

Χάρος

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ, ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΕΥΧΟΣ
ISSUE **36**

ΕΤΟΣ
YEAR **2023**

ISSN: 1109-5008
e-ISSN: 2944-9847





Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής
Ανάπτυξης

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρος

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ

Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ

<http://www.aeihoros.gr>

e-mail: aeihoros@uth.gr

Επιμέλεια έκδοσης: Εύη Κολοβού

Layout: Παναγιώτης Μανέτος

Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς-Παναγιώτης Μανέτος

Γουργιώτης Ανέστης, Λεοντούδης Γρηγόρης, Λιούμης Δημήτρης	5
Μεθοδολογική προσέγγιση αξιολόγησης των κατευθύνσεων για τη διαχείριση του τοπίου στα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια της περιόδου 2017-2021	
Στεφανή Φωτεινή, Τσιλιμίγκας Γεώργιος	42
Το τοπίο στον χωροταξικό σχεδιασμό: κριτική αξιολόγηση της αντιμετώπισης των υποβαθμισμένων τοπίων του νησιωτικού ελληνικού χώρου στον περιφερειακό χωροταξικό σχεδιασμό	
Τριανταφυλλόπουλος Νικόλαος	63
Το ζήτημα της ενσωμάτωσης της πολιτικής για την ενέργεια στην πολιτική αστικών αναπλάσεων στην Ελλάδα	
Αντωνοπούλου Αγγελική	86
Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων αστικών τόπων: μελέτη περίπτωσης: η παράκτια Ελευσίνα	

Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων αστικών τόπων: μελέτη περίπτωσης: η παράκτια Ελευσίνα

Αντωνοπούλου Αγγελική

Αρχιτέκτων – Μηχανικός ΕΜΠ, MSc Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Περίληψη

Το παρόν άρθρο στοχεύει στην αποτελεσματική σύνδεση μεταξύ σχεδιασμού και διαχείρισης των παράκτιων αστικών τόπων μέσα από μια συγκεκριμένη μελέτη περίπτωσης. Ως μελέτη περίπτωσης επιλέγεται το παράκτιο μέτωπο της Ελευσίνας, το οποίο έχει μετατραπεί τελευταία σε υποδοχέα βιομηχανικών και λιμενικών χρήσεων και πάσχει όσον αφορά στα ποιοτικά χαρακτηριστικά του. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί η υποβάθμιση αυτή που υφίσταται, μελετώνται καταρχάς το ζήτημα και οι αρχές της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων χώρων, η οποία επιχειρεί μέσα από νομοθετικά πλαίσια να επανακαθορίσει τη σχέση στεριάς-θάλασσας και να αναδιαμορφώσει το ρόλο του τμήματος που παρεμβάλλεται μεταξύ τους. Στη συνέχεια προσεγγίζεται ο όρος της αστικής αναγέννησης και διερευνάται πώς αυτή μπορεί να οδηγήσει σε συνολική αναδιάρθρωση των υποβαθμισμένων παράκτιων τόπων σε ποικίλους τομείς (κοινωνικούς, οικονομικούς και περιβαλλοντικούς). Μέσω της μελέτης εφαρμοσμένων πρακτικών αστικής αναγέννησης και ολοκληρωμένης διαχείρισης, βιομηχανικών κατά βάση, παράκτιων τόπων και λαμβάνοντας υπόψη όλα εκείνα τα στοιχεία αλλοίωσης της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας της περιοχής μελέτης, προτείνονται τα αντίστοιχα μέτρα που θα διατηρήσουν και θα αναδείξουν την ιδιαίτερη φυσιογνωμία της και θα την καταστήσουν ξανά ενεργή στη ζωή της πόλης και των κατοίκων της.

Λέξεις κλειδιά

Παραλιακό μέτωπο, Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών, Αστική αναγέννηση, Ελευσίνα, Βιομηχανική περιοχή.

Integrated coastal urban management: case study of Elefsina coastal area

Abstract

This article aims to make an effective connection between design and management of coastal urban sites through a specific case study. The waterfront of Elefsina, which recently hosts heavy industrial and maritime uses, is selected as case study. Today the coastal front of Eleusis suffers in terms of its quality characteristics. In order to cope with this problem, this article focuses firstly on the issue and the principles of an integrated approach of coastal areas, which attempts through legislative frameworks to redefine the relationship between land and sea and to reform the role played by the area that intervenes between them. Subsequently, the term of urban regeneration is approached in order to understand how this can lead to an overall restructuring of degraded coastal sites in social, economic and environmental sector. Through the study of urban regeneration practices and integrated management of industrial coastal areas and taking into account those elements that have contributed to a gradual change of the city's identity, this article proposes measures for an overall consolidation of case study's waterfront in order to regain its active role for the city and its inhabitants.

Keywords

Waterfront, Integrated management of coastal areas, Urban regeneration, Elefsina, Industrial area.

1. Εισαγωγή

Το ζήτημα των παράκτιων χώρων και της διαχείρισής τους απασχολεί τα τελευταία είκοσι και πλέον χρόνια τη σύγχρονη κοινωνία. Ο πλούτος των φυσικών πόρων που διαθέτουν οι περιοχές αυτές έχει οδηγήσει σε μια έντονη αντιπαράθεση μεταξύ της ανάγκης για άμεση εκμετάλλευση των ιδιαίτερα ωφέλιμων οικοσυστημάτων τους και της ανάγκης για προστασία των πόρων τους και διατήρησής τους για τις επόμενες γενεές. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια συνεχώς αυξανόμενη συγκέντρωση πληθυσμού και των συνακόλουθων οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων σε αυτά τα τμήματα γης. Συνεπώς, οι πιέσεις που δέχονται είναι πολλαπλές και εγκυμονούν κινδύνους υποβάθμισης, γεγονός που απαιτεί ιδιαίτερα προσεκτική προσέγγιση όσον αφορά στον σχεδιασμό και την εκμετάλλευσή τους, ώστε να προστατευτούν από επικείμενους κινδύνους και να διατηρήσουν ακέραια τα αξιόλογα χαρακτηριστικά τους (Χατζημπίρος & Παναγιωτίδης, 2008).

Το παρόν άρθρο επιχειρεί την αποτελεσματική σύνδεση μεταξύ σχεδιασμού και διαχείρισης των παράκτιων αυτών μετώπων, μέσα από συγκεκριμένη μελέτη περίπτωσης. Ως μελέτη περίπτωσης επιλέγεται η Ελευσίνα, μια πόλη με μακραίωνη ιστορία και αξιόλογο πολιτιστικό πλούτο, και πιο συγκεκριμένα το παράκτιο τμήμα της λόγω των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζει: το αξιόλογο λιμάνι της εξυπηρετεί το εμπόριο και τη θαλάσσια επικοινωνία μεταξύ κομβικών σημείων της χώρας από τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας του, γεγονός, όμως, που έχει οδηγήσει στην έντονη παρουσία βιομηχανικών και λιμενικών εγκαταστάσεων και στη σταδιακή υποβάθμιση και απαξίωση των αξιόλογων ποιοτικών χαρακτηριστικών του. Επιδίωξη της παρούσας μελέτης, λοιπόν, είναι η διατήρηση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας και η ενίσχυση του χαρακτήρα του μετώπου μέσα από την εξυγίανση σε ποικίλους τομείς, κοινωνικούς, οικονομικούς, περιβαλλοντικούς. Σημαντικό ρόλο στη συγγραφή του παρόντος άρθρου διαδραμάτισε η επιλογή της Ελευσίνας ως Πολιτιστικής πρωτεύουσας 2023, γεγονός που προσπαθεί να συμβάλλει στη γενικότερη ποιοτική αναβάθμισή της μέσω των τεχνών και του πολιτισμού. Καθίσταται, λοιπόν, σαφές ότι το ζήτημα ενός αποτελεσματικού και ολοκληρωμένου σχεδιασμού της πόλης αυτής γίνεται όλο και πιο επίκαιρο.

Αρχικά, στο δεύτερο κεφάλαιο του παρόντος άρθρου, επιχειρείται η αποσαφήνιση των όρων του παράκτιου και αστικού παράκτιου χώρου, καθώς και οι μεταξύ τους αλληλεπιδράσεις, ενώ στην πορεία επιχειρείται μια εξειδίκευση στα ελληνικά παράκτια μέτωπα και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες αυτά διαμορφώθηκαν και εξελίσσονται. Στη συνέχεια δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στο ζήτημα της ολοκληρωμένης αντιμετώπισης των χώρων αυτών. Αναλύονται οι αρχές και η στρατηγική της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ), καθώς και οι εξελίξεις που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Μελετώνται τα κυβερνητικά πλαίσια που έχουν εφαρμοστεί, και εξάγονται συμπεράσματα σχετικά με την αποτελεσματικότητά τους. Τέλος, αναλύεται ο όρος της αστικής αναγέννησης και μελετάται πώς αυτή μπορεί να συμβάλλει σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση και ποιοτική αναβάθμιση των

παράκτιων αστικών περιοχών. Αναλύονται εφαρμοσμένα παραδείγματα αστικής αναγέννησης βιομηχανικών, κατά βάση, περιοχών, οι οποίες προσπαθούν να ανασυγκροτήσουν το υποβαθμισμένο παράκτιο μέτωπό τους και να ενδυναμώσουν την ταυτότητά τους. Τα παραδείγματα που επιλέγονται αφορούν σε παράκτιους τόπους με κοινά χαρακτηριστικά με τον αντίστοιχο της Ελευσίνας, ούτως ώστε μέσα από τη μελέτη και τον εντοπισμό των βασικών στόχων αστικής αναγέννησής τους, να επιτευχθεί καλύτερη εφαρμογή της διαδικασίας ολοκληρωμένου σχεδιασμού στο παράκτιο μέτωπο της Ελευσίνας.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύεται η περιοχή μελέτης, και μελετάται ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να εφαρμοστεί η διαδικασία ολοκληρωμένου σχεδιασμού στον παράκτιο χώρο της. Αρχικά επιχειρείται η κατανόηση του ρόλου και της σημασίας του χώρου αυτού μέσα από τη μελέτη και βαθύτερη ανάλυσή του σε ποικίλους τομείς. Μελετώνται οι συνθήκες κάτω από τις οποίες η περιοχή αποτέλεσε ένα από τα πιο σημαντικά βιομηχανικά κέντρα της χώρας και πώς αυτό συνέβαλε στη σταδιακή υποβάθμισή της. Επίσης, μελετώνται και όλες οι εξελίξεις που έχουν πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο του ολοκληρωμένου σχεδιασμού, και στη συνέχεια εντοπίζονται τα προβλήματα και οι ελλείψεις. Μέσα από την καταγραφή των αδυναμιών της περιοχής και σύμφωνα με τις βασικές κατευθύνσεις των εφαρμοσμένων μελετών αστικής αναγέννησης και ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων τόπων, όπως αυτές μελετήθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, διαμορφώνονται οι βασικοί στόχοι και στρατηγικές ενός ολοκληρωμένου πλαισίου ανασχεδιασμού του παραλιακού μετώπου της Ελευσίνας. Στο τελευταίο κεφάλαιο εξάγονται συμπεράσματα σχετικά με την αποτελεσματικότητα των προτεινόμενων μέτρων, καθώς και τον ρόλο τους στο γενικότερο πλαίσιο ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων τόπων.

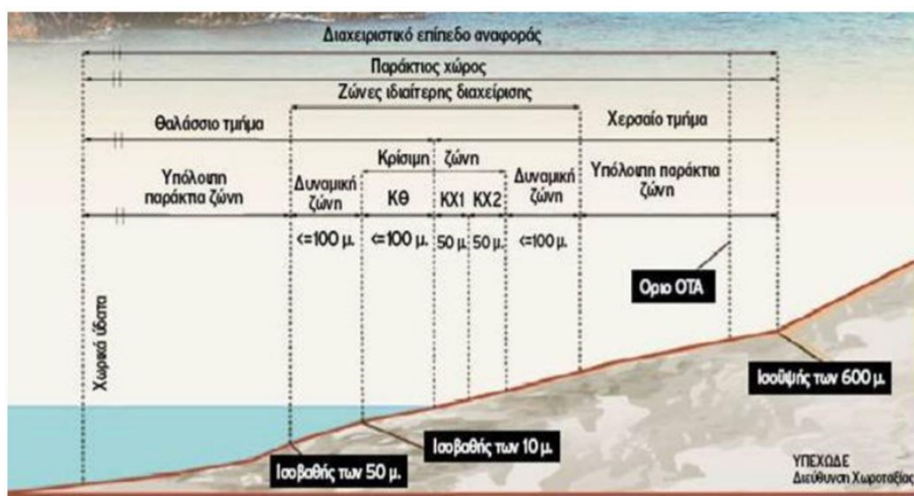
2. Ο παράκτιος χώρος και το ζήτημα της ολοκληρωμένης διαχείρισής του

2.1 Παράκτιος χώρος και παράκτιο μέτωπο: έννοιες, ορισμοί και παράγοντες υποβάθμισης

Ο παράκτιος χώρος αποτελεί ένα περιβαλλοντικά ιδιόμορφο οικοσύστημα, καθώς διαμορφώνεται από τη συνύπαρξη τριών στοιχείων: ξηράς, θάλασσας και αέρα. Αποτελεί το μεταβατικό τμήμα γης μεταξύ λιθόσφαιρας και υδρόσφαιρας, μεταξύ των οποίων παρεμβάλλεται η ακτογραμμή, η οποία καθορίζει και το πλάτος της ζώνης αυτής. Πρόκειται για τη ζώνη εκείνη με τη μεγαλύτερη βιολογική ποικιλότητα από οποιοδήποτε άλλο μέρος της θάλασσας, καθώς υποστηρίζει ένα σημαντικό μέρος των έμβιων θαλάσσιων πόρων του πλανήτη, συγκεντρώνοντας σημαντικές περιοχές σίτισης για παράκτια και ωκεάνια είδη. Τα παράκτια οικοσυστήματα, με τη μεγάλη οικολογική τους αξία, συμβάλλουν ενεργά στις οικολογικές διεργασίες των γειτονικών χερσαίων και θαλάσσιων οικοσυστημάτων. Οι επιστήμονες οριοθετούν τον παράκτιο χώρο στο γεωγραφικό τμήμα μεταξύ των 200 μ. άνω του επιπέδου της ξηράς και 200 μ. βάθους, που αντιστοιχεί στο 8% της επιφάνειας της Γης (Χατζημίρος, 2007). Όπως αποτυπώνεται και στο ακόλουθο σχήμα, ο ιδιόμορφος αυτός χώρος υποδιαιρείται σε επιμέρους ζώνες και τμήματα, σε καθένα από τα οποία επιτρέπονται συγκεκριμένες ανθρωπογενείς επεμβάσεις. Έτσι, εντός κρίσιμης ζώνης επιτρέπεται η ανέγερση

έργων σχετικών με το λιμένα, τις υδατοκαλλιέργειες και την εθνική ασφάλεια, ενώ η δυναμική ζώνη συγκεντρώνει κυρίως ανθρώπινες δραστηριότητες και συνεπώς απαιτεί μια πιο ουσιαστική πρόβλεψη σχεδιασμού (ΥΠΕΚΑ, 2013).

Σχήμα 1 Παράκτιος χώρος και υποδιαίρεσεις του, σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο. Πηγή: ΥΠΕΚΑ, 2013.



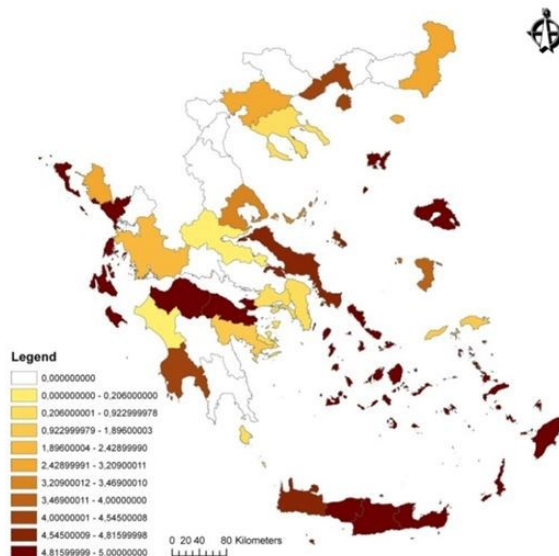
Ο ρόλος του παράκτιου χώρου είναι εξαιρετικά σημαντικός από την αρχαιότητα έως και σήμερα. Οι περιοχές αυτές παρουσιάζουν υψηλή φυσική παραγωγικότητα, καθώς συμβάλλουν στην ανακύκλωση των θρεπτικών συστατικών και στην αποσύνθεση της νεκρής οργανικής ύλης. Παράλληλα διατηρούν τη στάθμη της ακτογραμμής και του μετώπου της παραλίας, συμβάλλοντας στην οικολογική ισορροπία των οικοσυστημάτων (Αποστολάκης, 2012). Τις τελευταίες δεκαετίες, όμως, ο ρόλος αυτός έχει επεκταθεί και εξυπηρετεί και άλλες λειτουργίες, οι οποίες σχετίζονται με τις θέσεις εργασίας, την οικονομική ανάπτυξη και το βιοτικό επίπεδο. Οι πλούσιες γεωργικές εκτάσεις των παράκτιων πεδιάδων, οι ποικίλες δραστηριότητες αλιείας, η χρήση του νερού και των κυμάτων ως ανανεώσιμης πηγής ενέργειας, η εξυπηρέτηση των μεταφορών και του εμπορίου μέσω των παράκτιων αξόνων και λιμένων, η ιστορική αξία των παράκτιων χώρων στη σύγχρονη εποχή, η ανάπτυξη του τουρισμού και της αναψυχής αλλά και η συμβολή τους στην αντιμετώπιση των ρύπων και την προστασία από τις καταστροφικές δυνάμεις της φύσης αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα της εξέλιξης του ρόλου των οικοσυστημάτων αυτών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999). Αποτελώντας το συνδεδεμένο στοιχείο μεταξύ στεριάς και θάλασσας, οι παράκτιες ζώνες έχουν μετατραπεί ουσιαστικά στα πιο ελκυστικά μέρη παγκοσμίως για ανάπτυξη και διαβίωση, με αποτέλεσμα την ίδρυση σημαντικών αστικών κέντρων στις περιοχές αυτές (Κοστορούλου, 2002). Διαμορφώνονται, λοιπόν, παράκτια μέτωπα αστικού χαρακτήρα, στα οποία δεν εντοπίζονται απλά τα οφέλη φυσικών οικοσυστημάτων υψηλής παραγωγικότητας και

αποδοτικότητας αλλά διενεργούνται και ποικίλες άλλες λειτουργίες κοινωνικοοικονομικής φύσης, γεγονός που τα καθιστά ως περισσότερο σύνθετα οικοσυστήματα. Η δυσκολία που αντιμετωπίζουν ώστε να ισορροπήσουν όλες τις παραπάνω λειτουργίες, χωρίς να υπάρξει κατάχρηση του παράκτιου μετώπου ή συγκρούσεις μεταξύ διαφορετικών χρήσεων και συμφερόντων, εντείνει την πολυδιάστατη σημασία τους (Χατζημπίρος & Παναγιωτίδης, 1999).

