



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ
ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ



ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΚΟΥΤΑΝΤΟΣ

ΚΟΝΔΥΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΔΑΜΑΝΤΙΑ 4532

ΣΑΡΑΝΤΑΥΓΑ ΑΓΓΕΛΙΚΗ 4428

ΗΡΑΚΛΕΙΟ, 2015

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ 6

ΠΕΡΙΛΗΨΗ/ABSTRACT 8/9

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Αρχές και Στόχοι του Περιβαλλοντικού Αστικού Σχεδιασμού

1.1. Τα προβλήματα του σύγχρονου αστικού περιβάλλοντος	10
1.2. Μεθοδολογία και προτάσεις του αστικού περιβαλλοντικού σχεδιασμού	12
1.2.1. Ορισμός, στόχοι και μεθοδολογία του περιβαλλοντικού σχεδιασμού	12
1.2.2. Οι προτάσεις του σύγχρονου αστικού περιβαλλοντικού σχεδιασμού	13
1.3. Πολιτικές κυκλοφοριακού σχεδιασμού	15
1.3.1. Γενικά	
1.3.2. Πολιτικής ιεράρχησης του οδικού δικτύου	15
1.3.3. Πολιτική ελέγχου της στάθμευσης	16
1.3.4. Πολιτική ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας	17
1.3.5. Πολιτική υπέρ του ποδηλάτου	
1.3.6. Πολιτική υπέρ εναλλακτικών χρήσεων του Ι.Χ.	17
1.4. Οι υπαίθριοι χώροι στον αστικό ιστό	18
Βιβλιογραφία	20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : Το Αστικό Θαλάσσιο Μέτωπο

2.1. Σύντομη Ιστορική αναδρομή	21
2.2. Η επίδραση της θέσης στη φυσιογνωμία και το κλίμα των παράκτιων πόλεων	21
2.3. Οι περιβαλλοντικές απειλές και η δράση της Ε.Ε για τις παράκτιες ζώνες	24
Βιβλιογραφία	25

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : Χωροταξικός Προγραμματισμός – Σχεδιασμός στον Ελλαδικό χώρο.

3.1. Εισαγωγικές ενδεικτικές αναφορές στην έννοια του χώρου	26
3.2. Η σημασία του χωροταξικού σχεδιασμού – προγραμματισμού	26
3.3. Χωροταξική ανασυγκρότηση και ευρωπαϊκός προσανατολισμός	27
3.4. Νέο θεσμικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού	29
3.5. Προσπάθειες ρύθμισης των χρήσεων γης στον Ελλαδικό χώρο	31
Βιβλιογραφία	31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : Βιώσιμη Ανάπτυξη

4.1. Διεύρυνση της έννοιας της Βιώσιμης Ανάπτυξης	32
4.1.1. Βιωσιμότητα ως στόχος	34
4.2. Κύριες συνιστώσες βιώσιμης ανάπτυξης	37
4.2.1. Οικονομία	37
4.2.2. Κοινωνικός Παράγοντας	39
4.2.3. Περιβάλλον	40
4.2.4. Πολιτισμός	41
4.2.5. Τεχνολογία	42
4.2.6. Ενέργεια	43
4.3. Βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών περιοχών	44
4.4. Οι πολιτικές και τα αναπτυξιακά σχέδια της Ε.Ε και η Ελλάδα	47
• 4.4.1 Η περιφέρεια της Κρήτης	49
4.5. Δείκτες αστικής βιωσιμότητας	51
Βιβλιογραφία	53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : Παράκτια συστήματα και παράγοντες υποβάθμισής τους

Εισαγωγή	54
5.1. Η οικολογία των ακτών	54
5.2. Ο οικολογικός χαρακτήρας της Μεσογείου	55
5.3. Παράκτια ζώνη: Βασικές έννοιες και ορισμοί	57
• 5.3.1. Γενικά για την παράκτια – παραθαλάσσια ζώνη	58
5.4. Κριτήρια καθορισμού παράκτιας ζώνης	60
5.5. Παράκτιες δραστηριότητες	62
5.6. Η Σημασία της ελληνικής παράκτιας ζώνης	62
5.7. Βιώσιμη Ανάπτυξη Παράκτιων Περιοχών	65
5.8. Προβλήματα στις παράκτιες περιοχές	68
• 5.8.1. Κατηγορίες επιπτώσεων από τις ανθρώπινες δραστηριότητες	69
Βιβλιογραφία	70

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : Από τη πόλη-λιμάνι στη παράκτια πόλη

6.1. Σχέση πόλης και λιμανιού	71
6.2. Σχέση παράκτιας ζώνης και πόλης	72
6.3. Τι πρέπει να περιλαμβάνει ένα αστικό θαλάσσιο μέτωπο	73
6.4. Θαλάσσιος τουρισμός και μαρίνες	76
6.5. Χωροθετικός σχεδιασμός	77
6.6. Κατηγορίες χρήσεων γης στο παράκτιο χώρο	78
6.7. Επιπτώσεις των χρήσεων γης	79
6.8. Παραδείγματα ανάπλασης αστικών παράλιων μετώπων	81
• 6.8.1. Το παράδειγμα του Σαν Φρανσίσκο	81
• 6.8.2. Το παράδειγμα της Βαρκελώνης	86
• 6.8.3. Το παράδειγμα του Μπιλμπάο	87
• 6.8.4. Το παράδειγμα του Σαρωνικού	88
Βιβλιογραφία	90

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : Παράκτιες περιοχές στην Ελλάδα

7.1. Χαρακτηριστικά, δραστηριότητες και χρήσεις γης των παράκτιων περιοχών στην Ελλάδα	91
7.2. Ιστορικές ελληνικές παράκτιες πόλεις	94
7.3. Νησιωτική Ελλάδα	96
• 7.3.1 Βασικά χαρακτηριστικά της νησιωτικής Ελλάδας	96
• 7.3.2 Βιώσιμη ολοκληρωμένη ανάπτυξη στις νησιωτικές περιοχές	97
7.4. Εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου περί παράκτιων περιοχών στην Ελλάδα	98
7.5. Διαχείριση Παράκτιων Φυσικών πόρων στην Ελλάδα	101
Βιβλιογραφία	101

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 :Ο Δήμος Ηρακλείου

8.1. Περιγραφή των φυσικογεωγραφικών χαρακτηριστικών της πόλης του Ηρακλείου και της ευρύτερης περιοχής	102
8.2. Ιστορικά στοιχεία	105
8.3. Χωροταξικό και ιστορικό πλαίσιο εξέλιξης της πόλης	106
8.4. Λειτουργική συγκρότηση της πόλης σε σχέση με τη παράκτια	107
Βιβλιογραφία	109

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 : ΤΟ ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

9.1. Εισαγωγή	110
9.2. Το παραθαλάσσιο μέτωπο της πόλης	111
• 9.2.1 Η σημερινή πραγματικότητα	113
9.3. Περιβαλλοντικά προβλήματα της περιοχής	115
Βιβλιογραφία	116

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 : ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

10.1. Εισαγωγή	117
10.2. Μελέτη ανάπλασης παραλιακού μετώπου	118
10.3. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΤΗΣ ΠΑΛΙΑΣ ΠΟΛΗΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ, ΚΡΗΤΗ, ΕΛΛΑΔΑ – (EUROPAN 4) – Α ΦΑΣΗ	120
• 10.3.1 Ο χώρος της παλιάς λαχαναγοράς	122
• 10.3.2. Ο χώρος της παλαιάς Ηλεκτρικής	125
• 10.3.3 Περιοχή Καράβολα	126
• 10.3.4 Ι.Ν.Αγίου Πέτρου	128
10.4. Μελέτες του δήμου για την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου από τον Καράβολα ως το Παγκρήτιο στάδιο	129
• 10.4.1 Εικόνες της περιοχής πριν αρχίσει η ανάπλαση	130
• 10.4.2 Εικόνες της περιοχής μετά την ανάπλαση	132
10.5. Βραβείο στο Ηράκλειο για το παραλιακό του μέτωπο	136
10.6. Συμπεράσματα	136
Βιβλιογραφία	137

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αναμφισβήτητα ένα από τα πεδία στα οποία εμφανίζονται οι πλέον έντονες πιέσεις τόσο σε αστικό όσο και σε εξωαστικό επίπεδο αναφορικά με το φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον είναι η ζώνη επαφής της στεριάς με την θάλασσα που συνιστά τον παράκτιο χώρο. Το αυξημένο ενδιαφέρον σε σχέση με την συγκεκριμένη ζώνη τείνει να αντανακλάται καθαρά όχι μόνο στην εικόνα και τον χαρακτήρα του τοπίου της αλλά και στις σχετικές αξίες των ακινήτων της. Είτε για πρακτικούς και συγκεκριμένους, όπως η μεταφορική ικανότητα της θάλασσας ή απλά η δροσιά της απογευματινής αύρας, είτε για βαθύτερους θεωρητικούς λόγους που σχετίζονται με την απεραντοσύνη και τα συναισθήματα που προκαλεί, η θάλασσα παρουσιάζει μεγάλη ελκτική ικανότητα που δεν συγκρίνεται εύκολα με άλλα αντίστοιχα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος (Παπανικολάου και Σακελλαρίδου, 1993). Καθώς μάλιστα είναι ιδιαίτερα δύσκολο να αναπτυχθούν μέσα στη θάλασσα υποδομές ικανές να αναλάβουν και να στηρίξουν σε σταθερή βάση τις ανθρώπινες δραστηριότητες, οι τελευταίες τείνουν να συνωστιζονται στον παράκτιο χώρο.

Για τους παραπάνω λόγους, η παράκτια ζώνη έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον των ειδικών και έχει αναδειχθεί σε αυτοτελές πεδίο έρευνας και πολιτικής (Κιουσόπουλος, 2008). Ένα κρίσιμο ζήτημα που τίγεται είναι η διευθέτηση των συγκρούσεων των χρήσεων γης και ιδίως των περιπτώσεων στις οποίες οι δυναμικότερες χρήσεις, όπως ο τουρισμός, το εμπόριο, συχνά και η αναψυχή, απειλούν να παραγκωνίσουν τις ασθενέστερες αλλά όμως απαραίτητες χρήσεις όπως την γεωργία αλλά και τις ιδιαίτερες ποιότητες του εξωαστικού χώρου που αδυνατούν να αμυνθούν, όπως είναι η βιοποικιλότητα και το τοπίο. Άλλες προσεγγίσεις άπτονται ζητημάτων βέλτιστης μορφολογικής εκμετάλλευσης των δυνατοτήτων που προσφέρει η γειτνίαση με το υγρό στοιχείο, αντιμετώπισης προβλημάτων περιβαλλοντικού χαρακτήρα από την συχνά άναρχη δόμηση και τον αυξημένο κίνδυνο για ρύπανση αλλά και νομικής φύσεως ζητημάτων όπως είναι ο χαρακτήρας του αιγιαλού και η εξασφάλιση απρόσκοπτων συνδέσεων με την θάλασσα. Η ειδική βαρύτητα του αντικειμένου οδήγησε στην επεξεργασία συγκεκριμένων πολιτικών τόσο σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο και σε εθνικό επίπεδο για την ορθολογική διαχείριση του χώρου και την διασφάλιση του χαρακτήρα του.

Αναφορικά με τον εντός των πόλεων παράκτιο χώρο, η κατάσταση παρουσιάζεται συνήθως περισσότερο πολύπλοκη. Η εμπειρία δείχνει ότι η ζώνη αυτή δεν συγκεντρώνει μόνο τις προφανείς χρήσεις γης της κατοικίας, ιδίως με παραθεριστικό χαρακτήρα, των λιμενικών εγκαταστάσεων, και της αναψυχής με την μορφή αλсуλλίων, περιπάτων και λοιπών συναφών δραστηριοτήτων καθώς συχνά,

όταν το ανάγλυφο το επιτρέπει, παρατηρείται ανάπτυξη χρήσεων εμπορίου, αθλητισμού αλλά και βιομηχανίας - βιοτεχνίας και αποθηκών. Οι τελευταίες μάλιστα στις περισσότερες περιπτώσεις οφείλουν την ύπαρξη τους στην γειτνίασή τους με τις παρακείμενες μεταφορικές υποδομές, όπως λιμάνια, σιδηροδρομικοί σταθμοί κλπ (Hoyle, 1994).

Με την φυσιολογική εξέλιξη των δραστηριοτήτων που διεξάγονται στις πόλεις, είναι συχνό το φαινόμενο της υποβάθμισης εκτεταμένων περιοχών βιομηχανικών και αποθηκευτικών χρήσεων, οι οποίες μάλιστα συχνά αναπτύχθηκαν σε συνδυασμό με τις υφιστάμενες μεταφορικές υποδομές και βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με την θάλασσα. Μετά την αρχική περίοδο ακμής και παρά τις προσπάθειες για εκσυγχρονισμό, ένα σημαντικό ποσοστό των κτιριακών αυτών εγκαταστάσεων αναγκαστικά απαξιώθηκε είτε λόγω φυσιολογικής φθοράς είτε λόγω του παρωχημένου χαρακτήρα των δραστηριοτήτων που στέγαζε. Το φαινόμενο αυτό όχι μόνο δημιουργεί περιοχές με έντονα τα χαρακτηριστικά της οικονομικής, περιβαλλοντικής και αισθητικής παρακμής αλλά στην περίπτωση των παραλιακών μετώπων, στερεί την δυνατότητα της πόλης να εκμεταλλευτεί τα φυσιολογικά της πλεονεκτήματα όπως είναι η σχέση της με το υδάτινο στοιχείο.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η εργασία αυτή επικεντρώνεται στην ανάλυση διαμόρφωσης και αξιοποίησης ενός παραλιακού μετώπου και συγκεκριμένα του παραλιακού μετώπου της πόλης του Ηρακλείου. Στόχος της εργασίας είναι να ερευνηθεί τις γενικές κατευθύνσεις, πολιτικές, οικονομικές, που εμπεριέχονται στην ανάπλαση και αξιοποίηση του παραλιακού μετώπου στις σύγχρονες συνθήκες, το γενικότερο πλαίσιο δηλαδή στο οποίο κινούνται αυτές, σε σχέση με την ανάπτυξη της ίδιας της πόλης. Μιας ανάπλασης μέσα από μία σειρά μελετών στόχοι των οποίων, σύμφωνα με τους εμπλεκόμενους φορείς, είναι η επανασύνδεση, το άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα, η αναβάθμιση της περιοχής, η συμβολή στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης του Ηρακλείου. Στην πραγματικότητα όμως είναι επιχειρηματική εκμετάλλευση της περιοχής. Στόχος της εργασίας λοιπόν είναι να εστιάσει, να αναλύσει το αποτέλεσμα της ανάπλασης, πολεοδομικά, αρχιτεκτονικά, αισθητικά.

Η δομή της εργασίας είναι επαγωγική. Στο αρχικό μέρος εμφανίζονται οι διεθνείς συνθήκες που διαμόρφωσαν την έννοια της βιωσιμότητας, στην συνέχεια έχουμε την ένταξη του όρου στους πολιτικούς στόχους της Ε.Ε και ειδικότερα η εφαρμογή των βιώσιμων στόχων στην Ελλάδα και πιο συγκεκριμένα στο Ηράκλειο Κρήτης. Στα επόμενα κεφάλαια διερευνώνται όλοι εκείνοι οι παράγοντες ανάπτυξης του Δήμου Ηρακλείου, με σκοπό να εντοπιστούν τα στοιχεία εκείνα που δυνητικά επρόκειτο να διαμορφώσουν σε πολύ μεγάλο και σημαντικό βαθμό την αειφόρα της συγκεκριμένης περιοχής.

ABSTRACT

This paper focuses on configuration analysis and implementation of a coastal front and in particular the coastal front of the city of Heraklion. The purpose of the study is to investigate the guidelines, both political and economic, involved in the regeneration and development of the coastal front in modern conditions, namely the context in which they are moving in relation to the development of the city itself. A regeneration through a series of studies whose goals, according to stakeholders, is the city opening to the sea, upgrading the region, contributing to the economic development of the city of Heraklion. In reality, however, it is a business operation in the region. The purpose of this paper is therefore to focus, analyze the result of redevelopment, town planning, architectural and aesthetic.

The structure of work is inductive. The first part shows the international conditions that shaped the concept of sustainability, then we have the introduction of the term policy objectives of the EU and in particular the implementation of viable targets in Greece and more specifically in Heraklion Crete. In the following chapters we investigated all of those growth factors of the Municipality of Heraklion, in order to identify those elements that potentially were to form a very large and significantly the sustainable of the area.

Κεφάλαιο 1: Αρχές και Στόχοι του Περιβαλλοντικού Αστικού Σχεδιασμού

1.1 Τα προβλήματα του σύγχρονου αστικού περιβάλλοντος

Η πόλη αποτελεί το χώρο όπου ο άνθρωπος καλείται να διεκπεραιώσει τις καθημερινές του λειτουργίες- κατοικία, εργασία, αναψυχή, κυκλοφορία. Όμως, με τη μέγιστη ανθρώπινη παρέμβαση βασισμένη στη σύγχρονη τεχνολογία και στα πρότυπα της καταναλωτικής κοινωνίας, η σύγχρονη πόλη συμπυκνώνει εγκαταστάσεις και δραστηριότητες σε τέτοιο βαθμό που στην πλειονότητα των περιπτώσεων έχει ξεπεραστεί η φέρουσα ικανότητα των περιοχών που κατέλαβε. Σαν αποτέλεσμα δεν εξασφαλίζεται η σωστή και πλήρης λειτουργία του οικοσυστήματος και κατά συνέπεια υποβαθμίζεται ραγδαία η ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Ο ρόλος των μεγάλων αστικών συγκροτημάτων είναι ένα ζήτημα που απασχολεί όλο και περισσότερο τον επιστημονικό κόσμο. Η εξ ορισμού σύνδεση της ανάπτυξης με την αλόγιστη κατανάλωση φυσικών πόρων και την καταστροφή του φυσικού περιβάλλοντος μέσω της καταπάτησης της γης και της ρύπανσης, μόλις τις τελευταίες δεκαετίες έχει γίνει κατακριτέα μετά τη γιγάντια συσσώρευση των αστικών απορριμμάτων και την εμφανή μείωση των φυσικών πόρων, όπως το ορυκτό πετρέλαιο και το πόσιμο νερό. Από τη Συνδιάσκεψη της Στοκχόλμης για το Ανθρώπινο Περιβάλλον (1972) έως την Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών στο Ρίο ντε Τζανέιρο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη είκοσι χρόνια μετά (1992), τη Χάρτα του Aalborg (1994), την Νέα Χάρτα των Αθηνών (1998) και την Συνθήκη του Άμστερνταμ (1999) έχουν γίνει μεγάλα βήματα προς τον επαναπροσδιορισμό της ανάπτυξης και την υλοποίηση του στόχου της αυτοσυντηρούμενης ή αιεφόρου ανάπτυξης, όπως αυτή ορίζεται στην έκθεση Brundtland (1987): «η ανάπτυξη η οποία ανταποκρίνεται στις ανάγκες του παρόντος χωρίς να περιορίζει τη δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες».

Παρ' όλες τις προσπάθειες περιορισμού της επιβάρυνσης που υπόκειται το φυσικό περιβάλλον, τα προβλήματα του σύγχρονου αστικού χώρου παραμένουν πολλά και είναι τόσο τεχνικά όσο και κοινωνικά .

Η ανισομερής ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα, ο αποκλεισμός της πρωτογενούς παραγωγής μακριά από τα όρια των αστικών συγκροτημάτων και η υπέρμετρη διόγκωση του ιστού, που επεκτείνεται μέχρι και τις ημέρες μας προς κάθε πιθανή και δυνατή κατεύθυνση καταπατώντας την ελεύθερη γή της ενδοχώρας του, αναγκάζουν την σύγχρονη πόλη να καταναλώνει μεγάλες ποσότητες πρώτων υλών που παράγονται εκτός των ορίων της. Αντιστρόφως, το σύστημα της πόλης αδυνατεί πλέον να διαχειριστεί την ποσότητα των παραγόμενων υγρών και στερεών απορριμμάτων και οργανικών λυμάτων, με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται αδίκως περιοχές που στην πραγματικότητα θα μπορούσαν να αποτελέσουν πρότυπα ανεξάρτητου ανθρώπινου οικοσυστήματος και να μολύνονται συχνά ανεπιστρεπτί οι φυσικοί αποδέκτες. Οι σύγχρονες πόλεις εμφανίζουν υψηλό «οικολογικό βήμα», δηλαδή η έκταση γης που απαιτείται για να συντηρεί το δεδομένο πληθυσμό σε

κατανάλωση πόρων και διάθεση αποβλήτων είναι πολλαπλάσια από την επιφάνεια της αντίστοιχης πόλης³. Το μοντέλο του κυκλικού οικοσυστήματος ακυρώνεται και σταδιακά η κατανάλωση μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων διογκώνεται αλόγιστα και υπέρμετρα, με βασικότερη απειλή τη μελλοντική ανεπάρκεια του νερού που αρχικά θα πλήξει τη γεωργία και στην συνέχεια την τροφοδοσία των αστικών κέντρων⁴. Ο ρόλος του φυσικού περιβάλλοντος ως βασικής συνιστώσας του οικοσυστήματος έχει υποβαθμιστεί και σε πολλές περιπτώσεις ακυρωθεί. Η πυκνή και συχνά άναρχη δόμηση, ακόμη και στις περιπτώσεις που υπάρχει σχεδιασμός και νομοθεσία, δεν συνοδεύτηκε από την αντίστοιχη διάταξη ελεύθερων χώρων μέσα στον ιστό, με αποτέλεσμα σε πολλές περιοχές να επικρατεί η εικόνα της τσιμεντούπολης με εκτεταμένες αδιαπέραστες σκληρές επιστρώσεις και η ισοπεδωτική ομοιομορφία ως αποτέλεσμα της διεθνοποίησης της αρχιτεκτονικής αισθητικής⁵.

Το κυκλοφοριακό αποτελεί βασικό πρόβλημα των περισσότερων αστικών κέντρων. Όσο μεγαλώνουν οι πόλεις αναζητώντας καλύτερες συνθήκες ζωής στα προάστια, τόσο διασκορπίζονται η κατοικία, η εργασία και οι χώροι αναψυχής μεγεθύνοντας ανάλογα τις ροές μεταφορών ανθρώπων και αγαθών και τους χρόνους μετακίνησης. Η αυξημένη κινητικότητα και η αλματώδης αύξηση των κινούμενων στην πόλη οχημάτων καθιστά το υπάρχον οδικό δίκτυο ανεπαρκές, αφού η συγκεκριμένη «παροχή» αυτοκινήτων για την οποία σχεδιάστηκε έχει ξεπεραστεί. Σε συνδυασμό με την έλλειψη χώρων στάθμευσης τα αυτοκίνητα κατ'επανάληψη καταπατούν κοινόχρηστους χώρους και επικρατούν στην εικόνα του αστικού περιβάλλοντος.

Δεν θα μπορούσε να μην αναφερθεί η ρύπανση της ατμόσφαιρας, των εδαφών, του υδροφόρου ορίζοντα και των υδάτινων αποδεκτών, που προκαλούν η υπέρ συγκέντρωση πληθυσμού και βιομηχανικών δραστηριοτήτων και τα προβλήματα πολεοδομικής οργάνωσης και λειτουργίας σε συνδυασμό με την δυσμενή μετεωρολογία (με συνέπειες την κατανάλωση ενέργειας και υλών, παραγωγή αποβλήτων, αύξηση οχημάτων και εκλυόμενων ρύπων). Στον κοινωνικό τομέα, παρόλο που τα πολλαπλά περιβαλλοντικά προβλήματα της πόλης φαίνεται να σημαίνουν ότι είναι πρακτικά αβίωτη, τα σύγχρονα μητροπολιτικά κέντρα ως φορείς πολυποικίλων εργασιακών ευκαιριών συνεχίζουν στην ιστορική τους πορεία να προσελκύουν οικονομικούς μετανάστες, τόσο από το εσωτερικό της χώρας όσο και άλλων εθνικοτήτων. Όμως, η υπέρ συγκέντρωση πληθυσμού, η διαφορετικότητα στην ουσία, μετατρέπουν το όνειρο της μεγαλούπολης σε εφιάλη ανεργίας, υποαπασχόλησης, ανασφάλειας, αστικής βίας και κοινωνικού αποκλεισμού. Στην βελτίωση της κατάστασης αυτής καλείται να συμβάλει ο περιβαλλοντικός βιοκλιματικός σχεδιασμός, με βασικούς άξονες προς την αειφόρο πόλη⁶:

- Την χρήση ανανεώσιμης ενέργειας και την εμφανή αύξηση της ενεργειακής αποτελεσματικότητας
- Την ανακύκλωση και την ξανά χρησιμοποίηση των υλικών
- Την παραγωγή τροφής μέσα στα όρια της πόλης
- Την παύση της εμπορικής, ψυχαγωγικής και επιχειρηματικής ανάπτυξης στα όρια της πόλης, ώστε να προστατευτεί η αστική ζώνη και να διατηρηθούν οι θέσεις εργασίας εντός των ορίων της πόλης.

Χωρίς να επιχειρείται η πλήρης ανάλυση του θέματος «πόλη», όπου μπλέκονται κοινωνικοί, οικονομικοί, πολιτισμικοί και άλλοι παράγοντες, ο σχεδιασμός και οι επεμβάσεις με περιβαλλοντικά κριτήρια αποτελούν σήμερα την αναγκαία συνθήκη για την διαμόρφωση βιώσιμου περιβάλλοντος στο εσωτερικό των πόλεων.

1.2.Μεθοδολογία και προτάσεις του αστικού περιβαλλοντικού σχεδιασμού

1.2.1 Ορισμός, στόχοι και μεθοδολογία του περιβαλλοντικού σχεδιασμού

Ο βιοκλιματικός ή περιβαλλοντικός σχεδιασμός είναι η προσπάθεια του ανθρώπου να σχεδιάσει το ανθρωπογενές περιβάλλον με τέτοιο τρόπο ώστε το έργο του να αξιοποιεί τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής (κλίμα, τοπιογραφία, υλικά κλπ) και να συμβιώνει αρμονικά με το φυσικό περιβάλλον προστατεύοντάς το από την υποβάθμιση. Ο αστικός περιβαλλοντικός σχεδιασμός εστιάζεται στο χώρο της πόλης και ως κλάδος του πολεοδομικού σχεδιασμού αενάως προσπαθεί για την βελτίωση του υλικού πλαισίου της ζωής μέσα στο τεχνητό τοπίο της πόλης. Στοχεύει αντίστοιχα:

1. Στην λελογισμένη χρήση και μείωση της κατανάλωσης φυσικών πόρων που απαιτείται για την λειτουργία του τεχνητού χώρου, που επιτυγχάνεται ανάμεσα σε άλλα με:

- Το βιοκλιματικό σχεδιασμό των κτιριακών κελυφών
- Την κατάλληλη επιλογή και διαμόρφωση των υπαίθριων χώρων μέσα στον αστικό ιστό
- Την χρήση ανακυκλώσιμων πόρων, όπως τι επεξεργασμένο νερό, ή ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, όπως η ηλιακή
- Την ανακύκλωση των απορριμμάτων

2. Και στην ενίσχυση της λειτουργίας της φύσης μέσα στο οικοσύστημα της πόλης με :

- Τη διευκόλυνση των κινήσεων των ανέμων
- Την διατήρηση ή αποκατάσταση του φυσικού εδάφους
- Την διευκόλυνση της φυσικής απορροής των νερών
- Την εξασφάλιση της βιοποικιλότητας

Ο αστικός περιβαλλοντικός σχεδιασμός επεμβαίνει κατά κύριο λόγο σε δύο κατηγορίες χώρων:

- Τον δρόμο και τον συνδεδεμένο με αυτόν δημόσιο υπαίθριο χώρο.
- Το οικοδομικό τετράγωνο, με τα κτίρια και τους ιδιωτικούς ή κοινόχρηστους χώρους.

Οι χώροι αυτοί μελετούνται ως προς την λειτουργία τους, τις χρήσεις που φιλοξενούν ή εξυπηρετούν και τις υποδομές που υποστηρίζουν την οργάνωση του συστήματος. Ειδικότερα, γίνονται μελέτες καταγραφής, αποτύπωσης, ανάλυσης και αξιολόγησης στους παρακάτω τομείς :

1. Στις χρήσεις γης που φιλοξενούνται τόσο στα κτίσματα όσο και στις ανοικτές εκτάσεις
2. Στο κτιριακό δυναμικό με ιδιαίτερη αναφορά
 - Στην παλαιότητα και την ιστορική αξία κάποιων κτιρίων
 - Στον όγκο τους και την επίδρασή τους στο κλίμα περιοχής (σκιασμός, εμπόδιση ανέμων)
 - Στα πλάτη των δρόμων
 - Στην ύπαρξη αδόμητων οικοπέδων
 - Στην ιστορική εξέλιξη της περιοχής
3. Στις υποδομές, δηλαδή τις κατασκευές που υποστηρίζουν την απρόσκοπτη λειτουργία του συστήματος και διαχειρίζονται τις εισροές και τις εκροές του (ενέργεια, νερό, αγαθά, κυκλοφορία, κεφάλαιο, άνθρωποι, απόβλητα/εκπομπές)
4. Στο δίκτυο των μετακινήσεων με αναφορά στις ροές ανθρώπων και αγαθών, στο οδικό δίκτυο, στα μέσα μεταφοράς
5. Στους υπαίθριους χώρους

1.2.2. Οι προτάσεις του σύγχρονου αστικού περιβαλλοντικού σχεδιασμού

Σε κάθε έναν από τους παραπάνω τομείς, ο σύγχρονος περιβαλλοντικός σχεδιασμός δίνει κατευθύνσεις προς την επίτευξη της αειφόρου πόλης.

1. Χρήσεις γης :

Σε αντίθεση με την αραιά δομημένη πόλη που προωθούσαν οι πολεοδόμοι των αρχών του 20ου αιώνα- η οποία πιστεύεται ότι ευθύνεται σε μεγάλο βαθμό για τα προβλήματα ρύπανσης- οι σύγχρονες τάσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού υποστηρίζουν την «συνεκτική πόλη» που σημαίνει¹⁰:

- Να εξυπηρετούνται οι βασικές λειτουργίες των κατοίκων σε ακτίνα πεζή μετακίνησης (εμπόριο, υπηρεσίες, εκπαίδευση, πρόνοια, αναψυχή, άθληση).
- Η εργασία κοντά στην κατοικία σημαίνει μείωση των αποστάσεων των καθημερινών μετακινήσεων.
- Δραστικό περιορισμό των επεκτάσεων στις πόλεις και συνοδευτικές πολιτικές ανάπλασης πυκνοδομημένων βιομηχανικών περιοχών και στρατιωτικών εγκαταστάσεων.
- Επιλεκτικές αυξήσεις πυκνοτήτων στο πλαίσιο υλοποίησης ολοκληρωμένων προγραμμάτων ανάπλασης και περιβαλλοντικής αναβάθμισης.
- Συγκέντρωση χρήσεων σε συνάρτηση με τη γεωγραφία των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας και ποδηλατοδρόμων ώστε να αξιοποιούνται οι υπάρχουσες γραμμές και οι κοινόχρηστες λειτουργίες.

Η συνεκτική πόλη βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση επειδή διαθέτει όρια, καταναλώνει λιγότερο χώρο και μπορεί να παρέχει πυκνά συγκοινωνιακά δίκτυα. Η δημόσια συγκοινωνία γίνεται πλέον ανταγωνιστική ως προς το ιδιωτικό αυτοκίνητο, ενώ ένα μέρος των μετακινήσεων μπορεί να γίνεται με ποδήλατο ή πεζή. Προϋπόθεση όμως για την επιτυχία της είναι η απαλλαγή του κατοίκου από όλα εκείνα τα προβλήματα που τον εξωθούν να αναζητά καλύτερες συνθήκες ζωής και

να εγκαθίσταται στα προάστια, όπως η ρύπανση του αέρα και ο θόρυβος, η έλλειψη πρασίνου και ανοιχτών χώρων κλπ.

2. Κτιριακό δυναμικό :

Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός προωθεί την διατήρηση κτισμάτων με ιστορική ή άλλη αξία και διατηρεί την ιστορική μνήμη του κάθε τόπου. Βέβαια, αυτό δεν αποτελεί απαραίτητο κανόνα σε όλες τις περιπτώσεις κτισμάτων, εφόσον αποδεικνύεται ότι τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα μιας κατεδάφισης είναι μεγαλύτερα από αυτά της διατήρησης του κτιριακού όγκου.

3. Υποδομές απορροής :

- Το δίκτυο απορροής διαχειρίζεται το βρόχινο νερό με συνδυασμό επιφανειακής απορροής ή υπόγειων καναλιών στην περίπτωση που η πόλη διαθέτει το επιθυμητό διαχωριστικό αποχετευτικό δίκτυο.
- Το δίκτυο συλλογής και διάθεσης απορριμμάτων επικεντρώνεται στο διαχωρισμό τους σε κατηγορίες από τους κατοίκους σε ξεχωριστούς κάδους με στόχο την ανακύκλωση τους.
- Τα δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης ασθενών και ισχυρών ρευμάτων κλπ, στις μέρες μας προσανατολίζονται σε επιλογές όπως η ευελιξία και η επεκτασιμότητα, ο βιολογικός καθαρισμός των λυμάτων και η χρήση της ηλιακής ενέργειας για φωτοβολταϊκά συστήματα ή της αιολικής για ανεμογεννήτριες.

4. Μετακινήσεις :

Αναγνωρίζοντας τα προβλήματα που προκαλούν τα υπεράριθμα οχήματα στον αστικό χώρο (όχληση, ρύπανση, ανεπάρκεια χώρων στάθμευσης) γίνεται προσπάθεια:

- Μείωσης των μετακινήσεων με το ιδιωτικό αυτοκίνητο μέσω του σωστού σχεδιασμού λειτουργίας των μέσων μαζικής μεταφοράς και της μίξης των χρήσεων σε τοπικά κέντρα.
- Ενίσχυσης της πεζής μετακίνησης και της μετακίνησης με ποδήλατο με κατάλληλες διαμορφώσεις ποδηλατοδρόμων.
- Ανασχεδιασμού του οδικού δικτύου με ιεράρχηση οδών (είσοδοι- έξοδοι).
- Επίλυσης του προβλήματος της στάθμευσης με διερεύνηση εναλλακτικών για τον καθορισμό νέων χώρων (κενά οικοπέδα, ισόγεια ή υπόγεια κτιρίων, κτίρια γκαράζ).
- Φιλικού προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο σχεδιασμού των παρά των δρόμων εκτάσεων με κατάλληλα υλικά, φύτευση και αστικό εξοπλισμό.

5. Υπαίθριοι Χώροι :

Οι υπαίθριοι χώροι αποτελούν αναπόσπαστο και αναντικατάστατο κομμάτι του αστικού χώρου που στοχεύει να λειτουργεί ως φυσικό οικοσύστημα. Στο σύγχρονο κόσμο που κρατά πλέον, συνειδητά ή από αναγκαιότητα, μια οικολογική στάση¹¹

σεβασμού και αποδοχής απέναντι στο φυσικό περιβάλλον, οι ανοικτοί χώροι αποτελούν τον τομέα του περιβαλλοντικού σχεδιασμού που ευαισθητοποιεί περισσότερο τον κάτοικο της πόλης και του προσφέρει τα πιο αντιληπτά οφέλη.

Στην αειφόρο πόλη οι υπαίθριοι χώροι πρέπει να αποτελούν δίκτυο, πρέπει δηλαδή να διατάσσονται με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέπουν την μετάβαση από τους μεγάλους χώρους πράσινου μέχρι τις πρασιές και τις εσωτερικές αυλές των οικοδομικών τετραγώνων περνώντας από πάρκα, πλατείες, πεζοδρόμους και αρχαιολογικούς χώρους.

Στο δίκτυο αυτό εντάσσονται και οι περίβολοι των δημοσίων κτιρίων απαλλαγμένοι από περιφράξεις και απαγορευτικά σήματα. Σε περίπτωση ασυνέχειας του δικτύου, η αειφόρος λογική προωθεί την απαλοτρίωση εκτάσεων ή την κατεδάφιση κτισμάτων¹².

1.3. Πολιτικές κυκλοφοριακού σχεδιασμού

1.3.1. Γενικά

Η πόλη είναι ένα τοπίο έντονων ανταλλαγών, δραστηριοτήτων και επικοινωνίας. Όσο πιο πλούσιες είναι οι επικοινωνίες που αναπτύσσονται επάνω της, τόσο πιο ζωντανή είναι.

Στην πόλη του Λος Άντζελες στην δεκαετία του 1930 οι επιφάνειες για την κυκλοφορία παντός τύπου ανέρχονταν στο 1/3 της αστικής έκτασης. Στη δεκαετία του 1960 οι επιφάνειες αυτές έφτασαν στα 2/3 της επιφάνειας της πόλης. Δηλαδή, όλες οι υπόλοιπες λειτουργίες της πόλης (κατοικία, παραγωγή, υπηρεσίες, ακόμα και πράσινο) περιορίστηκαν στο 1/3 της συνολικής επιφάνειας.

Γίνεται φανερό ότι, ενώ αρχικά οι διαδρομές χαράσσονταν για να εξυπηρετήσουν τις ανθρώπινες δραστηριότητες, τα τελευταία χρόνια η πόλη σχεδιάζεται για να φέρει τον φόρτο των οχημάτων που φιλοξενεί.

Σήμερα, η αξία της πόλης ως πολιτικού- κοινωνικού οργανισμού πλέον αναγνωρίζεται και ο σχεδιασμός στρέφεται προς πολιτικές που θα εξασφαλίζουν ήπιες κυκλοφοριακές συνθήκες στις περιοχές κατοικίας και σε δρόμους με χρήσεις περιορισμένης περιβαλλοντικής αντοχής αποκαθιστώντας τη συνέχεια του αστικού ιστού και την ενότητα της πόλης¹³.

1.3.2. Πολιτικής ιεράρχησης του οδικού δικτύου

Κάθε μετακίνηση έχει μια αφετηρία και έναν προορισμό. Το αυτοκίνητο στο επίπεδο της γειτονιάς είναι ανεκτό μόνο εφόσον βρίσκεται στο ένα άκρο της διαδρομής του.

Οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας εφαρμόζονται στις περιπτώσεις τοπικών δρόμων και αδιεξόδων ικανού πλάτους, όπου η κυκλοφορία των αυτοκινήτων είναι μικρή. Είναι κατάλληλοι για περιοχές χαμηλής έως μέσης πυκνότητας, με μειωμένες απαιτήσεις σε αριθμό θέσεων στάθμευσης στο δημόσιο χώρο εξασφαλίζοντας ικανοποιητικές συνθήκες για την κίνηση ή την στάση των πεζών¹⁴.

Η βασική φιλοσοφία σχεδιασμού των δρόμων ήπιας κυκλοφορίας ή αλλιώς των πεζοδρόμων είναι η κατάργηση του υψομετρικού διαχωρισμού πεζοδρομίου-οδοστρώματος και των ευθυγράμμων μεταξύ τους ορίων. Ο χώρος από ρυμοτομική

σε ρυμοτομική γραμμή γίνεται πιο μεγάλος και η λωρίδα κυκλοφορίας των οχημάτων μπορεί ευκολότερα να αποκτήσει τεθλασμένη χάραξη. Οι θέσεις στάθμευσης χωροθετούνται πιο ελεύθερα και χρησιμοποιούνται ως εμπόδια στην ευθεία και κατά συνέπεια ταχεία κίνηση του αυτοκινήτου. Οι χώροι στάσης, χώροι παιχνιδιού, διατάσσονται επίσης με μια οργανωμένη ελευθερία και σηματοδοτούνται με διαφορετικά υλικά. Η προτεραιότητα στην κίνηση του πεζού γίνεται σαφής ήδη από τα δύο άκρα του δρόμου- πεζοδρόμου στα σημεία συμβολής με άλλες οδούς όπου δημιουργείται μικρή βαθμίδα ή διόγκωση του καταστρώματος.

Η προστασία της γειτονιάς επιτυγχάνεται με την επιστράτευση ενός γειτονικού δρόμου ίδιου προσανατολισμού ως δέκτη των μεγάλων ροών, πάντα βέβαια με τις κατάλληλες ρυθμίσεις, όπως είναι η σταθερότητα των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών του και η εξασφάλιση της ταχύτερης για το αυτοκίνητο κίνησης στον δακτύλιο αυτόν από ότι στους δρόμους του εσωτερικού αστικού ιστού. Στον στόχο αυτόν συμβάλλει ο σχεδιασμός των δρόμων της γειτονιάς με διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, μονοδρομήσεις, τεθλασμένες χαράξεις.

Το οδικό δίκτυο του αστικού χώρου πρέπει να κατηγοριοποιείται σε δακτυλίους διαφορετικής χωρητικότητας που να αγκαλιάζουν από την ενότητα της γειτονιάς έως μεγαλύτερες ενότητες της πόλης. Οι διαφορετικές βαθμίδες δακτυλίων συγκροτούν την ιεράρχηση του οδικού δικτύου που εξασφαλίζει αποδεκτές συνθήκες περιβάλλοντος αποτρέποντας τις ανεπιθύμητες για κάθε ενότητα διαμπερείς ροές. Με κατάλληλη διαμόρφωση των διασταυρώσεων γίνεται εμφανές προς ποια κατεύθυνση είναι επιθυμητή η εξέλιξη της ροής και προς ποια είναι ανεκτή έως απαγορευμένη.

Στα πλαίσια του συνεπούς πολεοδομικού σχεδιασμού, οι βαθμίδες αυτές πρέπει να βρίσκονται σε αρμονική σχέση με τις λειτουργικές και κυκλοφοριακές απαιτήσεις του παρόδιου χώρου¹⁵. Η κάθε βαθμίδα- για τις οποίες στα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των ελληνικών πόλεων χρησιμοποιούνται οι όροι Ελεύθερη λεωφόρος, Αρτηρία, Συλλεκτήρια οδός, Οδός εξυπηρέτησης- οφείλει να έχει σταθερά κυκλοφορικά και κατασκευαστικά χαρακτηριστικά με διαρκή έλεγχο των τριών στοιχείων που λαμβάνουν μέρος στη διαμόρφωση του οδικού δικτύου: της οδού, της παρόδιας χρήσης και της ευρύτερης οικιστικής περιοχής, ώστε να κρατηθούν στα επιθυμητά όρια.

1.3.3. Πολιτική ελέγχου της στάθμευσης

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός ασχολείται με το αυτοκίνητο είτε αυτό κινείται είτε βρίσκεται σε στάση. Η ανεύρεση επαρκών χώρων στάθμευσης για τα οχήματα των κατοίκων κάθε περιοχής αποτελεί κυρίαρχο μέλημα κάθε πολεοδομικού σχεδιασμού με δυσοίωνα εξέλιξη με το πέρασμα των χρόνων. Στις θέσεις αυτές προστίθενται και οι θέσεις που απαιτούν οι ειδικές χρήσεις όπως οι πυρήνες των κεντρικών λειτουργιών, τα καταστήματα, οι χώροι εργασίας.

Στις προσμετρούμενες θέσεις στάθμευσης λαμβάνονται υπόψη όλες οι θέσεις στο εσωτερικό μιας περιοχής, οι θέσεις στο δρόμο και οι θέσεις έξω από τον δρόμο, οι ιδιωτικές και οι δημόσιες.

Στην περίπτωση προσέλκυσης μεγάλου αριθμού οχημάτων λόγω ειδικής χρήσης προωθείται η κατασκευή ή η οριοθέτηση ειδικών χώρων ομαδικής στάθμευσης. Το

σταθμευμένο αυτοκίνητο σε έναν ειδικό χώρο, ως σταθμευμένο δεν αποτελεί πρόβλημα για την πόλη καθώς δεν καταναλώνει τον πολύτιμο χώρο του δρόμου. Πρόβλημα προς επίλυση αποτελεί η πρόσβαση και η αποχώρηση του από τον χώρο.

Για τις πυκνοδομημένες περιοχές είτε κατοικίας είτε εμπορίου προωθείται η κατασκευή δημόσιων πολυώροφων σταθμών στάθμευσης. Ως προς της στάθμευση στο δρόμο, οι πολιτικές αναγκαστικά την περιορίζουν με κύριο μέσο την κοστολόγηση με μηχανήματα πληρωμής, Από τα μέτρα αυτά συνήθως εξαιρούνται οι μόνιμοι κάτοικοι με ειδικές ρυθμίσεις.

Η αποθάρρυνση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου οφείλει να συνδυάζεται με ενίσχυση και βελτίωση της δημόσιας συγκοινωνίας. Στην περίμετρο του δακτυλίου της προστατευόμενης περιοχής δημιουργούνται σταθμοί μετεπιβίβασης των οδηγών που προέρχονται από την περιφέρεια, όπου το δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας δεν είναι αρκετά πυκνό.

1.3.4. Πολιτική ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας

Σήμερα που η προσπάθεια μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας αποτελεί αιχμή της του φυσικού περιβάλλοντος, η έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία είναι μια προφανής επιλογή. Με πληρότητα 50% η κατανάλωση ενέργειας ανά επιβατο χιλιόμετρο λεωφορείου είναι πέντε φορές μικρότερη από αυτήν του Ι.Χ..

Η δημόσια συγκοινωνία εκτός από ενέργεια εξοικονομεί οδικό χώρο και επιπλέον αποτελεί στρατηγικό εργαλείο της κοινωνικής πολιτικής προς αυτούς που είτε δεν έχουν είτε δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν αυτοκίνητο, Στα πλαίσια λοιπόν της κοινωνικής δικαιοσύνης που επιτάσσουν οι αρχές της αειφορίας, εξυπηρετεί τομα της τρίτης ηλικίας, νεαρά άτομα κάτω των 18 ετών, επισκέπτες της πόλης και άτομα με αναπηρίες (μετά τις προσθήκες που έγιναν στα μέσα μαζικής μεταφοράς τα τελευταία χρόνια).

Τα διάφορα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας πρέπει να είναι ιεραρχημένα και συνδυασμένα. Τα χαμηλότερα στην ιεραρχία δίκτυα, ξεκινώντας όσο γίνεται εγγύτερα της κατοικίας, πρέπει να τροφοδοτούν τα ανώτερα (μετρό ή τραμ) έτσι ώστε τα τελευταία να αξιοποιούν τη μεγάλη μεταφορική τους ικανότητα και να μεταφέρεται όσο γίνεται περισσότερος κόσμος γρήγορα και άνετα. Μόνο τότε θα είναι ανταγωνιστικά απέναντι στο ιδιωτικό αυτοκίνητο.

1.3.5. Πολιτική υπέρ του ποδηλάτου

Το ποδήλατο ως μέσο που δεν καταναλώνει ενέργεια, καταλαμβάνει ελάχιστο χώρο, ασκεί το ανθρώπινο σώμα και με αυτονομία κίνησης διεκδικεί το χώρο του στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις. Για την ασφαλή κυκλοφορία του απαιτείται ο σχεδιασμός κατάλληλων ποδηλατοδρόμων σε συνεχές δίκτυο με σηματοδότηση και σήμανση.

Στις μέρες μας η παρουσία του ποδηλάτου στην πόλη ως μέσου μετακίνησης αποτελεί σημάδι πολιτισμού, ενώ αντίστροφα η απουσία του είναι ένα ιδιαίτερα ανησυχητικό μήνυμα πολιτιστικής παρακμής.

1.3.6. Πολιτική υπέρ εναλλακτικών χρήσεων του Ι.Χ.

Δύο είναι οι κύριες κατευθύνσεις της πολιτικής αυτής:

- Το car pooling, που σημαίνει την αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών οχημάτων, κυρίως όσο αφορά στην μετακίνηση από και προς τον τόπο εργασίας τους.
- Το car sharing, που σημαίνει την μείωση της ιδιοκτησίας Ι.Χ. μέσω ενώσεων και ειδικών εισφορών για τις έκτακτες περιπτώσεις όπου η αυτόνομη ιδιωτική μετακίνηση είναι αναγκαία (αναψυχή, διακοπές, κλπ) και η δημόσια συγκοινωνία δεν εξυπηρετεί (όπως συμβαίνει στις καθημερινές μετακινήσεις. Τα δύο αυτά συστήματα προϋποθέτουν υψηλό βαθμό κοινωνικής συλλογικότητας, αστικής συνείδησης και υπεύθυνης συμπεριφοράς.

1.4 Οι υπαίθριοι χώροι στον αστικό ιστό

Δύο είναι βασικές κατηγορίες αστικών υπαίθριων χώρων¹⁶:

- Οι κήποι και τα πάρκα που χαρακτηρίζονται από φύτευση είτε σαν φυσικές ενότητες είτε σαν διαμορφωμένοι χώροι, και λειτουργούν είτε ως ανεξάρτητες ενότητες σε δημόσιες εκτάσεις είτε ως είσοδο συγκεκριμένου κτίσματος (τμήμα ιδιωτικού χώρου).
- Οι δρόμοι και οι πλατείες, με τεχνητά σκληρά υλικά και χωρίς τον πρωτεύοντα ρόλο της φύτευσης, που ενθαρρύνουν την κοινωνική ανταλλαγή και τις υπαίθριες δραστηριότητες και συγκεντρώσεις.

