



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

## ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

### ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ ΝΟΤΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ (ΑΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΧΡΙ ΒΟΥΛΑ)



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Α.ΣΙΟΛΑΣ, ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ Σ.Α.Τ.Μ.-Ε.Μ.Π.

ΙΩΑΝΝΑ ΜΑΣΤΡΟΔΗΜΟΥ

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2010

-----  
ΙΩΑΝΝΑ ΜΑΣΤΡΟΔΗΜΟΥ

© Ιωάννα Δ. Μαστροδήμου 2010

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ' ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου.





## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	11
ΠΕΡΙΛΗΨΗ .....	12
SUMMARY .....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ ΚΑΙ ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ...	17
1.1.ΑΡΧΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ .....	17
1.2.ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ .....	18
1.3.ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ .....	22
1.3.1.Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η παράκτια ζώνη.....	23
1.3.2.Διαχείριση των παράκτιων Φυσικών Πόρων στην Ελλάδα.....	23
1.3.3.Ανάγκη για Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας ζώνης.....	24
1.4.Η ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....	26
1.4.1.Κατάσταση παράκτιας ζώνης στην Ευρώπη.....	26
1.4.2.Ευρωπαϊκή στρατηγική για την διαχείριση της παράκτιας ζώνης.....	27
1.4.3.Αρχές για την διαχείριση της παράκτιας ζώνης.....	27
1.4.4.Προβλήματα παράκτιας ζώνης.....	29
1.4.5.Η ευρωπαϊκή πολιτική για τις παράκτιες περιοχές.....	31
1.4.6.Νομοθετικές ρυθμίσεις διαφόρων ευρωπαϊκών κρατών.....	33
1.5.ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ .....	35
1.5.1.Γεωργία.....	36
1.5.2.Βιομηχανία .....	37
1.5.3.Οικιστική ανάπτυξη.....	38
1.5.4.Τουρισμός – Αναψυχή.....	40
1.5.5.Μεταφορές.....	42
1.5.6.Παράκτια αλιεία- Ιχθυοκαλλιέργειες.....	44
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ .....	45
2.1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΧΩΡΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	45
2.1.1. Γενικά στοιχεία.....	45
2.1.2.Α.Ν. 2344/1940 (ΦΕΚ 154Α) «Περί αιγιαλού και παραλίας» .....	45
2.1.3.Ν. 1337/1983 (ΦΕΚ 33Α) «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων. Οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις» .....	47
2.1.4.Προεδρικό Διάταγμα 24.4.1985 (ΦΕΚ 181Δ/03.05.1985) «Τρόπος καθορισμού ορίων οικισμών της χώρας μέχρι 2.000 κατοίκους, κατηγορίες αυτών και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησής τους».....	49
2.1.5.Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160Α) «Για την προστασία του περιβάλλοντος».....	49
2.1.6.Ν. 2508/1997 (ΦΕΚ 124Α) «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις».....	51

2.1.7.N. 1742/1999 (ΦΕΚ 207Α) «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» .....	52
2.1.8.N. 2971/2001 (ΦΕΚ 285Α) «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις» .....	56
2.1.9.ΦΕΚ 254 Δ /2004«Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής » .....	60
<b>2.2 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ</b> .....	<b>65</b>
2.2.1.Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.....	71
2.2.2.Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό ..	764
2.2.3.Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά.....	91
<b>2.3.ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΤΤΙΚΗΣ</b> .....	<b>102</b>
2.3.1.Νόμος 1515/1985.....	102
2.3.2.Νέο ρυθμιστικό σχέδιο της Αττικής .....	107
<b>2.4.ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ</b> .....	<b>117</b>
<b>2.5.ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΡΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΦΟΡΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ</b> .....	<b>120</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ</b> .....	<b>123</b>
<b>3.1.ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ</b> .....	<b>123</b>
<b>3.2.ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</b> .....	<b>134</b>
<b>3.3.ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑ ΔΗΜΟ</b> .....	<b>13441</b>
3.3.1.Γενικά στοιχεία για κάθε δήμο μελέτης.....	141
3.3.2. Πληθυσμιακά –Δημογραφικά Στοιχεία .....	151
3.3.3.Πολεοδομικά Στοιχεία .....	168
3.3.4. Αξίες Γης .....	169
3.3.5. Χρήσεις Γης .....	172
3.3.6.Ιδιοκτησιακό Καθεστώς.....	191
<b>3.4.ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ</b> .....	<b>195</b>
3.4.1.Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο.....	195
3.4.2.Μελλοντικό Οδικό Δίκτυο.....	202
3.4.3.Μέσα Μαζικής Μεταφοράς .....	207
<b>3.5.ΠΑΡΑΛΙΕΣ</b> .....	<b>222</b>
<b>3.6.ΜΑΡΙΝΕΣ</b> .....	<b>230</b>
<b>3.7.ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ</b> .....	<b>234</b>
3.7.1.Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις.....	234
3.7.2.Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις .....	248
<b>3.8.ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ</b> .....	<b>249</b>
<b>3.9.ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ</b> .....	<b>257</b>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ .....	259
4.1. ΓΕΝΙΚΑ .....	259
4.2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΖΩΝΕΣ.....	260
4.3. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΠΟ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ.....	264
4.3.1. Ολυμπιακό κέντρο ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά .....	264
4.3.2. Ολυμπιακές εγκαταστάσεις Ελληνικού .....	267
4.3.3. Τραμ.....	268
4.4. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΔΗΜΟ ΜΕΛΕΤΗΣ .....	275
4.4.1. Δήμος Ελληνικού.....	287
4.4.2. Δήμος Γλυφάδας.....	293
4.4.3. Δήμος Βούλας.....	294
4.5. ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ .....	297
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ .....	259
5.1. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ .....	301
5.2. ΝΕΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ « ΑΘΗΝΑ – ΑΤΤΙΚΗ 2014».....	319
5.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ....	323
5.4. ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ .....	326
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	
I. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	337
II. ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ .....	341
III. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....	345
IV. ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ .....	346
<b>ΠΙΝΑΚΕΣ</b>	
Πίνακας 1: Πληθυσμιακά στοιχεία σε κάθε δήμο μελέτης ανά δεκαετία απογραφής .....	151
Πίνακας 2: Μήτρα περιβαλλοντικών επιπτώσεων από δημιουργημένα έργα.....	273
Πίνακας 3: Βαθμός επηπόης των έργων στις κύριες φυσικές περιβαλλοντικές μεταβλητές (αριθμητική κλίμακα από 0 μέχρι το 5) .....	274
Πίνακας 4: Συνολική ημερήσια ζήτηση την Κυριακή για τους μήνες Μαΐου, Ιουνίου και Ιουλίου για τα τμήματα της Λ. Συγγρού και Λ. Ποσειδώνος.....	276
Πίνακας 5 Κυριότερα περιβαλλοντικά προβλήματα ανά δήμο στην περιοχή μελέτης: .....	296
Πίνακας 6: Αξιολόγηση δυνατοτήτων και κινδύνων της περιοχής μελέτης .....	323
<b>ΕΙΚΟΝΕΣ</b>	
Εικόνα 1: Εικόνα μόλυνσης στον παράκτιο χώρο .....	30

Εικόνα 2: Λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον δήμο Ελληνικού .....	217
Εικόνα 3: Λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον δήμο Γλυφάδα.....	218
Εικόνα 4: Λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον δήμο Βούλας .....	219
Εικόνα 5: Μελλοντική γραμμή μετρό .....	220
Εικόνα 6: Α΄πλαζ Βούλας .....	223
Εικόνα 7: Β΄Πλαζ Βούλας .....	224
Εικόνα 8: Αστέρως Γλυφάδας .....	225
Εικόνα 9: Παραλία Αγίου Κοσμά .....	226
Εικόνα 10: Παραλία Αγίου Κοσμά .....	227
Εικόνα 11: Μαρίνα Γλυφάδας.....	227
Εικόνα 12: Μαρίνες Γλυφάδας.....	232
Εικόνα 13: Κέντρο ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά.....	239
Εικόνα 14: Κέντρο ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά σχέδιο .....	240
Εικόνα 15: Κέντρο ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά.....	242
Εικόνα 16: Ανοιχτό γήπεδο μπέιζμπολ.....	243
Εικόνα 17: Ολυμπιακό κέντρο softball .....	244
Εικόνα 18: Ολυμπιακό γήπεδο χόκεϊ .....	245
Εικόνα 19: Ολυμπιακό γήπεδο καλαθοσφαίρισης .....	246
Εικόνα 20: Ολυμπιακό κέντρο κανό- καγιάκ – σλάλομ.....	247
Εικόνα 21: Γήπεδο γκολφ Γλυφάδας .....	253
Εικόνα 22: Γλυπτό θέατρο Αιξωνή.....	254
Εικόνα 23: ΠΙΚΠΑ Βούλας .....	256
Εικόνα 24: Κέντρο ιστιοπλοΐας Αγίου Κόσμου.....	264
Εικόνα 25: Διαμαρτυρίες στον Δήμο Ελληνικού .....	287
Εικόνα 26: Διαμαρτυρίες στον Δήμο Ελληνικού.....	288

## **ΧΑΡΤΕΣ**

Χάρτης 1: Χάρτης απόσπασμα από το ΦΕΚ 254 Δ/2004 .....	64
Χάρτης 2: Χωροταξικός σχεδιασμός – αξιολόγηση οικιστικού δικτύου .....	67
Χάρτης 3: Αξιολόγηση χωροταξικής οργάνωσης .....	69
Χάρτης 4: ΟΡΣΑ με έμφαση στην περιοχή μελέτης .....	116
Χάρτης 5: Διοικητικά όρια δήμων που αναπτύσσονται στην παράκτια ζώνη .....	123
Χάρτης 6: Ανάγλυφο Ανατολικής Αττικής .....	124
Χάρτης 7: Ανάγλυφο Ανατολικής Αττικής (2) .....	124
Χάρτης 8 : Γεωτεχνικός χάρτης και υπόμνημα .....	126
Χάρτης 9: Γεωλογικός χάρτης .....	126
Χάρτης 10: Χάρτης δασών και υπόμνημα .....	127
Χάρτης 11: Φυσικό τοπίο .....	129
Χάρτης 12: Χάρτης υδάτινου δυναμικού .....	131
Χάρτης 13: Σεισμοτεκτονικός χάρτης και υπόμνημα .....	132
Χάρτης 14 : Χάρτης θερμομεταλλευτικών πηγών και υπόμνημα .....	133



Χάρτης 15: Τουρισμός .....	137
Χάρτης 16: Παραγωγικές δραστηριότητες και κοινωνική δομή .....	139
Χάρτης 17: Χάρτης Ελληνικού .....	143
Χάρτης 18: Πολεοδομικός χάρτης Δήμου Βούλας .....	150
Χάρτης 19: Μεταβολή πληθυσμού .....	153
Χάρης 20: Πληθυσμιακά εξέλιξη δήμων στην πρωτεύουσα 1991-2001 .....	156
Χάρτης 21: Κατανομή δημογραφικής γήρανσης στην πρωτεύουσα 1991 .....	157
Χάρτης 22: Κατανομή δημογραφικής γήρανσης στην πρωτεύουσα 2001 .....	158
Χάρτης 23: Αλλοδαποί στο πολεοδομικού συγκροτήματος πρωτεύουσας 2001 .....	160
Χάρτης 24: Βαθμός οικοδόμησης ανά Ο.Τ. ....	163
Χάρτης 25: Χρήσεις γης κατά το 1987 .....	173
Χάρτης 26: Χρήσεις γης κατά το 2007 .....	175
Χάρτης 27: Γενικευμένες χρήσεις γης .....	179
Χάρτης 28: Βασικές χρήσεις γης .....	181
Χάρτης 29: Χρήσεις γης .....	183
Χάρτης 30: Χρήσεις παραλίας .....	185
Χάρτης 31: Παράκτια ζώνη δήμου Ελληνικού .....	189
Χάρτης 32: Οδικό δίκτυο .....	191
Χάρτης 33: Οδικοί άξονες δήμου Ελληνικού .....	199
Χάρτης 34: Οδικοί άξονες δήμου Γλυφάδας .....	201
Χάρτης 35: Οδικοί άξονες δήμου Βούλας .....	202
Χάρτης 36: Γραμμή τραμ .....	208
Χάρτης 37: Στάσεις τραμ επί της Ποσειδώνος .....	212
Χάρτης 38: Χάρτης ΟΑΣΑ .....	215
Χάρτης 39: Σχέδιο ανάπτυξης γραμμών μετρό Αθήνας .....	221
Χάρτης 40: Μαρίνες Γλυφάδας .....	232
Χάρτης 41: Ολυμπιακές εγκαταστάσεις Ελληνικού .....	242
Χάρτης 42 :Σχέδιο ανάπλασης μητροπολιτικού πάρκου Ελληνικού .....	257
Χάρτης 43: Θέσεις μετρήσεων κυκλοφοριακών φόρτων .....	276
Χάρτης 44: Δημόσιοι χώροι κα χώροι πρασίνου .....	277
Χάρτης 45: Ρέματα .....	279
Χάρτης 46: Σημεία επικίνδυνα για πλημμύρες .....	281
Χάρτης 47: Natura του Υμηττού .....	282
Χάρτης 48: Περιοχές που χαρακτηρίζονται ως natura GR300006 SC1A .....	283
Χάρτης 49: Οικότοπος .....	285
Χάρτης 50: Νέοι αυτοκινητόδρομοι Αττικής .....	293
Χάρτης 51: Στρατηγικός χάρτης ΟΡΣΑ .....	303
Χάρτης 52: Στρατηγικός χάρτης και πόλοι ανάπτυξης ΟΡΣΑ .....	305
Χάρτης 53: Φυσικού πρασίνου ΟΡΣΑ .....	307
Χάρτης 54: Πολιτισμού ΟΡΣΑ .....	309

Χάρτης 55: Χάρτης παρεμβάσεων και ιδιωτών .....	315
Χάρτης 56: Επιπτώσεις ΡΣΑ .....	317

## **ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ**

Διάγραμμα 1: Τομή παράκτιου χώρου .....	71
Διάγραμμα 2: Τομή παράκτιου μετώπου βάση ειδικό χωροταξικού σχεδίου .....	93
Διάγραμμα 3: Κατανομή πληθυσμού σε κάθε δήμο μελέτης ανά δεκαετία απογραφής .....	151
Διάγραμμα 4: Κατανομή πληθυσμού αλλοδαπών ανά δήμο μελέτης .....	159
Διάγραμμα 5: Κατανομή φύλλων πληθυσμού σε κάθε δήμο μελέτης .....	161
Διάγραμμα 6: Αριθμός δωματίων στις κατοικίες του δήμου Γλυφάδας .....	165
Διάγραμμα 7: Αριθμός δωματίων τις κατοικίες του δήμου Ελληνικού .....	165
Διάγραμμα 8: Αριθμός δωματίων τις κατοικίας στον δήμο Βούλας .....	166
Διάγραμμα 9: Αριθμός ανέργων και εργαζομένων ανά δήμο μελέτης .....	166
Διάγραμμα 10: Κατανομή απασχολούμενων ανά τομέα απασχόλησης .....	167
Διάγραμμα 11: Μορφωτικό επίπεδο κατοίκων ανά δήμο μελέτης .....	168

## **ΣΥΝΟΔΕΥΤΙΚΟ ΥΛΙΚΟ**

Επισυνάπτεται CD, το οποίο περιέχει το σύνολο των νομοθετημάτων που αφορούν το θέμα της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως στόχο (i) την διερεύνηση του συνόλου των συνθηκών που επικρατούν στην παράκτια ζώνη της νοτιοανατολικής Αττικής και συγκεκριμένα στους δήμους Ελληνικού, Γλυφάδας και Βούλας για τον προσδιορισμό των περιβαλλοντικών προβλημάτων που έχουν αναπτυχθεί από τις διάφορες χρήσεις και (ii) τη διαμόρφωση ενός Επιχειρησιακού Σχεδίου για την επίλυση των υπαρχόντων προβλημάτων και την αποφυγή της εμφάνισης νέων, στο πλαίσιο της βιώσιμης διαχείρισης της περιοχής.

Επιλέχθηκαν οι παραπάνω δήμοι ως περιοχή μελέτης διότι αποτελούν ένα ενιαίο γεωγραφικό σύστημα αφού παρουσιάζουν ομοιομορφία ως προς την γεωμορφολογία, περιλαμβάνουν ένα εκτεταμένο μήκος ακτών, έχουν συγκεκριμένη οικονομική, κοινωνική και πολεοδομική λειτουργία, περιορισμένη αντοχή στην ρύπανση και πολύτιμους οπτικούς πόρους.

Πραγματοποιήθηκε μεγάλη προσπάθεια εύρεσης, συλλογής και αξιοποίησης στοιχείων που αφορούν τόσο τη θεωρητική τεκμηρίωση της διπλωματικής εργασίας, όσο και την εφαρμογή, ώστε να προκύψει μέσα από τη συγκρότηση ενός «συστήματος πληροφοριών» η τελική εικόνα της όλης μελέτης.

Καθοριστικής σημασίας θα έλεγα ήταν η συνεργασία μου με τον Πρόεδρο της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών κ. Άγγελο Σιόλα που επέβλεψε την εργασία. Από αυτήν την θέση τον ευχαριστώ για την καθοδήγηση του.

Επίσης ευχαριστώ όλους, συναδέλφους και μη στις υπηρεσίες των υπουργείων και δήμων που παρείχαν σημαντικά δεδομένα για την παρούσα εργασία.

Τέλος ευχαριστώ την μητέρα μου και όλους τους κοντινούς μου ανθρώπους για την κατανόηση και την συμπαράσταση τους σε όλη την διάρκεια της προσπάθειάς μου για ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το αντικείμενο της παρούσας μελέτης είναι (i) η καταγραφή της υπάρχουσας κατάστασης της παράκτιας ζώνης των δήμων Ελληνικού, Γλυφάδας και Βούλας (ii) η αναγνώριση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που υπάρχουν και προκλήθηκαν στην περιοχή από έργα, χρήσεις και γενικά ανθρώπινες επεμβάσεις και (iii) η πρόταση ενός διαχειριστικού επιχειρησιακού σχεδίου για την επίλυση και τον περιορισμό των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Η εργασία διαρθρώνεται σε πέντε κεφάλαια τα οποία περιλαμβάνουν τα εξής.

Στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το σύνολο ορισμών για την παράκτια ζώνη, το σύνολο των χαρακτηριστικών της ελληνικής αλλά και της ευρωπαϊκής παράκτιας ζώνης (προβλήματα που παρουσιάζει, νομοθετήματα και πολιτικές διαχείρισης) και τέλος οι κύριες δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στον παράκτιο χώρο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζονται βασικές νομοθετικές ρυθμίσεις για τον Ελληνικό παράκτιο χώρο, αναλύονται διαδικασίες χωροταξικού σχεδιασμού, το περιεχόμενο του ρυθμιστικού σχεδίου της Αθήνας, οι φορείς διαχείρισης του παράκτιου μετώπου και μια συνολική κριτική για τα παραπάνω νομοθετήματα και φορείς.

Στο τρίτο κεφάλαιο μελετάται η υπάρχουσα κατάσταση ανά δήμο της περιοχής μελέτης. Συγκεκριμένα περιγράφεται η υπάρχουσα κατάσταση και η διαχρονική εξέλιξη της περιοχής μελέτης. Στην συνέχεια αναλύεται η υπάρχουσα κατάσταση τομεακά (π.χ. οι μεταφορές) και καταγράφονται ιδιαίτερα οι παραλίες, οι μαρίνες, οι αθλητικές εγκαταστάσεις, οι περιοχές ιδιαίτερου ενδιαφέροντος και το μητροπολιτικό πάρκο του Ελληνικού.

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στα περιβαλλοντικά προβλήματα και συγκεκριμένα δίνεται ο ορισμός τους, αναλύονται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που έχουν προκληθεί στην περιοχή από την δημιουργία των μεγάλων έργων και τα περιβαλλοντικά προβλήματα που παρουσιάζει κάθε δήμος μελέτης. Εμφανίζονται και αξιολογούνται τέλος οι μέθοδοι και τεχνικές για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Τέλος στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματά από την παραπάνω ανάλυση. Εξετάζονται τα αποτελέσματα του πρώτου ρυθμιστικού σχεδίου της

Αθήνας και παρουσιάζεται το περιεχόμενο του νέου ρυθμιστικού σχεδίου. Η εργασία καταλήγει με την εκπόνηση ενός επιχειρησιακού σχεδίου εκτίμησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων της παράκτιας ζώνης.

## SUMMARY

The content of the present study is the recording of the present situation to the coastal zone at the followings municipalities of Ellhnikou, Glufadas, Boulas and the recognition of environmental problems that exist and caused to the area from works, uses and attitudes. In the end measures are suggested for the solution or the reduce of those environmental consequences and a sequence with moves are proposed for the right.

The work is fixed in five chapters which consist summary the followings:

In the first chapter is given a total of definitions for the coastal zone, the total of the features of Greek's and European's coastal zone is presented (problems that exist, laws and political managements) and in conclusion the main activities which take place at the coastal zone are reported.

In the second chapter the basic law regulations for the Greek coastal zone are presented, the procedures of the spatial planning outline are analyzed both the content of the regulation Athena's plan and the management carriers of the coastal front and a total criticism is done for the above laws and carriers.

In the third chapter a study of the situation that exists at the three municipalities in the present study is done. Specifically a description of the present situation and the progress over time of the area, that we study, is done. Also sections such as the transportations are analyzed and the beaches are recorded, the marines, the athletic installations, the areas with special interest and the metropolis park at Ellhniko.

In the forth chapter a report to the environmental problem is done and specially a definition of the environmental problems is given, the environmental consequences which have caused in the area because of the creation of the big enterprises, the environmental problems that every municipality we study presents, methods and techniques which could be used for the esteem of the environmental problem.

In the end, in the fifth chapter our conclusions from the analysis above are presented. The results of the Athena's first regulation plan are presented and what the new regulation plan will contain. Furthermore methods and techniques are presented for the value of the environmental consequences. The work leading to the design and evaluation of integrated business management programs of specific coastal zone.







## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ ΚΑΙ ΤΑ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ

### 1.1. ΑΡΧΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Οι παράκτιες περιοχές είναι σε παγκόσμια κλίμακα οι πιο σημαντικές και οι πιο εντατικά αξιοποιήσιμες εκτάσεις από τους ανθρώπους, γεγονός που καθιστά τις περιοχές αυτές ευάλωτες και απαιτείται προσοχή στη διαχείριση τους. Στις μέρες μας υπολογίζεται ότι σε ολόκληρο τον κόσμο ο αριθμός των κατοίκων των παράκτιων περιοχών είναι ισοδύναμος με τον πληθυσμό της γης κατά την δεκαετία του 1950.

Περίπου το 60% του πληθυσμού της γης έχει εγκατασταθεί σε μια ζώνη που εκτείνεται σε βάθος 60 χιλιομέτρων από την ακτογραμμή, εκμεταλλευόμενο τις ποικίλες παραγωγικές της δυνατότητες, τις ηπιότερες κλιματολογικές συνθήκες και την ευχέρεια της επικοινωνίας. Η πληθυσμιακή αυτή αναλογία αναμένεται να αυξηθεί έως το 2020 σε ποσοστό άνω του 75%. Στην Ευρώπη σήμερα, τα 200 από τα 680 εκατομμύρια του πληθυσμού της είναι εγκατεστημένα κατά μήκος των 14300χιλιόμετρα της παραλίας της και μέχρι βάθους 50 τετραγωνικών χιλιομέτρων.

Η Ελλάδα τώρα, αν τηρήσουμε τις αναλογίες, είναι η χώρα με το πιο εκτεταμένο παραλιακό και νησιωτικό τοπίο στην Ευρώπη. Με μήκος ακτών 15000 χιλιόμετρα, από τα οποία τα 6000 χιλιόμετρα αντιστοιχούν στα νησιά, η χώρα μας παρουσιάζει τη μεγαλύτερη μετά την Νορβηγία, αναλογία μήκους ακτών ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο γης. Αυτά τα 15000 χιλιόμετρα της παράκτιας ζώνης αποτελούν, άμεσα ή έμμεσα, τον σπουδαιότερο φυσικό πλουτοπαραγωγικό πόρο της χώρας αλλά και πόλο έλξης διεθνούς σημασίας για ποικίλες δραστηριότητες αναψυχής, ενώ συγκεντρώνουν φυσικά και πολιτιστικά στοιχεία μοναδικής αξίας και ενδιαφέροντος.

Λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα της παράκτιας ζώνης και των πλεονεκτημάτων που προσφέρει, οι αναπτυξιακές δραστηριότητες της χώρας σε συντριπτικό μεγάλο ποσοστό, έχουν τη βάση τους στο χώρο σε μικρή απόσταση από τη θάλασσα.

## 1.2.ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

Η ακτή είναι το σημείο όπου το χερσαίο και το θαλάσσιο περιβάλλον συναντώνται. Εάν δεν υπήρχαν οι φυσικές διεργασίες (ατμοσφαιρικές, θαλάσσιες και χερσαίες) που διαμορφώνουν και μεταβάλλουν την παράκτια ζώνη, τότε θα μπορούσε ενδεχομένως να δοθεί και κάποιος ορισμός για αυτή.

Σε μια πρώτη προσέγγιση, οι επιστήμονες οριοθετούν τον παράκτιο χώρο μεταξύ της υψομετρικής καμπύλης των 200 μέτρων και της ισοβαθούς των 200 μέτρων, κάτι που αντιπροσωπεύει το 18% της επιφάνειας της γης. Ωστόσο τα όρια της παράκτιας ζώνης δεν είναι αυστηρά καθορισμένα, αλλά εξαρτώνται από το σκοπό που εξυπηρετεί σε κάθε περίπτωση.

Από άποψη λειτουργίας οι παράκτιες ζώνες αποτελούν το ευρύ σύνολο μεταξύ ξηράς και θάλασσας όπου διάφορες λειτουργίες παραγωγής, κατανάλωσης και ανταλλαγής εκδηλώνονται με γρήγορους και έντονους ρυθμούς.

Από οικολογική άποψη, οι παράκτιες ζώνες ορίζονται σαν οι ζώνες ξηράς και του παρακείμενου θαλάσσιου χώρου (νερό και υπόβαθρο ξηράς κάτω από το νερό) στο οποίο η οικολογία και οι χρήσεις ξηράς επηρεάζουν άμεσα την οικολογία της θάλασσας και αντίστροφα. Από οικολογική άποψη, οι παράκτιες ζώνες είναι περιοχές δυναμικών βιογεωχημικών διεργασιών που έχουν περιορισμένη ικανότητα στην υποστήριξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων.

Από γεωγραφική άποψη, το προς τη ξηρά όριο των παράκτιων ζωνών ορίζεται από το κλίμα και άλλους συναφείς παράγοντες. Από αυτόν τον ορισμό προκύπτει ότι το πλάτος των παράκτιων ζωνών είναι από την φύση του ασαφές.

Από άποψη της μορφολογίας του εδάφους είναι το τμήμα του χέρσου που έχει επιφανειακή απορροή απευθείας στα θαλάσσια παράκτια ύδατα και ορίζει καταρχήν την ευρύτερη ζώνη που πρέπει να εξετασθεί.

Από άποψη βιοφυσικών κριτηρίων που μπορεί να βοηθήσουν στον καθορισμό ενός οικοσυστήματος ως παράκτια ζώνη είναι, η ζώνη ψεκασμού, αλατότητα του εδάφους, η ύπαρξη αλόφιλης και αμμόφιλης βλάστησης, το κλίμα, η πανίδα και οι γεωλογικοί σχηματισμοί.

Εκτιμάται ότι το 70% περίπου του συνολικού πληθυσμού της Ελλάδας κατοικεί στην παράκτια ζώνη. Οι χρήσεις γης που συναντώνται κυρίως στην ελληνική παράκτια ζώνη είναι οι εξής: κατοικία, αναψυχή και τουρισμός, βιομηχανία, εμπόριο, αλιεία και υδατοκαλλιέργειες, γεωργία και κτηνοτροφία, επικοινωνία και θαλάσσιες μεταφορές, χώροι προστασίας από τους κρατικούς φορείς (φυσικά πάρκα, υγροβιότοποι κλπ.), ειδικές χρήσεις (στρατιωτικές εγκαταστάσεις κλπ.). Έτσι όταν μελετώνται οι χρήσεις γης ορίζεται ως παράκτια περιοχή ζώνη πλάτους 100 μέτρων στη χέρσο που οριοθετείται από τη θάλασσα. Όταν μελετώνται οι υποδομές και οι δραστηριότητες που συνδέονται με τη θάλασσα ως παράκτια περιοχή λογίζεται η απόσταση μέχρι και 5 χιλιόμετρα προς το εσωτερικό από την ακτή. Σε περιπτώσεις περιγραφής τοπικών παράκτιων φαινομένων και λειτουργιών, ως παράκτια περιοχή θεωρείται η ζώνη της θάλασσας από την περιοχή της κυματαγωγής μέχρι το βάθος των 10 μέτρων.

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

Ωστόσο λόγω της ανάγκης για διαχείριση και σχεδιασμό του παράκτιου χώρου συναντούνται στη βιβλιογραφία και στον ερευνητικό χώρο προσπάθειες για να προσδιοριστούν με ακρίβεια οι έννοιες που διέπουν τον παράκτιο χώρο και γενικότερα το παράκτιο οικοσύστημα. Παρακάτω σημειώνονται κάποιοι ορισμοί που προσεγγίζουν το παράκτιο οικοσύστημα.

Η παράκτια ζώνη είναι ένα πολύπλοκο σύστημα που περιλαμβάνει θαλάσσια, παράκτια και χερσαία υποσυστήματα. Η ποικιλότητα των φυσικών πόρων και

ενδεχομένως η ποικιλότητα των συγκρουόμενων χρήσεων δημιουργούν συχνά προβλήματα και στα τρία υποσυστήματα. (Kenchington, 1992).

Η παράκτια ζώνη θεωρημένη ως ο χώρος στον οποίο το χερσαίο περιβάλλον επηρεάζει το θαλάσσιο περιβάλλον (ή λιμναίο, παραποτάμιο κλπ) και αντίστροφα. Η παράκτια ζώνη είναι μεταβλητού εύρους που μπορεί επίσης να μεταβάλλεται διαχρονικά. Ωστόσο, η οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης ή του οικοσυστήματος δεν είναι εύκολη υπόθεση και όχι πάντα δυνατή. Έτσι η παράκτια ζώνη θα μπορούσε να προσδιοριστεί με βάση τα γεωγραφικά, φυσικά, οικολογικά, βιολογικά, οικονομικά, διοικητικά και πολιτιστικά στοιχεία (Παρπαΐρης, 2001).

Η παράκτια περιοχή συμπεριλαμβάνει το παράκτιο οικοσύστημα και μία ζώνη προσδιορισμένη γεωγραφικά, ως το χερσαίο και το γειτονικό θαλάσσιο τμήμα (υδάτινο στοιχείο και βυθό). Η παράκτια ζώνη είναι συχνά μεταβλητού εύρους και είναι δυνατόν να συνορεύει με την ηπειρωτική, με τη νησιωτική χώρα αλλά και με τη θάλασσα, τις λίμνες, τους ποταμούς και τους βιότοπους. Λειτουργικά ορίζεται ως ζώνη μετάβασης (interface) από τη ξηρά στη θάλασσα, όπου η παραγωγή, η κατανάλωση και οι φυσικές διεργασίες ανταλλαγής, έχουν τις υψηλότερες τιμές τους. Οικολογικά αποτελεί περιοχή δυναμικών βιομηχανικών διεργασιών με υποστήριξη ορισμένης δυναμικότητας και διαφόρων μορφών ανθρώπινης ζωής και δράσεων (Παρπαΐρης, 2004).

Η παράκτια ζώνη μπορεί να οριστεί ως η περιοχή όπου το έδαφος και η θάλασσα αλληλεπιδρούν με το όριο της γης, που καθορίζεται από τα όρια της ωκεάνιας επιρροής στο έδαφος και το όριο της θάλασσας, που είναι το όριο της επιρροής του εδάφους και του γλυκού νερού στον παράκτιο ωκεανό ή αλλιώς ως η περιοχή του εδάφους που επηρεάζεται από την εγγύτητα του στη θάλασσα και ως το μέρος του ωκεανού που επηρεάζεται από την εγγύτητα στο έδαφος. (International Union for Conservation of Nature)

Στην Ελλάδα η παράκτια ζώνη ορίζεται και περιγράφεται κυρίως από το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού όπως αναλύεται στο υποκεφάλαιο 'διαχείριση και Προστασία των παράκτιων περιοχών στην Ελληνική Νομοθεσία'. Στο κείμενο αυτό ορίζεται ως: «Ο γεωμορφολογικός χώρος εκατέρωθεν της ακτογραμμής, όπου εκδηλώνεται διαδραστικά η σχέση μεταξύ του θαλάσσιου και του χερσαίου

τμήματος, μέσω των σύνθετων οικολογικών συστημάτων που περιλαμβάνουν βιοτικές και αβιοτικές συνιστώσες. Πρόκειται για μεταβατική ζώνη μεταβλητού πλάτους που αποτελεί, ταυτόχρονα, ζωτικό χώρο ανθρώπινων κοινωνιών και κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων».

Επίσης για τον καθορισμό του εύρους της ελληνικής παράκτιας ζώνης έχουν χρησιμοποιηθεί και τα εξής κριτήρια:

- Η απόσταση των 10 χιλιομέτρων από την ακτογραμμή, σαν ένα ανώτατο όριο για τις πεδινές περιοχές.
- Η πλησιέστερη προς την ακτή κορυφογραμμή, με υψόμετρο ανάμεσα στα 500 και 1000 μέτρα, ως ο παράγοντας που καθορίζει τη λεκάνη άμεσης απορροής των επιφανειακών υδάτων προς τη θάλασσα, ή αλλιώς, η ισούψης των 1000 μέτρων ως το όριο πάνω από το οποίο οι επιβλαβείς για το παράκτιο περιβάλλον ανθρώπινες δραστηριότητες είναι μηδαμινές.
- Τα όρια των δήμων που βρίσκονται πιο κοντά στα δύο προηγούμενα όρια και διαμορφώνουν ένα συνεχές σύνολο διοικητικών μονάδων στην παράκτια ζώνη.

### 1.3.ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

Η Ελλάδα καλύπτει έκταση περίπου 131.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων με το 20% αυτής να αντιστοιχεί στα περίπου 3.053 νησιά της. Η ακτογραμμή της φτάνει περίπου τα 17.000 χλμ., αντιστοιχεί στο 1/2 περίπου της συνολικής ακτογραμμής της Μεσογείου. Η παράκτια ζώνη (απόσταση μέχρι 50 χλμ. από τη θάλασσα) 'φιλοξενεί' το 85% του πληθυσμού, το 80% της βιομηχανίας, το 90% του τουρισμού, μεγάλο μέρος της γεωργίας και το σύνολο σχεδόν της αλιείας και των ιχθυοκαλλιεργειών.

Η Ελλάδα είναι ακόμα μια από τις πλούσιες σε βιοποικιλότητα χώρα, με πολλά ενδημικά είδη φυτών και ζώων, παρά τις πιέσεις που δέχεται το περιβάλλον, ιδιαίτερα τις τελευταίες δεκαετίες. Η ελληνική παράκτια ζώνη χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλία ειδών (χλωρίδας και πανίδας), γεω-μορφολογικών χαρακτηριστικών, παραγωγικών οικοσυστημάτων αλλά και από συσσώρευση πλήθους ανθρώπινων δραστηριοτήτων (ψυχαγωγία, αστική και βιομηχανική ανάπτυξη, κτλ.). Οι κύριοι τύποι θαλάσσιων μεσογειακών οικοτόπων απαντώνται στην Ελλάδα, και χωρίζονται σε επτά ομάδες θαλάσσιων και παράκτιων οικοτόπων. Έχουν καταγραφεί και περιγραφεί 31 θαλάσσιοι και 132 παράκτιοι (ξηράς και υγροτόπων) τύποι φυτικών ειδών. Στις ελληνικές θάλασσες έχουν καταγραφεί περίπου 450 είδη ψαριών, ορισμένα από τα οποία είναι είδη τα οποία μετανάστευσαν τις τελευταίες δεκαετίες από τον Ινδικό Ωκεανό και την Ερυθρά Θάλασσα, μέσω της Διώρυγας του Σουέζ ή εξαιτίας των πλοίων. Σημαντική είναι και η παρουσία 12 ειδών δελφινιών και φαλαινών (κητώδη), από τη φάλαινα-φουσητήρα μέχρι το δελφίνι *Ziphius*.

Περίπου 110 φώκιες του είδους της μεσογειακής φώκιας *Monachus Monachus* ζουν ακόμα στις θάλασσες μας και βρίσκουν καταφύγιο πλέον σε απομακρυσμένες σπηλιές. Η θαλάσσια χελώνα *Caretta caretta* γεννάει τα αυγά της σε ένα αριθμό ελληνικών ακτών, ενώ δύο άλλα είδη θαλάσσιων χελωνών, η πράσινη χελώνα (*Chelonia mydas*) αλλά και η δερματοχελώνα (*Dermochelus coriacea*) έχουν παρουσία στις ελληνικές θάλασσες. Εννέα περιοχές έχουν χαρακτηριστεί ως Ειδικές Προστατευόμενες Περιοχές σύμφωνα με τη Συνθήκη της Βαρκελώνης (4ο Πρωτόκολλο). Από τις 238 περιοχές που έχουν προταθεί από την Ελλάδα για ένταξη στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο Φυσικών Προστατευόμενων Περιοχών NATURA (ΦΥΣΗ) 2000, περίπου 120 περιέχουν θαλάσσιους και παράκτιους οικοτόπους καθώς και

οικοτόπους για σημαντικά είδη. Πολλά νησιά και βραχονησίδες έχουν παρόμοιες περιοχές. Σημαντικές Περιοχές για τα πουλιά βρίσκονται κοντά στην παράκτια ζώνη.

### **1.3.1. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η παράκτια ζώνη**

Η αυξανόμενη οικιστική πίεση στην παράκτια ζώνη είναι το σοβαρότερο, ίσως, περιβαλλοντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει τόσο η Μεσόγειος όσο και η Ευρώπη. Αν και σε κάποιους άλλους περιβαλλοντικούς τομείς διαπιστώνεται μια βελτίωση ή τουλάχιστον σταθεροποίηση της κατάστασης, στο θέμα του παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος όλα δείχνουν συνέχιση της επιδείνωσης. Οι παράκτιες περιοχές αντιμετωπίζουν πληθώρα προβλημάτων από τις ολοένα αυξανόμενες ανθρώπινες επεμβάσεις, όπως η μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων στις ακτές, η ρύπανση των κλειστών κόλπων και των θαλασσών γενικότερα με λύματα και κάθε είδους απόβλητα, η συρρίκνωση των φυσικών και αδόμητων παράκτιων περιοχών, η εξαφάνιση των οικολογικών χαρακτηριστικών των ακτών (παράκτια βλάστηση, αμμόλοφοι, υγρότοποι κ.α.).

### **1.3.2. Διαχείριση των παράκτιων Φυσικών Πόρων στην Ελλάδα**

Μέχρι στιγμής η διαμόρφωση και εφαρμογή παράκτιας πολιτικής είναι αδύναμη στη χώρα μας. Τα σχέδια διαχείρισης του παράκτιου περιβάλλοντος -όταν υπάρχουν- δεν έχουν αποτελεσματική εφαρμογή, ενώ συχνά είναι με ευθύνη της κεντρικής αλλά και της τοπικής διοίκησης που υποβαθμίζονται αντί να προστατεύονται οι παράκτιες περιοχές. Ένα μεγάλο ποσοστό των κανονιστικών ρυθμίσεων δεν έχει εφαρμοστεί ή έχει παραγκωνιστεί μετά από μια περίοδο εφαρμογής.

Δεν υπάρχει ενιαίο και ικανοποιητικό νομικό πλαίσιο για την ολοκληρωμένη (βιώσιμη) διαχείριση της παράκτιας ζώνης, παρά την ύπαρξη ορισμένων νόμων όπως ο 2344/40 για τον αιγιαλό, ο οποίος αναθεωρήθηκε το Νοέμβριο του 2001 από το 'περιβαλλοντοκτόνο' νόμο 'περί Αιγιαλού, παραλίας και άλλων διατάξεων', ο 1337/83 'περί χωρικής ανάπτυξης' και ο 1650/86 για το περιβάλλον, οι οποίοι αναθεωρήθηκαν από τον Νόμο 2742/99 (Φ.Ε.Κ. 207/Αρσquo/1999) 'περί χωροταξίας και βιώσιμης ανάπτυξης'. Η διαχείριση παράκτιων πόρων στηρίζεται σε χωρικές και τομεακές πολιτικές που αφορούν αποσπασματικά την αστική ανάπτυξη, το τουρισμό, τη βιομηχανία, τη γεωργία και το περιβάλλον.



Το κύριο πρόβλημα σε διοικητικό-οργανωτικό επίπεδο είναι η έλλειψη μηχανισμών συντονισμού των διάφορων φορέων που εμπλέκονται στη διαχείριση παράκτιων πόρων. Η τρέχουσα πολιτική αντίληψη αποβλέπει στην επίλυση εκ των υστέρων προβλημάτων που έχουν ήδη δημιουργηθεί, ενώ σχεδόν απουσιάζει πλήρως η προσπάθεια πρόληψης και πρόβλεψης μελλοντικών προβλημάτων.

### **1.3.3. Ανάγκη για Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας ζώνης**

Η αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον δεν είναι υπόθεση μόνο της κεντρικής διοίκησης, που έτσι κι αλλιώς συχνά δεν είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική ενώ σε άλλες περιπτώσεις αποτελεί μέρος του προβλήματος. Είναι θέση, όχι μόνο των περιβαλλοντικά ευαισθητοποιημένων πολιτών αλλά και διεθνών οργανισμών, ότι οι τοπικές κοινωνίες, οι περιβαλλοντικές και κοινωνικές οργανώσεις, οι ερευνητικοί φορείς, οι επαγγελματικές ενώσεις (π.χ. ψαράδες, τουριστικές επιχειρήσεις κ.α.) πρέπει να συμμετάσχουν από κοινού με την κεντρική διοίκηση στη διαμόρφωση και την εφαρμογή μιας πολιτικής βιώσιμης διαχείρισης των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων.

Η πολιτική αυτή πρέπει να στοχεύει στην προστασία της θάλασσας και των ακτών και στην επιλογή οικονομικών δραστηριοτήτων καθώς και την προσαρμογή των υπαρχόντων που θα λαμβάνουν υπόψη και θα ενσωματώνουν την περιβαλλοντική και την κοινωνική διάστασή τους. Η πολιτική προστασίας και βιώσιμης διαχείρισης των ακτών και της θάλασσας, για να είναι αποτελεσματική θα πρέπει να συνοδεύεται από την ευαισθητοποίηση και την ενεργοποίηση των πολιτών.

Θέματα προτεραιότητας αν θέλουμε να διατηρηθούν ο φυσικός και πολιτιστικός πλούτος των ακτών είναι για τη χώρα μας (αλλά και για άλλες μεσογειακές χώρες) ο τερματισμός της αυθαίρετης δόμησης και κατάληψης των ακτών, των μπαζωμάτων, της μετατροπή τους σε αποδέκτες λυμάτων, απορριμμάτων και αποβλήτων. Πρέπει, επίσης, να μπει φραγμός στην υπερβολική και συχνά χωρίς σοβαρή περιβαλλοντική μελέτη και κοινωνική αποδοχή κατασκευή τουριστικών λιμανιών (μαρίνων) και άλλων εγκαταστάσεων. Μεγάλης σημασίας είναι και η περιβαλλοντική διαχείριση των δεκάδων μεγάλων και μεσαίας κλίμακας λιμανιών.

Όλα αυτά καθιστούν απαραίτητη όχι μόνο την υιοθέτηση μιας σύγχρονης διαχειριστικής πολιτικής που θα εξασφαλίζει τόσο την συναινετική προστασία των



παράκτιων οικοσυστημάτων όσο και τη μελλοντική ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με βιώσιμο τρόπο αλλά και την ενδυνάμωση των κοινωνικών εκείνων δυνάμεων που θα εκφράζουν με σταθερό και αποφασιστικό τρόπο αυτήν την ανάγκη, θα δεσμεύουν στην κατεύθυνση αυτή. Αυτό προϋποθέτει πολίτες που δεν θα επιδιώκουν απλώς την εξυπηρέτηση μικρο- ή μεγαλοσυμφερόντων που στο τέλος ληλατούν το μέλλον μας αλλά θα νοιάζονται για τον τόπο, το περιβάλλον και τα δικαιώματα των μελλοντικών γενιών.

Η προστασία και βιώσιμη διαχείριση των ακτών είναι σχετικά εύκολη και μπορεί να δημιουργήσει θέσεις απασχόλησης με κοινωνική και περιβαλλοντική σημασία, διατηρήσιμες μακροχρόνια. Η καταστροφή των ακτών είναι πολύ πιο εύκολη, βραχυπρόθεσμα μπορεί να επιφέρει κέρδη σε λίγους ή περισσότερους, μακροπρόθεσμα όμως το κόστος περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά είναι τεράστιο. Η αποκατάσταση μιας υποβαθμισμένης περιοχής είναι εξαιρετικά δύσκολη υπόθεση και απαιτεί σημαντικούς πόρους και συνεπάγεται, πιθανώς, σημαντικές ανακατατάξεις δραστηριοτήτων, σχέσεων και συμφερόντων.

## 1.4.Η ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

### 1.4.1.Κατάσταση παράκτιας ζώνης στην Ευρώπη

Σε σύγκριση με άλλες ηπείρους, η Ευρώπη έχει μεγάλη υφαλοκρηπίδα και σχετικά μεγάλη ακτογραμμή (89.000 χλμ.) σε σύγκριση με την έκτασή της. Η ακτογραμμή της Ελλάδας φτάνει τα 13.780 χλμ. περιλαμβανομένων 6.000 νησιών και νησίδων τα οποία αποτελούν περίπου τη μισή έκταση της ακτογραμμής της χώρας. Ποσοστό άνω του 50% του ευρωπαϊκού πληθυσμού ζει σε απόσταση 100 χλμ. από τις ακτές. Το 33% του ελληνικού πληθυσμού ζει σε παράκτιες πόλεις ή χωριά, σε απόσταση έως 2 χλμ. από τη θάλασσα.

Τα ανωτέρω στοιχεία προσδιορίζουν τη σημαντικότητα της παράκτιας ζώνης σε κοινωνικό-οικονομικό επίπεδο, για την ΕΕ και συνδέουν τη περιβαλλοντική βιωσιμότητα των περιοχών αυτών με την επιβίωση των κατοίκων και των δραστηριοτήτων τους.

Μεγάλα τμήματα της παράκτιας ζώνης της Ευρώπης έχουν ήδη μετατραπεί ή μετατρέπονται, ιδίως τα τελευταία χρόνια, με ταχύ ρυθμό από φυσικές περιοχές σε δομημένες περιοχές, με επέκταση των κατοικιών, την κατασκευή εγκαταστάσεων οικονομικών δραστηριοτήτων ή αναψυχής και τη δημιουργία τεχνικών υποδομών, όπως λιμένες, αερολιμένες και οδικά δίκτυα.

Σύμφωνα με έκθεση της ΕΕ (Κατευθυντήριες γραμμές για τη συγκρότηση του δικτύου Natura 2000 στο θαλάσσιο περιβάλλον. Εφαρμογή των οδηγιών για τα ενδιαιτήματα και τα άγρια πτηνά-2007) το γεγονός αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την απόλυτη καταστροφή και τον κατακερματισμό πολύτιμων ενδιαιτημάτων. Οι υποδομές αυτές επιφέρουν μεταβολή της δυναμικής των παράκτιων ιζηματογενών σχηματισμών επηρεάζοντας το θαλάσσιο περιβάλλον.

Αυτό μπορεί να προκαλέσει την καταστροφή μεγάλων περιοχών πολύτιμων θαλάσσιων παράκτιων ενδιαιτημάτων, όπως τα υποθαλάσσια λιβάδια βλάστησης με *Posidonia oceanica* και οι βενθικοί σχηματισμοί κόκκινου κοραλλιού. Άλλωστε σύμφωνα με πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής της ΕΕ για της διατήρηση της

βιοποικιλότητας μετά το 2010, στην αναφορά της για τις επιπτώσεις της απώλειας της τονίζει ότι «Τα παράκτια οικοσυστήματα, χάρη στα οποία οι κοινότητες των ακτών είναι λιγότερο ευάλωτες στα ακραία καιρικά φαινόμενα, μετριάζουν τη διάβρωση των ακτών, εξασφαλίζουν υγιή ενδιαιτήματα για τα ιχθυαποθέματα και έχουν μεγάλη ικανότητα αποθήκευσης διοξειδίου του άνθρακα...». Άλλωστε αυτό επιβεβαιώνεται και από τις επιστημονικές διαπιστώσεις για απώλεια 50 με 100 χιλ στρεμμάτων κάθε χρόνο στην Ελλάδα, εξαιτίας της διάβρωσης του εδάφους που προκαλείται από τις πυρκαγιές και τη μείωση των βροχοπτώσεων

#### **1.4.2.Ευρωπαϊκή στρατηγική για την διαχείριση της παράκτιας ζώνης**

Η Ευρωπαϊκή στρατηγική για την διαχείριση των παρακτίων ζωνών ορίζει τον ρόλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) ως ηγετικό και καθοδηγητικό. Στοχεύει στην προώθηση του σχεδιασμού και της διαχείρισης των παρακτίων ζωνών από τα κράτη-μέλη που θα βασίζονται στο πλαίσιο της διακυβέρνησης με την συνεργασία των πολιτών.

Η Ευρωπαϊκή στρατηγική είναι «ολοκληρωμένη», δηλαδή περιλαμβάνει πολλές ξεχωριστές δράσεις διαφορετικής σημασίας. Δεν αποτελεί έναν κατάλογο εναλλακτικών λύσεων, αλλά έχει σχεδιαστεί ως μία συνεκτική δέσμη μέτρων. Με τον όρο «ολοκληρωμένη», δηλώνεται η συμμετοχή του συνόλου των πολιτικών και των επιπέδων διοίκησης καθώς και η χρονική και η χωρική ολοκλήρωση των θαλάσσιων και χερσαίων στοιχείων της περιοχής-στόχου.

#### **1.4.3.Αρχές για την διαχείριση της παράκτιας ζώνης**

Οι αρχές στις οποίες βασίζεται η επιτυχής διαχείριση της παράκτιας ζώνης σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή στρατηγική είναι οι εξής:

- ευρεία και σφαιρική προσέγγιση (θεματική και γεωγραφική),
- μακροπρόθεσμη προοπτική,
- προσαρμοστική διαχείριση, στο πλαίσιο μιας διαδικασίας που προωθείται σταδιακά, ακολουθώντας την ανάλυση των προβλημάτων και την επιστημονική γνώση,

- ανάδειξη της τοπικής ιδιαιτερότητας και ενδεδειγμένης κατανόηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών των περιοχών-στόχων,
- λειτουργία δραστηριοτήτων σε εναρμόνιση με τις φυσικές διαδικασίες και τη φέρουσα ικανότητα που καθορίζεται από αυτές,
- συμμετοχικός σχεδιασμός από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη (οικονομικοί και κοινωνικοί εταίροι, μη κυβερνητικές οργανώσεις, ενώσεις κατοίκων παράκτιων περιοχών, επιχειρηματικός τομέας κλπ.),
- υποστήριξη και ανάληψη υποχρεώσεων σε όλα τα επίπεδα και τους τομείς της διοίκησης, και
- αξιοποίηση ενός συνδυασμού μέσων (νομικών και οικονομικών μέσων, προαιρετικών συμφωνιών, παροχής πληροφοριών, τεχνικών λύσεων, έρευνας και εκπαίδευσης κ.λπ.).

Τα κράτη-μέλη ενθαρρύνονται να πράξουν τα ακόλουθα:

- να διεξάγουν μία εθνική σφαιρική ανασκόπηση, όπου αναλύουν τους μείζονες παράγοντες, νόμους και θεσμούς που επηρεάζουν τη διαχείριση της παράκτιας ζώνης,
- να καταρτίσουν μία εθνική στρατηγική, ανάλογα με την περίπτωση περισσότερες στρατηγικές, για την εφαρμογή των αρχών της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης, και αυτές να περιλαμβάνουν μηχανισμούς για το συντονισμό τους, και
- να καθορίσουν τους ρόλους των διαφόρων διοικητικών φορέων, που συμμετέχουν.

#### 1.4.4. Προβλήματα παράκτιας ζώνης

Οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζουν οι παράκτιες ζώνες της Ευρώπης και συνεπώς και η Ελλάδα, οφείλονται αφενός σε φυσικές διεργασίες και αφετέρου σε ανθρωπογενείς παράγοντες, οι οποίοι λειτουργούν, τόσο ανεξάρτητα, όσο και σε αλληλεξάρτηση.

Τα κυριότερα προβλήματα της παράκτιας ζώνης που έχουν παρατηρηθεί είναι:

- ο εκτεταμένη παράκτια διάβρωση που συχνά επιδεινώνεται από ακατάλληλη ανθρώπινη υποδομή (συμπεριλαμβανομένης της υποδομής που αποσκοπεί στην "παράκτια άμυνα") και ανάπτυξη πολύ κοντά στην ακτογραμμή. Τα τεχνικά έργα σε ορισμένες περιοχές λιμένων συνέβαλλαν στην ταχύτερη διάβρωση της παρακείμενης ακτογραμμής επειδή δεν έλαβαν επαρκώς υπόψη τους τη δυναμική και τις διεργασίες της παράκτιας ζώνης. Η άντληση φυσικού αερίου αποτελεί έναν ακόμη παράγοντα που μπορεί να προκαλέσει παράκτια διάβρωση.
- ο καταστροφή ενδιαιτημάτων ως αποτέλεσμα ανεπαρκούς οικοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού ή αξιοποίησης των θαλασσών. Το πρόβλημα αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε περιοχές με ταχεία οικονομική ανάπτυξη, όπως οι χώρες της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης.
- ο απώλεια βιολογικής ποικιλότητας, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των αποθεμάτων ιχθύων, τόσο των παράκτιων όσο και εκείνων της ανοικτής θαλάσσης, ως αποτέλεσμα της καταστροφής παράκτιων τόπων αναπαραγωγής. Τα περιφερειακά σχέδια δράσης για τη βιολογική ποικιλότητα έχουν προσδιορίσει ως και 30 δράσεις που απαιτούνται για την πρόληψη νέων απωλειών ενδιαιτημάτων και την αντιμετώπιση της μείωσης των ειδών σε ορισμένες παράκτιες περιοχές της βορειοδυτικής ευρωπαϊκής μητροπολιτικής περιοχής.
- ο μόλυνση των χερσαίων και των υδάτινων πόρων ως αποτέλεσμα της διάχυσης της ρύπανσης από θαλάσσιες ή χερσαίες πηγές, συμπεριλαμβανομένων των χώρων υγειονομικής ταφής, προς την ακτογραμμή. Σε ορισμένα κράτη μέλη, η μεταφερόμενη από τους ποταμούς ρύπανση που προέρχεται από γεωργικές

εκροές γειτονικών χωρών στον άνω ρου των ποταμών επηρεάζει την ποιότητα των παράκτιων υδάτων.



Εικόνα 1: Μόλυνση στον παράκτιο χώρο

(πηγή [http://fe-mail.gr/pages/posts/greece\\_europe\\_world/greece\\_europe\\_world1594.php](http://fe-mail.gr/pages/posts/greece_europe_world/greece_europe_world1594.php))

- προβλήματα που αφορούν στην ποιότητα και στην ποσότητα των υδάτων, καθώς η ζήτηση υπερκαλύπτει τις δυνατότητες της παροχής ή της επεξεργασίας λυμάτων. Η διείσδυση αλμυρών υδάτων από την υπερεκμετάλλευση των παράκτιων υδροφόρων οριζόντων αποτελεί κύριο πρόβλημα σε πολλές περιοχές της λεκάνης της Μεσογείου. Η ζημία στον υδροφόρο ορίζοντα έχει συνήθως ως αποτέλεσμα τη μόνιμη μείωση των διαθέσιμων υδάτινων πόρων.
- σε πολλές περιπτώσεις, τα εν λόγω φυσικά και βιολογικά προβλήματα προκάλεσαν ή επιδείνωσαν τα ανθρώπινα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι παράκτιες ζώνες, καθώς αυξάνει ο αριθμός και η ένταση των ανθρώπινων χρήσεων, ήτοι: ανεργία και κοινωνική αστάθεια που προκύπτουν από την παρακμή των παραδοσιακών ή περιβαλλοντικά συμβατών τομέων, όπως της παράκτιας αλιείας μικρής κλίμακας. Σε πολλές περιοχές, η επαγγελματική παράκτια αλιεία αντιμετωπίζει δυσκολίες όσον αφορά στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς της.
- ανταγωνισμός μεταξύ χρηστών για πόρους. Η μικρή διαθεσιμότητα χώρων για υδατοκαλλιέργεια, ως αποτέλεσμα της διάθεσης χώρου για άλλες χρήσεις, αποτελεί σημαντικό περιοριστικό παράγοντα για την επέκταση της εν λόγω

δραστηριότητας καταστροφή της πολιτισμικής κληρονομιάς και διάλυση του κοινωνικού ιστού ως αποτέλεσμα της ανεξέλεγκτης ανάπτυξης (ιδίως του τουρισμού). Πολλές από τις νήσους της Ευρώπης -από τις Κανάριες Νήσους ως το αρχιπέλαγος της Σουηδίας και της Φινλανδίας- αντιμετωπίζουν αυτό το πρόβλημα.

- ο απώλεια περιουσίας και δυνατοτήτων ανάπτυξης ως αποτέλεσμα της παράκτιας διάβρωσης. Σε τοπικό επίπεδο, η παράκτια διάβρωση θεωρείται ως η σημαντικότερη απειλή για τη διατήρηση των εισοδημάτων σε πολλές περιοχές που ζουν από τον τουρισμό.
- ο απώλεια ευκαιριών σταθερής απασχόλησης ως αποτέλεσμα της υποβάθμισης των πόρων. Τα σκάφη για αλιεία αναψυχής απορρυπαίνονται συχνά με τριβουτυλο- κασσίτερο (TBT) που μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις για τον κλάδο της υδατοκαλλιέργειας
- ο περιθωριοποίηση και μετανάστευση που επιδεινώνονται από την έλλειψη κατάλληλης υποδομής, συμπεριλαμβανομένων δικτύων επικοινωνιών και μεταφορών που λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Το ανεπαρκές οδικό δίκτυο και η ελλιπής συνολική ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας σε πολλές περιφερειακές ή απομονωμένες παράκτιες περιοχές αποτέλεσε αιτία μετανάστευσης, η οποία με τη σειρά της έχει ως αποτέλεσμα χαμηλού επιπέδου εγκαταστάσεις που συμβάλλουν στην προσέλκυση και στη διατήρηση μιας δραστήριας τοπικής κοινωνίας.

#### **1.4.5. Η ευρωπαϊκή πολιτική για τις παράκτιες περιοχές**

Από τις δεκαετίες του '70 και του '80 η τότε Ευρωπαϊκή Κοινότητα είχε εκδώσει Οδηγίες προστασίας του περιβάλλοντος και των σπάνιων υδροτόπων και ποιότητας των υδάτων (85/337/EEC, 79/409/EEC, 92/43/EEC, 76/460/EEC). Το 1992 το Συμβούλιο Υπουργών Περιβάλλοντος ζήτησε από την Επιτροπή να προετοιμάσει μια ολοκληρωμένη στρατηγική για τη διαχείριση της παράκτιας ζώνης. Ακολούθως περιγράφεται η εξέλιξη των βασικών πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίες οδήγησαν στη σημερινή στρατηγική για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων περιοχών της. Έτσι, αρχικά, γίνεται αναφορά στις πρώτες πρωτοβουλίες



της Κοινότητας που αφορούν στον χωροταξικό σχεδιασμό στο σύνολο της Κοινότητας, οι οποίες έμμεσα έχουν επιδράσεις και στην κατηγορία χώρου «παράκτιες περιοχές». Αυτές είναι οι εκθέσεις της επιτροπής «Ευρώπη 2000» και «Ευρώπη 2000+», αλλά και το «Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου». (Τουφεγγοπούλου, 2007)

Η Έκθεση «Ευρώπη 2000» υπογράμμισε ότι υπάρχουν σημαντικές χωροταξικές αντιφάσεις στην Ένωση, που αναφέρονται σε πολλά επίπεδα όπως το δημογραφικό, τις υποδομές, την ανάπτυξη, το περιβάλλον κ.ά., χαρακτηριστικά που καθιστούν ιδιαίτερα μειονεκτούσες αρκετές περιοχές. Ως μειονεκτούσες αλλά και γεωγραφικά ευαίσθητες περιοχές χαρακτηρίζονται οι παράκτιες περιοχές, που αντιμετωπίζουν σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα (Τουφεγγοπούλου, 2007). Το κείμενο αυτό, παράλληλα, προτείνει χωρίς να δεσμεύει, στο πλαίσιο των χωροταξικών κατευθύνσεων της ΕΕ, ελάχιστη απόσταση εγκατάστασης δραστηριοτήτων από τον αιγιαλό τα 100 μέτρα. (Σταματίου, 2003)

Η Έκθεση «Ευρώπη 2000+» κινείται στο ίδιο επίπεδο και είναι πληρέστερη της προηγούμενης. Αναφέρεται βέβαια στο σύνολο του κοινοτικού χώρου, αλλά πολλές από τις κατευθύνσεις που δίνονται, αφορούν τις παράκτιες περιοχές. Συγκεκριμένα, γίνεται λόγος για προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα για προστασία από την υπερβολική εκμετάλλευση των οικολογικά ευαίσθητων περιοχών (όπως είναι ο παράκτιος χώρος). Εκτός από τις γενικές κατευθύνσεις που δίνονται και που σχετίζονται με την παράκτια ζώνη, υπάρχουν και συγκεκριμένες αναφορές σε ειδικές παράκτιες περιοχές, όπως είναι τα νησιά. (Τουφεγγοπούλου, 2007)

Όσον αφορά στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ), αν και αναφέρεται στο σύνολο του κοινοτικού χώρου, πολλές από τις κατευθύνσεις που δίνει, αφορούν έμμεσα αλλά και άμεσα ορισμένες φορές τις παράκτιες περιοχές. Κεντρικός στόχος- πλαίσιο του ΣΑΚΧ αποτελεί η «βιώσιμη χωρική ανάπτυξη», που αφορά ταυτόχρονα στην κοινωνία, την οικονομία και το περιβάλλον. (Τουφεγγοπούλου, 2007)



#### 1.4.6. Νομοθετικές ρυθμίσεις διαφόρων ευρωπαϊκών κρατών

Τα συστήματα σχεδιασμού των μελών της Ε.Ε της παράκτιας ζώνης επικεντρώνονται στον καθορισμό των χρήσεων γης και όχι στην προσπάθεια περιορισμού της γήινης ανάπτυξης της θάλασσας (επιδράσεις της εμπορικής ναυτιλίας στην ξηρά). Η Σουηδία αποτελεί μια αξιοσημείωτη εξαίρεση όπου οι δημόσιες αρχές έχουν τον έλεγχο ανάπτυξης σύμφωνα με την πράξη σχεδιασμού και οικοδόμησης σε ακτίνα 12 μιλίων από την ακτή. Βέβαια υπάρχουν και νόμοι κρατών της Ε.Ε (Δανίας, Φινλανδίας, Γαλλίας, Γερμανίας, Ελλάδας, Ιταλίας, Πορτογαλίας, Ισπανίας, και Σουηδίας) με θετικές ρυθμίσεις για την παράκτια ζώνη. Δηλαδή έχουν καθορίσει προστατευόμενες περιοχές ή παράκτιες ζώνες ή παράκτιες ζώνες σχεδιασμού (Gibson, 2003).

Πιο συγκεκριμένα, στη Δανία από το 1937 έχει καθοριστεί ως ζώνη προστασίας μια λωρίδα 100 μέτρων από τη θάλασσα (όπου ισχύουν απαγόρευση / περιορισμοί δόμησης, εγκατάστασης φρακτών κλπ.) και εξασφάλιση του δικαιώματος της πρόσβασης του κοινού σε όλες τις ακτές. Το 1994 ο νόμος για τις παράκτιες περιοχές επεκτείνει τη ζώνη προστασίας στα 300 μέτρα, όπου είναι αυτό δυνατό στις αγροτικές περιοχές, ενώ παραμένει στα 100 μέτρα σε αστικές και παραθεριστικές περιοχές (Οι αγροτικές-αστικές και παραθεριστικές περιοχές έχουν καθοριστεί από το χωροταξικό σύστημα της χώρας τη δεκαετία του 1970). Στην Ιταλία, σύμφωνα με νόμο του 1985 απαγορεύεται κάθε μετατροπή χαρακτήρα περιοχών που βρίσκονται σε απόσταση 300 μέτρων από τις ακτές λιμνών και θαλασσών. Στην Ισπανία, σύμφωνα με το νόμο για τις ακτές του 1988 θεωρείται προστατευόμενη η ζώνη από το ενδότερο σημείο της δημόσιας ιδιοκτησίας σε απόσταση 100 μέτρων από την ακτογραμμή (με δυνατότητα για επιπλέον 100 μέτρα) και πολλές δραστηριότητες κυρίως οι κατασκευές απαγορεύονται ή ελέγχονται αυστηρά. Στην Πορτογαλία ο νόμος που ισχύει από το 1933 έχει ως σκοπό την προστασία της περιβαλλοντικής αξίας των ακτών κυρίως προς όφελος του τουρισμού. Σε μήκος 500 μέτρων ορίζεται παράκτια ζώνη, όπου τηρούνται συγκεκριμένες χωροταξικές αρχές.

Τέλος, στη Νορβηγία η παράκτια ζώνη ορίζεται στα 100 μέτρα και απαγορεύεται η δόμηση. Έχει εκδοθεί νόμος από το 1986 και προεδρικό διάταγμα το 1989, που απαγορεύει την ανέγερση κτιρίων εκτός των αστικών περιοχών σε μία ζώνη 100 μέτρων από την ακτή, καθώς και την κατασκευή νέων δρόμων πάνω στις παραλίες,

τις λιμνοθάλασσες ή τις αμμοθίνες. Οι νέοι δρόμοι θα πρέπει να απέχουν τουλάχιστον 2 χιλιόμετρα από την ακτή. (Σταματίου, 2003).

## 1.5.ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ

Οι παράκτιες ζώνες όπως αναλύσαμε και παραπάνω αποτελούν ένα ολοκληρωμένο σύνθετο σύστημα που αποτελείται από θαλάσσια, παράκτια και χερσαία τμήματα. Η διαχείριση των παράκτιων ζωνών πρέπει να είναι τέτοια έτσι ώστε να προλαμβάνει τις συνέπειες των επικρατούντων ανθρωπογενών διαδικασιών.

Πρέπει να αντιδρά στις διάφορες διαδικασίες αποτελεσματικά και χωρίς καθυστερήσεις, με γενικό στόχο την διατήρηση των λειτουργιών και χρησιμοποιώντας τους διαθέσιμους πόρους με έναν βιώσιμο τρόπο. Για την ικανοποίηση αυτού του στόχου η διαχείριση των παράκτιων ζωνών ενδιαφέρεται για τους κοινωνικοοικονομικούς κανόνες και αξίες καθώς και για την διατήρηση της ποιότητας του περιβάλλοντος. Έτσι οι στόχοι της ολοκληρωμένης διαχείρισης της παράκτιας ζώνης όπως αναφέραμε και στο αντίστοιχο υποκεφάλαιο πρέπει να περιλαμβάνουν:

- την ολοκληρωμένη και βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη, με διεύρυνση των δυνατοτήτων απασχόλησης και διαφοροποίηση – ποικιλότητα της οικονομικής βάσης των παράκτιων περιοχών, καθώς και την στήριξη εναλλακτικών ήπιων μορφών ανάπτυξης.
- την προστασία φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς με βιώσιμη διαχείριση των φυσικών πόρων, σεβασμό της ποικιλότητας του τοπίου και ανάδειξη των ιστορικών – πολιτιστικών μνημείων.

Από το 1990 και μετά η ΕΕ αρχίζει κάποιες προσεγγίσεις ενσωμάτωσης των περιβαλλοντικών στόχων στα πλαίσια των τομεακών αλλαγών. Πρώτη κίνηση θεωρείται το «Πέμπτο Πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον» που αποτελεί κείμενο «σταθμός» για την περιβαλλοντική πολιτική της Κοινότητας. Αντίστοιχες προσεγγίσεις παρατηρούνται και στην Ελλάδα από το Υπουργείο ΠΕ. ΧΘ. ΔΕ. στο πλαίσιο του «Εθνικού Σχεδιασμού» όπου ορίζονται κατευθύνσεις, πολιτικές και πρακτικές για όλους τους τομείς με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών. Ενώ με τα Γενικά και Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού σχεδιάζεται η ανάπτυξη των Ελληνικών περιοχών σε μικρότερη κλίμακα. Με στόχο τη βιώσιμη ανάπτυξη τα

πλαίσια σχεδιασμού εστιάζουν στις πιο κρίσιμες δραστηριότητες που αναπτύσσονται στον ελληνικό χώρο. Συγκεκριμένα στον παρόν υποκεφάλαιο θα αναλυθούν οι πολιτικές και κατευθύνσεις που αναπτύσσονται ως προς τον παράκτιο χώρο.

### 1.5.1.Γεωργία

Οι υψηλές πιέσεις που δέχεται η παράκτια γεωργική γη από κάθε είδους δραστηριότητα, καθιστούν το πρόβλημα της προστασίας και διατήρησής της από τα πιο επείγοντα της Παράκτιας Ζώνης.

Η γεωργία ανέκαθεν έπαιξε και παίζει σημαντικό ρόλο στον τομέα της οικονομίας και συνεπώς στην ανάπτυξη της χώρας. Το δε γόνιμο έδαφος της γεωργικής γης σε συνδυασμό με το ευνοϊκό κλίμα του Παράκτιου Χώρου δημιουργεί τις ιδανικότερες συνθήκες για υψηλή παραγωγικότητα και αποδόσεις στη γεωργία.

Επομένως:

- η υψηλή παραγωγικότητα των παράκτιων εδαφών,
- το μεγάλο ποσοστό αρδευσιμότητας των παράκτιων εδαφών,
- οι ιδιαίτερες εδαφικές και κλιματικές συνθήκες που ευνοούν ορισμένες προσοδοφόρες καλλιέργειες,
- οι μικρότερες απαιτήσεις σε ενέργεια για θέρμανση στα θερμοκήπια,
- η συνεχιζόμενη μείωση των καλλιεργούμενων γεωργικών εδαφών στην ενδοχώρα και την Παράκτια Ζώνη από την εκτεταμένη υποβάθμιση και τη διάβρωση,
- η μείωση των γεωργικών εκτάσεων στην Παράκτια Ζώνη εξαιτίας της αλλαγής χρήσης καθιστούν τη διατήρηση και προστασία της παράκτιας γεωργίας απαραίτητη. Οι αυξημένες δραστηριότητες στον παράκτιο γεωργικό χώρο δημιουργούν τόσο θετικές όσο και αρνητικές επιπτώσεις στο ευρύτερο περιβάλλον. Το ιδιόμορφο οπτικό περιβάλλον με τα εναλλασσόμενα γεωργικά τοπία ιδιαίτερου κάλλους είναι από τα πλεονεκτήματα της γεωργικής ανάπτυξης ενώ, η επιβάρυνση του φυσικού περιβάλλοντος από τη χρήση

λιπασμάτων και γεωργικών φαρμάκων αποτελεί απειλή για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας και της ποιότητας των επιφανειακών και υπόγειων υδάτων.

Βασιζόμενοι στις παραπάνω παραμέτρους της παράκτιας γεωργίας καθορίζονται και οι στόχοι του εθνικού σχεδιασμού, που είναι:

- Η προστασία και διατήρηση των παράκτιων γεωργικών εκτάσεων υψηλής παραγωγικότητας
- Η ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον από τις γεωργικές δραστηριότητες
- Η στήριξη ήπιας γεωργικής ανάπτυξης στη δυναμική και ευρύτερη παράκτια ζώνη των περιοχών με ιδιαίτερη οικολογική αξία.

### **1.5.2.Βιομηχανία**

Μια από τις κυριότερες δραστηριότητες που ανταγωνίζονται για εγκατάσταση στην Παράκτια Ζώνη είναι η βιομηχανία. Στα προηγούμενα χρόνια παρατηρήθηκε μια μεγάλη κίνηση για εγκατάσταση βιομηχανίας προς τις ακτές μέσα στα πλαίσια του γενικότερου φαινομένου προσανατολισμού των οικονομικών δραστηριοτήτων προς τη θάλασσα.

Η εγκατάσταση στην Παράκτια Ζώνη του συνόλου ή κάποιου τμήματος των βιομηχανιών (ή και η διάθεση των αποβλήτων στη θάλασσα των βιομηχανιών που δεν βρίσκονται στην Παράκτια Ζώνη) έχει άμεσες και έμμεσες περιβαλλοντικές και κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις όπως:

- Την άμεση ρύπανση του περιβάλλοντος από τα διάφορα απόβλητα
- Τον περιορισμό σημαντικών δραστηριοτήτων από την κατάληψη γης
- Τον περιορισμό σημαντικών δραστηριοτήτων λόγω ασύμβατων χρήσεων γης

Η πολιτική βιώσιμης ανάπτυξης της Παράκτιας Ζώνης ως προς τις βιομηχανικές δραστηριότητες δεν πρέπει να σχεδιασθεί ανεξάρτητα από τον ηπειρωτικό χώρο αλλά στα πλαίσια μιας ευρύτερης χωροταξικής πολιτικής. Θεωρείται απαραίτητο να προσδιορισθούν οι διαστάσεις του προβλήματος και οι κατευθύνσεις που (στα πλαίσια της ολοκληρωμένης διαχείρισης των ακτών) κρίνονται απαραίτητες και που μπορούν να ενταχθούν στο πλαίσιο μιας ευρύτερης πολιτικής βιώσιμης ανάπτυξης.

Οι κυριότεροι στόχοι που θέτει ο Εθνικός Σχεδιασμός είναι:

- Η πλήρης αξιοποίηση των υπαρχόντων θεσμοθετημένων για βιομηχανική χρήση περιοχών
- Η ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον με λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων (προστασία επιφανειακών και υπόγειων υδάτων, ποιότητας θαλάσσιου νερού)
- Η βιομηχανική αποσυμφόρηση της Παράκτιας Ζώνης
- Ο προσδιορισμός βιομηχανιών που «δυνάμει» ζητούν παράκτιους χώρους για εγκατάστασή τους
- Ο περιορισμός των παράκτιων εγκαταστάσεων των παραπάνω.

### 1.5.3.Οικιστική ανάπτυξη

Η άναρχη, ανοργάνωτη, ασυντόνιστη και παράλληλη με την ακτή, οικιστική ανάπτυξη αλλοιώνει μόνιμα την αισθητική του τοπίου, προκαλώντας καταστροφές στο φυσικό περιβάλλον, ενώ παράλληλα επιδρά αρνητικά στην κοινωνική δομή του πληθυσμού, το εισόδημα και την απασχόληση. Αρκετές παραθεριστικές περιοχές έχουν υποβαθμιστεί από την άναρχη δόμησή τους, καθώς η μη ελεύθερη πρόσβαση στις ακτές, το αλλοιωμένο φυσικό περιβάλλον και οι συγκρουόμενες παραγωγικές δραστηριότητες αναστέλλουν στην κάθε ανάπτυξη των περιοχών.

Για τους παραπάνω λόγους ο Εθνικός Σχεδιασμός στοχεύει σε:

- Ορθολογική ανάπτυξη των παράκτιων οικιστικών περιοχών με ιδιαίτερη προτεραιότητα στη διαφύλαξη και προστασία των φυσικών και αισθητικών πόρων της παράκτιας ζώνης
- Σταδιακή εξάλειψη των αυθαιρέτων και παράνομων κατασκευών και εγκαταστάσεων στην κρίσιμη ζώνη ώστε να εξασφαλίζεται η πρόσβαση του κοινού και ο κοινόχρηστος χαρακτήρας
- Δημιουργία ειδικών κανόνων για την ανάπτυξη κατασκευών στην κρίσιμη ζώνη με εξέταση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων με εξειδικευμένες και αυστηρές προδιαγραφές
- Έλεγχο της απαγόρευσης της οικιστικής ανάπτυξης σε ζώνη ενός χιλιομέτρου από τις περιοχές ιδιαίτερου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος (αμμοθίνες, υγροβιότοποι)
- Αυστηρό περιορισμό και έλεγχο της οικιστικής ανάπτυξης στη δυναμική ζώνη και σε ζώνες οργανωμένης οικιστικής ανάπτυξης
- Αξιοποίηση υφιστάμενων παραθεριστικών και τουριστικών ζωνών για την κάλυψη μελλοντικών αναγκών αναψυχής
- Αναβάθμιση παράκτιων οικιστικών ενοτήτων με βάση τη δημιουργία οργανωμένων οικιστικών πυρήνων
- Πρόληψη αρνητικών επιπτώσεων από την αλόγιστη οικιστική ανάπτυξη
- Αποκατάσταση του περιβάλλοντος στις περιοχές που είναι ήδη υποβαθμισμένες
- Προστασία των περιοχών οικολογικού και πολιτισμικού ενδιαφέροντος από την ανάπτυξη οικισμών και άλλων δραστηριοτήτων που πιθανόν να επηρεάσουν αρνητικά το περιβάλλον.

#### 1.5.4. Τουρισμός – Αναψυχή

Ο τουρισμός αποτελεί έναν από τους δυναμικότερους και ταχύτερα αναπτυσσόμενους τομείς της χώρας. Συμβάλλει καθοριστικά στην αύξηση του Α. Ε. Π., στις συναλλαγματικές εισπράξεις, στην απασχόληση και ιδιαίτερα στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ο τουρισμός καλύπτει περίπου το 10% του Α. Ε. Π. της χώρας και το 11% της απασχόλησης στο σύνολο του εργατικού δυναμικού την περίοδο αιχμής.

Η βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού είναι ζωτικής σημασίας για την ελληνική οικονομία. Αυτή η οικονομική δραστηριότητα, στη σημερινή της μορφή, απαιτεί κυρίως την εγκατάστασή της στην Παράκτια Ζώνη. Η Παράκτια Ζώνη προσφέρει πολλές δυνατότητες για αναψυχή, όπως αποδεικνύεται από την έντονη τουριστική κίνηση στο χώρο αυτό. Ειδικότερα οι ελληνικές ακτές αποτελούν πόλο έλξης διεθνούς σημασίας, για ποικίλες δραστηριότητες αναψυχής. Ως αποτέλεσμα οι τουριστικές εγκαταστάσεις καταλαμβάνουν σημαντικό ποσοστό θαλάσσιου μετώπου.

Η αλματώδης ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα έχει δημιουργήσει μια σειρά από προβλήματα τόσο στο περιβάλλον όσο και στην οικονομική και κοινωνική δομή. Σε ότι αφορά το περιβάλλον ο τουρισμός συνδέεται με αυτό και την προστασία του, πολύ περισσότερο ίσως από κάθε άλλη οικονομική δραστηριότητα. Διάφορες έρευνες που έγιναν διεθνώς έχουν καταγράψει την αρνητική στάση των τουριστών απέναντι σε περιοχές με μολυσμένο ή υποβαθμισμένο περιβάλλον. Ολοένα και περισσότερο η οικονομική όψη του τουρισμού είναι άμεσα συνδεδεμένη με την πλευρά της προστασίας του περιβάλλοντος.

Η επίδραση του τουρισμού στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον είναι ένα σύνθετο πρόβλημα. Η ανοργάνωτη και ασυντόνιστη ανάπτυξη σε βάρος του περιβάλλοντος έχει ως αποτέλεσμα τη μη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη. Ο τουρισμός παραμένει παράγοντας βιώσιμης ανάπτυξης μόνο αν διασφαλιστεί η βιώσιμη χρήση των τουριστικών πόρων. Οι έννοιες τουριστική ανάπτυξη και προστασία περιβάλλοντος είναι αλληλένδετες. Η διατήρηση περιβάλλοντος υψηλής ποιότητας, εξασφαλίζει τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.



Σε σχέση με τη χωροθέτηση τουριστικών εγκαταστάσεων, η έλλειψη βιώσιμης χωροταξικής πολιτικής και συντονισμού των αρμόδιων φορέων καθώς και η αδυναμία της περιφέρειας να αντιμετωπίσει τα χωροταξικά προβλήματα του τουρισμού έχουν δημιουργήσει μια άναρχη ανάπτυξη στην Παράκτια Ζώνη.

Σήμερα η τουριστική ανάπτυξη αποτελεί μόνιμη επέμβαση στο φυσικό περιβάλλον και στην κοινωνικοοικονομική δομή μιας περιοχής. Η έλλειψη προδιαγραφών δημιουργεί προβλήματα στη χωροθέτηση. Η αλόγιστη και απρογραμματίστη έκδοση αδειών τουριστικής αξιοποίησης είχε πολλές φορές ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση αξιόλογων περιοχών και τον αποκλεισμό άλλων αναπτυξιακών δυνατοτήτων. Έτσι λοιπόν στόχοι του Εθνικού Σχεδιασμού είναι:

- Η ορθολογική χρήση, αποφυγή της υπερεκμετάλλευσης και της υπερσυγκέντρωσης των περιοχών που ήδη είναι τουριστικά ανεπτυγμένες.
- Η πλήρης αξιοποίηση των υπαρχόντων τουριστικών εγκαταστάσεων.
- Η αναδιάρθρωση των περιόδων των διακοπών με αντίστοιχη επιμήκυνση της τουριστικής σεζόν, ώστε οι υπάρχουσες τουριστικές μονάδες να αυξήσουν τα έσοδά τους και να επιτευχθεί μια χαλάρωση στην πίεση που ασκεί ο τουρισμός στην Παράκτια Ζώνη.
- Ο συντονισμός της ανάπτυξης του τουρισμού με τις άλλες αναπτυξιακές δραστηριότητες έτσι ώστε να αποφεύγονται έντονες συγκρούσεις δραστηριοτήτων.
- Η αποφυγή κάθε μόνιμης παρέμβασης με αρνητικές ή συσσωρευτικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.
- Η αποφυγή κάθε αρνητικής επιδράσεως στην τοπική κοινωνική και πολιτιστική ζωή.
- Η δημιουργία τουριστικής υποδομής στις αναπτυσσόμενες περιοχές η οποία θα υπαγορεύεται από τη φέρουσα ικανότητα της παράκτιας περιοχής να στηρίξει την προβλεπόμενη ανάπτυξη. Όπου είναι αναγκαίο θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην αναβάθμιση και στη διαφοροποίηση των παρεχόμενων

υπηρεσιών, στη βελτίωση των υποδομών και στην αποκατάσταση βλαβών τόσο στο φυσικό όσο και στο ανθρωπογενές περιβάλλον.

□ Η ανάπτυξη θα πρέπει να σέβεται τις φυσικές και πολιτισμικές ιδιαιτερότητες της περιοχής και θα υλοποιείται με βάση ένα ολοκληρωμένο σχέδιο.

□ Η ενθάρρυνση λύσεων που να επιτρέπουν την άμεση επαφή των τουριστών με τους ντόπιους, όπως π.χ. ενοικιαζόμενα δωμάτια που ανήκουν σε ντόπιους και που οδηγούν στην εναρμόνιση του τουριστικού ρεύματος με τον υπόλοιπο κοινωνικό ιστό.

### **1.5.5.Μεταφορές**

Η Παράκτια Ζώνη προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα για την εγκατάσταση δικτύων μεταφοράς και συγκοινωνιών και είναι η περιοχή όπου συναντάμε τις περισσότερες απολήξεις των δικτύων αυτών.

Οι εγκαταστάσεις για μεταφορές-συγκοινωνίες οποιουδήποτε τύπου, έχουν σημαντικές επιπτώσεις στους πόρους, στον τρόπο ανάπτυξης και στις δημόσιες επενδύσεις στην Παράκτια Ζώνη. Ανάλογα τώρα με τον τύπο δικτύου μεταφοράς οι επιπτώσεις είναι και διαφορετικής μορφής.

Το οδικό δίκτυο τα τελευταία χρόνια επιδέχεται κατασκευές, βελτιώσεις και επεκτάσεις. Το κάθε «αναβαθμισμένο» οδικό δίκτυο διευκολύνει την προσβασιμότητα σε απρόσιτα ή δυσπρόσιτα μέρη, ενώ μπορεί να αυξήσει σημαντικά τις συγκεντρώσεις του πληθυσμού σε κάθε προορισμό. Ανάλογα με το επίπεδο σχεδίασης του οδικού δικτύου και το βαθμό υπευθυνότητας των σχεδιαστών μπορεί και να υπάρξουν ανεπανόρθωτες επιπτώσεις στον περιβάλλοντα χώρο του εκάστοτε οδικού δικτύου.

Οι παραπάνω επιπτώσεις αφορούν τόσο το φυσικό περιβάλλον, όσο και την ατμοσφαιρική ρύπανση, το θόρυβο, τη διάβρωση του εδάφους, το φυσικό τοπίο και γενικότερα τις οικολογικές λειτουργίες. Μια επέμβαση σε οδικό δίκτυο μπορεί να

προκαλέσει και κοινωνικές μεταβολές είτε θετικές –αναβαθμίζοντας μια περιοχή- είτε αρνητικές –απομόνωση περιοχών -.

Τα αεροδρόμια τώρα, έχουν επιπτώσεις στους παράκτιους πόρους. Ο θόρυβος αποτελεί από τα σημαντικότερα προβλήματα λόγω των επιπτώσεών του στις γειτονικές κατοικημένες περιοχές, στις ανθρώπινες δραστηριότητες και στις οικολογικές διεργασίες(αναπαραγωγή και επώαση πουλιών). Η λειτουργία του αεροδρομίου δημιουργεί υγρά και αέρια απόβλητα, τα οποία σε υψηλή συγκέντρωση σε επιφανειακά ύδατα επηρεάζουν την ποιότητα του πόσιμου νερού.

Τα λιμάνια συμβάλλουν σημαντικά στην οικονομία της χώρας αφού δρουν ως κύριοι κόμβοι μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων. Ως κόμβοι συγκοινωνιών τα λιμάνια προσφέρουν σημαντικά πλεονεκτήματα και συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό δραστηριοτήτων που επωφελούνται από τις εγκαταστάσεις αυτές. Οι εν λόγω δραστηριότητες όμως δημιουργούν υπερσυγκέντρωση με σοβαρές επιπτώσεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον. Περιβαλλοντικά προβλήματα δημιουργούνται από τις λιμενικές εγκαταστάσεις που μεταβάλλουν μόνιμα το περιβάλλον και από λειτουργίες που μπορεί να έχουν προσωρινά ή μόνιμα δυσμενή αποτελέσματα. Τα πρωταρχικά προβλήματα που έχουν σχέση με την ανάπτυξη λιμανιών είναι η εκβάθυνση και η διάθεση υλικών.

Ειδικότερα στις μαρίνες παρατηρούνται προβλήματα συνωστισμού σκαφών κοντά στα αστικά κέντρα με αποτέλεσμα να μειώνεται η ποιότητα της αναψυχής, να αυξάνονται οι πιθανότητες για ατυχήματα όταν γειτνιάζουν με περιοχές κολύμβησης, να αυξάνεται η ρύπανση.

Ο Εθνικός Σχεδιασμός λοιπόν βλέπει προς την:

- Χωροθέτηση εγκαταστάσεων μεταφορών – συγκοινωνιών στην Παράκτια Ζώνη μόνο σε περιπτώσεις όπου αυτό κρίνεται απολύτως αναγκαίο και υπό την προϋπόθεση εκπόνησης συνολικής μελέτης περιβαλλοντικών επιπτώσεων για τον περιορισμό των αρνητικών επιπτώσεων στο περιβάλλον

- Αποκατάσταση ή ελαχιστοποίηση όπου είναι δυνατόν, των αρνητικών επιπτώσεων από τις υφιστάμενες εγκαταστάσεις μεταφορών – συγκοινωνιών στο περιβάλλον
- Προστασία των περιοχών ιδιαίτερου οικολογικού ενδιαφέροντος από την εγκατάσταση δραστηριοτήτων για μεταφορές –συγκοινωνίες με σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

#### **1.5.6.Παράκτια αλιεία- Ιχθυοκαλλιέργειες**

Για κάθε παράκτια χώρα η οικολογική, κοινωνική και οικονομική σημασία των παράκτιων υδάτων είναι μεγάλη. Η αλλαγή των περιβαλλοντικών συνθηκών που οφείλεται κυρίως στη ρύπανση από τις αστικές δραστηριότητες, την αυξανόμενη χρήση χημικών στη γεωργία, την εκβιομηχάνιση και την τουριστική ανάπτυξη σε συνδυασμό με την υπεραλίευση οδηγούν στην υποβάθμιση των οικολογικών συστημάτων στα παράκτια ύδατα και κατά συνέπεια στη μείωση των αλιευμάτων.

Τα παράκτια ύδατα και ειδικότερα οι περιοχές που επικοινωνούν μόνιμα ή περιοδικά με την ανοιχτή θάλασσα ή και δέχονται γλυκά ύδατα από την ξηρά (εκβολές ποταμών, λιμνοθάλασσες) είναι πλούσια σε θρεπτικά συστατικά τα οποία μεταφέρονται από την ξηρά μέσω των υδάτων απορροής με αποτέλεσμα την ιδιαίτερα υψηλή πρωτογενή παραγωγή. Οι περιοχές αυτές είναι πολύτιμες γιατί αποτελούν τον τόπο διατροφής και κυρίως αναπαραγωγής και ενηλικιώσεως για πολλά είδη ιχθύων.

Στόχοι του Εθνικού Σχεδιασμού:

- Η προστασία, διατήρηση και όπου είναι δυνατόν η αποκατάσταση των σημαντικών υγροβιότοπων και τόπων αλιείας
- Η αύξηση της αλιευτικής αποδοτικότητας των παράκτιων υδάτων.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### 2.1. ΒΑΣΙΚΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΧΩΡΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

#### 2.1.1. Γενικά στοιχεία

Η διαχείριση του παράκτιου χώρου (λόγω της μεγάλης σπουδαιότητας που αυτό κατέχει για την χώρα μας όπως ήδη έγινε εμφανές), διενεργείται σήμερα από μια πλειάδα ετερογενών και αποσπασματικών νομοθετημάτων, που παραπέμπουν σε μια αντίστοιχη πλειάδα αποσπασματικών και εν δυνάμει ανταγωνιστικών διοικητικών φορέων και διαδικασιών.

