

**ΚΕΝΤΡΟ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ ΣΤΟ ΦΑΛΗΡΙΚΟ ΟΡΜΟ
ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ**

ΕΛΕΝΗ ΣΠΑΝΟΓΙΑΝΝΗ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
eleni.spanog@gmail.com

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ: Π. ΘΕΟΔΩΡΑ



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
Δ.Π.Μ.Σ. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ - ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ - ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2015/16

ΕΙΣΑΓΩΓΗ (Σελ. 5.)

1. ΒΑΣΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (Σελ. 7.)

Αντικείμενο και στόχος
Μεθοδολογική προσέγγιση
Διατύπωση ερευνητικών ερωτημάτων
Διάρθρωση ερευνητικής εργασίας

2. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ: ΑΠΟΣΑΦΗΝΙΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΣΕΩΝ (Σελ. 15.)

- 2.1. "Παράκτιος χώρος" και "πόλη"
- 2.2. "Παράκτιος χώρος" και "αστική ανάπτυξη": σύγχρονη προβληματική από τη διεθνή και ευρωπαϊκή εμπειρία σχετικά με τα νέα "αναπτυξιακά πρότυπα"
 - 2.2.1. Ο παράκτιος χώρος ως μέσο ενίσχυση της εικόνας της πόλης και της ανταγωνιστικότητάς της
 - 2.2.2. Ο παράκτιος χώρος ως μέσο αναβάθμισης της ποιότητας ζωής των τοπικών κοινωνιών
- 2.3. Το ζήτημα της προστασίας και διαχείρισης του παράκτιου χώρου
- 2.4. Επίσημες ευρωπαϊκές πολιτικές για τη διαχείριση του παράκτιου χώρου
- 2.5. Τυπολογίες των πολιτικών ανάπτυξης στον παράκτιο χώρο
- 2.6. Ο ρόλος των συμμετοχικών διαδικασιών στην ανάπτυξη και ρύθμιση του παράκτιου χώρου

3. ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ (Σελ. 33.)

- 3.1. Καθορισμός κριτηρίων επιλογής παραδειγμάτων
- 3.2. Βαρκελώνη: Δράσεις "εκ των κάτω προσεγγίσεων" στη διαχείριση του παράκτιου χώρου
- 3.3. Τορόντο: Η επανασύνδεση των κατοίκων με το παράκτιο μέτωπο μέσα από συμμετοχικές διαδικασίες
- 3.4. Σαν Φρανσίσκο: Η διεξαγωγή δημοψηφίσματος και μία φυσική καταστροφή ως αφορμή για επαναπροσδιορισμό του παράκτιου μετώπου

4. Η ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΧΩΡΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ (Σελ. 48.)

- 4.1. Η ιδιαιτερότητα του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα
- 4.2. Βασικές νομοθετικές ρυθμίσεις
- 4.3. Φορείς διαχείρισης
- 4.4. Επενδυτικό ενδιαφέρον
- 4.5. Η κρισιμότητα αντιμετώπισης της διαχείρισης του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα: προκλήσεις και κίνδυνοι

5. ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΘΗΝΑΣ: ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΣΟΥΝΙΟ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: Ο ΦΑΛΗΡΙΚΟΣ ΟΡΜΟΣ (Σελ. 59.)

- 5.1. Η ένταξη της περιοχής μελέτης στον ευρύτερο χώρο της πρωτεύουσας
 - 5.1.1. Ο Φαληρικός Όρμος ως τμήμα της παράκτιας ζώνης του Σαρωνικού
 - 5.1.2. Η σχέση του Όρμου Φαλήρου με την πόλη
- 5.2. Ο Φαληρικός Όρμος από τα μέσα του 19ου αιώνα έως τη μετα-Ολυμπιακή εποχή:
 - 5.2.1. Στοιχεία Φυσικού Περιβάλλοντος
 - 5.2.2. Απεικόνιση χωρολειτουργικών μετασχηματισμών
 - 5.2.2.1. Ο Φαληρικός Όρμος από τα μέσα του 19ου αιώνα μέχρι τις αρχές του 1920
 - 5.2.2.2. Το πρόγραμμα εντατικής αξιοποίησης του Φαληρικού Όρμου τη δεκαετία του 1970
 - 5.2.2.3. Τα Ολυμπιακά Έργα
 - 5.2.2.4. Μετα-Ολυμπιακή εποχή
- 5.3. Ο Όρμος Φαλήρου στη σύγχρονη συγκυρία
 - 5.3.1. Στοιχεία Φυσικού Περιβάλλοντος
 - 5.3.2. Δομημένος χώρος, υπάρχουσες λειτουργίες και χρήσεις
 - 5.3.3. Ζητήματα πρόσβασης και δικτύωσης
- 5.4. Αναπτυξιακές επιλογές και πρακτικές σχεδιασμού
- 5.5. Θεσμικό Πλαίσιο
- 5.6. Εμπλεκόμενοι σε επίπεδο σχεδιασμού
- 5.7. Κοινωνική κινητοποίηση

6. ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ: ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ (Σελ. 112.)

7. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΚΕΨΕΩΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΦΑΛΗΡΙΚΟΥ ΟΡΜΟΥ (Σελ. 116.)

- 7.1. Διατύπωση οράματος
- 7.2. Προσέγγιση σχεδιαστικών αρχών και κατευθύνσεων

8. ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΠΡΟΣ ΝΕΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ... (Σελ. 122.)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ (Σελ. 124.)

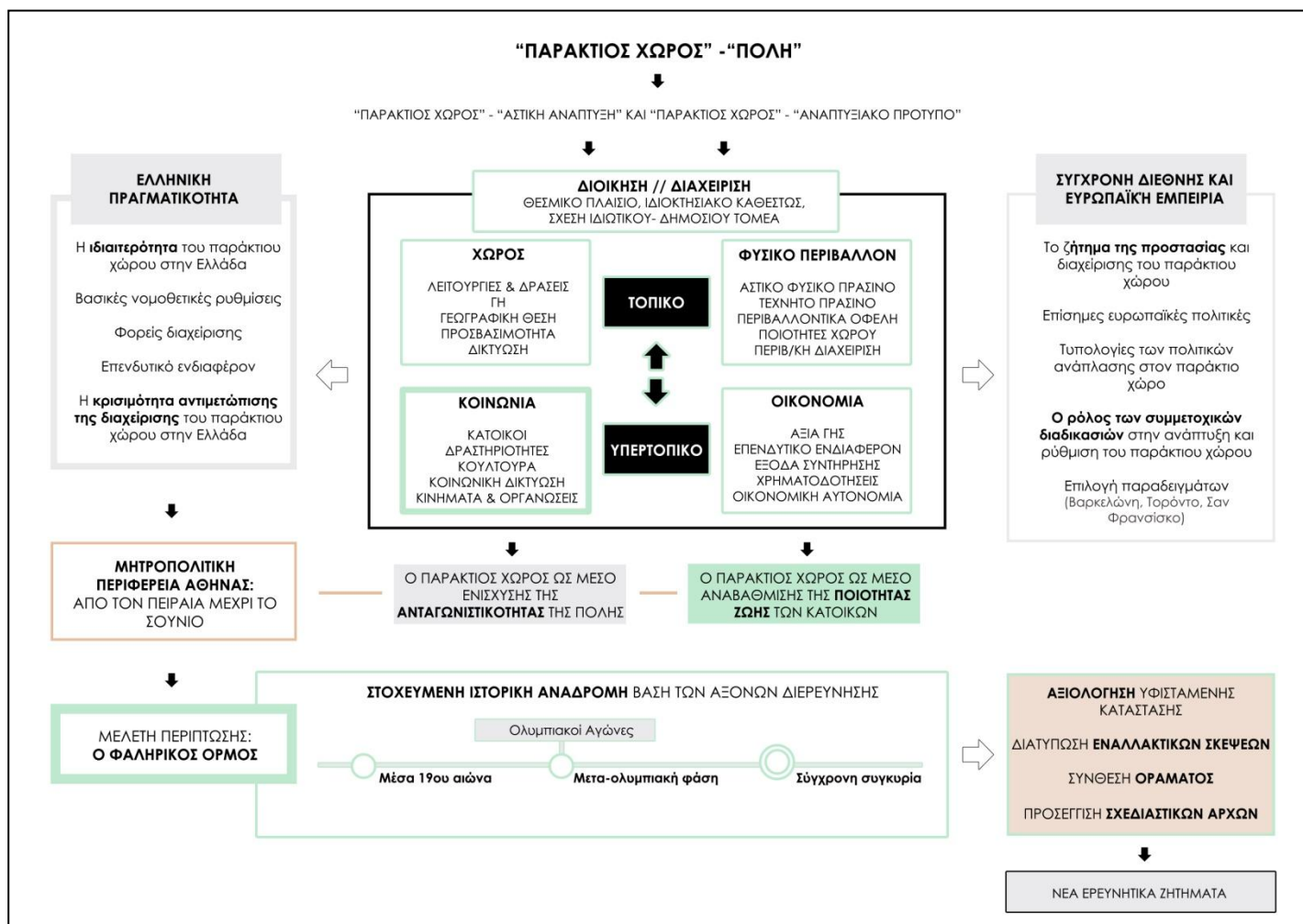
ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στις τελευταίες τρεις δεκαετίες στα πλαίσια της αναζήτησης των πόλεων για τον προσδιορισμό νέων αναπτυξιακών προτύπων είναι έντονη η στροφή τους προς το νερό και η διερεύνηση μηχανισμών διαχείρισης των παράκτιων μετώπων τους, που θα μπορέσουν να συμβάλλουν τόσο στη βελτίωση της εικόνας τους όσο και στην αναβάθμιση του αστικού τους περιβάλλοντος προς όφελος της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Έχοντας ως δεδομένο την πολλαπλότητα και πολυπλοκότητα, που εμφανίζει αυτή η ειδική κατηγορία χώρου, επιδίωξη της παρούσας ερευνητικής εργασίας αποτελεί η προσέγγιση του αν, και κατά πόσο, μπορεί ο παράκτιος χώρος μέσα από μηχανισμούς διαχείρισης και κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις, που έχουν ενδιαφέρον να διερευνηθούν, να λειτουργήσει ως μέσο αστικής ανάπτυξης. Επιλέγοντας ως ευρύτερη χωρική ενότητα τη Μητροπολιτική Περιφέρεια της Αθήνας, η παρούσα ερευνητική προσπάθεια μέσα από τη μελέτη περίπτωσης του Φαληρικού Όρμου, επιχειρεί να αναδείξει κρίσιμα ζητήματα προς αντιμετώπιση και να διατυπώσει σχεδιαστικές κατευθύνσεις για την αξιοποίηση αντίστοιχων μητροπολιτικών παράκτιων περιοχών. Σημειώνεται, πως κεντρικό άξονα προσέγγισης του προαναφερθέντος ερωτήματος αποτελεί η αντιμετώπιση της περιοχής μελέτης τόσο ως τμήμα της ευρύτερης παράκτιας ζώνης όσο και ως οργανικό κομμάτι της πόλης, που αναζητώντας την ταυτότητά της, επαναφέρει -με νέους όρους- ζητήματα χρήσεων, λειτουργιών, πρόσβασης, δικτύωσης, διαχείρισης φυσικών πόρων και συμμετοχικού σχεδιασμού στα πλαίσια τόσο του φυσικού σχεδιασμού όσο και του κοινωνικο-οικονομικού προγραμματισμού.

Λέξεις κλειδιά: παράκτιος χώρος, αστική ανάπτυξη, ανταγωνιστικότητα πόλεων, ποιότητα ζωής, τοπική κοινωνία, Μητροπολιτική Περιφέρεια Αθήνας, Φαληρικός Όρμος

1. ΒΑΣΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΘΕΩΡΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Αντικείμενο και στόχος



Εικόνα 1: Μεθοδολογικό διάγραμμα καθορισμού βασικού πλαισίου προβληματικής
 Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Σε συνθήκες έντονα παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και δικτυακής οργάνωσης του χώρου, οι πόλεις αποκτούν μία ιδιαίτερη βαρύτητα σε επίπεδο χωρικού σχεδιασμού και αναπτυξιακής πολιτικής. Οι πόλεις έχουν πλέον αναγνωριστεί ως βασικές κινητήριες δυνάμεις, φέροντας σημαντική ευθύνη για την εφαρμογή των πολιτικών και των λύσεων, που αφορούν άμεσα την εθνική οικονομία και την αστική ποιότητα ζωής σε διάφορα επίπεδα, και αφετέρου γεγονός είναι πως τα προβλήματα, που αντιμετωπίζουν, είναι διαφοροποιημένα λόγω των νέων συνθηκών και εγείρουν νέου τύπου ζητήματα, που σχετίζονται με την περιβαλλοντική αναβάθμιση, την ποιότητα ζωής και την εικόνα τους. Παράλληλα, σημαντικό επίσης θεωρείται, πως οι πόλεις αλλάζουν ως προς τις δομές, τα χαρακτηριστικά τους και τους μεταξύ τους συσχετισμούς, γεγονός που φέρνει νέα θέματα διακυβέρνησης και συνεργασίας εμπλεκομένων στη συζήτηση, τα οποία αποτελούν προκλήσεις, αλλά και στοιχείο να διαχειριστούν επιτυχώς, ώστε να εξεταστεί το αν μπορούν να αναδειχτούν μηχανισμοί διαμόρφωσης ενός διαφορετικού χαρακτήρα αστικής ανάπτυξης, που να αντιμετωπίζει

επιτυχώς ζητήματα ποιότητας αλλά και ανταγωνιστικότητας με όρους εξισορρόπησης αντικρουόμενων συμφερόντων και επιθυμιών. Στο πλαίσιο της συνεχούς αναζήτησης διεξόδων μέσα στην πυκνότητα και την εντατική χρήση του πολεοδομικού ιστού των πόλεων, το νερό γίνεται ένα πολύτιμο πρωτογενές υλικό, που όσες το διαθέτουν στην όποια του μορφή -θάλασσα, λίμνη, ποτάμι- το αξιοποιούν για να αναβαθμίσουν τη δημόσια εικόνα τους. Στόχο της παρούσας ερευνητικής εργασίας αποτελεί η προσέγγιση του αν, και κατά πόσο, μπορεί ο παράκτιος χώρος μέσα από μηχανισμούς διαχείρισης και κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις, που έχουν ενδιαφέρον να διερευνηθούν, να λειτουργήσει ως μέσο αστικής ανάπτυξης.

Η παράκτια ζώνη αποτελεί μία ειδική κατηγορία χώρου εξαιρετικής κρισιμότητας, γιατί χαρακτηρίζεται από πολλαπλότητα και πολυπλοκότητα, βασικό αίτιο των οποίων είναι η έντονη ανάγκη διαχείρισης των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος τη στιγμή που ασκούνται έντονες πιέσεις από το ανθρωπογενές περιβάλλον. Η προαναφερθείσα σχέση φυσικού-ανθρωπογενούς περιβάλλοντος δημιουργεί αναπόφευκτα εντάσεις και συσχετισμούς, ενώ αναδεικνύει ζητήματα με διάφορες συνιστώσες, τα οποία φαίνονται να παραμένουν ανοιχτά, σχετικά με τους μετασχηματισμούς των αστικών παράκτιων μετώπων και τις δυνατότητες που ανοίγονται για "ανανέωση του αστικού χώρου", "ανάκτηση της σχέσης με το νερό", "βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης" σε τοπική κλίμακα αλλά και για "προβολή της εικόνας και της φυσιογνωμίας της παράκτιας πόλης". Στις πρόσφατες δεκαετίες οι πόλεις μέσα στην αναζήτηση τους για αναπτυξιακά πρότυπα στρέφονται προς το νερό και η σχέση πόλη-νερό επαναπροσδιορίζεται και προβάλλεται σε παγκόσμια κλίμακα τόσο σε επίπεδο σχεδιασμού όσο και σε επίπεδο υλοποιημένων περιπτώσεων, με αποτέλεσμα οι παράκτιες πόλεις να αναγνωρίζονται ως περιοχές μεγάλων δυνατοτήτων και ευκαιριών και να αποτελούν σημαντικά στοιχεία της σύγχρονης κοινωνικής και οικονομικής ζωής.

Στο πλαίσιο της προβληματικής που αναπτύχθηκε για την αξιοποίηση του παράκτιου μετώπου, που βρίσκεται σε εξέλιξη σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, η Ελλάδα, που αποτελεί μία χώρα με σημαντικό παράκτιο τμήμα και με την πλειονότητα των μεγάλων αστικών της κέντρων να αναπτύσσονται στον παράκτιο χώρο της, φαίνεται να μην έχει την αναμενόμενη σχέση πόλης-νερού. Διαπιστώνονται διάφορα ζητήματα διαχείρισης του παράκτιου χώρου, τα οποία έχοντας οδηγήσει στη μεγέθυνση των προβλημάτων του, η πρόκληση της συνολικής και ορθολογικής αντιμετώπισης του ζητήματος να γίνεται ακόμα εντονότερη. Στη σύγχρονη συγκυρία της κρίσης, που χαρακτηρίζεται από αναπτυξιακές πιέσεις για τον παράκτιο χώρο της Ελλάδας, το θέμα της διαχείρισης του παράκτιου χώρου ως μέσο ποιοτικής αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και ενίσχυσης της εικόνας και της ταυτότητας της πόλης λαμβάνει νέες διαστάσεις, και ειδικότερα για τις πόλεις που αποτελούν πύλες εισόδου-εξόδου για τη χώρα, τόσο στο νησιωτικό όσο και στον ηπειρωτικό χώρο, καθώς αφενός οι δύο προαναφερθέντες στόχοι δεν είναι απαραίτητα συμβατοί και αφετέρου, τα μέσα και οι μηχανισμοί, που χρησιμοποιούνται, δημιουργούν έντονες αντιπαραθέσεις.

Η μελέτη επιλέγει να εστιάσει στη Μητροπολιτική Περιφέρεια της Αθήνας, γιατί είναι ένα κομμάτι του ελληνικού χώρου, που έχει αποκτήσει ένα έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον, και ενώ αναμφισβήτητα διαθέτει πολλαπλές αναπτυξιακές δυναμικές, οι προοπτικές, που έχει αυτή η

πόλη, φαίνεται να απειλούνται. Είναι γνωστό, ότι η Αθήνα υπήρξε μια πόλη με δυνατότητα διεξόδου σε δύο παράκτια μέτωπα (προς τον Σαρωνικό κόλπο στα νοτιοδυτικά και προς τον Ευβοϊκό κόλπο στα ανατολικά), η οποία όμως αναπτύχθηκε τελικά κυρίως στο εσωτερικό του Λεκανοπεδίου, υποβαθμίζοντας με αυτόν τον τρόπο τη γειτνίασή της με τη θάλασσα στην αναζήτηση του αναπτυξιακού της προτύπου. Τα δύο αυτά μέτωπα, αν και παρουσιάζουν κάποια κοινά ζητήματα, που θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν στα πλαίσια ενός συνολικού σχεδιασμού, διαθέτουν παράλληλα διαφορετικής φύσης χαρακτηριστικά και προβληματισμούς προς διερεύνηση. Στα πλαίσια της παρούσας ερευνητικής προσπάθειας επιλέγονται να προσεγγιστούν τα εξειδικευμένα θέματα της νοτιοδυτικής παράκτιας ζώνης της πόλης, η οποία προσδιορίζεται χωρικά στις ακτές του Σαρωνικού από τον Πειραιά μέχρι το Σούνιο, που αν και διαθέτει αναξιοποίητους χώρους μητροπολιτικής σημασίας, δεν έχουν ενσωματωθεί στην πόλη και αναζητούν την ταυτότητά τους. Η συγκεκριμένη παράκτια ζώνη, η οποία διαθέτει υψηλή συγκέντρωση υποδομών υπερτοπικής σημασίας, παρουσιάζει έντονες πυκνότητες, έχει τόσο διαμορφωμένα τμήματα, που είναι υποδοχείς τουριστικών χρήσεων και χώρων αναψυχής, όσο και μέρη, που χαρακτηρίζονται από απαξίωση, γειτνιάζει με το κέντρο του πολεοδομικού συγκροτήματος και παρουσιάζει έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον, με αποτέλεσμα να διαμορφώνει μια χωρική πραγματικότητα αυξημένης συνθετότητας, που έχει ενδιαφέρον να μελετηθεί.

Με αφορμή αυτό το έντονο ενδιαφέρον, που υπάρχει για αυτή τη ζώνη, σε συνδυασμό με τις δραματικές αλλαγές που έχουν γίνει σε επίπεδο νομοθεσίας και επενδυτικής πολιτικής, που αφορούν άμεσα ή έμμεσα και τον παράκτιο χώρο, επιλέγεται ως περιοχή μελέτης ο Φαληρικός όρμος τόσο ως τμήμα της προαναφερθείσας παράκτιας ζώνης όσο και της πόλης. Η συγκεκριμένη περιοχή έχει αυξημένη σημασία για την πόλη καθώς πάντα απασχολούσε και διαχρονικά προοριζόταν για κεντρικές λειτουργίες υπερτοπικής εμβέλειας, ενώ ανά περιόδους έχει πρωταγωνιστήσει σε αναπτυξιακά οράματα, από τα οποία έχουν υλοποιηθεί ελάχιστα ή όσα υλοποιήθηκαν δεν κατάφεραν να αποδώσουν μακροχρόνια στην περιοχή. Πρόσφατα, το όραμα του ανοίγματος της Αθήνας στο θαλάσσιο μέτωπο του Σαρωνικού επέρχεται ξανά στο προσκήνιο μέσα από τομείς αναψυχής και πολιτισμού, ενώ σημαντική θεωρείται η τοποθέτηση πως η κλίμακα του συγκεκριμένου χώρου φέρνει ευρύτερα ζητήματα χρήσεων, λειτουργιών, πρόσβασης, δικτύωσης, διαχείρισης φυσικών πόρων και συμμετοχικού σχεδιασμού.

Έχοντας ως δεδομένο πως ο σχεδιασμός αντιμετωπίζεται ως προσπάθεια εξισορρόπησης αντιτιθέμενων δικαιωμάτων και απαιτήσεων, για την προσέγγιση τέτοιων ζητημάτων εγείρονται προβληματισμοί για το ποιος είναι ο επιθυμητός σχεδιασμός, ώστε να είναι εφικτή η διαχείριση αυτών των πολυσύνθετων θεμάτων με όρους ισότητας και δικαιοσύνης, ενώ βαρύνουσας σημασίας θεωρείται το να απαντάει ο σχεδιασμός αυτός στις τοπικές ανάγκες, να εμπεριέχει χαρακτηριστικά συμμετοχικού σχεδιασμού και ταυτόχρονα να δίνει βήμα για δημόσιο διάλογο προς την αναζήτηση των βέλτιστων επιλογών αξιοποίησης. Μέσα από την προσέγγιση μίας πόλης, που αναζητά την ταυτότητά της στη σύγχρονη συγκυρία, και μέσα από την επιλογή μίας περιοχής μελέτης, της οποίας η κλίμακα και η βαρύτητα επιτρέπουν να προσεγγιστούν τέτοια ζητήματα, επιχειρείται μέσα από την καταγραφή και την αξιολόγηση των αναπτυξιακών επιλογών και των πρακτικών σχεδιασμού από τα μέσα του 19ου αιώνα μέχρι και σήμερα, να εντοπιστούν προβλήματα και να αναδειχτούν ζητήματα προς αντιμετώπιση. Παράλληλα, επιχειρείται η εύρεση εκείνων των σχεδιαστικών εργαλείων, που

υπερβαίνοντας πιέσεις και δυσλειτουργίες, θα μπορέσουν να περιορίσουν τις δυσάρεστες επιπτώσεις από τη χωροθέτηση υπερτοπικών χρήσεων σε περιοχές κατοικίας και θα καταστήσουν δυνατή την εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής. Πρωταρχικοί στόχοι μιας τέτοιας πολιτικής οφείλουν να είναι η αποτελεσματικότερη προστασία και αναβάθμιση της περιοχής μελέτης σύμφωνα με τις επιθυμίες της τοπικής κοινωνίας, η καλύτερη σύνδεση της περιοχής με τις υπόλοιπες αναπτυξιακές εστίες της παράκτιας ζώνης του Σαρωνικού και η καλύτερη λειτουργική ένταξή της στο χώρο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Αθήνας, η οποία θα αποφέρει πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη στην πόλη.

Στην προσπάθεια προσέγγισης αυτού του ερωτήματος και αποτιμώντας τη διεθνή και ευρωπαϊκή εμπειρία και πρακτική, και λαμβάνοντας υπόψη την ελληνική περίπτωση, φαίνεται πως για να μπορέσει να πραγματοποιηθεί με επιτυχία η διαχείριση του παράκτιου χώρου και η αξιοποίηση του ως μέσο αστικής ανάπτυξης, πρέπει ο σχεδιασμός να επιχειρείται μέσα από μία πολυεπίπεδη, πολυτομεακή και πολυδιάστατη θεώρηση. Τονίζεται ιδιαίτερα πως η περιοχή μελέτης δε μπορεί να θεωρηθεί ως αυτόνομη χωρική ενότητα, καθώς αποτελεί εν δυνάμει γεωγραφική ζώνη συγκέντρωσης δραστηριοτήτων, που αναπτύσσονται και επεκτείνονται πάνω σε πλέγματα λειτουργικών, κοινωνικών και οικονομικών δικτύων, τα οποία επηρεάζονται από τη σχέση της μητροπολιτικής δυναμικής της συγκεκριμένης περιοχής με το ευρύτερο πλαίσιο. Η παραδοχή αυτή, η οποία αναδεικνύει το δίπολο "τοπικό-υπερτοπικό" μέσα από την προσέγγιση του θέματος, σχετίζεται με έναν ευρύτερο προβληματισμό σχετικό με τους τρόπους προσέγγισης-ανάλυσης του αστικού χώρου μέσα από τις συνέχειες και αλληλοεξαρτήσεις του ή/και μέσα από τη σχετική αυτονομία συγκεκριμένων περιοχών.

Στη βάση αυτής της λογικής και έχοντας διαπιστώσει τη μετάβαση σημαντικών πολιτιστικών χρήσεων από το κέντρο της πόλης προς τα νότια και μάλιστα μέσω της γραμμικής κατά κύριο λόγο ανάπτυξης τους σε σημαντικούς άξονες της πρωτεύουσας, επιδιώκεται η διαχρονική μελέτη της περιοχής μελέτης, αλλά και η παράλληλη θεώρηση αυτού του χώρου ως οργανικό τμήμα της παράκτιας ζώνης και της πόλης με μία πρόθεση συσχέτισή της σε επίπεδο προβληματισμών με τις περιοχές από όπου απομακρύνονται οι λειτουργίες, που έρχονται σε αυτή. Στο σημείο αυτό προκύπτει το ερώτημα σχετικά με τις επιπτώσεις των αναπτυξιακών διεργασιών, που συμβαίνουν ή πρόκειται να συμβούν στην περιοχή μελέτης, καθώς έχοντας τη δυνατότητα να μεταβάλλουν ριζικά τα πολεοδομικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά της παράκτιας ζώνης και του ευρύτερου αστικού ιστού, το ζήτημα παρουσιάζει μεγάλη συνθετότητα. Απώτερο στόχο της συγκεκριμένης ερευνητικής εργασίας αποτελεί η άντληση συμπερασμάτων και η διατύπωση νέων ερευνητικών προβληματισμών, αφενός σχετικά με την ύπαρξη ή μη ενός αναπτυξιακού προτύπου για τη συγκεκριμένη περιοχή, που να σχετίζεται με το όραμα για μια πόλη ανοιχτή στη θάλασσα, και αφετέρου σχετικά με τη διερεύνηση της αποσπασματικής ή μη θεώρησης του πολεοδομικού σχεδιασμού της.