2.2 Ο ελληνικός παράκτιος χώρος και οι προκλήσεις του

Στον ελληνικό χώρο η παράκτια ζώνη είναι άμεσα συνυφασμένη με τη φυσιογνωμία της, δεδομένου ότι σχεδόν το 20% της ελληνικής επικράτειας αποτελείται κυρίως από μικρά νησιά και εκτεταμένη ακτογραμμή. Σύμφωνα με έκθεση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ), η ελληνική ακτογραμμή έχει μήκος που ξεπερνά τα 16.500 χλμ., ενώ η συνολική έκταση της Ελλάδας είναι περίπου 132.000 τ.χλμ, ποσοστό ιδιαίτερα σημαντικό για το ελληνικό τοπίο (ΜΕΡΡΡΡ, 2006). Στο στενό αυτό τμήμα γης φιλοξενούνται ευαίσθητα και μοναδικά οικοσυστήματα που χαρακτηρίζονται από υψηλή παραγωγικότητα και ποικιλομορφία τοπίων, αλλά και έμβιων όντων. Επιπλέον, στις ζώνες αυτές εντοπίζονται σημαντικά ενδιαιτήματα, η επιβίωση των οποίων διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την οικολογική ποιότητα της περιοχής αλλά και την ίδια την επιβίωση του ανθρώπινου είδους (Κοκκώσης κ.ά., 1999). Τα οφέλη αυτά αποτελούν ελκυστικό παράγοντα ούτως ώστε τα παραθαλάσσια αυτά τμήματα γης να επιλεγούν ως ιδανικοί προορισμοί διαμονής. Σήμερα, μόλις το 33% του ελληνικού πληθυσμού κατοικεί στη στενή λωρίδα <2 χλμ. της παράκτιας ζώνης της χώρας, ενώ πάνω από το 80% στο ευρύτερο τμήμα της (έως 50 χλμ.).

Σχήμα 2 Μέση πυκνότητα πληθυσμού των παράκτιων περιοχών της Ελλάδας. Πηγή: Polyzos & Tsiotas, 2012).



Οι προοπτικές για την παράκτια αστικοποίηση δείχνουν περαιτέρω ανάπτυξη και συγκέντρωση δραστηριοτήτων στο μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο μέλλον (Αγγελίδης & Οικονόμου, 2005). Βασική παράμετρος για την παράκτια συγκέντρωση στον ελλαδικό χώρο αποτέλεσε η εξέλιξη της αστικοποίησης και πιο συγκεκριμένα οι μετακινήσεις των πληθυσμών από τα πυκνοδομημένα κέντρα στις πιο αραιοκατοικημένες περιοχές. Έτσι, αναπτύχθηκαν τα ελληνικά παράκτια αστικά κέντρα την περίοδο 1961-2001, όταν η παγκόσμια κατανομή του πληθυσμού άλλαξε και οδήγησε στον σχηματισμό σημαντικών αστικών συγκεντρώσεων, κυρίως σε μέρη με αξιόλογα περιβαλλοντικά, γεωγραφικά προνόμια αλλά και προνόμια σχετικά με το υπέδαφος και τις μεταφορές (Corri, 1999).

Η ευεργετική αυτή γειτνίαση με το νερό, λοιπόν, οδήγησε στην ανάπτυξη των ελληνικών παράκτιων αστικών μετώπων. Οι πιο σημαντικές δραστηριότητες που παρείχαν και συνεχίζουν να παρέχουν τα τοπία αυτά —και οι οποίες οδηγούν σε αντίστοιχες οικονομικές ευκαιρίες— είναι οι μεταφορές και το εμπόριο, ο τουρισμός, αλλά και οι πολιτιστικές και περιβαλλοντικές δράσεις. Πιο συγκεκριμένα, η έντονη παράκτια αστική συγκέντρωση οδηγεί συχνά στον σχηματισμό λιμανιών, γεγονός που προωθεί τις μεταφορές διαμέσου θαλάσσης, ποταμών κ.λπ. Μάλιστα, δεδομένου ότι λιμάνια υπάρχουν στις περισσότερες ελληνικές παράκτιες πόλεις, οι θαλάσσιες μεταφορές και οι σχετικές οικονομικές βοηθητικές εγκαταστάσεις αποτελούν τους βασικούς παράγοντες ανάπτυξης τους. Επίσης, πολλές παράκτιες πόλεις της Ελλάδος αναπτύσσονται σε μέρη όπου υπάρχουν φυσικές πηγές ενέργειας και κοιτάσματα πρώτων υλών, όπως είναι τα αποθέματα νερού και καλλιεργήσιμων εκτάσεων, στοιχεία απαραίτητα για την εδραίωση και ενίσχυση της οικονομίας τους (π.χ. «δελταϊκό» άκρο ποταμού Έβρου). Τα περιβαλλοντικά ποιοτικά χαρακτηριστικά των παραλιακών πόλεων μπορούν επιπλέον να αποτελέσουν άξονες πολιτιστικής ανάπτυξης και εκπαίδευσης, άξονες ανάπτυξης του πνεύματος και της κοινωνικής αρμονίας. Ποικίλες ήταν οι ελληνικές παράκτιες πόλεις (Αττική, Ιόνια νησιά, Κρήτη, Δωδεκάνησα κ.λπ.), οι οποίες αποτέλεσαν χαρακτηριστικά πολιτιστικά κέντρα και πυρήνες ανάπτυξης των τεχνών και επιστημών στη διάρκεια των αιώνων (Polyzos & Tsiotas, 2012). Τέλος, ο παράκτιος τουρισμός θεωρείται μία από τις ταχύτερα εξελισσόμενες μορφές τουρισμού και στην περίπτωση της Ελλάδας αποτελεί μία από τις πιο υποσχόμενες αναπτυξιακές δομές της (Corri, 1999).

Οστόσο, η ανάπτυξη των προαναφερθέντων δραστηριοτήτων στα ελληνικά παράκτια αστικά τοπία εγκυμονεί κινδύνους για την οικολογική τους αξία λόγω της ρύπανσης που προκαλούν, αλλά και της υπεράντλησης των φυσικών πόρων. Το 80% της βιομηχανικής παραγωγής, το 90% του τουρισμού και το 35% της γεωργίας αναπτύσσονται στις περιοχές αυτές. Η συνύπαρξη των αντιφατικών χρήσεων δημιουργεί συγκρούσεις μεταξύ τους, οι οποίες αποτελούν ουσιαστικά συγκρούσεις μεταξύ του οικονομικού οφέλους και της περιβαλλοντικής ποιότητας (Αγγελίδης & Οικονόμου, 2005).

2.3 Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων ζωνών: έννοιες και εξέλιξη

Η αναγνώριση των πιέσεων αυτών στα παράκτια μέτωπα οδήγησε στην ανάγκη λήψης μέτρων προστασίας και διατήρησης των φυσικών τους πόρων. Έτσι, διαμορφώθηκε η στρατηγική Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ), οι κύριοι άξονες της οποίας άρχισαν να διαμορφώνονται από τη δεκαετία του '90, προσπαθώντας να εναρμονίσουν την αλληλεξάρτηση περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων.

Οι ακριβείς ορισμοί της ΟΔΠΖ ποικίλουν καθώς εξαρτώνται από συγκεκριμένους στόχους και πλαίσια. Σε γενικές γραμμές, η ΟΔΠΖ αποτελεί μια αργή και μακροχρόνια διαδικασία και έχει αναδειχθεί ως η καταλληλότερη προσέγγιση αντιμετώπισης των πολύπλοκων ζητημάτων που προκύπτουν από τις πιέσεις στον παράκτιο χώρο (Khelil et al, 2019). Είναι μια διαδικασία που έχει σχεδιαστεί για να ξεπεράσει τον κατακερματισμό του ιδιαίτερου αυτού τμήματος γης και πραγματοποιείται όταν υπάρχει ένας μόνο τομέας διαχείρισης. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ορίζει την ΟΔΠΖ ως «μια δυναμική, διεπιστημονική και επαναληπτική διαδικασία για την προώθηση της αειφόρου διαχείρισης των παράκτιων ζωνών». Οι στρατηγικοί της στόχοι αφορούν στη διατήρηση των περιβαλλοντικών πόρων, της ποιότητας και την ελκυστικότητα του παράκτιου χώρου. Ταυτόχρονα, η χάραξη στρατηγικών ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων περιοχών προϋποθέτει την εφαρμογή κάποιων αρχών, ώστε να εξασφαλιστεί η προστασία των ευαίσθητων αυτών οικοσυστημάτων (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2002):

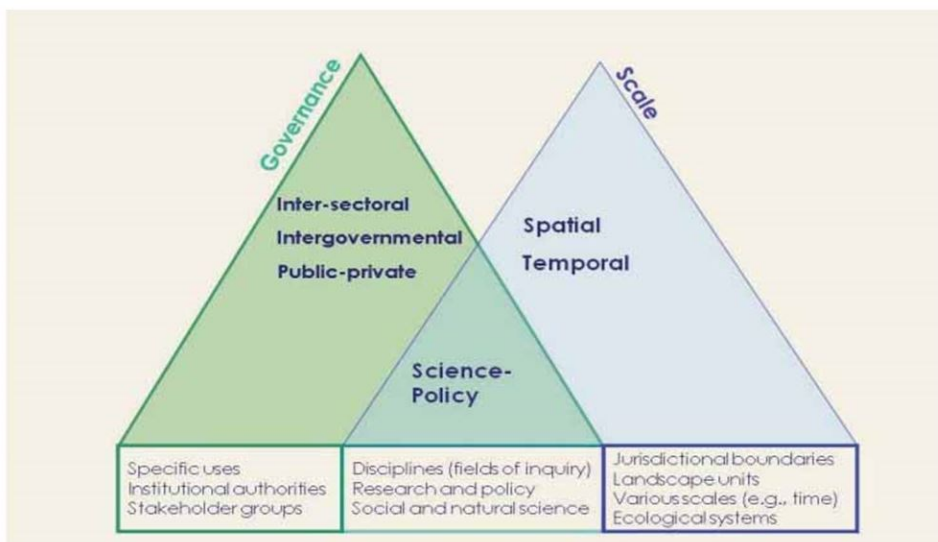
- α) ευρεία σφαιρική προοπτική που λαμβάνει υπόψη την αλληλεξάρτηση και ανομοιότητα των φυσικών συστημάτων και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που επηρεάζουν τις παράκτιες περιοχές,
- β) μακροπρόθεσμη προοπτική που λαμβάνει υπόψη την αρχή της προφύλαξης, καθώς και τις ανάγκες των σημερινών και των μελλοντικών γενεών,
- γ) προσαρμοστική διαχείριση ανάλογα με την εξέλιξη των προβλημάτων και των γνώσεων πάνω στις παράκτιες ζώνες, γεγονός που συνεπάγεται την ανάγκη για μια υγιή επιστημονική βάση σε ό,τι αφορά στην εξέλιξή τους,
- δ) αναγνώριση των τοπικών ιδιαιτεροτήτων και της μεγάλης ποικιλομορφίας των ευρωπαϊκών παράκτιων ζωνών, ώστε να μπορούν να αντιμετωπίζονται οι πρακτικές ανάγκες τους με συγκεκριμένες λύσεις και ευέλικτα μέτρα,
- ε) αξιοποίηση των φυσικών διαδικασιών και σεβασμός της ανθεκτικότητας των οικοσυστημάτων, ώστε οι ανθρώπινες δραστηριότητες να καθίστανται μακροπρόθεσμα περισσότερο φιλικές προς το περιβάλλον, κοινωνικά υπεύθυνες και οικονομικά υγιείς,
- στ) συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών στη διαδικασία διαχείρισης,
- ζ) συμμετοχή των αρμόδιων διοικητικών φορέων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, διατήρηση των κατάλληλων δεσμών μεταξύ τους, με στόχο τον βέλτιστο συντονισμό των διαφόρων πολιτικών,

η) συνδυασμός μέσων ικανών να διευκολύνουν τη συνοχή αφενός μεταξύ τομεακών και πολιτικών στόχων και αφετέρου μεταξύ σχεδιασμού και διαχείρισης.

Ο όρος της Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών εμφανίστηκε πρώτη φορά τη δεκαετία του '70 στις ΗΠΑ, με στόχο την επίλυση των πιέσεων που δημιουργούσαν οι οχλήσεις στην παράκτια ζώνη. Στόχος της ήταν η αφύπνιση των ανεπτυγμένων κυρίως κρατών και η ευαισθητοποίησή τους απέναντι στη διαχείριση και προστασία του παράκτιου μετώπου τους. Ο όρος «ολοκληρωμένη» προστέθηκε μία δεκαετία αργότερα, όταν έγινε πλέον σαφής ο διατομεακός ρόλος της αποτελεσματικής προσέγγισης των παράκτιων ζωνών. Μάλιστα, στη Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη, που πραγματοποιήθηκε το 1992 στο Ρίο ντε Τζανέιρο, η ΟΔΠΖ ενσωματώθηκε επίσημα στον Οδηγό 21 (Agenda 21), ο οποίος καθόρισε τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των κρατών και έθεσε τις βάσεις για την επιδίωξη της προστασίας και βιώσιμης ανάπτυξης του θαλάσσιου και παράκτιου περιβάλλοντος και των πόρων του (Conference on Environment and Development, 1992).

Αυτή η διατομεακή προσέγγιση, που προωθήθηκε μέσω της Agenda 21, έφερε σε επαφή κυβερνητικούς, επιστημονικούς, αλλά και χωρικούς παράγοντες για την προστασία και την αειφόρο ανάπτυξη των παράκτιων συστημάτων. Πιο συγκεκριμένα, στο ακόλουθο Σχήμα 3 απεικονίζονται διαγραμματικά οι παράγοντες αυτοί και οι μεταξύ τους αλληλοσυσχετίσεις, σε συνδυασμό με ορισμένα παραδείγματα που επισημαίνουν τα στοιχεία που ενσωματώνονται σε κάθε διάσταση. Γίνεται πλέον αντιληπτό ότι η ΕΕ είναι ο πλέον αρμόδιος φορέας για την εφαρμογή του πλαισίου ολοκληρωμένης διαχείρισης, πάντα σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες (γεωφυσικές, οικονομικές, κοινωνικές) κάθε κράτους (Portman & Fishhendle, 2011).

Σχήμα 3 Οι ποικίλες διαστάσεις και αλληλοσυσχετίσεις της ΟΔΠΖ. Πηγή: Portman & Fishhendle, 2011.



Η Ελλάδα έχει πραγματοποιήσει, επίσης, σημαντικά βήματα στην προστασία και ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων χώρων της, καθώς το ενδιαφέρον της για την προστασία του παράκτιου χώρου της ξεκινά αρκετά νωρίς. Μια σειρά από νομοθετικά πλαίσια, όπως παρατίθενται παρακάτω στον Πίνακα 1, χρονολογούνται από τα τέλη του 20ού αιώνα και επιχειρούν να διαφυλάξουν τα τόσο σημαντικά στοιχεία των μοναδικών αυτών οικοσυστημάτων.

Πίνακας 1 Ισχύον θεσμικό πλαίσιο για τη διαχείριση & προστασία του παράκτιου χώρου. Πηγή: ίδια επεξεργασία).

Θεσμικό πλαίσιο	Τίτλος	Προβλέψεις για παράκτιο χώρο
N. 1337/1983	Χωρικός και αστικός σχεδιασμός	Περιορισμοί και οριοθετήσεις όσον αφορά στη δόμηση σε περιοχές πλησίον ακτών και ζωνών αιγιαλού
N. 1650/1986	Για την προστασία του περιβάλλοντος	Προστασία των ακτών των θαλασσών, των όχθων των ποταμών, των λιμνών, του βυθού αυτών και των νησίδων ως φυσικών πόρων, ως στοιχείων οικοσυστημάτων και ως στοιχείων του τοπίου
N. 2242/1994	Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε ΖΟΕ, προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις	Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε ΖΟΕ προστασίας φυσικού & δομημένου περιβάλλοντος· προστασία τμήματος παράκτιου χώρου και ζωνών αιγιαλού
N. 2508/97	Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις	Περιβαλλοντική αναβάθμιση περιαστικού χώρου και υπαίθρου· κατάρτιση ρυθμιστικών σχεδίων σημαντικών αστικών κέντρων
ΚΥΑ 33318/3028/1998	Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων), της άγριας πανίδας και της αυτοφυούς χλωρίδας	Διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων), της άγριας πανίδας και της αυτοφυούς χλωρίδας· ιδιαίτερη σημασία και στην προστασία της χλωρίδας και της πανίδας των παράκτιων οικοσυστημάτων, υγροτόπων, λιμνών και παραλίμνιων τόπων
N. 2742/1999	Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις	Πρώθηση αειφόρου ανάπτυξης στην Ελλάδα, ανάπτυξη και οργάνωση ειδικών περιοχών του εθνικού χώρου και ιδίως των παράκτιων νησιωτικών περιοχών, των ορεινών και προβληματικών ζωνών, των περιοχών που υπάγονται σε διεθνείς ή ευρωπαϊκές συμβάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και άλλων ενοτήτων του εθνικού χώρου που παρουσιάζουν κρίσιμα περιβαλλοντικά, αναπτυξιακά και κοινωνικά προβλήματα

Θεσμικό πλαίσιο	Τίτλος	Προβλέψεις για παράκτιο χώρο
N. 2971/2001	Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις	Προστασία και καθορισμός οριογραμμών και περιορισμοί όσον αφορά στον αιγιαλό & τη ζώνη της παραλίας. Αμφισβητήσεις ως προς την εφαρμογή των αρχών της ολοκληρωμένης διαχείρισης
N. 3028/2002	Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς	Προστασία αρχαιολογικών χώρων σε παράκτιους οικισμούς
N. 3201/2003	Αποκατάσταση, προστασία, ανάδειξη φυσικού & δομημένου περιβάλλοντος των νησιών που υπάγονται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Αιγαίου	Προστασία και βιώσιμη ανάπτυξη των νησιών του Αιγαίου
Αριθμός 6874/4871	Έγκριση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης	Ολοκληρωμένος, συνολικός σχεδιασμός & διαχείριση· ειδική αναφορά στη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του παράκτιου χώρου ως μια περιοχή που βρίσκεται συνεχώς υπό καθεστώς υψηλών πιέσεων και συγκεντρώνει πολλές χρήσεις ασύμβατες μεταξύ τους
N. 4447.2016	Χωρικός σχεδιασμός – Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις	Απλοποίηση διαδικασιών & συστημάτων σχεδιασμού, επανακαθορισμός, κατηγοριοποίηση σε επιμέρους τμήματα σχεδιασμού ανάλογα με γεωγραφική κλίμακα και χρονικό προγραμματισμό
N. 4495/2017	Έλεγχος και προστασία του Δομημένου Περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις	Έλεγχος & προστασία δομημένου περιβάλλοντος, ειδική αναφορά στην αυθαίρετη οικοδόμηση, σαφείς απαγορεύσεις & περιορισμοί ως προς τη δόμηση σε περιοχές εντός ζωνών αιγιαλού, παραλίας ή ρεμάτων

Ωστόσο, ο μεγάλος αριθμός των ελληνικών νομοθετικών πλαισίων και οι συνεχείς αναθεωρήσεις τους δυσχεραίνουν τα ζητήματα διαχείρισης στις περιορισμένες αυτές χωρικές περιοχές. Αρκετές ελλείψεις, ασάφειες αλλά και αλληλοεπικαλύψεις σε συνδυασμό με τον μη δεσμευτικό χαρακτήρα πολλών θεσμικών πλαισίων δημιουργούν δυσκολίες στην εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου συστήματος διαχείρισης. Μάλιστα, η έλλειψη της απαραίτητης γνώσης σε επίπεδο τοπικών φορέων δυσχεραίνει και τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού φορέα διαχείρισης όλων των θεμάτων που αφορούν στις περιοχές αυτές. Το γεγονός αυτό, φυσικά, εντείνει τα υφιστάμενα προβλήματα, καθώς δεν παρακολουθούνται επαρκώς και συνεπώς δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά (Καλλίνικος, 2016).