Στο πρόβλημα προστίθεται και η απουσία συντονιστικών μηχανισμών μεταξύ δημόσιας και ιδιωτικής πράξης που να οδηγούν αφενός μεν σε μια ευαισθητοποίηση των ιδιωτικών φορέων και πολιτών στην κατεύθυνση της προστασίας του περιβάλλοντος αφετέρου δε στην ενεργή σύμπραξη ιδιωτικού δημοσίου και κοινωνικού τομέα για την προώθηση στόχων διαχείρισης των παράκτιων περιοχών.

Από το σύνολο της παράκτιας ζώνης της χώρας μόνο για το τμήμα του αιγιαλού και της παραλίας υπάρχει σήμερα ειδική νομοθεσία, που αποτελεί τμήμα της νομοθεσίας περί δημόσιων κτημάτων και με την οποία επιχειρείται αποκλειστικά η διαχείριση και διοίκηση των εκτάσεων αυτών ως δημοσίων κτημάτων και όχι η συνολικότερη διαχείριση του συστήματος των παράκτιων ζωνών, στο πλαίσιο μιας συνθετικής θεώρησης περιβαλλοντικού αναπτυξιακού και χωροταξικού τύπου. Σημαντικότερο βήμα για την επίλυση αυτών των προβλημάτων αποτελεί η θέσπιση του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και του Ειδικού Πλαισίου για τον παράκτιο χώρο και τα νησιά που θα αναλυθούν στις επόμενες ενότητες του παρόντος κεφαλαίου.

#### 2.1.2.Α.Ν. 2344/1940 (ΦΕΚ 154Α) «Περί αιγιαλού και παραλίας»

Με τον νόμο αυτό επιδιώχθηκε να γίνει η πρώτη προσπάθεια για την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του θέματος της διαχείρισης και προστασίας του αιγιαλού και της παραλίας ενώ ταυτοχρόνως αποτέλεσε για εξήντα περίπου χρόνια το μοναδικό θεσμικό εργαλείο για την προστασία των ακτών.

Ο παραπάνω νόμος συμπληρωμένος από τις διατάξεις του Ν. 1337/1983 και του Προεδρικού Διατάγματος 236/1984 κατάφερε να καθορίσει την έννοια και τον τρόπο

οριοθέτησης του αιγιαλού, τις διαδικασίες που θα πρέπει να ακολουθηθούν για την διαπλάτυνση του και την δημιουργία θαλάσσιων προσχώσεων για την εκτέλεση και δημιουργία εσωτερικών λιμενικών έργων, τις διαδικασίες παραχώρησης της χρήσης του για την εκτέλεση εμπορικών, βιομηχανικών, μεταλλευτικών ή άλλων έργων και τις διαδικασίες κατασκευής εξωτερικών λιμενικών έργων στον αιγιαλό ή στη θάλασσα και τη διοίκηση τους από τα Λιμενικά Ταμεία.

Στον νόμο γίνεται μια προσπάθεια να δοθεί ορισμός για τον αιγιαλό και την παραλία που ορίζονται ως εξής «αιγιαλός είναι η περιστοιχούσα την θάλασσα χερσαία ζώνη, η βρεχόμενη από τας μεγίστας πλην συνήθεια αναβάσεις των κυμάτων» ενώ «ως παραλία ορίζεται η προστιθέμενη λωρίδα γης ανοικοδόμητου εκ της παρακείμενης ξηράς μέχρι πλάτους 20 μέτρων, ήτις άρχεται από της γραμμής της μέσης στάθμης του αιγιαλού». Ο νόμος αυτός καλύπτει μόνο μια λωρίδα πλάτους 20 μέτρων της παράκτιας ζώνης και δεν δίνει καμία πληροφορία για την διαχείριση του υπολοίπου χερσαίου τμήματος το οποίο ρυθμίζεται από άλλα ρυθμιστικά πλαίσια.

Μέσω του νόμου αυτού και συγκεκριμένα από τον ειδικό κανόνα του άρθρου 7 κατάφερε να καθοριστεί για πρώτη φορά ο σκοπός της χρησιμοποίησης του αιγιαλού για κοινή χρήση και επιπρόσθετα ότι ο αιγιαλός έχει κύριο και βασικά προσδιορισμό την επικοινωνία από την θάλασσα προς την ξηρά και αντιστρόφως, μπορεί επίσης να εξυπηρετεί και άλλους κοινωφελείς σκοπούς και να χρησιμεύει για εκμετάλλευση προς το συμφέρον του δημοσίου.

Στο νόμο αυτό στο άρθρο 8 λέει ότι όπου λόγω της συστάσεως του εδάφους γίνεται διάβρωση του αιγιαλού ή της παραλίας από τη θάλασσα, επιτρέπεται η κατασκευή τεχνικών έργων επί του αιγιαλού ή της παραλίας ή εντός της θάλασσας για την αποφυγή της διάβρωσης. Τα έργα αυτά εκτελούνται πάντοτε σύμφωνα με τις διατάξεις περί κατασκευής δημοσίων έργων.

Στο άρθρο 9 δίνεται η δυνατότητα στο δημόσιο η δημιουργία με πρόσχωση θαλάσσιου χώρου νέου αιγιαλού ή παραλίας.

Κατά την διάρκεια της ισχύος του νόμου, αυτός συμπληρώθηκε από τα νομοθετικά διατάγματα 439/1970 και 393/1974. Τα νομοθετικά διατάγματα έθεταν το μεν πρώτο τους περιορισμούς δόμησης για λόγους προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος σε απόσταση μικρότερη των 30 μέτρων από την οριακή γραμμή του αιγιαλού σε

παραλιακές εκτάσεις που βρίσκονταν σε περιοχές εκτός σχεδίου ή σε οικισμούς που υπήρχαν πριν το 1923. Επίσης παρείχε την δυνατότητα αναγκαστικής απαλλοτρίωση κτισμάτων που βρίσκονταν σε παραλιακές εκτάσεις για τη διάνοιξη οδών προσπέλασης προς τον αιγιαλό ή την παραλία. Το δε δεύτερο νομοθέτημα με την σειρά του προέβλεπε την κατεδάφιση των κτιρίων που βρίσκονταν μέσα στον αιγιαλό και την ζώνη της παραλίας και απέκλειε ρητά τόσο την διοικητική όσο και την δικαστική αναστολή εκτελέσεως της απόφασης.

Ο παραπάνω νόμος αποτελούσε την πρώτη νομοθετική προσπάθεια για ορισμό κάποιων βασικών θεμάτων που αφορούσαν τον παράκτιο χώρο. Όμως η εφαρμογή του παρόντος νόμου ήταν ιδιαίτερα δύσκολη και το ελληνικό κράτος οδηγήθηκε στην αντικατάσταση του μετά όμως από 60 χρόνια μέσο του νόμου 1971/2001.

#### **2.1.3.N. 1337/1983 (ΦΕΚ 33Α) «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων. Οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις»**

Ο νόμος αυτός έδωσε μετά από δεκαετίες τον ορισμό του αιγιαλού. Έτσι λοιπόν όπου ο αιγιαλός δεν μπορεί λόγω της φύσης της συνεχόμενης ξηράς να εξυπηρετήσει την επικοινωνία από την θάλασσα στην ξηρά ή να χρησιμοποιηθεί για άλλους σκοπούς όπως συγκοινωνίας ή άλλους κοινής ωφέλειας σκοπούς επιτρέπεται η διαπλάτυνση του με την πρόσθεση λωρίδας γης, που δεν επιτρέπεται να οικοδομηθεί από την παρακείμενη ξηρά μέχρι πλάτος 50 μέτρων που αρχίζει από την ξηρά, το όριο του αιγιαλού. Η λωρίδα γης που προσανυξάνει τον αιγιαλό λέγεται παραλία.

Ο παρών νόμος συμπλήρωσε τον νομό 2344/1940 που είδη υπήρχε προσθέτοντας στα περιεχόμενά του τις παρακάτω ρυθμίσεις:

α) Την πρόβλεψη σε ζώνη 500μ. από τις ακτές της θάλασσας ή από τις όχθες των λιμνών και ποταμών, απαγόρευσης της περίφραξης των ιδιοκτησιών (με εξαίρεση κατόπιν άδειας της αρχής).

β) Τη δυνατότητα, κατά μήκος ακτών ή των οχθών δημόσιων λιμνών ή ποταμών, καθορισμού Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) για τον έλεγχο των χρήσεων και κατατιμήσεων της γης. Οι ΖΟΕ αποτελούν το κυριότερο εργαλείο για την προστασία ευαίσθητων περιβαλλοντικά περιοχών, όπως είναι οι ακτές και ο παράκτιος χώρος

γ) Τη κατεδάφιση των κτισμάτων που έχουν ανεγερθεί στον αιγιαλό.



δ) Τη μη δυνατότητα στους ιδιώτες για ανέγερση κτιρίων στον αιγιαλό με ιδιωτική χρήση για ορισμένο χρόνο (Σταματίου, 2003β)

Αντικαθιστά τον νόμο 2344/1940 με την παράγραφο 5 του άρθρου 23 που αφορούσε τον καθορισμό της παραλίας, η οποία ορίζεται πλέον ως η συνεχόμενη του αιγιαλού ζώνη ξηράς μέχρι και πλάτους 50 μέτρων αντί των 20 μέτρων που όριζε ο προηγούμενος νόμος.

Τέλος ο νόμος αυτός συμπληρώθηκε από το προεδρικό διάταγμα 236/1984 το οποίο προέβλεπε τα εξής:

α) κατ' εξαίρεση επιτρέπονται οι περιφράξεις εντός της ζώνης των 500μ. για την προστασία συγκεκριμένων καλλιεργειών ή ειδικών χρήσεων (στρατιωτικές εγκαταστάσεις, αρχαιολογικοί χώροι, κτίρια εκπαίδευσης κ.ά.),

β) για οποιοδήποτε είδος περίφραξης απαιτείται άδεια που εκδίδεται από την αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία, μετά από γνωμοδότηση του αρμόδιου για τη χρήση του γηπέδου φορέα και

γ) ότι για τα δημόσια κτίρια ή κτίρια κοινωφελών σκοπών που ανεγείρονται εκτός σχεδίου επιτρέπεται η περίφραξή τους ακόμη και αν βρίσκονται μέσα σε ζώνη 500 μ. από την ακτή, εφ' όσον αυτό προβλέπεται από το Διάταγμα που καθορίζει το χώρο ανέγερσής τους.

Πριν από το νόμο αυτό υπήρξε νομολογία για τον καθορισμό της παραλίας από το υπουργείο οικονομικών (Δ1051/226/12-2-77). Σύμφωνα με τη νομολογία αυτή, η παραλία δεν πρέπει να έχει οικοδομές. Όταν η οριογραμμή της παραλίας συναντήσει οικοδομές, τις παρακάμπτει όταν είναι χτισμένες σε ιδιωτικά ακίνητα και δεν τις παρακάμπτει όταν είναι κτισμένες σε ακίνητα του δημοσίου.

Το 1967 το υπουργείο οικονομικών και πάλι με υπουργική οδηγία (Ν.50/113/16-2-67) θέτει τους όρους για επαναπροσδιορισμό της οριογραμμής του αιγιαλού.



**2.1.4. Προεδρικό Διάταγμα 24.4.1985 (ΦΕΚ 181Δ/03.05.1985) «Τρόπος καθορισμού ορίων οικισμών της χώρας μέχρι 2.000 κατοίκους, κατηγορίες αυτών και καθορισμός όρων και περιορισμών δόμησής τους».**

Το συγκεκριμένο διάταγμα αναφέρεται στους οικισμούς της χώρας που στην τελευταία απογραφή έχουν πληθυσμό μέχρι και 2000 κατοίκους. Μία κατηγορία οικισμών, σύμφωνα με το διάταγμα αυτό, είναι οι παραλιακοί, που ορίζονται ως αυτοί που εμπίπτουν στο σύνολό τους ή κατά τμήμα τους σε ζώνη 500μ. από τον αιγιαλό ή βρίσκονται έξω από τη ζώνη αυτή, αλλά η ανάπτυξή τους επηρεάζεται σημαντικά από τη θάλασσα.

Για τους οικισμούς αυτούς λοιπόν, το όριο του οικισμού ορίζεται από τη γραμμή που περιβάλλει τα συνεκτικά τμήματα του οικισμού καθώς και τα όρια των εγκεκριμένων σχεδίων. Εντός των οικισμών αυτών θεωρούνται άρτια τα γήπεδα με ελάχιστο εμβαδόν αρτιότητας που κυμαίνεται από 1.000 τ.μ. έως 2.000 τ.μ., επίσης το μέγιστο ποσοστό κάλυψης των γηπέδων ορίζεται σε 60% της επιφανείας τους και τέλος ο μέγιστος αριθμός ορόφων ορίζεται σε δύο ανεξαρτήτως πλάτους οδού.

Στους οικισμούς αυτούς ακόμα, μια οικοδομή τοποθετείται σε απόσταση 15 μέτρων τουλάχιστον από τη γραμμή αιγιαλού. Κατ' εξαίρεση εάν υπάρχει διαμορφωμένη γραμμή δόμησης με πυκνή δόμηση, κατά την κρίση της αρμόδιας για την χορήγηση της άδειας οικοδομής υπηρεσίας, η οικοδομή τοποθετείται πάνω στη γραμμή αυτή. Η περίφραξη τέλος των οικοπέδων που έχουν πρόσωπο προς τη θάλασσα τοποθετείται πάνω στη νομίμως καθορισμένη γραμμή παραλίας.

**2.1.5.N. 1650/1986 (ΦΕΚ 160Α) «Για την προστασία του περιβάλλοντος»**

Ο νόμος αυτός περιλαμβάνοντας γενικότερες ρυθμίσεις και θεμελιώδεις κανόνες με γνώμονα την προστασία του περιβάλλοντος, κάποιιοι εκ των οποίων αφορούν και τον παράκτιο χώρο. Αναφέρει μεταξύ των επιδιώξεών του «Την 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» (άρθρο 1).

Στα άρθρα 18-21 του Ν1650/1986, βάσει των οποίων ορίζονται και κατατάσσονται οι περιοχές της προστασίας της φύσης και του τοπίου καθορίζεται η διαδικασία οριοθέτησης και χαρακτηρισμού τους και επιβολής ειδικών όρων και περιορισμών,

καθώς και οι δυνατότητες διαχείρισης της μέσω της έκδοσης ειδικών κανονισμών. Διευκρινίζεται βέβαια ότι οι διατάξεις των άρθρων αυτών δεν αναφέρονται αμιγώς στις παράκτιες περιοχές και έχουν ευρύτερο περιεχόμενο, εφόσον αφορούν περιοχές της προστασίας της φύσης χερσαίες θαλάσσιες ή μικτού χαρακτήρα και δεν μπορούν να τύχουν, έτσι, γενικής εφαρμογής, παρά μόνο στις παράκτιες εκείνες περιοχές που εμπίπτουν στις κατηγορίες του άρθρου 19. Η χρησιμότητά της παραμένει, πάντως σημαντική, στο μέτρο που επιχειρούν να υιοθετήσουν μια πιο συντονισμένη διαχείριση του φυσικού χώρου, συνδυάζοντας τις παραμέτρους της περιβαντολλογικής προστασίας με αυτή του χωροταξικού σχεδιασμού (χρήσεις γης) και άλλων τομεακών πολιτικών (γεωργία, τουρισμός, βιομηχανία).

Σημαντική τέλος για την συντονισμένη διαχείριση των περιοχών αυτών πρέπει να θεωρηθεί η σύνδεση της εφαρμογής τους με εργαλεία πολιτικής γης, όπως αυτό προβλέπεται στο άρθρο 22 του Ν 1650/1986, συντελεστή δόμησης, απαλλοτριώσεις, αποζημίωση σε ακίνητο με αντάλλαγμα κ.λπ. που όμως δεν έχουν ενεργοποιηθεί μέχρι σήμερα.

Θεσπίζει τέλος μια σειρά νέων ζωνών προστασίας (ΖΙΦΤ - Ζώνη προστασίας της φύσης και του τοπίου, ΖΑΠΔ – Ζώνη ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων, ΖΕΠΕ – Ζώνη ειδικών περιβαλλοντικών ενισχύσεων), ενισχύοντας τους μηχανισμούς για τον καλύτερο σχεδιασμό και διαχείριση των ευαίσθητων περιοχών που αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα. Ωστόσο για την εφαρμογή αυτών των ζωνών, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η εκπόνηση χωροταξικών μελετών, όπως οι ειδικές χωροταξικές μελέτες (EXM). Εδώ να σημειωθεί ότι οι μελέτες αυτές έχουν ως αντικείμενο τον σχεδιασμό των ευαίσθητων περιοχών, όπως είναι οι ακτές, με στόχο την βιώσιμη ανάπτυξη.

Ο νόμος αυτός αποτέλεσε στην ουσία μία από τις προσπάθειες που έγιναν σε τομεακή κλίμακα στην Ελλάδα για μεγαλύτερη προστασία των ακτών, ωστόσο μετά από πιέσεις κατέστη ανενεργός.

### **2.1.6.N. 2508/1997 (ΦΕΚ 124Α) «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις»**

Σκοπός του νόμου αυτού είναι ο καθορισμός των κατευθυντήριων αρχών, των όρων, των διαδικασιών και των μορφών πολεοδομικού σχεδιασμού για τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των ευρύτερων περιοχών των πόλεων και οικισμών της χώρας.

Σύμφωνα με τον νόμο αυτό (άρθρο 1, παρ.3), η οικιστική οργάνωση και ο πολεοδομικός σχεδιασμός πραγματοποιούνται σε δύο επίπεδα. Στο πρώτο επίπεδο περιλαμβάνονται:

- α) Το ρυθμιστικό σχέδιο (Ρ.Σ.) και το πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος και
- β) Το γενικό πολεοδομικό σχέδιο (Γ.Π.Σ.) για τον αστικό και περαστικό χώρο και το σχέδιο χωρικής και οικιστικής οργάνωσης "ανοικτής πόλης" (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) για τον μη αστικό χώρο.

Το δεύτερο επίπεδο αποτελεί την εξειδίκευση και εφαρμογή του πρώτου επιπέδου και περιλαμβάνει την πολεοδομική μελέτη και την πράξη εφαρμογής της, καθώς και τις πολεοδομικές μελέτες αναπλάσεων, παραγωγικών πάρκων ή άλλες ειδικές πολεοδομικές μελέτες.

Εκτός από τους προβλεπόμενους από την ισχύουσα πολεοδομική νομοθεσία τρόπους πολεοδομικής επέμβασης με κανονιστικούς όρους δόμησης, ενεργό πολεοδομία και αστικό αναδασμό, η πολεοδομική επέμβαση σε συγκεκριμένες περιοχές που προβλέπονται για τον σκοπό αυτόν στα πλαίσια του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού μπορεί να γίνεται, κατά τις σχετικές διατάξεις:

- α) με παροχή πολεοδομικών ή οικονομικών κινήτρων ή άλλων ρυθμίσεων σε περιοχές αναπλάσεων, ζώνες ειδικών κινήτρων (Ζ.Ε.Κ.), ειδικές ζώνες υποδοχής συντελεστή (Ε.Ζ.Υ.Σ.) και ζώνες ειδικής ενίσχυσης (Ζ.Ε.Ε.)
- β) με ρυθμιζόμενη πολεοδομική δραστηριότητα των ιδιοκτητών γης, κατά το άρθρο 24 του παρόντος νόμου.

Το άρθρο 4 του νόμου αυτού αναφέρει πως:

«Με το Γ.Π.Σ. καθορίζονται επίσης περιοχές ειδικής προστασίας (Π.Ε.Π.) που δεν προορίζονται για πολεοδόμηση, συνεχόμενες ή μη προς τις πολεοδομημένες - τις προς πολεοδόμηση περιοχές, όπως είναι ιδίως χώροι αρχαιολογικού, αρχιτεκτονικού, ιστορικού ή λαογραφικού ενδιαφέροντος, παραθαλάσσιες ή παραποτάμιες ζώνες, βιότοποι και τόποι ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, δάση και δασικές εκτάσεις.[...] Για τις περιοχές της παρούσας παραγράφου μπορεί με το Γ.Π.Σ. να ορίζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης, το όριο εμβαδού κάτω από το οποίο δεν επιτρέπεται η κατάτμηση των ιδιοκτησιών και να επιβάλλονται και άλλα μέτρα ειδικής προστασίας».

Συμπερασματικά, ο νόμος αυτός μέχρι και σήμερα αποτελεί ένα βασικό εργαλείο του Πολεοδομικού Σχεδιασμού για την Ελλάδα. Με αυτόν καθιερώθηκε το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης "ανοικτής πόλης" (Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π.) ως νέο εργαλείο του Πολεοδομικού Σχεδιασμού για τον μη αστικό χώρο και καθορίστηκε γενικότερα ο τρόπος οργάνωσης του Πολεοδομικού Σχεδιασμού. Ο νόμος αυτός αφορά φυσικά και τους οικισμούς που βρίσκονται στις παράκτιες περιοχές, οι οποίοι καθορίζονται από τα αντίστοιχα Γ.Π.Σ. ή Σ.Χ.Ο.Ο.Α.Π. Παράλληλα, με τον καθορισμό των περιοχών ειδικής προστασίας(Π.Ε.Π.), προσφέρεται ως ένα επιπλέον μέσο χωρικού σχεδιασμού για τη διευθέτηση του παράκτιου χώρου.

#### **2.1.7.N. 1742/1999 (ΦΕΚ 207Α) «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις»**

Σκοπός του νόμου αυτού, σύμφωνα με το άρθρο 1, είναι η θέσπιση θεμελιωδών αρχών και η θεσμοθέτηση σύγχρονων οργάνων, διαδικασιών και μέσων άσκησης χωροταξικού σχεδιασμού που προωθούν την αειφόρο και ισόρροπη ανάπτυξη, κατοχυρώνουν την παραγωγική και κοινωνική συνοχή, διασφαλίζουν την προστασία του περιβάλλοντος στο σύνολο του εθνικού χώρου και στις επιμέρους ενότητες του και ενισχύουν τη θέση της χώρας στο διεθνές και ευρωπαϊκό πλαίσιο.

Για την εξυπηρέτηση του σκοπού αυτού, καθορίζονται ως όργανα χωροταξικού σχεδιασμού η «Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης» και το «Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Χωρικής Ανάπτυξης», των οποίων προσδιορίζονται η σύνθεση και οι αρμοδιότητες.

Αντίστοιχα, ως μέσα χωροταξικού σχεδιασμού αναφέρει τα εξής:

Ιωάννα Μαστροδήμου | Σ.Α.Τ.Μ. – Ε.Μ.Π | Οκτώβριος 2010

1. Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, που αποτελεί σύνολο κειμένων ή και διαγραμμάτων με το οποίο:

- α) καταγράφονται και αξιολογούνται οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν την μακροπρόθεσμη χωρική ανάπτυξη και διάρθρωση του εθνικού χώρου,
- β) αποτιμώνται οι χωρικές επιπτώσεις των διεθνών, ευρωπαϊκών και εθνικών πολιτικών και
- γ) προσδιορίζονται, με προοπτική δεκαπέντε (15) ετών, οι βασικές προτεραιότητες και οι 7 στρατηγικές κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου.

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης αποτελεί τη βάση αναφοράς για το συντονισμό και την εναρμόνιση των επιμέρους πολιτικών, προγραμμάτων και επενδυτικών σχεδίων του κράτους, των δημοσίων νομικών προσώπων και των οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου και δεύτερου βαθμού που έχουν σημαντικές επιπτώσεις στη συνοχή και ανάπτυξη του εθνικού χώρου.

2. Τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, που αποτελούν σύνολα κειμένων ή και διαγραμμάτων με τα οποία εξειδικεύονται ή και συμπληρώνονται οι κατευθύνσεις του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης που αφορούν την ανάπτυξη και οργάνωση του εθνικού χώρου και ιδίως:

- α. τη χωρική διάρθρωση ορισμένων τομέων ή κλάδων παραγωγικών δραστηριοτήτων εθνικής σημασίας.
- β. τη χωρική διάρθρωση των δικτύων και υπηρεσιών τεχνικής, κοινωνικής και διοικητικής υποδομής εθνικού ενδιαφέροντος, με εξαίρεση τα δίκτυα και υπηρεσίες τηλεπικοινωνιών, καθώς και τη χωρική κατανομή των υποδομών γνώσης και καινοτομίας.
- γ. ορισμένες ειδικές περιοχές του εθνικού χώρου και ιδίως τις παράκτιες και νησιωτικές περιοχές, τις ορεινές και προβληματικές ζώνες, τις περιοχές που υπάγονται σε διεθνείς ή ευρωπαϊκές συμβάσεις για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και άλλες ενότητες του εθνικού χώρου που

παρουσιάζουν κρίσιμα περιβαλλοντικά, αναπτυξιακά και κοινωνικά προβλήματα.

3. Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, που καταρτίζονται για κάθε Περιφέρεια της χώρας και αποτελούν σύνολα κειμένων ή και διαγραμμάτων με τα οποία:

α) καταγράφεται και αξιολογείται η θέση της περιφέρειας στο διεθνή και ευρωπαϊκό χώρο, ο ρόλος της σε εθνικό επίπεδο και σε σύγκριση με άλλες περιφέρειες και οι λειτουργίες διαπεριφερειακού χαρακτήρα που έχει ή μπορεί να αναπτύξει,

β) καταγράφονται και αξιολογούνται οι παράγοντες εκείνοι που επηρεάζουν την μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και διάρθρωση του χώρου στο επίπεδο της περιφέρειας,

γ) αποτιμώνται οι χωρικές επιπτώσεις των ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών πολιτικών και προγραμμάτων στο επίπεδο της περιφέρειας και

δ) προσδιορίζονται, με προοπτική δεκαπέντε (15) ετών, οι βασικές προτεραιότητες και οι στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη του χώρου στο επίπεδο της περιφέρειας, οι οποίες θα προωθούν την ισότιμη ένταξή της στον ευρύτερο διεθνή, ευρωπαϊκό και εθνικό χώρο.

Παράλληλα, στο άρθρο 9 του παρόντος άρθρου αναφέρεται ότι: «Ρυθμιστικά σχέδια, γενικά πολεοδομικά σχέδια χωρικής και οικιστικής οργάνωσης ανοικτών πόλεων, σχέδια ανάπτυξης περιοχών δεύτερης κατοικίας, ζώνες οικιστικού ελέγχου, περιοχές του άρθρου 24 του ν. 1650/1986 ή άλλα σχέδια χρήσεων γης, που εγκρίνονται μετά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού, οφείλουν να εναρμονίζονται προς τις επιλογές ή κατευθύνσεις των εγκεκριμένων Περιφερειακών Πλαισίων και αν αυτά ελλείπουν προς τις επιλογές ή κατευθύνσεις του εγκεκριμένου Γενικού και των εγκεκριμένων Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης».

Επίσης, σε ακόλουθα άρθρα επανακαθορίζονται:

- Οι Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (Π.Ο.Α.Π.Δ.), ως θαλάσσιες εκτάσεις, καθώς και χερσαίες περιοχές, που είναι πρόσφορες, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του χωροταξικού σχεδιασμού, για την ανάπτυξη παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του πρωτογενούς, δευτερογενούς ή τριτογενούς τομέα, καθώς και δραστηριοτήτων ή επιχειρηματικών πρωτοβουλιών πειραματικού χαρακτήρα και
- Οι Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων, ως περιοχές εντός ή εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οικισμών προϋφισταμένων του 1923 ή εντός ορίων οικισμών κάτω των 2000 κατοίκων, οι οποίες παρουσιάζουν ιδιαίτερα ή κρίσιμα προβλήματα χωρικής ανάπτυξης που απαιτούν ειδικό σχεδιασμό και ρύθμιση.

Επίσης, μέσω του νόμου αυτού προωθείται η κατάρτιση και η έγκριση Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων, καθώς και η συγκρότηση Εθνικού δικτύου Πληροφοριών για τον Χωροταξικό Σχεδιασμό. Τέλος τροποποιείται και συμπληρώνεται ο Ν. 1650/1986, καταργούνται δύο παράγραφοι του νόμου 2508/1997, τροποποιείται το άρθρο 25 του Ν. 1337/1983 και καταργείται ο Ν. 360/1976 μαζί με κάποιες παραγράφους άλλων νόμων.

Ο νόμος αυτός στην ουσία έθετε τα πλαίσια μέσα στα οποία έπρεπε να εφαρμοστεί ο χωροταξικός σχεδιασμός στην Ελλάδα, επισημαίνοντας τη σημασία ειδικών περιοχών του εθνικού χώρου, όπως ο παράκτιος χώρος. Ωστόσο χρειάστηκε να περάσουν περίπου δέκα χρόνια για να θεσμοθετηθεί το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης και τα Ειδικά Πλαίσια, ένα από τα οποία αφορά τον παράκτιο χώρο και τα νησιά. Παράλληλα, επισημαίνεται ότι το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Ανάπτυξης, που συγκροτήθηκε σε σώμα στις 28 Ιουνίου 2001, έμεινε ανενεργό από το Δεκέμβριο του 2003 μέχρι το 2007, σε μια περίοδο κατά την οποία εξελίσσονταν σοβαρές χωροθετικές ρυθμίσεις και παρεμβάσεις στον ελλαδικό χώρο.



### 2.1.8.N. 2971/2001 (ΦΕΚ 285Α) «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις»

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, από το 1940 έως πρόσφατα, ο Α.Ν. 2344 αποτελούσε το μοναδικό θεσμικό εργαλείο για την προστασία των ακτών. Στις έξι δεκαετίες ισχύος του νόμου αυτού ανέκυψαν προβλήματα καταπάτησης της παράκτιας δημόσιας γης, πληθυσμιακής παράκτιας υπερσυγκέντρωσης, έλλειψης ελεύθερων χώρων κοινωνικής εξυπηρέτησης κ.ά., των οποίων η ανάγκη αντιμετώπισης επέβαλε την αντικατάστασή του από νέο θεσμικό πλαίσιο για την αποτελεσματικότερη προστασία και την αειφορική ή τουλάχιστον ορθολογική αξιοποίηση της διαχείρισής της (Λαγός 1998α, 1998β).

Ο νόμος δεν περιείχε, εξάλλου προβλέψεις για την αντιμετώπιση διαβρώσεων ή προσχώσεων των παραλιακών εκτάσεων καθώς και της ανόδου της στάθμης της θάλασσας. Οι επισημαινόμενες αδυναμίες του Α.Ν. 2344/1940 σχετικά με την οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης (αδυναμία σαφούς διατύπωσης αιγιαλού, παραλίας και παλαιού αιγιαλού), τον λεπτομερή καθορισμό του απόλυτα προστατευόμενου τμήματος της ακτής (μη πλήρωση απαραίτητων προδιαγραφών στη σύνταξη τοπογραφικών διαγραμμάτων, χρονοβόρες οι διαδικασίες τμηματικού προσδιορισμού κλπ.), την προσπελασιμότητα του κοινού κ.ά., αποτέλεσαν αντικείμενα κριτικής, διερεύνησης και αναθεωρήσεων κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του (Γκέσκου, 2002).

Η αντικατάστασή του θεωρήθηκε αναγκαία για την αντιμετώπιση σύγχρονων και επειγουσών αναγκών των περιβαλλοντικών επιταγών και των δυσμενών μετασχηματισμών του παράκτιου χώρου (εξαιτίας της οικιστικής επέκτασης και τουριστικής ανάπτυξης, των παραγωγικών διαδικασιών, του οδικού δικτύου κλπ.)(Μιχαήλ, 1984).

Την ανάγκη αυτή ήρθε να ικανοποιήσει ο νόμος 2971/2001, που αντικατέστησε τον Α.Ν. 2344 και επιχείρησε να ρυθμίσει το νομικό καθεστώς του αιγιαλού και της παραλίας.

Στο πρώτο του άρθρο δίνονται κάποιοι ορισμοί, εκ των οποίων οι σημαντικότεροι αφορούν τον αιγιαλό την παραλία, τον παλαιό αιγιαλό και τον λιμένα. Έτσι λοιπόν:

- "Αιγιαλός" είναι η ζώνη της ξηράς, που βρέχεται από τη θάλασσα από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της.



- "Παραλία" είναι η ζώνη ξηράς που προστίθεται στον αιγιαλό, καθορίζεται δε σε πλάτος μέχρι και πενήντα (50) μέτρα από την οριογραμμή του αιγιαλού, προς εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και αντίστροφα.
- "Παλιός αιγιαλός" είναι η ζώνη της ξηράς, που προέκυψε από τη μετακίνηση της ακτογραμμής προς τη θάλασσα, οφείλεται σε φυσικές προσχώσεις ή τεχνικά έργα και προσδιορίζεται από τη νέα γραμμή αιγιαλού και το όριο του παλαιότερα υφιστάμενου αιγιαλού.
- "Λιμένας" είναι ζώνη ξηράς και θάλασσας μαζί με έργα και εξοπλισμό, που επιτρέπουν κυρίως την υποδοχή κάθε είδους πλωτών μέσων και σκαφών αναψυχής, τη φορτοεκφόρτωση, αποθήκευση, παραλαβή και προώθηση των φορτίων τους, την εξυπηρέτηση επιβατών και οχημάτων και την ανάπτυξη επιχειρηματικών.

Ως πλεονεκτήματα του νόμου αυτού θεωρούνται τα εξής:

- Επισήμανση (όπως και στον Α.Ν. 2344/1940) του κοινόχρηστου χαρακτήρα της – ανήκουσας στο δημόσιο – παράκτιας ζώνης (αιγιαλού – παραλίας και όχθης – παρόχθιας ζώνης μεγάλων λιμνών και πλεύσιμων ποταμών) και της ελεύθερης και ακώλυτης πρόσβασης των πολιτών προς αυτές (άρθρο 1).
- Θεώρηση των επεμβάσεων στις ακτές ως εξαιρετικών διαδικασιών και για λόγους δημοσίου συμφέροντος και με δικαίωμα του Δημοσίου μονομερούς ανάκλησης παραχωρήσεων αιγιαλού, παραλίας, όχθης και παρόχθιας ζώνης, για λόγους δημόσιας τάξης και ασφάλειας ή δημόσιας υγείας και προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος (άρθρο 1, παρ. 2 και άρθρο 15, παρ. 1).
- Υποχρέωση εκπόνησης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων πριν από κάθε επέμβαση και προέγκριση χωροθέτησης (άρθρο 14).
- Ορισμός κεντρικού διοικητικού φορέα (Υπουργείο Οικονομικών) ως αρμόδιου οργάνου διαχείρισης του αιγιαλού και της παραλίας.
- Υπαγωγή των παράκτιων ζωνών σε ενισχυμένο καθεστώς προστασίας κατ' εφαρμογή ειδικών διατάξεων του νόμου, αναφορικά με τις κατεδαφίσεις αυθαιρέτων (Σταματίου Ελένη, 2003β).

Αντίστοιχα, ως μειονεκτήματα του νόμου αυτού θεωρούνται τα εξής:

- Ανυπαρξία πρόβλεψης προηγούμενου σχεδιασμού των επιτρεπών δραστηριοτήτων στον παράκτιο χώρο
- Ανεπαρκής κωδικοποίηση της νομοθεσίας σε ζητήματα διαχείρισης ακτών
- Ρυθμίσεις μεταβατικού χαρακτήρα για νομιμοποίηση των αυθαιρέτων
- Αντιφάσεις μεταξύ διατάξεων, τόσο στο περιεχόμενο όσο και στο πνεύμα τους (Σταματίου Ελένη, 2003β).

Από τα παραπάνω καταλαβαίνουμε ότι και αυτός ο Νόμος παρουσιάζει αδυναμίες στον τρόπο διαχείρισης των παράκτιων περιοχών ως προς την επαρκή στελέχωση των αρμόδιων υπηρεσιών, την επάρκεια των μηχανισμών προστασίας και άσκησης ελέγχου και τήρησης απαιτούμενων διαδικασιών και προτύπων, στον γενικό περιορισμός δράσης των ιδιωτικών φορέων.

Στα θετικά του νόμου αυτού συγκαταλέγεται ότι ξεκαθαρίζονται οι διαδικασίες οριοθέτησης, το ιδιοκτησιακό καθεστώς και οι χρήσεις αιγιαλού και παραλίας. Παράλληλα, με το νόμο αυτό γίνεται υποχρεωτικά καθορισμός του αιγιαλού και της παραλίας πριν από οποιοδήποτε οικοδομική δραστηριότητα ή μελέτη, εντός ζώνης 100 μέτρων από την ακτογραμμή, συντάσσονται υδρογεωλογικές μελέτες για τον καθορισμό του αιγιαλού και ορίζονται για πρώτη φορά προθεσμίες για την ολοκλήρωση της διαδικασίας καθορισμού αιγιαλού, παραλίας και παλαιού αιγιαλού.

Ο παραπάνω νόμος, ωστόσο, αμφισβητήθηκε για θέματα περιβαλλοντικής προστασίας των παράκτιων περιοχών καθώς και για ανυπαρξία ειδικού προστατευτικού καθεστώτος των ακτών ως ευπαθή οικοσυστήματα. Θεωρείται, επίσης, ότι δεν καλύπτει τις αρχές της βιωσιμότητας και ολοκληρωμένης διαχείρισης της παράκτιας ζώνης, όπως ορίζει η Ευρωπαϊκή Πολιτική και οι αρχές βιωσιμότητας της Agenda 21.

Παράλληλα, ο νόμος παραλείπει την πρόβλεψη για τα μεμονωμένα κτίρια, τους παραδοσιακούς και προ του 1923 οικισμούς, μέρος των οποίων βρίσκεται σε αιγιαλό ή παραλία, καθώς και συγκεκριμένες προδιαγραφές για τη διατήρηση κτιρίων (Συνήγορος του πολίτη, 2002).

Βασική παρατήρηση είναι ότι στα ήδη υφιστάμενα προ του νόμου 2971/2001 προβλήματα, προστίθενται και νέα, όπως ο κίνδυνος των ιδιωτικοποιήσεων, ενώ εξακολουθούν να υπάρχουν σοβαρές αδυναμίες στην πρακτική αντιμετώπιση του θέματος, που προκαλούνται από τις ελλείψεις στην στελέχωση αρμόδιων υπηρεσιών και την ανεπάρκεια μηχανισμών προστασίας και άσκησης ελέγχου, καθώς και τήρησης των απαιτούμενων διαδικασιών και προτύπων. (Σταματίου, 2003β).

Επιπλέον, προκαλεί ερωτηματικά η αντιμετώπιση νομιμοποιήσεων ορισμένων αυθαιρέτων μετά την καταβολή αποζημίωσης, που ουσιαστικά όχι μόνο δεν επιλύει, αλλά ούτε καν αποθαρρύνει την συνέχιση της αυθαιρεσίας. Με το άρθρο 7, παρ. 4 του νόμου αυτού επιτρέπεται ουσιαστικά η δόμηση, παρότι στον ίδιο νόμο άλλες διατάξεις αναφέρονται σ' επεμβάσεις υπό προϋποθέσεις και για συγκεκριμένες, μόνο, χρήσεις (Σταματίου, 2003β).

Άξιο υπογράμμισης είναι επίσης το γεγονός της υποχρέωσης καταβολής χρηματικής αποζημίωσης από πλευράς του Δημοσίου για τυχόν βελτιώσεις σε υπό απαλλοτρίωση ακίνητα, όταν ταυτόχρονα δεν υπάρχει μέριμνα προστασίας των ακτών από τις ίδιες επεμβάσεις και αποκατάστασης από τις επιπτώσεις τους. Σημειωτέον, εξάλλου ότι ο νόμος αυτός, όπως και ο προηγούμενος, αναφέρουν ότι για την παραλία εφαρμόζονται οι διατάξεις περί απαλλοτριώσεως λόγω ρυμοτομίας, επομένως δεν ισχύει η προθεσμία της τετραετίας για τη συντέλεση της απαλλοτρίωσης, όπως στις κοινές διατάξεις περί απαλλοτριώσεων (Συνήγορος του πολίτη, 2002).

Τέλος, με επιφύλαξη έχει αντιμετωπιστεί η αναφορά του νόμου σε παραχώρηση απλής χρήσης τμήματος του αιγιαλού και της παραλίας, σε παραχώρηση αιγιαλού και παραλίας για την εκτέλεση έργων και σε παραχώρηση νησίδων του Δημοσίου και αβαθών θαλάσσιων εκτάσεων, εξαιτίας της μη πρόβλεψης/ έλλειψης αρμόδιας αρχής που θα επιβλέπει και θα παρεμβαίνει σε περιπτώσεις καταστρατηγήσεων και άλλων αυθαιρεσιών. Σύμφωνα με το άρθρο 14, η παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης αιγιαλού και παραλίας γίνεται με απόφαση του Υπουργείου Οικονομικών, αλλά η αναφορά σε εμπορικούς, βιομηχανικούς, λιμενικούς, συγκοινωνιακούς και άλλους σκοπούς είναι ασαφής και αόριστη, χωρίς να συνοδεύεται από αιτιολογία για τις όποιες επεμβάσεις ή αναφορά περί δημοσίου συμφέροντος.

### **2.1.9.ΦΕΚ 254 Δ /2004«Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής »**

Στην παραλιακή ζώνη της Αττικής καθορίζονται χρήσεις γης και όροι δόμησης κατά περιοχές με στοιχεία 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 όπου κάθε αριθμός αντιστοιχεί και σε μια περιοχή με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τα οποία παρουσιάζονται παρακάτω.

Αναλυτικότερα οι περιοχές με στοιχείο:

1 – είναι αυτές που χαρακτηρίζονται ως περιοχές απολύτου προστασίας και οι χρήσεις και όροι δόμησης ή μάλλον καλύτερα οι περιορισμοί τους χωρίζονται αντίστοιχα στις ζώνες 1α, 1β, και 1γ οι οποίες έχουν τα εξής χαρακτηριστικά

1α – περιοχές αποκατάστασης φυσικού τοπίου αττικής χλωρίδας και πανίδας, εντός των περιοχών αυτών διατηρείται το φυσικό ανάγλυφο και απαγορεύεται κάθε δόμηση, επιτρέπεται η διαμόρφωση διαδρόμων και χώρων στάθμευσης, στην περιοχή του ρέματος της Βάρης επιτρέπονται μόνο έργα διευθέτησης, επιτρέπεται επίσης η εγκατάσταση καντίνας και υφιστάμενα κτήρια που επισκευάστηκαν για λόγους υγείας τέλος για οι περιοχές αυτές δεν εμπίπτουν στις διατάξεις από 27.5.1978Π.Δ.

1β – περιοχές αποκατάστασης φυσικού τοπίου και αττικής χλωρίδας και πανίδας καθώς και προστασίας και ανάδειξης αρχαιολογικών και ιστορικών χώρων, εντός των περιοχών αυτών διατηρείται το φυσικό ανάγλυφο και απαγορεύεται κάθε δόμηση και επιτρέπεται η διαμόρφωση διαδρόμων. Απομακρύνονται κάποιες χρήσεις, νόμιμες χρήσεις εστιατορίων στον Άγιο Κοσμά παραμένουν μέχρι το 2006.

1- γ περιοχές ανάδειξης και προστασίας αρχαιολογικών χώρων στο δήμο Βούλας καθώς και στην νησίδα Νησάκι, επιβάλλεται η αποξήλωση των υφισταμένων διαμορφώσεων και επιτρέπεται η διαμόρφωση διαδρόμων.

2- Οι περιοχές αυτές είναι περιοχές κοινωνικής πρόνοιάς, αθλητισμού, τουρισμού, και αρχαιολογικής προστασίας καθορίζονται χρήσης γης και όροι δόμησης κατά ζώνες οι οποίες είναι οι 2α, 2β, 2γ, 2δ και 2ε

2-α περιοχή φυσικού τοπίου και αρχαιοτήτων στα όρια του δήμου Βούλας η οποία λειτουργεί ως πόλος αναψυχής πολιτισμού και κατάρτισης και αποκατάσταση ατόμων με ειδικές ανάγκες, επιτρέπεται η ανακαίνιση των υφιστάμενων κτιρίων για χρήσης κοινής ωφέλειας.

2-β περιοχή φυσικού τοπίου, αρχαιοτήτων και ανάπλασης υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων στα όρια του δήμου Γλυφάδας, η περιοχή αυτή δεν εμπίπτει στις διατάξεις περί προστασίας δασών και δασικών εκτάσεων, επιτρέπονται τουριστικά καταλύματα και η οργανωμένη ακτή κολύμβησης

2-γ περιοχή φυσικού τοπίου, αρχαιοτήτων και ανάπλασης υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων στα όρια του δήμου Βούλας, επιτρέπονται τουριστικές κατασκηνώσεις, αποδυτήρια, χώροι υγιεινής, αναψυκτήρια- εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα, χώροι φύλαξης παιδιών, ιατρεία, γυμναστήρια, βοηθητικοί χώροι μηχανολογικών εγκαταστάσεων και αποθήκευσης, επιτρέπεται η ανακαίνιση υφιστάμενων τουριστικών εγκαταστάσεων με μικρές προσθήκες και οι ελαφρές κατασκευές.

2-δ περιοχή φυσικού τοπίου, αρχαιοτήτων και ανάπλασης υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων στον Αστέρα Βουλιαγμένης, επιτρέπονται ανακαινίσεις των υπαρχόντων τουριστικών εγκαταστάσεων, μετατροπή του υπογείου χώρου στάθμευσης του ξενοδοχείου σε χώρο πολλαπλών χρήσεων, κατασκευή συνεδριακού χώροι και χώρων στάθμευσης, ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε είκοσι εκατοστά

2-ε περιοχή φυσικού τοπίου, αρχαιοτήτων και ανάπλασης υφιστάμενων τουριστικών χρήσεων στην περιοχή παλαιού Φαλήρου, επιτρέπεται η ανακαίνιση και η ανέγερση αθλητικών εγκαταστάσεων και καθορίζονται νέοι όροι δόμησης

3- πρόκειται για ακτές κολύμβησης οι οποίες χωρίζονται στις ζώνες 3α και 3β

3-α περιλαμβάνει τις ελεύθερες ακτές κολύμβησης της περιοχής, επιτρέπονται εγκαταστάσεις αποδυτηρίων, χώροι υγιεινής, ιατρείο, χώροι στάθμευσης, αναψυκτήρια – εστιατόρια, απαγορεύεται η περίφραξη ακτών, επιτρέπεται η κατασκευή κτηρίων σε απόσταση από τον αιγιαλό

3-β περιλαμβάνει τις οργανωμένες ακτές κολύμβησης όπου επιτρέπονται, εγκαταστάσεις αποδυτηρίων, χώροι υγιεινής, ιατρείο, χώροι στάθμευσης, αναψυκτήρια – εστιατόρια, τα κτήρια κατασκευάζονται με κάποιους όρους δόμησης που περιλαμβάνει και το ύψος των κτηρίων και τοποθετούνται σε συγκεκριμένη απόσταση από τον αιγιαλό.

4-πρόκειται για περιοχές ελευθέρων χώρων πρασίνου υπερτοπικού χαρακτήρα με ήπια ανάπτυξη αναψυχής και περιπάτου χωρίζονται σε δύο ζώνες 4α και 4β

4-α περιλαμβάνει εκτός σχεδίου, επιτρέπονται ελεύθεροι χώροι πρασίνου, υπαίθρια καθιστικά, παιδικές χαρές διαδρομές περιπάτου, καντίνες και περίπτερα

4-β περιλαμβάνει εντός σχεδίου περιοχές και τμήματα ζώνης παραλίας, επιτρέπονται ελεύθεροι χώροι πρασίνου, υπαίθρια καθιστικά, παιδικές χαρές διαδρομές περιπάτου, καντίνες, τραπεζοκαθίσματα και περίπτερα, τα υπάρχοντα νόμιμα κτίρια παραμένουν.

5- περιλαμβάνει περιοχές μητροπολιτικού χαρακτήρα περιαστικού πρασίνου, αθλητισμού, πολιτισμού και κοινωνικής πρόνοιας καθορίζονται οι χρήσεις και οι όροι βάση των ζωνών 5α, 5β, 5γ, 5δ, 5ε και 5στ

5-α στην περιοχή ανήκει και το Ε.Α.Κ.Ν., επιτρέπονται υπαίθριες και στεγασμένες αθλητικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις υποστήριξης και έχει καθορισμένους όρους και περιορισμούς δόμησης

5-β περιλαμβάνει το Σ.Ε.Φ., επιτρέπονται υπαίθριες και στεγασμένες αθλητικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις υποστήριξης και στο ανατολικό τμήμα επιτρέπονται και άλλες εγκαταστάσεις πολλαπλών χρήσεων

5-γ περιλαμβάνει έκταση 13.380 τ.μ. στο δήμο Παλαιού Φαλήρου για την ανέγερση του ναυτικού μουσείου και η έκταση 8.600 τ.μ. που έχει παραχωρηθεί στο ΚΕΔ

5-δ περιλαμβάνει την έκταση του εκκλησιαστικού ορφανοτροφείου και τις εγκαταστάσεις της πολεμικής αεροπορίας στο δήμο Βουλιαγμένης

5-ε περιλαμβάνει τμήμα του Ο.Τ. 3 της εντός σχεδίου έκτασης της μαρίνας Αλίμου που παραχωρήθηκαν από την ΕΤΑ

5-στ περιλαμβάνει την έκταση στη θέση Σούριζα του δήμου Βάρης στην οποία επιτρέπεται η ανέγερση νοσηλευτικών κτιρίων

6-είναι περιοχές τουριστικών αγκυροβολιών – λιμένων αναψυχής και χωρίζονται στις ζώνες 6α, 6β, 6γ και 6δ

6-α περιλαμβάνει την μαρίνα Φλοίσβου όπου επιτρέπονται χερσαίες εγκαταστάσεις υποστήριξης του λιμένα αναψυχής, κτίρια διοίκησης και αναψυκτήρια

6-β περιλαμβάνει την μαρίνα Αλίμου όπου οι όροι δόμησης προσδιορίζονται ανά οικοδομικό τετράγωνο

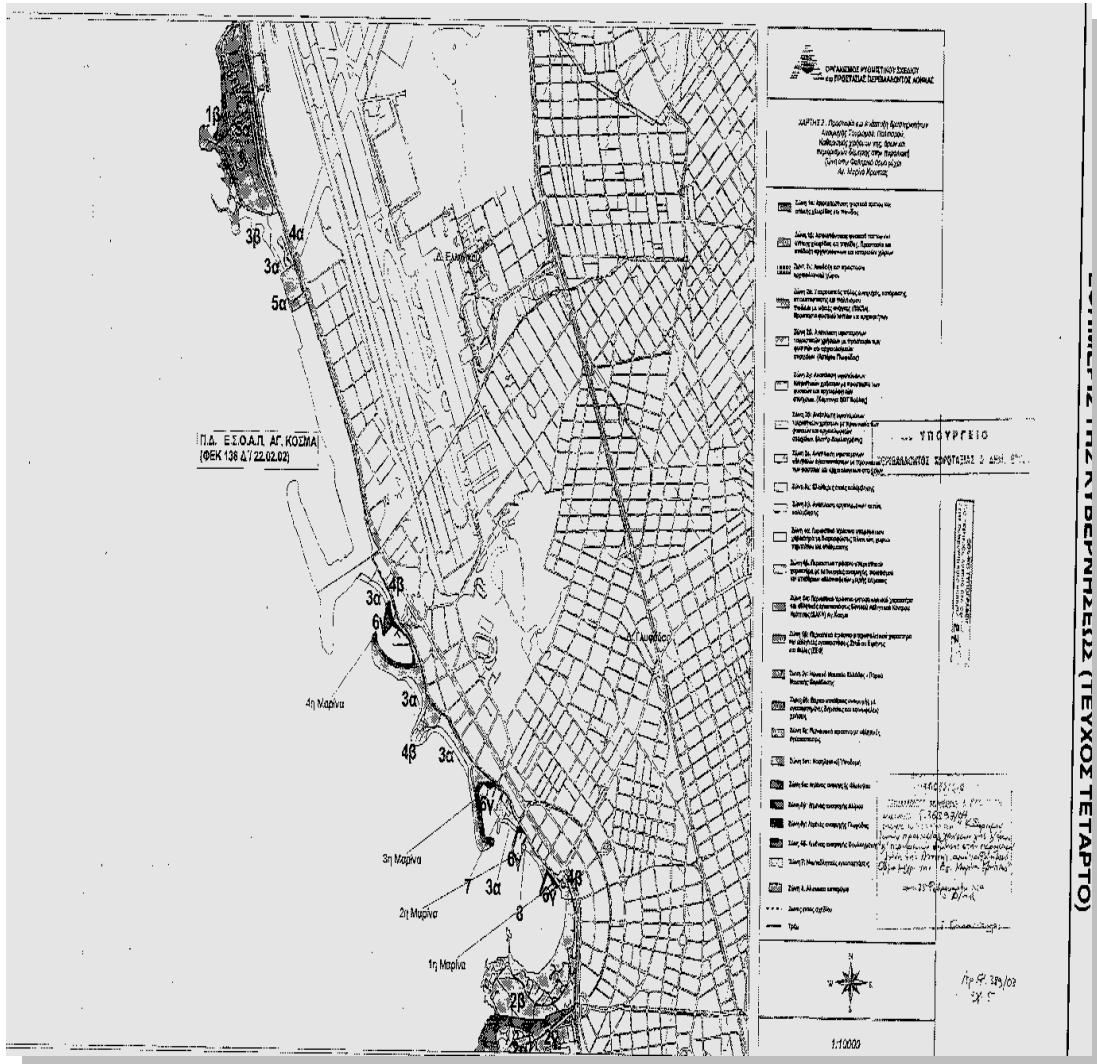
6-γ περιλαμβάνει τους λιμένες αναψυχής που βρίσκονται εκτός σχεδίου και εντός Γ.Π.Σ. στον δήμο Γλυφάδας, επιτρέπονται μόνο εγκαταστάσεις υγιεινής

6-δ πρόκειται για το λιμένα αναψυχής Βουλιαγμένης

7-περιλαμβάνει περιοχές ναυτοθλητικών εγκαταστάσεων παραχωρημένες από δημόσιους φορείς σε αναγνωρισμένα από την Γ.Γ.Α. αθλητικά σωματεία, μέλη της Ελληνικής ιστιοπλοϊκής ομοσπονδίας. Περιλαμβάνει εγκαταστάσεις που συμβάλουν στην εξυπηρέτηση των αθλητών.

8- περιλαμβάνει μικρές θαλάσσιες και χερσαίες εκτάσεις παραχωρημένες σε αναγνωρισμένα σωματεία επαγγελματικών αλιέων εποπτευόμενων από τη διεύθυνση αλιείας της αντίστοιχης νομαρχίας.





Χάρτης 1: Απόσπασμα από το ΦΕΚ 254 Δ/2004  
(πηγή: Εθνικό Τυπογραφείο)



## 2.2 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Αποτελεί μέθοδο για την αντιμετώπιση των χωρικών και μη διαφορών που προκαλούνται από τους διαφορετικούς τρόπους χρήσης των φυσικών πόρων στο χώρο.

Στην παρούσα άσκηση μελετάμε τον χώρο της παράκτιας ζώνης και το σύνολο των χρήσεων γης που αναπτύσσονται πάνω σε αυτήν ή την επηρεάζουν άμεσα για αυτό θα αναλυθούν παρακάτω τα εξής πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού.

a. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ)

Ψηφίστηκε στη Βουλή το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ). Με βάση αυτό το σχέδιο, το οποίο έρχεται να συμπληρώσει τα ήδη ψηφισθέντα Ειδικά Χωροταξικά (Τουρισμού, Βιομηχανίας & Ανανεώσιμων πηγών Ενέργειας) αποτυπώνονται οι πολιτικές και οικονομικές προθέσεις των κυβερνήσεων για τα επόμενα 10-15 χρόνια. Ειδικότερα, το ΓΠΧΣΑΑ αναφέρεται σε πολιτικές και παρεμβάσεις που άπτονται της κερδοφορίας και της ανταγωνιστικότητας των σημαντικότερων τομέων και κλάδων του ελληνικού κεφαλαίου. Απαρτίζεται από 14 άρθρα που αναφέρονται σε 7 ενότητες.

b. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό.

Το ειδικό πλαίσιο για τον τουρισμό εγκρίθηκε από το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξίας στις 4 Φεβρουαρίου 2009 και δημοσιεύθηκε στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης στις 11 Ιουνίου 2009 με αριθμό φύλλου 1138. Οι αρχές που καθορίζει το πλαίσιο αυτό είναι σύμφωνες με το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 128Α'/03.07.2008) και με τις διατάξεις του νόμου 2742/99 «Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη και άλλες διατάξεις»(ΦΕΚ 207Α'). Παράλληλα, για την ψήφισή του λήφθηκε υπόψη η μελέτη του πλαισίου, καθώς και η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (Μάιος 2007) για το πλαίσιο αυτό.

Με το Ειδικό αυτό Χωροταξικό Πλαίσιο δίδονται οι κατευθύνσεις και καθορίζονται κανόνες και κριτήρια για τη χωρική διάρθρωση, οργάνωση και ανάπτυξη του τουρισμού στον ελληνικό χώρο και των αναγκαίων υποδομών του. Επίσης, διατυπώνεται ένα ρεαλιστικό πρόγραμμα δράσης για την επόμενη δεκαετία (2007 – 2022).

Με τον τρόπο αυτό επιδιώκεται η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος, η εξασφάλιση της προστασίας και της βιωσιμότητας των πόρων, η ενίσχυση πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης, καθώς και η διαμόρφωση σαφέστερου πλαισίου κατευθύνσεων προς τον υποκείμενο σχεδιασμό, τις αδειοδοτούσες αρχές και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις.

- c. Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο χώρο και τα Νησιά

Στις 28 Αυγούστου 2009 δόθηκε στη δημοσιότητα από το Υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. το κείμενο του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά, το οποίο μαζί με την στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων έχει τεθεί σε δημόσια διαβούλευση.

Το Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά, έδωσε σε δημόσια διαβούλευση ο υπουργός ΠΕΧΩΔΕ, Γ. Σουφλιάς. «Πρόκειται για άλλη μία πολύ σημαντική διαρθρωτική παρέμβαση, που εντάσσεται στη μεγάλη προσπάθεια για τη δημιουργία, για πρώτη φορά στην Ελλάδα, ενός ολοκληρωμένου χωροταξικού σχεδιασμού. Με το συγκεκριμένο Ειδικό Πλαίσιο, βάζει επιτέλους μια τάξη στο τι μπορεί να κάνει ο καθένας και πού, στα νησιά και τον παράκτιο χώρο μας. Περιορίζουμε τη δόμηση, αναδεικνύουμε τη φυσική ομορφιά, στηρίζουμε τη βιώσιμη ανάπτυξη, αντιμετωπίζουμε τις ανάγκες των τοπικών κοινωνιών».

**χαρτης 2**

**xarths**

**17**

**χωροταξικος**

**σχεδιασμος**



**χαρτης 3**

**χαρτης**

**18**

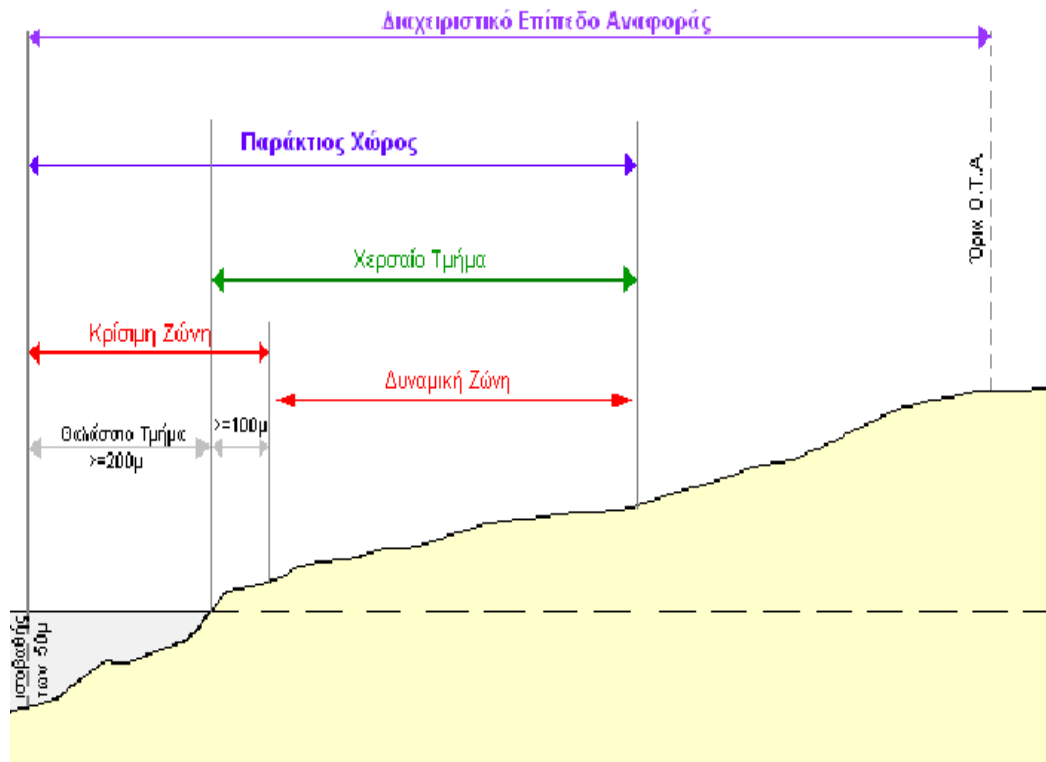
**αξιολογησι**

**χωροταξικου**

**σχεδιασμου**



### 2.2.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης



Σχεδιάγραμμα 1: Τομή παράκτιου χώρου

(πηγή: Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά, 2009)

Η Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης έχουντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του ν. 2742/1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 207 Α').
2. Το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013 (ΥΠ.ΟΙ.Ο., Ιανουάριος 2007).
3. Το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Αγροτικής Ανάπτυξης 2007-2013.
4. Το Επικαιροποιημένο Πρόγραμμα Σταθερότητας και Ανάπτυξης 2006-2009 (ΥΠ.ΟΙ.Ο., Δεκέμβριος 2006).
5. Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας 2007-2013.
6. Το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση 2005-2008 (ΥΠ.ΟΙ.Ο., Οκτώβριος 2005).
7. Τη μελέτη εκπόνησης του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.

8. Την εισήγηση της Διεύθυνσης Χωροταξίας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. στην από 8.11.2007 Συνεδρία του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.
9. Την υπ' αρ. 1/13.12.2007 γνωμοδότηση του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.
10. Την από... 2008 εισήγηση της Διεύθυνσης Χωροταξίας του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. προς την Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης.

Επίσης λαμβάνοντας υπόψη τις βασικές ευρωπαϊκές χωρικές διαπιστώσεις και κατευθύνσεις που περιλαμβάνονται στα ακόλουθα κείμενα:

1. «Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (Σ.Α.Κ.Χ.)»,
2. «Κατευθυντήριες Αρχές για τη Βιώσιμη Χωρική Ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής ηπείρου
3. Σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ης Μαΐου 2002
4. Ανακοίνωση προς το Εαρινό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο «Συνεργασία για την οικονομική μεγέθυνση και την απασχόληση – Νέο ξεκίνημα για τη στρατηγική της Λισσαβόνας».
5. «Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον»
6. «Αναθεωρημένη Στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αειφόρο Ανάπτυξη»,
7. Απόφαση 2006/702/ΕΚ του Συμβουλίου, της 6ης Οκτωβρίου 2006, για τις «Στρατηγικές κατευθυντήριες γραμμές της Κοινότητας για τη συνοχή
8. Συμπεράσματα των μελετών του Ευρωπαϊκού Δικτύου Χωροταξικής Παρατήρησης (ESPON
9. «Εδαφική Ατζέντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Προς μία πιο ανταγωνιστική και βιώσιμη Ευρώπη με τις περιφερειακές της διαφορετικότητες» και «Χάρτα της Λειψίας για Βιώσιμες Ευρωπαϊκές πόλεις»,

Εκτιμώντας ιδίως τα ακόλουθα σε ότι αφορά την Ελλάδα:

A. Ως προς τον ευρύτερο χώρο στον οποίο εντάσσεται η Ελλάδα

B. Ως προς τη φυσιογνωμία της χώρας, τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τις αδυναμίες της:

B1. Δημογραφία και απασχόληση



## B2. Οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη

Γ. Ως προς τις διεθνείς και διαπεριφερειακές εισόδους-πύλες και συνδέσεις της χώρας και τη χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης

Γ1. Ως προς τις διεθνείς και διαπεριφερειακές εισόδους-πύλες και συνδέσεις της χώρας

Γ2. Ως προς τη χωρική οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης.

Δ. Ως προς τη χωρική διάρθρωση των στρατηγικής σημασίας δικτύων υποδομών και μεταφορών διαπιστώνονται κατά τομέα

Ε. Ως προς τη χωρική διάρθρωση, εξειδίκευση και συμπληρωματικότητα των παραγωγικών τομέων και τη σχέση τους με το περιβάλλον

Ζ. Ως προς τη χωρική διάρθρωση του αστικού δικτύου, το ρόλο των μητροπολιτικών και λοιπών σημαντικών αστικών κέντρων και τη σχέση τους με την ενδοχώρα

Η. Ως προς τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη του ορεινού, αγροτικού, παράκτιου και νησιωτικού χώρου, καθώς και των παραμεθόριων περιοχών

Θ. Ως προς τη διατήρηση και ανάδειξη της ποικιλομορφίας της υπαίθρου, καθώς και τη διατήρηση, ανάδειξη και προστασία της εθνικής πολιτιστικής κληρονομιάς

Ι. Ως προς τη γεωγραφική ανασυγκρότηση της χώρας με σκοπό τη δημιουργία βιώσιμων διοικητικών και αναπτυξιακών ενοτήτων σε διαπεριφερειακό επίπεδο

ΙΑ. Ως προς τις προϋποθέσεις/μηχανισμούς υλοποίησης (της ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης και της αειφόρου οργάνωσης του εθνικού χώρου)

Οδηγήθηκε στην σύνταξη του παρόντος χωροταξικού σχεδιασμού που το βασικό περιεχόμενο των άρθρων τους θα παρατεθούν παρακάτω.

Άρθρο 1 Σκοπός του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Γ.Π.Χ.Σ.Α.Α.) είναι ο προσδιορισμός στρατηγικών κατευθύνσεων για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια.

Άρθρο 2 Το Γενικό Πλαίσιο στοχεύει στη διαμόρφωση ενός χωρικού προτύπου ανάπτυξης που θα είναι αποτέλεσμα μιας συνθετικής θεώρησης στο χώρο παραμέτρων που 17 ενισχύουν την κοινωνική και οικονομική συνοχή και την ανταγωνιστικότητα και προωθούν την προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος της χώρας, συμπεριλαμβανομένης της διατήρησης της βιοποικιλότητας, στο πλαίσιο των αρχών της αειφορίας.

Τα υπόλοιπα 12 άρθρα από τα συνολικά 14 του Εθνικού Χωροταξικού Σχεδίου διακρίνονται σε επτά ενότητες:

Η πρώτη ενότητα (άρθρα 3-5) αναφέρεται στη θέση της χώρας, στο ευρωπαϊκό και διεθνές περιβάλλον και αναλύει τους κύριους πόλους οικονομικής ανάπτυξης-μεγέθυνσης του «εθνικού» χώρου. Δηλαδή, την ενίσχυση του ρόλου της στην περιοχή των Βαλκανίων, της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου.

Η δεύτερη ενότητα (άρθρο 6) περιλαμβάνει τις προτάσεις για την ενίσχυση των δικτύων υποδομών και των μεταφορών, του ρόλου των διεθνών και διαπεριφερειακών εισόδων (πύλες) συνδέσεων της χώρας και για την οργάνωση των κύριων εθνικών πόλων και αξόνων ανάπτυξης (το λεγόμενο αναπτυξιακό S-μητροπολιτικές περιοχές Αθηνών, Θεσσαλονίκης). Ήδη από την περίοδο του εκσυγχρονισμού και των ολυμπιακών αγώνων βρίσκονται υπό εξέλιξη εκτεταμένες παρεμβάσεις τόσο σε περιφερειακό επίπεδο όσο και στα κυριότερα αστικά – μητροπολιτικά κέντρα της χώρας. Η κατασκευή της Εγνατίας Οδού, η υπό υλοποίηση Ιόνια Οδός, οι συμφωνίες για τους αγωγούς Φυσικού Αερίου (Αγωγός Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολης), η στοχευόμενη αναβάθμιση λιμένων (διαμετακομιστικό λιμάνι Τυμπακίου) και αερολιμένων, η εκτροπή του Αχελώου αλλά και οι παρεμβάσεις σε μητροπολιτικές περιοχές.

Η τρίτη ενότητα (άρθρο 7) αφορά στη χωρική αναδιάρθρωση των κυριότερων παραγωγικών τομέων, αναλύοντας τους στόχους και τις κατευθύνσεις ανά τομέα (π.χ. αγροτικός τομέας, βιομηχανία, τουρισμός). Γι' αυτό και παράλληλα με την σύνταξη του ΓΠΧΣΑΑ εκπονήθηκαν τα Ειδικά Χωροταξικά Σχέδια του Τουρισμού, της Βιομηχανίας και των Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας.

Η τέταρτη ενότητα (άρθρα 8-9) αναλύει όσα προβλέπονται για τη χωρική αναδιάρθρωση του αστικού δικτύου, του ορεινού, του παράκτιου, του νησιωτικού, του αγροτικού χώρου καθώς και των παραμεθόριων περιοχών.

Η πέμπτη ενότητα (άρθρο 10) περιλαμβάνει αναφορές για την διαχείριση των φυσικών πόρων- περιβάλλοντος και του πολιτιστικού πλούτου. Επίσης, γίνεται λόγος για την εκτός σχεδίου δόμηση και για τη χωροθέτηση νέων λατομείων, βιομηχανιών και τουριστικών εγκαταστάσεων με σκοπό τη βέλτιστη «αξιοποίηση» με γνώμονα την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και όχι την επιδίωξη της χωρικής συνοχής.

Η έκτη ενότητα (άρθρο 11) αφορά στις προτάσεις για την γεωγραφική και διοικητική ανασυγκρότηση της χώρας. Σχεδιάζεται η αναλογική συμπύκνωση των ΟΤΑ Α & Β Βαθμού (π.χ. 400 Δήμοι) καθώς και η οικονομική «συρρίκνωση» των Περιφερειών σε 5, βάσει των οποίων θα γίνει η κατανομή των πόρων του ΕΣΠΑ (5 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα), ώστε να καταστούν πολιτικά- οικονομικά και ιδεολογικά χρηστικότεροι για την βελτίωση των όρων της κεφαλαιακής αναπαραγωγής.

Η έβδομη ενότητα (άρθρα 12-14) τις προϋποθέσεις και τους μηχανισμούς υλοποίησης του ΓΠΧΣΑΑ, καθώς και όσα προβλέπονται για την παρακολούθηση και αξιολόγηση των χωρικών εξελίξεων.

Με το ΓΠΧΣΑΑ επιδιώκεται η επίλυση σημαντικών διαρθρωτικών προβλημάτων του ελληνικού κεφαλαίου, όπως είναι η έλλειψη ανταγωνιστικότητας και το υψηλό κόστος εργασίας σε σχέση με περιφερειακούς ανταγωνιστές του όπως η Τουρκία, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο με σκοπό μια ομιχλώδη έννοια «ανάπτυξης». Η στρατηγική αυτή, προκρίνει εμφανώς την έννοια της ανταγωνιστικότητας, έναντι της έννοιας της χωρικής συνοχής δηλαδή της επάρκειας

των πόρων (φυσικών, ανθρώπινων κλπ) που αποτελούν προϋποθέσεις για την όποια αναπτυξιακή επιλογή. Πίσω από αόριστες έννοιες όπως η ανταγωνιστικότητα ή η αιφόρος ανάπτυξη κρύβεται η προσπάθεια για ενίσχυση της κερδοφορίας του κεφαλαίου και η ταυτόχρονη απαξίωση της πλειοψηφίας της κοινωνίας και της καταστροφής του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου.

Εν κατακλείδι, το ΓΠΧΣΑΑ προσδιορίζει μόνο μεγάλα έργα και συγκεκριμένους άξονες ανάπτυξης. Διακρίνεται η απαξίωση των μικρότερων περιφερειακών έργων, των οικοσυστημάτων, της υπαίθρου και του πληθυσμού της και ουσιαστικά ενισχύεται το μοντέλο της «υδροκέφαλης» Ελλάδας που ενίσχυσε την ανισόρροπη μεγέθυνση της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης τις προηγούμενες δεκαετίες. Ένα γενικόλογο κείμενο όπως αυτό του ΓΠΧΣΑΑ δεν μπορεί (και δεν θέλει) να απαντήσει στα προβλήματα της ανεργίας, της μείωσης του αγροτικού πληθυσμού και της υποβάθμισης των αγροτικών και των νησιωτικών περιοχών, αφού σε όλα τα άρθρα είναι εμφανής η αγωνία για το πως θα βρεθούν επενδύσεις και πως θα αυξηθεί η καπιταλιστική κερδοφορία.

### **2.2.2.Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό**

Η Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης

Α. Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις του ν. 2742/1999 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αιφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 207 Α').
2. Τις διατάξεις της υπ' αρ. ΥΠΕΧΩΔΕ/ΕΥΠΕ/οικ.107017/28.08.2006 (ΦΕΚ 1225 Β'/5.9.2006).
3. Τη μελέτη του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό
4. Την από .... Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ) για το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό.

5. Την από ... ανακοίνωση που δημοσιεύθηκε στις εφημερίδες ... και ....., με την οποία γνωστοποιήθηκε στο κοινό η έναρξη της διαδικασίας διαβούλευσης επί της οικείας ΣΠΜΕ.
6. Τις υπ' αρ. .... γνωμοδοτήσεις των Περιφερειακών Συμβουλίων Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης, Αττικής, Βορείου Αιγαίου, Δυτικής Ελλάδας, Δυτικής Μακεδονίας, Ηπείρου, Θεσσαλίας, Ιονίων Νήσων, Κεντρικής Μακεδονίας, Κρήτης, Νοτίου Αιγαίου, Πελοποννήσου και Στερεάς Ελλάδας, αντιστοίχως.
7. Τις υπ' αρ. ... γνωμοδοτήσεις των Εκτελεστικών Επιτροπών των Οργανισμών Αθήνας και Θεσσαλονίκης αντιστοίχως.
8. Τα υπ' αρ. ....έγγραφα των Διευθύνσεων Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού, Πολεοδομικού Σχεδιασμού και Ελέγχου Ατμοσφαιρικής Ρύπανσης και Θορύβου (ΕΑΡΘ) του ΥΠΕΧΩΔΕ.
9. Τα υπ' αρ. ... έγγραφα των Διευθύνσεων ... του Υπουργείου Πολιτισμού, τα υπ' αρ.... έγγραφα των Διευθύνσεων ... του Υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων, τα υπ' αρ. ... έγγραφα των Διευθύνσεων ... του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, τα υπ' αρ. ... έγγραφα των Διευθύνσεων ..... του Υπουργείου Ανάπτυξης, τα υπ' αρ. ... έγγραφα των Διευθύνσεων ... του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης και τα υπ' αρ. .... έγγραφα των Διευθύνσεων ... του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών.
10. Την από.... εισήγηση της Διεύθυνσης Χωροταξίας του ΥΠΕΧΩΔΕ προς το Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.
11. Τη γνωμοδότηση..... του Εθνικού Συμβουλίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης.
12. Την από.... εισήγηση της Διεύθυνσης Χωροταξίας του ΥΠΕΧΩΔΕ προς την Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης.
13. Το γεγονός ότι από τις κανονιστικές διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού,

Β. Εκτιμώντας ιδίως τα ακόλουθα:

1. Η τουριστική δραστηριότητα διογκώνεται ραγδαία ως οικονομικό, κοινωνικό και πολιτισμικό φαινόμενο σε παγκόσμιο επίπεδο και αποκτά νέα ποιοτικά χαρακτηριστικά, υπό το καθεστώς ενός διαρκώς εντεινόμενου διεθνούς ανταγωνισμού
2. Οι αλλαγές που συντελούνται στην παγκόσμια τουριστική αγορά έχουν άμεσα αποτελέσματα στα χαρακτηριστικά, τον τρόπο διάθεσης και τις απαιτήσεις για τη διαμόρφωση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.
3. Η έλλειψη κοινής τουριστικής πολιτικής στο πλαίσιο της ΕΕ, δυσχεραίνει τη σχεδιασμένη τουριστική ανάπτυξη της χώρας, μειώνει τις δυνατότητες προγραμματισμού και ελέγχου επί της τουριστικής πολιτικής, περιορίζει τη δυνατότητα της χώρας να υποστηρίξει με υποδομές τη χωρική διάχυση και την ποιοτική αναβάθμιση της τουριστικής δραστηριότητας, ενώ ταυτόχρονα οξύνει τους κινδύνους που προέρχονται από τις απαιτήσεις που διαμορφώνει ο διεθνής ανταγωνισμός,
4. Το σύνολο των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της χώρας που την καθιστούν μοναδική στον παγκόσμιο τουριστικό χάρτη ως προς τις δυνατότητες ανάπτυξης των περισσότερων από τις σύγχρονες μορφές τουρισμού και μάλιστα υψηλών απαιτήσεων,
5. Τα κύρια χαρακτηριστικά του ελληνικού τουρισμού και ειδικότερα:
  - Η απήχηση της χώρας κυρίως στις αγορές της Δυτικής Ευρώπης.
  - Η επικράτηση του μαζικού τουρισμού και η περιορισμένη ανάπτυξη άλλων μορφών τουρισμού.
  - Η περιβαλλοντική υποβάθμιση σε μερικούς προορισμούς.
  - Η έντονη εποχικότητα που καθιστά αναγκαίο τον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος με δραστηριότητες που επιμηκύνουν την τουριστική περίοδο.
  - Η μειωμένη προσβασιμότητα των προορισμών.
  - Η κυριαρχία του αεροπλάνου ως μέσου άφιξης αλλοδαπών επισκεπτών.
  - Το μη ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών, η απαξίωση σημαντικού ποσοστού των τουριστικών καταλυμάτων παρά την επιχειρούμενη αργή

αλλά σταθερή ποιοτική αναβάθμιση του ξενοδοχειακού δυναμικού βάσει νέων πρότυπων, οι ελλείψεις σε ειδικές τουριστικές υποδομές καθώς και οι δυσλειτουργίες που παρουσιάζουν πολλοί τουριστικοί προορισμοί με την παρεπόμενη υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

- Η ριζική ανασυγκρότηση της προβολής της στις διεθνείς αγορές και η ανάδειξη νέων μορφών τουρισμού.
- 6. Με τον κατάλληλο χωρικό σχεδιασμό η τουριστική ανάπτυξη μπορεί να επηρεάσει θετικά ένα σημαντικό τμήμα των λοιπών παραγωγικών δραστηριοτήτων μιας περιοχής.
- 7. Η υιοθέτηση ενός επιστημονικά ολοκληρωμένου χωροταξικού σχεδιασμού αποτελεί προϋπόθεση για την ορθολογική ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (μεταξύ των οποίων ο τουρισμός στο χώρο).
- 8. Η οργάνωση της τουριστικής ανάπτυξης μέσω του χωροταξικού σχεδιασμού που βασίζεται στις αρχές της αειφόρου και ισόρροπης ανάπτυξης, συμβάλλει στη δημιουργία κλίματος εμπιστοσύνης των επενδυτών και αναδεικνύει τη χώρα σε ώριμο τουριστικό προορισμό.

Εγκρίθηκε το Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό (Ε.Π.Χ.Σ.Α.Α), το οποίο αποτελείται από τα παρακάτω άρθρα με βασικά περιεχόμενο:

Στο άρθρο 1 του πλαισίου αναφέρονται τα εξής:

«Σκοπός του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Τουρισμό είναι η παροχή κατευθύνσεων, κανόνων και κριτηρίων για τη χωρική διάρθρωση, οργάνωση και ανάπτυξη του τουρισμού στον ελληνικό χώρο και των αναγκαίων προς τούτο υποδομών καθώς και η διατύπωση ενός ρεαλιστικού προγράμματος δράσης για την επόμενη δεκαπενταετία (2009 – 2024).

Βασικός άξονας που διατρέχει το περιεχόμενου του Ειδικού Πλαισίου είναι η προστασία και ανάδειξη του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, η οποία εξάλλου αποτελεί προϋπόθεση για την επιβίωση και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του τομέα.



Με το εν λόγω Ειδικό Πλαίσιο επιδιώκεται επίσης η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού προϊόντος, η εξασφάλιση της προστασίας και της βιωσιμότητας των πόρων που ενδιαφέρουν τον τουρισμό, η ενίσχυση των πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης καθώς και η διαμόρφωση ενός σαφέστερου πλαισίου κατευθύνσεων προς τον υποκείμενο σχεδιασμό, τις αδειοδοτούσες αρχές και τις ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις».

Στο άρθρο 2 αναφέρεται ότι το πλαίσιο αυτό στοχεύει στη διαμόρφωση συνθηκών για:

1. Την περιβαλλοντική αναβάθμιση περιοχών τουριστικού ενδιαφέροντος και την προώθηση της αειφόρου και ισόρροπης ανάπτυξης, σύμφωνα με τις φυσικές, πολιτιστικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.
2. Τη θεματική, χρονική και χωρική διεύρυνση της τουριστικής δραστηριότητας με πολιτικές που εμπλουτίζουν το προϊόν και ενθαρρύνουν ή αποθαρρύνουν τη συγκέντρωση των επενδύσεων στον τουρισμό.
3. Την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του Ελληνικού τουριστικού προϊόντος.
4. Τη προώθηση της υγιούς επιχειρηματικότητας μέσα από τη δημιουργία σταθερού πλαισίου κανόνων που αφορούν στη χωροθέτηση.
5. Τη διάχυση των αποτελεσμάτων του τουρισμού στους υπολοίπους τομείς της οικονομίας, με πολιτικές οι οποίες ενισχύουν τη διασύνδεσή τους.
6. Την παροχή των αναγκαίων κατευθύνσεων προς τα υποκείμενα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού για την προώθηση της Τουριστικής ανάπτυξης στο πλαίσιο της αειφόρου και ολοκληρωμένης διαχείρισης του χώρου.

Στο άρθρο 3 δίνονται οι ορισμοί των εξής εννοιών: «αναγνωρίσιμη τουριστική ταυτότητα», «μαζικός τουρισμός», «εναλλακτικός τουρισμός», «υψηλή συγκέντρωση



τουρισμού», «αποδεκτό επίπεδο υποδομών» και «σύνθετη και ολοκληρωμένη τουριστική υποδομή μικτής χρήσης».

Στο άρθρο 4 γίνεται η κατηγοριοποίηση του εθνικού χώρου στις ακόλουθες κατηγορίες περιοχών:

- A. Αναπτυγμένες τουριστικά περιοχές
- B. Αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές
- Γ. Περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος με μειονεκτικά χαρακτηριστικά και κυρίαρχες χρήσεις άλλες από τον τουρισμό
- Δ. Μητροπολιτικές περιοχές
- E. Παράκτιες περιοχές και νησιά
- ΣΤ. Ορεινές περιοχές
- Z. Πεδινές και ημιορεινές περιοχές
- H. Περιοχές του Δικτύου Φύση 2000 και λοιπές περιοχές περιβαλλοντικής ευαισθησίας
- Θ. Παραδοσιακοί οικισμοί
- I. Αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία

Στο άρθρο 5 δίνονται οι κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης του τουρισμού για κάθε μία από τις κατηγορίες περιοχών που περιγράφηκαν στο άρθρο 4.

Το άρθρο 6 αναφέρεται στον τρόπο ανάπτυξης κάποιων ειδικών μορφών τουρισμού. Οι μορφές αυτές είναι:

#### A. Συνεδριακός τουρισμός

Προωθείται η ανάπτυξη συνεδριακού / εκθεσιακού τουρισμού στις ευρύτερες περιοχές των αστικών κέντρων και στις αναπτυγμένες τουριστικά περιοχές της χώρας με επαρκή συγκοινωνιακή σύνδεση (κυρίως αεροπορική) και ευκαιρίες για απόλαυση εκδηλώσεων σύγχρονου πολιτισμού (μουσεία, φεστιβάλ, εκθέσεις κ.α.), γαστρονομία, επίσκεψη αξιοθέατων κλπ.

Για την ενίσχυση του συνεδριακού / εκθεσιακού τουρισμού, σύμφωνα με το πλαίσιο αυτό, απαιτούνται:

- Μέτρα για τη βελτίωση της ελκυστικότητάς των πόλεων / τουριστικών περιοχών, τον εκσυγχρονισμό και αναβάθμιση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων και τη δημιουργία νέων, είτε αμιγών είτε συνδυασμένων με καταλύματα υψηλών προδιαγραφών με συνεδριακά κέντρα.
- Δράσεις ενσωμάτωσης νέων τεχνολογιών στις υποδομές του συνεδριακού - εκθεσιακού τουρισμού.
- Πρόσθετα κίνητρα για αποκατάσταση και επανάχρηση αξιόλογων παλαιών κελυφών.
- Προώθηση δράσεων σύνδεσης του συνεδριακού με τον εκθεσιακό τουρισμό.

## B. Αστικός Τουρισμός

Προωθείται κατά προτεραιότητα στην Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη, τις μεγάλες πόλεις (Πάτρα, Λάρισα, Ηράκλειο) και σε τουριστικές περιοχές με αξιόλογα αστικά κέντρα.

Περαιτέρω για την ανάπτυξη του απαιτείται η προώθηση δράσεων:

- Δικτύωσης βάσει θεματικών ενοτήτων π.χ. κοινή ιστορία, αρχιτεκτονική, τοπική παραγωγή, κ.α.
- Εμπλουτισμού παρεχόμενων υπηρεσιών και δραστηριοτήτων, όπως μουσεία, εκθετήρια, σύγχρονες εγκαταστάσεις πληροφόρησης, φεστιβάλ και άλλες θεματικές εκδηλώσεις.
- Εκσυγχρονισμού και βελτίωσης της ποιότητας του ξενοδοχειακού δυναμικού των παραπάνω αστικών περιοχών.
- Ενημέρωσης των επισκεπτών για τη θέση και το περιεχόμενο των τουριστικών πόρων και εξασφάλισης εύκολης πρόσβασης σε αυτούς.
- Αναβάθμισης του ρόλου των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς
- Βελτίωσης της κυκλοφορίας και της ασφάλειας των πεζών.

### Γ. Θαλάσσιος Τουρισμός

Ο θαλάσσιος τουρισμός προσδιορίζεται από τη δυνατότητα χρήσης ιδιόκτητων και εκμισθωμένων σκαφών αναψυχής διαφορετικών μεγεθών και εμβέλειας ταξιδιών, με ή άνευ πληρώματος και με ποικίλους τρόπους κίνησης.

Για την ανάπτυξη του επιβάλλεται η δημιουργία ενός αριθμού κέντρων υποστήριξης έντεκα (11) ενοτήτων θαλάσσιου τουρισμού πανελλαδικά, τα οποία θα διαθέτουν σύγχρονες υποδομές ελλιμενισμού, ανεφοδιασμού και επισκευών και υπηρεσίες διοικητικής υποστήριξης για πρακτορεύσεις, ενοικιάσεις, αγοραπωλησίες, κ.λπ. Τα κέντρα αυτά θα εξυπηρετούν το μεγαλύτερο δυνατό συνδυασμό θαλάσσιων δραστηριοτήτων του τουρισμού. Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη αυτών των κέντρων αποτελεί η ύπαρξη σύγχρονης υποδομής φιλοξενίας, εστίασης και ψυχαγωγίας και η γειτνίαση με αεροδρόμιο.

### Δ. Πολιτισμικός Τουρισμός

Για την ανάπτυξη του πολιτισμικού τουρισμού απαιτείται:

- Η ιεραρχημένη αναβάθμιση και διασύνδεση του μουσειακού, μνημειακού, αρχαιολογικού και λαογραφικού κεφαλαίου της χώρας.
- Η διατήρηση και ανάδειξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και ειδικότερα των ιστορικών κέντρων των πόλεων αλλά και μεμονωμένων κτιρίων τα οποία θα πρέπει με κατάλληλα μέτρα να αναζωογονηθούν (ανακαινίσεις κτηρίων, πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις χώρων).
- Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας, της επισκεψιμότητας και οργάνωσης των αρχαιολογικών χώρων και μνημείων και υποστήριξη τους με κατάλληλα έργα υποδομών. Ένταξη τους σε τουριστικά δίκτυα.

- Η δημιουργία μουσείων και θεματικών πάρκων συμπεριλαμβανομένων των τεχνολογικών για την ανάδειξη των πολιτιστικών πόρων και ιδιαιτεροτήτων κάθε περιοχής.
- Η ενίσχυση, προβολή και καθιέρωση φεστιβάλ, πολιτισμικών θεσμών και άλλων σχετικών εκδηλώσεων.
- Η ανάπτυξη του γαστριμαργικού τουρισμού και η ένταξή του στο τουριστικό προϊόν (ανάπτυξη βιολογικών προϊόντων, συστημάτων διασφάλισης της ποιότητας τους και πιστοποίησης της αξίας και της μοναδικότητάς τους).

### Ε. Αθλητικός Τουρισμός

Για την ανάπτυξη του αθλητικού τουρισμού απαιτούνται οι εξής δράσεις:

- Η αξιοποίηση των αθλητικών εγκαταστάσεων της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, του Ηράκλειου και της Λάρισας - Βόλου, ιδίως για τη διοργάνωση τακτικών διεθνών αθλητικών εκδηλώσεων.
- Η ενίσχυση των υφιστάμενων εξειδικεύσεων (αγώνες ταχύπλοων σκαφών στην Κέρκυρα, κωπηλατικοί αγώνες στα Ιωάννινα, κ.λπ.) σε πόλεις που διαθέτουν υψηλών προδιαγραφών αθλητικές εγκαταστάσεις και ξενοδοχειακή υποδομή καθώς και αεροδρόμια.
- Η ανάπτυξη προπονητικών κέντρων σε περιοχές του ορεινού και ημιορεινού χώρου που διαθέτουν ικανοποιητική πρόσβαση και ξενοδοχειακή υποστήριξη καθώς επίσης σε παραθαλάσσιες και παραλίμνιες περιοχές για τα αθλήματα του θαλάσσιου σκι, ιστιοδρομίες, κ.λπ. Τα προπονητήρια και οι λοιπές σχετικές υποδομές πρέπει να εναρμονίζονται με την κλίμακα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής εγκατάστασης.
- Η δημιουργία υποδομών μηχανοκίνητου αθλητισμού.
- Η προώθηση της σύνδεσης δράσεων αθλητικών φορέων (συλλόγων και σωματείων) με την τουριστική δραστηριότητα. Παράλληλα, αναφέρονται άλλες μορφές αθλητικού τουρισμού που μπορούν να αναπτυχθούν, όπως το γκολφ, ο χιονοδρομικός τουρισμός, ο καταδυτικός τουρισμός και αθλητικές δραστηριότητες του ορεινού χώρου.