Οι δυο κατηγορίες είναι συμπληρωματικές μεταξύ τους. Οι χώροι της πρώτης κατηγορίας, όπου το μέγεθος και η φέρουσα ικανότητα τους το επιτρέπει, μπορούν να φιλοξενούν δραστηριότητες αναψυχής, εκπαιδευτικές, αθλητικές, εμπορικές, πολιτιστικές και άλλες κοινωνικές χρήσεις μέσα σε λογικό και περιορισμένο πλαίσιο με προτεραιότητα στη μετακίνηση, τη στάση και τη συναναστροφή των πεζών πολιτών. Οι χώροι της δεύτερης κατηγορίας αντίστοιχα μπορούν και πρέπει να ενσωματώνουν στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος¹⁷.

Απαραίτητο στοιχείο κάθε αστικού χώρου είναι το πράσινο, που συμπεριλαμβάνει ότι πράσινο ελεύθερης προσπέλασης και λοιπούς υπαίθριους χώρους βρίσκονται συμμετρικά της πόλης, είναι εύκολα προσπελάσιμοι (όχι μόνο με ΙΧ, αλλά και με μέσα μαζικής μεταφοράς, ποδήλατο και πεζή) και παρουσιάζουν επαρκή έκταση ώστε να απορροφούν τη μαζική πρόσβαση πολιτών χωρίς να προκαλείται υποβάθμιση ή αξιόλογα στοιχεία που με κατάλληλη διαχείριση απευθύνονται στο σύνολο της πόλης. Τέτοιες εκτάσεις είναι τα δάση, τα βουνά, τα λιβάδια, βραχώδη τοπία, ακτές, ακόμα και αγροτική γη με μονοπάτια και ελεύθερες διαδρομές.

Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός των αστικών υπαίθριων χώρων αποσκοπεί: Αφενός στην ενίσχυση της λειτουργίας της φύσης μέσα στην πόλη με :

- Την επιλογή κατάλληλων για το κλίμα και τη λειτουργία ειδών φύτευσης.
- Την εξασφάλιση ενδιαιτήματος για μικρά ζώα.
- Τη διασφάλιση της υδατοπερατότητας και της φυσικής απορροής των όμβριων υδάτων μέσω του κύκλου του νερού.
- Την επιλογή περιβαλλοντικά φιλικών υλικών.

- Την οργάνωση σημειακών και ήπιων δραστηριοτήτων στο εσωτερικό των φυσικών ενοτήτων.

Και αφετέρου στην ενεργή και λειτουργική ένταξή τους μέσα στον ιστό με:

- Την ένταξη λειτουργιών που λείπουν από την περιοχή και θα
- προκαλέσουν την επιθυμητή ένταση χρήση τους από τους κατοίκους.
- Την προσβασιμότητα των χώρων μέσω δικτύου πορείας πεζών και φυσικών τόπων.
- Την δημιουργία κατάλληλων για υπαίθρια ζωή περιβαλλοντικών όρων.

Οι χώροι πρασίνου σχεδιασμένοι με τα παραπάνω κριτήρια προσφέρουν πολλαπλές και αναντικατάστατες ωφέλειες στην πόλη σε πολλούς τομείς:

A. Στο μικροκλίμα της πόλης μειώνοντας τις ανάγκες των κτιρίων για ψυκτικό φορτίο μέσω του πράσινου:

- Μειώνει τη θερμοκρασία του περιβάλλοντος αέρα μέσω της διαπνοής.
- Απορροφά σε υψηλό ποσοστό την ηλιακή ακτινοβολία.
- Ανανεώνει το οξυγόνο στην ατμόσφαιρα.
- Μειώνει την ταχύτητα του ανέμου κοντά στο έδαφος ενώ διευκολύνει τη κυκλοφορία του.
- Κατακρατά σκόνη και ρύπους από τον περιβάλλοντα αέρα.
- Παρέχει ηχοπροστασία και ηλιοπροστασία.

B. Στον άνθρωπο:

- Επιδρώντας θετικά στην ψυχοσωματική του υγεία μέσω της βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος.
- Αυξάνοντας την παραγωγικότητα του μέσω της βελτίωσης των συνθηκών εργασίας και της καλύτερης αξιοποίησης του ελεύθερου χρόνου.
- Αναβαθμίζοντας αισθητικά τον περιβάλλοντα χώρο, προσφέροντας σκίαση.
- Προσφέροντας χώρο για υπαίθριες δραστηριότητες.
- Προσφέροντας ξυλεία για εκμετάλλευση.

Γ. Στην προστασία της πόλης από φυσικές καταστροφές, αλλά και την παροχή διεξόδου και καταφυγίου στον πληθυσμό σε έκτακτες περιπτώσεις όπως:

- Πλημμύρες
- Κατολισθήσεις
- Σεισμοί
- Πυρκαγιές
- Καύσωνας

Ο περιβαλλοντικός αστικός σχεδιασμός προωθώντας την αειφόρο και βιώσιμη πόλη, από την μία υποστηρίζει την προτεραιότητα του ανθρώπου σε όλες τις εκφάνσεις του αστικού ιστού προσφέροντας του περισσότερο και ποιοτικότερο ελεύθερο χρόνο και καλύτερες συνθήκες διαβίωσης, και από την άλλη προωθεί την ύπαρξη και την λειτουργία της φύσης μέσα στην πόλη. Η αρμονική συνύπαρξη μεταξύ ανθρώπινου και φυσικού στοιχείου πρέπει να είναι ο στόχος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΠΡΩΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

- ¹Αραβαντινος, <<Χάρτα Αθηνών>>, 1997, σελ 30
- ²Γρηγορίου, Σαμιώτης, Τσάλτας, 1993
- ³Παπαγιάννης, σελ 33 στο ΕΑΠ ΠΣΠ51, τόμος Α, 1993
- ⁴Χαστάογλου Β.σελ 89 «Η οικογεωγραφία της Μεσογείου» 2001
- ⁵Βλαστός, Πολύζος, ΕΑΠ, ΠΣΠ51, τόμος Α, σελ. 96, 1999
- ⁶Giddings. Horwood “Future forms and design for sustainable cities” 2005
- ⁷Κοσμάκη σελ.73 ΕΑΠ, ΠΣΠ61, τόμος Β, 2001
- ⁸Κοσμάκη, σελ. 69, ΕΑΠ, ΠΣΠ61, τόμος Β, 2001
- ⁹Κοσμάκη, σελ.75, ΕΑΠ, ΠΣΠ61, τόμος Β, 2001
- ¹⁰Βλαστός, Πολύζος, σελ 106, ΕΑΠ, ΠΣΠ51, τόμος Α, 1999
- ¹¹Αραβαντινός, Κοσμάκη « Το τέταρτο στάδιο σύμφωνα με τον Gutkind», 1988
- ¹²Παπαγιάννης, σελ 72, ΕΑΠ, ΠΣΠ51, τόμος Α, 1999
- ¹³Αραβαντινός, 1997, σελ 422-457
- ¹⁴Κοσμάκη, σελ 79, ΕΑΠ, ΠΣΠ60, τόμος Α, 2001
- ¹⁵Μαράτου, Ψαριανός, σελ 3 στα Παράλληλα Κείμενα της ΠΣΠ51, 1991
- ¹⁶Αραβαντινός, Κοσμάκη, σελ22, 1988
- ¹⁷Κοσμάκη, Λουκόπουλος, σελ 62, ΕΑΠ, ΠΣΠ51, τόμος β, 2002

Κεφάλαιο 2 : Το Αστικό Θαλάσσιο Μέτωπο

2.1. Σύνομη ιστορική αναδρομή

Ανατρέχοντας εν συντομία στην ιστορική πορεία της «αστικοποίησης» των μεσογειακών ακτών συναντούμε σύμφωνα με τον Δ. Πυλαρινό τις «πόλεις ανοικτές προς τη θάλασσα, τις ανταλλαγές, το εμπόριο, τις διαδρομές. Πόλεις αυτάρκεις, αλλά και έτοιμες να ανοιχθούν στο πέλαγος, να φέρουν τον πλούτο από τη θάλασσα, να τραφούν από αυτή». Η πυκνή και αρχαία σπορά των πόλεων σε θέσεις-κλειδιά με κριτήρια την άμεση πρόσβαση από τη θάλασσα και τη διαμόρφωση ασφαλούς λιμανιού ήταν ένας τρόπος οικειοποίησης της φύσης, μια που «τον 4^ο αιώνα π.Χ. τα πιο περίσκεπτα πνεύματα θεωρούσαν την ύπαρξη της πόλης φυσικό φαινόμενο (Glutz 1994)»

Κατά το 19^ο αιώνα, η αξιοποίηση των δυνατοτήτων μεταφοράς που παρέχει η θάλασσα και η χρήση του ανεξάντλητου θαλασσινού νερού για τη λειτουργία εργοστασίων συγκέντρωσαν τις βιομηχανικές ζώνες των πόλεων διατηρούσε τη φυσική της διαμόρφωση, σύντομα επιδιώχθηκε η προς το πέλαγος μετατόπιση του παραλιακού ορίου με κατασκευή τεχνητών επιχωματώσεων σε μια προσπάθεια καταπάτησης της θαλάσσιας έκτασης από τη μια, αλλά και επιβράδυνσης των φαινομένων της διάβρωσης από την άλλη.

2.2 Η επίδραση της θέσης στη φυσιογνωμία και το κλίμα των παράκτιων πόλεων¹⁹

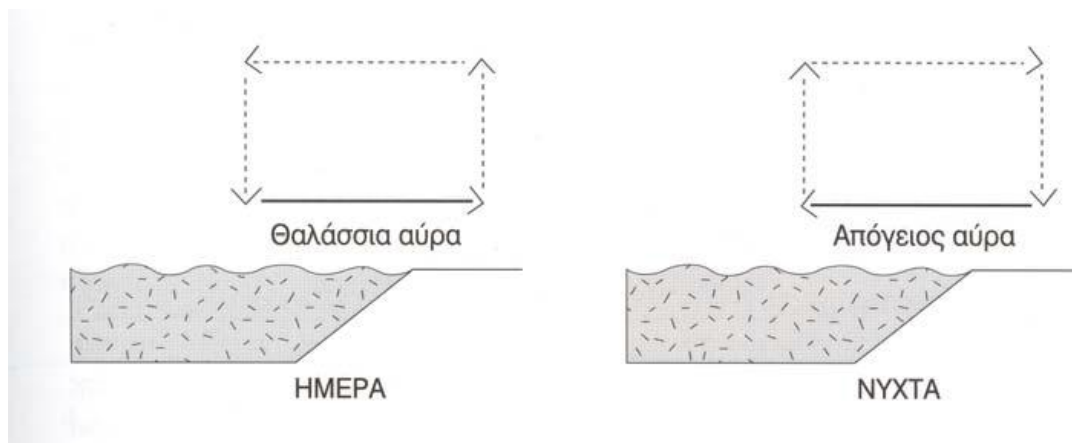
Η διαμόρφωση της φυσιογνωμίας των παράκτιων πόλεων δεν επηρεάζεται μόνο από τη συγκεκριμένη γεωγραφική θέση, αλλά και από μια σειρά γεγονότων που εξαρτούνται από αυτή. Το πολιτιστικό και ιστορικό τους παρελθόν έχει συνδεθεί με την παράκτια θέση τους. Επομένως μνημεία ή πολιτιστικές δραστηριότητες, έθιμα και παραδόσεις αποτελούν φυσική προέκταση του παραθαλάσσιου χαρακτήρα τους. Επιπλέον, παραδοσιακές επαγγελματικές ασχολίες είναι συνδεδεμένες με τη θάλασσα ή την ακτή. Δεν είναι τυχαίο που ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις όπως η Βενετία, η Νάπολη, η Βαρκελώνη, το Αμβούργο ή η Αθήνα έχουν καταγραφεί στη συνείδηση του κόσμου ως λιμάνια.

Η επιρροή των παράκτιων χαρακτηριστικών στη γενικότερη φυσιογνωμία της πόλης αφορά σχεδόν στο σύνολο των δραστηριοτήτων της:

- Στη συσσώρευση του πληθυσμού. Διαπιστώνεται αλματώδης αύξηση του μόνιμου πληθυσμού των παράκτιων περιοχών σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

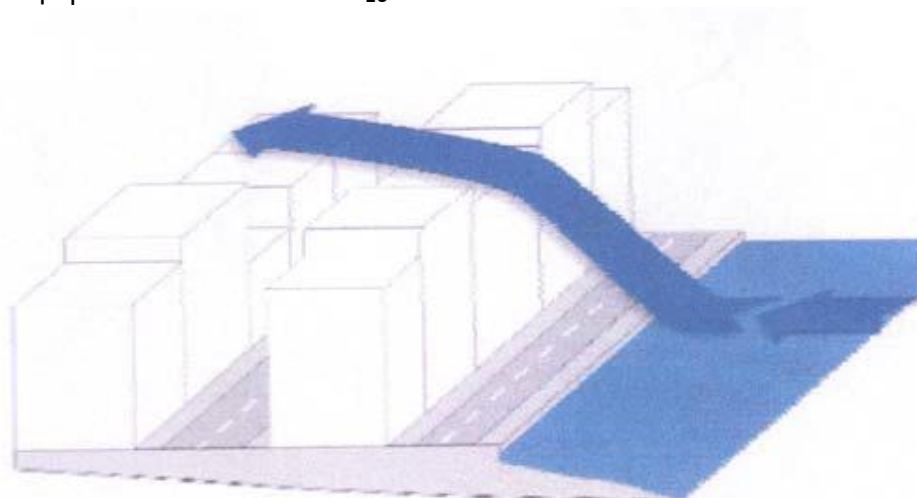
- Στη σύνθεση του πληθυσμού. Δεν υπάρχει μόνο εισροή κατοίκων από την ενδοχώρα, αλλά και αυξημένη εγκατάσταση αλλοδαπών
- Στις μεταφορές. Το σύνολο των παράκτιων πόλεων διαθέτουν λιμάνι, με αποτέλεσμα να ασκείται σε μείζονα βαθμό διαμετακομιστικό εμπόριο ή μαζική μεταφορά ανθρώπων.
- Στην πολιτισμική και ιστορική πορεία. Το σύνολο των ευρωπαϊκών παράκτιων πόλεων έχουν μακράιωνη ιστορία απόλυτα συνδεδεμένη με το θαλάσσιο στοιχείο.
- Στον τουρισμό. Δέχονται μεγάλους αριθμούς τουριστών ετησίως, είτε για να θαυμάσουν τα ιστορικά και πολιτιστικά μνημεία τους, είτε για τις φυσικές ομορφιές που βρίσκονται στην περιφέρειά τους.
- Στην αρχιτεκτονική τους φυσιογνωμία.
- Στη χωροταξική οργάνωση. Δρόμοι και πλατείες έχουν σαφή προσανατολισμό προς τη θάλασσα, που συν τοις άλλοις αποτελεί και φυσικό σύνορο της πόλης.
- Στην ατμόσφαιρα και τις συνήθειες των κατοίκων.
- Στις επαγγελματικές ασχολίες των κατοίκων.
- Στις οικονομικές δραστηριότητες.
- Στις προτεραιότητες των κατασκευαστικών έργων και των υποδομών.

Είναι γνωστό ότι κατά τη διάρκεια της ημέρας, η θάλασσα λόγω της αυξημένης θερμοχωρητικότητάς της θερμαίνεται σε πιο αργούς ρυθμούς από την ξηρά. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η ατμοσφαιρική πίεση στη θερμότερη χερσαία περιοχή να είναι μικρότερη της αντίστοιχης πίεσης στη θαλάσσια περιοχή και να πνέει άνεμος με κατεύθυνση από τη θάλασσα προς την ξηρά, η λεγόμενη θαλάσσια αύρα (εικ.1). Εμφανίζεται 2-3 ώρες μετά την ανατολή του ήλιου και έχει τη μεγαλύτερη έντασή της τις πρώτες απογευματινές ώρες. Η διεισδυτικότητά της μπορεί να φτάσει τα 50 χιλιόμετρα, ανάλογα με τη διαμόρφωση του εδάφους, ενώ το ύψος της εκτείνεται μέχρι τα 500 μέτρα. Η θαλάσσια αύρα έχει σημαντικές επιπτώσεις στο κλίμα της παραθαλάσσιας περιοχής καθώς μεταφέροντας ψυχρότερες αέριες μάζες εμπλουτισμένες με υδρατμούς μετριάζει το θερινό καύσωνα, ελαττώνει τα ημερήσιο θερμοκρασιακό εύρος, βοηθά στη διάχυση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ανοδικές κινήσεις που εν δυνάμει μπορούν να προκαλέσουν ασθενείς βροχοπτώσεις.



Εικ.1 Η θάλασσα και η απόγειος αύρα
 Πηγή : Αριανούτσου, Γεωργίου κ.α., ΕΑΠ 1999

Αντιστρόφως, κατά τη διάρκεια της νύχτας η θάλασσα ψύχεται σε πιο αργούς ρυθμούς από την ξηρά, με αποτέλεσμα η πίεση από πάνω της να είναι μικρότερη της πίεσης πάνω από την ξηρά. Ο άνεμος που δημιουργείται πνέει από την ξηρά προς η θάλασσα και ονομάζεται απόγειος αύρα. Πρόκειται για ασθενή άνεμο σε ένταση και ύψος, που αντίστοιχα με τη θάλασσα αύρα συντελεί στην αποβολή του θερμικού φορτίου αστικού ιστού²⁰.



Εικ.2 Εκτροπή των νότιων ανέμων της θερινής περιόδου από τους υψηλούς κτιριακούς όγκους
 Πηγή : Πρόσθετο διδακτικό υλικό ΠΣΠ61, διδάσκουσα Ε. Ανδρέου

Βέβαια, είναι κατανοητό ότι η ευεργετική δράση της καλοκαιρινής θαλάσσιας αύρας σε πόλεις με συνεχόμενα μέτωπα υψηλών κτιρίων όπως συχνά ακυρώνεται, μια που το τείχος του κτιριακού όγκου στην πραγματικότητα μπλοκάρει και εκτρέπει τον πνέοντα άνεμο (εικ.2).

2.3 Οι περιβαλλοντικές απειλές των ακτών και η δράση της Ε.Ε για τις παράκτιες ζώνες.

Σε χώρες σαν την Ελλάδα, όπου η ενδοχώρα αποτελείται από ορεινούς όγκους και άλλες εκτάσεις ακατάλληλες για εντατική ανάπτυξη, οι ακτές παίζουν κυρίαρχο ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη ως σημαντικό οικολογικό και οικονομικό κεφάλαιο.

Όλες οι ανθρωπογενείς επεμβάσεις αποτελούν περιβαλλοντικές απειλές για τα φυσικά οικοσυστήματα των ακτών. Η υποβάθμισή τους έχουν πολλαπλές περαιτέρω αρνητικές επιδράσεις στους διατροφικούς πόρους, στην υγεία, στην εξαφάνιση βιολογικών ειδών και ακόμη στην αναψυχή και τον τουρισμό, ενώ η άγνοια των περιβαλλοντικών παραμέτρων κατά το σχεδιασμό παράκτιων έργων μπορεί να επιφέρει μεταξύ άλλων, διάβρωση των ακτών. Μία ακόμη απειλή σε παγκόσμιο επίπεδο είναι η πιθανή άνοδος της στάθμης της θάλασσας ως αποτέλεσμα της ενίσχυσης του φαινομένου του θερμοκηπίου.

Η διάθεση αστικών και βιομηχανικών αποβλήτων, η συσσώρευση απορριμμάτων ή η ρύπανση από πετρελαιοειδή, η απορροή αποβλήτων της γεωργικής παραγωγής, όπως και η επιβάρυνση της ατμόσφαιρας από τις μεταφορές και τις παράκτιες βιομηχανικές δραστηριότητες δημιουργούν συνήθως τοπικά και κατά κανόνα μη αντιστρεπτά φαινόμενα ρύπανσης του θαλάσσιου χώρου. Παράλληλα η διάβρωση, η αποξήρανση υγροτόπων, οι αλόγιστες εκσκαφές, η άναρχη επέκταση της παραθεριστικής κατοικίας και των τουριστικών δραστηριοτήτων, οι διαφόρων προελεύσεων θόρυβοι, το ελεύθερο κάμπινγκ, η ανεξέλεγκτη χρήση σκαφών αναψυχής, η υπεραλίευση και η άναρχη επέκταση των υδατοκαλλιεργειών ασκούν ισχυρές πιέσεις στο παράκτιο περιβάλλον²¹.

Η συμμετοχή των κανόνων της αειφορίας και του περιβαλλοντικού σχεδιασμού σε κάθε επέμβαση στις παράκτιες περιοχές θεωρείται πλέον απαραίτητη για τη διάσωση του θαλάσσιου πλούτου.

Στην πορεία της βιώσιμης ανάπτυξης της ευρωπαϊκής παράκτιας ζώνης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει εντάξει ως ιδιαίτερης χρησιμότητας τους παρακάτω παράγοντες²²:

1. Την ανάγκη ολοκληρωμένης προσέγγισης της διαχείρισης κάθε παράκτιας ζώνης.
2. Το βραχυπρόθεσμο, όσο και μακρόπνοο τουριστικό σχεδιασμό.
3. Την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων σε κάθε ενέργεια ή έργο που θα πραγματοποιηθεί σε παράκτια ζώνη.
4. Την αύξηση και την ένταση της πληροφόρησης σχετικά με τις παράκτιες ζώνες.
5. Τη θεσμοθέτηση του χαρακτηρισμού των προστατευόμενων περιοχών.
6. Τη συνεργασία των κρατικών ή κοινοτικών φορέων με τους μηχανισμούς της αγοράς.
7. Την παγίωση των συστημάτων αγοράς γης.
8. Την ανάπτυξη πολλαπλών δραστηριοτήτων δικτύωσης σε ζητήματα που αφορούν στις παράκτιες ζώνες.

Το αποτέλεσμα ήταν να δημιουργηθεί μία διοικητική, ερευνητική και ελεγκτική αρχή σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, το «Δίκτυο Διαχείρισης και Σχεδιασμού Παράκτιων Περιοχών», που καθόρισε ότι ως διαχείριση παράκτιας ζώνης (ΔΠΖ)

εννοείται η δυναμική εκείνη διαδικασία όπου μια δεδομένη και συντονισμένη στρατηγική εφαρμόζεται για την κατανομή περιβαλλοντικών, κοινωνικό-πολιτιστικών και θεσμικών πόρων με σκοπό να επιτευχθεί η διατήρηση και η αιεφόρος πολλαπλή χρήση της παράκτιας ζώνης.

Από τις δεκαετίες του '70 και του '80 η τότε Ευρωπαϊκή Κοινότητα είχε εκδώσει Οδηγίες προστασίας του περιβάλλοντος, των σπάνιων υγροτόπων και της ποιότητας των υδάτων (85/337/EEC, 79/409/EEC, 92/43/EEC, 76/160/EEC). Το 1992 το Συμβούλιο Υπουργών Περιβάλλοντος πρότεινε να αναπτυχθεί μία συνολική κοινοτική στρατηγική για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, που θα περιελάμβανε την υπάρχουσα νομοθεσία της Ε.Ε., κομβικό σημείο της οποίας ήταν η Οδηγία για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (87/337/ΕΚ). Για την προώθηση της στρατηγικής δημιουργήθηκαν δίκτυα συνεργασίας και πληροφόρησης με στόχο την ανταλλαγή πληροφοριών και τεχνογνωσίας (EURISLES, COAST, MEDPLAN).

Ειδικότερα για τις αστικές παράκτιες ζώνες, το δίκτυο RESTORE ασχολείται με τις αναπλάσεις των παραλιακών πόλεων και περιοχών και την αποκατάσταση της φυσιογνωμίας τους, αντλώντας πόρους από το πρόγραμμα RECITE (Περιοχές και πόλεις στην Ευρώπη).

Σύμφωνα με το 6^ο κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον 2001-2010, η στρατηγική διαχείρισης των παράκτιων ζωνών στηρίζεται:

- Στην προστασία του παράκτιου φυσικού περιβάλλοντος με βάση την προσέγγιση ανά οικοσύστημα ΕΑΠ.
- Στην αναγνώριση των κινδύνων στις παράκτιες περιοχές από τις κλιματικές μεταβολές, την ανύψωση της στάθμης της θάλασσας, τη συχνότητα και βιαιότητα των καταιγίδων.
- Στα μέτρα προστασίας των ακτών, των παράκτιων οικισμών και της πολιτιστικής κληρονομιάς τους.
- Στην παροχή οικονομικών ευκαιριών και στη δυνατότητα επιλογής απασχόλησης.
- Στη δημιουργία ενός λειτουργικού κοινωνικού και πολιτιστικού συστήματος των τοπικών κοινοτήτων.
- Στην παροχή εκτάσεων προς το κοινό για λόγους αναψυχής και αισθητικής απόλαυσης.
- Στη διατήρηση και προαγωγή της συνοχής των απομακρυσμένων παράκτιων περιοχών.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΔΕΥΤΕΡΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

¹⁹ Μήτουλα, Οικονόμου, «Τεχνικά Χρονικά», αρ.1-2/03, σελ. 14

²⁰ Καρτάλης, ΕΑΠ, ΠΣΠ50, σελ 229 και 266, τόμος α, 1999

²¹ Παναγιωτίδης Π. «Η οικογεωγραφία της Μεσογείου», σελ 131, 2001

²² Μήτουλα, Οικονόμου, «Τεχνικά Χρονικά» αρ.1-2/03, σελ 11-12

Εικ.1 : "Η θάλασσα και η απόγειος αύρα", Αριανούτσου, Γεωργίου κ.α., ΕΑΠ 1999

Εικ.2 : "Εκτροπή των νότιων ανέμων της θερινής περιόδου από τους υψηλούς κτιριακούς όγκους", Πρόσθετο διδακτικό υλικό ΠΣΠ61, διδάσκουσα Ε. Ανδρέου

Κεφάλαιο 3 :Χωροταξικός Προγραμματισμός – Σχεδιασμός στον Ελλαδικό χώρο.

3.1 Εισαγωγικές ενδεικτικές αναφορές στην έννοια του χώρου

Η ενασχόληση του ανθρώπου με το χώρο αλλά και με τα προβλήματα που συνδέονται με αυτόν εντοπίζεται στα πολύ παλιά χρόνια διαφέροντας από εποχή σε εποχή. Κατά τον Αισχύλο, για παράδειγμα, « τόπος » νοείται όλη η Γη ενώ κατά το Δημοσθένη μια γεωγραφική θέση. Γενικότερα, θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί πως χώρος θεωρείται μια διαίρεση της γήινης επιφάνειας όπου συνδέονται γεωγραφικά, θεσμικά και πολιτικά κριτήρια με τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Το γεγονός αυτό κάνει τη θεώρηση της έννοιας του χώρου ιδιαίτερα πολύπλοκη με αποτέλεσμα διάφορες επιστήμες (π.χ. χωροταξία, πολεοδομία, γεωγραφία, οικονομική κλπ.) να ασχολούνται με αυτή.

3.2 Η σημασία του χωροταξικού σχεδιασμού – προγραμματισμού²³

« Ο προγραμματισμός – σχεδιασμός είναι μια πολυδιάστατη δραστηριότητα και επιδιώκει να είναι περιεκτικός και γενικώς. Αγκαλιάζει τους κοινωνικούς, οικονομικούς, πολιτικούς, ψυχολογικούς, ανθρωπολογικούς και τεχνολογικούς παράγοντες. Ενδιαφέρεται για το παρελθόν, το παρόν και το μέλλον ».

Ο προγραμματισμός – σχεδιασμός αποτελεί την κεντρική δραστηριότητα κάθε πολεοδομικής – χωροταξικής επέμβασης και ταυτόχρονα το μέσο όπου γίνεται η άρθρωση των καθαρά πολεοδομικών – χωροταξικών με το σύνολο των οικονομικών, πολιτικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών διαστάσεων του κάθε συγκεκριμένου προβλήματος στο χώρο. Είναι απαραίτητο να γίνει σαφές ότι ο πολεοδομικός – χωροταξικός προγραμματισμός – σχεδιασμός δεν είναι μόνο ένα συνοδευτικό εργαλείο του σχεδιασμού αλλά μια αυτόνομη και συνολική δραστηριότητα που καταλήγει σε μια σειρά προτάσεων από τις οποίες μερικές μόνο συνεπάγονται την χρήση σχεδιασμού ενώ άλλες απαιτούν την χρήση διαφορετικών τεχνικών και μεθόδων. Αν και μια γενική θεωρία του προγραμματισμού δεν έχει αναπτυχθεί ακόμα, μέχρι τώρα διάφορες επιστημονικές εργασίες έχουν συμβάλει προς αυτό. Μια γενική χρήση των επιθέτων όπως περιφερειακός, οικισμός, πόλη, οικονομικός, βιομηχανικός, και κοινωνικός εφαρμόζεται στις λέξεις

«προγραμματισμός – σχεδιασμός» (planning), και ένα πλήθος μεθόδων και τεχνικών στις εργασίες όλων εκείνων που συμμετέχουν στον προγραμματισμό – σχεδιασμό.

Σημαντικοί τύποι προγραμματισμών που ασκούνται σήμερα περιλαμβάνουν:

- Προγραμματισμό – σχεδιασμό της οικονομικής ανάπτυξης,
- Φυσικό προγραμματισμό – σχεδιασμό των χρήσεων γης,
- Προγραμματισμό – σχεδιασμό υποδομής για τις εγκαταστάσεις μεταφορών και τις υπηρεσίες, την παροχή νερού, την ηλεκτρική ενέργεια, τη διάθεση λυμάτων και στερεών αποβλήτων, και τις τηλεπικοινωνίες,
- Κοινωνικό προγραμματισμό – σχεδιασμό για τις εκπαιδευτικές, ιατρικές, υπηρεσίες και εγκαταστάσεις αναψυχής,
- Πάρκα και προγραμματισμό – σχεδιασμό συντήρησης,
- Εταιρικό προγραμματισμό – σχεδιασμό
- Αστικό και περιφερειακό προγραμματισμό – σχεδιασμό, ο οποίος τώρα χαρακτηριστικά εφαρμόζει την ολοκληρωμένη προσέγγιση προγραμματισμού – σχεδιασμού, την οικονομική, των χρήσεων γης, των τεχνικών υποδομών, των κοινωνικών υποδομών κ.λ.π.

3.3 Χωροταξική ανασυγκρότηση και ευρωπαϊκός προσανατολισμός²⁴

Η προσπάθεια επίτευξης ενός ενιαίου ευρωπαϊκού οικονομικού, κοινωνικού, αναπτυξιακού και πολιτισμικού χώρου δεν θα μπορούσε να μην αναφέρεται σε έναν ενιαίο ευρωπαϊκό χωροταξικό σχεδιασμό. Μέσα σε ένα ευρωπαϊκό, και όχι μόνο, περιβάλλον όπου παγκοσμιοποιείται η οικονομία, εμφανίζονται νέες τεχνολογίες, αναπτύσσονται νέες υπηρεσίες και επικοινωνίες οι διαφοροποιήσεις και οι ανισότητες μεταξύ των κρατών – μελών ή των περιφερειών τους παραμένουν ευδιάκριτες. Αυτός ο λόγος θεωρείται ως ο σημαντικότερος για την ύπαρξη ενός κοινά αποδεκτού πλαισίου κατευθύνσεων σχεδιασμού – προγραμματισμού του ευρωπαϊκού χώρου ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι Συνοχής μεταξύ των ευρωπαϊκών περιφερειών. Στην κατεύθυνση αυτή απαιτείται μια χωροταξική προσέγγιση η οποία θα λαμβάνει υπόψη της, τόσο τις εξελίξεις και τάσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο όσο και τις επιπτώσεις των εθνικών πολιτικών.

Στο επίπεδο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) έως σήμερα δεν υπάρχει κάποιο θεσμοθετημένο κοινό πλαίσιο κατευθύνσεων χωροταξικού σχεδιασμού. Το ζητούμενο είναι αν θα ήταν ποτέ δυνατό να υπάρξει κάτι τέτοιο, αφού οι διαφορές μεταξύ των κρατών – μελών, σε όλα τα επίπεδα και τους τομείς, είναι αρκετά

μεγάλες με αποτέλεσμα η χωρική συνιστώσα να μην μπορεί να παραβλέψει τις κοινωνικές, οικονομικές, γεωγραφικές, πολιτισμικές αυτές διαφορές. Παρόλα αυτά, τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη έχουν πραγματοποιηθεί ενέργειες στην κατεύθυνση ενός κοινού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού μέσω των μελετών Ευρώπη 2000 «Προοπτικές ανάπτυξης του κοινοτικού εδάφους» και Ευρώπη 2000+ «Συνεργασία για τη Χωροταξία στην Ευρώπη». Το σημαντικότερο βήμα στην προσπάθεια αυτή ήταν η ολοκλήρωση, το 1997, του Σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (Σ.Α.Κ.Χ.) (οικονομική – κοινωνική συνοχή, αειφόρος ανάπτυξη, ισορροπημένη ανταγωνιστικότητα στον ευρωπαϊκό χώρο), το οποίο αποτέλεσε ένα κοινό κατευθυντήριο πλαίσιο για όλα τα κράτη – μέλη της Ε.Ε. και αυτά με τη σειρά τους προσαρμοζόμενα στις νέες εξελίξεις αναθεώρησαν τα τελευταία χρόνια τη νομοθεσία του χωροταξικού σχεδιασμού τους. Σε ειδικότερες προσεγγίσεις του μεσογειακού χώρου η Ελλάδα εξετάζεται ως σύνολο με τη Ν. Ιταλία (Mezzogiorno).

Σε εθνικό επίπεδο θα πρέπει ο χωροταξικός σχεδιασμός να εναρμονίζεται όσο το δυνατό περισσότερο με τις κατευθύνσεις του ευρωπαϊκού αφού θα πρέπει να συντονιστούν οι πολιτικές που χρηματοδοτούνται από την Ε.Ε. με τους στόχους του εθνικού χώρου δίνοντας πάντα έμφαση στη αειφορία και τις ιδιαιτερότητες του χώρου αυτού. Παρόλες, όμως, τις προσπάθειες, τις κατευθύνσεις και τις πολιτικές της Ε.Ε. προς μια μεγαλύτερη συνοχή μεταξύ των περιφερειών, παρατηρείται όξυνση των περιφερειακών ανισοτήτων. Η έννοια της συνοχής σχετίζεται με την έννοια της οικονομικής συνοχής με βάση το κατά κεφαλή ΑΕΠ, της κοινωνικής συνοχής με βάση την εργασία και την απασχόληση και της εδαφικής συνοχής που αναφέρεται στην ισόρροπη και βιώσιμη χωρική ανάπτυξη. Στον εθνικό χώρο αυτές οι περιφερειακές ανισότητες είναι γεγονός αφού συνεχίζεται η πληθυσμιακή συγκέντρωση σε ορισμένα αστικά κέντρα και σε ευνοϊκά παραγωγικές περιοχές αλλά και τα εργαλεία των Ζ.Ο.Ε. και των Ειδικών Χωροταξικών Μελετών είτε δεν έχουν θεσμοθετηθεί είτε έχουν αποσπασματικό χαρακτήρα.

Είναι σαφές, λοιπόν, ότι στο εθνικό χώρο υπάρχουν κενά στο χωροταξικό σχεδιασμό τα οποία προσπαθούν να καλύψουν είτε τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.), είτε το γενικόλογό Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.) ξεχνώντας ότι η επικαιροποίηση ή θεσμοθέτηση του χωροταξικού σχεδιασμού σε νομαρχιακό επίπεδο ίσως να βελτίωνε την κατάσταση. Σε αυτές τις συνθήκες είναι λογικό η χώρα να μην είναι σε θέση να ανταποκριθεί σε ένα «Γενικό Πλαίσιο Ευρωπαϊκού Χωροταξικού Σχεδιασμού» ούτε στους στόχους Συνοχής αλλά ούτε και στους στόχους της Λισσαβόνας

3.4 Νέο θεσμικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού²⁵

Οι νέες απαιτήσεις – προοπτικές στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο απαιτούν την αλλαγή της παραγωγικής δομής, την αποκέντρωση της παραγωγικής διαδικασίας, την εμφάνιση νέων τεχνολογιών, νέων υπηρεσιών και τη βιωσιμότητα της αναπτυξιακής διαδικασίας. Ο χωροταξικός σχεδιασμός θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί με στόχο τη σύζευξη της χωρικής διάστασης και της αναπτυξιακής διαδικασίας μέσω της εναρμόνισης των χωρικών και αναπτυξιακών πολιτικών.

Το Θεσμικό Πλαίσιο για το Χωροταξικό Σχεδιασμό στην Ελλάδα χαρακτηριζόταν ως ανεπαρκές, έως το 1999, αφού το βασικό του στοιχείο ήταν ο Νόμος 360/76 για τη χωροταξία. Το 1999 η Βουλή ψήφισε το Νόμο 2742/1999 (για το χωροταξικό σχεδιασμό και την αειφόρο ανάπτυξη), ο οποίος αποτελεί, πλέον, τη βάση του χωροταξικού σχεδιασμού στην Ελλάδα. Τα Όργανα του χωροταξικού σχεδιασμού αποτελούνται από την Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής Χωροταξικού Σχεδιασμού (Υπουργοί ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., Εσωτερικών, Εθνικής Οικονομίας, Ανάπτυξης κλπ., Επιστημονική Γραμματεία Στήριξης), το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού (αποτελείται από εκπροσώπους της Αυτοδιοίκησης και Επιστημονικών, Επαγγελματικών και Περιβαλλοντικών φορέων) και τη Διεύθυνση Χωροταξίας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., Υπηρεσίες άλλων Υπουργείων, των Περιφερειών κλπ. *«Ο Νόμος 2742/99 καθιερώνει τρεις κατηγορίες Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης στρατηγικού χαρακτήρα, ανά χωρικό επίπεδο και θεματική κατηγορία παρεμβάσεων: Γενικό Πλαίσιο, Περιφερειακά Πλαίσια και Ειδικά Πλαίσια και καθορίζει τις διαδικασίες σύνταξης, έγκρισης και αξιολόγησης της εφαρμογής τους».*

Στα πλαίσια της ολοκληρωμένης και αειφόρου ανάπτυξης στην Ελλάδα η ολοκλήρωση του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδιασμού, με ορίζοντα την 15ετία, συνιστά μια από τις σημαντικότερες διαρθρωτικές αλλαγές με απώτερο στόχο έναν συνολικό προγραμματισμό για το Χωροταξικό Σχεδιασμό της χώρας. Το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο αποτελεί τη σύνθετη θεώρηση στο χώρο των επιμέρους πολιτικών, προγραμμάτων και έργων εξασφαλίζοντας την εσωτερική συνοχή, αποτελεσματικότητα και συμπληρωματικότητά τους.

Το Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο δημοσιοποιήθηκε τον Ιούλιο του 2007, οπότε και δόθηκε για διαβούλευση. Αυτή η διαβούλευση είχε ως αποτέλεσμα την ύπαρξη πολλών προτάσεων και παρατηρήσεων. Το συγκεκριμένο Σχέδιο υποβλήθηκε για γνωμοδότηση στο Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, το οποίο ξεκίνησε τις εργασίες του την 8η Νοεμβρίου 2007 και ολοκλήρωσε τη γνωμοδότησή του την 13η Δεκεμβρίου 2007. Οι παρατηρήσεις που υπήρξαν ενσωματώθηκαν στο κείμενο που παρουσιάστηκε στην Κυβερνητική

Επιτροπή την 27η Φεβρουαρίου 2008, η οποία ενέκρινε το κείμενο μαζί με την Επιτροπή του άρθρου 3 του Ν. 2742/99.

Σύμφωνα με τον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. «Στόχος του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου με ορίζοντα 15ετίας είναι η ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και αειφορική οργάνωση του εθνικού χώρου που προωθεί ισόρροπα την κοινωνική και οικονομική συνοχή, την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και την ανταγωνιστικότητα». Πιο συγκεκριμένα, ως στόχοι του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αναφέρονται οι εξής:

- Η ενίσχυση του ρόλου της χώρας σε διεθνές ευρωπαϊκό, μεσογειακό και βαλκανικό επίπεδο μέσω της ανάδειξης των φυσικών, πολιτιστικών και ιστορικών πόρων της, της ανάδειξης της σε σημαντικό μεταφορικό, ενεργειακό, τηλεπικοινωνιακό, τεχνολογικό (έρευνα, καινοτομία) και τουριστικό κόμβο και της αύξησης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας.
- Η ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης και της χωρικής συνοχής μέσω της ισόρροπης – πολυκεντρικής ανάπτυξης της χώρας, του περιορισμού της αστικοποίησης, της βελτίωσης της προσβασιμότητας σε όλο του τύπου δίκτυα, της βελτίωσης της ανθρώπινης ζωής ενισχύοντας τις κοινωνικές υποδομές και υπηρεσίες.
- Η διαφύλαξη και η ανάδειξη των ευαίσθητων φυσικών, πολιτιστικών πόρων και του τοπίου αντιμετωπίζοντας φαινόμενα όπως η αστικοποίηση, η αυθαίρετη δόμηση, οι φυσικές και τεχνολογικές καταστροφές.
- Η αντιμετώπιση των μεγάλων προβλημάτων που προκαλεί η ραγδαία αλλαγή του κλίματος.
- Η δημιουργία ενός πλαισίου κατευθύνσεων για τα υπόλοιπα κατώτερα σχεδιαστικά επίπεδα. Γενικά, το συγκεκριμένο Γενικό Πλαίσιο δίνει ιδιαίτερη σημασία στη διοικητική ανασυγκρότηση, τη δόμηση, τις μεταφορές, την ενέργεια, τον αγροτικό τομέα, τη βιομηχανία και τον τουρισμό.

3.5 Προσπάθειες ρύθμισης των χρήσεων γης στον Ελλαδικό χώρο²⁶

Ο ρόλος του καθορισμού των χρήσεων γης και της πολιτικής που ακολουθείται σε αυτές σε μια χωρική μονάδα είναι ιδιαίτερα σημαντικός στο χωρικό προγραμματισμό – σχεδιασμό. Οι ανθρώπινες δραστηριότητες και οι αναπτυξιακές διαδικασίες δημιούργησαν συνθήκες συγκρούσεων των χρήσεων γης αλλά και την ανάγκη μιας κρατικής παρέμβασης πάνω στο ζήτημα του προγραμματισμού – σχεδιασμού των διαφορετικών χρήσεων. Τα σημαντικότερα προβλήματα παρουσιάστηκαν και συνεχίζουν να παρουσιάζονται στον περιαστικό χώρο όπου οι έντονες κατατμήσεις της γης είναι πιο έντονες. Σε αυτό το χώρο, επίσης, οι συνθήκες είναι πιο γόνιμες προς μια αναπτυξιακή διαδικασία. Έτσι, γίνεται αντιληπτό πως ο σχεδιασμός των χρήσεων γης στον περιαστικό χώρο και σε περιοχές ευαίσθητες και προστατευόμενες θα πρέπει να αποτελεί κεντρικό στόχο όλων των κρατών.

Στον ελλαδικό χώρο ο προβληματισμός της ελληνικής πολιτείας και κοινωνίας για την ανεξέλεγκτη επέκταση των χρήσεων γης δεν οδήγησε, δυστυχώς, σε μια κατεύθυνση επίλυσης του προβλήματος πόσο μάλλον με τη θεσμοθέτηση της εκτός σχεδίου δόμησης και των μηδαμινών περιορισμών. Στην Ελλάδα παραμένουν συνήθη φαινόμενα: η σύγκρουση των χρήσεων γης, η περιβαλλοντική υποβάθμιση μέσω της υπερκατανάλωσης του φυσικού πλούτου, η νομιμοποίηση αυθαίρετων συνθηκών αλλά και η ανάγκη, ακόμη και σήμερα, ενός γενικότερου σχεδιασμού.

Ήδη από τη δεκαετία του '70 υπήρξαν προσπάθειες μεταρρυθμιστικού χαρακτήρα μέσω νέων νόμων οι οποίοι είτε δεν εφαρμόζονται είτε υπολειπούνται αφού δεν υπήρξε κεντρικός προγραμματισμός – σχεδιασμός και συγκεκριμένα εργαλεία εφαρμογής.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΤΡΙΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

²³ Αγγελίδης Μ. (2000), Χωροταξικός σχεδιασμός και βιώσιμη ανάπτυξη, Εκδ. ΣΥΜΜΕΤΡΙΑ, Αθήνα

²⁴ Ανδρικοπούλου Ε., (2004), Εδαφική συνοχή και χωρική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση στο «Ζητήματα Χωρικής Ανάπτυξης: Θεωρητικές προσεγγίσεις και πολιτικές», Καυκαλάς Γ. (επιμ.), Εκδ. ΚΡΙΤΙΚΗ, Αθήνα

²⁵ Χρήστος Απ Λαδιάς, εκδόσεις Παπαζήση, 2013

²⁶ Αγγελίδης Μ., Οικονόμου Α., (2005), Χρήσεις γης και επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο της Ελλάδας, HELECO '05, ΤΕΕ, Αθήνα, δικτυακός τόπος:

http://library.tee.gr/digital/m2045/m2045_aggelidis.pdf

Κεφάλαιο 4: Βιώσιμη Ανάπτυξη

4.1 Διεύρυνση της έννοιας της Βιώσιμης Ανάπτυξης

Σύμφωνα με την Έκθεση Παγκόσμιας Επιτροπής για το περιβάλλον ως **βιώσιμη Ανάπτυξη**²⁷ ορίζεται η ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν της δικές τους (Έκθεση Παγκόσμιας Επιτροπής, 1987). Θα πρέπει όμως να τονίσουμε ότι λέγοντας βιώσιμη ανάπτυξη, το ενδιαφέρον μας στρέφεται κυρίως στην έννοια και στη σημασία της βιωσιμότητας, η οποία συνδέεται και σχετίζεται άμεσα με την επιβίωση των ατόμων τόσο μέσα στην κοινωνία όσο και μέσα στο περιβάλλον, με την επιβίωση των όντων γενικότερα. Επομένως η βιώσιμη ανάπτυξη είναι εκείνη η ανάπτυξη που θα οδηγήσει τον άνθρωπο σε καλύτερες συνθήκες ζωής. Πρόκειται για μια έννοια που ταυτίζεται πλήρως με την αειφόρο ανάπτυξη, που σκοπεύει να εξασφαλίσει μια καλύτερη ποιότητα ζωής για όλους και για πάντα σε όλα τα επίπεδα (οικονομικό, πολιτιστικό, περιβαλλοντικό κλπ) (Μυτούλα, 2006).

Ο Carlowitz επομένως θεωρείται ο πατέρας της έννοιας της βιωσιμότητας και της αειφορίας αφού μέσα στο έργο του ήταν ο πρώτος που όχι μόνο μίλησε για βιωσιμότητα αλλά χρησιμοποίησε τη λέξη αειφόρος στην ακόλουθη φράση: «Η τέχνη, η επιστήμη και το καθεστώς αυτής της χώρας βασίζεται στη δυνατότητα διατήρησης και ανάπτυξης του ξυλώδους κεφαλαίου με τέτοιο τρόπο, ώστε να επιτευχθεί μια σταθερή, μόνιμη και αειφορική εκμετάλλευσή του, διότι αυτό είναι μια απαραίτητη προϋπόθεση χωρίς την οποία μπορεί η χώρα να υπάρξει» (Καραμανώλης και συν., 1988).

Θέλοντας να διευρύνουμε την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, μπορούμε να εστιάσουμε το ενδιαφέρον μας αφενός στην ανάπτυξη σε θέματα κοινωνικά και περιβαλλοντικά και όχι μόνο οικονομικά και αφετέρου στο να μην στερεί από τις μελλοντικές γενιές τη δυνατότητα για ανάπτυξη και αειφορία (Σαρτζετάκης, Παπανδρέου, 2002). Το ενδιαφέρον επομένως στρέφεται στο κοινωνικό-οικολογικό και οικονομικό σύστημα, με βασική μας μέριμνα τη δημιουργία μιας οικονομίας ανοικτής στο περιβάλλον. Η διεύρυνση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης στις μελλοντικές γενιές, απαιτεί την αξιολόγηση καθαρά ηθικών αξιών. Η εξάλειψη της φτώχειας για παράδειγμα στις αναπτυσσόμενες χώρες, και η μείωση των εισοδηματικών ανισοτήτων στις ανεπτυγμένες χώρες είναι επιβεβλημένες όχι μόνο στη βάση ηθικών αξιών αλλά και εξαιτίας των σημαντικών αρνητικών επιπτώσεων τις οποίες έχουν στο φυσικό περιβάλλον .

Από την άλλη η βιώσιμη ανάπτυξη, κατά τον Sen (2000) οπ. αναφ. οι Σαρτζετάκης, Παπανδρέου (2002), μπορεί να εξετασθεί και ως επέκταση των βασικών ελευθεριών των πολιτών. Με αυτό τον τρόπο δίνουμε έμφαση στους στόχους και όχι στα μέσα για να πετύχουμε κάτι. Αντιλαμβανόμαστε επομένως ότι με το να προσδιορίζουμε την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης με βάση τις ελευθερίες, η αύξηση του κατά κεφαλήν Ακαθάριστου Εθνικού Προϊόντος από στόχος στα πλαίσια της οικονομικής μεγέθυνσης, γίνεται ένα μέσο της επίτευξης των στόχων.