Μεθοδολογική προσέγγιση

Για τη μελέτη όλων των παραπάνω έγινε χρήση πρωτογενών και δευτερογενών πηγών. Συγκεκριμένα, για τη συλλογή των δεδομένων και του κατάλληλου υλικού, που χρειάστηκε για την περαιτέρω επεξεργασία και την απεικόνιση των επιθυμητών συνιστωσών της ερευνητικής αυτής προσέγγισης, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία δημοσιευμένα σε βιβλιογραφία, αρθρογραφία, μελέτες, πρακτικά συνεδρίων, σπουδαστικές εργασίες και το διαδίκτυο. Επίσης, για την καλύτερη τεκμηρίωση απαραίτητη ήταν η έρευνα πεδίου, η παρατήρηση των χαρακτηριστικών της περιοχής και η καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης.

Στο σημείο αυτό θεωρείται απαραίτητο να αναφερθεί πως στις χωρικές συνιστώσες του αντικειμένου της έρευνας εντοπίζεται μία πολυσημία, η οποία προκύπτει, τόσο από τη χωρική πολυμορφία της περιοχής μελέτης, συνέπεια της οποίας είναι η παράλληλη μελέτη των επιμέρους χωρικών της ενοτήτων και τα διάφορα επίπεδα θεώρησης του χώρου, όσο και από τον παράγοντα "χρόνο", η αξία διερεύνησης του οποίου καθορίζεται από την ικανότητά της να εντοπίσει για κάθε χρονική στιγμή, τις παραμέτρους εκείνες, οι οποίες προσδιορίζουν το χωρικό αποτέλεσμα. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο και έχοντας ως δεδομένη την ανάγκη για ταυτόχρονη διερεύνηση στο χώρο και το χρόνο, χρησιμοποιήθηκαν ως μεθοδολογικά εργαλεία μία σειρά από διαγράμματα και χρονολόγια, τα οποία έχουν ως στόχο να αναδείξουν τη δυναμική της εξέλιξης της περιοχής μελέτης και όχι απλώς να καταγράψουν και να περιγράψουν ένας στατικό και κατακερματισμένο χώρο.

Τέλος, είναι σημαντικό να αναφερθεί, πως σχετικά με τη στοχευμένη ιστορική αναδρομή των μετασχηματισμών του Φαληρικού Όρμου σημαντικό υλικό αντλήθηκε από τη συνάντησή μου με τον κύριο Γεώργιο Προβελέγγιο, Αρχιτέκτονα Μηχανικό, ενώ δεν πραγματοποιήθηκαν, όπως θα ήταν επιθυμητό, συνεντεύξεις με εμπλεκόμενους φορείς καθώς και η έρευνα πεδίου με ερωτηματολόγια σε κατοίκους της ευρύτερης περιοχής, με αποτέλεσμα η διερεύνηση του υπό εξέταση προβλήματος να μη μπορεί να εξαντληθεί στα πλαίσια της παρούσας ερευνητικής εργασίας. Αυτό που επιχειρείται είναι η αναγνώριση της κατάστασης σε πρώτο επίπεδο, η διατύπωση ερευνητικών ερωτημάτων προς συστηματικότερη και αναλυτικότερη διερεύνηση σχετικά με την περιοχή μελέτης και η δημιουργία προβληματισμών σχετικά με τη σχέση παράκτιου χώρου και πόλης, που θα επιχειρηθεί να προσεγγιστούν σε επόμενο ερευνητικό στάδιο.

Διατύπωση ερευνητικών ερωτημάτων

- **Μπορεί ο παράκτιος χώρος μέσα από μηχανισμούς διαχείρισης και κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις να λειτουργήσει ως μέσο αστικής ανάπτυξης?**

Εάν ναι, κάτω από ποιες προϋποθέσεις?

Πώς θα έπρεπε να πραγματοποιηθεί ένας ικανός οριζόντιος συντονισμός μιας συνδυασμένης παρέμβασης όσον αφορά τη διαχείριση του αστικού παράκτιου μετώπου της Αθήνας?

Ποιος είναι ο ορθολογικός τρόπος διαχείρισης των μητροπολιτικών ελεύθερων χώρων στο παράκτιο μέτωπο, ώστε να είναι ρεαλιστική και ανταποδοτική η χρήση τους?

- Ποιες είναι οι προτεραιότητες ανάπτυξης μιας μητροπολιτικής παράκτιας περιοχής?

Ποια η σχέση και η δυναμική των μητροπολιτικών παράκτιων χώρων για την πολεοδομική οργάνωση των αστικών κέντρων?

- Ποιο είναι το υποκείμενο της οικειοποίησης?

Τι θεωρούμε ανάπτυξη και για ποιον?

Για ποιους σχεδιάζουμε και στη βάση ποιων στόχων?

Μπορούν οι διαφορετικές κοινωνικές ομάδες, που αποτελούν υποκείμενα οικειοποίησης του αστικού παράκτιου μετώπου (κάτοικοι, κινήματα πολιτών, επισκέπτες, περιβαλλοντικές οργανώσεις, επενδυτές, ο επίσημος φορέας εξουσίας) να αποκτήσουν το ίδιο πρόσημο στην κατεύθυνση της ανάπτυξής του? Μπορούν οι δράσεις τους να αλληλοσυμπληρωθούν και να ενισχυθούν ή μήπως κάτι τέτοιο εκ των πραγμάτων δε μπορεί να συμβεί γιατί κάθε μία από τις παραπάνω ομάδες μεταφράζει την "αστική ανάπτυξη" με διαφορετικό τρόπο?

Ποια είναι η δυναμική της?

- Ποιος είναι εκείνος ο σχεδιασμός, που θα μπορέσει να αξιοποιήσει τους ελεύθερους μητροπολιτικούς χώρους στο παράκτιο μέτωπο της Αθήνας με τέτοιο τρόπο, ώστε να διασφαλιστεί τόσο η ποιότητα ζωής των κατοίκων όσο και η ανταγωνιστικότητα της πόλης σε διεθνές επίπεδο?

Ποιοι οι μηχανισμοί, οι στόχοι και οι δυνατότητες τέτοιου είδους επεμβάσεων?

Ποια είναι τα σχεδιαστικά εκείνα εργαλεία που μπορούν να περιορίσουν τις δυσάρεστες επιπτώσεις από τη χωροθέτηση υπερτοπικών χρήσεων σε παράκτιες περιοχές κατοικίας?

Διάρθρωση ερευνητικής εργασίας

Αρχικά, με δεδομένο ότι το θέμα είναι πολυσυλλεκτικό και εμπλέκονται σε αυτό πολλά διαφορετικά αντικείμενα, πραγματοποιήθηκε η εννοιολογική προσέγγιση των άμεσα συσχετιζόμενων εννοιών και όρων, ώστε να αποσαφηνιστεί ο ρόλος του κάθε αντικειμένου στην τελική σύνθεση της συγκεκριμένης ερευνητικής εργασίας και να μπορέσει να είναι εφικτή τόσο η διερεύνηση των σχέσεων "παράκτιος χώρος-πόλη", "παράκτιος χώρος και αστική ανάπτυξη" και "παράκτιος χώρος και αναπτυξιακό πρότυπο" όσο και η ανάδειξη της δυναμικής του παράκτιου χώρου ως μέσο ποιοτικής αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και ως μέσο ενίσχυσης της εικόνας και της ταυτότητας της πόλης.

Στη συνέχεια μελετήθηκαν στρατηγικές και θεωρήσεις, που αφορούν τη διεθνή και ευρωπαϊκή εμπειρία σχετικά με τις επίσημες πολιτικές στην προστασία και τη διαχείριση του παράκτιου χώρου, ενώ ιδιαίτερη βαρύτητα δόθηκε στη συμμετοχή της κοινωνίας στο μετασχηματισμό του, η οποία αποτελεί πλέον μία κυρίαρχη συνιστώσα της νέας θεώρησης για τη ρύθμιση και ανάπτυξη του. Ποικίλα είναι τα παραδείγματα παραγωγής μητροπολιτικού σχεδιασμού σε παράκτια μέτωπα, που αντιλαμβάνονται την προσβασιμότητα με όρους κοινωνικής και χωρικής δικαιοσύνης, αναγνωρίζοντας τον αναπτυξιακό χαρακτήρα της συμμετοχικότητας και δίνοντας πρωτεύοντα ρόλο σε διαδικασίες διαβούλευσης και στο δημόσιο διάλογο από το στάδιο του σχεδιασμού. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο προβληματικής επιλέχθηκαν και τα τρία παραδείγματα από τη διεθνή και ευρωπαϊκή πρακτική, τα οποία αναδεικνύουν και περαιτέρω θέματα, τα οποία έχουν βαρύνουσα σημασία κατά την αναζήτηση του βέλτιστου σχεδιασμού για τον παράκτιο χώρο.

Ακολούθως, το επόμενο κεφάλαιο επικεντρώνεται στην Ελλάδα, όπου αρχικά αναδεικνύονται η ιδιαιτερότητα του παράκτιου χώρου στη χώρα μας λόγω της πολύ μεγάλης ακτογραμμής, της υψηλής του πληθυσμιακής συγκέντρωσης και της χωροθέτησης των μεγαλύτερων αστικών κέντρων σε αυτόν, ενώ επίσης επιχειρείται η αναζήτηση του ρόλου του θεσμικού πλαισίου, των φορέων διαχείρισης και του επενδυτικού ενδιαφέροντος στη ρύθμιση και διαχείρισή του. Στόχο αποτελεί η ανάδειξη της κρισιμότητας αντιμετώπισης ζητημάτων, που σχετίζονται με αυτόν μέσω της ανάδειξης κινδύνων και προκλήσεων τόσο σε επίπεδο φυσικού σχεδιασμού όσο και κοινωνικοοικονομικού προγραμματισμού.

Στη συνέχεια, περνώντας στη Μητροπολιτική Περιφέρεια της Αθήνας, παρουσιάζεται αρχικά εν συντομία το ενδιαφέρον για το παράκτιο μέτωπο του Σαρωνικού από τον Πειραιά μέχρι το Σούνιο, δίνοντας έμφαση αφενός στους μετασχηματισμούς των ακτών του Σαρωνικού και αφετέρου στη διαμορφωθείσα υφιστάμενη κατάσταση, ώστε να αναδειχθούν τόσο τα αίτια υποβάθμισης του θαλάσσιου μετώπου όσο και ζητήματα ποιότητων. Η προσέγγιση αυτή πραγματοποιείται καθώς σημαντικός άξονας θεώρησης της παρούσας ερευνητικής εργασίας αποτελεί η θεώρηση της μελέτης περίπτωσης -του Φαληρικού Όρμου- ως τμήμα της ευρύτερης παράκτιας ζώνης του Σαρωνικού, η οποία παρουσιάζει ιδιαίτερη συνθετότητα τόσο ως προς την εικόνα της υφιστάμενης κατάστασή της όσο και ως προς τη διαχείρισή της. Εκτός όμως από τη σύνδεση της περιοχής του Φαληρικού Όρμου με το υπόλοιπο παράκτιο μέτωπο, κρίνεται απαραίτητη και μία θεώρηση της μεγάλης κλίμακας της πόλης και της σύνδεσης της περιοχής μελέτης με το έως τώρα μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας και άλλα σημεία ενδιαφέροντος, ώστε να αναδειχθούν ζητήματα και να διατυπωθούν

προβληματισμοί για τις επιπτώσεις των μέχρι τώρα αναπτυξιακών επιλογών τόσο για την περιοχή μελέτης όσο και για τον ευρύτερο αστικό ιστό, σε μία εποχή που γίνεται επιτακτική η ανάγκη διερεύνησης στρατηγικών ενσωμάτωσης στο ευρύτερο χωρικό πλαίσιο ήδη προτεινόμενων χωρικών αναπλάσεων.

Σε επόμενο στάδιο και με χωρική αναφορά στον όρμο Φαλήρου, έχοντας αναγνωρίσει την πολυεπίπεδη, πολυδιάστατη και πολυτομεακή φύση της σχέσης "παράκτιος χώρος"- "αστική ανάπτυξη", επιδιώκεται ο προσδιορισμός των διάφορων επιπέδων συσχετισμών της με σταθερές ιδιαίτερης σημασίας στη χωρική ανάπτυξη. Μεταξύ αυτών, και άξονα την προβληματική που αναπτύσσεται στη συγκεκριμένη προσέγγιση, ως ιδιαίτερης σημασίας θεωρήθηκαν τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος, η γη (μέσα από τους διαδοχικούς μετασχηματισμούς του χώρου, το ιδιοκτησιακό της καθεστώς και την αντιμετώπισή της ως "δημόσιο αγαθό" ή "επενδυτικό αντικείμενο"), οι αναπτυξιακές επιλογές και πρακτικές σχεδιασμού (αφού οι στρατηγικές και τα μέσα υλοποίησης των αναπτυξιακών επιλογών επηρεάζουν την παραγωγή του χώρου μέσα από την κατεύθυνση του αναπτυξιακού προτύπου), το θεσμικό πλαίσιο (όσον αφορά θέματα προστασίας, ανάδειξης και διαχείρισης του παράκτιου χώρου), η σύνθεση των εμπλεκόμενων σε επίπεδο σχεδιασμού (οι αρμοδιότητές τους στις φάσεις της αναπτυξιακής διαδικασίας και οι όροι συμμετοχής) και η κοινωνική κινητοποίηση (δεδομένου ότι ο επιθυμητός σχεδιασμός λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στις συμμετοχικές διαδικασίες λήψης αποφάσεων). Πάνω στις προαναφερθείσες συνιστώσες διερευνήθηκε διαχρονικά η περιοχή μελέτης του Φαληρικού Όρμου με περίοδο αναφοράς από τα μέσα του 19ου αιώνα μέχρι τη μετα-ολυμπιακή εποχή, με έμφαση στη σύγχρονη συγκυρία της κρίσης, όπου είναι σε εξέλιξη ενέργειες προσδιορισμού νέων αναπτυξιακών επιλογών και μηχανισμών ανάπτυξης, που απαιτούν περαιτέρω διερεύνηση.

Επόμενο στάδιο αποτέλεσε μέσα από την επεξεργασία των προαναφερθέντων στοιχείων η αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης και η διατύπωση εναλλακτικών σκέψεων, οι οποίες οδήγησαν στη σύνθεση ενός οράματος για την περιοχή μελέτης και στην προσπάθεια προσέγγισης σχεδιαστικών αρχών και σχεδιαστικών βημάτων για την επίτευξή του, έχοντας πάντα ως δεδομένο πως ο σχεδιασμός δεν είναι ένα τελικό "προϊόν", το οποίο θα εφαρμοστεί στο χώρο, αλλά ένας μηχανισμός ανάδρασης, που στόχο έχει να επεμβαίνει πάνω στις αρχικές δυνάμεις και να τις μετασχηματίζει με όρους ισότητας κοινωνικής δικαιοσύνης, προστασίας και περιβαλλοντικής βιωσιμότητας.

2. ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ: ΑΠΟΣΑΦΗΝΙΣΗ ΒΑΣΙΚΩΝ ΕΝΝΟΙΩΝ ΚΑΙ ΣΧΕΣΕΩΝ

Έχοντας ως δεδομένο πως το υπό διερεύνηση θέμα είναι πολυσυλλεκτικό, θεωρούνται βαρύνουσας σημασίας τόσο η αποσαφήνιση του ρόλου των βασικών εμπλεκόμενων εννοιών και όρων όσο και η ανάδειξη της πολλαπλότητας και πολυπλοκότητας των σχέσεων "παράκτιος χώρος" - "πόλη", "παράκτιος χώρος" - "αστική ανάπτυξη" και "παράκτιος χώρος" - "αναπτυξιακό πρότυπο" με κρίσιμες πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές και χωρικές σταθερές στην τελική σύνθεση της συγκεκριμένης ερευνητικής εργασίας.

2.1. "Παράκτιος χώρος" και "πόλη"

Η σημασία, που αποκτά ο χώρος στη σύγχρονη συγκυρία των τελευταίων τριάντα ετών, συνδέεται με σοβαρές μεταλλαγές στις νεοφιλελεύθερες αστικές πολιτικές, οι οποίες στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και της δικτυακής οργάνωσης, ενίσχυσαν τον ανταγωνισμό των πόλεων και διαμόρφωσαν ένα πλαίσιο, που έχει περιγραφεί ως "αστική επιχειρηματικότητα" (Harvey, 1989), καθώς η εκμετάλλευση της αστικής γης δημιουργεί - για άλλη μία φορά με νέους όρους - νέες ευκαιρίες για το υπερσυσσωρευμένο διεθνές κεφάλαιο (Χάρβεϊ, 2007). Το νέο αναπτυξιακό πρότυπο, που προωθείται, δίνει έμφαση στην κατασκευή μεγάλης κλίμακας έργων αστικής ανάπτυξης, τα οποία καθιερώνουν εμπορευματοποιημένες μορφές κοινωνικής ζωής και προωθούν κατά παρέκκλιση ρυθμίσεις, που παρακάμπτουν θεσμοθετημένους σχεδιασμούς και πολιτικές για τις πόλεις, γεγονός που αναδεικνύει μία νέα εποχή για το ρόλο του χωρικού σχεδιασμού στην αναπτυξιακή πολιτική, ενώ την ίδια στιγμή οι αντιλήψεις για τη μεθοδολογία και τα μέσα για τη χωρική ανάπτυξη είναι σε διαδικασία επανεξέτασης.

Το προαναφερθέν αναπτυξιακό πρότυπο συναντάται συχνά στον παράκτιο χώρο, η σημασία του οποίου είναι βαρύνουσα σε χωροταξική και πολεοδομική κλίμακα, με αποτέλεσμα να τονίζεται ιδιαίτερα η βαρύτητα διαχείρισής του στο χωρικό σχεδιασμό και την αναπτυξιακή πολιτική, ενώ παράλληλα αποτελεί το ευστοχότερο παράδειγμα της προσαρμοστικότητας των πόλεων στις αλλαγές τόσο στην οικονομία όσο και στην τεχνολογία. Τα αποτελέσματα αυτής της προσαρμοστικότητας των πόλεων είναι ο μετασχηματισμός ή/και η δημιουργία νέων περιοχών με θετικές και αρνητικές επενέργειες σε διάφορα πεδία της χωρικής, οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής τους ανάπτυξης. Στην κλίμακα της πόλης, οι επεμβάσεις που αφορούν τον παράκτιο χώρο θέτουν κρίσιμα ζητήματα, όπως η σχέση που αναπτύσσεται με την πόλη και τον περιβάλλοντα αστικό ιστό, καθώς ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα της πολιτικής αναπλάσεων στις παράκτιες ζώνες και της διαχείρισής τους είναι η επανένταξή τους και η οργανική σύνδεση με την πόλη. Ποικίλα είναι τα παραδείγματα που μέσω του κατάλληλου σχεδιασμού και του συνδυασμού των επιμέρους τομεακών σχεδιασμών μίας παράκτιας ανάπτυξης πραγματοποιήθηκε άρση των φυσικών ασυνεχειών και αποκατάσταση της λειτουργικής σχέσης πόλης-νερού με πολλαπλά οφέλη για το σύνολο των υπόψη πολεοδομικών συγκροτημάτων σε διάφορα επίπεδα, ενώ ο προσανατολισμός προς τη λογική της αγοράς και της εμπορευματοποίησης έχει δημιουργήσει πολύ συχνά νέους μηχανισμούς διάκρισης, καθώς στους νέους παράκτιους χώρους αποδίδονται διακριτές ποιότητες σε σχέση με την υπόλοιπη πόλη, τόσο ως προς το δομημένο περιβάλλον αλλά και ως προς τις λειτουργίες και τις χρήσεις: είναι οι τόποι, που θα συγκροτήσουν την εικόνα, που η πόλη θέλει να προβάλλει, που θα αποτελέσουν τα σύμβολα και τους πόλους έλξης στο διεθνές περιβάλλον, αλλά και τους πυρήνες της αστικής ζωής.

Στην ενότητα αυτή, προκειμένου να γίνει αντιληπτή η σχέση παράκτιου χώρου με την πόλη, κρίσιμο θεωρείται να αναλυθούν οι έννοιες της "παράκτιας ζώνης" και του "παράκτιου χώρου" σε μία προσπάθεια οριοθέτησης της πρώτης και διαφοροποίησης της από τη δεύτερη, καθώς ενώ οι συγκεκριμένες έννοιες είναι διαισθητικά κατανοητές, ο ορισμός τους δεν είναι εύκολος. Την κατάσταση περιπλέκουν οι ιδιαιτερότητες κάθε επιμέρους περιοχής, καθώς και οι διαφοροποιήσεις που επέρχονται με την πάροδο του χρόνου ενώ, παράλληλα,

το πλήθος των ανθρώπων που μελετούν, διοικούν και διαχειρίζονται τις παράκτιες περιοχές, από διαφορετικές οπτικές και με διαφορετικές ιδιότητες δεν αφήνει πολλά περιθώρια για συμφωνία σε έναν κοινώς αποδεκτό προσδιορισμό τους (Κιουσόπουλος, 2000). Είναι κατανοητό λοιπόν πως δεν υπάρχει ένας και μόνο ορισμός των εννοιών της παράκτιας ζώνης και του παράκτιου χώρου, αλλά ένα σύνολο συμπληρωματικών ορισμών, ο καθένας από τους οποίους εξυπηρετεί διαφορετικό σκοπό.

Γενικά, αναφέρεται ότι η έννοια του παράκτιου χώρου έχει κάπως ευρύτερη γεωγραφική και περιβαλλοντική σημασία και συμπεριλαμβάνει και την παράκτια ζώνη, ενώ οι επικρατέστεροι ορισμοί, που συναντούνται, προσπαθούν να ορίσουν τη γεωγραφική έκταση της παράκτιας ζώνης για διαχειριστικούς κυρίως λόγους (Κοκκώσης et al., 1999). Οι διαφορετικές προσεγγίσεις, που συναντώνται σήμερα στον ορισμό της παράκτιας ζώνης, έχουν σχέση με (Κοκκώσης et al., 1999): ρυθμίσεις που αφορούν τις χρήσεις της παράκτιας γης, επιστημονικές απόψεις για την ποιότητα των θαλάσσιων πόρων στα παράκτια ύδατα, όπου αυτή η ποιότητα εξαρτάται από την αντίστοιχη περιβαλλοντική ποιότητα της ακτής, τη ζώνη μέσα στην οποία η υποδομή και οι δραστηριότητες είναι άμεσα συνδεδεμένες με τη θάλασσα, ολόκληρη την έκταση της λεκάνης απορροής, όταν πρόκειται για μελέτη γεωλογικών, γεωμορφολογικών ή υδρογεωλογικών διεργασιών στο παράκτιο σύστημα και τις διοικητικές υποδιαιρέσεις.

Για την οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης ένας γενικός ορισμός είναι αυτός, που χρησιμοποιεί ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, που την περιγράφει ως "το μέρος της ξηράς που επηρεάζεται από τη γεινίαση με τη θάλασσα, και το μέρος της θάλασσας που επηρεάζεται από τη γεινίαση με την ξηρά, μέχρι του σημείου στο οποίο οι χερσαίες δραστηριότητες του ανθρώπου έχουν μία μετρήσιμη επίδραση στη χημεία του νερού και στη θαλάσσια οικολογία". Και σε αυτόν συμπληρώνεται πως η θάλασσα επηρεάζει τη ξηρά μέσω του κλίματος και άλλων συναφών παραγόντων (Καλαϊτζιδάκη, 1995).

Η παράκτια ζώνη είναι δηλαδή μία μεταβατική ζώνη, η οποία παρουσιάζει δύο άξονες:

- ο τον επιμήκη, παράλληλο κατά μήκος της ακτής, το όριο του οποίου δεν τέμνει κάποιο όριο περιβαλλοντικού συστήματος, με εξαίρεση τα χερσαία υδρογραφικά όρια.
- ο τον κάθετο σε αυτήν, ο προσδιορισμός του ορίου του οποίου παρουσιάζει ιδιαίτερες δυσκολίες. Το αποτέλεσμα είναι το όριο της παράκτιας ζώνης να ποικίλλει εκτεινόμενο από μερικά μέτρα από την ακτογραμμή, έως τα όρια της λεκάνης απορροής, ενώ ταυτόχρονα το θαλάσσιο όριο της μπορεί να φτάνει έως και τα όρια του κράτους (Δημοπούλου et al., 2007).

Με βάση τα παραπάνω μια σειρά βασικών ορισμών, που έχουν δοθεί για την έννοια και οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης είναι οι εξής:

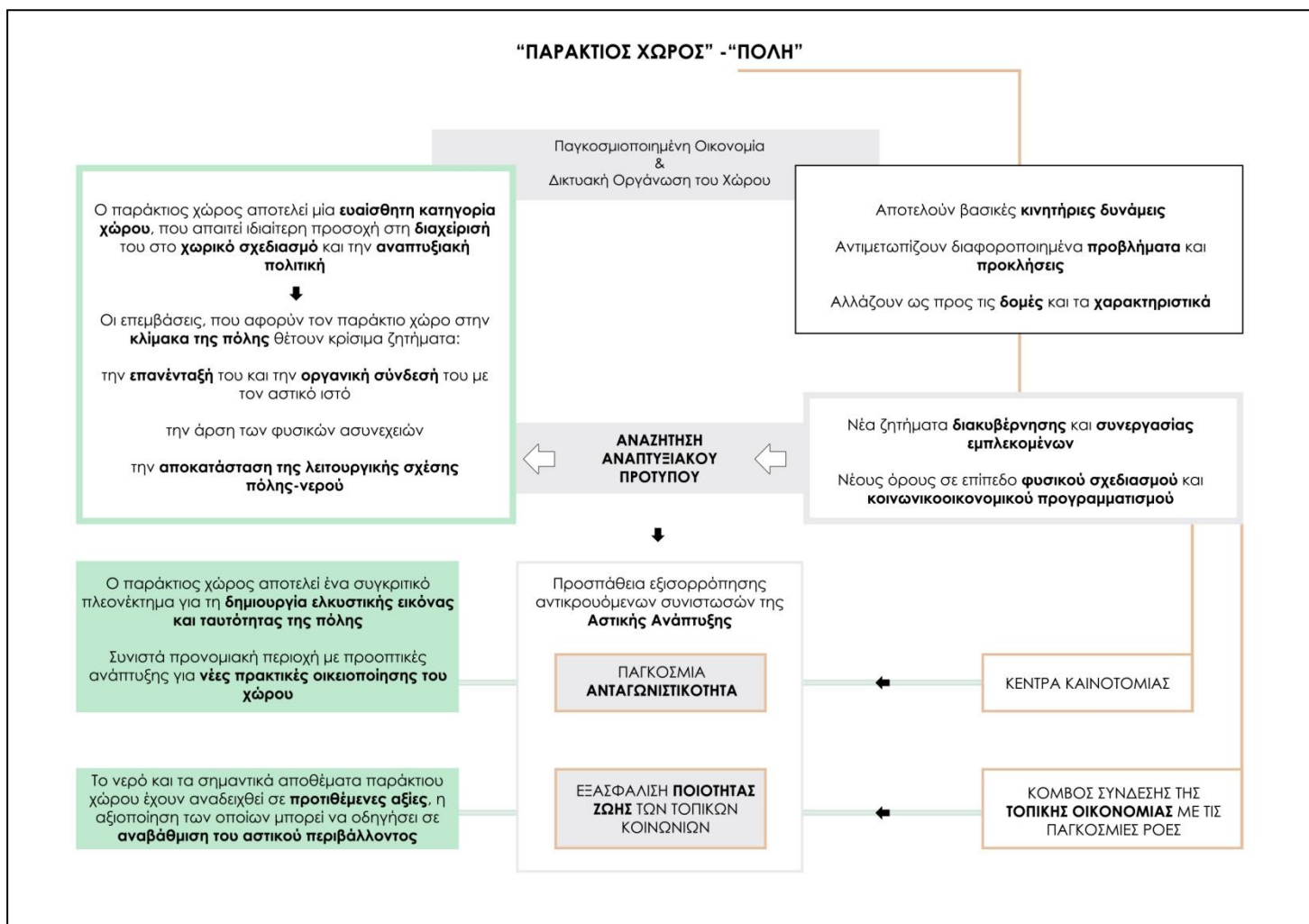
- Παγκόσμια Τράπεζα: "Η παράκτια ζώνη είναι η επιφάνεια επί της οποίας συναντούνται και αλληλεπιδρούν η γη με τη θάλασσα. Περιλαμβάνει όλα τα χερσαία αλλά και τα θαλάσσια παράκτια φυσικά συστήματα. Τα όρια της παράκτιας ζώνης καθορίζονται τυχαία και διαφέρουν πολύ από κράτος σε κράτος ενώ πολλές φορές καθορίζονται από διοικητικά και πολιτικά κριτήρια".