### ΣΤ. Ιαματικός και θεραπευτικός τουρισμός

α) Προτείνεται η ιεραρχημένη αξιοποίηση των ιαματικών φυσικών πόρων με σκοπό την ανάπτυξη κέντρων θερμαλισμού με κριτήρια:

- Την αξία / ιαματικότητα (με βάση σύγχρονα επιστημονικά δεδομένα) σε συνδυασμό με την επάρκεια του φυσικού πόρου για τη βιωσιμότητα της επένδυσης.
- Την ποιότητα του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος της ενδοχώρας.
- Το βαθμό χωροταξικής ένταξής τους σε περιοχές που παρουσιάζουν ευρύτερο τουριστικό ενδιαφέρον.
- Την προσβασιμότητα της περιοχής και την υποστήριξή της με σύγχρονη τεχνική και κοινωνική υποδομή.
- Τη δυνατότητα υποστήριξης με ξενοδοχειακές υποδομές υψηλών προδιαγραφών καθώς και με συναφείς εγκαταστάσεις ελεύθερου χρόνου, αναψυχής, αθλητισμού.

Επιπρόσθετα απαιτείται:

Η λήψη μέτρων για τη διαφύλαξη του φυσικού πόρου (πηγών) από τη ρύπανση και γενικότερα κάθε είδους υποβάθμιση προερχόμενη από κατασκευή τεχνικών έργων, κλπ. και η συνεχής παρακολούθηση της ποιότητας των ιαματικών μέσων, η ανάπτυξη σχετικής επιστημονικής έρευνας/ τεκμηρίωσης των θεραπευτικών ιδιοτήτων σε συνδυασμό με τις εφαρμοζόμενες τεχνικές και εκπαίδευση / εξειδίκευση επιστημονικού και μη προσωπικού.

β) Προτείνεται η δημιουργία κέντρων θαλασσοθεραπείας και γενικότερα κέντρων θεραπευτικού τουρισμού με έμφαση στον συνδυασμό πρόληψης / θεραπείας - αποκατάστασης, αναψυχής και παραθερισμού σε περιοχές που διαθέτουν, σε αντιστοιχία με το αντικείμενο «θεραπείας», κατάλληλους πόρους, ιδιαίτερα σε ανεπτυγμένες ή αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές της χώρας με καλή συγκοινωνιακή σύνδεση (κυρίως αεροπορική).

### Ζ. Τουρισμός φύσης (οικοτουρισμός-αγροτουρισμός)

Ο τουρισμός φύσης αναπτύσσεται στον ορεινό χώρο και σε ενδιαφέρουσες περιβαλλοντικά περιοχές, όπως περιοχές του δικτύου Φύση (NATURA) 2000, και Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλους (Τ.Ι.Φ.Κ.), δάση καθώς και σε περιοχές του αγροτικού χώρου που παρουσιάζουν ενδιαφέρον για τον τουρισμό.

### Η. Γεωτουρισμός

- Η ιεραρχημένη ανάδειξη και προβολή των γεωτόπων της χώρας (ηφαίστεια, σπήλαια, φαράγγια, απολιθωματοφόρες θέσεις, μεγάλα γεωλογικά ρήγματα, αρχαία μεταλλεία και λατομία, γεωμορφές και τοπία που δημιούργησε στην διάρκεια των γεωλογικών αιώνων η φύση).
- Η εξασφάλιση της προσβασιμότητας τους και η διαχείριση ροών επισκεπτών με σεβασμό στην αντοχή του εκάστοτε οικοσυστήματος.
- Η ένταξη τους σε τουριστικά δίκτυα (θεματικά ή μη) ανάλογα με τα ιδιαίτερα (γενικά ή ειδικά) χαρακτηριστικά που συγκεντρώνουν.

### Θ. Άλλες ειδικές μορφές τουρισμού

Πέραν των ανωτέρω ειδικών μορφών τουρισμού, είναι επιθυμητή η διασφάλιση των προϋποθέσεων για την προώθηση και άλλων ειδικών μορφών τουρισμού που εμπλουτίζουν το τουριστικό προϊόν μιας περιοχής. Οι μορφές αυτές μπορεί να συνδέονται με τοπικά χαρακτηριστικά και δραστηριότητες της κάθε περιοχής (βιομηχανία, ενέργεια, αλιεία, κυνήγι, κ.α.)

Το άρθρο 7 αφορά τις ειδικές και τεχνικές υποδομές και αναφέρεται συγκεκριμένα στις μεταφορικές υποδομές, στους σταθμούς εισόδου, στην ύδρευση, στη διαχείριση υγρών και στερεών αποβλήτων, στην ενέργεια, στις τηλεπικοινωνίες και στην υγεία.

Το άρθρο 8 πραγματεύεται τις κατευθύνσεις για κατηγορίες χώρου με ειδικό καθεστώς (δάση και γεωργική γη) και την επίλυση συγκρούσεων με άλλες χρήσεις (Επίλυση συγκρούσεων των τουριστικών χρήσεων με χρήσεις βιομηχανίας, ενέργειας

και υδατοκαλλιεργειών). Ειδικότερα για την προστασία των δασών και των δασικών εκτάσεων απαγορεύονται οι Τουριστικές εγκαταστάσεις και επιτρέπεται μόνο η εγκατάσταση ελαφρών μη μόνιμων υποδομών εξυπηρέτησης ειδικών μορφών τουρισμού φύσης, αποκλειστικά για τη φύλαξη εξοπλισμού και την αντιμετώπιση έκτακτων αναγκών μετά από έγκριση της δασικής αρχής.

Το άρθρο 9 αναφέρεται στις σύνθετες και ολοκληρωμένες τουριστικές υποδομές μικτής χρήσης. Ως «σύνθετη και ολοκληρωμένη τουριστική υποδομή μικτής χρήσης» νοείται η συνδυασμένη ανάπτυξη ξενοδοχείων διαφόρων λειτουργικών μορφών / τύπων υψηλών προδιαγραφών (4 ή 5 αστερών), υπηρεσιών αναψυχής και άθλησης, εγκαταστάσεων ειδικής τουριστικής υποδομής (συνεδριακά κέντρα, γκολφ, κέντρα θαλασσοθεραπείας, κ.ά.) ως διακεκριμένα τμήματα των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων και προαιρετικά κατοικιών προς πώληση στις οποίες θα προβλέπεται η δυνατότητα παροχής ξενοδοχειακών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου.

Το άρθρο 10 αφορά λοιπές κατευθύνσεις σχεδιασμού και προτάσεις τροποποίησης της νομοθεσίας.

Το άρθρο 11, τέλος, ασχολείται με το πρόγραμμα δράσης για τη περίοδο 2008-2022, που περιλαμβάνει μέτρα και δράσεις θεσμικού και διοικητικού-οργανωτικού χαρακτήρα.

Όμως και για το παρόν πλαίσιο υπήρξαν μια σειρά από κριτικές και ενστάσεις. Οι κριτικές αυτές δημοσιεύτηκαν στον ημερήσιο τύπο (π.χ. Καθημερινή) και από Φορείς (π.χ. Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος).

Δύο είναι τα βασικά προβλήματα του πλαισίου, στα οποία επικεντρώνονται τα βέλη .

- Πρώτον, ότι προωθεί την ακόμα μεγαλύτερη τουριστικοποίηση των ιδιαίτερα τουριστικών (συχνά κορεσμένων) περιοχών, ενώ δεν κάνει καμία αναφορά στην φέρουσα ικανότητά τους, η οποία θεωρείται ανεξάντλητη. Εξίσου ανεξάντλητοι θεωρούνται και οι φυσικοί πόροι, καθώς μικρά νησιά όπως η Αντίπαρος και η εντελώς άνυδρη Φολέγανδρος βρίσκονται στην ίδια

κατηγορία με νησιά όπως η Ρόδος και η Κέρκυρα. Εκεί δηλαδή, όπου επιτρέπονται οι μεγάλες τουριστικές μονάδες.

- Δεύτερο -και κύριο- πρόβλημα, τα «νέα τουριστικά προϊόντα» που περιγράφονται στα άρθρα 9 και 10 του σχεδίου, αλλού ασαφώς και αλλού με μεγάλη λεπτομέρεια. Ανάμεσα σε αυτά, ένα νέο για τα ελληνικά δεδομένα μοντέλο: η δημιουργία μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων, στο πλαίσιο των οποίων θα ανεγείρονται παραθεριστικές κατοικίες προς μακροχρόνια μίσθωση ή πώληση. Με άλλα λόγια, τη στιγμή που δειλά ανοίγει η συζήτηση για τον περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης, η Πολιτεία σπεύδει να την ενισχύσει και να την πριμοδοτήσει, πιο μαζικά από ποτέ.

Το μοντέλο αυτό απορρίπτεται σχεδόν από το σύνολο του τεχνικού και επιστημονικού κόσμου, τις περιβαλλοντικές οργανώσεις, ακόμα και από τους επαγγελματίες του τουρισμού (παρότι είναι οι άμεσα επωφελούμενοι) λόγω της σαφούς συγγενείας του με το λεγόμενο «ισπανικό μοντέλο». Ένα μοντέλο ανάπτυξης που οδήγησε στην ταχεία δόμηση όλης της παράκτιας ζώνης της νότιας Ιβηρικής και των ισπανικών νησιών και εγκαταλείφθηκε πλέον από δεκαετίας, όταν έσκασε η «φούσκα» του real estate. Όμως άφησε τις ισπανικές αρχές να προσπαθούν να κατεδαφίσουν τεράστια ξενοδοχεία και κτίρια, προσπαθώντας να αποκαταστήσουν την καταστροφή. Η ζημιά όμως είχε γίνει. Γνωρίζοντας καλά την περίπτωση, το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. απορρίπτει κάθε σύγκριση με το «ισπανικό» μοντέλο, τονίζοντας ότι το ελληνικό πλαίσιο έχει πιο αυστηρές διατάξεις, λ.χ. προβλέπει μεγαλύτερες αποστάσεις από τον αιγιαλό και χαμηλότερα ύψη κτιρίων. Η ουσία όμως παραμένει η ίδια: τα δύο σχέδια έχουν την ίδια φιλοσοφία και, όπως εκτιμάται, το ίδιο καταστροφικά αποτελέσματα.

Όλα αυτά δεν σημαίνουν βέβαια ότι η προσπάθεια του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. να δημιουργήσει χωροταξικό πλαίσιο στη χώρα, κλείνοντας μια τεράστια εκκρεμότητα δεκαετιών, είναι αμελητέα. Όμως, ειδικά στην περίπτωση του πλαισίου για τον τουρισμό, οι συνέπειες από την εφαρμογή του φαίνεται ότι θα είναι πολύ μεγαλύτερες απ' ό,τι είχαμε φανταστεί και μάλιστα χειρότερες... από την ανυπαρξία γενικού πλαισίου. Συνέπειες που θα είναι πολύ δύσκολο να ανατραπούν, όχι μόνο όσον αφορά την υποβάθμιση του περιβάλλοντος, την καταστροφή του τοπίου σε παρθένες



σήμερα περιοχές και την εξάντληση των φυσικών πόρων, αλλά και την ίδια τη βιωσιμότητα του τουρισμού, αυτή που υποτίθεται ότι έρχεται να προστατεύσει.

Από την άλλη το ξενοδοχειακό επιμελητήριο Ελλάδος εξέδωσε ένα πολυσέλιδο κείμενο εκθέτοντας τις απόψεις του πάνω στο πλαίσιο που αφορούσε το ειδικό χωροταξικό για τον τουρισμό με κυριότερα σημεία αυτά που παρατίθενται στη συνέχεια.

Το Ξ.Ε.Ε. καταγράφει ως θετική την προσπάθεια του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. να αποκτήσει ο τουρισμός χωροταξικό σχεδιασμό, γιατί πιστεύει ότι πρέπει να εναρμονιστούν με ισόρροπο τρόπο οι αυξημένες απαιτήσεις του τουριστικού τομέα, του περιβάλλοντος και της κοινωνίας με τα πραγματικά δεδομένα του διαθέσιμου χώρου.

Επειδή όμως το πλαίσιο αυτό θα αποτελέσει το χωροταξικό μας σύνταγμα για τα επόμενα δεκαπέντε χρόνια, θα πρέπει να αποβεί σημαντικό εργαλείο για την τουριστική ανάπτυξη της χώρας.

Η πρώτη γενική παρατήρησή είναι ότι το Σχέδιο επιχειρεί να επιβάλει ως κεντρική στρατηγική επιλογή τουριστικής ανάπτυξης την προώθηση «νέου» πρότυπου τουριστικής εγκατάστασης και διαχείρισης τουριστικού καταλύματος και όχι εθνικού προτύπου αειφόρου χωρικής ανάπτυξης ως θα όφειλε.

Ενώ είναι γενικόλογο και με αδρές γραμμές αναφέρεται στα θέματα χωρικής διάρθρωσης του τομέα και των υποδομών κάθε μορφής, που πρέπει να συνιστούν το κύριο περιεχόμενο του Εδικού Χωροταξικού, στα συγκεκριμένα θέματα επιχειρηματικής οργάνωσης της διαμονής γίνεται λεπτομερέστατο και σαφέστατο.

Όσον αφορά στα υπόλοιπα θέματα που διαπραγματεύεται το χωροταξικό έχει να παρατηρήσει τα εξής:

- Η κατηγοριοποίηση του εθνικού χώρου (άρθρο 4) δεν τους βρίσκει σύμφωνους, διότι δημιουργεί σύγχυση με την κατάταξη σε περιοχές με βάση την τουριστική τους ανάπτυξη, το ευαίσθητο του περιβάλλοντος και τη γεωγραφική τοποθεσία. Ιδιαίτερα για τη νησιωτική χώρα, το κάθε νησί αντιμετωπίζεται ως ομοιόμορφο σε επίπεδο τουριστικής ανάπτυξης και

γεωμορφολογίας, ενώ ως γνωστόν η πλειονότητα διαθέτει ζώνες με διαφορετικά επίπεδα ανάπτυξης, αλλά και μεγάλη ποικιλία φυσικών και πολιτιστικών πόρων, που είναι κατάλληλοι για την προώθηση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού κ.ο.κ.

Επίσης η έκταση της παράκτιας περιοχής σε βάθος 5χλμ. κρίνεται υπερβολική. Θα ήταν σκόπιμο να διαχωριστούν όλες οι περιοχές ανάλογα με την επιθυμητή ένταση της τουριστικής δραστηριότητας σε ζώνες έντασης, ήπιας προώθησης ή ανάσχεσης της τουριστικής ανάπτυξης.

- Οι κατευθύνσεις χωρικής οργάνωσης (άρθρο 5), που αποτελούν το σημαντικότερο κεφάλαιο του σχεδίου, δεν περιλαμβάνουν εξειδίκευση και θεσμική δέσμευση σε κρίσιμα θέματα. Επίσης δεν ιεραρχούνται οι κατευθύνσεις, ώστε αυτές που συνδέονται με θέματα υποδομών, πολεοδομικών παρεμβάσεων ή αναπλάσεων να αποτελέσουν δεσμευτικές προϋποθέσεις για την υλοποίηση δράσεων που αναφέρονται σε νέες υποδομές φιλοξενίας και εστίασης.
- Στις ειδικές μορφές τουρισμού (άρθρο 6), οι κατευθύνσεις που δίνονται απευθύνονται κυρίως σε θέματα μάρκετινγκ και επιχειρηματικής οργάνωσης και όχι στη διατύπωση χωροταξικών κανόνων για την ανάπτυξη των πιο σημαντικών μορφών τουρισμού. Επιπλέον το σχέδιο εστιάζει στη μονοκαλλιέργεια αυτών των μορφών, ενώ με την ποικιλία των φυσικών και πολιτιστικών πόρων που διαθέτει η κάθε περιοχή το ζητούμενο είναι η πολυσχιδής ανάπτυξη των μορφών που προσιδιάζουν στο τοπικό προϊόν. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην ανάπτυξη των εναλλακτικών μορφών τουρισμού και ιδίως του αγροτουρισμού στις αναπτυσσόμενες περιοχές, ώστε να αποκλείεται η εύκολη επένδυση σε συγκριτικά υποβαθμισμένες μορφές καταλυμάτων, που υφίστανται σε υπερεπάρκεια στον ελληνικό χώρο και που δεν μπορούν να στηρίξουν την προσέλκυση εξειδικευμένης ζήτησης ούτε από την Ελλάδα ούτε από το εξωτερικό.
- Στις ειδικές και τεχνικές υποδομές (άρθρο 7), το κείμενο χαρακτηρίζουν οι γενικότητες και τα ευχολόγια. Ειδικά για το θέμα της ύδρευσης που είναι

στρατηγικής σημασίας τόσο για τα νέα καταλύματα όσο και για την ανάπτυξη των ειδικών μορφών τουρισμού, το Σχέδιο περιορίζεται στη φράση ότι είναι αναγκαία η εξασφάλιση ποσοτικής και ποιοτικής επάρκειας υδάτινων πόρων.

- Στο κεφάλαιο κατευθύνσεις για κατηγορίες χώρου με ειδικό καθεστώς και επίλυση συγκρούσεων με άλλες χρήσεις (άρθρο 8), η «επίλυση συγκρούσεων της τουριστικής χρήσης με άλλες χρήσεις» παρουσιάζει ασάφειες και αοριστολογίες, ενώ πρέπει να προστατευθεί η νόμιμη τουριστική χρήση από άλλες οχλούσες χρήσεις (από βιομηχανίες μέχρι μάντρες υλικών και μονάδες παραγωγής σκυροδέματος) με τρόπο οριστικό και απόλυτο.
- Το πρόγραμμα δράσης (άρθρο 11) δεν θέτει προτεραιότητες στις δράσεις, κόστος και χρονοδιάγραμμα. Επίσης δεν αναφέρεται σε δείκτες παρακολούθησης της ανάπτυξης, σε φέρουσα ικανότητα, σε μηχανισμούς γρήγορης διεκπεραίωσης κ.ο.κ

Το Ξ.Ε.Ε., έχοντας έντονο το αίσθημα της ευθύνης απέναντι στην Πολιτεία και στα 9.500 μέλη του, που συνιστούν τον κορμό του ελληνικού τουρισμού, ζητά από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. την ουσιαστική αναθεώρηση του Σχεδίου για το Χωροταξικό Πλαίσιο του Τουρισμού, ώστε να μπορέσει να επιτελέσει το έργο για το οποίο προορίζεται.

### **2.2.3.Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά**

Για να αντιληφθεί κανείς τη σπουδαιότητα του εν λόγω πλαισίου, αξίζει να αναφερθούν ορισμένα μόνο στοιχεία όσον αφορά περιοχές της χώρας:

- ✓ Η Ελλάδα διαθέτει τη μεγαλύτερη ακτογραμμή της Μεσογείου, μήκους άνω των 16.500 χλμ. Στην «στενή» παράκτια ζώνη της χώρας (βάθους μέχρι 2 χλμ) συγκεντρώνεται το 33% του πληθυσμού, ενώ στην ευρύτερη παράκτια ζώνη (βάθους μέχρι 50 χλμ) συγκεντρώνεται το 85% του πληθυσμού.
- ✓ 12 από τις 13 Περιφέρειες της χώρας μας είναι παράκτιες, όπως και οι μισοί περίπου από τους ΟΤΑ της Ελλάδος.

- ✓ Στην παράκτια ζώνη της χώρας συγκεντρώνονται σχεδόν όλες οι μεγάλες πόλεις, καθώς και το 80% των βιομηχανικών δραστηριοτήτων, το 90% του τουρισμού και της αναψυχής, το 35% της αγροτικής γης και πάρα πολλές και σημαντικές τεχνικές υποδομές.
- ✓ Και βέβαια, ο ελληνικός παράκτιος χώρος φιλοξενεί σημαντικά οικοσυστήματα που χαρακτηρίζονται από πολυμορφία και τα οποία αποτελούν το ενδιαίτημα μεγάλου αριθμού ειδών πανίδας, η επιβίωση των οποίων είναι πολύτιμη για τη διατήρηση της βιοποικιλότητας. Περιλαμβάνει παράκτια δάση και θαμνώδεις εκτάσεις που δημιουργούν, σε συνδυασμό με τη θάλασσα, ένα τοπίο υψηλής αισθητικής και περιβαλλοντικής αξίας.

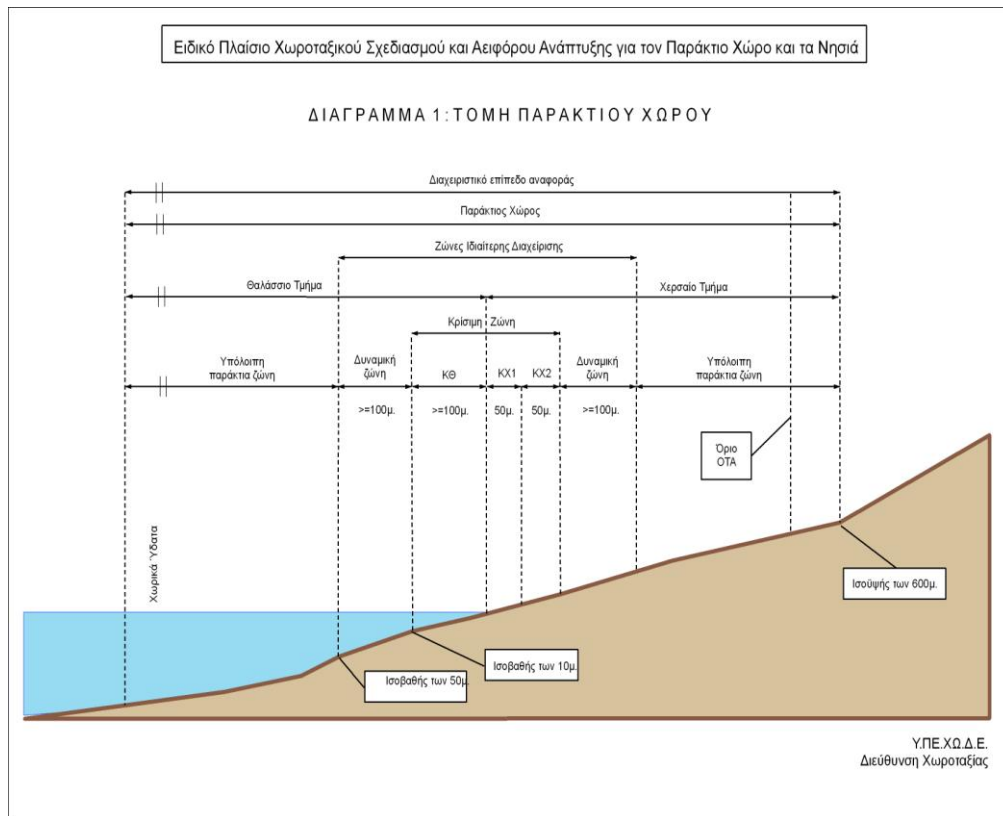
Το περιεχόμενο του Ειδικού Πλαισίου για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά παρατίθεται περιληπτικά παρακάτω.

Το Ειδικό Πλαίσιο για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά αποτελείται από 4 κεφάλαια και 18 άρθρα.

Στο πρώτο κεφάλαιο (γενικές διατάξεις) παρατίθενται αναλυτικά οι σκοποί του Ειδικού Πλαισίου, οι οποίοι συνοπτικά αναφέρθηκαν προηγουμένως. Επίσης, αναφέρονται συγκεκριμένοι ορισμοί για να καταλάβει κανείς τι εννοεί και που αναφέρεται το κείμενο.

Είναι πολύ σημαντικό ότι για πρώτη φορά ορίζεται ο παράκτιος χώρος ως ο μεταβλητός γεωμορφολογικός χώρος εκατέρωθεν της ακτογραμμής, δηλαδή με χερσαίο αλλά και με θαλάσσιο τμήμα. Προσδιορίζεται, επίσης, η έννοια της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιου Χώρου, όπως προωθείται σήμερα από την Ευρωπαϊκή Ένωση και το Πρόγραμμα Περιβάλλοντος των Ηνωμένων Εθνών.

Στο δεύτερο κεφάλαιο (αρχές και κατευθύνσεις χωροταξικής οργάνωσης του παράκτιου χώρου) αναφέρονται τα ακόλουθα:



Σχεδιάγραμμα 2: Τομή παράκτιου μετώπου βάση ειδικού χωροταξικού σχεδίου

(πηγή: Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων)

Πρώτον. Παρουσιάζονται οι αρχές και οι προϋποθέσεις εφαρμογής της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης του Παράκτιου Χώρου και των Νησιών. Θεσπίζονται για πρώτη φορά στην Ελλάδα και είναι συνεπείς προς τις σχετικές Κοινοτικές και Μεσογειακές δεσμεύσεις της χώρας μας.

Δεύτερον. Παρουσιάζονται οι Διαχειριστικές Κατευθύνσεις ανά τομέα οικονομικής δραστηριότητας. Οι κατευθύνσεις αυτές αποτελούν ένα από τα νέα στοιχεία στη χωροταξική νομοθεσία στην Ελλάδα.

Από τις γενικές κατευθύνσεις, ξεχωρίζουν δύο:

- Να επιδιώκεται η προστασία και με φειδώ χρήση των φυσικών πόρων, ιδίως των υδάτων και της παραγωγικής γης.

- b. Να τίθενται, κατά τη διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης, κατάλληλοι όροι για την ένταξη των κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων στο τοπίο.

Τίθενται, επίσης, κατευθύνσεις για τις επιμέρους οικονομικές δραστηριότητες:

- a. Για τις αγροτικές δραστηριότητες,
- b. Για τη βιομηχανία και την ενέργεια
- c. Για την αλιεία και υδατοκαλλιέργεια,
- d. Για τον τουρισμό, τον αθλητισμό και τις δραστηριότητες αναψυχής
- e. Για τα οδικά, λιμενικά και τα συναφή έργα υποδομής.
- f. Για τη ναυτιλία
- g. Και για όλες τις υπόλοιπες δραστηριότητες, όπως αφαλάτωση νερού κλπ.

Σημειώνεται ότι μετά την παύση λειτουργίας αυτών των δραστηριοτήτων, επιβάλλονται μέτρα αποκατάστασης των οικείων χώρων.

Τρίτον. Ορίζονται οι Ζώνες Διαχείρισης του Παράκτιου Χώρου και των Νησιών. Στο Ειδικό Πλαίσιο προβλέπεται η διαφοροποίηση σε τρεις ζώνες που καθεμιά τους διαθέτει χερσαίο και θαλάσσιο τμήμα και που προσδιορίζονται κατ' αρχήν ανάλογα με την απόστασή τους από την ακτογραμμή. Οι ζώνες αυτές είναι οι εξής:

- a. Κρίσιμη Ζώνη: Πρόκειται για το πλέον ευαίσθητο περιβαλλοντικά κομμάτι του παράκτιου χώρου, το μέτωπο στο μεταίχμιο μεταξύ ξηράς και θάλασσας που παράλληλα δέχεται σημαντικές πιέσεις από ανθρώπινες δραστηριότητες. Το θαλάσσιο τμήμα εκτείνεται από την ακτογραμμή μέχρι την ισοβαθή των 10 μέτρων, οπωσδήποτε όμως με πλάτος μεγαλύτερο των 100 μέτρων από την ακτογραμμή. Το χερσαίο ξεκινά από την ακτογραμμή και εκτείνεται προς την ξηρά σε ζώνη πλάτους 100 μέτρων από την καθορισμένη γραμμή του αιγιαλού (ή το χειμέριο κύμα όπου αυτή δεν είναι καθορισμένη).

- b. Δυναμική Ζώνη: Το θαλάσσιο τμήμα ξεκινά από το όριο της Κρίσιμης Ζώνης και εκτείνεται μέχρι την ισοβαθή των 50 μέτρων. Σε κάθε περίπτωση το ακραίο προς την θάλασσα όριο της δεν μπορεί να απέχει λιγότερο των 200 μέτρων από την ακτογραμμή. Το χερσαίο τμήμα ξεκινά από το ακραίο προς την ξηρά όριο της Κρίσιμης Ζώνης και εκτείνεται κατ' ελάχιστον σε ζώνη πλάτους 200 μέτρων από την καθορισμένη γραμμή του αιγιαλού (ή το χειμέριο κύμα όπου αυτή δεν είναι καθορισμένη).
- c. Υπόλοιπη Παράκτια Ζώνη: Το θαλάσσιο τμήμα της εκτείνεται από το εξώτερο προς τη θάλασσα όριο της Δυναμικής Ζώνης μέχρι το όριο των χωρικών υδάτων. Το χερσαίο τμήμα της εκτείνεται μέχρι και τα ακραία προς την ενδοχώρα διοικητικά όρια των αντίστοιχων παράκτιων ΟΤΑ ή μέχρι υψόμετρο 600 μ. αν η εν λόγω ισοϋψής βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων των οικείων Ο.Τ.Α. Το εύρος αυτής της ζώνης θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο προσδιορισμού κατά περίπτωση, με βάση τεκμηριωμένα επιστημονικά στοιχεία.

Τέταρτον. Παρουσιάζονται οι Κατευθύνσεις Χωροταξικής Οργάνωσης ανά ζώνη διαχείρισης, γίνεται δηλαδή αναλυτική αναφορά στο ποιες δραστηριότητες επιτρέπονται σε κάθε ζώνη και ποιες όχι, στα πλαίσια της προσέγγισης της βιώσιμης ανάπτυξης και της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης.

Ειδικότερα για την Κρίσιμη Ζώνη, πού αποτελεί το πιο ευαίσθητο τμήμα του παράκτιου χώρου, προβλέπονται τα εξής:

- a. Στο θαλάσσιο τμήμα (ΚΘ) επιτρέπονται μόνο συγκεκριμένες δραστηριότητες, όπως η κολύμβηση, η αλιεία, η υδατοκαλλιέργεια, οι ερευνητικές εργασίες κλπ. Επιτρέπονται επίσης συγκεκριμένα έργα, όπως λιμενικές εγκαταστάσεις και ήπια τεχνικά έργα προστασίας των ακτών. Απαγορεύεται ή περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο η κίνηση ή αγκυροβόληση θαλάσσιων σκαφών σε ευαίσθητα οικοσυστήματα.
- b. Το χερσαίο τμήμα (ΚΧ) διακρίνεται στο ΚΧ1 (από την ακτογραμμή έως τα 50 μέτρα) και το ΚΧ2 (από τα 50 ως τα 100 μέτρα). Στο 1ο τμήμα, δεν



επιτρέπεται καμία νέα κατασκευή (πλην ελάχιστων αναγκαίων ήπιων εξαιρέσεων κοινωφελούς χαρακτήρα, που θα βρείτε στο πλήρες κείμενο) και επίσης απαγορεύεται ή περιορίζεται στο ελάχιστο αναγκαίο η κίνηση και στάθμευση οχημάτων.

Για το χερσαίο τμήμα της Υπόλοιπης Παράκτιας Ζώνης δεν τίθενται επιπλέον περιορισμοί σε σχέση με τα όσα ισχύουν ως σήμερα. Κατά τον σχεδιασμό του χώρου, θα πρέπει να γίνεται σφαιρική εκτίμηση και αντιμετώπιση των σωρευτικών επιπτώσεων των επιμέρους τομεακών πολιτικών, καθώς και έλεγχος των παραγόντων που επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα το παράκτιο οικοσύστημα. Επιπλέον, ενθαρρύνεται -όπου αυτό είναι δυνατόν- η δημιουργία περισσότερων ελευθέρων και πρασίνων χώρων, η χρήση των αρχών της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής καθώς και η χρήση ανανεώσιμων κι εναλλακτικών πηγών ενέργειας, σύμφωνα και με τις κατευθύνσεις του Ειδικού Πλαισίου για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας και ως συμπληρωματικών μέσων υλοποίησης των στόχων του παρόντος Πλαισίου.

Ειδικότερα, για τη χωροθέτηση αιολικών μονάδων στο νησιωτικό και θαλάσσιο χώρο καθώς και στις ακατοίκητες νησίδες ισχύουν όσα περιλαμβάνονται στα σχετικά άρθρα (8 και 10) του Ειδικού Πλαισίου για τις ΑΠΕ. Παράλληλα, ορίζονται οι κανόνες ένταξης των αιολικών εγκαταστάσεων στο τοπίο που ορίζονται στο Παράρτημα IV του Ειδικού Πλαισίου για τις ΑΠΕ.

Επίσης, επισημαίνεται ότι σύμφωνα με το Ειδικό Πλαίσιο του Τουρισμού, στις ανεπτυγμένες και αναπτυσσόμενες τουριστικά περιοχές του παράκτιου χώρου (συμπεριλαμβανομένων και των μητροπολιτικών περιοχών) και στα νησιά, διακρίνεται ζώνη υψηλής ανταγωνιστικότητας διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων, η οποία εκτείνεται σε απόσταση 350μ. από τον αιγιαλό.

Στη ζώνη αυτή που παρατηρείται υψηλός ανταγωνισμός χρήσεων γης και δραστηριοτήτων όλων των ειδών, με άμεση ή έμμεση επίπτωση στον τουρισμό, δίδονται μεταξύ άλλων, κατευθύνσεις για τον περιορισμό της δημιουργίας νέων εγκαταστάσεων - χρήσεων μη συμβατών με την τουριστική δραστηριότητα, ιδιαίτερα στις περιοχές που χαρακτηρίζονται ως ανεπτυγμένες τουριστικά. Ιδίως βιομηχανικές / βιοτεχνικές εγκαταστάσεις - με εξαίρεση αυτές που έχουν ανάγκη θαλασσιού



μετώπου -, εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου, εμπορικές εκθέσεις, κτίρια και γήπεδα αποθήκευσης, γραφεία, κτίρια περίθαλψης, πρατήρια καυσίμων.

Στις υπόλοιπες περιοχές τουριστικού ενδιαφέροντος η χωροθέτηση άλλων χρήσεων επιτρέπεται σε τμήματα τους που δεν παρουσιάζουν τουριστικό ενδιαφέρον είτε μεμονωμένα είτε σε οργανωμένους υποδοχείς.

Πέμπτον. Δίνονται ειδικές κατευθύνσεις για τα νησιά και τις παράκτιες οικιστικές περιοχές. Συγκεκριμένα, πρώτα απ' όλα για τα νησιά μας:

- a. Για την άρση της γεωγραφικής τους απομόνωσης.
- b. Για τη διατήρηση και ενίσχυση της παραγωγικής πολυμορφίας και τη συγκράτηση-αύξηση του μόνιμου πληθυσμού τους.
- c. Για τη διατήρηση και ενίσχυση της ελκυστικότητας των νησιών και τη βελτίωση του επιπέδου ζωής σε αυτά.

Όσον αφορά τις παράκτιες οικιστικές περιοχές, ορίζονται τα εξής:

- a. Δίνονται κατευθύνσεις για την εναρμόνιση των ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ με τις προτάσεις του παρόντος πλαισίου, και ειδικότερα κατά την φάση των εντάξεων, επεκτάσεων ή αναθεωρήσεων.
- b. Ενθαρρύνεται η χρήση πολεοδομικών και οικοδομικών προτύπων που θα εξασφαλίζουν, μεταξύ άλλων, μειωμένη κατανάλωση ενέργειας και νερού, χρήση φιλικών προς το περιβάλλον υλικών και προστασία των οικοσυστημάτων.
- c. Επιδιώκεται, επίσης, ο περαιτέρω περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης, ο περιορισμός της ανεξέλεγκτης διασποράς έργων και δραστηριοτήτων και ο έλεγχος της αυθαίρετης δόμησης.

Έκτον. Στο Ειδικό Πλαίσιο προσδιορίζονται οι Διαχειριστικές Χωρικές Ενότητες και

οι Επιτροπές Διαχείρισης. Η εξειδίκευση των κατευθύνσεων για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιου Χώρου δεν μπορεί παρά να γίνει σε επίπεδο Περιφέρειας κι όπου χρειαστεί και τοπικά, ανά παράκτιο οικοσύστημα που θα αποτελεί διαχειριστική ενότητα, πέραν των στενών διοικητικών ορίων.

Στο Ειδικό Πλαίσιο προτείνεται να γίνει ο οριστικός προσδιορισμός των Διαχειριστικών Ενοτήτων στα πλαίσια της αναθεώρησης των Περιφερειακών Χωροταξικών Σχεδίων.

Μέχρι τότε, όπου κριθεί αναγκαίο (λόγω σημασίας χώρου, περιβαλλοντικών πιέσεων ή και διοικητικής ετοιμότητας), προβλέπεται η δυνατότητα σύστασης Προσωρινών Διαχειριστικών Ενοτήτων, πού θα έχουν κι έναν Πιλοτικό χαρακτήρα. Στις Προσωρινές Διαχειριστικές Ενότητες τις δράσεις θα συντονίζουν συμβουλευτικές Επιτροπές Διαχείρισης με ευθύνη του Γενικού Γραμματέα της αντίστοιχης Περιφέρειας.

Η κάθε Επιτροπή Διαχείρισης θα εισηγείται για την αντίστοιχη Διαχειριστική Ενότητα μέτρα και τρόπους εφαρμογής των όσων προβλέπονται στο Ειδικό Πλαίσιο.

Στο τρίτο κεφάλαιο (ρυθμίσεις διαχείρισης του ιδικού πλαισίου) παρουσιάζεται ένα Πρόγραμμα δράσης στο οποίο προτείνονται 11 δράσεις για την επόμενη 15ετία (2009 - 2024) που μπορούν να ενταχθούν στην 4η Προγραμματική Περίοδο στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη - ΕΠΠΕΡΑΑ» - Ε.Σ.Π.Α. 2007-2013, χωρίς να αποκλειστούν τυχόν άλλες χρηματοδοτικές πηγές.

Οι δράσεις αυτές αποτελούν κατά κύριο λόγο μελέτες, πού τα αποτελέσματά τους θα βοηθήσουν σε σημαντικό βαθμό την εφαρμογή του Πλαισίου αλλά και διαχειριστικές δράσεις ανά Διαχειριστική Ενότητα, καθώς και σύστημα παρακολούθησης της εφαρμογής σε εθνικό επίπεδο. Ενδεικτικά αναφέρονται:

Μελέτη για καταγραφή δεικτών βιώσιμης ανάπτυξης παράκτιων Νομών (& ΟΤΑ) της χώρας.

- a. Μελέτη για τον προσδιορισμό των πλέον ευάλωτων παράκτιων Περιοχών της χώρας.
- b. Εκπόνηση τριών πιλοτικών προγραμμάτων για Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών σε 3 Περιφέρειες, εκ των οποίων οι 2 νησιωτικές.
- c. Αξιολόγηση και προσαρμογή των προδιαγραφών εκπόνησης / επικαιροποίησης των Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Π.Π.Χ.Σ.Α.Α.) προς τις κατευθύνσεις του παρόντος.
- d. Δημιουργία βασικών προτύπων πολεοδόμησης και δόμησης στις παράκτιες περιοχές.
- e. Συγκέντρωση, καταγραφή και κωδικοποίηση της νομοθεσίας για τον παράκτιο χώρο και έκδοση σχετικού βοηθήματος.
- f. Διαχειριστικές δράσεις ανά Διαχειριστική Ενότητα σε εφαρμογή του Πλαισίου.

Σημειώνεται, επίσης, ότι προβλέπεται πως ο Γενικός Γραμματέας της κάθε Περιφέρειας συντονίζει τη συνεργασία των υπηρεσιών, που έχουν κατά τον νόμο αρμοδιότητα ελέγχου, μέσω των Επιτροπών Διαχείρισης, προκειμένου να εξασφαλίσουν από κοινού την εφαρμογή των στόχων και κατευθύνσεων του Πλαισίου. Έχει, επίσης, τη δυνατότητα επιβολής διοικητικών κυρώσεων και εισηγείται στον Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. την επιβολή χρηματικών ποινών. Τα ποσά των εισπραττομένων χρηματικών ποινών θα μεταφέρονται στο Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (Ε.Τ.Ε.Ρ.Π.Σ).

Με την εφαρμογή του Ειδικού Πλαισίου για την ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου χώρου για τα επόμενα 15 χρόνια, εκτιμάται ότι σταδιακά και μέσα στο πλαίσιο της 15ετίας θα επιτύχουμε σημαντικά αποτελέσματα:

- a. Προστασία του περιβάλλοντος και ορθολογική διαχείριση του παράκτιου χώρου.

- b. Εξασφάλιση της αναγκαίας συμβατότητας και συμπληρωματικότητας μεταξύ χρήσεων γης.
- c. Άρση της γεωγραφικής απομόνωσης ιδιαίτερα των νησιών, ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης και της χωρικής συνοχής.
- d. Προστασία, διατήρηση και ανάδειξη της νησιωτικής φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και βιώσιμη χρήση των πεπερασμένων φυσικών πόρων των νησιών, λαμβάνοντας υπόψη και την φέρουσα ικανότητά τους.
- e. Εξασφάλιση συναίνεσης για την εφαρμογή των απαιτούμενων συμπληρωματικών πολιτικών.

Το Ειδικό Πλαίσιο για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά, που μόλις αναλύθηκε, αποτελεί την πρώτη ουσιαστική προσπάθεια ένταξης του παράκτιου χώρου στα πλαίσια του χωροταξικού σχεδιασμού της χώρας (μετά τη μη θεσμοθέτηση του Ειδικού Πλαισίου για τον παράκτιο χώρο του 2002). Η ανάγκη αυτή είχε γίνει αντιληπτή εδώ και πολλά χρόνια, όταν αποσπασματικές ρυθμίσεις ρύθμιζαν επιμέρους τμήματα του παράκτιου χώρου, πολλές φορές αναιρώντας η μία την άλλη. Το υπό διαβούλευση αυτό Ειδικό Πλαίσιο, όντας εναρμονισμένο με τη σύσταση τις Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών, αλλά και με το Μεσογειακό Πρωτόκολλο για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών, καλείται να χαράξει για πρώτη φορά στην Ελλάδα μια ενιαία στρατηγική για τον παράκτιο χώρο, ώστε να αντιμετωπιστούν τα πολλά και σημαντικά προβλήματα που παρουσιάζονται σ' αυτόν.

Κυριότερο σημείο κριτικής του πλαισίου αποτελεί το γεγονός ότι διατηρεί ως ελάχιστη απόσταση από τον αιγιαλό για την οικοδόμηση κτιρίων τα 50μέτρα, τη στιγμή που Συμβούλιο της Επικρατείας, κρίνοντας προεδρικά διατάγματα για τη θέσπιση Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) ζητά σαφώς την αύξηση της ελάχιστης απόστασης στα 100 μέτρα. Ερωτηματικά παράλληλα προκαλεί η διάταξη που καθορίζει τον συντελεστή δόμησης στη Δυναμική Ζώνη, καθώς αναφέρεται ότι θα είναι 0,5 για «λοιπές επιτρεπόμενες χρήσεις», οι οποίες όμως δεν καθορίζονται

επαρκώς. Παράλληλα, όσον αφορά το τμήμα ΚΧ2 της Κρίσιμης Ζώνης, εκεί επιτρέπονται κτίρια για χρήσεις κατοικίας, κτίρια για χρήσεις εστίασης/ αναψυχής, τουριστικές εγκαταστάσεις, βιομηχανικές εγκαταστάσεις κ.ά., γεγονός που αποδεικνύει ότι δεν ελέγχεται σε μεγαλύτερο βαθμό από προηγουμένως η παράκτια δόμηση.

Δεδομένων των αντιδράσεων που προκάλεσε η κατάθεση του νομοσχεδίου για το πλαίσιο αυτό και του αιτήματος για αναθεώρησή του από την πρώην αξιωματική αντιπολίτευση, είναι αβέβαιο με τα καινούρια πολιτικά δεδομένα της χώρας, αν θα ψηφισθεί τελικά το σχέδιο νόμου και τι αλλαγές πιθανόν θα περιλαμβάνει σε μια τέτοια περίπτωση.

## 2.3.ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΤΤΙΚΗΣ

### 2.3.1.Νόμος 1515/1985

Δεδομένου ότι η περιοχή μελέτης μας (Δήμοι Ελληνικού, Γλυφάδας, Βούλας) βρίσκεται στο πολεοδομικό συγκρότημα των Αθηνών, κρίνεται απαραίτητη η παράθεση στη μελέτη αυτή του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας, που θεσμοθετήθηκε με το νόμο 1515 του 1985 («Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας»).

Σύμφωνα με το άρθρο 1, παρ. 1 του νόμου αυτού:

«Ρυθμιστικό σχέδιο ειδικά της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (ΡΣΑ) είναι το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων, των προγραμμάτων και των μέτρων που προβλέπονται από το νόμο ως αναγκαία για τη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωσή της στα πλαίσια των πενταετών προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Ευρύτερη περιοχή Αθήνας για την εφαρμογή του νόμου αυτού είναι η περιοχή του νομού Αττικής και η Μακρόνησος εκτός από τα Κύθηρα».

Στο ίδιο άρθρο, στην παράγραφο 2, αναφέρεται ότι:

«Το ΡΣΑ αποβλέπει στο σχεδιασμό και προγραμματισμό της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας μέσα στα πλαίσια της Εθνικής χωροταξικής πολιτικής, στη χωροταξική δομή και οργάνωσή της σε επίπεδο περιφέρειας, στη χωροταξική διάρθρωση των τομέων παραγωγής, του συστήματος μεταφορών, της λοιπής τεχνικής υποδομής και του κοινωνικού εξοπλισμού, καθώς και στην πολιτική γης και κατοικίας, στη λήψη μέτρων και στο σχεδιασμό για τη χωροταξική και τη νέα πολεοδομική δομή της πρωτεύουσας, καθώς και στο σχεδιασμό περιοχών ή ζωνών ειδικού ενδιαφέροντος ή ειδικών προβλημάτων, στη λήψη μέτρων, όρων και περιορισμών για την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, στο συντονισμό των προγραμμάτων και των μελετών που έχουν σχέση με το ΡΣΑ και που εκπονούνται από όλους τους άλλους φορείς, προκειμένου να εξασφαλίζεται η εφαρμογή τους κατά τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου και στο καθορισμό των απαιτούμενων για την εφαρμογή τους παρεμβάσεων, των προτεραιοτήτων πραγματοποίησης και χρηματοδότησης, καθώς και των θεσμικών οικονομικών διοικητικών μέτρων που πρέπει να ληφθούν».

Το άρθρο 2 του εν λόγω νόμου αναφέρεται στο Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας και παραθέτει τα εξής:

«Το πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος, ειδικότερα, περιλαμβάνει τα μέτρα και τις κατευθύνσεις για την αναβάθμιση και προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και ιδίως, μέσα στα πλαίσια των κειμένων, διατάξεων, μέτρα για:

α) την οικολογική ανασυγκρότηση της Αθήνας, την προστασία της γεωργικής γης, των δασών, των υγροτόπων, και των άλλων στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος.

β) την προστασία του τοπίου, των ακτών και των ειδικών περιοχών φυσικού κάλλους.

γ) την προστασία της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

δ) τον περιορισμό της ρύπανσης από κάθε πηγή και ιδίως την αντιμετώπιση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ρύπανσης του εδάφους και των νερών και της ηχορύπανσης.

ε) την αναβάθμιση ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών».

Στο άρθρο 3 περιγράφονται οι στόχοι και οι κατευθύνσεις του ΡΣΑ, σε επίπεδο βασικών αρχών, ως εξής:

«Οι γενικότεροι στόχοι, που καθορίζονται για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας είναι οι ακόλουθοι:

α) η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Αθήνας και η αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της.

β) η βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της και η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

- γ) η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή.
- δ) η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της πρωτεύουσας.
- ε) η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς και η προστασία των περιοχών κατοικίας από οχληρές λειτουργίες και χρήσεις».

Παράλληλα, στο ίδιο άρθρο καθορίζονται οι ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας σε σχέση με το εθνικό επίπεδο, για την εξέλιξη της ίδιας της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και για τη χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και την νέα πολεοδομική δομή της. Σημειώνεται ότι αναφορικά με την εξέλιξη της Αθήνας σε σχέση με το εθνικό επίπεδο, αναφέρονται ως στόχοι:

- α) η σταθεροποίηση του πληθυσμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας με απώτερη προοπτική τη μείωσή του,
- β) η ανάσχεση της διόγκωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων στην πρωτεύουσα με λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για αποπροσανατολισμό των δημοσίων και ιδιωτικών επενδύσεων στην περιφέρεια της χώρας κατά προτεραιότητα.
- γ) η ανάδειξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας ως εθνικού κέντρου επιτελικών λειτουργιών διακυβέρνησης, με αποκέντρωση προς την περιφέρεια της Χώρας των υπηρεσιών που δεν είναι επιτελικού επιπέδου ή δεν εξυπηρετούν την ίδια την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας.

Στο άρθρο 4 επισημαίνεται ότι όλες οι δημόσιες υπηρεσίες και οι φορείς του δημοσίου τομέα είναι υποχρεωμένοι να προσαρμόζουν τα προγράμματά τους, που αφορούν την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, με το ρυθμιστικό σχέδιο και το πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος.



Επίσης, με το άρθρο 5 του νόμου αυτού ιδρύεται ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας, που ονομάζεται «Οργανισμός Αθήνας» και είναι νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, με πλήρη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια και εποπτεύεται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Σύμφωνα με το άρθρο: «Έργο του Οργανισμού είναι η παρακολούθηση της εφαρμογής και η εξασφάλιση της πραγματοποίησης του ρυθμιστικού σχεδίου της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, η εκπόνηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ) της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και η μέριμνα για την έγκρισή τους, η μέριμνα για την εναρμόνιση με το ρυθμιστικό σχέδιο και το πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος των επιμέρους προγραμμάτων των οικείων φορέων, η παρακολούθηση της ποιότητας του περιβάλλοντος, η εκπόνηση προδιαγραφών περιβαλλοντικών μελετών και η μέριμνα για τη μελέτη και εφαρμογή μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, καθώς και ο έλεγχος έργων και δραστηριοτήτων με επιπτώσεις στο περιβάλλον».

Συμπερασματικά, ο Οργανισμός Αθήνας αποτελεί τον φορέα συνολικής και επιτελικής διαχείρισης των χωροταξικών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών πραγμάτων της Αθήνας και της ευρύτερης περιοχής της, ενώ παράλληλα, έχει και την αρμοδιότητα συσχέτισης του οικονομικού προγραμματισμού με τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού, για δράσεις και προγράμματα που αφορούν στο συγκεκριμένο χώρο. Οι αρμοδιότητες του Οργανισμού Αθήνας αναφέρονται κυρίως στους εξής βασικούς τομείς:

- Προγραμματισμού
- Χωροταξικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού
- Προστασίας Περιβάλλοντος
- Δομικών / Ποιοτικών Παρεμβάσεων Μεγάλης Κλίμακας.

Τα επόμενα άρθρα του νόμου μέχρι και το άρθρο 9 αναφέρονται στην οργάνωση, τη λειτουργία και τη στελέχωση του Οργανισμού Αθήνας. Το άρθρο 10 ασχολείται με Προγράμματα εφαρμογής Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος, ενώ τα άρθρα 11 και 12 αναλύουν μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και των αρχαιολογικών και ιστορικών τόπων. Στη συνέχεια, στο άρθρο 13 καθορίζονται οι

κυρώσεις για τους παραβάτες και στο άρθρο 14 καθορίζονται οι διατάξεις που καταργούνται λόγω του νόμου αυτού.

Το τελευταίο άρθρο (άρθρο 15) του νόμου περιλαμβάνει το παράρτημα και τα διαγράμματα. Εκεί αναφέρεται ότι: «Το παράρτημα περιέχει τις ειδικότερες κατευθύνσεις και μέτρα για τη χωροταξική και την πολεοδομική ανασυγκρότηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και για την αντιμετώπιση της ρύπανσης του περιβάλλοντος της». Στα πλαίσια της δημιουργίας πολυκεντρικής δομής καθορίζονται στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας μητροπολιτικά κέντρα, δευτερεύοντα κέντρα χωροταξικής υποενοότητας, ανάμεσα στα οποία αναφέρεται το Ελληνικό, κέντρα των υπόλοιπων χωροταξικών υποενοτήτων, κέντρα δήμου με υπερτοπική σημασία, μεταξύ των οποίων και η Γλυφάδα και κέντρα δήμου, συνοικίας και γειτονιάς. Επίσης, για την ανακατανομή δομικών χρήσεων με στόχο την άνετη λειτουργία της πόλης, λαμβάνονται μέτρα για τη διοίκηση, το χονδρεμπόριο, τη μεταποίηση και για την αναψυχή-ψυχαγωγία υπερτοπικής σημασίας. Στο σύνολο των μέτρων για την αναψυχή-ψυχαγωγία συμπεριλαμβάνονται κάποια που αφορούν τη δημιουργία συστήματος μεγάλων υπερτοπικών πόλων αναψυχής, αθλητισμού και πολιτισμικών λειτουργιών. Μερικά από τα μέτρα αυτά αφορούν το Π.Ι.Κ.Π.Α. Βούλας (νυν Κ.Α.Α.Π. Βούλας) και τον Άγιο Κοσμά, που βρίσκονται στην περιοχή μελέτης μας.

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας 1985 εκπονήθηκε σε μια εποχή υψηλών προσδοκιών, κυρίως στον προοδευτικό επιστημονικό κόσμο, για τη λειτουργία του σχεδιασμού ως εργαλείου ισόρροπης ανάπτυξης, περιβαλλοντικού ελέγχου, οικιστικής αναβάθμισης και περιορισμού των κοινωνικών χωρικών ανισοτήτων. Η φιλοσοφία του ΡΣΑ 1985 ανατράπηκε σταδιακά στην πράξη, λόγω έλλειψης πολιτικών εφαρμογής, σχεδίων εξειδίκευσης και συγκεκριμένων παραβιάσεων, κυρίως την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων. Παρ' όλ' αυτά, το ΡΣΑ 1985 αποτέλεσε πολλές φορές ανάχωμα σε επιζήμιες χωρικές επεμβάσεις και πολύτιμο εργαλείο για τις προσφυγές στο Συμβούλιο της Επικρατείας.

Η πλήρης ανατροπή του συντελείται, στο όνομα της επικαιροποίησης, με το νέο Ρυθμιστικό Αττικής. Από την εποχή της εκπόνησής του μέχρι σήμερα, σε διάστημα 24 χρόνων, πολλά προβλήματα έχουν παροξυνθεί στην Αττική. Η άναρχη συσσώρευση δραστηριοτήτων εντός και εκτός του αστικού χώρου, η οικιστική επέκταση και η εκτός σχεδίου δόμηση, η κατασπατάληση των φυσικών πόρων και

της γεωργικής γης, η συρρίκνωση των δασικών εκτάσεων, η εμπορευματοποίηση και ιδιωτικοποίηση δημόσιας γης, ο περιορισμός της προσβασιμότητας στις ακτές, η κυκλοφοριακή ασφυξία, η ένταση των κοινωνικών, ταξικών ανισοτήτων στο χώρο, όλ' αυτά αποτελούν καθημερινά αναγνωρίσιμες επιπτώσεις του αναπτυξιακού και χωρικού προτύπου της Αττικής. Δεν αποτράπηκαν, όχι μόνο λόγω ανεπάρκειας του ΡΣΑ 1985 αλλά επειδή ακολουθήθηκαν εκ διαμέτρου αντίθετες πολιτικές κατευθύνσεις από αυτές που το ΡΣΑ 1985, έστω ανεπαρκώς προδιέγραφε.

### **2.3.2.Νέο ρυθμιστικό σχέδιο της Αττικής**

Το Σχέδιο Νόμου για το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και Αττικής παρουσιάστηκε στις 14 Απριλίου 2009 από τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ κ. Γ.Σουφλιά. Όπως χαρακτηριστικά ανέφερε «Το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο συνιστά ένα πλαίσιο συνολικής στρατηγικής για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Αθήνας και της Αττικής τα προσεχή 20 έτη. Παρουσιάζει ένα νέο Αθηναϊκό όραμα διατυπώνοντας τις σχέσεις μεταξύ των οικονομικών, χωρικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών παραμέτρων με μία ολοκληρωμένη και ευέλικτη προσέγγιση».

Το νέο Ρυθμιστικό είναι ένα σύγχρονο εργαλείο που συνδυάζει τρεις συνιστώσες:

- τον κλασικό ρυθμιστικό σχεδιασμό (δηλαδή τον στρατηγικό πολεοδομικό σχεδιασμό)
- το στρατηγικό περιβαλλοντικό σχεδιασμό
- και τον περιφερειακό χωροταξικό σχεδιασμό και προγραμματισμό.

Οι βασικές επιδιώξεις του είναι οι ακόλουθες:

- Πρώτον, η βιώσιμη χωρική ανάπτυξη, η συνετή διαχείριση και προστασία των φυσικών πόρων, του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Δεύτερον, η ισόρροπη οικονομική ανάπτυξη, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και η ενίσχυση του διεθνούς ρόλου της Αθήνας- Αττικής.
- Τρίτον, η βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους, η κοινωνική και χωρική εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη και η διασφάλιση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

Στο Σχέδιο, δίνεται ιδιαίτερη σημασία στη συμμετοχή του πολίτη και του ιδιωτικού τομέα στην προσπάθεια ανασυγκρότησης και αναβάθμισης των δημόσιων χώρων. Έργο το οποίο ως τώρα αντιμετωπιζόταν αποκλειστικά από το Δημόσιο τομέα.

Ταυτόχρονα, καθορίζονται και τα προγραμματικά σχέδια υλοποίησης του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου, υπό μορφή επιχειρηματικών προγραμμάτων που θα βοηθήσουν στην κατεύθυνση της πλήρους αξιοποίησης και ανάδειξης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της πόλης, με ταυτόχρονη προστασία των ευαίσθητων φυσικών και πολιτιστικών της πόρων.

Οι θεμελιώδεις άξονες πάνω στους οποίους θα κινηθεί το Σχέδιο είναι οι εξής:

- 1) Ενίσχυση της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος (αστικού και περιαστικού).
- 2) Προώθηση ενός πολυκεντρικού προτύπου αστικής ανάπτυξης και, παράλληλα, περιορισμός της αστικής εξάπλωσης.
- 3) Αναβάθμιση και εκσυγχρονισμός της παραγωγικής βάσης της Αττικής, για την ανάδειξή της σε οικονομικό κέντρο διεθνούς κύρους.
- 4) Ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής της πόλης.
- 5) Ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής ταυτότητα της Αττικής. Προώθηση της εικόνας της ως σύγχρονης πολιτιστικής Μητρόπολης διεθνούς ακτινοβολίας.
- 6) Ολοκλήρωση της οργάνωσης ενός φιλικού προς το περιβάλλον συστήματος μεταφορών στην Αττική.
- 7) Προώθηση νέων μορφών χωρικής οργάνωσης, που προάγουν τη συνεργασία και τη συμμετοχή.

Μεγάλη σημασία έχει για τη μελέτη μας να προσδιορίσουμε σε ποιο βαθμό επηρεάζεται η περιοχή που μας ενδιαφέρει (Δήμοι Ελληνικού, Γλυφάδας, Βούλας) από το νέο ΡΣΑ. Έτσι λοιπόν, μελετώντας το σχέδιο νόμου που δόθηκε στη δημοσιότητα για το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο, διαπιστώνουμε ότι η περιοχή μας είναι ενταγμένη στη χωρική ενότητα ΝΑ Αττικής – Λαυρεωτικής, που αποτελεί μία από τις

έξι χωρικές ενότητες στις οποίες διαχωρίστηκε η Αττική για τις ανάγκες του νέου ΡΣΑ.

Το σχέδιο νόμου αναφέρει τα εξής για τη συγκεκριμένη ενότητα:

α) Η ανωτέρω χωρική ενότητα θα έχει ρόλο φυσικού αποθέματος καθώς και υποδοχής δραστηριοτήτων πρώτης και δεύτερης κατοικίας και αναψυχής, που θα κατευθυνθούν στο εσωτερικό των υφιστάμενων οικισμών. Η άμεση παρέμβαση για την οργάνωσή τους, καθώς και η άμεση προστασία των εκτός σχεδίου περιοχών, αποτελούν μείζονα προτεραιότητα του ΡΣΑ.

β) Με βάση τον ιδιαίτερο χαρακτήρα του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής και την ύπαρξη πολιτιστικής κληρονομιάς διεθνούς ακτινοβολίας, βασική προωθητική δραστηριότητα για την περιοχή θα αποτελέσει η ανάδειξη αυτών των στοιχείων και η αναβάθμιση της τουριστικής δραστηριότητας στην περιοχή.

γ) Η αναβάθμιση του Λιμένα Λαυρίου σε δεύτερο λιμένα Αττικής, με την ολοκλήρωση των μεταφορικών αξόνων, θα συντελέσει στην παραγωγική αναδιάρθρωση των αναπτυξιακών υποδοχέων της υποενότητας με την διεύρυνση του φάσματος παραγωγικών δραστηριοτήτων».

Σύμφωνα με το άρθρο 11 του σχεδίου νόμου, προωθείται η οργάνωση των κεντρικών λειτουργιών σε ένα ιεραρχημένο δίκτυο πολεοδομικών κέντρων, τα οποία διακρίνονται σε πέντε κατηγορίες. Η δεύτερη κατηγορία μετά τα μητροπολιτικά κέντρα, είναι τα κέντρα ευρείας ακτινοβολίας, στα οποία εντάσσονται μεταξύ άλλων η Γλυφάδα και το Ελληνικό. Τα κέντρα αυτά «αποτελούν τα δευτερεύοντα κέντρα ή συστήματα κέντρων της Χωρικής Ενότητας Λεκανοπεδίου, με σημαντική εμβέλεια που καλύπτει τις Υποενότητες Βόρειου, Δυτικού και Νότιου Λεκανοπεδίου αντίστοιχα, αλλά μπορεί να περιλαμβάνουν και ορισμένες συμπληρωματικές δραστηριότητες μητροπολιτικής ακτινοβολίας. Με την ενίσχυση της δυναμικότητάς τους, τη διεύρυνση και αναβάθμιση των λειτουργιών τους και τη βελτίωση της προσπελασιμότητάς τους από το σύνολο της περιοχής επιρροής τους, επιδιώκεται η

εδραίωση του κομβικού τους ρόλου στην ισόρροπη δομή του πλέγματος εξαρτήσεων στο Λεκανοπέδιο».

Το άρθρο 12 αναφέρεται στους στρατηγικούς άξονες και στους πόλους ανάπτυξης στο λεκανοπέδιο. Οι αναπτυξιακοί άξονες διακρίνονται σε διεθνούς και εθνικής εμβέλειας, σε μητροπολιτικής ακτινοβολίας και σε ενδοπεριφερειακής σημασίας. Ο ένας από τους δύο άξονες μητροπολιτικής ακτινοβολίας είναι ο «Άξονας Θαλάσσιου Μετώπου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, από το Φαληρικό όρμο μέχρι τη Βουλιαγμένη, του οποίου ο βασικός προσανατολισμός συνίσταται στην εξασφάλιση του ανοίγματος του μητροπολιτικού συγκροτήματος της Αθήνας προς το παραλιακό μέτωπο και της λειτουργικής διασύνδεσης με αυτό, με την ανάπτυξη χρήσεων πολιτισμού, αναψυχής και αθλητισμού μητροπολιτικής εμβέλειας, καθώς και στη διασφάλιση της συνέχειας και της προσπελασιμότητας της παράκτιας ζώνης για όλους τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης». Παράλληλα στους άξονες ενδοπεριφερειακής σημασίας είναι ενταγμένη και η Λεωφόρος Βουλιαγμένης, από το κέντρο της Αθήνας προς Ελληνικό και Βουλιαγμένη.

Οι πόλοι ανάπτυξης, αντίστοιχα, διακρίνονται σε πόλους διεθνούς και εθνικής εμβέλειας, σε πόλους εθνικής και μητροπολιτικής εμβέλειας και σε πόλους ενδοπεριφερειακής εμβέλειας. Στην τελευταία κατηγορία έχουν περιληφθεί το Ελληνικό και η Γλυφάδα, με ειδίκευση στις επιχειρήσεις και τον τουρισμό, πολιτισμό, αναψυχή και αθλητισμό.

Το άρθρο 19 αναφέρεται στο σχεδιασμό και τη διαχείριση του παράκτιου χώρου, θέτοντας ως στρατηγικό στόχο για τον παράκτιο χώρο της Αττικής την εγκαθίδρυση μιας πρακτικής ολοκληρωμένου σχεδιασμού και διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις των ευρωπαϊκών οργάνων και άλλων διεθνών οργανισμών. Στα πλαίσια του άρθρου αυτού, διακρίνονται οι εξής ζώνες ελέγχου ανάπτυξης ακτών:

1. Ζώνες συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων
2. Πόλοι σημειακής ανάπτυξης τουριστικής υποδομής και αναψυχής

3. Ζώνες ήπιας αναψυχής, τουρισμού και παραθερισμού

4. Ζώνες προστασίας και ανάδειξης φυσικού και πολιτιστικού

Για τους πόλους σημειακής ανάπτυξης τουριστικής υποδομής και αναψυχής, ειδικότερα, προβλέπεται:

- Εκσυγχρονισμός και βελτίωση των υποδομών των υφιστάμενων μαρίνων με έλεγχο των τάσεων εντατικοποίησης της χρήσης
- Προστασία των υφιστάμενων μικρών αλιευτικών καταφυγίων από τουριστικές πιέσεις και εξειδικευμένη χωροθέτηση νέων με την προϋπόθεση ότι εξυπηρετούν επαγγελματική αλιευτική δραστηριότητα.
- Οργάνωση των περιοχών συγκέντρωσης υφιστάμενων ξενοδοχειακών μονάδων με πολεοδομικά εργαλεία και έλεγχο των τάσεων εντατικοποίησης της χρήσης
- Επανάχρηση μνημείων βιομηχανικής αρχαιολογίας με στόχο την ανάδειξη της τοπικής ιστορίας και ταυτότητας του παράκτιου χώρου σαν χωρικό κεφάλαιο της Αττικής και ένταξής του στο τουριστικό προϊόν.

Αντίστοιχα, για τις ζώνες ήπιας αναψυχής, τουρισμού και παραθερισμού προβλέπεται:

- Διεύρυνση και ενίσχυση του δημόσιου, κοινόχρηστου χαρακτήρα της κρίσιμης παράκτιας ζώνης για όσο το δυνατόν περισσότερες και πολυπληθέστερες ομάδες χρηστών (υπερτοπική εμβέλεια παράκτιας ζώνης).
- Ανάπτυξη τμημάτων της παράκτιας ζώνης ως πόλων ήπιας αναψυχής, πολιτισμού και αθλητισμού με ανάπλαση, αναβάθμιση, συμπλήρωση, εξυγίανση των ήδη υπαρχουσών δραστηριοτήτων χωρίς αλλοίωση του φυσικού χαρακτήρα του παράκτιου δημόσιου χώρου.



- Αύξηση της προσπελασιμότητας, βελτίωση ή εξασφάλιση κάθετων προσβάσεων σύνδεσης με τον παρακείμενο αστικό ιστό και πριμοδότηση μετακινήσεων με θαλάσσια μαζική συγκοινωνία όπου αυτό είναι εφικτό. Κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση με την οργάνωση προσελεύσεων με δημόσια συγκοινωνία, αποθάρρυνση της χρήσης του ΙΧ με πρόβλεψη χώρων στάθμευσης σε απόσταση από την ακτή και ειδική τιμολογιακή πολιτική.
- Εξασφάλιση της συνέχειας της ζώνης θαλασσίου μετώπου και περιορισμός της επέκτασης της οικιστικής ζώνης σε βάρος της παράκτιας.
- Απομάκρυνση ασυμβίβαστων με την ακτή και τον κοινόχρηστο χαρακτήρα της δραστηριοτήτων και αποσυμφόρησή της από εντατικές – αποκλειστικές χρήσεις.
- Οργάνωση των τουριστικών υποδομών (μαρίνες, ξενοδοχεία), με περιορισμό στις απολύτως αναγκαίες και λήψη μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας και αναβάθμισης για το θαλάσσιο περιβάλλον και τον παρακείμενο αστικό ιστό.
- Εξασφάλιση υψηλής ποιότητας και αισθητικής αστικού περιβάλλοντος και τοπίου, με τον έλεγχο των κατασκευών και της ηχορύπανσης στο δημόσιο και τον ιδιωτικό χώρο, τήρηση ειδικών προδιαγραφών για την φύτευση, διατήρηση και ανάδειξη μνημείων νεότερης αρχιτεκτονικής κλπ.

Τέλος, για τις ζώνες προστασίας και ανάδειξης φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- Προστασία, διατήρηση και αποκατάσταση των παράκτιων οικοσυστημάτων (στη θάλασσα και στη ξηρά), και εξασφάλιση της απαιτούμενης ισορροπίας σε μακροπρόθεσμη προοπτική βιώσιμης ανάπτυξης που θα διασώζει την μοναδικότητα του φυσικού αυτού πόρου και για τις επόμενες γενεές.
- Προστασία, διατήρηση και ανάδειξη του τοπίου, των αρχαιολογικών και ιστορικών τόπων.



- Προστασία γεωργικής γης και ενίσχυση της αγροτικής παραγωγής (με κίνητρα κλπ) στην δυναμική παράκτια ζώνη και ιδίως σε ζώνες δενδροκαλλιιεργειών, από τις πιέσεις της ανάπτυξης άλλων χρήσεων στην κρίσιμη ζώνη.

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, το οποίο αναλύεται στο άρθρο 26 του σχεδίου νόμου, προβλέπονται οι εξής ενέργειες που επηρεάζουν την περιοχή μελέτης:

- Λόγω νέων δεδομένων που αφορούν στην ανάπτυξη του αστικού ιστού, στη διασφάλιση των ρεμάτων και στην προστασία των ορεινών όγκων, καταργείται το προβλεπόμενο από το Ν. 1515 οδικό έργο: Λεωφόρος Πικροδάφνης από Περιφερειακή Οδό Υμηττού (Δήμος Ηλιούπολης-Δήμος Καρέα) μέχρι Λεωφόρο Βουλιαγμένης και συνέχεια μέχρι την Παραλιακή Λεωφόρο.
- Ανάμεσα στα σημαντικά έργα που προβλέπονται είναι η λεωφόρος Ελληνικού- Αργυρούπολης-Σήραγγας Υμηττού-Αεροδρομίου «Ε. Βενιζέλος» και η ελεύθερη ταχεία Λεωφόρος Σουνίου.
- Κατόπιν των παραπάνω υλοποιείται το σύστημα των 3 δακτυλίων. Ο εξωτερικός δακτύλιος ορίζεται από τους οδικούς άξονες της Αττικής Οδού, της ελεύθερης Λεωφόρου Κορωπίου-Σήραγγας Υμηττού – Περιφερειακής Ελληνικού, της Παραλιακής (Λ. Ποσειδώνος), της Λ. Ν. Φαλήρου- Πειραιά-Σχιστού και της Δυτικής Περιφερειακής Αιγάλεω.

Στο άρθρο 27, που αφορά την διοικητική και κοινωνική οργάνωση, αναφέρεται ότι ανάμεσα στις περιοχές που προβλέπεται να χωροθετούνται οι επιτελικές υπηρεσίες της διοίκησης συγκαταλέγονται η περιοχή ανάπλασης Ελληνικού και η Λεωφόρος Βουλιαγμένης από το κέντρο μέχρι το τέλος της γραμμής 2 του μετρό.

Τέλος, για τις ζώνες προστασίας και ανάδειξης φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος προβλέπονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

- Προστασία, διατήρηση και αποκατάσταση των παράκτιων οικοσυστημάτων (στη θάλασσα και στη ξηρά), και εξασφάλιση της απαιτούμενης ισορροπίας σε μακροπρόθεσμη προοπτική βιώσιμης ανάπτυξης που θα διασώζει την μοναδικότητα του φυσικού αυτού πόρου και για τις επόμενες γενεές.
- Προστασία, διατήρηση και ανάδειξη του τοπίου, των αρχαιολογικών και ιστορικών τόπων.
- Προστασία γεωργικής γης και ενίσχυση της αγροτικής παραγωγής (με κίνητρα κλπ) στην δυναμική παράκτια ζώνη και ιδίως σε ζώνες δενδροκαλλιεργειών, από τις πιέσεις της ανάπτυξης άλλων χρήσεων στην κρίσιμη ζώνη.

Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, το οποίο αναλύεται στο άρθρο 26 του σχεδίου νόμου, προβλέπονται οι εξής ενέργειες που επηρεάζουν την περιοχή μελέτης:

- Λόγω νέων δεδομένων που αφορούν στην ανάπτυξη του αστικού ιστού, στη διασφάλιση των ρεμάτων και στην προστασία των ορεινών όγκων, καταργείται το προβλεπόμενο από το Ν. 1515 οδικό έργο: Λεωφόρος Πικροδάφνης από Περιφερειακή Οδό Υμηττού (Δήμος Ηλιούπολης-Δήμος Καρέα) μέχρι Λεωφόρο Βουλιαγμένης και συνέχεια μέχρι την Παραλιακή Λεωφόρο.
- Ανάμεσα στα σημαντικά έργα που προβλέπονται είναι η λεωφόρος Ελληνικού- Αργυρούπολης-Σήραγγας Υμηττού-Αεροδρομίου «Ε. Βενιζέλος» και η ελεύθερη ταχεία Λεωφόρος Σουνίου.
- Κατόπιν των παραπάνω υλοποιείται το σύστημα των 3 δακτυλίων. Ο εξωτερικός δακτύλιος ορίζεται από τους οδικούς άξονες της Αττικής Οδού, της ελεύθερης Λεωφόρου Κορωπίου-Σήραγγας Υμηττού – Περιφερειακής Ελληνικού, της Παραλιακής (Λ. Ποσειδώνος), της Λ. Ν. Φαλήρου- Πειραιά-Σχιστού και της Δυτικής Περιφερειακής Αιγάλεω.

Στο άρθρο 27, που αφορά την διοικητική και κοινωνική οργάνωση, αναφέρεται ότι ανάμεσα στις περιοχές που προβλέπεται να χωροθετούνται οι επιτελικές υπηρεσίες της διοίκησης συγκαταλέγονται η περιοχή ανάπλασης Ελληνικού και η Λεωφόρος Βουλιαγμένης από το κέντρο μέχρι το τέλος της γραμμής 2 του μετρό.

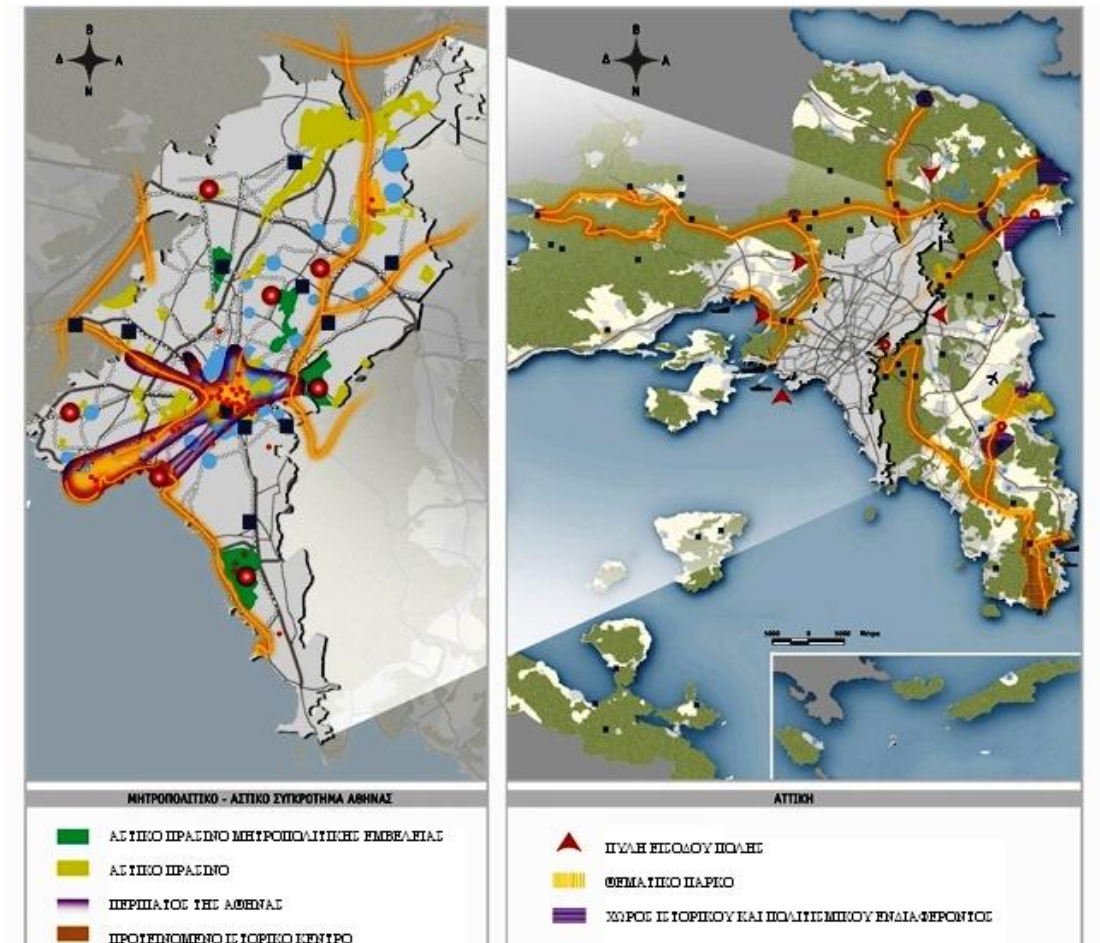
Κατά γενική ομολογία τα ρυθμιστικά σχέδια είναι ακατάλληλα για κομματική εκμετάλλευση, γιατί από πολεοδομικά εργαλεία που καθορίζουν το μέλλον, την εξέλιξη, την οργάνωση και τον εκσυγχρονισμό των πόλεων, εκφυλίζονται στην εξυπηρέτηση μικρών ή μεγάλων συμφερόντων.

Είναι όμως κατεξοχήν πολιτικά, γιατί εκφράζουν τάσεις και επιλογές που καθορίζουν την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπτυξη, με επιπτώσεις στην καθημερινή ποιότητα ζωής των κατοίκων και χρηστών της πόλης.

Το ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (ΡΣΑ) χαρακτηρίζεται από τη γενικότητά του, τις ελλείψεις του (απουσιάζουν το Μετρό, το αεροδρόμιο, κ.λπ.) αλλά και τις πολιτικές επιλογές του. Στηρίζεται στη σταθεροποίηση και μείωση του πληθυσμού του λεκανοπεδίου, την έμφαση στην ανάπτυξη της Δυτικής Αθήνας (έτσι ώστε να αναβαθμιστεί και να εκλείψει ο διχασμός σε Ανατολική αναβαθμισμένη και Δυτική υποβαθμισμένη), στον καθορισμό του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας και την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, στην προβολή των μεγάλων υπερτοπικών πόλων πρασίνου και ήπιας αναψυχής (Σελεπίτσαρι, Πύργο Βασιλίσσης, Φαληρικό Δέλτα, παραλιακή ζώνη, ορεινού όγκου, κ.λπ.), στον καθορισμό και διατήρηση της γεωργικής γης στην Ανατολική Αττική.

Η πρόταση του νέου ΡΣΑ (που έρχεται αργά) χαρακτηρίζεται από την έλλειψη οράματος και προοπτικής που να ανταποκρίνεται στις σημερινές συνθήκες και ανάγκες, με προεξέχουσες την προστασία του περιβάλλοντος και την οργάνωση του αστικού χώρου, των χρήσεων και λειτουργιών, και έχει ως περιεχόμενο κυρίως τις νομιμοποιήσεις των ήδη αναπτυγμένων δραστηριοτήτων ή εκείνων που έχουν προγραμματιστεί και συναντούν εμπόδια. Είναι δηλαδή διαχειριστικό, όταν η Αττική έχει ανάγκη από ρήξεις, τολμηρές προτάσεις, αύξηση του ελεύθερου δημόσιου χώρου, ριζική ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, οργάνωση του αστικού ιστού (με αναπλάσεις) σε γειτονιές με ανθρώπινη κλίμακα.

Οι νέες ιδέες που διατυπώνει, όπως η επέκταση του δομημένου χώρου στην Ανατολική Αττική, είναι το λιγότερο αρνητικές γιατί θα επιφέρουν αύξηση του πληθυσμού, κατάργηση της απαραίτητης γεωργικής γης και ελεύθερων χώρων και ιδίως ακόμη μεγαλύτερη υποβάθμιση της Δυτικής Αθήνας και του Πειραιά. Παρουσιάζει βέβαια και πολύ σημαντικά στοιχεία, όπως ο ορισμός των πολυλειτουργικών κέντρων, η σχέση τους με τους σταθμούς του Μετρό, η αξιοποίηση των ολυμπιακών εγκαταστάσεων.



Χάρτης 4: ΟΡΣΑ με έμφαση στην περιοχή μελέτης  
(πηγή: <https://courses.arch.ntua.gr/129909.html>)

## 2.4 ΦΟΡΕΙΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Οι φορείς που επηρεάζουν το σχεδιασμό και τη διαχείριση του παράκτιου χώρου είναι οι ακόλουθοι:

1. Ο Εθνικός οργανισμός τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) είναι αρμόδιος οργανισμός για τη διοίκηση και διαχείριση των τουριστικών δημόσιων κτημάτων, ενώ παράλληλα διατηρεί και την επικαρπία αυτών.

2. Το υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και δημοσίων Έργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.) είναι αρμόδιο για την προώθηση ρυθμίσεων χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης στις παράκτιες περιοχές. Επίσης για την χορήγηση προεγκρίσεων, χωροθέτησης και εγκρίσεων περιβαλλοντικών όρων έργων και δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται μέσα στις παράκτιες περιοχές.

3. Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.) μέσω της λιμενικής αστυνομίας είναι αρμόδιο ουσιαστικά για την αστυνόμευση της παράκτιας ζώνης, τους λιμένες και τη χερσαία ζώνη τους. Παράλληλα το Υ.Ε.Ν. συμμετέχει στη διαδικασία καθορισμού οριογραμμών αιγιαλού, παραλίας και παλαιού αιγιαλού καθώς στην παραχώρηση αιγιαλού, παραλίας για την εκτέλεση έργων σύμφωνα το ν 2971/2001.

4. Το υπουργείο Οικονομικών είναι ο αρμόδιος φορέας για τη διοίκηση και διαχείριση του αιγιαλού και της παραλίας τα οποία θεωρούνται δημόσια κτήματα. Επίσης σύμφωνα με το ν.2971/2001 ορίζεται ως κεντρικός φορέας διαχείρισης του αιγιαλού το υπουργείο οικονομικών.

5. Το υπουργείο Ανάπτυξης είναι το αρμόδιο υπουργείο για τη διοίκηση, τη διαχείριση, τη χωροθέτηση, την εκμετάλλευση και τον έλεγχο των μαρίνων στον αιγιαλό και στους συνεχόμενους σε αυτούς χώρους αλλά και σε παράκτια ζώνη μέγιστου πλάτους 500 μ.

6. Το υπουργείο Γεωργίας είναι υπεύθυνο υπουργείο για τα θέματα που άπτονται της γεωργικής γης που βρίσκεται στην παράκτια ζώνη.

7. Η κτηματική εταιρεία του δημοσίου (Κ.Ε.Δ.). Είναι η αρμόδια εταιρεία για τη διαχείριση και αξιοποίηση δημοσίων ακινήτων. Η Κ.Ε.Δ. ιδρύθηκε το 1979 με το Νόμο 973/79, ως νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου και εποπτεύεται από το

υπουργείο οικονομίας και οικονομικών. Σήμερα λειτουργεί υπό το καθεστώς του Νόμου 2414/1996 περί «Εκσυγχρονισμού των δημοσίων επιχειρήσεων και οργανισμών».

**8.** Το υπουργείο Αιγαίου. Είναι αρμόδιο σε περιοχές που είναι ήδη χαρακτηρισμένες ως ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Η άδεια και ο έλεγχος πάσης φύσεως εργασίας (οικοδομή, τεχνικά έργα κ.λπ.) εντός της καθορισμένης ζώνης αιγιαλού και παραλίας γίνεται από τις κατά τόπους αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Αιγαίου, εφόσον πρόκειται για περιοχές της αρμοδιότητάς του (αρ.7 § 7 του ν 2971/2001).

**9.** Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης (Ε.Τ.Α.). Είναι ανώνυμη εταιρεία με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο, η οποία διαχειρίζεται και αξιοποιεί τη δημόσια ακίνητη τουριστική περιουσία, σύμφωνα με τους στόχους και τις προτεραιότητες της τουριστικής πολιτικής της χώρας. Η Ε.Τ.Α. εποπτεύεται από το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης και έχει ένα ιδιότυπο χαρτοφυλάκιο δικαιωμάτων υπό διαχείριση, το οποίο περιέχει 355 περιουσιακά στοιχεία που καλύπτουν συνολική επιφάνεια 70.000 στρ. ανά την Ελλάδα. Κάποια από αυτά τα περιουσιακά στοιχεία θα εξετάσουμε στη συνέχεια της εργασίας.

**10.** Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ). Αποτελεί Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, με πλήρη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, που εποπτεύεται από τον Υπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Αποτελεί τον φορέα συνολικής και επιτελικής διαχείρισης των χωροταξικών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών πραγμάτων της Αθήνας και της ευρύτερης περιοχής της. Οι γνωμοδοτήσεις του έπαιξαν πολύ σημαντικό ρόλο στην δημιουργία του Προεδρικού Διατάγματος που εξέδωσε το ΥΠΕΧΩΔΕ το 2004 (ΦΕΚ 254/2004), με θέμα «Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας», το οποίο θα εξετάσουμε αναλυτικά αργότερα. Στην περιοχή μελέτης μας, που θα παρουσιαστεί στο επόμενο κεφάλαιο, τμήματα του παράκτιου χώρου διαχειρίζονται και οι εξής φορείς:

**11.** Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε. Αποτελεί μια εταιρεία που βρίσκεται υπό την εποπτεία των Υπουργείων Οικονομίας και Οικονομικών και Πολιτισμού και είναι υπεύθυνη



για την διαχείριση, την κοινωνική αξιοποίηση και την βιώσιμη ανάπτυξη της κληρονομιάς των Ολυμπιακών Αγώνων «Αθήνα 2004», η οποία αποτελείται από 22 ακίνητα σε όλη την Ελλάδα. Μερικά από αυτά τα ακίνητα θα μελετήσουμε στη συνέχεια της εργασίας.

**12.** Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης (Γ.Γ.Ο.Α.). Είναι ειδική υπηρεσία του Υπουργείου Πολιτισμού, που τελεί υπό την εποπτεία του υπουργού Πολιτισμού και ιδρύθηκε με το όνομα «Γενική Γραμματεία Ολυμπιακών Αγώνων 2004». Έργο της Γ.Γ.Ο.Α. είναι η προώθηση της αξιοποίησης της Ολυμπιακής κληρονομιάς, υλικής και άυλης, ο συντονισμός όλων των δραστηριοτήτων που αποσκοπούν στην ανάδειξη και προώθηση στην Ελλάδα και το εξωτερικό του κλασικού Ολυμπιακού Ιδεώδους και των αξιών που το συνοδεύουν, καθώς και την ανάπτυξη και εφαρμογή υπηρεσιών και δραστηριοτήτων, που άμεσα ή έμμεσα συνδέονται με την προστασία και αξιοποίηση της υλικής και άυλης κληρονομιάς των Ολυμπιακών Αγώνων στην Ελλάδα.

**13.** Γενική Γραμματεία Αθλητισμού (Γ.Γ.Α.). Αρμοδιότητα της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού (ΦΕΚ/28Α/1.3.1985) είναι ο εθνικός επιτελικός σχεδιασμός καθώς και η συνολική ευθύνη για όλα τα θέματα που αφορούν την πρόοδο και την καλύτερη διοργάνωση και λειτουργία του αθλητισμού στη χώρα μας. Η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού μέσω του Εθνικού Αθλητικού Κέντρου Νεότητας (Ε.Α.Κ.Ν.) Αγίου Κοσμά είναι ο φορέας που διαχειρίζεται την περιοχή του Αγίου Κοσμά στο Δήμο Ελληνικού.

## 2.5 ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΡΙΤΙΚΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥ ΦΟΡΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Από ότι παρατηρήσαμε με την ανάλυση των νόμων που αναφέρονται στον παράκτιο χώρο, υπάρχει μια εξέλιξη της νομοθεσίας για τον αιγιαλό και την παραλία που αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τον περιβαλλοντικό, χωροταξικό και πολεοδομικά σχεδιασμό.

Παρατηρώντας το σύνολο των νόμων της ελληνικής νομοθεσίας παρατηρούμε ότι ο κάθε νόμος προσπαθούσε να καλύψει τα κενά του προηγούμενου χωρίς να υπάρχει μια ολοκληρωμένη νομοθεσία και μια γενικότερη πολιτική που θα διέπει το σύνολο των οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων της παράκτιας ζώνης, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την βιωσιμότητα των πόρων της.

Όσον αφορά τις ακτές η αναγκαιότητα ύπαρξης μια ολοκληρωμένης και χωρίς κενά πολιτικής δεν οφείλεται μόνο στην ευαισθησία των ακτών ως φυσικός πόρος αλλά κυρίως στην άναρχη οικιστική εξάπλωση στον παράκτιο χώρο.