Κάτω από αυτό το πρίσμα μια τέτοια διεύρυνση της έννοιας αναγνωρίζει ότι το αυξημένο εισόδημα βελτιώνει τις ευκαιρίες και την ελευθερία να πετύχουμε μια καλύτερη ποιότητα ζωής αλλά ταυτόχρονα αναγνωρίζει την ύπαρξη και άλλων παραμέτρων οι οποίες συνθέτουν μια καλύτερη ποιότητα ζωής, η σημασία των οποίων εκμηδενίζεται μέσα από την μονομερή εστίαση στην αύξηση του εισοδήματος. Ο όρος επομένως βιώσιμη ανάπτυξη εμπεριέχει την απαίτηση να αναγνωρίσουμε τον πλούτο των αξιών που πρέπει να ενσωματωθούν στην διαδικασία της ανάπτυξης. Η αναφορά στους τρεις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης, κοινωνία, περιβάλλον και οικονομία, είναι μια προσπάθεια αποτύπωσης του πλούτου αυτού. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονίσουμε ότι αν εξετάσουμε τη βιώσιμη ανάπτυξη ως επέκταση των ελευθεριών, τότε κατανοούμε ότι η βιώσιμη ανάπτυξη είναι η βιώσιμη επέκταση των ουσιαστικών ελευθεριών των πολιτών. Κατανοούμε ότι η διεύρυνση των ελευθεριών μιας γενιάς δεν πρέπει να γίνεται σε βάρος των ελευθεριών των επόμενων γενεών. Η βιώσιμη ανάπτυξη εμπεριέχει επίσης την προστασία και διεύρυνση του κοινωνικού κεφαλαίου υπό την μορφή κανόνων, εθίμων και θεσμών οι οποίοι ενισχύουν την εμπιστοσύνη, την διαφάνεια, την συμμετοχή και τις κοινωνικές αξίες .

Μία ακόμη πολύ σημαντική πλευρά αυτής της προσέγγισης είναι ότι αναδεικνύει την σημασία όχι μόνον των στόχων και των μέσων αλλά και των διαδικασιών μέσω των οποίων θα επιτευχθούν οι στόχοι. Ακόμη κι αν μια οικονομία μπορούσε να προσφέρει στους πολίτες ό,τι αυτοί επιθυμούν, η διαδικασία με την οποία οι πολίτες επιτυγχάνουν τους στόχους τους είναι από μόνη της σημαντική. Γίνεται σαφές ότι η ενεργός συμμετοχή στη διαμόρφωση των κοινωνικών αξιών και των αναπτυξιακών στόχων έχει ιδιαίτερη σημασία. Αντιλαμβανόμαστε δηλαδή ότι χωρίς τις ατομικές ελευθερίες, την ειρήνη, την παιδεία, την ελεύθερη έκφραση, την ελεύθερη ροή της πληροφορίας, οι πολίτες δεν μπορούν να συμμετέχουν ενεργά στη διαμόρφωση των κοινωνικών στόχων, καθιστώντας εμφανές ότι η εμβάθυνση της δημοκρατίας βρίσκεται στον πυρήνα της βιώσιμης ανάπτυξης.

4.1.1 Βιωσιμότητα ως στόχος

Το 1987 ύστερα από την έκθεση της διεθνούς επιτροπής για το περιβάλλον υπήρξε ένας έντονος προβληματισμός για το μέλλον του πλανήτη, ο οποίος οδήγησε στην διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών. Η διάσκεψη αυτή έλαβε χώρα στο Ρίο ντε Τζανέιρο, το 1992 όπου δημιουργήθηκε και υπογράφηκε η «Διακήρυξη του Ρίο» και ουσιαστικά τέθηκε για πρώτη φορά ως στόχος από τα Έθνη η βιώσιμη ανάπτυξη του πλανήτη

Αφού ορίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση οι βασικές αρχές και οι κατευθύνσεις που αφορούν την βιώσιμη ανάπτυξη, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Ελσίνκι ζήτησε από την Ευρωπαϊκή επιτροπή να « εκπονήσει πρόταση μακροπρόθεσμης στρατηγικής που να συνδυάζει πολιτικές για την βιώσιμη ανάπτυξη σε επίπεδο κοινωνικό, οικονομικό και οικολογικό». Η πρόταση αυτή κατατέθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Γκέτεμποργκ τον Ιούνιο του 2001 (Μυτούλα, 2003).

Το Εαρινό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του 2003, κατά την ετήσια ανασκόπηση της Στρατηγικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την βιώσιμη ανάπτυξη αποσαφηνίστηκαν περαιτέρω οι βασικές δράσεις που πρέπει να αναληφθούν σε βασικούς τομείς προτεραιότητας, αλλά και υποδείχθηκαν τρόποι για την εφαρμογή των αποτελεσμάτων του Γιοχάνεσμπουργκ, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του 6ου προγράμματος δράσης για το περιβάλλον (Hellenic Presidency Bureau, 2003).

Η ΕΕ υιοθέτησε, το 2002, το 6ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον (ΠΔΠ). Το έκτο κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, με τον τίτλο «Περιβάλλον 2010 - Το μέλλον μας, η επιλογή μας», καλύπτει τη χρονική περίοδο από 22 Ιουλίου 2002 μέχρι 21 Ιουλίου 2012. Αυτή η περιβαλλοντική στρατηγική επισημαίνει τις προτεραιότητες για δράση σε θέματα περιβάλλοντος κατά τα προσεχή έτη. Το πρόγραμμα, που ολοκληρώνεται το 2012, καθορίζει τέσσερις τομείς δράσης κύριας προτεραιότητας: α) Κλιματική αλλαγή β) Φύση και βιοποικιλότητα γ) Περιβάλλον και υγεία δ) Αειφόρος χρήση φυσικών πόρων και αποβλήτων. Επίσης αναζητά τρόπους για τη συμμετοχή πολιτών και συναφών φορέων στη διαδικασία χάραξης της πολιτικής και τη λήψη αποφάσεων με βάση την εμπειριστατωμένη επιστήμη (European Lung Foundation, 2012).

Το 2005 άρχισε η διαδικασία επανεξέτασης η οποία κρίθηκε επιτακτική, επειδή είχαμε αυξημένες πιέσεις στο κλίμα, βιοποικιλότητα και τους φυσικούς πόρους και επειδή η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης δημιούργησε την ανάγκη για καθορισμό Εθνικών στρατηγικών βιώσιμης ανάπτυξης στα περισσότερα νέα κράτη-μέλη.

Το 2006 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσα από τη διαδικασία δημόσιου διαλόγου ολοκλήρωσε την αναθεωρημένη στρατηγική για την βιώσιμη ανάπτυξη, η οποία

εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο. Οι στόχοι της ήταν, η προστασία του περιβάλλοντος, η κοινωνική δικαιοσύνη και συνοχή, η οικονομική ευημερία και η ανάληψη των διεθνών ευθυνών (Βαβούρας, 2007).

Η Ελλάδα αποδεχόμενη το Ευρωπαϊκό σχέδιο δράσης για την προστασία του περιβάλλοντος εφάρμοσε το «Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης- Ε.Σ.Π.Α 2007-2013». Για την Ελλάδα, ο στόχος δεν είναι να παρακολουθήσει τις Ευρωπαϊκές εξελίξεις και να προσαρμοστεί σε αυτές, αλλά να συγκλίνει πρακτικά στην ουσία του ευρωπαϊκού περιβαλλοντικού κεκτημένου και μέσα από τη σύγκλιση αυτή να αντιμετωπίσει τις ανάγκες που αφορούν τόσο την προστασία του περιβάλλοντος, όσο και την καθιέρωση ενός ιδιαίτερου παραγωγικού προτύπου, το οποίο θα αξιοποιεί τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας (κλίμα, φυσικό περιβάλλον, ιστορία και πολιτισμός, υψηλό μορφωτικό επίπεδο, κλπ) (Value Del, 2010).

Σήμερα είναι κοινά αποδεκτό πως η κρίση δεν αντιμετωπίζεται με παλιά εργαλεία. Το αναπτυξιακό μοντέλο της χώρας έχει πλέον εξαντλήσει τα όρια του, ενώ τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της δεν είναι η βαριά βιομηχανία, αλλά το περιβάλλον οι ανθρωπίνι πόροι, η ιστορία και ο πολιτισμός της. Ο τομέας περιβάλλοντος αποτελεί γενικά τη βάση για την δημόσια υγεία και την ποιότητα ζωής των πολιτών. Ειδικά στη χώρα μας με τα συγκεκριμένα κλιματολογικά και γεωμορφολογικά δεδομένα (ακτές, βιοποικιλότητα, κλπ), το περιβάλλον αποτελεί σημαντικό κεφάλαιο το οποίο χρήζει προστασίας ώστε να αποτελέσει το υπόβαθρο μιας σημαντικής ανάπτυξης, η οποία θα φέρει άμεσα και έμμεσα οφέλη στους πολίτες. Έτσι, στα άμεσα οφέλη συγκαταλέγονται η προστασία και αναβάθμιση της δημόσιας υγείας, του βιοτικού επιπέδου του πληθυσμού και η διασφάλιση των προοπτικών αειφόρου διαχείρισης των βασικών περιβαλλοντικών μέσων (ατμόσφαιρα, νερά, έδαφος), η ποιότητα των οποίων έχει υποβαθμιστεί αισθητά τις τελευταίες δεκαετίες. Στα έμμεσα οφέλη πρέπει να αναφερθεί η βαθμιαία στροφή της χώρας σε ένα παραγωγικό μοντέλο ποιοτικής ανάπτυξης, σε αντίθεση με αυτό της μονοδιάστατης οικονομικής μεγέθυνσης άλλων φτωχότερων σε οικολογικό και πολιτισμικό απόθεμα χωρών. (Value Del, 2010).

Όμως μια κοινωνία οφείλει να είναι βιώσιμη και κοινωνικά για να μπορεί να είναι βιώσιμη. Θα πρέπει δηλαδή να χαρακτηρίζεται από ισότητα μεταξύ των πολιτών, δικαιοσύνη, ισότητα μεταξύ των δύο φύλων, πολιτική υπευθυνότητα και συμμετοχή, και επαρκή παροχή κοινωνικών υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένης της υγείας, και της εκπαίδευσης. Η βιωσιμότητα ορίζεται ως ο θεμιτός στόχος της Βιώσιμης Ανάπτυξης (Καρμίρης, 2008 π). Αντιλαμβανόμαστε επομένως ότι Βιωσιμότητα είναι μια ιδανική ολοκληρωμένη πολιτεία, όπως ακριβώς και η δημοκρατία, που η τέλεια πραγματοποίησή του μας διαφεύγει. Επομένως όταν η κοινωνία θέτει τη βιωσιμότητα ως στόχο οφείλει:

- Να προστατεύει και να διατηρεί τη Φύση, η οποία εξασφαλίζει ότι τα φυσικά συστήματα μπορούν να συνεχίσουν να παρέχουν συστήματα υποστήριξης της ζωής για όλα τα έμβια όντα, περιλαμβανομένων των πόρων που υποστηρίζουν το οικονομικό σύστημα.
- Να εξασφαλίζει την ειρήνη και την ισότητα, η οποία ενθαρρύνει τους ανθρώπους να ζουν αρμονικά και με πνεύμα συνεργασίας και έχουν εκπληρωμένες τις βασικές τους ανάγκες με ένα δίκαιο και ισότιμο τρόπο.
- Να εξασφαλίζει τη προϋπόθεση ότι οι άνθρωποι μπορούν να συντηρήσουν τους εαυτούς τους μακροπρόθεσμα, σεβόμενοι τους δεσμούς μεταξύ οικονομίας και των άλλων συστημάτων στο περιβάλλον.
- Να περιφρουρεί και να διαφυλάττει τη Δημοκρατία(Καρμίρης, 2008)

4.2 Κύριες συνιστώσες βιώσιμης ανάπτυξης²⁸

4.2.1 Οικονομία

Βασικός στόχος της πολιτικής όλων των χωρών αποτελεί η ανάπτυξη της οικονομίας καθώς συμβάλει στην άνοδο του βιοτικού επιπέδου και της ποιότητας της ζωής. Όλες οι επιχειρήσεις έχουν ως κύριο στόχο την αύξηση του κέρδους και τη μείωση του κόστους παραγωγής, γεγονός που δημιουργεί προβλήματα, αφού οι επιχειρήσεις δεν ενδιαφέρονται για την προστασία του περιβάλλοντος προκειμένου να πετύχουν τους στόχους τους.

Η οικονομία είναι ένας κλάδος που αναπτύσσεται ραγδαία γιατί υπάρχει η άποψη ότι εξασφαλίζει σε όλους μια ζωή άνετη και ποιοτική. Τον Απρίλιο του 1994, υπέγραψαν οι εκπρόσωποι 120 χωρών στο Γύρο των διαπραγματεύσεων της Ουρουγουάης, τη Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου (GATT) με σκοπό να μειώσει τους δασμούς του παγκόσμιου εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών. Η Γενική Συμφωνία Δασμών και Εμπορίου, ακρώνυμο ΓΕΣΔΕ, γνωστότερη διεθνώς ως GATT, εκ της ονομασίας της στην αγγλική "Ettner Agreement on Tariffs and Trade", αποτελεί σήμερα έναν παγκόσμιο οργανισμό που μέσα από θεσμοθετημένες συνεδρίες - διαπραγματεύσεις επιβάλλει κανόνες αναγκαστικού χαρακτήρα, επί της αρχής της αμοιβαιότητας, επιδιώκοντας την βελτίωση και επέκταση των όρων και δυνατοτήτων του διεθνούς εμπορίου. Βασικότερη σήμερα σε ισχύ συμφωνία είναι του 1994, που τελεί επί των βασικών αρχών του 1947. Μερικά πλεονεκτήματα από τη συνάντηση αυτή είναι τα εξής:

- Εύνοια στις αναπτυσσόμενες χώρες των οποίων τα προϊόντα είναι σε μειονεκτική (ανταγωνιστικά) θέση στην παγκόσμια αγορά.
 - Επιτρέπει στους καταναλωτές να αγοράσουν περισσότερα προϊόντα σε φθηνότερες τιμές, τονώνοντας έτσι την οικονομική ανάπτυξη σε όλες τις χώρες.
 - Υψηλότερο παγκόσμιο επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος, υγείας και ασφάλειας εργαζομένων. Οι περισσότερες περιβαλλοντικές οργανώσεις και διάφορες άλλες ομάδες είναι αντίθετες με τις απόψεις αυτές γιατί ενδιαφέρονται για την προστασία του καταναλωτή και την ασφάλειά του εργαζόμενου. Οι λόγοι που οι οικολογικές οργανώσεις είναι αντίθετες με τις απόψεις των GATT είναι οι εξής:
- Θα αυξήσει την οικονομική και πολιτική δύναμη των πολυεθνικών και θα μειώσει τη δύναμη των μικρών επιχειρήσεων.

- Η περιβαλλοντική υποβάθμιση και η απώλεια των φυσικών πόρων θα αυξηθούν και αυτό γιατί οι συμφωνίες είναι σχεδιασμένες να ενισχύσουν την οικονομική άνθιση και όχι να προωθούν την οικολογικά βιώσιμη ανάπτυξη.
- Η νέα άποψη της GATT δε θέτει οικονομικά πλεονεκτήματα σε όλους.
- Στην ενιαία Ευρωπαϊκή πράξη απο το 1987 καθορίζεται η ενιαία αγορά που θα αποτελέσει ένα σημαντικό μέσο για τη βιώσιμη ανάπτυξη η οποία θα σέβεται το περιβάλλον. Σύμφωνα με τη συμφωνία της GATT η δυναμική που έχει αναπτυχθεί στην υλοποίηση της ενιαίας αγοράς, έδωσε ώθηση στην Ευρωπαϊκή Ένωση να προχωρήσει στη θέσπιση σημαντικών κριτηρίων για την οικοδόμηση της ONE και στη διαμόρφωση ενός ισχυρού ανταγωνιστικού περιβάλλοντος (Μήτουλα, 2003).

Ερχόμενοι στο σήμερα, η Ελλάδα ως μέλος της Ευρώπης και της νομισματικής ζώνης υιοθετεί παράλληλα και τον στόχο της βιώσιμης ανάπτυξης, ο οποίος συνοδεύει τη νέα οικονομική πραγματικότητα. Στη πραγματικότητα της κρίσης των ημερών μας αναζητείται ένα νέο μοντέλο οικονομικής ανάπτυξης που θα προωθεί παράλληλα και την έννοια της βιωσιμότητας.

Η πράσινη οικονομία αφορά αυτό το νέο μοντέλο οικονομικής που θα αντιμετωπίζει το περιβάλλον και την ποιότητα αυτού σαν ζωτικό πυλώνα της οικονομικής δραστηριότητας, αλλά και της βιωσιμότητας της κοινωνίας. Η πράσινη οικονομία είναι γνωστή στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά και στις Ηνωμένες Πολιτείες σαν η μόνη διέξοδος αντιμετώπισης της σημερινής κατάστασης των μεγάλων περιβαλλοντικών προβλημάτων, αλλά και της οικονομικής κρίσης που υπάρχει σε όλο τον κόσμο, αλλά κυρίως στην Ευρώπη . Σύμφωνα με τις αρχές της, η μέχρι τώρα πεποίθηση για την ανάπτυξη της οικονομίας χωρίς όρια, θα πρέπει να αντικατασταθεί από ένα μοντέλο που θα ενσωματώνει και θα συμπεριλαμβάνει την ελευθερία της αγοράς και θα αναζητά νέα επιχειρηματικά πεδία βασιζόμενα στο περιβάλλον. Η πράσινη οικονομία στηρίζεται λοιπόν στην αντίληψη της βιωσιμότητας. Για την εδραίωση της είναι απαραίτητος ο συνδυασμός της καινοτομίας, της έρευνας και των νέων τεχνολογιών, αλλά και η συμμετοχή του ιδιωτικού κεφαλαίου παράλληλα με τις υποστηρικτικές κυβερνητικές πολιτικές (T.Fredman, 2008).

Μέσα από την πράσινη οικονομία αναπτύσσεται η πράσινη επιχειρηματικότητα. Έχουμε να κάνουμε με μια αναδυόμενη μορφή οικονομικής δραστηριότητας, που βασίζεται αρχικά σε ζωτικές ανάγκες που έχουν σχέση με την ποιότητα της ζωής και του περιβάλλοντος και αποτελεί έναν επιχειρηματικό κλάδο με μεγάλη ευρύτητα πεδίου. Τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα εφαρμογής αφορούν στην

εκμετάλλευση των προστατευόμενων περιοχών (π.χ περιοχών Natura) ως πόλους πράσινης ανάπτυξης, στην παραγωγή και πώληση πιστοποιημένων προϊόντων των προστατευμένων αυτών περιοχών, στην παραγωγή και πώληση προϊόντων βιολογικής γεωργίας και κτηνοτροφίας, αλλά και στην ανάπτυξη της οικοξενάγησης και του οικοτουρισμού (Ζήσης, 2003).

4.2.2 Κοινωνικός Παράγοντας

Άλλη μια σημαντική συνιστώσα της βιώσιμης ανάπτυξης είναι ο κοινωνικός παράγοντας. Η ανάπτυξη της κοινωνικής πρόνοιας συμβάλλει στη βιώσιμη ανάπτυξη καθώς ικανοποιεί κοινωνικές ανάγκες ασφάλειας, εκπαίδευσης, υγείας κλπ, των πολιτών ενισχύοντας με αυτό τον τρόπο την ποιότητα ζωής τους.

Σύμφωνα με τον οργανισμό IUCN (1991), η βιώσιμη κοινωνία είναι «η κοινωνία που εξασφαλίζει ένα ικανοποιητικό επίπεδο διαβίωσης των σημερινών ανθρώπων και των απογόνων τους στηριζόμενοι σε ορισμένες βασικές αρχές, όπως:

- Σεβασμός και φροντίδα για την κοινότητα, προστασία της ζωτικότητας και της βιοποικιλότητας των μη ανανεώσιμων πόρων.
- Προσαρμογή των ανθρωπίνων κοινωνιών στα όρια της φέρουσας δυναμικότητας της γης.
- Αλλαγή της στάσης ζωής κάθε ανθρώπου .
- Συμμετοχή σε παγκόσμιες συμμαχίες που προωθούν τη βιώσιμη διαβίωση.

Η ανάπτυξη της κοινωνίας ως τώρα, φαίνεται να μην ικανοποιεί πλήρως τις ανάγκες των ανθρώπων ενώ συχνά καταστρέφει και υποβαθμίζει τη βάση των πόρων που χρησιμοποιεί. Είναι σαφές ότι η ανθρωπότητα χρειάζεται μια μορφή ανάπτυξης που να βελτιώνει συνεχώς το επίπεδο και τις συνθήκες διαβίωσης των ανθρώπων. Οι έννοιες ανάπτυξης και προστασίας του περιβάλλοντος μπορούν να συνυπάρχουν και ότι αυτές αποτελούν ουσιώδη μέρη μιας ζωτικής διαδικασίας που εξασφαλίζει τη διατήρηση του ανθρωπίνου γένους πάνω στη γη (Γαλανός και Αλαμπάνης, 1999). Η κοινωνική βιωσιμότητα προϋποθέτει μέριμνα για τη προώθηση της ευημερίας μέσω της ικανοποίησης των κοινωνικών αναγκών των πολιτών και την αφύπνιση της επιθυμίας για λήψη αποφάσεων που προάγουν την ποιότητα ζωής.

4.2.3 Περιβάλλον

Από τις πιο σημαντικές συνιστώσες της βιώσιμης ανάπτυξης είναι το περιβάλλον και αυτό γιατί η καταστροφή του περιβάλλοντος επηρεάζει την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης, καθιστώντας απαραίτητη τη λήψη μέτρων ώστε να περιοριστούν όλες οι μορφές ρύπανσης.

Η καταστροφή του περιβάλλοντος από την αλόγιστη χρήση των φυσικών πόρων και η ρύπανση που έχει προκληθεί σε αυτό απαιτεί τον περιορισμό όλων αυτών καθώς και την προστασία του. Απαιτείται δηλαδή η βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων. Όταν λέμε βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων εννοούμε τη χρήση των φυσικών πόρων, η οποία παραμένει πάντα στα όρια της περιβαλλοντικής δυναμικότητας και πάνω σε αυτή τη βάση ικανοποιεί τις ανάγκες της παρούσας γενεάς, ιδιαίτερα των φτωχών, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τις μελλοντικές γενιές να ικανοποιούν τις δικές τους ανάγκες (WWF, 1993). Στις τελευταίες δεκαετίες όμως με τη ραγδαία αύξηση του παγκόσμιου πληθυσμού, τη μεγαλύτερη συγκέντρωση στα αστικά κέντρα, τη γρήγορη βιομηχανική ανάπτυξη και την άνοδο του βιοτικού επιπέδου, οι ανθρώπινες ανάγκες για τις υπηρεσίες του φυσικού περιβάλλοντος αυξήθηκαν με τρομακτικό ρυθμό. Η εξόρυξη ορυκτών μεταλλευμάτων και καυσίμων υλών επιταχύνθηκε, η παραγωγή και η κατανάλωση ενέργειας και αγαθών πολλαπλασιάστηκαν, η δημιουργία ανεπιθύμητων καταλοίπων και η απόρριψη τους στο νερό, στην ατμόσφαιρα και το έδαφος έφτασαν στα ύψη. Το περιβαλλοντικό πρόβλημα έγινε πλέον όχι μόνο οξύ αλλά και παγκόσμιο, γιατί δεν υπάρχει περιοχή της γης που δεν υφίσταται περιβαλλοντικές καταστροφές (Κωττής, 1994).

Όσο τα προβλήματα προς το περιβάλλον μεγαλώνουν τόσο οι συνέπειες σ' αυτό αυξάνονται. Τέτοιες συνέπειες είναι και οι εξής: α) η αύξηση της θερμοκρασίας β) Άνοδος της στάθμης και της θερμοκρασίας της θάλασσας γ) Λιώσιμο πάγων δ) Ακραία καιρικά φαινόμενα ε) Φυτά και ζώα στ) Αυξημένο οικονομικό κόστος ζ) Τροφή και νερό η) Ερημοποίηση θ) Ασθένειες

Ο ΟΗΕ, γνωρίζοντας το μέγεθος του προβλήματος, προχώρησε στη διοργάνωση της Διάσκεψης του Ρίο το 1992. Αμέσως μετά έλαβαν χώρα και άλλες συνδιασκέψεις με τη πιο σημαντική στο Κιότο της Ιαπωνία το 1997, στο οποίο υπογράφηκε πρωτόκολλο που θέτει εθελοντικούς εθνικούς στόχους μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου για κάθε ανεπτυγμένη βιομηχανικά χώρα (Κωττής, 1994).

Για να αναδειχτεί η έντονη συσχέτιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων με τις ανθρώπινες δραστηριότητες ακολουθεί η παράθεση ορισμένων χαρακτηριστικών τους:

- Η κατασκευή δρόμων, σιδηροδρομικών γραμμών, καναλιών και αγωγών υποβαθμίζει ή καταστρέφει τις βιοκοινωνίες και αλλάζει τις απορροές διασπώντας τη συνέχεια των οικοσυστημάτων.
- Ο αριθμός των κατοίκων αναμένεται να διπλασιάζεται κάθε 35 χρόνια για να εξυπηρετήσει τους υφιστάμενους ρυθμούς ανάπτυξης του πληθυσμού του πλανήτη.
- Τα τεχνικά έργα προσβάσεων και διασυνδέσεων για οικιστικούς σκοπούς καθώς η εκχέρσωση και το μπάζωμα φυσικών εκτάσεων απειλούν σοβαρά τα οικοσυστήματα και ιδιαίτερα τη βιοποικιλότητα.

Η κυκλοφορία, η θέρμανση και η βιομηχανική δραστηριότητα θεωρούνται από τους βασικούς παράγοντες ατμοσφαιρικής ρύπανσης (CEQ-US State,1980).

4.2.4 Πολιτισμός

Διερευνώντας τις γενικές κατευθύνσεις αλλά και τις προκρινθείσες δράσεις που έχουν ως στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων, σε κάθε τομέα διακρίνεται σεβασμός στα στοιχεία του πολιτισμού.

Η εξέταση της ιστορικής και πολιτισμικής πορείας ενός λαού κατά το παρελθόν συμβάλλει αποφασιστικά στην κατανόηση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας του, στην εμπέδωση της πολυφωνίας και την πολυμορφίας του ανθρώπινου πολιτισμού. Παράλληλα χρησιμεύει στην άντληση χρήσιμων στοιχείων που θα βοηθήσουν για τη θεώρηση του μέλλοντος, στα ουσιώδη ιδανικά και τις αξίες του ανθρώπου. Στη Διεθνή σύμβαση της ΟΥΝΕΣΚΟ ,στη Χάγη το 1954 με τον όρο «πολιτιστικό αγαθό» δηλώνονται «τα κινητά και ακίνητα αγαθά που έχουν μεγάλη σημασία για την πολιτιστική κληρονομιά ενός λαού». Στο κείμενο της Σύμβασης της Παγκόσμιας Κληρονομιάς το 1972 η έννοια της «πολιτιστικής κληρονομιάς» περιλαμβάνει τα έργα αρχιτεκτονικής, τα οικοδομικά συγκροτήματα και τους χώρους. Όσον αφορά τους χώρους αναφέρονται έργα του άνθρωπου ή δημιουργήματα από κοινού της φύσης και του ανθρώπου (Μυτούλα, 2003).

Τα τελευταία χρόνια η προστασία και η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς εντείνεται σε παγκόσμιο, ευρωπαϊκό και τοπικό επίπεδο. Ο πολιτισμός συντελεί στη βιωσιμότητα των πόλεων και έχει ενταχθεί ως γενικότερη πολιτική της βιώσιμης ανάπτυξης. Ο στόχος που τέθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πλαίσιο δράσης για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη είναι : «Η ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς

του αστικού χώρου και η ενθάρρυνση των τυπικών φορέων και πολιτών για την ανάληψη δημιουργικών καλλιτεχνικών και πολιτιστικών πρωτοβουλιών» (Ε. Επιτροπή, 1998). Γίνεται σαφές ότι οι πολιτιστικές δραστηριότητες προάγουν αφενός τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και αφετέρου προσθέτουν στην ποιότητα στη ζωή των κατοίκων της πόλης, δίνοντας την ευκαιρία στους κάτοικους να αναδείξουν τα ταλέντα και τις δεξιότητές του συμβάλλοντας στη βιωσιμότητα της πόλης.

4.2.5 Τεχνολογία

Η τεχνολογία αποτελεί συνιστώσα της βιώσιμης ανάπτυξης καθώς η χρήση της ενισχύει την παραγωγικότητα και την αποδοτικότητα των επιχειρήσεων δίνοντας τους τη δυνατότητα να παράγουν νέα προϊόντα και υπηρεσίες που διευκολύνουν την ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών. Η ανάπτυξη της τεχνολογίας έχει οδηγήσει παράλληλα και σε περιβαλλοντικά προβλήματα παγκοσμίας κλίμακας όπως το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η όξινη βροχή κλπ. Μετά το διεθνή προβληματισμό, όμως για την αντιμετώπιση των παγκοσμίων περιβαλλοντικών προβλημάτων ξεκίνησε η προσπάθεια ανάπτυξης τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον.

Η εποχή της εξέλιξης των τεχνολογιών άνοιξε καινούριους ορίζοντες στον άνθρωπο για την αύξηση του βιοτικού του επιπέδου και του τρόπου ζωής του γενικότερα. Δημιουργήθηκε έτσι η πεποίθηση ότι η επιστήμη και η τεχνολογία μπορεί να λύσει όλα τα προβλήματα (Κώττης, 1994). Οι κυβερνήσεις σε ολόκληρο τον κόσμο έχουν έντονη την επιθυμία να επεκτείνουν τη χρήση των προϊόντων των ΤΠΕ και να κάνουν τη καλύτερη δυνατή χρήση των ευκαιριών που οδηγούν στην Κοινωνία της Πληροφορίας. Αυτό θα επιφέρει την αύξηση της ανταγωνιστικότητας, ενώ παράλληλα θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας και θα βελτιώσει γενικά την ποιότητα ζωής των πολιτών. Η Ευρωπαϊκή Ένωση στην πορεία της προς τη Κοινωνία της Πληροφορίας καλύπτει τους τομείς: α) τις απαιτούμενες ρυθμίσεις και το νομικό πλαίσιο, β) τις βασικές υπηρεσίες και γ) τα κοινωνικά και πολιτικά θέματα που προκύπτουν από την μετάβαση στη Κοινωνία της Πληροφορίας.

Μέσω των νέων τεχνολογιών στην επικοινωνία και την πληροφορική επηρεάζεται σημαντικά ο τρόπος ζωής των ανθρώπων σε όλες τις εκφάνσεις της σύγχρονης πραγματικότητας. Η περαιτέρω ανάπτυξη μέσω της τεχνολογίας επιφέρει αλλαγές στις πόλεις στο δομημένο και φυσικό περιβάλλον.

4.2.6 Ενέργεια

Η ενέργεια στις διάφορες μορφές της αποτελεί την κινητήρια δύναμη του σύγχρονου πολιτισμού, γιατί καλύπτει τις διαρκώς αυξανόμενες ανάγκες για κίνηση, φωτισμό και θέρμανση. Ενώ το 1/3 του πληθυσμού της γης ζει σήμερα χωρίς ηλεκτρική ενέργεια, η παγκόσμια ζήτηση για ενέργεια αυξάνει καθώς οι αναπτυσσόμενες χώρες διεκδικούν ένα μερίδιο στην ευημερία διότι η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας είναι ευθέως ανάλογη με το βιοτικό επίπεδο.

Το 1999 η Διεθνής Επιτροπή Ενέργειας εξέδωσε στοιχεία σύμφωνα με τα οποία το 90% της παγκόσμιας πρωτογενούς ενέργειας παράγεται από μη ανανεώσιμους πόρους. Το 35% από πετρέλαιο, το 23,5% από κάρβουνο, το 20,7% από φυσικό αέριο και το 6,8% από πυρηνική. Η σημερινή υπερκατανάλωση ενέργειας οδηγεί μαθηματικά στην εξάντληση των παγκόσμιων φυσικών πόρων. Εάν συνεχιστούν οι σημερινοί ρυθμοί κατανάλωσης των συμβατικών καυσίμων, η Διεθνής Επιτροπή Ενέργειας εκτιμά ότι τα αποθέματα αργού πετρελαίου και του φυσικού αερίου διαρκούν για 50 χρόνια ακόμη, ενώ τα αποθέματα κάρβουνου για 250 χρόνια (Αμπελίωτης, 2001).

Η παρούσα ενεργειακή κατάσταση οδηγεί στη συστηματική επιβάρυνση της παγκόσμιας ατμόσφαιρας από ρύπους που προέρχονται άμεσα από την παραγωγή και κατανάλωση ενέργειας. Την τελευταία δεκαετία είναι έντονη η ευαισθητοποίηση της κοινωνίας και η παράλληλη κινητοποίηση της παγκόσμιας επιστημονική κοινότητας σχετικά με τα προβλήματα της ατμόσφαιρας. Κατά σειρά προτεραιότητας τα προβλήματα αυτά είναι: η αύξηση της θερμοκρασίας του πλανήτη ως αποτέλεσμα του φαινομένου του θερμοκηπίου, η καταστροφή του στρώματος του όζοντος και η όξινη βροχή (Αμπελίωτης, 2001). Η παραγωγή και η κατανάλωση ενέργειας αποτελεί τη μεγαλύτερη ανθρωπογενή πηγή παραγωγής ενέργειας διοξειδίου του άνθρακα.

Η ΕΕ στην προσπάθεια της να διαμορφώσει ένα συγκεκριμένο πλαίσιο δράσης για τα ενεργειακά θέματα εξέδωσε το 1995 την Πράσινη Βίβλο με τίτλο «Μια Ενεργειακή Πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση». Οι γενικοί στόχοι της Πράσινης Βίβλου έχουν να κάνουν με την κάλυψη των ενεργειακών αναγκών ατόμων και επιχειρήσεων με το ελάχιστο δυνατό κόστος, τη μακροχρόνια εξασφάλιση του ομαλού εφοδιασμού και την προστασία του περιβάλλοντος. Όμως η απαίτηση για χαμηλό κόστος προσκρούει στην απαίτηση για προστασία του περιβάλλοντος με αποτέλεσμα να υπάρξουν αντιδράσεις. Παρόλα αυτά το βιβλίο αυτό ήταν η αφορμή για να τεθούν οι γενικοί στόχοι της ενεργειακής πολιτικής τα επόμενα χρόνια (Μυτούλα, 2003).

Αφού συνεκτιμήθηκαν οι απόψεις και οι προβληματισμοί της Πράσινης Βίβλου ακολούθησε το 1996 η Λευκή Βίβλος. Στη Λευκή βίβλο επαναπροσδιορίζονται οι βασικές αρχές ενώ παράλληλα η ενεργειακή πολιτική εντάσσεται και αποτελεί μέρος των γενικότερων της Οικονομικής Πολιτικής της Ένωσης που στοχεύει στην ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς, στην οικονομική και κοινωνική συνοχή, την προστασία του καταναλωτή και τη βιώσιμη ανάπτυξη. Οι στόχοι αυτοί βρίσκονται σε απόλυτη σχέση με τη γενικότερη πολιτική της ΕΕ για τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας που συνδέεται με τις επιχειρήσεις μεταφοράς, παραγωγής και διανομής των προϊόντων ενέργειας (Μυτούλα, 2003).

4.3 Βιώσιμη ανάπτυξη των αστικών περιοχών

Η υποβάθμιση του περιβάλλοντος είναι ζήτημα που ενδιαφέρει ολοένα και περισσότερους κατοίκους των αστικών περιοχών. Η βελτίωση του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος, η ποιότητα του νερού, η προστασία του δομημένου περιβάλλοντος, η επεξεργασία αποβλήτων και λυμάτων, η βελτίωση των επιπτώσεων των αστικών μεταφορών, καθώς επίσης και η διάσωση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και της καλύτερης χρήσης των κοινοχρήστων χώρων με αύξηση του αστικού πρασίνου αποτελούν σημαντικά ζητήματα της πολιτικής για βιώσιμη ανάπτυξη πόλεων. Προκειμένου όμως να κατανοήσουμε τη σχέση που διέπει το αστικό περιβάλλον και τη στοχοθεσία κρίναμε σκόπιμο να παρουσιάσουμε τις ευρωπαϊκές στρατηγικές για την αστική ανάπτυξη.

Σε επίπεδο λοιπόν Ε.Ε. οι λόγοι που δημιουργούν το ενδιαφέρον για τις πόλεις έχουν διατυπωθεί ως εξής²⁹:

- Πρώτον οι πόλεις συγκεντρώνουν το 80% του ευρωπαϊκού πληθυσμού.
- Δεύτερον, πολλές από τις πολιτικές της Ένωσης που εφαρμόζονται έχουν μεγάλη σημασία για τον αστικό χώρο και ως εκ τούτου δεν μπορεί να τις αγνοήσει.
- Τρίτον, πρέπει να διασφαλιστεί ότι οι πολιτικές και οι δράσεις της ΕΕ θα συμβάλλουν στην πιο ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των αστικών προβλημάτων και ότι οι αρχές της ορθής διακυβέρνησης δε θα προσκρούουν σε κανόνες και πρακτικές που εφαρμόζονται σε επίπεδο ένωσης (Κουδώνης, 2003).

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφέρουμε ότι το 1998 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε την ανακοίνωση «Αειφόρος Αστική Ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: Πλαίσιο Δράσης» με την οποία αποβλέπει στην ενίσχυση και αποκατάσταση του

ρόλου των ευρωπαϊκών πόλεων ως χώρων κοινωνικής και πολιτιστικής ολοκλήρωσης, ως πηγών ευημερίας, βιώσιμης ανάπτυξης και βάση δημοκρατικής διακυβέρνησης.

Γίνεται σαφές, ότι η βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων προσδιορίζεται σαν συνεκτικό πλαίσιο πολιτικής που απαιτεί το συνδυασμό οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών μέτρων. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο έχει υιοθετήσει τη Στρατηγική για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων σύμφωνα με την οποία απαιτείται ο συνδυασμός των παραπάνω μέτρων πολιτικής προκειμένου να βελτιωθεί ο συντονισμός της πολιτικής στο επίπεδο των κρατών μελών. Οι τομείς προτεραιότητας που αφορούν την αστική ανασυγκρότηση των πόλεων είναι η αναβάθμιση της κατοικίας, η ανάπτυξη νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, η εκπαίδευση και η παιδεία γενικότερα καθώς και οι μεταφορές. (Σωτηριάδου, 2001)

Για να αντιμετωπισθούν τα προβλήματα της οικονομικής παρακμής και του κοινωνικού αποκλεισμού που παρατηρούνται στις πόλεις είναι απαραίτητη η βελτίωση της αστικής διακυβέρνησης. Τα αποτελέσματα αυτών των προβλημάτων είναι:

- Η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος
- Η αυξανόμενη ρύπανση
- Κοινωνικές εκρήξεις και εγκληματικότητα
- Χαμηλής ποιότητας υπηρεσίες σε ορισμένες περιοχές
- Κυκλοφοριακή συμφόρηση

Αντιλαμβανόμαστε εν ολίγοις, ότι ο θεμελιώδης στόχος της δημιουργίας υποδομής στις πόλεις πρόκειται να βοηθήσει τους ανθρώπους στην ανάπτυξη των δεξιοτήτων που απαιτούνται για να αλλάξουν το μέλλον τους προς το καλύτερο. Έτσι η Πράσινη Βίβλος διατυπώνει τις δυναμικές με τις οποίες είναι συνυφασμένη η έννοια της πόλης:

- Οικονομική: η πόλη θεωρείται συνώνυμη της ευμάρειας, καθώς παρέχει τη δυνατότητα για πολλαπλές επαφές και δραστηριότητες που την καθιστούν κέντρο πληροφόρησης και παραγωγής.
- Η κοινωνική: η πόλη παρουσιάζει μια ποικιλία κοινωνικών ανέσεων όπως νοσοκομεία, βρεφονηπιακούς σταθμούς, κ.α που ο ρόλος τους αποκτά αυξανόμενη σημασία καθώς τα μεγάλα τμήματα του πληθυσμού πλήττονται από υποαπασχόληση ή ανεργία και τη φτώχεια.

- Η πολιτιστική: Η ιστορική κληρονομιά δεν αποτελεί απλά μια παραδοσιακή βάση ζωής, αλλά συνδέεται και με μοναδικές εμπορικές δραστηριότητες, όπως ο τουρισμός
- Η πολιτική: περισσότερο από κάθε άλλο περιβάλλον, η πόλη οφείλει να ανταποκρίνεται στο αίτημα των πολιτών της για σωστή διαχείριση των κοινών της υποθέσεων. Αποτελεί έναν τόπο που είναι δυνατή η απευθείας συμμετοχή σε αυτές και δίνει στο άτομο την ευκαιρία να διαμορφώσει ελεύθερα τις αντιλήψεις του για τις ατομικές και δημόσιες αξίες (Μητούλα, 2002).

Στο πλαίσιο της γενικότερης πολιτικής της βιώσιμης ανάπτυξης αναγνωρίζεται ο ιδιαίτερος ρόλος της πολιτικής για τις αστικές πόλεις. Μερικές από τις βασικές αρχές που προτείνονται είναι:

- Η ανάγκη επαναπροσδιορισμού και σύσφιξης της συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διοίκησης με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος. Η ανάπτυξη συνεργασίας μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.
- Η υιοθέτηση ελαχίστων ορίων και πρότυπων με έμφαση στην οπτική παρακολούθηση και εφαρμογή.
- Η ενεργότερη αξιοποίηση των τοπικών πρωτοβουλιών στη χάραξη και άσκηση πολιτικής προστασίας του περιβάλλοντος.
- Η ενσωμάτωση του περιβαλλοντικού και οικονομικού κόστους στο οικονομικό κόστους.
- Ο προσδιορισμός ιδιαιτεροτήτων και συνεργειών που συνδυάζουν πολλαπλούς στόχους.
- Η ένταξη των βραχυπρόθεσμων αποφάσεων στο πλαίσιο μακροχρόνιας στρατηγικής (OECD, 1991).

Αξίζει να αναφερθεί επιπλέον ότι δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στις σχέσεις πολιτών, ομάδων ενδιαφερομένων, επιχειρήσεων και κράτους στο πλαίσιο μιας προσέγγισης στη πολιτική βιώσιμης ανάπτυξης για τις πόλεις. Ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης θεωρείται ότι πρέπει να είναι πιο ουσιαστικός με έμφαση στη διαχείριση της αλλαγής στο πλαίσιο μιας οικολογικής προσέγγισης που να εξασφαλίζει τη στήριξη πιο παραγωγικών, σταθερών και καινοτόμων, παράλληλα με τη διατήρηση υψηλής ποιότητας περιβάλλοντος, επαρκείς εξυπηρέτησης και βιώσιμη χρήση των πόρων (IUCN/WWF, 1991).

4.4 Οι πολιτικές και τα αναπτυξιακά σχέδια της Ε.Ε και η Ελλάδα₃₀

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει μια δυναμική κατεύθυνση προς την επίτευξη της βιώσιμης ανάπτυξης ενώ σταδιακά επιδιώκει τον συντονισμό της, με τις διεθνείς αποφάσεις που αφορούν την βιωσιμότητα του πλανήτη. Σε αυτό το σημείο είναι απαραίτητο να παρουσιαστούν τα αναπτυξιακά σχέδια της Ε.Ε που προσφέρουν δυνατότητες ανάπτυξης σε όλες τις περιφέρειες των κρατών-μελών και κατ' επέκταση της περιφέρειας Κρήτης όπου υπάγεται ο Δήμος Ηρακλείου.

Η πολιτικής της Ε.Ε ήταν σε αρχικό σχέδιο και στάδιο, η χρηματοδότηση των προγραμμάτων ανάπτυξης από κοινοτικούς πόρους τα οποία εφάρμοζαν και κατάρτιζαν μόνες τους οι λιγότερο αναπτυγμένες χώρες της Ε.Ε. Για τις μεσογειακές χώρες, όπου και ανήκει και η Ελλάδα, επιχειρήθηκε να εφαρμοστούν περισσότερο ολοκληρωμένα προγράμματα ανάπτυξης, όπως ήταν τα Μεσογειακά Ολοκληρωμένα Προγράμματα (Μ.Ο.Π). Στόχος, όπως είναι φυσικό, των προγραμμάτων αυτών ήταν η ανάπτυξη, η προσαρμογή και η στήριξη της απασχόλησης και εισοδημάτων των ενδιαφερόμενων χωρών. Μετά την ολοκλήρωση των Μ.Ο.Π, θεωρήθηκε από την Ε.Ε. ότι επέτυχαν μερικώς τον στόχο τους και η υλοποίηση αλλά και βιωσιμότητα τους εντάχθηκε σε ένα πιο αποτελεσματικό σχέδιο παρέμβασης όπως το Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (Α' ΚΠΣ) την περίοδο 1989-1993 (Καρπαθωτάκης, 2005).

Με το Α'Κ.Π.Σ δόθηκε περισσότερο βάση σε έργα υποδομής όπως το μετρό, μεγάλοι οδικοί άξονες, σιδηροδρομικοί σταθμοί, δρόμοι, νοσοκομεία, σχολεία, αεροδρόμια κλπ. Ταυτόχρονα μπήκαν οι βάσεις για την πραγματοποίηση κι άλλων στόχων όπως η οικονομική ανάπτυξη των περιφερειών με την ταυτόχρονη βελτίωση του πρωτογενή τομέα, την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, τον τουρισμό και την ανάπτυξη των ανθρωπίνων πόρων (Μυτούλα, 2003). Οι στόχοι - προτεραιότητες του ΚΠΣ 2000-2006 εστιάζονταν σε επενδύσεις στο φυσικό, ανθρώπινο και γνωστικό κεφάλαιο, που μπορούν να συμβάλουν περισσότερο στην αύξηση της παραγωγικότητας και στην εμβάθυνση της ανάπτυξης στην Ελλάδα: 1. Ανάπτυξη ανθρωπίνων πόρων και προώθηση της απασχόλησης, 2. Ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών (οδικές, σιδηροδρομικές, αστικές μεταφορές, αερολιμένες, λιμένες, συνδυασμένες μεταφορές και εμπορευματικά κέντρα, ασφάλεια), 3. Βελτίωση της ανταγωνιστικότητας με στόχο την αειφόρο ανάπτυξη (περιλαμβάνει τους τομείς Μεταποίησης και Υπηρεσιών, Έρευνας και Τεχνολογίας, Τουρισμού,

Ενέργειας – Φυσικών Πόρων), 4. Αγροτική ανάπτυξη και αλιεία, 5. Ποιότητα ζωής (παρεμβάσεις που αφορούν στο περιβάλλον και στη φυσική κληρονομιά, στον πολιτισμό και στον τομέα της υγείας – πρόνοιας), 6. Κοινωνία της πληροφορίας (παρεμβάσεις που αφορούν τομείς όπως εκπαίδευση, πολιτισμό, δημόσια διοίκηση, υγεία και πρόνοια, περιβάλλον, απασχόληση, ψηφιακή οικονομία, επικοινωνίες) και 7. Περιφερειακή ανάπτυξη (με στόχο την μείωση των αποκλίσεων ανάπτυξης μεταξύ των περιφερειών, την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους και την αύξηση της απασχόλησης). Για την επίτευξη των στόχων του, το Γ'ΚΠΣ υλοποιεί 25 Επιχειρησιακά Προγράμματα εκ των οποίων, τα 11 ήταν Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα και αφορούν εθνικές τομεακές πολιτικές, τα 13 ήταν Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ), ένα για κάθε μία από τις 13 (τότε) περιφέρειες της χώρας και στα οποία είχε κατανεμηθεί το 1/3 περίπου των διαθέσιμων πιστώσεων για την περίοδο 2000-2006 και 1 Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Τεχνική βοήθεια» που στόχο είχε να ενδυναμώσει, να στηρίξει και να βελτιώσει το σύστημα διαχείρισης, παρακολούθησης και ελέγχου του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων. Τα έργα τα οποία έγιναν κατά το Γ' Κ.Π.Σ αφορούσαν κυρίως έργα στα Ανθρώπινα Δίκτυα E&T Επιμόρφωσης, από το 2002 έως το 2005) (Υ.Π.Ε.Θ, 2006).

Το νέο σχήμα χαρακτηρίζεται κατ' αρχάς από το μικρότερο, σε σχέση με την προηγούμενη περίοδο (Γ' ΚΠΣ 2000- 2006), πλήθος Επιχειρησιακών Προγραμμάτων: ο στρατηγικός σχεδιασμός της χώρας για την περίοδο 2007-2013 θα υλοποιηθεί μέσα από οκτώ (8) Τομεακά ΕΠ, πέντε (5) Περιφερειακά ΕΠ και δώδεκα (12) ΕΠ Εδαφικής Συνεργασίας. Έτσι, στην περίοδο 2007-2013 το σύνολο των υποδομών προσπελασιμότητας θα υλοποιηθεί πλέον στο πλαίσιο ενός τομεακού ΕΠ, ενώ για τους τομείς της υγείας και του πολιτισμού δεν θα υπάρχει πλέον διακριτό ΕΠ και οι σχετικές δράσεις θα υλοποιηθούν από Περιφερειακά και Τομεακά ΕΠ.