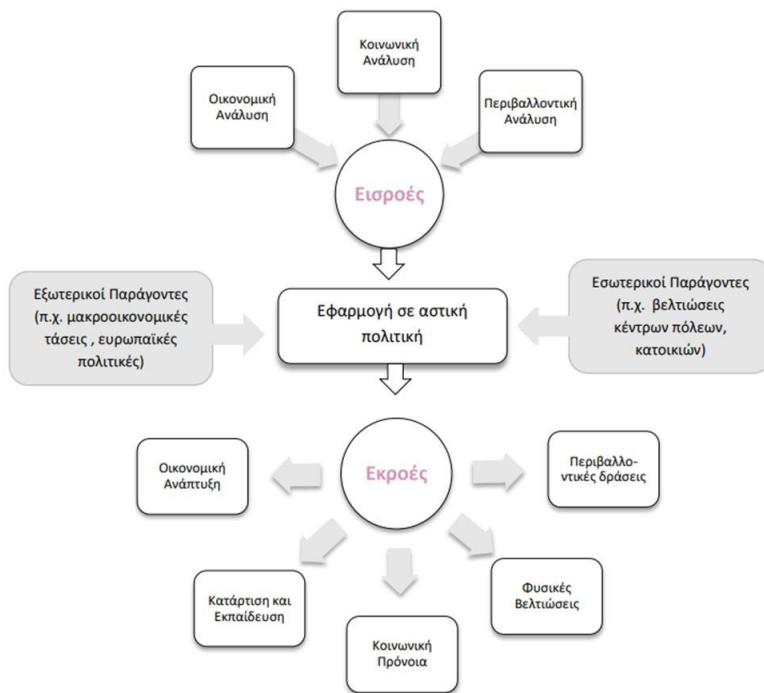
2.4 Παραλιακό μέτωπο υπό το πρίσμα της αστικής αναγέννησης: παραδείγματα

Στα πρώιμα στάδια της αστικοποίησης πολυάριθμες βιομηχανικές μονάδες κάνουν αισθητή την παρουσία τους στο εσωτερικό των πόλεων, οι οποίες εξελίσσονται συνεχώς και μεταβάλλονται ανάλογα με τις συνθήκες που επικρατούν. Τα μεταπολεμικά χρόνια και κυρίως τις δεκαετίες 1960-1980 παρατηρούνται ραγδαίες αλλαγές στη φύση και τη λειτουργία των μεγάλων πόλεων. Ο ρόλος τους ως σταθμοί παραγωγής ισχύος αρχίζει να υποβαθμίζεται απότομα, και η καθεμία έρχεται αντιμέτωπη με τις προκλήσεις ενός νέου κύματος οικονομικής και κοινωνικής αλλαγής (Couch et al., 2003): την προσαρμογή τους, δηλαδή, στον νέο τους ρόλο από κέντρα παραγωγής και μεταποίησης σε υπηρεσίες και κέντρα κατανάλωσης. Το γεγονός αυτό οδηγεί στη σταδιακή παρακμή και υποβάθμιση των οικονομικών και συνθηκών διαβίωσης των αστικών αυτών κέντρων, ενώ ταυτόχρονα ωθεί στην έντονη μετανάστευση νεότερου και ειδικευμένου εργατικού δυναμικού σε πιο ευημερούσες περιφέρειες και νέες βιομηχανίες. Όλα αυτά συνθέτουν, συνεπώς, τα κύρια αίτια των αλλαγών και εξελίξεων που πραγματοποιούνται αυτή την περίοδο στα αστικά μέτωπα της Δυτικής Ευρώπης. Μέχρι τα μέσα του '80, η οικονομική παρακμή των παραδοσιακών βιομηχανιών, η σχετική ανεργία, η εγκατάλειψη περιοχών, ο κοινωνικός αποκλεισμός και ο ρατσισμός και η συνεχής περιβαλλοντική υποβάθμιση ήταν τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των μεγάλων βιομηχανικών πόλεων που γεννήθηκαν μέσα από τη Βιομηχανική Επανάσταση (Cough et al., 2003). Οι περιοχές που υφίστανται μεγαλύτερο πλήγμα είναι κατά βάση παλιές βιομηχανικές περιοχές που εξαρτιόνταν κυρίως από την εξόρυξη, τη μεταποίηση, τις λιμενικές δραστηριότητες και τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

Η ανάγκη αντιμετώπισης όλων αυτών των αστικών ζητημάτων αρχίζει να αναγνωρίζεται από την αρχή της δεκαετίας του '60 σε όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της Δυτικής Ευρώπης και οδηγεί στην εφαρμογή των πρώτων προγραμμάτων αστικής αναγέννησης. Η αστική αναγέννηση ουσιαστικά αποτελεί το αποτέλεσμα της αλληλεπίδρασης μεταξύ των πολυάριθμων αυτών ζητημάτων των αστικών περιοχών και την απάντηση στις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται από τον αστικό εκφυλισμό σε έναν συγκεκριμένο τόπο, μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Οι Roberts & Sykes (2000) ερμηνεύουν την αστική αναγέννηση ως «ένα ολοκληρωμένο όραμα και δράση που επιδιώκουν να επιλύσουν τα αστικά προβλήματα και να επιφέρουν διαρκή βελτίωση της οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής κατάστασης μιας περιοχής η οποία έχει υποστεί μεταβολές ή προσφέρει ευκαιρίες για βελτίωση». Συνεπώς, δεν περιορίζεται απλώς στον φυσικό σχεδιασμό, αλλά προχωρά σε μια πιο ολοκληρωμένη και συνολική προσέγγιση του κάθε τόπου (Σχήμα 4). Προχωρά πέρα από τους στόχους και τα επιτεύγματα της αστικής ανανέωσης —η οποία θεωρείται μια διαδικασία φυσικής αλλαγής (Couch, 1990)—, της αστικής ανάπτυξης που χαρακτηρίζεται από τη γενική της αποστολή και τον λιγότερο ξεκάθαρο σκοπό της, αλλά και της αστικής αναζωογόνησης που, ενώ υποδηλώνει την ανάγκη για δράση, αδυνατεί να προσδιορίσει τις ακριβείς μεθόδους προσέγγισης. Επιπλέον, η αστική αναγέννηση συνεπάγεται ότι οποιαδήποτε προσέγγιση για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που συναντώνται στα

αστικά τοπία θα πρέπει να διαμορφώνεται με έναν μακροπρόθεσμο στρατηγικό στόχο, ενώ επισημαίνει τη σημασία της συνεργασίας μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα ως βασικό εργαλείο εφαρμογής της (Roberts & Sykes, 2000).

Σχήμα 4 Η διαδικασία της αστικής αναγέννησης. Πηγή: Roberts & Sykes, 2000, ίδια επεξεργασία.



Μια σειρά από αρχές συνθέτουν τη βάση ανάπτυξης της αστικής αναγέννησης και καθορίζουν τον ρόλο της:

- λεπτομερής ανάλυση των συνθηκών που επικρατούν στην περιοχή μελέτης,
- προσανατολισμός της προς τις φυσικές, κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές συνθήκες της εκάστοτε περιοχής,
- προσαρμογή της από γενιά σε γενιά και αντιμετώπιση των διαφόρων θεμάτων με ισορροπημένο και σαφή τρόπο,
- διασφάλιση ενιαίας στρατηγικής σύμφωνα με τους στόχους της βιώσιμης ανάπτυξης,
- διαμόρφωση σαφών στόχων και στρατηγικών,
- καλύτερη δυνατή διαχείριση φυσικών, οικονομικών, ανθρωπινων και άλλων πόρων,
- κοινωνική συνοχή μέσω της πληρέστερης δυνατής συμμετοχής και συνεργασίας όλων των ενδιαφερόμενων μερών,
- παρακολούθηση της προόδου και της εξέλιξής της κάθε στρατηγικής,

- αναγνώριση της προόδου με διαφορετική ταχύτητα για τα επιμέρους στοιχεία κάθε στρατηγικής,
- πρόβλεψη για μακροπρόθεσμη διαχείριση μιας περιοχής που έχει αναμορφωθεί.

Τα προγράμματα αστικής αναγέννησης καθώς και οι πρωτοβουλίες ανάπλασης ανά περιοχή συχνά διακρίνονται από άλλες δημόσιες πολιτικές διαχειρίσιμες λόγω του ολοκληρωμένου χαρακτήρα τους. Κύριο μέλημα των πολιτικών αστικής αναγέννησης είναι η αναδιαμόρφωση της ταυτότητας της εκάστοτε περιοχής, η αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους και η γενικότερη ποιοτική αναβάθμισή τους. Τα τελευταία έτη παρατηρείται συχνά η εμφάνιση τέτοιων πολιτικών αναβάθμισης στα παράκτια μέτωπα, ιδίως της Μεσογείου, τα οποία επηρεάστηκαν, όπως είναι φυσικό, από την έντονη αποβιομηχανοποίηση που ακολούθησε την περίοδο της βιομηχανικής ανάπτυξης και μεγάλης αστικοποίησης (Οικονόμου, 2004). Ιδιαίτερα στον ελλαδικό χώρο, παρατηρείται έντονη απαξίωση εκτεταμένων παραλιακών μετώπων αστικών κέντρων λόγω του βιομηχανικού χαρακτήρα τους. Μεγάλες βιομηχανικές και λιμενικές εγκαταστάσεις κατέλαβαν εκτεταμένες ζώνες του παραλιακού χώρου, πολλές από τις οποίες παραμένουν σήμερα ανενεργές και αναξιοποίητες, συμβάλλοντας, έτσι, στη σταδιακή υποβάθμιση και αποκοπή του τμήματος αυτού από το κέντρο και τη ζωή της πόλης.

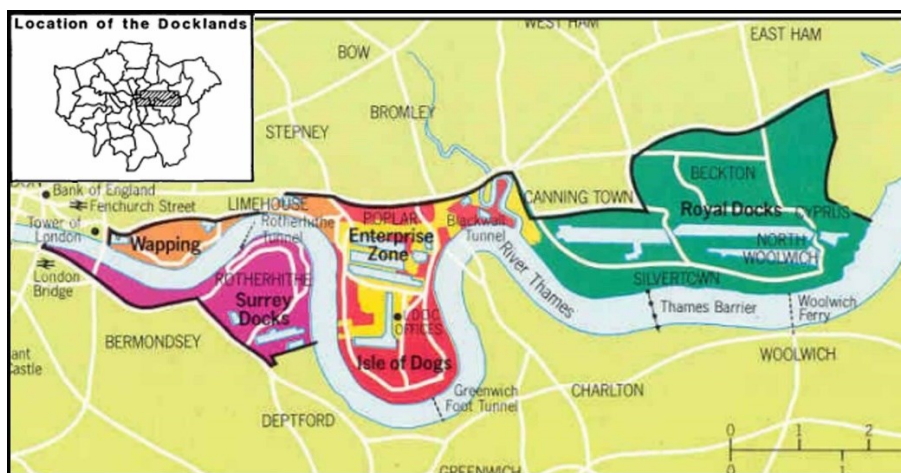
Η ανάλυση εφαρμοσμένων μελετών αστικής αναγέννησης προσφέρει σημαντική βοήθεια για την επίτευξη των αναμενόμενων στόχων σε παράκτιες περιοχές. Η αξία της μάθησης από την προηγούμενη γενιά αποτελεί σημαντική κληρονομιά για τις επόμενες και μπορεί να διαμορφώσει γενικές αρχές και μεθόδους προσέγγισης των πολύπλοκων ζητημάτων των αστικών χώρων, ώστε να εφαρμοστούν ορθά στις νέες προκλήσεις που διαμορφώνονται ανά εποχή. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, θεωρήθηκε σκόπιμη η μελέτη παραδειγμάτων διαχείρισης παράκτιων βιομηχανικών περιοχών, οι οποίες ύστερα από μια περίοδο ύφεσης προσπαθούν να αποκτήσουν ξανά ενεργό ρόλο, να ενδυναμώσουν την ταυτότητα και την ανταγωνιστικότητά τους, όπως ακριβώς συμβαίνει και με την περιοχή μελέτης. Επιλέχθηκαν παραδείγματα τόσο από τον ευρωπαϊκό, όσο και τον ελληνικό παράκτιο χώρο, και επισημάνθηκαν τα σημεία εκείνα που οδήγησαν στη διαμόρφωση των βασικών αρχών μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης της εκάστοτε περιοχής.

Τα πρώτα εγχειρήματα αναγέννησης παραλιακών μετώπων εμφανίστηκαν τη δεκαετία του '60, με ένα από τα σημαντικότερα την περίπτωση των Docklands στο Λονδίνο, ενώ ακολούθησαν εξίσου σημαντικές περιπτώσεις αστικής αναγέννησης, όπως αυτή του Λίβερπουλ (δεκαετία '70-'80), της Βαρκελώνης (δεκαετία '90) και του Hafencity (21ος αιώνας). Οι πρώτες προσπάθειες αστικής αναγέννησης επηρέασαν, όπως ήταν φυσικό, τις επόμενες, με αποτέλεσμα την εμφάνιση συχνά κοινών στρατηγικών διαχείρισης των παραλιακών μετώπων. Αν και κάθε πόλη έχει τη δική της ιδιαίτερη φυσιογνωμία και ακολουθεί τη δική της προσπάθεια αναγέννησης, συχνά παρατηρούνται κοινοί στόχοι, όπως είναι η αναθεώρηση του ρόλου του παραλιακού μετώπου, η διαμόρφωση της εικόνας της πόλης και η οικονομική της ευημερία (Butuner, 2006).

Στην περίπτωση του Λονδίνου δόθηκε έμφαση στη αναγέννηση παλιών υποβαθμισμένων βιομηχανικών περιοχών όπως η περιοχή των Docklands (Σχήμα 5), η οποία ωστόσο έχει

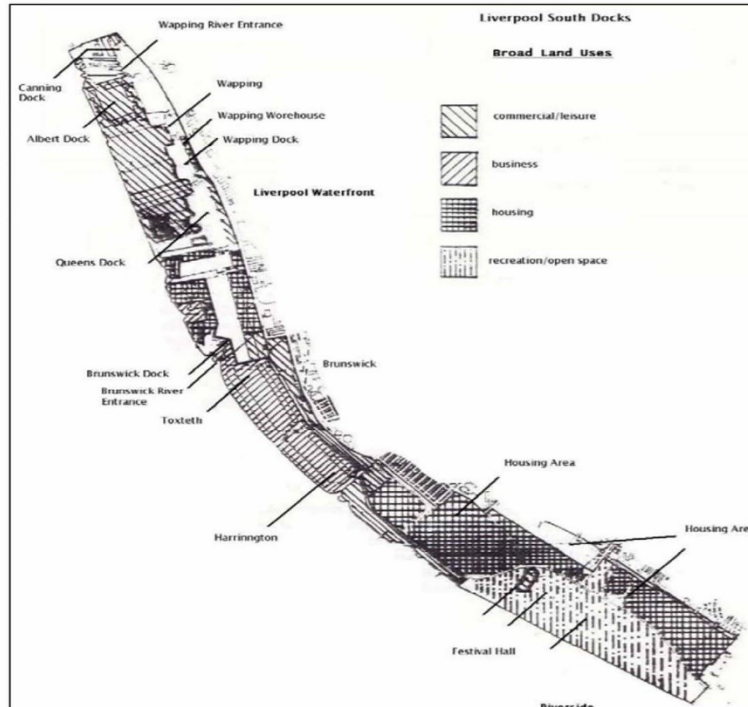
δημιουργήσει αμφιβολίες σχετικά με την επιτυχία του σχεδιασμού. Η ανάπτυξη της περιοχής βασίστηκε κυρίως στις επενδύσεις του ιδιωτικού τομέα, ενώ ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στον τομέα της απασχόλησης, ο οποίος είχε πληγεί σοβαρά. Εντούτοις, οι έντονες ιδιωτικοποιήσεις διαμόρφωσαν μια νέα βιομηχανική και εμπορική δομή για την πόλη, που επικεντρώθηκε σε ιδιωτικά οφέλη, ενώ οι αποσπασματικές παρεμβάσεις για δημιουργία θέσεων εργασίας δεν κατάφεραν να αντιμετωπίσουν ουσιαστικά το πρόβλημα (Church, 1988).

Σχήμα 5 Οι τέσσερις επιμέρους περιοχές αναδιαμόρφωσης των Docklands του Λονδίνου. Πηγή: Καμπούρη, 2005.



Από την άλλη, η αναγέννηση της πόλης του Λίβερπουλ (Σχήμα 6) βασίστηκε κυρίως στη συνεργασία μεταξύ τοπικής αυτοδιοίκησης και δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, ωστόσο η πολυπλοκότητα των διαδικασιών αυτών αστικής αναγέννησης δεν επέτρεψε μια συνολική αντιμετώπιση με σαφείς στόχους. Η ιδιαίτερη έμφαση που δόθηκε στη μίξη των χρήσεων γης, ιδίως στην περιοχή Merseyside, όμως, έφερε ουσιαστικά αποτελέσματα κατά την ανάπτυξη των νότιων αποβάθρων της (Καμπούρη, 2002).