- Πρωτόκολλο Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Περιοχών της Σύμβασης της Βαρκελώνης: "Παράκτια ζώνη είναι η γεωμορφολογική περιοχή εκατέρωθεν της ακτογραμμής στην οποία η αλληλεπίδραση μεταξύ του θαλάσσιου και του χερσαίου τμήματος αποκτά τη μορφή πολύπλοκων συστημάτων οικολογικών στοιχείων και πόρων αποτελούμενων από βιοτικές και αβιοτικές συνιστώσες, που συνυπάρχουν και αλληλεπιδρούν με τις ανθρώπινες κοινότητες και τις σχετικές κοινωνικο-οικονομικές δραστηριότητες".
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή: "Παράκτια ζώνη καλείται η λωρίδα πλάτους 50 χιλιομέτρων και μήκους 68.000 χιλιομέτρων, που εκτείνεται κατά μήκος των ακτών της Ένωσης".
- Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά : "Ως παράκτια ζώνη ορίζεται 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 μία μεταβατική ζώνη μεταβλητού πλάτους, που αποτελεί, ταυτόχρονα, ζωτικό χώρο ανθρώπινων κοινωνιών και κοινωνικο-οικονομικών δραστηριοτήτων. Αναφορικά με την οριοθέτηση της Παράκτιας Ζώνης προτείνεται να γίνεται με βάση τα όρια των παράκτιων ΟΤΑ και το χερσαίο όριο της να μην υπερβαίνει τα 5.000 μέτρα απόσταση από την ακτογραμμή. Το θαλάσσιο όριο της προτείνεται να είναι η ισοβαθής των 50μ. Σε ορισμένες περιπτώσεις η Παράκτια Ζώνη μπορεί να επεκτείνεται ανάλογα με τις ιδιαίτερες τοπικές ανάγκες οικολογικής φύσεως".

Ανεξάρτητα από τους γενικούς ορισμούς, η οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης διαφέρει ανάλογα με το σκοπό, την επιστήμη, αλλά και με τις ιδιαιτερότητες της περιοχής που καλείται να εξυπηρετήσει. Έτσι, όταν μελετώνται οι υποδομές, 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 κυματωγής μέχρι το βάθος των 10 μέτρων (Κουσουρής, 2009). Τέλος, στην περίπτωση μιας χωροταξικής μελέτης, ως παράκτια ζώνη μπορεί να θεωρηθεί μια ζώνη εύρους μερικών χιλιομέτρων ή να επιλεγεί κάποια ισοϋψής καμπύλη μέσα στην οποία αναπτύσσονται οι διάφορες κοινωνικο-οικονομικές δραστηριότητες (Μιχόπουλος, 2009).

2.2. "Παράκτιος χώρος" και "αστική ανάπτυξη": σύγχρονη προβληματική από τη διεθνή και ευρωπαϊκή εμπειρία σχετικά με τα νέα "αναπτυξιακά πρότυπα"

Έχοντας προσεγγίσει εννοιολογικά τόσο τις έννοιες "παράκτιος χώρος" και "παράκτια ζώνη", που αποτελούν το χωρικό επίπεδο αναφοράς της παρούσας ερευνητικής προσπάθειας, όσο και τη σχέση "παράκτιου χώρου" - "πόλης" στα πλαίσια της αναζήτησης των πόλεων για τη δημιουργία των αναπτυξιακών τους προτύπων, θα επιχειρηθεί σε αυτή την ενότητα η αναζήτηση των βασικών αξόνων θεώρησης της σχέσης "παράκτιος χώρος" - "αστική ανάπτυξη". Ως βασικές συνιστώσες της αστικής ανάπτυξης, οι οποίες θα αποτελέσουν και τις δύο υποενότητες, που ακολουθούν, εξ αρχής θέτονται η ανταγωνιστικότητα των πόλεων και η ποιότητα ζωής των κατοίκων, καθώς κανείς δε μπορεί να αμφισβητήσει πως οι πόλεις ανταγωνίζονται ως κέντρα καινοτομίας και ανταγωνιστικότητας, ενώ θεωρούνται ως κόμβος σύνδεσης της τοπικής οικονομίας με τις παγκόσμιες ροές και ως εκ τούτου καλούνται να συμβάλλουν στην επίλυση των κύριων αντιθέσεων αυτής της διαδικασίας, όπως είναι η παγκόσμια ανταγωνιστικότητα απέναντι στην τοπική βιωσιμότητα (Jessop, 2002).



Εικόνα 2: Μεθοδολογικό διάγραμμα προσέγγισης των σχέσεων "Παράκτιος Χώρος"- "Πόλη" και "Παράκτιος Χώρος"-Αστική Ανάπτυξη"

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Αφενός, ορίζοντας την ανταγωνιστικότητα υποστηρίζεται ότι είναι η ικανότητα των επιχειρήσεων, των περιφερειών και των χωρών να παράγουν -εφόσον έχουν εκτεθεί στο διεθνή ανταγωνισμό- υψηλά επίπεδα εισοδήματος και απασχόλησης (OECD, 1996). Πιο συγκεκριμένα, προσδιορίζεται ως ο βαθμός ικανότητας μιας χώρας ή περιφέρειας, υπό συνθήκες ελεύθερης αγοράς, να παράγει αγαθά και υπηρεσίες ικανοποιώντας τις απαιτήσεις των διεθνών αγορών, ενώ παράλληλα να εξασφαλίζει τη διατήρηση και τη διανομή εισροών/εισοδημάτων στους πολίτες σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα (OECD, 1992), ενώ μία πιο εστιασμένη αναζήτηση της εφαρμογής της έννοιας στις πόλεις αναδεικνύει το γεγονός, πως ανταγωνίζονται με στόχο να αυξήσουν το βαθμό ελκυστικότητάς τους προς τις δυνητικές αγορές στόχους μέσω κινητών επενδύσεων, τουρισμού, σχεδιασμού, οργάνωσης και υλοποίησης μεγάλων γεγονότων, προσέλκυσης εξειδικευμένου παραγωγικού δυναμικού (Roth-Zanker, 2001), σύγχρονων υποδομών, υψηλής τεχνολογίας, ανάπτυξης καινοτομικών δραστηριοτήτων και συστημάτων (Santos, 2000).

Στα μέσα της δεκαετίας του '90, αναπτύχθηκαν προσεγγίσεις οι οποίες αναγνωρίζουν τη σημαντικότητα και μη οικονομικών παραγόντων, όπως είναι η ποιότητα ζωής, η αισθητική εικόνα των πόλεων, ο πολιτισμός, η ψυχαγωγία στην ανταγωνιστικότητα των πόλεων (Hubbard, 1995; Wong, 2001; Barnett, 2001) καθώς και προσεγγίσεις, οι οποίες προσδιορίζουν την τοπική οικονομική ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα ως στόχους, αποδίδοντας στην πόλη την έννοια του "προϊόντος" ή του "αγαθού", αναγνωρίζοντας τις στρατηγικές διαδικασίες προώθησης ως ένα από τους βασικούς παράγοντες για την επίτευξή τους (Ashworth & Voogd, 1991; Paddison, 1993; Bradley, 2002). Οι εκφραστές της προσέγγισης αυτής ξεκινούν από τη θεωρία των "4ps" του Marketing (product, price, place, promotion), αν και αναγνωρίζουν ότι η περίπτωση της προώθησης της "εικόνας" των πόλεων είναι κάτι το πολύ πιο σύνθετο και πολυδιάστατο, ενώ στα πλαίσια του Marketing των πόλεων υποστηρίζεται ότι ο οικονομικός δυναμισμός των τόπων προσδίδει στους τόπους αυτούς ένα ελκυστικό ή μη χαρακτήρα (Kotler, 1999), ενώ αναφέρεται ότι οι πόλεις χαρακτηρίζονται από την ανάγκη τους να παρουσιάσουν στο εξωτερικό τους περιβάλλον μια θετική και ελκυστική εικόνα και για το λόγο αυτό υιοθετούν και εφαρμόζουν στρατηγικές και πολιτικές προώθησης (Hall, 1998).

Όλα τα παραπάνω έχουν άμεσο συσχετισμό με τις παράκτιες πόλεις, οι οποίες λόγω της παράκτιας ζώνης τους αποτελούν μία ειδική κατηγορία πόλεων ιδιαίτερης κρισιμότητας και ιδιαίτερης δυναμικής, γεγονός που δημιουργεί ζητήματα τόσο σχετικά με το κατά πόσο και με ποιο τρόπο συμβάλει ο παράκτιος χώρος στην αστική ανάπτυξη έως τώρα υπό τις υπάρχουσες συνθήκες σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο όσο και στην αναζήτηση των μηχανισμών εκείνων, που θα δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις, κάτω από τις οποίες θα μπορέσει ο παράκτιος χώρος να παίξει καταλυτικό ρόλο προς αυτή την κατεύθυνση.

2.2.1. Ο παράκτιος χώρος ως μέσο ενίσχυση της εικόνας της πόλης και της ανταγωνιστικότητάς της

Όπως προαναφέρθηκε, το city marketing ως έννοια αποτυπώνει την προσπάθεια των πόλεων να διαμορφώσουν μία ελκυστική ταυτότητα, με την προβολή των στοιχείων ιδιαιτερότητας του παράκτιου χώρου, της πολιτιστικής κληρονομιάς και των σύγχρονων υποδομών, ενώ η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην παραγωγή του αστικού παράκτιου χώρου προβάλλεται με έμφαση. Οι μητροπόλεις εντάσσονται έτσι σταδιακά σε δίκτυα διεθνούς ανταγωνισμού για την προσέλκυση κεφαλαίων, επιχειρήσεων, μεγάλων γεγονότων και επισκεπτών. Οι σημειακές επεμβάσεις αποκτούν ένα ιδιαίτερο ρόλο στο πλαίσιο αυτής της πολιτικής, ενώ επενδύσεις και κεφάλαια κατευθύνονται σε εκείνους τους τόπους που προσφέρουν τις νέες προοπτικές ανάπτυξης. Στη βάση των πολιτικο-οικονομικών αυτών μετασχηματισμών, και καθώς η ανταγωνιστικότητα προβάλλει σαν πανάκεια για την οικονομική ανάπτυξη των σύγχρονων "παγκόσμιων" πόλεων, το ενδιαφέρον για τις προνομιακές αστικές παράκτιες περιοχές είναι ιδιαίτερα ενισχυμένο και αποτελεί σήμερα ένα από τα κεντρικά σημεία συζήτησης για τις παράκτιες πόλεις.

Αναλυτικότερα, μέσα σε αυτό το πλαίσιο είναι έντονη η αναζήτηση των πόλεων για τόπους, που αποτελώντας διεξόδους μέσα στην πυκνότητα και την εντατική χρήση του πολεοδομικού τους ιστού, θα αποτελέσουν και "τόπους, των οποίων τα χαρακτηριστικά θα μπορέσουν να κατασκευαστούν και να πωληθούν όπως κάθε εμπόρευμα" (Βαϊού & Μαντουβάλου, 2001) με αποτέλεσμα "το νερό να γίνεται ένα πολύτιμο πρωτογενές υλικό, που όσες το διαθέτουν στην όποια τους μορφή -θάλασσα, λίμνη, ποτάμι- το αξιοποιούν για να αναβαθμίσουν τη δημόσια εικόνα τους και να αναδείξουν νέα μοντέλα αστικής ανάπτυξης" (Νικηφορίδης et al., 2005). Σύμφωνα με τον Harvey σε έργα μεγάλης κλίμακας αναζωογόνησης παράκτιων μετώπων αποκρυσταλλώνεται πολύ καλά ένα νέο είδος αστικής διακυβέρνησης, που βασίζεται σε συμπράξεις ιδιωτικού-δημόσιου τομέα, έργα ναυαρχίδες, επιθετικό μάρκετινγκ και έργα προσανατολισμένα σε εμπορικές χρήσεις, και μπορεί να ονομαστεί "επιχειρηματική αστική διακυβέρνηση" (Harvey, 1989). Αναλυτικότερα, μέσα στη νέα πραγματικότητα όπου η χωρική πολιτική εδραιώνει τα κριτήρια της αγοράς, την ιδιωτική πρωτοβουλία και την επιχειρηματικότητα σε τοπικό και διεθνές επίπεδο, καθίσταται απαραίτητο ένα συνεργατικό μοντέλο πολιτικής προκειμένου να ρυθμιστούν τα αλληλοσυγκρουόμενα συμφέροντα διαφορετικών παραγόντων. Δημιουργούνται πολλές φορές εταιρίες ανάπτυξης και "στρογγυλά τραπέζια" σε συνεργασία με τοπικούς και επιχειρηματικούς παράγοντες και άλλους φορείς και η τοπική αυτοδιοίκηση διαρθρώνεται, ώστε να λειτουργεί με επιχειρηματικά κριτήρια και να προσφέρει προνομιακό έδαφος στον ιδιωτικό τομέα.

Οι προεκτάσεις στα ζητήματα του δημόσιου χώρου είναι προφανείς, ιδιαίτερα στον παράκτιο χώρο, όπου στρέφονται ο σημειακός σχεδιασμός και τα επενδύσιμα κεφάλαια του ιδιωτικού τομέα, και οι οποίες προβάλλουν τις νέες αντιλήψεις για την αισθητική και τη λειτουργία της πόλης. Το "νέο παράκτιο μέτωπο" ως τέτοια προνομιακή περιοχή, έχει αποτελέσει σε πολλές περιπτώσεις πεδίο αναπαραγωγής νέων πρακτικών οικειοποίησης του χώρου, άμεσα συνδεδεμένων με την κατανάλωση προϊόντων και γεγονότων μικρών (happenings) ή μεγάλων (events), με την πολιτική του θεάματος, την αναψυχή και τον αστικό τουρισμό. Δεν είναι τυχαίο, ότι ο Harvey θέλοντας να περιγράψει τη μετάλλαξη του δημόσιου χώρου από πεδίο κοινωνικών αντιπαραθέσεων και συγκρούσεων σε χώρο εμπορευματοποίησης και οργανωμένου θεάματος, χρησιμοποιεί το παράδειγμα της εμβληματικής ανάπτυξης του

παράκτιου μετώπου της Βαλτιμόρης, γεγονός που σχετίζεται άμεσα με τη δυναμική του παράκτιου χώρου ως μέσο ανταγωνιστικότητας για μία πόλη.

2.2.2. Ο παράκτιος χώρος ως μέσο αναβάθμισης της ποιότητας ζωής των τοπικών κοινωνιών

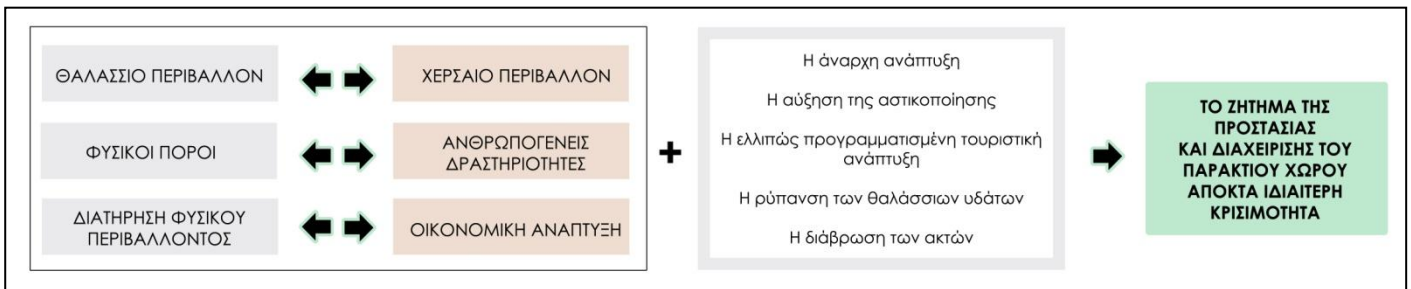
Ο όρος "ποιότητα ζωής" χρησιμοποιείται διεθνώς για να περιγράψει τη γενικότερη ευημερία των κοινωνιών και των ατόμων, που τις αποτελούν. Πρόκειται για έναν όρο ευρέως χρησιμοποιούμενο σε διάφορα πλαίσια, ο οποίος περικλείει μία έννοια, που αποτελεί τον άμεσο ή έμμεσο στόχο κάθε πολιτικής, δημόσιας επένδυσης ή έρευνας. Ως έννοια, όμως, η ποιότητα ζωής παραμένει εν πολλοίς θεωρητική, με αποτέλεσμα η αποτελεσματική μέτρησή της σε μία κοινωνία να μην είναι πάντα επαρκής (Costanza et al., 2008).

Ιδιαίτερα στην περίπτωση των πόλεων η μέτρηση της ποιότητας ζωής παρουσιάζει μεγάλο ερευνητικό ενδιαφέρον. Ξεκινώντας την προσέγγιση της σχέσης του παράκτιου χώρου με την ποιότητα ζωής των κατοίκων -σε ένα ευρύτερο πλαίσιο- διατυπώνεται πως η ποιότητα του δημόσιου χώρου αναδεικνύεται από αρκετούς συγγραφείς ως δείκτης της ποιότητας της δημόσιας ζωής στην πόλη και κατ'επέκταση ως κρίσιμος παράγοντας της ποιότητας της αστικής ζωής (Beck, 2009; Miller, 2009; Minton, 2009, Budruk et al., 2011; U.N. Human Settlements Programme, 2011), ενώ η σημασία της ποιότητας του δημόσιου χώρου αλλά και του αστικού τοπίου γενικότερα φαίνεται πως επεκτείνεται και στην ενίσχυση του ανταγωνιστικού προφίλ των πόλεων, γεγονός που και αυτό με τη σειρά του επιδρά στην ποιότητα ζωής των πολιτών (Gospodini, 2002). Επίσης, η προσβασιμότητα των επιμέρους περιοχών και δημόσιων χώρων της πόλης φαίνεται πως επίσης επεμβαίνει σημαντικά στη διαμόρφωση της ποιότητας της αστικής ζωής, καθώς επηρεάζει το ισοζύγιο του χρόνου και την ποιότητα της καθημερινότητας των πολιτών (Cramer et al., 2004; Nuvollati, 2009).

Μεταφέροντας χωρικά τις προαναφερθείσες διαπιστώσεις στον παράκτιο χώρο, ο οποίος αναμφισβήτητα επηρεάζει την ποιότητα ζωής των κατοίκων με την ίδια λογική, θα μπορούσαμε να πούμε πως το νερό και τα σημαντικά αποθέματα εγκαταλελειμμένων εκτάσεων έχουν αναδειχθεί σε "προστιθέμενες αξίες", που επιβεβαιώνουν τη συνεχή ανανέωση της σημασίας του δημόσιου αστικού παράκτιου χώρου. Μέσα στο πυκνό δομημένο περιβάλλον οι υπόψη ζώνες παραμένουν ελεύθεροι χώροι μεγάλης σημασίας, που μπορούν να αναβαθμίσουν το περιβάλλον στις γεινιάζουσες οικιστικές περιοχές και να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων σε τοπικό επίπεδο. Όταν, βέβαια, αναφερόμαστε σε ελεύθερους χώρους στο παράκτιο μέτωπο μητροπολιτικής σημασίας η κοινωνική συνιστώσα αποκτά επιπρόσθετη βαρύτητα, καθώς είναι χώροι που μπορούν να προσδώσουν οφέλη στο ευρύτερο σύνολο των πολιτών, ενώ ταυτόχρονα τίθενται ζητήματα ελεύθερης πρόσβασης, ισότητας, δικαιοσύνης και κοινωνικής προστασίας.

2.3. Το ζήτημα της προστασίας και διαχείρισης του παράκτιου χώρου

Οι παράκτιες ζώνες, όπως παρουσιάστηκε μέχρι στιγμής, καλούνται να συμβάλλουν με τα χαρακτηριστικά τους ποικιλοτρόπως στην αστική ανάπτυξη και στη διαμόρφωση των αναπτυξιακών προτύπων των πόλεων, όπου βρίσκονται. Αναμφισβήτητα αποτελούν ευαίσθητες -αλλά και δυναμικές ταυτόχρονα- περιοχές, που δέχονται διάφορες πιέσεις λόγω της πληθυσμιακής πίεσης και των πολλαπλών χρήσεων σε αυτές, με αποτέλεσμα το ζήτημα της προστασίας και της διαχείρισής τους να είναι βαρύνουσας σημασίας.



Εικόνα 3: Μεθοδολογικό διάγραμμα απεικόνισης αιτιών απόδοσης βαρύτητας στο ζήτημα της προστασίας του παράκτιου χώρου
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Αναλυτικότερα, ο παράκτιος χώρος αποτελεί τη μεταβατική ζώνη μεταξύ του χερσαίου και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ενώ αποτελεί παράλληλα έναν από τους πιο βασικούς φυσικούς πόρους των παράκτιων κρατών από οικολογικής, γεωμορφολογικής και οικονομικής σκοπιάς. Επιπρόσθετα, είναι ένα ευαίσθητο οικοσύστημα καθώς δέχεται πιέσεις και επηρεάζεται από δραστηριότητες, που συμβαίνουν στο χερσαίο και θαλάσσιο περιβάλλον, καθώς στο χωρικά περιορισμένο αυτό τμήμα προσπαθούν να συνυπάρξουν αρμονικά οικοσυστήματα ύψιστης οικολογικής σημασίας και ανθρωπογενείς δραστηριότητες, δηλαδή η διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος με την οικονομική ανάπτυξη, έννοιες οι οποίες έρχονται συχνά σε σύγκρουση. Η υπερσυγκέντρωση ανθρώπινων δραστηριοτήτων έχει ως αποτέλεσμα τη συνεχή υποβάθμιση των περιβαλλοντικών δεικτών ποιότητας στις παράκτιες περιοχές και τη συνεχή φθίνουσα τάση της βιοποικιλότητας των περιοχών αυτών. Οι μέχρι σήμερα εξελίξεις συντείνουν στο γεγονός ότι, οι εντατικές χρήσεις όχι μόνο συνεχίζονται, αλλά και εμφανίζονται όλο και πιο πιεστικές, με αποτέλεσμα να προκύπτουν τόσο ποικίλες συγκρούσεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον όσο και πολλαπλά περιβαλλοντικά προβλήματα, που σχετίζονται κυρίως με τη δομή και τη λειτουργία των φυσικών οικοσυστημάτων τους και με τη συνεχώς αυξημένη ζήτηση για κατανάλωση φυσικών πόρων.

Η ευρωπαϊκή παράκτια ζώνη είναι ιδιαίτερα πυκνοκατοικημένη, ενώ πολλές και σημαντικές δραστηριότητες επιτελούνται σε αυτή. Τα κυριότερα προβλήματα, που έχουν παρατηρηθεί και καταγραφεί (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999), καθιστώντας την προστασία της παράκτιας ζώνης ως ένα πολυσύνθετο θέμα, είναι:

- Η άναρχη ανάπτυξη επιβαρύνει υπέρμετρα τη φέρουσα ικανότητα των παράκτιων ζωνών, ρυπαίνοντας και υποβαθμίζοντας τους φυσικούς πόρους, καταστρέφοντας τοπία και υποβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων.
- Η αύξηση της αστικοποίησης στις παράκτιες περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της σημαντικής αύξησης των εξοχικών κατοικιών καταστρέφει ευαίσθητα οικοσυστήματα, λόγω των συστημάτων αποχέτευσης δημιουργεί κινδύνους υπέρβασης της απορροφητικής δυναμικότητας του φυσικού τοπίου περιβάλλοντος και σε πολλές περιπτώσεις εμποδίζει την πρόσβαση του κοινού στις τοπικές παραλίες.
- Η ελλιπώς προγραμματισμένη τουριστική ανάπτυξη. Παρόλο που ο τουρισμός αποτελεί ζωτική και αναντικατάστατη πηγή οικονομικής αναβάθμισης των παράκτιων ζωνών, σε περιπτώσεις όπου αναπτύσσεται απρογραμματίιστα και περιστασιακά μπορεί να προκαλέσει σημαντικά προβλήματα με ποικίλες περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές προεκτάσεις.
- Η παρακμή παραδοσιακών περιβαλλοντικά συμβατών τομέων απασχόλησης. Χαρακτηριστικότερη περίπτωση αποτελεί η παράκτια αλιεία, η οποία έχει καταστεί ασύμφορη σε πολλές περιπτώσεις είτε λόγω της συρρίκνωσης των αλιευτικών πόρων είτε λόγω τεχνολογικών αλλαγών, με αποτέλεσμα να δίνεται έδαφος στην ανάπτυξη άλλων λιγότερο βιώσιμων τομέων.
- Η ρύπανση των θαλάσσιων υδάτων από τα ναυτικά ατυχήματα συνιστά ιδιαίτερα σημαντικό κίνδυνο στις ακτές, που εφάπτονται των μεγάλων ναυτικών διεθνών αξόνων ναυσιπλοΐας, ενώ η χερσαίας προελεύσεως ρύπανση αποτελεί επίσης σημαντικό πρόβλημα για πολλές παράκτιες ζώνες. Επίσης, η διάβρωση των ακτών προκαλεί ζημιές στα φυσικά ενδιαίτηματα και τους ανθρώπινους οικισμούς, γεγονός που εντείνεται από την άνοδο της στάθμης της θάλασσας σαν αποτέλεσμα της κλιματικής αλλαγής.
- Η καταστροφή των ενδιαιτημάτων λόγω της αύξησης του πληθυσμού και της ανάπτυξης των οικονομικών δραστηριοτήτων, που οδηγούν σε αλλοιώσεις των θαλάσσιων βυθών, των παραλίων και των ακτών, στην υποβάθμιση υγροτόπων και στην εξασθένηση της βιοποικιλότητας.

Η σημασία του παράκτιου χώρου σε συνδυασμό με τα προβλήματα, που εντοπίζονται σε αυτόν, καθιστούν αναγκαία την προστασία του και τη μέριμνα για το σχεδιασμό και τη διαχείρισή του, λαμβάνοντας υπόψη τα κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά στοιχεία της κάθε παράκτιας περιοχής και στοχεύοντας στην αειφορική ανάπτυξή της.

2.4. Επίσημες ευρωπαϊκές πολιτικές για τη διαχείριση του παράκτιου χώρου

Η ανησυχία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα προβλήματα των παράκτιων ζωνών (τα σημαντικότερα από τα οποία παρουσιάστηκαν εν συντομία στην προηγούμενη ενότητα της ερευνητικής εργασίας) ξεκίνησε τις δεκαετίες του '70 και κυρίως '80 μέσα από τις Οδηγίες προστασίας του περιβάλλοντος και των σπάνιων υγροτόπων και της ποιότητας των υδάτων. Προβληματισμοί και μελέτες οδήγησαν στη διαπίστωση ότι οι παράκτιες περιοχές αποτελούν ξεχωριστές χωρικές ενότητες. Έτσι, αναπτύχθηκε η αναγκαιότητα ενός ειδικού σχεδιασμού, ώστε να ληφθούν μέτρα και να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα (περιβαλλοντικά, οικονομικά, οικιστικά, κοινωνικά) (Μητούλα Ρ. & Οικονόμου Α., 2003).