Ακολουθεί σύντομη παρουσίαση των νέων Επιχειρησιακών Προγραμμάτων:

Α. Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα:

Για την υλοποίηση του αναπτυξιακού σχεδιασμού της χώρας, κατά την προγραμματική περίοδο 2007–2013, σε εθνικό επίπεδο σχεδιάζονται οκτώ (8) τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 2007- 2013).

Παρακάτω γίνεται μία σύντομη περιγραφή των ΕΠ:

1. ΕΠ «Περιβάλλον - Αειφόρος Ανάπτυξη» Το ΕΠ «Περιβάλλον - Αειφόρος Ανάπτυξη» έχει ως κύρια αναπτυξιακή επιδίωξη την προστασία, αναβάθμιση και αειφορική διαχείριση του περιβάλλοντος ώστε να αποτελέσει το υπόβαθρο για την προστασία της δημόσιας υγείας, την άνοδο της ποιότητας ζωής των πολιτών καθώς και παράγοντα βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας της Οικονομίας.

2. ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» Το ΕΠ «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» έχει ως κύρια αναπτυξιακή επιδίωξη την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό των φυσικών υποδομών και των συναφών υπηρεσιών του συστήματος μεταφορών της χώρας.

3. ΕΠ «Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα» Το ΕΠ «Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα» έχει ως κύρια αναπτυξιακή επιδίωξη τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων και του παραγωγικού συστήματος της χώρας, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη διάσταση της καινοτομίας.

4. ΕΠ «Ψηφιακή Σύγκλιση» Το ΕΠ «Ψηφιακή Σύγκλιση» επικεντρώνεται στο στρατηγικό στόχο «Ψηφιακό Άλμα στην παραγωγικότητα, Ψηφιακό Άλμα στην ποιότητα ζωής».

5. ΕΠ «Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας Δημόσιας Διοίκησης» Το ΕΠ «Βελτίωση Διοικητικής Ικανότητας Δημόσιας Διοίκησης» στοχεύει στη δημιουργία μιας πολιτοκεντρικής, αποτελεσματικής, ανοιχτής και ευέλικτης διακυβέρνησης για τη μετάβαση από τη διαχείριση αρμοδιοτήτων και διαδικασιών στη διοίκηση πολιτικών, αποτελεσμάτων και υπηρεσιών.

6. ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού» Το ΕΠ «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού» θέτει ως στρατηγικούς στόχους τη δημιουργία συνθηκών πλήρους απασχόλησης, τη βελτίωση της ποιότητας της εργασίας και της παραγωγικότητας, καθώς και την ενίσχυση της προσαρμοστικότητας των επιχειρήσεων και του ανθρώπινου δυναμικού στις μεταβαλλόμενες συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού και των τεχνολογικών και παραγωγικών εξελίξεων. Στοχεύει επίσης στην ενίσχυση της απασχόλησης των γυναικών, των νέων, των εργαζομένων μεγαλύτερης ηλικίας και των ευάλωτων ομάδων και στην προώθηση της ισότιμης πρόσβασης στην αγορά εργασίας, καθώς και στη μείωση του κοινωνικού αποκλεισμού και την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής.

7. ΕΠ «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» Το ΕΠ «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» επικεντρώνεται σε τρεις στρατηγικούς στόχους: επένδυση στο μέλλον, βελτίωση του επιπέδου των βασικών δεξιοτήτων, μεταρρυθμίσεις στο εκπαιδευτικό σύστημα ώστε η δια βίου μάθηση να καταστεί πραγματικότητα για όλους και αύξηση της ποιότητας και της ελκυστικότητας της επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης.

8. ΕΠ «Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής» Το ΕΠ «Τεχνική Υποστήριξη Εφαρμογής» αποσκοπεί στην κάλυψη της χρηματοδότησης δραστηριοτήτων προπαρασκευής, διαχείρισης, παρακολούθησης, αξιολόγησης, πληροφόρησης-δημοσιότητας και ελέγχου των ΕΠ, καθώς και δραστηριότητες για την ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας για την υλοποίηση των δράσεων των Ταμείων.

- **Η περιφέρεια της Κρήτης**

Ο Δήμος Ηρακλείου υπάγεται στην περιφέρεια Κρήτης. Η Ελλάδα μέχρι και το Γ' Κ.Π.Σ είχε πάρει όλες τις δεσμεύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος στις περιφέρειες. Παρά τις δεσμεύσεις όμως που έχει πάρει η Ελλάδα, η κατάσταση του περιβάλλοντος στην Περιφέρεια Κρήτης είναι ιδιαίτερα επιβαρημένη και απαιτείται ένα πλέγμα παρεμβάσεων για τη διασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης. Πιο συγκεκριμένα στην Περιφέρεια Κρήτης για τη βιώσιμη ανάπτυξη του περιβάλλοντος, θα πρέπει να δοθεί έμφαση σε υποδομές διαχείρισης των υγρών και στερεών αποβλήτων για την εναρμόνιση με τις σχετικές οδηγίες της Ε.Ε, στη μείωση των κινδύνων από τεχνολογικούς κινδύνους και φυσικές καταστροφές με προτεραιότητα στην αναβάθμιση της αντιπλημμυρικής προστασίας. Η δημιουργία παράλληλα ενός δικτύου προστατευμένων περιοχών και η λήψη μέτρων για την προστασία της βιοποικιλότητας συνθέτουν ένα πλέγμα περιβαλλοντικών στόχων. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η επίτευξη αυτών των στόχων προϋποθέτει και την άσκηση συνεπούς περιβαλλοντικής πολιτικής μέσω της δημιουργίας μηχανισμών και ενίσχυσης των φορέων εκείνων και των θεσμών εκείνων που θα είναι υπεύθυνοι για τον έλεγχο και την άσκηση της περιβαλλοντικής πολιτικής. (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, 2007).

Αξίζει να αναφέρουμε επιπλέον ότι ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η Περιφέρεια και που δημιουργεί σημαντική υποβάθμιση της ποιότητας ζωής, είναι η έλλειψη χώρων πρασίνου. Η αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο είναι ιδιαίτερα χαμηλή, με αρνητικές συνέπειες στην ποιότητα της ζωής των κατοίκων και την επιβάρυνση της ποιότητας του αέρα. Γίνεται σαφές ότι η δημιουργία νέων χώρων πρασίνου είναι απαραίτητη όχι μόνο για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων αλλά και για τη βελτίωση της ελκυστικότητας της Περιφέρειας, αφού η ποιότητα του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος συμβάλλει στη δημιουργία ελκυστικών συνθηκών για τις επιχειρήσεις και το προσωπικό τους με υψηλή ειδίκευση. Επίσης οι παρεμβάσεις οι οποίες έχουν σαν στόχο την παροχή ψηφιακών υπηρεσιών προς του πολίτες συμβάλλουν αναμφίβολα και αυτές στην βελτίωση της καθημερινότητας και κατά συνέπεια στην βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Οι υποδομές αυτές δρουν συμπληρωματικά με τις παρεμβάσεις που έχουν σχεδιαστεί στο πλαίσιο του Ε.Π «Βελτίωση της Διοικητικής Ικανότητας» το οποίο συγχρηματοδοτείται από πόρους του Ευρωπαϊκού Κοινωνικού Ταμείου. Τέλος η υλοποίηση παρεμβάσεων για το

μετασχηματισμό του αστικού τοπίου μέσω της αναζωογόνησης συγκεκριμένων περιοχών, της εφαρμογής εκτεταμένων αναπλάσεων και της αξιοποίησης της πολιτιστικής κληρονομιάς αναμφίβολα θα συμβάλλει και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων ενώ παράλληλα οι επιπτώσεις αυτών των παρεμβάσεων διαχέονται και επηρεάζουν το σύνολο των Γενικών Στόχων του Προγράμματος.(Επιχειρησιακό Πρόγραμμα, 2007).

4.5 Δείκτες αστικής βιωσιμότητας³¹

Η Ευρωπαϊκή Ένωση καθορίζει μέτρα συνεργασίας και κατευθύνσεις με σκοπό τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος. Τα μέτρα αυτά αφορούν κυρίως την ανταλλαγή πείρας και τη διάδοση των γνώσεων στα πιο ενδεδειγμένα επίπεδα, ώστε να διασφαλιστεί η αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας και να προωθηθούν οι βέλτιστες πρακτικές μεταξύ των τοπικών αρχών (Λέκα, 2012).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος – ΕΟΠ, δίνει κατευθύνσεις σχετικά με το πλαίσιο στο οποίο πρέπει να κινηθεί η περιβαλλοντική νομοθεσία του αστικού περιβάλλοντος κάθε κράτους μέλους με τελευταίο το κείμενο της Θεματικής Στρατηγικής για το Αστικό Περιβάλλον.

Η Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον βασίζεται σε μια σειρά πρωτοβουλιών που συνετέλεσαν στη διαμόρφωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για το αστικό περιβάλλον. Εντάσσεται στο Έκτο Πρόγραμμα Δράσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας «Περιβάλλον 2010: Το μέλλον μας, η επιλογή μας» και είναι μια από τις επτά θεματικές στρατηγικές του προγράμματος που αποβλέπουν στην ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των καίριων περιβαλλοντικών προβλημάτων. Η Θεματική Στρατηγική για το Περιβάλλον του 6ου Προγράμματος Δράσης για το Περιβάλλον βασίζεται στην επικουρικότητα και αποδίδει προτεραιότητα στις τοπικές πρωτοβουλίες, με έμφαση, ταυτόχρονα, στη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων επιπέδων λήψης αποφάσεων (κοινοτικό, εθνικό και τοπικό) και στην ολοκλήρωση των διαφόρων πτυχών της διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος.

Η επιστημονική κοινότητα στην προσπάθεια της να εκτιμήσει τις συνιστώσες της βιώσιμης ανάπτυξης και να τις συγκρίνει διαχρονικά σε τοπικό επίπεδο, πρότεινε ορισμένους οικονομικούς, κοινωνικούς, πολιτιστικούς και περιβαλλοντικούς δείκτες, ορισμένοι από αυτούς παρουσιάζονται στην παρούσα ενότητα.

Η συζήτηση και η εφαρμογή των δεικτών που έχουν επιπτώσεις στην ικανότητα υποστήριξης της βιώσιμης ανάπτυξης παρουσιάζουν ορισμένες διαφορές με τον τρόπο που οι φορείς και τα άτομα βλέπουν τα ζητήματα και ευαισθητοποιούνται στην εφαρμογή της έννοιας στις λειτουργικές περιοχές (Rao, 2000).

Το Στατιστικό Γραφείο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων εκπόνησε το 1996 μελέτη με τίτλο «Δείκτες Βιώσιμης Ανάπτυξης» (Eurostat, 1997). Στη μελέτη αυτή αναπτύσσονται δείκτες βιώσιμης ανάπτυξης για τις αναπτυσσόμενες χώρες της ΕΕ. Βάση της μελέτης αυτής αναπτύχθηκαν οικονομικοί, κοινωνικοί, περιβαλλοντικοί και θεσμικοί δείκτες ορισμένοι από τους οποίους αναφέρονται παρακάτω:

- Οικονομικοί δείκτες:
- Κατά κεφαλή Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ)
- Κατανάλωση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές
- Κοινωνικοί Δείκτες
- Ποσοστό ανεργίας
- Συνολικές εθνικές δαπάνες για την υγεία
- Περιβαλλοντικοί Δείκτες
- Εκπομπές αερίων που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου
- Μεταβολές των εκτάσεων που καλύπτονται από δάση
- Ποσοστό διαχειριζόμενων δασών
- Θεσμικοί δείκτες
- Δαπάνες για την Έρευνα και την Τεχνολογία ως ποσοστό του ΑΕΠ

Η μελέτη αυτή έκανε δύο αξιοσημείωτες καταγραφές που έχουν άμεση σχέση με το περιβάλλον:

- Πρώτον ότι οι δαπάνες του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα συνολικά για την προστασία του περιβάλλοντος έμεινε κάτω από το 2% του ΑΕΠ των κρατών μελών της ΕΕ
- Δεύτερον ότι μόνο το 5% της ενέργειας που καταναλώθηκε στην ΕΕ προήλθε από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Γαλανός –Αλμπάνης, 1999).
- Η ανάγκη να βρεθούν κατάλληλα μετρά για την έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης έγινε αισθητή όταν έγινε φανερό ότι χωρίς τέτοια μέτρα δεν είναι δυνατόν.
- Να εκτιμηθούν και να αξιολογηθούν οι υφιστάμενες περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες μιας περιοχής.

- Να εκτιμηθούν οι επιπτώσεις προτεινόμενων επεμβάσεων σε μια περιοχή.
- Να προσδιοριστούν αναπτυξιακές πορείες που θα οδηγήσουν σε περιβαλλοντική κοινωνική και οικονομική βιωσιμότητα.

Οι ενέργειες και η συμβολή της ερευνητικής κοινότητας στην ανάπτυξη βιώσιμης ανάπτυξης είναι σημαντικές και απαραίτητες για την ορθολογική υποστήριξη των αποφάσεων της ανάπτυξης και του σχεδιασμού. Επιτακτική ανάγκη όμως παραμένει η κοινωνική αποδοχή της ιδέας και της ανάγκης να επιτευχθεί η βιώσιμη ανάπτυξη (Μπριασούλη, 1997).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΤΕΤΑΡΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

²⁷Καρβούνης Σωτήρης, Γεωργακέλλος Δημήτριος, <<Διαχείριση του Περιβάλλοντος - Επιχειρήσεις & Βιώσιμη Ανάπτυξη Β έκδοση>>, 2003

²⁸δικτυακός τόπος : http://www.ekdd.gr/ekdda/files/ergasies_esta/T1/028/10072.pdf

²⁹Ράλλη Γκέκα, άρθρο, 2014

³⁰δικτυακός τόπος : <http://www.eysped.gr/el/Documents/.pdf>

³¹δικτυακός τόπος : <http://invenio.lib.auth.gr/record/136009/files/DAILIANI.pdf?version=1>

Κεφάλαιο 5 : Παράκτια συστήματα και παράγοντες υποβάθμισής τους³²

Εισαγωγή

Σε μία πολύ γενική οικολογική θεώρηση η ακτή αποτελεί την ζώνη επαφής της λιθόσφαιρας με την υδρόσφαιρα και είναι προϊόν της διαρκούς ανταγωνιστικής δράσης τους, που διαμορφώνεται και αποκτά συγκεκριμένα χαρακτηριστικά μέσα από την αλληλεπίδρασή τους στην πορεία του χρόνου. Η παράκτια ζώνη αποτελεί έκφραση της δυναμικής ισορροπίας μεταξύ προσφοράς ιζημάτων από την λιθόσφαιρα και διευθέτησής τους (απομάκρυνσης ή συσσώρευσης) από την υδρόσφαιρα με την δράση των κυμάτων και των ρευμάτων, παραγόντων που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την ατμόσφαιρα. Παράλληλα, η επίδραση της βιόσφαιρας (βιογενείς ακτές, βιοδιάβρωση κλπ) στη διαμόρφωση της παράκτιας ζώνης δεν πρέπει να θεωρείται αμελητέα. Στη δράση της βιόσφαιρας, με την ευρύτερη έννοια, περιλαμβάνεται και η επέμβαση του ανθρώπου στον παράκτιο χώρο με διάφορα έργα, τα οποία σε συνδυασμό με τα φυσικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής δημιουργούν μια νέα (ανθρωπογενή) δυναμική ισορροπία.

5.1. Η οικολογία των ακτών

Η ακτή αποτελεί την ενδιάμεση ζώνη μεταξύ ξηράς και θάλασσας, με ακραία γραμμική γεωμετρία, δεδομένου ότι έχει πολύ μεγάλο μήκος και μικρό πλάτος, πράγμα που την κάνει πολύ ευπρόσβλητη σε εξωτερικές διαταραχές (Parathanassiou & Panayotidis, 1992). Τα οικολογικά χαρακτηριστικά της προέρχονται από την επικάλυψη των οικοσυστημάτων που χωρίζει: έχει π.χ. ενδιάμεση θερμοκρασία, υγρασία ή αλατότητα, ενώ περιλαμβάνει βιολογικά είδη τόσο του θαλάσσιου όσο και του χερσαίου περιβάλλοντος, καθώς επίσης και είδη χαρακτηριστικά των παράκτιων ενδιαιτημάτων. Όπως συμβαίνει και σε άλλους οικοτόπους, η ποικιλία των ειδών, αλλά και η πυκνότητα των πληθυσμών είναι συχνά μεγαλύτερες στο περιβάλλον της ακτής απ' ό,τι στους γειτονικούς χώρους. Η παραγωγικότητα είναι επίσης σημαντική κατά κανόνα, διότι οι κύριοι περιοριστικοί παράγοντες, που είναι η συγκέντρωση των θρεπτικών αλάτων στη θάλασσα και η υγρασία στην ξηρά, παρουσιάζουν συνήθως ικανοποιητική διαθεσιμότητα στα παράκτια οικοσυστήματα. Έτσι το περιβάλλον της ακτής συχνά σφύζει από ζωή, δεδομένου ότι οι τροφικές συνθήκες είναι πολύ ικανοποιητικές για τους οργανισμούς. Ειδικότερα ορισμένα παράκτια οικοσυστήματα, όπως οι υφάλμυρες ελώδεις περιοχές, οι λιμνοθάλασσες, τα Δέλτα των ποταμών, οι ζώνες της παλίρροιας οι περιοχές των κοραλλιογενών υφάλων κλπ έχουν πολύ υψηλή

παραγωγικότητα, η οποία είναι συγκρίσιμη μ'αυτήν των τροπικών δασών. Τα οικοσυστήματα αυτά ανήκουν στην κατηγορία των υγροτόπων και έχουν μεγάλη σημασία τόσο για την οικολογική ισορροπία των γειτονικών τους χερσαίων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων όσο και για την διατήρηση βιολογικών ειδών που κινδυνεύουν, όπως π.χ. πολλά υδρόβια, παρυδάτια και αρπακτικά πουλιά. Σημαντικός είναι επίσης ο ρόλος των χώρων αυτών στην αποικοδόμηση της νεκρής οργανικής ύλης, στην ολοκλήρωση διεργασιών των κύκλων του άνθρακα, του αζώτου και του φωσφόρου, στην καθίζηση των φερτών υλών, στον καθαρισμό των απορροών από θρεπτικά άλατα, οργανικές ουσίες, βαρέα μέταλλα κλπ. Η ολοκληρωμένη γνώση του περιβάλλοντος της ακτής δεν βρίσκεται ωστόσο σε ικανοποιητικό επίπεδο και υπάρχει ακόμα σημαντική έλλειψη επιστημονικών πληροφοριών. Αυτό οφείλεται εν μέρει στον κατακερματισμό της έρευνας σε επιμέρους αντικείμενα, π.χ. χερσαίο περιβάλλον, θαλάσσιο περιβάλλον, βοτανική, ζωολογία, γεωλογία κ.λ.π. Υπάρχει μεγάλη ανάγκη διεπιστημονικών προγραμμάτων για να διερευνηθούν τόσο η λειτουργία των παράκτιων οικοσυστημάτων, όσο και οι ανάγκες προστασίας και οι δυνατότητες αξιοποίησής τους.

5.2. Ο οικολογικός χαρακτήρας της Μεσογείου

Παρά τις αντίθετες απόψεις που ακούγονται κατά καιρούς, η Μεσόγειος θάλασσα δεν βρίσκεται στα πρόθυρα ανεπανόρθωτης καταστροφής. Είναι όμως μία θάλασσα που δέχεται σημαντικές ποσότητες ρυπαντικών φορτίων από πολλές πηγές και τα επίπεδα συγκέντρωσης ορισμένων ρύπων είναι υψηλά, όπως π.χ. του υδραργύρου, του μολύβδου, του χαλκού, των πετρελαιοειδών κ.λ.π. (UNEP, 1989) Σε ό,τι αφορά την ρύπανση από υδράργυρο, τα ρυπαντικά φορτία που εισέρχονται στη Μεσόγειο από χερσαίες πηγές θεωρούνται δευτερεύουσας σημασίας σε σύγκριση με τις ποσότητες που αποδίδονται σε φυσικά φαινόμενα, όπως σεισμικές δονήσεις που απελευθερώνουν υδράργυρο από τον βυθό (UNEP, 1987 & 1991). Οι βαριές περιπτώσεις ανθρωπογενούς ρύπανσης απαντώνται κατά κανόνα στην γειτονία σημειακών πηγών, όπως είναι οι εκβολές ρυπασμένων ποταμών ή αγωγών αποβλήτων, στις θαλάσσιες οδούς κίνησης πετρελαιοφόρων και σε ορισμένους κλειστούς κόλπους (Ευθυμιόπουλος, 1989). Η λειτουργία του μεσογειακού θαλάσσιου οικοσυστήματος βρίσκεται σε στενή εξάρτηση από τις γεωφυσικές συνθήκες που επικρατούν στην θαλάσσια αυτή λεκάνη (Lacombe et al., 1981). Το υδρολογικό ισοζύγιο της Μεσογείου είναι αρνητικό, αφού η εξάτμιση (γύρω στα 1000 mm/έτος) υπερέρχει κατά πολύ των ατμοσφαιρικών κατακρημνισμάτων και των εισροών από τους ποταμούς (γύρω στα 500 mm/έτος). Αν δεν υπήρχε η προσφορά νερού από τον Ατλαντικό, η Μεσόγειος θα εξατμιζόταν σε 2000 χρόνια περίπου, όπως εξάλλου συνέβη πριν 5-6 εκατομμύρια χρόνια. Είναι λοιπόν καθοριστική η

ύπαρξη ενός μηχανισμού αναπλήρωσης από τον ωκεανό, ο οποίος εξασφαλίζει την πλήρη ανανέωση του νερού της Μεσογείου μέσα σε 180 χρόνια περίπου. Το νερό του Ατλαντικού είναι λιγότερο αλμυρό, εισέρχεται επιφανειακά και 11 αντιπροσωπεύει όγκο 20 έως 40 φορές μεγαλύτερο από εκείνο που εξατμίζεται. Το πλεόνασμα που δημιουργείται μ' αυτόν τον τρόπο εξέρχεται από τα βαθύτερα στρώματα της Μεσογείου προς τον Ατλαντικό. Προηγουμένως έχει διασχίσει όλη τη Μεσογειακή λεκάνη, από τα δυτικά προς τα ανατολικά σε μιά διαδρομή κατά την οποία γίνεται συνεχώς αλμυρότερο (λόγω εξάτμισης). Τον χειμώνα, λόγω έντονης ψύξης, το νερό αυτό γίνεται πυκνότερο, βυθίζεται και αφού διασχίσει και πάλι όλη τη Μεσογειακή λεκάνη, από την ανατολή προς τη δύση, εξέρχεται στον Ατλαντικό ως βαθύ Μεσογειακό νερό (Margalef, 1984). Συνεπώς, η εξάτμιση ενός δεδομένου όγκου νερού της Μεσογείου θέτει σε κίνηση ένα πολύ μεγαλύτερο όγκο νερού προσφέροντας στη Μεσόγειο μιά τεράστια ποσότητα κινητικής ενέργειας. Χάρη στην ενέργεια αυτή επιτυγχάνεται η άνοδος των θρεπτικών στοιχείων, η ανάμιξη και κατά συνέπεια η διατήρηση της πρωτογενούς βιολογικής παραγωγής (Bethoux, 1981). Παρ' όλους τους μηχανισμούς ανακύκλωσης των θρεπτικών στοιχείων, η γονιμότητα της Μεσογείου παραμένει χαμηλή σε σχέση με πολλές ρηχές θάλασσες του πλανήτη, ή με περιοχές του ωκεανού όπου συναντώνται μεγάλα θαλάσσια ρεύματα ή ανοδικές κινήσεις θαλάσσιων μαζών πλούσιων σε θρεπτικά άλατα αζώτου και φωσφόρου. Η Μεσόγειος είναι γενικώς μια θάλασσα ολιγοτροφική, με μεγάλη διαύγεια νερών, κατάλληλη όπως λένε "περισσότερο για τουρίστες παρά για ψαράδες" (Margalef, 1984). Το χαρακτηριστικό αυτό της προσδίδει μία σημαντική αφομοιωτική ικανότητα ως προς την οργανική ρύπανση και μιά σταθερότητα λόγω των περιορισμένων διακυμάνσεων του οικοσυστήματος μέσα στον χρόνο. Η ανατολική λεκάνη της Μεσογείου, στην οποία ανήκουν και οι Ελληνικές θάλασσες, είναι το πλέον ολιγοτροφικό τμήμα της Μεσογείου με αποτέλεσμα η πρωτογενής παραγωγή του οικοσυστήματος να εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον ανθρωπογενή "εμπλουτισμό" σε άλατα αζώτου και φωσφόρου (Panayotidis & Pagou, 1990). Συνεπώς, η ρύπανση που προκαλείται στο θαλάσσιο περιβάλλον είτε από τις γεωργικές απορροές είτε από τις απορροές αστικών λυμάτων με τελικό αποτέλεσμα το φαινόμενο του ευτροφισμού, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι περιλαμβάνει μιά αρχική θετική φάση, αφού διευρύνει τη βάση της θαλάσσιας τροφικής πυραμίδας.

5.3. Παράκτια ζώνη: Βασικές έννοιες και ορισμοί

Οι έννοιες του παράκτιου χώρου και της παράκτιας ζώνης είναι διαισθητικά κατανοητές, στην πραγματικότητα όμως αν θελήσουμε να δώσουμε ένα πλήρη ορισμό, τότε τα πράγματα δεν είναι απλά μιας και ο ακριβής ορισμός τους δεν είναι εύκολος. Δεν υπάρχει επομένως ένας ενιαίος ορισμός, αλλά αντίθετα εμφανίζεται ένας μεγάλος αριθμός διαφορετικών ορισμών, που ποικίλουν ανάλογα με τον σκοπό που εξυπηρετούν. Η δυσκολία να προκύψει ένας ενιαίος ορισμός έγκειται στον προσδιορισμό των ορίων, τόσο από την πλευρά της ξηράς όσο και από την πλευρά της θάλασσας.

Ωστόσο, λόγω της ανάγκης για διαχείριση και σχεδιασμό του παράκτιου χώρου, συναντούνται στη βιβλιογραφία και στον ερευνητικό χώρο προσπάθειες για να προσδιοριστούν με ακρίβεια οι έννοιες που διέπουν τον παράκτιο χώρο. Έτσι για την παράκτια ζώνη υπάρχει ένας γενικός ορισμός που χρησιμοποιεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος και την περιγράφει ως **«το κομμάτι της ξηράς που επηρεάζεται από την εγγύτητα του με τη θάλασσα και το κομμάτι της θάλασσας που επηρεάζεται από την εγγύτητα του με την ξηρά, μέχρι το σημείο όπου οι ανθρωπογενείς δραστηριότητες έχουν μετρήσιμες επιδράσεις στην χημική σύσταση του νερού και στην θαλάσσια οικολογία»** (European Environment Agency, 2012)

Η παράκτια περιοχή συμπεριλαμβάνει το παράκτιο οικοσύστημα και μία ζώνη προσδιορισμένη γεωγραφικά, ως το χερσαίο και το γειτονικό θαλάσσιο τμήμα (υδάτινο στοιχείο και βυθό). Η παράκτια ζώνη είναι συχνά μεταβλητού εύρους και είναι δυνατόν να συνορεύει με την ηπειρωτική, με τη νησιωτική χώρα αλλά και με τη θάλασσα, τις λίμνες, τους ποταμούς και τους βιότοπους. Λειτουργικά ορίζεται ως ζώνη μετάβασης (interface) από τη ξηρά στη θάλασσα, όπου η παραγωγή, η κατανάλωση και οι φυσικές διεργασίες ανταλλαγής, έχουν τις υψηλότερες τιμές τους. Οικολογικά αποτελεί περιοχή δυναμικών βιομηχανικών διεργασιών με υποστήριξη ορισμένης δυναμικότητας και διαφόρων μορφών ανθρώπινης ζωής και δράσεων (Παρπαϊρης, 2001).

Σε ότι αφορά τα παράκτια νερά, η νομική άποψη λέει ότι **«κάθε χώρα ορίζει ως ανώτατο όριο των παράκτιων νερών της τα χωρικά ύδατα ή την αιγιαλίτιδα ζώνη της που μπορεί να επεκτείνεται μέχρι τα 12, τα 6 ή τα 3 ναυτικά μίλια μακριά από τη χέρσο»**. Σε μια πρώτη προσέγγιση, οι επιστήμονες οριοθετούν την παράκτια ζώνη μεταξύ της υψομετρικής καμπύλης των 200 μ. και της ισοβαθούς καμπύλης των 200 μ., έκταση που αντιστοιχεί περίπου στο 18% της συνολικής επιφάνειας της γης (Μαστροδήμου, 2010).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ασχολούμενη με το ζήτημα της Διαχείρισης Παράκτιας ζώνης, αναφέρει ότι: «Παράκτια ζώνη καλείται η λωρίδα πλάτους 50 χιλιομέτρων και μήκους 68.000 χιλιομέτρων που εκτείνεται κατά μήκος των ακτών της Ένωσης» (Europra, 2012).

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να αναφέρουμε ότι για τη μελέτη της παράκτιας ζώνης, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη μας τη γεωμορφολογία της περιοχής, τις λεκάνες απορροής και τις δραστηριότητες που έχουν επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο. Εξάλλου, η παράκτια περιοχή μπορεί να διακριθεί σε παράκτιες ενότητες κατά μήκος της ακτής με βάση τοπογραφικά και υδρολογικά χαρακτηριστικά. Εκείνο όμως που θα πρέπει να υπογραμμίσουμε είναι ότι οι παράκτιες περιοχές εκτείνονται τόσο προς την πλευρά της θάλασσας όσο και προς την πλευρά της ξηράς. Δηλαδή, με απλά λόγια, **ως παράκτια περιοχή ορίζεται ζώνη της ξηράς και της θάλασσας ποικίλου πλάτους το οποίο εξαρτάται από τη φύση του περιβάλλοντος, τις ανάγκες διαχείρισης του, τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα και τις ευκαιρίες που προσφέρονται για περιβαλλοντική, οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη** (Europra, 2012).

5.3.1. Γενικά για την παράκτια – παραθαλάσσια ζώνη

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν. 2971/2001 ο «αιγιαλός», η «παραλία» και ο «παλαιός αιγιαλός» ορίζονται ως εξής:

«Αιγιαλός είναι η ζώνη ξηράς, που βρέχεται από τη θάλασσα από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της»

«Παραλία είναι η ζώνη ξηράς που προστίθεται στον αιγιαλό, καθορίζεται δε σε πλάτος μέχρι και (50) μέτρα από την οριογραμμή του αιγιαλού, προς εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και αντίστροφα».

«Παλαιός αιγιαλός είναι η ζώνη της ξηράς που προέκυψε από τη μετακίνηση της ακτογραμμής προς τη θάλασσα, οφείλεται σε φυσικές προσχώσεις ή τεχνικά έργα και προσδιορίζεται από τη νέα οριογραμμή του αιγιαλού και το όριο του παλιότερα υφιστάμενου αιγιαλού».

Επίσης, σύμφωνα με το άρθρο 2 του ίδιου νόμου ορίζεται ότι «ο αιγιαλός, η παραλία, η όχθη και η παρόχθια ζώνη είναι πράγματα κοινόχρηστα και ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο, το οποίο τα προστατεύει και τα διαχειρίζεται. Η προστασία του οικοσυστήματος των ζωνών αυτών είναι ευθύνη του Κράτους

Εντούτοις, η έννοια της παραθαλάσσιας – παράκτιας ζώνης δεν καθορίζεται με γεωγραφική ακρίβεια αφού ποικίλει ανάλογα με τη γεωγραφική θέση και τον

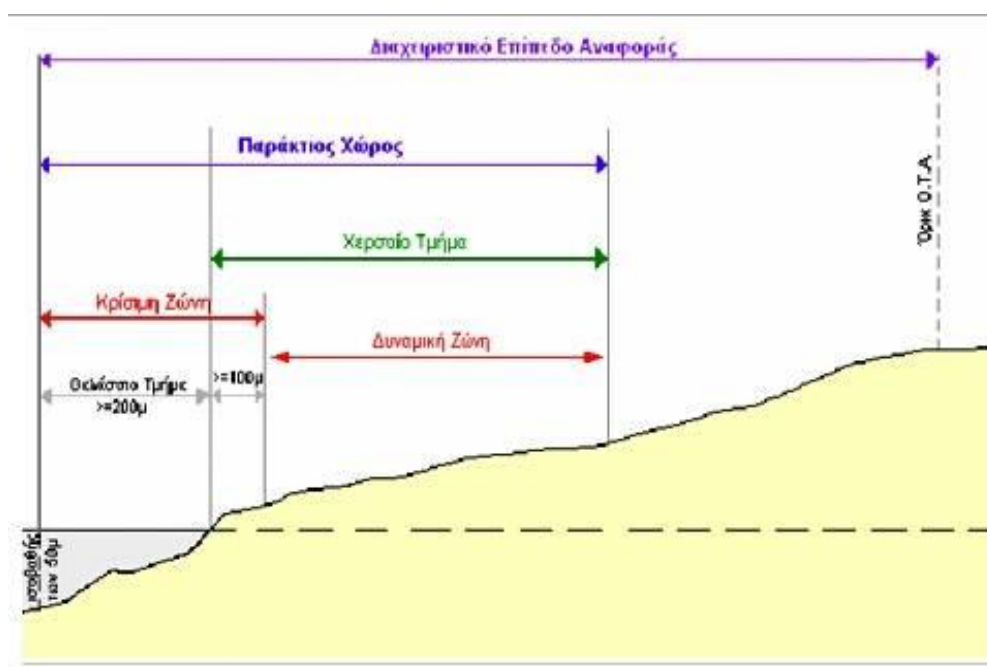
επιστημονικό κλάδο μελέτης της. Γενικότερα, όμως, μια παραθαλάσσια ζώνη καλύπτει εκτάσεις και στις δυο πλευρές του «ορίου εδάφους – θάλασσας», το εσωτερικό μέρος του αιγιαλού και της ενδοχώρας του. Σύμφωνα με τον Κιουσόπουλο είναι δύσκολο να υπάρξει «αντικειμενικός» προσδιορισμός των παράκτιων περιοχών αφού διαμορφώνονται διαφορετικές εμπλεκόμενες πλευρές στη διοίκηση – διαχείριση αυτών των περιοχών αλλά και διαφοροποιήσεις που επέρχονται με την πάροδο του χρόνου. Έτσι, «Σε πρώτη προσέγγιση, παράκτιες περιοχές είναι αυτές που αποτελούν θέατρο φαινομένων αλληλεπίδρασης μεταξύ θαλάσσιου και χερσαίου περιβάλλοντος. Πρόκειται, λοιπόν, για περιοχές με ιδιαίτερα ρευστό και πάντως όχι μονοσήμαντα ορισμένο γεωγραφικό περιεχόμενο». Ιδιαίτερα, από δημογραφική άποψη το ενδιαφέρον εστιάζεται στο χερσαίο τμήμα που έχει να κάνει με τη στενή λωρίδα γης που περιβάλλει την ξηρά.

Στο πρόγραμμα για τη «βιώσιμη ανάπτυξη Ελληνικών ακτών και νησιών» ο ορισμός της Παράκτιας Ζώνης προτείνεται βάσει των ορίων των παράκτιων Ο.Τ.Α. έως τη ζώνη απόστασης 5.000μ από την ακτογραμμή. Σύμφωνα με τον Κουσουρή «...ως παράκτια περιοχή λογίζεται η απόσταση και μέχρι 5 χιλιόμετρα προς το εσωτερικό από την ακτή. Σε περιπτώσεις περιγραφής τοπικών παράκτιων φαινομένων και λειτουργιών ως παράκτια περιοχή θεωρείται η ζώνη της θάλασσας από την περιοχή της κυματωγής, εκεί που σπάει το κύμα, μέχρι το βάθος των 10 μέτρων. Σε άλλες περιπτώσεις, μια περισσότερο πλατιά ερμηνεία της παράκτιας ζώνης μπορεί να περιλαμβάνει ολόκληρη τη χερσαία λεκάνη απορροής και να επεκτείνεται μέχρι την υφαλοκρηπίδα, η οποία περιλαμβάνει τη ζώνη της θάλασσας και τον πυθμένα των υποθαλάσσιων περιοχών μέχρι το βάθος των 200 μέτρων.» Ο Κοκκώσης επισημαίνει πως οι ακτές είναι ενδιάμεσες περιοχές μεταξύ ξηράς και θάλασσας που δέχονται έντονες επιδράσεις από φυσικούς παράγοντες όπως το κλίμα, αλλά και επιδράσεις από τις ανθρώπινες δραστηριότητες, και αποτελούν σημαντικό παράγοντα δυναμικής ισορροπίας ανάμεσα στις δύο φάσεις (στερεή και υγρή). Η Agenda 21 (Chapter 17) θεωρεί ότι «η παράκτια ζώνη είναι η μεταβατική περιοχή μεταξύ του εδάφους και της θάλασσας. Η παράκτια ζώνη είναι μια ζώνη παρά μια γραμμή. Το πλάτος της ζώνης ποικίλλει από μέρος σε μέρος και καθορίζεται από την αλληλεπίδραση των θαλασσίων και επίγειων παράκτιων διαδικασιών. Το παγκόσμιο μέσο πλάτος της παράκτιας ζώνης στην επίγεια πλευρά λέγεται ότι είναι 60 χλμ.». Ενώ το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αναφέρει πως τα νησιά και οι παράκτιες περιοχές καταλαμβάνουν το σύνολο της εδαφικής περιφέρειας των νήσων πλην της Εύβοιας και στην επιφάνεια των παράκτιων δημοτικών διαμερισμάτων της ηπειρωτικής Ελλάδας (συμπεριλαμβανομένης της Εύβοιας) μέχρι του υψομέτρου των 200 μ. και βάθους μέχρι 5 χλμ.

Τέλος, η παράκτια περιοχή διακρίνεται σε ειδικές ζώνες διαχείρισης οι οποίες αποτελούν την «κρίσιμη ζώνη» και τη «δυναμική ζώνη». Η «κρίσιμη ζώνη» που περιλαμβάνει τόσο το χερσαίο όσο και το θαλάσσιο τμήμα αποτελείται από την «κρίσιμη χερσαία ζώνη», που ορίζεται σε πλάτος 100 μ. τουλάχιστον από τη γραμμή του αιγιαλού και την «κρίσιμη θαλάσσια ζώνη» η οποία περιλαμβάνει την έκταση που βρίσκεται μεταξύ της ακτογραμμής και της ισοβαθούς 50 μέτρων. Από την άλλη πλευρά η «δυναμική ζώνη» αποτελεί τη ζώνη που υποδέχεται και συγκεντρώνει τις ανθρώπινες δραστηριότητες, τις πιέσεις από αυτές, αλλά είναι και η ζώνη που παρουσιάζει τη μεγαλύτερη ανάγκη προγραμματισμού – σχεδιασμού.

Διάγραμμα 1:

Τμήματα παράκτιας ζώνης



5.4. Κριτήρια καθορισμού παράκτιας ζώνης

Παραπάνω δόθηκε ένας γενικός ορισμός του παράκτιου χώρου. Ωστόσο, ο τύπος, η έκταση και τα όρια του παράκτιου χώρου διαφέρουν ανά την επικράτεια λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που αναπτύσσονται σε κάθε περιοχή. Σε αυτές τις περιπτώσεις η παράκτια ζώνη ορίζεται σύμφωνα με μια σειρά παραγόντων και ανάλογα το επίπεδο στο οποίο εξετάζεται (Κοκκώσης, 1994).

Τα κριτήρια καθορισμού των ορίων της παράκτιας ζώνης μπορεί να είναι είτε γεωγραφικά – μορφολογικά, είτε περιβαλλοντικά ή ακόμα και διοικητικά (Κρεστενίτης, 2011). Στον ορισμό της παράκτιας ζώνης με γεωγραφικά ή μορφολογικά κριτήρια ανήκουν οι περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες ο παράκτιος χώρος ορίζεται σύμφωνα με τις υψομετρικές καμπύλες ή τον τύπο των ακτών που επικρατούν. Τα περιβαλλοντικά κριτήρια αφορούν στην ύπαρξη ζωνών προστασίας και προστατευόμενων περιοχών που είναι σε επαφή με τις ακτές και οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται σαν μια ενότητα. Τα διοικητικά κριτήρια αφορούν στα όρια των ΟΤΑ οι οποίοι έχουν μέτωπο σε ακτή ή σε περιοχές που εμπίπτουν στη διοίκηση θεσμοθετημένων φορέων διαχείρισης.

Στη διαδικασία εύρεσης των κριτηρίων καθορισμού της παράκτιας ζώνης, σημαντικό ρόλο κατέχει ο τύπος της παράκτιας ζώνης που εξετάζεται. Οι τύποι παράκτιων ζωνών που μπορεί να συναντήσει κανείς είναι εκείνοι που αναφέρονται σε νησιωτική περιοχή, δέλτα ποταμών ή αμιγή ηπειρωτική παράκτια περιοχή. Για παράδειγμα, η παράκτια ζώνη στα νησιά αναφέρεται σε ολόκληρη την έκταση του νησιού, καθώς το μεγαλύτερο μέρος των δραστηριοτήτων ενός νησιού συγκεντρώνεται κοντά στις ακτές (Μαντόγλου, 2001). Για τον καθορισμό του αιγιαλού και της παραλίας, τμήμα δηλαδή της παράκτιας ζώνης έχει προβλέψει ο αντίστοιχος νόμος 2971/2001 στον οποίο ορίζονται ως βασικά κριτήρια, που εξετάζει η ορισμένη επιτροπή, για τη χάραξη του αιγιαλού (Αραβαντίνος, 1997):

1. Η γεωμορφολογία του εδάφους, αναφορικά με κατηγορίες υψηλών και χαμηλών ακτών, τη σύστασή του, καθώς και το φυσικό όριο βλάστησης.
2. Η ύπαρξη, τα όρια και το είδος των παράκτιων φυσικών πόρων.
3. Τα πορίσματα από την εκτίμηση των μετεωρολογικών στοιχείων της περιοχής.
4. Η μορφολογία του πυθμένα.
5. Ο βαθμός ανάπτυξης του κυματισμού σε σχέση με το μέτωπο της ακτής.
6. Η ύπαρξη τεχνικών έργων στην περιοχή.
7. Οι τυχόν εγκεκριμένες χωροταξικές κατευθύνσεις και χρήσεις γης που επηρεάζουν την παράκτια ζώνη.
8. Η ύπαρξη δημόσιων κτημάτων κάθε κατηγορίας που βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με την παράκτια ζώνη.
9. Τυχόν υφιστάμενο Κτηματολόγιο .
10. Η ύπαρξη ευπαθών οικοσυστημάτων και προστατευόμενων περιοχών.

Ωστόσο, ως ειδικότεροι και κυριότεροι παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται το πλάτος της ζώνης του αιγιαλού ορίζονται η σφοδρότητα και η διεύθυνση των επικρατούντων ανέμων, το μήκος της προ του αιγιαλού ανοικτής θάλασσας, η παλίρροια και η τοπογραφία της ακτής (Δουκάκης, 2005).

5.5. Παράκτιες δραστηριότητες

Οι παράκτιες ζώνες αποτελούν ένα σύνθετο ολοκληρωμένο σύστημα το οποίο αποτελείται από το χερσαίο, το παραλιακό και το θαλάσσιο υποσύστημα. Στο σύστημα αυτό συνυπάρχουν και αλληλοεπηρεάζονται το φυσικό και το ανθρωπογενές περιβάλλον με αποτέλεσμα να δημιουργείται η ανάγκη για μια ολοκληρωμένη θεώρηση της «συμβίωσης» αυτής. Στη συνέχεια παρουσιάζονται συνοπτικά οι ανθρωπογενείς δραστηριότητες που εμφανίζονται στην παράκτια ζώνη και επηρεάζουν τη δυναμική και την ισορροπία της (Γκέσκου, 2002):

- Οικιστική ανάπτυξη
- Τουρισμός – Αναψυχή
- Γεωργία
- Αλιεία – Υδατοκαλλιέργειες
- Βιομηχανία
- Μεταφορές
- Προστασία της φύσης

5.6. Η Σημασία της ελληνικής παράκτιας ζώνης

Η Ελλάδα, όπως είναι γνωστό, είναι μια κατεχοχόν παράκτια χώρα με πολύ μεγάλη ακτογραμμή και ένα τεράστιο αριθμό νησιών και βραχονησίδων (μεγαλύτερο από 3.000) στα χωρικά της ύδατα. Το μήκος της ακτογραμμής του ελληνικού χώρου κατανέμεται περίπου εξίσου στην ηπειρωτική Ελλάδα και στα νησιωτικά συμπλέγματα του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους (7.300 χλμ. στην ηπειρωτική Ελλάδα και τα 7.700 χλμ. στο νησιωτικό χώρο). (Κοκκώσης, 2002).

Ως εκ τούτου, η παράκτια ζώνη με τις ιδιομορφίες και τα χαρακτηριστικά της, αποτελεί χώρο ιδιαίτερα μεγάλης σημασίας για τη χώρα. Η Ελλάδα έχει εκτεταμένη παραλιακή περίμετρο λόγω της πολύπλοκης μορφής των ακτών της και των πολυάριθμων νησιών της. Με συνολική έκταση 131957 τετραγωνικά χιλιόμετρα και

μήκος ακτών περίπου 15000 χιλιόμετρα, έχει την πιο εκτεταμένη ακτογραμμή από όλες τις Μεσογειακές χώρες και παρουσιάζει μία από τις μεγαλύτερες αναλογίες ακτών ανά συνολική έκταση στην Ευρώπη. Η τιμή αυτή είναι εντυπωσιακά υψηλή, δεδομένου ότι για παράδειγμα η Γαλλία με έκταση 4 φορές μεγαλύτερη της Ελλάδας, έχει μήκος ακτών μόνο 3.100 χιλιόμετρα (Σιαφάκας, 2007).

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρουμε ότι ο προσανατολισμός των ελληνικών ακτών συμπίπτει με τον προσανατολισμό των ελληνικών ορεινών όγκων. Από τα 15.000 χλμ. της συνολικής ακτογραμμής περίπου το 40% αφορά αμμώδεις και χαλικώδεις ακτές χαμηλών υψομέτρων που έχουν προέλθει από ιζηματογένεση κυρίως, ενώ οι υπόλοιπες ακτές είναι βραχώδεις. Τα βασικά είδη των ελληνικών ακτών είναι τα εξής:

- Δέλτα ποταμών
- Λιμνοθάλασσες
- Πεδινές ακτές
- Θύλακες ή ακτές με κοιλάτητες
- Απόκρημνες ακτές (Σιαφάκας, 2007)

Μερικά από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της ελληνικής παράκτιας ζώνης είναι τα εξής:

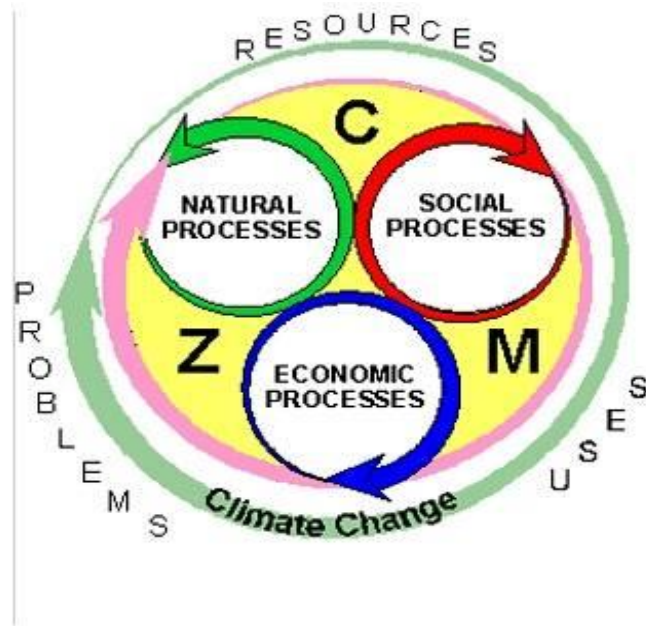
- Η πυκνότητα του πληθυσμού στη ζώνη αυτή είναι διπλάσια από το σύνολο της χώρας.
- Συγκεντρώνονται στη ζώνη αυτή το 40% των Δήμων και κοινοτήτων που ανήκουν διοικητικά σε 44 από τους 54 νομούς.
- Η ζώνη αυτή καλύπτει το 34% της συνολικής έκτασης της χώρας.
- Συγκεντρώνονται στη ζώνη αυτή το 70% των βιομηχανιών, ισχύος πάνω από 150 HP. (Δουκάκης, 2005)

Ας μη λησμονούμε όμως ότι η σπουδαιότητα της παράκτιας ζώνης εντοπίζεται εκτός από την πληθυσμιακή συγκέντρωση και στη χωροθέτηση των μεγαλύτερων αστικών κέντρων στον παράκτιο χώρο (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλος, Καβάλα, Καλαμάτα κ.ά.). Το γεγονός αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι τα υψηλότερα ποσοστά αύξησης της πυκνότητας του πληθυσμού παρατηρούνται στα μεγάλα αστικά κέντρα που βρίσκονται σε παράκτιες περιοχές. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός της χωροθέτησης της πλειονότητας των μεγαλύτερων πληθυσμιακά αστικών κέντρων της χώρας στην παράκτια ζώνη, όπως η Ανατολική

Αττική και συγκεκριμένα η Βουλιαγμένη καθώς συγκεντρώνει πλήθος ανθρώπινων δραστηριοτήτων, όπως επίσης σημαντικό μέρος των υποδομών και εγκαταστάσεων, μεταφορών και επικοινωνιών (Σταματίου, 2003).