Ως σημαντικότεροι νόμοι για τη διαχείριση του παράκτιου χώρου χαρακτηρίζονται ο Α.Ν. 2344/1940 και ο 2971/2001. Ο πρώτος αποτέλεσε την πρώτη προσπάθεια στην Ελλάδα για τον θεσμική προστασία των ακτών, όπου δόθηκαν οι πρώτοι ορισμοί για αιγιαλό και παραλία, ενώ περιγράφηκε ο χαρακτήρας των ζωνών αυτών. Ωστόσο, στη διάρκεια της ισχύος του δημιουργήθηκαν νέα δεδομένα και τροποποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό ο παράκτιος χώρος, με αποτέλεσμα οι διατάξεις του, από ένα χρονικό σημείο και μετά, να είναι ανεφάρμοστες. Λύση στο πρόβλημα αυτό επιχείρησε να δώσει ο νόμος του 2001, που έδωσε νέους ορισμούς για αιγιαλό και παραλία και διευθέτησε ζητήματα που παρέμεναν άλυτα. Κοινό χαρακτηριστικό των δύο αυτών νόμων είναι το γεγονός ότι ο καθορισμός της παράκτιας ζώνης γίνεται με κριτήρια το ιδιοκτησιακό καθεστώς και την ανάγκη εξυπηρέτησης της επικοινωνίας μεταξύ ξηράς-θάλασσας και όχι με περιβαλλοντικά, γεωλογικά ή άλλα κριτήρια.

Εντούτοις, η κατάσταση καταγράφεται ως ακολούθως:

- Η Ελλάδα δεν διαθέτει ολοκληρωμένο νομοθετικό πλαίσιο για την ολοκληρωμένη βιώσιμη διαχείριση της παράκτιας ζώνης. Προς το παρόν, τα θέματα αυτά αντιμετωπίζονται αποσπασματικά μέσω ρυθμίσεων στο επίπεδο



κυρίως του χωροταξικού σχεδιασμού και της περιβαλλοντικής πολιτικής, σε επιμέρους χωρικές και τομεακές πολιτικές(τουρισμός, αστική ανάπτυξη, βιομηχανία, περιβάλλον κλπ.).

□ Η διαμόρφωση και εφαρμογή παράκτιας πολιτικής είναι ακόμα αδύναμη στην Ελλάδα.

□ Τα σχέδια διαχείρισης του παράκτιου περιβάλλοντος δεν έχουν αποτελεσματική εφαρμογή, και μεγάλο ποσοστό των κανονιστικών ρυθμίσεων δεν έχει εφαρμοστεί ή έχει παραγκωνιστεί μετά από μία περίοδο εφαρμογής.

□ Σε διοικητικό επίπεδο δεν υφίσταται μηχανισμός αρμόδιος για το συντονισμό και τη διαιτησία των πρωτοβουλιών και ενεργειών που αφορούν στη διαχείριση των ακτών. Το σύστημα παράκτιου σχεδιασμού διαχέεται σε φορείς που ανήκουν στο εθνικό, το περιφερειακό και το τοπικό επίπεδο. Παρουσιάζει πολλά κενά και επικαλύψεις με συνέπεια τις συγκρούσεις δικαιοδοσίας στη λήψη αποφάσεων. Είναι συχνά προσανατολισμένο προς την αντιμετώπιση προβλημάτων του παρελθόντος και αδυνατεί να προβλέψει τις μελλοντικές ανάγκες και τα προβλήματα. Η επίτευξη διακυβέρνησης και διατομεακού συντονισμού σε όλα τα επίπεδα, αποτελεί προϋπόθεση για την ορθολογική διαχείριση της ελληνικής παράκτιας ζώνης.

□ Οι τοπικές κοινωνίες, οι ερευνητικοί φορείς, οι περιβαλλοντικές και κοινωνικές οργανώσεις και οι επαγγελματικές ενώσεις δεν συμμετέχουν συστηματικά από κοινού με την κεντρική διοίκηση στη διαμόρφωση πολιτικής για βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων.

□ Η έλλειψη πληροφόρησης και αποδοτικών συστημάτων συλλογής και ανταλλαγής πληροφοριών, οι ανεπάρκειες στην περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και η χαμηλή συμμετοχή του κοινού σε όλα σχεδόν τα επίπεδα λήψης αποφάσεων, συνιστούν επιπρόσθετα εμπόδια στην επίλυση των προβλημάτων που έχουν δημιουργηθεί και στην πρόβλεψη και πρόληψη των μελλοντικών δυσμενών καταστάσεων.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΜΕΛΕΤΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

### 3.1.ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η Αθήνα δεν είχε αναπτύξει αστικό παραθαλάσσιο μέτωπο όπως άλλες μεγάλες πόλεις της Ελλάδος παρόλο που η θάλασσα υπήρξε πάντα ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες της ιστορίας της.



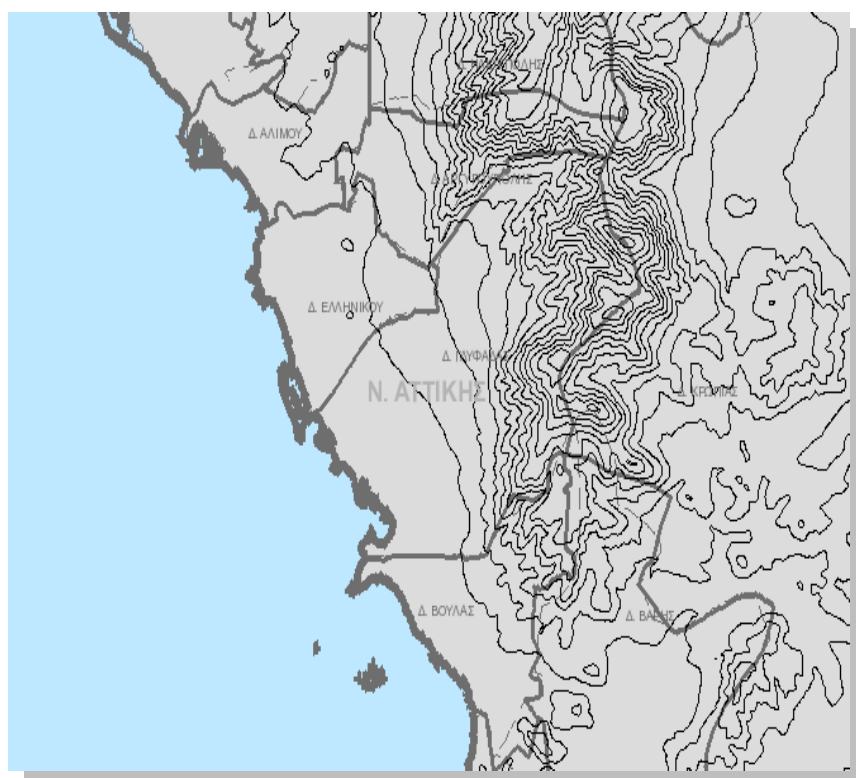
Χάρτης 5: Διοικητικά όρια δήμων που αναπτύσσονται στην παράκτια ζώνη  
(πηγή: Νομαρχία Αττικής)

Η Αθήνα έχει εξελιχθεί σε ένα συμπαγές αν και ποικιλόμορφο συγκρότημα που κατάφερε να ενσωματώσει όλους τους νεοϊδρυθέντες αυτοτελείς οικισμούς του Λεκανοπέδιου και να επεκταθεί μέχρι το Σαρωνικό κόλπο.

Στην ευρύτερη περιοχή από πλευράς ανάγλυφου κυριαρχεί ο ορεινός όγκος του Υμηττού ενώ οι περιοχές που μελετάμε στην παρούσα εργασία έχουν το μικρότερο υψόμετρο λόγω της γεινίασης τους με την θάλασσα. Το ανάγλυφο της περιοχής παρουσιάζεται στους παρακάτω χάρτες.



Χάρτης 6: Ανάγλυφο Ανατολικής Αττικής  
(πηγή: [www.ploigos.gr](http://www.ploigos.gr))



Χάρτης 7: Ανάγλυφο Ανατολικής Αττικής (2)  
(πηγή: [www.oikotopos.gr](http://www.oikotopos.gr))

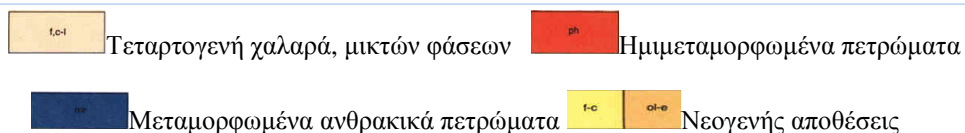


Γεωλογικά η Αθήνα ανήκει στην Υποπελαγογική ζώνη και στην ανατολική πλευρά της τοποθετείται σε γενικές γραμμές το όριο με την Αττικοκυκλαδική. Η δομή του χώρου της Αττικής παρουσιάζει πολλές δυσκολίες λόγω της πυκνής δόμησης.

Ο Σαρωνικός κόλπος με βάση την μορφολογία του και την νεοτεκτονική του εξέλιξη, μπορεί να διακριθεί σε δύο τμήματα, το δυτικό και το ανατολικό.

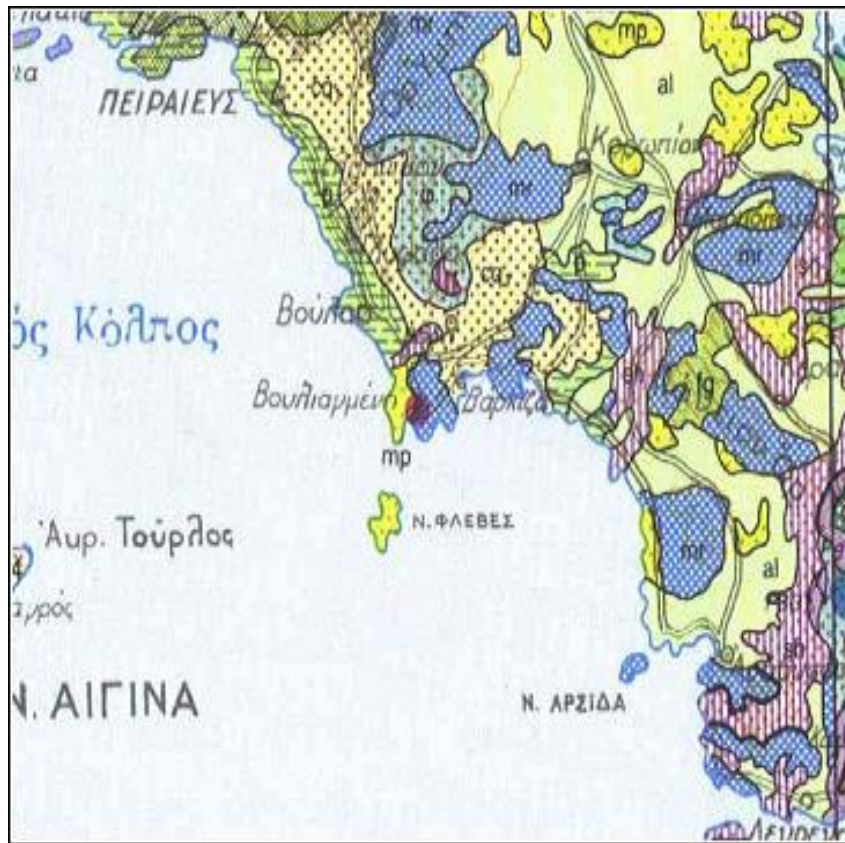
Ο δυτικός Σαρωνικός από πολύ έντονη νεοτεκτονική δραστηριότητα και ένταση του μορφολογικού ανάγλυφου, σε σύγκρισή με το ανατολικό. Τα δύο τμήματα χωρίζονται σχεδόν από μια επίπεδη περιοχή βάθους μικρότερου των 100μ., η οποία συνδέει τη χερσόνησο των Μεθάνων δια μέσου των νήσων Αγκίστρι, Αίγινα και Σαλαμίνα.






Η περιοχή που μελετάμε στην παρούσα διπλωματική εργασία εκτείνεται από το Ελληνικό μέχρι την Βούλα. Από γεωτεχνικής πλευράς η παράκτια ζώνη της περιοχής αποτελείται από νεογενείς αποθέσεις, λίγα μέτρα πίσω από την Ποσειδώνος το έδαφος αποτελείται από τεταρτογενή χαλαρά υλικά μικτών φάσεων ενώ τέλος το εσωτερικό των δήμων αποτελείται από ημιμεταμορφωμένα πετρώματα και μεταμορφωμένα ανθρακικά πετρώματα.



Χάρτης 8: Γεωτεχνικός χάρτης και υπόμνημα  
(πηγή: ΙΓΜΕ)

Από γεωλογικής πλευράς η περιοχή μελέτης αποτελείται από πλειόκαινο, πλειστόκαινο, δηλαδή θαλάσσιες αποθέσεις διαφόρων υλικών που καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος της παράκτιας ζώνης, μάρμαρα ή κρυσταλλικούς ασβεστόλιθους και ιουρασικά πετρώματα .



-  Πλειο-πλειστοκαινο :θαλάσσιες αποθέσεις αμμοί, μάργες, άργιλοι, κροκαλοπαγή
-  Πλεοκαινό: θαλάσσιες αποθέσεις, τα κλαστικά ιζήματα ενίοτε και στρώματα γύψου. περιλαμβάνει και αποθέσεις υφάλμυρης φάσεως
-  Ιουρασικό: Σχιστοκερατολιθική διάπλαση κερατόλιθοι, ψαμίτες, πηλίτες μεφακούς ασβεστόλιθων και εγκλωβισμένα οφιολιθικά σώματα.
-  Μάρμαρα ή κρυσταλλικοί ασβεστόλιθοι
-  Πλειστόκαινο: θαλάσσιες αποθέσεις μάργες, άργιλοι, άμμοι, κροκαλοπαγή και παράκτιες αναβαθμίδες

Χάρτης 9: Γεωλογικός χάρτης  
(πηγή: Ι.Γ.Μ.Ε.)

Στο χάρτη δασών που ακολουθεί παρατηρούμε ότι η περιοχή είναι αμιγώς αστική με περιορισμένη ή καθόλου βλάστηση η οποία περιορίζεται σε χαλέπιος Πεύκη και βοσκοτόπια. Τα ίδια στοιχεία παρουσιάζει και ο χάρτης φυσικού τοπίου.



Χάρτης 10: Χάρτης δασών και υπόμνημα  
(πηγή: Υπουργείο Γεωργίας)

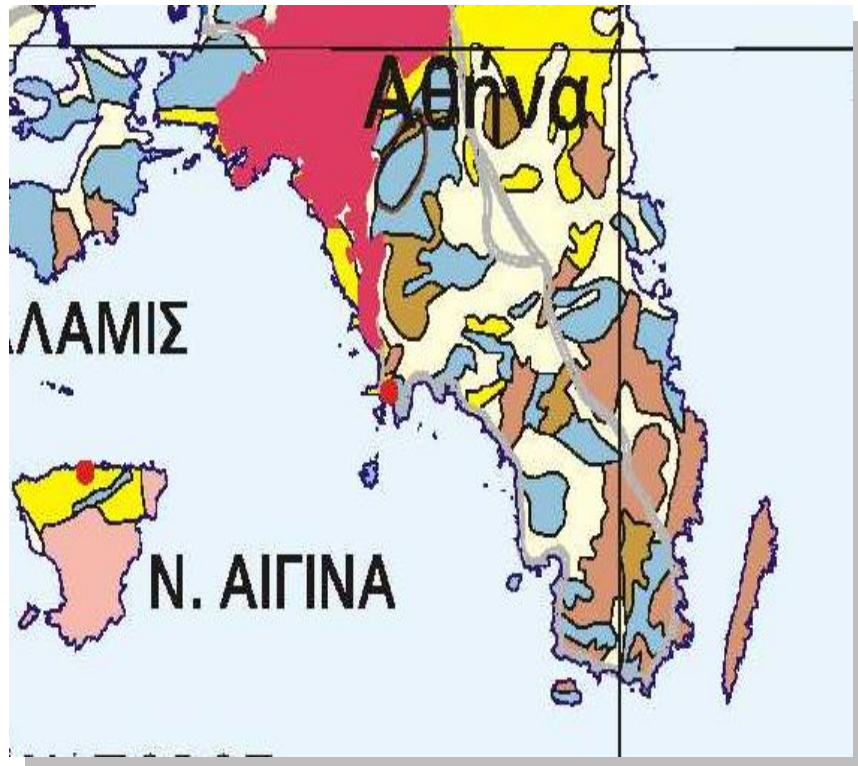








χαρτης 11

χαρτης φυσικου τοπιου 37



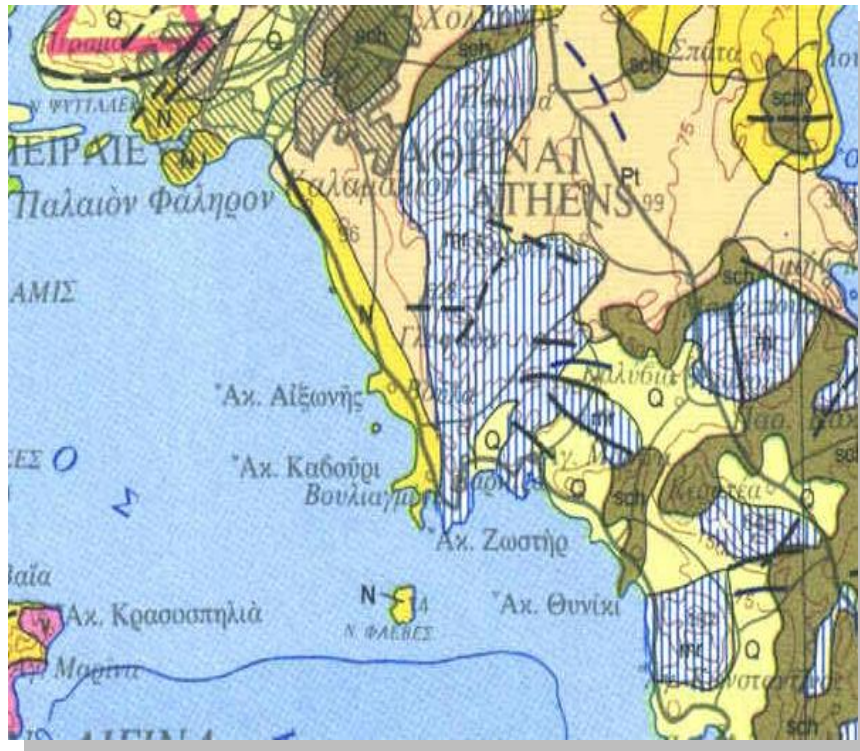





-  Κοκκώδης προσχωματικές αποθέσεις κυμαινόμενης υδροπερατότητας
-  Κοκκώδης προσχωματικές αποθέσεις μέτριας έως πολύ μικρής υδροπερατότητας
-  Ασβεστόλιθοι και μάρμαρα εκτεταμένης ανάπτυξης μέτριας έως υψηλής υδροπερατότητας
-  Φλύσσης

Χάρτης 12: Χάρτης υδάτινου δυναμικού  
(πηγή: Υπουργείο Ανάπτυξης.)

Από Υδρολιθολογικής πλευράς η περιοχή μελέτης αποτελείται κοκκώδης προσχωματικές αποθέσεις μέτριας έως πολύ μικρής υδροπερατότητας, και Κοκκώδης προσχωματικές αποθέσεις κυμαινόμενης υδροπερατότητας.

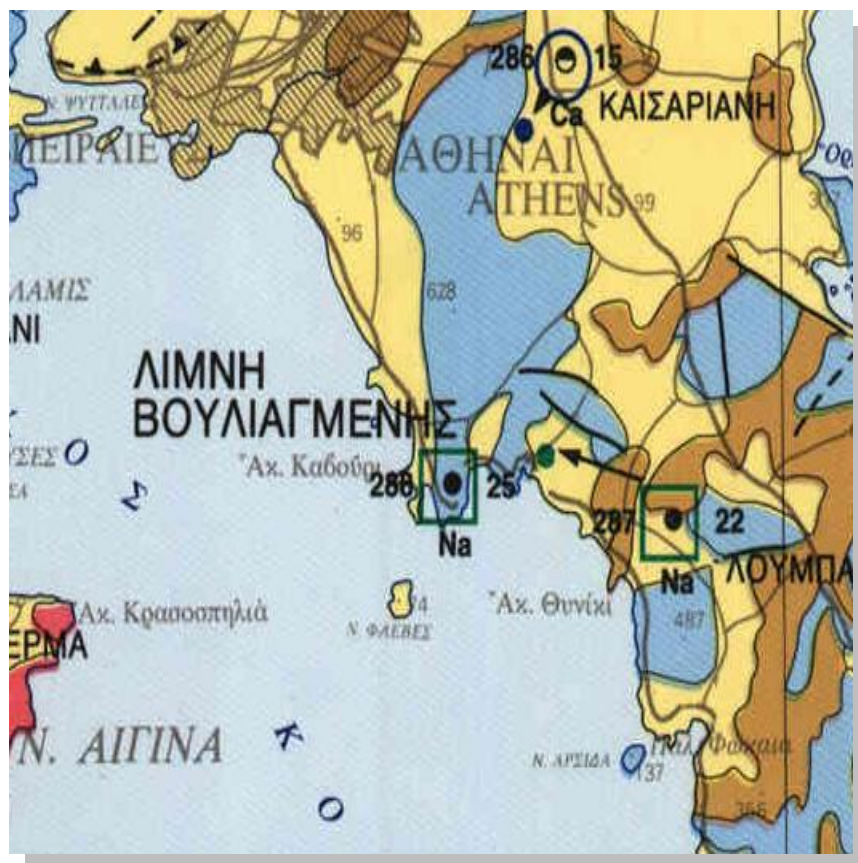
Από σεισμοτεκτονικής πλευράς η παράκτια ζώνη της περιοχής αποτελείται από αποθέσεις τεναγώνων ενώ όσο κινούμαστε στο εσωτερικό των δήμων μελέτης συναντούμε παλαιές προσχώσεις, πλευρικά κορύματα και αναβαθμίδες και στα όρια του Υμηττού μάρμαρα, κρυσταλλικούς ασβεστόλιθους και σιπολίτες ενώ βλέπουμε ότι υπάρχουν και ενώσεις ρηγμάτων.



-  Αποθέσεις παράκτιας, ποτάμιας τεναγώνων
-  Παλαιές προσχώσεις, πλευρικά κορύματα και αναβαθμίδες
-  Μάρμαρα, κρυσταλλικοί ασβεστόλιθοι και σιπολίνες

Χάρτης 13: Σεισμοτεκτονικός χάρτης και υπόμνημα  
(πηγή: Ι.Γ.Μ.Ε.)

Τέλος στον χάρτη των θερμομεταλλευτικών πηγών στην Ελλάδα παρατηρούμε ότι η περιοχή που μελετάμε αποτελείται από μετακτονικά και βερυτεκτονικά ιζήματα. Στην περιοχή υπάρχει η πηγή Σουληνάρι με θερμοκρασία από 25 έως 35 βαθμούς κελσίου και υπερισχύουν τα κατιόντα νατρίου.



μετατεκτονικά και βαρυτεκτονικά ιζήματα | ανθρακικοί σχηματισμοί

Χάρτης 14: Χάρτης θερμομεταλλευτικών πηγών και υπόμνημα  
(πηγή: Ι.Γ.Μ.Ε.)

### 3.2.ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η ανατολική ακτή του Σαρωνικού είχε αναπτύξει από τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας της μια ξεχωριστή ταυτότητα. Πριν αλλά και κατά την διάρκεια της ένταξης της στο συγκρότημα της Αθήνας έγινε μια προσπάθεια για εκμετάλλευση του θαλασσίου μετώπου που η προσπάθεια αυτή οδήγησε με την σειρά της στην ανάπτυξη μιας σειράς ανθρωπογενών επεμβάσεων που από την μια βελτίωσαν την ποιότητα ζωής των κατοίκων που προέρχονταν κυρίως από μεσαία στρώματα και αποτέλεσαν πόλο έλξης πολιτών υψηλών στρωμάτων που χρησιμοποίησαν την περιοχή για να δημιουργήσουν τις παραθεριστικές τους κατοικίες.

Στην περιοχή δεν αναπτύχθηκαν οχλούσες χρήσεις όπως βιομηχανία και μεταποίηση πλην του αεροδρομίου του Ελληνικού, κάτι που είχε γίνει κατά την ανάπτυξη άλλων περιοχών της Αθήνας αλλά παρόλα αυτά η ξαφνική συγκέντρωση τόσο μεγάλου πλήθους πολιτών που χρόνο με το χρόνο αυξάνονταν δημιούργησε τα προβλήματα που απασχολούν όλες τις μεγάλες αστικές πόλεις.

#### ❖ Η περιοχή πριν το 1950

Η περιοχή μελέτης χαρακτηριζόταν το πρώτο μισό του εικοστού αιώνα από αραιή και χαμηλή δόμηση κυρίως παραθεριστικών κατοικιών, κέντρων αναψυχής και λίγων κατοικιών προσφύγων ενώ η ακτή καλύφθηκε από πευκοδάση.

Σημαντικό γεγονός για την εξέλιξη της περιοχής αποτελούσε το 1938 του αεροδρομίου του Ελληνικού, ενώ σημαντικό ακόμη αποτελεί η ήδη ύπαρξη συγκροτημάτων πρόνοιας του ΠΙΚΠΑ Βούλας και του Αστεροσκοπείου της Βούλας.

#### ❖ Μεσοπολεμικά η περιοχή μελέτης

Έως το 1960 δεν είχε αναπτυχθεί το αστικό μέτωπο. Αυτό έγινε στα βάθος των χρόνων σε μια στενή λωρίδα παράλληλα με την ακτή καλύπτοντας λίγα οικοδομικά τετράγωνα από αυτήν, διατηρώντας παρόλα αυτά η ακτή τα φυσικά της χαρακτηριστικά. Η ανάπτυξη αυτή δεν πραγματοποιήθηκε στην



χερσόνησο της Βουλιαγμένης αλλά παρατηρήθηκε μια μικρή ανάπτυξη με μεγάλα όμως κενά κατά μήκος των ακτών των δήμων Ελληνικού και Γλυφάδας.

Μετά το 1960 και μέχρι το 1970 ήταν η περίοδος που ξεκίνησε η ριζική ανοικοδόμηση της παραλιακής ζώνης καλύπτοντας τα κενά που εμφανίζονταν την προηγούμενη περίοδο δημιουργώντας ένα αστικό μέτωπο κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου. Ο αστικός ιστός που αναπτύχθηκε παρόλα αυτά παραπλεύρως της παραλιακής λεωφόρου δεν συσχετιζονταν εύκολα γιατί στο τμήμα της παραλιακής από την πλευρά της θάλασσας αναπτύσσονται χρήσεις αναψυχής ενώ από την άλλη πλευρά η αμιγείς κατοικία. Σε αυτό συνέβαλαν και μια σειρά από δραστηριότητες και έργα υποδομής:

- επέκταση της χρήσης οχημάτων στην παραλιακή
- ολοκλήρωση του παραλιακού δρόμου προς το Σούνιο
- η ισχυροποίηση του ρόλου του αεροδρομίου του Ελληνικού ως διεθνή πύλη της χώρας ενίσχυσε την συνεχή ανάπτυξη του πολεοδομικού συγκροτήματος
- η αλλαγή του ρόλου της παραλίας ως χώρος αναψυχής και τουρισμού με άξονα την αναψυχή με φορείς τον Ε.Ο.Τ. και τον Δήμο Γλυφάδας που περιλαμβάνει λιμενικά έργα, υδραυλικά έργα εκβολών του Κηφισού και του Ιλισού, γεωτεχνικές έρευνες και κυκλοφοριακά έργα. Πιο συγκεκριμένα έγινε μια μεγάλη επέμβαση κατά μήκος των ακτών, η οποία περιέλαβε το Μικρό Καβούρι, τον Λαιμό, τη Μεγάλη Ακτή και τη λίμνη Βουλιαγμένης ενώ ανάλογα έργα πραγματοποιήθηκαν στην Γλυφάδα

Μετά το 1970 το φαινόμενο της αστικοποίησης είναι πια εμφανές σε όλα τα επίπεδα. Οι επεμβάσεις από την από τα πρώτα δύο οικοδομικά τετράγωνα από την παραλία επεκτείνονται προς το εσωτερικό. Στην εξέλιξη αυτή συνέβαλλαν μια σειρά από τεχνικά έργα σαν αυτά που προκηρύχθηκαν κατά την



προηγούμενη δεκαετία. Συγκεκριμένα το 1986 με πρόταση της διεύθυνσης μελετών του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για οργάνωση του χώρου είχε κεντρική ιδέα την δημιουργία πάρκου θαλάσσης. Επίσης δημιουργήθηκαν μαρίνες και πλαζ που υπάρχουν ακόμη και σήμερα όπως η οργάνωση της ακτής Βουλιαγμένης (Α αλίπεδο και Β' αλίπεδο ακτή Αλκυόνης), λιμένας τουριστικών ακτών Βουλιαγμένης, η πλαζ Βουλιαγμένης.

Όλα τα παραπάνω έγιναν με πολιτική πρωτοβουλία ενώ το 1993 νομιμοποιήθηκαν και περιήλθαν στην ιδιοκτησία του ΕΟΤ. Τη διαχείριση τους τώρα έχουν αναλάβει τα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα ενώ η βασική επιδίωξη είναι τα έργα να περάσουν σε ιδιώτες που με συμπληρωματικά έργα υποστήριξης να τα εκμεταλλευτούν για περίπου 30 χρόνια.

Το φαινόμενο της αστικοποίησης που παρατηρήθηκε στις περιοχές αυτές όπως είναι φυσικό συνοδεύεται και μια μαζική μετακίνηση του πληθυσμού προς τα νότια παράλια του νομού και ενοποίηση της περιοχής με τα υπόλοιπα πολεοδομικά συγκροτήματα μη παραλιακά που είχαν δημιουργηθεί ήδη.

Τις χρήσεις που αναπτύχθηκαν ανάμεσα στην παραλιακή λεωφόρο και την παραλία που αφορούσαν κυρίως την αναψυχή και τον τουρισμό προσπάθησαν να εκμεταλλευτούν με την πάροδο του χρόνου για να αυξήσουν την οικονομική απόδοση τους κατασπαταλώντας τους φυσικούς πόρους είτε με μεγάλα τεχνικά έργα είτε με την ρύπανση της θάλασσας με την πολιτεία να παρακολουθεί αυτήν την πορεία μην επεμβαίνοντας δραστικά ώστε να στρέψει τους πολίτες σε μια νόμιμη, μη καταστροφική για το περιβάλλον χρήση και να μην κινδυνεύουν τώρα με τα νέα μέτρα της πολιτείας να χάσουν τις περιουσίες του που έχουν στηρίζει το οικονομικό μέλλον τους μεν αλλά κόβουν το μέλλον χιλιάδων πολιτών που διαμένουν ή επισκέπτονται την ευρύτερη περιοχή.

**ΧΑΡΤΗΣ 15**

**ΧΑΡΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ 36**



χαρτης 16

χαρτης 4 παραγωγικη δραστηριοτητα και υποδομες



### 3.3. ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΑΝΑ ΔΗΜΟ

#### 3.3.1. Γενικά στοιχεία για κάθε δήμο μελέτης

Στο παρόν υποκεφάλαιο αναφέρονται τα γενικά στοιχεία για κάθε δήμο που μελετάμε.

##### ΔΗΜΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

Ο δήμος Ελληνικού (Ελληνικόν) πρώην Σούρμενα περιλαμβάνεται στο πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας. Ανήκει στα νότια προάστια. Είναι συνολικής έκτασης 7,5 τετ. χλμ. εκ των οποίων τα 5,5 ανήκαν στο παλαιό Διεθνές Αεροδρόμιο Ελληνικού.

Η παλιά ονομασία της περιοχής ήταν Λοιμικό, λόγω του λοιμοκαθαρτηρίου που υπήρχε εκεί. Ο Δήμος Ελληνικού έχει τις ρίζες του στην αρχαιότητα και η τοπωνυμία του ερμηνεύεται ως καταγόμενη από το μνημειακό ερείπιο ευμεγέθους ταφικού κτίσματος, το οποίο έως τα μέσα του αιώνα έστεκε ακόμη στη θέση του, όχι μακριά από το μέσον του διαδρόμου απογειώσεως. Σήμερα σώζεται μεταφερμένο στη νέα του θέση, στον περιφραγμένο χώρο της Υ.Π.Α. (πηγή: Wikipedia)

Βρίσκεται στη νοτιοανατολική Αττική και αναπτύσσεται ανάμεσα στον ορεινό όγκο του Ύμηττου, στους νοτιοδυτικούς πρόποδες σε υψόμετρο 60 - 100 μέτρα, και στην παραλία του Σαρωνικού. Το έδαφος είναι βραχώδες, άνυδρο και κατηφορικό και το κλίμα χερσαίο μεσογειακό χωρίς υγρασία.

Ο Δήμος Ελληνικού είναι μια σύγχρονη πόλη με πληθυσμό 16.740 κατοίκους, βάσει της απογραφής του 2001. Η έκταση του είναι 7.420 στρέμματα εκ των οποίων τα 5.500 καταλαμβάνουν οι εγκαταστάσεις πρώην Ανατολικού και Δυτικού Αερολιμένα, οι εγκαταστάσεις της 129 Πτέρυγας Υποστήριξης της Ελληνικής Πολεμικής Αεροπορίας καθώς και αυτές της πρώην Αμερικάνικης Βάσης. Τα υπόλοιπα 1.920 στρέμματα καλύπτουν την κατοικημένη έκταση του Δήμου, δηλαδή τις συνοικίες Σουρμένων, Αγίας Παρασκευής, Άνω Ελληνικού και Κάτω Ελληνικού. Συνορεύει με τους Δήμους Γλυφάδας, Αργυρούπολης και Αλίμου. (πηγή: elliniko.gr)

Από την εγκατάσταση των πρώτων κατοίκων το 1925, στην πλειοψηφία τους  
Ιωάννα Μαστροδήμου | Σ.Α.Τ.Μ. – Ε.Μ.Π | Οκτώβριος 2010

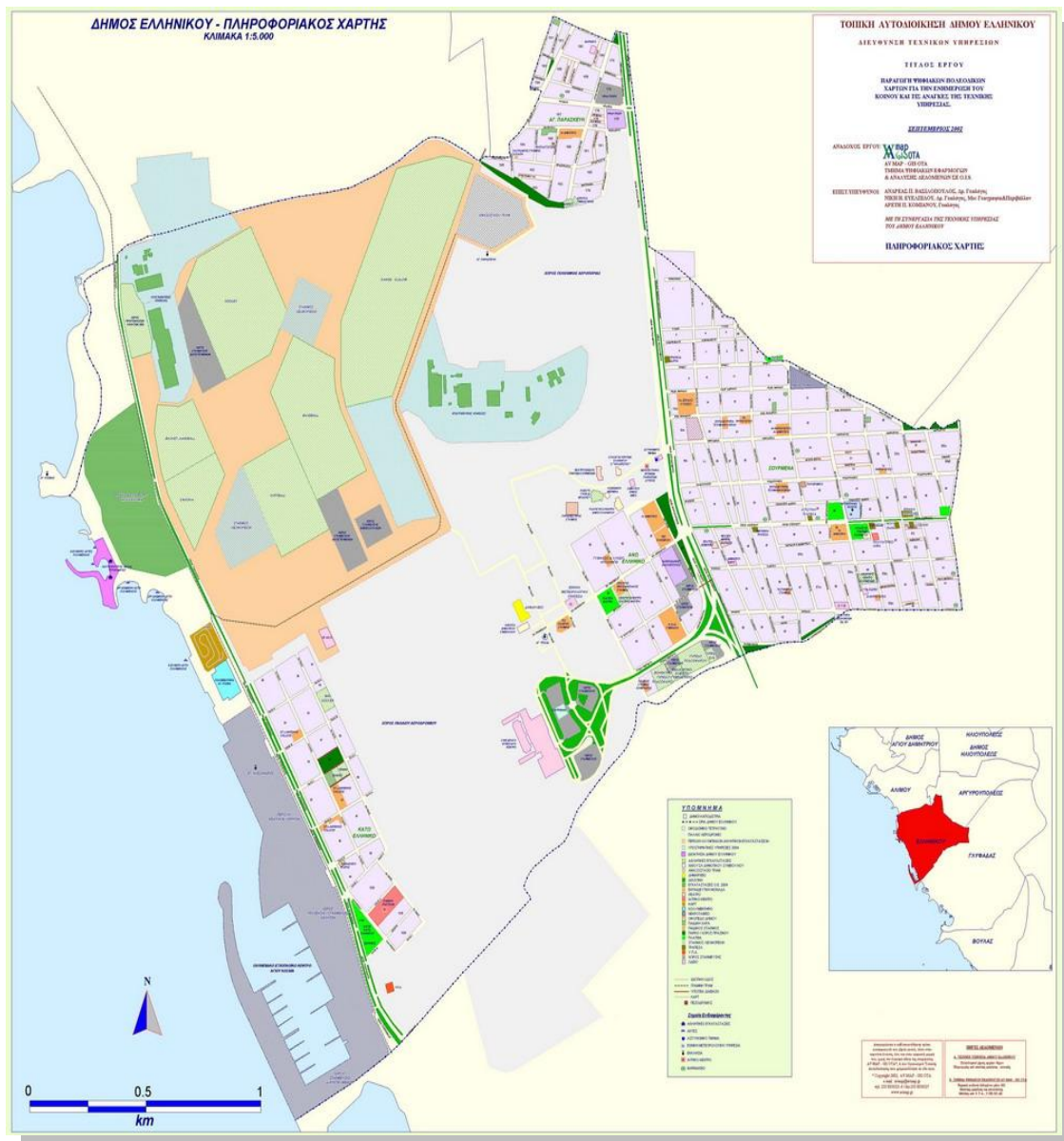
πρόσφυγες από τον Πόντο, το Ελληνικό αποτελούσαν οι κοινότητες Κομνηνών (Χασάνι) και Ελληνικού που ήταν προσαρτημένες σε άλλες κοινότητες και δήμους (Καλαμακίου, Ευρυάλης, Αλίμου). Το Ελληνικό ανασυστάθηκε σε κοινότητα το 1975 και αναγνωρίστηκε σε Δήμο με τη σημερινή του μορφή το 1982 με το προεδρικό διάταγμα 554/82.

Η κυκλοφοριακή σύνδεση της περιοχής με την Αθήνα και τον Πειραιά πραγματοποιείται σήμερα με άξονες ταχείας κυκλοφορίας: τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης και την παραλιακή Λεωφόρο Ποσειδώνος. Η Λεωφόρος Βουλιαγμένης και οι εγκαταστάσεις του πρώην αεροδρομίου καθώς και ο χώρος των βάσεων χωρίζουν το Δήμο Ελληνικού στις τέσσερις (4) συνοικίες.

Στο Δήμο Ελληνικού λειτουργούν 4 Δημοτικά Σχολεία, 6 Νηπιαγωγεία, 2 Γυμνάσια, 1 Ενιαίο Λύκειο, 1 ΕΠΑΛ, καθώς και Γυμνάσιο και Λύκειο Διαπολιτισμικής Εκπαίδευσης. Επίσης υπάρχουν 4 παιδικοί σταθμοί και 2 Κ.Α.Π.Η. Δραστηριοποιούνται περισσότερες από 600 εμπορικές και βιοτεχνικές επιχειρήσεις καθώς και επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, όπως και διάφοροι αθλητικοί, πολιτιστικοί, εξωραϊστικοί, και εθνικοτοπικοί σύλλογοι. (πηγή: elliniko.gr)

Επιπλέον, στις δραστηριότητες του Δήμου Ελληνικού περιλαμβάνονται: Το Μαρίνιο Μορφωτικό Κέντρο με πλούσια δανειστική βιβλιοθήκη, το Αθλητικό Κέντρο, το Δημοτικό Ωδείο, χορωδία, εργαστήρι ζωγραφικής, θεατρικό εργαστήρι, θεατρική ομάδα, Κοινωνική υπηρεσία με τράπεζα αίματος, προληπτική ιατρική, σχολές γονέων και άλλα προγράμματα, σταθμός μεταφόρτωσης. Υπάρχουν επίσης γήπεδα ποδοσφαίρου, μπάσκετ, βόλεϊ, τένις και παιδικές χαρές στις γειτονιές. (Στοιχεία από ιστοσελίδα δήμου Ελληνικού )





Χάρτης 17: Χάρτης Ελληνικού  
(πηγή: Δήμος Ελληνικού)

## ΔΗΜΟΣ ΓΛΥΦΑΔΑΣ

Η Γλυφάδα, έδρα του ομώνυμου δήμου, είναι παραλιακό προάστιο, παρά την Άκρα Πούντα του Σαρωνικού, στα νότια του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας, έκτασης 25 τετρ. χλμ. Από την Αθήνα απέχει περίπου 14 χλμ. και από το Φάληρο περίπου 7,5 χλμ. Διοικητικά, ανήκει στην περιφέρεια Αττικής και στη Νομαρχία Αθηνών.

Ο δήμος της Γλυφάδας κατά την αρχαιότητα ονομαζόταν δήμος της Αιξωνής και ήταν γνωστός για την Αιξωνική Τρίγλη (είδος ιχθύος – το μπαρμπούνι). Η ονομασία "Γλυφάδα" είναι πρόσφατη και προέρχεται από τα πηγάδια της περιοχής που το νερό τους είναι υφάλμυρο, κοινώς γλυφό.

Περί το 1900 όλη η παραλιακή αυτή περιοχή ήταν πευκόφυτη και εντελώς ακατοίκητη. Μόνο ένα εξωκλήσι διακρίνονταν μέσα στο δάσος προς τιμή του Αγίου Κωνσταντίνου και ένα μικρό παρακείμενο πανδοχείο, καταφύγιο κυνηγών. Με την αύξηση των κατοίκων της Αθήνας και των παραθεριστών του Φαλήρου, η περιοχή αυτή άρχισε ν' αναπτύσσεται με παραθεριστικά παραπήγματα και κατασκηνώσεις. Κατά τους θερινούς μήνες τακτικά επισκέπτονταν την περιοχή μέλη της βασιλικής οικογένειας και πολιτικοί σε ημερήσιες εκδρομές. Έτσι άρχισαν να ιδρύονται και οι πρώτες εγκαταστάσεις. (πηγή: Wikipedia)

Ήδη το 1920 είχε σχηματιστεί μικρό προάστιο της Αθήνας με 173 μόνιμους κατοίκους. Από το πρώτο φρέαρ που ανοίχτηκε τότε για ανάγκες ύδρευσης βρέθηκε το νερό της περιοχής να είναι γλυφό, όπου και εξ αυτού ονομάστηκε η περιοχή Γλυφάδα, όπως συμβαίνει παρόμοια με άλλες ομώνυμες τοποθεσίες στον ελληνικό χώρο.

Την εποχή εκείνη του μεσοπολέμου η Γλυφάδα σαν οικισμός υπαγόταν στη κοινότητα Μπραχαμίου. Το 1926 αποσχίστηκε διοικητικά και ανακηρύχθηκε ίδια κοινότητα. Την ίδια τότε εποχή άρχισε να σχηματίζεται και ο οικισμός του Ελληνικού. Στην απογραφή του 1928 η Γλυφάδα αριθμούσε 1691 κατοίκους ενώ ήδη είχαν ανεγερθεί ωραίες επαύλεις, ξενοδοχεία, λουτρά και κοσμικά κέντρα που εξυπηρετούσαν περισσότερο τους θερινούς παραθεριστές που έφθαναν τους 10.000. Τότε άρχισαν επιμέρους να διαμορφώνονται και οι πρώτοι συνοικισμοί με βορειότερα

τα "δικηγορικά", ακολουθούσε νοτιότερα πευκοδάσος και αυτού τα λεγόμενα "ιατρικά" που εκτείνονταν ΒΑ., ενώ επί της παραλίας ήταν ο συνοικισμός των "Αιξωνέων". Ανατολικότερα του τελευταίου άρχιζε ο συνοικισμός των "παραθεριστών" και ανατολικότερα αυτού ο συνοικισμός "Σμύρνης" που έφθανε μέχρι τη σημερινή λεωφόρο Βουλιαγμένης. Νότια των τριών προηγούμενων διαμορφώθηκε ανάλογα ο χώρος, όπου προς μεν την παραλία προς τη χερσόνησο Ελαφώνησο δημιουργήθηκε μια ωραία πλαζ θερινών λουτρών και ανατολικά αυτής οι δύο συνεχόμενοι συνοικισμοί "Αγίου Νικολάου" και "Πυρνάρης".

Το 1943 η Κοινότητα Γλυφάδας, με σχετικό νόμο, συνδέθηκε με την κοινότητα Ελληνικού αποτελώντας το νέο δήμο Ευρυάλης με έδρα τον οικισμό της Γλυφάδας. Μετά την απελευθέρωση το 1945 με νεότερο νόμο ανακηρύσσεται δήμος Γλυφάδας, όπως ισχύει σήμερα, εκ του τέως δήμου Ευρυάλης, με ταυτόχρονη ανασύσταση της κοινότητας του Ελληνικού.

Σήμερα ο δήμος Γλυφάδας είναι ένας από τους πλουσιότερους οικονομικά δήμους της Αττικής με πολλές δημόσιες διοικητικές υπηρεσίες. Συγκεκριμένα στη Γλυφάδα εδρεύουν, Οικονομική Εφορία, Πολεοδομία, ΙΚΑ (με πολλές επιμέρους υπηρεσίες), ταμεία ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΕΥΔΑΠ, Επιθεώρηση Εργασίας, 2 ΕΛΤΑ, τμήματα ΟΑΕΔ και ΤΕΒΕ, Υποθηκοφυλακείο, Θεραπευτήριο Χρονίων Παθήσεων, η Αστυνομική Διεύθυνση ΝΑ. Αττικής, 2 Αστυνομικά τμήματα, Τουριστική αστυνομία, Τμήμα αλλοδαπών, Τροχαία, Λιμενικό τμήμα (το 6ο του Κεντρικού Λιμεναρχείου του Πειραιά), 4 μαρίνες επί της διαμορφωμένης προς αυτά παραλίας. Επίσης υφίστανται 5 ΚΑΠΗ, 2 ΚΕΠ (Κέντρα εξυπηρέτησης πολιτών), Πνευματικό και Πολιτιστικό Κέντρο, Αθλητικά κέντρα, Κολυμβητήριο, 10 αθλητικοί σύλλογοι εκτός των πολλών άλλων, Πεδίο Γκολφ, δημοτική Βιβλιοθήκη, δημοτικό Ωδείο, στάδιο και κινηματοθέατρο, καθώς και διάφορα πολιτιστικά ιδρύματα. (πηγή: Wikipedia)

Σημειώνεται ότι τη δεκαετία 1960 ο δήμος υπέστη σημαντικές αλλαγές εξαιτίας της εγκατάστασης του διεθνούς αεροδρομίου στο Ελληνικό. Ο πληθυσμός της στη δεκαετία "51 - "61 αυξήθηκε κατά 50% και στην επόμενη κατά 90%.

Λόγω της Αμερικανικής Βάσης του Ελληνικού, η Γλυφάδα γνώρισε σημαντική ανάπτυξη σε εστιατόρια και μπαρ κατά τις δεκαετίες 1960-2000. Συνεχίζει μέχρι και σήμερα να είναι τόπος διασκέδασης και ψυχαγωγίας.

Η Γλυφάδα διασχίζεται σε όλο το μήκος της, από ΒΔ. προς ΝΑ., από τη λεωφόρο Βουλιαγμένης και με την σχεδόν παράλληλη προς αυτή λεωφόρο Δ. Γούναρη, με συνέπεια γεωγραφικά να χωρίζεται σε δύο βασικά τμήματα: την "Άνω Γλυφάδα", ΒΑ., που περιλαμβάνει την Τερψιθέα Γλυφάδας, την Ευρυάλη, Αίγλη, την Αιξωνή, τα Δικηγορικά, και την "Κάτω Γλυφάδα", ΝΔ., (κέντρο) και Αγ. Νικόλαο και να γειτνιάζει με τους δήμους Ελληνικού, Αργυρούπολης και Βούλας.

Σύμφωνα με την Ημερησία οι αντικειμενικές τιμές για τα οικόπεδα υπερβαίνουν συχνά και τα 8.000 ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο και έτσι η Γλυφάδα θεωρείται από τις περιοχές της Ελλάδας με τις υψηλότερες αντικειμενικές αξίες.<sup>[1]</sup> Το Κολυμβητήριο, το Golf και η περιοχή Άγιος Νικόλαος είναι από τις ακριβότερες περιοχές και έχουν υψηλή ζήτηση κυρίως για μεγάλες κατοικίες. (πηγή: Wikipedia)

#### ΔΗΜΟΣ ΒΟΥΛΑΣ

Η περιοχή της Βούλας, όπως μαρτυρούν τα μέχρι τώρα γνωστά ευρήματα κατοικήθηκε σε όλες τις περιόδους της αρχαιότητας από την προϊστορική εποχή ως τα Βυζαντινά χρόνια.

Το Βόρειο τμήμα του Δήμου Βούλας ανήκε σύμφωνα με όλες τις ενδείξεις στο μεγάλο Αττικό Δήμο της Αιξωνής, ενώ το Νοτιότερο τμήμα του Δήμου αποτελούσε την έδρα του γειτονικού Δήμου των Αλών Αιξωνίδων.

Από την αρχαιότητα ως τις αρχές του 20ου αιώνα η περιοχή της Βούλας είχε αγροτικό χαρακτήρα και αποτελούσε τμήμα ενός μεγάλου μοναστηριακού τσιφλικιού με έδρα τη Βάρη.

Η σύγχρονη ιστορία της περιοχής ξεκινά στο μεσοπόλεμο. Οι ραγδαίες εξελίξεις που ακολουθούν την Μικρασιατική καταστροφή και η εκρηκτική ανάπτυξη της πρωτεύουσας διακόπτουν την μεσαιωνική ηρεμία της Βούλας και την καθιστούν τμήμα της περιαστικής ζώνης.

Χάρη στο εξαιρετικό φυσικό της περιβάλλον και το υγιεινό της κλίμα η Βούλα έλκει ένα τμήμα της εξόδου προς τα προάστια και επιλέγεται για την εγκατάσταση δύο νοσοκομείων. Το 1926 εγκρίνεται, σε μία παραλιακή έκταση 1100στρ. το σχέδιο του Εξοχικού Συνοικισμού Βούλας, που ακολουθεί τα υψηλά πολεοδομικά και σχεδιαστικά πρότυπα της «κηπούπολης» και σφραγίζει την περαιτέρω οικιστική

ανάπτυξη του Δήμου. Το 1934 εγκρίνεται το σχέδιο του Οικοδομικού Συνεταιρισμού Βούλας (405 στρ.) που συνεχίζει το σχέδιο της κηπούπολης και χαρακτηρίζεται από εξίσου υψηλά πολεοδομικά πρότυπα.

Παράλληλα, από το 1920, ιδρύεται από τον ΕΕΣ το Ασκληπιείο Βούλας. Το νοσοκομείο, που ήταν αφιερωμένο στη θεραπεία της φυματίωσης, γνώρισε μεγάλη ανάπτυξη και αποτέλεσε μία από τις βασικές συνιστώσες της ανάπτυξης της περιοχής. Στη δεκαετία του 1930 ξεκινά ακόμα η δράση του ΠΙΚΠΑ, που θα προσφέρει πολύπλευρες υπηρεσίες στη διάρκεια των επομένων δεκαετιών. (πηγή: dimosvoulas.gr)

Στη διάρκεια της ίδιας περιόδου η Βούλα επιλέγεται για την αποκατάσταση μιας προσφυγικής ομάδας. Ένα τμήμα του μοναστηριακού αγροκτήματος (5126 στρ.) παραχωρείται σε 43 προσφυγικές οικογένειες, που εγκαθίσταται στην περιοχή (Άνω Βούλα) και δημιουργούν αγροτικό οικισμό.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, η μεγάλη επέκταση της πρωτεύουσας και οι γενικότερες κοινωνικοοικονομικές αλλαγές μετατρέπουν την παραλιακή ζώνη και την συνδέουν ακόμα πιο στενά με το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας. Η μακρινή και σε μεγάλο βαθμό αγροτική Βούλα της μεσοπολεμικής περιόδου μετατρέπεται σταδιακά, πρώτα σε παραθεριστικό οικισμό και κέντρο αναψυχής, και στη συνέχεια όλο και περισσότερο σε Αθηναϊκό προάστιο. (πηγή: dimosvoulas.gr)



## ΧΑΡΤΗΣ 18 ΔΗΜΟΣ ΒΟΥΛΑΣ





### 3.3.2. Πληθυσμιακά –Δημογραφικά Στοιχεία

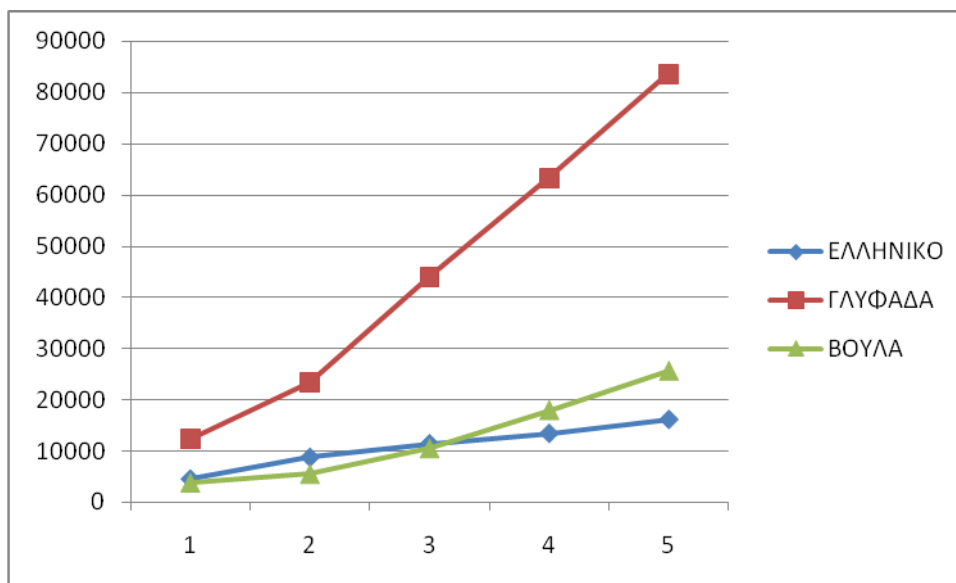
Τα στοιχεία για το μέγεθος του πληθυσμού και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του που αφορούν την απασχόληση και τα την κατοικία και το μορφωτικό επίπεδο μας βοηθούν να καταλάβουμε πολύ καλά για το είδος των πολιτών που κατοικούν στους δήμους που αποτελούν τις περιοχές μελέτης μας.

Τα πρώτα στοιχεία που παραθέτονται αφορούν τον συνολικό πληθυσμό του κάθε δήμου όπως αυτός καταγράφηκε κατά τις απογραφές της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος κατά τις απογραφές των χρόνων 1961,1971,1981,1991 και 2001.

	1961	1971	1981	1991	2001
<b>ΕΛΛΗΝΙΚΟ</b>	4631	8855	11498	13517	16223
<b>ΓΛΥΦΑΔΑ</b>	12361	23449	44018	63306	83665
<b>ΒΟΥΛΑ</b>	3864	5575	10539	17998	25647

Πίνακας 1: Πληθυσμιακά στοιχεία σε κάθε δήμο μελέτης ανά δεκαετία απογραφής  
(πηγή: ΕΣΥΕ)

Στα παρακάτω διαγράμματα εμφανίζεται σχηματικά οι πληθυσμιακές αυτές μεταβολές. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο αριθμός των γυναικών και το ανδρών κυμαίνονται στις ίδιες περίπου τιμές.



Διάγραμμα 3: Κατανομή πληθυσμού σε κάθε δήμο μελέτης ανά δεκαετία απογραφής



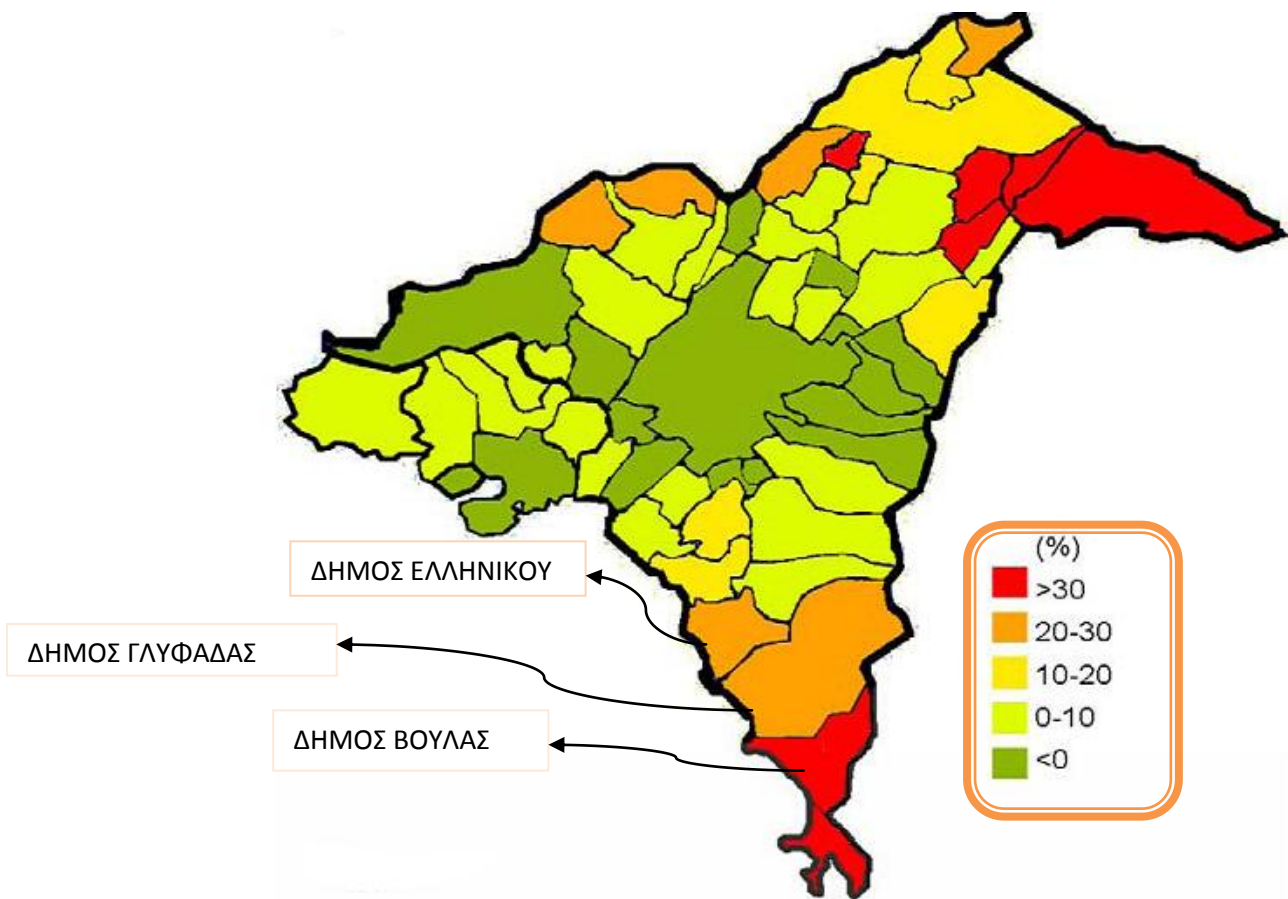
χαρτης 19

χαρτης μεταβολης πληθυσμου 2



Όπως παρατηρούμε οι τρεις δήμοι ξεκίνησαν με τον ίδιο περίπου αριθμό κατοίκων ο οποίος με το πέρασμα των δεκαετιών αυξήθηκε κατά πολύ. Σε αυτό συνέβαλλαν μια σειρά από λόγους που θα παρατεθούν παρακάτω.

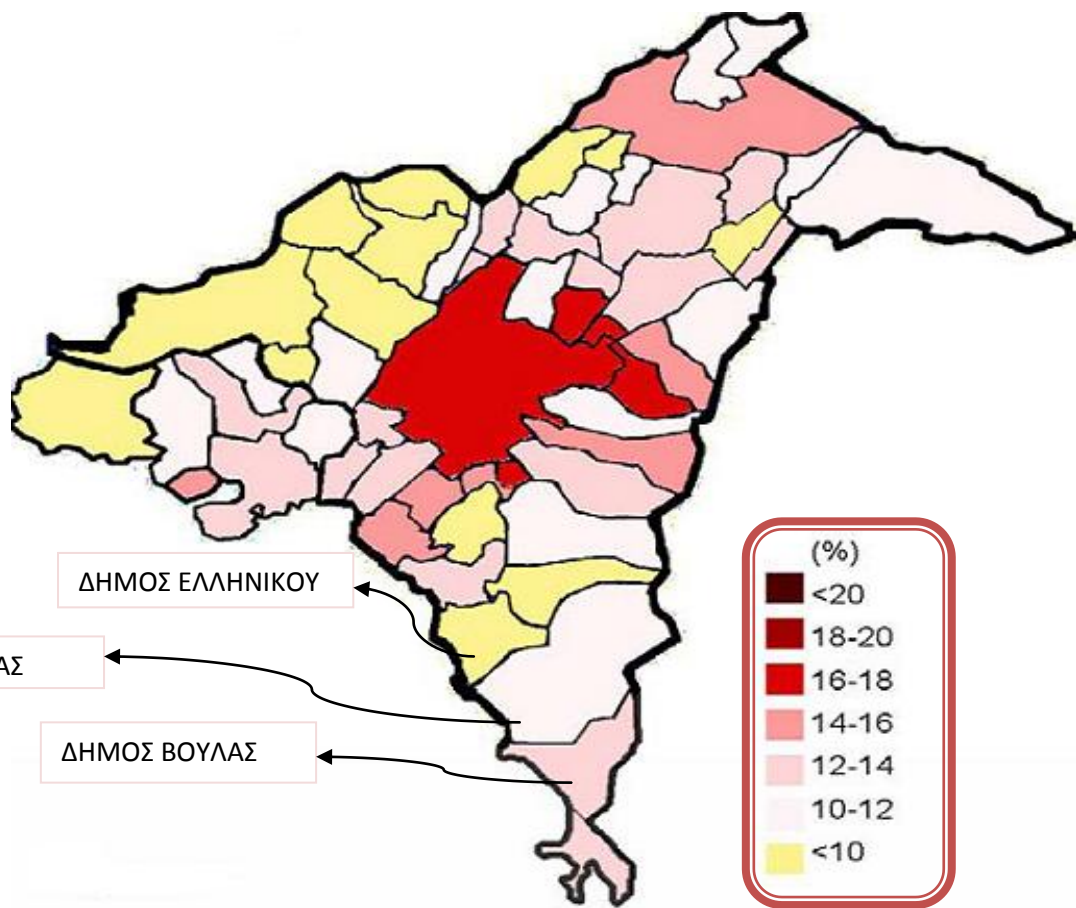
- Κατά την περίοδο 1961- 2001 ο πληθυσμός και των τεσσάρων δήμων πολλαπλασιάστηκε. Συγκεκριμένα ο πληθυσμός του Δήμου Ελληνικού παρουσίασε μια αύξηση του 200% ενώ οι δήμοι Βούλας και Γλυφάδας μια αύξηση 550%.
- Ο δήμος Ελληνικού παρουσίασε την μεγαλύτερη αύξηση κατά την περίοδο 1961-1971 γύρω στο 90% που οφείλεται στην ενίσχυση του ρόλου του αεροδρομίου του Ελληνικού για την περίοδο αυτή.
- Ο πληθυσμός του δήμου Γλυφάδας σχεδόν τετραπλασιάστηκε το διάστημα 1961-1981 καθώς ο συγκεκριμένος δήμος άρχισε να μετατρέπεται σε ένα από τα σημαντικότερα κέντρα των νοτίων προαστίων. Σε αυτό συνέβαλλαν και μια σειρά από τεχνικά έργα που έγιναν στην περιοχή όπως δημιουργία τουριστικών εγκαταστάσεων αλλά και μπαρ και εστιατορίων που οφείλονται και στην ύπαρξη του αεροδρομίου και της Αμερικανικής βάσης του Ελληνικού. Παράλληλα μια σειρά από αναπλάσεις για την βελτίωση της παραλίας με μαρίνες.
- Ο πληθυσμός του δήμου Βούλας παρουσίασε μεγάλη αύξηση κατά την περίοδο 1971-1981, όταν η περιοχή μετατράπηκε σε παραθεριστικά θέρετρο με την δημιουργία δύο οργανωμένων πλαζ και παραθεριστικών κέντρων και κέντρων αναψυχής.
- Κατά την περίοδο 1991-2001 ο πληθυσμός παρουσίασε περιορισμένη αύξηση σε σχέση με τις προηγούμενες περιόδους
- Από τον χάρτη που ακολουθεί, μπορούμε εύκολα να συμπεράνουμε ότι οι Δήμοι Βούλας και Βουλιαγμένης μαζί με άλλους πέντε δήμους στα βορειοδυτικά όρια του ΠΣΠ, έχουν τη μεγαλύτερη αύξηση πληθυσμού (μεγαλύτερη από 30%), ενώ στην αμέσως επόμενη κατηγορία, μαζί με άλλους τέσσερις δήμους εντάσσονται Γλυφάδα και Ελληνικό με αύξηση από 20-30%.



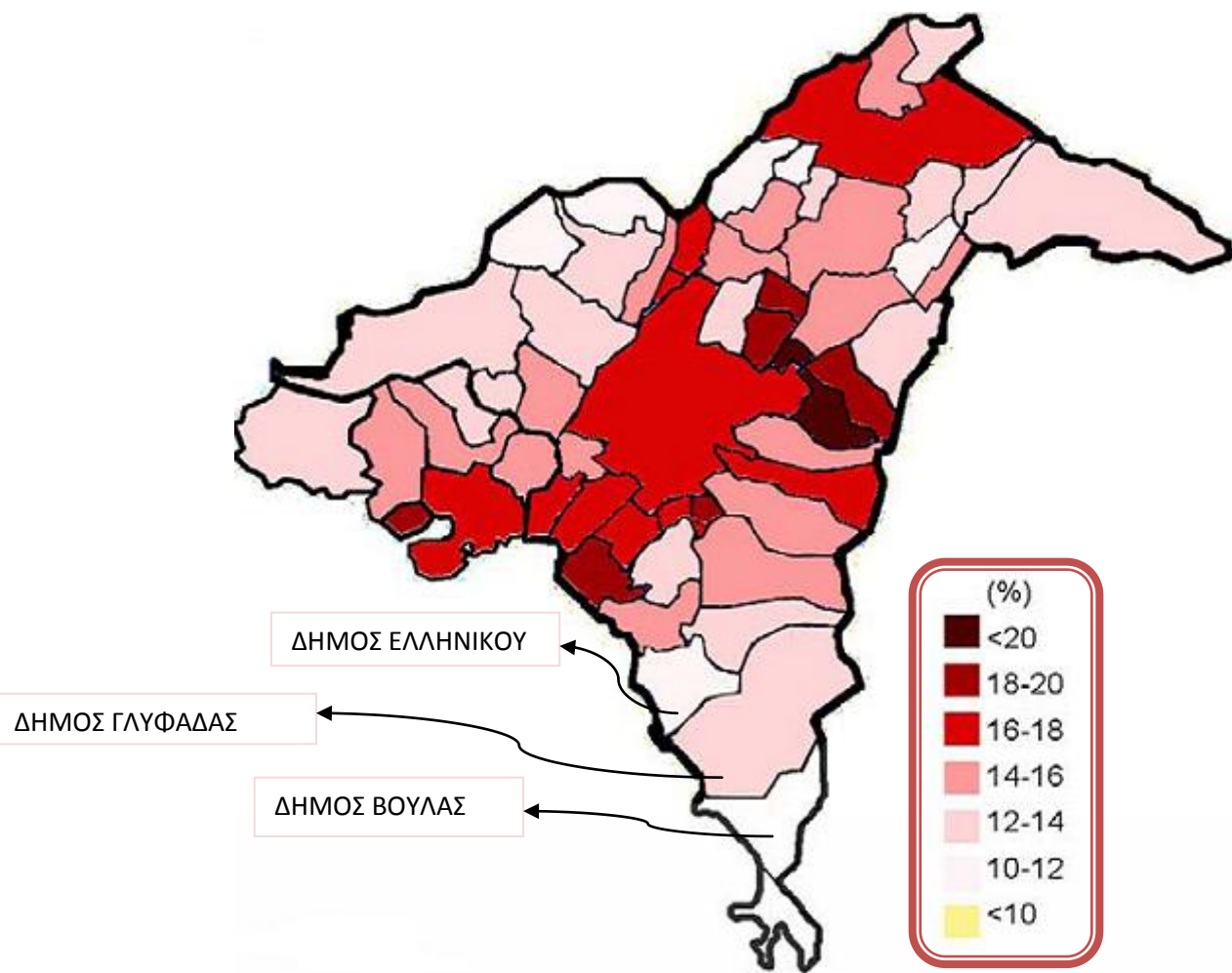
Χάρης 20: Πληθυσμιακά εξέλιξη δήμων στην πρωτεύουσα 1991-2001

(πηγή: ΕΣΥΕ)

- Οι Δήμοι Γλυφάδας και Ελληνικού παρουσίασαν αύξηση της γήρανσης κατά την περίοδο 1991-2001, ενώ οι δήμοι Βούλας και Βουλιαγμένης παρουσίασαν μείωση κατά την ίδια περίοδο. Πιο συγκεκριμένα, στον Δήμο Ελληνικού το 1991 η γήρανση ήταν λιγότερη από 10%, ενώ το 2001 ήταν μεταξύ 10% και 12% και στον δήμο Γλυφάδας από 10% έως 12% το 1991 βρέθηκε μεταξύ 12% και 14% το 2001. Οι Δήμοι Βούλας και Βουλιαγμένης, αντίθετα, από 12% έως 14% το 1991 βρέθηκαν μεταξύ 10% και 12% το 2001. Τα συμπεράσματα αυτά προκύπτουν από τους χάρτες που ακολουθούν.



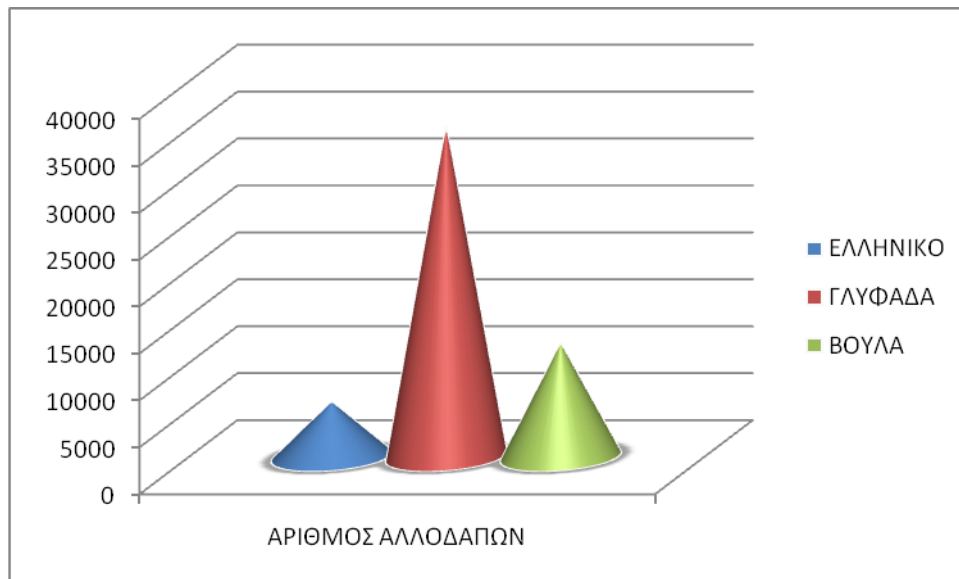
Χάρτης 21: Κατανομή δημογραφικής γήρανσης στην πρωτεύουσα 1991  
(πηγή: ΕΣΥΕ)



Χάρτης 22: Κατανομή δημογραφικής γήρανσης στην πρωτεύουσα 2001  
(πηγή: ΕΣΥΕ)

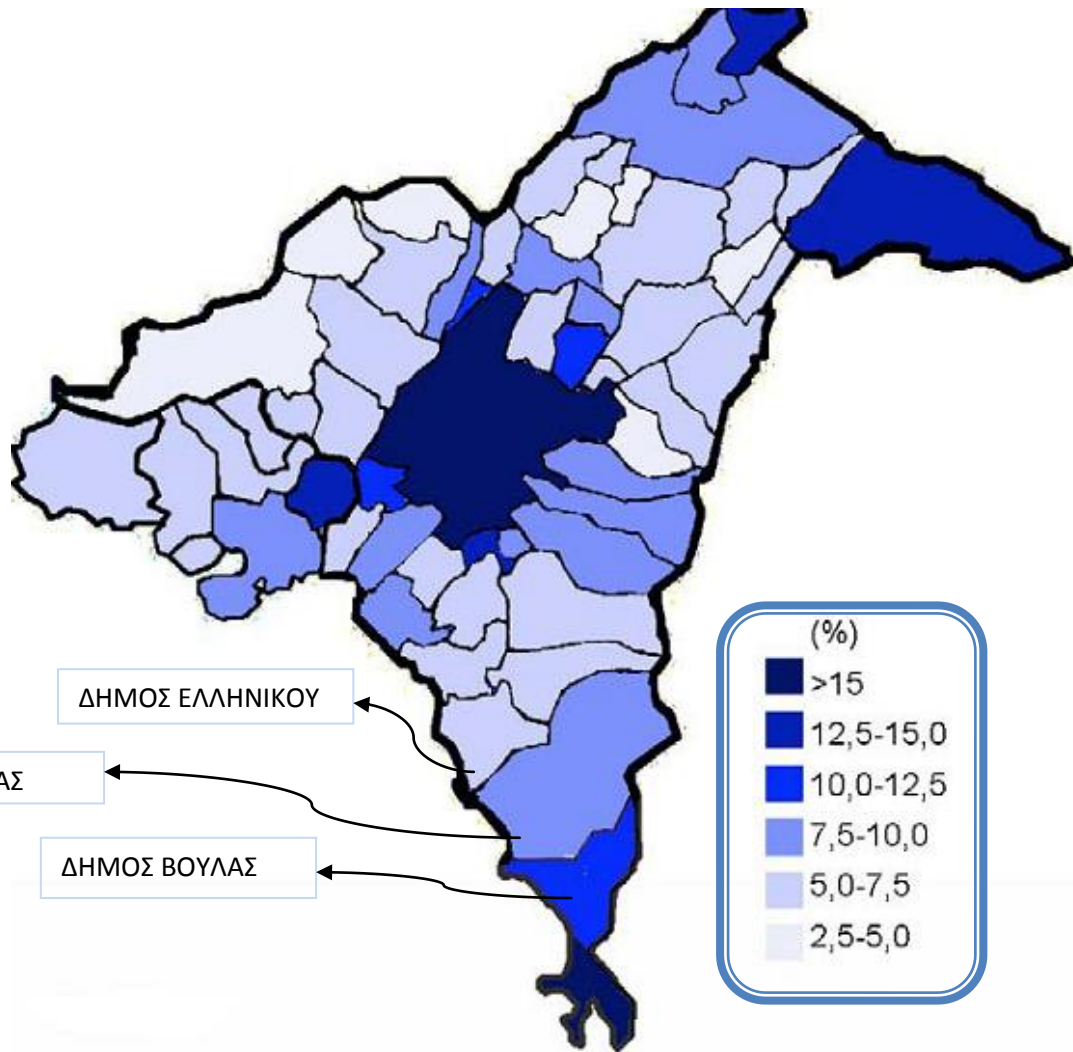
- Σήμερα σημειώνετε πολλαπλάσια αύξηση του πληθυσμού κάτι που αποδίδεται κυρίως στην αύξηση του αριθμού των μεταναστών και μια τάση απομάκρυνσης των κατοίκων από την Αθήνα και τον Πειραιά προς τα προάστια. Ο αριθμός των αλλοδαπών ανά δήμο είναι αυτοί που παρουσιάζονται στο παρακάτω διάγραμμα





Διάγραμμα 4: Κατανομή πληθυσμού αλλοδαπών ανά δήμο μελέτης

Γενικά αν δούμε το φαινόμενο στο σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος το ποσοστό των αλλοδαπών στους δήμους μελέτης μας σε σχέση με την υπόλοιπη Αττική είναι 10% με 12.5% για τον δήμο Βούλας 7.5%-10% για το δήμο Γλυφάδας και 5%-7.5% για το δήμο Ελληνικού όπως φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη.



Χάρτης 23: Αλλοδαποί στο πολεοδομικό συγκροτήματος πρωτεύουσας 2001

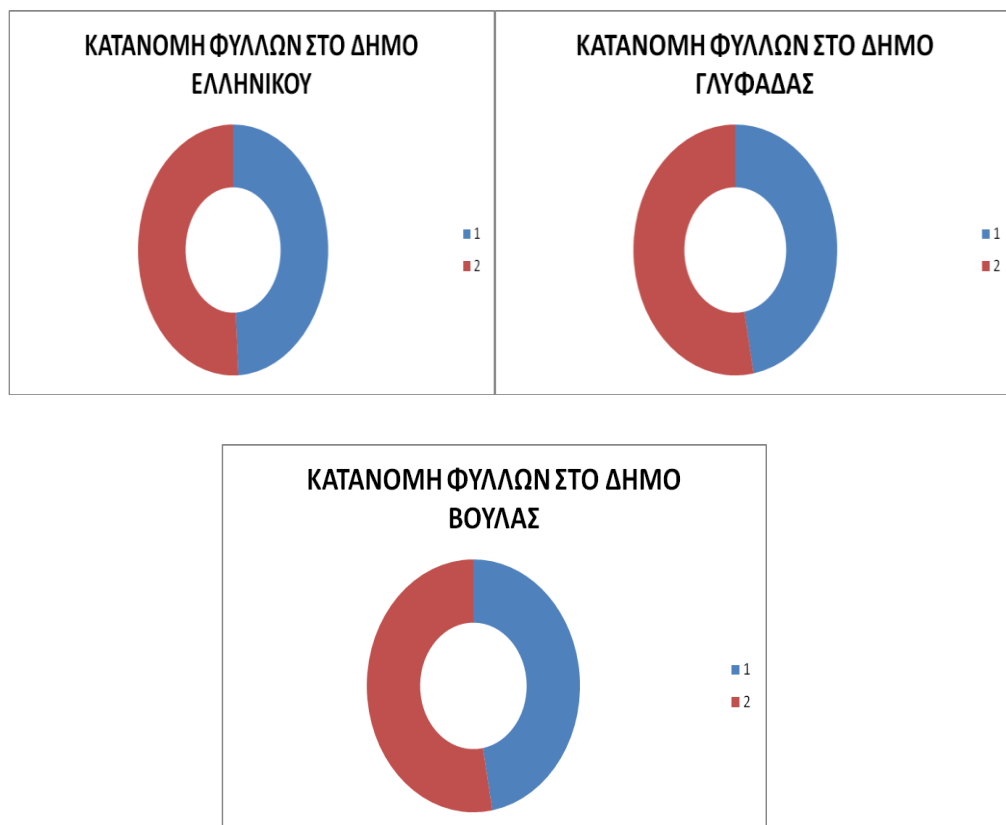
(πηγή: ΕΣΥΕ)

Στις περιοχές αυτές αναμένεται ακόμη μεγαλύτερη αύξηση του πληθυσμού καθώς παρατηρείται έντονη οικοδομική δραστηριότητα στις μέρες μας καθώς υπάρχουν στους δήμους αυτούς ακόμη αποθέματα αδόμητης γης. Παράλληλα παρατηρείται και μια μετακίνηση μεσοαστικών και μεγαλοαστικών στρωμάτων που αναζητούν ένα νέο πρότυπο κατοικίας ανταποκρινόμενο σε νέους τρόπους ζωής, όπως ανεξάρτητες μονοκατοικίες ή μεζονέτες σε μεγάλα συγκροτήματα κατοικιών.

Όσον αφορά την γήρανση του πληθυσμού, γενικότερα παρατηρείται αύξηση της γήρανσης στο σύνολο των δήμων της Αττικής και ειδικότερα οι δήμοι Γλυφάδας και Ελληνικού μια αύξηση της γήρανσης κατά την περίοδο 1991-2001 ενώ ο δήμος Βούλας παρουσιάζει μια μείωση του κατά την ίδια περίοδο.

Αλλά γενικά στοιχεία που θα μας βοηθήσουν να κατανοήσουμε τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των κατοίκων των δήμων μελέτης μας είναι τα εξής:

- Ο αριθμός των ανδρών και των γυναικών στους δήμους μελέτης είναι περίπου ίσος με μικρή υπεροχή των γυναικών. Αυτό φαίνεται σχηματικά και στα παρακάτω διαγράμματα με 1 να παρουσιάζεται ο αριθμός των αντρών και με 2 των γυναικών ανά δήμο μελέτης σύμφωνα με την απογραφή του 2001.



Διάγραμμα 5: Καταναμή φύλλων πληθυσμού σε κάθε δήμο μελέτης

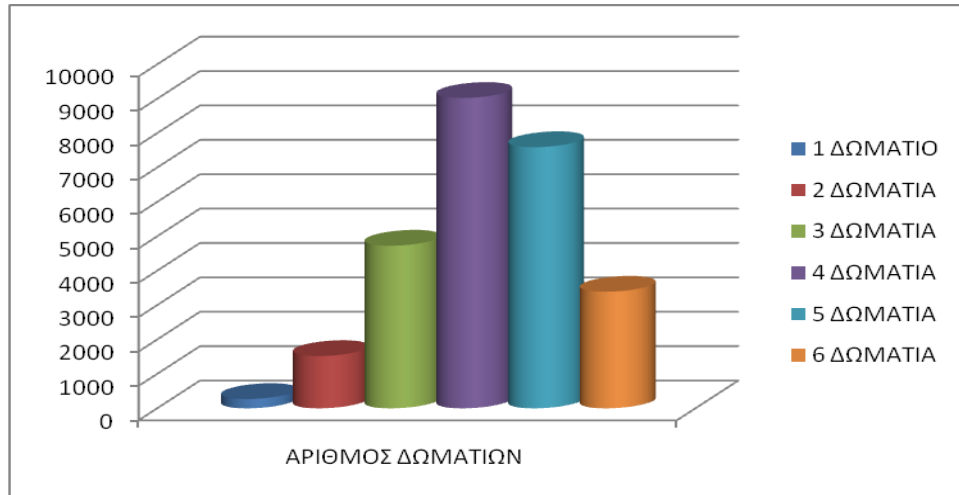
- Ο αριθμός των κατοικιών σε κάθε δήμο είναι 5884 για τον δήμο Ελληνικού 35235 για το δήμο Γλυφάδας και 12124 για το δήμο Βούλας σύμφωνα με την απογραφή του 2001. Ένας εύκολος τρόπος να μελετήσουμε και να αξιολογήσουμε το μέγεθος των κατοικιών που έχουν δημιουργηθεί στους δήμους αυτούς είναι να μελετήσουμε το πλήθος των δωματίων που διαθέτουν ώστε να κατανοήσουμε κατά κάποιο τρόπο το μέγεθός τους. Τα στοιχεία για την παραπάνω μελέτη θα τα πάρουμε από την απογραφή του 2001 και θα τα παρουσιάσουμε σχηματικά παρακάτω.



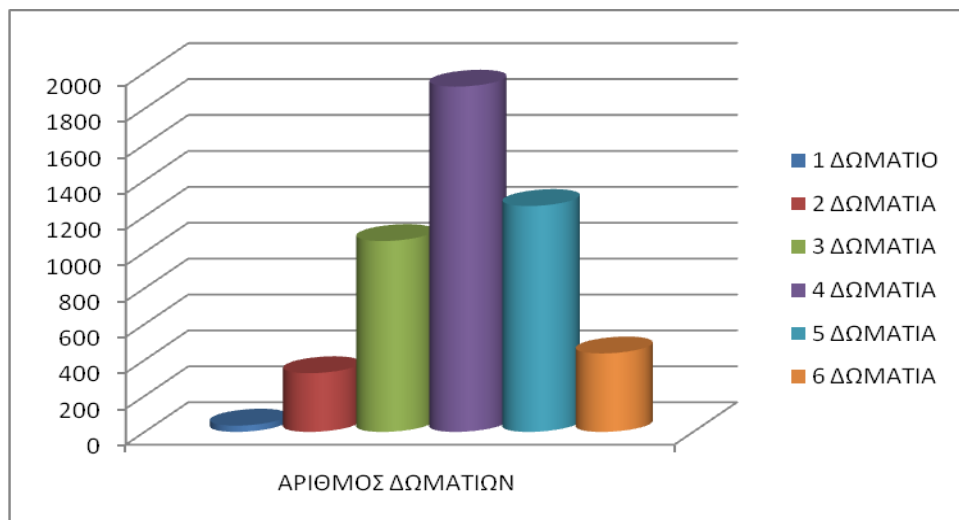
- xarhw 24
  
- χαρτης 3 οικομηση ανα ο.τ.



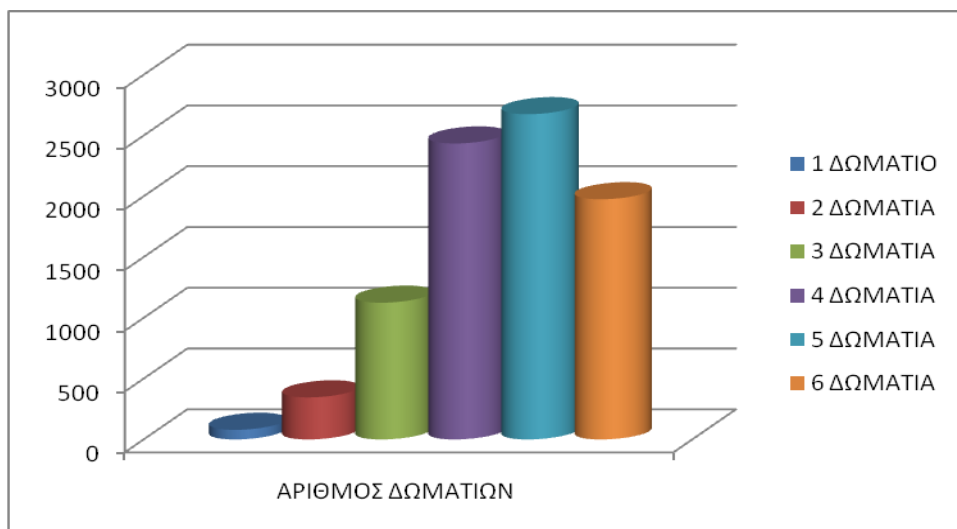
Από ότι φαίνεται ο αριθμός των δωματίων των κατοικιών είναι κατά μέσο όρο τέσσερα με πέντε με εξαίρεση το δήμο Βούλας όπου παρατηρείται ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός κατοικιών με αριθμό δωματίων πάνω από 6. Όλα αυτά μας βοηθούν να καταλάβουμε ότι μιλάμε για γενικά εύπορες περιοχές με μεγάλες κατοικίες.



Διάγραμμα 6: Αριθμός δωματίων στις κατοικίες του δήμου Γλυφάδας

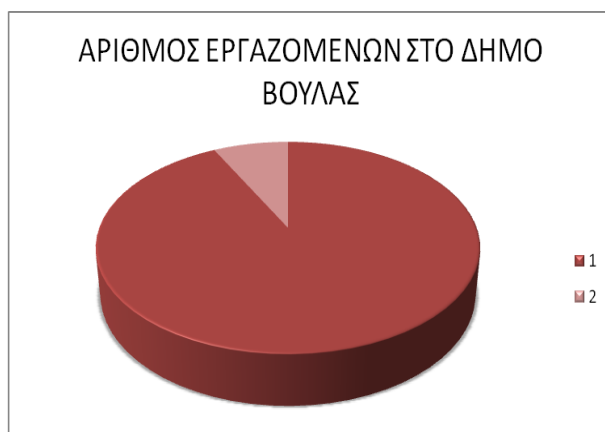
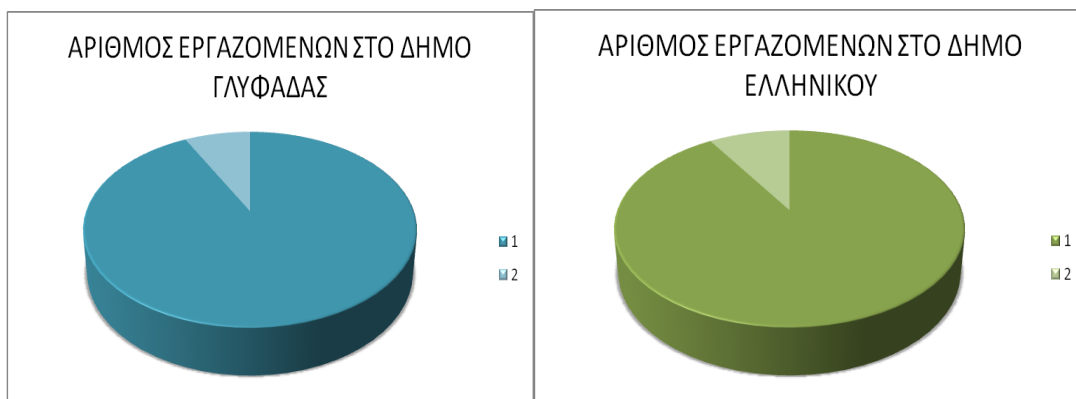


Διάγραμμα 7: Αριθμός δωματίων τις κατοικίες του δήμου Ελληνικού



Διάγραμμα 8: Αριθμός δωματίων τις κατοικίας στον δήμο Βούλας

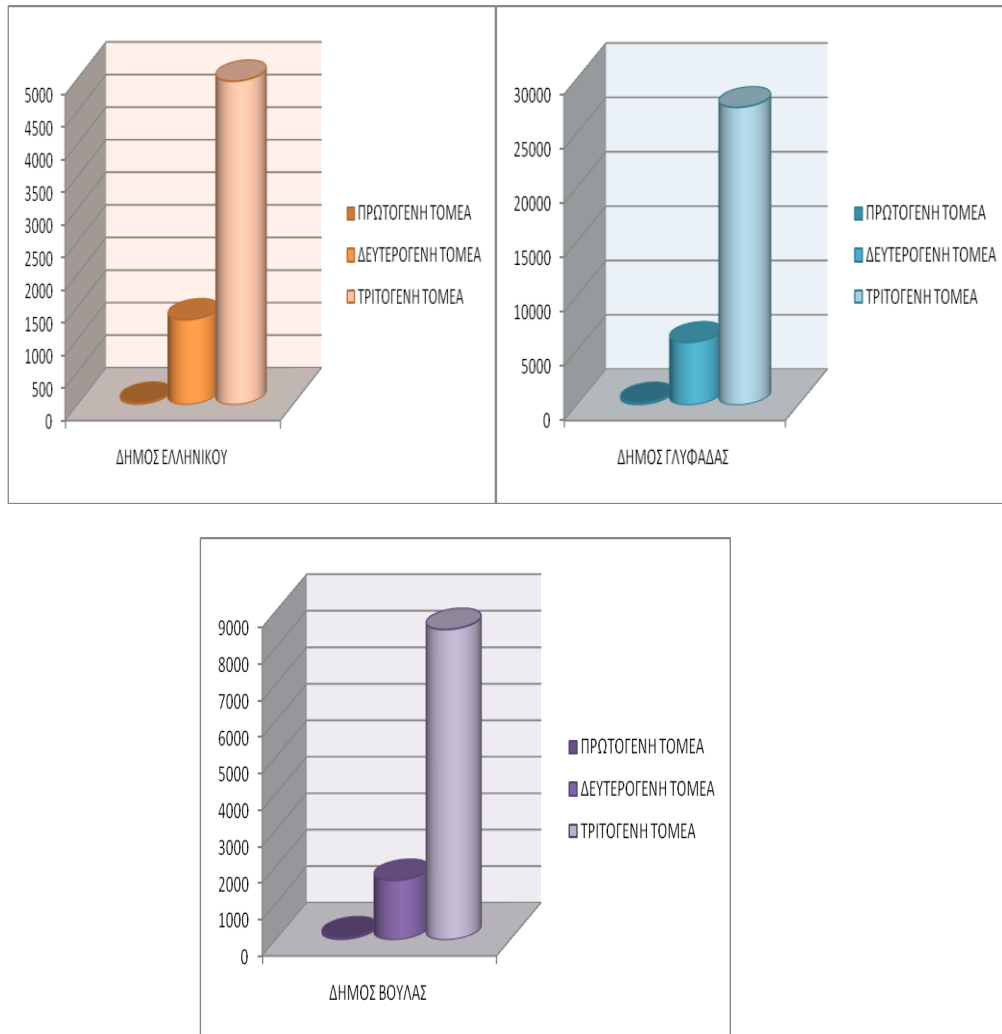
- Όσον αφορά την απασχόληση παρατηρούμε στα παρακάτω διαγράμματα ότι ο αριθμός των ανέργων κατά την απογραφή του 2001 είναι σχετικά μικρός περίπου 0,8% σε σύγκριση με τον αριθμό των εργαζομένων στους δήμους που μελετάμε.