Σχήμα 6 Η ποικιλία χρήσεων γης στις νότιες αποβάθρες Albert Dock, του Λίβερπουλ. Πηγή: COOB, 1992.

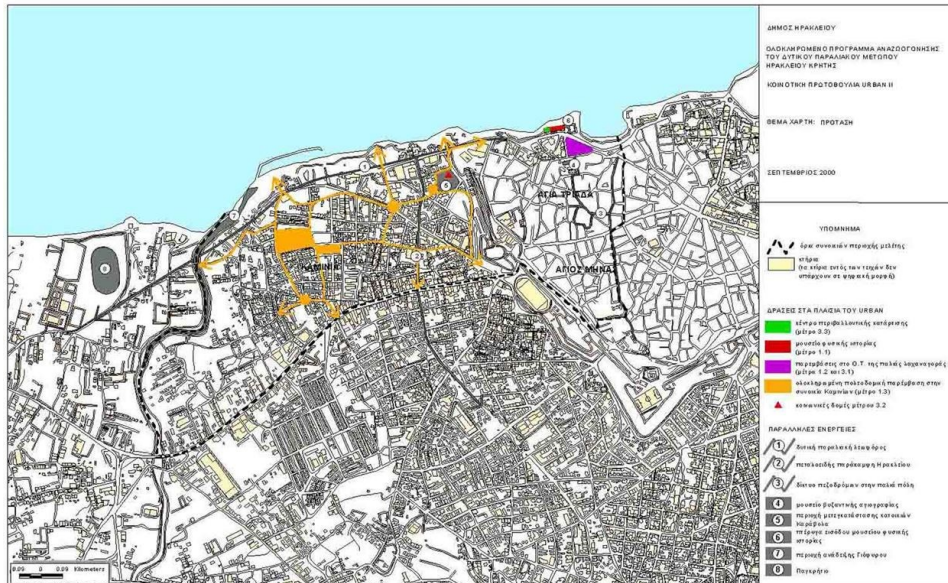


Σημαντικό παράδειγμα αστικής αναγέννησης θεωρείται, επίσης, η περίπτωση της Βαρκελώνης, που έλαβε χώρα με αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992 (Σχήμα 7). Το υποβαθμισμένο παραλιακό μέτωπό της αποτέλεσε βασικό ζήτημα του σχεδιασμού και της αναδιαμόρφωσης της ταυτότητας της πόλης. Αυτό επιχειρήθηκε με μια σειρά χειρισμών όπως η μεταφορά του λιμανιού νοτιότερα, η εισαγωγή νέων χρήσεων στον χώρο αυτό, η διαμόρφωση παραλιακών διαδρομών και χώρων αναψυχής, η ειδική μέριμνα για τα παραθαλάσσια κτίρια, η υπογειοποίηση της παραλιακής λεωφόρου, ο ιδιαίτερος χειρισμός του αστικού πυρήνα και, φυσικά, η αποτελεσματική συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα. Βέβαια, τέτοια έργα τόσο μεγάλης εμβέλειας συχνά είχαν αρνητικές συνέπειες όσον αφορά στις περιβαλλοντικές παραμέτρους της περιοχής (Τσίγκου, 2013).

Εμβαθύνοντας στον ελληνικό χώρο, παρατηρούνται εξίσου σημαντικά παραδείγματα αστικής αναγέννησης. Το Ηράκλειο Κρήτης, ο Βόλος και η Πάτρα διαμόρφωσαν έντονα βιομηχανικά μέτωπα στα παραλιακά τμήματά τους κατά τη βιομηχανική κυρίως περίοδο, με αποτέλεσμα την αποκοπή της ζωτικής σύνδεσής τους με την πόλη και την ελλιπή αξιοποίησή τους από τους κατοίκους.

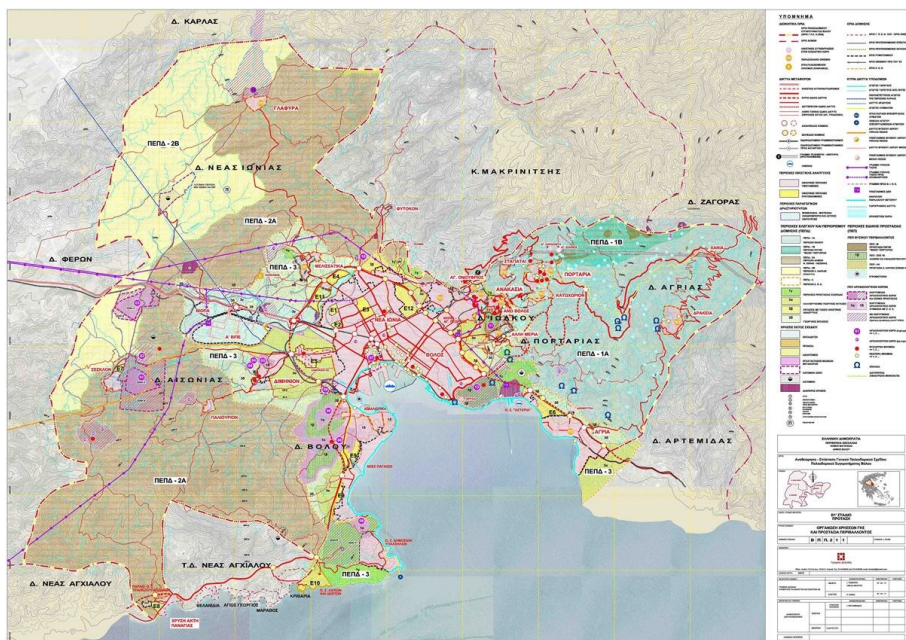
Αρχικά, στην περίπτωση του Ηρακλείου Κρήτης, η ευκαιρία για ανάπλαση της περιοχής και διαχείριση του παραλιακού μετώπου της μέσα στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού δίνεται το 2003 με την τροποποίηση του ΓΠΣ, το ευρωπαϊκό πρόγραμμα URBAN II και σε συνδυασμό με τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων 2004 στην Ελλάδα (Σχήμα 9). Η κεντρική ιδέα του σχεδιασμού βασίζεται στη ριζική αναδιαμόρφωση του παραλιακού τμήματος, τη σύνδεσή του με την πόλη και τη διατήρηση και ενίσχυση των λιμενικών υποδομών και αξιοποίηση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εγκαταστάσεων και αποθηκών προς όφελος του τουρισμού και της αναψυχής (Περυσινάκη, 2009). Ωστόσο, οι επεμβάσεις αυτές, αν και βελτίωσαν σημαντικά την εικόνα της πόλης, δεν κατάφεραν να ξεφύγουν από τον κίνδυνο εμπορικής εκμετάλλευσης και υποβάθμισης σημαντικών στοιχείων της όπως είναι ο πολιτισμός, η ιστορία και το φυσικό περιβάλλον (Σαπουνάκης, 2012).

Σχήμα 9 Χάρτης με την πρόταση ανάπλασης του δυτικού τμήματος του Ηρακλείου σύμφωνα με το πρόγραμμα URBAN II. Πηγή : <https://www.heraklion.gr/municipality/urban/urban.html>.



Όσον αφορά στην πόλη του Βόλου, ο βασικός άξονας του σχεδιασμού ήταν η «χωροταξική και οικιστική οργάνωση της περιοχής και ιδιαίτερα του παραλιακού μετώπου της, καθώς και η προστασία του περιβάλλοντός της σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης» (<http://epoleodomia.volos.gr>). Μέσω πολεοδομικών σχεδίων που συντάσσονται στις αρχές του 21ου αιώνα αποπειρώνται η αποφυγή ζημιολογικών και ανώφελων επεκτάσεων εντός κρίσιμων ζωνών και η εξασφάλιση ικανοποιητικών όρων δόμησης και συνθηκών διαβίωσης στο κέντρο της πόλης (Σχήμα 10). Επιπλέον, επιχειρούνται ουσιαστικές επεμβάσεις στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της πόλης καθώς και η ενίσχυση του ρόλου του λιμανιού αλλά και των σημείων εκείνων στα οποία η περιοχή υπερτερεί σε εθνικό επίπεδο. Οι ουσιαστικές προσπάθειες διατήρησης των πολύτιμων φυσικών και πολιτιστικών στοιχείων της καθώς και ο περιορισμός των πηγών ρύπανσης του φυσικού περιβάλλοντος κατατάσσονται, επίσης, στους βασικούς στόχους αναδιαμόρφωσης της περιοχής (Δήμος Βόλου, 2011). Τέλος, η καλύτερη διαχείριση και ο επιμερισμός αρμοδιοτήτων σε τοπικό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο επιτυγχάνει την αποτελεσματικότερη διακυβέρνηση της πόλης του Βόλου.

Σχήμα 10 Χάρτης πρότασης οργάνωσης χρήσεων γης και προστασίας περιβάλλοντος πολεοδομικού συγκροτήματος Βόλου. Πηγή: Δήμος Βόλου, 2011.



Αρκετά κοινές ήταν και οι προτάσεις και μελέτες ανάπλασης που επιχειρήθηκαν για τον επαναπροσδιορισμό του θαλάσσιου μετώπου της Πάτρας (Σχήμα 11). Μεταξύ των σημαντικότερων στόχων τους θεωρούνται η απελευθέρωση τμήματος του λιμένα από βαριές βιομηχανικές και λιμενικές δραστηριότητες, η μεταφορά του σε νέα θέση και η αξιοποίηση και επανάχρηση των αξιόλογων κτηρίων του. Η αναδιαμόρφωση των όρων δόμησης, η ανάδειξη των σημείων ιστορικής και πολιτιστικής σημασίας και η δημιουργία χώρων πρασίνου και πεζοδρομημένων αξόνων διασύνδεσης αστικού κέντρου και παράκτιου χώρου προστίθενται στις προτάσεις εξυγίανσης της πόλης. Εξίσου σημαντικές ήταν οι μελέτες για την κυκλοφοριακή οργάνωση και ιεράρχηση του οδικού δικτύου, παράλληλα με την υπογειοποίηση της σιδηροδρομικής γραμμής. Φυσικά, τίποτα από όλα αυτά δε θα ήταν εφικτό χωρίς την ύπαρξη ενός κρατικού φορέα διαχείρισης και προστασίας του παραλιακού τμήματος της πόλης (Γρεβενιώτη κ.ά., 2009, ΦΕΚ 358/ΑΑΠ/30.12.2011). Ωστόσο, οι συχνές ελλείψεις και προβλήματα των φορέων διαχείρισης σε συνδυασμό με την επικρατούσα γραφειοκρατία επηρέασαν την εξέλιξη και δημιούργησαν αρκετές καθυστερήσεις και φραγμούς στα έργα ανάπλασης.

Σχήμα 11 Χάρτης ΓΠΣ δημοτικής ενότητας Πατρών, Δήμου Πατρών. Πηγή: <http://www.apd-depin.gov.gr/>.



Μέσα από τη μελέτη, λοιπόν, των παραδειγμάτων αυτών αστικής αναγέννησης εντοπίζονται αρκετά κοινά στοιχεία, με απώτερο στόχο τη λειτουργική διασύνδεση πόλης και θάλασσας, την αειφόρο ανάπτυξή τους και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους. Οι βασικοί αυτοί στόχοι ανάπλασης συγκεντρώνονται και κατηγοριοποιούνται, ούτως ώστε να διαμορφωθεί ένα σημαντικό εργαλείο γνώσης και ένας οδηγός αποτελεσματικής διαχείρισης των περιοχών αυτών γενικότερα και του παράκτιου χώρου της Ελευσίνας ειδικότερα:

- **Αναθεώρηση της σχέσης πόλης-θάλασσας.** Ο βασικός στόχος των πρακτικών αστικής αναγέννησης βασίζεται στην αναδιαμόρφωση της εικόνας και ταυτότητας της πόλης και στη διασύνδεσή της με το παράκτιο μέτωπό της.

- **Αναθεώρηση του ρόλου του λιμανιού.** Το λιμάνι διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στο παράκτιο μέτωπο κάθε περιοχής και συχνά διαμορφώνει τις κυρίαρχες λειτουργίες που επικρατούν. Στόχος είναι η ενίσχυση του ρόλου του και η αναζήτηση της κατάλληλης χωροθέτησής του με τις λιγότερες δυνατές αρνητικές επιπτώσεις.
- **Ανακατάταξη χρήσεων γης.** Οι νέες ανάγκες που δημιουργούνται συχνά απαιτούν και νέες χρήσεις (τουρισμός). Το γεγονός αυτό απαιτεί προσεκτικό χειρισμό, ώστε να εξυπηρετηθούν όλες αυτές οι νέες χρήσεις χωρίς συγκρούσεις. Ο επιμερισμός κάθε περιοχής σε ζώνες αστικής αναδιαμόρφωσης βοηθάει σε μια περισσότερο στοχευμένη και αποτελεσματική διαχείριση προς όφελος του συνόλου της πόλης.
- **Προστασία δομημένου περιβάλλοντος.** Η αναδιαμόρφωση των όρων δόμησης και η δημιουργία περιορισμών ως προς τις επεκτάσεις εντός κρίσιμων ζωνών στοχεύει στην αποσυμφόρηση των συχνά πυκνοδομημένων κέντρων, καθώς και στη βελτίωση της σχέσης τους με τα παράκτια μέτωπα.
- **Προστασία φυσικού περιβάλλοντος.** Η προστασία και αειφορία του φυσικού περιβάλλοντος απαιτεί σειρά χειρισμών όπως ο περιορισμός των ρύπων, των αστικών και βιομηχανικών λυμάτων, η αποτελεσματικότερη διαχείριση των υδάτινων πόρων και οι ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Επιπλέον, η διαμόρφωση περιοχών ειδικής προστασίας συμβάλλει στη διατήρηση των πιο ευαίσθητων οικοσυστημάτων.
- **Ανάδειξη των ιδιαιτεροτήτων και δυνατών σημείων κάθε περιοχής.** Το φυσικό περιβάλλον, η πολιτιστική κληρονομιά, η αγροτική παραγωγή, η μεταποίηση, ο τουρισμός και το λιμάνι κατατάσσονται μεταξύ των στοιχείων εκείνων που μπορούν να αναβαθμίσουν μια περιοχή μέσω της σωστής ανάδειξης και διασύνδεσής τους.
- **Καλύτερη κυκλοφοριακή οργάνωση.** Η βελτίωση του κυκλοφοριακού δικτύου και η ιεράρχηση των οδικών αξόνων συμβάλλει στην προώθηση της βιώσιμης μετακίνησης μέσα στην πόλη. Σε αυτά προστίθενται ο ρόλος του σιδηροδρομικού δικτύου και λοιπών Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) αλλά και των πεζοδρομημένων διαδρομών, που αποτελούν βιώσιμες λύσεις κινητικότητας μέσα στην ίδια την πόλη και προς γειτονικές περιοχές. Μάλιστα, οι διαδρομές εκείνες που αναπτύσσονται κατά μήκος των παραλιακών μετώπων απαιτούν ιδιαίτερο χειρισμό, ούτως ώστε να αποσυμφορηθούν από ανώφελες και περισσότερο ρυπογόνες διελεύσεις.
- **Αξιοποίηση των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών και λοιπών κελυφών.** Εδώ επισημαίνεται ο σημαντικός ρόλος της αρχιτεκτονικής και της επανάχρησης κτηρίων προς όφελος της πόλης.
- **Ενίσχυση της απασχόλησης.** Η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας βοηθάει σημαντικά στην εξάλειψη της ανεργίας που έχει συντελεστεί από τα εγκαταλελειμμένα παράκτια μέτωπα και συμβάλλει εξίσου στη γενικότερη υποβάθμιση της περιοχής.
- **Συνεργασία ιδιωτικού και δημόσιου τομέα.** Τα κεφάλαια και οι χρηματοδοτήσεις του ιδιωτικού τομέα μπορούν να αποφέρουν ουσιαστικά οφέλη για την κατασκευή των

απαραίτητων υποδομών, η διαχείριση και ο σχεδιασμός των οποίων παραμένουν στη δικαιοδοσία του δημοσίου. Στόχος μέσω αυτής της συνεργασίας είναι η διασφάλιση μιας ενιαίας στρατηγικής διαχείρισης του παράκτιου χώρου κάθε περιοχής.

- **Επανεξέταση θεσμικού πλαισίου και καθορισμός φορέων διαχείρισης και προστασίας του παραλιακού μετώπου.** Μέσω ενός ορθού πλαισίου διαχείρισης επιτυγχάνονται η διαμόρφωση μακροπρόθεσμων στόχων και η συνεχής παρακολούθηση των μέτρων εφαρμογής. Στόχος είναι η δημιουργία ενός συστήματος συνεχούς ελέγχου και αξιολόγησης της περιοχής και η διαμόρφωση βάσης δεδομένων σχετικά με την τεχνογνωσία που έχει αποκτηθεί, η οποία να μπορεί να είναι διαθέσιμη για κάθε πόλη που επιχειρεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση του παράκτιου μετώπου της.

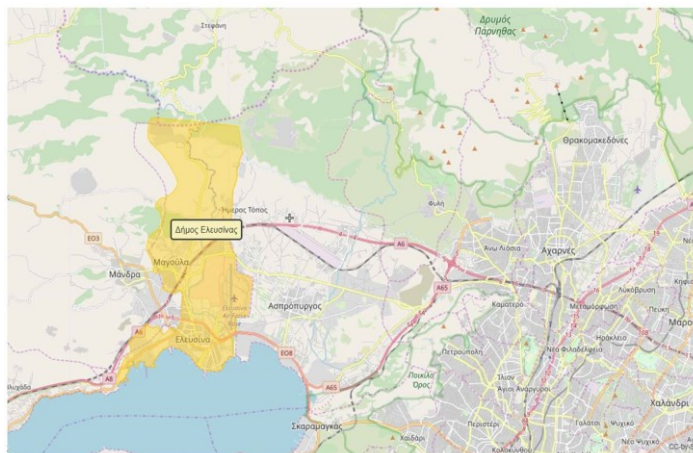
3. Μελέτη περίπτωσης: η παράκτια Ελευσίνα

3.1 Γενικά χαρακτηριστικά και σημασία της περιοχής μελέτης

3.1.1 Θέση και ιστορία

Η Ελευσίνα αποτελεί μια πόλη της ελληνικής επικράτειας με μακραίωνη ιστορία, το αποτύπωμα της οποίας είναι εμφανές μέσα στον αστικό ιστό από την αρχή της ιστορίας της έως και σήμερα. Ανήκει στην Περιφερειακή Ενότητα Δυτικής Αττικής και αποτελεί και την έδρα της (Σχήμα 12). Η ιστορική της διάρκεια οφείλεται στην καίρια γεωγραφική της θέση, σε σημείο από όπου διέρχονται κύριοι οδικοί και θαλάσσιοι άξονες, οι οποίοι εξυπηρετούν βασικές διασυνδέσεις της με τις γύρω περιοχές. Αποτελεί έως και σήμερα το τρίτο πιο σημαντικό βιομηχανικό κέντρο της Αττικής, μετά από τα αντίστοιχα του Πειραιά και του Λαυρίου.