Επίσης, λόγω της συνύπαρξης και αλληλεπίδρασης των τριών βασικών στοιχείων της φύσης, δηλαδή γης, αέρα και νερού στις παράκτιες περιοχές, τα οικοσυστήματα που δημιουργούνται σε αυτές, εμφανίζουν εξαιρετικό ενδιαφέρον. Στον ελλαδικό χώρο συναντώνται πολλά είδη παράκτιων οικοσυστημάτων, όπως υγρά τοποι, δέλτα και εκβολές ποταμών, αλμυρά και υφάλμυρα έλη και τέλματα, λιμνοθάλασσες και λιβάδια ποσειδωνίας. Τα οικοσυστήματα αυτά είναι τα πιο παραγωγικά από οικολογικής απόψεως και αποτελούν περιοχές αναπαραγωγής και διαβίωσης πολλών και σημαντικών ειδών χλωρίδας και πανίδας ενώ παράλληλα σχηματίζουν ένα οικολογικό δίκτυο που υποστηρίζει τη διαδικασία μετανάστευσης των ειδών. Στο πλαίσιο του προγράμματος για τη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών ακτών και νησιών (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997) αναγνωρίστηκαν 35 οικότοποι (εκβολές, λιμνοθάλασσες, θίνες, θαλάσσια σπήλαια, φοινικοδάση, εκτάσεις θαλάσσιου βυθού με βλάστηση από ποσειδωνίες, αβαθείς κολπίσκοι και κόλποι, μεσογειακά αλίπεδα, μεσογειακοί λειμώνες με υψηλές πόες και βούρλα κ.λ.π.), που συναντώνται στην ελληνική παράκτια ζώνη και οι οποίοι εμφανίζουν και ευρωπαϊκό ενδιαφέρον (Κοκκώσης, 2002). Η σπουδαιότητα που έχει η παράκτια ζώνη για την Ελλάδα ενισχύεται από το γεγονός ότι συνιστά το χώρο όπου κυρίως αναπτύσσεται ο τομέας του τουρισμού. Οι παράκτιες περιοχές, όπως είναι λογικό, αποτελούν τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς και εκεί υπάρχει το μεγαλύτερο ποσοστό τουριστικών επιχειρήσεων και τουριστικών κλινών, ενώ εδώ και πολλά χρόνια οι ελληνικές ακτές αποτελούν το σημαντικότερο θέλγητρο για όσους θέλουν να επισκεφθούν την Ελλάδα. Λόγω της σχέσης που διαμορφώνεται μεταξύ τουριστικών επιχειρήσεων, παράκτιου φυσικού περιβάλλοντος και των φορέων που δρουν στο παράκτιο χώρο, σε πολλές περιπτώσεις δημιουργούνται διαφωνίες σχετικά με την αντιμετώπιση του παράκτιου χώρου και την όσο το δυνατόν καλύτερη διαχείρισή του.

Διάγραμμα 2: Το παράκτιο σύστημα και η μίξη των διαφορετικών φυσικών, οικονομικών και κοινωνικών διαδικασιών («Δυναμικός κύκλος»)



5.7. Βιώσιμη Ανάπτυξη Παράκτιων Περιοχών

Η αειφόρος ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών επιδιώκει το μέγιστο μακροπρόθεσμο κοινωνικό όφελος, συμπεριλαμβανομένων των περιβαλλοντικών, οικονομικών, κοινωνικών και πολιτισμικών οφελών. Επειδή οι παράκτιοι πόροι είναι περιορισμένοι από φυσικής και χωρικής άποψης, ορισμένες βραχυπρόθεσμες αποφάσεις μπορεί να καταστρέψουν μόνιμα πόρους για το μέλλον. Συνεπώς, στόχος της αειφόρου ανάπτυξης των παράκτιων περιοχών είναι η διασφάλιση ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται σήμερα δε θα αποκλείουν μελλοντικές επιλογές. Παράλληλα, περιλαμβάνει την ιδέα ότι πολλές από τις επιπτώσεις της ανθρώπινης παρέμβασης στον παράκτιο χώρο είναι αναστρέψιμες ή μπορούν να τροποποιηθούν ριζικά έστω και με σημαντικό κόστος ή/και σε πολύ μεγάλες χρονικές περιόδους³³.

Συμπερασματικά, οι παράκτιες περιοχές αποτελούν χώρο ιδιαίτερης σημασίας για την Ελλάδα, τόσο από πλευράς ανάπτυξης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, όσο και από πλευράς προστασίας των φυσικών οικοσυστημάτων και αντιμετώπισης των πιέσεων ή συγκρούσεων για τη χρήση των παράκτιων πόρων.

Εικόνα 3:

Απαιτούμενες πληροφορίες – δεδομένα για το σχέδιο ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων περιοχών

Εμπόριο, ναυτιλία, ναυσιπλοία	<ul style="list-style-type: none">• διαστάσεις της εκμετάλλευσης γης και νερού• βιομηχανία και εμπορικά συμφέροντα• σημασία της εκμετάλλευσης για την τοπική και εθνική οικονομία	<ul style="list-style-type: none">• τύποι ναυτιλίας και ευκολίες• συντήρηση και εκβάθυνση• αμφισβητήσεις, συγκρούσεις• υπάρχουσες ρυθμίσεις• ιστορικές τάσεις• ανάγκες διαχείρισης
Προστασία θάλασσας	<ul style="list-style-type: none">• φυσική προστασία• αναγώματα για πλημμύρες	<ul style="list-style-type: none">• αμυντικά θέματα• διευθέτηση καταφυγίων
Προγραμματισμός και σχεδιασμός	<ul style="list-style-type: none">• τοπικά και άλλα σχέδια• ιστορική αναδρομή και εν δυνάμει ανάπτυξη στο μέλλον• τοπικά έγγραφα σχεδιασμού και οδηγίες	<ul style="list-style-type: none">• λόγοι απόρριψης προγραμματισμένων παρεμβάσεων• πολιτικές που απέτυχαν

Φυσικές διαδικασίες	<ul style="list-style-type: none"> παλιρροϊκές στάθμες κύματα και ρεύματα ανάβλυση γλυκού νερού φύση βυθού & κοίτης διαχρονική βυθομετρία γεωλογικό ιστορικό θολότητα νερού 	<ul style="list-style-type: none"> αποβάθρες,κυματοθραύστρες, εκβαθύνσεις ιζηματογένεση και διάβρωση ρυθμός συντήρησης εκβαθύνσεων γεωμορφολογική ανάπτυξη θέσεις διάθεσης εκοκαφών αξιολόγηση παράκτιων έργων μετά την κατασκαφή
Ποιότητα νερών και ιζημάτων	<ul style="list-style-type: none"> δεδομένα, στοιχεία, πληροφορίες για την προστασία(φυσικοχημικές, βιολογικές, μικροβιολογικές, ιζηματολογικές) λεκάνη απορροής και πηγές ρύπανσης μελλοντικές πολιτικές και στόχοι για την ποιότητα 	<ul style="list-style-type: none"> κατηγορίες χρήσης νερών ποταμών σχέδια εταιριών ύδρευσης χρήσεις γης μεταξύ ξηράς και νερού σημιακές πηγές ρύπανσης στον παράκτιο χώρο τιμές/όδηγοι ΕΕ,WHO κ.ά προβλήματα υλορρημάτων στις ακτές και εκβολές ποταμών
Διατήρηση φύσης	<ul style="list-style-type: none"> θεσμοθετημένες περιοχές πληροφορίες για περιοχές με ιδιαίτερη σημασία για τη φύση ή και με γεωλογική/γεωμορφολογική σημασία είδη φυσικών οικοτόπων είδη και κοινωνίες πανίδας και χλωρίδας ταξινόμηση και πληθυσμοί πουλιών 	<ul style="list-style-type: none"> φυσικά καταφύγια ή προστατευόμενες περιοχές που διαχειρίζονται ιστορική μεταβολή οικοτόπων κατάλληλοι τόποι για φυσικά καταφύγια επιδράσεις, συμφέροντα, αμφισβητήσεις ανάγκες σε έρευνα, διαχείριση ευαισθησία περιοχής στη μεταβολή της ποιότητας
Τοπίο	<ul style="list-style-type: none"> θεσμοθετημένες περιοχές και πολιτικές πιθανότητα θεσμοθέτησης ευαίσθητες περιοχές 	<ul style="list-style-type: none"> συγκρούσεις ή αμφισβητήσεις θέσεις με δυνατότητες ανάπλασης/αποκατάστασης
Πολιτιστική κληρονομιά	<ul style="list-style-type: none"> εντοπισμός θέσεων και εν δυνάμει θέσεων με υψηλό οικιστικό δυναμικό 	<ul style="list-style-type: none"> βαθμός ευπάθειας ανάγκες μελλοντικής διαχείρισης
Αλιεία	<ul style="list-style-type: none"> εθνική και ΕΕ αλιευτική πολιτική είδη αλιευμένων ψαριών και οστρακοειδών περίοδος αλιείας αριθμός ψαράδων και σκαφών μέθοδοι αλιείας μέγεθος και ιπποδύναμη σκαφών αξιολόγηση παράκτιων υποδομών 	<ul style="list-style-type: none"> εντοπισμός πεδίων με οστρακοδέρμα και αναπαραγωγής ψαριών στοιχεία για ψαρότοπους τάσεις και κατάσταση ψαρότοπων προβλέψεις, αντιξοότητες ανάγκες εθελοντική διαχείριση συγκρούσεις/ αμφισβητήσεις
Τουρισμός και αναψυχή	<ul style="list-style-type: none"> τύποι πόλοι έλξης διανομή και δυναμικό τάσεις, παρελθόν, μέλλον συγκρούσεις, αμφισβητήσεις, επιπτώσεις ανέσεις και υποσφερόμενες υπηρεσίες καταλόματα 	<ul style="list-style-type: none"> χώροι ανάπτυξης, βελτίωσης εθελοντική διαχείριση υπάρχουσες πολιτικές παράκτιες στρατηγικές πολιτικές και αξιολογήσεις προγράμματα και προτάσεις ανάπτυξης απαιτήσεις καταναλωτών παραλίες και σημεία πρόσβασης
Ιδιοκτησίες γης	<ul style="list-style-type: none"> έκταση υπάρχουσα και μελλοντική χρήση πρότυπα για τη χρήση 	<ul style="list-style-type: none"> συγκρούσεις, αμφισβητήσεις απαιτήσεις για μελλοντική διαχείριση

5.8. Προβλήματα στις παράκτιες περιοχές

Οι πολλές και διαφορετικές χρήσεις γης και ανθρώπινες δραστηριότητες που έχουν συγκεντρωθεί στις παράκτιες περιοχές έχουν προκαλέσει, πέραν των σημαντικών κοινωνικοοικονομικών και πολιτιστικών θετικών επιπτώσεων, και δυσάρεστες επιπτώσεις οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα την αλλοίωση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Λόγω του ότι στις παράκτιες περιοχές υπάρχει μεγάλη σύνδεση και εξάρτηση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος, οι επιπτώσεις (υποβάθμιση των φυσικών πόρων, μείωση της ποιότητας της ανθρώπινης ζωής) από τις «πιέσεις» αυτών των δυο περιβαλλόντων μπορούν να χαρακτηριστούν ως «συγκοινωνούσες». Θα μπορούσε να ισχυριστεί, όμως, κανείς ότι τα σημαντικότερα ερωτήματα – ζητήματα ως προς τα προβλήματα των παράκτιων περιοχών είναι το ποια από αυτά τα προβλήματα είναι τα σημαντικότερα και ποια από αυτά πλήττουν τον άνθρωπο άμεσα ή έμμεσα.

Υπάρχουν πολλές προσπάθειες κατηγοριοποίησης των πηγών της παραθαλάσσιας υποβάθμισης αλλά παρόλα αυτά θα μπορούσε κανείς να τις κατηγοριοποιήσει ως εξής:

- Ρύπανση
- Κακές εξελίξεις και έλεγχος ανάπτυξης
- Κατάχρηση των πόρων.

Επίσης, τα προβλήματα που εμφανίζονται στις παράκτιες περιοχές έχουν διαφορετική σημασία αλλά και ανόμοιες επιπτώσεις. Βέβαια, μπορεί η ιεράρχησή τους ανάλογα με τη σημασία τους είναι υποκειμενική, εντούτοις όλοι παραδέχονται τα καταστροφικά τους αποτελέσματα τόσο στη ζωή των ανθρώπων όσο και στην ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος. *«Η συχνά δραματική και αμετάκλητη αλλαγή των φυσικών παράκτιων οικοσυστημάτων και η εκτενής ρύπανση της θάλασσας προκαλούνται πρώτιστα από την ταχεία ανάπτυξη του παραθαλάσσιου πληθυσμού, την επέκταση των ψυχαγωγικών περιοχών, των ακατάλληλων πρακτικών αγροδασοκομίας, και της συγκέντρωσης της βιομηχανικής ανάπτυξης στις παραθαλάσσιες ζώνες, που συνοδεύεται από τις ανεπαρκείς περιβαλλοντικές, τεχνολογικές και οικονομικές πολιτικές».* Σύμφωνα με τον Κοκκώση τα σημαντικότερα προβλήματα που παρουσιάζονται στον παράκτιο χώρο είναι η άναρχη οικιστική ανάπτυξη, η απώλεια οικοσυστημάτων και της βιοποικιλότητας, η ρύπανση, η υποβάθμιση του τοπίου, η εξάντληση και ρύπανση των υδάτινων πόρων και η διάβρωση. Θα μπορούσε κάποιος να προσθέσει σε όλα αυτά τα προβλήματα, την καταστροφή των βιότοπων, τον ευτροφισμό, την υπερβόσκηση, την ανεπαρκή διαχείριση των φυσικών πόρων, τη λαθρούλοτομία, την αλλοίωση της ποιότητας των παράκτιων υδάτων, την έντονη οικιστική ανάπτυξη στις παράκτιες περιοχές κ.α.

5.8.1. Κατηγορίες επιπτώσεων από τις ανθρώπινες δραστηριότητες

Οι Αγγελίδης και Οικονόμου θεωρούν ότι αποτέλεσμα των ανθρώπινων δραστηριοτήτων αποτελεί η ρύπανση των παράκτιων περιοχών μέσα από τα οργανικά φορτία των λιπασμάτων και των φυτοφαρμάκων, τα αστικά λύματα και τα βιομηχανικά απόβλητα που ρυπαίνουν τόσο το θαλάσσιο περιβάλλον όσο και τους υδάτινους αποδέκτες, τα δέλτα των ποταμών και τις προστατευόμενες περιοχές (ακτές, υδροβιότοπους, λίμνες, λιμνοθάλασσες, δέλτα ποταμών κ.α.). Έτσι θεωρούν ότι τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο παράκτιος χώρος είναι η εξάντληση των υδατικών πόρων με την πτώση του υδροφόρου ορίζοντα, οι υδατοκαλλιέργειες όταν έρχονται σε σύγκρουση με άλλες χρήσεις γης, η εξορυκτική δραστηριότητα που προκαλεί ρύπανση και υποβάθμιση του παράκτιου χώρου, η οικιστική ανάπτυξη α' και β' κατοικίας, η ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων με συνέπειες στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, η έλλειψη υποδομών (δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, βιολογικών καθαρισμών κ.α.), τα μεγάλα μεταφορικά δίκτυα στον παράκτιο χώρο αλλά και τα οικιστικά χωροταξικά και πολεοδομικά προβλήματα (συγκρούσεις χρήσεων γης, αυθαίρετη δόμηση σε περιοχές εντός σχεδίου πόλεως). Επίσης, όσον αφορά την παράκτια διάβρωση ο κ. Δουκάκης υποστηρίζει πως *«οι αιτίες για τη διάβρωση της ακτής είναι φυσικές και ανθρωπογενείς. Τα κυριότερα φυσικά αίτια της διάβρωσης των παράκτιων περιοχών είναι η άνοδος της στάθμης της θάλασσας και οι κυματικές καταγίδες»* Βέβαια ο βαθμός διάβρωσης των ακτών δεν είναι παντού ο ίδιος αλλά εξαρτάται από πολλούς τοπικούς παράγοντες, όπως:

- Η τοπογραφία της ακτής (ακτή σε κόλπο ή στην ανοιχτή θάλασσα).
- Η γεωλογία της ακτής (αμμώδης ή βραχώδης, τεκτονικές κινήσεις ακτών).
- Η μορφολογία της ακτής (ήπια ή απότομη κλίση).
- Οι επικρατούσες κλιματικές και κυματικές συνθήκες (επιμήκη ρεύματα, άνεμοι, σύνηθες ύψος κυμάτων).
- Η συχνότητα και η ένταση ακραίων καιρικών και κυματικών φαινομένων.
- Τα αποθέματα ιζημάτων στην περιοχή (ακτή κοντά σε ποτάμι ή όχι).

Σε προηγούμενο κεφάλαιο έχει αναφερθεί πως μια από τις σημαντικότερες ανθρώπινες δραστηριότητες στον παράκτιο χώρο αποτελεί ο *«μαζικός παραθαλάσσιος τουρισμός»*. Αυτή η δραστηριότητα χαρακτηρίζεται από μεγάλη

ένταση και αυξανόμενο ρυθμό με αποτέλεσμα να παρουσιάζει σημαντική «συμβολή» στην αλλαγή του ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος στις παραθαλάσσιες περιοχές. Η τουριστική ανάπτυξη που συνοδεύεται από τη μη σχεδιασμένη δημιουργία και επέκταση ξενοδοχειακών και άλλων τουριστικών εγκαταστάσεων, χωρίς μέριμνα για την αισθητική ή την τοπική αρχιτεκτονική, οδηγεί σε αισθητική υποβάθμιση των παραθαλάσσιων περιοχών. Μεγάλες εκτάσεις γης χρησιμοποιούνται για την κατασκευή εγκαταστάσεων αναψυχής, ενώ δρόμοι και αεροδρόμια δημιουργούνται συχνά σε ευαίσθητες περιοχές (π.χ. υγροβιότοποι, αμμοθίνες κλπ). Ο τουρισμός αποτελεί περίπου το 50% της κυκλοφορίας επιβατών στην Ευρώπη, η οποία ασκεί σοβαρές επιδράσεις και στους τόπους προορισμού τουριστών υπό αυτήν τη μορφή, και στις περιοχές κατά μήκος των διαδρομών ταξιδιού των τουριστών. Ακόμη, ο τουρισμός επιφέρει συχνά την απώλεια σημαντικών βιοτόπων και τη μείωση της βιολογικής ποικιλότητας. Επίσης, ο τουρισμός συνεργεί στη μη βιώσιμη εκμετάλλευση των φυσικών πόρων που περιλαμβάνει την αλόγιστη άντληση πόσιμου νερού και την εκμετάλλευση των αποθεμάτων αλιείας. Η υπερκατανάλωση νερού για ύδρευση και χρήση αναψυχής προκαλεί ανταγωνισμό με άλλες δραστηριότητες και έχει ως τελικό αποτέλεσμα την εξάντληση των αποθεμάτων πόσιμου νερού. Τέλος, η ανάπτυξη του τουρισμού προκαλεί ή συνεργεί στην εμφάνιση μιας σειράς προβλημάτων. Ο αυξημένος αριθμός τροχοφόρων, για παράδειγμα, ιδιαίτερα τους θερινούς μήνες, προκαλεί κυκλοφοριακή συμφόρηση σε παραθαλάσσιους οικισμούς και προσβάσεις και πίεση για την κατασκευή νέων συγκοινωνιακών δικτύων ακόμη και σε προστατευόμενες ή ανέπαφες περιοχές. Σε περιοχές όπου ο αριθμός των τουριστών υπερβαίνει σημαντικά τον αριθμό του τοπικού πληθυσμού, επέρχονται σημαντικές αλλαγές στην κοινωνική δομή και στον παραδοσιακό τρόπο ζωής. Συχνά παραδοσιακές τεχνικές, απόλυτα συμβατές, με το περιβάλλον της συγκεκριμένης περιοχής εγκαταλείπονται και νέα, μη συμβατά, πρότυπα εισβάλλουν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΠΕΜΠΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

³²δικτυακός τόπος : <http://www.srcosmos.gr/srcosmos/showpub.aspx?aa=11778>

³³Κοκκώσης Χάρης, << Βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη και περιβάλλον>>, 2001

ΠΗΓΗ : <https://www.google.gr> ΕΙΚ.3 : ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

ΔΙΑΓΡ.1 : ΤΜΗΜΑΤΑ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

ΔΙΑΓΡ.2 : ΔΥΝΑΜΙΚΟΣ ΚΥΚΛΟΣ

Κεφάλαιο 6 : Από τη πόλη-λιμάνι στη παράκτια πόλη

6.1. Σχέση πόλης και λιμανιού³⁴

Η ανάπτυξη οικισμών και, στη συνέχεια, πόλεων κοντά στη θάλασσα αποτέλεσε, από την αρχή ακόμα της εξέλιξης της κοινωνίας, μια επιλογή που πατούσε πάνω στην ανάγκη για επικοινωνία και συναλλαγή, εμπορική ή πολιτισμική. Από τα αρχαία ακόμα χρόνια κάθε πόλη που αποτελούσε οικονομικό και πολιτικό κέντρο, ακόμα κι αν ήταν χτισμένη στην ενδοχώρα για λόγους ασφάλειας, είχε το αντίστοιχο επίγειο, το λιμάνι της για τη σύνδεση της με τον υπόλοιπο γνωστό κόσμο. Αλλά και αντίστροφα, η δυνατότητα θαλάσσιας επικοινωνίας βοήθησε γενικά στην εξέλιξη των πόλεων αυτών σε οικονομικά-διοικητικά κέντρα αλλά και σε επίπεδο πολιτιστικό, λόγω της αλληλεπίδρασης με άλλες περιοχές, χώρες, πολιτισμούς. Οι πόλεις- λιμάνια λοιπόν είχαν τη γενική τάση ανάπτυξης του εμπορίου, εξέλιξης σε οικονομικά, διοικητικά κέντρα.

Με την εξέλιξη του καπιταλιστικού συστήματος και την ανάπτυξη της βιομηχανίας και των μεταφορών εξελίχθηκαν και σαν βιομηχανικά κέντρα, απέκτησαν νέο ρόλο στη μεταφορά, εισαγωγή και εξαγωγή προϊόντων- εμπορευμάτων. Μέχρι το 17ο - 18ο αιώνα, έως και την περίοδο της φεουδαρχίας δηλαδή, η σχέση, η αλληλεπίδραση πόλης- θάλασσας περιορίζεται στην ύπαρξη και τη λειτουργία του λιμανιού της. Αντίστοιχα και η επέμβαση και αξιοποίηση της παραθαλάσσιας ζώνης περιορίζεται στις απαραίτητες εκείνες επεμβάσεις για τη διαμόρφωση του λιμανιού· και ενδεχομένως της κατασκευής οχύρωσης για την προστασία της πόλης από εχθρική εισβολή και, σε περίοδο ειρήνης, τις επιθέσεις πειρατών. Το πέρασμα στο καπιταλιστικό σύστημα που οδήγησε στην ανάπτυξη της βιομηχανίας και σχετικών τομέων, όπως εμπορίου, μεταφορών, υπηρεσιών, επέφερε σημαντικές αλλαγές και στη δομή και λειτουργία των πόλεων γενικά (συγκέντρωση βιομηχανίας, ραγδαία αύξηση πληθυσμού και διόγκωση των πόλεων, πύκνωση του αστικού ιστού κτ). Στα λιμάνια των πόλεων άρχισαν να αναπτύσσονται και να συνωστίζονται σχετικές χρήσεις, βιομηχανικές μονάδες, αποθήκες, εγκαταστάσεις μεταφορών (κατά κύριο λόγο σιδηροδρομικές), αλλά και βοηθητικές εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης των εμπλεκόμενων στις δραστηριότητες αυτές. Αυτό οδήγησε αναγκαστικά στην επέκταση της αξιοποιημένης και οικοδομημένης παραθαλάσσιας ζώνης γύρω από το λιμάνι και σε ένα βαθμό ανεξέλεγκτης, χωρίς κανένα σχεδιασμό· αλλάζοντας ριζικά την εικόνα και τη μορφή της αλλά και την επαφή της πόλης με τη θάλασσα. Στη σύγχρονη φάση του καπιταλισμού, η αντιμετώπιση από το κοινωνικό-οικονομικό σύστημα της αξιοποίησης και της χρήσης των παραθαλάσσιων ζωνών,

των παραλιακών μετώπων των πόλεων όπως γενικότερα της δημόσιας γης έχει περάσει σε νέο επίπεδο. Η αντιμετώπιση μιας σειράς τομέων και αγαθών, όπως και της γης, σαν πηγή κέρδους έχει οδηγήσει στην εμπορευματοποίησή τους, στην παράδοσή τους στο κεφάλαιο με καταστροφικά για το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής των πολιτών αποτελέσματα. Η αποβιομηχάνιση, η αλλαγή των χρήσεων γης, η επέκταση των πόλεων και η μετατόπιση του «κέντρου βάρους» της πόλης σε άλλες περιοχές, έχουν οδηγήσει στη δημιουργία μεγάλων εκτάσεων στις παραλιακές ζώνες χωρίς χρήση, νεκρές περιοχές, αποκομμένες από την πόλη. Από την άλλη, το ολοένα αυξανόμενο πρόβλημα των πόλεων, η αυξητική τάση που ασφυκτιά μέσα στο περιορισμένο πλέον μέγεθος των πόλεων οδηγεί στην ανάγκη για χώρους εκτόνωσης, επέκτασης, νέους χώρους επενδύσεων σε τελευταία ανάλυση. Η θέση που διατυπώνει το ΤΕΕ μέσα από εκδήλωση με θέμα «Πόλη και θάλασσα» συγκεντρώνει ακριβώς τη σύγχρονη αντίληψη: «(...) αλλάζουν μορφή τα λιμάνια της υφηγίου, καθώς κατά τα τελευταία χρόνια η σχέση πόλης -θάλασσας αναπροσδιορίζεται σε όλο τον κόσμο, για να ικανοποιήσει τις διαρκώς διογκούμενες ανάγκες στα "μέτωπα" της οικονομίας, της κοινωνίας και του πολιτισμού (...)» (ΤΕΕ-ΤΚΜ, Πόλη και Θάλασσα, Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ 2001). Η Ευρωπαϊκή Ένωση μέσα από την Πράσινη Βίβλο για τα παράκτια μέτωπα και την προσέγγιση για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών θέτει τις κατευθύνσεις για την αξιοποίηση των παραλιακών μετώπων. Οι στόχοι, οι οποίοι επιδιώκονται να επιτευχθούν μέσα από την ΟΔΠΖ και αποσκοπούν στη βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων περιοχών σύμφωνα με την ΕΕ είναι:

- Η διατήρηση υψηλής ποιότητας παράκτιου περιβάλλοντος,
- Η προστασία της βιοποικιλότητας και η προστασία από φυσικές καταστροφές
- Η βελτίωση καίριας σημασίας οικολογικών διαδικασιών,
- Η βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων,
- Ο έλεγχος των ρύπων,
- Ο προσδιορισμός των περιοχών: α) στις οποίες μπορούν να αναπτυχθούν ανθρώπινες δραστηριότητες, β) που πρέπει να διατηρηθούν,
- Ο καθορισμός προδιαγραφών για τον καθορισμό των χρήσεων γης στις παράκτιες περιοχές και διευθέτηση συγκρουόμενων χρήσεων γης
- Ο καθορισμός προδιαγραφών για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στις παράκτιες περιοχές,
- Η αποκατάσταση του υποβαθμισμένου περιβάλλοντος,

- Η ανάπτυξη διαδικασιών ενημέρωσης και συμμετοχής των άμεσα εμπλεκομένων κοίνο.

6.2. Σχέση παράκτιας ζώνης και πόλης³⁵

Στις παράκτιες ζώνες της Ε. Ε όπως προαναφέρθηκε υπάρχει έντονη παρουσία αστικού περιβάλλοντος. Η παρουσία αυτή απαντάται από τους πανάρχαιους χρόνους διότι η γεινίαση με τη θάλασσα προσέφερε πάντα πολλά και αξιόλογα πλεονεκτήματα σ' αυτό. Καθόλου τυχαίο δεν είναι το γεγονός ότι το σύνολο των παράκτιων πόλεων της αρχαιότητας (Αθήνα, Ρώμη, Αλεξάνδρεια, Ουρ) ήταν μεγάλα πολιτιστικά κέντρα. Το ίδιο βεβαίως ισχύει και σήμερα όσον αφορά στη θέση των μεγάλων μητροπόλεων της Ευρώπης σε Βορρά και Νότο, οι οποίες είτε είναι παραθαλάσσιες είτε βρίσκονται πολύ κοντά σε ακτές. Χαρακτηριστικά τέτοια παραδείγματα είναι οι πόλεις: Αθήνα, Θεσ/νίκη, Νάπολη, Βενετία, Μασσαλία, Βαρκελώνη, Αμβέρσα, Ρότερνταμ, Αμβούργο, Κοπεγχάγη, Γκέτεμποργκ, Όσλο, Λονδίνο, Λίβερπουλ, Γλασκώβη, Κων/πολη. Στην Ε.Ε. επίσης υπάρχουν σημαντικά νησιά (Κρήτη, Κύπρος, Σαρδηνία, Κορσική, Μάλτα, Σικελία), καθώς και συμπλέγματα νησιών (Αιγαίου, Ιονίου, Βαλεαρίδες, Δανέζικου Αρχιπελάγους, Νήσοι Φερόες) των οποίων η φυσιογνωμία συνδέεται άμεσα με τη γεωγραφική τους θέση.

Τα οικιστικά σύνολά τους, πόλεις, χωριά και οικισμοί, είναι γνωστά και εξαιρετικού ενδιαφέροντος, αποτελούν παγκόσμια Πολιτιστική κληρονομιά. Άλλωστε πέραν της παράκτιας θέσης των πόλεων και πολλά γεγονότα που εξαρτώνται από αυτό το χαρακτηριστικό διαδραμάτισαν και συνεχίζουν να διαδραματίζουν ρόλο στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας τους τόσο ώστε το πολιτιστικό και ιστορικό τους παρελθόν και μέλλον να συνδέονται με την παράκτια θέση τους. Επακόλουθο των παραπάνω είναι μια σειρά μνημείων πολιτιστικών δραστηριοτήτων, εθίμων, παραδόσεων, να αποτελούν φυσική προέκταση του θαλάσσιου χαρακτήρα τους. Επίσης στα παράκτια δομικά σύνολα οι παραδοσιακές επαγγελματικές ασχολίες είναι συνδεδεμένες με τη θάλασσα ή την ακτή. Γι' αυτό στη συνείδηση του κόσμου οι παραπάνω Ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις έχουν καταγραφεί ως λιμάνια, αν και μερικές από αυτές κάνουν χρήση επινείων.

Έτσι είναι απολύτως αναμενόμενο και φυσικό οποιαδήποτε δράση και παρέμβαση εκπονείται με στόχο τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών της Ε.Ε. να λαμβάνει υπ' όψιν της την εναλλαγή αστικού και φυσικού περιβάλλοντος, καθώς και να επηρεάζει τη ζωή και την εικόνα του δομημένου περιβάλλοντος σ' αυτές τις ζώνες. Πέραν όμως της αλληλεπίδρασης που αναφέρθηκε τα παράκτια χαρακτηριστικά μιας πόλης επηρεάζουν και καθορίζουν σε καταλυτικό βαθμό τη

φυσιογνωμία της. Η τοποθεσία της πόλης στην παράκτια ζώνη σχετίζεται άμεσα και με την διαμόρφωση της μορφολογίας της λόγω των παρακάτω παραγόντων :

1. Η συσσώρευση του πληθυσμού. Διαπιστώνεται αλματώδης αύξηση του μόνιμου πληθυσμού των παράκτιων περιοχών σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές της Ένωσης.

2. Η σύνθεση του πληθυσμού. Εισρέουν κάτοικοι από την ενδοχώρα αλλά και αλλοδαποί.

3. Οι μεταφορές. Όλες οι παράκτιες πόλεις διαθέτουν λιμάνι με αποτέλεσμα να ασκείται σε μεγάλο βαθμό διακομιστικό εμπόριο ή μαζική μεταφορά ανθρώπων.

4. Το πολιτισμικό και ιστορικό παρελθόν.

5. Ο τουρισμός. Δέχονται μεγάλους αριθμούς τουριστών ετησίως.

6. Η αρχιτεκτονική φυσιογνωμία τους. Η γειτνίαση με τη θάλασσα διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση αρχιτεκτονικών τεχνοτροπιών διότι εκτός από αισθητικά αποτελέσματα, έπρεπε να επιλύσει και δομικά προβλήματα που σχετίζονταν με το κλίμα και την τοποθεσία της περιοχής.

7. Η γενικότερη χωροταξική οργάνωση. Δρόμοι και πλατείες έχουν σαφή προσανατολισμό προς τη θάλασσα, καθώς η τελευταία αποτελεί συν τοις άλλοις και το φυσικό σύνορο της πόλης.

8. Ατμόσφαιρα και συνήθειες των κατοίκων.

9. Επαγγελματικές ασχολίες των κατοίκων.

10. Οικονομικές δραστηριότητες. Προτεραιότητες στην κατασκευή έργων και υποδομών (π.χ. Βενετία, Ρότερνταμ) (Στεφάνου κ.άλ. 2000).

6.3. Τι πρέπει να περιλαμβάνει ένα αστικό θαλάσσιο μέτωπο³⁶

Ένα αστικό θαλάσσιο μέτωπο πρέπει καταρχάς να περιλαμβάνει λειτουργίες που να δείχνουν την αστικότητα της περιοχής αλλά ταυτόχρονα να μην αποκόβουν τον αστικό ιστό από τη θάλασσα. Η σχέση των κατοίκων μιας αστικής παράκτιας πόλης με το θαλάσσιο στοιχείο είναι άρρηκτη. Το αστικό θαλάσσιο μέτωπο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως ζώνη αναψυχής και περιπάτου. Η περίπτωση της ύπαρξης φυσικής παραλίας για ένα σύγχρονο αστικό κέντρο υφίσταται αλλά είτε είναι απομακρυσμένη είτε αφορά ένα μικρό μήκος παραλίας.

Λόγω του ευαίσθητου χαρακτήρα της παραλιακής ζώνης μιας πόλης, οι λειτουργίες που θα έπρεπε να επιτρέπονται σε αυτήν, πρέπει πρώτα από όλα

να είναι ήπιας μορφής. Σίγουρα δηλαδή αντενδείκνυνται βιομηχανικές - βιοτεχνικές και τέτοιες οχλούσες χρήσεις. Ο λόγος είναι ότι τα αστικά παραθαλάσσια μέτωπα έχουν πολλές κατοικίες και οι βαριές χρήσεις απλά θα υποβάθμιζαν το τοπίο.

Είναι δεκτό και κατανοητό το θαλάσσιο μέτωπο να περιλαμβάνει εμπορικές και λειτουργίες αναψυχής όχι όμως σε υπερβολικό αριθμό και όγκο. Δεν είναι ωραίο να χάνεται η θέα προς τη θάλασσα και να αποκόπτεται ο εσωτερικός ιστός της πόλης από αυτή.

Η υποβάθμιση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και κατ' επέκταση η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής μας αποτελούν χαρακτηριστικά της ζωής στην πόλη. Η ανεπάρκεια αστικού πρασίνου, η εξαφάνιση των φυσικών στοιχείων του τοπίου δείχνουν ότι οι σύγχρονες πόλεις, βρίσκονται στο μεταίχμιο της δόξας τους. Στα δεκάδες καθημερινά κοινά προβλήματα έρχεται να προστεθεί ακόμα ένα: αυτό της υποβάθμισης των ακτών στο αστικό τοπίο.

Οι περισσότερες πόλεις σήμερα βρίσκονται σε ρήξη με το φυσικό περιβάλλον. Το θαλασσινό τοπίο είναι τμήμα αυτού του περιβάλλοντος και ένας ολοκληρωμένος σχεδιασμός παράκτιων αστικών περιοχών οφείλει να λαμβάνει υπόψη την αποκατάσταση αυτής της σχέσης πόλης – θάλασσας.

Το παραθαλάσσιο αστικό μέτωπο της Αθήνας εντοπίζεται σε ένα γραμμικό κομμάτι μήκους 40 χλμ περίπου που ακολουθεί σχεδόν παράλληλα τη Λ. Ποσειδώνος. Ξεκινώντας από το Φάληρο και φτάνοντας μέχρι τη Βούλα, τα χαρακτηριστικά του θαλάσσιου μετώπου αλλά και οι λειτουργίες που συγκεντρώνονται σε αυτό, ποικίλουν.

6.4. Θαλάσσιος τουρισμός και μαρίνες

Ο τομέας του θαλάσσιου τουρισμού αναπτύχθηκε και προωθείται και στη χώρα μας τις τελευταίες δεκαετίες. Είναι κοινά αποδεκτό πως αυτός ο τομέας μπορεί να αποτελέσει την εφελκυστική δύναμη για την προώθηση μιας οργανωμένης τουριστικής πολιτικής με μακροπρόθεσμους στόχους και σίγουρα θετικά αποτελέσματα. Η Ελλάδα προσφέρεται για τέτοιου είδους αναψυχή καθότι διαθέτει πλήθος νησιών σε κοντινές αποστάσεις, έχει ναυτική παράδοση και πάρα πολλά λιμάνια. Σύμφωνα με την τελική Μελέτη Ανάπτυξης Εθνικού Συστήματος Λιμένων Αναψυχής, που έγινε από την Global View σε συνεργασία με το Ε.Μ.Π. και συγκεκριμένα τον τομέα Υ.Π.Υ.Θ.Ε., ο ΕΟΤ γνωρίζει πλέον τις πιο κατάλληλες θέσεις για μαρίνες και αγκυροβόλια για τα σκάφη αναψυχής. Έχουν κατασκευαστεί λοιπόν μαρίνες, για να προσελκύνονται αυτού του είδους οι ενδιαφερόμενοι και επειδή ως μέσο μετακίνησης, αναψυχής ή και διαμονής, κερδίζει την προτίμηση όλο και περισσότερων, είναι επιτακτική η ανάγκη να αναγνωριστεί αυτού του είδους η τάση ως ισχυρό οικονομικό μέτρο για ανάπτυξη του τόπου. Ανάλογα με το μέγεθος τα σκάφη αναψυχής και ναυταθλητισμού, (Ν. 438/76) τα τουριστικά πλοία και πλοία ιδιωτικής χρήσης, τα ταχύπλοα, τα καμπινάτα κλπ, ολικού μήκους από 3 μέτρα και άνω ανεξαρτήτως αν είναι εγγεγραμμένα σε νηολόγιο ή λεμβολόγιο οφείλουν να καταβάλουν μηνιαίως ένα ποσό. Το ίδιο ισχύει και για τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη, τα επαγγελματικά αλιευτικά κλπ με κάποιες διαφοροποιήσεις ανάλογα την κατηγορία και τη θερινή ή χειμερινή περίοδο.

Οι μαρίνες που υπάρχουν παρουσιάζουν αρκετές αδυναμίες τόσο σε επίπεδο εξοπλισμού όσο και σε επίπεδο διαχείρισης τους και αυτό είναι κάτι που πρέπει να διευθετηθεί. Οι λειτουργίες και οι δραστηριότητες των μαρίνων υπόκεινται σε ένα νέο θεσμικό πλαίσιο που προωθεί την κατασκευή τους με πιο φιλικούς τρόπους για το περιβάλλον. Αυτό που μας ενδιαφέρει περισσότερο είναι η πρόληψη της ρύπανσης του περιβάλλοντος είτε αυτή έχει πρακτική σημασία (νερό, αέρας, χερσαία ζώνη) είτε αφορά οπτική όχληση. Οι Λι.Σ.Α. (Λιμένες Σκαφών Αναψυχής) είναι από μόνοι τους ακριβά έργα για αυτό και η κατασκευή τους απαιτεί τη συνεκτίμηση πολλών παραγόντων. Τέτοια έργα γίνονται ανταποδοτικά μόνο όταν αποτελούν μέρος ενός γενικότερου πλαισίου προσφερόμενων υπηρεσιών και έτσι οι εγκαταστάσεις αυτές συνδράμουν στην οικονομική ενίσχυση της περιοχής. Τα καταφύγια χωροθετούνται σύμφωνα με το Ν. 2160/93 εντός υφιστάμενων λιμένων ή προστατευόμενων όρμων, ώστε να εξυπηρετούν τα σκάφη αναψυχής παρέχοντας κατά το δυνατόν τις περισσότερες προβλεπόμενες ανέσεις.

6.5. Χωροθετικός σχεδιασμός

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα του χωροθετικού σχεδιασμού είναι ο προσδιορισμός των πιο σημαντικών μεταβλητών. Οι στόχοι και το αποτέλεσμα δεν είναι εκ των προτέρων απόλυτα καθορισμένο και αυτό δημιουργεί τις δυσκολίες καθορισμού των μεταβλητών αυτών. Το σημαντικότερο ρόλο πάντως τον έχει το περιβάλλον που αποτελεί ένα δυναμικό φαινόμενο με απρόβλεπτες και δυναμικής φύσεως προεκτάσεις. Το σημαντικότερο κριτήριο για τη λειτουργία και τη χωροθέτηση μιας μαρίνας είναι η γεωγραφική της θέση και τα φυσικά-γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά που υπάρχουν στην περιοχή. Οι μαρίνες του Σαρωνικού έχουν το ισχυρό πλεονέκτημα να προστατεύονται από βόρειους και βορειοανατολικούς άνεμους και επιπλέον παρέχουν άμεση σύνδεση με πολλά νησιά του Αιγαίου.

Επόμενα ερωτήματα κατά το σχεδιασμό μιας μαρίνας είναι όχι μόνο ο τρόπος κατασκευής των προβλητών, ή άλλων τεχνικών χαρακτηριστικών του λιμένα, (συνοδευτικά έργα, βάθος εκκαφών, κατανομή σκαφών στο χερσαίο και θαλάσσιο χώρο...) αλλά σημαντικό είναι να υπάρχει μια συγκεκριμένη απόσταση της μαρίνας από τα κτίρια που βρίσκονται στη συγκεκριμένη ακτή. Δεν είναι και τόσο αισθητικά αποδεκτό να υπάρχουν τόσο έντονες και αντίθετες λειτουργίες κοντά σε κατοικίες.

Η συσχέτιση όλων αυτών των παραμέτρων και η εύρεση της βέλτιστης αισθητικής και λειτουργικότητας της μαρίνας είναι το στοίχημα για να γίνει η μαρίνα μια κερδοφόρος επένδυση. Είναι σύνηθες να υπάρχουν δύο μαρίνες στην ίδια περιοχή και μάλιστα σε μικρή απόσταση, και όμως η μια να είναι κερδοφόρα και βιώσιμη και η άλλη να υπολειμθεί ή να πλήττεται από σοβαρά οικονομικά προβλήματα. Είναι πλέον κοινός τόπος ότι το φιλικό και καθαρό περιβάλλον, η εξυπηρέτηση και η συνεχής παρακολούθηση των οικονομικών στοιχείων μιας μαρίνας αποτελούν τις βασικές παραμέτρους για την επιτυχή επιβίωση της. Υπάρχουν μια σειρά από χαρακτηριστικά, κυρίως περιβαλλοντικά, τα οποία θα πρέπει να ικανοποιούνται για να γίνει αποδεκτή η χωροθέτηση μιας νέας μαρίνας.

Ένα από τα σημαντικότερα αφορά τη ρύπανση, δηλ. την υποβάθμιση της ποιότητας των νερών (δηλ. τη δυσμενή μεταβολή ποιοτικών χαρακτηριστικών, όπως το διαλυμένο οξυγόνο ή η θερμοκρασία) "μέσα" στη μαρίνα, σε σχέση με τα νέα "έξω" από τη μαρίνα. Οι βασικοί λόγοι υποβάθμισης της ποιότητας των νερών είναι

- η ρύπανση που προέρχεται από τα σκάφη και την περιοχή που περιβάλλει τη μαρίνα και
- η ανεπαρκής ανανέωση των νερών της μαρίνας.

Γενικά, δεν επιτρέπεται η διάθεση οιασδήποτε μορφής αποβλήτων από τα σκάφη (π.χ. νερά από το πλύσιμο πιάτων και τα WC), ενώ συνιστάται να χρησιμοποιούνται οι εγκαταστάσεις της μαρίνας. Όμως, η εμπειρία έχει δείξει ότι δεν αποτελεί τον κανόνα η απόλυτη πειθαρχία των χρηστών της μαρίνας, με αποτέλεσμα να εκτιμάται ότι το 30% του συνόλου των υγρών αποβλήτων που παράγονται σε μια μαρίνα διοχετεύεται τελικά "μέσα" σ' αυτή. Στο μέλλον αναμένεται να υιοθετηθεί το μέτρο του υποχρεωτικού εξοπλισμού των σκαφών με ειδικά κοντέινερ για τη συλλογή και προσωρινή αποθήκευση των υγρών αποβλήτων στο σκάφος, από το οποίο θα οδηγούνται με ειδικό εξοπλισμό στις εγκαταστάσεις της μαρίνας. Η ανεπαρκής ανανέωση των νερών της μαρίνας οφείλεται στη μη ικανοποιητική κυκλοφορία των νερών στη μαρίνα. Η μη αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού συχνά οδηγεί σε περιβαλλοντικές οχλήσεις (π.χ. έκλυση δυσοσμίων από "στάσιμες" περιοχές), οι οποίες δεν μπορεί να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά με αποσπασματικά μέτρα που τυχόν προταθούν (π.χ. διάνοιξη οπών που διευκολύνει την κυκλοφορία) μετά την κατασκευή της μαρίνας.

Σε κάθε περίπτωση, η χωροθέτηση της μαρίνας πρέπει να εξασφαλίζει την ικανοποιητική κυκλοφορία και την επαρκή ανανέωση των νερών της με τα νερά που την περιβάλλουν με φυσικούς μηχανισμούς (π.χ. άνεμος, παλίρροια, διοχέτευση φυσικών ρευμάτων μέσα στη μαρίνα) ή ακόμα και σε σπανιότερες περιπτώσεις, με τεχνικά μέσα (π.χ. άντληση νερού από την εξωτερική περιοχή), τα οποία είναι ιδιαίτερα δαπανηρά.

6.6. Κατηγορίες χρήσεων γης στο παράκτιο χώρο³⁷

Οι κατηγορίες χρήσεων γης της Ελλάδας γενικότερα αλλά και του παράκτιου χώρου περιγράφονται από το πρόγραμμα Corine, 45 στο σύνολο. Σύμφωνα με τα πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης των περιφερειών της Ελλάδας η παράκτια ζώνη περιλαμβάνει γεωργικές, κτηνοτροφικές και βιομηχανικές εκτάσεις, μονάδες μεταποίησης προϊόντων, αστικές περιοχές με οικισμούς μόνιμης κατοικίας και β' κατοικίας, αρχαιολογικούς χώρους, ιστορικούς τόπους και μνημεία, φυσικά τοπία και οικοσυστήματα οικολογικής σημασίας όπως υγροβιότοπους, λίμνες, λιμνοθάλασσες, δέλτα ποταμών (ΥΠΕΧΩΔΕ 2002).

6.7. Επιπτώσεις των χρήσεων γης

❖ Ρύπανση

Οι χρήσεις γης προκαλούν πιέσεις στον παράκτιο χώρο και ανάλογος με την έντασή τους είναι και ο βαθμός της επίπτωσής τους. Τα προβλήματα τα οποία οφείλονται στην ένταση των διαφόρων χρήσεων γης είναι κυρίως τα χωροταξικά, τα πολεοδομικά και τα περιβαλλοντικά, λόγω των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με αποτέλεσμα την υποβάθμιση των φυσικών πόρων. Οι ανθρώπινες δραστηριότητες που συμβαίνουν στην παράκτια ζώνη διακρίνονται σε δύο κατηγορίες: τις χερσαίες και τις θαλάσσιες. Στις χερσαίες δραστηριότητες περιλαμβάνονται η εκτενής εκμετάλλευση των γεωργικών εκτάσεων με τη χρήση φυτοφαρμάκων και λιπασμάτων, οι κτηνοτροφικές εγκαταστάσεις, οι βιομηχανικές και μεταποιητικές δραστηριότητες, τα έργα υποδομής (δρόμοι, λιμάνια, μαρίνες, κ.ά.) και η οικιστική ανάπτυξη (κατοικία, παραθερισμός, τουρισμός). Στην κατηγορία των θαλάσσιων δραστηριοτήτων περιλαμβάνονται οι ιχθυοκαλλιέργειες, η εξόρυξη και μεταφορά πετρελαίου και οι μεταφορές. Αποτέλεσμα των παραπάνω ανθρώπινων δραστηριοτήτων είναι η ρύπανση του παράκτιου χώρου με μεγάλες ποσότητες οργανικών φορτίων λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων, τα αστικά λύματα και τα βιομηχανικά απόβλητα που φτάνουν στη θάλασσα, μέσω των υδάτινων αποδεκτών (χείμαρροι, ποτάμια). Η ρύπανση στον παράκτιο χώρο αναφέρεται κυρίως στο θαλάσσιο περιβάλλον, στους υδάτινους αποδέκτες, στα δέλτα ποταμών και στις προστατευόμενες περιοχές.