Διάγραμμα 9: Αριθμός ανέργων και εργαζομένων ανά δήμο μελέτης



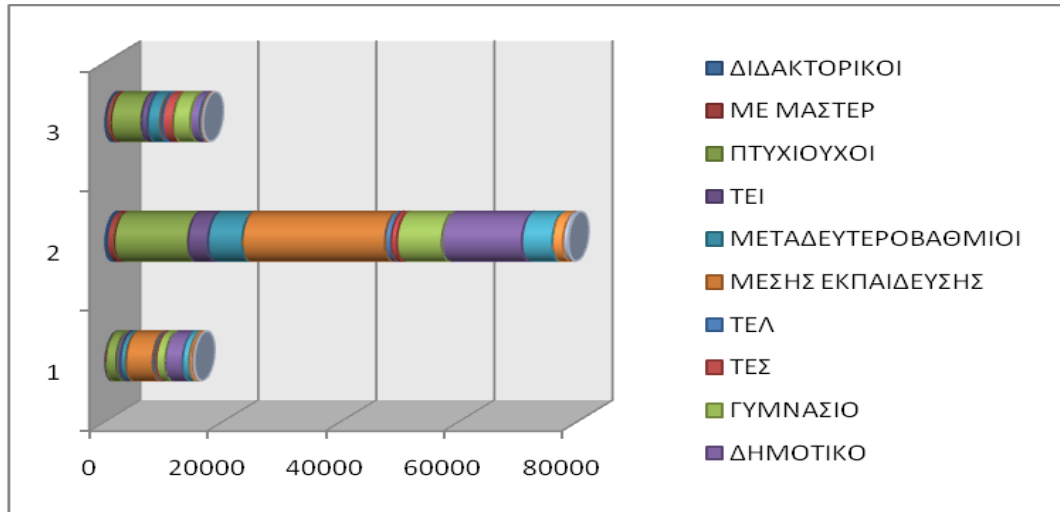
Οι παραπάνω εργαζόμενοι κατατάσσονται στους τομείς παραγωγής ανά δήμο μελέτης όπως δείχνουν τα παρακάτω διαγράμματα. όπως γίνεται φανερό ο πληθυσμός που ασχολείται με την γεωργία και γενικότερα με τον πρωτογενή τομέα είναι σχεδόν μηδενικό, το 25% με το δευτερογενή και το μεγαλύτερο ποσοστό γύρω στο 75% με τον τριτογενή τομέα.



Διάγραμμα 10: Κατανομή απασχολούμενων ανά τομέα απασχόλησης

- Τα παραπάνω αποτελέσματα για το που κατατάσσονται οι εργαζόμενοι στους διάφορους τομείς παραγωγής συνδέονται άμεσα και με το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων των δήμων μελέτης μας που παρουσιάζεται στα παρακάτω διαγράμματα με 1 να παρουσιάζονται τα δεδομένα για το δήμο Ελληνικού, 2 για το δήμο Γλυφάδας και 3 για το δήμο Βούλας. Όπως γίνεται φανερό το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού έχει ολοκληρώσει την φοίτησή τους στην

μέση εκπαίδευση και μεγάλος είναι ακόμη ο αριθμός αυτόν που κατέχουν κάποιο πτυχίο από ανώτατο εκπαιδευτικό ίδρυμα.



Διάγραμμα 11: Μορφωτικό επίπεδο κατοίκων ανά δήμο μελέτης

### 3.3.3. Πολυεδομικά Στοιχεία

Στην παράγραφο αυτή θα εξετάσουμε τους συντελεστές δόμησης και τα ποσοστά κάλυψης οικοπέδων στους δήμους Ελληνικού, Γλυφάδας και Βούλας που συνιστούν την περιοχή μελέτης μας. Τα στοιχεία για τους συντελεστές δόμησης προέρχονται από τους πίνακες τιμών αντικειμενικών αξιών που εξέδωσε το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών το Φεβρουάριο του 2007 (ΥΠ.ΟΙ.Ο., 2007), ενώ τα στοιχεία για τα ποσοστά κάλυψης των οικοπέδων εξήχθησαν μέσω επικοινωνίας με τις τεχνικές Υπηρεσίες των τριών δήμων.

Όσον αφορά το Δήμο Ελληνικού, ο συντελεστής δόμησης στην περιοχή του Κάτω Ελληνικού είναι 0,70, στην περιοχή του Άνω Ελληνικού είναι 0,80, ενώ στις περιοχές Σούρμενα και Αγία Παρασκευή είναι 1,00. Το ποσοστό κάλυψης οικοπέδων στο δήμο αυτό κυμαίνεται από 50% έως 70%.

Στο Δήμο Γλυφάδας, υπάρχει μεγάλη διακύμανση στην τιμή του συντελεστή δόμησης. Έτσι, ξεκινά από 0,60 και φτάνει ως και 1,40 στην περιοχή του εμπορικού κέντρου του δήμου. Όσον αφορά το ποσοστό κάλυψης οικοπέδου ξεκινά από 30%, ενώ για το εμπορικό κέντρο του δήμου, φτάνει μέχρι το 70%, που είναι το υψηλότερο δυνατό ποσοστό κάλυψης με βάση την ελληνική πολυεδομική νομοθεσία.

Στο Δήμο Βούλας, ο συντελεστής δόμησης στις περιοχές Δικηγορικά, Πανόραμα, Εξοχή και Πηγαδάκια είναι 0,60, ενώ στις περιοχές Πολιτεία και Ευρυάλη είναι 0,80. Το ελάχιστο πρόσωπο που πρέπει να έχει το οικοπέδο κυμαίνεται από 14 έως 16 μέτρα, ενώ το ελάχιστο εμβαδόν καθορίζεται μεταξύ 400 τ.μ. και 600 τ.μ., αν και σε κάποια τμήματα της περιοχής Πηγαδάκια καθορίζεται στα 1000 τ.μ. Τέλος, το ποσοστό επιτρεπόμενης κάλυψης έχει ορισθεί στο 30%, εκτός από κάποια οικοπέδα στην οδό Βασιλέως Παύλου, που το ποσοστό επιτρεπόμενης κάλυψης είναι 50%. Το σύστημα δόμησης σε ολόκληρο το δήμο είναι πρώην πανταχόθεν ελεύθερο.

Παρατηρούμε συνεπώς ότι οι όροι δόμησης είναι πολύ αυστηροί λόγω και της προσπάθειας να διατηρηθεί ο χαρακτήρας του δήμου με τις μεγάλες ελεύθερες εκτάσεις το Δήμο Βούλας, τουλάχιστον όσον αφορά το ποσοστό κάλυψης. Στον αντίποδα, στη Γλυφάδα παρατηρούνται υψηλοί συντελεστές δόμησης και υψηλά ποσοστά κάλυψης οικοπέδων, γεγονός που δικαιολογείται από το γεγονός ότι ο δήμος αποτελεί το κέντρο των Νοτίων προαστίων, με πολλούς διοικητικούς φορείς και το μεγαλύτερο πληθυσμό στην ευρύτερη περιοχή

#### 3.3.4. Αξίες Γης

Στην παράγραφο αυτή θα εξετάσουμε τις αξίες γης στους δήμους Ελληνικού, Γλυφάδας και Βούλας, που συνιστούν την περιοχή μελέτης μας. Τα στοιχεία που θα χρησιμοποιήσουμε προέρχονται από τους πίνακες τιμών αντικειμενικών αξιών που εξέδωσε το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών το Φεβρουάριο του 2007. (ΥΠ.ΟΙ.Ο., 2007)

Θεωρούμε ότι οι τιμές των ζωνών που διαμορφώθηκαν τότε έχουν υποστεί μηδενική ή ελάχιστη μεταβολή, την οποία δεν λαμβάνουμε υπόψη.

Ο Δήμος Ελληνικού είναι χωρισμένος σε εννέα ζώνες (Α έως Θ). Η υψηλότερη τιμή παρουσιάζεται στη ζώνη Α, η οποία βρίσκεται στο νοτιότερο σημείο του δήμου, στα όρια της Λεωφόρου Ποσειδώνος και ανέρχεται στα 3050€. Η αμέσως χαμηλότερη τιμή παρατηρείται στη ζώνη Ε και ανέρχεται στα 2000€. Η ζώνη αυτή ταυτίζεται με την περιοχή του Άνω Ελληνικού, στο ανατολικό όριο του αεροδρομίου. Ακολουθούν η γραμμική ζώνη Δ με τιμή 1900€, που περιγράφει μια μικρή οδό μεταξύ της λεωφόρου Βουλιαγμένης και της 29<sup>ης</sup> οδού και μια μικρή λωρίδα της λεωφόρου Βουλιαγμένης στο βόρειο όριο του δήμου και οι ζώνες Β και Γ με τιμή 1750€. Η

ζώνη Β περιλαμβάνει τις οδούς Αφροδίτης, Βενιζέλου, Γούναρη, Θράκης και Παπαφλέσσα και η ζώνη Γ περιλαμβάνει τη μεγαλύτερη οικιστική περιοχή του δήμου με την ονομασία «Σούρμενα». Στη συνέχεια έχουμε τη ζώνη ΣΤ με τιμή 1550€, που περιλαμβάνει τις οδούς Ιπποκράτους, Λαμίας, Μαργαρίτας και Υμηττού. Την χαμηλότερη τιμή παρουσιάζουν οι ζώνες Ζ, Η και Θ με τιμή 1450€, που αποτελούν μικρές οικιστικές περιοχές στο ανατολικό κομμάτι του δήμου.

Ο Δήμος Γλυφάδας είναι χωρισμένος σε δεκαοκτώ ζώνες (Α έως ΙΔ). Η υψηλότερη τιμή συναντάται στην ζώνη Α, η οποία οριοθετείται από τη Λεωφόρο Ποσειδώνος και την ακτογραμμή του Σαρωνικού. Πρόκειται δηλαδή για το κομμάτι της Γλυφάδας που βρίσκεται πιο κοντά από όλα τα υπόλοιπα στην θάλασσα. Η τιμή στη ζώνη αυτή ανέρχεται στα 4600€. Την δεύτερη υψηλότερη τιμή στο δήμο έχει η ζώνη Β (γραμμική) με 3500€, την οποία συνιστούν η Λεωφόρος Ποσειδώνος μέχρι την οδό Γρηγορίου Λαμπράκη και η πλατεία Φλέμινγκ. Ακολουθεί η ζώνη Η, που είναι μια μικρή περιοχή δεξιά από τη λεωφόρο Ποσειδώνος προς την πλευρά του αεροδρομίου του Ελληνικού και η οποία έχει τιμή 2750€. Στη συνέχεια βρίσκονται οι ζώνες Ε και ΣΤ με τιμή 2700€. Η ζώνη Ε είναι η περιοχή που έχει σαν όρια την λεωφόρο Ποσειδώνος και τη λεωφόρο Βουλιαγμένης, περιλαμβάνει το μισό κομμάτι της λεωφόρου Άγγελου Μεταξά και στην ουσία περικλείει το κέντρο της Γλυφάδας, ενώ τη γραμμική ζώνη ΣΤ αποτελεί η οδός Πρίγκηπος Πέτρου, στο κομμάτι που ενώνει τις δύο μεγάλες λεωφόρους Ποσειδώνος και Βουλιαγμένης. Αμέσως μετά κατατάσσονται οι ζώνες Γ και Δ, με την τιμή τους να ανέρχεται στα 2650€, οι οποίες περιλαμβάνουν τις περιοχές που βρίσκονται δεξιά από την λεωφόρο Ποσειδώνος, δηλαδή προς την πλευρά του οικιστικού ιστού της Γλυφάδας και σε βάθος ενός έως τριών οικοδομικών τετραγώνων. Στην ζώνη Γ μάλιστα βρίσκεται και το υπόλοιπο μισό κομμάτι της λεωφόρου Άγγελου Μεταξά, που αποτελεί τον εμπορικότερο δρόμο της Γλυφάδας. Στη συνέχεια ακολουθεί η ζώνη ΙΕ, που βρίσκεται στο βορειότερο μέρος της Γλυφάδας, στους πρόποδες του Υμηττού, πολύ μακριά από την παράκτια ζώνη και έχει τιμή 2500€. Οι ζώνες Ζ, Θ και Ι είναι οι επόμενες, έχοντας τιμή που ανέρχεται στα 2350 €. Η ζώνη Θ περιλαμβάνει κυρίως τη συνοικία της Ευρυάλης, την ζώνη Θ συνιστά η οδός Πρίγκηπος Πέτρου από τη λεωφόρο Βουλιαγμένης μέχρι τα όρια του Δήμου Βούλας και η ζώνη Ι αποτελείται κυρίως από τη συνοικία της Αιξωνής, στα βόρεια όρια του δήμου. Η ζώνη ΙΑ, που περιλαμβάνει την περιοχή μεταξύ της Λεωφόρου Βουλιαγμένης και της οδού Δημητρίου Γούναρη, ακολουθεί

με τιμή ζώνης 2100€. Αμέσως μετά κατατάσσεται η ζώνη IB με τιμή 1950€, η οποία περιλαμβάνει μια περιοχή στη βόρεια πλευρά του δήμου και έπονται οι περιοχές ΙΓ, ΙΓ1, ΙΓ2 και ΙΓ3 με τιμές από 1700 μέχρι 1800€. Οι ζώνες αυτές βρίσκονται βόρεια και βορειανατολικά του δήμου, μακριά από τη θάλασσα και αποτελούν το μεγαλύτερο κομμάτι της περιοχής της Τερψιθέας. Τέλος, τη χαμηλότερη τιμή στο δήμο παρουσιάζει η ζώνη ΙΔ με τιμή 1550€, η οποία βρίσκεται στο βορειότερο σημείο της περιοχής της Τερψιθέας, στα όρια του ορεινού σχηματισμού του Υμηττού.

Ο Δήμος Βούλας είναι χωρισμένος σε έντεκα ζώνες (Α έως Η1). Την μεγαλύτερη τιμή σε ολόκληρο τον δήμο έχει η ζώνη Β, που αποτελεί ένα μικρό κομμάτι, το οποίο βρίσκεται εκεί που διασταυρώνονται οι λεωφόροι Βουλιαγμένης και Ποσειδώνος, στο ύψος της Β΄ Πλαζ Βούλας. Το κομμάτι αυτό βρίσκεται μεταξύ της θάλασσας και της παραλιακής λεωφόρου (ονομάζεται λεωφόρος Αλκυονίδων στο σημείο αυτό) και έχει τιμή 3900€. Ακολουθεί η γραμμική ζώνη Α, της οποίας η τιμή ανέρχεται στα 3750€ και την οποία συνιστά η λεωφόρος Αλκυονίδων μέχρι τη διασταύρωση με τη Βουλιαγμένης. Οι γραμμικές ζώνες Β1 και Β2 έχουν αντίστοιχα τιμές 3250€ και 3000€. Η πρώτη περιγράφεται από τη λεωφόρο Αλκυονίδων μέχρι την οδό Κερκύρας και η δεύτερη από την ίδια λεωφόρο με αφετηρία τη διασταύρωση με την λεωφόρο Βάρης και τέρμα το νότιο όριο του δήμου Βούλας. Οι ζώνες Γ και Δ ακολουθούν με την τιμή να φτάνει τα 2650€. Η ζώνη Γ περιλαμβάνει την περιοχή «Πηγαδάκια» και η ζώνη Δ περιλαμβάνει το βόρειο κομμάτι της περιοχής «Εξοχή». Στη συνέχεια έχουμε τη ζώνη ΣΤ1 με τιμή 2550 €, η οποία περιλαμβάνει τις περιοχές «Ευρυάλη» και «Πολιτεία», δηλαδή τις περιοχές του δήμου που βρίσκονται μεταξύ των λεωφόρων Αλκυονίδων (παραλιακή) και Βουλιαγμένης. Η ζώνη Δ1 που έπεται, έχει τιμή 2450€ και περιλαμβάνει το μεγαλύτερο κομμάτι της περιοχής «Δικηγορικά» και το νότιο κομμάτι της περιοχής «Πανόραμα». Η ζώνη Ε1 που ακολουθεί περιλαμβάνει το μεγαλύτερο κομμάτι της περιοχής «Πανόραμα» και έχει τιμή 2100€. Τις χαμηλότερες τιμές στο δήμο Βούλας έχουν οι ζώνες Ζ και Η1 με τιμή 1900€. Η πρώτη ζώνη είναι γραμμική και αφορά τη λεωφόρο Βάρης και η δεύτερη περιλαμβάνει το μεγαλύτερο κομμάτι της περιοχής «Εξοχή».

Οι μέγιστες και ελάχιστες τιμές αξιών σε κάθε δήμο είναι οι αντίστοιχες:

Δήμος Ελληνικού από 1450 έως 3050 ευρώ

Δήμος Γλυφάδας από 1550 έως 4600 ευρώ

Δήμος Βούλας από 1900 έως 3900 ευρώ

Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τις παρακάτω τιμές είναι τα ακόλουθα:

- Σε γενικές γραμμές οι αντικειμενικές γραμμές είναι υψηλότερες με εξαίρεση τον δήμο Ελληνικού λόγω της ύπαρξης του αεροδρόμιου. Οι τιμές αυτές οφείλονται λόγω της γειτνίασης των δήμων με το Σαρωνικό κόλπο, των γενικότερων τεχνικών έργων που πραγματοποιήθηκαν σε βάθος χρόνων και μετέτρεψαν την περιοχή σε θέρετρο υψηλών κοινωνικών στρωμάτων.
- Όπως είναι φυσικό και αναμενόμενο ότι οι ζώνες που βρίσκονται μπροστά στην θάλασσα έχουν υψηλότερες αξίες γης ενώ πλην ελαχίστων εξαιρέσεων όσο κινούμαστε προς το εσωτερικό με αρχή την θάλασσα μειώνονται οι αξίες.

### 3.3.5. Χρήσεις Γης

Στην παράγραφο αυτή θα μελετήσουμε τις υφιστάμενες χρήσεις γης στην παράκτια ζώνη της περιοχής μελέτης, δηλαδή στο χερσαίο τμήμα μεταξύ της ακτογραμμής και της παραλιακής λεωφόρου, οι οποίες καταγράφηκαν μετά από επανειλημμένες επισκέψεις στην περιοχή και τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης.

Πριν δούμε όμως της χρήσης γης που υπάρχουν σήμερα στην περιοχή μελέτης αλλά και στην ευρύτερη μπορούμε να δούμε στους χάρτες που ακολουθούν πώς μεταβλήθηκαν οι χρήσεις γης στην περιοχή από το 1987 έως το 2007.

Όπως παρατηρούμε στους παραπάνω χάρτες με το πέρασμα 20χρόνων τα δάση ελιάς και χαρουπιάς που κάλυπταν ένα μεγάλο μέρος της παράκτιας ζώνης μετατράπηκαν σε χώρους καλυμμένους με αποσύρσεις που προέρχονται από την θάλασσα. Προς το εσωτερικό των δήμων δεν υπήρχαν μεγάλες αλλαγές εκτός από την μετατροπή ενός κομματιού που αποτελούνταν από σχηματισμούς με ακάνθους σε δάση ελληνικής ελάτης.

Χάρτης 25: Χρήσεις γης κατά το 1987 (πηγή: οικoτοπος – wwf)

Χάρτης 26: Χρήσεις γης κατά το 2007 (πηγή: οικotoπος – wwf)







## Υφιστάμενες χρήσεις γης

Καταγραφή των υφιστάμενων χρήσεων γης γίνεται και στους χάρτες που παρατίθενται στην παρούσα μελέτη. Αναφορικά οι χρήσεις που αναπτύσσονται στην παράκτια ζώνη είναι οι εξής:

- Διοίκηση. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται το Δημαρχείο Βούλας, το κτίριο του αρχηγείου του λιμενικού Σώματος στην παραλία του Αγίου Κοσμά και τα κτίρια της Λιμενικής Αστυνομίας και του λιμεναρχείου στην 4η μαρίνα Γλυφάδας.
- Γενική κατοικία. Οι περιοχές αυτές εντοπίζονται κατά κύριο λόγο πίσω από την Ποσειδώνος κυρίως και στην κατηγορία αυτή θα συνυπολογίσουμε και τα ξενοδοχεία. Η κατηγορία αυτή εντοπίζεται στον δήμο Γλυφάδας και εντονότερα στην οδό Διαδόχου Παύλου και στα νότια του δήμου Βούλας.
- Χώροι πρασίνου. Οι μεγαλύτεροι χώροι πρασίνου εντοπίζονται στα όρια των δήμων Γλυφάδας και Βούλας.
- Ελεύθεροι χώροι. Στην παράκτια ζώνη υπάρχουν αν και βρισκόμαστε στα προάστια ενός μεγάλου αστικού κέντρου που έχει πάρει τα τελευταία χρόνια την μορφή πυκνοδομημένου αστικού δήμου πολλοί ελεύθεροι χώροι με διαφορετικά χαρακτηριστικά. Στην κατηγορία αυτή κατατάσσονται και οι αδόμητοι χώροι που χρησιμοποιούνται ως χώροι στάθμευσης.

Ελεύθερες παραλίες. Αν και όλες οι παραλίες θα πρέπει να είναι ελεύθερες και να μην έχουν περιέλθει στην οικονομική εκμετάλλευση επιχειρηματιών που διαθέτουν κέντρα αναψυχής και ξενοδοχεία αυτές που είναι εντελώς

- Ελεύθερες βρίσκονται κατά κύριο λόγο στον Άγιο Κοσμά κατά μήκος της παραλίας Γλυφάδας, κατά μήκος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Βούλας.
- Οργανωμένες παραλίες. Σε αυτήν την κατηγορία εντάσσονται η οργανωμένη πλαζ του Αγίου Κοσμά, η Α' πλαζ Βούλας (στο χώρο λειτουργούν αποδυτήρια, αναψυκτήριο self service και υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις. Δίπλα υπάρχουν και κτίσματα του ΕΟΤ που στεγάζουν

γήπεδα, εστιατόρια και νυχτερινά κέντρα )και η Β΄ πλαζ Βούλας (λειτουργεί συμπληρωματικά της Α΄).

- Μαρίνες. Στην περιοχή μελέτης συναντώνται στην παραλία της Γλυφάδας που βρίσκονται τέσσερις μαρίνες. Σε αυτές τις μαρίνες λειτουργούν και βοηθητικά κτίρια όπως πέντε φυλάκια και ένα κτίριο στο οποίο στεγάζονται το λιμεναρχείο, αίθουσα ναυτοπροσκόπων και μικρά αναψυκτήρια.

ΧΑΡΤΗΣ 27

Ζγενικευμενες χρησεις γης 10



χαρτης 28

χαρτης βασικες χρησης γης





χάρτης 29

χάρτης χρήσεις γης



χαρής 30

ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ



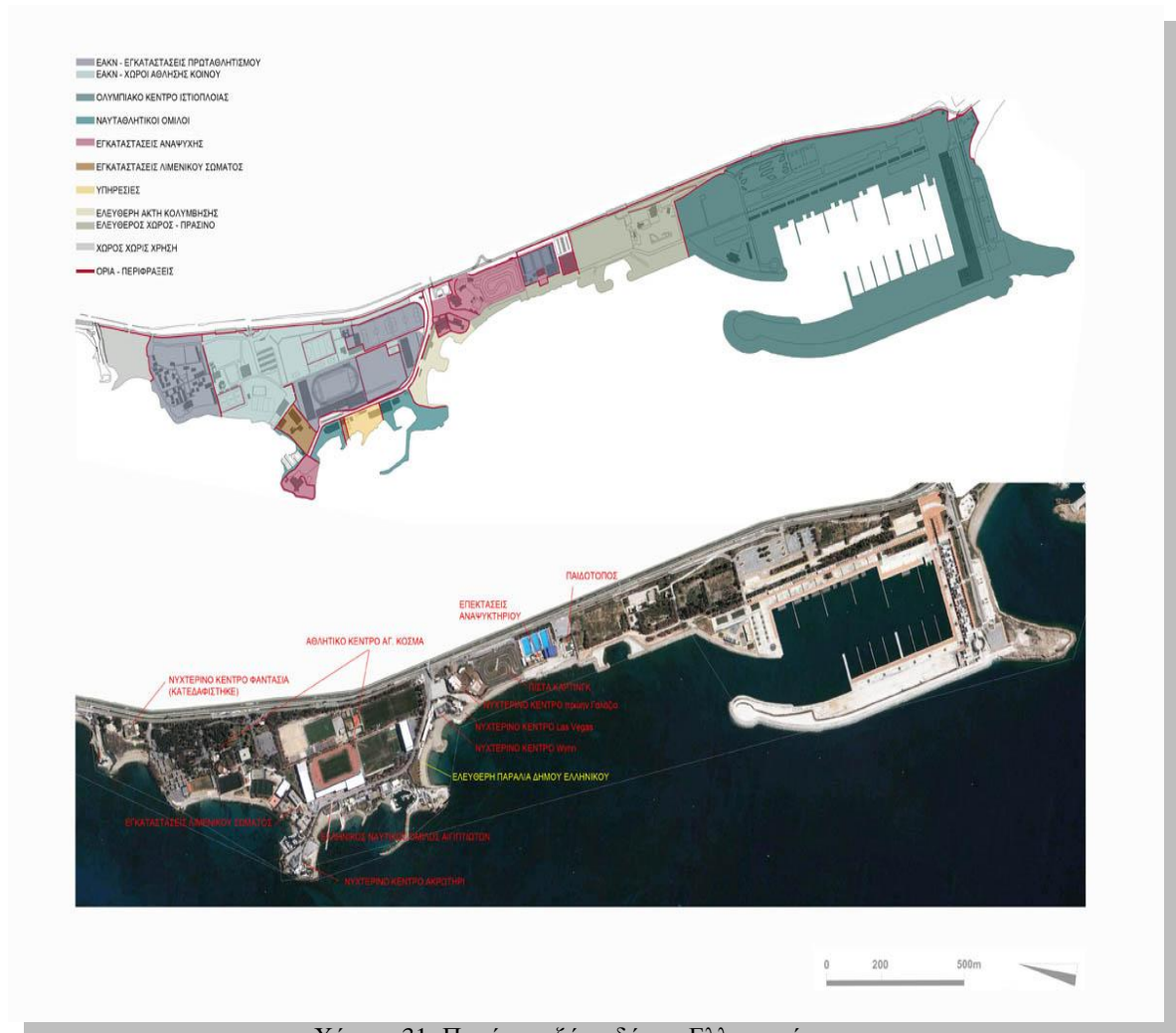
Ναυτικοί όμιλοι. Ο ναυτικός όμιλός Αγίου Κοσμά, ο Ελληνικός ναυτικός όμιλος Αιγυπτιωτών, ο ναυτικός αθλητικός όμιλος Ελληνικού Ιππόκαμπος (παραλία Αγίου Κοσμά), ο Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Γλυφάδας (μεταξύ δεύτερης και τρίτης μαρίνας Γλυφάδας όπου υπάρχει γήπεδο μπάσκετ και τένις και κτίριο που στεγάζονται τα γραφεία και εστιατόρια – αναψυκτήρια) και ο Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Βούλας στην μικρή χερσόνησο (οι κτηριακές εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν το εντευκτήριο του ομίλου και οικία φύλακα, αίθουσα διδασκαλίας, αποδυτήρια. Στεγάζει κυρίως ιστιοπλοϊκές δραστηριότητες αλλά επίσης και σκι, καταδύσεις και ερασιτεχνική αλιεία ).

- Αθλητικές Εγκαταστάσεις. Στην κατηγορία αυτή κυριαρχεί το Αθλητικό κέντρο του Αγίου Κοσμά, που καταλαμβάνει μια σημαντική έκταση του Δήμου Ελληνικού, στον οποίο είναι διασκορπισμένες και άλλες αθλητικές εγκαταστάσεις, ωστόσο συναντώνται διάφορα γήπεδα και στους υπόλοιπους δήμους όπως χαρακτηριστικά το mini golf στο δήμο Γλυφάδας, το γήπεδο μποξ στο Δήμο Βούλας.
- Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις. Μια πολύ μεγάλη έκταση στην παράκτια ζώνη καταλαμβάνει το ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά, το οποίο χρησιμοποιήθηκε για τις ανάγκες των ολυμπιακών αγώνων του 2004. Παράλληλα, στην περιοχή μελέτης, στο χώρο του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, βρίσκεται και το ολυμπιακό συγκρότημα Ελληνικού.
- Τουριστικές εγκαταστάσεις. Συναντώνται στις δύο πλαζ της Βούλας, το πρώην camping E.O.T. στη Βούλα.
- Νυχτερινά κέντρα - εστιατόρια - μπαρ. Στην παράκτια ζώνη της Νοτιοανατολικής Αττικής χωροθετούνται πολλές τέτοιες επιχειρήσεις, κυρίως στην παραλία του Αγίου Κοσμά, σε διάφορα σημεία της παραλίας Γλυφάδας, στο συγκρότημα του Αστέρα Γλυφάδας και κατά μήκος του παραλιακού μετώπου του Δήμου Βούλας. Ποίο συγκεκριμένα στην δήμο Ελληνικού έχουν δημιουργηθεί 2 κέντρα διασκέδασης, πολλά εστιατόρια. Στον δήμο Γλυφάδας και συγκεκριμένα στον παραλιακό χώρο ο δήμος εκμίσθωσε κατά τα έτη 1967-1971 για την κατασκευή αναψυκτηρίων εμβαδού από 9,0-36,0 τ.μ.. Οι μισθώσεις κατά παράβαση των μισθωτικών τους συμβάσεων τα επέκτειναν με

αποτέλεσμα σήμερα να υπάρχουν εκεί επτά παραλιακά αναψυκτήρια – εστιατόρια η επιφάνεια των οποίων κυμαίνεται από 600-2000 τ.μ.

- Χώροι αναψυχής. Σε αυτά ανήκουν συγκεκριμένα η πίστα καρτ του Αγίου Κοσμά, το λούνα παρκ που βρίσκεται στην τέταρτη μαρίνα του δήμου Γλυφάδας αλλά και γενικότερα οι χώροι όπως παιδικές χαρές και παιδότοποι που βρίσκονται κατά μήκος την παράκτιας ζώνης των δήμων μελέτης της παρούσας εργασίας.
- Διάφορα. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται ιδρύματα κοινωνικής πρόνοιας, όπως το ΠΗΚΠΑ Βούλας που βρίσκεται στο δυτικό ακρωτήριο (Τα κτίρια είναι συνολικής επιφάνειας 6525 τ.μ. τα οποία έχουν σε μεγάλο βαθμό εγκαταλειφθεί. Το συγκρότημα φιλοξενεί 300 παιδιά. Η αξιολογήσιμη πευκώδης έκταση της χερσονήσου καθώς και ο αιγιαλός είναι προσιτά στο κοινό) και άλλες συναφείς εγκαταστάσεις που καταλαμβάνουν μάλιστα σημαντικές εκτάσεις στην παράκτια ζώνη, το στρατόπεδο της αεροπορίας στο Καβούρι, ένας μικρός χώρος με αρχαία ευρήματα στον Αστέρα Γλυφάδας, το κέντρο των θαλασσιών ερευνών στον δήμο Ελληνικού, το κάμπινγκ του Ε.Ο.Τ. 300 θέσεων, το μικρό θέατρο στο δήμο Βούλας αλλά και κτίρια με διάφορες άλλες χρήσεις.

Ένα παράδειγμα χρήσεων γης στον παράκτια χώρο και συγκεκριμένα στην παράκτια ζώνη του δήμου Ελληνικού παρουσιάζεται στον παρακάτω χάρτη.



Χάρτης 31: Παράκτια ζώνη δήμου Ελληνικού

(πηγή: Δήμος Ελληνικού)

#### ❖ Θεσμοθετημένες χρήσεις γης

Για την παράκτια ζώνη των δήμων που εξετάζουμε, οι χρήσεις γης καθορίζονται από το Προεδρικό Διάταγμα 1-3-2004 (ΦΕΚ 254/Δ/04) «Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από τον Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας», το οποίο και ισχύει από τις 5-4-2004.

Στο σημείο αυτό θα αναφερθούν οι περιπτώσεις όπου υπάρχει διαφορά ανάμεσα στην χρήση που προβλέπεται από το ΦΕΚ 254/2004 και στην υφιστάμενη χρήση.

Μια τέτοια περίπτωση αποτελεί το νυχτερινό κέντρο «Ακρωτήρι», το οποίο βρίσκεται στην παραλία του Αγίου Κοσμά και εντάσσεται στη ζώνη 1β του ΦΕΚ 254/2004. Το διάταγμα προβλέπει ότι το κέντρο έπρεπε να κλείσει και να απομακρυνθεί από τις

31/12/2006. Συγκεκριμένα αναφέρεται ότι: «νομίμως υφιστάμενες χρήσεις εστιατορίου στη Χερσονησίδα Αγίου Κοσμά συνεχίζουν τη λειτουργία τους μέχρι το 2006 οπότε και απομακρύνονται. Απαγορεύεται η χρήση του χώρου για στάθμευση αυτοκινήτων και η περίφραξη αυτού, ώστε να μην εμποδίζεται η πρόσβαση του κοινού στη ζώνη της παραλίας, στον αρχαιολογικό χώρο και στο μεταβυζαντινό ναό Αγίου Κοσμά και Δαμιανού». Ωστόσο μετά από αίτημα της Εκκλησίας, στην οποία ανήκει ο χώρος (συγκεκριμένα ανήκει στο Ταμείο των Κληρικών), τροποποιήθηκε το Π.Δ. ως προς το χρονικό όριο απομάκρυνσης, το οποίο μετακινήθηκε στο έτος 2012 με το σκεπτικό ότι αυτό έχει τεθεί για τις εγκαταστάσεις του Εθνικού Κέντρου Θαλάσσιων Ερευνών (ΕΚΘΕ). Για να δοθεί αυτή η παράταση τέθηκαν αυστηρές προϋποθέσεις:

- Να βρεθεί χώρος στάθμευσης.
- Να απομακρυνθούν αυθαίρετες προσθήκες στο εστιατόριο.
- Να απομακρυνθούν κοντέινερ που περιβάλλουν το κτίριο.
- Να γκρεμιστεί η περίφραξη που απαγορεύει την ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στην παραλία.
- Να αντιμετωπιστεί το θέμα του αρχαιολογικού χώρου της περιοχής.

Ωστόσο, μέχρι και σήμερα ο χώρος παραμένει περιφραγμένος από την εταιρεία στην οποία ανήκει το «Ακρωτήρι» και η πρόσβαση επιτρέπεται μόνο στους πελάτες του μαγαζιού.

Επίσης, στο κομμάτι της παράκτιας ζώνης της Βούλας (ζώνη 1γ) που βρίσκεται λίγο πριν τις εγκαταστάσεις του Ν.Α.Ο.Β. επιβάλλεται, σύμφωνα με το ΦΕΚ 254/2004 η αποξήλωση των υφισταμένων διαμορφώσεων, η ανάδειξη των υποκείμενων αρχαιοτήτων και η ένταξη του αρχαιολογικού χώρου στα έργα διαμόρφωσης της όμορης ζώνης 4α. Παρ' όλα αυτά, δεν έχει γίνει καμιά ενέργεια για την ανάδειξη των αρχαιοτήτων και η περιοχή παραμένει ως είχε.



Μια ακόμα περίπτωση που δεν έχουν εφαρμοστεί όσα προβλέπονται από το ΦΕΚ 254/2004 είναι τα εστιατόρια και αναψυκτήρια που βρίσκονται στην παραλία της Γλυφάδας. Συγκεκριμένα στο ΦΕΚ 254/2004 αναφέρεται ότι «τα νομίμως υφιστάμενα εστιατόρια και αναψυκτήρια που βρίσκονται στο δήμο Γλυφάδας, παραμένουν μέχρι τη λήξη της σύμβασής τους με την ΚΕΔ και πάντως όχι πέραν της πενταετίας από τη δημοσίευση του παρόντος. Η θέση και η μορφή των επιτρεπομένων νέων εστιατορίων - αναψυκτηρίων καθορίζεται με τη μελέτη διαμόρφωσης που εγκρίνεται από τον ΟΡΣΑ». Παρά τις σαφείς κατευθύνσεις του προεδρικού διατάγματος και το γεγονός ότι το χρονικό όριο απομάκρυνσης έχει ξεπεραστεί, τα καταστήματα αυτά συνεχίζουν να λειτουργούν κανονικά μέχρι και σήμερα. Περισσότερα στοιχεία για την παραλία της Γλυφάδας παραθέτονται.

Τέλος, στο κεφάλαιο του Προεδρικού Διατάγματος που αφορά τις μελέτες διαμόρφωσης, αναφέρεται ότι «απαγορεύεται ο μηχανοκίνητος αθλητισμός (όπως cart, μοτοκρός, τζετ σκι), τα πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής με μηχανοκίνητα μέσα και τα Λούνα - Παρκ, στην περιοχή που ρυθμίζεται με το διάταγμα αυτό». Με βάση τη διάταξη αυτή λοιπόν, η πίστα καρτ που βρίσκεται στην παραλία του Αγίου Κοσμά πρέπει να απομακρυνθεί από το χώρο που καταλαμβάνει. Μετά από δικαστικές διαμάχες μεταξύ του Δήμου Ελληνικού και των επιχειρηματιών που εκμεταλλεύονταν την πίστα, η πίστα έκλεισε πρόσφατα και αναμένονται οι επόμενες ενέργειες.

### **3.3.6.Ιδιοκτησιακό Καθεστώς**

Στην παράγραφο αυτή θα μελετήσουμε το ιδιοκτησιακό καθεστώς που ισχύει για την παράκτια ζώνη των δήμων Ελληνικού, Γλυφάδας και Βούλας, όπως αυτή καθορίστηκε νωρίτερα.

Το σημαντικότερο πράγμα που πρέπει να ξέρει κανείς όσον αφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς, είναι ότι το μεγαλύτερο μέρος της παράκτιας ζώνης από τον Πειραιά μέχρι το Σούνιο άνηκε στον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.). Όμως με το νόμο 2837/2000 παραχωρήθηκε κατά διοίκηση και διαχείριση για 99 έτη στην «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε.», που πλέον ονομάζεται «Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης», μαζί με όλη την περιουσία και τις επιχειρηματικές μονάδες του ΕΟΤ. Ο σκοπός της κίνησης αυτής ήταν να παραχωρηθεί εν συνεχεία η παράκτια ζώνη με

μακροχρόνιες μισθώσεις ή ακόμη και να πωληθεί σε ιδιώτες για εμπορική εκμετάλλευση, ώστε να προκύψουν σημαντικά έσοδα στο Ελληνικό Δημόσιο.

Στο σημείο αυτό να σημειωθεί ότι πέραν από την ακίνητη περιουσία του Ε.Ο.Τ., η ΕΤΑ διαχειρίζεται σήμερα και 14 ακίνητα, τα οποία έχουν περιέλθει στην κυριότητά της με Πράξεις Υπουργικού Συμβουλίου κατά το έτος 2003. Ωστόσο η Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου που αφορούσε την περιοχή αυτή ανακλήθηκε, με αποτέλεσμα η έκταση αυτή να επανέλθει στην ψιλή κυριότητα του Ε.Ο.Τ.

Μια σημαντική παράμετρος του ιδιοκτησιακού καθεστώτος είναι οι εκτάσεις που καταλαμβάνει στην παράκτια ζώνη η Εκκλησία της Ελλάδος. Μεγάλες εκτάσεις σε ολόκληρη την Ελλάδα δωρίθηκαν στην Εκκλησία την περίοδο της Τουρκοκρατίας, με αποτέλεσμα η Εκκλησία να έχει μια τεράστια ακίνητη περιουσία. Ένα μέρος της περιουσίας αυτής αποτελούν 257 στρέμματα που βρίσκονται στο Δήμο Βουλιαγμένης, εκ των οποίων τα 238 δεσμεύτηκαν από το δήμο για τη δημιουργία χώρων πρασίνου και την κάλυψη δημοτικών αναγκών, κάτι που οδήγησε την Εκκλησιαστική Κεντρική Υπηρεσία Οικονομικών (ΕΚΥΟ) να προσφύγει στα διοικητικά δικαστήρια, με την απόφαση να εκκρεμεί ακόμα. Υπεύθυνοι της Εκκλησίας υποστηρίζουν ότι κάποτε ολόκληρη η Βουλιαγμένη άνηκε στην Εκκλησία και πως ότι έχει πολεοδομηθεί στην περιοχή έγινε με παραχώρηση εκκλησιαστικών περιουσιακών στοιχείων. Αξίζει να σημειωθεί ότι η Εκκλησία έχει προσφέρει κατά καιρούς δωρεάν στο Δημόσιο κομμάτια της περιουσίας της για κατασκευή κοινωφελών ιδρυμάτων, μεταξύ των οποίων το Ασκληπιείο Νοσοκομείο Βούλας (1917).

Επίσης, αξιοσημείωτο είναι ότι το νυχτερινό κέντρο «Ακρωτήριο» στην παραλία του Αγίου Κοσμά ανήκει ως ακίνητο στο Ταμείο των Κληρικών (ΤΠΟΕΚΕ), το οποίο εισπράττει μηνιαίο μίσθωμα που φτάνει τις 27.000 ευρώ. Η συνολική έκταση του ακινήτου είναι 4.850 τ. μ., ενώ λειτουργεί ως νυχτερινό κέντρο από το 2001 και αφού είχε παραμείνει κλειστό από το 1997 μέχρι το 2001.

Ο χώρος της παραλίας του Αγ. Κοσμά παραχωρήθηκε, από το Υπουργείο Οικονομικών στη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού για την ανάπτυξη του μαζικού αθλητισμού. Το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Αγ. Κοσμά (ΕΑΚΝ) έχει εκμισθώσει χώρους της παραλιακής ζώνης του Ελληνικού σε ιδιωτικές εταιρίες δημιουργώντας προβλήματα εξαιτίας των ασύμβατων με τις επιτρεπόμενες στην περιοχή

δραστηριοτήτων που αναπτύσσουν. Τέτοιες περιπτώσεις συνιστούν τα τρία νυχτερινά μαγαζιά της εταιρείας «Ποσειδών Πετροκλάμπ ΕΠΕ» και ο χώρος της πίστας καρτ. Οι σχετικές συμβάσεις εκμίσθωσης έχουν πολλές φορές καταγγελθεί ως παράνομες, πράγμα που επιβεβαιώνεται και από τις κατά καιρούς απαντήσεις του Υπουργείου Οικονομίας & Οικονομικών, ιδιοκτήτη της υπό συζήτηση έκτασης. Μάλιστα, με γνωμοδότησή του το Νομικό Συμβούλιο του Κράτους θεώρησε άκυρες για τυπικούς και ουσιαστικούς λόγους τις συμβάσεις, αναγνωρίζοντας ότι μ' αυτές εμποδίζονταν η άσκηση του δικαιώματος της ελεύθερης πρόσβασης στην παραλία, καμία όμως παρέμβαση από τις αρχές δεν έχει γίνει για να αλλάξει αυτή η κατάσταση. Εξαιρέση αποτελεί το μέρος της ακτής που ο Δήμος Ελληνικού εκ των πραγμάτων διαχειρίζεται σήμερα (ελεύθερη Πλαζ Αγίου Κοσμά), στο οποίο εξασφαλίζεται η ελεύθερη πρόσβαση στην ακτή, προσφέροντας σε όλους τους πολίτες συνθήκες ασφαλούς καθαρής και οργανωμένης πλαζ χωρίς οικονομική επιβάρυνση. Και όμως, αυτό το μέρος της ακτής είναι που η πολιτεία καθυστερεί να παραχωρήσει και τυπικά στο Δήμο.

Όσον αφορά το υπόλοιπο τμήμα της παραλίας του Ελληνικού που καταλαμβάνεται από το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας, ανήκει στην Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης, ενώ ως ολυμπιακό ακίνητο το διαχειρίζεται η Εταιρεία «Ολυμπιακά Ακίνητα ΑΕ».

Συνεχίζοντας στη Γλυφάδα, ολόκληρη η παραλία της ανήκει στην ΚΕΔ, η οποία έχει υπογράψει ωστόσο αρκετές συμβάσεις, με τις οποίες παραχωρεί τμήματα της παραλίας σε διάφορους χρήστες. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις παραχώρησης είναι ο χώρος του λούνα Παρκ που βρίσκεται στην τέταρτη μαρίνα, ο χώρος που φιλοξενεί το συγκρότημα του ΜΑΟ και η περιοχή του Αστέρα Γλυφάδας. Σημειώνεται επίσης ότι τις τέσσερις μαρίνες που συνιστούν τη μαρίνα Γλυφάδας τις διαχειρίζεται ο Δήμος Γλυφάδας, από τις οποίες εισπράττει σημαντικά έσοδα.

Στα όρια του Δήμου Γλυφάδας και Βούλας βρίσκεται μια χερσόνησος που περιλαμβάνει το ΠΙΚΠΑ Βούλας, το πρώην Camping Βούλας, την Α' πλαζ Βούλας και μια ελεύθερη έκταση με ιδιαίτερη βλάστηση. Το ΠΙΚΠΑ Βούλας βρίσκεται υπό την εποπτεία του Υπουργείου Υγείας και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, το πρώην Camping Βούλας συγκαταλέγεται στην περιουσία που έχει μεταβιβασθεί από τον ΕΟΤ στην Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης, η Α' Πλαζ Βούλας ανήκει στην ΕΤΑ,

αλλά την διαχειρίζεται από το 2001 η εταιρεία «Απολλώνιες Ακτές Α.Ε.», ενώ και η ελεύθερη έκταση ανήκει στην ΕΤΑ. Το τμήμα μεταξύ της Α' Πλαζ Βούλας και της Β' Πλαζ Βούλας ανήκει στην ΕΤΑ, αλλά έχει παραχωρηθεί στο Δήμο Βούλας, εξαιρουμένων των εκμεταλλεύσεων της ΕΤΑ (πρώην La Playa). Όσο για τη Β' Πλαζ Βούλας, και αυτή όπως και η Α' Πλαζ, ανήκει στην ΕΤΑ και την διαχειρίζεται από το 2001 η εταιρεία «Απολλώνιες Ακτές ΑΕ».

### 3.4.ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το παρόν κεφάλαιο διαπραγματεύεται το δίκτυο των μεταφορών στην περιοχή μελέτης. Αναλύεται το οδικό δίκτυο της περιοχής, οι μελλοντικές παρεμβάσεις σε αυτό καθώς και τα μέσα μαζικής μεταφοράς που συνδέουν τις περιοχές μελέτης καθώς και οι συνδέσεις με την ευρύτερη περιοχή της Αττικής.

#### 3.4.1.Υφιστάμενο Οδικό Δίκτυο

Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο αποτελείται από κεντρικούς άξονες κυκλοφορίας και δευτερεύουσες οδούς. Ως κεντρικούς άξονες εννοούμε τους οδικούς άξονες που έχουν υπεροπτική σημασία και αποτελούν σημείο αναφοράς για τους δήμους της περιοχής μελέτης αλλά και γενικότερα για την ευρύτερη περιοχή. Αυτοί είναι οι εξής:

- Λεωφόρος Ποσειδώνος. Είναι ο οδικός άξονας που διατρέχει όλοι την παραλιακή ζώνη της Αττικής, η οποία ξεκινάει από το ύψος του Φαληρικού Όρμου, συνεχίζει με αυτό το όνομα μέχρι τα όρια των δήμων Γλυφάδας και Βούλας και εκεί μετονομάζεται σε λεωφόρος Αλκωνίδων, όνομα που διατηρεί σε όλο το μήκος του Δήμου Βούλας. Ακολούθως, στο δήμο Βουλιαγμένης μετονομάζεται σε λεωφόρος Αθηνάς, για να αποκτήσει και πάλι το αρχικό της όνομα στο ύψος της Αττικής Ακτής Βουλιαγμένης και να συνεχίσει έτσι μέχρι τα όρια της περιοχής μας. Στο μεγαλύτερο μέρος της έχει πλάτος τρεις λωρίδες ανά κατεύθυνση, που χωρίζονται από λωρίδες πρασίνου, ενώ έχει και αρκετές εξόδους προς άλλους δρόμους.
- Λεωφόρος Βουλιαγμένης. Είναι ο σημαντικότερος οδικός άξονας που διατρέχει τα νοτιοανατολικά προάστια της Αττικής που απασχολούν την μελέτη μας που ξεκινά περίπου από το κέντρο της Αθήνας (περιοχή Νέου Κόσμου) και καταλήγει να ενωθεί με την Ποσειδώνος στα όρια των Δήμων Βούλας και Βουλιαγμένης. Μολονότι δεν έχει οπτική επαφή με τον θαλάσσιο χώρο τη Αττικής, διασχίζει, μεταξύ άλλων, τους παραθαλάσσιους δήμους Ελληνικού, Γλυφάδας και Βούλας και λόγω του μεγάλου της πλάτους (τρεις έως τέσσερις λωρίδες ανά κατεύθυνση με πολλές εξόδους και παράδρομους) και της μεγάλης κυκλοφορίας που παρουσιάζει, είναι κομβικής σημασίας για τους δήμους αυτούς και τους κατοίκους τους.

- Λεωφόρος Βάρης – Βάρκιζας. Η μετέπειτα ονομασία της είναι Βάρης – Κορωπίου. Αποτελεί τον κυριότερο οδικό άξονα της περιοχής των Μεσογείων, μέσω του οποίου αυτά συνδέονται με την υπόλοιπη Αττική. Η λεωφόρος Βάρης-Βάρκιζας ξεκινά σχεδόν από το σημείο που ενώνονται η λεωφόροι Ποσειδώνος και Βουλιαγμένης στο ύψος της Β' πλαζ Βούλας και διασχίζει ένα μικρό μέρος του δήμου Βούλας. Μολονότι ένα μικρό μόνο κομμάτι της βρίσκεται εντός της περιοχής μελέτης μας, έχει μεγάλη σημασία για αυτήν, καθώς αποτελεί τον συνδετήριο άξονα μεταξύ των νοτίων προαστίων και των Μεσογείων. Στο μεγαλύτερο μέρος της αποτελείται από δύο λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση.

χαρτης 32

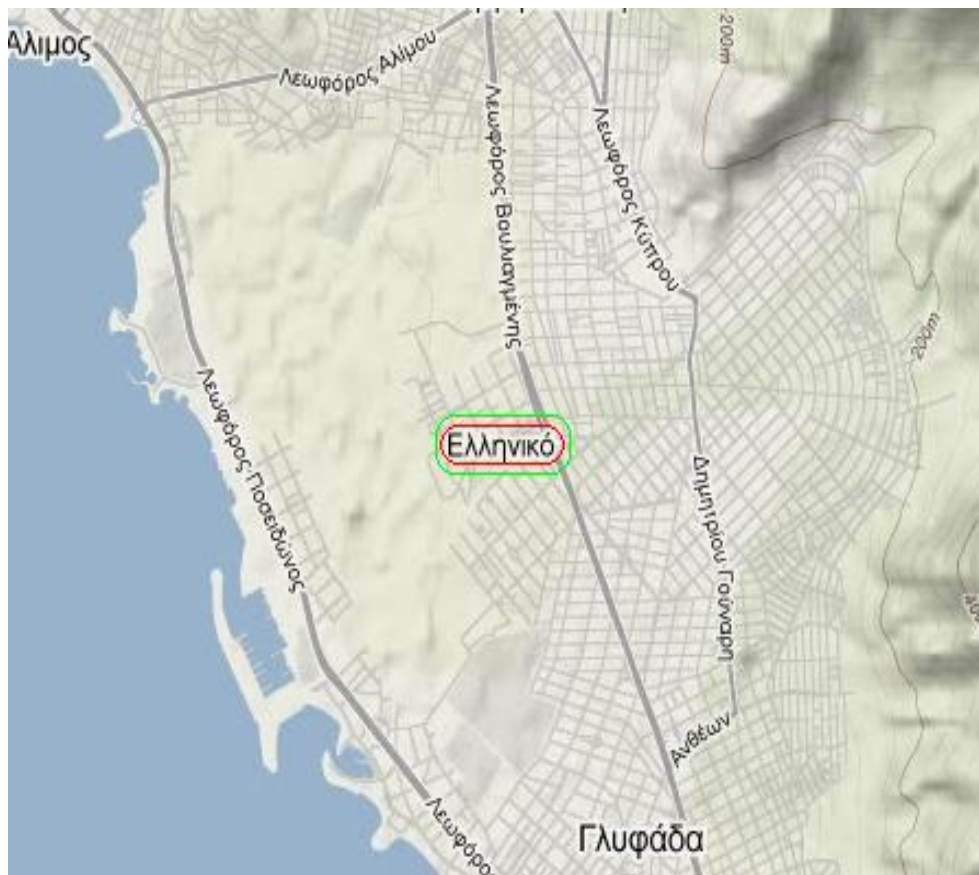
ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ





Στην δευτερεύουσα κατηγορία εντάσσονται οι οδικοί άξονες που έχουν ιδιαίτερη σημασία για τον δήμο στον οποίο βρίσκονται και εξυπηρετούν σε μεγάλο βαθμό τις ανάγκες των πολιτών των δήμων μελέτης μας. Αυτοί είναι εξής:

- Στο Δήμο Ελληνικού, λόγω και της μικρής δόμησης που παρατηρείται στο εσωτερικό του, δεν υπάρχουν άλλοι δρόμοι ιδιαίτερης σημασίας εκτός από τη λεωφόρο Βουλιαγμένης και τη λεωφόρο Ποσειδώνος. Μπορούμε μόνο να αναφέρουμε ότι η Λεωφόρος Αλίμου αποτελεί σχεδόν εξ ολοκλήρου το βόρειο σύνορο του δήμου και η οδός Δημητρίου Γούναρη το ανατολικό όριο.



Χάρτης 33: Οδικοί άξονες δήμου Ελληνικού  
(πηγή: ploigos.gr)

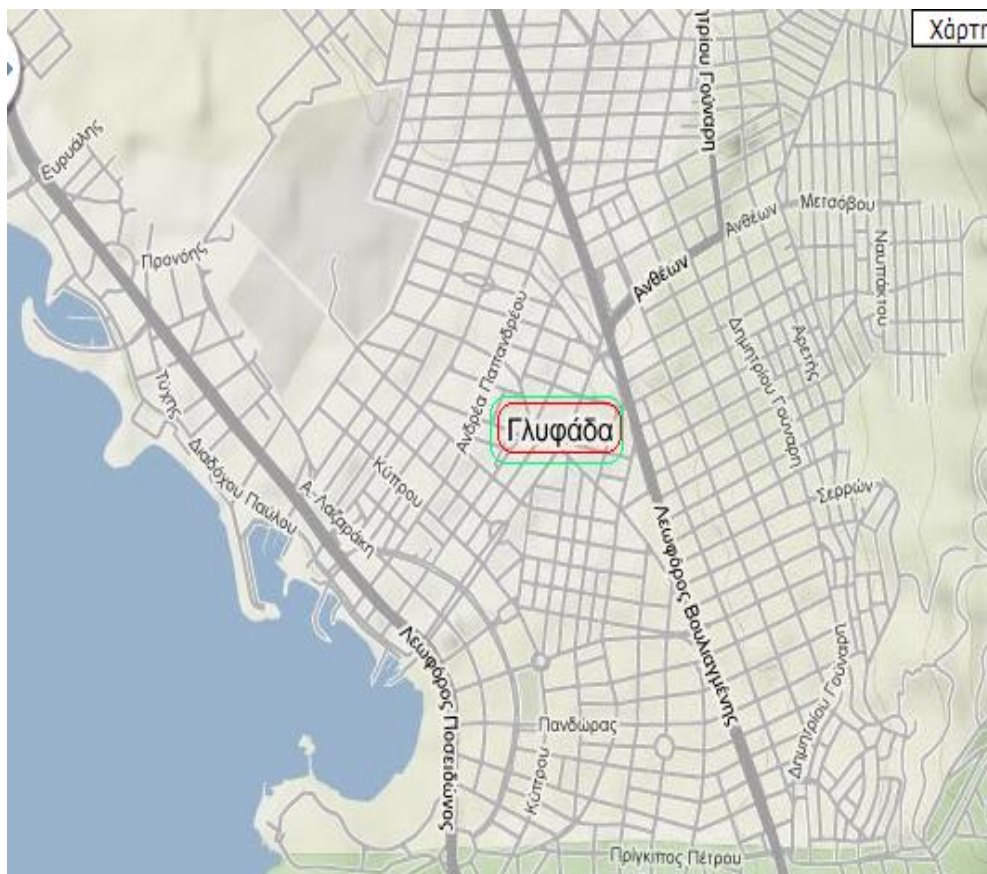
- Ο Δήμος Γλυφάδας αποτελεί τον μεγαλύτερο δήμο από τους τέσσερις που μελετούμε και παράλληλα τον πιο σημαντικό, αποτελώντας στην ουσία το κέντρο ανάπτυξης των νοτίων προαστίων και έχοντας χαρακτηριστικά υπερτοπικής σημασίας. Για το λόγο αυτό έχει αρκετούς μεγάλους δρόμους, ο καθένας εκ των οποίων έχει διαφορετική βαρύτητα. Πολύ σημαντικός δρόμος για το Δήμο Γλυφάδας είναι η οδός Γρηγορίου Λαμπράκη, καθώς συνδέει τις

λεωφόρους Ποσειδώνος και Βουλιαγμένης, διασχίζοντας μάλιστα το εμπορικό κέντρο της πόλης. Έχει δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση χωρίς διάζωμα στο μεγαλύτερο μέρος της, οι οποίες ωστόσο χωρίζονται με μια χοντρή λωρίδα πρασίνου κοντά στο σημείο σύνδεσης της οδού με την Ποσειδώνος. Άλλοι δρόμοι του δήμου Γλυφάδας που συνδέουν τις δύο μεγάλες λεωφόρους είναι η οδός Φοίβης και η οδός Πανδώρας, που έχουν μία λωρίδα μονής κατεύθυνσης, ενώ τις δύο μεγάλες λεωφόρους συνδέουν επίσης η λεωφόρος Αντρέα Παπανδρέου (πρώην οδός Αθηνών) και η λεωφόρος Σάκη Καραγιωργα, που έχουν δύο λωρίδες μονής κατεύθυνσης.

Μεταξύ των λεωφόρων Αντρέα Παπανδρέου και Σάκη Καραγιωργα υπάρχει και η οδός Ναπολέντος Ζέρβα, που έχει δύο λωρίδες μονής κατεύθυνσης. Αυτή ξεκινά από την πλατεία Κωνσταντίνου, στην ουσία δηλαδή από το κέντρο της Γλυφάδας και φτάνει μέχρι την Αγίου Νικολάου, ωστόσο μετά αλλάζει όνομα (γίνεται Ζέππου), διατηρώντας τα ίδια χαρακτηριστικά και φτάνει ως τη Λεωφόρο Βουλιαγμένης. Ιδιαίτερα σημαντικός δρόμος για το δήμο Γλυφάδας είναι η οδός Άγγελου Μεταξά, που έχει μία λωρίδα ανά κατεύθυνση και περιλαμβάνει στη μέση μια μεγάλη νησίδα από την οποία διέρχεται το τραμ. Στο δρόμο αυτό υπάρχουν πολλά εμπορικά καταστήματα αλλά και εστιατόρια, καφετέριες κλπ., με αποτέλεσμα να αποτελεί σήμερα τον κυριότερο εμπορικό δρόμο της περιοχής. Παράλληλη σχεδόν πορεία με την οδό Αγέλου Μεταξά καταγράφει και η οδός Α. Λαζαράκη, με μία λωρίδα μονής κατεύθυνσης, που περιλαμβάνει και αυτή αρκετές καφετέριες, μπαρ κλπ. Στους κυριότερους οδικούς άξονες της Γλυφάδας συγκαταλέγεται και η Λεωφόρος Αγίου Νικολάου, με μία λωρίδα ανά κατεύθυνση, η οποία ξεκινά από το ανατολικό μέρος του γκολφ Γλυφάδας και καταλήγει στη λεωφόρο Βουλιαγμένης.

Ακόμα, πολύ σημαντικό δρόμο για την περιοχή της Άνω Γλυφάδας αποτελεί η οδός Δημητρίου Γούναρη, με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, που ξεκινά από το δήμο Ελληνικού, όπως αναφέρθηκε, συνεχίζει παράλληλα προς την λεωφόρο Βουλιαγμένης, διασχίζοντας την ανατολική πλευρά της Γλυφάδας, που βρίσκεται προς τον Ύμητό και φτάνει στο τέλος της στα σύνορα των δήμων Γλυφάδας και Βούλας. Στο όριο των δήμων Γλυφάδας και Βούλας υπάρχει ακόμα η οδός Πρίγκηπος Πέτρου, που συνδέει και αυτή τις δύο μεγάλες

λεωφόρους και έχει δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση με μια διαχωριστική λωρίδα πρασίνου. Τέλος, απαραίτητη είναι η αναφορά στον παραλιακό δρόμο του δήμου Γλυφάδας, που είναι η λεωφόρος Διαδόχου Παύλου. Η λεωφόρος αυτή, που έχει στο μεγαλύτερο κομμάτι της δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, είναι στην ουσία ο κεντρικός δρόμος της παραλίας Γλυφάδας και ξεκινά από τα όρια του Δήμου Ελληνικού και του Δήμου Γλυφάδας, φτάνοντας ως το συγκρότημα του Αστέρα Γλυφάδας. Τη διαδρομή της λεωφόρου αυτής ακολουθεί και το τραμ, μέχρι το κέντρο της Γλυφάδας όπου τέμνει κάθετα την Ποσειδώνος και ακολουθεί την Άγγελου Μεταξά, ενώ οι κατοικίες που βρίσκονται στο δρόμο αυτό έχουν εξαιρετικά υψηλή αξία και είναι περιζήτητες.

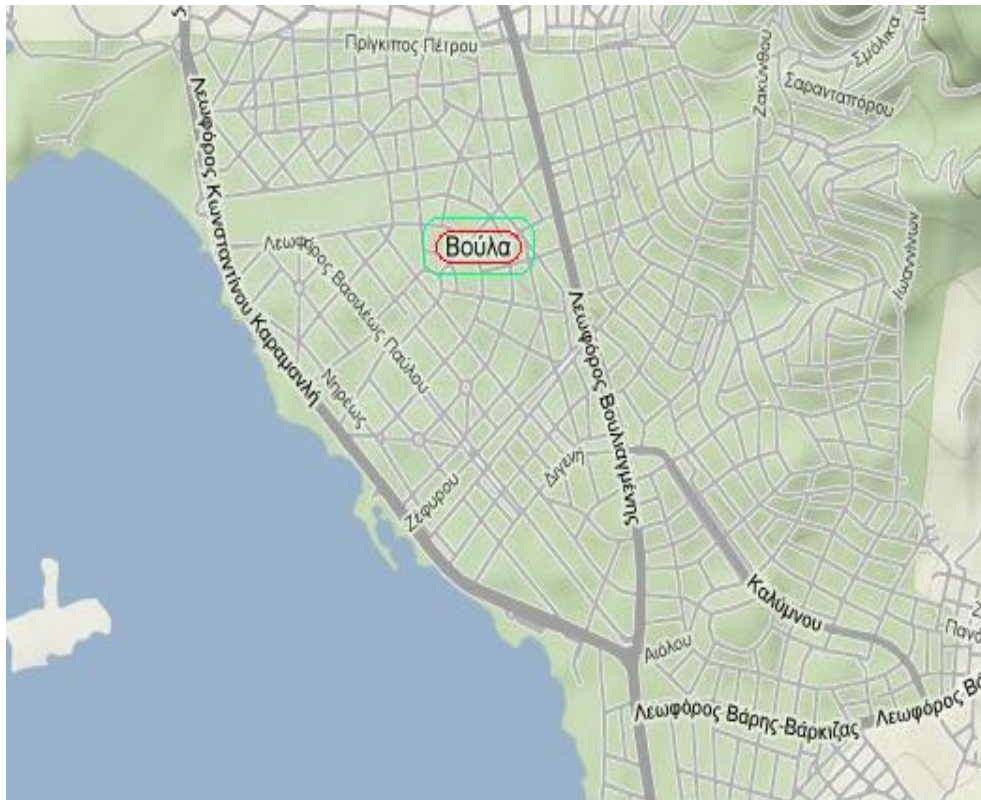


Χάρτης 34: Οδικόί άξονες δήμου Γλυφάδας

(πηγή: ploigos.gr)

- Εκτός από τις τρεις μεγάλες λεωφόρους που διασχίζουν τον δήμο Βούλας, υπάρχουν και άλλοι δρόμοι στο δήμο αυτό με ιδιαίτερη βαρύτητα. Ένας τέτοιος δρόμος είναι η λεωφόρος Βασιλέως Παύλου, που ξεκινά από τη λεωφόρο Ποσειδώνος στο ύψος του Ασκληπιείου Βούλας και αφού

παρουσιάσει μια μικρή κάμψη, συνεχίζει παράλληλα στην παραλιακή λεωφόρο για να καταλήξει στο σημείο που διασταυρώνονται οι λεωφόροι Ποσειδώνος και Βουλιαγμένης. Επίσης, ως σημαντικοί δρόμοι για το δήμο Βούλας θεωρούνται και η οδός Καλύμνου, που διασχίζει την περιοχή «Εξοχή», όπως η οδός Παπάγου, που ξεκινά από την πλατεία Ελευθερίας και καταλήγει στη λεωφόρο Βουλιαγμένης.



Χάρτης 35: Οδικόί άξονες δήμου Βούλας  
(πηγή: ploigos.gr)

#### 3.4.2.Μελλοντικό Οδικό Δίκτυο

Ένα ιδιαίτερος σημαντικό έργο, που εφόσον υλοποιηθεί θα επηρεάσει μεταξύ άλλων και τον τομέα των μεταφορών στο σύνολο του νομού Αττικής, αλλά και στην περιοχή μελέτης μας, είναι οι «Νέοι Αυτοκινητόδρομοι Αττικής».

Το έργο αυτό αφορά την κατασκευή νέων μεγάλων οδικών αξόνων σε όλο το εύρος του νομού Αττικής, με συνολικό μήκος 71,6 χλμ. και προϋπολογισμό περίπου 1,80 δις. ευρώ. Επίσης, προβλέπεται και η κατασκευή άλλων 34,5 χλμ. οδικών αξόνων προϋπολογισμού 390 εκατ. ευρώ, που βρίσκονται ήδη σε επίπεδο οριστικής μελέτης



και πρόκειται να υλοποιηθούν ως δημόσια έργα με δεσμευμένα κονδύλια της Δ' Προγραμματικής Περιόδου. Πιο συγκεκριμένα πρόκειται:

- για την επέκταση της Λεωφόρου Κύμης μέχρι την Εθνική Οδό,
- την επέκταση και τη μετατροπή της οδού Λαυρίου σε κλειστό Αυτοκινητόδρομο, με την παράκαμψη του Μαρκόπουλου και του Λαυρίου,
- τον περιφερειακό άξονα Παιανίας - Μαρκόπουλου, με την παράκαμψη Παιανίας και Κορωπίου,
- τη μερική υπογειοποίηση της Λεωφόρου Αλεξάνδρας και
- τη διαπλάτυνση της Λεωφ. Κηφισσού, από Αχαρνών μέχρι τον κόμβο της Αττικής Οδού.

Οι Νέοι Αυτοκινητόδρομοι Αττικής περιλαμβάνουν:

- 1) Τη Δυτική Περιφερειακή Υμηττού, από τη νότια απόληξη της Αττικής Οδού στην Κατεχάκη έως τη Λεωφ. Ποσειδώνος, μήκους 14,7 χλμ. (Τμήμα Λεωφ. Κατεχάκη - Λεωφ. Βουλιαγμένης, μήκους 11,1 χλμ., και τμήμα Λεωφ. Βουλιαγμένης - Λεωφ. Ποσειδώνος, μήκους 3,6 χλμ.). Παρακάμπτει κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά τα αστικά κέντρα Βύρωνα, Ηλιούπολης, Αργυρούπολης, Αλίμου και Ελληνικού και είναι υπόγεια κατά 85%.
- 2) Τη μεγάλη Σήραγγα Υμηττού, μήκους 4 χλμ., με τις εκατέρωθεν προσβάσεις της, η οποία συνδέει τη Νότια Πλευρά του Λεκανοπεδίου με τα Μεσόγεια, από τον Α/Κ Σακέτα μέχρι τον Α/Κ Μεσογείων, μήκους 6,3 χλμ. Μετά την έξοδο της σήραγγας ο αυτοκινητόδρομος ακολουθεί το φυσικό ανάγλυφο έτσι ώστε να μην είναι ορατός από το Λεκανοπέδιο των Μεσογείων.
- 3) Τον Οδικό Άξονα από τον Α/Κ Μεσογείων (μετά τη μεγάλη Σήραγγα Υμηττού) μέχρι τη Ραφήνα, που ακολουθεί το φυσικό ανάγλυφο σε όρυγμα και δεν είναι ορατός. Έχει μήκος 18,6 χλμ. με ενδιάμεσο Α/Κ προς Αττική Οδό και Αεροδρόμιο. Προβλέπεται η επέκταση και η σύνδεση από τη Ραφήνα

μέχρι την Ε.Ο. Αθηνών-Λαμίας στις Αφίδνες, με οδικό τμήμα μήκους άλλων 25 χλμ. Στο Λόφο Έτος έχει σήραγγες 2,6 χλμ.

- 4) Τον Οδικό Άξονα από τον Α/Κ Μεσογείων μέχρι την Αγία Μαρίνα, μήκους 14,2 χλμ., στον οποίο προστέθηκε και ο κλάδος από τον Η/Κ Καλυβίων μέχρι την περιμετρική οδό των Καλυβίων, μήκους 5,9 χλμ. περίπου. Ο κλάδος αυτός προστέθηκε μετά τη δημόσια διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς.
- 5) Την ολοκλήρωση του Άξονα Σταυρού - Ραφήνας, σε μήκος άλλων 6,1 χλμ. μέχρι τη Λεωφόρο Σπάτων - Λούτσας. Σημειώνεται ότι το οδικό τμήμα από τον Α/Κ Σπάτων μέχρι τον Α/Κ Αεροδρομίου προστέθηκε, ως νέο αντικείμενο, μετά τη δημόσια διαβούλευση με τους τοπικούς φορείς.
- 6) Την ανακατασκευή και υπογειοποίηση της Λεωφ. Ποσειδώνος, μήκους 2,0 χλμ.
- 7) Συνδετήριο οδικό τμήμα προς το κέντρο της Αθήνας από τον Α/Κ Σακέτα μέχρι την Ούλωφ Πάλμε, μήκους 3,8 χλμ. Το τμήμα εντός του Πανεπιστημίου είναι υπόγειο. Τα 1,7 χλμ. που αφορούν στον οικιστικό ιστό του Δήμου Καισαριανής και στο Πανεπιστήμιο, διαμορφώνονται ως υπόγειο έργο, έτσι ώστε να μην δημιουργείται πλέον καμία όχληση τόσο στο Δήμο Καισαριανής όσο και στο Πανεπιστήμιο, απομακρύνοντας τη διερχόμενη κυκλοφορία από την οδό Καισαριανής και από το Πανεπιστήμιο.
- 8) Εκτεταμένα αντιπλημμυρικά έργα.

Οι τέσσερις (4) βασικοί ανισόπεδοι «κόμβοι συστήματος», υπό την έννοια ότι στους κόμβους αυτούς συμβάλλουν κύριοι οδικοί άξονες (αυτοκινητόδρομοι), είναι: Ο Α/Κ Σακέτα, Α/Κ Μεσογείων, ο Α/Κ Αττικής Οδού και ο Α/Κ Σπάτων.

Παράλληλα προβλέπεται η ανάπτυξη 9 ανισόπεδων κόμβων και 9 ημικόμβων για την εξυπηρέτηση των παρόδιων Δήμων.

Όσον αφορά το θέμα των διοδίων, τονίστηκε ότι θα υπάρχει ηλεκτρονικό σύστημα, ώστε τα διόδια να καταβάλλονται ανά χλμ. δηλαδή οι οδηγοί θα χρεώνονται ανάλογα με την απόσταση που θα διανύουν. Παράλληλα, θα υπάρχει και η δυνατότητα πληρωμής διοδίων με χειροκίνητο σύστημα. Υπάρχουν τρεις (3) βασικοί μετωπικοί σταθμοί διοδίων, διπλής κατεύθυνσης:

1. Στη Δυτική Περιφερειακή Υμηττού στην περιοχή της Ηλιούπολης.
2. Στην έξοδο της σήραγγας Υμηττού προς τα Μεσόγεια και πριν από τον Α/Κ Μεσογείων.
3. Στον οδικό άξονα Α/Κ Μεσογείων – Α/Κ Ραφήνας στην Χ.Θ. 16+500 μεταξύ του Α/Κ Αττικής Οδού και του Α/Κ Αρτέμιδας.

Πέραν αυτών, θα υπάρχουν δύο πλευρικοί σταθμοί στον Α/Κ Μεσογείων για τις ενδομεσογειακές μετακινήσεις και ένας μετωπικός σταθμός μονής κατεύθυνσης, στην επέκταση της Σταυρού – Ραφήνας.

Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 1.800 εκατ. ευρώ και η μέγιστη δυνατή χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου ορίστηκε σε 360 εκατ. ευρώ, δηλαδή στο 20% του κόστους του έργου. Η χρηματοδοτική αυτή συμβολή αποτελεί το μέγιστο όριο ενός διαγωνιστικού μεγέθους: Οι διαγωνιζόμενοι δεν μπορούν να το ξεπεράσουν, μπορούν όμως να ζητήσουν, με την προσφορά τους, μικρότερη των 360 εκατ. ευρώ χρηματοδοτική συμβολή και το γεγονός αυτό αξιολογείται υπέρ αυτών βάσει σχετικού μαθηματικού αλγορίθμου.

Ο χρόνος παραχώρησης, όπως και στις άλλες συμβάσεις παραχώρησης, είναι 30 χρόνια από την έναρξη της σύμβασης παραχώρησης, μέσα στα οποία περιλαμβάνεται και η πενταετία του χρόνου κατασκευής του έργου.

Τέλος, οι «Νέοι Αυτοκινητόδρομοι Αττικής», σύμφωνα πάντα με τον υπουργό ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., πέραν της εισροής ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων, ύψους άνω του 1,5 δισ. ευρώ, θα συμβάλουν αποφασιστικά και στην τόνωση της απασχόλησης, με τη δημιουργία 4.000 θέσεων εργασίας για την περίοδο κατασκευής του έργου (περίπου 5 χρόνια) και τη δημιουργία 800 μονίμων θέσεων εργασίας καθ' όλη τη διάρκεια λειτουργίας του έργου.

Υπενθυμίζεται ότι τον Ιούνιο του 2008 είχε ανακοινωθεί ότι οι «Νέοι Αυτοκινητόδρομοι Αττικής», συνολικού μήκους περίπου 55 χλμ. θα δημοπρατηθούν μέχρι το τέλος του 2008. Οκτώ μήνες αργότερα, τον Φεβρουάριο του 2009, στο πλαίσιο της παρουσίασης του «ολοκληρωμένου και αναθεωρημένου σχεδιασμού του συνόλου των έργων» είχε γίνει γνωστό ότι η δημοπράτηση του έργου θα γινόταν τον περασμένο Μάιο. Εν πολλοίς, οι επεκτάσεις της Αττικής Οδού «σκόνταφταν» στις έντονες αντιδράσεις των Δήμων απ όπου διέρχονται οι αυτοκινητόδρομοι, γεγονός που αποτελεί και τη βασική αιτία για την οποία η δημοπράτησή τους παραμένει ακόμη εξαγγελία.

Πάντως δεν είναι δύσκολο να αντιληφθεί κανείς τις αντιδράσεις που έχει προκαλέσει η εξαγγελία του έργου αυτού σε πολιτικούς φορείς, σε μη κυβερνητικές οργανώσεις όπως η WWF, στους τοπικούς φορείς (Δήμοι Καισαριανής, Βύρωνα, Υμηττού, Ηλιούπολης, Αργυρούπολη, Γλυφάδας, Ελληνικού κλπ.) και σε φορείς που ασχολούνται με την προστασία του Υμηττού (Διαδημοτική Επιτροπή για τη διάσωση του Υμηττού, Πρωτοβουλία Πολιτών για την Προστασία του Υμηττού).

Τέλος, στα πλαίσια της δραστηριοποίησης των διάφορων φορέων, αξίζει να αναφερθεί η πρόταση που υποβλήθηκε τον Μάρτιο του 2003 από την «Πρωτοβουλία Πολιτών για την Προστασία του Υμηττού» στο υπουργείο ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. και στον Δήμο Ηλιούπολης, η οποία διαφοροποιείται από τα σχέδια του υπουργείου για τους νέους αυτοκινητόδρομους και προτείνει τέσσερις εναλλακτικές λύσεις για τη σωστή αντιμετώπιση της κυκλοφορίας, απορρίπτοντας την κατασκευή οποιουδήποτε αυτοκινητόδρομου στον Υμηττό. Συγκεκριμένα προτείνει:

α) Ο υφιστάμενος άξονας Κατεχάκη-Αλίμου να μετατραπεί σε δρόμο τοπικής κυκλοφορίας, με ποδηλατοδρόμους, με χώρους πρασίνου και περιπάτου.

β) Μια συνεχής λεωφορειολωρίδα ή καλύτερα μια γραμμή τραμ να καλύψει τη διαδρομή μέσω των λεωφόρων Ποσειδώνος-Αλίμου-Βουλιαγμένης-Ελ. Βενιζέλου (Ηλιούπολη)-Καρέα-Κατεχάκη. Σε κάθε δήμο να δημιουργηθεί σταθμός μετεπιβίβασης, όπου θα καταλήγουν τοπικές λεωφορειακές γραμμές.



γ) Οι ανάγκες της κυκλοφορίας να καλυφθούν με υπόγεια λεωφόρο κάτω από τον σημερινό άξονα Κατεχάκη-Αλίμου, με τέσσερα σημεία εξόδου. Μάλιστα η λύση αυτή μειώνει τη διαδρομή από το στρατόπεδο Σακέτα ως τη λεωφόρο Βουλιαγμένης και το σπουδαιότερο αφήνει αλώβητο τον Υμηττό. Η υπογειοποίηση αυτή θα έχει μήκος μόλις 5,3 χλμ. και θα γίνει μέσα στα όρια της Ηλιούπολης.

δ) Η βελτίωση της σύνδεσης της Βουλιαγμένης με την Ποσειδώνος μπορεί να γίνει με την αναβάθμιση της λεωφόρου Αλίμου. Το υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ, αντίθετα, προβλέπει έναν νέο αυτοκινητόδρομο που θα κινείται σχεδόν παράλληλα με την Αλίμου, μέσα σε χώρο του πρώην αεροδρομίου Ελληνικού και θα βρίσκεται κοντά σε κατοικημένες περιοχές.

«Η προτεραιότητα είναι η ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς, κυρίως με γραμμές σταθερής τροχιάς, το δίκτυο λεωφορειολωρίδων, οι παρεμβάσεις για την ενίσχυση της πεζοπορίας και της χρήσης του ποδήλατου», καταλήγει η πρόταση, ενώ τονίζεται ότι με την επέκταση του μετρό μέχρι το Ελληνικό θα αλλάξουν τα δεδομένα στη λεωφόρο Βουλιαγμένης, που θα μπορεί να εξυπηρετήσει ευκολότερα την κίνηση προς τα νότια.

Αξίζει να σημειωθεί πάντως ότι το θέμα των «Νέων Αυτοκινητοδρόμων Αττικής» βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε εκκρεμότητα, καθώς δεν έχει γίνει γνωστό αν η νέα κυβέρνηση προτίθεται να υλοποιήσει το σχέδιο που αναφέραμε προηγουμένως. Σε κάθε περίπτωση, ακόμα και αν υιοθετηθεί τελικά αυτό το σχέδιο, μοιάζει πολύ δύσκολο να ακολουθηθεί το χρονοδιάγραμμα που αναφέρθηκε για την υλοποίηση του έργου.

### **3.4.3. Μέσα Μαζικής Μεταφοράς**

Η σύνδεση της περιοχής μελέτης, με τα μέσα μαζικής μεταφοράς με την υπόλοιπη Αττική γινόταν μέχρι πριν το 2004 μόνο με το δίκτυο των λεωφορειακών γραμμών ενώ το 2004 με την δημιουργία του τραμ που κινείται κατά μήκος της παραλιακής ζώνης άρχισε να εξυπηρετεί ακόμη περισσότερο τις περιοχές μελέτης μας. Στις μέρες μας βρίσκεται σε εξέλιξη η επέκταση του μετρό μέχρι το Ελληνικό, που αναμένεται

να αλλάξει προς το καλύτερο τα συγκοινωνιακά δεδομένα στην νοτιοανατολική Αττική και να κάνει ευκολότερη την μετακίνηση τους δήμους αυτούς.

❖ Τραμ

Τραμ (ελληνικά: Τροχιόδρομος) ονομάζεται ο σιδηρόδρομος πόλης. Η λέξη είναι σκοτσέζικης προέλευσης και περιγράφει ένα μικρό σιδηρόδρομο.

Αναπτύχθηκε στα τέλη του 19ου αιώνα και αντικατέστησε τους ιππήλατους σιδηροδρόμους. Περί το 1960 τα περισσότερα τραμ αντικαταστάθηκαν με λεωφορεία λόγω λειτουργικού κόστους των δικτύων

Το Τραμ της Αθήνας είναι ένα μεταφορικό μέσο σταθερής τροχιάς της Αθήνας. Η ιστορία του άρχισε το 1882 με ιππήλατους τροχιόδρομους. Μετά το 1908 το δίκτυο έγινε ηλεκτροκινούμενο και επεκτάθηκε αρκετά με 21 γραμμές. Η λειτουργία του τραμ σταμάτησε το 1960 (όταν τα τραμ αντικαταστάθηκαν με ηλεκτροκίνητα και θερμικά λεωφορεία) ενώ οι τρεις νέες γραμμές που υπάρχουν σήμερα άρχισαν τη λειτουργία τους λίγο πριν την έναρξη των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.



Χάρτης 36: Γραμμή τραμ  
(πηγή TRAM ΑΕ)

Το δίκτυο του τραμ έχει μήκος 27 χιλιομέτρων και συνδέει απευθείας το κέντρο με τα νότια προάστια, διερχόμενο από 10 δήμους της Αττικής (Δήμος Αθηναίων, Νέας Σμύρνης, Δάφνης, Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Καλλιθέας, Μοσχάτου, Ελληνικού, Γλυφάδας και Βούλας). Σύμφωνα με τα ανάλογα στοιχεία, εξυπηρετεί 65.000 επιβάτες καθημερινά και πάνω από 23 εκατ. ετησίως, ενώ το δίκτυο του παράλληλα διασχίζει μερικές από τις πιο εμπορικές περιοχές της Αθήνας (Σύνταγμα – Νέα Σμύρνη – Π. Φάληρο – Γλυφάδα).

Στις διαδρομές του τραμ έχουν δοθεί ονόματα Αρχαίων Ελλήνων:

- Αριστοφάνης: Βουλιαγμένης <--> Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας
- Αισχύλος: Βουλιαγμένης <--> Ασκληπιείο Βούλας
- Θουκυδίδης: Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας <--> Ασκληπιείο Βούλας
- Αριστοτέλης: Σύνταγμα <--> Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας
- Πλάτωνας: Σύνταγμα <--> Ασκληπιείο Βούλας

Κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων (Αύγουστος 2004) οι διαδρομές είχαν συντομευτεί ως εξής <sup>[2]</sup>:

- Κώστας Κεντέρης: Νέος Κόσμος – 2η Αγίου Κοσμά
- Πύρρος Δήμας: Νέο Φάληρο (Σ.Ε.Φ.) – Πλατεία Γλυφάδας

Άλλα χαρακτηριστικά του τραμ είναι ότι περιλαμβάνει 48 στάσεις στις διαδρομές που διανύει, ότι λειτουργεί 20 ώρες τις καθημερινές και 24 ώρες τα σαββατοκύριακα, περισσότερο δηλαδή από οποιοδήποτε άλλο Μέσο Μαζικής Μεταφοράς και ότι η αξιοπιστία των δρομολογίων αγγίζει το 99,6%.(πηγή: Wikipedia)

Τα βασικά πλεονεκτήματα του τραμ των Αθηνών:

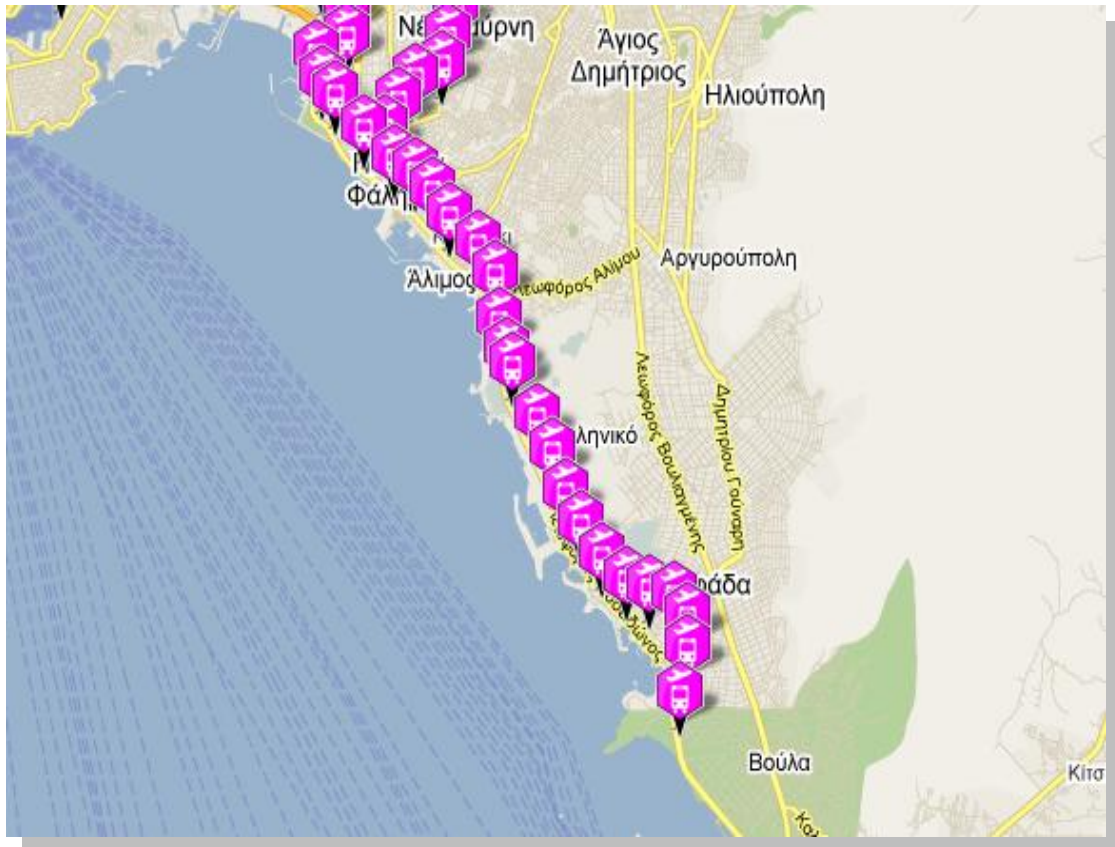
- Παρέχει επιβατικές μετακινήσεις σε άξονες που δεν εξυπηρετούνται σήμερα από τα άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Λειτουργεί τις περισσότερες ώρες από κάθε άλλο μέσο, καθημερινά από τις 05: 00 πμ. μέχρι τη 01: 00 πμ., ενώ Παρασκευή και Σάββατο πραγματοποιεί δρομολόγια όλο το 24ωρο,
- Διαθέτει άρτια οργανωμένη υπηρεσία Εξυπηρέτησης Κοινού με πολλούς τρόπους επικοινωνίας (e-mail, site, fax, τηλέφωνο) και άμεσο χρόνο απόκρισης

- Προσφέρει εύκολη πρόσβαση στο επιβατικό κοινό, λόγω της επιφανειακής χωροθέτησης των στάσεων και της μικρής σχετικά απόστασης μεταξύ τους. Επιπλέον τόσο οι στάσεις όσο και τα οχήματα είναι προσβάσιμα από Άτομα με Αναπηρία
- Είναι προηγμένο τεχνολογικά και διαθέτει υψηλή αισθητική
- Εξασφαλίζει άνετη μετακίνηση στους επιβάτες με το εσωτερικό των οχημάτων να διαθέτει ποιότητα κατασκευής, εργονομικό σχεδιασμό και κλιματισμό
- Αναβάθμισε αισθητικά και βελτίωσε τις υποδομές των περιοχών από τις οποίες διέρχεται με την αναμόρφωση της ευρύτερης ζώνης των γραμμών του. Στις περιοχές που γειτνιάζουν με το δίκτυο του τραμ φυτεύτηκαν δέντρα, θάμνοι και καλλωπιστικά φυτά.
- Επιπλέον, έχει φυτευτεί και συντηρείται χλοοτάπητας στο μεγαλύτερο μέρος του διαδρόμου διέλευσης του τραμ. Χαρακτηριστικό παράδειγμα στην περιοχή μελέτης μας αποτελεί το εμπορικό κέντρο της Γλυφάδας, καθώς διαμορφώθηκε πεζοδρόμιο – περίπατος κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου, κατασκευάστηκε δίκτυο αποχέτευσης όμβριων υδάτων, ασφαλτοστρώθηκε η οδός Διαδόχου Παύλου, βελτιώθηκε η πρόσβαση της Μαρίνας και επιπλέον η οδός Αγγέλου Μεταξά μετατράπηκε σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας. Κάτι ανάλογο συνέβη και στην περιοχή της Βούλας, καθώς λόγω του τραμ δημιουργήθηκαν εκεί νέοι χώροι στάθμευσης, ανακατασκευάστηκαν τα πεζοδρόμια σε όλο το μήκος του δικτύου, υλοποιήθηκε για το ΠΚΠΑ Βούλας ειδική διαμόρφωση στην είσοδο των εγκαταστάσεων για να εξυπηρετούνται οι μετακινήσεις των παιδιών με το τραμ και τέλος φυτεύτηκαν πολλά δέντρα και θάμνοι.
- Συντελεί στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης στο μητροπολιτικό κέντρο, λόγω της απομάκρυνσης ολοένα και περισσότερων Ι.Χ.
- Εξυπηρετεί τις Ολυμπιακές αθλητικές εγκαταστάσεις
- Προσφέρει ασφάλεια στους επιβάτες με ειδικά εκπαιδευμένο προσωπικό και χρησιμοποιώντας τα πιο σύγχρονα τεχνικά μέσα

- Λειτουργεί συμπληρωματικά με τα άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, λόγω της δυνατότητας που παρέχει στο επιβατικό κοινό για άμεση μετεπιβίβαση σε άλλα μέσα στο Στάδιο Ειρήνης & Φιλίας (ΣΕΦ) με τη γραμμή του ηλεκτρικού, στο Νέο Κόσμο και στο Φιξ με τη γραμμή 2 του Μετρό και στο Σύνταγμα με τις γραμμές 2 και 3 του Μετρό, ενώ οι στάσεις του τραμ βρίσκονται σε θέσεις που εξασφαλίζουν άμεση γειτνίαση με στάσεις λεωφορείων και τρόλεϊ
- Παρέχει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες με ανθρώπινο δυναμικό που εκπαιδεύεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα
- Επιτρέπει την είσοδο στους κατόχους ποδηλάτων για τη διευκόλυνση των μετακινήσεών τους και μάλιστα άνευ περιορισμού ημέρας και ώρας
- Επιτρέπει τη μεταφορά μικρών κατοικίδιων ζώων μέσα σε ειδικά καλάθια διαστάσεων μέχρι 70x40x50cm, καθώς και την επιβίβαση σκύλων-οδηγών τυφλών.