Σχήμα 12 Χάρτης της ευρύτερης περιοχής του Θριάσιου Πεδίου, όπου αποτυπώνονται τα όρια του δήμου Ελευσίνας. Πηγή: επεξεργασία σε χάρτη <https://osm.org/go/xxSkS9K->.



Η Ελευσίνα αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα παραθαλάσσιας πόλης με εμφανώς υποβαθμισμένο παράκτιο μέτωπο, παρόλο που αυτό διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ιστορική εξέλιξη και διαμόρφωση του τοπίου και του κλίματός της. Αναπτύχθηκε κεντρικά, με κατεύθυνση κάθετη προς την ακτογραμμή, αναδιαμορφώνοντας κυρίως τμήματα του αστικού της κέντρου και παραμελώντας τον παράκτιο χώρο της, ο οποίος αφέθηκε ουσιαστικά έρμαιο στην εξάπλωση και εκτεταμένη ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής. Το παράκτιο μέτωπό της καταλαμβάνει 6 χλμ., αλλά δεν είναι προσβάσιμο σε όλο το μήκος του λόγω της χωροθέτησης μεγάλων βιομηχανικών και λιμενικών εγκαταστάσεων. Η σταδιακή χωροθέτησή τους, ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα, ανατρέπει όλη τη δομή και ανθρωπογεωγραφία της περιοχής, με επακόλουθες συνέπειες στο φυσικό περιβάλλον (αναλύονται χαρακτηριστικά παρακάτω). Έτσι, η Ελευσίνα —αλλά και μεγάλο τμήμα του δυτικού λεκανοπεδίου Αττικής— μετατρέπεται από περιοχή αγροτικού χαρακτήρα σε βιομηχανική πόλη, όπου εγκαθίσταται σημαντικό μέρος του εργατικού και προσφυγικού δυναμικού. Όλη αυτή η ανακατανομή οδηγεί, όπως είναι φυσικό, και σε οικοδομική ανάπτυξη προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ανάγκες στέγασης —και όχι μόνο— του νέου πληθυσμού. Οι νέες θέσεις εργασίας που προκύπτουν από τις αυξανόμενες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, σε συνδυασμό με τις ευνοϊκότερες συνθήκες ζωής για τις κατώτερες κοινωνικές τάξεις και τους πρόσφυγες, εντείνει την αυξημένη κατοίκηση στο τμήμα αυτό του νομού (Παπαγγελή & Χλέπα, 2011). Διαμορφώνεται, λοιπόν, ένα αστικό τοπίο στο οποίο συνυπάρχουν βιομηχανικές εγκαταστάσεις, κατοικίες και ελεύθεροι χώροι, όλα σε άμεση γειτνίαση με το παραθαλάσσιο τμήμα.

3.1.2 Φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει και η γεωμορφολογία και το φυσικό περιβάλλον της περιοχής. Το θαλάσσιο μέτωπό της διαμορφώνει το νότιο όριο του δήμου, ενώ βόρεια οριοθετείται από την οροσειρά της Πάρνηθας. Η πιο πεδινή και εύφορη έκταση που παρεμβάλλεται μεταξύ των δύο αυτών φυσικών ορίων χρησιμοποιήθηκε για πολλά χρόνια ως καλλιεργήσιμη γη από τους κατοίκους των γύρω περιοχών. Ο φυσικός της πλούτος οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στους χειμάρρους που τη διέσχιζαν. Καθοριστικό ρόλο διαδραματίζει και η λοφοσειρά που αναπτύσσεται νοτιοδυτικά της Ελευσίνας και διακόπτει τοπικά την επικοινωνία μεταξύ θαλάσσιου και πεδινού τμήματος (Σχήμα 13). Δύο υψώματα διαμορφώνονται σε αυτή τη λοφοσειρά, το ανατολικό εκ των οποίων αποτέλεσε πυρήνα των οικισμών που αναπτύχθηκαν τα αρχαία αλλά και πιο σύγχρονα χρόνια, ενώ το δυτικό, αρκετά πιο επικλινές, χρησιμοποιήθηκε μόνο για τη δημιουργία μικρού οχυρού, κατά την ελληνιστική περίοδο. Το ανατολικό άκρο της λοφοσειράς αυτής, αποτελεί σήμερα τμήμα του αρχαιολογικού χώρου της Ελευσίνας και διαμορφώνει έναν σημαντικό πνεύμονα πρασίνου με αξιόλογα οφέλη για την ίδια και τους κατοίκους της, ενώ έλκει αρκετούς επισκέπτες το χρόνο. Ο αρχαιολογικός χώρος της Ελευσίνας αποτελεί το πιο σημαντικό στοιχείο ιστορικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος. Παράλληλα, σειρά αρχαίων μνημείων αλλά και κτηρίων της σύγχρονης εποχής που εντοπίζονται διάσπαρτα μέσα στην πόλη έχουν ανακηρυχθεί διατηρητέα, προστατεύοντας, έτσι, τον πολιτιστικό πλούτο της περιοχής. (Παπαγγελή & Χλέπα, 2011).

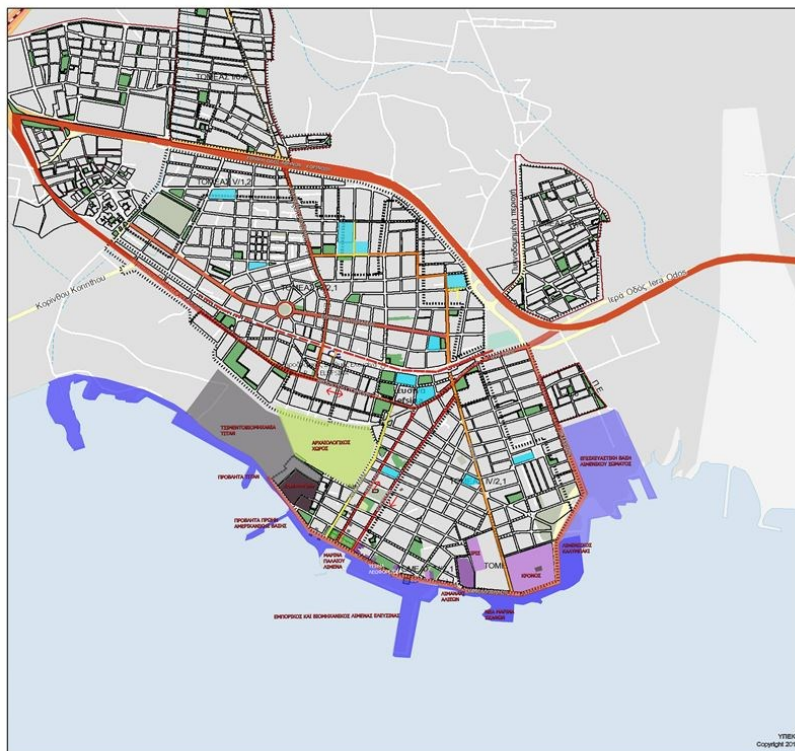
Σχήμα 13 Απόσπασμα χάρτη της περιοχής Ελευσίνας, όπου απεικονίζονται οι δύο λόφοι της. Με κόκκινο αποτυπώνονται τα όρια της οχύρωσης της και κάποιες αρχαιότητες. Πηγή: Παπαγγελή & Χλέπα, 2011.



3.1.3 Μεταφορικές υποδομές

Η Ελευσίνα διαθέτει αξιόλογο δίκτυο μεταφορών, που εξυπηρετεί την περιοχή και τη συνδέει με σημαντικά τμήματα της χώρας. Πιο συγκεκριμένα, από την περιοχή διέρχεται ο βασικός άξονας της εθνικής οδού που συνδέει Αττική και Πελοπόννησο. Αλλά και από πλευράς θαλάσσης η περιοχή κατέχει σημαντική θέση, καθώς διαθέτει αξιόλογο λιμάνι, το δεύτερο μεγαλύτερο στην Αττική, που εξυπηρετεί το εμπόριο και τη θαλάσσια επικοινωνία από την αρχή της δημιουργίας του (Μπενσασσών, 2014). Επιπλέον, η σιδηροδρομική γραμμή Πειραιά–Πατρών λειτούργησε για αρκετά χρόνια και συνέδεε επίσης την Αθήνα με την Πελοπόννησο, ωστόσο σήμερα έχει πάψει τη λειτουργία της. Η Ελευσίνα εξυπηρετείται και από δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς. Πρόκειται κυρίως για λεωφορειακές γραμμές, οι οποίες διευκολύνουν τη μετακίνηση των κατοίκων από και προς γειτονικές περιοχές, ενώ η ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου διαθέτει και σταθμό προαστιακού σιδηρόδρομου, που ακολουθεί τη διαδρομή Πειραιάς–Κιάτο. Οι πεζόδρομοι της περιοχής, ωστόσο, είναι εμφανώς περιορισμένοι. Ο πιο σημαντικός πεζοδρομημένος άξονας αναπτύσσεται παράλληλα με τον αρχαιολογικό της χώρο και συνδέει παραλιακό μέτωπο και εμπορικό κέντρο. Όσον αφορά στο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, μόλις την τελευταία πενταετία παρατηρείται η ολοκλήρωση ενός μέρους του, που ξεκινά από την Άνω Ελευσίνα και καταλήγει στο θαλάσσιο μέτωπό της (Σχήμα 14).

Σχήμα 14 Χάρτης υφιστάμενης κατάστασης χρήσεων γης και οδικού δικτύου της Κάτω Ελευσίνας. Πηγή: επεξεργασία σε χάρτη από <http://msa.ypeka.gr/>.



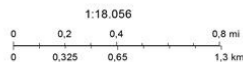
Μαΐου 17, 2019

- Όριο Ρέματος
- Γραμμές Αιγιαλού και Παραλίας
- ⋯ Οικοδομικά Τετράγωνα
- Οδοί άξονες
- Ποδηλατόδρομος
- Πεζόδρομος

- Χώροι Κοινόχρηστων – Κοινοφελών Λειτουργιών**
- ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ - ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ
 - ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΩΝ
 - Παιδοδομικές Ενότητες - Τομείς
 - Τομείς Συντελεστή Δόμησης

Χρήσεις

- ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΣΜΕΝΑ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΝΕΡΓΗ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΝΕΡΓΗ
- ΒΙΟΤΕΧΝΙΑ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
- ΑΡΧΑΙΟΛΟΓΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ
- ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΚΤΙΡΙΑ
- ΕΚΤΑΛΕΥΣΗ
- ΚΟΙΝΗΤΗΡΟ
- ΑΣΤΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ



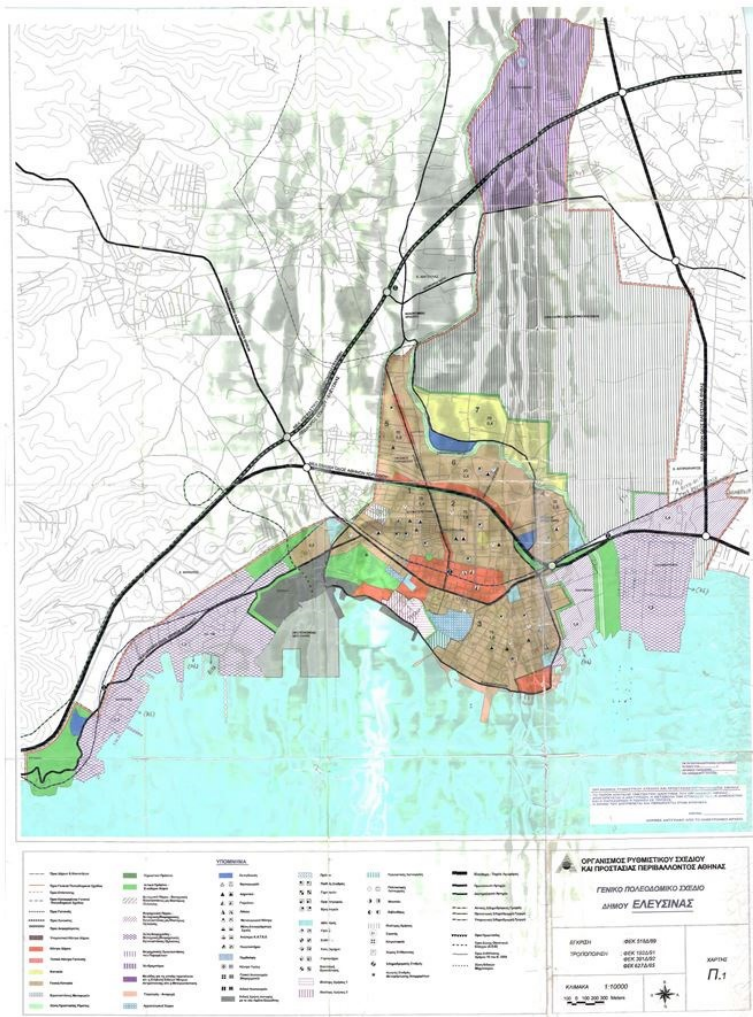
ΧΑΡΤΗΣ 2
ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΝΟΙΚΤΟ ΠΙΝΑΚΙΣΤΗΡΙΟ
ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΑΥΤΟΜΑΤΟΣΥΝΑΥΤΑΓΜΑΤΩΝ
ΕΦΕΛΛΕΣ 2019

3.1.4 Μελέτες και σχέδια

Τα γενικά πολεοδομικά, ρυθμιστικά και επιχειρησιακά σχέδια του Δήμου που καθόρισαν τη σημερινή του μορφή του επιχείρησαν μια περισσότερο αναβαθμισμένη εικόνα του (Σχήμα 15). Πιο συγκεκριμένα, επιχείρησαν την αναδιαμόρφωση του παράκτιου χώρου και ιδίως την ένταξη των εκτός σχεδίου περιοχών σε ζώνες ανάλογα με τις χρήσεις και τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται, διαμορφώνοντας για καθεμία συγκεκριμένα πολεοδομικά χαρακτηριστικά, ενώ

έθεσαν και κάποιες ζώνες με αξιόλογα χαρακτηριστικά υπό καθεστώς προστασίας. Παράλληλα προσπάθησαν να δώσουν προτεραιότητα στην πολιτιστική ανάδειξη της Ελευσίνας, την ενίσχυση του τουρισμού της και την προστασία των περιοχών κατοικίας αλλά και των περιοχών πρασίνου και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος από τις γειτονικές οχλούσες χρήσεις. Επιπλέον, μέσα από την ιεράρχηση των οδικών αξόνων σε ταχείες λεωφόρους, πρωτεύουσες και δευτερεύουσες οδούς, δόθηκε έμφαση στη σαφή λειτουργία κάθε άξονα και την αποτροπή άσκοπων μετακινήσεων μέσα στην πόλη (ΦΕΚ 627/Δ/13.6.2005).

Σχήμα 15 Χάρτης ΓΠΣ Ελευσίνας, 2005. Πηγή: Υπηρεσία Δόμησης, Δήμος Ελευσίνας.



3.1.5 Αξιολόγηση περιοχής

Τα τελευταία χρόνια επιχειρείται μια προσπάθεια ανάδειξης του ζωτικού παράκτιου τμήματος της Ελευσίνας. Βέβαια, η στροφή αυτή προς το θαλάσσιο μέτωπο είναι πολύ δύσκολη, καθώς οι βιομηχανικές και λιμενικές εγκαταστάσεις έχουν εδραιωθεί, και η μετατόπισή τους καθίσταται εξαιρετικά δύσκολη και, συχνά, οικονομικά ασύμφορη. Η έντονη δόμηση και η βιομηχανική δραστηριότητα των τελευταίων δεκαετιών σε συνδυασμό με όλα τα τεχνικά έργα και τις λοιπές υποδομές που αυτά συνεπάγονται οδήγησαν στη σταδιακή αλλοίωση του φυσικού ανάγλυφου της περιοχής. Πολλοί από τους ζωτικούς χειμάρρους της αλλοιώθηκαν ή ακόμα και εξαφανίστηκαν, ενώ η αύξηση των αστικών και βιομηχανικών λυμάτων οδήγησε σε σημαντική επιβάρυνση των υδάτινων αυτών στοιχείων. Παράλληλα, η κατάληψη μεγάλων εκτάσεων από βιομηχανικές εγκαταστάσεις και μεταφορικές υποδομές περιόρισε σημαντικά την πανίδα και τη χλωρίδα της περιοχής, οδηγώντας στη γενικότερη υποβάθμιση της οικολογικής ποιότητάς της (FWI, 2009). Η αλλοίωση της ποιότητας του αέρα προστίθεται στις αρνητικές συνέπειες της έντονης βιομηχανικής και οικοδομικής δραστηριότητας, καθώς οι συγκεντρώσεις του διοξειδίου του αζώτου και των αιωρούμενων σωματιδίων παραμένουν έως σήμερα σε υψηλά επίπεδα (Μπενσασσών, 2014).

Η συνύπαρξη βιομηχανιών και οικιστικών μονάδων δημιούργησε επιπρόσθετα προβλήματα και ασυμβατότητες όσον αφορά στις χρήσεις γης, φαινόμενο αρκετά συχνό στις περιοχές της Δυτικής Αττικής. Συγκεκριμένα, η μετατροπή της Ελευσίνας σε βασικό βιομηχανικό κέντρο της Αττικής οδήγησε σε ανακατάταξη των χρήσεων της περιοχής: μεγάλα βιομηχανικά συγκροτήματα και δραστηριότητες χονδρεμπορίου, που καλύπτουν αρκετά τετραγωνικά μέτρα επιφανειών, συνυπάρχουν πλέον με χώρους πρασίνου, χώρους γενικής κατοικίας και, φυσικά, με το πολύτιμο παραθαλάσσιο μέτωπό της. Το γεγονός αυτό δημιουργεί οπτικές οχλήσεις, πέρα από την έντονη περιβαλλοντική επιβάρυνση, ενώ διαμορφώνει και ένα όριο που αποκλείει την πρόσβαση στο δυτικό τμήμα του παράκτιου μετώπου. Τέλος, η παύση λειτουργίας και μετεγκατάσταση πολλών εργοστασίων τα τελευταία έτη της κρίσης, είχε αποτέλεσμα να παραμείνουν αρκετές εγκαταστάσεις ανενεργές, διακόπτοντας τον αστικό ιστό και συντελώντας σε γενικότερη υποβάθμιση.