Εικόνα 4: Χρονολόγιο απεικόνισης επίσημων ευρωπαϊκών πολιτικών
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Η πρώτη προσπάθεια έγινε από τον ΟΗΕ και το Μεσογειακό Σχέδιο Δράσης (ΜΣΔ) για την προστασία των μεσογειακών ακτών. Στη συνέχεια, το 1976 υπογράφηκε από όλα τα παράκτια μεσογειακά κράτη η "Σύμβαση της Βαρκελώνης", η οποία είχε ως στόχο την προστασία της Μεσογείου από τη ρύπανση (Μπιεράτος & Παπαγεωργίου, 2013). Ειδικότερα, στοχεύει στον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης, στην αειφόρο διαχείριση θαλάσσιων και παράκτιων φυσικών πόρων, στην ανάδειξη περιβαλλοντικών πρακτικών στην κοινωνικο-οικονομική ανάπτυξη, στην προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της Μεσογείου και στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων μίας χώρας (Υπουργείο Γεωργίας, Αγροτικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, 2010-2015). Στο πλαίσιο της σύμβασης αυτής έχουν υπογραφεί έξι πρωτόκολλα, το τελευταίο από τα οποία υπογράφηκε το 2008 και θα γίνει αναφορά στη συνέχεια.

Η μελέτη των παράκτιων περιοχών έδειξε ότι οι ζώνες αυτές εμφανίζουν μεγάλη ποικιλία στο φυσικό τους περιβάλλον και φιλοξενούν ένα σημαντικό ποσοστό των πολιτών της Ευρώπης, ενώ το 1992 το Συμβούλιο Υπουργών Περιβάλλοντος μέσω της επιτροπής ξεκίνησε την προετοιμασία μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής για τη διαχείριση της παράκτιας ζώνης.

Για να οδηγηθεί η Ευρωπαϊκή Ένωση στην ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών υλοποιήθηκε το 1995 το Μοντέλο Επίδειξης, που αποτελούνταν από 35 έργα επίδειξης, τα οποία βοήθησαν στην απόκτηση της κατάλληλης εμπειρίας σε ζητήματα παραλιακών περιοχών και πόλεων. Βασικός στόχος ήταν η καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και

των περιβαλλοντικών προβλημάτων, ώστε να δημιουργηθεί το μοντέλο συνεργασίας, συντονισμού, προγραμμάτων και διάδοσης της τεχνογνωσίας. Επίσης, σημαντική θεωρείται η αναφορά στις πρώτες πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής 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 αναπτύσσονται σε πολλά επίπεδα όπως το δημογραφικό, τις υποδομές, την ανάπτυξη, το περιβάλλον κ.α., χαρακτηριστικά που καθιστούν ιδιαίτερα μειονεκτούσες κάποιες περιοχές. Ως μειονεκτούσες και γεωγραφικά ευαίσθητες χαρακτηρίζονται οι παράκτιες περιοχές, που αντιμετωπίζουν σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα (Τουφεγγοπούλου, 2007). Το κείμενο αυτό προτείνει, χωρίς να δεσμεύει, στο πλαίσιο των χωροταξικών κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ελάχιστη απόσταση εγκατάστασης δραστηριοτήτων από τον αιγιαλό τα 100 μέτρα.

Η Έκθεση "Ευρώπη 2000+" κινείται στο ίδιο επίπεδο με την προαναφερθείσα έκθεση και κάνει λόγο για προστασία του περιβάλλοντος και ειδικότερα για προστασία από την υπερβολική εκμετάλλευση των οικολογικά ευαίσθητων περιοχών (όπως είναι ο ευαίσθητος χώρος). 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 με κεντρικό στόχο τη βιώσιμη χωρική ανάπτυξη.

Η πορεία αυτή καταλήγει στην Ολοκληρωμένη Διαχείριση των Παράκτιων Ζωνών ΟΔΠΖ (Integrated Coastal Zone Management, ICZM), μια στρατηγική που περιλαμβάνει ξεχωριστές δράσεις διαφορετικής σημασίας για τις περιοχές αυτές με στόχους:

- ο τη διατήρηση της δομής και λειτουργίας των παράκτιων οικοσυστημάτων
- ο τη βιώσιμη οικονομική διαχείριση των πόρων της ακτής
- ο τη δημιουργία λειτουργικών κοινωνικών συστημάτων στις τοπικές κοινωνίες.

Ο όρος "ολοκληρωμένη" είναι μία νέα έννοια, η οποία εισάγεται στην χάραξη πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προσπαθεί να συμπεριλάβει όλα τα επίπεδα πολιτικής και διοίκησης και να αντιμετωπίσει τα προβλήματα από όλες τις πτυχές τους (κοινωνικές, οικονομικές, πολιτιστικές). Το 2002 υιοθετείται το κείμενο "Συστάσεων" από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο (EC 2002), που καθορίζει τα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης διαχείρισης των ακτών των Κρατών-Μελών ενώ για την καλύτερη κατανόηση του όρου αυτού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2005 αναφέρει ότι η ολοκληρωμένη διαχείριση προωθεί τη συνολική προσέγγιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι παράκτιες περιοχές και αυτή στηρίζεται σε τρεις αρχές:

- ο Ολιστική. Πρέπει να αποφευχθεί η εφαρμογή στις παράκτιες ζώνες πολλών και αποσπασματικών πολιτικών προερχόμενων από διαφορετικά επίπεδα εξουσίας.
- ο Συμμετοχική. Στη διαδικασία διαχείρισης των παράκτιων ζωνών πρέπει να συμμετέχουν όλοι όσοι ενδιαφέρονται για το μέλλον της περιοχής.

- ο Ανοιχτή. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει δεσμευτεί να διευκολύνει την ανταλλαγή εμπειριών συντονίζοντας τη δικτύωση αυτής της πολιτικής, ώστε οι προσπάθειες ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών, που καταβάλλονται σε κάθε περιοχή ή σε κάθε κράτος μέλος, να γίνονται ευρέως γνωστές.

Το 2008 υπογράφηκε στη Μαδρίτη το Μεσογειακό Πρωτόκολλο για την ΟΔΠΖ, το οποίο, αποτελώντας το τελευταίο από τα έξι πρωτόκολλα που υπογράφηκαν στα πλαίσια της "Σύμβασης της Βαρκελώνης", είναι νομικό, δεσμευτικό και ρυθμιστικό κείμενο διεθνούς συνεργασίας για τη διαχείριση των παράκτιων χωρών. Οι μεσογειακές χώρες αναλαμβάνουν, με κατάλληλες πολιτικές και δράσεις, να προωθούν ολοκληρωμένο σχεδιασμό στις παράκτιες περιοχές και μεταξύ άλλων γίνεται το πρώτο βήμα για να αποκτήσουν οι χώρες προσβάσιμες και φιλικές στον χρήστη βάσεις δεδομένων με ψηφιακές χαρτογραφήσεις και μηχανισμούς συμπλήρωσης και ενημέρωσης της πληροφορίας. Ως κύριοι στόχοι τίθενται η προστασία της πλούσιας βιοποικιλότητας, των ευαίσθητων οικοσυστημάτων και των τοπίων της Μεσογείου, σε ισορροπία με τις ασκούμενες ανθρώπινες δραστηριότητες και με εξασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης στις ακτές για τους πολίτες. Γενικά το Μεσογειακό Πρωτόκολλο επιχείρησε να καταγράψει τη σημασία της προστασίας και της ορθής διαχείρισης των οικοσυστημάτων και να θέσει στόχους μέσα από την εφαρμογή σχεδίων και πολιτικών, γεγονός που είναι ελπιδοφόρο, γιατί, αφενός έχει καταγραφεί η διάσταση του προβλήματος και, αφετέρου θέτει τις χώρες έναντι των ευθυνών τους για σωστή διαχείριση των παράκτιων οικοσυστημάτων τους, καθώς πρέπει να προσαρμοστεί στα δεδομένα της κάθε χώρας και να συγκεκριμενοποιηθεί με βάση αυτά (Μπιεράτος & Παπαγεωργίου, 2010).

2.5. Τυπολογίες των πολιτικών ανάπτυξης στον παράκτιο χώρο

Στα πλαίσια της διεθνούς συζήτησης περί παράκτιων μετώπων τίθεται έντονα το ζήτημα τόσο σχετικά με το ποιες πρακτικές φυσικού σχεδιασμού και κοινωνικοοικονομικού προγραμματισμού είναι οι βέλτιστες όσο και με το ποιες λειτουργίες είναι οι πλέον κατάλληλες να χωροθετηθούν στις υπό ανάπτυξη παράκτιες ζώνες, έχοντας ως δεδομένη την πραγματικότητα ύπαρξης αντικρουόμενων συμφερόντων και στοχοθεσιών ανάλογα με το τι είδους αναπτυξιακό πρότυπο θεωρείται επιθυμητό.

Αποτελεσματικά, στη διεθνή και ευρωπαϊκή εμπειρία έχουν πραγματοποιηθεί διάφορες απόπειρες τυπολόγησης των αναπλάσεων. Μία απόπειρα διαχωρισμού των πολιτικών ανάπτυξης ανά μεγάλες γεωγραφικές επικράτειες και με κριτήριο τη μεθοδολογία και τις πρακτικές σχεδιασμού διατυπώνει ο Juan Busquets:

1. Το ασιατικό μοντέλο (με ιδιαίτερη δυναμική στο ιαπωνικό αρχιπέλαγος) στηρίζεται στη μεταφορά παλιών λιμανιών στις προαστιακές ζώνες της πόλης και τη δημιουργία νέων περιοχών, οι οποίες βασίζονται σε έργα μεγάλης εμβέλειας προσαρμοσμένα στα πλαίσια της σύγχρονης αστικής ανάπτυξης. Στην περίπτωση αυτού του μοντέλου δε δίνεται καθόλου βάρος στην προσπάθεια συντήρησης και αναπαλαίωσης των ήδη υπάρχοντων χώρων αλλά και στη δημιουργία νέων πολυλειτουργικών τόπων.
2. Το βορειοαμερικανικό μοντέλο τείνει προς την "αποσπασματικότητα" τη διεργασία μετασχηματισμού μικρών τμημάτων ενός συνόλου. Η μεγάλη δυσκολία έγκειται στην αδυναμία θέσπισης γενικότερων συστημάτων αναφοράς, ενώ η δημιουργία εικόνων για το μαζικό τουρισμό αποτελεί το σημαντικότερο υπόστρωμα των προτάσεων.
3. Το ευρωπαϊκό μοντέλο τείνει προς το διάλογο των γενικών εναλλακτικών επιλογών ανάπτυξης, αν και υπάρχει πάντα το στοιχείο της ανάπτυξης κατά μέρη με τον προγραμματισμό να στρέφεται πλέον στην τυποποιημένη συνταγή ανάμιξης χρήσεων.

Σύμφωνα με τους A. Breen και D. Rigby στη συγκριτική τους μελέτη "The New Waterfront, a Worldwide Urban Success Story" προτείνονται κάποιοι κυρίαρχοι τύποι αναπλάσεων παράκτιων μετώπων βάση των επικρατούσων λειτουργιών, χωρίς να αποκλείεται η δυνατότητα συνδυασμού στοιχείων από τις επί μέρους πρακτικές. Οι τύποι οργανώνονται ως εξής:

1. Αναπλάσεις "ψυχαγωγικού τύπου", που βασικά τους στοιχεία είναι οι υπαίθριοι χώροι αναψυχής και οι εκτεταμένες περιοχές πρασίνου, όπου οι πλατείες, τα πάρκα, οι πεζόδρομοι, οι ποδηλατόδρομοι, οι παιδικές χαρές, τα αθλητικά κέντρα, τα αναψυκτήρια, οι προκυμαίες και οι μαρίνες συνθέτουν το τοπίο του θαλάσσιου μετώπου.
2. Αναπλάσεις "πολιτιστικού, εκπαιδευτικού και περιβαλλοντικού τύπου", στις οποίες κυριαρχούν χώροι όπως μουσεία, ενυδρεία, αίθουσες θεάτρου, κινηματογράφου, εκθέσεων και συναυλιών, οικολογικά και τεχνολογικά πάρκα και βιβλιοθήκες.
3. Αναπλάσεις "ιστορικού τύπου", στις οποίες το ενδιαφέρον εστιάζεται στη συντήρηση, τον εκσυγχρονισμό και την ανάδειξη μέσω νέων χρήσεων των διατηρητέων κτισμάτων και κατασκευών.

4. Αναπλάσεις "εμπορικού τύπου", οι οποίες αποτελούν κατεξοχήν πόλο έλξης για τους τουρίστες, όπου οι τελευταίοι απολαμβάνουν την περιοχή του θαλάσσιου μετώπου μέσω διάφορων χρήσεων, όπως τα καταστήματα, τα μπαρ, τα εστιατόρια, οι υπαίθριες αγορές, τα γυμναστήρια και τα ξενοδοχεία.
5. Αναπλάσεις "οικιστικής ανάπτυξης", οι οποίες αποτελούν ένα εξαιρετικά δύσκολο έργο, καθώς αντιμετωπίζουν προβλήματα τόσο σε σχέση με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των θαλάσσιων μετώπων, τα οποία στις περισσότερες χώρες αποτελούν περιουσία του δημοσίου, όσο και με τις αντιδράσεις του κοινού.

Επιχειρώντας μία σύντομη κριτική προσέγγιση των προαναφερθεισών τυπολογιών θα μπορούσε να διατυπωθούν οι εξής προβληματισμοί:

Ποιες λειτουργίες είναι οι πλέον κατάλληλες να χωροθετηθούν στις υπό ανάπτυξη παράκτιες ζώνες?

Τι διαστάσεις παίρνει το προαναφερθέν ερώτημα στις περιπτώσεις χωροθέτησης υπερτοπικών χρήσεων σε παράκτιες περιοχές με επικρατούσα χρήση κατοικία?

Υπάρχει τελικά χρησιμότητα ύπαρξης μιας τυπολογίας που διαχωρίζει τις αναπλάσεις "εμπορικού τύπου" από άλλες "πολιτιστικού", αφού οι επιμέρους λειτουργίες των διαφορετικών τύπων εκπροσωπούν από κοινού την οικονομία των πόλεων και στα σημεία της συνύπαρξης τους γεννιούνται τα πιο σημαντικά ερωτήματα για τη σύγχρονη πόλη και το σχεδιασμό της?

2.6. Ο ρόλος των συμμετοχικών διαδικασιών στην ανάπτυξη και ρύθμιση του παράκτιου χώρου

Μελετώντας περαιτέρω τις πρακτικές φυσικού σχεδιασμού και κοινωνικοοικονομικού προγραμματισμού στα παράκτια μέτωπα μέσα από τις αρχικά διατυπωμένες ερευνητικές συνιστώσες (χώρος, φύση, κοινωνία, οικονομία, θεσμικό πλαίσιο), θέλοντας να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην κοινωνική συνιστώσα και στη διερεύνηση ύπαρξης ή μη συμμετοχικού σχεδιασμού, όσον αφορά τον παράκτιο χώρο, διαπιστώνεται πως ο μη συμμετοχικός σχεδιασμός τους αποτελούσε για μεγάλο διάστημα κοινή πρακτική στις περισσότερες χώρες με ελάχιστες εξαιρέσεις. Τα τελευταία χρόνια το γεγονός έχει αλλάξει, καθώς κυρίως τις τελευταίες δύο δεκαετίες καταγράφεται διεθνώς μία σημαντική στροφή προς τη διεύρυνση της συμμετοχής του κοινού στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε θέματα που αφορούν τη ρύθμιση του παράκτιου χώρου, με στόχο τη συμπερίληψη των διάφορων οπτικών/προτεραιοτήτων πολιτών και ομάδων συμφερόντων στη χάραξη πολιτικής και την ανάπτυξη και εφαρμογή σχεδίων και προγραμμάτων.

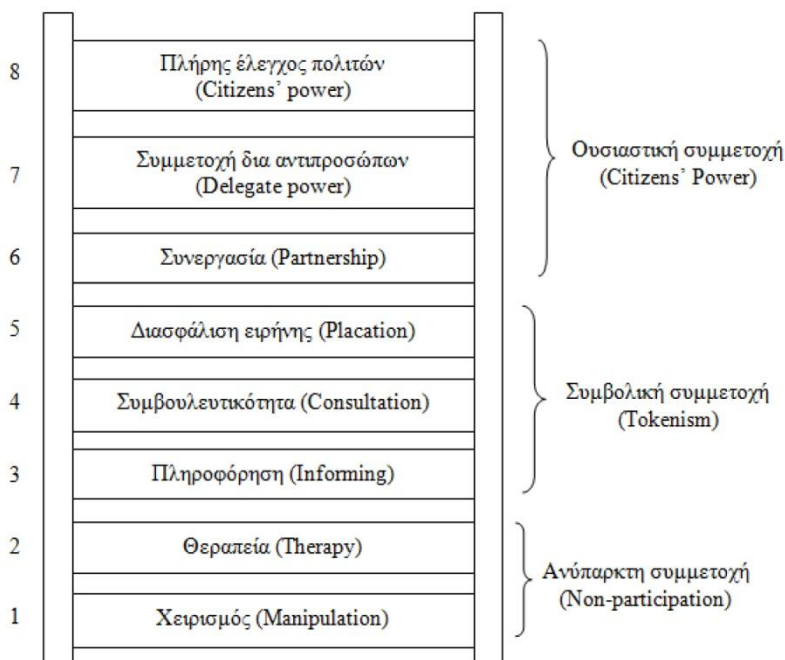
Η στροφή αυτή αποτελεί προϊόν σειράς παραγόντων, που επηρεάζουν τις συμμετοχικές διαδικασίες εν γένει, οι σημαντικότεροι εκ των οποίων είναι (Στρατηγέα, 2015):

- ο η αλλαγή στο μοντέλο λήψης αποφάσεων και χάραξης πολιτικής, από ένα συγκεντρωτικό μοντέλο λήψης αποφάσεων ("από πάνω προς τα κάτω"), όπου οι αποφάσεις λαμβάνονταν από μία μικρή ομάδα τεχνοκρατών και φορέων της κεντρικής διοίκησης, σε ένα αποκεντρωτικό μοντέλο ("από κάτω προς τα πάνω"), με το πέρασμα των αρμοδιοτήτων στο τοπικό επίπεδο.
- ο η "ωρίμανση" των πολιτών, μέσα από την πλατιά ενημέρωσή τους, που καθιστά αυτούς κοινωνούς των προβλημάτων και των προκλήσεων και ανοίγει νέα πεδία δράσης και πίεσης, με έμφαση σε αυτά της περιβαλλοντικής προστασίας και της ποιότητας ζωής.
- ο η κατανόηση ότι, στο τοπικό επίπεδο, οι πολίτες έχουν βαθύτερη γνώση των προβλημάτων, αλλά και των προτεραιοτήτων τους, στοιχείο καθοριστικό για την ιεράρχηση των παρεμβάσεων και τις επιλογές του σχεδιασμού.

Επιπλέον, υπό το φως της νέας εποχής της παγκοσμιοποίησης, σημειώνονται επίσης σημαντικές αλλαγές στα θέματα που αφορούν στη διαχείριση του παράκτιου χώρου, όπου οι τάσεις που καταγράφονται αφορούν (Ευαγγελίδου, 2007):

- ο στη διείσδυση ιδιωτικών κεφαλαίων σε δραστηριότητες του δημόσιου τομέα μέσα από την ανάπτυξη συνεργασιών, η αποδοχή και "νομιμοποίηση" των οποίων απαιτεί την υιοθέτηση διάφανων και πλουραλιστικών προσεγγίσεων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.
- ο στην ένταση του ανταγωνισμού σε παγκόσμια κλίμακα, στοιχείο, που προβάλλει την απαίτηση της "χωρικής διακυβέρνησης", μέσα από την οποία ο χωρικός σχεδιασμός καλείται να στηρίξει τη χάραξη πολιτικής, αλλά και να δώσει την κατεύθυνση για την ανάπτυξη επενδυτικών στρατηγικών για τον ιδιωτικό τομέα (Βασενχόβεν et al., 2010).
- ο στην εμπλοκή των τοπικών κοινωνιών στην αναπτυξιακή διαδικασία και τη δημιουργία, μέσα από τις κατάλληλες χωρικές πολιτικές, που σχεδιάζονται με συμμετοχικές διαδικασίες, νέων ευκαιριών ανάπτυξης της τοπικής επιχειρηματικότητας.

Ο ρόλος της συμμετοχής είναι ιδιαίτερα σημαντικός για την αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων, ενώ βρίσκεται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος για την επιδίωξη του σχεδιαστικού στόχου της βιώσιμης ανάπτυξης. Η σημαντικότητα αυτή έγκειται στο γεγονός ότι η διαδικασία της συμμετοχής αποτελεί ουσιαστικά μία "πλατφόρμα συνεργασίας", πάνω στην οποία το κοινό και οι ομάδες συμφερόντων επικοινωνούν και αλληλεπιδρούν με τα κέντρα λήψης αποφάσεων και τους σχεδιαστές, στο πλαίσιο των προβλημάτων του σχεδιασμού (Στρατηγέα, 2015). Στόχος της αλληλεπίδρασης αυτής είναι η μετατροπή προβληματικών καταστάσεων σε προβλήματα πολιτικής, για τα οποία, μέσα από έναν πολιτικό διάλογο, τίθενται από κοινού στόχοι προς επίτευξη, λαμβάνονται αποφάσεις και αναλαμβάνεται δράση (Rein & Schoen, 1993). Σημαντική στο σημείο αυτό θεωρείται μία γενίκευση, που αφορά τις συμμετοχικές διαδικασίες στη ρύθμιση του χώρου γενικότερα και όχι μόνο στην ανάπτυξη του παράκτιου χώρου, σχετικά με το βαθμό συμμετοχής του κοινού σε μία συμμετοχική διαδικασία, ο οποίος μπορεί να ποικίλλει, ανάλογα με το βαθμό ελέγχου που αυτό έχει στην πληροφορία, τη διαδικασία λήψης απόφασης και την εφαρμογή της. Στο πλαίσιο αυτό ορίζονται διαφορετικοί τύποι συμμετοχής, κάθε ένας από τους οποίους αποτυπώνει ένα διαφορετικό βαθμό ελέγχου των συμμετεχόντων στα παραπάνω ζητήματα. Στους τύπους αυτούς, ο βαθμός συμμετοχής ποικίλει από την παθητική (μηδενική) συμμετοχή, όπου οι συμμετέχοντες αντιμετωπίζονται ως παθητικοί ακροατές εισηγμένων αποφάσεων, έως την πλήρη πρωτοβουλία της όλης συμμετοχικής διαδικασίας (ουσιαστική συμμετοχή), όπου οι συμμετέχοντες έχουν τον απόλυτο έλεγχο στην πρόσβαση στην πληροφορία, τη διαδικασία λήψης απόφασης και την εφαρμογή της.



Εικόνα 5: Η σκάλα συμμετοχής

Πηγή: Arnstein S., (1969), A ladder of citizen participation, Journal of the American Planning Association, 35 (4).

Με βάση το βαθμό συμμετοχής του κοινού στη διαδικασία λήψης απόφασης έχουν διακριθεί οκτώ τύποι συμμετοχής, που αποτυπώνονται στη γνωστή "σκάλα συμμετοχής" (Arnstein, 1969). Οι τύποι αυτοί ακολουθούν μία κλιμάκωση από τη μη συμμετοχή έως τον απόλυτο έλεγχο του κοινού, η οποία ταυτόχρονα αντιστοιχεί και σε έναν διαφορετικό βαθμό ενδυνάμωσής του στην παραπάνω διαδικασία (Carver, 2001). Η διάκριση της Arnstein αποτέλεσε τη βάση για περαιτέρω εμβάθυνση στους διαφορετικούς τύπους συμμετοχής από διάφορους ερευνητές (Green & Hunton-Clarke, 2003; Duraiappah, 2005).

Η συμμετοχή του κοινού σε θέματα χωρικού σχεδιασμού, άρα και σε θέματα ρύθμισης του παράκτιου χώρου, και περιβαλλοντικής αξιολόγησης είναι σήμερα πιο επίκαιρη από ποτέ, καθώς στη σύγχρονη συγκυρία των ραγδαίων κοινωνικών, οικονομικών, περιβαλλοντικών, πολιτικών και άλλων εξελίξεων συνδέεται στενά με το αίτημα της κοινωνίας για εμπλοκή στη διαχείριση των πόρων και τη χάραξη προτεραιοτήτων, που να αντικατοπτρίζουν τα οράματα του κοινωνικού συνόλου. Τέλος, ένα σημαντικό επίσης αίτημα αφορά στην εμπλοκή των λιγότερο ισχυρών κοινωνικών ομάδων στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, στοιχείο σημαντικό για την ίση δυνατότητα έκφρασης όλων των ομάδων της κοινωνίας και την ισότιμη πρόσβαση αυτών σε πόρους.

3. ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ

Ποικίλα είναι τα παραδείγματα παραγωγής μητροπολιτικού σχεδιασμού σε παράκτια μέτωπα, που αντιλαμβάνονται την προσβασιμότητα με όρους κοινωνικής και χωρικής δικαιοσύνης, αναγνωρίζοντας τον αναπτυξιακό χαρακτήρα της συμμετοχικότητας και δίνοντας πρωτεύοντα ρόλο σε διαδικασίες διαβούλευσης και στο δημόσιο διάλογο από το στάδιο του σχεδιασμού. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο προβληματικής επιλέχτηκαν και τα τρία παραδείγματα από τη διεθνή και ευρωπαϊκή πρακτική, τα οποία αναδεικνύουν και περαιτέρω θέματα, τα οποία έχουν βαρύνουσα σημασία κατά την αναζήτηση του βέλτιστου σχεδιασμού για τον παράκτιο χώρο.

3.1. Καθορισμός κριτηρίων επιλογής παραδειγμάτων

Μετά τον 18ο αιώνα το άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα και η δημιουργία νέων λιμενικών υποδομών πρόβαλε ως απαραίτητη προσαρμογή στον οξύτατο ανταγωνισμό των πόλεων-λιμανιών της βιομηχανικής περιόδου. Τα λιμάνια, που μέχρι τότε ήταν αναπόσπαστα δεμένα με τον αστικό ιστό, απομακρύνονται από την υπάρχουσα πόλη και εντάσσονται σε υπερτοπικά συστήματα συνδυασμένων μεταφορών. Επεκτείνονται, εκσυγχρονίζονται τεχνικά και αυτονομούνται χωρικά και λειτουργικά από τον αστικό ιστό, διαδικασία η οποία είναι συναρτημένη με το βαθμό εκβιομηχάνισης, με αποτέλεσμα να επηρεάσει κυρίως τις βιομηχανικά ανεπτυγμένες χώρες και τα λιμάνια της Β. Ευρώπης και της Β. Αμερικής. Στις αρχές του 20ου αιώνα η σχέση με το νερό γίνεται στοιχείο ευρύτερων σχεδιαστικών προσεγγίσεων. Το σχέδιο για το μέτωπο του Σικάγο, των Burnham και Bennet, το 1907, θεωρείται πραγματικό "μανιφέστο" του ανοίγματος της πόλης προς το νερό, αντιμετωπίζοντας πολλαπλές προκλήσεις της νέας μητρόπολης του 20ου αιώνα: τις υποδομές, το κυκλοφοριακό και τις σχέσεις με την ενδοχώρα (Νικηφορίδης et al., 2005).