Το σπουδαιότερο μειονέκτημα που παρουσιάζει για τους επιβάτες η χρήση του τραμ είναι ότι αποτελεί ένα αργό μέσο μαζικής μεταφοράς για τα δεδομένα της Αθήνας.

Πάνω στην παραλιακή ζώνη και επί της Ποσειδώνος υπάρχουν πληθώρα από στάσεις που βοηθούν στην μετάβαση των πολιτών στα μέσα μαζικής μεταφοράς και κυρίως στο τραμ. Αυτό γίνεται εμφανές και στον παρακάτω χάρτη.



Χάρτης 37: Στάσεις τραμ επί της Ποσειδώνος  
(Πηγή [www.ploigos.gr](http://www.ploigos.gr))

❖ Δίκτυο λεωφορειακών γραμμών

Οι τέσσερις δήμοι που αποτελούν την περιοχή μελέτης μας εξυπηρετούνται και με τα αστικά λεωφορεία της Εταιρείας Θερμικών Λεωφορείων (Ε.ΘΕ.Λ.), τα οποία δημιουργούν ένα δίκτυο που προσπαθεί να καλύψει το μεγαλύτερο χωρικά μέρος των συγκεκριμένων δήμων και να εξυπηρετήσει τους δημότες όσο το δυνατόν καλύτερα.

Όσον αφορά το Δήμο Ελληνικού, αυτός εξυπηρετείται αυτή τη στιγμή από 21 διαφορετικές λεωφορειακές γραμμές, οκτώ (8) εκ των οποίων έχουν την αφετηρία τους στο κέντρο της Αθήνας, με τη μία εξ αυτών να είναι express και άλλες δύο να εκτελούν κυκλικά δρομολόγια. Άλλες πέντε (5) γραμμές έχουν ως αφετηρία ή τερματισμό τους σταθμούς του μετρό «Δάφνη» ή «Άγιο Δημήτριο» και έχουν τοπικό χαρακτήρα, εκτός από μία που είναι express και συνδέει το σταθμό «Δάφνη» με το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Πέντε (5) ακόμα γραμμές έχουν ως αφετηρία των Πειραιά, με τις δύο εξ αυτών να είναι express. Η μία εξ αυτών εκτελεί τη διαδρομή Πειραιάς-Βούλα και η άλλη εκτελεί τη διαδρομή Πειραιάς-Αεροδρόμιο, διασχίζοντας μεταξύ άλλων και τη Λεωφόρο Ποσειδώνος. Από τις υπόλοιπες τρεις γραμμές, οι δύο (2) είναι διαδημοτικές (Πολύγωνο-Γλυφάδα και Γλυφάδα-Περιστέρι) και η τελευταία είναι τοπική γραμμή και εξυπηρετεί μόνο τους δήμους Ελληνικού και Γλυφάδας. (πηγή: oasa.gr)






























χαρτης 38

ΧΑΡΤΗΣ 29ΟΑΣΑ



**ΕΛΛΗΝΙΚΟ**



































 B2	<a href="#"><u>ΑΓ. ΚΟΣΜΑΣ-ΑΚΑΔΗΜΙΑ (Μέσω ΠΑΡΑΛΙΑΚΗΣ) (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u></a>
 B4	<a href="#"><u>ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΣΟΥΡΜΕΝΑ</u></a>
 A2	<a href="#"><u>ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΒΟΥΛΑ (Μέσω Λ. ΑΜΦΙΘΕΑΣ)</u></a>
 A3	<a href="#"><u>ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΓΛΥΦΑΔΑ (ΕΥΡΥΑΛΗ) (Μέσω ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)</u></a>
 E22	<a href="#"><u>ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΣΑΡΩΝΙΔΑ (EXPRESS)</u></a>
 B3	<a href="#"><u>ΑΚΑΔΗΜΙΑ-ΓΛΥΦΑΔΑ(ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΥ)(Μέσω Λ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)</u></a>
 790	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ (ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ)</u></a>
 205	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΣΟΥΡΜΕΝΑ - ΤΕΡΨΙΘΕΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u></a>
 247	<a href="#"><u>ΕΛΛΗΝΙΚΟ-ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ (Μέσω ΑΛΙΜΟΥ) (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u></a>
 103	<a href="#"><u>ΚΑΛΑΜΑΚΙ - ΑΚΑΔΗΜΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u></a>
 141	<a href="#"><u>ΚΑΛΑΜΑΚΙ - ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u></a>
 T3	<a href="#"><u>ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ - ΒΟΥΛΑ</u></a>
 155	<a href="#"><u>ΟΜΟΝΟΙΑ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ (Μέσω ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)</u></a>
 X96	<a href="#"><u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΕΡΟΛ. ΑΘΗΝΩΝ (EXPRESS)</u></a>
 101	<a href="#"><u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΛΙΜΟΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ</u></a>
 Γ1	<a href="#"><u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΒΑΡΚΙΖΑ - ΚΙΤΣΙ</u></a>
 A1	<a href="#"><u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΒΟΥΛΑ</u></a>
 E1	<a href="#"><u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΒΟΥΛΑ (EXPRESS)</u></a>
 140	<a href="#"><u>ΠΟΛΥΓΩΝΟ - ΓΛΥΦΑΔΑ</u></a>
 171	<a href="#"><u>ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΒΑΡΚΙΖΑ (Μέσω ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)</u></a>
 X97	<a href="#"><u>ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΑΕΡΟΛ. ΑΘΗΝΩΝ (EXPRESS)</u></a>
 T2	<a href="#"><u>ΣΥΝΤΑΓΜΑ - ΒΟΥΛΑ</u></a>
 210	<a href="#"><u>ΤΕΡΨΙΘΕΑ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ - ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u></a>

Εικόνα 2: Λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον δήμο Ελληνικού  
(Πηγή ΟΑΣΑ)

Ο Δήμος Γλυφάδας από την πλευρά του, εξυπηρετείται από 32 λεωφορειακές γραμμές, πολλές εκ των οποίων, όπως είναι εύκολα κατανοητό, συμπίπτουν με τις αντίστοιχες του Δήμου Ελληνικού. Από τις γραμμές του Δήμου Γλυφάδας, οι έξι έχουν ως αφετηρία το κέντρο της Αθήνας άλλες έξι έχουν ως αφετηρία τον Πειραιά, εκ των οποίων οι πέντε εξυπηρετούν και το Δήμο Ελληνικού (η έκτη γραμμή εκτελεί τη διαδρομή Πειραιάς-Άνω Γλυφάδα), ενώ υπάρχουν ακόμα έντεκα τοπικές γραμμές που εξυπηρετούν τους δημότες των κοντινών δήμων (Βούλα, Βουλιαγμένη, Βάρη κλπ.). Επίσης υπάρχουν πέντε διαδημοτικές γραμμές και ακόμα τέσσερις γραμμές που ξεκινούν ή καταλήγουν στους σταθμούς του μετρό «Δάφνη» ή «Άγιο Δημήτριο»,

εκ των οποίων οι τρεις τοπικές και η μια express, που ενώνει το σταθμό «Δάφνη» με το Αεροδρόμιο Αθηνών.






















#### ΓΛΥΦΑΔΑ

	B4	<a href="#"><u>ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΣΟΥΡΜΕΝΑ</u></a>
	A4	<a href="#"><u>ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΤΕΡΨΙΘΕΑ</u></a>
	A2	<a href="#"><u>ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΒΟΥΛΑ (Μέσω Λ. ΑΜΦΙΘΕΑΣ)</u></a>
	A3	<a href="#"><u>ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΓΛΥΦΑΔΑ (ΕΥΡΥΑΛΗ) (Μέσω ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)</u></a>
	E22	<a href="#"><u>ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΣΑΡΩΝΙΔΑ (EXPRESS)</u></a>
	B3	<a href="#"><u>ΑΚΑΔΗΜΙΑ-ΓΛΥΦΑΔΑ(ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΥ)(Μέσω Λ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)</u></a>
	878	<a href="#"><u>ΑΧΑΡΝΑΙ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ</u></a>
	879	<a href="#"><u>ΑΧΑΡΝΑΙ - ΘΡΙΑΣΙΟ ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ</u></a>
	124	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΑΓ. ΤΡΙΑΔΑ - ΑΓ. ΤΡΥΦΩΝΑΣ</u></a>
	129	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΑΙΞΩΝΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u></a>
	120	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΒΑΡΗ (Πηγαδάκια) - ΠΡΟΑΣΤ. ΚΟΡΩΠΙΟΥ</u></a>
	149	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΒΑΡΗ - ΒΑΡΚΙΖΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u></a>
	116	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΒΑΡΗ - ΚΙΤΣΙ</u></a>
	170	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΒΑΡΚΙΖΑ - ΒΑΡΗ</u></a>
	115	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ - ΚΙΤΣΙ</u></a>
	114	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΚΑΒΟΥΡΙ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ (Μέσω ΜΑΡΙΝΑΣ)</u></a>
	340	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΠΑΛΛΗΝΗ</u></a>
	790	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ (ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ)</u></a>
	205	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΣΟΥΡΜΕΝΑ - ΤΕΡΨΙΘΕΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u></a>
	128	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΤΕΡΨΙΘΕΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u></a>
	207	<a href="#"><u>ΓΛΥΦΑΔΑ - ΤΕΡΨΙΘΕΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u></a>
	T3	<a href="#"><u>ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ - ΒΟΥΛΑ</u></a>
	X96	<a href="#"><u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΕΡΟΛ. ΑΘΗΝΩΝ (EXPRESS)</u></a>
	101	<a href="#"><u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΛΙΜΟΣ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ</u></a>
	B1	<a href="#"><u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΝΩ ΓΛΥΦΑΔΑ</u></a>
	Γ1	<a href="#"><u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΒΑΡΚΙΖΑ - ΚΙΤΣΙ</u></a>
	A1	<a href="#"><u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΒΟΥΛΑ</u></a>
	E1	<a href="#"><u>ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΒΟΥΛΑ (EXPRESS)</u></a>
	140	<a href="#"><u>ΠΟΛΥΓΩΝΟ - ΓΛΥΦΑΔΑ</u></a>
	154	<a href="#"><u>ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΑΝΩ ΓΛΥΦΑΔΑ (ΠΑΝΟΡΑΜΑ ΒΟΥΛΑΣ)</u></a>
	171	<a href="#"><u>ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΒΑΡΚΙΖΑ (Μέσω ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)</u></a>
	X97	<a href="#"><u>ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΑΕΡΟΛ. ΑΘΗΝΩΝ (EXPRESS)</u></a>
	T2	<a href="#"><u>ΣΥΝΤΑΓΜΑ - ΒΟΥΛΑ</u></a>
	210	<a href="#"><u>ΤΕΡΨΙΘΕΑ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ - ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</u></a>

Εικόνα 3: Λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον δήμο Γλυφάδα (Πηγή ΟΑΣΑ)

Ο Δήμος Βούλας, ακολούθως, εξυπηρετείται από δεκαεννιά (19) λεωφορειακές γραμμές, δύο (2) εκ των οποίων ξεκινούν από το κέντρο της Αθήνας, με τη μία να είναι express. Άλλες εννιά (9) γραμμές τοπικού χαρακτήρα με αφετηρία τη Βούλα ή τη Γλυφάδα εξυπηρετούν τις τοπικές ανάγκες, ενώ παράλληλα υπάρχει η διαδημοτική γραμμή Γλυφάδα – Παλλήνη και τρεις (3) γραμμές που συνδέονται με τους σταθμούς του μετρό «Δάφνη» και «Άγιος Δημήτριος», εκ των οποίων οι δύο τοπικές και η τρίτη express. Τέλος, τέσσερις γραμμές (4) έχουν αφετηρία τον Πειραιά, με τις δύο από αυτές να είναι express.

#### ΒΟΥΛΑΣ

 Α2	<a href="#">ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΒΟΥΛΑ (Μέσω Λ. ΑΜΦΙΘΕΑΣ)</a>
 Ε22	<a href="#">ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΣΑΡΩΝΙΔΑ (EXPRESS)</a>
 162	<a href="#">ΒΟΥΛΑ - ΠΑΝΟΡΑΜΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</a>
 163	<a href="#">ΒΟΥΛΑ - ΠΗΓΑΔΑΚΙΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</a>
 129	<a href="#">ΓΛΥΦΑΔΑ - ΑΙΞΩΝΗ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</a>
 120	<a href="#">ΓΛΥΦΑΔΑ - ΒΑΡΗ (Πηγαδάκια) - ΠΡΟΑΣΤ. ΚΟΡΩΠΙΟΥ</a>
 149	<a href="#">ΓΛΥΦΑΔΑ - ΒΑΡΗ - ΒΑΡΚΙΖΑ (ΚΥΚΛΙΚΗ)</a>
 116	<a href="#">ΓΛΥΦΑΔΑ - ΒΑΡΗ - ΚΙΤΣΙ</a>
 170	<a href="#">ΓΛΥΦΑΔΑ - ΒΑΡΚΙΖΑ - ΒΑΡΗ</a>
 115	<a href="#">ΓΛΥΦΑΔΑ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ - ΚΙΤΣΙ</a>
 114	<a href="#">ΓΛΥΦΑΔΑ - ΚΑΒΟΥΡΙ - ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ (Μέσω ΜΑΡΙΝΑΣ)</a>
 340	<a href="#">ΓΛΥΦΑΔΑ - ΠΑΛΛΗΝΗ</a>
 Τ3	<a href="#">ΝΕΟ ΦΑΛΗΡΟ - ΒΟΥΛΑ</a>
 Χ96	<a href="#">ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΕΡΟΛ. ΑΘΗΝΩΝ (EXPRESS)</a>
 Γ1	<a href="#">ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΒΑΡΚΙΖΑ - ΚΙΤΣΙ</a>
 Α1	<a href="#">ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΒΟΥΛΑ</a>
 Ε1	<a href="#">ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΒΟΥΛΑ (EXPRESS)</a>
 154	<a href="#">ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΑΝΩ ΓΛΥΦΑΔΑ (ΠΑΝΟΡΑΜΑ ΒΟΥΛΑΣ)</a>
 171	<a href="#">ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΒΑΡΚΙΖΑ (Μέσω ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)</a>
 Χ97	<a href="#">ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΑΕΡΟΛ. ΑΘΗΝΩΝ (EXPRESS)</a>
 Τ2	<a href="#">ΣΥΝΤΑΓΜΑ - ΒΟΥΛΑ</a>

Εικόνα 4: Λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν τον δήμο Βούλας  
(Πηγή ΟΑΣΑ)

#### ❖ Μετρό

Πολύ σημαντικό έργο για την ανάπτυξη της περιοχής μελέτης αναμένεται να αποτελέσει η επέκταση της γραμμής 2 του μετρό από τον Άγιο Δημήτριο στο Ελληνικό, που προβλέπεται να ολοκληρωθεί μέχρι την άνοιξη του 2010, σύμφωνα με το υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ.

Το έργο της επέκτασης προς το ΕΛΛΗΝΙΚΟ θα προσθέσει στο δίκτυο του Μετρό της Αθήνας 5,5χλμ. Υπόγειας Γραμμής και 4 νέους Σταθμούς (ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ, ΑΛΙΜΟΣ, ΑΡΓΥΡΟΥΠΟΛΗ, ΕΛΛΗΝΙΚΟ). Η παλαιότερη διαδικασία δημοπράτησης του έργου διεκόπη διότι αναλυτικότερη εξέταση του τρόπου κατασκευής έδειξε ότι με μικρή διαφορά στον προϋπολογισμό και μόνο ένα εξάμηνο καθυστέρηση, ήταν δυνατό να κατασκευαστεί το σύνολο της επέκτασης υπόγεια. Με τον τρόπο αυτό αποφεύχθηκε η δημιουργία γέφυρας κατά μήκος της Λεωφόρου Βουλιαγμένης, λύση που είχε σημαντικές παρενέργειες (ηχητική και οπτική ρύπανση της περιοχής).

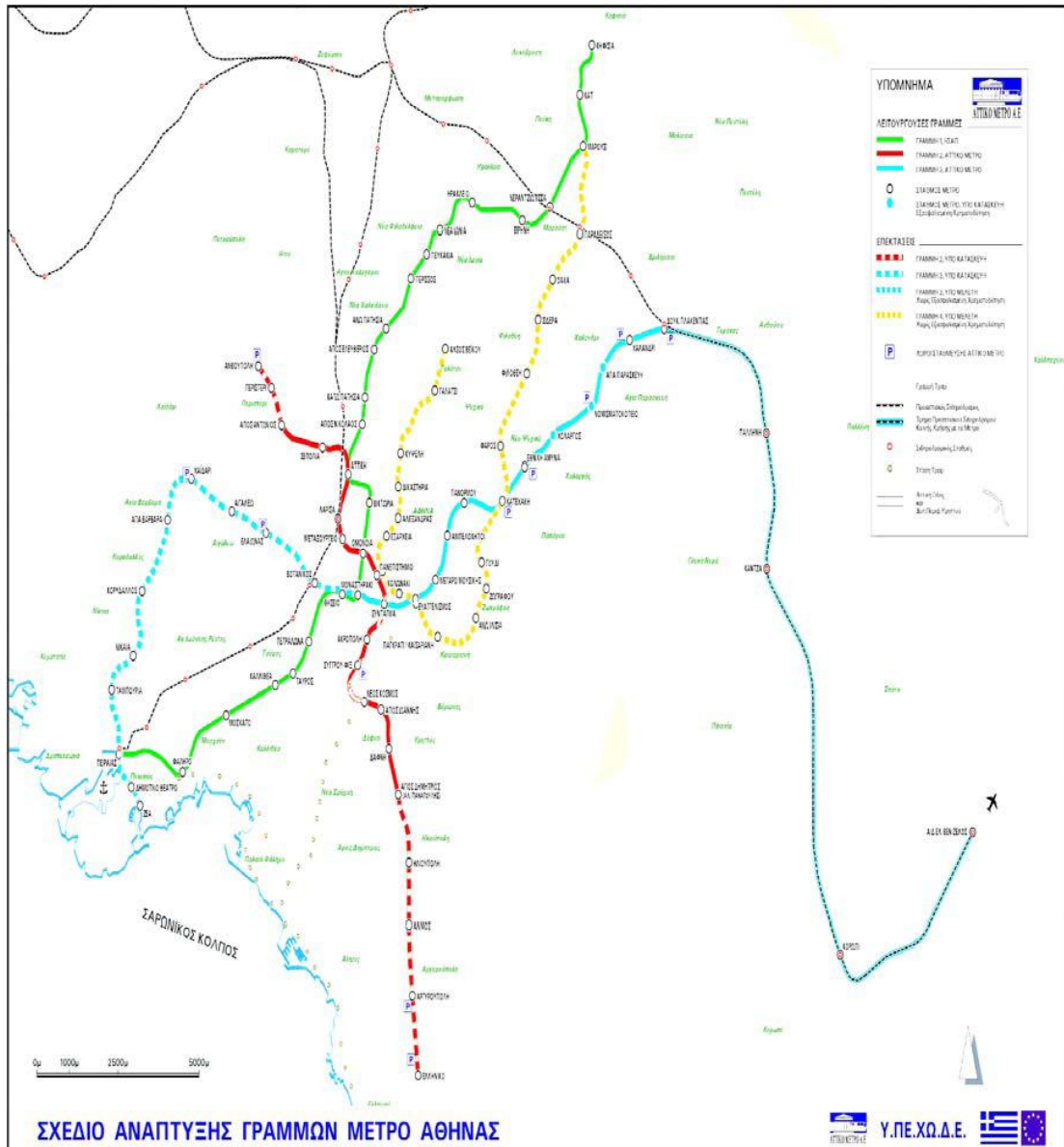


Εικόνα 5: Μελλοντική γραμμή μετρό  
(Πηγή ΟΑΣΑ)

Η νέα μελέτη της επέκτασης ολοκληρώθηκε τον Μάρτιο του 2005 και ακολούθησε η εκ νέου δημοπράτηση του έργου. Ο Διαγωνισμός ολοκληρώθηκε στα τέλη Νοεμβρίου 2005 και στις 8 Μαρτίου 2006 υπογράφηκε η σύμβαση του έργου. Τον Απρίλιο του 2006 ξεκίνησαν οι κατασκευαστικές εργασίες και η υπόγεια επέκταση της Γραμμής 2 προς το Ελληνικό προβλέπεται να ολοκληρωθεί εντός του 2009. Η επέκταση αυτή αναμένεται να εξυπηρετεί σε καθημερινή βάση περισσότερους από 80.000 επιβάτες.

Με την επέκταση της γραμμής αυτής θα εξυπηρετείται συγκοινωνιακά η ευρύτερη περιοχή κατά μήκος του άξονα της Λεωφόρου Βουλιαγμένης, δηλαδή οι περιοχές των δήμων Αγίου Δημητρίου, Ηλιούπολης, Αργυρούπολης, Αλίμου και Ελληνικού.

Τέλος, να προστεθεί ότι βάσει του σχεδίου νόμου για το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής (ΡΣΑ), προβλέπεται μακροπρόθεσμα η επέκταση του μετρό, ώστε να καλύπτει το 85% της ευρύτερης περιοχής του Λεκανοπεδίου με ένα δίκτυο 8 γραμμών συνολικού μήκους 220 χλμ. και 200 σταθμών. Συγκεκριμένα για τη γραμμή 2 που μας αφορά, προβλέπεται η δημιουργία ενός ακόμα σταθμού στην περιοχή της Γλυφάδας, χωρίς να έχει προσδιοριστεί ακόμα ο χρονικός ορίζοντας ολοκλήρωσης του έργου αυτού.



Χάρτης 39: Σχέδιο ανάπτυξης γραμμών μετρό Αθήνας  
 (πηγή: Αττικό Μετρό)

### 3.5.ΠΑΡΑΛΙΕΣ

Στην περιοχή μελέτης υπάρχουν οργανωμένες πλαζ που απαιτείται χρηματικό αντίτιμο για την είσοδο σε αυτές όπως η Α΄ και Β΄ πλαζ Βούλας, η παραλία Αστέρα Γλυφάδας που αποτελεί μέλος του συγκροτήματος του Αστέρα Γλυφάδας. Η μόνη οργανωμένη πλαζ που δεν απαιτείται η χορήγηση εισιτηρίου εισόδου είναι η πλαζ του Αγίου Κοσμά.

Οι οργανωμένες αυτές παραλίες, σύμφωνα με το ΦΕΚ 204/2004, εντάσσονται στη ζώνη 3β, όπου επιτρέπονται εγκαταστάσεις αποδυτηρίων, χώροι υγιεινής, αναψυκτήρια - εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα μέγιστης επιφάνειας 20 τετραγωνικά μέτρα για την πώληση αποκλειστικά ειδών που σχετίζονται με τη λειτουργία της ακτής κολύμβησης, γραφεία προσωπικού διαχείρισης της ακτής, χώροι φύλαξης παιδιών, χώροι παροχής υγειονομικών συμβουλών και υπηρεσιών, ιατρείο, μικρό γυμναστήριο και βοηθητικοί χώροι μηχανολογικών εγκαταστάσεων και αποθήκευσης. Στην ακτή του Αγίου Κοσμά ειδικά επιτρέπονται μόνο εγκαταστάσεις αποδυτηρίων και υγιεινής, ένα αναψυκτήριο - εστιατόριο, γραφείο και ιατρείο στα νομίμως υφιστάμενα κτίρια χωρίς προσθήκη νέων.

Οι οργανωμένες παραλίες έχουν ιδιωτικοποιηθεί και αποτελούν ένα τρόπο διασκέδασης καθώς προσφέρουν φαγητό, καφέ η αλκοόλ. Υπάρχουν ακόμη πισίνες, είδη θαλάσσης και περιοδικά και μπορεί να κάνεις θαλάσσια σπορ.

- Α΄ πλαζ Βούλας

Η μεγάλη αμμουδερή και αρκετά δημοφιλής οργανωμένη παραλία Α' πλαζ Βούλας βρίσκεται λίγα μέτρα από την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος στη στάση ακριβώς του τραμ και σε απόσταση μικρότερη από 18 χιλιόμετρα νοτιοανατολικά από το κέντρο της Αθήνας, κατά συνέπεια είναι μια από τις κοντινές στο κέντρο της Αθήνας παραλίες της Αττικής. Το περιβάλλον είναι κοσμοπολίτικο γύρω από την παραλία, με σύγχρονα κτίρια και καταστήματα, αλλά διατηρεί και κάτι από τον εξοχικό χαρακτήρα που είχε πριν πολλά χρόνια με τα πολλά δέντρα και φυσικά την εξαιρετική αμμουδιά. (πηγή: greek hotel. com)





Εικόνα 6: Α' πλαζ Βούλας

(πηγή <http://nylou.com/html/ent/741/ent.18741.2.asp> :)

Καταλαμβάνει έκταση 62 στρεμμάτων στο Δήμο Βούλας και αποτελεί μια από τις οργανωμένες παραλίες της Αττικής. Την διαχείρισή της έχει αναλάβει μέχρι τις 31/12/2001 η «Απολλώνιες Ακτές Α.Ε.» (όπως επίσης την Β' πλαζ Βούλας και την πλαζ της Βάρκιζας), η οποία πλειοδότησε στον διαγωνισμό που προκήρυξε η «Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε.» (νυν «Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης») στις 08/02/2001. Πριν φτάσουμε στο σημείο αυτό, να σημειωθεί ότι η Α' πλαζ, όπως και η Β' Πλαζ Βούλας άνηκαν στο δήμο Βούλας, που τις παραχώρησε στην Ε.Τ.Α. Α.Ε.

Η ανάπλαση της Α' πλαζ Βούλας ξεκίνησε από τον Απρίλιο του 2002 και ολοκληρώθηκε τον Μάιο του 2003. Αυτή την περίοδο η Α' πλαζ Βούλας λειτουργεί κανονικά και διαθέτει μπητς μπαρ, εστιατόριο, αποδυτήρια, κλπ. Υπάρχουν επίσης αθλητικές εγκαταστάσεις, νεροτσουλήθρες, δυνατότητες για θαλάσσια σπορ και παιδική χαρά.

Η πρόσβαση γίνεται εύκολα με τακτικά και πυκνά δρομολόγια πολλών λεωφορειακών γραμμών που εξυπηρετούν την περιοχή, με ταξί και φυσικά με ιδιωτικό ή νοικιασμένο αυτοκίνητο ή μοτοσικλέτα. Ο καλύτερος τρόπος πρόσβασης παραμένει το τραμ με την στάση του να απέχει λίγα μέτρα από την είσοδο της πλαζ. Η περιοχή προσφέρεται και για πεζοπορία λόγω του επιπέδου του εδάφους, αλλά και για ποδήλατο για τους ίδιους λόγους.

- Β΄ πλαζ Βούλας

Βρίσκεται λίγα μέτρα από την παραλιακή λεωφόρο Ποσειδώνος, 500 περίπου μέτρα μετά την στάση του τραμ και σε απόσταση 18 περίπου χιλιόμετρα νοτιοανατολικά από το κέντρο της Αθήνας, κατά συνέπεια είναι μια από τις κοντινές στο κέντρο της Αθήνας παραλία της Αττικής. Προσφέρει όλες τις δυνατότητες που παρέχει και η Α΄ πλαζ Βούλας. (πηγή: greekhotel. com)



Εικόνα 7: Β΄ πλαζ Βούλας

(πηγή: [www.seferou.blogspot.com/2009/04/blog-post\\_10.html](http://www.seferou.blogspot.com/2009/04/blog-post_10.html))

Η Β΄ πλαζ Βούλας καταλαμβάνει έκταση 72 στρεμμάτων στο Δήμο Βούλας και αποτελούσε για χρόνια μία από τις οργανωμένες παραλίες της Αττικής. Ωστόσο, από το 2006 έχει σταματήσει η λειτουργία της, είναι κλειστή για το κοινό και έχει μετατραπεί σε ένα τεράστιο σκουπιδότοπο που αποτελεί εστία μόλυνσης για την γύρω περιοχή.

Την διαχείριση της πλαζ αυτής είχε αναλάβει η «Απολλώνιες Ακτές Α.Ε.» μέχρι τις 31/12/2011 μετά τον αντίστοιχο διαγωνισμό που έλαβε χώρα. Στη συνέχεια όμως κάποια από τα μέλη της διαχειρίστριας εταιρίας αποφάσισαν να λειτουργήσουν την πλαζ ως νυχτερινό κέντρο. Την απόφαση όμως αυτή δεν συμμερίστηκε και ο δήμος Βούλας που επέβαλε πρόστιμο στην εταιρία και την ανάγκασε να αλλάξει την αρχική της απόφαση.

Το μόνο σίγουρο είναι ότι η μη λειτουργία της πλαζ στερεί από τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής τη δυνατότητα να απολαύσουν τη θάλασσα. Η αδράνεια των αρμοδίων, η παρουσία πολλών διαφορετικών

φορέων με αρμοδιότητα για την εν λόγω πλαζ (Δήμος Βούλας, ΕΤΑ, Οργανισμός Αθήνας κλπ.) όπως επίσης τα επιχειρηματικά συμφέροντα είναι μερικοί από τους λόγους που έχουμε οδηγηθεί σε αυτήν την κατάσταση, η οποία είναι ευχής έργον να αλλάξει σύντομα προς το καλύτερο.

- Αστέρας Γλυφάδας

Η παραλία Αστέρας Γλυφάδας αρχίζει πίσω από το παλιό κέντρο διασκέδασης «Αστέρια» και εκτείνεται κατά μήκος ολόκληρης της μικρής χερσονήσου προς τα νότια της Γλυφάδας, λίγες εκατοντάδες μέτρα από το κέντρο της πόλης. Βρίσκεται σε απόσταση λιγότερη από 20 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας.

Πρόκειται για μια καλά οργανωμένη παραλία, μια από τις παλιότερες οργανωμένες παραλίες του Σαρωνικού κόλπου, με ωραία αμμουδιά, αρκετό πράσινο και πολλές ευκολίες για τους λουόμενους. (πηγή: greek hotel. com)

Μέσα στην παραλία έχετε την δυνατότητα για αναψυκτικά και κάποιο γεύμα, αλλά η γειτνίασή της με το κέντρο της πόλης σας εξασφαλίζει επίσης ότι έχετε κυριολεκτικά στα «πόδια» σας ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα των Αθηνών με όλες τις ευκολίες για φαγητό, διασκέδαση και διαμονή.



Εικόνα 8: Αστέρας Γλυφάδας

(πηγή: [www.greekhotel.com/.../beach/home-gr.htm](http://www.greekhotel.com/.../beach/home-gr.htm))

Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης έχετε στην διάθεσή σας μια ολόκληρη πόλη, την Γλυφάδα.

Η πρόσβαση είναι εύκολη και με κάθε δυνατό μέσο, τόσο με πυκνά δρομολόγια των μαζικών μέσων, δηλαδή τραμ και λεωφορείων προς κάθε κατεύθυνση, όσο

και με ταξί, ή ραδιοταξί, ιδιωτικό αυτοκίνητο, μοτοσικλέτα, ή και με τα πόδια, αν μένετε εκεί κοντά.

- Πλαζ Αγίου Κοσμά

Είναι μια από τις πιο οργανωμένες πλαζ της παραλιακής ζώνης που είναι ελεύθερη προς το κοινό χωρίς την καταβολή χρηματικού αντιτίμου. Έχει έκταση 23 στρέμματα στον δήμο Ελληνικού.

Ο χώρος της πλαζ μισθώθηκε το 1994 από την εταιρεία «Ποσειδών ΠΕΤΡΟΚΛΑΜΠ ΕΠΕ» μετά από παραχώρηση της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού. Η εταιρεία ανέλαβε την εκμετάλλευση της παραλίας, επιβάλλοντας πληρωμή εισιτηρίου για τους επισκέπτες της και παράλληλα στο χώρο της παραλίας λειτουργούσε τρία νυχτερινά κέντρα διασκέδασης (ENVY MEDITERRANEO, BAHIA DO SOL και DEKKO) σε μια συνολική έκταση 63 στρεμμάτων.

Μετά από επιχείρηση της δημοτικής αρχής σε συνεργασία με τους κατοίκους της περιοχής και φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης μπήκαν στον ιδιωτικό χώρο της παραλίας έκλεισαν τα νυχτερινά κέντρα που λειτουργούσαν, καθάρισαν την παραλία και με απόφαση του δημοτικού συμβουλίου του Ελληνικού έκανε ανάκληση της άδειας λειτουργίας των νυχτερινών κέντρων αυτών. Μετά από την κίνηση αυτή η πλαζ μετατράπηκε σε ελεύθερη, ανοιχτή 24 ώρες την ημέρα με την ευθύνη της συντήρησης να έχει αναλάβει ο δήμος Ελληνικού.



Εικόνα 9: Παραλία Αγίου Κοσμά

(πηγή: [http://troktiko.blogspot.com/2010/06/blog-post\\_3402.html](http://troktiko.blogspot.com/2010/06/blog-post_3402.html))

Ο δήμος Ελληνικού ανέλαβε την αναμόρφωση της παραλίας αγοράζοντας ομπρέλες και καρέκλες, τοποθέτησε φιλέ για βόλεις, έριξε άμμο σε ένα κομμάτι της πλαζ, αγόρασε μηχανήματα για τον καθαρισμό της παραλίας και έφτιαξε κάποια αποδυτήρια και ντουζιέρες.

Από το 2007 στην πλαζ λειτουργούν εγκαταστάσεις που δίνουν την δυνατότητα στα ΑΜΕΑ να χρησιμοποιούν την παραλία καθώς διαθέτει ειδικά διαμορφωμένο χώρο για στάθμευση αυτοκινήτων που μεταφέρουν ΑΜΕΑ, ξύλινο διάδρομο που οδηγεί στην θάλασσα και αναβατόριο που εξασφαλίζει την άνετη είσοδο και έξοδο τους από τη θάλασσα. Επίσης, πολύ σημαντικό είναι το γεγονός ότι κάθε μήνα γίνεται βιολογικός έλεγχος για την καταλληλότητα του νερού. Ωστόσο, το γεγονός ότι ο δήμος δεν έχει αποκτήσει τελεσίδικα την ευθύνη της παραλίας δεν επιτρέπει την περαιτέρω αναβάθμιση των υπηρεσιών της πλαζ.

Όμως οι εγκαταστάσεις που δημιουργήθηκαν για τα άτομα με ειδικές ανάγκες φθάρθηκαν και άρχισαν στις μέρες μας εργασίες αποκατάστασης από το δήμο Ελληνικού η οποίος όμως σταμάτησαν μετά από προσπάθειες της κυβέρνησης. Με έγγραφό του το λιμενικό Πειραιά ζητά από την Κτηματική Υπηρεσία να διενεργήσει αυτοψία προκειμένου να επιβληθούν κυρώσεις.

Και όλα αυτά γίνονται, γιατί η Κυβέρνηση αρνείται να παραχωρήσει στο δήμο τη διαχείριση της πλαζ που από το 2007 με τις μεγαλειώδεις κινητοποιήσεις άνοιξε και λειτουργεί με καθημερινή παρουσία χιλιάδων Αθηναίων.

Η συγκεκριμένη προβλήτα έχει υποστεί φθορές και είναι απαραίτητο να αποκατασταθεί, καθώς σ' αυτήν ο δήμος λειτουργεί το ειδικό αναβατόριο για τα άτομα με κινητικές δυσκολίες. Πρόκειται για το ένα από τα δύο αναβατόρια για ΑΜΕΑ στην Αττική που τους δίνει τη δυνατότητα να απολαύσει το μπάνιο του στη θάλασσα.





Εικόνα 10: Παραλία Αγίου Κοσμά  
(πηγή: [www.elliniko.gr/article.php?id=7124](http://www.elliniko.gr/article.php?id=7124))

Εκτός όμως από τις οργανωμένες παραλίες που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης μας, υπάρχουν ακόμα και ελεύθερες παραλίες για κολύμβηση σε όλο το μήκος της παράκτιας ζώνης των δήμων που εξετάζουμε. Οι παραλίες αυτές, σύμφωνα με το ΦΕΚ 204/2004, εντάσσονται στη ζώνη 3α.

Στις παραλίες της Γλυφάδας και την αντίστοιχη του Ελληνικού επιτρέπονται μόνο εγκαταστάσεις χώρων υγιεινής, με μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση 20 τ.μ. ανά ακτή.

Στο Δήμο Ελληνικού λοιπόν, βρίσκεται μία από τις ελεύθερες παραλίες αυτές, η οποία δεν έχει μήκος μεγαλύτερο από 150-200 μέτρα και τοποθετείται μπροστά από το χώρο που βρίσκεται η πίστα καρτ στον Άγιο Κοσμά. Στην ουσία αποτελεί προέκταση της οργανωμένης παρακείμενης παραλίας και την επισκέπτεται ελάχιστος κόσμος.

Στο Δήμο Γλυφάδας, αντίστοιχα, βρίσκονται τέσσερις ελεύθερες παραλίες, κατά μήκος της παραλίας του Δήμου Γλυφάδας, από τον Άγιο Κοσμά μέχρι τα Αστέρια Γλυφάδας. Η πρώτη από αυτές βρίσκεται αμέσως μετά το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά, οι επόμενες δύο βρίσκονται μεταξύ της 3ης και της 4ης μαρίνας Γλυφάδας και η τέταρτη καταλαμβάνει μια μικρή έκταση μεταξύ της 2ης και 3ης μαρίνας. Σε ορισμένες από τις παραλίες αυτές υπάρχει κάποια οργάνωση με ντουζιέρες, ενώ υπάρχει και η δυνατότητα για κάποιο αναψυκτικό ή σνακ από τις παρακείμενες καντίνες. Να σημειωθεί ότι

ένα πέμπτο κομμάτι παραλίας στην Γλυφάδας, που βρίσκεται μεταξύ της πρώτης και της δεύτερης μαρίνας, έχει χαρακτηριστεί από το ΦΕΚ 254/2004 ως τμήμα ζώνης παραλίας και όχι ως «ελεύθερη ακτή κολύμβησης», όπως οι προηγούμενες. Η συνολική έκταση που καταλαμβάνουν οι πέντε αυτές παραλίες μαζί με τις μαρίνες του δήμου, υπολογίζεται στα 180 στρέμματα, ενώ το συνολικό τους μήκος είναι περίπου δύο χιλιόμετρα.

### 3.6.ΜΑΡΙΝΕΣ

Στην Ελλάδα λειτουργούν, σήμερα, 19 μαρίνες που διαθέτουν 6.661 θέσεις ελλιμενισμού, προσφέροντας συγχρόνως υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Αρκετές από αυτές τις μαρίνες, είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης». Τα τελευταία χρόνια, ο Ε.Ο.Τ. και ορισμένες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή πρόγραμμα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολίας και συναφών υπηρεσιών για σκάφη, κατά μήκος των ελληνικών ακτών, πρόγραμμα που βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβόλια για τον ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών λειτουργούν ήδη ή τίθενται σταδιακά σε λειτουργία, προκειμένου να καλύψουν με τον πιο ικανοποιητικό τρόπο και υπό τις ασφαλέστερες συνθήκες τις ανάγκες των τουριστών, που φθάνουν στην Ελλάδα από τη θάλασσα.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 254/2004 για τις χρήσεις γης και τους όρους και περιορισμούς δόμησης στην παραλιακή ζώνη, οι λιμένες αναψυχής αποτελούν περιοχές που χαρακτηρίζονται με το στοιχείο 6. Στις περιοχές αυτές που είναι περιοχές τουριστικών αγκυροβολίων - λιμένων αναψυχής, καθορίζονται χρήσεις γης και όροι και περιορισμοί δόμησης κατά ζώνες 6α, 6β, 6γ, 6δ, 6ε και 6στ.

**Ζώνη 6α:** Πρόκειται για το λιμένα αναψυχής (μαρίνα) Φλοίσβου, στο δήμο Παλαιού Φαλήρου.

**Ζώνη 6β:** Πρόκειται για το λιμένα αναψυχής (μαρίνα) Αλίμου, του οποίου το ρυμοτομικό σχέδιο έχει εγκριθεί με το ΠΔ/8-11-90 (ΦΕΚ-655/Δ/90).

**Ζώνη 6γ:** Πρόκειται για τους λιμένες αναψυχής (μαρίνες) που βρίσκονται στην εκτός σχεδίου και εντός ΓΠΣ περιοχή του δήμου Γλυφάδας.

**Ζώνη 6δ:** Πρόκειται για το λιμένα αναψυχής Βουλιαγμένης.

Μαρίνα Γλυφάδας

Η συγκεκριμένη μαρίνα βρίσκεται δίπλα στις εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά και τη διαχειρίζεται ο Δήμος Γλυφάδας. Η μαρίνα ουσιαστικά αποτελείται από τέσσερις κόλπους, η χωρητικότητα του πρώτου κόλπου είναι 180 σκάφη, ενώ οι άλλοι τρεις έχουν χωρητικότητα 100, 280 και 250 σκάφη αντίστοιχα και συνολικά 810 θέσεις ελλιμενισμού. Η μαρίνα



Γλυφάδας διαθέτει τις χαμηλότερες τιμές ελλιμενισμού απ' οποιαδήποτε άλλη μαρίνα της Αττικής, λόγω των περιορισμένων υπηρεσιών που προσφέρει. Το κόστος ελλιμενισμού υπολογίζεται σε μηνιαία βάση, χωρίς να υπάρχει έκπτωση για σκάφη που ελλιμενίζονται όλο το έτος. Το ετήσιο κόστος για σκάφη 8 έως 30 μέτρων κυμαίνεται μεταξύ 185 και 537 ευρώ/μέτρο.



Εικόνα 11: Μαρίνα Γλυφάδας

(πηγή: [www.digital-camera.gr/index.php?option=photos...](http://www.digital-camera.gr/index.php?option=photos...))

Να σημειωθεί ότι στην 3η μαρίνα βρίσκεται το Κέντρο Διάσωσης Θαλασσίων Χελωνών «Αρχέλων», το οποίο εκτός από τόπος περίθαλψης για τραυματισμένες και άρρωστες χελώνες λειτουργεί και ως τόπος ενημέρωσης του κοινού. Παράλληλα στην 3η μαρίνα διεξάγονται συχνά πολιτιστικές εκδηλώσεις (π.χ. συναυλίες), ενώ λειτουργεί καφετέρια, μπαρ και εστιατόριο.



Χάρτης 40: Μαρίνες Γλυφάδας  
(πηγή: google earth)

Αξίζει να αναφερθεί ότι και το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά, σύμφωνα με την σύμβαση που έχει υπογραφεί, θα μετατραπεί σε λιμένα αναψυχής με δυνατότητα να φιλοξενεί περίπου 300 μεγάλα σκάφη. Η μαρίνα του Αγίου Κοσμά, που φιλοξένησε την εκκίνηση των ιστιοπλοϊκών αγωνισμάτων κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων 2004, αποτελείται από ένα σύνολο σύγχρονων εγκαταστάσεων, με δυνατότητα να φιλοξενήσουν πολλές και διαφορετικές εκδηλώσεις. Πρόκειται για ένα από τα πλέον φιλόδοξα έργα που πραγματοποιήθηκαν στην παραθαλάσσια ζώνη της Αθήνας και συνιστά έναν ιδιαίτερα ελκυστικό στόχο για τουριστική ανάπτυξη και εκμετάλλευση.



Εικόνα 12: Μαρίνες Γλυφάδας  
(πηγή: [www.uti.gr/.../attiki/glifada/accomodation.htm](http://www.uti.gr/.../attiki/glifada/accomodation.htm))

Η θαλάσσια ζώνη της μαρίνας περιλαμβάνει μία λιμενολεκάνη, συνολικής υδάτινης επιφάνειας 165.000μ<sup>2</sup> και ωφέλιμο βάθος 4μ. Το έργο περιέλαβε την κατασκευή προσήνεμου μόλου μήκους 980μ. (σε μήκος 650μ. υπήρχαν παλαιότερες επιχώσεις), την προστασία με τεχνητούς ογκολίθους ολόκληρου του μόλου στην εξωτερική πλευρά και σε τμήμα της εσωτερικής πλευράς την κατασκευή ακρομολίου, την κατασκευή κρηπιδωμάτων στο εσωτερικό του λιμανιού, την κατασκευή πλωτών προβλητών και ράμπων που προορίζονταν για τα σκάφη των αθλητών κα.

Στη χερσαία ζώνη της μαρίνας αναπτύχθηκαν κτιριακές εγκαταστάσεις, που φιλοξένησαν ιούς αθλητές, τη διοίκηση, τους επισήμους, την Ολυμπιακή Οικογένεια και τον τύπο κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων. Μεταολυμπιακά τα κτίρια αυτά θα χρησιμοποιούνται για τις ανάγκες λειτουργίας της μαρίνας και για το κοινό που θα επισκέπτεται την περιοχή.

### 3.7.ΑΘΛΗΤΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Στο παρόν υποκεφάλαιο θα μελετήσουμε τις αθλητικές εγκαταστάσεις που αναπτύσσονται στους δήμους μελέτης της παρούσας εργασίας και ιδιαίτερα με τις αθλητικές εγκαταστάσεις που δημιουργήθηκαν για τις ανάγκες των ολυμπιακών αγώνων του 2004 όπως οι Ολυμπιακές εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά και αυτές που είναι εγκατεστημένες στο Δήμο Ελληνικού. Βέβαια σε όλη την έκταση της περιοχής έχουν αναπτυχθεί μεγάλος αριθμός αθλητικών εγκαταστάσεων που οι κυριότερες θα παρουσιαστούν παρακάτω.

#### 3.7.1.Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις

Στην περιοχή μελέτης μας βρίσκονται μια σειρά από ολυμπιακές εγκαταστάσεις οι οποίες δημιουργήθηκαν και χρησιμοποιήθηκαν κατά τους ολυμπιακούς αγώνες του 2004 και στις μέρες μας ο μεγαλύτερος αριθμός από αυτές παραμένουν ανεκμετάλλευτες. Έτσι στον Άγιο Κοσμά βρίσκεται το κέντρο ιστιοπλοΐας ενώ στο Ελληνικό εγκαταστάσεις κανό – καγιάκ- σλάλομ, μπέιζμπολ, σόφτμπολ, χόκεϊ , καλαθοσφαίρισης και ξιφασκίας.

Νόμος 3342/2005 για ολυμπιακές εγκαταστάσεις Ο τρόπος αξιοποίησης των ολυμπιακών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια των αγώνων του 2004, καθορίστηκε με το νόμο 3342 του 2005 (ΦΕΚ 131/Α'/6.6.2005) «Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες τους - Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης».

Τα κυριότερα σημεία του πρώτου κεφαλαίου του νόμου είναι τα εξής:

- Η άδεια λειτουργίας Ολυμπιακής εγκατάστασης εκδίδεται υπέρ του χρήστη κάθε Ολυμπιακού συγκροτήματος ή τμήματος αυτού, μετά από αίτησή του προς τη Γνωμοδοτική Επιτροπή, με κοινή απόφαση των Υπουργών ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και Πολιτισμού. Στην άδεια λειτουργίας καθορίζονται οι χρήσεις της εκάστοτε Ολυμπιακής εγκατάστασης, καθώς και οι σχετικοί όροι συντήρησης και λειτουργίας της, ανάλογα με τις επί μέρους αθλητικές, πολιτιστικές, εμπορικές και λοιπές υποστηρικτικές υποδομές και κατασκευές που την απαρτίζουν.



- Η Γνωμοδοτική Επιτροπή ορίζει με απόφαση της όλα τα, κατά περίπτωση, απαιτούμενα δικαιολογητικά για την πληρότητα του φακέλου που θα συνοδεύει την αίτηση για την άδεια λειτουργίας Ολυμπιακής εγκατάστασης και ελέγχει, αν οι προτεινόμενες χρήσεις των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων είναι σύμφωνες με την κείμενη νομοθεσία τις εγκεκριμένες μελέτες σχεδιασμού της εγκατάστασης. Η Γνωμοδοτική Επιτροπή αποτελείται από 11 άτομα από διαφορετικές υπηρεσίες και με διαφορετική ιδιότητα.
- Με απόφαση του Γενικού Γραμματέα της Περιφέρειας, μέσα στα όρια της οποίας βρίσκεται η εκάστοτε εγκατάσταση, εκδίδονται άδειες ίδρυσης και λειτουργίας καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος και λοιπών εμπορικών χρήσεων στις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις. Η εποπτεία της τήρησης των όρων της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας, καθώς και του ωραρίου λειτουργίας ανατίθεται στις αρμόδιες υπηρεσίες της οικείας Γενικής Γραμματείας Περιφέρειας.
- Επιβάλλεται ειδικός φόρος υπέρ των οικείων Ο.Τ.Α. Α' βαθμού εντός των διοικητικών ορίων των οποίων βρίσκεται η εγκατάσταση, σε ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) επί των εισπράξεων των καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος και των λοιπών εμπορικών χρήσεων που λειτουργούν στα Ολυμπιακά συγκροτήματα.
- Δίνονται οι ορισμοί του «θεματικού πάρκου» και του «θεματικού χώρου ψυχαγωγίας», για τις ανάγκες του νόμου αυτού.
- Σε όλα τα Ολυμπιακά συγκροτήματα επιτρέπονται οι αθλητικές χρήσεις και στους αμιγώς αθλητικούς χώρους των ολυμπιακών συγκροτημάτων επιτρέπονται περιστασιακά βραχυχρόνιες εμπορικές χρήσεις. Στη συνέχεια, και συγκεκριμένα στο δεύτερο κεφάλαιο, ο νόμος αυτός καθορίζει την μεταολυμπιακή χρήση για κάθε μία από τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις. Όσον αφορά τις επιτρεπόμενες χρήσεις των εγκαταστάσεων που μας ενδιαφέρουν, αυτές αναλύονται στα άρθρα 23 και 24 του νόμου, τα οποία και παραθέτονται αυτούσια.

## «Άρθρο 23

### Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις Ελληνικού

1. Στις Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις του Ελληνικού και εντός του περιγράμματος των υφιστάμενων εγκαταστάσεων επιτρέπονται, πλην των χρήσεων που δόθηκαν για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων και οι εξής λειτουργίες και χρήσεις:

α. Ολυμπιακή Εγκατάσταση Κανό – Καγιάκ - Σλάλομ: στις μεν υφιστάμενες εγκαταστάσεις επιτρέπονται εμπορικά καταστήματα ενοικίασης ή αγοράς αθλητικών ειδών, χώροι εστίασης κοινού, στον δε περιβάλλοντα χώρο: θεματικό πάρκο (αθλητικό), υδροπάρκο.

β. Ολυμπιακή Εγκατάσταση Καλαθοσφαίρισης και Ξιφασκίας: πολιτιστικές εκδηλώσεις, εμπορικά καταστήματα, χώροι εστίασης κοινού, εκθέσεις.

γ. Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις Μπείζμπολ, Σόφτμπολ και Χόκει: βοηθητικοί χώροι των αθλητικών χρήσεων, πολιτιστικές εκδηλώσεις, χώροι εστίασης κοινού».

## «Άρθρο 24

### Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά

1. Στην Ολυμπιακή Εγκατάσταση του Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά, όπως η περιοχή εμφανίζεται στο τοπογραφικό διάγραμμα που ακολουθεί, επιτρέπονται, ανά ζώνη, πλην των αθλητικών χρήσεων που δόθηκαν για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων, οι εξής λειτουργίες και χρήσεις:

#### **A. Ζώνη I**

Στις Περιοχές IA και IB (Περιοχή Εγκαταστάσεων Τουρισμού και Αναψυχής):

α) Οι χρήσεις που δόθηκαν για την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων και

β) όλες οι χρήσεις που προβλέπονται από το άρθρο 8 του π.δ. 6/1987 (ΦΕΚ 166 Δ'), «Χρήσεις γης. Κατηγορίες – περιεχόμενο», πλην: α) ξενοδοχείου, β) του νυκτερινού κέντρου ("μπουζούκια"), γ) των χρήσεων που αναφέρονται υπό τους αριθμούς 2, 10, 15, 17 και 18 και δ) των χρήσεων που αναφέρονται

υπό τον αριθμό 20, εξαιρουμένων των εκθέσεων σε προσωρινές λυόμενες κατασκευές, η καλυπτόμενη επιφάνεια και οριοθέτηση των οποίων εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Πολιτισμού. Επιτρέπεται μόνον η κατασκευή τριάντα υπνοδοματίων κατηγορίας πέντε (5) αστέρων, συνολικής επιφάνειας χιλίων τετρακοσίων (1.400) τ.μ. για την υποστήριξη της μαρίνας.

Στην Περιοχή ΙΓ (Περιοχή Ναυταθλητικών Εγκαταστάσεων):

Σταθμός καυσίμων, αναψυκτήριο (καντίνα), εγκαταστάσεις υποστήριξης και εξυπηρέτησης σκαφών, εγκαταστάσεις αποθηκών, φυλάκια με we.

Στην περιοχή ΙΔ:

Κινητές λυόμενες κατασκευές για τη στέγαση εκθέσεων και την υποστήριξη και εξυπηρέτηση σκαφών, υπαίθριοι χώροι συνάθροισης κοινού, η καλυπτόμενη επιφάνεια και οριοθέτηση των οποίων εγκρίνονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών, Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων και Πολιτισμού.

## **B. Ζώνη Β**

Στις Περιοχές ΙΒ και ΙΔ (Περιοχή Παράκτιου Πάρκου):

Υπαίθριες πολιτιστικές και αθλητικές εγκαταστάσεις, αποδυτήρια και χώροι υγιεινής, κινητές λυόμενες κατασκευές για τη στέγαση εκθέσεων και την υποστήριξη και εξυπηρέτηση σκαφών, αναψυκτήρια, υπαίθριοι χώροι συνάθροισης κοινού.

2. Στο Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά η ανέγερση μόνιμων κτιριακών εγκαταστάσεων δεν επιτρέπεται στις περιοχές ΙΑ και ΙΙΓ της ζώνης Β.

3. Στο Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας ο συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,15 και η κάλυψη σε 15%. Το μέγιστο ύψος κατασκευών για τμήματα του λιμενοβραχίονα υπό στοιχεία ΙΑ ορίζεται σε 10,0 μ. πλέον 1,5μ.για την τοποθέτηση στέγης και υπό στοιχεία ΙΒ σε 4,0 μ. πλέον 1,5 μ. για την τοποθέτηση στέγης. Για το υπόλοιπο δομήσιμο τμήμα της Ολυμπιακής Εγκατάστασης, το μέγιστο ύψος ορίζεται σε τέσσερα μέτρα πλέον ενός μέτρου και πενήντα εκατοστών για τοποθέτηση στέγης.

Στη ζώνη I το μέγιστο ύψος για κτίρια αποθήκευσης σκαφών, πύργους ελέγχου λιμένα και αγώνων ορίζεται σε 15,0 μ.. Στις περιοχές του παράκτιου πάρκου με στοιχεία ΠΒ και ΠΔ η δόμηση ορίζεται σε 200,0 τετρ. μέτρα και 1.800,0 τετρ. μέτρα αντίστοιχα.

4. Οι ρυθμίσεις του π.δ. 1/5.3.2004 (ΦΕΚ 254 Δ) «Καθορισμός ζωνών προστασίας χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φάληρο μέχρι την Αγία Μαρίνα» δεν έχουν εφαρμογή στην περιοχή του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά, η οποία υπάγεται στις ρυθμίσεις του παρόντος νόμου, πλην των παραγράφων 8, 9 και 10 του ως άνω προεδρικού διατάγματος. Κάθε άλλη διάταξη αντίθετη με τα οριζόμενα στις διατάξεις του παρόντος καταργείται». Στο τρίτο κεφάλαιο του νόμου 3342/2005 γίνεται λόγος για τη «Γενική Γραμματεία Ολυμπιακής Αξιοποίησης» (Γ.Γ.Ο.Α.), που αντικαθιστά την «Γενική Γραμματεία Ολυμπιακών Αγώνων 2004», υπάγεται στο Υπουργείο Πολιτισμού και έχει ως έργο την «αξιοποίηση της ολυμπιακής κληρονομιάς, υλικής και αυλής, το συντονισμό όλων των δραστηριοτήτων που αποσκοπούν στην ανάδειξη και προώθηση στην Ελλάδα και το εξωτερικό του κλασικού Ολυμπιακού Ιδεώδους και των αξιών που το συνοδεύουν, καθώς και την ανάπτυξη και εφαρμογή υπηρεσιών και δραστηριοτήτων, που άμεσα ή έμμεσα συνδέονται με την προστασία και αξιοποίηση της υλικής και αυλής κληρονομιάς των Ολυμπιακών Αγώνων στην Ελλάδα». Επίσης, στο έργο της συγκαταλέγεται και η εποπτεία της τήρησης των όρων και προϋποθέσεων υπό τις οποίες εκδίδονται, κάθε φορά, οι άδειες λειτουργίας των ολυμπιακών εγκαταστάσεων.

Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο του νόμου αναφέρεται ότι η αποκλειστική αξιοποίηση, χρήση, διαχείριση και εκμετάλλευση των Ολυμπιακών συγκροτημάτων, ανατίθεται στην Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε.», υπό τον όρο της χρήσεως των Ολυμπιακών αυτών συγκροτημάτων, όπως ορίζεται στα αντίστοιχα άρθρα του νόμου.

- Ολυμπιακό κέντρο ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά

Το Ολυμπιακό κέντρο ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά ήταν ο χώρος που διεξήχθησαν οι αγώνες ιστιοπλοΐας το 2004, βρίσκεται στη νότια παραλιακή ζώνη της Αττικής.



Η νέα αυτή κατασκευή έχει χωρητικότητα 1600 θέσεων και ήταν υπό την επίβλεψη του ΥΠΕΧΩΔΕ. Στην εγκατάσταση ολοκληρώθηκαν με επιτυχία οι Αθλητικές Διοργανώσεις της Ιστιοπλοΐας τον Αύγουστο του 2002 και τον Αύγουστο του 2003.

Το έργο ολοκληρώθηκε στις 31 Ιανουαρίου 2004 και άρχισε να λειτουργεί στις 2 Αυγούστου του ίδιου έτους. Αποτελείται από εγκαταστάσεις συνολικής έκτασης 336.289 τ.μ. και απέχει 34,7 χλμ. από το ολυμπιακό χωρίο. Έχει συνολική χωρητικότητα 1600 θεατές και καθαρή 1400 θεατές, ενώ μπορεί να φιλοξενήσει και 400 αθλητές.



Εικόνα 13: Κέντρο ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά  
(πηγή: [www.forthnet.gr/templates/locate.aspx?p=104279](http://www.forthnet.gr/templates/locate.aspx?p=104279))

Το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά, ανταποκρίνεται απόλυτο στον βασικό στόχο του προγράμματος ανάπτυξης της περιοχής. Ως έργο ολυμπιακής χρήσης, προορίστηκε για τη διεξαγωγή μόνον ενός αγωνίσματος, της ιστιοπλοΐας, που έχει αντί για αγωνιστικό στίβο την ανοικτή θάλασσα. Ως έργο πάλι μεταολυμπιακής χρήσης, αποτελεί μια ενοποιημένη και λειτουργική περιοχή που είναι ταυτόχρονα και η διέξοδος προς τη θάλασσα της παράκτιας περιοχής του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού.



Εικόνα 14: Κέντρο ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά σχέδιο (πηγή: [http://www.apada.com/2004/map\\_files/Sailing.html](http://www.apada.com/2004/map_files/Sailing.html))

Οι δύο αυτές χρήσεις "παντρεύτηκαν" με επιτυχία στη μελέτη και το σχεδιασμό του έργου. Έτσι, οι επισκέπτες των Ολυμπιακών Αγώνων εντόπισαν στη στενή αυτή λωρίδα γης, λειτουργίες και εγκαταστάσεις διεθνούς επιπέδου που ανταποκρίνονται απόλυτα στις προδιαγραφές της Διεθνούς Ιστιοπλοϊκής Ομοσπονδίας (ISAF). Από τη δική τους πλευρά, οι μελλοντικοί χρήστες του έργου θα απολαύσουν μια περιοχή όπου θα λειτουργούν παράλληλα αθλητικές εγκαταστάσεις, τουριστικό λιμάνι, χώροι συνάθροισης κοινού, εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα, πολιτιστικά κτίρια κ.α.

Δημιουργήθηκε εσωτερικό οδικό δίκτυο καθώς και χώροι στάθμευσης. Πραγματοποιήθηκαν διάφορα υδραυλικά και ηλεκτρομηχανολογικά έργα, καθώς επίσης, έργα πρασίνου και διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου. Η φύτευση, η πεζοδρόμηση και γενικότερα οι υπαίθριοι χώροι διαμορφώθηκαν ανάλογα με την περιοχή εφαρμογής και τους σκοπούς τους οποίους καλείται να εξυπηρετήσει.

Επιπλέον, διατηρήθηκε σε μεγάλο βαθμό η εκτεταμένη υπάρχουσα βλάστηση κατά μήκος του βορείου άκρου της περιοχής, η οποία λειτουργεί παράλληλα και ως φράγμα μεταξύ της υφιστάμενης λεωφόρου και του θαλασσίου μετώπου. Στη ζώνη, εξάλλου, που βρίσκεται παράλληλα της Λ. Ποσειδώνος, θα διαμορφωθεί

παράκτιο Πάρκο, που θα αποτελεί τη διέξοδο προς τη θάλασσα του Μητροπολιτικού Πάρκου του Ελληνικού. Το έργο, που από αρχιτεκτονικής πλευράς περιλαμβάνει την κατασκευή λιμανιού και των υποστηρικτικών του εγκαταστάσεων, έργα υποδομής(αντιπλημμυρικά, συγκοινωνιακά, υδραυλικά), κτιριακές εγκαταστάσεις, διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου και έργα πρασίνου.

Το έργο βρίσκεται στην περιοχή του Αγ. Κοσμά, γύρω στα τρία χιλιόμετρα από την πλατεία της Γλυφάδας και πολύ κοντά στο παλιό αεροδρόμιο. Η ευκολότερη πρόσβαση είναι με Ι.Χ. από την παραλιακή λεωφόρο, ή με το τραμ. Μέσα στην εγκατάσταση υπάρχουν μεγάλοι χώροι στάθμευσης.

- Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού

Το βόρειο τμήμα της έκτασης που κατελάμβανε το παλιό αεροδρόμιο της Αθήνας επιλέχθηκε ως ο πλέον κατάλληλος χώρος για να φιλοξενήσει τα αθλήματα Baseball, Softball, Hockey, Basketball (προκριματικοί), Handball (τελικοί) και Ξιφασκία. Σε μια έκταση 1.800 στέμματα, που μεταολυμπιακά θα μετατραπεί σε ένα πρότυπο Μητροπολιτικό Πάρκο, αναπτύχθηκαν οι ολυμπιακές αθλητικές εγκαταστάσεις και τα αναγκαία έργα ανάπλασης και υποστήριξης τους. Από το σύνολο των εγκαταστάσεων θα χρησιμοποιούνται και μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, σε μόνιμη βάση, το ένα από τα γήπεδα του Hockey και οι κλειστές εγκαταστάσεις. Ιδιαίτερα σημαντικά για τη μελλοντική λειτουργία του συγκροτήματος ως πάρκου είναι τα έργα υποδομής: τα έργα αντιπλημμυρικής προστασίας του χώρου, φυτοτεχνικά έργα διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου, αλλά και τα έργα διαμόρφωσης χώρων διακίνησης κοινού, που θα μείνουν, στο βαθμό που δεν επηρεάζουν τη μελλοντική δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου.

Το συγκρότημα των αθλητικών εγκαταστάσεων περιβάλλεται από μια Περιμετρική οδό, η οποία εξυπηρετεί τη σύνδεση των ειδικών εγκαταστάσεων μεταξύ τους και με το κύριο αρτηριακό και λοιπό οδικό δίκτυο της περιοχής. Οι ειδικές εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν: δύο σταθμούς λεωφορείων, δύο χώρους Στάθμευσης Ι.Χ, Αυτοκινήτων έναν χώρο Στάθμευσης Λεωφορείων Τύπου και έναν χώρο Στάθμευσης Λεωφορείων Χορηγών.



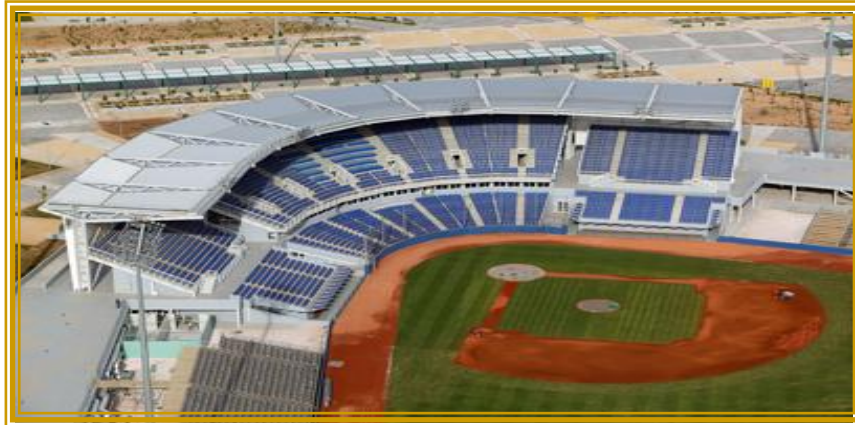
Χάρτης 41: Ολυμπιακές εγκαταστάσεις Ελληνικού  
(πηγή: [www.apada.com](http://www.apada.com))



Εικόνα 15: Κέντρο ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά  
(πηγή: [www.olympicproperties.gr/contents\\_gr.asp?cate...](http://www.olympicproperties.gr/contents_gr.asp?cate...))



- Ανοιχτό γήπεδο μπίιζμπολ



Εικόνα 16: Ανοιχτό γήπεδο μπίιζμπολ  
(πηγή: [www.olympicproperties.gr/contents\\_gr.asp?cate...](http://www.olympicproperties.gr/contents_gr.asp?cate...))

Το συγκρότημα του Baseball αποτελείται από δυο γήπεδα. Η μορφή του αγωνιστικού χώρου και οι κανόνες διεξαγωγής του αθλήματος επέβαλαν τον ιδιαίτερο σχεδιασμό του κτιριακού μέρους του κυρίως γηπέδου, που περιλαμβάνει, πέρα από τον χώρο των κερκίδων, τους χώρους εξυπηρέτησης των αθλητών, παραγόντων, διοίκησης αγωνίσματος, εκπροσώπων τύπου κλπ. Ανάμεσα στα δύο γήπεδα, διαμορφώθηκε η αναγκαία υποδομή (κυκλοφοριακή και βασικών εγκαταστάσεων) προκειμένου να εγκατασταθούν με προσωρινές κατασκευές οι υποστηρικτικές εγκαταστάσεις που απαιτούνται κατά τη διάρκεια των αγώνων.

Το Γήπεδο μπίιζμπολ Ελληνικού κατασκευάστηκε το 2004 για τις ανάγκες των Ολυμπιακών αγώνων της Αθήνας με σκοπό να φιλοξενήσει το Μπίιζμπολ. Όταν κατασκευάστηκε είχε χωρητικότητα 9000 καθισμένους, η εγκατάσταση περιλαμβάνει και δυο ακόμα γήπεδα - προπονητήρια. Το 2007 η χωρητικότητα αυξήθηκε για τις ανάγκες του ποδοσφαίρου στους 10800 θεατές. Οι κερκίδες έχουν στέγαστρο και περιλαμβάνει δύο βοηθητικά γήπεδα. Επίσης διαθέτει 6 σουίτες, δημοσιογραφικά θεωρεία - αίθουσα Τύπου, μπουτίκ, καφετέρια και parking 3000 θέσεων. Οι εγκαταστάσεις είναι τμήμα του Ολυμπιακού συγκροτήματος Ελληνικού που έχει κατασκευαστεί στον χώρο που βρισκόταν η Αμερικανική βάση.

Μετά το τέλος των Ολυμπιακών Αγώνων χρησιμοποιήθηκε για τις ανάγκες του πανελληνίου πρωταθλήματος και τους αγώνες της εθνικής ομάδας. Το 2007 μετατράπηκε σε γήπεδο ποδοσφαίρου και είναι η προσωρινή έδρα του Εθνικού

Πειραιά. Έχει ενοικιαστεί για τρία χρόνια από τα Ελληνικά Ολυμπιακά Ακίνητα. Πρώτη φορά χρησιμοποιήθηκε σε αγώνα ποδοσφαίρου στις 6 Οκτωβρίου του 2007 στον αγώνα Εθνικός - Ιωνικός.

- ο Ολυμπιακό κέντρο softball



Εικόνα 17: Ολυμπιακό κέντρο softball  
(πηγή: [www.olympicproperties.gr/contents\\_gr.asp?cate...](http://www.olympicproperties.gr/contents_gr.asp?cate...))

Το Ολυμπιακό Συγκρότημα Ελληνικού βρίσκεται στο Δήμο Ελληνικού, νότια της Αθήνας και 16 χλμ. από το Ολυμπιακό Χωριό. Κατασκευάστηκε σε μέρος της περιοχής του παλιού Αεροδρομίου του Ελληνικού για του Ολυμπιακούς και Παραολυμπιακούς Αγώνες του 2004. Αποτελείται από 5 ξεχωριστές εγκαταστάσεις. Το συγκρότημα του Softball αποτελείται από ένα γήπεδο 4.800 θεατών - 3.400 στους Ολυμπιακούς Αγώνες και δύο γήπεδα προθέρμανσης, χώρους κερκίδων, εξυπηρέτησης των αθλητών και των παραγόντων, διοίκησης αγωνίσματος, εκπροσώπων τύπου κλπ. Η έκταση της εγκατάστασης είναι 57.492 τ.μ. ενώ η κατασκευή ολοκληρώθηκε στις 29 Φεβρουαρίου του 2004 και άνοιξε στις 30 Ιουλίου του ίδιου έτους. Ανάμεσα στο γήπεδο και τα προθερμαντήρια εγκαταστάθηκαν, επίσης, με προσωρινές κατασκευές, οι υποστηρικτικές εγκαταστάσεις που απαιτούνται κατά τη διάρκεια των αγώνων (Olympic Overlays).

- ο Ολυμπιακό κέντρο χόκεϊ

Το Ολυμπιακό Κέντρο Χόκεϊ φιλοξένησε το άθλημα του χόκεϊ. Η εγκατάσταση περιλαμβάνει δύο γήπεδα. Το μεγαλύτερο φιλοξενεί 7.200 θεατές - 5.200 στους Ολυμπιακούς Αγώνες - και το μικρότερο, 2.100 θεατές, αλλά μόνο 1.200 στους Αγώνες και ένα προθερμαντήριο. Το ένα από αυτά θα παραμείνει και μετά τους Ολυμπιακούς Αγώνες, με μειωμένη χωρητικότητα θεατών σε σχέση με τις θέσεις

κερκίδων που δημιουργήθηκαν για την ολυμπιακή χρήση. Έχει συνολική έκταση 115.173 τ.μ. (πηγή: Wikipedia)

Οι εργασίες κατασκευής ολοκληρώθηκαν στις 29 Φεβρουαρίου και άνοιξε επίσημα στις 11 Αυγούστου. Στους Παραολυμπιακούς Αγώνες, φιλοξένησε τα αγωνίσματα του Ποδοσφαίρου 5x5 και 7x7.



Εικόνα 18: Ολυμπιακό γήπεδο χόκεϊ  
(πηγή: [www.olympicproperties.gr/contents\\_gr.asp?cate...](http://www.olympicproperties.gr/contents_gr.asp?cate...))

- ο Ολυμπιακή εγκατάσταση καλαθοσφαίρισης / ξιφασκίας

Στις εγκαταστάσεις διεξήχθησαν κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων τα αθλήματα της Καλαθοσφαίρισης και της Ξιφασκίας (Αρένα & Αίθουσα εκδηλώσεων). Τα δύο κτίρια ενώνονται μέσω ενός «συνδετήριου κτιρίου» που περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό βοηθητικών χώρων και γραφείων.

Στους παραπάνω χώρους έχουν ήδη οργανωθεί με μεγάλη επιτυχία συναυλίες, εκθέσεις και αθλητικές εκδηλώσεις.

Τα δύο κτίρια βρίσκονται στο δυτικό τμήμα του Ελληνικού σε μια έκταση 109.000τ.μ. Με την προσαρμογή και επέκταση του μεγάλου υπόστεγου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, δημιουργήθηκε ένα κλειστό γήπεδο και ένα προθερμαντήριο, καθώς και χώροι εξυπηρέτησης αθλητών, παραγόντων διοίκησης αγωνίσματος και εκπροσώπων τύπου, το οποίο αποτέλεσε το Ολυμπιακό Κέντρο Καλαθοσφαίρισης χωρητικότητας περίπου 12.600 θέσεων.



Εικόνα 19: Ολυμπιακό γήπεδο καλαθοσφαίρισης  
(πηγή: [www.olympicproperties.gr/contents\\_gr.asp?cate...](http://www.olympicproperties.gr/contents_gr.asp?cate...))

Επίσης, με προσαρμογή του μικρού υπόστεγου της Ολυμπιακής Αεροπορίας δημιουργήθηκε το Ολυμπιακό Κέντρο Ξιφασκίας, ένας ενιαίος χώρος 6.800τ.μ. Η Αίθουσα Ξιφασκίας έχει χωρητικότητα 3.800 θεατών για τους προκριματικούς αγώνες ξιφασκίας και 5.000 για τους τελικούς. Η εγκατάσταση άνοιξε επίσημα στις 30 Ιουλίου.

Στους Παραολυμπιακούς Αγώνες φιλοξένησε την ξιφασκία με αμαξίδιο.

Τα δύο κτίρια ενώνονται με το συνδεδημένο κτίριο που στεγάζει γραφεία και βοηθητικούς χώρους.

Στην υφιστάμενη Ολυμπιακή εγκατάσταση, επιπλέον των χρήσεων που είχαν επιτραπεί κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 ενδεικτικά αναφέρονται και οι ακόλουθες επιτρεπόμενες χρήσεις και λειτουργίες:

- Εμπορικά Καταστήματα
- Χώροι Εστίασης Κοινού
- Εκθέσεις
- Ολυμπιακό κέντρο κανό – καγιάκ – σλάλομ

Η εγκατάσταση Κάνοε / Καγιάκ Σλάλομ αποτελεί μέρος του συγκροτήματος Ελληνικού. Πρόκειται για μια εγκατάσταση που εντυπωσίασε τους επισκέπτες κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και που συγκαταλέγεται παγκοσμίως στις καλύτερες κατασκευές για «white-water sports».

Ο χώρος θα αποτελέσει μέρος ενός θεματικού πάρκου, που θα ενισχύσει την ανάπτυξη «extreme sports» και άλλων ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων.





Εικόνα 20: Ολυμπιακό κέντρο κανό- καγιάκ – σλάλομ  
(πηγή: [www.olympicproperties.gr/contents\\_gr.asp?cate...](http://www.olympicproperties.gr/contents_gr.asp?cate...))

Ιδανικός χώρος για τη διαμόρφωση υδροπάρκου και την ανάπτυξη αθλημάτων νερού, η εγκατάσταση του Κάνοε / Καγιάκ Σλάλομ αποτελεί έναν μοναδικό προορισμό «περιπέτειας», στο κέντρο του νέου Μητροπολιτικού Πάρκου της Αθήνας.

Το Κάνοε / Καγιάκ Σλάλομ είναι χωροθετημένο σε μια έκταση 280 στρεμμάτων στην Βόρειο-Ανατολική πλευρά του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού και έχει χωρητικότητα 5.000 θέσεων.

Η εγκατάσταση αποτελείται από τον αγωνιστικό στίβο, τις κτιριακές εγκαταστάσεις και τον περιβάλλοντα χώρο. Τέλος οι κτιριακές εγκαταστάσεις αποτελούνται από ένα νέο κτίριο και από το κτίριο της Ολυμπιακής Αεροπορίας (πρώην Cargo), το οποίο έχει ανακαινιστεί.

Στην υφιστάμενη Ολυμπιακή εγκατάσταση, επιπλέον των χρήσεων που είχαν επιτραπεί κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 ενδεικτικά αναφέρονται και οι ακόλουθες επιτρεπόμενες χρήσεις και λειτουργίες:

Στις μεν υφιστάμενες εγκαταστάσεις

- Εμπορικά Καταστήματα ενοικίασης ή αγοράς αθλητικών ειδών
- Χώροι εστίασης κοινού

Στον δε περιβάλλοντα χώρο

- Θεματικό πάρκο (αθλητικό) και
- υδροπάρκο

### 3.7.2.Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις

Στην παράκτια ζώνη των δήμων Ελληνικού, Γλυφάδας και Βούλας, εκτός από το Ολυμπιακό Κέντρο Ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά, υπάρχουν και άλλες αθλητικές εγκαταστάσεις. Λόγω της φύσης της περιοχής, δραστηριοποιούνται σ' αυτήν πολλοί ναυτικοί όμιλοι, ενώ υπάρχουν διάσπαρτες και διάφορες άλλες εγκαταστάσεις που μπορούν να φιλοξενήσουν διάφορα αθλήματα. Φυσικά, πολύ μεγάλο των αθλητικών εγκαταστάσεων της παράκτιας ζώνης καταλαμβάνει το Αθλητικό Κέντρο του Αγίου Κοσμά, που περιλαμβάνει ένα μεγάλο αριθμό ανοιχτών γηπέδων.

Στις ναυταθλητικές εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται, σύμφωνα και με το ΦΕΚ 254/2004, οι εγκαταστάσεις του Ναυτικού Αθλητικού Ομίλου Γλυφάδας και του Ναυτικού Αθλητικού Ομίλου Βούλας οι οποίες έχουν παραχωρηθεί από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού στα αθλητικά αυτά σωματεία. Οι χρήσεις και οι όροι δόμησης για τις περιοχές αυτές προβλέπονται στο ΦΕΚ 254/2004, σύμφωνα με το οποίο αποτελούν τις περιοχές με στοιχείο 7.

Παράλληλα, στην παραλία του Αγίου Κοσμά βρίσκονται ακόμα τρεις ναυτικοί όμιλοι (Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Αγίου Κοσμά, Ναυτικός Αθλητικός Όμιλος Ελληνικού και Ελληνικός Ναυτικός Όμιλος Αιγυπτιωτών), που καταλαμβάνουν σημαντικό μέρος της περιοχής με τις εγκαταστάσεις τους.

Όσον αφορά τις υπόλοιπες αθλητικές εγκαταστάσεις, θα αναφέρουμε δύο γήπεδα τένις μεταξύ της 2ης και της 3ης μαρίνας Γλυφάδας, ένα συγκρότημα γηπέδων κοντά στην περιοχή του ΠΙΚΠΑ Βούλας.

### 3.8.ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

Στην παράκτια ζώνη καθώς και σε μικρή απόσταση από αυτήν υπάρχουν περιοχές και εγκαταστάσεις που έχουν υπερτοπική σημασία για την περιοχή μελέτης και έχουν την δυνατότητα να προσελκύσουν κόσμο όχι μόνο από τους δήμους που βρίσκονται. Επίσης μπορεί να αποτελούνται από κτίρια και εγκαταστάσεις που συμβάλλουν στην επίτευξη κοινωνικού έργου. Κάποιες από αυτές τις εγκαταστάσεις αναλύονται παρακάτω.

- **Αθλητικές εγκαταστάσεις Αγίου Κοσμά**

Η Ολυμπιακή εγκατάσταση Αγίου Κοσμά έχει συνολική έκταση 425.000 τ.μ. περίπου και κτίρια συνολικής επιφάνειας 8.945,50 τ.μ. περίπου. Βάσει του νόμου 3342/2005 επιτρέπονται οι εξής λειτουργίες και χρήσεις:

- η αξιοποίηση-εκμετάλλευση της μαρίνας, δυναμικότητας 1170 σκαφών
- η δημιουργία εμπορικών καταστημάτων, εστιατορίων και αναψυκτηρίων
- η κατασκευή έως 30 υπνοδωματίων κατηγορίας 5 αστέρων, συνολικής επιφάνειας 1.400 τ.μ.
- η δημιουργία χώρων διεξαγωγής πολιτιστικών, αθλητικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων
- η δημιουργία ελικοδρομίου, καθώς και
- οι αθλητικές χρήσεις

Οι εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά που έχουν παραχωρηθεί στο Ε.Α.Κ.Ν. του Αγίου Κοσμά περιλαμβάνουν, μεταξύ άλλων, πέντε γήπεδα ποδοσφαίρου με πλαστικό ή φυσικό χλοοτάπητα, τέσσερα ανοιχτά γήπεδα μπάσκετ, ένα γήπεδο για αγωνίσματα στίβου, όπως επίσης διάφορα διάσπαρτα κτίρια, αλλά και τα κτίρια διοίκησης. Επίσης, σε μια άλλη περιοχή στην παραλία του Αγίου Κοσμά, σε μικρή απόσταση από τις εγκαταστάσεις που περιγράψαμε, βρίσκονται τρεις πισίνες ολυμπιακών διαστάσεων 50Χ25 μέτρων και το Εθνικό Προπονητήριο Καταδύσεων (κλειστό), που χρησιμοποιούνται ως προπονητικό κέντρο των Εθνικών ομάδων Υδατοσφαίρισης, Κολύμβησης, Καταδύσεων και Συγχρονισμένης Κολύμβησης και ως χώρος

προπόνησης για δεκάδες σωματεία του Νομού Αττικής και τα οποία θεωρούνται τμήμα των αθλητικών εγκαταστάσεων του Αγίου Κοσμά.

Όμως μόνο αθλητικές εγκαταστάσεις δεν μπορείς να τις περιγράψεις μετά το τέλος των Ολυμπιακών Αγώνων που έγιναν στην χώρα μας. Όπως και οι άλλες αθλητικές εγκαταστάσεις που έχουν μείνει στο έλεος του θεού και σιγά δείχνουν μερικές φορές εμπόλεμη ζώνη έτσι και οι εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά τείνουν σε καταστροφή, με αποτέλεσμα να παρακαλάμε σε κανένα θαύμα του ίδιου του Αγίου να συντηρηθούν έτσι ώστε να μην γίνει κανένα ατύχημα από την μη συντήρηση. Η πίκρα είναι ότι στις συγκεκριμένες αθλητικές εγκαταστάσεις όπως και στις άλλες ο ελληνικός λαός έχει χρεωθεί μέχρι και τα δισέγγονά του μόνο και μόνο για να λέμε ότι κάναμε τους Ολυμπιακούς Αγώνες

- **129 Πτέρυγα Υποστήριξης(Ελληνική Αεροπορική Βάση Ελληνικού)**

Η 129 Πτέρυγα Υποστήριξης (Π.Υ.) συγκροτήθηκε στις 21 Σεπτεμβρίου 1965 με διαταγή του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και ταυτόχρονη κατάργηση της 127 ΣΑΒ και 129 ΣΑΒ. Από την ίδρυση της μέχρι και την παύση της λειτουργίας της, στις 12 Μαΐου 2009, έδρευε στην Αεροπορική Βάση Ελληνικού, σε μια έκταση περίπου 30 στρεμμάτων. Η γενική αποστολή της 129 Π.Υ. ήταν η εκτέλεση ελαφρών και βαρέων οδικών μεταφορών, η εκτέλεση έργων υποδομής και εγκαταστάσεων, η εξασφάλιση των προϋποθέσεων απόδοσης τιμών σε υψηλά πρόσωπα και η παροχή διοικητικής μέριμνας σε ανεξάρτητες Μονάδες.

Από τη στιγμή που έγινε γνωστή η απόφαση για την παύση της λειτουργίας της 129 Π.Υ., έχει ξεκινήσει ένας αγώνας από το Δήμο Ελληνικού με σκοπό την άμεση παραχώρηση του χώρου της Αεροπορικής Βάσης Ελληνικού που φιλοξενούσε την 129 Π.Υ. στο δήμο Ελληνικού, έτσι ώστε να χρησιμοποιηθεί ως χώρος πρασίνου και άλλων κοινωφελών χρήσεων, με ελεύθερη πρόσβαση για όλους τους κατοίκους. Ο χώρος της πρώην 129 Π.Υ. βρίσκεται στη γειτονιά της Αγίας Παρασκευής στο Δήμο Ελληνικού, σε χώρο ιδιοκτησίας του Υπουργείου Οικονομικών, που στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του δήμου είναι χαρακτηρισμένος ως χώρος αστικού πρασίνου και περιλαμβάνει υψηλή και πυκνή βλάστηση, με εκατοντάδες δέντρα και πολύ πράσινο.

Το βασικό επιχείρημα της δημοτικής αρχής για την παραχώρηση του χώρου είναι η έλλειψη ελεύθερων χώρων στο Δήμο Ελληνικού, ενώ τονίζεται και η επιβάρυνση που υφίσταται ο δήμος λόγω της παρουσίας των αμαξοστασίων της ΕΘΕΛ και του τραμ, που συνορεύουν με την πρώην 129 Π.Υ. Παράλληλα, η δημοτική αρχή αντιτίθεται στα σχέδια του ΥΠΕΧΩΔΕ που προβλέπουν στην περιοχή της πρώην 129 Π.Υ. την δημιουργία δύο μεγάλων κόμβων και την ασφαλοποίηση του χώρου, στο πλαίσιο των σχεδίων του για τους νέους αυτοκινητόδρομους. Μάλιστα, στις 21 Απριλίου 2009, ο δήμαρχος Ελληνικού ζήτησε με επιστολές του προς τον Υπουργό Εθνικής Άμυνας και τον Υπουργό Οικονομίας και Οικονομικών την παραχώρηση του χώρου στο δήμο, τονίζοντας ότι ο δήμος μπορεί να αναλάβει τη φροντίδα του, όπως επίσης και τη μεταφορά της περίφραξης στα όρια των μονάδων ΚΕΑ και ΣΕΠΙΑ, που θα παραμείνουν στον ευρύτερο χώρο. (πηγή: [www.haf.gr](http://www.haf.gr))

- **Αστέρας Γλυφάδας**

Ο Αστέρας Γλυφάδας είναι μια περιοχή που βρίσκεται στο νότιο άκρο του Δήμου Γλυφάδας, καταλαμβάνοντας μια έκταση 300.000 τ.μ. Την περιοχή αυτή εκμεταλλεύεται τα τελευταία χρόνια ο όμιλος Παπαθεοχάρη, ενώ πριν από αυτό η ανάπτυξη της περιοχής είχε ανατεθεί στην εταιρεία «Εστρέλια» από την Εταιρεία Τουριστικής Ανάπτυξης, που έχει την ιδιοκτησία της περιοχής. Στις μέρες μας ο Αστέρας Γλυφάδας προσφέρει πολλές επιλογές για διασκέδαση και ψυχαγωγία στην Νότια Αττική, καθώς περιλαμβάνει μια μεγάλη ποικιλία από εστιατόρια, νυχτερινά clubs και παραλιακά bars.

Στο συγκρότημα του Αστέρα αυτή την περίοδο λειτουργούν, εστιατόρια που μετατρέπεται σε club τις νύχτες. Παράλληλα, στο χώρο του Αστέρα υπάρχει ακόμα ο παιδότοπος Μπαλουξάκι και ο χώρος εκδηλώσεων Dreams, με χωρητικότητα περίπου 1500 άτομα, που φιλοξενεί γάμους, δεξιώσεις κλπ. από τον Απρίλιο μέχρι τον Σεπτέμβριο. Επίσης, στο συγκρότημα περιλαμβάνονται χώροι για αθλοπαιδιές (beach volley, beach soccer κ.α.), ενώ έχει προγραμματιστεί η κατασκευή και μιας σειράς από bungalows 5 αστέρων. Πιο συγκεκριμένα, θα κατασκευαστούν 100 bungalows έκτασης 45 τ.μ. το καθένα και 28 bungalows των 120 τ.μ., μαζί με μια προεδρική σουίτα έκτασης 4.000 τ.μ. με πισίνα και κήπου.