Σε όλα αυτά έρχονται να προστεθούν οι ελλείψεις των πολεοδομικών σχεδίων ως προς τις υποδομές της περιοχής, οι οποίες δεν προωθούν την έννοια της βιώσιμης μετακίνησης μέσα στην πόλη. Ο περιορισμένος αριθμός των πεζοδρόμων και οι ανεπιτυχείς διασυνδέσεις τους σε συνδυασμό με το αποσπασματικό δίκτυο ποδηλατοδρόμου, το οποίο δεν έχει μελετηθεί επαρκώς, εντείνουν τη χρήση των ιδιωτικών οχημάτων, που επιβαρύνουν περιβαλλοντικά την περιοχή. Επίσης, τα μέσα μαζικής μεταφοράς αδυνατούν να επιτύχουν αποτελεσματική διασύνδεση της πόλης με γειτονικές της περιοχές, ενώ τα αραιά δρομολόγια που εκτελούν τα καθιστούν δυσλειτουργικά και μειονεκτικά σε σχέση με το ιδιωτικό όχημα (Χεκίμογλου, 2012).

3.2 Βασικοί άξονες παρεμβάσεων

Ο εντοπισμός των αδυναμιών και των ελλείψεων της περιοχής μελέτης που οδήγησαν στη σταδιακή υποβάθμισή της, σε συνδυασμό με τη μελέτη των βασικών αρχών αστικής αναγέννησης και ολοκληρωμένης διαχείρισης παράκτιων μετώπων, σύμφωνα με τις εφαρμοσμένες πρακτικές, όπως αυτές μελετήθηκαν στην ενότητα 2.3, αποτέλεσαν τα βασικά εργαλεία για την κατεύθυνση του ανασχεδιασμού του παράκτιου μετώπου της Ελευσίνας. Διαμορφώθηκαν, έτσι, οι βασικοί άξονες των παρεμβάσεων στην περιοχή, οι οποίοι στη συνέχεια αναλύονται σε συγκεκριμένες προτάσεις. Οι άξονες αυτοί είναι:

- Η διατήρηση και προστασία της οικολογικής ποιότητας της περιοχής αποτελεί την κύρια παράμετρο που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τον ανασχεδιασμό της. Οι ανθρώπινες επεμβάσεις και χρήσεις κλονίζουν την ισορροπία των οικοσυστημάτων, προκαλώντας αισθητές και συχνά μη αναστρέψιμες βλάβες. Συνεπώς, σε μια πόλη με έντονη ανθρωπογενή δραστηριότητα, όπως είναι η Ελευσίνα, η προστασία και διατήρηση των φυσικών τους πόρων είναι μείζονος σημασίας.
- Η αντιμετώπιση των αλληλοσυγκρουόμενων χρήσεων γης και πιο συγκεκριμένα η διαχείριση των οχλουσών χρήσεων αποτελεί επίσης βασικό ζήτημα της περιοχής μελέτης, η οποία έχει μετατραπεί τελευταία σε πόλο βιομηχανικών δραστηριοτήτων. Η χρήση της κατοικίας συνυπάρχει με τη βιομηχανία και τις δραστηριότητες του λιμένα, τα στοιχεία πολιτιστικού-αρχαιολογικού ενδιαφέροντος υποβαθμίζονται λόγω της γεινιάσής τους με επιβλαβείς δραστηριότητες, και οι πράσινοι χώροι παραγκωνίζονται και δεν αξιοποιούνται επαρκώς. Δημιουργείται, έτσι, ένας προβληματισμός σχετικά με τις αλληλοσυσχετίσεις αυτές και τη σύνδεση της οικιστικής ζώνης με το παραλιακό μέτωπο.
- Η ιστορία, ο πολιτισμός και το φυσικό περιβάλλον, στοιχεία που ανέδειξαν την πόλη της Ελευσίνας ανά τους αιώνες και διαμόρφωσαν τη σημερινή της φυσιογνωμία, δεν αναδεικνύονται επαρκώς σήμερα. Οφείλουν, λοιπόν, να ανακτήσουν την παλιά τους αίγλη και να αποτελέσουν βασικούς άξονες σχεδιασμού και αναδιαμόρφωσής της.
- Η βιώσιμη κινητικότητα εντός της πόλης αποτελεί βασική προτεραιότητα για την εξασφάλιση αξιοπρεπούς διαβίωσης. Η ορθή ιεράρχηση του οδικού δικτύου οφείλει να δώσει προτεραιότητα στην κίνηση του πεζού και του ποδηλάτου και να αποτρέψει τις οχλούσες διελεύσεις οχημάτων από σημαντικά σημεία πολιτιστικού και περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, η αποτελεσματική διασύνδεση της Ελευσίνας με την πρωτεύουσα αποτελεί καίριο ζήτημα.

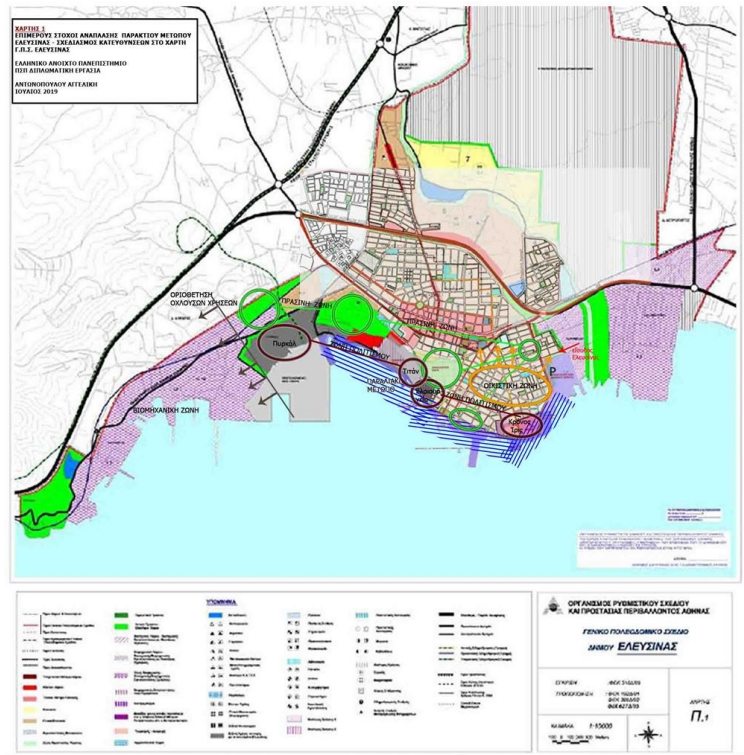
- Η συνεχής επιδείνωση της κατάστασης του περιβάλλοντος χώρου της Ελευσίνας τα τελευταία έτη φανερώνει την απουσία ολοκληρωμένου σχεδιασμού και ολοκληρωμένης προσέγγισης της παράκτιας ζώνης. Εντοπίζονται αποσπασματικές επεμβάσεις, χωρίς σαφείς στόχους και στρατηγικές με παράλληλη απαξίωση του παράκτιου τμήματός της, που θα μπορούσαν να αντικατασταθούν από μια πιο εστιασμένη προσέγγιση μέσω ενός αποκλειστικού φορέα διαχείρισης.
- Η αναζήτηση των απαραίτητων χρηματοδοτήσεων αποτελεί, επίσης, σημαντικό παράγοντα προκειμένου να βρεθούν οι απαιτούμενοι πόροι που μπορούν να υποστηρίξουν τα αντίστοιχα έργα ανάπτυξης. Σε αυτό καίριος είναι ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα, ο οποίος όμως οφείλει να συνεργάζεται με τον δημόσιο τομέα για τη διασφάλιση μιας ενιαίας στρατηγικής διαχείρισης του παράκτιου χώρου.
- Τέλος, η ενεργή συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας και της επιστημονικής κοινότητας ενισχύει τον διατομεακό ρόλο της αποτελεσματικής και ολοκληρωμένης διαχείρισης. Η συμμετοχή των ίδιων των πολιτών στη λήψη αποφάσεων εντείνει το ενδιαφέρον τους για το μέλλον του τόπου τους, ενώ η συνδρομή των επιστημόνων μπορεί να προσφέρει σημαντικές γνώσεις και δεδομένα για τον τόπο και τις ιδιαιτερότητές του.

3.3. Επιμέρους στόχοι στρατηγικού σχεδιασμού

Οι παραπάνω βασικοί άξονες παρεμβάσεων αποτελούν το γενικό πλαίσιο, το οποίο στη συνέχεια εξειδικεύεται σε επιμέρους στόχους, ώστε μέσα από συγκεκριμένους χειρισμούς να επιτευχθεί η αναβάθμιση της περιοχής και πιο συγκεκριμένα του παράκτιου μετώπου της, που αποτελεί και το αντικείμενο μελέτης. Κάθε παρέμβαση επικεντρώνεται και επιλύει ένα πρόβλημα και όλες μαζί συνδυαστικά αποσκοπούν στην ολοκληρωμένη διαχείριση της περιοχής, που θα την αναβαθμίσει σε βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα.

Στόχος 1: Χωρικός σχεδιασμός με έμφαση στη διαχείριση και ανακατάταξη των χρήσεων γης και την απομάκρυνση των ασύμβατων χρήσεων. Απομάκρυνση της βαριάς βιομηχανικής δραστηριότητας από ζωτικά τμήματα της πόλης, δημιουργία δραστηριοτήτων αναψυχής και τουρισμού, με στόχο τη διαμόρφωση ενός αξιοποιήσιμου αστικού χώρου σε άμεση επικοινωνία με το κέντρο.

Σχήμα 16 Σχεδιασμός κατευθύνσεων ανάπτυξης παράκτιου τμήματος Ελευσίνας σε υπάρχων χάρτη ΓΠΣ της περιοχής. Πηγή: επεξεργασία σε χάρτη από <http://msa.ypeka.gr/>.



Προκειμένου να αντιμετωπιστούν όλες οι δυσλειτουργικότητες και ασυμβατότητες χρήσεων που παρουσιάζει η περιοχή μελέτης, προτείνεται αρχικά η υποδιαίρεσή της σε ζώνες και ενότητες. Στον ανωτέρω χάρτη του Σχήματος 17 επισημαίνονται με διαφορετικούς χρωματισμούς οι νέες ζώνες που προτείνονται καθώς και οι μεταξύ τους αλληλοσυσχετίσεις, οι οποίες στη συνέχεια εξειδικεύονται στα σχήματα που ακολουθούν. Οι ζώνες αυτές διαμορφώνονται από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής και αποτελούν το υπόβαθρο πάνω στο οποίο θα βασιστούν οι προτεινόμενες παρεμβάσεις.

Αρχικά, λοιπόν, διαμορφώνεται η ζώνη των βιομηχανιών, οι οποίες απομακρύνονται όσο το δυνατόν από το ζωτικό κέντρο της πόλης. Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται η μετεγκατάστασή τους σε χώρο εκτός του βασικού πυρήνα της πόλης και σε απόσταση από τους σημαντικούς πνεύμονες και τον αξιόλογο πολιτιστικό πλούτο της. Μάλιστα, σύμφωνα με το ΓΠΣ της Ελευσίνας και τις τροποποιήσεις του (ΦΕΚ 627/Δ/13. 6.2005) προτείνεται η μετατόπιση των δραστηριοτήτων του λιμένα στην περιοχή της «ΠΥΡΚΑΛ», η οποία έχει πάψει τη λειτουργία της από το 2017 και διαμορφώνει πλέον μια ζώνη ανάσχεσης μεταξύ διυλιστηρίων και αστικού ιστού. Η μετεγκατάστασή τους, όμως, στο σημείο αυτό θα δημιουργούσε και πάλι ασυμβατότητες λόγω της

γεινιάσης με τον αρχαιολογικό χώρο και το Ελαιουργείο. Συνεπώς, η παρούσα μελέτη προτείνει τη μετεγκατάστασή τους σε τμήμα δυτικότερα των διυλιστηρίων Ελευσίνας και σε άμεση γεινιάση με τα ναυπηγεία της. Διαμορφώνεται, έτσι, «ένας πόλος εθνικής και μητροπολιτικής εμβέλειας με εξειδίκευση στις εμπορευματικές μεταφορές, τη βιομηχανία και ενέργεια», όπως προτείνεται και από το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας για την ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου (ΦΕΚ 156/Α/1.8.2014) με στόχο τη χωρική διάρθρωση των οικονομικών και παραγωγικών δραστηριοτήτων της χώρας. Με την πρόταση αυτή οι υφιστάμενες βαριές βιομηχανίες της περιοχής ομαδοποιούνται και διαμορφώνουν ένα βιομηχανικό πάρκο εκτός του κυρίως αστικού ιστού. Το τμήμα αυτό διαθέτει υποδομές οι οποίες θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν για τις ανάγκες του λιμένα, πάντα μέσα σε πνεύμα περιορισμένων επεμβάσεων σε τοπία φυσικού και αρχιτεκτονικού κάλλους, ενώ κατάλληλες διαμορφώσεις φυτεύσεων ή ψηλών πετασμάτων θα μπορούσαν να περιορίσουν τις δυσάρεστες οπτικές φυγές από σημαντικά σημεία της πόλης. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι το ΓΠΣ αναφέρεται και στην εκπόνηση μελέτης για μετεγκατάσταση του εργοστασίου TITAN και πρόβλεψη δημιουργίας πολιτιστικού κέντρου και ζώνης πολιτιστικών χρήσεων, αναψυχής και τουρισμού στην έκταση αυτή μετά τη λήξη της λειτουργίας του, γεγονός που ενισχύει τη θεώρηση περί διαμόρφωσης ασυμβατοτήτων σε περίπτωση χωροθέτησης του νέου λιμένα στην «ΠΥΡΚΑΛ».

Με τη μετατόπιση αυτή των δραστηριοτήτων του λιμένα, λοιπόν, απελευθερώνεται το παράκτιο μέτωπο της περιοχής, το οποίο μπορεί πλέον να αποκτήσει χρήσεις φιλικές προς το περιβάλλον. Το τμήμα αυτό αποδεσμεύεται από εμπορικές και βιομηχανικές λειτουργίες προκειμένου να διαμορφώσει μια ζώνη αναψυχής και τουρισμού. Καταλαμβάνει όλο σχεδόν το τμήμα του σημερινού λιμένα της Ελευσίνας, αναδιαμορφώνεται και απαλλάσσεται από τα υπολείμματα του βιομηχανικού παρελθόντος και διαδραματίζει νέο ρόλο που έχει στόχους την πνευματική και ψυχική ανάταση του χρήστη και την προσέλκυση νέων επισκεπτών. Ο χειρισμός του επιμήκους αυτού τμήματος της πόλης αποτέλεσε μία από τις βασικές προκλήσεις του σχεδιασμού με στόχο την αρμονική διασύνδεση πόλης και θάλασσας. Αυτό επιτεύχθηκε με τη δημιουργία επιμέρους τοπίων, όπως πάρκα και άλση, διαδρομές πεζών και ποδηλάτων, ευχάριστα σημεία στάσης και χαλάρωσης, χώρους πολιτισμού και αναψυχής, τα οποία επεκτείνονται και διακλαδώνονται μέσα στον ιστό της πόλης και επικοινωνούν μεταξύ τους, διαμορφώνοντας ενιαία δίκτυα. Η δημιουργία μιας ενιαίας και συνεκτικής στρατηγικής αποτελεί και το καίριο ζήτημα της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων τόπων.

Επίσης, η κύρια και μεγαλύτερη σε έκταση ζώνη, η οποία αναπτύσσεται ανάμεσα σε όλες τις προαναφερθείσες χρήσεις και συνδιαλέγεται με αυτές, είναι η ζώνη κατοικιών. Οι κατοικίες έχουν διαμορφωθεί ανάλογα με τις ανάγκες και συγκυρίες κάθε εποχής. Παρατηρούμε, λοιπόν, τη συσσώρευση κτισμάτων κοντά σε μεγάλους οδικούς άξονες ή ακόμα και βιομηχανικούς χώρους, οι οποίοι αποτέλεσαν το χώρο εργασίας πολλών από τους κατοίκους της περιοχής. Σύμφωνα με τη νέα μελέτη, η οικιστική ζώνη οφείλει να ενταχθεί σε όλο αυτό το σύστημα ελεύθερων χώρων και να αποτελέσει μέρος του, βελτιώνοντας, έτσι την ποιότητα ζωής των κατοίκων της. Παράλληλα

προτείνονται και κάποιοι περιορισμοί στη δόμηση κυρίως όσον αφορά στα οικοδομικά τετράγωνα που γειτνιάζουν με τον παράκτιο χώρο, ούτως ώστε να μπορέσουν να διαμορφωθούν οι ποιότητες εκείνες που απαιτούνται για το τμήμα αυτό της πόλης, αλλά και οι ευχάριστες οπτικές φυγές μέσα σε αυτήν.

Στόχος 2: Επανάχρηση των ανενεργών, βιομηχανικών κατ' εξοχήν, κελυφών για υποστήριξη πολιτιστικών δραστηριοτήτων και χρήσεων αναψυχής. Διατήρηση της αρχιτεκτονικής και των ιδιαίτερων βιομηχανικών τους στοιχείων σε ανάμνηση της ιστορικής τους κληρονομιάς.

Η επανάχρηση των κτιριακών κελυφών αποτελεί λύση που διαπνέεται από το πνεύμα της βιοκλιματικής προσέγγισης. Δεδομένου ότι ορισμένα από τα κτήρια της περιοχής αποτελούν εξαιρετα δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής, άρρηκτα συνδεδεμένα με την ιστορία του τόπου και τη μνήμη των κατοίκων του, εντείνεται η αναγκαιότητα διατήρησής τους. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας ορίζει μέσα στους άξονες προτεραιότητας την ενίσχυση του πολιτιστικού και τουριστικού χαρακτήρα της Ελευσίνας. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρεται στην «επανάχρηση μνημείων βιομηχανικής αρχαιολογίας με στόχο την ανάδειξη της τοπικής ιστορίας και ταυτότητας του παράκτιου χώρου της και την ένταξή τους στο τουριστικό προϊόν». Το κτίριο του Ελαιουργείου αποτελεί ένα τέτοιο δείγμα βιομηχανικού μνημείου και σήμερα διαμορφώνει τον πολιτιστικό χώρο όπου φιλοξενείται το φεστιβάλ των Αισχυλείων τους μήνες Σεπτέμβρη και Οκτώβρη. Προτείνεται, λοιπόν, η δημιουργική αξιοποίησή του καθ' όλη τη διάρκεια του έτους προς όφελος του πολιτισμού. Οι ανενεργές βιομηχανικές εγκαταστάσεις του θα μπορούσαν, για παράδειγμα, να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες δημιουργίας ενός νέου μουσείου, σε άμεση γειτνίαση με τον αρχαιολογικό χώρο, γεγονός που θα αναβάθμιζε αισθητά την περιοχή σε πολιτιστικό και οικονομικό τομέα (Σχήμα 17). Το Αρχαιολογικό Μουσείο που διαθέτει σήμερα η πόλη και χρονολογείται από τα τέλη του 19ου αιώνα αδυνατεί να εξυπηρετήσει τις αυξημένες ανάγκες του ιστορικού αυτού τόπου. Επίσης, το παρακείμενο εργοστάσιο της «ΠΥΡΚΑΛ» αποτελεί ένα εξίσου σημαντικό δείγμα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής και διαθέτει όλες εκείνες τις αξίες για να χαρακτηριστεί, σύμφωνα με διεθνείς συμβάσεις, ως μνημείο. Συνεπώς, θα μπορούσε και αυτό να ενταχθεί μέσα στο γενικότερο πλαίσιο πολιτιστικών επεμβάσεων. Μάλιστα, αξίζει να αναφερθεί ότι το ΦΕΚ του Δήμου Ελευσίνας (518/Δ/24.8.1989) προτείνει τη δημιουργία πολιτιστικού κέντρου, καθώς και την εκπόνηση μελέτης σύνδεσης των παλαιών εργοστασίων «ΒΟΤΡΥΣ» και «Ελαιουργική» με τον αρχαιολογικό της χώρο (ΦΕΚ 627/Δ/13.6.2005).