❖ Εξάντληση των υδατικών πόρων (υδροφόρου ορίζοντα)

Σε πολλές περιοχές η υπεράνληση των υπόγειων υδάτων για την κάλυψη των τοπικών αναγκών σε ύδρευση και άρδευση έχει ως αποτέλεσμα την πτώση του υδροφόρου ορίζοντα και την αύξηση του κινδύνου για την υποβάθμιση της ποιότητας των νερών και την παραγωγικότητα του εδάφους με υφαλμύρωση.

❖ Υδατοκαλλιέργειες

Στις ανθρώπινες δραστηριότητες που προκαλούν υποβάθμιση του παράκτιου χώρου ανήκουν και οι υδατοκαλλιέργειες, όταν έρχονται σε σύγκρουση με άλλες χρήσεις γης όπως τουρισμό, γεωργία, εξορυστική δραστηριότητα και βιομηχανία. Οι εγκαταστάσεις των καλλιεργειών χαρακτηρίζονται ως περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Υδατοκαλλιεργειών (Π.Ο.Α.Υ.) και η γενική χωροθέτηση γίνεται σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του Υπουργείου Γεωργίας.

❖ Εξορυκτική δραστηριότητα

Η εξορυκτική δραστηριότητα δημιουργεί προβλήματα ρύπανσης και υποβάθμισης του παράκτιου χώρου και απαιτείται η αποκατάσταση της πληγείσας περιοχής. Η μεταλλευτική δραστηριότητα συνοδεύεται με έντονα προβλήματα ρύπανσης του θαλάσσιου χώρου.

❖ Οικιστική ανάπτυξη

Στην παράκτια ζώνη κυριαρχούν οι αγροτικές χρήσεις, οι χρήσεις τουρισμού, αναψυχής, α' και β' κατοικίας.

❖ Τουριστικές δραστηριότητες

Στον παράκτιο χώρο η τουριστική ανάπτυξη έχει επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον των περιοχών όπου αναπτύχθηκε. Οι μεγαλύτερες επιπτώσεις εντοπίζονται στις περιοχές με έντονο μαζικό τουρισμό (Κοκκώσης 2000).

❖ Έλλειψη υποδομών

Ο παράκτιος χώρος μειονεκτεί σε θέματα υποδομών όπως δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, μονάδων Βιολογικών Καθαρισμών, λιμενοδεξαμενών, μικρών φραγμάτων για δημιουργία ταμιευτήρων και φραγμάτων ανάσχεσης για εμπλουτισμό του υδροφόρου ορίζοντα, χώρων διάθεσης απορριμμάτων, αντιπλημμυρικών έργων.

❖ Μεταφορές

Ο παράκτιος χώρος χρησιμοποιείται για εμπορικές και επιβατικές μεταφορές μέσω των αεροδρομίων, των σιδηροδρόμων, των λιμανιών και του οδικού δικτύου, καθώς και για την εξυπηρέτηση σκαφών αναψυχής και αλιευτικού καταφυγίου. Αυτά τα δίκτυα μεταφοράς στην παράκτια περιοχή προκαλούν περιβαλλοντικά και κυκλοφοριακά προβλήματα (ρύπανση και πιέσεις στις χρήσεις γης). Οι περιοχές που εμφανίζουν τα πιο έντονα προβλήματα είναι τα λιμάνια των μεγάλων αστικών κέντρων και οι περιοχές από τις οποίες διέρχονται τα μεγάλα οδικά δίκτυα.

- Οικιστικά χωροταξικά και πολεοδομικά προβλήματα (συγκρούσεις χρήσεων γης, αυθαίρετη δόμηση σε περιοχές εντός σχεδίου πόλεως)

Η ένταση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στον παράκτιο χώρο δημιουργεί προβλήματα υπερανάπτυξης και καταστροφής του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος (Αγγελίδης & Οικονόμου 2005).

6.8. Παραδείγματα ανάπλασης αστικών παράλιων μετώπων

Το σταθερό προνόμιο της μηδενικής απόστασης κατοικίας από το όριο της πόλης και η δυνατότητα της άμεσης επαφής με το φυσικό περιβάλλον ήταν πάντα μια πρόκληση- πρόσκληση για τον άνθρωπο ως ένα πεδίο επεμβάσεων και παράταξης δραστηριοτήτων. Ποικίλες όμως ανταγωνιστικές χρήσεις και αλόγιστο τσιμεντάρισμα κάτω από την πίεση αναπτυξιακών προγραμμάτων πολλές φορές είχαν σαν αποτέλεσμα την καταστροφή του φυσικού τοπίου και την εκτροπή από τον αρχικό στόχο, που θα έπρεπε να διέπεται από τις αρχές του περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Σε συνδυασμό με την ενσωμάτωση στον αστικό ιστό ερημωμένων από την αποβιομηχάνιση παράλιων ζωνών όπου παλαιότερα ανθούσαν βιομηχανικές και οχλούσες ειδικές χρήσεις, η διευθέτηση των παραλιακών μετώπων είναι ένα ζήτημα- κλειδί που απασχολεί έντονα τις αστικές πολιτικές των σύγχρονων πόλεων, όπως η Λισσαβόνα, το Λίβερπουλ, η Αμβέρσα, το Λονδίνο, η Γένοβα, το Μπιλμπάο.

6.8.1. Το παράδειγμα του Σαν Φρανσίσκο

Η ευρύτερη περιοχή του κόλπου (San Francisco Bay) αποτελεί μια χαμηλή εκβολή ποταμών (Σακραμέντο Sacramento και Σαν Ζοακίν San Joaquin) που επικοινωνεί με τον Ειρηνικό Ωκεανό, ένα τεράστιο φυσικό λιμάνι και καταφύγιο για τα πλοία από τους ισχυρούς ανέμους του Ωκεανού. Στην περιοχή γύρω από τον κόλπο βρίσκονται αστικές (Σαν Φρανσίσκο, Όκλαντ και Σαν Χοσέ) και προαστιακές περιοχές, με συνολικό πληθυσμό 8 εκατομμύρια κατοίκους και μια από τις σημαντικότερες βιομηχανικές περιοχές των ΗΠΑ. Από τα μέσα του 19ου αιώνα έως το τέλος του 20ου, περισσότερο από το 1/3 της έκτασης του κόλπου επιχώθηκε και οι εκτάσεις που δημιουργήθηκαν χρησιμοποιήθηκαν για την επέκταση αστικών και βιομηχανικών περιοχών. Ωστόσο, παρά τον αστικό και βιομηχανικό χαρακτήρα του κόλπου, η οικολογική σημασία του παραμένει σημαντική αφού αποτελεί καταφύγιο και τόπο αναπαραγωγής για πολλά είδη ψαριών και σημαντικό σταθμό μεταναστευτικών πουλιών προς τον Ειρηνικό Ωκεανό. Οι ελάχιστοι εναπομείναντες υφάλμυροι υγρότοποι είναι σημαντικοί για τα απειλούμενα είδη και επιτελούν σημαντικές οικολογικές λειτουργίες όπως, φιλτράρισμα και κατακράτηση ρύπων και ιζημάτων από τους ποταμούς.

Το φυσικό λιμάνι του Κόλπου του Σαν Φρανσίσκο (San Francisco Bay) αποτελούσε από το 1850 και μετά, ένα από τα μεγαλύτερα λιμάνια που κυριάρχησε στην ναυτιλία και τις μεταφορές στην Αμερικανική Δύση μέχρι το τέλος του 19ου αιώνα. Η περιφερειακή σημασία του ενισχύθηκε όταν ο τερματικός σταθμός του σιδηροδρομικού δικτύου κατασκευάστηκε στο γειτονικό Όκλαντ.

Στη διάρκεια του 20ου αιώνα, το παραθαλάσσιο μέτωπο μετατράπηκε σε μια βιομηχανική περιοχή, με τερματικούς σταθμούς σιδηροδρόμου και με τις χαρακτηριστικές γραμμικές προβλήτες με τα κτίρια για την αποθήκευση των προϊόντων. Στη διάρκεια της δεκαετίας του 1950, το λιμάνι διατήρησε την πρώτη θέση στη διακίνηση φορτίων ανάμεσα στα λιμάνια της Δυτικής Ακτής των ΗΠΑ (Marshall, 1999, σ.89). Ωστόσο, δεν κατάφερε να προσαρμοστεί έγκαιρα, στις απαιτήσεις που επέφεραν οι αλλαγές στα συστήματα ναυτικής μεταφοράς (Cook κ.αλ., 2001, σ.119, Hall, 1992, σ.8). Μεγάλο μέρος των υποδομών παροπλίστηκε, εγκαταλείφθηκε με αποτέλεσμα να γίνει αδύνατη η πρόσβαση σε χώρους δίπλα στη θάλασσα (Cook κ.αλ., 2001, σ.119).

Σήμερα, οι ναυτιλιακές δραστηριότητες και η ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, συγκεντρώνονται στο νοτιότερο τμήμα του παραθαλάσσιου μετώπου, ενώ τα κρουαζιερόπλοια, τα επιβατικά πλοία, τα σκάφη αναψυχής και οι ναυτικές εμπορικές λειτουργίες παραμένουν στη βόρεια πλευρά του παραθαλάσσιου μετώπου (Marshall, 1999, σ.89).

Ο παραλιακός αυτοκινητόδρομος αποτελούσε ένα φυσικό και ψυχολογικό εμπόδιο στην ελεύθερη πρόσβαση σε χώρους δίπλα στη θάλασσα (Cook κ.αλ., 2001, σ.131). Το τμήμα του υπερυψωμένου παραλιακού αυτοκινητόδρομου, (που κατασκευάστηκε το 1956, μέχρι οι αντιδράσεις των κατοίκων να επιβάλλουν τη διακοπή του έργου) (Dramon, Fisher, 1997, σ.41, Cook κ.αλ., 2001, σ.120) σηματοδότησε μια νέα εποχή για το παραθαλάσσιο μέτωπο της πόλης, επικυρώνοντας την άποψη ότι αποτελεί μια αποκλειστική περιοχή υπηρεσιών για το λιμάνι παρά ένα κεντρικό σημείο δραστηριοτήτων για την πόλη. Για την πρόσβαση στα κτίρια, στις αποβάθρες και στους ανοικτούς χώρους της παραθαλάσσιας περιοχής τόσο για τους πεζούς όσο και για τα οχήματα έπρεπε να χρησιμοποιήσουν παρακαμπτήριους κάνοντας πορείες γύρω από τις κολώνες του αυτοκινητόδρομου (Dramon, Fisher, 1997, σ.41).

Το βασικότερο χαρακτηριστικό του σχεδίου αναδιοργάνωσης του λιμανιού, είναι ότι προωθεί και ενισχύει την παράλληλη λειτουργία των λιμενικών δραστηριοτήτων και των εξυπηρετήσεων όλων των κατηγοριών πλοίων και σκαφών, με την ένταξη εμπορικών, ψυχαγωγικών και άλλων δραστηριοτήτων του παραθαλάσσιου μετώπου που θα απευθύνονται στο σύνολο των κατοίκων της πόλης.

Η μελλοντική ανάπτυξη του λιμανιού θα πρέπει να εξασφαλίζει τους φυσικούς πόρους του Κόλπου, να προωθεί το θαλάσσιο εμπόριο, δηλαδή να προσφέρει ευκαιρίες για την επέκταση των εμπορικών αλλά και των δραστηριοτήτων θαλάσσιας αναψυχής και την ανάμιξη τους με άλλες κοινόχρηστες δραστηριότητες, εδραιώνοντας το δημόσιο χαρακτήρα του παραθαλάσσιου μετώπου.

Στο Waterfront Land Use Plan (1997), το οποίο αποτελεί το ρυθμιστικό πλαίσιο ανάπτυξης και βελτίωσης της ανταγωνιστικότητας του λιμανιού, βασίστηκε στην προσπάθεια να δημιουργηθεί ένα ισορροπημένο σχέδιο χρήσεων γης, το οποίο με την αναδιάταξη των λειτουργιών, θα προωθεί ενεργά τη συνέχεια και την επέκταση των λιμενικών, εμπορικών και ψυχαγωγικών θαλάσσιων δραστηριοτήτων, θα προβλέπει ένα δίκτυο δημόσιων αστικών χώρων και θα ενθαρρύνει πιο αποτελεσματικές χρήσεις για τις υποχρησιμοποιούμενες, τις αναξιοποίητες περιοχές του λιμανιού επιτρέποντας πολλές διαφορετικές προσωρινές χρήσεις.

Στόχος είναι οι περιοχές του λιμανιού να χαρακτηρίζονται από μια ποικιλία δραστηριοτήτων (θαλάσσιων, εμπορικών, ψυχαγωγικών, ανοικτού χώρου, αναψυχής κ.αλ.), χωρίς να επιβάλλουν κανένα αποκλεισμό και περιορισμό στην πρόσβαση. Παροτρύνει την μίξη θαλάσσιων, εμπορικών, ψυχαγωγικών και δημόσιου χαρακτήρα λειτουργιών, για τις περιοχές και τις εγκαταστάσεις οι οποίες δεν χρησιμοποιούνται ή που πρόκειται να εγκαταλειφθούν στο μέλλον εξαιτίας των τάσεων αναδιάρθρωσης της βιομηχανίας και των αλλαγών στα πρότυπα των χρήσεων γης του λιμανιού.

Η ένταξη μιας μεγάλης ποικιλίας εμπορικών χρήσεων (που περιλαμβάνουν, ανάμεσα σε άλλες, συνάθροιση και ψυχαγωγία, επιχειρήσεις διασκέδασης, μουσεία, εστιατόρια και άλλα καταστήματα λιανικού εμπορίου καθώς επίσης και ορισμένους τύπους αποθηκών και περιορισμένες χρήσεις γραφείων) γίνεται με κριτήριο την υποστήριξη των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, την διευκόλυνση και την εξυπηρέτηση των σκαφών στις αποβάθρες αλλά και με κριτήριο την ενίσχυση της πρόσβασης στους ελεύθερους ανοικτούς δημόσιους χώρους για όλο το εικοσιτετράωρο στο παραθαλάσσιο μέτωπο.

Ο σχεδιασμός θα πρέπει να εστιάζει την προσοχή στην οπτική και φυσική επαφή από και προς τον Κόλπο, ενώ θα πρέπει να σέβεται το πλούσιο ευρύτερο περιβάλλον του παραθαλάσσιου μετώπου τον ιστορικό χαρακτήρα του και το χαρακτήρα των γειτονικών περιοχών και επίσης να δημιουργεί νέες ευκαιρίες για τους κατοίκους της πόλης να ενσωματώνουν τις δραστηριότητες του λιμανιού στην καθημερινότητά τους.

Χρήσεις κατοικίας δεν προβλέπονται μέσα στην περιοχή του λιμανιού. Το σχέδιο συνιστά να συμπεριληφθούν χρήσεις λιανικού εμπορίου στο ισόγειο των κτιρίων για τις νέες περιοχές κατοικίας, για να διατηρηθεί η δραστηριότητα των πεζών στην περιοχή και αξιώνει η κλίμακα, ο προσανατολισμός και ο σχεδιασμός των κατασκευών να είναι κατάλληλος με τη διάταξη του παραθαλάσσιου μετώπου.

Καθορίζονται, επίσης, οι μη παραδεκτές χρήσεις (χωρίς σχέση με τη θάλασσα) στην περιοχή που βρίσκεται μέσα στη δικαιοδοσία του λιμανιού, όπως ιδιωτικές

λέσχες, ξενοδοχεία, αποθήκες, διυλιστήρια πετρελαιοειδών κ.αλ. και καθορίζονται οι προϋποθέσεις για την ανάπτυξη άλλων λειτουργιών, όπως οι αθλητικές δραστηριότητες.

Το παραθαλάσσιο μέτωπο διαιρείται σε πέντε υποπεριοχές και περιγράφονται οι επιδιώξεις που διέπουν τις χρήσεις γης και καθορίζονται οι αποδεκτές χρήσεις σε καθεμία από αυτές.

Στην περιοχή Fisherman's Wharf , τίθεται ως προτεραιότητα η ενίσχυση της αλιείας, επιτρέποντας την εμπορική και αθλητική (ερασιτεχνική, ψυχαγωγική) αλιεία. Στόχος είναι η ανάπτυξη και άλλων θαλάσσιων δραστηριοτήτων στην περιοχή, η μίξη των δραστηριοτήτων και η βελτίωση της δημόσιας πρόσβασης και της κυκλοφορίας.

Στο Northeast Waterfront, η πιθανή μετακίνηση των εμπορικών λειτουργιών, θα επιτρέψει την εισαγωγή εμπορικών και δημόσιων χρήσεων που θα μπορούσαν να συνδυαστούν με τις ψυχαγωγικές θαλάσσιες δραστηριότητες, ώστε η περιοχή να λειτουργήσει ως πόλος έλξης για τους κατοίκους και τους επισκέπτες.

Το Ferry Building Waterfront είναι το επίκεντρο ενδιαφέροντος του παραθαλάσσιου μετώπου. Ως σύνολο, οι εμπορικές και δημόσιες (κοινόχρηστες) χρήσεις που προτείνονται, θα πρέπει να στοχεύουν στην επανένταξη της περιοχής στην πόλη. Το σχέδιο τονίζει τη σπουδαιότητα, να εξασφαλιστεί ότι με την αποκατάσταση του Ferry Building και με τη διαμόρφωση του ευρύτερου περιβάλλοντος, η περιοχή θα ενοποιηθεί φυσικά και οπτικά με το περιβάλλον της πόλης και του κόλπου, επανακαθιερώνοντας την, ως θαλάσσια πύλη προς την πόλη. Η ενοποίηση αυτή περιλαμβάνει την επέκταση του περιπάτου του Λιμανιού μέσα από την περιοχή για να παρέχει περισσότερο άμεσες συνδέσεις με τον ανοικτό χώρο και τον κόλπο. Επίσης, με την ανακατασκευή και την υπογειοποίηση του παραλιακού αυτοκινητόδρομου, μετά τις ζημιές που υπέστη από το σεισμό 1989, θα διαμορφωθεί μια πλατεία μπροστά από το ιστορικό κτίριο (Cook κ.αλ., 2001, σ. 131).

Στην περιοχή South Beach / China Basin Waterfront, προβλέπεται η ενίσχυση του θαλάσσιου, του ναυτικού προσανατολισμού της περιοχής με βαρκάδες αναψυχής και άλλες διευκολύνσεις δραστηριοτήτων σε σχέση με τη θάλασσα. Στο νότιο παραθαλάσσιο μέτωπο (The Southern Waterfront), όπου βρίσκεται το κέντρο διακίνησης φορτίων και ναυπηγοεπισκευαστικών λειτουργιών, προτείνεται η αξιοποίηση των τμημάτων και του εξοπλισμού που παραμένει ανενεργό, με μια σειρά από προσωρινές χρήσεις και η ανάδειξη του χαρακτήρα της, ως παράδειγμα της πρώιμης βιομηχανίας κατασκευής και επισκευής πλοίων στο Σαν Φρανσίσκο.

Επίσης, προτείνεται η διαφύλαξη και η βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος των υγροτόπων, με δραστηριότητες παθητικής και ενεργητικής αναψυχής. Ωστόσο, το πλαίσιο για την ανοικοδόμηση των περιοχών σε παραθαλάσσια αστικά μέτωπα καθορίστηκε από μια σειρά παραγόντων, πέρα από τις εξελίξεις στη ναυτική τεχνολογία (Hoyle, 1999, σ.7). Οι επεμβάσεις αυτές, συμπίπτουν χρονικά με σημαντικές αλλαγές στην ανάπτυξη και στην εξέλιξη των πόλεων.

Η κρίση στους παραδοσιακούς κλάδους, κυρίως της βιομηχανίας στις δεκαετίες του 1970 και του 1980, επέβαλε την αναδιάρθρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων και γενικότερα της οικονομίας της πόλης, κατευθύνοντας την, προς την αποκέντρωση μέρους της παραγωγής αλλά κυρίως την ανάπτυξη του κλάδου των υπηρεσιών (τριτογενοποίηση) (Βογιατζάκη, 1998, σ.32 και Marshall, 2001, σ.5,8 και Hall, 1992, σ.10). Σε πολλές περιπτώσεις, στις επεμβάσεις αυτές ενσωματώνονται υπέρμετρες προσδοκίες, τόσο για την βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, όσο και για την ενίσχυση της οικονομίας της πόλης (Ceccarelli, 1999, σ.24). Η επικράτηση αυτής της άποψης, οδήγησε στην υπερεκτίμηση των δυνατοτήτων των επεμβάσεων στον αστικό χώρο, γενικότερα, και είχε αποτέλεσμα τη θεώρηση ότι η επέμβαση στο παραθαλάσσιο μέτωπο, αποτελεί ένα είδος « αστικής πανάκειας» (*urban panacea*) για τα προβλήματα της πόλης, όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Marshall, η οποία θα μπορούσε να οδηγήσει στην επίλυση των προβλημάτων και στον αναπροσανατολισμό της οικονομίας της πόλης (Marshall, 2001, σ.6). Σε αυτή τη θεώρηση, συνέβαλε η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων και των αγορών του τουρισμού και της αναψυχής που εξειδικεύτηκαν σε ανάλογες δραστηριότητες π.χ. υποθαλάσσια πάρκα, εγκαταστάσεις καταδύσεων κ.αλ. με αποτέλεσμα την αναβάθμιση της «αξίας» και της σπουδαιότητας του αστικού παραθαλάσσιου μετώπου και των παράκτιων περιοχών. Οι επεμβάσεις σε αστικά παραθαλάσσια μέτωπα, εντάχθηκαν μέσα στο πλαίσιο αυτό, με στόχο να συνεισφέρουν στην ανάπτυξη των πόλεων από κοινωνική και οικονομική πλευρά, στην αναβάθμιση της πόλης στα εθνικά και περιφερειακά δίκτυα και επιφορτίστηκαν με κυρίαρχο ρόλο στην προσέλκυση δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα.

Παράλληλα, όμως, σημαντικό κίνητρο για τις ανοικοδομήσεις αυτές, αποτέλεσε και η αλλαγή των προτύπων ζωής (και των κοινωνικών προτύπων) σε σχέση με τις παραθαλάσσιες αστικές περιοχές. Η παρουσία του νερού προσελκύει δραστηριότητες πολιτισμού και αναψυχής που συνδέονται με το νερό, πχ. ενυδρεία, εστιατόρια, την ένταξη κοινόχρηστων λειτουργιών και σε κάποιες περιπτώσεις και χρήσεων κατοικίας στις παράκτιες αστικές περιοχές. Εκτός από τις χρήσεις που εξαρτώνται από την παρουσία του νερού (μαρίνες, σταθμοί θαλάσσιων συγκοινωνιών, ναυπηγεία), η γειτνίαση με το υγρό στοιχείο, εξελίσσεται σε ένα συγκριτικό πλεονέκτημα για χρήσεις με μικρή ή καμιά σχέση με το νερό, οι οποίες

μπορούν να βρίσκονται οπουδήποτε αλλού και οι οποίες γίνονται ελκυστικότερες δίπλα στο νερό (Hall,1992, σ.10, Βογιατζάκη, 1998, σ.52, Pinder και Smith,1999, σ.869, Vallega,2001, σ.397, 398, 399). Η επανάχρηση των εγκαταλελειμμένων και των υποβαθμισμένων περιοχών στις παράκτιες αστικές περιοχές, εμφανίζει αυξανόμενο ενδιαφέρον, αναδεικνύεται βαθμιαία σε ένα σημαντικό ζήτημα ή «πρόβλημα» των πόλεων που συνορεύουν με το υδάτινο στοιχείο.

Η γεωγραφική διάχυση των επεμβάσεων ωθεί ορισμένους μελετητές να αποδίδουν στις ανοικοδομήσεις στα παραθαλάσσια μέτωπα, χαρακτηριστικά ενός παγκόσμιου φαινομένου (global phenomenon) (Hoyle, 1999, σ.9) και σε άλλες περιπτώσεις να τις χαρακτηρίζουν ως «σύνδρομο της Βαλτιμόρης» (Vallega, 2001,σ.380).

6.8.2. Το παράδειγμα της Βαρκελώνης

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ανάπτυξης του παράλιου ορίου και διεθνές πλέον πρότυπο της σύγχρονης αρχιτεκτονικής και πολεοδομίας αποτελεί η πόλη της Βαρκελώνης, μιας πόλης με ιστορία 2.000 χρόνων. Η στενή ευθύγραμμη ακτή της Βαρκελώνης δεν προσφερόταν ιδιαίτερα για μεγάλη πολεοδομική ανάπτυξη, ούτε είχε φυσικό λιμάνι, γεγονός που την υποχρέωσε σε διαδοχικές επιχωματώσεις και εκτεταμένες κατασκευές μέσα στην θάλασσα. Η μετατροπή της σε διεθνή μητρόπολη στηρίχθηκε κυρίως στην πολιτική θέληση και σε ευνοϊκές ιστορικές συγκυρίες. Αξιοποιώντας στο έπακρο την ευκαιρία που της δόθηκε στα πλαίσια της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992 εκσυγχρόνισε την εικόνα της, ανάπλασε ανενεργούς βιομηχανικούς χώρους και ανέπτυξε το συγκοινωνιακό της δίκτυο³³. Χωροθετώντας το Ολυμπιακό Χωριό στην παραλία κοντά στο κέντρο της πόλη, προχώρησε σε έναν προσεκτικό και λειτουργικό επανασχεδιασμό της παρηκμασμένης ακτής της.

Το 1985 η Βαρκελώνη ήταν μια παραθαλάσσια πόλη που δεν είχε επικοινωνία με τη θάλασσα. Το ανατολικό θαλάσσιο μέτωπο, σε μια ζώνη 6 χιλιομέτρων περίπου, συγκέντρωνε όλες τις χαρακτηριστικές της αστικής ανάπτυξης περιφερειακές χρήσεις: σιδηροδρομικές γραμμές και εμπορευματικούς σταθμούς διαλογής, ένα στρατόπεδο, ένα νεκροταφείο, την παλιά ψαραγορά, ημιεγκαταλελειμμένες βιομηχανικές ζώνες, τις γυναικείες φυλακές και σωρούς μπαζών, υλικών κατεδάφισης και άλλων απορριμμάτων της πόλης.

Στα πλαίσια της ριζικής αναμόρφωσης του παραπάνω τοπίου με στόχο την απόδοση του στον άνθρωπο και τη δημιουργία ενός ευχάριστου και πολυλειτουργικού περιβάλλοντος (κατοικία, εμπόριο, αναψυχή), έγιναν επιγραμματικά οι παρακάτω δράσεις

- Εξαφάνιση των εμποδίων –ορίων μεταξύ της πόλης και του επιπέδου της θάλασσας με την απομάκρυνση των σιδηροδρομικών γραμμών μέσω υπόγειων παρακαμπτήριων διασταυρώσεων, την ανύψωση των παραθαλάσσιων οδών τοπικής κυκλοφορίας, την υπογειοποίηση σε σήραγγα της νέας παράλληλης προς το θαλάσσιο μέτωπο ταχείας κυκλοφορίας αρτηρίας (Ronda Litoral) που ως καινούργιος δακτύλιος προστέθηκε στο νέο συγκοινωνιακό δίκτυο της πόλης και την αποφυγή ανέγερσης συνεχόμενων ψηλών κτισμάτων στην πρώτη γραμμή που θα δημιουργούσαν ενιαίο μέτωπο- οπτικό εμπόδιο (εξαίρεση ως τοπόσημα αποτελούν οι δύο ουρανοξύστες τους Ολυμπιακού Χωριού.
- Αποκατάσταση των παραλιών με παράλληλη δημιουργία πάρκων έκστασης μεγαλύτερης των 50 εκταρίων. Έγιναν οι παραλίες κατάλληλες για κολύμβηση με κατασκευή προστατευτικού κυματοθραύστη, αναδιοργανώθηκε το λιμάνι ώστε να φιλοξενεί ολυμπιακές λειτουργίες και 1.000 θέσεις πρόσδεσης σκαφών σε νερό και ξηρά, διαμορφώθηκε τοπικά παραθαλάσσιος περίπατος πλάτους 30 μέτρων πάν από την υπόγεια οδό ταχείας κυκλοφορίας και διαμορφώθηκαν πάρκα με μονοπάτια, καθιστικά και ποδηλατοδρόμους κατά μήκος όλου του υπό διαμόρφωση παραθαλάσσιου μετώπου προς τα ανατολικά.

Οι παραπάνω επεμβάσεις, παρόλο που επιταχύνθηκαν από το γεγονός της ανάληψης των Ολυμπιακών Αγώνων και παρά την πίεση του χρόνου, διενεργήθηκαν αφενός ως μέρος ενός συνολικού σχεδιασμού για ολόκληρη της πόλη, σε ενιαία συνέχεια αυτής και όχι απομονωμένα, και αφετέρου μέσα στα πλαίσια που είχαν διαγραφεί από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο για την Μητρόπολη από το 1976 με σεβασμό στις προβλεπόμενες διαδικασίες του πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού.

6.8.3. Το παράδειγμα του Μπιλμπάο

Σημαντικό κέντρο της βαριάς βιομηχανίας μετάλλου και της ναυπηγικής, το Μπιλμπάο αντιμετώπισε προβλήματα από τις δραματικές αλλαγές στο παραγωγικό τομέα και την αποβιομηχάνιση. Η πόλη, απεξαρτημένη από την κεντρική κυβέρνηση, ίδρυσε τον οργανισμό Bilbao Ria 2000 και στηριζόμενη στην συμμαχία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα κατέστρωσε και υλοποιεί ένα στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης μέσα από έργα μεγάλης κλίμακας, με στόχο την μετατροπή της σε ένα ανταγωνιστικό και ανθηρό μητροπολιτικό κέντρο. Σχεδιάζοντας την νέα πόλη της νέας εποχής (Παππάς, Τεχνογράφημα, αρ. 219/02).

Τα έργα ανάπλασης και αστικού μετασχηματισμού στοχεύουν στην ενίσχυση και στη δημιουργία νέων συγκοινωνιακών υποδομών, στην επανάχρηση των εγκαταλειμμένων περιοχών κατά μήκος του ποταμού Nervión και στην δημιουργία ενός νέου «υδάτινου μετώπου», κατά μήκος του οποίου για περίπου ένα χιλιόμετρο χωροθετούνται οι κυριότερες οικονομικοπολιτιστικές δραστηριότητες της πόλης. Την περιοχή αυτή οροθετούν δύο νέα διεθνούς εμβέλειας δημόσια κτίρια : το Κέντρο Συνεδρίων και Μουσικής και το Μουσείο Guggenheim, που είναι κτισμένο σε οικόπεδο 33 στρεμμάτων καταλαμβάνει το χώρο ενός πρώην βιομηχανικού συγκροτήματος. Τα μεγάλα έργα υποδομής αφορούν τον εκσυγχρονισμό του υπάρχοντος αεροδρομίου και την επέκταση και μετεγκατάσταση του κεντρικού λιμένα, η οποία θα απελευθερώσει αστικές εκτάσεις για άλλες δημοσίου χαρακτήρα δραστηριότητες. Η κατασκευή του επιβατικού κομβικού σταθμού Abando στο κέντρο της πόλης συνοδεύεται από μεγάλο παρκινγκ και συνενώνει όλους τους τύπους δημοσίων συγκοινωνιών (τρένα μικρών και μεγάλων αποστάσεων, λεωφορεία και υπόγειο μετρό) βελτιώνοντας τις κυκλοφοριακές συνθήκες και τη σύνδεση του ιστορικού κέντρου με την μητροπολιτική περιοχή. Η μεταφορά των λιμενικών λειτουργιών και εξυπηρετήσεων εκτός των «ιστορικών» τους ορίων απελευθέρωσε σημαντικές περιοχές για ανάπλαση και επανάχρηση σε στρατηγικής σημασίας θέσεις στην καρδιά της πόλης, που φτάνουν τα 300 στρέμματα. Από αυτά τα 122 στρέμματα μετατράπηκαν σε πάρκο (οργανωμένο πράσινο και ανοικτούς χώρους συλλογικών δραστηριοτήτων), ενώ για τα υπόλοιπα έχει σχεδιαστεί ένα διευθυντικό και επιχειρησιακό κέντρο, ένα εμπορικό κέντρο, τα νέα κτίρια του Πανεπιστημίου Deusto, ξενοδοχείο και συγκροτήματα κατοικίας υψηλών προδιαγραφών.

6.8.4. Το παράδειγμα του Σαρωνικού

Η περίπτωση της ανατολικής παράκτιας περιοχής του Σαρωνικού, αποτελεί το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα αστικοποίησης παράκτιας περιοχής στον Ελληνικό χώρο. Το μητροπολιτικό κέντρο του Πειραιά και η συνεχής οικιστική προέκταση του αθηναϊκού συγκροτήματος, μέχρι τη Βάρη, ορίζουν το τμήμα της ανατολικής παράκτιας περιοχής του Σαρωνικού.

Μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1960, η ακτογραμμή διατηρούσε, σε όλο το μήκος τα φυσικά χαρακτηριστικά της. Το αστικό μέτωπο κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου αρχίζει να συγκροτείται, ουσιαστικά, μετά τις αρχές της δεκαετίας του 1960. Η πυκνωση του αστικού ιστού, στους παραθαλάσσιους δήμους ενισχύθηκε από τη γενίκευση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Επίσης, την ίδια περίοδο ενισχύεται ο ρόλος της παραλιακής λεωφόρου, δημιουργούνται οι πρώτες οργανωμένες πλαζ (ΕΟΤ) και οι πρώτες μαρίνες. Σημαντικός είναι και ο ρόλος του

αεροδρομίου του Ελληνικού, ως συγκοινωνιακός και μεταφορικός κόμβος και ως μια λειτουργία υπερτοπικής σημασίας στην περιοχή (Α,σ.9). Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 και μετά, εντείνονται οι διαδικασίες αστικοποίησης των παραλιακών περιοχών και της παραλιακής ενδοχώρας. Για παράδειγμα, στην Γλυφάδα ο πληθυσμός από τους 23.449 κατοίκους το 1971 αυξήθηκε σε 44.018 κατοίκους το 1981 (αύξηση 87,7%) και στην Βούλα από τους 5.575 κατοίκους το 1971 αυξήθηκε σε 10.539 κατοίκους το 1981 (αύξηση 89,0%) (Α,σ.10). Ολοκληρώνονται σημαντικές επεμβάσεις στην παραλιακή ζώνη, όπως τα μεγάλα τεχνητά έργα επιχωματώσεων (παραδείγματος χάρη, στον Φλοίσβο του Παλαιού Φαλήρου) και οι χώροι ελλιμενισμού σκαφών (μαρίνων) (παραδείγματος χάρη, στον Άλιμο και την Γλυφάδα), οι οποίες διαμορφώνουν ένα νέο χαρακτήρα στην παραλία του Σαρωνικού (Α,σ.10).

Η διαφοροποίηση των πολεοδομικών παραμέτρων, των οικολογικών δεδομένων, των χαρακτηριστικών του τοπίου και των στοιχείων λειτουργικής και της συγκοινωνιακής οργάνωσης, ορίζουν επιμέρους ενότητες στην παράκτια ζώνη (Β,σ.55).

Η περιοχή του Φαληρικού Όρμου που περιλαμβάνει τις πυκνοδομημένες περιοχές των Δήμων Καλλιθέας, Μοσχάτου και Ν.Φαλήρου, χαρακτηρίζεται από ένα ισχυρό, συνεχές και έντονο αστικό μέτωπο, ως προς την πυκνότητα δόμησης και τον κτιριακό όγκο αλλά και τις έντονες ανθρώπινες επεμβάσεις στην ακτογραμμή. Στην περιοχή, διαπιστώνεται η πλήρης απομόνωση του αστικού μετώπου και του εσωτερικού της πόλης από το θαλάσσιο χώρο, εξαιτίας της διέλευσης της παραλιακής λεωφόρου, η οποία διαμορφώνεται σε υψηλό επίπεδο. Αντίθετα, η παραθαλάσσια περιοχή της Βούλας (από το ΠΙΚΠΑ έως τη Βάρκιζα) έχει αλλάξει ελάχιστα ως προς τη μορφή και τη χρήση της, από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια έως σήμερα. Η εναλλαγή κλειστών φυσικών όρμων και χερσονήσων, χαρακτηρίζει το μοναδικό φυσικό τοπίο της ακτογραμμής. Λόγω του χαρακτήρα της ακτογραμμής δεν έγιναν σημαντικά τεχνικά έργα, με συνέπεια ο παράκτιος και ο θαλάσσιος χώρος να διατηρούνται σε ικανοποιητική οικολογική κατάσταση, όπως είδαμε στο πρώτο κεφάλαιο. Ωστόσο, η συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση για παραθεριστική και για πρώτη κατοικία μεταβάλλει, βαθμιαία, τη μικρότερη, συγκριτικά με άλλα σημεία της παράκτιας ζώνης, πυκνότητα δόμησης που χαρακτηρίζει το εσωτερικό της περιοχής.

Επίσης, υπάρχουν περιοχές, όπου το αστικό μέτωπο, μειώνεται αισθητά, όπως στην περιοχή του Αγ. Κοσμά, ανάμεσα στο αεροδρόμιο και τις αθλητικές εγκαταστάσεις. Η περίφραξη των εγκαταστάσεων και η υψηλή φύτευση αποκλείουν την οπτική επαφή με τη θάλασσα και ο παραλιακός αυτοκινητόδρομος, μετατρέπεται σε λεωφόρο ταχείας κυκλοφορίας.

Στη συνέχεια, θα προσεγγίσουμε τα ζητήματα της λειτουργικής συγκρότησης των παράκτιων αστικών περιοχών σε σχέση με τη σύνδεσή τους με τις παραλιακές ζώνες και το θαλάσσιο χώρο.

Στην ευρύτερη περιοχή των παράκτιων αστικών περιοχών διακρίνονται παράλληλες ζώνες, οι οποίες σε μεγάλο βαθμό, διαμορφώνονται από τη θέση των αξόνων κυκλοφορίας (Α,σ.25): - το εσωτερικό του αστικού συγκροτήματος και το μέτωπο του αστικού χώρου πάνω στον άξονα αυτό - τον άξονα κυκλοφορίας (τον παραλιακό αυτοκινητόδρομο ή τα σιδηροδρομικά δίκτυα) - την παραλία που εκτείνεται μεταξύ του άξονα και της θάλασσας - το θαλάσσιο χώρο.

Οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται, κατά μήκος του αστικού μετώπου, συχνά προσελκύονται είτε από τα δίκτυα μεταφορών στις παραλιακές ζώνες, είτε από τη γειτνίαση με τις χρήσεις που αναπτύσσονται στο εσωτερικό των αστικών περιοχών. Η ανάπτυξη των οδικών δικτύων συνήθως συμβάλλει στην ανάπτυξη χρήσεων τριτογενούς τομέα, κτιρίων γραφείων και άλλων υπηρεσιών, τις περισσότερες φορές υπερτοπικής εμβέλειας. Επίσης, οι όροι δόμησης στο αστικό μέτωπο, αντιμετωπίζουν τα ακίνητα απλώς σαν να έχουν πρόσωπο σε μια οποιοδήποτε οδό μεγάλου πλάτους (Α, σ. 21). Σε άλλες περιπτώσεις, οι χρήσεις που αναπτύσσονται, προσελκύονται από τη γειτνίαση με περιοχές κατοικίας υψηλών εισοδημάτων (εμπορικές χρήσεις που διαμορφώνουν τοπικά κέντρα και εξυπηρετούν περιοχές κατοικίας, καταστήματα λιανικού εμπορίου κ.αλ.).

Η παραλία δεν εντάσσεται στη λειτουργική συγκρότηση των αστικών περιοχών. Σε σπάνιες περιπτώσεις, οι κεντρικές λειτουργίες και οι κοινωνικές εξυπηρετήσεις των οικιστικών περιοχών, αναπτύσσονται σε σχέση με την παραλία και δεν υπάρχουν σημεία συγκέντρωσης και οργάνωσης κοινόχρηστων και δημόσιου χαρακτήρα λειτουργιών σε σχέση με δημόσιους ανοικτούς χώρους δίπλα στη θάλασσα.

Δραστηριότητες στην παραλία Η ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων επηρεάζει την οργάνωση και τη σχέση των παράκτιων αστικών περιοχών με τη θάλασσα. Οι παράκτιες περιοχές πολύ συχνά αποτέλεσαν σημείο έλξης για την εγκατάσταση βιομηχανικών δραστηριοτήτων, εξασφαλίζοντας την άμεση πρόσβαση στις θαλάσσιες μεταφορές.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΚΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

³⁴ δικτυακός τόπος <http://korinthos-port.gr/component/k2/item/10-limani/10-limani> τήτων.

³⁵ δικτυακός τόπος <http://www.clab.edc.uoc.gr/arca/gr/coastright.htm>

³⁶ δικτυακός τόπος <file:///C:/Users/Hatzimarkaki.pdf>

³⁷ Αγγελίδης Μ., Οικονόμου Α., (2005), **Χρήσεις γης και επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο της Ελλάδας**, ΗΕΛΕCO '05, ΤΕΕ, Αθήνα, δικτυακός τόπος: http://library.tee.gr/digital/m2045/m2045_aggelidis.pdf

Κεφάλαιο 7 : Παράκτιες περιοχές στην Ελλάδα³⁹

7.1. Χαρακτηριστικά, δραστηριότητες και χρήσεις γης των παράκτιων περιοχών στην Ελλάδα

Σε προηγούμενο κεφάλαιο έχει καταγραφεί η σημασία των παράκτιων περιοχών αφού στα χωρικά πλαίσια τους αναπτύσσονται και εξελίσσονται κοινωνικές, οικονομικές και πολιτιστικές δομές και σχέσεις αλλά και οικοσυστήματα ιδιαίτερης οικολογικής και αισθητικής αξίας. Στον ελλαδικό χώρο η σημασία των παράκτιων περιοχών αποτελεί αξιοσημείωτο ζήτημα από τη στιγμή που αυτές οι περιοχές συνιστούν κύριο χαρακτηριστικό της ιδιαίτερης γεωγραφίας, με αποτέλεσμα να προκαλείται μια ιδιαίτερη πολυδιάσπαση της φυσικογεωγραφικής συνέχειας. Μιλώντας, λοιπόν, με αριθμούς θα πρέπει να αναφέρουμε τα 16.500 km² θαλάσσιου μετώπου και τα 3.000 περίπου κατοικημένα και ακατοίκητα νησιά τα οποία συνιστούν την Ελλάδα ως έναν από τους πλέον παράκτιους και νησιωτικούς χώρους του πλανήτη. Το στοιχείο αυτό γίνεται αντιληπτό μέσα από τη σύγκριση της Ελλάδας με άλλα παραδείγματα αναπτυγμάτων, όπως η Γαλλία και η αφρικανική ήπειρος. Συγκεκριμένα, το ελληνικό ανάπτυγμα των ακτών είναι περίπου 5,5 φορές των γαλλικών ακτών και το 60% του συνολικού αναπτύγματος των ακτών της Αφρικής. Ορισμένα από τα χαρακτηριστικά που παρατηρούνται στις ελληνικές παράκτιες περιοχές είναι τα εξής:

- Διαμόρφωση του παράκτιου χώρου από τη γεωλογία και τη γεωμορφολογία, το κλίμα και τη δυναμική κατάσταση των ακτών.
- Παρουσία πλούσιου οριζοντα και κατακόρυφου διαμελισμού ως αποτέλεσμα της επίδρασης των γεωλογικών παραγόντων.
- Οι παράκτιοι οικισμοί αποτελούν το ήμισυ του συνόλου των οικισμών (51%) σε μια ζώνη που καλύπτει το 1/3 περίπου της συνολικής επιφάνειάς της χώρας μας.
- Συγκέντρωση των 2/3 του συνολικού πληθυσμού της, στην απογραφή του 2001.
- Η ανισοκατανομή του πληθυσμού στο εσωτερικό της ομάδας αυτής είναι εντονότατη με αποτέλεσμα ο κατακερματισμός του, σε πληθώρα ενοτήτων και η ισχυρότατη συγκέντρωσή του σε ένα ιδιαίτερα περιορισμένο αριθμό οικισμών να χαρακτηρίζουν τον παράκτιο χώρο.

- Υπερσυγκέντρωση του παράκτιου πληθυσμού στις όμορες των μεγάλων αστικών κέντρων της χώρας περιοχές.
- Το εξαιρετικά υψηλό πλήθος οικισμών με πληθυσμό <1500 κατοίκων σε όλα τα νησιά (της Κρήτης συμπεριλαμβανομένης) και δευτερευόντως στο δυτικό τμήμα της ηπειρωτικής Ελλάδας.
- Η πυκνότητα του πληθυσμού είναι διπλάσια από το σύνολο της χώρας.
- Συγκεντρώνονται στη ζώνη αυτή το 40% των Δήμων και κοινοτήτων που ανήκουν διοικητικά σε 44 από τους 54 νομούς.
- Η ζώνη αυτή καλύπτει το 34% της συνολικής έκτασης της χώρας.
- Συγκεντρώνονται στη ζώνη αυτή το 70% των βιομηχανιών, ισχύος πάνω από 150 HP.
- Σημαντική παρουσία αμμωδών παραλιών, δέλτα ποταμών, στομίων ποταμών και χειμάρρων και πολλών απόκρημνων παραλιών.

Οι παράκτιες περιοχές της Ελλάδας, όπως και σε όλο τον πλανήτη, αποτελούν χώρο προσέλκυσης μεγάλου αριθμού ανθρώπων με αποτέλεσμα να συγκεντρώνονται και ανθρώπινες δραστηριότητες οι οποίες άλλοτε είναι μόνιμες και άλλοτε εποχιακές. Αυτό προκαλείται και από το γεγονός ότι το μεγαλύτερο μέρος των ελληνικών ακτών είναι πεδινό και ότι η ελληνική οικονομία στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στη θάλασσα και στις παραθαλάσσιες δραστηριότητες. Για αυτούς τους λόγους παρατηρείται μεγάλη πληθυσμιακή και οικιστική ανάπτυξη στις ελληνικές παράκτιες ζώνες. Με τη βοήθεια του προγράμματος Cogine μπορούμε να κατηγοριοποιήσουμε τις δραστηριότητες και τις χρήσεις γης των ελληνικών παράκτιων περιοχών ως εξής:

1. Οικιστική δόμηση
2. Βιομηχανικές περιοχές
3. Δασικές εκτάσεις
4. Καλλιέργειες
5. Περιοχές τουριστικής ανάπτυξης
6. Υδάτινοι αποδέκτες
7. Επικοινωνία και θαλάσσιες μεταφορές
8. Χώροι προστασίας από τους κρατικούς φορείς

9. Ειδικές χρήσεις
10. Αρχαιολογικοί χώροι
11. Αθλητικές εγκαταστάσεις
12. Περιοχές μεταφορών.

Εκτός από τις παραπάνω ανθρώπινες δραστηριότητες και χρήσεις γης πραγματοποιείται μια προσπάθεια στις ελληνικές παράκτιες περιοχές να κατευθυνθούν προς νέες, καινοτόμες και βιωσιμότερες δραστηριότητες, όπως για παράδειγμα, έργα διαχείρισης και εξοικονόμησης νερού, αξιοποίησης των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, εφαρμογή συστημάτων διαχείρισης απορριμμάτων – Σύνδεση με παραγωγή βιοαερίου, βιολογικοί καθαρισμοί αστικών λυμάτων στους παράκτιους οικισμούς, συστήματα παρακολούθησης για τη διασφάλιση υψηλής ποιότητας θαλάσσιου περιβάλλοντος, αντιπλημμυρικές παρεμβάσεις – προστασία των ακτών από τη διάβρωση, έργα για τη θωράκιση οικισμών έναντι φυσικών καταστροφών, δικτύωση των τουριστικών προορισμών και δημιουργία δομών κοινής διαχείρισης της τουριστικής επισκεψιμότητας, δημιουργία clusters για την παροχή κοινών υπηρεσιών στον τουρισμό κλπ.

Από όλες τις παραπάνω χρήσεις γης θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε πως η κατοικία και οι χρήσεις γης από τις τουριστικές δραστηριότητες κυριαρχούν στον παράκτιο χώρο αλλά και ότι αυτός ο συνδυασμός τόσων διαφορετικών χρήσεων γης επιβάλλουν την ανάγκη ορθολογικής τους διαχείρισης. Η ορθολογική διαχείριση και ο προγραμματισμός – σχεδιασμός των διαφορετικών χρήσεων γης αποτελούν τους κύριους τρόπους – εργαλεία προστασίας της αξίας του παράκτιου χώρου και της άμβλυνσης των συνεπειών από τη σύγκρουση των δραστηριοτήτων.

7.2. Ιστορικές ελληνικές παράκτιες πόλεις

Η σημασία του ελληνικού παράκτιου χώρου από την αρχαιότητα έως σήμερα διαφαίνεται μέσω της ανάπτυξης των σημαντικότερων ελληνικών πόλεων οι οποίες συγκέντρωσαν και συνεχίζουν να συγκεντρώνουν πολλαπλές δραστηριότητες όπως για παράδειγμα λιμενικές, εμπορικές, οικονομικές, διοικητικές, πολιτιστικές, βιομηχανικές και τουριστικές. Αυτές οι σημαντικές παράκτιες πόλεις, παρόλες τις αλλαγές, τις καταστροφές και τους επαναπροσδιορισμούς στα βάθη των αιώνων, διατήρησαν τα κύρια χαρακτηριστικά τους μεταλλάσσοντας τις δραστηριότητές τους, τη φυσιογνωμία τους, τις προοπτικές και τη μορφή τους. Είναι γεγονός, όμως, ότι μέσα από τις επιδράσεις διαφορετικών πολιτισμών και αναγκών, αναγκάστηκαν να μετασχηματιστούν άλλοτε βίαια και άλλοτε λογικά στη συνέχεια του χρόνου.