Φυσικά στον Αστέρα της Γλυφάδας κυριαρχεί η παραλία που αρχίζει πίσω από το παλιό κέντρο διασκέδασης «Αστέρια» και εκτείνεται κατά μήκος ολόκληρης της μικρής χερσονήσου προς τα νότια της Γλυφάδας, λίγες εκατοντάδες μέτρα από το κέντρο της πόλης. Βρίσκεται σε απόσταση λιγότερη από 20 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας. Πρόκειται για μια καλά οργανωμένη παραλία, μια από τις παλιότερες οργανωμένες παραλίες του Σαρωνικού κόλπου, με ωραία αμμουδιά, αρκετό πράσινο και πολλές ευκολίες για τους λουόμενους.

Μέσα στην παραλία έχετε την δυνατότητα για αναψυκτικά και κάποιο γεύμα, αλλά η γειτνίασή της με το κέντρο της πόλης σας εξασφαλίζει επίσης ότι έχετε κυριολεκτικά στα «πόδια» σας ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα των Αθηνών με όλες τις ευκολίες για φαγητό, διασκέδαση και διαμονή.

- **Γκολφ Γλυφάδας**

Το Γήπεδο Γκολφ Γλυφάδας βρίσκεται στην παραλιακή πόλη της Γλυφάδας η οποία είναι προάστιο της Αθήνας. Το γήπεδο είναι ένα 18 hole, Par 72 course και σχεδιάστηκε από τον Donald Harradine.

Το Γήπεδο Γκολφ Γλυφάδας άνοιξε το 1966 και συχνά έχει φιλοξενήσει γεγονότα όπως το Παγκόσμιο Κύπελλο Γκολφ 1979, τους Μεσογειακούς Αγώνες Γκολφ το 1991, αγώνα του European Seniors Tour για τρία χρόνια (1999-2001) και το Ευρωπαϊκό Κύπελλο Ομίλων το 2004.

Το Γήπεδο Γκολφ της Γλυφάδας είναι μια πράσινη όαση με λόφους, διαμορφωμένους με ώριμα δέντρα και θάμνους. Εκτός από κατάστημα με είδη γκολφ, υπάρχει driving range για προπόνηση, practice greens, ένα υπέροχο club house με εγκαταστάσεις που μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες για συνέδρια και κοινωνικές εκδηλώσεις για περισσότερους από 2000 ανθρώπους.





Εικόνα 21: Γήπεδο γκολφ Γλυφάδας  
(πηγή: [www.golf.gr/courses/glyfada](http://www.golf.gr/courses/glyfada))

- **Γλυπτό Θέατρο Αξιώνη**

"Αιξωνή" (δηλαδή κατσικοπάζαρο). Ήταν ένας μεγάλος και ένδοξος αρχαίος ελληνικός δήμος της νότιας Αττικής. Περιελάμβανε ένα αρχαίο θέατρο (δεν έχει ανασκαφεί), όπου δόθηκαν πρώτες εκτελέσεις έργων του Σοφοκλή, όπως ξέρουμε. Για τον τόπο αυτό ο διάσημος Έλληνας αρχιτέκτονας Δημήτρης Πικιώνης πρότεινε έναν ολόκληρο οικισμό, σχεδίασε λεπτομερώς κάθε επιμέρους σπίτι, εκκλησία, μαγαζί, αγορά κλπ., μαζί με πολύ επιμελημένη περιβαλλοντολογική επεξεργασία. Αλλά αυτή η πρόταση ποτέ δεν έγινε έργο ελλείψει πιστώσεων. Οι λεπτομέρειες του σχεδίου Πικιώνη (έγιναν στις αρχές της δεκαετίας του '30) έχουν δημοσιευθεί Η κατασκευή του σημερινού έργου έγινε με την επίβλεψη της Νέλλας Γκόλαντα, η οποία το είχε μελετήσει και σχεδιάσει και με τη συνεργασία της Διεύθυνσης Κατασκευής Έργων του ΥΠΕΧΩΔΕ και της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Γλυφάδας. Η κατασκευή του χρηματοδοτήθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ και από το Δήμο Γλυφάδας.

Τα εγκαίνια του Γλυπτού Θεάτρου της ΑΙΞΩΝΗΣ του Δήμου έγιναν στις 17 Σεπτεμβρίου του 1992 πλαισιωμένα από σειρά εκδηλώσεων με τίτλο "Γιορτές Τέχνης", αφιερωμένες στο Γιάννη Ξενάκη. Από τότε κάθε καλοκαίρι στο Γλυπτό Θέατρο "ΑΙΞΩΝΗ" γίνονται πολλές και σημαντικές εκδηλώσεις με ξεχωριστή επιτυχία, που συγκεντρώνουν θεατές από όλο το λεκανοπέδιο.(πηγή: uti.gr)



Εικόνα 22: Γλυπτό θέατρο Αιξωνή (πηγή: [saturday-trip.blogspot.com/2009/12/open-quarr...](http://saturday-trip.blogspot.com/2009/12/open-quarr...))

- **Ασκληπιείο Βούλας**



Το Νοσοκομείο "Ασκληπιείο" ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1921 υπό τον Ελληνικό Ερυθρό Σταυρό, ως Σανατόριο για την θεραπεία της φυματιώσεως των οστών, των αρθρώσεων και του ραχιτισμού που προσέβαλε τότε κυρίως τα παιδιά. Λειτουργεί από την ίδρυσή του στη Βούλα σε ένα πευκόφυτο κτήμα 104 στρεμμάτων. Τα περισσότερα Νοσηλευτικά περίπτερα ανεγέρθηκαν από δωρεές ευεργετών και φιλόνητων προς τον Ε.Ε.Σ

Από το 1948 εξελίχθηκε σε ένα Γενικό Ορθοπαιδικό Νοσοκομείο που κάλυπτε ορθοπαιδικήχειρουργική και τραυματολογία. Σταδιακά αναπτύχθηκαν και άλλες ειδικότητες όπως Γενικής Χειρουργικής, Νευροχειρουργικής, Παθολογικής, Καρδιολογικής, Φυσικής Ιατρικής & Αποκατάστασης εργαστηρίων και ιατρείων που κάλυπταν τις νοσηλευτικές ανάγκες.

Το 1985 με το Π.Δ.594/85 το Νοσοκομείο του Ε.Ε.Σ. "Ασκληπιείο Βούλας" μετατρέπεται σε Ν.Π.Δ.Δ. και εντάσσεται στο Εθνικό Σύστημα Υγείας (Ε.Σ.Υ.) Με το Ν.1821/6-12-88 κυρώνεται η υπογραφείσα σύμβαση της 28/5/85 με το Υπουργείο Υγείας και Πρόνοιας και το Ε.Ε.Σ. και περιέρχεται στο Νοσοκομείο η χρήση όλων των κτιριακών και λοιπών εγκαταστάσεων και ο πάσης φύσεως



εξοπλισμός για όσο χρόνο θα υφίσταται το Νοσοκομείο σαν Ν.Π.Δ.Δ. ενταγμένο στο ΕΣΥ, η δε κυριότητα παραμένει στον ΕΕΣ.

Σήμερα, το Γενικό Νοσοκομείο «Ασκληπιείο Βούλας» απασχολεί 1500 εργαζόμενους και οι ανεπτυγμένες κλίνες έχουν περιοριστεί σε 400 από τις 700 κλίνες που προβλέπει ο Οργανισμός λειτουργίας του, εξαιτίας της στατικής ακαταλληλότητας αρκετών κτιρίων, αποτέλεσμα της παλαιότητας αυτών αλλά και των τελευταίων σεισμών του 1999.

.Με την εφαρμογή του Ν. 3329/05 το Ασκληπιείο Βούλας μεταβάλλεται σταδιακά από ειδικό Ορθοπαιδικό σε Γενικό Νοσοκομείο, ικανό να καλύπτει τις αυξημένες και πραγματικές ανάγκες της ευρύτερης περιοχής της ΝΑ Αττικής και των Μεσογείων, που εξυπηρετεί περίπου 1,5 εκατ. κατοίκους.

Προς την κατεύθυνση αυτή το Νοσοκομείο μετέτρεψε σημαντικό αριθμό ορθοπαιδικών κλινών σε κλίνες του Παθολογικού Τομέα, αποδίδοντας αυτές στις Παθολογικές κλινικές καθώς και στο Καρδιολογικό Τμήμα και στην Καρδιολογική Μονάδα Εντατικής Παρακολούθησης.

Παράλληλα το Νοσοκομείο προχώρησε στην ανάπτυξη νέων τμημάτων, όπως το Γναθοχειρουργικό, το Ενδοκρινολογικό, το Τμήμα Λαπαροσκοπικής Χειρουργικής και το Διαιτολογικό, ενώ σχεδιάζεται και η άμεση έναρξη λειτουργίας Μονάδας Αυξημένης Φροντίδας, Γαστρεντερολογικού Τμήματος καθώς και Δερματολογικού Ιατρείου.(πηγή: askerieio.gr)

- **ΠΙΚΠΑ Βούλας**

Το ΠΙΚΠΑ Βούλας, που πλέον ονομάζεται Κέντρο Αποθεραπείας και Αποκατάστασης Παίδων Βούλας (Κ.Α.Α.Π. Βούλας), είναι ένα κρατικό ίδρυμα που στεγάζει 120 παιδιά και νέους με σωματικές ή/ και διανοητικές αναπηρίες. Η ηλικία τους κυμαίνεται από 1-30 χρονών και προέρχονται από οικογένειες που αδυνατούν ή αρνούνται να τα φροντίσουν.

Σημαντικές είναι και οι εγκαταστάσεις του κέντρου που δημιουργήθηκαν κατά την περίοδο 1936-1937.

Στην πορεία του χρόνου, μια ανεξίτηλη σφραγίδα αποτέλεσαν τα σχέδια του διάσημου αρχιτέκτονα του μεσοπολέμου Π.Ν.Τζελέπη, που οραματίστηκε στη Βούλα τη δημιουργία μιας πρότυπης παιδούπολης.

- Το 1925 οι εγκαταστάσεις του ΠΙΚΠΑ Βούλας χρησίμευαν ως παιδικές κατασκηνώσεις.
- Το 1954 το ΠΙΚΠΑ εγκατέστησε στη Βούλα το Κέντρο Αποκατάστασης Αναπήρων Παιδιών
- Σήμερα: Οι εγκαταστάσεις του Κέντρου σήμερα περιλαμβάνουν 22 κτίρια, έναντι 42 που υπήρχαν στο παρελθόν. Εξ αυτών λειτουργούν μόνο τα 12, καθώς και βοηθητικές εγκαταστάσεις, που χρησιμοποιούνται για τη στέγαση και των υπόλοιπων λειτουργιών του Κέντρου. Τα υπόλοιπα κτίρια είναι εγκαταλελειμμένα, με ορατές τις φθορές του χρόνου. Στο χώρο στεγάζονται επίσης το Ε.Κ.Α.Κ.Β. (Εθνικό Κέντρο Άμεσης Κοινωνικής Βοήθειας) και το Ειδικό Σχολείο του Κέντρου, δύναμης 15 παιδιών, που ανήκει στο Υπουργείο Παιδείας.



Εικόνα 23: ΠΙΚΠΑ Βούλας  
(πηγή: <http://news.in.gr/greece/article/?aid=777634>)

### 3.9.ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟ ΠΑΡΚΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

Το Μητροπολιτικό Πάρκο του Ελληνικού είναι ένα υπό δημιουργία πάρκο στο χώρο του πρώην αεροδρομίου στο Ελληνικό.

Η έκταση του πρώην Διεθνούς Αεροδρομίου Ελληνικού είναι 5.300 στρέμματα, από τα οποία 4.010 στρέμματα προβλέπεται ότι θα καλύψει το Μητροπολιτικό Πάρκο, 1.000 στρέμματα θα αξιοποιηθούν για πολεοδομική ανάπτυξη και τα υπόλοιπα 290 αφορούν νέες υποδομές ή υπάρχουσες εγκαταστάσεις. Ο καταμερισμός αυτός έχει συναντήσει αντιδράσεις από επιτροπές κατοίκων των γύρω προαστίων, που ζητούν τη διάθεση ολόκληρου του χώρου του πρώην αεροδρομίου για τη δημιουργία πάρκου.

Η πρόταση για την υλοποίηση του έργου επιλέχθηκε το 2003 μετά από διαγωνισμό που προκηρύχθηκε από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε σε συνεργασία με την Διεθνή Ένωση Αρχιτεκτόνων ανάμεσα από 159 προτάσεις.



Χάρτης 42:Σχέδιο ανάπλασης μητροπολιτικού πάρκου Ελληνικού  
(πηγή: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=8806918>)

Σύμφωνα με τα σχέδια του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε, το μητροπολιτικό πάρκο αυτό πρόκειται να είναι το μεγαλύτερο που έγινε ποτέ στην Ελλάδα.

Επίσης, ο πρώην κύριος διάδρομος προσγείωσης διατηρείται σαν χώρος κίνησης των πεζών. Όλα τα κτίρια του αεροδρομίου καθώς και η περιοχή της πρώην Αμερικανικής Βάσης θα καταστραφούν, εκτός από το κτίριο του FIR. Στο έργο περιλαμβάνονται και επεκτάσεις του μετρό(δύο σταθμοί), η επέκταση της γραμμής του τραμ, καθώς και η βύθιση της λεωφόρου Ποσειδώνος ώστε να επιτευχθεί η ενοποίηση του πάρκου με τις εγκαταστάσεις του Αγίου Κοσμά και με το Γκολφ της Γλυφάδας.

Αναλυτικά το πάρκο θα περιλαμβάνει:

- Τους ελεύθερους χώρους του πάρκου. Δηλαδή χώρους πρασίνου, υδάτινους χώρου και χώρους αναψυχής και περιπάτου.
- Εγκαταστάσεις αναψυχής, όπως αθλητικές εγκαταστάσεις μπίτζμπολ, χόκεϊ και σόφτμπολ.
- Διάφορους χώρους υποδομής. Δηλαδή χώρους στάθμευσης και χώρους υποδομής της ΔΕΗ.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

### 4.1.ΓΕΝΙΚΑ

Οικολογικά προβλήματα ή περιβαλλοντικά προβλήματα ονομάζονται οι διαταραχές στη γήινη βίωση και στο φυσικό περιβάλλον οι οποίες συνήθιζονται να αποδίδονται στην ανθρώπινη δραστηριότητα. Στον βαθμό που τα οικολογικά προβλήματα απειλούν την επιβίωση ενός πληθυσμού, οδηγούν σε οικολογική κρίση. Ωστόσο οι οικολογικές κρίσεις μπορεί να έχουν και φυσικά αίτια.

Στα περιβαλλοντικά προβλήματα συγκαταλέγονται η περιβαλλοντική ρύπανση, η κλιματική αλλαγή, η τρύπα του όζοντος, η αποδάσωση (αποψίλωση των δασών), η ερημοποίηση, η εξαφάνιση βιολογικών ειδών, η όξινη βροχή κλπ. Τα οικολογικά προβλήματα άρχισαν να εμφανίζονται κυρίως μετά τη βιομηχανική επανάσταση, ενώ υπάρχουν διαφορετικές αντιλήψεις σχετικά με τα αίτια και τους τρόπους αντιμετώπισής τους. Επιστημονικά διερευνώνται από την οικολογία και την περιβαλλοντολογία, αλλά κατά τη δεκαετία του 1960 αναδύθηκε το πολύπλευρο οικολογικό κοινωνικό κίνημα με στόχο την προσπάθεια για την επίλυση των οικολογικών προβλημάτων. Οι μηχανικοί περιβάλλοντος προσπαθούν να αναπτύξουν τεχνολογικές λύσεις για τα περιβαλλοντικά προβλήματα (π.χ. ηλεκτρικά αυτοκίνητα, καταλύτες αυτοκινήτου, συσκευές καθαρισμού αερίων κλπ).



## 4.2. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΖΩΝΕΣ

Τα έργα και οι δραστηριότητες που συναντώνται στις παράκτιες ζώνες, δημιουργούν επιδράσεις σε αυτές, οι οποίες, εκτός των άλλων, είναι εκτεταμένες και ποικίλες. Η φύση των εν λόγω έργων και δραστηριοτήτων, η υπαγωγή τους σε ευρύτερα οικονομικά, κοινωνικά και αναπτυξιακά προγράμματα, η προφανής επιρροή τους σε πλείστους όσους παράγοντες και μεταβλητές του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και η σημασία τους για την εν γένει κοινωνικοοικονομική ζωή της χώρας, είναι ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά τους, που καθιστούν το θέμα της εξεταζόμενης εκτίμησης, θέμα εξαιρετικού ενδιαφέροντος.

Ειδικότερα,

- ι) το παράκτιο περιβάλλον, παρουσιάζει πολλές ιδιομορφίες, μεταξύ των οποίων συγκαταλέγονται η γεωμορφολογία, το εκτεταμένο μήκος των ακτών, η τουριστική ανάπτυξη, καθώς και η συγκέντρωση σημαντικών οικονομικών, κοινωνικών και πολεοδομικών λειτουργιών σε αυτό,
- ιι) η αντοχή σε ρύπανση/μόλυνση/υποβάθμιση, ενός τέτοιου οικοσυστήματος, είναι εξαιρετικά περιορισμένη. Το γεγονός αυτό, επιβάλλει εκτός των άλλων, την λεπτομερή προσέγγιση του θέματος της εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η οποία θα πρέπει να λαμβάνει χώρα κατά τρόπο ολοκληρωμένο και συνθετικό.
- ιιι) το εξεταζόμενο περιβάλλον, επίσης, αποτελεί και πολύτιμο οπτικό πόρο,
- ιιιι) σε κάθε περίπτωση, η διαχείριση των παρακτίων ζωνών, που περιλαμβάνει, τόσο έργα και δραστηριότητες αλλά και προγράμματα που υλοποιούνται στις εν λόγω ζώνες, πρέπει να είναι ήπιου, κατά το δυνατόν χαρακτήρα. Ευνόητο είναι ότι οι δυνατότητες αποκατάστασης, μιας κατεστραμμένης περιβαλλοντικά περιοχής που ανήκει στις ζώνες αυτές, είναι ιδιαίτερα περιορισμένες.

Η αστικοποίηση με τη συνεπακόλουθη ένταση του ρυθμού χρήσης των παράκτιων πόρων τείνει να καταστρέψει την εύθραυστη ισορροπία των φυσικών οικοσυστημάτων. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχουν εκτιμήσει ότι «βάσει των σημερινών υπολογισμών, αναμένεται ότι το 50 % των ακτών της Μεσογείου θα έχει κτισθεί έως το 2025». Η διάθεση ανεπεξέργαστων αστικών λυμάτων και βιομηχανικών αποβλήτων στους υδάτινους αποδέκτες, η υπέρμετρη χρήση φυτοφαρμάκων στη γεωργία και η υπεραλίευση είναι κάποια μόνο από τα προβλήματα που απειλούν την εύρυθμη λειτουργία των παράκτιων συστημάτων. Η σφοδρότητα των ανθρώπινων και οικονομικών δραστηριοτήτων και πιέσεων στις ευρωπαϊκές παράκτιες περιοχές και οι κλιματικές αλλαγές εντείνουν τη διάβρωση, δημιουργώντας ένα πολύ σοβαρό πρόβλημα για το περιβάλλον και τις τοπικές κοινωνίες. Σύμφωνα με την μελέτη «EUROSION - Living with Coastal Erosion in Europe: Sediment and Space for Sustainability» που εκπονήθηκε για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το ένα πέμπτο των ακτών της Ευρώπης των 25, περίπου 20.000 km, έχει επηρεαστεί ήδη σοβαρά ή αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα από τη διάβρωση, ενώ περίπου 15 km<sup>2</sup> το χρόνο χάνονται ή επηρεάζονται σε σημαντικό βαθμό.

Τα προβλήματα του παράκτιου χώρου μπορεί να οφείλονται σε φυσικά αίτια όπως η διάβρωση των ακτών, η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, η κλιματική αλλαγή κ.τ.λ. αλλά και από έλλειψη ορθολογικού σχεδιασμού των ανθρώπων όπως η άναρχη πολεοδόμηση, η αστικοποίηση κ.τ.λ..

Τα κυριότερα προβλήματα στις παράκτιες ζώνες που έχουν παρατηρηθεί διεθνώς είναι:

- εκτεταμένη παράκτια διάβρωση που συχνά επιδεινώνεται από ακατάλληλη ανθρώπινη υποδομή (συμπεριλαμβανομένης της υποδομής που αποσκοπεί στην "παράκτια άμυνα") και ανάπτυξη πολύ κοντά στην ακτογραμμή. Τα τεχνικά έργα σε ορισμένες περιοχές λιμένων συνέβαλλαν στην ταχύτερη διάβρωση της παρακείμενης ακτογραμμής επειδή δεν έλαβαν επαρκώς υπόψη τους τη δυναμική και τις διεργασίες της παράκτιας ζώνης. Η άντληση φυσικού αερίου αποτελεί έναν ακόμη παράγοντα που μπορεί να προκαλέσει παράκτια διάβρωση.

- καταστροφή ενδιαιτημάτων ως αποτέλεσμα ανεπαρκούς οικοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού ή αξιοποίησης των θαλασσών. Το πρόβλημα αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό σε περιοχές με ταχεία οικονομική ανάπτυξη, όπως οι χώρες της Κεντρικής και της Ανατολικής Ευρώπης.
- απώλεια βιολογικής ποικιλότητας, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των αποθεμάτων ιχθύων, τόσο των παράκτιων όσο και εκείνων της ανοικτής θαλάσσης, ως αποτέλεσμα της καταστροφής παράκτιων τόπων αναπαραγωγής. Τα περιφερειακά σχέδια δράσης για τη βιολογική ποικιλότητα έχουν προσδιορίσει ως και 30 δράσεις που απαιτούνται για την πρόληψη νέων απωλειών ενδιαιτημάτων και την αντιμετώπιση της μείωσης των ειδών σε ορισμένες παράκτιες περιοχές της βορειοδυτικής ευρωπαϊκής μητροπολιτικής περιοχής.
- μόλυνση των χερσαίων και των υδάτινων πόρων ως αποτέλεσμα της διάχυσης της ρύπανσης από θαλάσσιες ή χερσαίες πηγές, συμπεριλαμβανομένων των χώρων υγειονομικής ταφής, προς την ακτογραμμή. Σε ορισμένα κράτη μέλη, η μεταφερόμενη από τους ποταμούς ρύπανση που προέρχεται από γεωργικές εκροές γειτονικών χωρών στον άνω ρου των ποταμών επηρεάζει την ποιότητα των παράκτιων υδάτων.
- προβλήματα που αφορούν στην ποιότητα και στην ποσότητα των υδάτων, καθώς η ζήτηση υπερκαλύπτει τις δυνατότητες της παροχής ή της επεξεργασίας λυμάτων. Η διείσδυση αλμυρών υδάτων από την υπερεκμετάλλευση των παράκτιων υδροφόρων οριζόντων αποτελεί κύριο πρόβλημα σε πολλές περιοχές της λεκάνης της Μεσογείου. Η ζημία στον υδροφόρο ορίζοντα έχει συνήθως ως αποτέλεσμα τη μόνιμη μείωση των διαθέσιμων υδάτινων πόρων.
- σε πολλές περιπτώσεις, τα εν λόγω φυσικά και βιολογικά προβλήματα προκάλεσαν ή επιδείνωσαν τα ανθρώπινα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι παράκτιες ζώνες, καθώς αυξάνει ο αριθμός και η ένταση των ανθρώπινων χρήσεων, ήτοι: ανεργία και κοινωνική αστάθεια που προκύπτουν από την παρακμή των παραδοσιακών ή περιβαλλοντικά συμβατών τομέων, όπως της



παράκτια αλιείας μικρής κλίμακας. Σε πολλές περιοχές, η επαγγελματική παράκτια αλιεία αντιμετωπίζει δυσκολίες όσον αφορά στη διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς της.

- ανταγωνισμός μεταξύ χρηστών για πόρους. Η μικρή διαθεσιμότητα χώρων για υδατοκαλλιέργεια, ως αποτέλεσμα της διάθεσης χώρου για άλλες χρήσεις, αποτελεί σημαντικό περιοριστικό παράγοντα για την επέκταση της εν λόγω δραστηριότητας
- καταστροφή της πολιτισμικής κληρονομιάς και διάλυση του κοινωνικού ιστού ως αποτέλεσμα της ανεξέλεγκτης ανάπτυξης (ιδίως του τουρισμού). Πολλές από τις νήσους της Ευρώπης -από τις Κανάριες Νήσους ως το αρχιπέλαγος της Σουηδίας και της Φινλανδίας- αντιμετωπίζουν αυτό το πρόβλημα.
- απώλεια περιουσίας και δυνατοτήτων ανάπτυξης ως αποτέλεσμα της παράκτιας διάβρωσης. Σε τοπικό επίπεδο, η παράκτια διάβρωση θεωρείται ως η σημαντικότερη απειλή για τη διατήρηση των εισοδημάτων σε πολλές περιοχές που ζουν από τον τουρισμό.
- απώλεια ευκαιριών σταθερής απασχόλησης ως αποτέλεσμα της υποβάθμισης των πόρων. Τα σκάφη για αλιεία αναψυχής απορρυπαίνονται συχνά με τριβουτυλο- κασσίτερο (TBT) που μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις για τον κλάδο της υδατοκαλλιέργειας
- περιθωριοποίηση και μετανάστευση που επιδεινώνονται από την έλλειψη κατάλληλης υποδομής, συμπεριλαμβανομένων δικτύων επικοινωνιών και μεταφορών που λειτουργούν καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Το ανεπαρκές οδικό δίκτυο και η ελλιπής συνολική ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας σε πολλές περιφερειακές ή απομονωμένες παράκτιες περιοχές αποτέλεσε αιτία μετανάστευσης, η οποία με τη σειρά της έχει ως αποτέλεσμα χαμηλού επιπέδου εγκαταστάσεις που συμβάλλουν στην προσέλκυση και στη διατήρηση μιας δραστήριας τοπικής κοινωνίας.

### 4.3. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΑΠΟ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ

Στο παρόν κεφάλαιο μελετώνται και ελέγχονται όλες οι παράμετροι γύρω από την κατασκευή και λειτουργία των σημαντικότερων και μεγαλύτερων έργων που πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή μελέτης τα τελευταία χρόνια και κατά πόσο αυτά προκάλεσαν κατά την φάση της κατασκευής και συνεχίζουν να προκαλούν κατά την φάση της λειτουργίας τους περιβαλλοντικά προβλήματα. Τα έργα αυτά είναι η κατασκευή του κέντρου ιστιοπλοΐας του Αγίου Κοσμά, η μετατροπή του παλαιού αεροδρομίου του Ελληνικού στις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 και η κατασκευή του τραμ που πραγματοποιήθηκε την ίδια χρονιά.

#### 4.3.1. Ολυμπιακό κέντρο ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά

Οι εργασίες που πραγματοποιήθηκαν για την εκσκαφή των λιμενολεκανών και για την εξυγίανση τους επηρέασαν προσωρινά τα θαλάσσια ύδατα της ευρύτερης περιοχής.

Η εκσκαφή του βυθού προκάλεσε διαταραχή των υδάτινων ζώων – φυτοκοινωνιών, επαναδιαλυτοποίηση των ιζημάτων του βυθού (και άρα επανακυκλοφορία τοξικών μετάλλων, υδρογονανθράκων, θρεπτικών αλάτων, παθογόνων μικροοργανισμών που είχαν προσροφήσει εκεί) και αύξηση θολερότητας, η οποία μειώνει την ποσότητα ηλιακής ακτινοβολίας που φτάνει στις θαλάσσιες φυτοκοινωνίες. Υψηλά επίπεδα θολερότητας έχουν σαν αποτέλεσμα τη μείωση του ρυθμού φωτοσύνθεσης και μείωση του ρυθμού προσθήκης του διαλυμένου οξυγόνου στο νερό.



Εικόνα 24: Κέντρο ιστιοπλοΐας Αγίου Κόσμα  
(πηγή: <http://news.in.gr/economy/article/?aid=761222>)

Το χρονικό διάστημα μέχρι την επαναφορά της θολερότητας στα συνήθη επίπεδα, μετά το πέρας των εργασιών, εξαρτάται κυρίως από το είδος και το μέγεθος των κόκκων του αιωρούμενου υλικού και τις συνθήκες της θαλάσσιας κυκλοφορίας που επικρατούν στην περιοχή λόγω του έργου. Λόγω του γεγονότος ότι η εκσκαφή έλαβε χώρα σε μικρό χρονικό διάστημα, οι προσληθείσες επιπτώσεις, όπως η θολερότητα και η μείωση του διαλυμένου οξυγόνου, ήταν πρόσκαιρες και δεν έχουν μακροπρόθεσμες επιπτώσεις. Άλλες όμως επιπτώσεις της εκσκαφής, όπως καταστροφή καταφυγίων και ζωοκοινωνιών, αποδείχθηκαν μακροπρόθεσμες.

Συνήθης περιβαλλοντικά προβλήματα κατά την διάρκεια των εκσκαφών είναι η απελευθέρωση ή μετακίνηση ρύπων από τον πυθμένα του λιμένα. Οι ρύποι αυτοί μπορεί να προέρχονται από:

- βαρέα μέταλλα προσροφημένα στην επιφάνεια των κόκκων του ιζήματος ή ενωμένα με αυτά με χημικές διαδικασίες
- καταβύθιση πηλοειδών σφαιριδίων πετρελαϊκών υδρογονανθράκων και διείσδυση ανάμεσα στους κόκκους των ιζημάτων, όπου η βακτηριακή αποδόμηση συμβαίνει σπάνια,
- οργανικές ύλες του αποχετευτικού συστήματος
- δέσμευση με προσρόφηση των μικροβιακών φορέων από οργανικά ή αδρανή σωματίδια με διαδικασίες κροκίδωσης, διασποράς και ιζηματοποίησης

(Πηγή: Ολυμπιακό κέντρο Ιστιοπλοΐας Αγίου Κοσμά: ολοκληρωμένη μελέτη σχεδιασμού και ανάπτυξης και λοιπές αναγκαίες μελέτες και έρευνες για την κατασκευή του Ολυμπιακού Κέντρου Ιστιοπλοΐας στον Άγιο Κοσμά, σελ.6.17-6.38)

Με την έναρξη της λειτουργίας των εγκαταστάσεων, υπάρξει κάποια επιβάρυνση του υδάτινου περιβάλλοντος από τις εξής κυρίως πηγές:

- υγρά απόβλητα των σκαφών (λύματα ορυκτέλαια και πετρέλαιο από το άδειασμα της σεντίνας των σκαφών, διαρροές μηχανών σκαφών, ξαρμύρισμα των καταστρωμάτων των σκαφών, εφαρμογή των υφαλοχρωμάτων

- διάθεση των όμβριων υδάτων από τον χώρο των εγκαταστάσεων
- στερεά απόβλητα των σκαφών

Όσον αφορά το θαλάσσιο περιβάλλον, δεν προκλήθηκαν σημαντικές επιπτώσεις στις θαλάσσιες βιοκοινωνίες του ευρύτερου θαλασσιού περιβάλλοντος εκτός από την περιοχή που προβλέπεται υπερκάλυψη του βυθού με τα προϊόντα εκβάθυνσης την λιμενολεκάνης.

Τοπική καταστροφή των βενθικών οργανισμών έλαβε χώρα στην περιοχή εκβάθυνσης την εξυγίανσης της λιμενολεκάνης, η οποία κρίνεται περιορισμένη σε έκταση. Ο νέος πυθμένας που δημιουργήθηκε μετά τις εργασίες κατασκευής αποτέλεσε εκ νέου, μετά από μια σχετικά μικρή περίοδο αποικία βεθμικών οργανισμών. Οι νέοι οργανισμοί είναι πιθανόν να διαφέρουν από τους υπάρχοντες, εφόσον οι νέες συνθήκες βυθομετρίας εδαφικού υλικού πυθμένα, πεδίου κυκλοφορίας και κυματισμού ευνοούν την ανάπτυξη νέων πληθυσμών.

Οι επιπτώσεις στους έμβιους οργανισμούς στην θαλάσσια περιοχή των λιμενολεκανών προήλθε από τους ρύπους που διοχετεύτηκαν στο νερό των λιμενολεκανών από τα ελλιμενιζόμενα σκάφη. Το μέγεθος των επιπτώσεων εξαρτάται από την συγκέντρωση των ρύπων και τις διεργασίες που καθορίζουν την εξέλιξη τους στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Τα υγρά απόβλητα των σκαφών, που διαχέονται στο νερό της λιμενολεκάνης, περιέχουν άζωτο και φώσφορο με σημαντικότερο συνεπαγόμενο πρόβλημα τον ευτροφισμό. Τα βαριά μέταλλα των απορρυπαντικών καταλήγουν μέσω της τροφικής αλυσίδας, στους θαλάσσιους οργανισμούς, όπου συσσωρεύονται. Η συνεργιστική δράση των μετάλλων αυξάνει την τοξική τους συμπεριφορά.

Η μικροβιακή μόλυνση του νερού της λιμενολεκάνης από τυχόν διάθεση μετάλλων, προκάλεσε διαταραχή της ισορροπίας του οικοσυστήματος και αισθητή αλλοίωση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η τοξικότητα των υδρογονανθράκων πετρελαίου προκαλεί αλλαγές στην πληθυσμιακή κατανομή των διαφόρων οργανισμών στο οικοσύστημα του λιμένα, εξαιτίας αλλαγών στην αναπαραγωγή, το μεταβολισμό, την ανάπτυξη, την συμπεριφορά και την ιστολογία. Τα χημικά πρόσθετα και απολυμαντικά προκαλούν τοξικότητα, απομάκρυνση ειδών από την περιοχή

ρύπανσης και εισάγονται στην τροφική αλυσίδα και τους μηχανισμούς αναπαραγωγής.

Σχετικά με το χερσαίο περιβάλλον λήφθηκε υπόψη η ελάχιστη κατά το δυνατόν καταστροφή της υπάρχουσας βλάστησης. Για την αντιστάθμιση όμως των απωλειών δόθηκε έμφαση στην δημιουργία νέων χώρων πρασίνου, αλλά και ιδιαίτερη προσοχή στη δομή, την υφή, τη σύνθεση και το χρώμα του νέου εγκατεστημένου πρασίνου. Δόθηκε σημασία στην αντοχή των προς φύτευση νέων φυτών στις αντίξοες συνθήκες φύτευσης στην συμπλήρωση και πύκνωση του υπάρχοντος πρασίνου και στην ανάπλαση του εδάφους.

#### **4.3.2.Ολυμπιακές εγκαταστάσεις Ελληνικού**

Οι εγκαταστάσεις του Ελληνικού δημιουργήσουν κατά την φάση της κατασκευής τους ρύπανση της ατμόσφαιρας, ο οποία οφείλεται σε:

- εκπομπές ρύπων από τη λειτουργία των εργοταξίων (χωματουργικές και λοιπές εργασίες κατασκευής, κίνηση φορτηγών κ.τ.λ.) που εμπλέκονται στην κατασκευή
- εκπομπές ρύπων από τα δρομολόγια βαρέων οχημάτων μεταφοράς υλικών
- εκπομπές ρύπων λόγω διαφοροποιήσεων κυκλοφοριακών λόγω της κατασκευής έργου

Θα πρέπει ωστόσο να τονιστεί ότι, εφόσον τηρείται ένας κώδικας περιβαλλοντικής προστασίας οι εκπομπές ρύπων από τα εργοτάξια επηρεάζουν αμελητέα την ποιότητα της ατμόσφαιρας στην άμεση περιοχή επίδρασης των έργων.

Στο έδαφος δεν πραγματοποιήθηκαν επιπτώσεις από την κατασκευή των έργων διότι:

- η φύση των έργων και το επίπεδο του εδάφους δεν δημιούργησαν ανάγκη για μεγάλες εκσκαφές ή επιχώσεις.
- η πολεοδομική μελέτη, προβλέπει την δημιουργία λόφου, με την διάθεση πλεοναζόντων υλικών εκσκαφής και επικάλυψη με φυτεύσεις στη συνέχεια,

έτσι ώστε να μην απαιτηθεί μεταφορά πλεοναζόντων υλικών εκτός από το χώρο του Ελληνικού.

- εμμέσως, επίσης, με την μελέτη που προτείνεται για τη διερεύνηση της κατασκευής ρύπανσης του εδάφους και ενδεχόμενα μέτρα, θα επέλθει βελτίωση της ποιότητας του εδάφους.

(πηγή:Ολυμπικές εγκαταστάσεις Ελληνικού, μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, 2001, σελ.8.1.-8.28)

Το ακουστικό περιβάλλον επιβαρύνθηκε δυνητικά λόγω της κατασκευής έργων στην πλέον δυσμενή για θόρυβο εργοταξιακή περίπτωση από 9 έως 11,6 dB.Με χρήση όμως κινητών πετασμάτων η επίπτωση αυτήμειώθηκε σημαντικά. Άλλωστε πρόκειται για μια περιορισμένου χρόνου χαρακτήρα επιβάρυνση αφού αφορά το χρονικό διάστημα της κατασκευής του έργου.

Τέλος όσον αφορά τις επιπτώσεις στην χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής, δεν φαίνεται να υπήρξε κάποιο πρόβλημα. Ο ευρύτερος χώρος του αεροδρομίου του Ελληνικού ήταν από δεκαετίες πλήρως αστικοποιημένος και επιπλέον δεχόταν το σύνολο των επιπτώσεων από τις δραστηριότητες τόσο του αεροδρομίου όσο και των άλλων ανθρωπογενών δραστηριοτήτων της περιοχής.

Το υφιστάμενο φυσικό περιβάλλον περιλαμβάνει είδη χλωρίδας και πανίδας πλήρως εναρμονισμένα με την ευρύτερη περιοχή ενώ η οριστική λήξη της λειτουργίας του αεροδρομίου και η κατασκευή των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων μετέβαλλε σε αξιόλογο βαθμό τις συνθήκες του περιβάλλοντος χωρίς όμως να μεταβληθεί ο αστικός χαρακτήρας.

Θεωρείται λοιπόν βέβαιο ότι τα ολυμπιακά έργα δεν έχουν καμία επίπτωση στην χλωρίδα και πανίδα της περιοχής καθώς η χωροθετησή τους γίνεται σε πολλές περιοχές με χαμηλή βλάστηση, κοντά στους διαδρόμους του αεροδρομίου.

#### **4.3.3.Τραμ**

Για την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών προβλημάτων που προέκυψαν κατά την διάρκεια της κατασκευής του έργου,ήταν απαραίτητος ο σαφής καθορισμός των πηγών ρύπανσης. Οι πηγές ρύπανσης κατά την διάρκεια της κατασκευής σχετίζονται

προφανώς με την λειτουργία των εργοταξίων παρασκευής προκατασκευασμένων στοιχείων και σκυροδέματος – ασφάλτου όπως επίσης και των χώρων εναπόθεσης προϊόντων εκσκαφής.

Οι δραστηριότητες αυτές συνεπάγονται:

- χρήση μηχανικού εξοπλισμού με επιπτώσεις κυρίως στο ακουστικό περιβάλλον και στο περιβάλλον των δονήσεων των περιοχών άμεσης γειτνίασης με τα εργοτάξια. Τα εργοτάξια αυτά περιλαμβάνουν να εργοτάξια κατασκευής των εγκαταστάσεων συντήρησης και εναπόθεσης τροχαίου υλικού και τέλος το εργοτάξιο παρασκευής των προκατασκευασμένων στοιχείων.
- Χρήση φορτηγών οχημάτων για τον ανεφοδιασμό των εργοταξίων και την αποκομιδή των προϊόντων εκσκαφής με επιπτώσεις στο ατμοσφαιρικό, ακουστικό και δονητικό περιβάλλον των περιοχών άμεσης γειτνίασης με τα εργοτάξια αλλά και κατά μήκος των οδών που συνδέουν τους παραπάνω χώρους και οι οποίες χρησιμοποιούνται από τα παραπάνω οχήματα. Η αποκομιδή των προϊόντων εκσκαφής έγινε στη χωματερή του Σχιστού.
- Κατάληψη χώρων από τα εργοτάξια με επιπτώσεις στις κοινωνικό – οικονομικές συνθήκες της περιοχής και πιθανές παρακάμψεις της κυκλοφορίας σε γειτονικούς δρόμους με επιπτώσεις, κυρίως, πρόσθετο θόρυβο και ατμοσφαιρική ρύπανση κατά μήκος των οδών που χρησιμοποιήθηκαν για τις παρακάμψεις.

Αναλυτικότερα τώρα, κατά την φάση της κατασκευής προκλήθηκαν ποσότητες σκόνης από τις εγκαταστάσεις των εργοταξίων. Οι εκπομπές αυτές της σκόνης, δεν δημιούργησαν ιδιαίτερο πρόβλημα εφόσον βέβαια τηρήθηκαν τα αντιρρυπαντικά μέτρα που είχαν προβλεφθεί.

Μια άλλη κατηγορία ρύπων είναι τα υγρά απόβλητα που παράγονται κατά την κατασκευή και αφορούν κυρίως το νερό που χρησιμοποιείται για την ψύξη μηχανημάτων και τον έλεγχο της σκόνης.



Αν επιτρεπόταν στα απόβλητα νερά που παρουσιάζονται μέσα στις εκσκαφές από τις κατασκευαστικές δραστηριότητες και είναι πάνω από τον υδροφόρο ορίζοντα, να παραμένουν στο δάπεδο της εκσκαφής, θα άρχιζαν να απορροφώνται στο έδαφος. Εάν μια ικανή ποσότητα νερών που αποβάλλονται ήταν διαθέσιμη για αρκετό χρονικό διάστημα, μια συσσώρευση μπορεί να άρχιζε να δημιουργείται στην επιφάνεια του υπογείου νερού. Το αναρροφούμενο νερό θα μεταφέρει διαλυτά υλικά αλλά και αιωρούμενα στερεά. Τα αιωρούμενα στερεά θα κατακρατούνταν στην επαφή εδάφους - νερού όπου η απορρόφηση αρχίζει και έτσι δεν υπήρξε τελικά πρόβλημα με ρύπανση του υπόγειου υδροφόρου ορίζοντα.

Τα στερεά απόβλητα της κατασκευής, είναι χρησιμοποιημένα ελαστικά και υπολείμματα υλικών συσκευασίας, τα οποία δεν δημιουργούν εκκλύσεις ρύπων και τα οποία θα αποτίθενται στις χωματερές. Τα μεταλλικά κατάλοιπα συγκεντρώνονται σε ειδικούς κάδους και διατέθηκαν στην αγορά για ανακύκλωση, ενώ προβλέφθηκε και η συγκέντρωση των χρησιμοποιημένων μπαταριών και μηχανημάτων, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως τοξικά απόβλητα και έγινε η αποκομιδή τους μέσω εξουσιοδοτημένων τρίτων.

Όσον αφορά τις επιπτώσεις στο ακουστικό περιβάλλον από τη λειτουργία του εργοταξίου, η στάθμη θορύβου από το επιφανειακό εργοτάξιο προκάλεσε σημαντική όχληση της τάξεως των 76 dB σε απόσταση 10 μ. σε γεινιάζουσες οικιστικές χρήσεις, εφόσον δεν εφαρμοστεί αντιθορυβική προστασία. Με την εφαρμογή όμως αντιθορυβικής προστασίας η εκτιμώμενη όχληση περιορίστηκε σε πολύ χαμηλά επίπεδα, μέσα στα νομοθετημένα επίπεδα.

Κατά την φάσηλειτουργίας του έργου, οι πηγές ρύπανσης αφορούν τα εξής:

- Ενώ η ευρύτερη περιοχή των γραμμών αποκτά με τη λειτουργία του τραμ σημαντική βελτίωση ως προς την προσιτότητά της, στην εγγύτερη περιοχή παρατηρείται συγκέντρωση δραστηριοτήτων η οποία έχει ως άμεση περιβαλλοντική επίπτωση την επιβάρυνση του ακουστικού και ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος αλλά και σημαντικές επιπτώσεις όπως είναι η πιθανή σταδιακή αλλαγή των χρήσεων γης και η εντατικότερη εκμετάλλευση του χώρου
- Τα επιφανειακά τμήματα της γραμμής επηρεάζουν το ακουστικό και δονητικό περιβάλλον των περιοχών από τις οποίες διέρχονται με πιθανή κατάληξη την

αλλαγή χρήσεων γης ή την αλλαγή των κοινωνικό – οικονομικών χαρακτηριστικών των κατοίκων της περιοχής

Αναλυτικότερα τώρα για τις επιπτώσεις στην ποιότητα του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος, αυτές αναμένεται να δημιουργηθούν από τις διαφοροποιήσεις των κυκλοφοριακών συνθηκών και του φόρτου σε σημαντικό βαθμό των αστικών οδικών τμημάτων της εγγύς και ευρύτερη περιοχή.

Έχουν όμως ιδιαίτερο ενδιαφέρον, σε ότι αφορά το ατμοσφαιρικό περιβάλλον να δούμε δύο σενάρια που έγιναν με αφορμή την δημιουργία του τραμ και πως θα ήταν η κατάσταση της ατμόσφαιρας χωρίς αυτό. Οι εκτιμήσεις που έγιναν επικεντρώθηκαν στον υπολογισμό των εκπομπών των αερίων ρύπων λόγω της οδικής κυκλοφορίας στην ευρύτερη περιοχή. Αυτό που θα πρέπει να διευκρινιστεί είναι ότι το σενάριο χωρίς τραμ αντιστοιχεί στη λειτουργία του συστήματος χερσαίων μεταφορών της Αθήνας συμπεριλαμβανομένου και του μετρό, δηλαδή την υφιστάμενη γραμμή ΗΣΑΠ, και τις γραμμές μετρό Άγιος Αντώνιος- Άγιος Δημήτριος και Μοναστηράκι- Αεροδρόμιο.

(πηγή: Σύγχρονος τροχιόδρομος (τραμ) στην περιοχή της Αθήνας, μελέτη εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων, 2000, σελ. 107, 111-114, 121, 151-171)

Για κάθε σενάριο υπολογίζονται οι εκπομπές αερίων ρύπων για την ώρα κυκλοφοριακής αιχμής καθώς και για την μέση ημερήσια κυκλοφορία. Τα αποτελέσματα από την μελέτη αυτή ς:

- Η περιοχή παρουσιάζει σχετικά υψηλές τιμές εκπομπών αερίων ρύπων, ασχέτως παραδοχών και σεναρίων, λόγω της δεδομένης αυξημένης κυκλοφορίας των οχημάτων
- Η περιοχή εμφανίζει αισθητά μειωμένες εκπομπές αερίων ρύπων κατά το έτος 2004 σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση και περαιτέρω μείωση κατά το έτος 2020. Μάλιστα, πιθανές βελτιώσεις των ήδη χρησιμοποιούμενων καταλυτικών συστημάτων απορρύπανσης των οχημάτων θα έχουν περαιτέρω θετική επίδραση στις εκπομπές των βασικών ρύπων

- Οι μειωμένες τιμές των ρύπων επίσης οφείλονται και στο γεγονός ότι το τραμ θα προσελκύσει και νέους χρήστες, επιβάτες που σήμερα κινούνται στην περιοχή με το αυτοκίνητο, καθώς επίσης και στο ότι με τη λειτουργία του τραμ θα μειωθεί η κυκλοφορία των λεωφορείων στους βασικούς οδικούς άξονες της περιοχής.

Για τα απόβλητα κατά τη διάρκεια της λειτουργίας του τραμ δεν προβλέπεται παραγωγή υγρών αποβλήτων. Όσον αφορά τα στερεά και τοξικά απόβλητα που θα προκύψουν σε μικρές ποσότητες στο αμαξοστάσιο προβλέπεται να ληφθούν μέτρα. Συγκεκριμένα θα φυλάσσονται σε ειδικούς χώρους και κάδους με σκοπό την μελλοντική αποκομιδή σε χώρους αποδοχής τοξικών ή και ανακύκλωσης.

Στην περίπτωση του ακουστικού περιβάλλοντος, δεν αναμένεται η λειτουργία του τραμ να επιφέρει στο σύνολο του οδικού δικτύου ιδιαίτερη επιβάρυνση παρά μόνο σε ελάχιστα οδικά τμήματα τα οποία χαρακτηρίζονται ήδη από υψηλές στάθμες θορύβου, ενώ στο μεγαλύτερο μέρος του επηρεαζόμενου οδικού δικτύου αναμένεται ύφεση στις υπάρχουσες στάθμες του οδικού κυκλοφοριακού θορύβου.

<b>ΕΡΓΑ</b> <b>ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ</b>	<b>ΟΛΥΜΙΑΚΟ</b> <b>ΚΕΝΤΡΟ</b> <b>ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑΣ</b> <b>ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ</b>	<b>ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ</b> <b>ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ</b> <b>ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ</b>	<b>ΤΡΑΜ</b>
<b>ΔΙΑΤΑΡΑΧΗ</b> <b>ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΖΩΩΝ-</b> <b>ΦΥΤΟΚΟΙΝΩΝΙΩΝ</b>	+	-	-
<b>ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ</b> <b>ΥΔΑΤΩΝ</b>	+	-	-
<b>ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ</b> <b>ΕΔΑΦΟΥΣ</b>	+	+	-
<b>ΔΙΑΤΑΡΑΧΗ</b> <b>ΧΕΡΣΑΙΑΣ</b> <b>ΧΛΩΡΙΔΑΣ-</b> <b>ΠΑΝΙΔΑΣ</b>	-	+	-
<b>ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ</b> <b>ΡΥΠΑΝΣΗ</b>	-	+	+
<b>ΔΟΝΗΤΙΚΗ</b> <b>ΡΥΠΑΝΣΗ</b>	-	-	+
<b>ΗΧΟΡΥΠΑΝΣΗ</b>	-	+	+

Πίνακας 2: Μήτρα περιβαλλοντικών επιπτώσεων από δημιουργημένα έργα

(Το σύμβολο «+» καταδεικνύει ποιές περιβαλλοντικές επιπτώσεις προκάλεσε το κάθε έργο, ενώ το «-» το αντίθετο)

<b>ΕΡΓΑ</b> <b>ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ</b>	<b>ΟΛΥΜΙΑΚΟ</b> <b>ΚΕΝΤΡΟ</b> <b>ΙΣΤΙΟΠΛΟΙΑΣ</b> <b>ΑΓΙΟΥ ΚΟΣΜΑ</b>	<b>ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ</b> <b>ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ</b> <b>ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ</b>	<b>ΤΡΑΜ</b>
<b>ΔΙΑΤΑΡΑΧΗ</b> <b>ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΖΩΩΝ-</b> <b>ΦΥΤΟΚΟΙΝΩΝΙΩΝ</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ</b> <b>ΥΔΑΤΩΝ</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ</b> <b>ΕΔΑΦΟΥΣ</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<b>ΔΙΑΤΑΡΑΧΗ</b> <b>ΧΕΡΣΑΙΑΣ</b> <b>ΧΛΩΡΙΔΑΣ-</b> <b>ΠΑΝΙΔΑΣ</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ</b> <b>ΡΥΠΑΝΣΗ</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>2</b>
<b>ΔΟΝΗΤΙΚΗ</b> <b>ΡΥΠΑΝΣΗ</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
<b>ΗΧΟΡΥΠΑΝΣΗ</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

Πίνακας 3: Βαθμός επηπόης των έργων στις κύριες φυσικές περιβαλλοντικές μεταβλητές (αριθμητική κλίμακα από 0 μέχρι το 5)

#### 4.4. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΔΗΜΟ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΝΑ ΔΗΜΟ ΜΕΛΕΤΗΣ

Κατά μήκος της παράκτιας ζώνης όλης της περιοχής μελέτης εντοπίζονται τα ακόλουθα περιβαλλοντικά προβλήματα:

Ανεξέλεγκτη αυθαίρετη δόμηση κατά μήκος των παραλιών που συνδέεται άμεσα και με την αύξηση του πληθυσμού στους δήμους αυτούς σε σχέση με την υπόλοιπη Αττική προκαλεί υποβάθμιση του αισθητικού τοπίου με ταυτόχρονη μείωση του ελεύθερου χώρου, που μέσω των νέων νόμων του υπουργείου περιβάλλοντος γίνεται μια προσπάθεια απομάκρυνσης τους. Η αυθαιρεσίες αυτές δεν επιτρέπουν την χρήση των παραλιών από τους πολίτες αλλά τις μετατρέπουν σε χώρους απόθεσης σκουπιδιών. Ο πολύτιμος αυτός ελεύθερος χώρος μειώνεται, αφού σε αυτόν εγκαθίστανται πηγές ανεξέλικτου πλουτισμού, ιδιωτικές εμπορικές επιχειρήσεις που, διεκδικούν τμήματα της παραλίας, παράνομα.

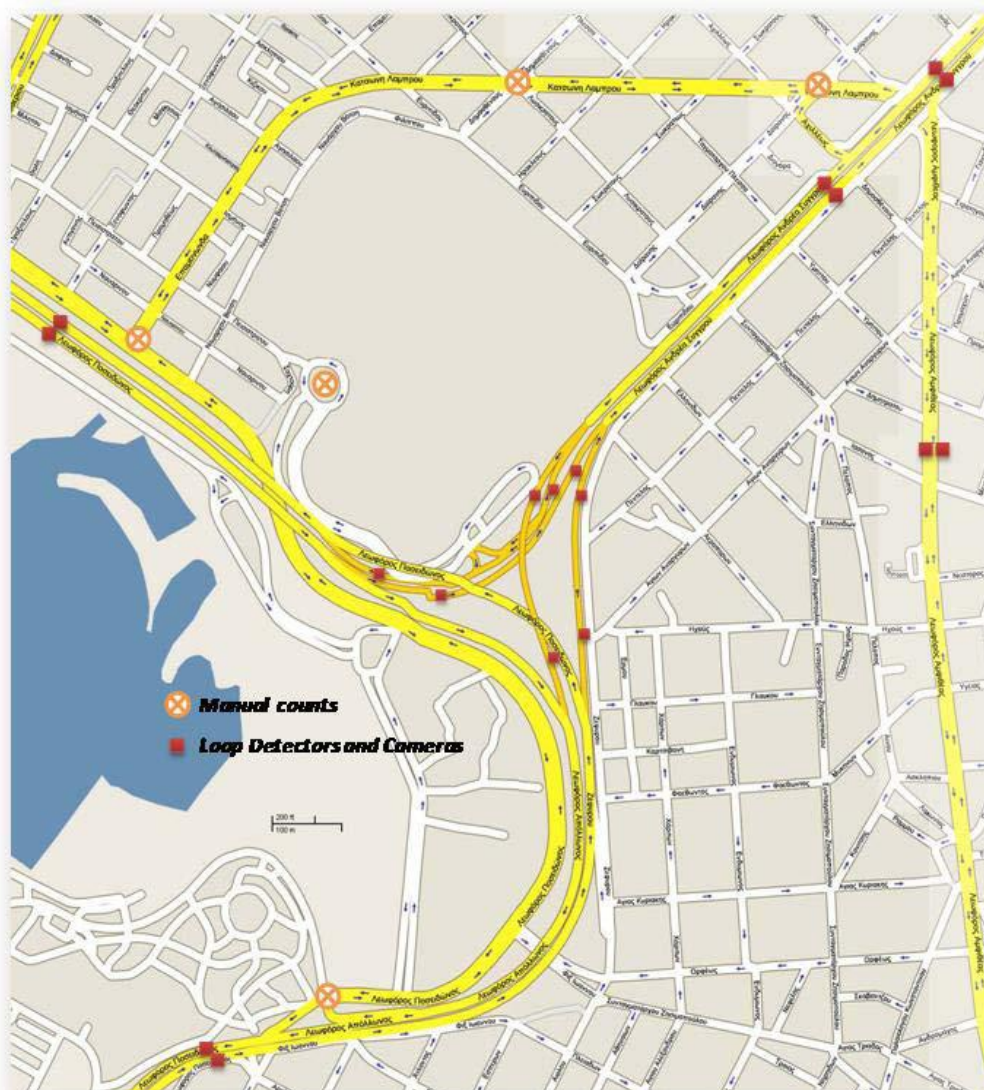
- Οι κυκλοφοριακοί φόρτοι της παραλιακής λεωφόρου έχουν αυξηθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, με αποτέλεσμα να δυσχεραίνει συνεχώς η διέλευση πεζών και αυτοκινήτων, ιδιαίτερα στις περιοχές όπου υπάρχει δυνατότητα πρόσβασης στις παραλίες. Οι χώροι στάθμευσης δεν επαρκούν και συχνά παρατηρείται παράνομη στάθμευση σε δημόσιους και ελεύθερους χώρους με καταστροφικές συνέπειες για το περιβάλλον και τους κατοίκους. Τέλος η αυξημένη αυτή κίνηση των οχημάτων προκαλεί αυξημένη ηχορύπανση και βέβαια ατμοσφαιρική ρύπανση.

Έγινε προσπάθεια συλλογής και δημιουργίας εκτενούς βάσης δεδομένων τόσο από παρατηρητές όσο και από ένα ευρύ δίκτυο αυτόματων μετρητών και κάμερες. Η διαθέσιμη βάση δεδομένων αποτελείται από μετρήσεις φόρτου, κατάληψης και ταχύτητας ανά 90 δευτερόλεπτα κατά τη διάρκεια της περιόδου από 6/2006 έως 6/2007. (πηγή: ΜΠΕ κέντρου πολιτισμού Σταύρος Νιάρχος)

Για την ανάλυση των χωρο-χρονικών χαρακτηριστικών της κυκλοφοριακής ροής έγινε η υπόθεση ότι η ταχύτητα ελεύθερης ροής είναι 70 χλμ/ώρα για κορεσμένες συνθήκες κυκλοφοριακής ροής και 100 χλμ/ώρα για συνθήκες ελεύθερης ροής.

	Λ. Ποσειδώνος Από Πειραιά	Λ. Ποσειδώνος Προς Πειραιά	Λ. Συγγρού Προς Αθήνα	Λ. Συγγρού Από Αθήνα	Λ. Ποσειδώνος Προς Γλυφάδα	Λ. Ποσειδώνος Από Γλυφάδα
Μάιος	71659	60340	48618	45420	65404	35217
Ιούνιος	68664	58982	47849	42985	66536	63231
Ιούλιος	62444	53443	42145	36606	64305	58617

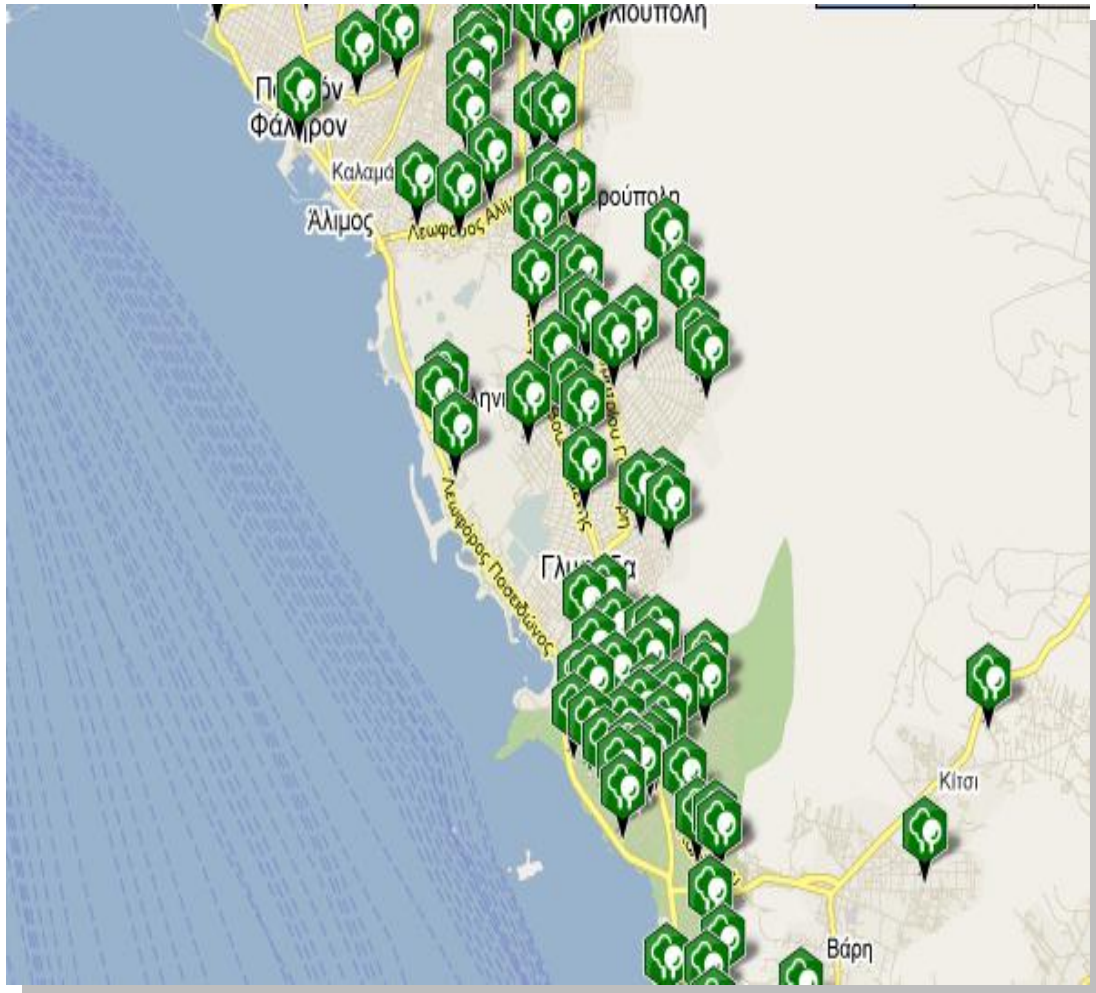
Πίνακας 4: Συνολική ημερήσια ζήτηση την Κυριακή για ους μήνες Μαΐου, Ιουνίου και Ιουλίου για τα τμήματα της Λ. Συγγρού και Λ. Ποσειδώνος. (ΜΠΕ κέντρου πολιτισμού Σταύρος Νιάρχος)



Χάρτης 43: Θέσεις μέτρησης κυκλοφοριακών φόρτων  
(πηγή: ΜΠΕ κέντρου πολιτισμού Σταύρος Νιάρχος)



- Παρατηρείται ακόμη έλλειψη σωστής διαχείρισης του αστικού πρασίνου που βρίσκεται κατά μήκος της παράκτιας ζώνης και πολύ κοντά σε αυτήν, καθώς η έκταση μειώνεται συνεχώς και στη θέση της χτίζονται κατοικίες και εμπορικές επιχειρήσεις.



Χάρτης 44: Δημόσιοι χώροι κα χώροι πρασίνου  
(πηγή: [www.ploigos.gr](http://www.ploigos.gr))

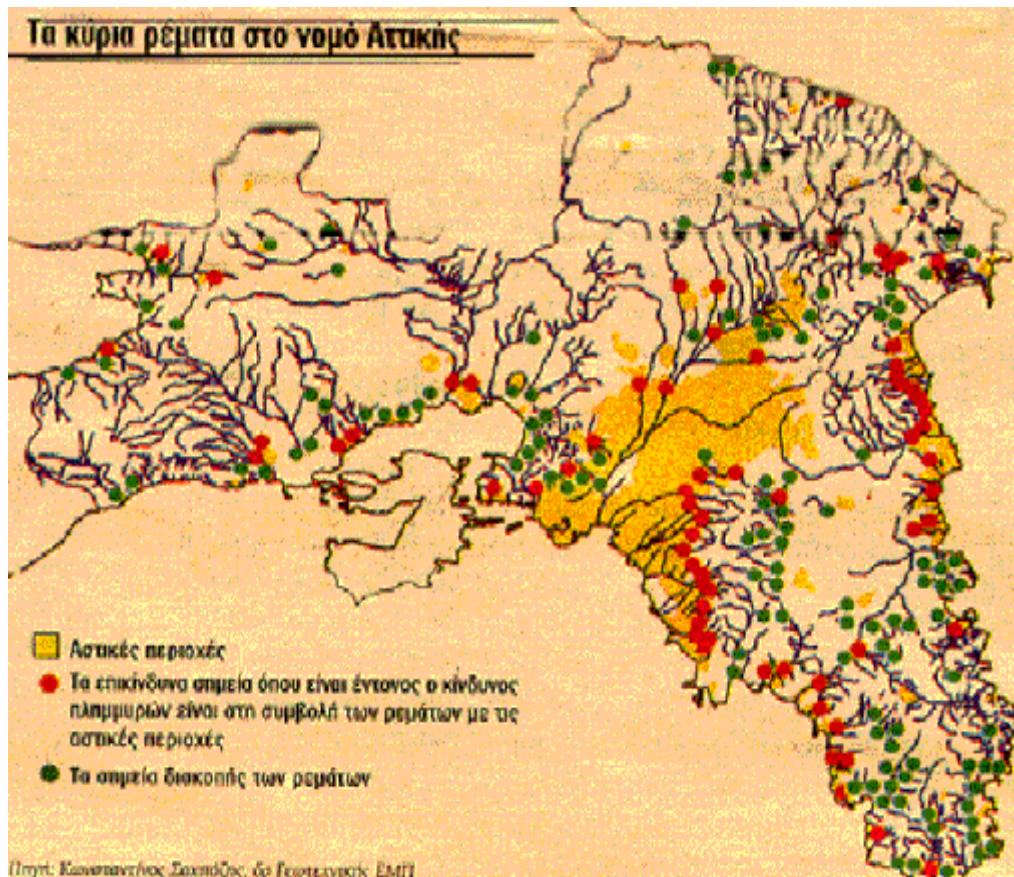
- Μεγάλο ποσοστό των ρεμάτων που προϋπήρχαν έχουν μπαζωθεί, γεγονός που αυξάνει την επικινδυνότητα πλημμυρών και διάβρωσης του εδάφους μεταφέροντας στην παραλία πλήθος βλαβερών και άχρηστων φερτών αντικειμένων αλλάζοντας την μορφολογία της παραλίας και μετατρέποντας την σε μια επιμήκη χωματερή.

Στους παρακάτω χάρτες που ακολουθούν βλέπουμε τα ρέματα που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης αλλά και τα σημεία που εμφανίζεται έντονα ο κίνδυνος πλημμυρών με την ένωση των ρεμάτων με τις αστικές περιοχές.

ΧΑΡΤΗΣ 45

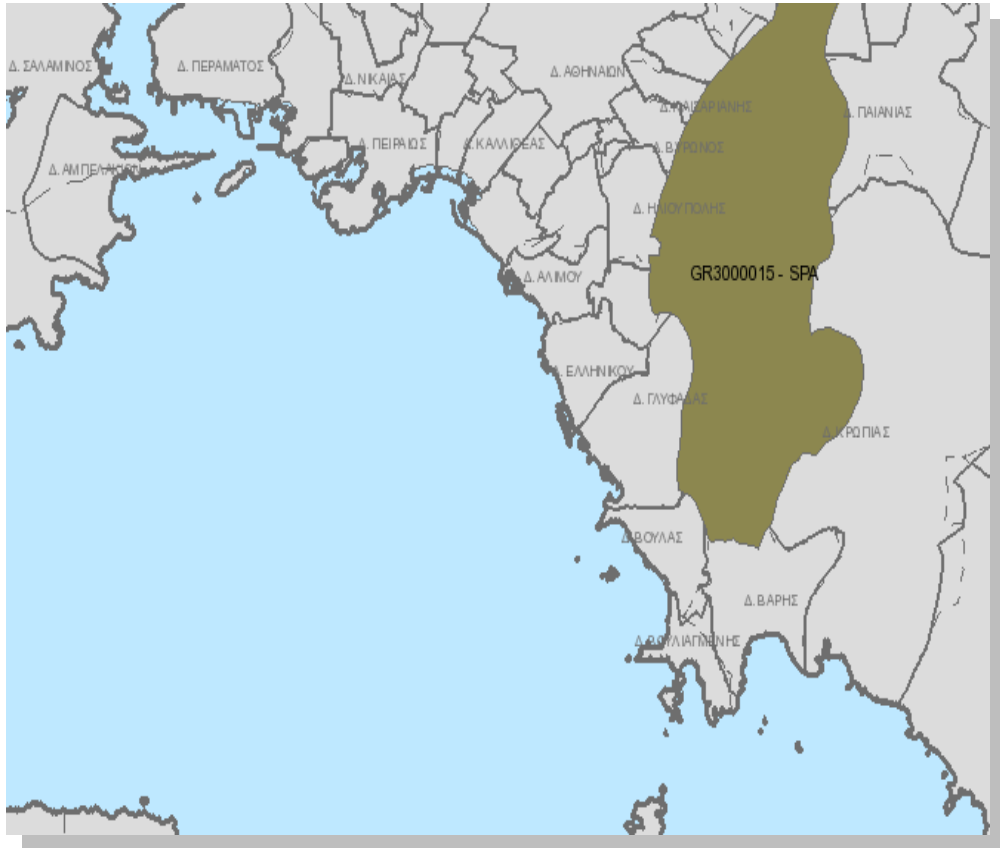
ΧΑΡΤΗΣ 36 ΡΕΜΑΤΑ





Χάρτης 46: Σημεία επικίνδυνα για πλημμύρες  
(πηγή: ΕΜΠ)

- Η τελευταία πυρκαγιά στον Ύμηττό δεν προκάλεσε μόνο μεγάλη οικολογική καταστροφή με την απώλεια χιλιάδων στρεμμάτων πρασίνου αλλά τα αρνητικά αποτελέσματα από την καταστροφή συνεχίζουν να εμφανίζονται αρκετό καιρό αργότερα επηρεάζοντας την περιοχή σε μεγάλη έκταση. Ο Ύμηττός και η ευρύτερη περιοχή του έχουν χαρακτηριστεί ως προστατευόμενος από την συνθήκη nature. Η ακριβής περιοχή που προστατεύεται φαίνεται στους παρακάτω χάρτες.



Χάρτης 47: Περιοχή Natura στον Υμηττό  
(πηγή: oikoskopio.gr)

Το νερό της βροχής που έπεσε στη γη μετά από την πυρκαγιά παρέσυρε στο έδαφος τα μικροσωματίδια μαζί με το χημικό φορτίο που αυτά μετέφεραν. Το δείγμα που πάρθηκε μετά από ανάλυση διαπιστώθηκε ότι ήταν γεμάτο από σωματίδια που προέρχονταν από ανθρωπογενή δραστηριότητα. Δεν ήταν σχεδόν τίποτα φυσικό μέσα τους. Υπήρχαν βαρέα μέταλλα που δεν είχαν ανακαλυφθεί ποτέ ξανά στον ουρανό της Αθήνας.

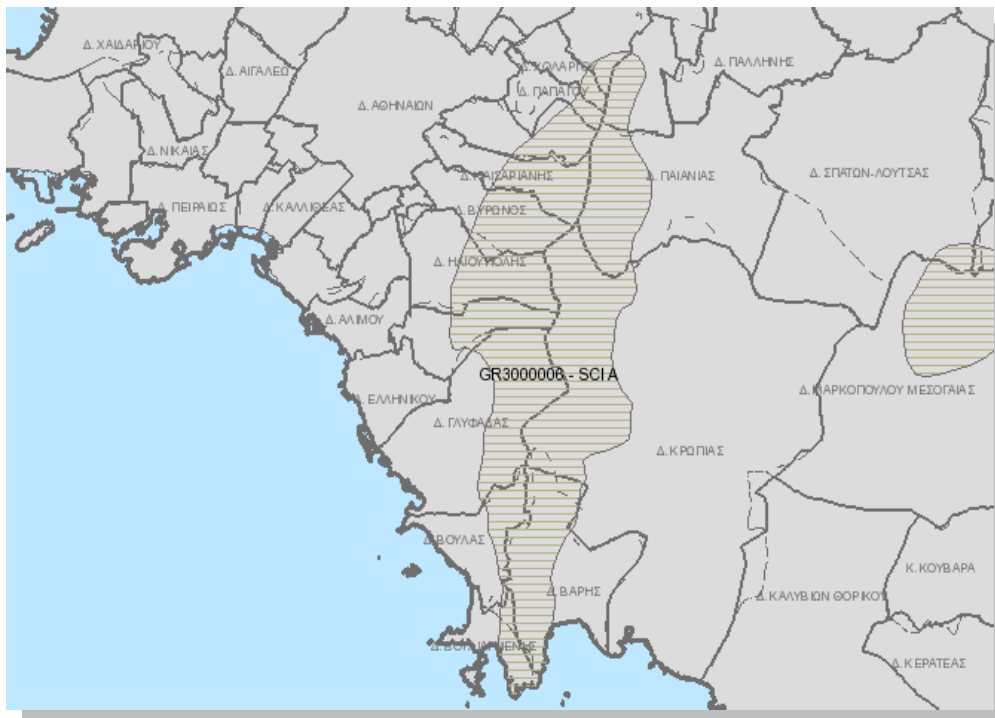
Βρέθηκαν επιμήκη σωματίδια από σίδηρο, που έμοιαζαν με μικρές βελόνες και είχαν μήκος περίπου 100 εκατομμυριοστά του μέτρου, και άλλα λίγο μικρότερα με χρώμιο και νικέλιο. Υπήρχαν επίσης κράματα από σίδηρο, ψευδάργυρο και νικέλιο ενώ αυτό που έκαναν τη μεγαλύτερη εντύπωση ήταν η ύπαρξη του αντιμονίου και του βισμούθιου.

Το αντιμόνιο και το βισμούθιο είναι τοξικά βαρέα μέταλλα. Το ίδιο και το νικέλιο. Τα μέταλλα αυτά δεν παρατηρούνται στον ουρανό του Λεκανοπεδίου

καθώς δεν προέρχονται ούτε από τις εξατμίσεις των αυτοκινήτων ούτε από το ρυπογόνο φορτίο που μεταφέρει συχνά η σκόνη της Σαχάρας. «Τα συγκεκριμένα βαρέα μέταλλα μπορεί να προέρχονται από καύσεις λαμαρινών, από μεταλλικά αντικείμενα βιομηχανικής προέλευσης, από πλαστικές ουσίες, από κάθε λογής απόβλητα ή σκουπίδια που πετάγονταν στα βουνά που κήκαν.

Η βροχή αυτή από τοξικά μέταλλα προκάλεσε με την σειρά της διάβρωση του εδάφους, ρύπανση του εδάφους, ρύπανση του υδροφόρου ορίζοντα και κατ' επέκταση και της παράκτιας ζώνης.

- Η περιοχή του Υμηττού δεν είναι η μόνη που χρήζει προστασίας στην περιοχή μελέτης. Στους παρακάτω χάρτες γίνονται εμφανείς οι περιοχές που έχουν χαρακτηριστεί ως natura και έχουν τον κωδικό GR300006- SC1A καταλαμβάνει σχεδόν το σύνολο της έκτασης του ορεινού όγκου του Υμηττού και καταλήγει στην θάλασσα, η οποία αναγνωρίστηκε ως τόπος κοινοτικής σημασίας, για τους τύπους οικοτόπων που εμφανίζονται καθώς και για δύο είδη νυχτερίδας, δύο είδη χελώνας και ένα είδος φιδιού που ενδιαιτούνται σε αυτήν την περιοχή, παρόλο που στα 2/3 της εν λόγω περιοχής Natura απαγορεύεται το κυνήγι..



Χάρτης 48: Περιοχές που χαρακτηρίζονται ως Natura GR300006 SC1A  
(πηγή: oikoskopio.gr)



- Στην καθημερινή διαδρομή των πολιτών προς την παραλία της περιοχής μελέτης αντικρίζουν μια φρικτή εικόνα. Τα πεζοδρόμια και η κεντρική νησίδα της παραλιακής, αλλά και οι περιφραγμένοι χώροι των ολυμπιακών εγκαταστάσεων είναι γεμάτοι σκουπίδια, που δεν καθαρίζονται από τους υπεύθυνους των δήμων. Ιδία ακριβώς και ίσως και χειρότερη εικόνα παρουσιάζουν και οι περισσότερες ακτές ακόμη και κάποιες από αυτές που έχουν παραχωρηθεί σε ιδιώτες.

Η μη ορθολογική χρήση/διαχείριση της παράκτιας ζώνης, η οποία αποτελεί ένα σύνθετο σύστημα ιδιαίτερης πολυπλοκότητας οδηγεί στην υποβάθμιση της ποιότητας των φυσικών πόρων που συνθέτουν το παράκτιο περιβάλλον και κατ' επέκταση στην υποβάθμιση του ίδιου του παράκτιου περιβάλλοντος.

Τελικά διαπιστώνουμε ότι στην περιοχή όλες σχεδόν οι μεταβλητές που συνθέτουν το φυσικό περιβάλλον της (γλυκά και θαλάσσια ύδατα, ατμόσφαιρα, εδάφη, βιοποικιλότητα, τοπίο) έχουν επηρεαστεί και υποβαθμιστεί.

Η κατάσταση του περιβάλλοντος είναι μέτρια και απέχει αρκετά από την άριστη κατάσταση, που επιδιώκεται στη βάση της αειφόρου ανάπτυξης της παράκτιας ζώνης. Η συνολική εικόνα της περιοχής μελέτης δεν αποκλείει την δυνατότητα μελλοντικής βελτίωσης σε πολύ καλή ή ακόμη και άριστη με λήψη μέτρων για την βελτίωση της ποιότητας των φυσικών μεταβλητών που έχουν υποστεί υποβάθμιση.

χάρτης 49

Χάρτης 40 Οικότοπος (πηγή: oikoskopio.gr)



#### 4.4.1. Δήμος Ελληνικού

- Παραλία Αγίου Κοσμά

Στην παραλία του Ελληνικού κατά παράβαση των πολεοδομικών κανόνων έχουν κατασκευαστεί νυχτερινά κέντρα. Οι εν λόγω δραστηριότητες παρόλο που δεν διαθέτουν άδεια λειτουργίας συνεχίζουν να υφίστανται εις βάρος των πολιτών και του περιβάλλοντος, καθώς η παράνομη παρουσία τους αφαιρεί από τους πολίτες κομμάτι της παραλίας καταστρέφοντας και μολύνοντας το.

Παρά τις έντονες διαμαρτυρίες των πολιτών και την κίνηση του δημάρχου Ελληνικού να προβεί σε απεργία πείνας τα παράνομα κέντρα συνεχίζουν να λειτουργούν. Οι κάτοικοι έκλεισαν συμβολικά την λεωφόρο Ποσειδώνος. Για τη διαδικασία ο δήμαρχος είχε ενημερώσει τρεις μέρες πριν τον υπουργό Προστασίας του Πολίτη Μιχάλη Χρυσοχοΐδη, ζητώντας «την υποστήριξη της Αστυνομίας στην προσπάθεια επιβολής της νομιμότητας», αλλά και «την επιτήρηση του χώρου μετά τη σφράγιση». Ωστόσο, η σφράγιση δεν έγινε.. γιατί και τα μαγαζιά είχαν πελάτες.



Εικόνα 25: Διαμαρτυρίες στον Δήμο Ελληνικού  
(πηγή: [www.hellasnews.tv/site/index.php?option=com\\_s...](http://www.hellasnews.tv/site/index.php?option=com_s...))



Εικόνα 26: Διαμαρτυρίες στον Δήμο Ελληνικού  
(πηγή: [www.hellasnews.tv/site/index.php?option=com\\_s...](http://www.hellasnews.tv/site/index.php?option=com_s...))

- Η έκταση του παλιού αεροδρομίου του Ελληνικού

Η περίπτωση των περίπου 5.300 στρεμμάτων της έκτασης του πρώην Αεροδρομίου Ελληνικού αποτελεί μια μοναδική ευκαιρία για την αύξηση του ποσοστού πρασίνου στην Αθήνα, που αποτελεί πανευρωπαϊκή «πρωτεύουσα» στην έλλειψη πράσινου και ελεύθερων χώρων.

Ένα μέγεθος ιδιαίτερα σημαντικό, αν το συγκρίνουμε με άλλες μεγαλουπόλεις ή μητροπολιτικές περιοχές του ευρωπαϊκού χώρου όπου έγιναν αναπλάσεις ανάλογες, όπως η La Villette (550 στρέμ.), το πρώην αεροδρόμιο Fornebu του Όσλο (3.400 στρέμ.), το λιμάνι της Κοπεγχάγης, καθώς και κλασικά παραδείγματα όπως το Central Park της Νέας Υόρκης (3.700 στρέμ.), το Centerial -πρώην Millennium- Park στο Σίδνεϊ (4.500 στρέμ.) ή το Hyde Park του Λονδίνου (2.500 στρέμ.).

Η ύπαρξη πνευμόνων λειτουργικού πρασίνου, που θα βελτιώσουν ουσιαστικά και πρακτικά την ποιότητα ζωής των κατοίκων της Αττικής, είναι επιτακτική ανάγκη για ολόκληρο το Λεκανοπέδιο.

Τα θλιβερά δεδομένα της Αθήνας, με το μικρότερο ποσοστό πρασίνου, 2.55 μ<sup>2</sup>/κάτοικο, από οποιαδήποτε άλλη ευρωπαϊκή πρωτεύουσα, τα προβλήματα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των μικροσωματιδίων, του όζοντος, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η περίπτωση του πρώην Αεροδρομίου του Ελληνικού αποτελεί μια μοναδική ευκαιρία για την αύξηση αυτού του ποσοστού. Η αποκατάσταση ενός χώρου είναι συνάρτηση φυσικών, κοινωνικών και οικονομικών παραγόντων, που

διαμορφώνουν σε κάθε περίπτωση τον τρόπο και τον χαρακτήρα ανάπτυξης της έκτασης αυτής.

Το θέμα της αξιοποίησης του χώρου του Ελληνικού δεν έχει μόνο τοπική σημασία, αλλά υπερτοπική και ενδιαφέρει όλους. Οι οποιεσδήποτε αποφάσεις θα επηρεάσουν γενικότερα την Αθήνα, όπου υπάρχει οικιστικός κορεσμός και προβληματικές υποδομές. Όταν πρόκειται για ελεύθερους χώρους πρασίνου, αναψυχής και ανάσας για τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου Αττικής, δεν μπορεί να επικρατούν λογικές ανταποδοτικότητας λογιστικού τύπου.

Για το Ελληνικό υπάρχουν δύο προτάσεις:

Η μία του ΥΠΕΧΩΔΕ απαντά στο θέμα της χρηματοδότησης με την παραχώρηση μέρους από τη συνολική έκταση για ήπια οικιστική ανάπτυξη. Πρόκειται για έκταση 1.000 στρεμμάτων, που ισοδυναμεί με την ανάπτυξη 10.000 κατοικιών των 100 τ.μ. Η πρόταση αυτή οδηγεί στη δημιουργία μιας πόλης μέσα στην πόλη με όλα όσα αυτό συνεπάγεται.

Η άλλη της Τοπικής Αυτοδιοίκησης υποστηρίζει την αξιοποίηση του χώρου αποκλειστικά για πράσινο, αναψυχή, αθλητισμό και πολιτισμό, που όμως θα πρέπει να αναλυθεί και να τεκμηριωθεί περισσότερο.

Η έκταση του πρώην αεροδρομίου κατακερματίζεται εδώ και χρόνια, σε βάρος του σχεδιασμού ενός πραγματικά ενιαίου Μητροπολιτικού Πάρκου, υψηλού πρασίνου με ήπιες αθλητικές και πολιτιστικές χρήσεις.

Από τη μια μεριά η παραχώρηση χώρων σε διάφορες ανώνυμες εταιρείες του Δημοσίου και σε ιδιώτες με σκοπό την οικονομική εκμετάλλευσή τους. Από την άλλη η επαπειλούμενη πολυεπίπεδη 1.000 στρεμμάτων που εμπεριέχει η πρόταση του ΥΠΕΧΩΔΕ που κατατέθηκε το 2007 σε δημόσια διαβούλευση.

Η υποβάθμιση της αισθητικής του τοπίου από με κατεστραμμένα κτίρια, όπως το τέρμιναλ του Δυτικού Αερολιμένα, και ξεχασμένα κουφάρια αεροπλάνων που έχουν απομείνει για να θυμίζουν τον πρώτο κρατικό αερολιμένα της χώρας είναι ολοφάνερα και από την άλλη η ολιγωρία της πολιτείας για το αν θα αξιοποιήσει και πώς αυτήν

την έκταση στερεί από τους πολίτες τους λεκανοπεδίου την δυνατότητα να ζουν και να χαίρονται μια μεγάλη έκταση πρασίνου.

- Αλλαγή χρήσης του Ολυμπιακού κέντρου Ξιφασκίας

Σύμφωνα με τη Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων για την Αλλαγή χρήσης Ολυμπιακού Κέντρου Ξιφασκίας Ελληνικού, προβλέπεται η ίδρυση Εκθεσιακού Κέντρου στο υπόστεγο της Ξιφασκίας, συνολικής έκτασης 9.352τ.μ. εκ των οποίων τα 7.546τ.μ. θα αποτελούν τον κύριο εκθεσιακό χώρο και τα 1806τ.μ. χώρους γραφείων. Προβλέπονται επίσης ένας αριθμός 7.061 επισκεπτών και εργαζομένων του Εκθεσιακού Κέντρου και 282 θέσεις στάθμευσης για την εξυπηρέτησή τους.

Κατά την άποψη του δημοτικού συμβουλίου του δήμου Ελληνικού το έργο:

1. Δεν εντάσσεται στον χωροταξικό σχεδιασμό.

- Με τον νόμο 2338/1995 έχει καθορισθεί η κύρια χρήση του χώρου ως Μητροπολιτική Ζώνη Πρασίνου.
- Επίσης η προωθούμενη Αλλαγή χρήσης Ολυμπιακού Κέντρου Ξιφασκίας Ελληνικού είναι αποσπασματική και η προτεινόμενη χρήση δεν προβλέπεται ούτε καν στις απαράδεκτες προτάσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ για το Μητροπολιτικό Πάρκο στο πρώην αεροδρόμιο Ελληνικού που έχουν δημοσιοποιηθεί.
- Δηλώνεται στην μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων, ότι η αξιοποίηση του χώρου εντάσσεται στον χωροταξικό σχεδιασμό με βάση μελέτη που «θα» εκπονηθεί και «θα» εγκριθεί. Η ένταξη στον σχεδιασμό δεν μπορεί παρά να προϋπάρχει και όχι να έπεται.
- Στην έγκριση περιβαλλοντικών όρων των Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων του Ελληνικού προβλέπονται τα εξής:
  - η διατήρηση του γηπέδου των 8.000 θεατών καθώς και η αξιοποίηση του χώρου ξιφασκίας ως χώρου πολλαπλών χρήσεων καθώς και η λειτουργία ως υποστηρικτικών των λοιπών κτιρίων που εντάσσονται



στο συγκρότημα

- η απομάκρυνση των χώρων στάθμευσης καθώς και του εσωτερικού οδικού δακτυλίου ακόμη και αν δεν καλύπτονται τα πρότυπα εξυπηρέτησης των χρήσεων των μελλοντικών εγκαταστάσεων. Η απομάκρυνση έπρεπε να υλοποιηθεί άμεσα, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος και όχι πέραν των έξι μηνών από το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων δηλαδή στις αρχές του 2005(ΕΠΟ Ολυμπιακού Πόλου Ελληνικού).

2. Δημιουργεί δυσμενείς επιπτώσεις και επιβαρύνει το περιβάλλον και την ποιότητα ζωής.

α. Σε σχέση με τη δημιουργία του Μητροπολιτικού Πάρκου

- ο Συνιστά δυσμενή εξέλιξη για την υλοποίηση του Μητροπολιτικού Πάρκου η ίδρυση μη συμβατών προς αυτό χρήσεων, ακόμη και προσωρινού χαρακτήρα.
- ο Ο χώρος σήμερα λειτουργεί ως χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων, χρήση κατ' αρχάς συμβατή με τον χαρακτήρα του Μητροπολιτικού Πάρκου και λειτουργεί σε συνέργια με την Ολυμπιακή Πλατεία και τα έργα διαμόρφωσης πρασίνου που υλοποιήθηκαν για τους Ολυμπιακούς Αγώνες.
- ο Ο χώρος συνδέεται σήμερα- με πεζογέφυρα που κατασκευάστηκε το 2004-με το παραλιακό μέτωπο, με χαρακτηρισμένο χώρο πρασίνου(Προεδρικό διάταγμα χρήσεων γης του παραλιακού μετώπου της Αθήνας) καθώς και με το Εθνικό Αθλητικό Κέντρο Αγίου Κοσμά (ΕΑΚΝ) και η διατήρηση του χώρου στάθμευσης και των οδών κυκλοφορίας αυτοκινήτων δημιουργούν αρνητικές επιπτώσεις στην σύνδεση του χώρου με το παραλιακό μέτωπο.

β. Σε σχέση με το οικιστικό περιβάλλον

Η μελέτη αναφέρει ότι «είναι προφανές ότι οι προβλεπόμενες αναπτύξεις στις εκτάσεις που διαχειρίζονται τα Ολυμπιακά Ακίνητα θα επιφέρουν πολύ θετικές επιπτώσεις και συμβάλλουν άμεσα στην βελτίωση της ποιότητας ζωής». Δεν είναι σαφές γιατί η προγραμματιζόμενη ανάπτυξη του ευρύτερου χώρου, όπως αποσπασματικά υλοποιείται από την διοίκηση και το εν λόγω έργο συμβάλλουν στην βελτίωση της ποιότητας ζωής:

- ο Από το σύνολο των ΜΠΕ που έχουν κατατεθεί για έργα που εντάσσονται στα

διοικητικά όρια του Δήμου Ελληνικού συνοπτικά αναφέρουμε:

- 35 στρέμματα Ξιφασκία, Εκθεσιακό κέντρο, 7.000 επισκέπτες ημέρα αιχμής
- 300 στρέμματα «Κανόε Καγιάκ», Υδροπάρκο - θεματικό πάρκο, 15.000 επισκέπτες μέρα αιχμής
- 420 στρέμματα Ιστιοπλοϊκό, 62.000 τμ, τουριστικός λιμένας - Εμπορικά καταστήματα - αναψυχή κλπ, επισκέπτες 20.000 ημέρα αιχμής
- Γήπεδο μπάσκετ 8.000 θέσεων

Στα παραπάνω που αφορούν σύνολο επισκεπτών 50.000 ατόμων δεν περιλαμβάνονται επισκέπτες του εν λειτουργία εκθεσιακού κέντρου, και άλλων εγκαταστάσεων σημερινών ή μελλοντικών.