Τη δεκαετία του '60 πόλεις όπως η Βαλτιμόρη και η Βοστώνη προχώρησαν σε σχέδια ανάκτησης των πρώην λιμενικών τους ζωνών για να ακολουθήσουν σύντομα το Σαν Φρανσίσκο, η Νέα Ορλεάνη, το Σιάτλ, το Πόρτλαντ, το Σικάγο, η Νέα Υόρκη. Οι канаδικές πόλεις, όπως το Βανκούβερ και το Μόντρεαλ, επίσης επιχείρησαν, την ίδια περίοδο, να αξιοποιήσουν τον πολύτιμο για τον αστικό ιστό απόθεμα χώρων στην παράκτια ζώνη. Στην Ευρώπη, οι αντίστοιχες επεμβάσεις έχουν ως ορόσημο το παράδειγμα των Docklands του Λονδίνου, στις αρχές της δεκαετίας του '70, ενώ η ευρωπαϊκή εμπειρία εμπλουτίστηκε αργότερα με επεμβάσεις σε πολλά μεγάλα λιμάνια, κυρίως του Βορρά αλλά και του Νότου.

Προσεγγίζοντας τη σημερινή πραγματικότητα ο κυρίαρχος επιστημονικός λόγος περιστρέφεται γύρω από καινοτόμες σχεδιαστικές λύσεις, οι οποίες έχουν ως στόχο να αξιοποιήσουν την κληρονομιά, που άφησε ο 19ος αιώνας με τη βιομηχανοποίηση του παράκτιου χώρου, αλλά και να ξεπεράσουν το πρόβλημα της περιορισμένης πρόσβασης εξαιτίας της κατασκευής μεγάλων οδικών αρτηριών, που έφερε ο 20ος αιώνας. Η βαρύτητα για έναν επιτυχή σχεδιασμό τίθεται στην ενσωμάτωση μεταφορικών υποδομών στο σχεδιασμό, στην εξάλειψη του ορίου μεταξύ του αστικού και του παράκτιου χώρου, και στην εξεύρεση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς, όπως οι θαλάσσιες μεταφορές.

Μία κυρίαρχη συνιστώσα της νέας θεώρησης για τον παράκτιο χώρο, που ήδη εμφανίζεται στις διεθνείς και ευρωπαϊκές πολιτικές, είναι η συμμετοχή της κοινωνίας στο μετασχηματισμό του και η ανάδειξη και ενδυνάμωση των συμμετοχικών διαθεσίμων των πόλεων και των τοπικών κοινωνιών. Ποικίλα είναι τα παραδείγματα παραγωγής μητροπολιτικού σχεδιασμού σε παράκτια μέτωπα, που αντιλαμβάνονται την προσβασιμότητα με όρους κοινωνικής και χωρικής δικαιοσύνης, αναγνωρίζοντας τον αναπτυξιακό χαρακτήρα της συμμετοχικότητας και δίνοντας πρωτεύοντα ρόλο σε διαδικασίες διαβούλευσης και στο δημόσιο διάλογο από το στάδιο του σχεδιασμού.

Θέλοντας να αναδειχθεί μέσα από την παρούσα ερευνητική προσπάθεια η **συμμετοχή της κοινωνίας στο μετασχηματισμό του παράκτιου χώρου** τα τρία παραδείγματα, που έχουν επιλεγεί να παρουσιαστούν, έχουν ως βασικό τους κριτήριο την κοινωνική συνιστώσα, ενώ οι επιμέρους περιπτώσεις αναδεικνύουν και περαιτέρω θέματα διακυβέρνησης και διαχείρισης του παράκτιου χώρου, που παρουσιάζουν κοινά χαρακτηριστικά με τη μελέτη περίπτωσης του Φαληρικού Όρμου, που θα παρουσιαστεί στη συνέχεια (διαμόρφωση ευρύτερης περιοχής βάση μίας μεγάλης διοργάνωσης, ζητήματα δημοσίου-ιδιωτικού, διευθέτηση κεντρικής οδικής αρτηρίας διαχωρισμού παράκτιου χώρου από αστικό μέτωπο, ζητήματα προσβασιμότητας και δικτύωσης κλπ).

Περίπτωση Βαρκελώνης:

Δράσεις "εκ των κάτω προσεγγίσεων" στη διαχείριση του παράκτιου χώρου

Περίπτωση Τορόντο:

Η επανασύνδεση των κατοίκων με το παράκτιο μέτωπο μέσα από συμμετοχικές διαδικασίες

Περίπτωση Σαν Φρανσίσκο:

Η διεξαγωγή δημοψηφίσματος και μία φυσική καταστροφή ως αφορμή για επαναπροσδιορισμό του παράκτιου μετώπου

3.2. Βαρκελώνη: Δράσεις "εκ των κάτω προσεγγίσεων" στη διαχείριση του παράκτιου χώρου

Τις τελευταίες δεκαετίες η Βαρκελώνη έχει χαρακτηριστεί από "πόλη υπηρεσιών" και ένα από τα βασικά κέντρα βιομηχανικής παραγωγής στη Νότια Ευρώπη έως και "παγκόσμια πόλη" με εξειδίκευση στην προσέλκυση διεθνών ροών, που επηρεάζουν τον τουρισμό και τον κτηματομεσιτικό τομέα. Οι ριζικοί μετασχηματισμοί του αστικού τοπίου και οι διαδικασίες υλοποίησής τους ανέδειξαν το μοντέλο της Βαρκελώνης, που θεωρείται σημείο αναφοράς για άλλες πόλεις. Κεντρικός ρόλος της στρατηγικής κοινωνικοοικονομικού μετασχηματισμού ήταν η αναδιαμόρφωση του παράκτιου μετώπου και "το άνοιγμα της Βαρκελώνης" στη θάλασσα, μετατρέποντας έναν περιθωριοποιημένο και υποχρησιμοποιημένο αστικό παράκτιο χώρο σε κόμβο της μεταβιομηχανικής ανασυγκρότησης της πόλης.

Η συγκεκριμένη ανάπλαση πραγματοποιήθηκε τις δεκαετίες του 1980 και του 1990, με βασικό κίνητρο την ανάληψη μιας μεγάλης διεθνούς διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992. Χάρη σε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα αστικών μετασχηματισμών, σημαντικό κομμάτι των οποίων αποτέλεσε και η ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου και του παλιού λιμανιού, η πόλη κατάφερε μια ριζική αναμόρφωση της εικόνας της. Αντίθετα από άλλες αποσπασματικές επεμβάσεις στα αμερικανικά λιμάνια, ο επανασχεδιασμός του θαλάσσιου μετώπου της Βαρκελώνης αποτέλεσε τμήμα ενός ευρύτερου προγράμματος επεμβάσεων σε όλη την πόλη, ακολουθώντας τις κατευθύνσεις του Σχεδίου της Μητροπολιτικής Περιοχής (Plan Metropolitano de Barcelona) και ενός ειδικού σχεδίου για το σύνολο της λιμενικής ζώνης (Plan Especial de Ordenacion Urbanística).



Εικόνα 6: Αεροφωτογραφία του Port Vell
Πηγή: <http://www.defensemportvell.wordpress.com>

Βέβαια στη διαδικασία εφαρμογής του σχεδιασμού υπήρξαν αποκλίσεις, καθώς οι αστικοί χώροι που προέκυψαν ή είχαν προγραμματιστεί να προκύψουν δεν ήταν συμβατοί με όλες τις κοινωνικές ομάδες, που επιθυμούσαν την πρόσβαση στο παράκτιο μέτωπο. Συγκεκριμένα, λόγος γίνεται για το Port Vell, μία έκταση 550 στρεμμάτων, η οποία αναδείχθηκε μέσα στη δεκαετία του '90 σε "μία περιοχή νέας κεντρικότητας" με αναφορά στο Inner Harbour της Βαλτιμόρης και τα Docklands του Λονδίνου. Θεωρήθηκε ως προέκταση του κέντρου της πόλης, όπου κατασκευάστηκαν νέες πολιτιστικές και αθλητικές εγκαταστάσεις, τουριστικά αξιοθέατα, ξενοδοχεία και κτίρια γραφείων, μετατρέποντας το θαλάσσιο μέτωπο σε μία από τις πιο τουριστικές περιοχές της πόλης. Με δεδομένο ότι τα λιμάνια είναι αυτοτελείς ενότητες από θεσμική, οικονομική και χωρική άποψη, που βρίσκονται

υπό τη διαχείριση δομών που δε συνδέονται με την τοπική αυτοδιοίκηση (Λιμενική Αρχή, Κρατική Υπηρεσία Οριοθέτησης των Ακτών, Διοίκηση υπηρεσιών υγείας και τελωνείων), στην περίπτωση του Port Vell, ο Αυτόνομος Λιμένας της Βαρκελώνης συγκρότησε το "Συμβούλιο για τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό του Λιμένα 2000" για την εκτέλεση, λειτουργία και διαχείριση των υπόψη αναπλάσεων, στο οποίο συμμετέχουν εκπρόσωποι του δήμου. Το γεγονός αυτό αναδεικνύει πως οι λιμενικές αρχές έχουν εξελιχθεί σε μία σημαντική δύναμη στην πόλη που, σε αντίθεση με άλλες δημόσιες αρχές, δεν υπόκεινται στον έλεγχο των πολιτών εφόσον δεν εκλέγονται από αυτούς, αλλά διορίζονται από τα πολιτικά κόμματα, κάτι που ενισχύει την επιρροή των ιδιωτικών συμφερόντων στα ζητήματα της πόλης.



Εικόνα 7: Η πρόταση της Salamanca Investment για τη μαρίνα
Πηγή: <http://www.marinaportvell.com>



Εικόνα 8: Η πρόταση της Salamanca Investment για τη μαρίνα
Πηγή: <http://www.marinaportvell.com>

Το 2011 η εταιρεία Salamanca Investment με έδρα το Λονδίνο αγόρασε τα δικαιώματα εκμετάλλευσης του Port Vell μέσω της διαδικασίας παραχώρησης και προγραμματίσει να επενδύσει χρήματα προκειμένου να μετατρέψει την υφιστάμενη μαρίνα από χώρο ελλιμενισμού μικρών και μεσαίων σκαφών στην "πρώτη μαρίνα της Μεσογείου" για τον ελλιμενισμό υπερπολυτελών σκαφών (www.marinaportvell.com). Το έργο περιελάμβανε την κατάλληλη αναμόρφωση των υποδομών, τη δημιουργία μιας ζώνης υψηλής ασφάλειας, που οριοθετείται για την εξασφάλιση ιδιωτικότητας καθώς και την κατασκευή νέων υποδομών που προσφέρουν υπηρεσίες εξαιρετικής ποιότητας ανταποκρινόμενες σε πολυτελείς προδιαγραφές. Το συγκεκριμένο έργο είχε την άνευ όρων υποστήριξη των Λιμενικών Αρχών της Βαρκελώνης και του Δημοτικού Συμβουλίου της πόλης το οποίο ενέκρινε την τροποποίηση της άδειας για τη "Marina Port Vell", τη διεύρυνση των επιφανειών της και επέκτεινε τη σύμβαση παραχώρησης στην προαναφερθείσα εταιρεία (Salamanca

Investments) έως το 2036. Η τροποποίηση του πολεοδομικού σχεδίου (Ειδικό Σχέδιο για το Port Vell) εγκρίθηκε τελικά τον Ιανουάριο του 2013 με διευκολύνσεις για την αλλαγή των χρήσεων γης και με αυξήσεις στη δόμηση και αποτελούσε πρακτικά μια μελέτη marketing για την ανάλυση των υποδομών, που προσφέρουν ανταγωνιστικές μαρίνες πρώτης κατηγορίας, χωρίς να δίνει την απαραίτητη βαρύτητα στις κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνιστώσες της επέμβασης.



Plataforma Defensem el Port Vell

Εικόνα 9: Η ηλεκτρονική πλατφόρμα με τίτλο "Υπερασπιστείτε το Port Vell"
Πηγή: <http://www.defensemportvell.wordpress.com>

Το έργο προβλήθηκε από τους τοπικούς φορείς ως μία κίνηση στρατηγικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της πόλης, η οποία ανοίγει νέες ευκαιρίες επιχειρηματικής δραστηριότητας στον πολυτελή τουρισμό. Εξαιτίας, όμως, της παράκαμψης των συμμετοχικών διαδικασιών, της αδιαφάνειας της διαδικασίας και της καταστρατήγησης του χωρικού σχεδιασμού λόγω ιδιωτικών συμφερόντων δέχτηκε τεράστια κριτική και βρέθηκε στο επίκεντρο αντιδράσεων από διάφορες ομάδες και κατοίκους των γειτονιών κοντά στο λιμάνι, οι οποίοι ζητούσαν σχετική δημόσια ενημέρωση, που ποτέ δεν πραγματοποιήθηκε πριν την έναρξη του έργου.

Επιπρόσθετα, οι κάτοικοι εξέφρασαν με διάφορους συλλογικούς τρόπους την αντίθεσή τους στη δημιουργία μιας μαρίνας, η οποία θα ιδιωτικοποιούσε ένα κεντρικό κομμάτι του παράκτιου μετώπου και θα συνέβαλε στην αποσύνδεση του αστικού ιστού της παλιάς πόλης από το θαλάσσιο μέτωπο. Στην ηλεκτρονική συμμετοχική τους πλατφόρμα με τίτλο "Υπερασπιστείτε το Port Vell" (www.defensemportvell.wordpress.com) υπερασπιζόντουσαν αφενός το δημόσιο χαρακτήρα του λιμανιού, ενός αστικού χώρου που αποτελούσε κομμάτι του ιστορικού κέντρου της πόλης και τόπο αναψυχής των κατοίκων και αφετέρου το δημόσιο χαρακτήρα του παράκτιου μετώπου, που ανήκει σε όλους και η πρόσβαση σε αυτόν πρέπει να εξασφαλιστεί με κάθε τρόπο. Πέραν όμως του ζητήματος του δικαιώματος της ελεύθερης πρόσβασης στην πόλη, η έντονη αντίθεση στη συγκεκριμένη ιδιωτικοποίηση οφειλόταν και στην επερχόμενη αύξηση αξιών γης των όμορων περιοχών - και συνεπακόλουθα αύξηση τιμών στις κατοικίες - , γεγονός που θα οδηγούσε στην πιθανή απέλαση των κατοίκων και στη δημιουργία συνθηκών κοινωνικού διαχωρισμού στην ευρύτερη ακτίνα επιρροής της επέμβασης. Τέλος, ένα από τα βασικά αιτήματα των συλλογικοτήτων των κατοίκων, των κοινωνικών κινημάτων και των περιβαλλοντικών οργανώσεων ήταν η απόδοση της διαχείρισης και του ελέγχου του λιμανιού στις δημοτικές αρχές και τους κατοίκους αντί για τις λιμενικές αρχές.

Στην προσπάθεια μιας κριτικής προσέγγισης της συγκεκριμένης περίπτωσης διατυπώνεται αρχικά πως το συγκεκριμένο πρότυπο επέμβασης, το οποίο διευκολύνθηκε λόγω της κατάστασης έκτακτης ανάγκης, φαίνεται να σχετίζεται άμεσα με τη βαρύνουσα σημασία, που αποδίδεται στη γη ως μοχλός εξόδου από την κρίση και τις αναπτύξεις, που τονίζουν τη διάχυση προς τα κάτω των οικονομικών ωφελειών από τις επενδύσεις στην κοινωνία (trickle down effect) μέσα από την ενεργοποίηση της αστικής οικονομίας και τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, ενώ προβληματισμό προκαλεί η μετατόπιση των όρων υλοποίησης της επέμβασης από τη δημόσια σφαίρα σε τοπικά κέντρα εξουσίας (λιμενικές αρχές), που συνδιαλέγονται άμεσα με ομάδες επιχειρηματιών και ειδικών, αναστέλλοντας έτσι συμμετοχικές διαδικασίες και ζητήματα κοινωνικής δικαιοσύνης. Ακόμη, ζητήματα στοχοθέτησης, μεθοδολογίας σχεδιασμού και μηχανισμών εφαρμογής προς περαιτέρω διερεύνηση παρουσιάζονται από το γεγονός, πως παρά τη δυναμικότητα των κατοίκων, οι οποίοι εξέφρασαν με διάφορους συλλογικούς τρόπους την αντίθεσή τους στη δημιουργία της μαρίνας, οι αλλαγές στο νομοθετικό πλαίσιο, που είτε αφορούν άμεσα στο σύστημα σχεδιασμού είτε έχουν σημαντικές επιπτώσεις σε αυτό, τείνουν προς τη χαλάρωση των κανόνων και προς την εισαγωγή της έννοιας της "ευελιξίας", κάτι, που χωρίς να εμπίπτει αποκλειστικά στον προβληματισμό περί συμμετοχικού σχεδιασμού, ανοίγει σημαντικές δυνατότητες για ουσιαστικές και ασυντόνιστες παρεμβάσεις στο χώρο, από πλευράς ιδιωτών.



Εικόνες 10 & 11: Αφίσες Συλλογικού Εργαστηρίου Σχεδιασμού για την πρόταση ανάπτυξης της προβλήτας Πηγή: <http://www.defensemportvell.wordpress.com>



Εικόνα 12: Αντιδράσεις κατοίκων στην ιδιωτικοποίηση της προβλήτας Πηγή: <http://www.defensemportvell.wordpress.com>

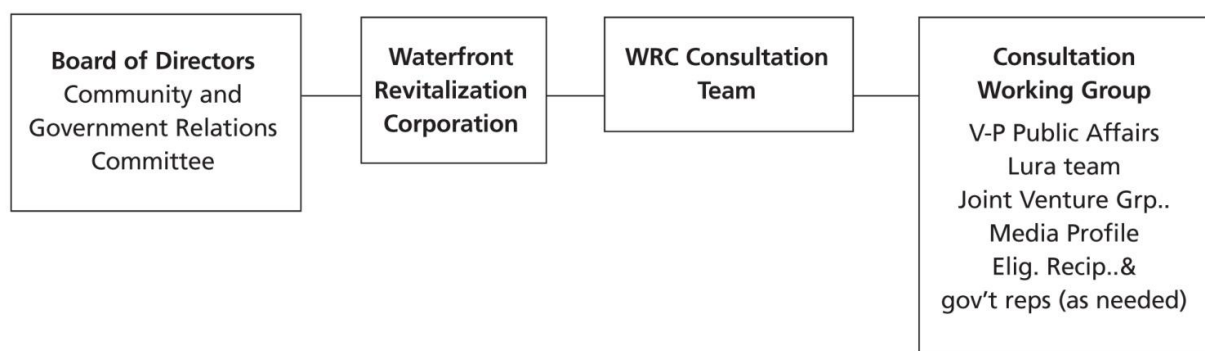
3.3. Τορόντο: Η επανασύνδεση των κατοίκων με το παράκτιο μέτωπο μέσα από συμμετοχικές διαδικασίες

Η ανάπλαση στο Τορόντο έχει ξεκινήσει σχετικά πρόσφατα, και συγκεκριμένα το 2001, όταν για τη μεγάλης κλίμακας επέμβαση συστάθηκε ο φορέας Waterfrontoronto (www.waterfrontoronto.ca), ο οποίος έχοντας δημιουργηθεί από τις κυβερνήσεις του Καναδά και του Οντάριο και το Δήμο του Τορόντο, έχει αναλάβει τη συνολική διαχείριση του μετώπου, οδηγώντας σε ένα καινοτόμο μοντέλο αστικής διακυβέρνησης. Ο οργανισμός έχει έναν χρονικό ορίζοντα 25 ετών για να μετατρέψει 2.000 στρέμματα εγκαταλελειμμένων εκτάσεων στο παράκτιο μέτωπο της πόλης σε δυναμικούς δημόσιους χώρους, που θα αποδοθούν στο σύνολο των πολιτών, κάτι που επιχειρεί να καταφέρει μέσω της συγκέντρωσης των πιο καινοτόμων προσεγγίσεων για τη βιώσιμη ανάπτυξη, τον αστικό σχεδιασμό, την εκμετάλλευση ακινήτων και την προηγμένη τεχνολογική υποδομή.



Εικόνα 13: Η συνολική περιοχή επέμβασης και τα επιμέρους τμήματά της
Πηγή: TWRC, (2007), Toronto Central Waterfront Public Meeting

Παράλληλα με όλα αυτά το σημαντικότερο στοιχείο της συγκεκριμένης περίπτωσης -για τη συγκεκριμένη ερευνητική προσπάθεια- είναι ότι ο οργανισμός δουλεύει από κοινού τόσο με την τοπική κοινωνία όσο και με επενδυτές στοχεύοντας στη δημιουργία χώρων βιώσιμων οικονομικά και περιβαλλοντικά, οι οποίοι θα ανταποκρίνονται στις ανάγκες των κατοίκων. Σε μία γενικότερη θεώρηση κρίνεται πως η κεντρική θεώρηση της συγκεκριμένης ανάπλασης αντιπαρατίθεται σε μονοδιάστατες real estate επενδύσεις, καθώς ο οργανισμός εποπτεύει τις αναπλάσεις, που υλοποιούνται από ιδιώτες κατασκευαστές στις όμορες οικιστικές περιοχές και αναλαμβάνει να αποδώσει την υπεραξία, που δημιουργείται, σε δημόσιες υποδομές για το παράκτιο μέτωπο, με αποτέλεσμα τα κέρδη, που παράγονται από την ανάπλαση του παράκτιου μετώπου, να επενδύονται ξανά σε αυτό.



Εικόνα 14: Οι εμπλεκόμενοι στη διαδικασία λήψης αποφάσεων στην περίπτωση του Τορόντο
 Πηγή: <http://www.waterfronttoronto.ca>

Στρατηγικός στόχος είναι η επανασύνδεση των κατοίκων με το παράκτιο μέτωπο, η οποία επιχειρείται μέσα από μια σειρά πρακτικών και επίσημων συστημάτων συμμετοχής, όπως διαβούλευση, συνεργασία, ενημέρωση, ανταλλαγή ιδεών και εν τέλει τη διατύπωση προτάσεων προς τη δημοτική διοίκηση, όχι μόνο για θέματα σημειακού ενδιαφέροντος, αλλά και για ζητήματα στρατηγικής και προτεραιοτήτων για τη διαχείριση του παράκτιου χώρου. Παράλληλα, παρέχεται εκπαίδευση πολιτών σε θέματα συμμετοχικών διαδικασιών, προωθείται ο διάλογος με τη διοίκηση και την "κουλτούρα" της συμμετοχής, προσφέρεται τεχνική και επιστημονική υποστήριξη σε πολίτες και συλλόγους σε θέματα διατύπωσης προτάσεων αστικής ανάπτυξης του παράκτιου χώρου και, τέλος, παρέχει δικτυώσεις και διεγείρει συνέργειες.

Σημαντικό ρόλο παίζουν και οι δυνατότητες, που παρέχονται στους πολίτες, από την online συμμετοχή. Σε όλα τα στάδια του "Διαλόγου", για τα οποία δημοσιεύεται μέσω διαδικτύου αναλυτική γραπτή τεκμηρίωση, προβλέπεται μία διαρκής αλληλοτροφοδότηση με δράσεις και ενέργειες της διοίκησης. Εκτός από τη διαβούλευση με το ευρύ κοινό, ο οργανισμός διαβουλεύεται επίσης και με τους άμεσα ενδιαφερόμενους (επενδυτές στην πλειονότητα των περιπτώσεων) μέσα από τη σύσταση μιας Συμβουλευτικής Επιτροπής Ενδιαφερομένων (Stakeholder Advisory Committee - SAC) για το κάθε έργο ξεχωριστά, προκειμένου να μπορέσει να τροφοδοτηθεί με συμβουλές και καθοδήγηση σε βασικά σημεία κατά τη διαδικασία του προγραμματισμού και του σχεδιασμού.



Εικόνα 15: Άποψη των εγκαταλελειμμένων εκτάσεων στον παράκτιο χώρο του Τορόντο
Πηγή: TWRC, (2007), Toronto Central Waterfront Public Meeting



Εικόνα 16: Στιγμιότυπο των συμμετοχικών διαδικασιών
Πηγή: <http://www.waterfronttoronto.ca>



Εικόνα 17: Στιγμιότυπο των συμμετοχικών διαδικασιών
Πηγή: <http://www.waterfronttoronto.ca>



Εικόνα 18: Στιγμιότυπο των συμμετοχικών διαδικασιών
Πηγή: <http://www.waterfronttoronto.ca>

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η διεξαγωγή δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με την κατάργηση/διατήρηση/αναβάθμιση βασικής οδικής αρτηρίας (Gardiner Expressway), η οποία αναπτύσσεται κατά μήκος του παράκτιου μετώπου, γεγονός που καταδεικνύει μία ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα παρέμβαση σαφούς χωρικής στόχευσης. Ο οργανισμός εξαρχής είχε ενημερώσει τα ενδιαφερόμενα μέρη εγκαίρως μέσω δημόσιας ανακοίνωσης και τους είχε κοινοποιήσει πλήθος πληροφοριών για τη συγκεκριμένη υπό εξέταση παρέμβαση, ενώ παράλληλα δινόταν η δυνατότητα στους πολίτες να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους στον οργανισμό. Σκοπός της δημόσιας διαβούλευσης είναι η αμφίδρομη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ του οργανισμού και του κοινού, πριν ληφθούν αποφάσεις.



Εικόνα 19: Η διεξαγωγή δημόσιας διαβούλευσης σχετικά με την κατάργηση/διατήρηση/αναβάθμιση βασικής οδικής αρτηρίας
Πηγή: <http://www.waterfronttoronto.ca>

Η συγκεκριμένη προσέγγιση ρύθμισης και ανάπτυξης του παράκτιου χώρου φαίνεται να μην αποτελεί μία εξέλιξη, που ξεκινά μόνο κατ'απαιτηση των πολιτών, οι οποίοι έχουν αποδείξει έμπρακτα τη διάθεσή τους για συμμετοχή στη διαδικασία σχεδιασμού. Αντίθετα, εκτιμάται πως αποτελεί και ένα εργαλείο στα χέρια των εμπλεκόμενων -σε επίπεδο διοίκησης και λήψης αποφάσεων-, ώστε οι προωθούμενες κάθε φορά παρεμβάσεις να είναι αποδεκτές και άρα και εφικτές, αλλά εν τέλει και οι ίδιοι οι πολιτικοί να χαίρουν της αποδοχής των πολιτών. Η εμπειρία της ανάπλασης του παράκτιου μετώπου στο Τορόντο δείχνει ότι έχουν πλέον διαμορφωθεί ουσιαστικές και πολυεπίπεδες δομές συμμετοχής πολιτών ως αναπόσπαστα τμήματα της διαδικασίας του σχεδιασμού του παράκτιου χώρου και με σκοπό, πέρα από τα παραπάνω, και την αποφυγή ενδεχόμενων αντιδράσεων από πλευράς πολιτών, κάτι που εκ των πραγμάτων έχει πολλαπλό κόστος για την πολιτική και για τη διοίκηση.

3.4. Σαν Φρανσίσκο: Η διεξαγωγή δημοψηφίσματος και μία φυσική καταστροφή ως αφορμή για επαναπροσδιορισμό του παράκτιου μετώπου

Η Embarcadero βρίσκεται στο ανατολικό θαλάσσιο μέτωπο της πόλης του Σαν Φρανσίσκο, σημείο το οποίο απέκτησε ιδιαίτερη δυναμική στις αρχές του 20ου αιώνα, καθώς ήταν η καρδιά των εμπορικών μεταφορών και συγκοινωνιών με την ενδοχώρα και αποτελούσε ουσιαστικά το άνοιγμα της πόλης προς τη θάλασσα. Κομβικό σημείο του θαλάσσιου μετώπου αποτελούσε το κεντρικό κτίριο επιβίβασης (Ferry Building), που εγκαινιάστηκε το 1898 και εξυπηρετούσε μέχρι και 50.000 επιβάτες ημερησίως, που κινούνταν μεταξύ Σαν Φρανσίσκο και των απέναντι οικισμών. Επί του συγκεκριμένου οδικού άξονα, δηλαδή, διαδραματιζόταν σημαντικό κομμάτι της εμπορικής, οικονομικής και κοινωνικής ζωής της πόλης για πολλές δεκαετίες, γεγονός, που της προσδίδει συγκεκριμένη ιστορική βαρύτητα και σημασία για την ταυτότητά της.