Όλες αυτές οι επιδράσεις και οι αλλαγές στην πάροδο των αιώνων δεν μπορούν να συγκριθούν με τους βίαιους μετασχηματισμούς των παράκτιων πόλεων κατά τη μεταπολεμική περίοδο από την άναρχη αστικοποίηση, την υπερσυγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων, την απότομη αύξηση της επιφάνειάς τους, τη συμπαγή δόμηση, τη μαζική ανοικοδόμηση, την καταστροφή του κτιριακού αποθέματος, την ανεξέλεγκτη «διάχυση» του αστικού χώρου κατά μήκος των ακτών, την κατασκευή τεράστιων οδών και εγκαταστάσεων μαζικής αναψυχής και την αλλοίωση των ιστορικών «πυρήνων». Ανεξαρτήτως, λοιπόν, από όλες αυτές τις συνέπειες από την υπέρμετρη επιδίωξη του κέρδους και της αξιοποίησης του αστικού χώρου, το θαλάσσιο μέτωπο αποτελεί το κυριότερο χαρακτηριστικό της φυσιογνωμίας των παράκτιων ελληνικών πόλεων.

Η πόλη της Θεσσαλονίκης κατά τις τελευταίες δεκαετίες έκανε προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό του παραγωγικού ιστού και της βελτίωσης της ολοκληρωμένης εικόνας της με ιδιαίτερη έμφαση στο θαλάσσιο μέτωπο της πόλης. Σημαντικό σημείο στην προσπάθεια αυτή αποτέλεσε η κήρυξη της Θεσσαλονίκης ως «Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης 1997» με αποτέλεσμα τη διενέργεια παρεμβάσεων στην κατεύθυνση της προστασίας και ανάδειξης του πολιτιστικού αποθέματος, της ανανέωσης της μορφής της πόλης, της κατασκευής αποβάθρων, του εξωραϊσμού και της ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου.

Η πόλη της Πάτρας αποτέλεσε και αποτελεί μεγάλο αστικό παράκτιο κέντρο το οποίο χαρακτηρίζεται από τις εμπορικές, λιμενικές δραστηριότητες αλλά και δραστηριότητες αναψυχής. Παρόλα αυτά στην προσπάθεια να διατηρηθεί η ανάπτυξη των παραπάνω δραστηριοτήτων δόθηκε μεγαλύτερο βάρος στο κέντρο παραμελώντας το θαλάσσιο μέτωπο το οποίο φιλοξενεί λειτουργίες όπως το λιμάνι, τον σιδηρόδρομο και τις βιοτεχνίες. Τα τελευταία χρόνια επιχειρείται μια προσπάθεια, μέσω συγκεκριμένων σχεδίων υποδομών, ανακούφισης του ιστορικού κέντρου και βελτίωσης της ποιότητας της παράκτιας ζώνης.

Η πόλη του Ηρακλείου αποτέλεσε από την αρχαιότητα ένα σημαντικό λιμάνι με σημαντικό πολιτισμό. Πλέον αποτελεί τουριστικό και μεταποιητικό κέντρο και κόμβο του αρχαιολογικού κυκλώματος προς τις πόλεις του μινωικού πολιτισμού. Παρόλα αυτά οι προσπάθειες επικεντρώθηκαν προς το κέντρο της πόλης παραμελώντας το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης. Έτσι, τα τελευταία χρόνια δίνεται έμφαση στην προστασία του πολιτιστικού και αρχαιολογικού αποθέματος, στην προστασία και την ορθολογική διαχείριση των χρήσεων γης του θαλάσσιου μετώπου. Για την ανάπλαση της παράκτιας περιοχής πραγματοποιήθηκαν αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί και χρησιμοποιήθηκαν προγράμματα αστικής ανάπλασης (URBAN II).

Η παράκτια περιοχή του Βόλου έχει «χωροθετήσει» το αστικό τοπίο κατά μήκος του παραθαλάσσιου μετώπου, πράγμα που έχει προκαλέσει αρκετά προβλήματα στη φυσιογνωμία του. Για την αποσυμφόρηση του κέντρου της πόλης και την ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης πραγματοποιήθηκαν έργα και ενέργειες, όπως για παράδειγμα, προτεραιότητα στο πολιτιστικό και αρχιτεκτονικό απόθεμα, αναπλάσεις δημόσιων χώρων, αναμόρφωση του θαλάσσιου μετώπου κ.α. Τη μεγαλύτερη συμβολή στην προσπάθεια αυτή είχε η ενέργεια των δημοτικών αρχών να αξιοποιήσουν το απενεργοποιημένο βιομηχανικό κτιριακό απόθεμα σε δραστηριότητες κοινής ωφέλειας και εκπαίδευσης με τη βοήθεια του ευρωπαϊκού προγράμματος URBAN I.

Τέλος, **η πόλη της Αλεξανδρούπολης** τα τελευταία χρόνια επιχειρεί προσπάθειες ώστε να εγκαταλείψει η πόλη την απομόνωση και να συμμετάσχει στο συνολικό σχεδιασμό ενόψει νέων αναπτυξιακών προοπτικών. Σε αυτή την κατεύθυνση εντάχθηκαν οδικά έργα μεγάλης εμβέλειας, έργα ενεργειακού εφοδιασμού της χώρας αλλά και η επέκταση του λιμανιού. Αυτά τα έργα σε συνδυασμό με τις μελέτες ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου της πόλης θα κυριαρχήσουν στην προσπάθεια της πόλης να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή και να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων της.

7.3. Νησιωτική Ελλάδα

7.3.1 Βασικά χαρακτηριστικά της νησιωτικής Ελλάδας⁴⁰

Η Ελλάδα αποτελεί μια κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα αφού συγκαταλέγεται ανάμεσα στις περισσότερες νησιωτικές και παράκτιες χώρες του κόσμου. Η χώρα μας αποτελείται από δεκάδες κατοικημένα νησιά και εκατοντάδες άλλα ακατοίκητα τα οποία διαμορφώνουν έναν υψηλό βαθμό «νησιωτικότητας» της χώρας που την καθιστούν ως τη χώρα με το μεγαλύτερο ποσοστό επιφάνειας κάλυψης των νησιών στο σύνολο της εθνικής επιφάνειας στη Μεσόγειο. Τα κυριότερα χαρακτηριστικά των ελληνικών νησιών έχουν να κάνουν με την πλήρη εξάρτησή τους από την ηπειρωτική χώρα, τα πολλά μικρομεσαία και μικρά νησιά λόγω της μεγάλης κατάτμησης της εθνικής επιφάνειας. Παρόλη τη μεγάλη διασπορά και τα μικρά μεγέθη των ελληνικών νησιών, αποτελούν μια φυσική συνέχεια της ελληνικής χερσονήσου και ένα σύστημα το οποίο χαρακτηρίζεται ως «νησιωτικό σύμπλεγμα». Ενώ στις πρακτικές προσέγγισης και μελέτης της νησιωτικής Ελλάδας τα νησιά εκλαμβάνονται και ως μοναδικές οντότητες αλλά και ως ένα «ενιαίο σύμπλεγμα», εντούτοις ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά που έχει επηρεάσει τη φυσιογνωμία και την πορεία των νησιών είναι η έννοια της απομόνωσης ή του βαθμού σύνδεσής τους με το ηπειρωτικό τμήμα της χώρας. Η έννοια της σύνδεσης και της εξάρτησης των νησιών από τη χώρα διέφερε κατά τις διαφορετικές χρονικές περιόδους της ιστορίας ανάλογα με το βαθμό και την ανάγκη προσπελασιμότητας από και προς αυτά. Είναι γεγονός ότι ανεξαρτήτως των συνθηκών των ιστορικών περιόδων, το «νησιωτικό σύμπλεγμα» επηρεαζόταν και εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από τις κοινωνικοοικονομικές εξελίξεις που διαδραματιζόνταν στον ελληνικό ηπειρωτικό χώρο. Αυτή η επίδραση επηρεάζει τη φυσιογνωμία, τη μορφή, τις ιδιαιτερότητες και τις αναπτυξιακές διαδικασίες της νησιωτικής Ελλάδας.

*«...**Νησί είναι** κάθε τμήμα γης με έκταση τουλάχιστον 1 km², που διαθέτει επιπλέον τα εξής χαρακτηριστικά: α) απέχει τουλάχιστον 1 km από την ξηρά, ενώ δεν έχει σταθερή σύνδεση μ' αυτήν, β) έχει δημιουργηθεί με φυσικό τρόπο, γ) είναι μικρότερο από ήπειρο, δ) έχει ένα μόνιμο πληθυσμό στατιστικά σημαντικό και συνεπώς στηρίζει κατοικία και οικονομικές δραστηριότητες, ε) δεν περιλαμβάνει πρωτεύουσα κράτους».*

7.3.2 Βιώσιμη ολοκληρωμένη ανάπτυξη στις νησιωτικές περιοχές

Τα ελληνικά νησιά εξαιτίας του αριθμού τους, της αξίας και της σημασίας τους, καθιέρωσαν τις ελληνικές νησιωτικές περιοχές ως περιοχές διεθνούς φήμης και τόπους προσέλκυσης μεγάλου όγκου πληθυσμού και ανθρώπινων δραστηριοτήτων. Το ζητούμενο είναι, όμως, πως αυτή η ανάπτυξη δεν παρουσιάστηκε ισοκατανεμημένη σε όλο το εύρος της νησιωτικής Ελλάδας με αποτέλεσμα μεγάλος αριθμός νησιωτικών υπο – συμπλεγμάτων να απομονωθεί τόσο αναπτυξιακά όσο και δημογραφικά. Έτσι, σε μια ολοκληρωμένη αναπτυξιακή προσπάθεια για την υποκίνηση των αναπτυξιακών διαδικασιών στις ελληνικές νησιωτικές περιοχές θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην κινητοποίηση του νησιωτικού πληθυσμού, την ενεργοποίηση της παραγωγικής βάσης, των θεσμών και διαφόρων τοπικών αναπτυξιακών προγραμμάτων. Ορισμένες από τις ενδεδειγμένες ενέργειες στην κατεύθυνση αυτή αποτελούν η καινοτομία, η τεχνολογική ανάπτυξη, η προσέλκυση νέων επιχειρηματιών με στόχο την ανάδειξη της επιχειρηματικότητας – ανταγωνιστικότητας των νησιών, η δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης, η βελτίωση της προσπελασιμότητας αλλά και η ορθολογική διαχείριση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στα πλαίσια της νησιωτικής Ελλάδας.

Οι βασικές κατευθύνσεις και επιδιώξεις της βιώσιμης ολοκληρωμένης ανάπτυξης στις νησιωτικές περιοχές σχετίζονται με την επίτευξη μιας ισορροπίας μεταξύ της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης και της προστασίας του περιβάλλοντος στα ελληνικά νησιά. Λόγω της ιδιαίτερης φύσης, των χαρακτηριστικών ιδιαιτεροτήτων τους και της μακραίωνης ιστορίας των ελληνικών νησιών έχουν διαμορφωθεί συγκεκριμένες δημογραφικές και αναπτυξιακές δομές. Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα έχουν καταστήσει τα νησιά ως περιοχές αυξημένης οικολογικής, πολιτιστικής και οικονομικής ανάπτυξης και σε αυτή ακριβώς την κατεύθυνση η ολοκληρωμένη, βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη θα πρέπει να διατηρήσει την ευαίσθητη ισορροπία μεταξύ αυτών των μορφών ανάπτυξης. Ένα άλλο ζήτημα το οποίο θα πρέπει να διαχειριστεί η βιώσιμη ανάπτυξη των νησιών αποτελεί η εξάλειψη των συγκρούσεων μεταξύ διαφορετικών χρήσεων γης και δραστηριοτήτων αλλά και ο ορθολογικός προγραμματισμός – σχεδιασμός τους. Στα πλαίσια αυτής της ορθολογικής διαχείρισης σημαντικό ρόλο διαδραματίζουν ο έλεγχος της τουριστικής δραστηριότητας και περιοριστικές έννοιες όπως η «*φέρουσα ικανότητα*».

Αντιμετωπίζουμε, λοιπόν, τη νησιωτική Ελλάδα ως ένα οικοσύστημα που απαρτίζεται από τον πληθυσμό, τους φυσικούς πόρους και τις οικονομικές δραστηριότητες. Η επίτευξη μιας ισορροπίας μεταξύ αυτών των τριών πτυχών του νησιωτικού οικοσυστήματος καθιστά εφικτή τη βιωσιμότητά του. Επειδή, όμως, το

συγκεκριμένο οικοσύστημα αναπτύσσεται μέσα σε ένα δυναμικό περιβάλλον δεν μπορεί παρά να είναι και το ίδιο δυναμικό. Άρα, εκτός από τη βιωσιμότητα του οικοσυστήματος θα πρέπει να αναπτύσσεται και η δυναμική του. Αυτές οι επιδιώξεις μιας βιώσιμης ολοκληρωμένης ανάπτυξης των νησιών θα επιτευχθούν μόνο μέσα από στρατηγικές προγραμματικές επιλογές. Οι στρατηγικές επιλογές διαμορφώνονται από τον καθορισμό του Γενικού Στόχου, των Ειδικών Στόχων και των επιμέρους στρατηγικών ενεργειών. Ο Γενικός Στόχος είναι η ολοκληρωμένη βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου, ενώ οι Ειδικοί Στόχοι είναι οι εξής:

- Άρση της απομόνωσης και προστασία φυσικών πόρων
- Διερεύνηση της παραγωγικής βάσης
- Ενίσχυση της απασχόλησης και καταπολέμηση της ανεργίας
- Βελτίωση του ανθρώπινου κεφαλαίου και κοινωνική ανάπτυξη

Τέλος, οι υποστηρικτικές ενέργειες προς την επίτευξη των Ειδικών Στόχων και του Γενικού Στόχου θεωρούνται: η άρση των περιορισμών, η διερεύνηση της παραγωγικής βάσης, η κοινωνική ανάπτυξη, το θεσμικό πλαίσιο και οι υποστηρικτικές ενέργειες.

7.4. Εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου περί παράκτιων περιοχών στην Ελλάδα⁴¹

Η Ελλάδα παρόλο το γεγονός ότι διαθέτει ένα πολύ μεγάλο ποσοστό παράκτιων περιοχών και ζωνών, εντούτοις δεν έχουν πραγματοποιηθεί ολοκληρωμένες προσπάθειες τόσο σε επίπεδο προγραμματισμού – σχεδιασμού όσο και σε επίπεδο ολοκληρωμένης πολιτικής. Αυτή η διαπίστωση είναι απόλυτα ευσταθής αν αναλογιστεί κανείς ότι οι τρεις νόμοι που προσπάθησαν να αντιμετωπίσουν ολοκληρωμένα το ζήτημα της διαχείρισης και προστασίας του αιγιαλού και της παραλίας είναι οι Νόμοι 1837, ο Α.Ν. 2344/1940 και ο Ν. 2971/2001. Έτσι, κατά τη διάρκεια όλων αυτών των δεκαετιών, η Ελλάδα αντιμετώπιζε θεσμικά τον παράκτιο χώρο με δυο νόμους, κυρίως, οι οποίοι συμπληρώνονταν κατά καιρούς από νόμους και προεδρικά διατάγματα σχετικά με τον πολεοδομικό – χωροταξικό σχεδιασμό και την προστασία του περιβάλλοντος.

Η πρώτη φορά, στη χώρα μας, που έγινε προσπάθεια διατύπωσης ενός ορισμού του αιγιαλού τοποθετείται στα βυζαντινορωμαϊκά χρόνια όπου στο άρθρο 15 του Νόμου 21 – 6 – 1837 («περί διακρίσεως των κτημάτων» του Βυζαντινορωμαϊκού Δικαίου) αποτυπώθηκε η άποψη ότι ο αιγιαλός αποτελεί δημόσιο αγαθό και είναι κοινής χρήσης. Η αμέσως επόμενη προσπάθεια πραγματοποιήθηκε με τον Α.Ν.

2344/1940 (ΦΕΚ 154 Α') «περί αιγιαλού και παραλίας» ο οποίος «έχει κύριο και αρχικό προορισμό την επικοινωνία από την θάλασσα προς την ξηρά και αντιστρόφως μπορεί δε να εξυπηρετήσει και άλλους κοινωφελείς σκοπούς και να χρησιμεύει για εκμετάλλευση προς το συμφέρον του Δημοσίου » και αποτέλεσε για έξι δεκαετίες το μοναδικό θεσμικό εργαλείο διαχείρισης και προστασίας των ελληνικών ακτών. Ο συγκεκριμένος νόμος εκτός από τον καθορισμό της έννοιας του αιγιαλού και της παραλίας ασχολήθηκε και με ζητήματα όπως η παραχώρηση του παράκτιου χώρου για την εξυπηρέτηση οικονομικών δραστηριοτήτων και ιδιαίτερα του τουρισμού, την κατασκευή συγκεκριμένων έργων για την εκμετάλλευση των προϊόντων αυτών των οικονομικών δραστηριοτήτων κ.α.

Κατά την πάροδο, όμως, των επόμενων δεκαετιών οι συνθήκες και οι ανάγκες των ανθρώπων άλλαξαν με αποτέλεσμα να προκύψουν διάφοροι μετασχηματισμοί στον παράκτιο χώρο. Λόγω της αλλαγής των συνθηκών και των αναγκών στα πλαίσια του παράκτιου χώρου αλλά και των μετασχηματισμών του, κρίθηκε αναγκαία η συμπλήρωση του Α.Ν. 2344/1940 με τα Προεδρικά Διατάγματα 439/1970 και 393/1974 τα οποία θεσπίστηκαν με στόχο τον περιορισμό της δόμησης σε απόσταση μικρότερη των 30 μέτρων από την οριακή γραμμή του αιγιαλού, τη δυνατότητα απαλλοτριώσεων κτημάτων σε παραλιακές εκτάσεις και τη μεγαλύτερη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος του παράκτιου χώρου. Εκτός από αυτά τα διατάγματα θα πρέπει να αναφερθούν και οι Νόμοι 360/1976 «Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος», ο Ν. 1650/1986 για το Περιβάλλον, ο Ν. 1337/1983 «Περί Οικιστικής Ανάπτυξης» και ο Ν. 2508/1997 με τους οποίους καθορίστηκαν μεγαλύτερες αποστάσεις από τη γραμμή του αιγιαλού για την εγκατάσταση τουριστικών μονάδων και αυστηρότερες απαγορεύσεις δόμησης, θεσμοθετήθηκε η προστασία της παράκτιας γεωργικής γης, προωθήθηκε μεγαλύτερη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος του παράκτιου χώρου, καθορίστηκαν Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) για τον έλεγχο των χρήσεων γης, αξιολογήθηκε η οικολογική και αισθητική αξία οικοσυστημάτων στα χωρικά πλαίσια του αιγιαλού και, τέλος, θεσμοθετήθηκαν οι Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.) (Ν. 2508/1997) με στόχο την ορθότερη διαχείριση του παράκτιου χώρου. Συναφώς, στην ίδια κατεύθυνση να λάβουμε υπόψη και τους νόμους 2242/1994 για τις Ζ.Ο.Ε. και το περιβάλλον, 3028/2002 για την προστασία της αρχαιολογικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, 3201/2003 περί εγκατάστασης και προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος στα νησιά, 3199/2003 για την προστασία και διαχείριση των υδάτων και την Κ.Υ.Α. 33318/3028/1998 η οποία εφαρμόζεται σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία για τα φυσικά οικοσυστήματα .

Παρόλη τη συνεισφορά του Α.Ν. 2344/1940 στα 60 χρόνια ισχύς του, παρουσιάστηκαν αρκετά προβλήματα κατά την εφαρμογή του λόγω της λογικής αλλαγής των συνθηκών και των ελλείψεων του, όπως για παράδειγμα: οι αδυναμίες

οριοθέτησης της παράκτιας ζώνης, ο καθορισμός των προστατευόμενων περιοχών στον παράκτιο χώρο, η καταπάτηση της παράκτιας δημόσιας γης, η υπερσυγκέντρωση πληθυσμού στις παραλίες η οποία οδήγησε σε φαινόμενα άναρχης χωροταξικής και πολεοδομικής ανάπτυξης, η έλλειψη ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, οι καταστροφές του φυσικού περιβάλλοντος και αυθαιρεσίες δόμησης. Έτσι, σύμφωνα με τον Δουκάκη «...δημιουργήθηκε ένα σχέδιο νόμου που είχε ως στόχο το γρήγορο καθορισμό του αιγιαλού και της παραλίας με προτεραιότητα στις περιοχές που παρατηρείται έντονη οικιστική ανάπτυξη. Ακόμη στόχευε στην αποτελεσματική προστασία και ορθολογική αξιοποίηση και διαχείριση των χώρων αυτών. Τέλος, με το σχέδιο νόμου θα λύνονταν τα προβλήματα που αναδείχθηκαν τα τελευταία 50 χρόνια και αυτά που οφείλονταν σε συναρμοδιότητες και αλληλοεπικαλύψεις του αντικειμένου μεταξύ υπηρεσιών».

Σύμφωνα με το νέο Νόμο 2971/2001 «Αιγιαλός είναι η ζώνη ξηράς, που βρέχεται από τη θάλασσα από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της «Παλιός αιγιαλός» και είναι η ζώνη της ξηράς που προέκυψε από τη μετακίνηση της ακτογραμμής προς τη θάλασσα, που οφείλεται σε φυσικές προσχώσεις ή τεχνικά έργα και προσδιορίζεται από τη νέα οριογραμμή του αιγιαλού και το όριο του παλιότερα υφιστάμενου αιγιαλού. «Παραλία» είναι η ζώνη ξηράς που προστίθεται στον αιγιαλό, καθορίζεται δε σε πλάτος μέχρι και (50) μέτρα από την οριογραμμή του αιγιαλού, προς εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και αντίστροφα. Ο αιγιαλός, η παραλία, η όχθη και η παρόχθια ζώνη είναι πράγματα κοινόχρηστα και ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο, το οποίο τα προστατεύει και τα διαχειρίζεται. Η προστασία του οικοσυστήματος των ζωνών αυτών είναι ευθύνη του Κράτους». Παρόλο το γεγονός, όμως, ότι ο αιγιαλός χαρακτηρίζεται ως δημόσιο αγαθό και δεν μπορεί να ανήκει σε κανέναν ιδιώτη, σε πολλές περιπτώσεις – λόγω πολιτικών σκοπιμοτήτων – υπήρξαν και υπάρχουν παρακάμψεις του νόμου με την αυθαίρετη αναίρεση του κοινόχρηστου χαρακτήρα του από ιδιώτες. Ορισμένα από τα πολλά ζητήματα που πραγματεύεται ο συγκεκριμένος νόμος είναι η εκ νέου οριοθέτηση του αιγιαλού και της παραλίας, ο καθορισμός του ιδιοκτησιακού καθεστώτος και του τρόπου χρήσης του παράκτιου χώρου, η θεσμοθέτηση της προστασίας της οικολογικής και αισθητικής αξίας των παράκτιων ζωνών από το Κράτος και ο έλεγχος της αυθαίρετης δόμησης σε αυτές.

Μέσα από κριτική ματιά του Νόμου 2971/2001 διακρίνουμε θετικά στοιχεία αλλά και παραβλέψεις οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις διαδραματίζουν αρνητικό ρόλο στην προσπάθεια για μια συνολική διαχείριση και προστασία των παράκτιων περιοχών. Στα θετικά στοιχεία συγκαταλέγονται ο χαρακτηρισμός του παράκτιου χώρου ως «κοινόχρηστος χώρος», η ενασχόληση με το ζήτημα της ελεύθερης πρόσβασης των πολιτών σε αυτόν, ο καθορισμός των επεμβάσεων στις ακτές, η θεσμοθέτηση των υποχρεωτικών καταρτίσεων Μελετών Περιβαλλοντικών

Επιπτώσεων (Μ.Π.Ε.) σε κάθε επέμβαση, ο ορισμός φορέα διαχείρισης (Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών) του παράκτιου χώρου και η θεσμοθέτηση μιας πιο ενισχυμένης προστασίας του. Ο Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (Σ.Ε.ΠΟ.Χ.) πέρα από τις επισημάνσεις των θετικών προοπτικών του νέου νόμου έχει υπογραμμίσει ορισμένες παραβλέψεις που προκύπτουν ή πρόκειται ενδεχομένως να προκύψουν κατά την εφαρμογή του. Έχει επισημάνει, λοιπόν, τον κίνδυνο που ελλοχεύει η ανάθεση της χάραξης της οριογραμμής του αιγιαλού από Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου (Ν.Π.Δ.Δ.) ή εταιρίες αφού δεν υπάρχει κάποια δέσμευση για το χαρακτήρα και τη φύση τους. Επίσης, υπογραμμίζει την αποσύνδεση της διαδικασίας καθορισμού του αιγιαλού από αυτή της παραλίας παραλείποντας τελείως την πρόβλεψη χάραξης της αλλά και την επιτακτική διερεύνηση των αιτιών της παράκτιας διάβρωσης, τη λήψη κατάλληλων προληπτικών και προστατευτικών έργων. Τέλος, καταδικάζει την έλλειψη σχεδιασμού των έργων εντός της ζώνης του λιμένα, την αποδοχή των ιδιοκτησιακών δικαιωμάτων εντός του παράκτιου χώρου και την έλλειψη οικολογικής ευαισθησίας στο χειρισμό της διαχείρισης – προστασίας του αιγιαλού και της παραλίας.

7.5. Διαχείριση Παράκτιων Φυσικών Πόρων στην Ελλάδα

Μέχρι στιγμής η διαμόρφωση και εφαρμογή παράκτιας πολιτικής είναι αδύναμη στη χώρα μας. Τα σχέδια διαχείρισης του παράκτιου περιβάλλοντος –όταν υπάρχουν- δεν έχουν αποτελεσματική εφαρμογή, ενώ συχνά είναι με ευθύνη της κεντρικής αλλά και τοπικής αυτοδιοίκησης που υποβαθμίζουν αντί να προστατεύουν τις παράκτιες περιοχές. Το κύριο πρόβλημα σε διοικητικό επίπεδο είναι η έλλειψη μηχανισμών συντονισμού των διάφορων φορέων που εμπλέκονται στη διαχείριση παράκτιων πόρων (Μαστροδήμου, 2010).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΒΔΟΜΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

³⁹ δικτυακός τόπος <http://www.greekarchitects.gr>

⁴⁰ Σπυλιάνης Ι., Βαγιάννη Ε., Βακουφάρης Χ., Κονδύλη Ι. Εργαστήριο Τοπικής και Νησιωτικής Ανάπτυξης, Τμήμα Περιβάλλοντος, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μυτιλήνη

⁴¹ δικτυακός τόπος http://ocw.aoc.ntua.gr/modules/document/file.php/SURVEY101/8_XOROTAXIKH_POLITIKH_GREECE.pdf

Κεφάλαιο 8 : Ο Δήμος Ηρακλείου

8.1. Ιστορικά στοιχεία⁴¹

Η σχέση της πόλης του Ηρακλείου με τη θάλασσα, ο ρόλος και η αξιοποίηση του παραθαλάσσιου μετώπου της εξελίσσεται και αντανακλά την κοινωνική και οικονομική εξέλιξη της ίδιας της πόλης. Στις σύγχρονες συνθήκες η πολιτική της αξιοποίησης του παραθαλάσσιου μετώπου της πόλης εντάσσεται στις σύγχρονες πολιτικές αξιοποίησης των παραλιακών μετώπων, όπως αυτές καθορίζονται και από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Συνδέεται με τις κατευθύνσεις που μπαίνουν για την μετατροπή της πόλης σε επιχειρηματικό και τουριστικό πόλο και οδηγεί στην εμπορική εκμετάλλευση της παραλιακής ζώνης. Οι κατευθύνσεις αυτές, θεσμοθετημένες μέσα από το Χωροταξικό Σχέδιο, το ΓΠΣ Ηρακλείου και ανάλογα σχέδια υλοποιούνται μέσα από μελέτες που αφορούν την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου της πόλης, με αρνητικά αποτελέσματα για τον ίδιο το χαρακτήρα της περιοχής, τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα, την ποιότητα ζωής των κατοίκων και τη σχέση τους με τη δημόσια γη.

Οι πρώτες αναντίρρητες μαρτυρίες για την οργάνωση οικισμού στη θέση του σημερινού Ηρακλείου παρατηρούνται ήδη από τον 9ο και 10ο αιώνα μ.Χ. Νεώτερα στοιχεία μαρτυρούν την ύπαρξη μικρού οικισμού στην περιοχή δίπλα στο λιμάνι και νοτιότερα, στη θέση του σημερινού Αρχαιολογικού Μουσείου. Η γειτνίαση με το λιμάνι και η μορφολογία του εδάφους, με μια φυσικά υπερυψωμένη ζώνη γης που προσέφερε ασφάλεια, φαίνεται να επηρέασαν την εγκατάσταση των κατοίκων σε αυτό το χώρο που πιθανά υπήρξε περιοχή παλιότερης οίκησης. Η διαδοχική κατάληψη της πόλης από τους Άραβες, τους Βυζαντινούς, τους Βενετούς και τους Τούρκους άφησε τα σημάδια της στην ανάπτυξη της πόλης και της χάρισε ένα πλούτο μνημείων από τα αμυντικά της τείχη ως τα αστικά κτίρια που μαρτυρούν τις επιδράσεις της αρχιτεκτονικής κάθε εποχής.

Η περίοδος της Βενετοκρατίας, ωστόσο, που στο Ηράκλειο διήρκεσε από τις αρχές του 13ου αιώνα ως το 1669, θεωρείται η πλέον καθοριστική για τη διαμόρφωση της εντός των τειχών πόλης αφού η Candia « ήταν πράγματι η πολιτεία στην οποία οι Βενετοί έδωσαν απόλυτη προτεραιότητα, όσον αφορά την πληρέστερη (το δυνατό) οργάνωση και τον καλύτερο εξοπλισμό, αποτέλεσε πάντα το επίκεντρο του ενδιαφέροντός τους, ιδιαίτερα από τον 16ο αιώνα έως το 1669» (Πανταζής, 1999). Έτσι στα 460 χρόνια της Ενετοκρατίας η πόλη επεκτείνεται προς το νότο και τειχίζεται ξανά ενώ πέρα από τα οχυρωματικά έργα κατασκευάζονται διοικητικά κτίρια, κρήνες, εκκλησίες, μοναστήρια, αποθήκες κ.λπ. Επίσης την ίδια περίοδο

δημιουργείται και ο βασικός πολεοδομικός ιστός της πόλης (πλέγμα των κεντρικών οδών και πλατείες) που διατηρείται σε μεγάλο βαθμό ως τις μέρες μας παρά την εικοσιπεντάχρονη πολιορκία της πόλης από τους Οθωμανούς και τους καταστροφικούς σεισμούς που σχεδόν την ισοπέδωσαν (1810, 1856). Αξίζει να αναφερθεί η ανάπτυξη μιας ακμαίας αστικής κοινωνίας από το 15ο αιώνα και μετά και μια οικονομική και πολιτισμική ανάπτυξη που ευνόησε η μακρόχρονη βενετοκρατική συμβίωση.

Στα 230 χρόνια της οθωμανικής κατοχής, παρότι το ανατολίτικο στοιχείο έκανε έντονη την παρουσία του στη μορφολογία των κτηρίων και στη ρυμοτομία της πόλης, με στενά και συχνά αδιέξοδα σοκάκια, η βασική δομή της πόλης δεν άλλαξε. Όπως αναφέρει η Τζομπανάκη (2000:72) «η εικόνα που αποκομίζει κανείς από το Μεγάλο Κάστρο της εποχής είναι ότι πρόκειται για μια ζωντανή και πολεοδομικά συγκροτημένη πόλη». Σημαντικό ρόλο στην αλλαγή της εικόνας της πόλης έπαιξε ο ιδιαίτερα καταστρεπτικός σεισμός του 1856, μετά τον οποίο το Ηράκλειο ανοικοδομείται σύμφωνα με τις μορφές και την οικοδομική πρακτική που εφάρμοζε η Οθωμανική Αυτοκρατορία. Παράλληλα, ωστόσο, η πνευματική ζωή που είχε ανθίσει την περίοδο της Βενετοκρατίας περιορίζεται δραματικά.

Την εποχή αυτή εμφανίζονται πιο ευδιάκριτα και οι συνοικίες των πλούσιων και των φτωχών μέσα στην πόλη, που είχαν αρχίσει να διαμορφώνονται ως τέτοιες ήδη από την εποχή της ενετοκρατίας και της τουρκοκρατίας. Οι συνοικίες των πιο εύπορων βρισκόταν στο κέντρο της πόλης, στις ανατολικές και τις βορειοανατολικές περιοχές της και στο ανατολικό μέρος του δυτικού παράκτιου μετώπου (στο τμήμα ανάμεσα στο ενετικό λιμάνι και τον κόλπο του Δερματά) ενώ οι συνοικίες των οικονομικά ασθενέστερων βρισκόταν σε ολόκληρο το βορειοδυτικό, δυτικό και νότιο τμήμα της εντός των τειχών πόλης (Τζομπανάκη, 2000). Στο δυτικό παράκτιο τμήμα της πόλης αρχίζει να αναπτύσσεται στα τέλη του 19ου αιώνα ένας πρώιμος βιομηχανικός πυρήνας που αφορούσε αρχικά στην κατεργασία καπνού, στην ποτοποιία, σε αλεύρι, λάδι, χαρούπια, ζυμαρικά ενώ αργότερα στο μεσοπόλεμο, σταφίδα, σαπούνι, οινόπνευμα και ηλεκτρική ενέργεια.

Ο διπλασιασμός του πληθυσμού του Ηρακλείου μετά την έλευση των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής δημιουργεί νέες ανάγκες στέγασης και νέες κοινωνικές συνθήκες. Ένα μικρό μόνο ποσοστό από αυτούς στεγάζεται στην εντός των τειχών πόλη καθώς ο μεγάλος όγκος δημιουργεί οικιστικούς πυρήνες εκτός πόλης. Η έλευση των προσφύγων ευνόησε πολλαπλά την ανάπτυξη του Ηρακλείου αφού τροφοδότησε την παραγωγική διαδικασία, τόνωσε την οικονομία και εμπλούτισε το πολιτιστικό γίγνεσθαι του όπου. Η περίοδος πριν το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο αποτελεί περίοδο άνθησης σε όλους τους τομείς. Το Ηράκλειο χαρακτηρίζεται σαν «κέντρο της ΝΑ Μεσογείου». Η πόλη διαθέτει πια πολλές

βιομηχανικές μονάδες, σχολεία, νοσοκομείο (Πανάνειο), βιβλιοθήκη, Αρχαιολογικό Μουσείο, το λιμάνι επεκτείνεται για να καλύψει τις ανάγκες του εξωτερικού εμπορίου ενώ το 1939 εγκαινιάζεται το αεροδρόμιο.

Ευρείας κλίμακας εργασίες για την βελτίωση της εικόνας της πόλης είχαν αρχίσει ήδη από την τελευταία δεκαετία του 19ου αιώνα. Η απελευθέρωση, ωστόσο, από τον οθωμανικό ζυγό συνοδεύτηκε από έντονες προσπάθειες να αποβάλει το Ηράκλειο το ανατολίτικό του πρόσωπο. Κατασκευάζονται πολλά δημόσια νεοκλασικά κτήρια ενώ πολλά από τα δημόσια κτήρια της βενετοκρατίας και της τουρκοκρατίας επισκευάζονται και επαναχρησιμοποιούνται. Επίσης κτίζονται εκκλησίες, εργοστάσια και επισκευάζονται δρόμοι και υδραγωγεία. Υπό το κλίμα αυτό και με βάση το νέο οικιστικό νόμο της Κρητικής πολιτείας, συντάσσεται το 1901 το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης που με εκτεταμένες ρυμοτομήσεις επιχειρούσε να διευρύνει το δημόσιο χώρο και να αποτινάξει το πολεοδομικό παρελθόν του Ηρακλείου. Σε ελάχιστες περιπτώσεις τελικά εφαρμόστηκε.

Την ίδια τύχη είχε και το ρυμοτομικό σχέδιο του 1936 που με κυρίαρχη φιλοσοφία τη διάνοιξη δρόμων και την αύξηση της «χωρητικότητας» της εντός των τειχών πόλης αγνοούσε την ιστορικότητα της πόλης και διέλυε τη συνοχή του ιστορικού κέντρου⁵. Τα παραπάνω ρυμοτομικά σχέδια εγγράφονται σε μια γενικότερη προσπάθεια των αρχών του τόπου να «εκσυγχρονίσουν» την πόλη με μια σειρά καταστρεπτικών παρεμβάσεων από τις αρχές της πρώτης δεκαετίας του 20ου αιώνα. Οι αποφάσεις για τέτοιου είδους παρεμβάσεις απέρρεαν κυρίως από τις ανάγκες που έφερε μαζί της η νέα εποχή (συγκοινωνιακές ανάγκες, κυκλοφορία τροχοφόρων κ.λπ.) αλλά και από μια προσπάθεια εξάλειψης κάθε κατασκευής που θύμιζε τις μέρες της τουρκικής κατοχής. Δυστυχώς οι παρεμβάσεις αυτές δεν συνοδεύονταν από την επίγνωση του πλήθους και της σημασίας των μνημείων που υπήρχαν στην πόλη και της ανάγκης διαφύλαξής τους. Έτσι με την είσοδο του 20ου αιώνα ξεκινά μια περίοδος καταστροφικών επεμβάσεων στο ενετικό φρούριο, το ενετικό λιμάνι, σε μεμονωμένα μνημεία και αστικά κτίσματα και στον πολεοδομικό ιστό του ιστορικού κέντρου.

8.2. Χωροταξικό και ιστορικό πλαίσιο εξέλιξης της πόλης

Το Ηράκλειο, αποτελεί αστικό κέντρο περιφερειακής σημασίας, με όρια επιρροής σε ολόκληρο το χώρο της Κρήτης. Το πολεοδομικό συγκρότημα του Ηρακλείου είναι από τα σημαντικότερα σε μέγεθος αστικά συγκροτήματα της χώρας, με σημαντικές οικονομικές και βιομηχανικές δραστηριότητες. Σε αυτό, συγκεντρώνονται σημαντικές υποδομές, κυρίως μεταφορικές, καθώς και κοινωνικές υπηρεσίες υπερτοπικής εμβέλειας (δραστηριότητες κοινωνικού εξοπλισμού), π.χ. νοσοκομεία, εκπαιδευτικά ιδρύματα, χώροι πολιτιστικών εκδηλώσεων, ψυχαγωγίας και αθλητισμού κ. αλ. Η πόλη αποτελεί, επίσης, σημαντικό διοικητικό κέντρο. Είναι έδρα του Δήμου, της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και της Περιφέρειας.

Η ευνοϊκή εξέλιξη της οικονομίας της πόλης, στα μεταπολεμικά χρόνια, στηρίχθηκε στην ανάδειξή της, ως πύλη εισόδου για τον τουρισμό, ως διαμετακομιστικό κέντρο με σημαντικές υποδομές στις θαλάσσιες και στις αεροπορικές μεταφορές, ως πύλη εξόδου των αγροτικών προϊόντων και ως βιομηχανικό κέντρο.

Συγκριτικά πλεονεκτήματα της πόλης, εκτός από τη γειτνίαση με τον αρχαιολογικό χώρο της Κνωσού αποτελούν:

α) Το λιμάνι, με σημαντική γεωγραφική θέση στο χώρο της Μεσογείου και κεντροβαρική θέση, σε σχέση με το κύριο οδικό δίκτυο, πραγματοποιεί περισσότερο από το 50% της συνολικής εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης του νησιού, εξυπηρετεί τη διάθεση των γεωργικών προϊόντων και το τουριστικό ρεύμα

β) Το αεροδρόμιο, που εξυπηρετεί τη σύνδεση της ανατολικής Κρήτης με την χώρα και διακινεί το μεγαλύτερο μέρος του τουριστικού ρεύματος προς το νησί.

Η πόλη παραμένει ο σημαντικότερος πόλος έλξης και συγκέντρωσης πληθυσμού, απορροφώντας το 46% του πληθυσμού του νομού, με αύξηση 20% την περίοδο 61-71, αύξηση 32% την περίοδο 71-81. Ο πληθυσμός το 1981 ήταν 101.634 κάτοικοι, το 1991 115.124 κάτοικοι, το 2001 ήταν 133.012 κάτοικοι και το 2011 ήταν 173.993 κάτοικοι.

8.3. Περιγραφή των φυσικογεωγραφικών χαρακτηριστικών της πόλης του Ηρακλείου και της ευρύτερης περιοχής

Η πόλη του Ηρακλείου βρίσκεται στα βόρεια παράλια του νομού Ηρακλείου και σε περίπου κεντρική θέση. Είναι η μεγαλύτερη πόλη της Κρήτης και αποτελεί σημαντικό εμπορικό και οικονομικό κέντρο όχι μόνο για το νησί αλλά και για ολόκληρη την περιφέρεια. Σήμερα η πόλη, μαζί με τις κοντινές περιοχές Γάζι και Ν. Αλικαρνασσό με τους οποίους συνιστά το Πολεοδομικό Συγκρότημα Ηρακλείου καταλαμβάνει μια έκταση περίπου 120 τετραγωνικά χιλιόμετρα και έχει 173.993 κατοίκους (απογραφή 2011). Οροθετείται, στα βόρεια από το θαλάσσιο μέτωπο, στα ανατολικά από το αεροδρόμιο της Ν. Αλικαρνασσού και τη Βιομηχανική Περιοχή Ηρακλείου (ΒΙ.ΠΕ.). Προς το νότο, η ύπαρξη του ΒΟΑΚ (Βόρειος Οδικός Άξονας Κρήτης) δεν κατάφερε να αποτελέσει όριο στην επέκταση της πόλης, με αποτέλεσμα να αναπτύσσεται ανεξέλεγκτα και πέραν αυτού. Στα δυτικά επίσης η ύπαρξη της Βιομηχανικής Περιοχής Λινοπεραμάτων δεν έχει ανακόψει την επέκταση της πόλης σε αυτή την κατεύθυνση.

Αναλυτικότερα, το Ηράκλειο βρίσκεται στη βόρεια παραλία της Κρήτης, νότια του μικρού νησιού Δία. Ανατολικό όριο είναι ο ποταμός Κατσαμπάς και δυτικό, ο ποταμός Ξεροπόταμος. Η πόλη εκτείνεται σε περιοχή με υψόμετρο που κυμαίνεται από τη στάθμη της θάλασσας έως 100 μέτρα, με ομαλή κλίση βόρεια προς τη θάλασσα. Η βουνοκορφή του Γιούχτα (811 μ.) είναι η πλησιέστερη στην πόλη.

Το έδαφος, ως προς τη γεωλογική του σύσταση, αποτελείται από αλλουβιακές αποθέσεις, ενώ στο θαλάσσιο κόλπο κάτω από τις επιφανειακές χαλαρές αποθέσεις υπάρχει σκληρό ασβεστολιθικό πέτρωμα (Μουτζούρης, 1988, σελ.18-22). Στην τεκτονική τάφρο του Ηρακλείου, εδράζονται μεγάλες σεισμικές εστίες, η σημαντικότερη των οποίων βρίσκεται μέσα στο θαλάσσιο κόλπο (Δρακόπουλος, 1983, σελ. 9).

Το κλίμα του Ηρακλείου κατατάσσεται στο Μεσογειακό ή υποτροπικό. Η μεγάλη θερμοχωρητικότητα της θάλασσας συντελεί στη μικρή και ομαλή αυξομείωση της θερμοκρασίας κατά τη διαδοχή των μηνών και την εναλλαγή των εποχών του έτους (Αγγελάκης, χ.χ., σελ.59). Σε βάθος 5,5 μέτρων, από την επιφάνεια, καταγράφεται ένα μόνιμο ρεύμα, με διεύθυνση κίνησης από τις δυτικές προς τις ανατολικές κατευθύνσεις. Τα επιφανειακά ρεύματα επηρεάζονται από την πολύ συχνή κυματική διαταραχή (Μουτζούρης, 1988, σελ.24). Μέγιστη μηνιαία θερμοκρασία καταγράφεται τον Ιούνιο 45,7ο C και ελάχιστη – 0,5ο C τον Φεβρουάριο.

Οι βροχοπτώσεις κυμαίνονται από 99,2mm έως 0,5 mm. Το 85-90% των βροχοπτώσεων σημειώνεται από τον Οκτώβριο μέχρι το Μάρτιο, ενώ σπάνια σημειώνονται πτώσεις έγχρωμης βροχής (Αγγελάκης, χ.χ.,σελ.79). Οι νότιες

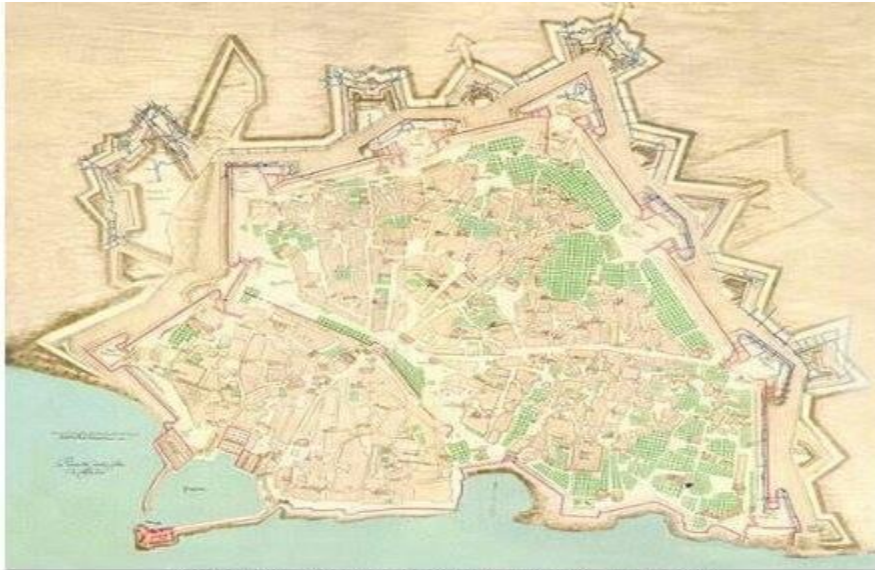
κατεύθυνσης άνεμοι κυριαρχούν τη χειμερινή περίοδο και τον υπόλοιπο χρόνο επικρατούν άνεμοι βόρειας και βορειοδυτικής κατεύθυνσης, με μέγιστη τιμή οκτώ Beaufort.

Το υδρογραφικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής είναι πυκνό. Οι υγράτοποι παρουσιάζουν σημαντική βιοποικιλότητα και αποτελούν σταθμούς αποδημητικών πουλιών. Στο Γιούχτα, υπάρχει αποικία όρνιων (*Gyps fulvus*). Η νήσος Δία αποτελεί σημαντική περιοχή για ενδημικά φυτά, τη φώκια *monachus monachus*, το γεράκι (*Falco eleonora*) και τον Κρητικό αίγαγρο (*Capra aegagrus cretica*).

8.4. Λειτουργική συγκρότηση της πόλης σε σχέση με τη παράκτια

Η δομή της πόλης διαμορφώθηκε σ'ένα σχήμα μονοκεντρικού πυρήνα που ταυτίζεται με το ιστορικό κέντρο και την εντός των τειχών περιοχή. Η περιοχή του κέντρου της πόλης αποτελεί κέντρο της ευρύτερης περιφέρειας, στην οποία έχει επιρροή η πόλη (βλ. χωροταξικό πλαίσιο), είναι το κέντρο όλου του πολεοδομικού συγκροτήματος και ταυτόχρονα κέντρο εξυπηρέτησης των λειτουργιών γειτονιάς. Η ζήτηση για κεντρικές λειτουργίες, όπως εμπόριο, γραφεία κ.αλ., οδήγησε σε πύκνωση της δόμησης, ιδιαίτερα στις κεντρικές οδικές αρτηρίες.

Χαρακτηριστική είναι η υπερσυγκέντρωση υπηρεσιών διοίκησης και τουρισμού, αλλά και των αναγκαίων εξυπηρετήσεων κατοικίας που βρίσκονται στον παραδοσιακό ιστό, εντός τειχών. Το βασικό χαρακτηριστικό στη χωρική κατανομή των πολιτιστικών χώρων, των μουσείων, των χώρων διασκέδασης, των εστιατορίων και των κινηματογραφικών αιθουσών, είναι η σαφής κυριαρχία του κέντρου. Στο γεγονός αυτό, συμβάλλει και η ανάπτυξη των υπηρεσιών εξυπηρέτησης του τουρισμού στο κέντρο της πόλης, μέρος των οποίων αποτελούν και οι πολιτιστικές λειτουργίες.



Εικόνα 1. Η πόλη και η ενετική οχύρωση κατά το 17ο αιώνα.