Σχήμα 17 Πρόταση ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας — δυτικό τμήμα. Πηγή: επεξεργασία σε χάρτη από <http://msa.ypeka.gr/>.



Εξίσου σημαντικά για την περιοχή είναι και τα δύο βιομηχανικά συγκροτήματα στο ανατολικό τμήμα του παραλιακού μετώπου, η πρώην οινοπνευματοποιία «Κρόνος» και το πρώην εργοστάσιο χρωμάτων και βερνικιών «Ίρις», τα οποία παραμένουν επίσης ανενεργά έως σήμερα (Σχήμα 18). Το βιομηχανικό συγκρότημα «Κρόνος» περιλαμβάνει κτήρια αξιόλογης αρχιτεκτονικής και τεχνολογικής αξίας και έχει κηρυχθεί διατηρητέο από το 1990, ενώ το εργοστάσιο «Ίρις» διαθέτει, επίσης, δύο διατηρητέα κτήρια μνημεία της μεσοπολεμικής βιομηχανικής αρχιτεκτονικής της περιοχής. Το ΓΠΣ του Δήμου, με την τροποποίηση του 2005, καθορίζει τη «δημιουργία πολεοδομικού κέντρου στην περιοχή με έμφαση στις χρήσεις αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, εξαιρώντας δραστηριότητες όπως: πολυκαταστήματα, υπεραγορές, ξενοδοχειακά συγκροτήματα, εργαστήρια χαμηλής όχλησης, πρατήρια βενζίνης κ.ά.». Η διαμόρφωση ενός πολιτιστικού πόλου στις εγκαταστάσεις αυτές, με εμφανείς αλληλοσυσχετίσεις με το Ελαιουργείο και τον αρχαιολογικό χώρο, θα μπορούσε να αποβεί ιδιαίτερα επωφελής για μια πόλη η οποία μάλιστα έχει ανακηρυχθεί Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2023.

Σχήμα 18 Πρόταση ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας — ανατολικό τμήμα. Πηγή: επεξεργασία σε χάρτη από <http://msa.ypeka.gr/>.



Στόχος 3: Ενίσχυση της συνδεσιμότητας και προσβασιμότητας της περιοχής μέσω μιας ολοκληρωμένης διαχείρισης του δικτύου κυκλοφορίας οχημάτων, ποδηλάτων και πεζών, με στόχο τη βιώσιμη μετακίνηση μέσα στην πόλη και τη λειτουργική επικοινωνία της με τις γειτονικές περιοχές και το κέντρο της Αθήνας.

Τα βασικά προβλήματα της περιοχής μελέτης όσον αφορά στο οδικό της δίκτυο είναι η γεινιάση της με ταχείες και πρωτεύουσες οδικές αρτηρίες και ο βιομηχανικός της χαρακτήρας, που συνεπάγεται συχνές διελεύσεις οχημάτων βαρέος τύπου. Οι λειτουργίες του βιομηχανικού και εμπορικού λιμένα προϋποθέτουν τη συχνή διέλευση των οχημάτων αυτών προκειμένου να μεταφέρουν εμπορεύματα από και προς το λιμάνι, απομονώνοντας έτσι το παραθαλάσσιο μέτωπο από τον βασικό πυρήνα της πόλης και παραγκωνίζοντας τους πεζούς που συχνά συναναστρέφονται με αυτό.

Σύμφωνα με την πρόταση αναδιαμόρφωσης του παραλιακού μετώπου και την αποδέσμευση του από τις βαριές βιομηχανικές δραστηριότητες, η κύρια οδική αρτηρία του τμήματος αυτού, η οδός Κανελλοπούλου, θα διαμορφώνει πλέον μια τοπική οδό με αισθητά μικρότερο πλάτος και σε άμεση συσχέτιση με τα δίκτυα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων (Σχήματα 18 και 19). Κύριος στόχος της σχεδιαστικής αυτής προσέγγισης είναι η ασφαλής και βιώσιμη μετακίνηση του πεζού μέσα στην πόλη του. Επίσης, το κύριο τμήμα του παραλιακού μετώπου που αναπτύσσεται παράλληλα με τη θάλασσα και την οδό Κανελλοπούλου μπορεί πλέον να διαμορφώσει έναν μεγάλο

πεζοδρομημένο άξονα που θα συνδέει ποικίλους τόπους πολιτιστικούς, εμπορικούς και αναψυχής. Στο σύστημα αυτό προστίθεται και νέο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, που μπορεί να αναδιαρθρώσει το υπάρχον και αποσπασματικό δίκτυο της πόλης, καθώς και η αναδιαμόρφωση των υπαρχουσών οδικών αρτηριών που συνδέουν το κέντρο με τη θάλασσα. Το δίκτυο μαζικών μεταφορών, επίσης, θα μπορούσε να ολοκληρωθεί με την εκμετάλλευση των ανενεργών σιδηροδρομικών γραμμών της περιοχής προς όφελος της λειτουργικής επικοινωνίας της με το λεκανοπέδιο, ενώ ο προαστιακός σιδηρόδρομος, που διαπερνά τις γειτονικές περιοχές Ασπροπύργου και Μαγούλας, θα μπορούσε να συνδεθεί με την Ελευσίνα και τον πολιτιστικό της πόλο. Όλες αυτές οι προτάσεις λαμβάνονται σε άμεση συνάρτηση με τις αναπτυξιακές κατευθύνσεις του ρυθμιστικού σχεδίου της Αθήνας, που στοχεύει επίσης στην αξιοποίηση των μεγάλων οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων της περιοχής, ούτως ώστε να ενισχυθεί ο ρόλος της ως πολιτιστικό και τουριστικό κέντρο και να περιοριστεί η σταδιακή περιβαλλοντική της υποβάθμιση. Στις κατευθύνσεις αυτές του ρυθμιστικού πλαισίου εντάσσονται και παρεμβάσεις βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη της Ελευσίνας, όπως είναι η προώθηση ποδηλατικών διαδρομών που εξυπηρετούν την πρόσβαση σε σημαντικά τμήματα πολιτιστικού και ψυχαγωγικού ενδιαφέροντος και η ενεργοποίηση ακτοπλοϊκής συγκοινωνίας, ώστε να αναδειχθούν σημεία και τόποι ιστορικού ενδιαφέροντος.

Σχήμα 20 Λεπτομέρεια πρότασης ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας – δυτικό τμήμα (πηγή: επεξεργασία σε χάρτη από <http://msa.ypeka.gr/>)



Στόχος 4: Ανάδειξη των ιδιαιτεροτήτων και δυνατών σημείων της περιοχής, όπως είναι η ιστορία και ο πολιτισμός, αλλά και το φυσικό περιβάλλον.

Ο αρχαιολογικός χώρος και τα πολυάριθμα σημεία ιστορικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος αποτελούν τους βασικούς πυλώνες ενίσχυσης της πολιτιστικής ταυτότητας του τόπου, ώστε μέσα από την ολοκληρωμένη διαχείρισή τους να μπορούν να συνδεθούν λειτουργικά με ελεύθερους χώρους και δίκτυα κυκλοφορίας πεζών και ποδηλάτων. Η προστασία και ανάδειξη του ιστορικού κέντρου της Ελευσίνας, των μεμονωμένων διατηρητέων κτηρίων, αλλά και των κτισμάτων εκείνων με αξιόλογα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά αποτελεί μία επιπλέον επιδίωξη του ρυθμιστικού σχεδίου της Αθήνας. Μάλιστα, η δημιουργία και ανάδειξη διαδρομών και δικτύων από τοπία που συγκεντρώνουν στοιχεία φυσικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος εντάσσεται στις βασικές κατευθύνσεις του χωρικού σχεδιασμού του εν λόγω σχεδίου για την ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή.

Το φυσικό περιβάλλον αποτέλεσε χαρακτηριστικό γνώρισμα της περιοχής μελέτης, το οποίο συνέβαλε ενεργά στην πολυετή διαμόρφωσή της. Συνεπώς, ο επανασχεδιασμός του παραλιακού μετώπου οφείλει να στρέφεται προς μια βιοκλιματική προσέγγιση που θα το καταστήσει προσβάσιμο και αξιοποιήσιμο από το ευρύ κοινό και θα συνδυάζει όλα εκείνα τα στοιχεία που το προστατεύουν και διαιωνίζουν τα πλούσια φυσικά χαρακτηριστικά του. Σημαντικό ρόλο σε αυτό κατέχει και ο θαλάσσιος χώρος, τα ποιοτικά χαρακτηριστικά του οποίου οφείλουν να αναβαθμιστούν. Το ρυθμιστικό σχέδιο της Αθήνας κάνει ιδιαίτερη αναφορά στην εξυγίανση του βυθού του κόλπου της Ελευσίνας μέσα από ένα πρόγραμμα αποκατάστασής του. Η παρούσα μελέτη προτείνει την ολοκληρωμένη προσέγγιση και αξιοποίηση των υπάρχοντων ποιοτικών στοιχείων του παράκτιου μετώπου της περιοχής και τη δημιουργία χώρων και εγκαταστάσεων που θα ενισχύουν τη σημασία και τον ρόλο τους. Πλούσια φυσικά οικοσυστήματα, ιστορικοί τόποι, μνημεία, διαμορφωμένες ακτές κολύμβησης αλλά και διάσπαρτα σημεία στάσης και απόλαυσης των οπτικών φυγών προς τη θάλασσα, μαζί με οριοθετημένους άξονες περιπάτου και ποδηλάτου, συμπληρώνουν την ολοκληρωμένη πρόταση αναδιαμόρφωσής του. Ο Χάρτης 20 που ακολουθεί αποτυπώνει τις επιμέρους αυτές ποιότητες και τόπους που προτείνονται. Φυσικά, όλα αυτά τα δίκτυα επικοινωνούν άμεσα με τον αστικό ιστό, δημιουργώντας ένα λειτουργικό και ενιαίο δημόσιο χώρο, ο οποίος «ξεχύνεται» μέσα στην πόλη, συνθέτει τόπους υψηλής ποιοτικής και αισθητικής αξίας, ενώ συμβάλλει ταυτόχρονα στη βελτίωση του αστικού μικροκλίματος.

Σχήμα 20 Λεπτομέρεια πρότασης ανάπλασης παραλιακού μετώπου Ελευσίνας – δυτικό τμήμα (πηγή: επεξεργασία σε χάρτη από <http://msa.ypeka.gr/>).



Στόχος 5: Διεπιστημονική προσέγγιση των ζητημάτων του παράκτιου χώρου της πόλης. Δημιουργία και αποτελεσματική λειτουργία ενός αποκλειστικού φορέα διαχείρισης και προστασίας του παράκτιου τμήματος.

Καθώς η παραλία αποτελεί σημαντικό και ευαίσθητο οικοσύστημα, η ύπαρξη ενός μηχανισμού ελέγχου του επιπέδου των περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών της αποτελεί βασική προϋπόθεση διατήρησής τους σε φυσιολογικά επίπεδα. Οι μετρήσεις και η συνεχής παρακολούθηση των ρύπων, της ποιότητας των θαλάσσιων υδάτων και της ατμόσφαιράς της μπορούν να οδηγήσουν σε έγκαιρη επέμβαση σε περίπτωση υπέρβασης των επιτρεπτών ορίων. Βέβαια, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η συνέχιση της λειτουργίας του μηχανισμού ελέγχου και μετά το πέρας του έργου, ούτως ώστε να επιβεβαιώνεται η ορθή λειτουργία του και οι έγκαιρες παρεμβάσεις σε περιπτώσεις δυσλειτουργιών ή αστοχιών.

Το παράκτιο μέτωπο της Ελευσίνας βρίσκεται σήμερα στη δικαιοδοσία του Οργανισμού Λιμένα Ελευσίνας (ΟΛΕ). Ο οργανισμός αυτός μπορεί και οφείλει να συνεχίσει να αποτελεί μέρος της διαχείρισης του παράκτιου μετώπου, συνδυαστικά όμως, με επιπλέον οργανισμούς και ενώσεις. Ιδιωτικός και δημόσιος τομέας οφείλουν να συνεργαστούν σε μια δύσκολη οικονομική

περίοδο, όπως αυτή που διανύει η χώρα. Η οικονομική ενίσχυση από φορείς ιδιωτικών συμφερόντων ευνοεί την ανάπτυξη των υποδομών που εκλείπουν από την περιοχή. Βέβαια, ο ορθολογικός σχεδιασμός των παράκτιων περιοχών προϋποθέτει τη συνολική κυβερνητική και διεθνή συνεργασία μεταξύ εθνικών, περιφερειακών, τοπικών φορέων αλλά και διεθνών οργανισμών της ΕΕ. Αξίζει να προστεθεί εδώ ο καίριος ρόλος των κατοίκων, οι οποίοι οφείλουν να ενημερώνονται σχετικά με τα έργα διαχείρισης, να ευαισθητοποιούνται σε θέματα περιβάλλοντος και να παρεμβαίνουν όπου είναι εφικτό, συμβάλλοντας έτσι στη διαμόρφωση του τόπου τους. Προτείνεται, λοιπόν, η δημιουργία μιας στρατηγικής «έξυπνης» πόλης, η οποία θα εκμεταλλεύεται τις ιδιαιτερότητες της περιοχής και θα εντάσσει τους ίδιους τους κατοίκους στο πνεύμα της ολοκληρωμένης διαχείρισής της.

4. Συμπεράσματα

Τα συμπεράσματα που εξάγονται από τη μελέτη αυτή αναλύονται σε σχέση με τους στόχους που περιγράφηκαν στην εισαγωγή: την αποτελεσματική σύνδεση, δηλαδή, σχεδιασμού και ολοκληρωμένης διαχείρισης, ώστε να διατηρηθεί η ιδιαίτερη φυσιογνωμία της περιοχής μελέτης και να επιτευχθεί η εξυγίανσή της σε ποικίλους τομείς. Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός και η αποτελεσματική διαχείριση του τόπου αυτού μπορούν να επιλύσουν ουσιαστικά τα προβλήματα που τον πλήττουν και να οδηγήσουν στην πολιτιστική, κοινωνική και οικονομική ανάπτυξή του. Αν και κατά καιρούς έχουν υλοποιηθεί προτάσεις ανάπλασης, η αποσπασματικότητα και έλλειψη συντονισμού δεν έχει αποφέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα. Μόνο μέσα από ένα συντονισμένο πλαίσιο ενεργειών με σαφείς στόχους, που θα λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες της περιοχής, θα προνοεί για την προφύλαξη και διατήρησή τους στο βραχυπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο μέλλον και θα περιλαμβάνει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, υπό το πλαίσιο μιας διεπιστημονικής προσέγγισης, μπορεί να οδηγήσει στην αποτελεσματική αντιμετώπιση των πολύπλοκων ζητημάτων που την αφορούν.

Συνεπώς, οι ενέργειες παρέμβασης που προτείνονται στρέφονται προς την κατεύθυνση της ολοκληρωμένης διαχείρισης. Αναγνωρίζοντας και αξιολογώντας την υφιστάμενη κατάσταση, εντοπίζοντας τη ρίζα του προβλήματος και κατανοώντας σε βάθος τις παράκτιες βιοτικές διεργασίες, τις κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες και τον βαθμό στον οποίο ο άνθρωπος επηρεάζει και επηρεάζεται από τα παράκτια οικοσυστήματα επιτυγχάνεται η σωστή αντιμετώπιση των αδυναμιών της περιοχής. Ο παράκτιος χώρος αντιμετωπίζεται συνολικά μέσω μιας οικοσυστημικής προσέγγισης που αναγνωρίζει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ιδιόμορφων αυτών τοπίων και στοχεύει στην προφύλαξή τους και την αντιμετώπιση της υποβάθμισης που υφίστανται. Η μελέτη των αρχών της ΟΔΠΖ και της αστικής αναγέννησης, που διαπνέονται από κοινούς στόχους και στρατηγικές, λήφθηκε σοβαρά υπόψη κατά την πρόταση αναδιαμόρφωσης του παραλιακού μετώπου της Ελευσίνας. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με την ολοκληρωμένη πρόταση παρέμβασης στο παράκτιο μέτωπο της Ελευσίνας, επιχειρείται μια σειρά από επιμέρους ενέργειες, καθεμία από τις οποίες επιλύει ένα τμήμα του βασικού προβλήματος, και όλες μαζί

συνδυαστικά συμβάλλουν στη συνολική βελτίωση της ποιότητάς του. Με αυτό τον τρόπο επιτεύχθηκε η καλύτερη δυνατή διαχείριση όλων των επιμέρους στοιχείων και πόρων της περιοχής. Με την απομάκρυνση των βιομηχανικών και λιμενικών χρήσεων από τον παράκτιο χώρο, απομακρύνεται και ο βασικός λόγος υποβάθμισής του. Ο χώρος αποδίδεται στην ίδια την πόλη και στους κατοίκους της, οι οποίοι μπορούν να τον εκμεταλλευτούν προς όφελός τους. Αποτελεί πλέον ζωτικό κομμάτι της πόλης, διαμορφώνει αλληλοσυσχετίσεις και αλληλοσυνδέσεις με τους απαξιωμένους ελεύθερους χώρους της, ενδυναμώνοντας το χαρακτήρα και το ρόλο τους μέσα σε αυτήν. Επιπλέον, διαμορφώνει πολιτιστικούς πόλους που αλληλοεπιδρούν με την πόλη και το παράκτιο τμήμα της και συνδέονται με τους πολυάριθμους πράσινους χώρους. Ο πολιτιστικός παράγοντας καταλαμβάνει πλέον εξέχουσα θέση και ενισχύει τον χαρακτήρα της ίδιας της πόλης, αναβιώνοντας την παλιά της αίγλη, γεγονός που οδηγεί στην πολιτιστική και συνάμα οικονομική της ανάπτυξη. Η ανακατάταξη αυτή των χρήσεων γης και η διαμόρφωση επιμέρους τόπων που εκμεταλλεύονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής και τα αναβαθμίζουν αποτελούν την ουσία του ολοκληρωμένου σχεδιασμού και της βιώσιμης ανάπτυξης. Τέλος, μέσα σε όλο αυτό το πνεύμα της ολοκληρωμένης διαχείρισης, εντάσσεται και η αναδιοργάνωση των φορέων διαχείρισης του παραλιακού μετώπου, ούτως ώστε να εξασφαλιστεί η προστασία και διατήρηση των περιβαλλοντικών στοιχείων του. Μέσω της ορθής κατάρτισης των ιθυνόντων, της συνεργασίας εθνικών, περιφερειακών και διεθνών φορέων, της εκμετάλλευσης των ιδιωτικών επιχορηγήσεων και φυσικά της ενεργού συμμετοχής πολιτών και επιστημονικής κοινότητας, διαμορφώνεται μια ολοκληρωμένη στρατηγική «έξυπνης πόλης», που θα οδηγήσει με τη σειρά της στην ορθή και μακροπρόθεσμη διαχείριση του παράκτιου χώρου και τη συντονισμένη παρακολούθησης της προόδου κάθε στρατηγικής που εφαρμόζεται.