Εικόνα 20: Η Embarcadero ως απλός δρόμος στις αρχές του 20ου αιώνα
Πηγή: <http://www.sanfranciscodays.com>



Εικόνα 21: Το Ferry Building, η πεζογέφυρα που το συνδέει με την πόλη και η Embarcadero το 1936
Πηγή: <http://www.sfport.com>

Στην περίπτωση του Embarcadero, η παρακμή της περιοχής του λιμανιού του Σαν Φρανσίσκο στα μεταπολεμικά χρόνια έφερε ουσιαστικά και την πλήρη απαξίωση του θαλάσσιου μετώπου, γεγονός που συντέλεσε στην απόφαση της κατασκευής του αυτοκινητόδρομου, καθώς στα μέσα της δεκαετίας του 1930 η επιβατική κίνηση στο λιμάνι είχε ήδη μειωθεί δραματικά και η περιοχή γύρω από το Ferry Building είχε ουσιαστικά απονεκρωθεί. Μετά από μία έξαρση δραστηριοτήτων συναφών με την πολεμική βιομηχανία στην περιοχή κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το Ferry Building μεταπολεμικά χρησιμοποιούνταν ελάχιστα, ενώ με την κατασκευή του διπλού υπερυψωμένου αυτοκινητόδρομου το 1959 αποκόπηκε οριστικά από την πόλη. Συνεπώς, το έργο υλοποιήθηκε κατά μήκος ενός θαλάσσιου μετώπου και ενός λιμανιού ήδη απαξιωμένου και σηματοδότησε την οριστική απώλεια της προηγούμενης ταυτότητας της περιοχής, καθώς το τμήμα του συστήματος αυτοκινητοδρόμων State Route 480, που υλοποιήθηκε, αλλοίωσε τα χαρακτηριστικά του αστικού χώρου και απέκοψε βίαια την πόλη από το θαλάσσιο μέτωπο.

Από τα τρία τμήματα του State Route 480, μόνο τα δύο (ο Embarcadero και η υπερυψωμένη Doyle Drive) ολοκληρώθηκαν, ενώ το τμήμα αναμεταξύ τους δεν κατασκευάστηκε, με αποτέλεσμα ο αυτοκινητόδρομος να μη λειτουργήσει επί της ουσίας, όπως είχε σχεδιαστεί. Μετά από μια σειρά νομοθετημάτων, το 1968 η ιδέα της ολοκλήρωσης της State Route 480 καταργήθηκε οριστικά, αλλά ο Embarcadero παρέμεινε σε λειτουργία αυτούσιος. Οι κινητοποιήσεις ενάντια στον αυτοκινητόδρομο μετουσιώθηκαν σε αίτημα για την πλήρη απομάκρυνσή του και κορυφώθηκαν με ένα δημοψήφισμα το 1986, όπου όμως η πρόταση απομάκρυνσής του καταψηφίστηκε.



Εικόνες 22 & 23: Απόψεις του Ferry Building πριν και μετά την απομάκρυνση του Embarcadero
Πηγή: <http://www.preservenet.com>



Εικόνες 24 & 25: Απόψεις της περιοχής του αστικού ιστού πριν και μετά την απομάκρυνση του Embarcadero

Πηγή: <http://www.preservenet.com>

Η μοίρα του υπερυψωμένου αυτού αυτοκινητόδρομου κρίθηκε ουσιαστικά τον Οκτώβριο του 1989, όταν ένας σεισμός τον έπληξε ανεπανόρθωτα. Σαν εναλλακτικές λύσεις εισηγήθηκαν τρεις προτάσεις: (α) η επισκευή του Embarcadero, (β) η κατεδάφιση των υπερυψωμένων τμημάτων και η αντικατάστασή τους με έναν υπόγειο αυτοκινητόδρομο ή (γ) η κατεδάφιση των υπερυψωμένων τμημάτων και η αντικατάστασή τους με ισόπεδη λεωφόρο. Τις προτάσεις αυτές ακολούθησε δημόσια διαβούλευση και έρευνες σχετικά με τις προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής αλλά και τα κόστη της τυχόν επισκευής, όπου έγινε φανερό πως η πλειοψηφία των κατοίκων επιθυμούσε την πλήρη και οριστική απομάκρυνση του διπλού αυτοκινητόδρομου. Το γεγονός άλλωστε, πως το οδικό δίκτυο είχε ήδη παραλάβει με σχετική ευκολία τους κυκλοφοριακούς φόρτους του (αποκλεισμένου μετά το σεισμό) Embarcadero, έκανε την ιδέα της απομάκρυνσης πιο εύκολα αποδεκτή. Συνεπώς, η κατασκευή αστικής λεωφόρου στο επίπεδο του εδάφους επιλέχθηκε ως η καλύτερη εναλλακτική και τον Μάρτιο του 1991 ξεκίνησε η κατεδάφιση.

Η αστική λεωφόρος παραδόθηκε στην κυκλοφορία το 2002, ενώ σχεδιάστηκε ως λεωφόρος πολλαπλών χρήσεων. Είναι διπλής κατεύθυνσης με γραμμή τραμ και ποδηλατόδρομο και πλευρικά υπάρχει πεζοδρόμιο μεγάλου πλάτους, φύτευση και φωτισμός. Έτσι, η λεωφόρος παραλαμβάνει σημαντικές κινήσεις οχημάτων, προσφέρει εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης και ευνοεί την πεζή κίνηση κατά μήκος της περιοχής, που πλέον συγκαταλέγεται στους πιο γνωστούς πόλους αναψυχής στην πόλη (ITDP & EMBARQ, 2012).

Με την απομάκρυνση του αυτοκινητόδρομου καταγράφεται σημαντική ώθηση στην οικονομική ζωή του μέχρι τότε υποβαθμισμένου θαλάσσιου μετώπου και μαζική ανάπτυξη της υπό ανάπλαση περιοχής. Εμπορικές χρήσεις πλαισίωσαν το έργο ενώ 400 στρέμματα κατά μήκος του μετώπου μετατράπηκαν σε ανοιχτούς δημόσιους χώρους και τον κύριο παραθαλάσσιο περίπατο. Ακόμη, τμήματα του αστικού ιστού, που μέχρι τότε παρέμεναν ανενεργά λόγω του αποκλεισμού τους από την αστική ζωή, βρέθηκαν σε προνομιακή θέση και έγιναν πόλος έλξης επενδύσεων στην κατοικία ή το λιανικό εμπόριο, γεγονός που συνέβη και με περιοχές, που δεν εφάπτονταν απαραίτητα στον αυτοκινητόδρομο, αλλά επωφεληθήκαν μέσα από το άνοιγμα της πόλης στο παράκτιο μέτωπο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αναζωογόνησης αποτελεί το Ferry Building, που είχε ανακηρυχτεί διατηρητέο

μνημείο και τοπόσημο του Σαν Φρανσίσκο από το 1979, και επανήλθε στο προσκήνιο με την απομάκρυνση του Embarcadero ως κτίριο μικτής χρήσης με σαφώς επαναπροσδιορισμένη ταυτότητα, με σκοπό να επανεισαχθεί ο χαμένος δημόσιος χαρακτήρας στο κτίριο. Ταυτόχρονα, η επιτυχία του έργου ώθησε το San Francisco Bay Area Water Emergency Transportation Authority (WETA) να προτείνει την ανάπλαση και επέκταση των υποδομών θαλάσσιων συγκοινωνιών στο κτίριο, έργο το οποίο αναμένεται να υλοποιηθεί μέχρι το 2020.



Εικόνα 26: Η υλοποίηση του σχεδιασμού της λεωφόρου πολλαπλών χρήσεων
Πηγή: ITDP & EMBARQ, (2012), *The life and death of urban highways*, New York.

Επιχειρώντας μια κριτική προσέγγιση του συγκεκριμένου παραδείγματος, θα μπορούσε αρχικά να διατυπωθεί πως στην πόλη του Σαν Φρανσίσκο μία ομολογουμένως προβληματική υπερκατασκευή είχε δεσμεύσει το θαλάσσιο μέτωπο. Η ιδιαιτερότητα της περίπτωσης αυτής έγκειται στο ότι ενώ οι αντιδράσεις και τα εναλλακτικά σχέδια προσέκρουαν στο σημαντικό κυκλοφοριακό ρόλο του υπερμεγέθους αυτοκινητόδρομου, ήταν αρκετή μια φυσική καταστροφή για να καταδείξει το εφικτό της απομάκρυνσής του. Από τη στιγμή που ο αυτοκινητόδρομος απομακρύνθηκε η πόλη σε συνεργασία με τη Λιμενική Αρχή κινήθηκε στοχευμένα και συντονισμένα προς την κατεύθυνση της ριζικής αναζωογόνησης μιας εξαιρετικά προνομιακής περιοχής, που αποκαλυπτόταν μετά από τρεις δεκαετίες. Το Waterfront Land Use Plan, που συντάχθηκε μεταξύ 1994-1997, επαναπροσέγγισε εκ νέου ένα μέτωπο μήκους 12 χλμ. και εστίασε σε έννοιες όπως ο συμμετοχικός σχεδιασμός, η περιβαλλοντική προστασία, η πολιτιστική διαχείριση. Ταυτόχρονα έγινε στροφή σε πιο ευέλικτα σχήματα ΣΔΙΤ με δεδομένη την περιορισμένη οικονομική δυνατότητα του Οργανισμού Λιμένα και του κράτους σε σχέση με προηγούμενες δεκαετίες. Κλείνοντας, φαίνεται να είναι διδακτικός ο τρόπος που συντονίστηκαν οι εμπλεκόμενες πλευρές και μπορεί κανείς να θεωρήσει το έργο ως υπόδειγμα προσαρμογής στις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές απαιτήσεις του τέλους του 20ου αιώνα στην Β. Αμερική.

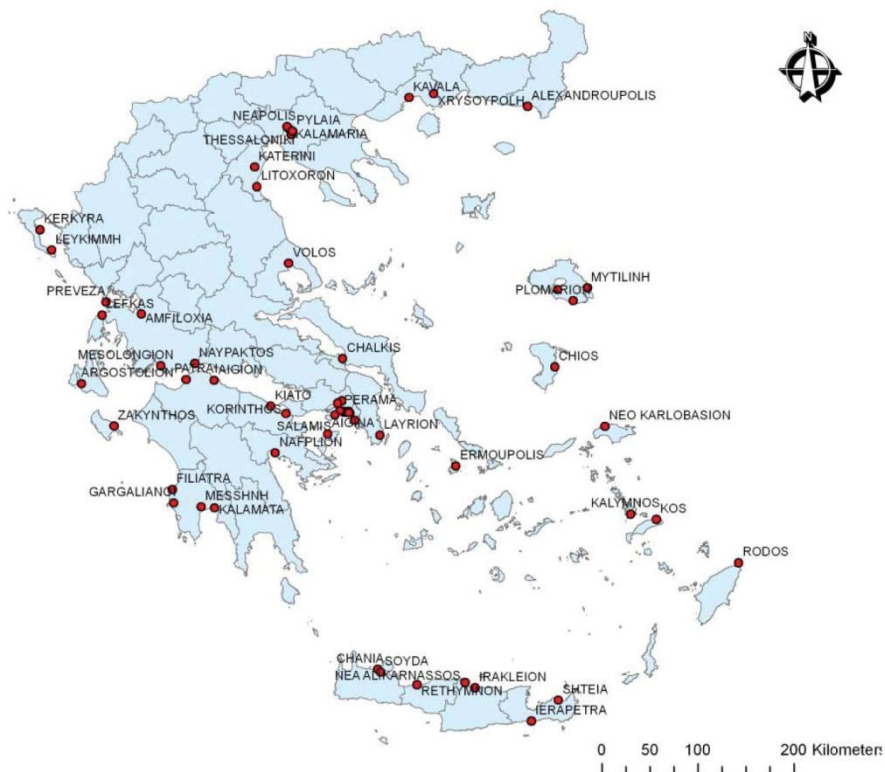
4. Η ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΧΩΡΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στο πλαίσιο της προβληματικής που αναπτύχθηκε για την αξιοποίηση του παράκτιου μετώπου, που βρίσκεται σε εξέλιξη σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, η **Ελλάδα**, που αποτελεί μία χώρα με σημαντικό παράκτιο τμήμα και με την πλειονότητα των μεγάλων αστικών της κέντρων να αναπτύσσονται στον παράκτιο χώρο της, φαίνεται να μην έχει την αναμενόμενη σχέση πόλης-νερού. Διαπιστώνονται διάφορα ζητήματα διαχείρισης του παράκτιου χώρου, τα οποία έχοντας οδηγήσει στη μεγέθυνση των προβλημάτων του, η πρόκληση της συνολικής και ορθολογικής αντιμετώπισης του ζητήματος να γίνεται ακόμα εντονότερη.

4.1. Η ιδιαιτερότητα του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα

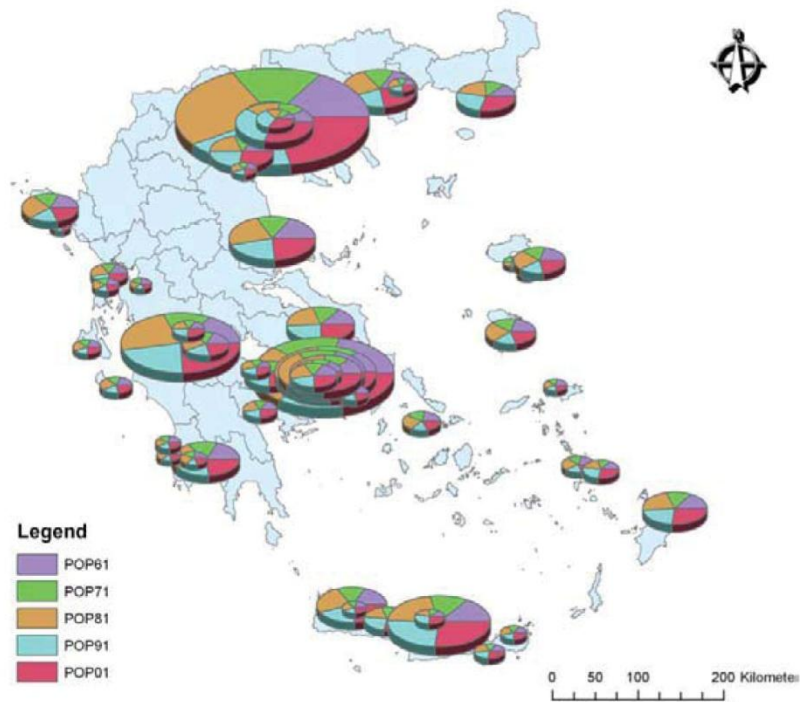
Η Ελλάδα, όπως είναι γνωστό είναι μια κατεξοχήν παράκτια χώρα με πολύ μεγάλη ακτογραμμή και ένα τεράστιο αριθμό νησιών και βραχονησίδων στα χωρικά της ύδατα, με αποτέλεσμα η παράκτια ζώνη με τις ιδιομορφίες και τα χαρακτηριστικά της να αποτελεί χώρο μεγάλης σημασίας για τη χώρα μας. Με μήκος ακτών περίπου 15.000 χιλιόμετρα, έχει την πιο εκτεταμένη ακτογραμμή από όλες τις Μεσογειακές χώρες και παρουσιάζει μία από τις μεγαλύτερες αναλογίες ακτών ανά συνολική έκταση στην Ευρώπη.

Δύο από τα βασικότερα χαρακτηριστικά της ελληνικής παράκτιας ζώνης, τα οποία αναδεικνύουν και τη σπουδαιότητά της, εντοπίζονται τόσο στην πληθυσμιακή συγκέντρωση, καθώς η πυκνότητα του πληθυσμού στη ζώνη αυτή είναι διπλάσια από το σύνολο της χώρας, όσο και στη χωροθέτηση των μεγαλύτερων αστικών κέντρων στον παράκτιο χώρο (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Ηράκλειο, Βόλος, Καβάλα, Καλαμάτα κλπ). Το γεγονός αυτό αποδεικνύεται από το ότι τα υψηλότερα ποσοστά της πυκνότητας του πληθυσμού παρατηρούνται στα μεγάλα αστικά κέντρα των παράκτιων περιοχών, ενώ σημαντικό είναι να τονιστεί πως στο σύνολο της χώρας υπάρχουν 25 πρωτεύουσες νομών, που βρίσκονται σε παράκτιο χώρο (Σταματίου, 2003α). Αποτελεσματικά, η ελληνική παράκτια ζώνη, όπως γίνεται αντιληπτό, συγκεντρώνει πλήθος ανθρώπινων δραστηριοτήτων, όπως επίσης σημαντικό μέρος των υποδομών και εγκαταστάσεων, μεταφορών και επικοινωνιών.

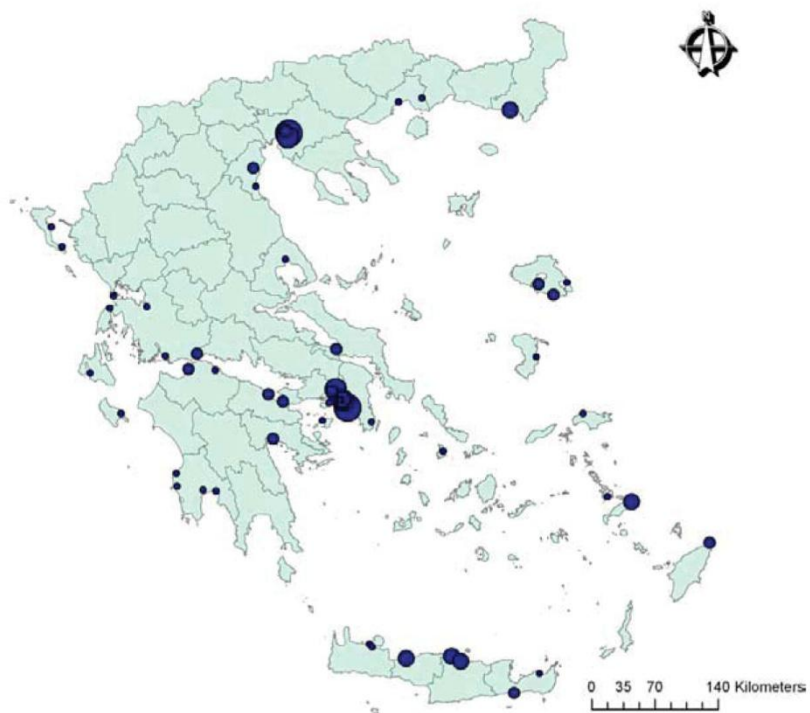


Εικόνα 27: Χωρική κατανομή των Ελληνικών Παράκτιων Πόλεων με πληθυσμό άνω των 5.000 κατοίκων

Πηγή: Polyzos S. & Tsiotas D., (2012), *The Evolution and Spatial Dynamics of Coastal Cities in Greece*, in Polyzos S., (2012), *Urban Development, Croatia*, Intech Publications.



Εικόνα 28: Συγκριτική παρουσίαση της μεταβολής της πληθυσμιακής συγκέντρωσης των Ελληνικών Παράκτιων Πόλεων την περίοδο 1961-2001
 Πηγή: Polyzos S. & Tsiotas D., (2012), *The Evolution and Spatial Dynamics of Coastal Cities in Greece*, in Polyzos S., (2012), *Urban Development*, Croatia, Intech Publications.



Εικόνα 29: Συγκεντρωτική απεικόνιση των Ελληνικών Παράκτιων Πόλεων με τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή συγκέντρωση την περίοδο 1961-2001
 Πηγή: Polyzos S. & Tsiotas D., (2012), *The Evolution and Spatial Dynamics of Coastal Cities in Greece*, in Polyzos S., (2012), *Urban Development*, Croatia, Intech Publications.

Επίσης, λόγω της συνύπαρξης και αλληλεπίδρασης των τριών βασικών στοιχείων της φύσης στις παράκτιες περιοχές (γη, αέρας και νερό), τα οικοσυστήματα που δημιουργούνται σε αυτές εμφανίζουν εξαιρετικό ενδιαφέρον. Στον ελλαδικό χώρο συναντώνται πολλά είδη παράκτιων οικοσυστημάτων, όπως υγρότοποι, δέλτα και εκβολές ποταμών, αλμυρά και υφάλμυρα έλη, τέλματα και λιμνοθάλασσες. Τα οικοσυστήματα αυτά είναι τα πιο παραγωγικά από οικολογικής άποψης και αποτελούν περιοχές αναπαραγωγής και διαβίωσης πολλών και σημαντικών ειδών χλωρίδας και πανίδας, ενώ παράλληλα σχηματίζουν ένα οικολογικό δίκτυο, που υποστηρίζει τη διαδικασία μετανάστευσης των ειδών. Στο πλαίσιο του προγράμματος για τη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών ακτών και νησιών (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1997) αναγνωρίστηκαν 35 οικότοποι, που συναντώνται στην ελληνική παράκτια ζώνη και παρουσιάζουν και ευρωπαϊκό ενδιαφέρον (Κοκκώσης, 2002). Επίσης, σύμφωνα με τη σύμβαση Ramsar για τους Υγροβιότοπους Διεθνούς Σημασίας (1971), στην Ελλάδα υπάρχουν 11 τέτοιοι υγροβιότοποι, που έχουν μεγάλη περιβαλλοντική αξία λόγω της ποικιλότητας των οικοσυστημάτων και της βιοκοινοτήτάς τους και αποτελούν προστατευόμενες περιοχές. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι 150 περιοχές της Ελλάδας, που είναι προτεινόμενες για το δίκτυο "Natura2000" εντοπίζονται στην παράκτια ζώνη.

Η σπουδαιότητα, που έχει η παράκτια ζώνη για την Ελλάδα, ενισχύεται από το γεγονός ότι συνιστά το χώρο όπου αναπτύσσεται σε ένα μεγάλο βαθμό ο τουρισμός. Οι παράκτιες περιοχές αποτελούν τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς, όπου συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο ποσοστό τουριστικών επιχειρήσεων και τουριστικών κλινών. Τέλος, στον παράκτιο χώρο παρατηρείται έντονη δραστηριότητα του πρωτογενούς και του δευτερογενούς τομέα, καθώς τόσο στο χερσαίο τμήμα του όσο και στο θαλάσσιο τμήμα του χωροθετούνται βιομηχανίες, όπως ναυπηγεία, ορυχεία παράκτιων μεταλλευμάτων, καθώς και βιομηχανίες που χρησιμοποιούν τα λιμάνια για θαλάσσιες μεταφορές πρώτων υλών και διανομής προϊόντων (ΑΓΕΤ Ηρακλής στην Αγριά Βόλου, Ναυπηγεία Ελευσίνας, Ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη Περάματος Αττικής κλπ).

4.2. Βασικές νομοθετικές ρυθμίσεις

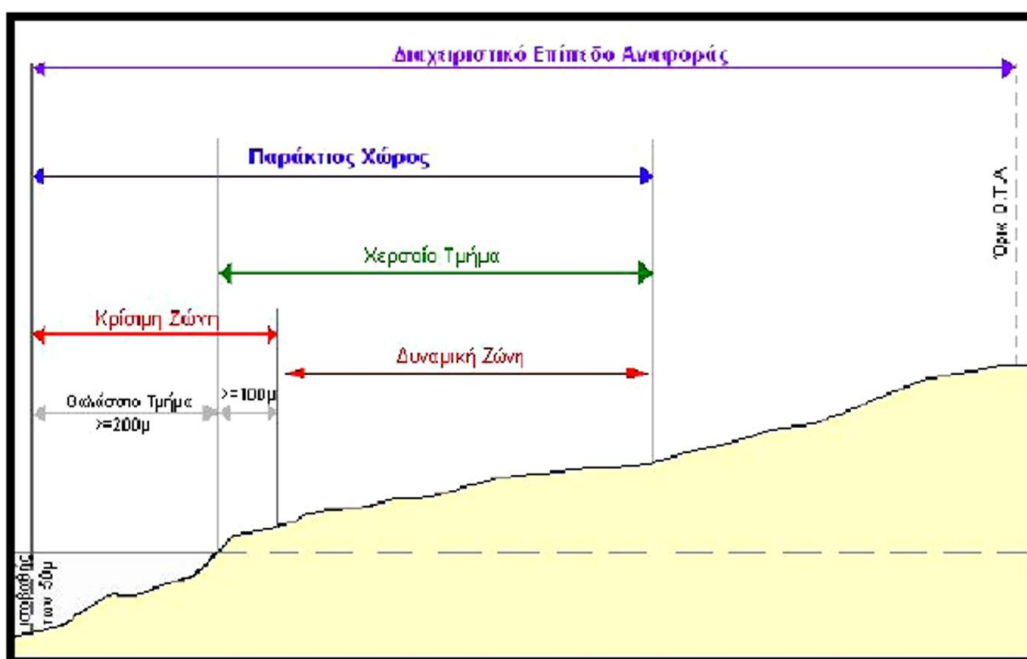
Η Εθνική Έκθεση για την ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων ζωνών παρουσιάζει αναλυτικά το βασικό θεσμικό πλαίσιο, στο οποίο υπάγονται οι παράκτιες ζώνες της Ελλάδας, ενώ αναφέρεται πως η νομοθεσία για τον παράκτιο χώρο στη χώρα μας μέχρι σήμερα είναι αποσπασματική και καθόλου σφαιρική. Στην Ελλάδα υπάρχει νομοθεσία μόνο για ένα τμήμα του παράκτιου χώρου και ειδικά τον αιγιαλό και την παραλία (Ν.2791/2001, που αποτελεί αντικατάσταση του Ν.2344/1940). Στο παρελθόν, μέσα από πολεοδομικές και χωροταξικές κυρίως νομοθεσίες, έγινε προσπάθεια να ενσωματωθούν κάποιοι περιορισμοί για τον παράκτιο χώρο. Ενδεικτικά αναφέρεται ο Ν.1337/1983, ο οποίος όριζε τη δημιουργία των Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου και της ζώνης 500 μέτρων από την παραλία, στην οποία θα απαγορεύονται όλες οι περιφράξεις, ενώ παράλληλα θα έπρεπε να χαραχθούν κάθετοι δρόμοι προς τις ακτές για την πρόσβαση των πεζών και των οχημάτων, χώροι στάθμευσης και να κατεδαφιστούν κτίσματα, που βρίσκονται πάνω στον αιγιαλό (Σταματίου, 2003). Ο Ν.2508/1997 ορίζει τον καθορισμό χρήσεων γης μέσω των ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ, ενώ ο χωροταξικός Ν.2742/1999 ορίζει την ύπαρξη κατευθύνσεων για το νησιωτικό και παράκτιο χώρο μέσω των περιφερειακών πλαισίων.

- Νόμος 2344 του 1940.
Περί αιγιαλού και παραλίας. Καθόριζε την έννοια του αιγιαλού, τις διαδικασίες διαπλάτυνσης του αιγιαλού και της δημιουργίας θαλάσσιων προσχώσεων για την εκτέλεση και δημιουργία εσωτερικών λιμενικών έργων, τις διαδικασίες παραχώρησης της χρήσης της παραλίας για την εκτέλεση εμπορικών, βιομηχανικών, μεταλλευτικών ή άλλων έργων και πολλές άλλες δράσεις.
- Νόμος 1337 του 1983.
Χωρικός και αστικός σχεδιασμός.
- Νόμος 1650 του 1986.
Προστασία του περιβάλλοντος. Ειδική αναφορά στην προστασία των ακτών, των θαλασσών, των ποταμών, των λιμνών κλπ.
- Νόμος 2242 του 1994.
Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας και ζώνες οικιστικού ελέγχου. Προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις.
- Νόμος 2508 του 1997.
Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις.
- ΚΥΑ 33318/3028 του 1998.
Καθορισμός μέτρων και διαδικασιών για τη διατήρηση των φυσικών οικοτόπων καθώς και της άγριας πανίδας και χλωρίδας.
- Νόμος 2742 του 1999.
Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις.
- Νόμος 2791 του 2001.
Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις. Αντικατάσταση του Ν.2344/1940. Καθορίζει τον αιγιαλό, την παραλία και αναφέρεται στις ιδιοκτησίες, στον καθορισμό κοινόχρηστων και ιδιωτικών χώρων.