Εικ. Η πόλη και η ενετική οχύρωση (πηγή : www.google.gr)

Στη λειτουργική διάρθρωση της πόλης, υπάρχει παράλληλη ανάπτυξη της κατοικίας με ασύμβατες χρήσεις, όπως βιοτεχνίες ή οχλούσες εμπορικές δραστηριότητες. Δεν διακρίνονται οικιστικές ενότητες-γειτονιές, με ικανοποιητική λειτουργική διάρθρωση και με εσωτερική ιεράρχηση των λειτουργιών και δεν υπάρχουν τοπικά κέντρα που να υποστηρίζουν κάθε οικιστική ενότητα (τοπικό εμπορικό κέντρο, υποδομές κοινωνικού εξοπλισμού, κλπ). Αντίθετα, παρουσιάζουν προβληματική κάλυψη από πλευράς δημόσιου χώρου και αστικού πρασίνου αλλά και δικτύου υποδομών, χωρίς ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Η απρογραμματίστη επέκταση των περιοχών κατοικίας, είχε σαν αποτέλεσμα τη διάχυση του λιανικού εμπορίου, συμπαρασύροντας δραστηριότητες αναψυχής και υπηρεσιών κατά μήκος των ακτινικής μορφής βασικών αρτηριών.

Στη χωρική διάρθρωση της πόλης, το φαινόμενο της διάχυσης των αστικών λειτουργιών εντείνεται με τη λειτουργία πόλων με ισχυρή αστική έλξη στον ευρύτερο περιαστικό χώρο, με τη χωροθέτηση δραστηριοτήτων, όπως το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, Εκπαιδευτικά Ιδρύματα και τη λειτουργία μεγάλων πολυκαταστημάτων που συγκεντρώνονται κοντά σε σημαντικούς υπερτοπικούς κυκλοφοριακούς άξονες.

Οι δυσλειτουργίες της πόλης είναι εμφανείς με εξέχουσα, εκείνη της κυκλοφορίας. Χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου, είναι η ακτινωτή διάταξη των οδών, η γεωμετρία τους (στενοί με προβληματική χάραξη, με αδιάνοικτα τμήματα) η έλλειψη χώρων στάθμευσης, η ελλιπής κάλυψη και σύνδεση των περιοχών από μέσα μαζικής μεταφοράς. Απουσιάζουν η ιεράρχηση του οδικού δικτύου, ο προγραμματισμός για τη δυναμική επέκταση δημόσιων μεταφορικών μέσων, οι συνδυασμένες μετακινήσεις, η οργάνωση της στάθμευσης, η ανάπτυξη δικτύων

ποδηλάτου σε συνδυασμό με τα δίκτυα κίνησης πεζών, με στόχο την αντιμετώπιση των έντονων κυκλοφοριακών προβλημάτων και τη θετική συμβολή στην ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος.

Η υποβάθμιση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος είναι ιδιαίτερα έντονη, με κύρια ζητήματα, την έλλειψη χώρων αστικού πρασίνου και τη συνεχή μετατροπή του φυσικού περιαστικού χώρου σε δομημένο περιβάλλον. Επίσης, παρατηρείται αλλαγή του μικροκλίματος της πόλης, από τη μη διασφάλιση αξόνων φυσικής διαπνοής, με συνέπεια την πτώση της έντασης των ανέμων εντός του αστικού ιστού (μικρή αεροπερατότητα του ιστού) και την αύξηση της θερμοκρασίας, φαινόμενο ιδιαίτερα έντονο στις πυκνοδομημένες περιοχές.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΟΓΔΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

⁴¹Τζομπανάκη Χρ., Το Ηράκλειο εντός των τειχών, Ηράκλειο 2000.

⁴²Μουτζούρης Ι.Κ. , Μελέτη : Θαλάσσια έργα επιχώσεως της ακτής Ηρακλείου –Έκθεση

<http://www.heraklion.gr>

<http://www.citybranding.gr>

Κεφάλαιο 9 : Το Δυτικό Παραθαλλάσιο Μέτωπο του Δήμου Ηρακλείου

9.1. Εισαγωγή

Για πολλές δεκαετίες το Ηράκλειο αναπτυσσόταν έχοντας στραμμένα τα νώτα του προς την θάλασσα και ειδικότερα στην ζώνη που καλύπτει το δυτικό παραλιακό μέτωπό του. Ήδη από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα, η άναρχη ανάπτυξη της πόλης οδήγησε στην εγκατάσταση στην συγκεκριμένη περιοχή όχι μόνο εκτεταμένων συστάδων αυθαίρετης κατοικίας αλλά και κάθε είδους οχλουσών χρήσεων. Η υποβάθμιση που χαρακτήριζε το μεγαλύτερο μέρος της ζώνης μεταξύ της εξόδου προς Χανιά και της θάλασσας τόσο εντός όσο και εκτός των τειχών της πόλης, επιδεινώθηκε ακόμα περισσότερο τις τελευταίες δεκαετίες με αποτέλεσμα όχι μόνο τη συσσώρευση τεράστιων κοινωνικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων αλλά και την πλήρη αποκοπή του αστικού ιστού από τη θάλασσα.



ΕΙΚ.4 ΤΟ ΠΑΓΚΡΗΤΙΟ ΣΤΑΔΙΟ

ΕΙΚ.5 ΠΑΡΑΛΙΑΚΗ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ



9.2. Το παραθαλάσσιο μέτωπο της πόλης

Η παράκτια ζώνη χαρακτηρίζεται από μια σχετικά ικανοποιητική ποικιλία λειτουργιών, φυσικών χαρακτηριστικών και τεχνητών διαμορφώσεων αλλά και την έντονη παρουσία ιστορικών μνημείων της περιόδου της Ενετοκρατίας.

Η σχετική απομόνωση της πόλης από το υγρό στοιχείο που διαπιστώνεται σε διάφορες περιόδους μπορεί να ερμηνευτεί από ιστορικούς λόγους. Τα τείχη παρείχαν προστασία από τους εξωτερικούς εισβολείς αλλά απομόνωναν τη πόλη από την ύπαιθρο και από τα περιβάλλοντα φυσικά στοιχεία. Μπορεί επίσης να ερμηνευτεί και από τα ιδιαίτερα κλιματολογικά στοιχεία, δηλαδή τους ισχυρούς βόρειους ανέμους, οι οποίοι κυρίως το χειμώνα, δε κάνουν ευχάριστο το περίπατο.

Από τη περίοδο της Ενετοκρατίας με τη κατασκευή του λιμανιού, των Νεωρίων και του παραθαλάσσιου τείχους, ως τμήματος της οχύρωσης, έως την επέκταση των λιμενικών δραστηριοτήτων στο δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα και τις αχρησιμοποίητες, μέχρι και σήμερα επιχωματώσεις του δυτικού παραλιακού μετώπου. Η διαμόρφωση των χωριακών χαρακτηριστικών στο σύνολο της παράκτιας περιοχής είναι αποτέλεσμα μιας συνεχούς και έντονης ανθρώπινης παρέμβασης στα φυσικά χαρακτηριστικά της πόλης, με στόχο τη διαρρύθμιση και τη προσαρμογή τους στις δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν στη ζώνη αυτή. Όπως είδαμε και σε άλλες περιπτώσεις παράκτιων πόλεων, οι παρεμβάσεις αυτές θεώρησαν την παράκτια ζώνη έναν ευνοϊκό χώρο, για την επέκταση των απαραίτητων εγκαταστάσεων του λιμανιού και τη κατασκευή της παραλιακής λεωφόρου μέσα από διαδοχικές επιχωματώσεις.

Από την άλλη πλευρά οι χρήσεις που αναπτύχθηκαν στο αστικό μέτωπο και τις γειτονικές αστικές περιοχές, επηρεάστηκαν, ουσιαστικά, από τις χρήσεις του θαλάσσιου χώρου και επωφελήθηκαν από την άμεση γειτνίαση με τη θάλασσα. Έτσι το μέτωπο της, εντός των τειχών, πόλης προς τη θάλασσα διαμορφώνεται στις αρχές του αιώνα, από μια σειρά βιομηχανικών συγκροτημάτων επεξεργασίας αγροτικών προϊόντων. Η παρακμή των παραγωγικών δραστηριοτήτων στο παραθαλάσσιο μέτωπο έδωσε τη θέση της στη μεταπολεμική περίοδο μέχρι τις μέρες μας, στη διαμόρφωση ενός ουδέτερου, από πλευράς χρήσεων και αδιάφορου αρχιτεκτονικά αστικού μετώπου με ψηλά κτίρια κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου.

Έτσι, σήμερα, κύρια χαρακτηριστικά της αστικής παράκτιας ζώνης είναι ο αποκλεισμός κοινόχρηστων δραστηριοτήτων, η σταδιακή υποβάθμιση της ποιότητας του χώρου, η επιβάρυνση από τη διαμπερή κυκλοφορία της παραλιακής λεωφόρου με έντονο φόρτο κυκλοφορίας σε όλο το μήκος του μετώπου και η απουσία ενιαίου σχεδιασμού.

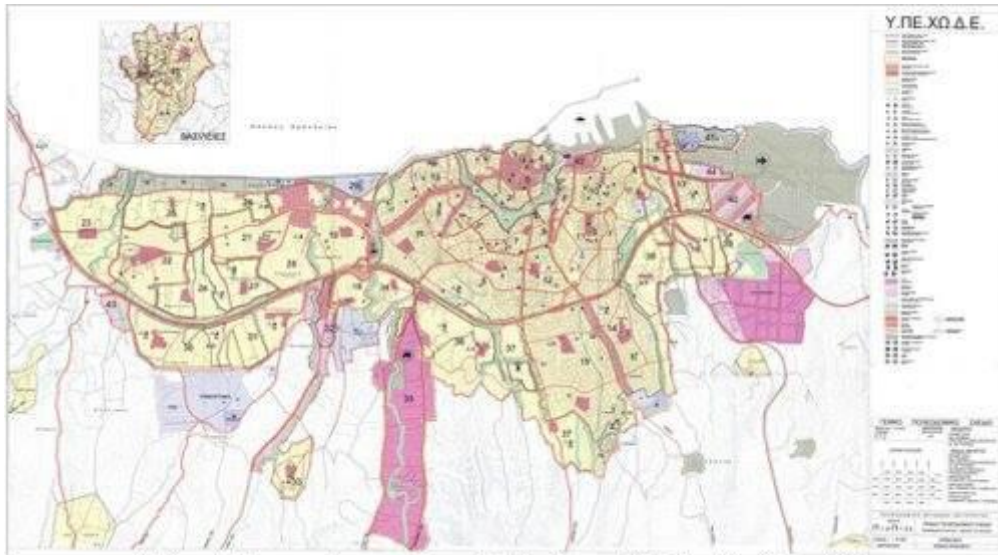


εικ.6 Ανατολικό παραλιακό μέτωπο (πηγή : www.google.gr)

9.2.1 Η σημερινή πραγματικότητα

Στη σημερινή πραγματικότητα το παραλιακό μέτωπο της πόλης μπορούμε να πούμε ότι εκτείνεται, από τις εγκαταστάσεις και λειτουργίες του λιμανιού - αναψυχής, επιβατικές, μεταφορικές που καταλαμβάνουν ολόκληρη την ανατολική ζώνη ως τη Ν. Αλικαρνασσό, μέχρι και την περιοχή δυτικά του ενετικού τείχους ως τον ποταμό Γιόφυρο. Δυτικά του Γιόφυρου βρίσκεται η περιοχή της Αμουδάρας, περιοχή με έντονα, ως αποκλειστικά, τουριστικό χαρακτήρα. Η πορεία της αξιοποίησης του παραλιακού μετώπου δεν μπορεί να ερευνηθεί και να εξηγηθεί αποκομμένη από τη συνολική πορεία της εξέλιξης της πόλης στις σύγχρονες συνθήκες, τις κατευθύνσεις που μπαίνουν, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, για τη μετατροπή της σε επιχειρηματικό πόλο, με ενίσχυση της «ανταγωνιστικότητας».

Είναι φανερό σήμερα η κατεύθυνση για επιχειρηματική εκμετάλλευση της περιοχής με στόχο το ιδιωτικό κέρδος- μιας περιοχής «φιλέτο» με αυτή την έννοια- που στην ουσία όμως είναι δημόσια γη και πρέπει να αποτελεί δημόσια περιουσία. Η στόχευση αυτή γίνεται συγκεκριμένη και θεσμοθετείται μέσα από τις κατευθύνσεις που βάζει το Χωροταξικό Σχέδιο Περιφέρειας Κρήτης, η τροποποίηση του ΓΠΣ του 2003 και οι κατευθύνσεις της ΕΕ που υλοποιούνται μέσα από κοινοτικά προγράμματα όπως το URBAN II. Το παραλιακό μέτωπο της πόλης αποτελεί συνολικά, όπως γενικά τα παραθαλάσσια μέτωπα, περιοχή «φιλέτο» για αξιοποίηση. Από τα τρία τμήματα στα οποία χωρίζεται λειτουργικά το παραλιακό μέτωπο, δηλαδή οι εγκαταστάσεις του λιμανιού, η ζώνη στα όρια του ιστορικού κέντρου μέσα στα τείχη και η ζώνη στα δυτικά, η τελευταία είναι το σε μικρότερο βαθμό αξιοποιημένο και άρα διαμορφωμένο τμήμα του. Το κύριο βάρος της αξιοποίησης, με τη μορφή αναπλάσεων, αφορά τη ζώνη που αντιστοιχεί στο εντός των τειχών τμήμα της πόλης, λόγω της άμεσης συσχέτισής της με το ιστορικό κέντρο και των προϋποθέσεων που δημιουργούνται για την αποδοτικότερη εκμετάλλευσή της εξαιτίας του έντονα τουριστικού χαρακτήρα που έχει αυτό. Ιδιαίτερο βάρος επίσης δίνεται στην αναβάθμιση του ρόλου του λιμανιού επεκτείνοντας και ενισχύοντας τις λειτουργίες του ως εμπορικό και τουριστικό λιμάνι, με την παράλληλη διαμόρφωση και αξιοποίηση της ευρύτερης περιοχής του λιμανιού.



Εικόνα 4. Η τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Ηρακλείου, 2003.

Εικ.7 Η τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Ηρακλείου,2003

(πηγή : www.google.gr)



Εικ.8 Το λιμάνι του Ηρακλείου (πηγή : google.earth)

9.3. Περιβαλλοντικά προβλήματα της περιοχής

Η υποβάθμιση των υποδομών του δευτερογενούς τομέα εκφράζεται τόσο λειτουργικά με την ύπαρξη αρκετών εγκαταλελειμμένων βιοτεχνικών μονάδων και αποθηκών όσο και αισθητικά με τη μέτρια ποιότητα κατασκευής των συγκεκριμένων κτισμάτων και την ιδιαίτερα χαμηλή τους αισθητική αξία. Το προχωρημένο στάδιο εγκατάλειψης των παλαιών βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων δημιουργούσε προβλήματα περιβαλλοντικής υποβάθμισης που διεισδύουν στις γειτονικές περιοχές κατοικίας.

Μια ακόμη αιτία υποβάθμισης αποτέλεσε και η ανάπτυξη αυθαιρέτων οικιστικών ενοτήτων στη παραλιακή ζώνη στη περιοχή του Καράβουλα. Οι υπολειτουργούσες χρήσεις του δευτερογενούς τομέα (βιομηχανία, εμπόριο, χονδρεμπόριο) εμπλεκονται με συστάδες αυθαιρέτων κατασκευών, τη πιο χαρακτηριστική αποτελούσε η περιοχή του Καράβουλα. Απέναντι από τη περιοχή αυτή και κατά μήκος της παραλιακής οδού υπήρχε συγκέντρωση βιοτεχνίας καθώς και ανενεργού κτιριακού δυναμικού παλαιών βιοτεχνιών.

Η εικόνα υποβάθμισης που διαπιστώνεται και η γενική περιβαλλοντική υποβάθμιση της περιοχής συγκροτούν δομημένο περιβάλλον εξαιρετικά χαμηλής ποιότητας. Επίσης η σύνδεση του αστικού ιστού της περιοχής με τη θάλασσα είναι ανύπαρκτη τόσο στο επίπεδο των λειτουργικών συνδέσεων όσο και στο επίπεδο των ανύπαρκτων χρήσεων που αναπτύσσονται στο θαλάσσιο μέτωπο.

Η ρύπανση του εδάφους στη περιοχή των Καμινιών οφείλεται κυρίως στους απορροφητικούς βόθρους, οι οποίοι επηρεάζουν και τον υδροφόρο ορίζοντα. Το αποχετευτικό σύστημα που ήδη κατασκευάζεται και η σύνδεση του με το βιολογικό καθαρισμό της πόλης αναμένεται να λύσει το πρόβλημα.

Στη λεκάνη απορροής του Γιόφυρου υπάρχει ρύπανση από διάφορες μεταποιητικές εγκαταστάσεις (οινοποιείο, σταφιδοεργαστήρια και γαλακτοβιομηχανία) αλλά και από την αγροτική δραστηριότητα (λιπάσματα και φυτοφάρμακα). Επίσης ο αγωγός του βιολογικού καθαρισμού της πόλης έχει σπάσει σε ορισμένα σημεία, εξαιτίας σφαλμάτων στη κατασκευή (μη επαρκής τσιμεντοποίηση).

Όσο αφορά τη θαλάσσια περιοχή, οι μετρήσεις ρύπων στη γειτονική ακτή της αμμουδάρας, δυτικά των εκβολών του ποταμού, είναι ικανοποιητικές ως προς τις υποχρεωτικές τιμές.

Η κυριότερη επιβάρυνση για το παράκτιο και θαλάσσιο περιβάλλον από τις εκβολές του Γιόφυρου έως τη περιοχή του Καράβολα είναι η ανεξέλεγκτη επιχωμάτωση στη παραλιακή ζώνη. Η περιοχή αποτελούσε μέχρι πρόσφατα χώρο αναξέλεγκτης απόρριψης προϊόντων εκσκαφών και κτεδαφίσεων από διάφορα τεχνικά έργα στην ευρύτερη περιοχή της πόλης. Η φυσική ακτή έχει αλλοιωθεί στο σύνολο της περιοχής και έχει μετατραπεί ουσιαστικά σε τεχνητό περιβάλλον. Τέλος, οι επιχωματώσεις προκαλούν φαινόμενα μηχανικής ρύπανσης του παράκτιου περιβάλλοντος.

BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΕΝΑΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

www.google.earth

<http://www.citybranding.gr>

file:///C:/Users/Downloads/21_PERYSINAKH.pdf

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 : ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

10.1. Εισαγωγή



εικ.9 Σχέδιο ανάπλασης παραλιακού μετώπου (πηγή : www.google.gr)

Η ευκαιρία για την οργανωμένη παρέμβαση με στόχο την αστική αναγέννηση της περιοχής δόθηκε από την Ευρωπαϊκή Πρωτοβουλία Urban II σε συνδυασμό με την διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων 2004, μέρος των οποίων έλαβε χώρα στο Ηράκλειο. Εν όψει αυτών των ευκαιριών, ο Δήμος Ηρακλείου σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο Κρήτης, ανέθεσαν στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας την επεξεργασία του σχετικού προγράμματος κεντρική ιδέα του οποίου ήταν η ριζική ανατροπή των δεδομένων της περιοχής με την επανάχρηση των υφιστάμενων βιομηχανικών και αποθηκευτικών κελυφών με χρήσεις σχετικές με τον πολιτισμό και την αναψυχή σε συνδυασμό με δράσεις κοινωνικού χαρακτήρα.

Ο στόχος της παρέμβασης στο παραλιακό μέτωπο του Ηρακλείου δομήθηκε πάνω σε δύο κύριους άξονες. Ο πρώτος αφορά στην φυσική αναβάθμιση του χώρου με την απελευθέρωση της παράκτιας ζώνης από κάθε είδους εμπόδια, την προστασία και ανάδειξη του ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος και τον ριζικό επαναπροσδιορισμό της σχέσης της πόλης με το δυτικό παραλιακό της μέτωπο. Ο δεύτερος άξονας στρέφεται στην οικονομική και κοινωνική ανασυγκρότηση της περιοχής με την εγκατάσταση χρήσεων αναψυχής και πολιτισμού με γνώμονα τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και στόχο την κοινωνική συνοχή.

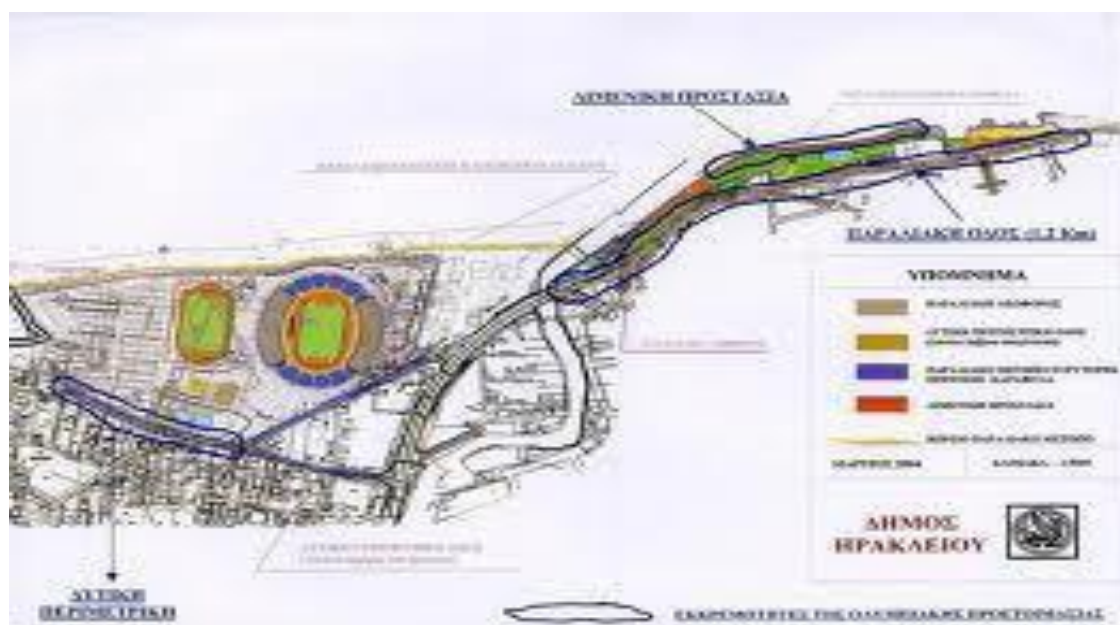
10.2. Μελέτη ανάπλασης παραλιακού μετώπου

Η μελέτη αυτή προωθήθηκε από το ΥΕΝ σε συνεργασία με τον ΟΛΗ με αφορμή τους ολυμπιακούς αγώνες του 2004 και έχει στόχο την ενίσχυση του λιμανιού για την αξιοποίησή του σαν κύρια οδό σύνδεσης του Ηρακλείου με την υπόλοιπη Ελλάδα και για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων στην περιοχή. Περιλαμβάνει έργα που αφορούν στην ενίσχυση σε υποδομές και εξοπλισμό του λιμανιού, τη δημιουργία μαρίνας στον όρμο Δερματά και την ανάπλαση της γύρω περιοχής καθώς και την επέκταση της παραλιακής λεωφόρου και την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Ν. Αλικαρνασσού. Πιο συγκεκριμένα:

- Ανάπτυξη και αξιοποίηση του θαλάσσιου μετώπου και των σταθμών ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας στο λιμάνι του Ηρακλείου.
- Εκσυγχρονισμός σε υποδομές και εξοπλισμό της υφιστάμενης μαρίνας. Ανακαίνιση, προσθήκη και κατασκευή νέων κτιρίων στη ευρύτερη περιοχή της υφιστάμενης μαρίνας.
- Ανάπλαση της περιοχής από το κτίριο του Απεντομωτηρίου έως το Μπεντενάκι.
- Βελτίωση και εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων Σταθμών Ακτοπλοΐας και Κρουαζιέρας και κατασκευή νέων κτιρίων επιβατικών σταθμών ακτοπλοΐας.
- Κατασκευή νέου κτιρίου γραφείων διοίκησης του Οργανισμού Λιμένα Ηρακλείου
- Μαρίνα όρμου Δερματά ΟΛΗ. Διερεύνηση της δυνατότητας χωροθέτησης στον όρμο Δερματά μαρίνας ελλιμενισμού και εξυπηρέτησης πολυτελών σκαφών αναψυχής μεγάλου μεγέθους (mega yachts), 400 θέσεων.
- Λειτουργία σταθμού στάθμευσης οχημάτων 567 θέσεων, ναυταθλητικών εγκαταστάσεων και δημιουργία χώρου πρασίνου.
- Επέκταση- ανάπλαση της παραλιακής λεωφόρου στην παράκτια περιοχή της Αλικαρνασσού.
- Διαμόρφωση- ανάπλαση της περιοχής από πλατεία 18 Άγγλων μέχρι το Λιμενικό Περίπτερο (περιοχή πρώην Ξενία).

Η πρόταση για την ανάπλαση της περιοχής Ξενία προκύπτει μετά την κατεδάφιση το 2003 του ξενοδοχείου από το δήμο, στη δικαιοδοσία του οποίου είχε περιέλθει το κτήριο έπειτα από συμφωνία με την ΕΤΑ. Ο δήμος, προβάλλοντας τη θέση ότι το κτήριο εμπόδιζε το «άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα» και αφού είχε προηγηθεί η απόρριψη της πρότασής του να στεγάσει λειτουργίες του δήμου (λόγω του φόρτου που θα δημιουργούσε στην περιοχή της παραλίας) προχώρησε στην κατεδάφιση του κτηρίου, που ξεσήκωσε αντιδράσεις από διάφορους φορείς (μεταξύ αυτών το ΤΕΕ- Τμήμα Ανατολικής Κρήτης και ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων). Η κατεδάφιση του Ξενία εντάσσεται στην κατεύθυνση αξιοποίησης της παραλιακής

ζώ- νης για επιχειρηματικούς σκοπούς και σήμερα το συγκεκριμένο έργο έχει ολοκληρωθεί, με την κατασκευή πολυτελούς χώρου αναψυχής και τη διαμόρφωση πλατείας γύρω από αυτόν. Να σημειώσουμε επίσης εδώ ότι το έργο της διαμόρφωσης μαρίνας στον όρμο Δερματά δεν έχει υλοποιηθεί λόγω των αντιδράσεων που προκλήθηκαν διάφορους φορείς, όπως και το ΤΕΕ και ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, χωρίς όμως να κινούνται σε κατεύθυνση συνολικής αντίθεσης με τη δημιουργία ενός τέτοιου έργου αλλά στη λογική να γίνει, αν θεωρείται απαραίτητο για την πόλη, αλλά αλλού.



Εικ.10 Χάρτης ολοκληρωμένων παρεμβάσεων (πηγή: Δ. Ηρακλείου)

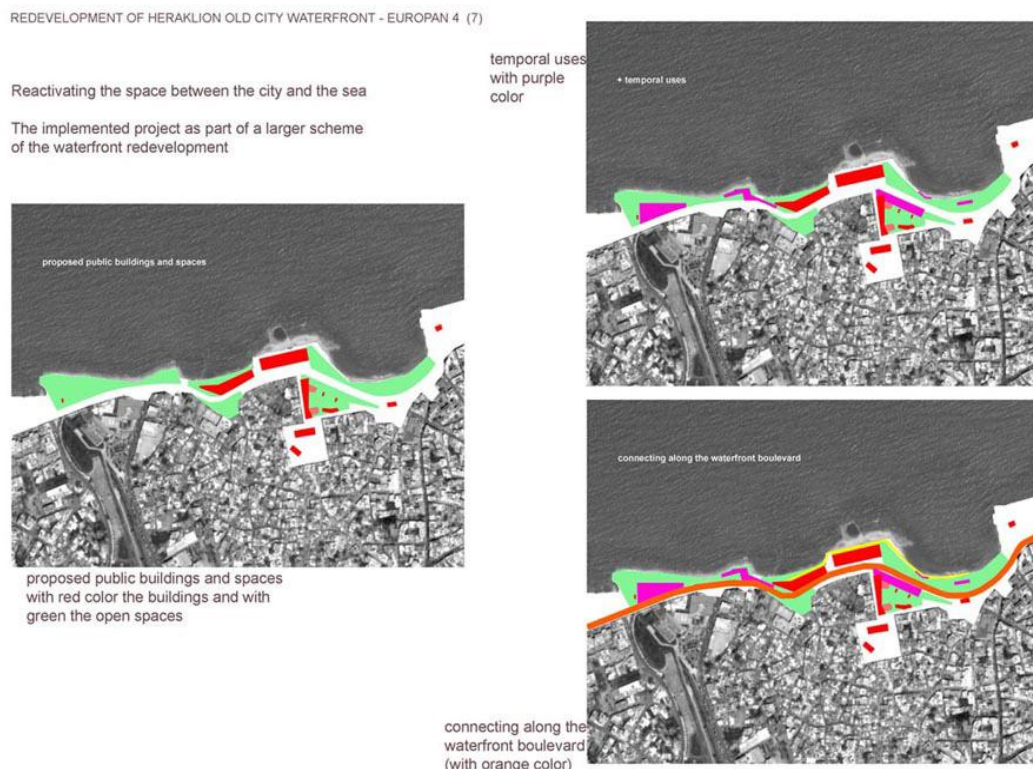


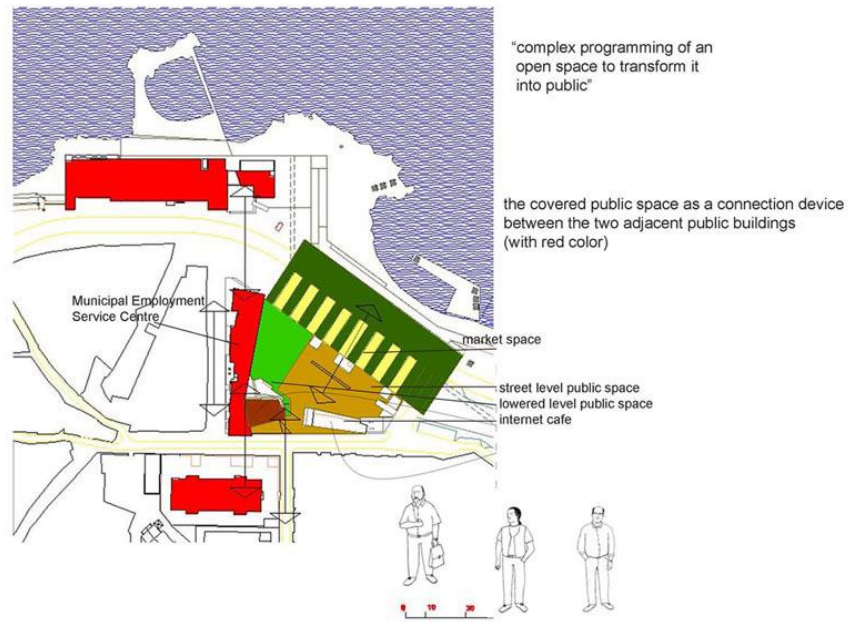
Εικ.11,12 Ψηφιακή εικόνα ανάπλασης παραλιακού μετώπου (λιμάνι)

10.3. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΤΗΣ ΠΑΛΙΑΣ ΠΟΛΗΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ, ΚΡΗΤΗ, ΕΛΛΑΔΑ – (EUROPAN 4) – Α ΦΑΣΗ

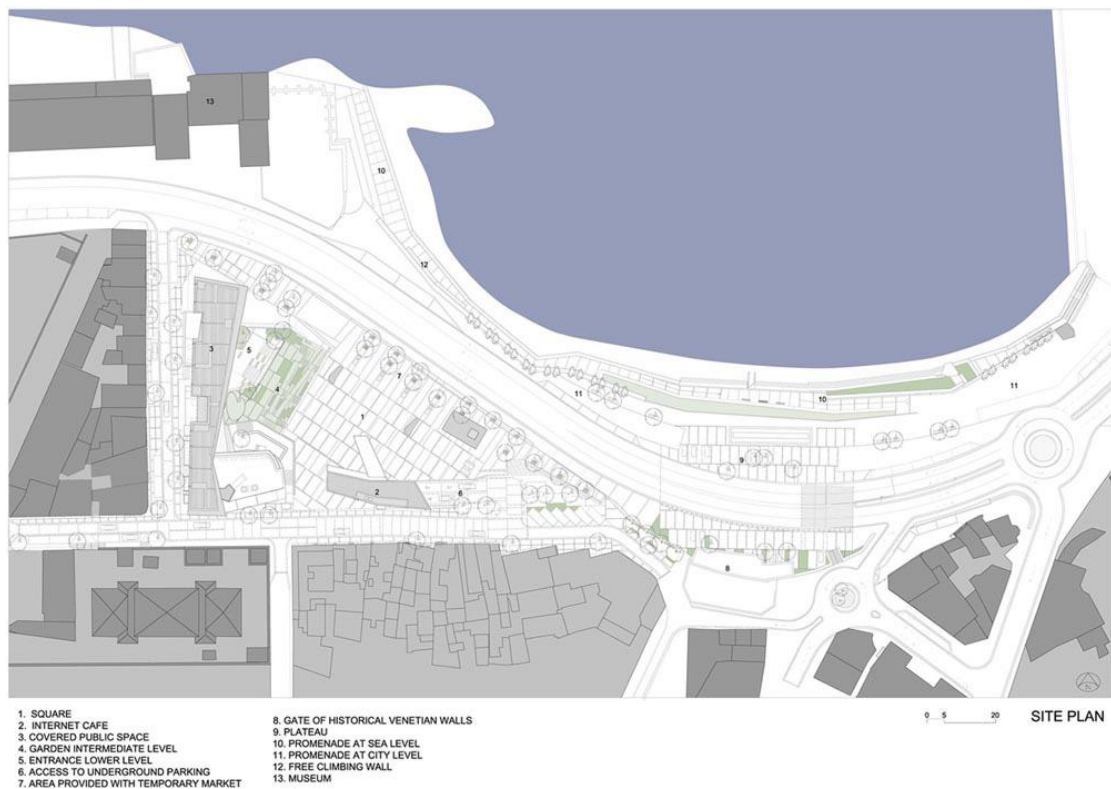
Η μελέτη αυτή είναι αποτέλεσμα της πρώτης φάσης εφαρμογής ενός πολεοδομικού σχεδίου για την αναδιαμόρφωση του παραλιακού μετώπου κατά μήκος των ενετικών τειχών της πόλης Ηρακλείου. Είναι προϊόν πρώτου βραβείου στον Ευρωπαϊκό Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό Νέων Αρχιτεκτόνων, European 4, 1996. Η πρώτη φάση του έργου εστιάστηκε στον ευρύτερο χώρο της πρώην Λαχαναγοράς όπου χωροθετήθηκαν: Δημοτικό Κέντρο Γειτονιάς και Απασχόλησης (ΔΚΓΑ), Παράρτημα Πολυκέντρου Νεολαίας και υπόγειος σταθμός αυτοκινήτων. Όλα αυτά οργανώνονται γύρω από ένα δημόσιο χώρο που διαμορφώνεται στο επίπεδο της πόλης και χαμηλότερα δημιουργώντας έτσι το χώρο εισόδου προς το ΔΚΓΑ που αναπτύσσεται σε χαμηλότερο επίπεδο. Το κεντρικό στοιχείο του έργου είναι ένας γραμμικός υπόστεγος δημόσιος χώρος που αποτελεί το πάνω μέρος του ΔΚΓΑ, σηματοδοτώντας το ανατολικό όριο του δημόσιου χώρου και λειτουργώντας ως συνδετικό στοιχείο μεταξύ παρακείμενων δημόσιων χρήσεων. Ακολουθούν εικόνες από το στάδιο μελέτης.

Διάγραμμα 1 (πηγή : <http://www.cy-arch.com/diamorfosi-paraliakou-metopou-hrakleiou/>)





Διάγραμμα 2 (πηγή : <http://www.cy-arch.com/diamorfosi-paraliakou-metopou-hrakleiou/>)



Διάγραμμα 3 (πηγή : <http://www.cy-arch.com/diamorfosi-paraliakou-metopou-hrakleiou/>)

10.3.1 Ο χώρος της παλιάς λαχαναγοράς

Ο χώρος της παλαιάς λαχαναγοράς χρησιμοποιείται για την στέγαση πολιτιστικού κέντρου και κέντρου γειτονιάς με ιδιαίτερη έμφαση στις χρήσεις που προωθούν την απασχόληση και ενισχύουν την κοινωνική συνοχή.

Εικ.13. Χώρος παλιάς Λαχαναγοράς -Πριν



Εικ.14. Χώρος παλιάς Λαχαναγοράς -Μετά



Εικ.15: Χώρος παλιάς Λαχαναγοράς σήμερα (πηγή : <http://www.cy-arch.com/diamorfosi-paraliakou-metopou-hrakleiou/>)



Εικ.16: Χώρος παλιάς Λαχαναγοράς **σήμερα** (πηγή : <http://www.cy-arch.com/diamorfosi-paraliakou-metopou-hrakleiou/>)

10.3.2. Ο χώρος της παλαιάς Ηλεκτρικής

Κομβικό στοιχείο της παρέμβασης είναι η μετατροπή του ανενεργού παραλιακού εργοστασίου της Παλαιάς Ηλεκτρικής σε σύγχρονο μουσείο Φυσικής Ιστορίας ικανό να λειτουργήσει εμβληματικά για ολόκληρη την λεκάνη της Ανατολικής Μεσογείου.

Εικ.18 Εργοστάσιο Παλαιάς Ηλεκτρικής (Πριν)



Εικ.18 Μουσείο Φυσικής Ιστορίας (Μετά)

10.3.3 Περιοχή Καράβολα

Οι συστάδες αυθαίρετης δόμησης, όπως αυτή της συνοικίας του Καράβολα, μεταφέρονται και ολόκληρο το παραλιακό μέτωπο αναπλάθεται με την δημιουργία εκτεταμένων χώρων πρασίνου και αναψυχής που στοχεύουν να καλύψουν τις ελλείψεις του παρακείμενου κέντρου της πόλης που ασφυκτιά από έλλειψη δημόσιου χώρου.

Εικ.19 Περιοχή Καράβολα - Πριν





Εικ.20 Περιοχή Καράβουλα - Μετά

Εικ.21 Περιοχή Καράβουλα- Πριν



Εικ.22 Περιοχή Καράβουλα- Μετά

10.3.4 Ι.Ν.Αγίου Πέτρου

Άλλο ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα της ανάπλασης της παραλιακής Ηρακλείου είναι ο Ιερός Ναός του Αγίου Πέτρου. Η μελέτη του μνημείου αποτέλεσε μια πρόκληση καθώς τα συνήθη μέτρα αντισεισμικής ενίσχυσης (συναρμολογήσεις, διαφράγματα, ελκυστήρες) δεν ήταν επαρκή. Το γεγονός αυτό επιβεβαίωσε και η διερεύνηση με προσομοίωμα επιφανειακών πεπερασμένων στοιχείων (στατική και δυναμική ανάλυση). Κρίθηκε έτσι απαραίτητη η προσθήκη στην ιδιαίτερα ευπαθή βορεινή τοιχοποιία, λίθινων αντηρίδων ενισχυμένων με μεταλλική κατασκευή σε περίβλημα προστασίας από κονιόδεμα. Επιπλέον, για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα θεμελίωσης των αντηρίδων προτάθηκε η χρήση πασσάλων. Ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στη διαφραγματική λειτουργία της στέγης, η οποία εξασφαλίζεται με φύλλα αντικολλητικής ξυλείας μεγάλου μήκους (kerto) και ιδιαίτερα επιμελημένη κατασκευή.

Εικ.21 Ι.Ν.Αγίου Πέτρου- Πριν



Εικ.22 Ι.Ν.Αγίου Πέτρου- Μετά

10.4. Μελέτες του δήμου για την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου από τον Καράβολα ως το Παγκρήτιο στάδιο

Η ανάπλαση πραγματοποιείται με μια σειρά μεμονωμένων μελετών που εφαρμόζονται και υλοποιούνται σε διάφορα σημεία κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου. Αφορούν κυρίως την χωροθέτηση εμπορικών χρήσεων και αναψυχής πάνω στην παραλιακή λεωφόρο καθώς και τη διαμόρφωση της ζώνης ανάμεσα στην παραλιακή και τη θάλασσα σαν χώρο περιπάτου.

Σε αυτό το πλαίσιο έχουμε την κατασκευή εμπορικών κέντρων και κέντρων αναψυχής στην περιοχή Καράβολα, αλλά και την ανάπλαση της περιοχής της παλιάς λαχαναγοράς νότια του όρμου του Δερματά. Η ανάπλαση αυτή έγινε στα πλαίσια του κοινοτικού προγράμματος URBAN II, στόχος του οποίου ήταν η «αναβάθμιση των υποβαθμισμένων περιοχών του δυτικού παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου», το οποίο εντάσσεται επίσης στην κατεύθυνση ε-μπορευματοποίησης της περιοχής. Θεωρεί την πολυλειτουργικότητα και την επιχειρηματική δραστηριότητα σαν μοχλό αναβάθμισης της περιοχής, πολεοδομικής και κοινωνικής. Προβλέπει τη δημιουργία «πολιτιστικών» δραστηριοτήτων με κέντρο την περιοχή της παλιάς λαχαναγοράς, τη χωροθέτηση Μουσείου Φυσικής Ιστορίας Κρήτης στο κτήριο της Ηλεκτρικής και τη σύνδεσή τους με το Ιστορικό Μουσείο (όπως δείξαμε σε προηγούμενο κεφάλαιο).

Αντίστοιχες δράσεις αναβάθμισης του δημόσιου χώρου οργανώνονται σε σχέση με την υποβαθμισμένη γειτνιαζουσα περιοχή των Καμινίων με στόχο την δημιουργία τοπικών κέντρων γειτονιάς.

Τέλος, σχεδιάζονται ενέργειες κοινωνικού κυρίως χαρακτήρα με στόχο από την μία πλευρά την ενίσχυση της απασχόλησης με την παροχή κινήτρων για πολύ μικρές επιχειρήσεις με προτεραιότητα την καινοτομία και το περιβάλλον. και από την άλλη την ενίσχυση του βαθμού ενσωμάτωσης των μεταναστών στην τοπική κοινωνία (Δημοπούλου, 2009).

10.4.1 Εικόνες της περιοχής πριν αρχίσει η ανάπλαση

Εικ.23 Πηγή : <http://www.heraklion.gr/municipality/press-releases-2011/11-10-2011a.html>



Εικ.24 Πηγή : <http://www.heraklion.gr/municipality/press-releases-2011/11-10-2011a.html>



Εικ.25 Πηγή : <http://www.heraklion.gr/municipality/press-releases-2011/11-10-2011a.html>



Εικ.26 Παγκρήτιο Στάδιο -Πριν Πηγή : <http://www.heraklion.gr/municipality/press-releases-2011/11-10-2011a.html>



10.4.2 Εικόνες της περιοχής μετά την ανάπλαση

Εικ.27 (πηγή : προσωπικό αρχείο)



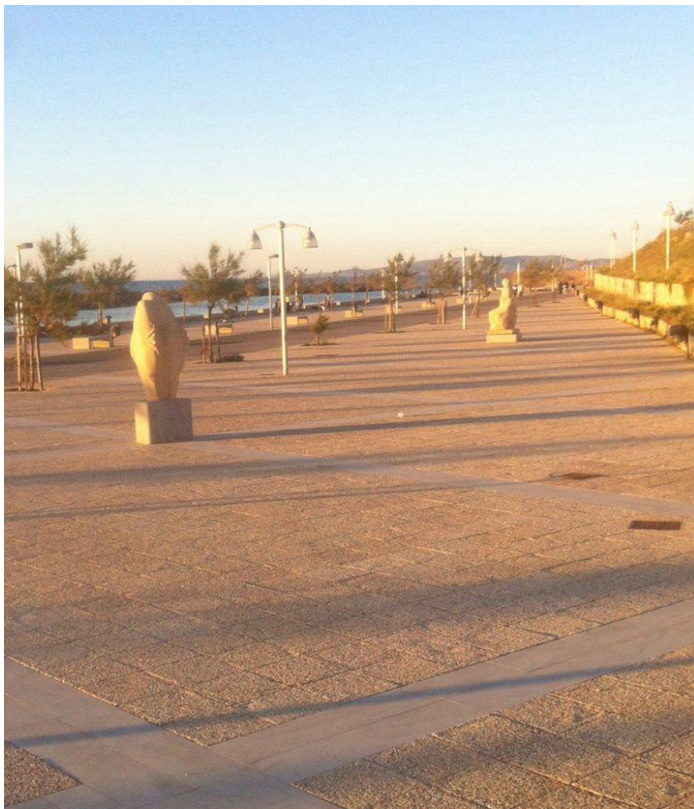
Εικ.28 (πηγή : προσωπικό αρχείο)



Εικ.29 (πηγή : προσωπικό αρχείο)



Εικ.30 (πηγή : προσωπικό αρχείο)



Εικ.31 (πηγή : προσωπικό αρχείο)



Εικ.32 (πηγή : προσωπικό αρχείο)



Εικ.33 (πηγή : προσωπικό αρχείο)



Εικ.34 Παγκρήτιο σταδιο -Μετά (πηγή : www.google.gr)



10.5. Βραβείο στο Ηράκλειο για το παραλιακό του μέτωπο

Τιμητική διάκριση για το Ηράκλειο αυτή τη φορά από το Συμβούλιο της Ευρώπης στο διαγωνισμό επιβράβευσης καλών πρακτικών με θέμα "Αναπλάσεις Ευρωπαϊκών Παράκτιων Πόλεων".

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του διαγωνισμού το Ηράκλειο απέσπασε μία από τις εννέα τιμητικές διακρίσεις. Συνολικά 48 πόλεις κατέθεσαν υποψηφιότητα σε αυτό το διαγωνισμό.

Σκοπός του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου ήταν να εντοπιστούν σε ευρωπαϊκό επίπεδο, να διακριθούν και να βραβευθούν Δημοτικές Αρχές με καινοτόμες πρακτικές και προσεγγίσεις που στοχεύουν στην αναζωογόνηση παράκτιων αστικών περιοχών μέσω της αντιστροφής των τάσεων οικονομικής και κοινωνικής υποβάθμισης. Επίσης η γνώση και η εμπειρία τους να διαχυθεί και σε άλλες περιοχές με παρόμοια χαρακτηριστικά.

10.6 Συμπεράσματα

Λόγω των γραφειοκρατικών διαδικασιών και της γενικότερης δυσπραγίας της ελληνικής διοίκησης στον σχεδιασμό του χώρου, είναι φανερό ότι η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου δεν θα είχε συντελεστεί εάν δεν είχε συνδυαστεί με τον επείγοντα χαρακτήρα που έλαβαν οι ενέργειες που σχετίζονταν με την οργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων 2004. Πιο συγκεκριμένα, η χρήση των ειδικών νομοθετικών διατάξεων που οδηγούσαν σε συνοπτικές διαδικασίες για την υλοποίηση σχεδίων σχετικών με την διεξαγωγή και υποστήριξη των Αγώνων επέτρεψε την υλοποίηση κρίσιμων δράσεων που σχετίζονται με την ανάπλαση όπως η απομάκρυνση των αυθαιρέτων, η χάραξη του παραλιακού άξονα κλπ.

Παράλληλα σημειώνεται ότι ενώ οι ελληνικές πόλεις, και ιδιαίτερα το Ηράκλειο, τείνουν σε μεγάλο βαθμό να αναπτύσσονται με άναρχο και αυθαίρετο τρόπο (Γοσποδίνη, 2001), η διάθεση μιας αρκετά εκτεταμένης ζώνης άμεσα συνδεδεμένης με το κέντρο της πόλης για επαναπροσδιορισμό του χαρακτήρα της και εκμετάλλευση, αποτελεί ισχυρό στοιχείο καινοτομίας για τα ελληνικά δεδομένα (Οικονόμου, 1997). Το ζητούμενο στην εξεταζόμενη περίπτωση ήταν ο προσδιορισμός των κατάλληλων ενεργειών ικανών να ανατρέψουν την πολεοδομική, οικονομική και περιβαλλοντική παρακμή της περιοχής και να λειτουργήσουν ως εφαλτήριο ανάπτυξης για το μέλλον.

Ξεκινώντας από τα παραπάνω, είναι φανερό ότι σε γενικές γραμμές η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου κρίνεται ως ιδιαίτερα επιτυχημένο παράδειγμα παρέμβασης και δεν εκπλήσσει το γεγονός ότι τιμήθηκε πολύ πρόσφατα με ένα από τα εννέα βραβεία καλύτερων πρακτικών από το Συμβούλιο της Ευρώπης (CoE, 2012). Η συνεισφορά της ανάπλασης στην αναδιοργάνωση της

συνολικής εικόνας της πόλης είναι σημαντικότερη καθώς η πόλη 'άνοιξε' προς την θάλασσα με ιδιαίτερα ευεργετικές συνέπειες για τους κατοίκους της, οι οποίοι, πέρα από τα επιμέρους λειτουργικού χαρακτήρα οφέλη, απέκτησαν την αίσθηση ότι κρίσιμα ζητήματα αναφορικά με την εικόνα του δημόσιου χώρου της πόλης μπορούν να λυθούν.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΔΕΚΑΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

<http://www.citybranding.gr/>

<http://www.cretalive.gr/>

<http://www.greekarchitects.gr/>

http://diastylos.gr/portfolio_page/ieros-naos-agiou-petrou-dominikanon-s/

<http://www.heraklion.gr/>

<http://www.cy-arch.com/>