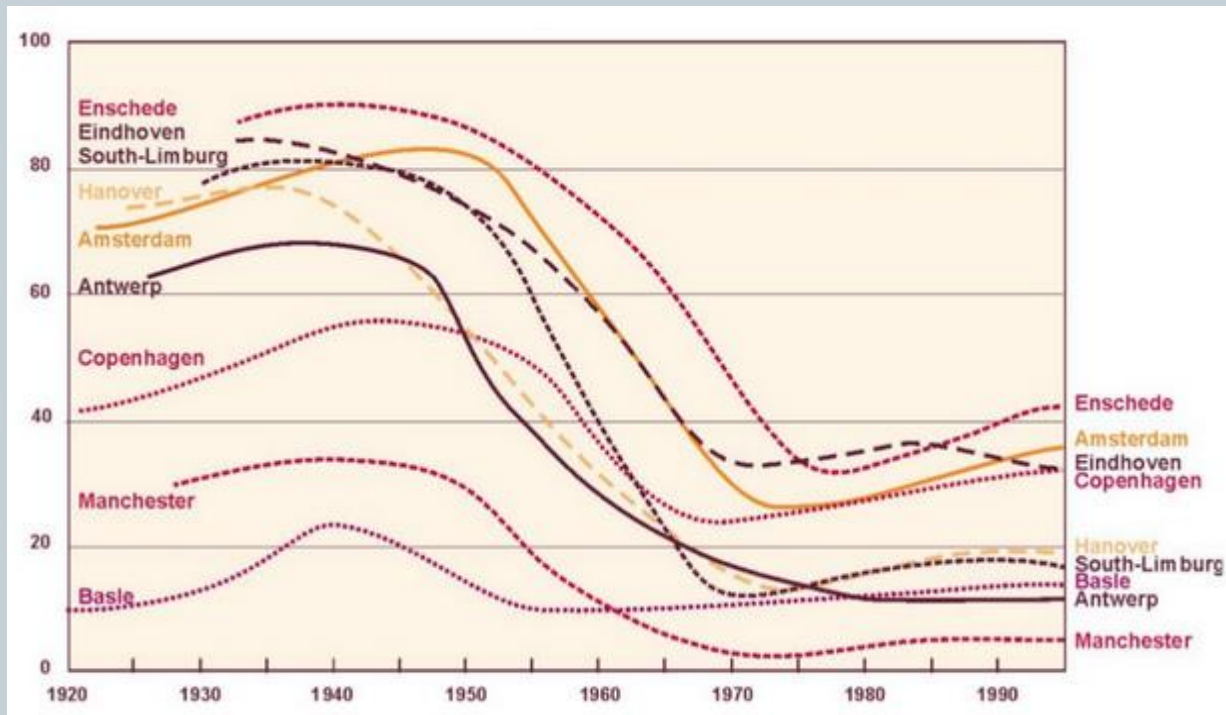
Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοποίηση



Gunn, 2018

Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Amsterdam	Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου	Bicycle plan (53 δράσεις)	2017- 2022	50 εκ. ευρώ



[Van der Zee \(2015\)](#)



Αστικές Παρεμβάσεις – Σχεδιασμός και Υλοπο

Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Amsterdam	Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου	Bicycle plan (53 δράσεις)	2017- 2022	50 εκ. ευρώ

- Οι Ολλανδικές πόλεις δεν ήταν πάντα φιλικές προς το ποδήλατο
- Η χρήση του ποδηλάτου εξαπλώθηκε λόγω της ζήτησης των πολιτών και της ανταπόκρισης των εθνικών και τοπικών αρχών στη ζήτηση
- Ο σχεδιασμός για τα ποδήλατα είναι αυτόνομος αλλά υποστηρίζεται από το σχετικό εθνικό και τοπικό σχεδιασμό.
- Κύρια στρατηγική της πόλης του Άμστερνταμ είναι η διατήρηση της προσιτότητας των σημείων ενδιαφέροντος (εμπορικά κέντρα, μουσεία κα.) ώστε να είναι δυνατή η χρήση του ποδηλάτου.

Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Barcelona	Υλοποίηση της στρατηγικής Citizen Commitment for Sustainability 2012-2022	Superblock (car-free)	2014- 2018 (Συνεχίζεται)	Τακτικός Π/Υ Δήμου



[Timeout; Energy Cities \(2018\)](#)

Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Barcelona	Υλοποίηση της στρατηγικής Citizen Commitment for Sustainability 2012-202	Superblock (car-free)	2014- 2018 (Συνεχίζεται)	Τακτικός Π/Υ Δήμου

- Η στρατηγική βιωσιμότητας της πόλης (Agenda 21 –Rio) ενσωματώθηκε στο σχέδιο βιώσιμης κινητικότητας και στο σχέδιο Πράσινων Υποδομών και Προστασίας της βιοποικιλότητας.
- Τα superblocs δημιουργήθηκαν μέσω διαβουλεύσεων και συνεχίζουν να προστίθενται περισσότερες περιοχές (αρχικά υλοποιήθηκε σε πέντε γειτονιές).
- Σε μια από τις γειτονιές η μείωση χρήσης αυτοκινήτων μειώθηκε κατά 82% και οι συγκεντρώσεις διοξειδίου του αζώτου κατά 33%.
- Στόχος είναι μέχρι το 2030 κανένας κάτοικος της Βαρκελώνης να μη μένει μακριά από 200 μέτρα από κάποια τέτοια γειτονιά
- Το έργο υποδεικνύει τις προοπτικές των μικρών και ευφύων παρεμβάσεων στο πλαίσιο ενίσχυσης της βιωσιμότητας των πόλεων

Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Tallin	Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της χρήσης αυτοκινήτου	Δωρεάν MMM	2013-	Τακτικός Π/Υ Δήμου



[Cunningham \(2021\)](#); [Searlaw \(2016\)](#)

Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Tallin	Μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της χρήσης αυτοκινήτου	Δωρεάν MMM	2013-	Τακτικός Π/Υ Δήμου

- Η δράση εγκρίθηκε μέσω δημοψηφίσματος
- Η δράση απευθύνεται σε μόνιμους κατοίκους της πρωτεύουσας.
- Η χρηματοδότηση επιτυγχάνεται μέσω των αυξημένων φόρων που προκύπτουν από την εγγραφή νέων κατοίκων ως δημοτών της πρωτεύουσας
- Οι εγγραφές νέων δημοτών αυξήθηκαν από 6 χιλ. πριν την εφαρμογή της δράσης σε 10000 μετά από αυτή. Βέβαια οι εγγραφές φαίνεται πως σταθεροποιούνται.
- Η χρήση των MMM αυξήθηκε στην αρχή κατά 6,5% και στη συνέχεια 1% για κάθε έτος
- Ταυτόχρονα αυξήθηκε και ο μέσος χρόνος ταξιδιού αυτοκινήτου κατά 31%
- Παρατηρήθηκε επίσης μείωση της χρήσης αυτοκινήτων κατά 5% αλλά και μείωση των διαδρομών που πραγματοποιούνται πεζή (40%!!!)
- Η αποτελεσματικότητα του μέτρου τελεί υπό διερεύνηση

Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Μεσογειακές Πόλεις	Μείωση υπερτουρισμού	Διάφορες		

First Venice and Barcelona: now anti-tourism marches spread across Europe

Demos in San Sebastián and crackdowns in Rome and Dubrovnik as locals vent frustration at city-breakers and cruise ships



Anti-tourism protesters in Spain chain themselves to Gaudi's iconic dragon in Barcelona as they call for a ban on new hotels to deter holidaymakers



Overtourism in Europe's historic cities sparks backlash

Angry protests from residents in popular areas force city hall officials to take action



▲ Crowds gather in Dam Square, Amsterdam. More than 19 million tourists visited the city centre in 2018. Photograph: Alamy Stock Photo