- Νόμος 3010 του 2002.
Τροποποίηση του .1650/1986 και επικαιροποίηση και εναρμόνιση με τις οδηγίες 1997/11 και 1996/61 της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αναφέρεται κυρίως στις Μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων και στις κατηγορίες έργων και δραστηριοτήτων στην παραλία.
- Νόμος 3028 του 2002.
Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Νόμος 3201 του 2003.
Αποκατάσταση, προστασία και ανάδειξη του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος των νησιών, που υπάγονται στην αρμοδιότητα του Υπουργείου Αιγαίου.
- Νόμος 3199 του 2003.
Προστασία και διαχείριση των υδάτων.

Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα νησιά (2009)

Σκοπός του συγκεκριμένου Ειδικού Πλαισίου είναι η θέσπιση κατευθύνσεων χωροταξικής οργάνωσης του παράκτιου χώρου, συμπεριλαμβανομένων και των νησιών, για την ολοκληρωμένη, ισόρροπη και βιώσιμη διαχείριση και ανάπτυξη του, ενώ είναι πολύ σημαντικό ότι σε αυτό το κείμενο για πρώτη φορά ορίζεται ο παράκτιος χώρος ως ο μεταβλητός γεωμορφολογικός χώρος εκατέρωθεν της ακτογραμμής, δηλαδή με χερσαίο αλλά και με θαλάσσιο τμήμα. Από τα σημαντικότερα στοιχεία του Πλαισίου είναι πως ορίζονται οι Ζώνες Διαχείρισης του Παράκτιου Χώρου και των Νησιών, οι οποίες είναι τρεις, καθεμία τους διαθέτει χερσαίο και θαλάσσιο τμήμα και προσδιορίζονται καταρχήν ανάλογα με την απόστασή τους από την ακτογραμμή. Οι ζώνες αυτές είναι η Κρίσιμη Ζώνη, η Δυναμική Ζώνη και η Υπόλοιπη Παράκτια Ζώνη.



Εικόνα 30: Ενδεικτικό σχήμα προσδιορισμού του παράκτιου χώρου
Πηγή: Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο

4.3. Φορείς διαχείρισης

Μελετώντας τον παράκτιο χώρο στην Ελλάδα παρατηρεί κανείς την εμπλοκή μιας σειράς φορέων, που είναι υπεύθυνοι -κατά περίπτωση- για τη διαχείρισή του με τις αλληλεπικαλυπτόμενες αρμοδιότητες να αποτελούν σύνηθες φαινόμενο. Αναλυτικότερα οι φορείς, οι γνωμοδοτήσεις των οποίων έπαιξαν σημαντικό ρόλο στη σημερινή πραγματικότητα, είναι οι εξής:

1. Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (πρώην Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων), το οποίο ήταν και είναι αρμόδιο τόσο για την προώθηση ρυθμίσεων χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης στις παράκτιες περιοχές όσο και για τη χορήγηση προεγκρίσεων, χωροθέτησης και εγκρίσεων περιβαλλοντικών όρων έργων και δραστηριοτήτων, που αναπτύσσονται στις παράκτιες περιοχές.
2. Υπουργείο Οικονομικών. Είναι ο αρμόδιος φορέας για τη διοίκηση και διαχείριση του αιγιαλού και της παραλίας. Σύμφωνα με το Ν.2971/2001 ορίζεται ως κεντρικός φορέας διαχείρισης του αιγιαλού, ενώ στις εκάστοτε Κτηματικές Υπηρεσίες, που υπάγονται στο Υπουργείο, όπως στη Διεύθυνση Αιγιαλού του Υπουργείου, βρίσκονται τα διαγράμματα καθορισμού του αιγιαλού, της παραλίας και του παλαιού αιγιαλού για όλη την επικράτεια.
3. Υπουργείο Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας. Είναι το αρμόδιο υπουργείο για τη διοίκηση, τη διαχείριση, τη χωροθέτηση, την εκμετάλλευση και τον έλεγχο των μαρίνων στον αιγιαλό και σε παράκτια ζώνη μέγιστου πλάτους 500μ.
4. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Είναι υπεύθυνο για ελέγχους και επιθεωρήσεις για την καταπολέμηση της αλιευτικής δραστηριότητας, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση λόγω ναυσιπλοΐας και τον έλεγχο της θαλάσσιας κυκλοφορίας.
5. Υπουργείο Πολιτισμού. Είναι το αρμόδιο υπουργείο για την προστασία των παράκτιων αρχαιολογικών χώρων και μνημείων και της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς.
6. Υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Είναι το αρμόδιο υπουργείο για την εφαρμογή της Κοινής Πολιτικής για τη Γεωργία και την Αλιεία στην Ελλάδα.
7. Τα Ελληνικά Τουριστικά Ακίνητα Α.Ε. Είναι μια εταιρεία του δημόσιου, η οποία διαχειρίζεται και αξιοποιεί τη δημόσια ακίνητη τουριστική και ολυμπιακή περιουσία, σύμφωνα με τους στόχους και τις προτεραιότητες της τουριστικής πολιτικής της χώρας, έχοντας ως στόχο τη συμβολή στην αναβάθμιση και ανάπτυξη ειδικής τουριστικής υποδομής, και στην ανάδειξη της πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς προς όφελος της τοπικής ανάπτυξης.
8. Η Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου. Με μοναδικό μέτοχο το Ελληνικό Δημόσιο. διαχειρίζεται και αξιοποιεί τη δημόσια περιουσία. Τα κτίρια της αξιοποιούνται κυρίως μέσω συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και προχωρά σε συμβάσεις πώλησης και αναμίσθωσης.
9. Η Γενική Γραμματεία Αθλητισμού. Διαχειρίζεται τις αθλητικές εγκαταστάσεις, που είναι στην αρμοδιότητά της, όπως για παράδειγμα τις εγκαταστάσεις του Αγ. Κοσμά.
10. Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας (ΟΡΣΑ). Αποτέλεσε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου, με πλήρη διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια, που εποπτευόταν από τον Υπουργό Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Αποτέλεσε τον φορέα

συνολικής και επιτελικής διαχείρισης των χωροταξικών, πολεοδομικών και περιβαλλοντικών πραγμάτων της Αθήνας και της ευρύτερης περιοχής της με σημαντικό ρόλο στη δημιουργία του Προεδρικού Διατάγματος, που εξέδωσε το ΥΠΕΧΩΔΕ το 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".

11. Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Οι δήμοι διοικούν ότι ανήκει και διαδραματίζεται στην έκτασή τους σε επίπεδο τοπικών ζητημάτων και αυτό το επιτυγχάνουν, καθώς είναι ανεξάρτητοι διοικητικά και οικονομικά.

Οι ευθύνες του παράκτιου σχεδιασμού φαίνεται να είναι διασκορπισμένες σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο δημιουργώντας σοβαρά προβλήματα ελλείψεων και υπερκαλύψεων των αρχών. Είναι φανερό ότι απαιτείται δρομολόγηση διαδικασιών διασύνδεσης των επιμέρους στρατηγικών στόχων και κατευθύνσεων με βασικό στοιχείο κατά τη φάση της επεξεργασίας των θεμάτων, αλλά και κατά τη φάση της υλοποίησης, να αποτελούν οι οριζόντιες συνεργασίες με τους φορείς άσκησης πολιτικών σε θέματα παραγωγής, οικονομίας, μεταφορών, περιβάλλοντος κλπ, καθώς και με τους φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης. Στόχος είναι ο συντονισμός των χωρικών με τις οικονομικές και κοινωνικές πολιτικές για τη βελτιστοποίηση των αποτελεσμάτων των πολιτικών, που διατυπώνονται σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

4.4. Επενδυτικό ενδιαφέρον

Μετά την εκδήλωση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, τα εθνικά συστήματα χωρικού σχεδιασμού τουλάχιστον σε αρκετές ευρωπαϊκές χώρες, αναδιατάσσονται ή και μεταλλάσσονται προκειμένου να ανταποκριθούν στις ανάγκες που φέρνει στο προσκήνιο η διεθνοποιημένη οικονομική και χρηματοπιστωτική δραστηριότητα και η προώθηση νέων επενδύσεων στην αγορά ακινήτων (Adams & Tiesdell, 2010). Σε αυτό το πλαίσιο, η στροφή του χωρικού σχεδιασμού στην υποστήριξη της ανάπτυξης και των επενδύσεων στην ακίνητη περιουσία μοιάζει να αποκτά τα χαρακτηριστικά ενός νέου "υποδείγματος" χωρικής ρύθμισης, που υπαγορεύεται πρωτίστως από την υποχώρηση του ρόλου του κράτους και την ανάδειξη του ρόλου της αγοράς, ιδίως σε περιόδους κρίσης (Florida, 2010). Ειδικότερα, όσον αφορά τις αναπλάσεις στον παράκτιο χώρο, είναι γεγονός πως προσφέρουν συχνά ευκαιρίες σε αναπτυξιακές εταιρείες, οι οποίες θέλοντας να εκμεταλλευτούν εκτεταμένες λιμενικές και βιομηχανικές ζώνες σε παρακμή αλλά και σε καίρια θέση, για δημόσια γη και επιχορηγήσεις, διαμορφώνοντας τους νέους πόλους, που θα εγγυηθούν τη "νέα ταυτότητα" πόλεων, που ανταγωνίζονται για την προσέλκυση επενδυτικών κεφαλαίων (Μάρκου, 2013).

Στην Ελλάδα, οι αλλαγές που προκλήθηκαν στο οικονομικό και κοινωνικό σύστημα της χώρας και εν τέλει στο παραγωγικό της πρότυπο, ως συνέπεια της κρίσης, έχουν ως αποτέλεσμα την αμφισβήτηση και την εκ βάθρων αποδόμηση του παραδοσιακού προτύπου οικιστικής και επιχειρηματικής ανάπτυξης που κυριάρχησε υπό διάφορες εκδοχές καθ' όλη τη μεταπολεμική περίοδο και τη μεταπολίτευση (Ψυχάρης, 2011). Η αποδόμηση αυτή εκδηλώνεται άμεσα με την προβολή και συστηματική ενθάρρυνση νέων προτύπων οικιστικής και επιχειρηματικής ανάπτυξης που απομακρύνονται ριζικά από το παραδοσιακό μοντέλο του ελληνικού "μικρομεσαίου καπιταλισμού". Τα νέα αυτά πρότυπα, τα οποία στηρίζονται στην αξιοποίηση μεγάλων δημόσιων ή ιδιωτικών εκτάσεων γης, κυρίως με τη μορφή οργανωμένων υποδοχέων οικιστικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (τουριστικών, εμπορικών, αναψυχής, καθώς και δραστηριοτήτων μικτής χρήσης), επιδιώκουν να δημιουργήσουν νέα, ανταγωνιστικά προϊόντα σε επιμέρους, δυναμικούς τομείς της ελληνικής οικονομίας, όπως ο παραθερισμός, ο τουρισμός και η αναψυχή, που να μπορούν να σταθούν ικανοποιητικά στη διεθνοποιημένη αγορά των σχετικών υπηρεσιών.

Τα προαναφερθέντα αυτά πρότυπα παρατηρείται να εφαρμόζονται συχνά στον παράκτιο ελληνικό χώρο, ο οποίος αναμφισβήτητα αποτελεί ένα από τα πιο σπουδαία οικονομικά και περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα της χώρας. Η πραγματικότητα αυτή αντικατοπτρίζεται τόσο στο νησιωτικό όσο και στον ηπειρωτικό χώρο, ειδικά σε πόλεις πύλες εισόδου-εξόδου, που συγκεντρώνουν υποδομές και τουρισμό, γεγονός που θέτει ζητήματα σχετικά με το τι αξίες και μηχανισμοί σχεδιασμού υπονομεύονται, τη στιγμή που οι αποφάσεις σε πολιτικό επίπεδο στη χώρα λαμβάνονται σε συνθήκες κατεπείγοντος.

Το πλαίσιο αυτής της πραγματικότητας -η μετάβαση προς το νέο πρότυπο οικιστικής και επιχειρηματικής ανάπτυξης- αποτυπώνεται σε πολλές πολιτικές και ιδίως νομοθετήματα της τελευταίας τετραετίας, που αφορούν άμεσα ή έμμεσα τον παράκτιο χώρο. Η εισαγωγή της έννοιας και της διαδικασίας διευκόλυνσης των λεγόμενων "στρατηγικών επενδύσεων" (Ν.3894/2010), η ίδρυση του Ταμείου Αξιοποίησης της Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ) και η θεσμοθέτηση ειδικής πολεοδομικής και αδειοδοτικής διαδικασίας για την

ωρίμανση και αξιοποίηση των δημόσιων ακινήτων (Ν.3986/2011) αποτελούν αντιπροσωπευτικές εκφάνσεις του νέου μοντέλου επιχειρηματικής ανάπτυξης, που αναδύεται. Το νέο αυτό μοντέλο πλαισιώνεται νομοθετικά με ειδικές διαδικασίες χωροθέτησης και αδειοδότησης επενδυτικών σχεδίων, οι οποίες φιλοδοξούν να υπερβούν τις δυσλειτουργίες, καθυστερήσεις και ακαμψίες της ελληνικής χωροταξίας και πολεοδομίας (Γιαννακούρου, 2010), προτάσσοντας νέα, ολοκληρωμένα και δυναμικά πρότυπα χωρικού σχεδιασμού και ταχείες διαδικασίες (fast track) αδειοδότησης. Το νέο πρότυπο χωρικού σχεδιασμού που φαίνεται να αναδύεται είναι πιο επιχειρησιακό, πιο ευέλικτο και πιο προσαρμοσμένο στις ανάγκες της αγοράς, προσεγγίζοντας αυτό που σε πολλές χώρες της Ευρώπης έχει χαρακτηριστεί ως χωρικός σχεδιασμός προσανατολισμένος στην οικονομική μεγέθυνση (progrowth planning) και στην ενεργό υποστήριξη των επενδύσεων σε γη και κτίσματα.

4.5. Η κρίσιμότητα αντιμετώπισης της διαχείρισης του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα: προκλήσεις και κίνδυνοι

Το μεγαλύτερο μέρος της Ελληνικής ακτογραμμής, σύμφωνα με τον τομέα Υδατικών Πόρων και Περιβάλλοντος του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, διατηρεί ακόμη καλή περιβαλλοντική ποιότητα, δεδομένου ότι κατά το παρελθόν οι οχλήσεις ήταν συνήθως μικρές και βραχυχρόνιες. Ωστόσο οι έντονες αναπτυξιακές τάσεις των τελευταίων δεκαετιών δημιούργησαν αυξημένες πιέσεις στο παράκτιο περιβάλλον και έχουν δρομολογήσει σε πολλές περιπτώσεις μια γρήγορη διαδικασία υποβάθμισης (Χατζημπίρος et al., 2008), η οποία καθιστά το ζήτημα της διαχείρισής του ιδιαίτερα κρίσιμο.

Υπολογίζεται ότι, σήμερα περισσότερο από το 70% του ελληνικού πληθυσμού, το 80% της βιομηχανίας, το 90% του τουρισμού, μεγάλο μέρος της γεωργικής γης υψηλής παραγωγικότητας και το σύνολο σχεδόν των δραστηριοτήτων αλιείας και υδατοκαλλιέργειας είναι συγκεντρωμένα στη στενή παράκτια ζώνη, η οποία έρχεται αντιμέτωπη με τα περισσότερα από τα προβλήματα, που έχει εντοπίσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αναφέρθηκαν παραπάνω (Παναγιωτίδης et al., 2004). Αναλυτικότερα, στην ελληνική πραγματικότητα οι κίνδυνοι σχετίζονται με τη συσσώρευση απορριμμάτων, τη ρύπανση από πετρελαιοειδή, την απορροή αποβλήτων της γεωργικής παραγωγής και την επιβάρυνση της ατμόσφαιρας από τις μεταφορές και τις παράκτιες βιομηχανικές δραστηριότητες. Παράλληλα, οι δασικές πυρκαγιές, η διάβρωση, η αποξήρανση υγροτόπων, οι παντοειδείς αλόγιστες εκσκαφές, η άναρχη επέκταση παραθεριστικής κατοικίας και τουριστικών δραστηριοτήτων, η ανεξέλεγκτη χρήση σκαφών αναψυχής και η υπεραλίευση ακούν ισχυρές πιέσεις στο παράκτιο περιβάλλον. Ακόμη, πολλοί παράκτιοι βιότοποι απειλούνται άμεσα από την αλόγιστη κατασκευή δημοσίων έργων όπως αλιευτικά καταφύγια, μαρίνες, παράκτιοι δρόμοι κλπ, με αποτέλεσμα τα σπάνια είδη χλωρίδας και πανίδας που ζουν σε ορισμένες ακτές να βρίσκονται σε σημαντική υποχώρηση ή και σε άμεσο κίνδυνο αφανισμού (Παναγιωτίδης et al., 2004). Τέλος, αξιοσημείωτες είναι οι πιέσεις για αλλαγή χρήσης της γης, οι οποίες συνδέονται με οικιστική ανάπτυξη, τουριστικές δραστηριότητες, αναψυχή, επέκταση γεωγραφικών καλλιεργειών, σπανιότερα δε με βιομηχανικές εγκαταστάσεις,

υδατοκαλλιέργειες ή κτηνοτροφία και υποβαθμίζουν καθοριστικά όχι μόνο τους βιότοπους αλλά και το φυσικό τοπίο των ελληνικών ακτών εν γένει.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, έχοντας πάντα ως δεδομένες τις αναπτυξιακές επενδυτικές πιέσεις της σύγχρονης συγκυρίας, διαπιστώνεται η ποικιλία και το μέγεθος των πιέσεων, που ασκούνται, και των κινδύνων, που υπάρχουν, όσον αφορά τον παράκτιο χώρο στην Ελλάδα, αναδεικνύοντας την κρισιμότητα του ζητήματος στη χώρα μας. Οι πολιτικές-εργαλεία, που χρησιμοποιήθηκαν μέχρι τώρα στις παράκτιες ζώνες, φαίνεται να μην έχουν αντιμετωπίσει με ικανοποιητικό τρόπο αυτή την άναρχη συγκέντρωση των χρήσεων και να μην έχουν πετύχει τον περιορισμό των αυθαίρετων κτιρίων, ενώ ένας άλλος παράγοντας στην αδύναμη δομή λήψης αποφάσεων είναι ο κυκεώνας των κυβερνητικών υπηρεσιών σε διάφορα επίπεδα με επικαλυπτόμενους ρόλους στο σχεδιασμό και στην εφαρμογή των πολιτικών και των μέτρων αναφορικά με τις παράκτιες περιοχές. Η έλλειψη συντονισμού των επιμέρους δραστηριοτήτων, οι μεμονωμένες αποφάσεις και η εκπόνηση ασυγχρόνιστων τομεακών προγραμμάτων σε ότι αφορά στη διαχείριση τέτοιων περιοχών, έχουν οδηγήσει στη μεγέθυνση των προβλημάτων των περιοχών αυτών με αποτέλεσμα η πρόκληση της συνολικής και ορθολογικής αντιμετώπισης του ζητήματος να γίνεται ακόμα εντονότερη. Η μέχρι σήμερα εμπειρία έχει δείξει άλλωστε ότι, η ολοκληρωμένη διαχείριση των παράκτιων περιοχών και η συνεργασία μεταξύ ενδιαφερόμενων τοπικών, περιφερειακών, εθνικών και άλλων φορέων είναι αναγκαία για την αντιμετώπιση των προαναφερθέντων κινδύνων.

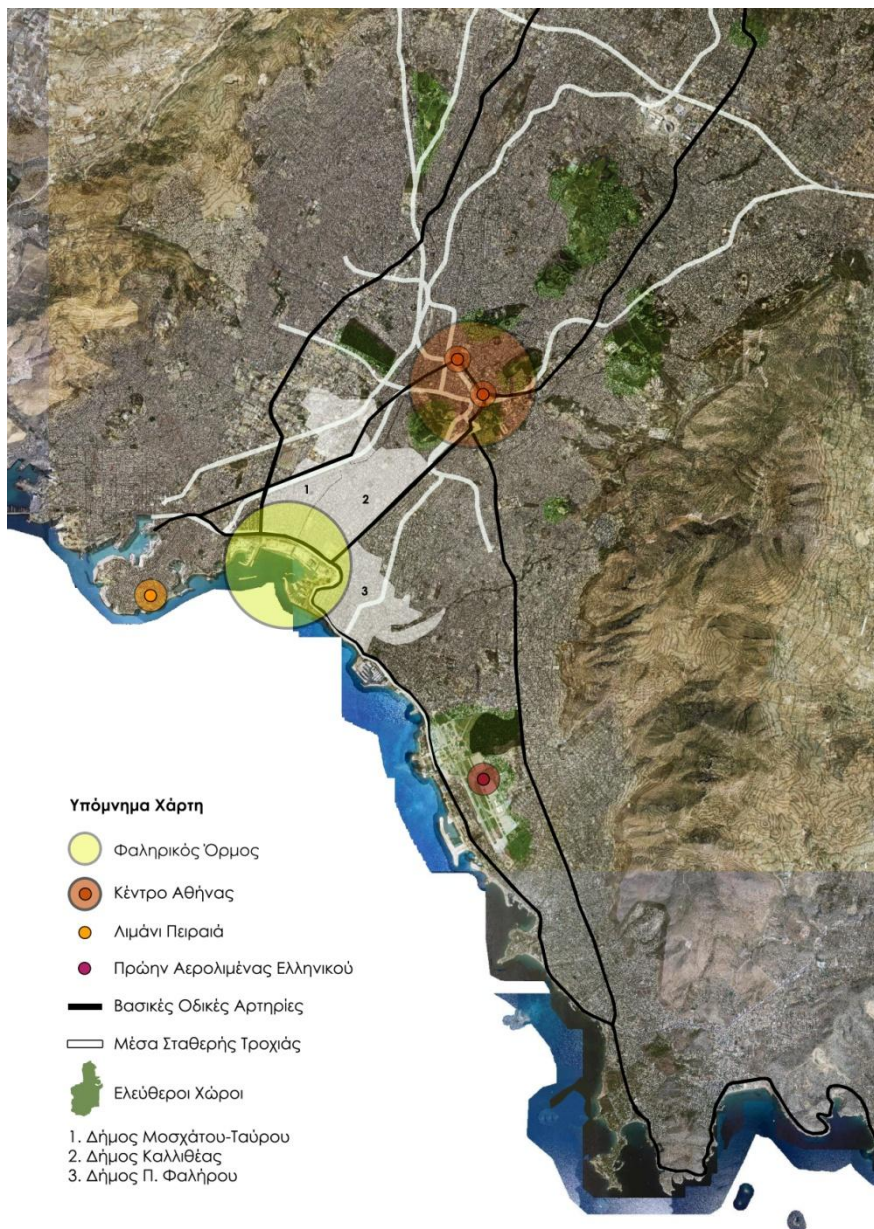
5. ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΘΗΝΑΣ: ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΣΟΥΝΙΟ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: Ο ΦΑΛΗΡΙΚΟΣ ΟΡΜΟΣ

Σημαντικός άξονας θεώρησης της παρούσας ερευνητικής εργασίας αποτελεί **η θεώρηση του Φαληρικού Όρμου ως τμήμα της ευρύτερης παράκτιας ζώνης του Σαρωνικού**, η οποία παρουσιάζει ιδιαίτερη συνθετότητα τόσο ως προς την εικόνα της υφιστάμενης κατάστασή της όσο και ως προς τη διαχείρισή της.

Εκτός όμως από τη σύνδεση της περιοχής του Φαληρικού Όρμου με το υπόλοιπο παράκτιο μέτωπο, κρίνεται απαραίτητη και μία θεώρηση της **μεγάλης κλίμακας της πόλης και της σύνδεσης της περιοχής μελέτης με το έως τώρα μητροπολιτικό κέντρο της Αθήνας και άλλα σημεία ενδιαφέροντος**, ώστε να αναδειχθούν ζητήματα και να διατυπωθούν προβληματισμοί για τις επιπτώσεις των μέχρι τώρα αναπτυξιακών επιλογών τόσο για την περιοχή μελέτης όσο και για τον ευρύτερο αστικό ιστό, σε μία εποχή που γίνεται επιτακτική η ανάγκη διερεύνησης στρατηγικών ενσωμάτωσης στο ευρύτερο χωρικό πλαίσιο ήδη προτεινόμενων χωρικών αναπλάσεων.

5.1. Η ένταξη της περιοχής μελέτης στον ευρύτερο χώρο της πρωτεύουσας

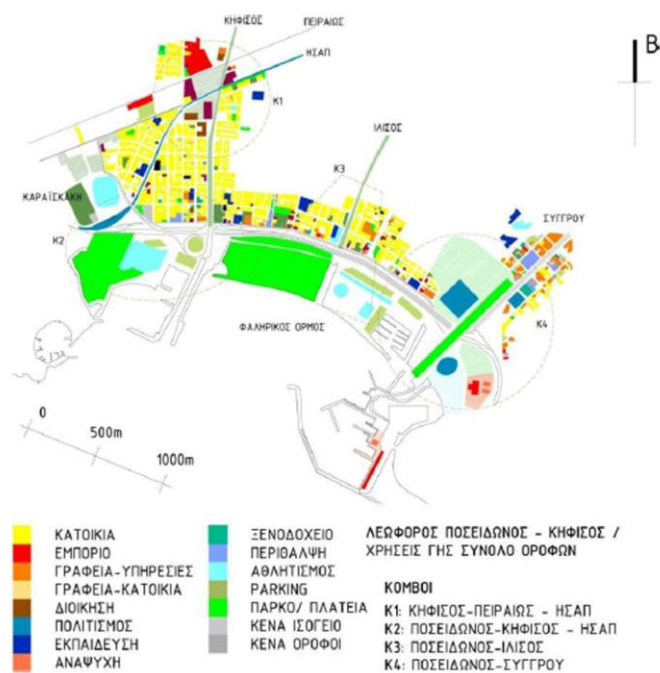
Ο Φαληρικός Όρμος είναι ένα ιδιαίτερο και μοναδικό κομμάτι γης, το οποίο βρίσκεται 6 χιλιόμετρα νότια του κέντρου της Αθήνας και, αποτελώντας τμήμα της παράκτιας ζώνης της Νοτιοδυτικής Αττικής, καλύπτει επιφάνεια 770 στρεμμάτων με συνολικό μήκος 2,5 χλμ. Η γεωγραφική του θέση είναι από τις πιο προνομιούχες στο νομό Αττικής, καθώς στο σημείο αυτό ο Σαρωνικός πλησιάζει στην ελάχιστη δυνατή απόσταση από το κέντρο της Αθήνας και η πόλη θα μπορούσε να συναντά τη θάλασσα. Το συνολικό μήκος του παραλιακού μετώπου διατρέχει απόσταση 2,5 χιλιομέτρων και πλάτος, που κυμαίνεται από τα 25μ. έως τα 900μ. Εκτείνεται από το Μικρολίμανο μέχρι τη Μαρίνα Φλοίσβου και βρίσκεται σε κοντινή απόσταση από το λιμάνι του Πειραιά αλλά και από σημεία τουριστικού ενδιαφέροντος τόσο εντός της Αθήνας όσο και σε γειτονικά νησιά του Σαρωνικού κόλπου, όπως η Αίγινα και η Σαλαμίνα.