- Είναι σαφές ότι η ανάπτυξη εντατικών οικονομικών δραστηριοτήτων σε νέες περιοχές εκτός σχεδίου και εκτός πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού προκαλεί δυσμενείς επιπτώσεις ιδιαίτερα δε σε ένα οικιστικό ιστό με κύρια χρήση την κατοικία:

- Οι χρήσεις αυτές αυξάνουν την κίνηση των αυτοκινήτων και δημιουργούν απαιτήσεις νέων οδικών έργων που προκαλούν με την σειρά του νέες αρνητικές επιπτώσεις στον προστατευόμενο ορεινό όγκο του Υμηττού, σε χαρακτηρισμένους χώρους πρασίνου, σε περιοχές κατοικίας κλπ.

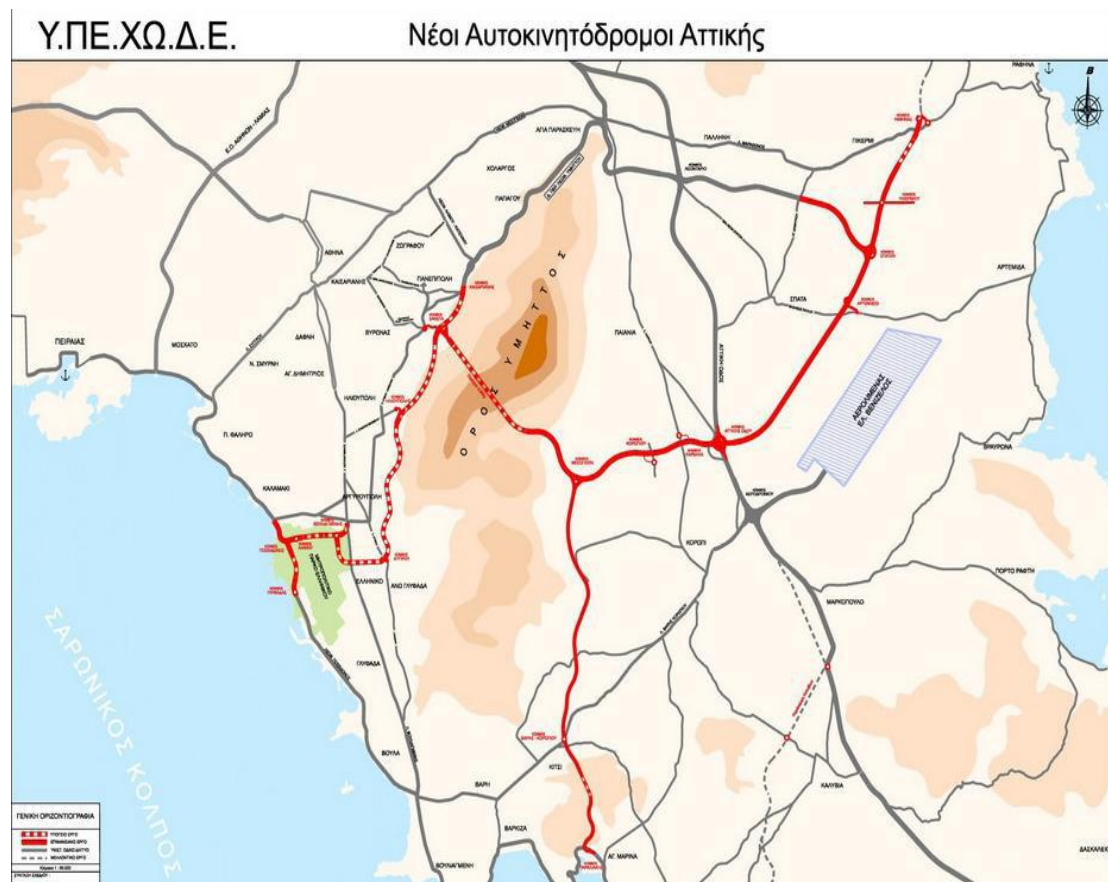
- Οι δυσμενείς επιπτώσεις είναι συσσωρευτικές και ποικίλες καθώς με την αύξηση της κίνησης των αυτοκινήτων αυξάνεται παράλληλα οι εκλυόμενοι ρύποι, τα επίπεδα θορύβου, αλλά και η θερμοκρασία γύρω από τους κυκλοφοριακούς άξονες.

- Γενικότερα δεν εξετάζεται το σύνολο των έργων που εκτελούνται στην περιοχή όπως το Κανόε Καγιάκ που μετατρέπεται σε θεματικό πάρκο

ψυχαγωγίας ή το παρακείμενο γήπεδο κ.α. ώστε να εξαχθούν συμπεράσματα επιπτώσεων συσσωρευτικά από το σύνολο των εν λειτουργία και προγραμματιζόμενων χρήσεων στην άμεση περιοχή.

#### 4.4.2. Δήμος Γλυφάδας

Στην περιοχή θα πραγματοποιηθούν έργα που πρόκειται να επηρεάσουν άμεσα την περιοχή μελέτης, αλλά και τους γειτονικούς δήμους και είναι η κατασκευή των νέων αυτοκινητοδρόμων της Αττικής που έχει προτείνει το ΥΠΕΧΩΔΕ με πρώτη επίσημη ανακοίνωση του τον Ιούλιο του 2008.



Χάρτης 50: Νέοι αυτοκινητόδρομοι Αττικής  
(πηγή:Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.)

Όσον αφορά την περιοχή μελέτης, το τμήμα των δρόμων που θα διατρέχεται από την Γλυφάδα είναι ο ανισόπεδος κόμβος εισόδου στο ύψος της διακλάδωσης της Λεωφόρου Κύπρου προς Γούναρη και Γεννηματά..Πρόκειται για το όριο των δήμων Αργυρούπολης, Ελληνικού και Γλυφάδας και φαίνεται στην παραπάνω εικόνα που αποτελεί απόσπασμα της οριζοντιογραφίας που δημοσίευσε το ΥΠΕΧΩΔΕ το

Δεκέμβριο του 2008. Ο κόμβος αυτός προβλέπεται να αντικαταστήσει πλήρως το δημόσιο πάρκο που βρίσκεται εκεί και που αποτελεί πνεύμονα πρασίνου για την περιοχή και τους κατοίκους της.

Θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη οι επιπτώσεις ενός τέτοιου έργου στο φυσικό περιβάλλον. Οι καταστροφές που πρόκειται να προκληθούν εξαιτίας της υλοποίησης του, μπορεί να είναι τεράστιες αν δεν προηγηθεί τουλάχιστον πολύπλευρη επιστημονική προμελέτη του με κύριο άξονα την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.

#### 4.4.3. Δήμος Βούλας

- Β' πλαζ Βούλας

Η εν λόγω παραλία έχει μετατραπεί από ελεύθερη που θα έπρεπε να ήταν για όλους τους πολίτες σε ιδιωτική μετά από συμφωνία μεταξύ της εταιρίας E.T.A. A.E. ως εκμισθώτριας και της εταιρίας Απολλώνιες Ακτές Α.Ε. ως μισθώτριας μέχρι το 2030.

Η κίνηση αυτή όμως εγκυμονεί κινδύνους για την διασάλευση της ήρεμης διαβίωσης των κατοίκων της Βούλας κάτι που θα προέλθει από την ακραία και μη ορθολογική από άποψη περιβαλλοντικής προστασίας, εκμετάλλευση του χώρου από πλευράς μισθώτριας. Πιο συγκεκριμένα η εν λόγω μισθώτρια εταιρία κατηγορείται από το δημοτικό συμβούλιο του δήμου Βούλας:

1. Για αδιαφανή παράταση του χρόνου μίσθωσης κατά τρόπο καταχρηστικό, κατά παράβαση των αρχών της εποικοδομητικής και καλόπιστης συνεργασίας μεταξύ του Δήμου Βούλας και της E.T.A. A.E. δεδομένου ότι όλες οι παρατάσεις υπογράφηκαν εν κρυπτό και χωρίς ενημέρωση του Δήμου.
2. Επί πενταετία και πλέον δεν τήρησε τις συμβατικές υποχρεώσεις στη Β' πλαζ που απορρέουν από τη σύμβαση μίσθωσης και το μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ Δήμου και E.T.A αφήνοντας το χώρο της Β' Πλαζ να μετατραπεί σε σκουπιδότοπο και επικίνδυνο για τη δημόσια υγεία και ακατάλληλο για κολύμβηση χώρο, χωρίς να αντιδράσει, επιβραβεύοντας αντίθετα την υποβάθμιση του περιβάλλοντος της Βούλας και την υπέρ εικοσαετή παράταση της μίσθωσης καίτοι η ίδια δεν είναι συνεπής στις οικονομικές της

υποχρεώσεις, από το 2006 μέχρι σήμερα προς το Δήμο Βούλας, καθυστερώντας να καταβάλει τα συμφωνηθέντα με το μνημόνιο συνεργασίας χρηματικά ποσά που ανέρχονται ήδη σε δεκάδες χιλιάδες ευρώ.

3. Τις πολεοδομικές αυθαιρεσίες που έχουν σημειωθεί στο χώρο των αλιπέδων. Μια από τις μεγαλύτερες πολεοδομικές αυθαιρεσίες είναι η προσπάθεια κατασκευής πέντε νυχτερινών κέντρων μέσα στην πλαζ. Η μετατροπή της παραλίας σε συνεχές νυχτερινό κέντρο οδηγεί σε μια τεράστια υποβάθμιση του περιβάλλοντος.

Η Β' πλαζ ανήκει ως χώρος δημόσιος, αρχιτεκτονικής σύνθεσης, ως τόπος καθημερινής εμπειρίας στους δημότες και σε όλους τους πολίτες. Η παραλία τα τελευταία 10 χρόνια παπαμένει κλειδωμένη και έχει μετατραπεί σε σκουπιδότοπο μακριά από τους πολίτες, με εκβιαστικό δίλλημα ή παραλιακά μαγαζιά ή τίποτα με συμβάσεις που έληξαν το 2011 και παρατάθηκαν μέχρι το 2030 (παράνομα !) και χωρίς καν οικονομικό έσοδο για το δήμο Βούλας.

ΔΗΜΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ	ΕΛΛΗΝΙΚΟ	ΓΛΥΦΑΔΑ	ΒΟΥΛΑ
	ΔΙΑΤΑΡΑΧΗ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	+	+
ΜΕΙΩΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	+ ○	-	-
ΜΗ ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	+ ○	-	-
ΡΥΠΑΝΣΗ ΕΔΑΦΟΥΣ	+	+ ○	+
ΑΥΞΗΜΕΝΟΙ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΙ ΦΟΡΤΟΙ	+	+	+
ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ	+	+	+
ΔΙΑΒΡΩΣΗ ΕΔΑΦΟΥΣ	+	+	+
ΜΗ ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΗ ΧΡΗΣΗ ΠΑΡΑΛΙΩΝ	+ ○	+	+ ○

Πίνακας 5: Κυριότερα περιβαλλοντικά προβλήματα ανά δήμο στην περιοχή μελέτης (Με το σύμβολο «+» καταδεικνύουμε πιο περιβαλλοντικά προβλήματα εμφανίζονται στον κάθε δήμο από την λίστα των περιβαλλοντικών προβλημάτων που παραθέτονται. Με το ύμβολο «-» αυτά που δεν εμφανίζονται. Τέλος με το κυκλωμένο «+» παρουσιάζονται τα περιβαλλοντικά προβλήματα που είναι εντονότερα σε κάθε δήμο)

## 4.5 ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΕΚΤΙΜΗΣΗΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, επιχειρείται μια αξιολόγηση γνωστών μεθόδων και τεχνικών.

Η χρήση των «κλασικών» μεθόδων (π.χ. μέθοδος παρούσας αξίας, μέθοδος κόστους/οφέλους, μέθοδος του δείκτη εσωτερικής απόδοσης κ.λπ.), είναι περιορισμένη και έχει κατά κανόνα συμπληρωματικό χαρακτήρα, γεγονός που οφείλεται κατά βάση στο ότι για τις μεθόδους αυτές, ισχύουν ορισμένες προϋποθέσεις, όπως το σταθερό και όχι δυναμικό περιβάλλον, προϋποθέσεις που δεν ισχύουν στην περίπτωση των παράκτιων ζωνών.

Οι μέθοδοι «πολυκριτηριακής» ανάλυσης, παρουσιάζουν σημαντικά πλεονεκτήματα σε σχέση με τις κλασικές κυρίως διότι α) το περιβάλλον μπορεί να μην είναι στατικό και βέβαιο, β) μπορεί να ενσωματωθούν σε αυτές κριτήρια με διαφορετικά ειδικά βάρη, γ) δίδεται δυνατότητα χειρισμού ποιοτικών δεδομένων. Για τους λόγους αυτούς, κρίνονται κατ' αρχήν κατάλληλες για την εκτίμηση των επιπτώσεων που προκαλούνται στις παράκτιες ζώνες, αν και η εν λόγω καταλληλότητα μπορεί να περιορισθεί, λόγω της ύπαρξης άλλων προβλημάτων, μεταξύ των οποίων περιλαμβάνονται η αδυναμία «αντικειμενικής» αποτίμησης και μέτρησης ποιοτικών μεταβλητών, η αδυναμία προσδιορισμού του συνόλου των σχέσεων μεταξύ των περιβαλλοντικών παραγόντων και μεταβλητών, αλλά και η αδυναμία πλήρους προσδιορισμού και «εσωτερικοποίησης» του εξωτερικού κόστους, θέμα για το οποίο θα γίνει ειδικότερη αναφορά στη συνέχεια.

Τα πολυκριτηριακά μοντέλα λήψης περιβαλλοντικών αποφάσεων, έχουν καθοριστική συμβολή στην περιγραφή των περιβαλλοντικών συστημάτων και συνεπακόλουθα στη λήψη των περιβαλλοντικών αποφάσεων, με αποτέλεσμα να θεωρούνται κατ' αρχήν κατάλληλα για την εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων στις παράκτιες ζώνες. Παρ' όλα αυτά, αρκετές φορές τα αποτελέσματα χρήσης των δεν είναι ικανοποιητικά, διότι μεταξύ άλλων: α) ανακύπτουν θεωρητικές δυσκολίες, κατασκευής των μοντέλων, που οφείλονται στην έλλειψη γνώσεων για παράγοντες, μεταβλητές ή φυσικά φαινόμενα δεδομένου του μεγάλου αριθμού αλληλεπιδράσεων και



διεργασιών που συναντώνται στο περιβάλλον των ζωνών αυτών, β) δεν υπάρχουν επαρκή και αξιόπιστα στοιχεία, γ) η έλλειψη επαρκών γνώσεων για τα περιβαλλοντικά προβλήματα και των αλληλοσυσχετίσεων και αλληλεπιδράσεων των προσδιοριστικών τους παραγόντων (ιδιαίτερα αυτών που έχουν καθολικό χαρακτήρα), συντελεί στην αδυναμία κατασκευής ενός αξιόπιστου μοντέλου.

Η συστημική μέθοδος, μπορεί υπό ορισμένες προϋποθέσεις να ενταχθεί στην κατηγορία των κατ' αρχήν κατάλληλων μεθόδων. Πολλές φορές όμως, δημιουργούνται προβλήματα που περιορίζουν την εν λόγω καταλληλότητα. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στο στάδιο του προσδιορισμού του συστήματος, προβλήματα μπορεί να δημιουργηθούν από την έλλειψη επαρκών σε ποσότητα και ποιότητα στοιχείων, καθώς και την έλλειψη γνώσης του πλήρους εύρους στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος και των αλληλεπιδράσεων αυτών. Κατά την κατασκευή του υποδείγματος, μπορεί επιπλέον να δημιουργηθούν πρόσθετα προβλήματα επιλογής των στοιχείων του, αφού είναι γνωστό ότι ένα τέτοιο υπόδειγμα, θα πρέπει να περιλαμβάνει για λόγους δυνατότητας χειρισμού, μικρό αριθμό στοιχείων, κατάλληλα επιλεγμένων και τις σχέσεις που τις συνδέουν, κατάλληλα ορισμένες. Στο στάδιο επιλογής/καθορισμού του συνόλου των κριτηρίων, εμφανίζεται επιπλέον το πρόβλημα της ποσοτικοποίησης, αφού όλα τα φαινόμενα, θα πρέπει να ποσοτικοποιηθούν κατά τάξη η κατά πλήθος. Ανάλογα ως προηγουμένως προβλήματα, μπορεί να ανακύψουν και σε άλλα στάδια της διαδικασίας, όπως επί παραδείγματι στο στάδιο της εξεύρεσης εναλλακτικών λύσεων, της αξιολόγησης αυτών και της επιλογής της πιο πρόσφορης.

Πλέον κατάλληλη μέθοδος για την ΕΠΕ, που αφορά τις παράκτιες ζώνες εμφανίζεται αυτή που στηρίζεται στην ανάλυση αποφάσεων. Σύμφωνα με την εν λόγω μέθοδο, ο σχεδιασμός των έργων και η δημιουργία προγραμμάτων, περιγράφεται ως μια διαδικασία λήψης αποφάσεων, δηλαδή επιλογή μιας λύσης, μετά πολλών εναλλακτικών σε συνθήκες αβεβαιότητας. Η θεωρία των αποφάσεων, δίδει το κατάλληλο πλαίσιο για τη λήψη αυτών σε συνθήκες επικινδυνότητας, διότι παρέχει την δυνατότητα αποτίμησης και των ανεπιθύμητων συνεπειών, που είναι αποτέλεσμα αστοχίας των υπό ανάλυση αποφάσεων. Η ανάπτυξη και επίλυση μοντέλων προσομοίωσης των φυσικών φαινομένων που λαμβάνει χώρα, οδηγεί στον υπολογισμό των πιθανοτήτων αστοχίας, δεδομένου ότι η αξιολόγηση των επιπτώσεων

από την πιθανή αστοχία των έργων/προγραμμάτων, λαμβάνει χώρα στο στάδιο της τεχνικής ανάλυσης, η οποία ενσωματώνεται στην όλη διαδικασία λήψης αποφάσεων. Σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα της εν λόγω μεθόδου, έναντι κυρίως της κλασικής κόστους/οφέλους, είναι ότι δίδεται η δυνατότητα αποτίμησης συνεπειών και επιπτώσεων που δεν μεταφράζονται εύκολα σε χρήμα, όπως ασθένειες, δυστυχήματα, απώλειες ζώων, ρύπανση ατμόσφαιρας και υδάτων, οικολογικές καταστροφές κ.λπ.

Η προαναφερθείσα καταλληλότητα της εξεταζόμενης μεθόδου είναι ευχερώς διαπιστώσιμη, στην περίπτωση των επιπτώσεων έργων/δραστηριοτήτων/προγραμμάτων, που αφορούν τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών, αφού στις περιπτώσεις αυτές παρουσιάζονται, μεταξύ άλλων, τα χαρακτηριστικά της αβεβαιότητας, των πιθανών αστοχιών, της αναγκαιότητας αντιμετώπισης των σχετικών θεμάτων με βάση τις μεθόδους περισσότερων επιστημονικών περιοχών (στατιστική θεωρία, ανάλυση συστημάτων, επιχειρησιακή έρευνα, οικονομία, ψυχολογία κ.λπ.), της αναγκαιότητας εκτίμησης ποικίλων παραγόντων και μεταβλητών αποτιμητών και μη αποτιμητών σε χρήμα κ.λπ., χαρακτηριστικά δηλαδή που προσιδιάζουν στη χρήση της εν λόγω μεθόδου. Βεβαίως και πάλι μπορεί να εμφανισθούν προβλήματα. Σε κάθε όμως περίπτωση, η εξεταζόμενη μέθοδος είναι προσφορότερη από τις λοιπές.

Τέλος θα πρέπει να επισημανθεί και πάλι ότι στις περισσότερες των περιπτώσεων, επιβάλλεται να χρησιμοποιηθεί ένας κατάλληλος συνδυασμός μεθόδων εκτίμησης, παρά μια μόνο μέθοδος. Στην περίπτωση της ΕΠΕ στις παράκτιες ζώνες, επανειλημμένα χρησιμοποιούνται τέτοιοι συνδυασμοί.

(πηγή: Απόσπασμα κειμένου με τίτλο «Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων και παράκτιες ζώνες», από τους Γεώργιος Κ. Μανούρης, Αθανασία Γιούτσου, Κωνσταντίνος Κασσιός)



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΘΟΔΟΙ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

### **5.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ**

Τα αποτελέσματα της εφαρμογής του προηγούμενου ρυθμιστικού σχεδίου της Αθήνας και ειδικότερα εκείνα στον παράκτιο χώρο της νότιας Αττικής, έχουν γίνει τα εξής:

Το σχέδιο αυτό όπως γίνεται φανερό και από τους παρακάτω χάρτες έδωσε ιδιαίτερη σημασία στη υπό μελέτη περιοχή καθώς της έδωσε το χαρακτηριστικό του πόλου ανάπτυξης και του κέντρου ευρείας εμβέλειας, μικρότερης σημασίας από την Αθήνα αλλά εξίσου σημαντικό.

Δίνει πολλούς χαρακτηρισμούς στην εν λόγω περιοχή όπως «περιοχή ανάπτυξης και αναζωογόνησης», «περιοχή πόλος ανάπτυξης τουρισμό, αθλητισμού και αναψυχής» ενώ την παράκτια ζώνη μελέτης «αστικό παράκτιο μέτωπο», «αναπτυξιακό άξονα μητροπολιτικής εμβέλειας».

Τέλος την θεωρούσε κατάλληλη για την χωροθέτηση εγκαταστάσεων ειδικών μορφών τουρισμού, κέντρων εκπαίδευσης, έρευνας κ μεταπτυχιακών σπουδών, προτείνει την περιοχή ως κατάλληλη για χωροθέτηση επιτελικής δημόσιας διοίκησης και τέλος την χωροθέτηση στην περιοχή του παλιού αεροδρομίου του Ελληνικού χώρου αστικού πρασίνου που θα είχε και μητροπολιτική εμβέλεια.

Όλα αυτά ακούστηκαν πολύ ενθαρρυντικά για την περιοχή αλλά μετά την μελέτη της εφαρμογής του ΟΡΣΑ οδηγηθήκαμε στα παρακάτω συμπεράσματα:

- Η έκταση που αφορά την περιοχή μελέτης έχει προκύψει ως επί το πλείστον από φυσικές ή τεχνητές προσχώσεις και ανήκει στην ιδιωτική περιουσία του δημοσίου, δηλαδή επιδέχεται οικονομικής εκμετάλλευσης. Λόγω του ιδιόρρυθμου αυτού ιδιοκτησιακού καθεστώτος, επικρατεί μια σύγχυση μεταξύ δημόσιου και κοινόχρηστου χαρακτήρα της, η οποία αποτυπώνεται στην ασάφεια του πολεοδομικού καθεστώτος, στις αποσπασματικές επί μέρους ρυθμίσεις, και στην παράλειψη καθορισμού κοινοχρήστων χώρων. Έτσι πλην της στενής ζώνης αιγιαλού και παραλίας –όπου αυτή έχει καθοριστεί- δεν

υπάρχει αμιγής δημοτική ιδιοκτησία στην περιοχή με αποτέλεσμα να αναπτύσσονται αντιπαλότητες μεταξύ κεντρικών και τοπικών φορέων.

- Οι δημόσιοι φορείς διαχειριστές της έκτασης έχουν την τάση να προσβλέπουν σε οικονομική εκμετάλλευση της γης είτε για να καλύψουν τα διαχειριστικά έξοδα των κοινωφελών δραστηριοτήτων –λόγω και των σχετικών περικοπών από τον δημόσιο προϋπολογισμό- (πχ ΓΓΑ, Δήμοι) είτε γιατί γενικότερα η σχέση του δημόσιου με τον ιδιώτη, συνήθως ενοικιαστή, είναι εγκλωβισμένη στην λογική της ‘πλειοδοσίας’ και αδυνατεί να αναζητήσει άλλου είδους σχέση.
- Τα ειδικά νομοθετήματα που προωθούνται για την παράκαμψη των διαδικασιών πολεοδομικού σχεδιασμού -που θεωρούνται ανασταλτικές και χρονοβόρες- ενώ επαγγέλλονται ευελιξία και αποτελεσματικότητα μένουν ανενεργά λόγω των συγκρούσεων με την τοπική κοινωνία και των προσφυγών των πολιτών στο Σ.Τ.Ε.(π.χ. Νόμος 2160/93 για την δημιουργία μαρίνων κατά παρέκκλιση των πολεοδομικών και άλλων διατάξεων) .
- Τα διατιθέμενα εργαλεία αλλά και η επικρατούσα αντίληψη πολεοδομικής παρέμβασης είναι εξαιρετικά ανεπαρκή και αυτοπεριορίζονται στον ρόλο του εξισορροπιστή μεταξύ των αντιθετικών τάσεων. Το βασικό εργαλείο πολιτικής γης που έχει θεσπιστεί την τελευταία εικοσαετία, οι εισφορές γης, επικεντρώνεται στις επεκτάσεις των περιοχών κατοικίας και δεν εφαρμόζεται στις ζώνες ειδικών χρήσεων (π.χ. ξενοδοχεία), γιατί θεωρείται πιο σφύρον αυτές να παραμείνουν εκτός σχεδίου.
- Η αδυναμία καταπολέμησης των πολεοδομικών αυθαιρεσιών συνδέεται αφ’ ενός με την κάλυψη που παρέχουν οι δημόσιοι φορείς προς τους ιδιώτες ενοικιαστές του χώρου, αφετέρου με την μη εμπλοκή των Νομαρχιών στην διαμόρφωση του σχεδιασμού που καλούνται να εφαρμόσουν.  
(πηγή: διπλωματική εργασία με τίτλο «Σύστημα διαχείρισης παράκτιας ζώνης»)

χαρτης 51  
χαρτης ορσα στρατηγικος





χαρής 52,  
χαρτης ορσα +πολοι



χαρτης 53  
χαρτης φυσικο πρασινο



χαρτης 54  
χαρτης ορσα πολιτισμος



Οι παραπάνω παρατηρήσεις οφείλουν να συμπληρωθούν με νεώτερες δεδομένου ότι:

- Η εμπλοκή που προέκυψε με την ανάληψη των ολυμπιακών αγώνων και τις χωροθετήσεις των ολυμπιακών εγκαταστάσεων που δεν είχαν αρχικά προβλεφθεί από την μελέτη, δικαιολογεί εν μέρει αυτή την μεγάλη καθυστέρηση. Ο βασικός λόγος όμως, που βρίσκεται στην ρίζα της όλης αναποτελεσματικότητας και του χρονοβόρου των διαδικασιών θα πρέπει να εντοπισθεί στην έλλειψη «επισπεύδοντα» για τέτοιου τύπου κανονιστικές πράξεις που διαταράσσουν τις δεδομένες ισορροπίες, και στην δυσκολία παρέμβασης του φορέα σχεδιασμού στα πεδία δράσης άλλων δημόσιων φορέων.
- Η πρόθεση ερμηνείας της αδυναμίας του ΟΡΣΑ να «πείσει την κοινωνία» για το θετικό της δράσης του ώστε να αυτοαναχθεί σε επισπεύδοντα, μας οδηγεί στην εξέταση της εμπειρίας του διαλόγου και γενικά των συμμετοχικών διαδικασιών κατά την διάρκεια εκπόνησης και έγκρισης της μελέτης.

Ενώ ο φορέας σχεδιασμού είναι κρατικός φορέας, ο διάλογος με τους τοπικούς φορείς και τούς πολίτες ανατίθεται στους Ο.Τ.Α. (που είναι μόνο φορείς εφαρμογής) οι οποίοι συνήθως -ανέξοδα- κάνουν δεκτές όλες τις ενστάσεις των πολιτών. Ο ΟΡΣΑ τηρεί μια συστηματική συνεργασία με τους ΟΤΑ -παρευρίσκονται στην Ε.Ε. πριν αυτή γνωμοδοτήσει- αλλά η επαφή του με τους πολίτες (πχ περιβαλλοντικές οργανώσεις) γίνεται κυρίως σε υπηρεσιακό επίπεδο. Η ελλιπής αυτή επαφή των πολιτών με τους φορείς σχεδιασμού είναι –κατά τη γνώμη μου- η βασική αιτία που ανθεί τόσο η μέθοδος των προσφυγών στο Σ.Τ.Ε.. Τελικά η σχέση κράτους πολίτη αναπτύσσεται με διαμεσολαβητή την δικαστική εξουσία κάτι που καταρρακώνει το κύρος και την φερεγγυότητα του σχεδιασμού.

Ένα πρώτο ζήτημα που ανακύπτει, στην αναζήτηση μιας συστηματικής συνεργασίας και ενημέρωσης του κοινού, αφορά στο είδος των «σχεδίων» που προτείνονται σαν πεδίο διαλόγου και σύγκλισης απόψεων.

Ο διάλογος σε οριζόντιο επίπεδο μεταξύ εμπλεκόμενων δημοσίων φορέων (Ε.Ο.Τ., Κ.Ε.Δ., Γ.Γ.Α.) ήταν εποικοδομητικός κυρίως σε φάσεις αδράνειας των φορέων αυτών ενώ, όταν ανέπτυσαν πρωτοβουλίες για συγκεκριμένο πρόγραμμα εθεωρείτο



–και εν μέρει δικαίως- ότι ο προτεινόμενος σχεδιασμός αναστέλλει άνευ λόγου την πολιτική τους.

Η αρχική απόφαση της Εκτελεστικής Επιτροπής του ΟΡΣΑ –διαπιστώνοντας την αδυναμία της κανονιστικής πρακτικής να ρυθμίσει εκ των προτέρων μια μελλοντική επενδυτική δράση- έθεσε σαν προϋποθέσεις για τις νέες επενδύσεις μεγάλης κλίμακας την υποβολή προς έγκριση από τον ΟΡΣΑ, περιβαλλοντικής και οικονομοτεχνικής μελέτης, καθώς και την διατύπωση γνώμης του Ο.Τ.Α..

Η θέση αυτή απεδείχθη αδύνατον να εφαρμοσθεί, για παράδειγμα, στην περίπτωση της προωθούμενης από τον Ε.Ο.Τ. Acqualand στην Βούλα και αξίζει να εξετασθούν οι λόγοι:

- οι υπηρεσίες του Ε.Ο.Τ. δεν μπορούν να παρεκκλίνουν από την πεπατημένη διοικητική πρακτική που είναι να προκηρύσσεται διαγωνισμός να επιλέγεται ο επενδυτής και μετά να εκπονείται η Μ.Π.Ε..
- Η κλειστή διαδικασία του διαγωνισμού απαγορεύει την λογική της δημόσιας διαπραγμάτευσης και η εισαγωγή κριτηρίων επιλογής άλλων από την πλειοδοσία είναι δειλή και περιορισμένης πειστικότητας.
- Η πρακτική αυτή παρακάμπτει τελείως την τοπική κοινωνία η οποία κατά συνέπεια διαμαρτύρεται προκαταβολικά και ακυρώνει τον διαγωνισμό.
- Ο φορέας σχεδιασμού δεν έχει μέχρι σήμερα εντάξει στην πρακτική του την έννοια του διαλόγου με τους ενδιαφερόμενους επενδυτές και αρνείται να το πράξει, ιδίως όταν αυτό αφορά την εμπλοκή του με την περιουσία που διαχειρίζεται άλλος δημόσιος φορέας.

Η αδυναμία του ΟΡΣΑ να ασκήσει μια ολοκληρωμένη πολιτική μεγάλων πολεοδομικών παρεμβάσεων, όπως ήλπιζε ο νομοθέτης συνδέεται αφ' ενός με την δυσκολία συντονισμού των διαφόρων συναρμοδίων δημοσίων φορέων, όπως αναδείχθηκε από την μέχρι τώρα προσέγγιση, αφ' εταίρου με την μειωμένη πολιτική του στήριξη που αιτιολογείται αναμφίβολα από την συνεχιζόμενη αβεβαιότητα για την διοικητική του ένταξη: στον Υπουργό, την Περιφέρεια ή την Υπερνομαρχία.

Θυμίζουμε ότι ο ΟΡΣΑ ήταν εξ' αρχής μεταβατικό σχήμα, μέχρι την ίδρυση αυτοδιοίκησης τρίτου βαθμού -όπως ρητά διατυπώνεται στην εισηγητική έκθεση του ιδρυτικού του νόμου- όμως τα πρώτα χρόνια της λειτουργίας του είχε κατά τεκμήριο πιο αρμονική σχέση με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε..



**χάρτης 55 ορσα**



## ΧΑΡΤΗΣ 56 ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ ΟΡΣΑ



## 5.2.ΝΕΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ « ΑΘΗΝΑ – ΑΤΤΙΚΗ 2014»

Το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο θα υποβληθεί για διαβούλευση στο τέλος του έτους. Σε προτεραιότητα μπαίνουν περιοχές του κέντρου, που είναι σημαντικές για τον ιστορικό, αισθητικό και λειτουργικό χαρακτήρα τους και αποτελούν μεγάλες παρεμβάσεις.

Το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αττικής 2020, συντάσσεται σε κρίσιμη περίοδο. Η παρούσα συγκυρία εντείνει τη σημασία του, ως προς τη χάραξη μιας στρατηγικής για βιώσιμη και ανταγωνιστική ανάπτυξη της πρωτεύουσας.

Οι στόχοι του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Ισόρροπη, κοινωνικά δίκαιη, περιβαλλοντικά βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη, με βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και του ρόλου της Αθήνας ως μεσογειακής και ευρωπαϊκής μητρόπολης
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους, άμβλυνση των κοινωνικών ανισοτήτων, εξισορρόπηση στην κατανομή των πόρων και των ωφελειών από την ανάπτυξη, προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής
- Μείωση του οικολογικού αποτυπώματος της Αττικής, με ενεργειακή εξοικονόμηση, προστασία των υδάτινων πόρων και μείωση των εκπομπών ρύπων, αναχαίτιση της απώλειας της βιοποικιλότητας
- Ανάσχεση της αστικής διάχυσης και η κάλυψη της πληθυσμιακής και οικονομικής ανάπτυξης με προτεραιότητα εντός της θεσμοθετημένης αστικής γης, στη λογική της «συμπαγούς και συνεκτικής» πόλης  
(πηγή: <http://www.aftodioikisi.gr/controlItem.aspx?id=2490>)

Θα προωθηθούν πολιτικές βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης και ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας και του διεθνούς ρόλου της Αθήνας, όπως:



- για την ανάπτυξη καινοτομίας, συμπεριλαμβανομένων των τομέων δόμησης και κατασκευών και η διαμόρφωση ελεύθερων χώρων, σύμφωνα με τα πρότυπα ενός φιλικού προς το περιβάλλον σχεδιασμού
- για την ανασυγκρότηση περιοχών που κατέχουν προνομιακή θέση στον ιστό της πόλης, με εξασφάλιση επιχειρηματικών ζωνών που θα ανταποκρίνονται στους τύπους ζήτησης
- για την ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου ως σημαντικού συγκριτικού πλεονεκτήματος της Αθήνας ως μεσογειακής πρωτεύουσας

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο περιλαμβάνει και επικεντρώνεται στους παρακάτω τομείς.

- Βιοποικιλότητα:

Θα υποστηριχθεί η αποκατάσταση και διατήρηση της βιοποικιλότητας με τη λήψη μέτρων προστασίας, διαφύλαξης και αποκατάστασης. Θα προστατευθούν οι ευαίσθητες περιοχές της Αττικής, με την ενσωμάτωση νέων αντιλήψεων και οικολογικών κριτηρίων στον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

- Βιώσιμη διαχείριση της παράκτιας ζώνης της Αττικής

Θα ενισχυθεί και θα αναδειχθεί ο δημόσιος κοινόχρηστος χαρακτήρας της, ως ενιαίας μητροπολιτικής ζώνης πρασίνου και αναψυχής, με αναβάθμιση του σχεδιασμού του χώρου και περιορισμό των οχημάτων σε οριοθετημένες ζώνες

- Αστικό θαλάσσιο μέτωπο Σαρωνικού

Το μέτωπο του Σαρωνικού είναι ζώνη ιδιαίτερης σημασίας για την εικόνα και τη λειτουργία του πολεοδομικού συγκροτήματος με οικονομικές, κοινωνικές, πολεοδομικές και περιβαλλοντικές συνιστώσες. Πρόκειται για αστικοποιημένη ζώνη με πυκνότητα χρήσεων και σύνθετα προβλήματα.

Στρατηγική μας επιδίωξη είναι η προώθηση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης διαχείρισης, με συντονισμό των αναπτυξιακών, χωρικών και περιβαλλοντικών προτάσεων, συμβατές με τις αρχές και τους στόχους του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου.

ο «ΑΝΟΙΓΜΑ» ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Η αντιμετώπιση των παρανομιών, η επίλυση των διαχειριστικών προβλημάτων και των θεσμικών, οργανωτικών, ιδιοκτησιακών δυσχερειών που παρεμποδίζουν το «άνοιγμα» της πόλης προς τη θάλασσα, είναι επιτακτικής προτεραιότητας θέμα.

Ο Οργανισμός Αθήνας έχει ήδη εκπονήσει μελέτη για την απελευθέρωση των ακτών και παραλιών με τίτλο: «Αθήνα, Παραθαλάσσια Μητρόπολη: Παρεμβάσεις ανάδειξης του παράκτιου μετώπου του Σαρωνικού».

ο Ποδήλατο

Προβλέπεται η δημιουργία πεζόδρομου-ποδηλατοδρόμου από τον Φαληρικό Όρμο έως τα Λιμανάκια Βουλιαγμένης. Επίσης από την Κηφισιά στο Φαληρικό Όρμο, μήκους 25 χλμ., που θα διέρχεται από τους αρχαιολογικούς χώρους του κέντρου. Κλάδος του θα συνδέεται με το Παναθηναϊκό Στάδιο και τον προβλεπόμενο ποδηλατοδρόμο του Μητροπολιτικού Πάρκου Γουδί και της Πανεπιστημιούπολης.

Εκπονούνται οι μελέτες και προβλέπεται έναρξη υλοποίησης του πρώτου τμήματος ποδηλατοδρόμου, μήκους 1500μ. στην Καλλιθέα, με την εποπτεία του ΥΠΕΚΑ.

ο Μεγάλες Μητροπολιτικές παρεμβάσεις:

Ελπίζουμε να οριστικοποιήσουμε το σχέδιο γενικής διάταξης, ώστε σε μερικούς μήνες να είναι έτοιμες οι μελέτες που θα επιτρέψουν την έναρξη του έργου της ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου, και να αποκτήσει η πόλη ανοιχτό μέτωπο προς τη θάλασσα. Πρόκειται για ένα παραθαλάσσιο πάρκο, που μαζί με το σταδιακό άνοιγμα των αυθαίρετα κλεισμένων παραλιών της πόλης, θα προσδώσει στην Αθήνα ένα μέρος από το χαμένο χαρακτήρα της.

(πηγή: <http://www.econews.gr/2010/06/15/ypeka-neo-rithmistiko-sxedio-attikis/>)

Προβλέπεται εξάλλου από το ΥΠΠΟΤ, η μετατροπή του γηπέδου Tae Kwon Do μαζί με τον περιβάλλοντα χώρο του, σε Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο της Αθήνας.

Η διαμόρφωση του θαλάσσιου μετώπου σε πάρκο, θα έχει ενιαία φυσιογνωμία με αυτήν του περιβάλλοντα χώρου του συγκροτήματος της Λυρικής Σκηνής στο Φαληρικό Δέλτα. Ενδεικτικά θα περιλαμβάνει μεγάλο πυρήνα πρασίνου, γήπεδα

αθλοπαιδιών, δίκτυα πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και συνδέσεις με την περιοχή του Μοσχάτου.

Η δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου στο Ελληνικό παραμένει ένας μεγάλος στόχος. Αναζητούνται οι καταλληλότεροι τρόποι, τεκμηριωμένοι επιστημονικά, ώστε υπό την παρούσα συγκυρία να καταστεί εφικτό να δημιουργηθεί και να συντηρείται ένας άρτια κατασκευασμένος, ελκυστικός και ασφαλής πρότυπος χώρος πρασίνου για την Αθήνα, με δραστηριότητες αθλητισμού, αναψυχής, εκπαίδευσης και πολιτισμού. Η περιοχή του πρώην αεροδρομίου πρέπει να αποκτήσει ταυτότητα και να προβάλλει την πόλη στο διεθνές περιβάλλον με ενδιαφέρουσες, μοναδικές και βιώσιμες προτάσεις.

Αυτή η μητροπολιτικής κλίμακας παρέμβαση, αποτελεί σύνθετο και υψηλής σημασίας έργο. Η μακρά του ιστορία δηλώνει τη δυσκολία διευθέτησης των θεμάτων που τίθενται και πρέπει να αντιμετωπισθούν, όπως ιδιοκτησιακών, καθαιρέσεων εκατοντάδων κτιρίων, εξεύρεσης νέων χρήσεων για όσα κτίρια θα διατηρηθούν, νέας φυσιογνωμίας του χώρου και μετατροπής του σε μεγάλο πάρκο μητροπολιτικής εμβέλειας.

### **5.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΩΝ ΚΑΙ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**

Η μέθοδος S.W.O.T. (Strengths, Weaknesses, Opportunities an Threats) αποτελεί ένα πλαίσιο αξιολόγησης , μέσα στο οποίο αναλύεται επίσης ρόλος και η αλληλεπίδραση μίας συγκεκριμένης χωρικής μονάδας (περιοχή μελέτης) με το ευρύτερο χωρικό σύνολο που την περιβάλλει. Στο πλαίσιο αυτό εξετάζονται τα δεδομένα του εξωτερικού περιβάλλοντος, μέσα στο οποίο εντάσσεται η περιοχή μελέτης. Ως προς την ανάλυση, τα δεδομένα αυτά συνιστούν τους εξωτερικούς ως προς την περιοχή παράγοντες, οι οποίοι διαμορφώνουν ένα πλαίσιο ευκαιριών και κινδύνων (opportunities - threats) μέσα στο οποίο η υπό μελέτη περιοχή καλείται να αξιοποιήσει τις ευκαιρίες που αυτό της παρέχει, αλλά και να αντιμετωπίσει τους κινδύνους που αυτό συνεπάγεται, με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και το δυναμικό της.

Ακολουθεί διαγραμματικά η αξιολόγηση της περιοχής

### Πλεονεκτήματα

- Η γεωγραφική θέση της περιοχής (που την καθιστά 'κομβικό' σημείο του ευρύτερου αστικού χώρου της πρωτεύουσας)
- Η ιστορική αξία του χώρου (παραδοσιακά η δίοδος των Αθηναίων προς τη θάλασσα)
- Επαρκής συγκοινωνιακή σύνδεση ευκολία πρόσβασης (όντας τμήμα του 'ολυμπιακού δακτυλίου')
- Επάρκεια υποδομών (κτιριακές εγκαταστάσεις, συγκοινωνιακές συνδέσεις, δίκτυα, τεχνικά έργα, κ.λπ.)
- Διεθνής αναγνωσιμότητα λόγω της πρόσφατης διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004
- Επάρκεια 'ελεύθερου' χώρου (περιοχή Ιππόδρομου Φαλήρου)
- Έκταση δημόσιου (κατά βάση) χαρακτήρα σαφές ιδιοκτησιακό καθεστώς
- Περιορισμένες ή ελεγχόμενες ασυμβατότητες όσον αφορά στις χρήσεις
- Κατάλληλα κλιματολογικά χαρακτηριστικά
- Πρόσφατη αισθητική αναβάθμιση της περιοχής λόγω διεξαγωγής σε αυτή σημαντικών ολυμπιακών αγωνισμάτων (ιστιοπλοΐα, beach-volley, κ.λπ.)

### Αδυναμίες

- Υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι σε 24ωρη βάση, λόγω: (α) του πυκνού οδικού δικτύου της περιοχής (στην οποία καταλήγουν ή/και διασχίζουν τρεις από τις βασικότερες λεωφόρους του ΠΣ), (β) των χρήσεων που αναπτύσσονται (με έμφαση στις 'οχλούσες' εμπορικές λειτουργίες και στα κέντρα νυχτερινά κέντρα διασκέδασης)
- Θαλάσσιο περιβάλλον με έντονα σημάδια υποβάθμισης/ ρύπανσης
- Οι περιορισμοί που θέτει το γεγονός ότι πρόκειται για περιοχή με σημαντική αρχαιολογική αξία - ενδιαφέρον
- Περιορισμένη κοινωνική αποδοχή (έντονες αντιδράσεις της τοπικής κοινωνίας) αναφορικά τόσο με τις παρεμβάσεις που έχουν ήδη υλοποιηθεί, όσο και με τις προγραμματιζόμενες
- Αποσπασματικός σχεδιασμός της περιοχής στο πλαίσιο μεμονωμένων γεγονότων (π.χ. Ολυμπιακοί Αγώνες)
- Λειτουργική απομόνωση της παράκτιας ζώνης από τις (όμορες) αστικές περιοχές
- Ασάφεια ως προς το ιδιοκτησιακό καθεστώς και του φορέας διαχείρισης
- Μειωμένη δυνατότητα προσβάσεις κοινού στις παραλίες

Ευκαιρίες	Κίνδυνοι
<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Δυνατότητα λειτουργικής διασύνδεσης (‘άνοιγμα’) της πόλης με τη θάλασσα (ιδίως από την πλευρά του Υμηττού)</li> <li><input type="checkbox"/> Δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου/συστήματος ελεύθερων χώρων, που ο ένας θα λειτουργεί συνεργάστηκα και συμπληρωματικά προς τον άλλο (π.χ. Άγιος Κοσμάς - Ελληνικό, Φάληρο - Δραπετσώνα, κ.ο.κ.), υπέρ-τοπικής σημασίας</li> <li><input type="checkbox"/> Η κλίμακα και η θέση της περιοχής επιτρέπουν την εφαρμογή ‘πρότυπων’ μοντέλων σχεδιασμού, με έμφαση στην ‘ποιότητα’ του αστικού χώρου και στην πολυπλοκότητα χρήσεων του (δηλ. αποφυγή της λειτουργικής εξειδίκευσης)</li> <li><input type="checkbox"/> Προσέλκυση δραστηριοτήτων μητροπολιτικού χαρακτήρα <input type="checkbox"/> ενίσχυση της λειτουργικότητας της Αθήνας <input type="checkbox"/> αναβάθμιση του ρόλου της σε διεθνές επίπεδο</li> <li><input type="checkbox"/> Δυνατότητα ανάπτυξης σύγχρονων μορφών τουρισμού, όπως ο συνεδριακός, και γενικότερα σύνθετων δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου και αναψυχής</li> <li><input type="checkbox"/> Προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων</li> <li><input type="checkbox"/> Ανάπτυξη χρήσεων/λειτουργιών/δραστηριοτήτων σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σύγχρονης οικονομίας και της αγοράς <input type="checkbox"/> οικονομική ‘αναζωογόνηση’ <input type="checkbox"/> ενίσχυση της απασχόλησης</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Επιβάρυνση του ήδη έντονου/υψηλού κυκλοφοριακού φόρτου της περιοχής</li> <li><input type="checkbox"/> Περαιτέρω υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος (θαλάσσιου + χερσαίου) της περιοχής, λόγω εγκατάστασης - λειτουργίας ρυπογόνων δραστηριοτήτων ή χρήσεων (π.χ. μαρίνες σκαφών, οργανωμένες πλαζ, ξενοδοχειακές μονάδες, κ.λπ.)</li> <li><input type="checkbox"/> Επιδείνωση της έλλειψης κοινωνικής συναίνεσης/αποδοχής</li> <li><input type="checkbox"/> Απαξίωση της ιστορικής/αρχαιολογικής αξίας της περιοχής</li> <li><input type="checkbox"/> Λειτουργικός αποκλεισμός της παραλιακής ζώνης από τον υπόλοιπο αστικό χώρο (ιδίως το ‘κέντρο’)</li> <li><input type="checkbox"/> Επερχόμενη κλιματική αλλαγή με κίνδυνο την άνοδο της στάθμης της θάλασσας και την διάβρωση των ακτών</li> <li><input type="checkbox"/> Οι πλημμύρες να μεταφέρουν αστικά, βιομηχανική και άλλου είδους απόβλητα</li> </ul>

Πίνακας 6: Αξιολόγηση δυνατοτήτων και κινδύνων της περιοχής μελέτης

#### 5.4.ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ

Η παράκτια ζώνη της Ανατολικής Αττικής αλλά και ειδικότερα η περιοχή μελέτης αποτελεί δημόσια -στην πλειοψηφία της- έκταση με εξαιρετικά περίπλοκο θεσμικό και ιδιοκτησιακό καθεστώς.

Υπάρχουν τμήματα που διέπονται από την νομοθεσία περί αιγιαλού και παραλίας, άλλα που ανήκουν στην λεγόμενη ιδιωτική περι-ουσία του δημοσίου -κυρίως αυτά που έχουν προκύψει από προσχώσεις- και επιδέχονται οικονομικής εκμετάλλευσης αλλά χωρίς ενιαία διαχείριση (ΚΕΔ, ΕΟΤ, η θυγατρική του ΕΟΤ ΑΞΕ Αστήρ ΑΕ και η Εθνική Τράπεζα που έχει εμπλακεί στην περιουσία της ΑΞΕ, ΓΓΑ και άλλοι εποπτευόμενοι φορείς όπως οι ναυταθλητικοί όμιλοι, Λιμενικό Σώμα).

Τμήματα έχουν απαλλοτριωθεί ή αγοραστεί από δημόσιους φορείς (ΕΟΤ, ΠΙΚΠΑ), τμήματα που έχουν παραχωρηθεί σε δήμους αλλά χωρίς να έχουν χαρακτηριστεί κοινό-χρηστοί χώροι (παραλία Βούλας), δασικά ή εκκλησιαστικά κτήματα.

Αμιγώς ιδιωτικές νησίδες χαρακτηρισμένες ως Οικοδομικά Τετράγωνα με παλαιότερες ρυθμίσεις.

Για να οδηγηθούμε σε ένα ασφαλές σχέδιο που θα αφορά την ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης της περιοχής μελέτης θα πρέπει να ακολουθήσουμε τους παρακάτω άξονες δράσεις :

##### **Άξονας 1: Κατανόηση των πιέσεων που δέχεται η περιοχή μελέτης**

Μέτρο 1.1.: Έλεγχος για ύπαρξη κάθε μορφής ρύπανσης (από λύματα και μπάζα, της ατμόσφαιρας, οπτική ρύπανση και ηχορύπανση)

Δράση 1.1.1.: Έλεγχος της επάρκειας των κάδων σκουπιδιών που είναι κατανεμημένοι στην περιοχή μελέτης

Δράση 1.1.2: Μέτρηση του ύψους των κτηρίων που βρίσκονται κατά μήκος της παράκτιας ζώνης γιατί ανά αυτό είναι παραπάνω από το επιτρεπτό εμποδίζει την θαλάσσια αύρα να εισέλθει στο εσωτερικό της  
Ιωάννα Μαστροδήμου | Σ.Α.Τ.Μ. – Ε.Μ.Π | Οκτώβριος 2010

πόλης κάτι που θα έχει αρνητική επίδραση στο μικροκλίμα της περιοχής(διάχυση ατμοσφαιρικής ρύπανσης, δροσισμός πόλης, ανανέωση αέρα)

Δράση 1.1.3: Έλεγχος για την ύπαρξη διαφημιστικών πινακίδων, πινακίδων καταστημάτων, εγκαταλειμμένα κτίρια, κ.α.

Δράση 1.1.4: Μέτρηση του κυκλοφοριακού φόρτου από τα αυτοκίνητα που είναι η κύρια πηγή παραγωγής θορύβου

#### Μέτρο 1.2: Εφαρμογή χωροταξικού και χωρικού σχεδιασμού

Δράση 1.2.1: Πραγματοποίηση ελέγχων από την πολεοδομία για την ύπαρξη αυθαιρέτων κτισμάτων ή διαφόρων άλλων έργων όπως μπαζώματα και εκτροπές τα οποία τυχόν υπάρχουν κατά μήκος του παράκτιου μετώπου. Πέραν των περιβαλλοντικών προβλημάτων (αλλαγή της λεπτής ισορροπίας του παράκτιου οικοσυστήματος με επιπτώσεις στη χλωρίδα και την πανίδα) που αυτά προκαλούν, έχουν ως αποτέλεσμα και την αλλοίωση των αρχιτεκτονικών χαρακτηριστικών των περιοχών. Παράλληλα, με τα διάφορα έργα αλλάζουν οι χρήσεις γης και η κατάσταση των ακτών.

#### Μέτρο 1.3: Υπολογισμός της φέρουσας ικανότητας της περιοχής .

Δράση 1.3.1.: Υπολογισμός των επισκεπτών ιδιαίτερος αυτοκινήτων στην περιοχή δεδομένου ότι το παράκτιο μέτωπο αποτελεί πόλο έλξης για τους κατοίκους όλου του λεκανοπεδίου της Αττικής (τα τελευταία χρόνια παρατηρείται και δραματική αύξηση του πληθυσμού στις περιοχές αυτές).

#### Μέτρο 1.4: Κατανόηση των κλιματικών αλλαγών

Δράση 1.4.1.: Πραγματοποίηση υποστηρικτικών έργων καθώς οι επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής αναμένεται να είναι πολύ έντονες στις παράκτιες περιοχές, ιδιαίτερα όπου οι ανθρώπινες δραστηριότητες είναι πάνω στην ακτογραμμή. Η άνοδος της στάθμης της θάλασσας θα



εντείνει φαινόμενα όπως η διάβρωση – φαινόμενο που παρατηρείται σε αρκετά σημεία του παράκτιου μετώπου της Αττικής. Σε αυτό συμβάλλουν και η κακή χρήση γης και ο λάθος σχεδιασμός πολλών παράκτιων έργων.

## **Άξονας 2: Επίλυση εμμέσων περιβαλλοντικών θεμάτων που παρουσιάζονται στην περιοχή .**

Μέτρο 2.1: Προστασία φυσικών οικοσυστημάτων που έχουν συρρικνωθεί ή εξαφανιστεί εντελώς . Βασικού λόγου που συνέβαλαν στα παραπάνω είναι η άναρχη δόμηση και η αλλαγή των χρήσεων γης αλλά και έργων (όπως εκτροπές, καναλοποιήσεις, μπαζώματα κλπ). Βέβαια ένα πολύ μεγάλο τμήμα της σημερινής ακτογραμμής είναι αποτέλεσμα επιχωματώσεων υπάρχουν ακόμα φυσικά οικοσυστήματα ή σε άλλες περιπτώσεις η φύση έχει ανακτήσει περιοχές.

Δράση 2.1.1: Ανάδειξη και προστασία των περιοχών και κατ' επέκταση και των οικοσυστημάτων.

Δράση 2.1.2: Παύση οποιασδήποτε οικονομικής δραστηριότητας κατά μήκος των ακτών με την ταυτόχρονη μεταφορά σε απόσταση από την θάλασσα κτισμάτων και δραστηριοτήτων όπου αυτό είναι εφικτό

Δράση 2.1.3: Σαφείς καθορισμός του ιδιοκτησιακού καθεστώτος , η ασάφεια του οποίου επιδεινώνει την κατάσταση . Η έλλειψη συντονισμού και συνεργασίας των διαφορετικών φορέων που εμπλέκονται (Τουριστικά Ακίνητα, Ο.Α., Δήμοι, Νομαρχία, ιδιώτες) επιτρέπει αυθαιρεσίες, τεχνικά έργα που δεν συνάδουν με το περιβάλλον και ανάπτυξη οχλουσών δραστηριοτήτων και πριμοδοτεί την άναρχη δόμηση.

Μέτρο 2.2: Προστασία από τις συχνές πλημμύρες

Δράση 2.2.1: Δημιουργία έστω μικρών αντιπλημμυρικών έργων γιατί οι πλημμύρες συνδυάζονται και με συσσωρευμένα βιομηχανικά και

αστικά λύματα που μεταφέρονται από Κηφισό καθώς και με παράνομες συνδέσεις σε Ιλισό και ρέμα Πικροδάφνης.

### Μέτρο 2.3: Ορθολογική χρήση παραλιών

Δράση 2.3.1: Μειωμένη πρόσβαση του κοινού – Παρεμβάλλεται δρόμος υψηλών ταχυτήτων μεταξύ των κατοικημένων περιοχών και των ακτών. Συχνά δεν υπάρχουν καθόλου φανάρια/διαβάσεις, αλλά ούτε και οπτική επαφή με τη θάλασσα λόγω υπερυψωμένης Ποσειδώνος.

Δράση 2.3.2: Αξιοποίηση των αναξιοποίητων παράκτιων εγκαταστάσεων, που θα μπορούσαν να ανοίξουν στο κοινό και να φιλοξενήσουν ήπιες δραστηριότητες συναφείς με το θαλάσσιο μέτωπο.

### Άξονας 3: Υπέρβαση τεχνικών εμποδίων

Μέτρο 3.1: Θα πρέπει να ξεπεραστεί η έλλειψη κτηματολογίου, η πολυπλοκότητα νομοθεσίας, ο κρατικός συγκεντρωτισμός, η μειωμένη εμπειρία σχεδιασμού από πλευράς τοπικής αυτοδιοίκησης, η αδράνεια της διοίκησης και οι αργοί ρυθμοί σχεδιασμού, η μακρά παράδοση κανονιστικού μόνο και βραχυπρόθεσμου σχεδιασμού, η μακρά μεταβατική περίοδος ποικίλων αλλά άτολμων διοικητικών και πολιτικών μεταρρυθμίσεων καθώς και οι μείζονες δυνάμεις αντίστασης και αναπαραγωγής των παραπάνω ‘τεχνικών’ προβλημάτων.

Δράση 3.1.1: Καταπολέμηση της εμμονής μιας πολιτικής κουλτούρας ιδιαίτερα πελατειακής, συνδεδεμένης εξ άλλου με τις πολεοδομικές πολιτικές και τα συμφέροντα της γαιοκτησίας

Δράση 3.1.2: Καταπολέμηση της χαμηλής φερεγγυότητας του σχεδιασμού στην κοινή γνώμη

Δράση 3.1.3: Καταπολέμηση της συνεπαγόμενης κοντόθωρης πρακτικής των περιβαλλοντικών οργανώσεων που περιορίζονται σε έναν ακτιβισμό ‘αντίστασης’ σε κάθε ενδεχόμενη επένδυση μεγάλης κλίμακας.

#### Άξονας 4: Αναβάθμιση του παράκτιου μετώπου της Αττικής

Μέτρο 4.1: Διαμόρφωση ολοκληρωμένης πολιτικής

Δράση 4.1.1: Πραγματοποίηση συμμετοχικών διαδικασιών, με στόχους, χρονοδιαγράμματα μέτρα και ρυθμίσεις που θα οδηγήσουν στη σταδιακή αλλαγή της σημερινής κατάστασης στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης διαχείρισης.

Δράση 4.1.2.: Να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες του περιβάλλοντος, αλλά και των τοπικών κοινωνιών για να μετατρέψει την παράκτια ζώνη σε χώρο αναψυχής για τους κατοίκους ολόκληρου του λεκανοπέδιου με παράλληλη αναγέννηση της φύσης όπου αυτό είναι εφικτό πλέον.

Μέτρο 4.2: Διατήρηση και ανάδειξη των φυσικών οικοσυστημάτων και η αποκατάσταση περιοχών που έχουν υποστεί μεγάλες αλλοιώσεις, καθώς και η παράδοση της χρήσης τους στο κοινό, υπό όρους.

Δράση 4.2.1: Συλλογή όλων των μελετών/ερευνών/προτάσεων που έχουν γίνει τα προηγούμενα χρόνια

Δράση 4.2.2: Η εκπόνηση νέων μελετών/ερευνών/προτάσεων όπου απαιτείται και η χρήση τους για το σχεδιασμό ολοκληρωμένων παρεμβάσεων

Δράση 4.2.3: Επικαιροποίηση στοιχείων για την κατάσταση των οικοσυστημάτων και τις ανθρωπογενείς δραστηριότητες

Δράση 4.2.4: Συγκέντρωση όλων των απαιτούμενων επιστημονικών στοιχείων και πραγματοποίηση ολοκληρωμένης μελέτης σχετικά με την εξέλιξη της ακτογραμμής, αποτελούν αναγκαία εφόδια για την κατάστρωση περαιτέρω στρατηγικής (δημιουργία ζωνών εκτόνωσης (buffer zones), απόσυρση δραστηριοτήτων και υποδομών σε απόσταση από τη θάλασσα, και την κατασκευή υποδομών που δεν θα επηρεάζουν την ακτή για την υποστήριξη δραστηριοτήτων στην παραλία/θάλασσα.)

Δράση 4.2.5: Κατάρτιση χαρτών επικινδυνότητας πλημμύρας

Δράση 4.2.6: Την πραγματοποίηση και νέων μελετών διαμόρφωσης ως εγγύηση ότι η διαχείριση θα τηρήσει κάποιους ενιαίους κανόνες σχεδιασμού αισθητικής ποιότητας και περιβαλλοντικής ευαισθησίας στο στάδιο της αστικής σύνθεσης (urban design) του δημόσιου χώρου. Αυτό ήδη εφαρμόζεται σε κάποιο βαθμό από την Εκτελεστική Επιτροπή του ΟΡΣΑ, η οποία έχει δείξει μεγάλη ευαισθησία στον ρόλο αυτό, ενώ στην συνέχεια αναλαμβάνει τα ηνία η Επιτροπή Αρχιτεκτονικού Ελέγχου

Μέτρο 4.3: Διασύνδεση του παράκτιου μετώπου με τον αστικό ιστό, καθώς η ανάδειξη του αρχαιολογικού πλούτου της περιοχής.

Δράση 4.3.1: Επέκταση των γραμμών του μετρό και ανάδειξη του ρόλου των δημόσιων συγκοινωνιών

Αξονας 5: Ενεργοποίηση Φορέα Διαχείρισης ολόκληρης της παράκτιας ζώνης .

Μέτρο 5.1: Θα πρέπει να διασφαλίζει συνοχή και συνέχεια στις πολιτικές και τις δραστηριότητες (συμμετέχουν ΟΤΑ, ΜΚΟ, τοπικοί φορείς), αλλά και τον συντονισμό μεταξύ των διαφορετικών υπουργείων και άλλων θεσμικών φορέων που εμπλέκονται στην περιοχή, στη βάση του Σχεδίου για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση. Όμως ο Φορέας Διαχείρισης πρέπει να είναι σε θέση να πραγματοποιεί τα ακόλουθα .

Δράση 5.1.1: Συλλέγει στοιχεία (που συμπεριλαμβάνεται και ο συστηματικός δειγματοληπτικός έλεγχος),

Δράση 5.1.3: Διεξάγει έρευνα,

Δράση 5.1.4: Αναζητεί την καλύτερη διαθέσιμη τεχνολογία και πρακτικές,

Δράση 5.1.5: Επεξεργάζεται την πληροφορία,

Δράση 5.1.6: Καθορίζει την ακτογραμμή, τη ζώνη παραλίας, την παράκτια λωρίδα και τη δυναμική ζώνη,

Δράση 5.1.7: Αναγνωρίζει τα προβλήματα,

Δράση 5.1.8: Αναλύει τις αιτίες και τη σπουδαιότητά τους,

Δράση 5.1.9:Θέτει τα θέματα στους αρμόδιους ή εμπλεκόμενους φορείς ή την πολιτική ηγεσία (εννοώντας τόσο την κεντρική, όσο και την τοπική αυτοδιοίκηση),

Δράση 5.1.10:Θέτει τις προτεραιότητες,

Δράση 5.1.11:Εξετάζει εναλλακτικές πολιτικές διαχείρισης,

Δράση 5.1.12:Επιλέγει την πολιτική διαχείρισης,

Δράση 5.1.13: Επιλέγει τις τεχνικές λήψης αποφάσεων,

Δράση 5.1.14:Σχεδιάζει, τροποποιεί το πρόγραμμα διαχείρισης, στο οποίο περιλαμβάνεται και η αποκατάσταση εκτάσεων,

Δράση 5.1.15:Οργανώνει την εφαρμογή του προγράμματος διαχείρισης,

Δράση 5.1.16:Εκτιμά το κόστος του προγράμματος διαχείρισης και να αναζητεί πόρους και τρόπους χρηματοδότησης, εκτός της κρατικής συνδρομής,

Δράση 5.1.17:Εφαρμόζει το πρόγραμμα διαχείρισης, αναθέτοντας ρόλους σε επιμέρους φορείς και ελέγχοντας το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης,

Δράση 5.1.18:Επιτηρεί τη συντήρηση παλαιότερων προγραμμάτων,

Δράση 5.1.19:Επιλέγει απογραφικές μεθόδους και κριτήρια για την αξιολόγηση,

Δράση 5.1.20:Αξιολογεί την πρόοδο και την αποτελεσματικότητα του προγράμματος,

Δράση 5.1.21:Επανεξετάζει, τροποποιεί, ή να τερματίζει την πολιτική διαχείρισης, και κατά συνέπεια και το πρόγραμμα διαχείρισης, που εφαρμόστηκε,

Δράση 5.1.22:Ενθαρρύνει τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών,

Δράση 5.1.23:Εκπονεί εκπαιδευτικά προγράμματα και προγράμματα ενημέρωσης του κοινού,

Δράση 5.1.24:Απαλλοτριώνει εκτάσεις για την καλύτερη προστασία τους ή για την διευκόλυνση της πρόσβασης στις ακτές,

Δράση 5.1.25:Προτείνει αλλαγές στο θεσμικό πλαίσιο,

Δράση 5.1.26:Επιβάλει κυρώσεις σε όσους προκαλούν ζημία στις παράκτιες περιοχές,

Δράση 5.1.27:Λειτουργεί συμβουλευτικά και σε θέματα εκτός αρμοδιοτήτων του φορέα, εφόσον πρόκειται για θέματα που μπορεί να είναι χρήσιμη η εμπειρία του.

Μέτρο 5.2: Να παραβλεφθεί η σύσταση Επιτροπών Παρακολούθησης, Εποπτείας και Εφαρμογής (ΕΠΕΕ)

Δράση 5.2.1: Θα συνεπικουρούν τους αρμόδιους για την εφαρμογή ΟΤΑ, ή Νομαρχίες, ώστε να υπάρξει συνεργασία και διαφάνεια στο στάδιο της υλοποίησης των προβλέψεων, και ενίσχυση των διαδικασιών αστυνόμευσης. Όμως οι αρμόδιοι για την εφαρμογή φορείς, (πολεοδομίες Νομαρχίας ή Δήμων) προτιμούν το σημερινό σύστημα κατανομή υπευθυνοτήτων και δεν βλέπουν θετικά την εισαγωγή ‘οριζόντιων’ διαδικασιών συντονισμού αλλά και δημόσιου ελέγχου του έργου τους.

Μέτρο 5.3: Να πραγματοποιηθεί οργανωμένη διαβούλευση, απόδοση ορισμένου ρόλου σε φορείς στο πλαίσιο ενιαίου σχεδιασμού και συμμετοχή των πολιτών στη διαμόρφωση ενός Σχεδίου Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης Αττικής (Σχέδιο ΟΔΠΖΑ) .

Δράση 5.3.1: Να δέσουν μεταξύ τους πολιτικές, δραστηριότητες και μέτρα στα οποία εμπλέκονται διαφορετικά υπουργεία και φορείς –θεσμοί, θα τεθούν χρονοδιαγράμματα και θα διασφαλιστούν οικονομικά και άλλα εργαλεία εφαρμογής. Στο διεθνή χώρο θεωρείται πλέον ανεπαρκής η κανονιστική πολιτική η οποία αντικαθίσταται από την «Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών» (ΟΔΠΖ) και η σχετική ευρωπαϊκή σύσταση δίνει εξαιρετικές κατευθύνσεις επ’ αυτού με έμφαση στην διοικητική αναδιάρθρωση και συντονισμό, την κατάργηση της πολυνομίας και τη συμμετοχή των πολιτών, ακριβώς δηλαδή το αντίθετο από αυτό που

συμβαίνει στην Αθήνα, όπου η ίδρυση νέων φορέων διαχείρισης όπως πχ τα Ολυμπιακά ακίνητα και οι θεσμικές δυνατότητες παράκαμψης των διαδικασιών σχεδιασμού με τις οποίες προικίζονται, δεν επιτρέπει την από κοινού ενεργοποίηση των κανονιστικών και διαχειριστικών πολιτικών. Δεν είναι τυχαίο ότι οι πόλεις με πετυχημένα παραδείγματα όπως η Βαρκελώνη διαθέτουν πάνω απ' όλα ισχυρή Τοπική Αυτοδιοίκηση με μακρά παράδοση στον τομέα της αστικής διαχείρισης (urban management) με συνεργασίες με τον ιδιωτικό τομέα, ο οποίος όμως σέβεται το κύρος και τις κατευθύνσεις σχεδιασμού της Πόλης και δεν αποσκοπεί στο πως θα βρει παράθυρα να τις παρακάμψει. Εδώ δυστυχώς ο ιδιωτικός τομέας δεν ακολουθεί ούτε καν τις αναπτυξιακές κατευθύνσεις του σχεδιασμού (πχ πρόβλεψη ξενοδοχείου που στην πράξη η «επένδυση» είναι νυκτερινό κέντρο!).

Δράση 5.3.2: Συνεργασία με ΜΚΟ, σχολεία, τοπικούς φορείς για μεγάλη παρέμβαση αναγέννησης της περιοχής

Το πλεονεκτήματα του σχεδίου ολοκληρωμένης διαχείρισης είναι:

- Καλύτερη γενική διαχείριση των ακτών: Αναγνώριση των αλληλεξαρτήσεων που ενυπάρχουν στη χρήση της παράκτιας ζώνης, πρόβλεψη και επίλυση των αντιθέσεων.
- Σχέση κόστους - απόδοσης: Με την πρόληψη μη αναγκαίων αντιθέσεων, διπλών ενεργειών και αντιπαραγωγικών προγραμμάτων προστασίας / ανάπτυξης, η ολοκληρωμένη διαχείριση εξοικονομεί χρηματικούς πόρους.

Η υλοποίηση του σχεδιασμού μπορεί να γίνει σε τρία επίπεδα:

- εθνικό - καθορισμός της γενικής στρατηγικής μιας χώρας
- περιφερειακό - ερμηνεία της εθνικής πολιτικής στο πλαίσιο των περιφερειακών μονάδων παράκτιων ζωνών

- τοπικό - λεπτομερής εφαρμογή των αρχών διαχείρισης της παράκτιας ζώνης

σε όλα τα επίπεδα τα σχέδια θα πρέπει να εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο. Διαφορετικού επιπέδου σχέδια θα πρέπει να είναι αμοιβαία συνεπή και αλληλοσυμπληρούμενα.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

## Γ.ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Α,Β,Γ,Δ

Αραβαντινός Αθ. (1997), «**Πολεοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου**», Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα

Απόσπασμα κειμένου με τίτλο «**Εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων και παράκτιες ζώνες**», από τους Γεώργιος Κ. Μανούρης<sup>1</sup>, Αθανασία Γιούτσου<sup>2</sup>, Κωνσταντίνος Κασσιός<sup>3</sup>

Βραχάλης Γ., Περπεράς Ν., Δήμα Κ. (2004), Συμπεράσματα Ημερίδας του ΤΕΕ «**Αεροδρόμιο Ελληνικού: Μητροπολιτικό πάρκο πρασίνου**», Αθήνα, 22 Απρ. 2004.

Γκέσκου Ιφ. (2002), «**Διαχείριση παράκτιου χώρου, γενική θεώρηση-ειδικά θέματα**», Σημειώσεις παραδόσεων ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Βόλος

Δουκάκης Ε. (2005), «**Αιγιαλός και παραλία**», Παρουσίαση για το μάθημα «**Παράκτιο Περιβάλλον**», Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών ΕΜΠ «Επιστήμη και Τεχνολογία Υδατικών Πόρων», Αθήνα, αν. @

### Ε

ΕΣΥΕ (1962), Απογραφή Πληθυσμού 1961

ΕΣΥΕ (1972), Απογραφή Πληθυσμού 1971

ΕΣΥΕ (1982), Απογραφή Πληθυσμού 1981

ΕΣΥΕ (1992), Απογραφή Πληθυσμού 1991

ΕΣΥΕ (2002), Απογραφή Πληθυσμού 2001

### Η,Κ

Ηλιοπούλου Ελ. (2004), «**Οι Διαδικασίες και η εξέλιξη του Σχεδιασμού του Μητροπολιτικού Πάρκου Ελληνικού**», Ημερίδα του ΤΕΕ «**Αεροδρόμιο Ελληνικού: Μητροπολιτικό πάρκο πρασίνου**», Αθήνα, 22 Απρ. 2004.

Κασσιός Κ. (1991) “**Σημειώσεις επιπτώσεων στο περιβάλλον από τεχνικά έργα και προγράμματα**”, ΕΜΠ, Αθήνα.

Κοκκώσης Χ. (2002), «**Άνθρωπος και περιβάλλον στην Ελλάδα**», ΥΠΕΧΩΔΕ (Επιμέλεια Χ. Κοκκώσης), Αθήνα: Εκδόσεις Καπόν.

Κοκκώσης, Χ (1994), «**Το περιβάλλον στη Χωροταξία: η πολιτική για τη διαχείριση των ακτών**» *Τόπος*, τεύχος 8

Κουμουνδούρος Π. (2004), Υπόμνημα Ημερίδας του ΤΕΕ «**Αεροδρόμιο Ελληνικού: "Μητροπολιτικό πάρκο πρασίνου"**», Αθήνα, 22 Απρ. 2004.

Κουρογένης Ε. (2002) «**Η συνταγματική προστασία των ακτών**», *Περιβάλλον και Δίκαιο*, τ.2/2002, Αθήνα, σ.σ 278-281.

## **Λ,Μ**

Λαγός Δ. (1998α), «**Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση και Ελληνική Τουριστική Πολιτική**» ERSA-ελληνικό τμήμα, 5ο εθνικό συνέδριο: Ευρωπαϊκή Διεύρυνση και Μεσογειακή Πολιτική, 22-25 Απριλίου 1998, Κύπρος

Λαγός Δ. (1998β), «**Tourism and sustainable development at regional level: The case of Greek island regions**», Κέντρο PRELUDE και Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Διεθνές Επιστημονικό Συνέδριο: Αειφόρος Ανάπτυξη στα Νησιά: Ο ρόλος της έρευνας και της εκπαίδευσης, 30.04 - 04.05.1998, Ρόδος

Λαζαράτου Θ. (1995) «**Κριτικές σκέψεις για τη νομική προστασία των παρακτίων ζωνών στην Ελλάδα**», *Νόμος και Φύση*, τ.2/1995, Αθήνα, σ.σ373-390.

Μανούρης Γ. (1997) «**Διαμόρφωση του νομικού και οικονομικού πλαισίου για την εφαρμογή σε περιφερειακό κοινοτικό επίπεδο των μελετών επιπτώσεων στο περιβάλλον από τεχνικά έργα και προγράμματα**», *Διδακτορική διατριβή*, Αθήνα, 1997.

Μιχαήλ Ι.Μ. (1984), «**Προστασία περιβάλλοντος και πολεοδομία**», *Τεχνικά Χρονικά*, τομ. 4, τ.1-2: 167-182

ΜΠΕ για το «**Για το κέντρο πολιτισμού Σταύρος Νίάρχος**»,

## **Ο,Π**

Ομάδα έρευνας τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ (2001), «**Προστασία και αναβάθμιση των ακτών του Σαρωνικού**», Ερευνητικό Πρόγραμμα 1995-2001, Αθήνα

Παρπαίρης, Α. (2001), «**Προστασία και αποκατάσταση τοπίου**» Αθήνα: Εκδόσεις Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου.

Πολύζος - Βαταβάλη (2009), «**Πληθυσμιακές μεταβολές και πολεοδομικές ανακατατάξεις στην Μητροπολιτική Αθήνα στο διάστημα 1991-2001**», Εισήγηση

στο συνέδριο «Πληθυσμιακές τάσεις και προοπτικές: Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Ένωση», Αθήνα

Πούλος Σ. (1999), «**Η παράκτια ζώνη ως υποσύνολο ενός ευρύτερου γεωγραφικού χώρου, του παράκτιου συστήματος**», 5ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο

## Σ

Σιαφάκας (2007) «**Αιγιαλός, παραλία και παράκτια ζώνη - Χωρικές ζώνες υψηλής οικολογικής και αισθητικής αξίας - Ένα βήμα πριν από την ανεξέλεγκτη εμπορευματοποίηση τους**», av. @ [http://athensfewercarsmorespace.blogspot.com/2007\\_03\\_01\\_archive.html](http://athensfewercarsmorespace.blogspot.com/2007_03_01_archive.html)

Σιούτη Γλ. (1992) "Η νομική προστασία των οικοσυστημάτων των ακτών" **Περιβάλλον και Δίκαιο**, τ. 1/1992, σ.σ. 10-14.

Σταματίου Ελένη (2003α), «**Χωρικές δυσλειτουργίες και περιβαλλοντικές αλλοιώσεις στους παράκτιους νομούς της Ελλάδας – Προβλήματα και προοπτικές**». Σειρά ερευνητικών εργασιών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 9(21): 489-512

Σταματίου Ελένη (2003β), «**Εξελίξεις της νομολογίας για τον αιγιαλό και την παραλία – οικιστική ανάπτυξη – προβλέψεις, παραβλέψεις και επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο**». Σειρά ερευνητικών εργασιών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 9(22): 513 – 536

Συνήγορος του πολίτη (2002), Ετήσια Έκθεση 2001

## Τ

Τ.Ε.Ε. Τμήμα Ηπείρου (2008), Ειδικό Χωροταξικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό (Σχέδιο ΚΥΑ), Θέσεις Τμήματος, Ιωάννινα

Τουφεγγούλου Αν. (2007), «**Η κοινοτική πολιτική για τις παράκτιες περιοχές και η εφαρμογή της στην Ελλάδα**», Ερευνητική εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ε.Μ.Π.

## Υ, W

ΥΠΕΧΩΔΕ (1997), «**Αιγιαλός**», Τελικό κείμενο ομάδας εργασίας, Αθήνα

ΥΠ.ΟΙ.Ο. (2007), Πίνακες Τιμών Αντικειμενικών Αξιών, Περιφέρεια Αττικής, Αθήνα

WWF Ελλάς, ΕΜΠ, ΣΕΒ, ΤΕΕ, ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ & ΚΕΔΚΕ (2005), «Χωροταξικός  
σχεδιασμός για την ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της χώρας», Κοινή  
διακήρυξη, Αθήνα

## Π.ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

### A

Aftodioikisi, <http://www.aftodioikisi.gr/controlItem.aspx?id=2490>

Athens img forum, <http://athensfewercarsmorespace.blogspot.com/2007/03/blog-post.html>

Asklepieio, <http://www.asklepieio.gr/skopos.asp>

Amento, <http://www.ametro.gr/page/default.asp?la=1&id=379>

Apada, [http://www.apada.com/2004/img/2004\\_hellinikon.jpg](http://www.apada.com/2004/img/2004_hellinikon.jpg)

Asteras, <http://www.asterascomplex.com>

Astir-palace, <http://www.astir-palace.com>

Athens golf clab, <http://www.agc.gr/index.php/el/rooms/>

Atticast, <http://www.atticaeast.gr>

### C, D

Capital, <http://www.capital.gr/static-latest-news.htm>

Courses arch ntua,

[http://courses.arch.ntua.gr/fsr/128333/RSAFinal%20papers\\_TEL.pdf](http://courses.arch.ntua.gr/fsr/128333/RSAFinal%20papers_TEL.pdf)

<https://courses.arch.ntua.gr/129909.html>

Dimos Voulas, <http://www.dimosvoulas.gr>

### E

Ec. Europe, [http://ec.europa.eu/fisheries/related\\_issues/coastal\\_management\\_el.htm](http://ec.europa.eu/fisheries/related_issues/coastal_management_el.htm)

Eco.gr, <http://www.econews.gr/2010/06/15/ypeka-neo-rithmistiko-sxedio-attikis/>

Ebdomi, <http://www.ebdomi.com/apofaseis-nomarxias>

Eetaa, [http://magrathea.eetaa.gr/website/ota/viewer.htm?QueryZoom=Yes&ActiveLayer=12&Query=PER\\_91%3D%27IX%27](http://magrathea.eetaa.gr/website/ota/viewer.htm?QueryZoom=Yes&ActiveLayer=12&Query=PER_91%3D%27IX%27)

Elliniko, <http://www.elliniko.gr>

Enet, <http://www.enet.gr/?i=arthra-sthles.el>

Espa, <http://www.attikis.gr/el/Pages/Default.aspx>

Et, [http://www.et.gr/index.php?option=com\\_wrapper&view=wrapper&Itemid=104&language=en](http://www.et.gr/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=104&language=en)

Etasa, <http://www.etasa.gr/page.aspx?itemID=SPG153>

Ethnos, <http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=11361>

Etniko tupografeio,

[http://www.et.gr/index.php?option=com\\_content&view=article&id=71&Itemid=177  
&lang=el](http://www.et.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=71&Itemid=177&lang=el)

Esteta review,

<http://www.estatereview.gr/useful/zoning/130/article/142877/Article.aspx>

Express, <http://www.express.gr/ozsectorcat/ellada.php3>

## **H,G,I,**

Haf, [http://www.haf.gr/el/search.asp?search=129&mode=phrase&Submit=%C5%FD  
%F1%E5%F3%E7](http://www.haf.gr/el/search.asp?search=129&mode=phrase&Submit=%C5%FD%F1%E5%F3%E7)

Glyfada, <http://www.glyfada.net>

In, <http://www.in.gr>

Info, [http://www.info3kps.gr/search.asp?tab=2&maincategoryid=&othercategoryid=3  
&active1=1&sectorid=0&sectorid=1&sectorid=2&sectorid=6&sectorid=8&sectorid=7  
&sectorid=9&sectorid=10&sectorid=11&sectorid=4&sectorid=3&sectorid=5&secto  
rid=12&active2=1&active3=1&placeID=&keywords=&descr=&SectorsDropDown=0  
&subtypeID=0&pet4=&dateend=&searchProclamationID=&active4=1](http://www.info3kps.gr/search.asp?tab=2&maincategoryid=&othercategoryid=3&active1=1&sectorid=0&sectorid=1&sectorid=2&sectorid=6&sectorid=8&sectorid=7&sectorid=9&sectorid=10&sectorid=11&sectorid=4&sectorid=3&sectorid=5&sectorid=12&active2=1&active3=1&placeID=&keywords=&descr=&SectorsDropDown=0&subtypeID=0&pet4=&dateend=&searchProclamationID=&active4=1)

## **K**

Kaapvoulas, [http://www.kaapvoulas.gr/pages/page\\_two.htm](http://www.kaapvoulas.gr/pages/page_two.htm)

Kathimerina, [http://www.kathimerini.gr/4dcgi/\\_w\\_articles\\_kathextra\\_1\\_30/09/2010\\_1  
283653](http://www.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_kathextra_1_30/09/2010_1283653)

Koinidrasi, <http://www.koinidrasi.gr/article.php?id=241>

Kpae, <http://www.kpae.gr/kpae3.htm>

Ktimatologio, <http://www.ktimatologio.gr/ktima/index.php?ID=paYPJUHv0hLecIXe>

## **M,N,O**

Minenv, <http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130319.html>

Nomos, [http://lawdb.intrasoftnet.com/nomos/nomos\\_frame.html](http://lawdb.intrasoftnet.com/nomos/nomos_frame.html)

Nomos Athens

[http://nomathinas.gov.gr/main/index.php?option=com\\_content&view=article&id=404  
&Itemid=65#&Itemid=20](http://nomathinas.gov.gr/main/index.php?option=com_content&view=article&id=404&Itemid=65#&Itemid=20)

Oasa, <http://www.oasa.gr/index.asp?tml=1&pageid=69&menu=2&pg=1&asp=transport/grammes.htm>

<http://www.oasa.gr/index.asp?tml=1&pageid=116&menu=2&pg=1>

Olympicproperties, [http://www.olympicproperties.gr/contents\\_gr.asp?id=10](http://www.olympicproperties.gr/contents_gr.asp?id=10)

[http://www.olympicproperties.gr/contents\\_gr.asp?id=38](http://www.olympicproperties.gr/contents_gr.asp?id=38)

[http://www.olympicproperties.gr/contents\\_gr.asp?id=43](http://www.olympicproperties.gr/contents_gr.asp?id=43)

[http://www.olympicproperties.gr/contents\\_gr.asp?id=48](http://www.olympicproperties.gr/contents_gr.asp?id=48)

Oikoskopio, [http://www.oikoskopio.gr/map\\_fixed.phtml](http://www.oikoskopio.gr/map_fixed.phtml)

## **P**

Pep Attikis, <http://www.pepattikis.gr/20072013/>

Perivallon <http://www.perivallon.com/material.html>

Politics

<http://politics.wwf.gr/images/stories/political/horotaxia/genikoplaisio2007ngocommonposition.pdf>

<http://politics.wwf.gr/images/stories/political/horotaxia/commentseidikoplaisiotourismou.pdf>

[http://politics.wwf.gr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=484&Itemid=338](http://politics.wwf.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=484&Itemid=338)

[http://politics.wwf.gr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=770&Itemid=372](http://politics.wwf.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=770&Itemid=372)

[http://politics.wwf.gr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1668&Itemid=384](http://politics.wwf.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=1668&Itemid=384)

[http://politics.wwf.gr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=2314&Itemid=386](http://politics.wwf.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=2314&Itemid=386)

Ploigos, <http://www.ploigos.gr/>

## **T**

Ta nea, <http://digital.tanea.gr/Login.aspx?ReturnUrl=%2fDefault.aspx>

Theomitor, [http://www.theomitor.edu.gr/likio/ergasies/per\\_06\\_07/limn\\_vouliagmenis](http://www.theomitor.edu.gr/likio/ergasies/per_06_07/limn_vouliagmenis)

Trams, [http://www.tramsa.gr/index.cfm?page\\_id=169](http://www.tramsa.gr/index.cfm?page_id=169)

[http://www.tramsa.gr/index.cfm?page\\_id=163](http://www.tramsa.gr/index.cfm?page_id=163)

Tvxs, <http://tvxs.gr/news/%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B>

1



## W

### Wikipedia,

<http://el.wikipedia.org/w/index.php?title=%CE%95%CE%B9%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CF%8C%3A%CE%91%CE%BD%CE%B1%CE%B6%CE%AE%CF%84%CE%B7%CF%83%CE%B7&search=%CE%B4%CE%B7%CE%BC%CE%BF%CF%83+%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF>

[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%AE%CE%BC%CE%BF%CF%82\\_%CE%93%CE%BB%CF%85%CF%86%CE%AC%CE%B4%CE%B1%CF%82](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%AE%CE%BC%CE%BF%CF%82_%CE%93%CE%BB%CF%85%CF%86%CE%AC%CE%B4%CE%B1%CF%82)

[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%AE%CE%BC%CE%BF%CF%82\\_%CE%92%CE%BF%CF%8D%CE%BB%CE%B1%CF%82](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%AE%CE%BC%CE%BF%CF%82_%CE%92%CE%BF%CF%8D%CE%BB%CE%B1%CF%82)

[http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AD%CF%82\\_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%B9%CE%BF\\_%CE%95%CE%BB%CE%B%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%94%CE%B9%CE%B5%CE%B8%CE%BD%CE%AD%CF%82_%CE%91%CE%B5%CF%81%CE%BF%CE%B4%CF%81%CF%8C%CE%BC%CE%B9%CE%BF_%CE%95%CE%BB%CE%B%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D)

[http://el.wikipedia.org/w/index.php?title=%CE%9F%CE%BB%CF%85%CE%BC%CF%80%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%B5%CF%82\\_%CE%B5%CE%B3%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82\\_%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%85&action=edit&redlink=1](http://el.wikipedia.org/w/index.php?title=%CE%9F%CE%BB%CF%85%CE%BC%CF%80%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CE%B5%CF%82_%CE%B5%CE%B3%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82_%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%85&action=edit&redlink=1)

### ΠΙ.ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

#### A

Abbott, M. B. και W. A. Price επιμ., **Coastal, Estuarial and Harbour Engineer's Reference Handbook**, εκδ. E&FN Spon, London 1994.

Alloway, B. J., «**Cadmium**», Alloway, B. J., επιμ., *Heavy Metals in Soils*, εκδ. Blackie Academic and Professional, Glasgow <sup>2</sup>1995, σελ. 122-151.

#### C

Cicin-Sain, Biliana και Robert W. Knecht, *Integrated Coastal and Ocean Management: Concepts and Practices*, εκδ. Island Press, Washington, DC 1998.

Coccosis, Harry και Alexandra Mexa, «**National Report of Greece**», UNEP/MAP, *Workshop on Policies on Sustainable Development on Mediterranean Coastal Areas. Country Reports*, εκδ. UNEP, Athens 1996.

#### G

Gibson, J. (2003), “**Integrated Coastal Zone Management Law in the European Union**” Coastal Management

#### **ΙV.ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ**

##### **A**

Αβαγιανού Θάλεια, **Συγκρότηση συστήματος πληροφοριών για τη διαχείριση της παράκτιας ζώνης: Η περίπτωση της Λέσβου**, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Οκτώβριος 2006

Αγαδάκος Σταμάτης, **Διερεύνηση αναπτυξιακών χαρακτηριστικών στην παράκτια ζώνη, εφαρμογή στην περιοχή του Πειραιά**, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών

Αγγελοπούλου Σταυρούλα, **Συγκρότηση γεωγραφικού συστήματος πληροφοριών για την παράκτια ζώνη του Δήμου Λαυρεωτικής**, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Μάρτιος 2009-10-19

##### **B**

Βίττης Νικόλαος, **Ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιων ζωνών και Ελληνική νομοθεσία, προτάσεις βελτίωσης της νομοθεσίας, κριτήρια εκπόνησης μελετών, Θετικές επιστήμες και τεχνολογίας Πατρών**, 2004

##### **K**

Κουμούσης Μιχάλης, **Ο Σχεδιασμός του παράκτιου χώρου: ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης της Νοτιο-Ανατολικής Αττικής**, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 2004

##### **M**

Μιχόπουλος Βασίλειος, **Συγκρότηση συστήματος διαχείρισης της παράκτιας ζώνης της νοτιοανατολικής Αττικής**, Ε.Μ.Π.-Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών 2009

##### **T**

Τσάκα Ιουλία, **Οι ανθρωπογενείς επεμβάσεις στην παράκτια ζώνη από Ν. Φάληρο μέχρι Βάρκιζα και οι περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις**, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, 2002