Guardian (2017); Dailymail (2018); Guardian (2020)

Παραδείγματα Παρεμβάσεων μέσω Σχεδιασμού

Πόλη	Πρόκληση	Παρέμβαση	Χρόνος Υλοποίησης	Π/Υ
Μεσογειακές Πόλεις	Μείωση υπερτουρισμού	Διάφορες		

Room with no view: Valencia wants to ban Airbnbs with the best vistas

By Hugh Morris, TRAVEL NEWS EDITOR
17 May 2018 - 12:49pm



Croatia's Adriatic gem limits number of tourists to fight overcrowding

By Reuters Staff
2 MIN READ

Last year, UNESCO warned that Dubrovnik's world heritage status was at risk due to the huge number of tourists "in regard to the sustainable carrying capacity of the city" and the management of the cruise ships pulling in.

To counter the problem, the city in 2017 introduced its "Respect The City" plan aimed at limiting the number of tourists from cruises visiting the Old Town to 4,000 at any given moment.

Venice set to introduce an entry fee and booking system for tourists

PUBLISHED MON, AUG 23 2021 9:42 AM EDT | UPDATED MON, AUG 23 2021 9:45 AM EDT

Clive Taylor
@CLIVETAYLOR



Sardinia to impose entrance fee on prized beach to tackle overcrowding

By Euronews - Updated 22/03/2023



The Telegraph (2018); Reuters (2018); Euronews (2020); CNBC (2021)

Συμπεράσματα

-52-

- Ο αστικός σχεδιασμός και οι παρεμβάσεις χαρακτηρίζονται από:
 - Αβεβαιότητα
 - Αντικρουόμενα συμφέροντα
 - Ανάγκη παραχωρήσεων
 - Επιλογές βάσει κόστους και ωφελειών
- Στο πλαίσιο αυτό η κοινωνική συναίνεση είναι ζητούμενο

Συμπεράσματα

-53-

- Ωστόσο...
- Οι πολίτες και οι αρχές δεν έχουν πλήρη γνώση του κόστους και των ωφελειών
 - Σε ερώτηση σε ιδιοκτήτες καταστημάτων στο Βερολίνο σχετικά με το ποσοστό των πελατών τους που μένουν σε ακτίνα λιγότερη του 1χλμ, η εκτίμηση κατά μέσο όρο κυμάνθηκε στο 12% (το πραγματικό ποσοστό ήταν 51%) ([Welch, 2021](#))
 - Σε ερώτηση σε ιδιοκτήτες καταστημάτων εντός εμπορικού κέντρου στο Τορόντο σχετικά με το ποσοστό των πελατών τους που επισκεπτόταν το κέντρο οδικώς, το 50% εκτίμησε το ποσοστό σε άνω του 25% (το πραγματικό ποσοστό ήταν 4%) ([Reid, 2020](#))
 - Η παραχώρηση ενός κεντρικού δρόμου στο Βερολίνο για χρήση μόνο από πεζούς αύξησε την επισκεψιμότητα της περιοχής κατά 65% μέσα σε δύο έτη ([Knoblach and Neumann, 2022](#)).

Συμπεράσματα

-54-

- Ο αστικός σχεδιασμός και οι παρεμβάσεις χαρακτηρίζονται από:
 - Αβεβαιότητα
 - Αντικρουόμενα συμφέροντα
 - Ανάγκη παραχωρήσεων
 - Επιλογής βάσει κόστους και ωφελειών
- Στο πλαίσιο αυτό η κοινωνική συναίνεση είναι ζητούμενο
- Τέλος, είναι απαραίτητη η επαρκής ανάλυση των δεδομένων και η πλήρης ενημέρωση των πολιτών

*Στο σχεδιασμό δεν ισχύει πάντα η αντιμεταθετική
ιδιότητα του πολλαπλασιασμού*

$$x*y \neq y*x$$