Η διατήρηση τέτοιων ιστορικών τόπων είναι πολύ σημαντική για την ιστορία της χώρας μας, την εξέλιξη της ίδιας και των κατοίκων της ανά τους αιώνες. Η αποτελεσματικότητα των πρακτικών διαχείρισης που εφαρμόζονται μπορεί να αποτελέσει παράδειγμα προς μίμηση για τον σχεδιασμό και τη διαχείριση παράκτιων χώρων με παρόμοια προβλήματα στο μέλλον. Η οργανωμένη προσέγγιση όλων αυτών των ευαίσθητων οικοσυστημάτων μπορεί να τα προστατέψει από τις έντονες δραστηριότητες της πόλης, να ενισχύσει το ρόλο τους μέσα σε αυτήν και να διασώσει, έτσι, την πολύτιμη και μακράιωνη ιστορία της.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω ιδιαιτέρως τον κ. Πορτοκαλίδη Κωνσταντίνο, Χωροτάκτη – Πολεοδόμο Μηχανικό (Dipl., PhD), Συγκοινωνιολόγο [MSc(Eng)] και μέλος ΣΕΠ ΕΑΠ, ο οποίος με την ακαδημαϊκή του γνώση και την πολύχρονη εμπειρία του συνέβαλε σημαντικά στη βελτίωση της εν λόγω εργασίας και στη διαμόρφωση της τελικής της μορφής.

Βιβλιογραφία

Ελληνική

- Αγγελίδης, Μ. & Οικονόμου, Α. (2005) «Χρήσεις γης και επιπτώσεις στο παράκτιο χώρο της Ελλάδας». *Διεθνής Έκθεση και Συνέδριο για τις τεχνολογίες του Περιβάλλοντος HELECO*. Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος.
- Αποστολάκης, Μ. (2012) *Προστασία και ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών: το διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό πλαίσιο*. Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία. Αθήνα: Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο.
- Γούτα, Α. (2014) «Hafencity: πώς ένα τέλος εποχής μεταμορφώθηκε σε νέα αρχή και στο μεγαλύτερο project αστικής ανάπλασης της Ευρώπης». *Τεχνογράφημα*, 486, 10-11.
- Γρεβενιώτη, Ε., Κατσκιώρη, Ζ., Βαγιώτα, Σ., Γεωργακοπούλου, Π. & Τριανταφύλλου, Χ. (2009) *Ρυθμιστικό Σχέδιο Πάτρας*. Διαθέσιμο στο: http://courses.arch.ntua.gr/fsr/135054/Ryumistik_o%20Sxedio%20Patras.pdf.
- Δήμος Βόλου (2011) *Αναθεώρηση – επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου*. Τεχνική έκθεση. Πρόταση γραφείο Δοξιάδη Σύμβουλοι για ανάπτυξη και οικιστική ΑΕ. Διαθέσιμο στο: <http://epoleodomia.volos.gr/cgi-bin/pages/page.pl?arlang=Greek&rcode=110209112822&argenkat=%CC%E5%EB%DD%F4%E5%F2&enot=%D3%F5%EC%E2%E1%DF%ED%EF%F5%ED%20%F4%FE%F1%E1>.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999) *Προς μια ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή στρατηγική των παράκτιων ζωνών: γενικές αρχές και πολιτικές επιλογής*. Γενικές Διευθύνσεις: Περιβάλλον, Πυρηνική Ασφάλεια και Προστασία των Πολιτών, Αλιεία, Περιφερειακή Πολιτική και Συνοχή, Λουξεμβούργο.
- Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (2002) *Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2002, σχετικά με την εφαρμογή στην Ευρώπη της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών*. Βρυξέλλες: 2002/413/ΕΚ.
- Καλλίνικος, Δ. (2016) *Ο παράκτιος χώρος ως μέσο αστικής εξυγίανσης: η πόλη της Πρέβεζας*. Μεταπτυχιακή διπλωματική εργασία. Πάτρα: Σχολή Θετικών Επιστημών, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.
- Καμπούρη, Ε. (2005) *Ανάπλαση και αναζωογόνηση λιμενικών ζωνών: το παράδειγμα των*

- Docklands στο Λονδίνο και το Λίβερπουλ*. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Κοκκώσης, Χ., Δημητρίου, Κ. & Κωνσταντόγλου, Μ. (1999) «Δημιουργία Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών για τις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας». Ελληνική Εταιρεία Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών, 10ο Πανελλήνιο Συνέδριο «Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών- Δυνατότητες και Εφαρμογές. Προοπτικές και Προκλήσεις».
- Μπενσασσών, Λ. (2014) *Μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων τύπου I για τη δραστηριότητα: «Προσωρινό διαλυτήριο ανασυρόμενων ναυαγίων», στη θέση Καλυμπάκι, Δ. Ελευσίνας*. Ελευσίνα: Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας ΑΕ.
- Οικονόμου, Δ. (2004) «Αστική αναγέννηση και πολεοδομικές αναπλάσεις». Τεχνικά Χρονικά, Μάιος- Ιούνιος 2004. Διαθέσιμο στο: http://library.tee.gr/digital/techr/2004/techr_2004_3_oikonomou.pdf.
- Παπαγγελή, Κ. & Χλέπα, Ε.-Α. (2011) *Οι μεταμορφώσεις του ελευσινιακού τοπίου: αρχαιότητες και σύγχρονη πόλη*. Πολιτιστικό Κέντρο Δήμου Ελευσίνας «Λεων. Κανελλόπουλος».
- Περυσινάκη, Β. (2009) *Η εξέλιξη του παραλιακού μετώπου του Ηρακλείου σε συνάρτηση με την εξέλιξη της πόλης*. Διπλωματική Μεταπτυχιακή Εργασία. Αθήνα: Τμήμα Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
- Σαπουνάκης, Α. (2012) *Ανάπλαση παραλιακού μετώπου και σύνδεση του αστικού ιστού με τη θάλασσα: η περίπτωση του Ηρακλείου*. Διαθέσιμο στο https://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_20.html.
- Τσίγκου, Α. (2013) *Περιβαλλοντικές αναπλάσεις παράκτιων αστικών ζωνών: εφαρμοσμένα παραδείγματα στην Ελλάδα και το εξωτερικό*. Εργαστήριο «Σχεδιασμός προγράμματος περιβαλλοντικής εκπαίδευσης» με τη μορφή εκπαιδευτικού σεναρίου και γενικό μεθοδολογικό άξονα τη διασαφήνιση αξιών. Δραπετσώνα: Κέντρο Περιβαλλοντικής Εκπαίδευσης.
- ΥΠΕΚΑ (2013) *ΠΣΧΣΑΑ για τον παράκτιο χώρο και τα νησιά*. Αθήνα: ΥΠΕΚΑ.
- Χατζημίρος, Κ. (2007) *Οικολογία: οικοσυστήματα και προστασία του περιβάλλοντος*. 3η έκδ. Αθήνα: Συμμετρία.
- Χατζημίρος, Κ. & Παναγιωτίδης, Π. (1999) «Παράγοντες υποβάθμισης των παράκτιων οικοσυστημάτων, ανάγκες και συστήματα προστασίας». *Πρακτικά Πανελληνίου Συνεδρίου «Διαχείριση και Βελτίωση Παράκτιων Ζωνών»*. Αθήνα: ΕΜΠ, 1-8.

- Χατζημπίρος, Κ. & Παναγιωτίδης, Π. (2008) *Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης: αξιολόγηση της εφαρμογής του ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου*. Αθήνα: Τομέας Υδατικών Πόρων, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ, Ινστιτούτο Ωκεανογραφίας ΕΛΚΕΘΕ.
- Χεκίμογλου, Α. (2012) «Με τρένο από τους Αγίους Αναργύρους έως τα Μέγαρα». *Το Βήμα*, 5 Ιουνίου. Διαθέσιμο στο: <https://www.tovima.gr/2012/06/05/society/me-treno-apo-toys-agiouy-anargyroys-ews-ta-megara/> [ανακτήθηκε στις 30/04/2019].
- Foster Wheeler Italiana (FWI) (2009) *Έργο εκσυγχρονισμού–αναβάθμισης διυλιστηρίου Ελευσίνας: μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων*. Ασπροφός ΑΕ.

Ξένη

- Butuner, B. (2006) “Waterfront revitalization as a challenging urban issue”. *42nd ISO-CARP Congress*. pp.1-11. Available at: http://www.isocarp.net/data/case_studies/792.pdf.
- Church, A. (1988). “Urban regeneration in London Docklands: a five-year policy review”. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 6, 187-208.
- Conference on Environment and Development (1992) *Report of the United Nations Conference on Environment and Development: protection of the oceans, all kinds of seas, included enclosed and semi closed seas, and coastal areas and the protection, rational use and development of their living resources*. Chapter 17. Rio De Janeiro. Available at: http://www.un.org/Depts/los/consultative_process/documents/A21-Ch17.htm.
- COOB (1992) *Official report of the Games of the XXV Olympiad Barcelona 1992*. Vol. III, 252.
- Cori, B. (1999) “Spatial dynamics of Mediterranean coastal regions”. *Journal of Coastal Conservation*, 5 (2), 105-112.
- Couch, C. (1990) *Urban renewal: theory and practice*. Basingstoke: Macmillan.
- Couch, C., Fraser, C. & Percy, S. (2003) “Urban regeneration in Europe”. *Real Estate Issues*, doi: 10.1002/9780470690604.
- Khelil, N., Larid, M., Grimes, S., Le Berre, I. & Peuziat, I. (2019) « Challenges and opportunities in promoting integrated coastal zone management in Algeria: demonstration from the Algiers coast”. *Ocean and Coastal Management*, 168 (1), 185-196. doi: 10.1016/j.ocecoaman.2018.11.001.

- Kostopoulou, S. (2002) *Towards a sustainable urban coast: an integrated coastal zone management framework for the city port of Thessaloniki*. Department of Economics, Aristotele University of Thessaloniki. WIT Press.
- Ministry of the Environment, Physical Planning and Public Works (MEPPPW) (2006) *Report of Greece on coastal zone management*. Athens: MEPPPW.
- Mourmouris, A., Kasidi, E., Vourvahis, M., Grigoriou, E. & Kanellopoulou, K. (2006) *Report of Greece on coastal zone management*. Athens: Ministry of Environment, Physical Planning & Public Works.
- Polyzos, S. & Tsiotas D. (2012) "The evolution and spatial dynamics of coastal cities in Greece". In Polyzos, S. (ed.) *Urban development*. IntechOpen, 275-296, doi:10.5772/38884.
- Portman, M. & Fishhendle, I. (2011) *Towards integrated coastal zone management: a toolkit for practitioners*. Environmental Policy & Management Program. Department of Geography, Hebrew University of Jerusalem.
- Roberts, P. & Sykes, H. (2000) *Urban regeneration: a handbook*. London: Sage.

Θεσμικό πλαίσιο

- Αριθμός 53571/3467 «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Ελευσίνας και τμήματος Δήμου Μάνδρας (Ν. Αττικής)». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 518/Δ/24.8.1989.
- Αριθμός 5509/103135 «Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Δημοτικής Ενότητας Πατρέων Δήμου Πατρέων Νομού Αχαΐας». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 358/ΑΑΠ/30.12.2011.
- Αριθμός 5807/21727 «Τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Δήμου Ελευσίνας (Ν. Αττικής)». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 627/Δ/13.6.2005.
- Αριθμός 6874/4871 «Έγκριση Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 128/Α/03.07.2008.
- ΚΥΑ 33318/3028/1998 «Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων (ενδιαιτημάτων), της άγριας πανίδας και της αυτοφυούς χλωρίδας». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 1289/Β/28.12.98.
- Ν. 1337 «Επεκτάσεις σχεδίων πόλεων, αυθαίρετες κατασκευές και άλλες διατάξεις». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 33/Α/14.3.83.

- N.1650 «Για την προστασία του περιβάλλοντος». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 160/A/16.10.86.
- N. 2242 «Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 163/A/3.10.1994.
- N. 2508 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 124/A/13.6.1997.
- N. 2742 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 207/A/07.10.1999.
- N. 2971 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 285/A/19.12.2001.
- N. 3028 «Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 153/A/28.6.2002.
- N. 3201 «Αποκατάσταση, την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος των νησιών που υπάγονται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου του Αιγαίου». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 282/A/9.12.2003.
- N. 4277 «Νέο ρυθμιστικό σχέδιο Αθήνας–Αττικής και άλλες διατάξεις». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 156/A/1.8.2014.
- N. 4447 «Χωρικός σχεδιασμός, βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 241/A/23.12.2016.
- N. 4495 «Έλεγχος και προστασία του δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις». *Εφημερίδα της Κυβέρνησης*, 167/A/3.11.2017.

Αντωνοπούλου Αγγελική

Αρχιτέκτων – Μηχανικός Ε.Μ.Π., MSc Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

ag_ant@hotmail.com

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Δημήτρης Καλλιώρας

Ευάγγελος Ασπρογέρακας

Νικόλαος Γαβανάς

Ανέστης Γουργιώτης

Νικόλαος Τριανταφυλλόπουλος

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Ελένη Ανδρικοπούλου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Πασχάλης Αρβανιτίδης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Παναγιώτης Αρτελάρης – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Σοφία Αυγερινού-Κολώνια – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Αθηνά Βιτοπούλου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Γιώργος Βλόντζος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Νικόλος Βογιαζίδης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Γεωργία Γεμενετζή – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ηλίας Γεωργαντάς – Πανεπιστήμιο Κρήτης

Αθηνά Γιαννακού – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Σύρος Γκολφινόπουλος – Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Άσπα Γοσποδίνη – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Δημήτρης Γούσιος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Πάυλος-Μαρίνος Δελλαδέτσιμας – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Αλέξης Δέφνερ – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Δέσποινα Διμέλλη – Πολυτεχνείο Κρήτης

Ασπασία Ευθυμιάδου – Ελληνικός Γεωργικός Οργανισμός «Δήμητρα»

Μιχάλης Ζουμπουλάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ελισάβετ Θωίδου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Γιώργος Κανδύλης – Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών

Νικόλαος-Γεώργιος Καραχάλης – Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Κώστας Καρτάλης – Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Γρηγόρης Καυκαλάς – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Ειρήνη Κλαμπατσέα – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Χάρης Κοκκώσης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Παναγιώτης Κοσμόπουλος – Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης

Βύρων Κοτζαμάνης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Χρήστος Κουσιδώνης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Αλέξανδρος-Φαίδων Λαγόπουλος – Ακαδημία Αθηνών & Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Κώστας Λαλένης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Λόης Λαμπριανίδης – Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λίλα Λεοντίδου – Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο
Πάυλος Λουκάκης – Πάντειο Πανεπιστήμιο
Θωμάς Μαλούτας – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δημήτρης Μέλισσας – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Αγγελική Μενεγάκη – Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Θεόδωρος Μεταξάς – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Κώστας Μπαγινέτας – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδος
Νίκος Μπάτης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Ηλίας Μπεριάτος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Κώστας Μωραΐτης – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Σπύρος Νιαβής – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Μαρί-Νοέλ Ντυκέν – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δημήτρης Οικονόμου – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Απόστολος Παπαγιαννάκης – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
Κωνσταντίνος Περάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Γιώργος Πετράκος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Μάγδα Πιτσιάβα-Λατινοπούλου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
Σεραφείμ Πολύζος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Αντώνης Ροβολής – Πάντειο Πανεπιστήμιο
Νίκος Σαμαράς – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Άρης Σαπουνάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Κώστας Σερράος – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Παντολέων (Παντελής) Σκάγιαννης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Σοφία Σκορδίλη – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Νίκος Σουλιώτης – Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών
Δημήτρης Σταθάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Αναστασία Τασοπούλου – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Πάρις Τσάρτας – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Γιώργος Τσιλιμίνγκας – Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Δημήτρης Τσιώτας – Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Δημήτρης Φουτάκης – Διεθνές Πανεπιστήμιο
Γιώργος Φωτόπουλος – Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Μάριος Χαϊνταρλής – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Όλγα Χριστοπούλου – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Μανώλης Χριστοφάκης – Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Γιάννης Ψυχάρης – Πάντειο Πανεπιστήμιο

Περιεχόμενα

ΤΕΥΧΟΣ
ISSUE

36

ΕΤΟΣ
YEAR

2023

- Πρέζα Ελισάβετ, Ασπρογέρακας Ευάγγελος** 5
Η ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής 2014-2020: η περίπτωση της Ελλάδας
- Γουργιώτης Ανέστης, Σαραντάκου Ευθυμία, Στεφανή Φωτεινή, Χαϊνταρλής Μάριος** 42
Χωρικός σχεδιασμός και τουριστική επιχειρηματικότητα: η περίπτωση των Περιφερειακών Χωροταξικών Πλαισίων
- Τριανταφυλλόπουλος Νικόλαος** 63
Το ζήτημα της ενσωμάτωσης της πολιτικής για την ενέργεια στην πολιτική αστικών αναπλάσεων στην Ελλάδα
- Αντωνοπούλου Αγγελική** 86
Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων αστικών τόπων: μελέτη περίπτωσης: η παράκτια Ελευσίνα

ISSN: 1109-5008

e-ISSN: 2944-9847

www.aeihoros.gr