Εικόνα 31: Γεωγραφικός εντοπισμός περιοχής μελέτης στον ευρύτερο χώρο της πρωτεύουσας
Πηγή: Google Earth, ίδια επεξεργασία

Διοικητικά, η περιοχή μελέτης υπάγεται στο Νότιο Τομέα της Νομαρχίας Αθηνών (εκτός του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας και γενικότερα της περιοχής του Νέου Φαλήρου, που υπάγεται στη Νομαρχία Πειραιά) και αντιστοιχεί στη συνοικία του Νέου Φαλήρου και στους δήμους του Μοσχάτου-Ταύρου, της Καλλιθέας και του Παλαιού Φαλήρου, οι οποίοι αποτελούν τη συνδυαστική οικιστική ενότητα ανάμεσα στο κέντρο της Αθήνας και το παραλιακό μέτωπο. Οι περιοχές στο σύνολό τους είναι πυκνοδομημένες περιοχές κατοικίας με εμφανή έλλειψη σε χώρους πρασίνου και με κοινό χαρακτηριστικό τους το γεγονός πως στη διέξοδό τους στη θάλασσα πλαισιώνονται από τη λεωφόρο Ποσειδώνος, η οποία αποτελεί ένα πολύ σημαντικό φράγμα ενώ παράλληλα τα κτίρια με μεγάλο ύψος, που αναπτύσσονται κατά μήκος της, αποκόπτουν τη θέα προς τη θάλασσα για τις περιοχές στα ενδότερα.

Επί της λεωφόρου Ποσειδώνος έχουν εγκατασταθεί πολυτελή καταστήματα λιανικού εμπορίου, κέντρα αναψυχής, που πολλές φορές δεν έχουν οπτική επαφή με τη θάλασσα, γραφεία και διαμερίσματα στους ανώτερους ορόφους, κατάσταση η οποία θυμίζει και άλλους μεγάλους άξονες του Λεκανοπεδίου. Στο σημείο αυτό αναφέρεται, πως οι χρήσεις γης στη βόρεια πλευρά της Ποσειδώνος καθορίζονται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του κάθε Δήμου, ενώ η περιοχή μεταξύ της παραλιακής Λεωφόρου Ποσειδώνος και της θάλασσας βρίσκεται εκτός των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων αυτών και διέπεται μόνο από αποσπασματικές, περιπτωσιακές ρυθμίσεις. Η ανάδειξη των λειτουργικών εντάσεων, που δημιουργούνται εκατέρωθεν του ορίου της ακτής και αφορά τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα, τόσο για την κατοικημένη περιοχή, που βρίσκεται σε άμεση γειτνίαση, όσο και για το μητροπολιτικό κέντρο, που βρίσκεται γεωγραφικά σε απόσταση, καθώς και η αντιμετώπιση της παραλιακής ζώνης ως ανάχωμα αναδεικνύονται στον επόμενο χάρτη.



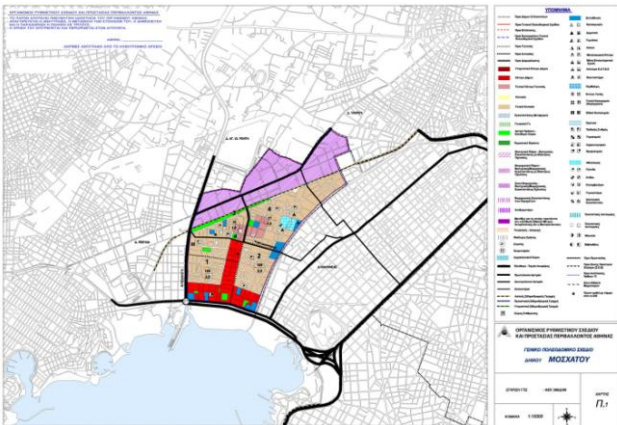
Εικόνα 32: Χάρτης καταγραφής χρήσεων γης στη σημερινή πραγματικότητα
 Πηγή: Παρμενίδης Γ. κ.α. (επιστημονικός υπεύθυνος), (2013), Ερευνητικό Πρόγραμμα "Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών, Α' Φάση, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.

Νέο Φάληρο (Δήμος Πειραιά)

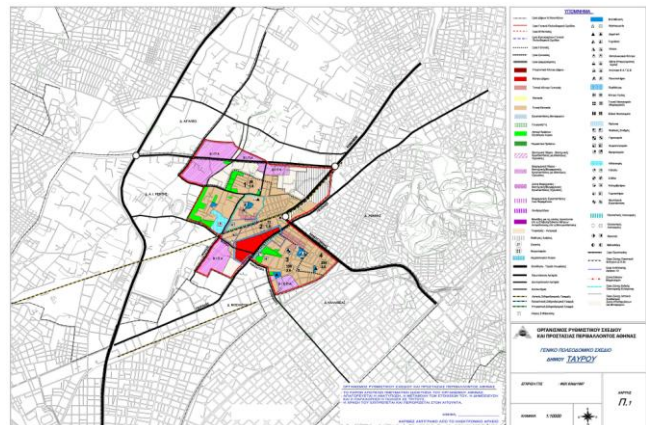
Το Νέο Φάληρο είναι συνοικία στον Πειραιά στην αρχή της περιοχής του Φαληρικού Όρμου. Τα όρια της ξεκινούν από τον Ιερό Ναό της Μυρτιώτισσας, κοντά στο Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας, και καταλήγουν στον Κηφισό ποταμό. Συνορεύει ανατολικά με το δήμο Μοσχάτου-Ταύρου, βόρεια με το δήμο Αγίου Ιωάννη Ρέντη ενώ δυτικά αποτελεί συνέχεια του Πειραιά.

Δήμος Μοσχάτου-Ταύρου

Το παραλιακό του μέτωπο εκτείνεται από τον ποταμό Κηφισό μέχρι τον Ιλισό και είναι μία από τις πιο παραμελημένες παραλιακές ζώνες της Αθήνας. Η έκτασή του είναι περίπου 5.240 στρέμματα και σύμφωνα με την απογραφή του 2011 ο πληθυσμός του ανερχόταν στους 39.900 κατοίκους. Το θαλάσσιο μέτωπο του δήμου είναι μία ενιαία ακτή, η οποία ξεκινάει αμέσως μετά τις εγκαταστάσεις του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας και προοριζόταν για χώρο πρασίνου και αθλητισμού, χωρίς να έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα με εξαίρεση δύο γήπεδα ποδοσφαίρου και καλαθοσφαίρισης. Το βόρειο τμήμα του το διασχίζουν οι γραμμές του ΗΣΑΠ και η οδός Πειραιώς, που το χωρίζουν από τη βιομηχανική περιοχή του, ενώ κυρίαρχη χρήση σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του δήμου ορίζεται η γενική κατοικία (Εγκριση: ΦΕΚ 386_Δ_1988, Αναδημοσίευση: ΦΕΚ 774_Δ_1993, Τροποποίηση μόνο για το τμήμα βόρεια των γραμμών του ΗΣΑΠ: ΦΕΚ 1063_Δ_2004)



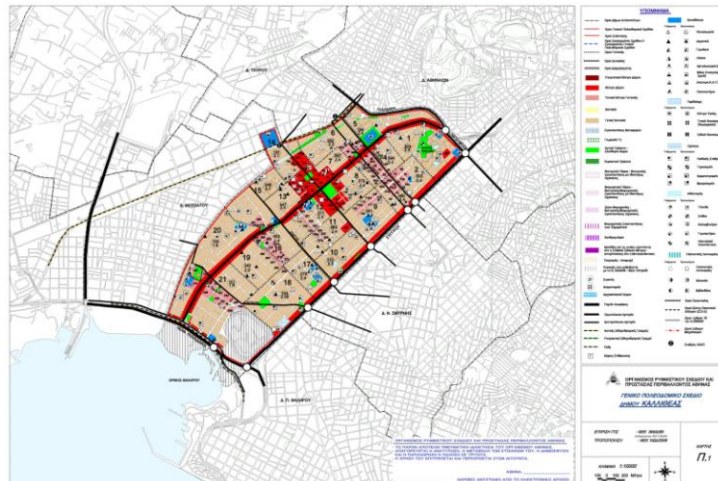
Εικόνα 33: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο πρώην Δήμου Μοσχάτου
Πηγή: <http://www.organismosathinas.gr>



Εικόνα 34: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο πρώην Δήμου Ταύρου
Πηγή: <http://www.organismosathinas.gr>

Δήμος Καλλιθέας

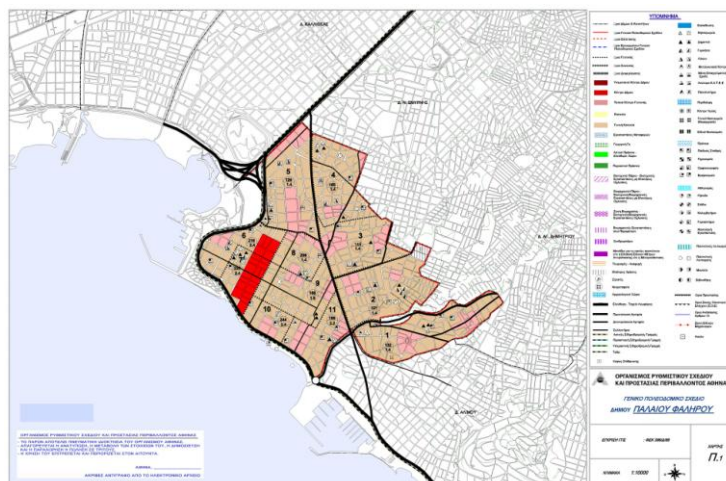
Γειτνιάζει δυτικά με το δήμο Μοσχάτου-Ταύρου. οριοθετείται από τον ποταμό Ιλισό και εκτείνεται ανατολικά μέχρι τη λεωφόρο Συγγρού, που αποτελεί το σύνορο με τους δήμους Νέας Σμύρνης και Παλαιού Φαλήρου. Η έκτασή του είναι 4.749 στρέμματα και σύμφωνα με την απογραφή του 2011 ο πληθυσμός του ανερχόταν στους 100.050 κατοίκους. Προς Βορρά τα όρια του Δήμου καταλήγουν στους λόφους Φιλοπάππου και Σικελίας, ενώ κυρίαρχη χρήση σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του δήμου ορίζεται η γενική κατοικία (Εγκριση: ΦΕΚ 369_Δ_1989, Αναδημοσίευση: ΦΕΚ 1130_Δ_1993, Τροποποίηση: ΦΕΚ 192_Δ_2006).



Εικόνα 35: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Καλλιθέας
 Πηγή: <http://www.organismosathinas.gr>

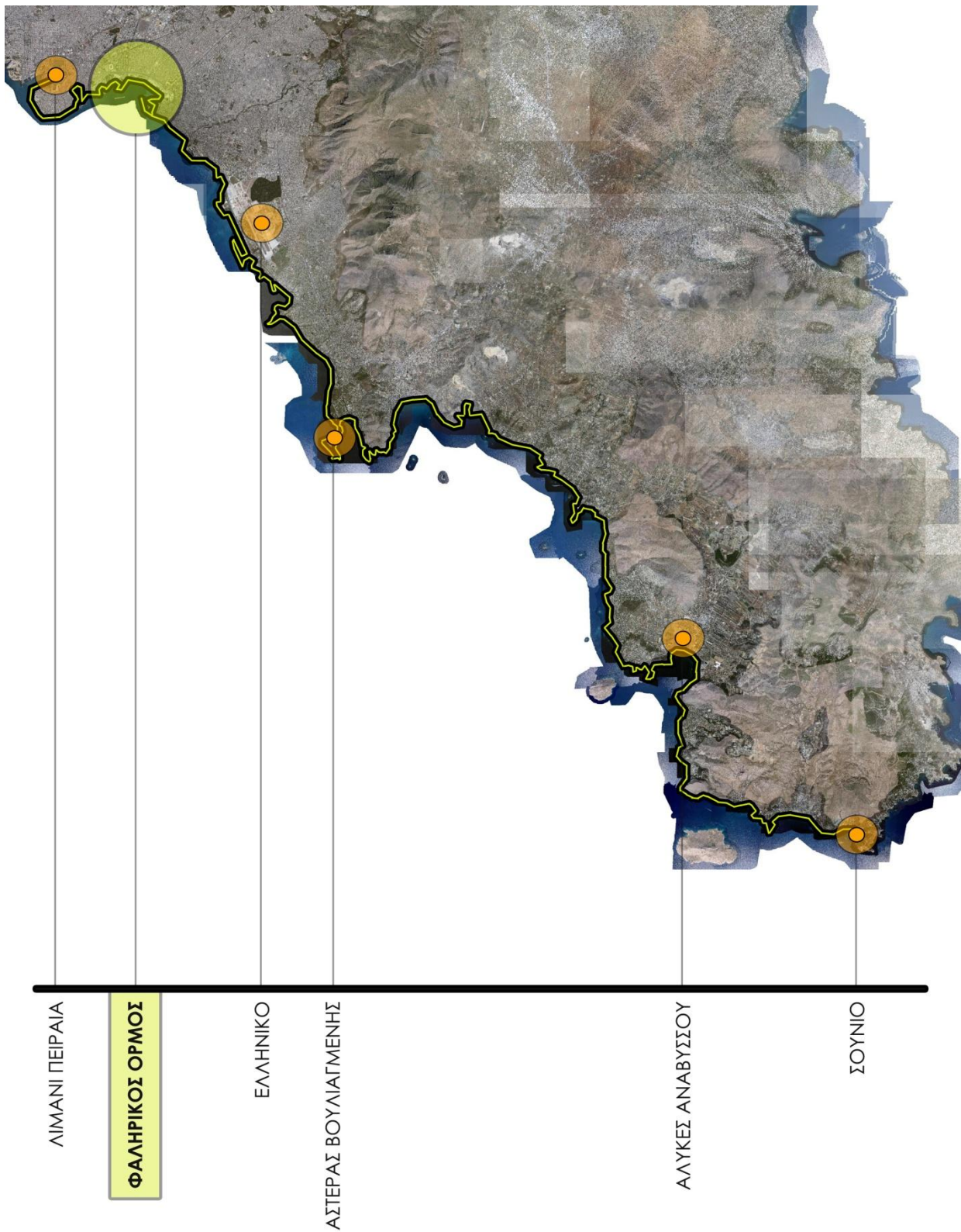
Δήμος Π.Φαλήρου

Συνορεύει δυτικά με το δήμο Καλλιθέας, ανατολικά με τους δήμους της Νέας Σμύρνης και του Αγίου Δημητρίου και νότια με το δήμο Αλίμου (το σύνορο του με το δήμο Αλίμου είναι το ρέμα της Πικροδάφνης). Η έκτασή του είναι 4,6 τετραγωνικά χιλιόμετρα και σύμφωνα με την απογραφή του 2011 ο πληθυσμός του ανέρχεται στους 64.759 κατοίκους. Η παραλία του Π. Φαλήρου φιλοξενεί πολλές αθλητικές εγκαταστάσεις, τα Ολυμπιακά Ακίνητα με κυριότερο κτίριο αυτό του Τάε Κβον Ντο και τις εγκαταστάσεις της Γενικής Γραμματείας Αθλητισμού αλλά και κινηματογράφους, αναψυκτήρια και παιδότοπους, με αποτέλεσμα να είναι αρκετά έντονη η διαχείριση εκτάσεων και εγκαταστάσεων από ιδιώτες. Αυτό που έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον σε αυτό το σημείο είναι η περιοχή, που ορίζεται το κέντρο του δήμου παράλληλα με την οργάνωση υπερτοπικού πόλου αναψυχής στο Φαληρικό όρμο. Πρόκειται για μία επιμήκη ζώνη, που ξεκινάει δίπλα από το πάρκο του Φλοίσβου, το οποίο οριοθετείται κάτω από την Ποσειδώνος και καταλήγει στο εσωτερικό του δήμου, με αποτέλεσμα να είναι το μόνο σημείο της περιοχής μελέτης, όπου καταργείται μέχρι ένα βαθμό το εμπόδιο της λεωφόρου Ποσειδώνος. Κυρίαρχη χρήση σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του δήμου ορίζεται η γενική κατοικία (Έγκριση: ΦΕΚ 386_Δ_1989).



Εικόνα 36: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Π.Φαλήρου
 Πηγή: <http://www.organismosathinas.gr>

5.1.1. Ο Φαληρικός Όρμος ως τμήμα της παράκτιας ζώνης του Σαρωνικού



Εικόνα 37: Γεωγραφικός εντοπισμός περιοχής μελέτης στο παράκτιο μέτωπο από Πειραιά μέχρι Σούνιο
Πηγή: Google Earth, ίδια επεξεργασία

Οι μετασχηματισμοί των ακτών του Σαρωνικού

Στο σύνολό της η παράκτια ζώνη του Σαρωνικού άρχισε να παίζει κάποιο ρόλο στη ζωή του λεκανοπεδίου στις αρχές του 20ου αιώνα, με τη δημιουργία του Νέου Φαλήρου, την κατασκευή της λεωφόρου Συγγρού το 1904 και με την ανάπτυξη ενός οικιστικού ιστού εκατέρωθεν των οδών Συγγρού και Θησέως, ο οποίος ένωσε πολεοδομικά την Αθήνα με την ακτή. Μέχρι το 1960 η πρωτεύουσα μέσα από όλους τους μετασχηματισμούς, που γνώρισε στα κοινωνικοοικονομικά της μεγέθη, κράτησε μια απόσταση από την παραλία. Το αστικό μέτωπο διαμορφώθηκε σε μία ασυνεχή στενή λωρίδα, παράλληλη με την ακτή, σε βάθος λίγων οικοδομικών τετραγώνων ενώ χαρακτηριστικό είναι πως η ακτογραμμή διατήρησε σε όλο της το μήκος τα φυσικά της χαρακτηριστικά (Ομάδα έρευνας τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, 2001).

Καθοριστική περίοδος για την παράκτια ζώνη του Σαρωνικού μπορεί να θεωρηθεί η περίοδος ανάμεσα στο 1960 και το 1970, επειδή με αυτή ξεκίνησε μια εποχή ριζικών χωρικών αναδιατάξεων, με επεμβάσεις που συνεχίζονται μέχρι και σήμερα. Η ολοκλήρωση του παραλιακού δρόμου προς το Σούνιο, η γενίκευση και επέκταση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου και η ισχυροποίηση του ρόλου του αεροδρομίου ως συγκοινωνιακού κόμβου (συνεχής ανάπτυξη του με επεκτάσεις το 1958, το 1968 κλπ) συντέλεσαν ώστε η παραλία να αποκτήσει ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου. Νέο στοιχείο την περίοδο αυτή αποτέλεσε η πύκνωση του αστικού ιστού στους παραθαλάσσιους δήμους και η συγκρότηση ενός μάλλον ευδιάκριτου σε αρκετές περιπτώσεις αστικού μετώπου κατά μήκος της παραλιακής λεωφόρου, καθώς το μέχρι τότε ασυνεχές αστικό μέτωπο της ακτής άρχισε να πυκνώνει και να επεκτείνεται στην ενδοχώρα. Το αξιοσημείωτο είναι πάντως, πως η οργάνωση του χώρου κάτω από την παραλιακή λεωφόρο και η συγκρότηση του αστικού ιστού πάνω από αυτή ήταν διαδικασίες, που έμειναν ασύνδετες μεταξύ τους (Ομάδα έρευνας τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ, 2001). Μετά το 1970 προχωρούν και ολοκληρώνονται επεμβάσεις στην παράκτια ζώνη με σημαντικότερα τα τεχνικά έργα επιχωματώσεων (κυρίως στην περιοχή από τον Πειραιά μέχρι το Παλαιό Φάληρο) και κατασκευής μαρίνων, όπως εκείνων στη Γλυφάδα και τον Άλιμο, ενώ το παράκτιο αστικό μέτωπο έτεινε πλέον να ενωθεί με τον άλλο κλάδο του συγκροτήματος, ο οποίος προέκυψε από την οικοδόμηση των νέων μεταπολεμικών συνοικιών της Αθήνας στις παρυφές του Υμηττού.

Πλησιάζοντας χρονικά τη σημερινή πραγματικότητα η σύγχρονη εποχή χαρακτηρίζεται από την προσπάθεια μεγιστοποίησης της οικονομικής απόδοσης της περιοχής και την αδυναμία της κεντρικής διοίκησης να σχεδιάσει την ανάπτυξη της με κοινωνικούς στόχους, γεγονός που συνοδεύεται από την αλόγιστη κατασπατάληση του φυσικού τοπίου και των φυσικών πόρων. Έντονη είναι η παρέμβαση του ανθρώπου στον φυσικό χώρο της ακτής, κυρίως μέσω της αλλοίωσης της μορφολογίας της, αλλά και της έντονης τάσης για δέσμευση αυτού του χώρου και μάλιστα από λειτουργίες που είτε είναι μεν απαραίτητες για την τοπική κοινωνία, όμως δεν έχει προβλεφθεί πουθενά στον αστικό ιστό κατάλληλη θέση για αυτές, είτε είναι ξένες προς την περιοχή και έχουν υπερτοπικό χαρακτήρα, με εμβέλεια που καλύπτει μεγάλο μέρος του Λεκανοπεδίου.

Επίσης, στη σύγχρονη συγκυρία έντονο είναι το επενδυτικό ενδιαφέρον για την παράκτια ζώνη του Σαρωνικού, καθώς εκεί συγκεντρώνονται μεγάλες αδόμητες και αδιαμόρφωτες

εκτάσεις με ιδιαίτερα προνομιακή θέση μέσα στην πόλη, που αναζητούν την ταυτότητά τους και τον προορισμό τους μέσα στον ευρύτερο αστικό ιστό. Αναλυτικότερα, υπάρχουν χαρακτηρισμοί του τμήματος του παράκτιου μετώπου από τον Πειραιά μέχρι το Σούνιο ως "Αθηναϊκή Ριβιέρα", υπάρχουν συζητήσεις για παραχωρήσεις εκτάσεων βασιζόμενες σε προτάσεις αξιοποίησης από τους επενδυτές, πραγματοποιούνται διαγωνιστικές διαδικασίες για τη μίσθωση τμημάτων της ελεύθερης ζώνης, που άλλες έχουν κηρυχτεί ως άγονες και άλλες είναι σε εξέλιξη, ενώ σε πολλές περιπτώσεις παρακάμπτεται πλήρως η περιβαλλοντική προστασία, η προστασία αρχαιολογικών χώρων (ο Ναός του Απόλλωνα Ζωστήρα κοντά στον Αστέρα Βουλιαγμένης) και ακατοίκητων νησιών (Φλέφες και Φλεβοπούλα, ανοιχτά της Βουλιαγμένης, και η νησίδα Πάτροκλος, κοντά στο Σούνιο). Ιδιαίτερο κεφάλαιο αποτελεί η περίπτωση του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού, η σημασία του οποίου για το Λεκανοπέδιο είναι εξαιρετική και πολυεπίπεδη, καθώς πέραν της προνομιακής της θέσης στη φυσική γεωγραφία της Αθήνας και της μεγάλης κλίμακάς του, έχει συμβάλει στην ανάδειξη της περιοχής ως πόλου μητροπολιτικής εμβέλειας.

Τα αίτια υποβάθμισης του θαλάσσιου μετώπου και ζητήματα ποιότητας

Στον Ελληνικό χώρο μέχρι σήμερα έχουν γίνει διάφορες ρυθμίσεις, που σχετίζονται με την κάλυψη ειδικών αναγκών, όπως για τις χρήσεις του παράκτιου χώρου, τις διοικητικές υποδιαιρέσεις, τις δραστηριότητες και τις υποδομές πάνω στην παράκτια ζώνη κλπ. Αποτέλεσμα αυτής της έλλειψης πολιτικής προστασίας του παράκτιου περιβάλλοντος είναι πως η διαχείριση της παράκτιας ζώνης είναι αποσπασματική και διέπεται κατά περίπτωση από διαφορετικών αρχών και στόχων αναπτυξιακές πολιτικές. Η ανάμειξη πολλών και διαφορετικών υπουργείων, οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης, ανώνυμων εταιρειών και άλλων φορέων ιδιωτικών συμφερόντων, αλλά και η διάχυση των δεδομένων για την παράκτια ζώνη σε διαφορετικές υπηρεσίες και οργανισμούς, αποτελεί τεράστιο εμπόδιο για την εφαρμογή μιας ολοκληρωμένης πολιτικής.

Παράλληλα, λόγω της έλλειψης ορθολογικού σχεδιασμού και της αδυναμίας εφαρμογής του σχετικού θεσμικού πλαισίου αποτέλεσμα είναι η εμφάνιση του φαινομένου έντονων αλληλεπιδράσεων ανάμεσα σε διάφορες ομάδες πίεσης, οι οποίες έχουν συχνά χαρακτήρα σύνθετο και πολυδιάστατο λόγω και του μεγάλου αριθμού χρηστών των φυσικών πόρων (Suman, 2001). Άλλωστε, ο περιορισμένος παράκτιος χώρος, η πυκνότητα του πληθυσμού, η ποικιλία στα θαλάσσια και χερσαία περιβάλλοντα σε κοντινές αποστάσεις, τα κοινωνικο-οικονομικά ενδιαφέροντα και οι νέου τύπου παράκτιες χρήσεις συντελούν στην αύξηση των συγκρούσεων ανάμεσα σε διαφορετικές ομάδες χρηστών.

Παρά τη μέχρι σήμερα ακολουθούμενη πολιτική υποστηρίζεται ότι η κατάσταση, που έχει δημιουργηθεί πρέπει να αντιμετωπιστεί ως αναστρέψιμη, με την προϋπόθεση ότι θα συγκροτηθούν και εφαρμοσθούν ενδεδειγμένα σχήματα ενιαίας διαχείρισης, προγραμματισμού και σχεδιασμού, καθώς στον παράκτιο χώρο θέτονται και σοβαρά ζητήματα ποιότητας χώρου, που χρήζουν προστασίας και ανάδειξης. Κατευθυντήρια θέση για οποιοδήποτε σχεδιασμό πρέπει να αποτελεί το γεγονός, ότι το σύνολο της παράκτιας ζώνης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας αποτελεί χώρο μοναδικό, όπου συνυπάρχουν ποικίλες σύγχρονες πολεοδομικές λειτουργίες αλλά και στοιχεία φυσικού περιβάλλοντος υψηλής οικολογικής ποιότητας και τοπία σπάνιου κάλλους με σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους.

Η παράκτια ζώνη ως διακριτές ενότητες

Εξαρχής τίθεται το πρόβλημα της αποκοπής της παράκτιας ζώνης από τον υπόλοιπο αστικό ιστό λόγω της ύπαρξης του παραλιακού δρόμου σε συνδυασμό με την ελλιπή μέριμνα για την ασφαλή εγκάρσια κίνηση πεζών και ποδηλάτων, γεγονός που καθιστά την ευαίσθητη αυτή ζώνη ως μία χωρικά διακριτή ενότητα, που θέτει ποικίλα ζητήματα λειτουργικής σύνδεσης με αστικό μέτωπο σε όλο της το μήκος. Ο αυτοκινητόδρομος, ο οποίος αποτελεί σημαντικό φράγμα παρεμποδίζοντας την ελεύθερη πρόσβαση στην παραλία, εισάγει στην παραλιακή ζώνη συνθήκες αποκοπής και έντασης (ο αυτοκινητόδρομος καταναλώνει ένα μεγάλο χώρο του χώρου της παραλιακής, θόρυβος, ρύπανση, ανασφάλεια λόγω των υψηλών ταχυτήτων, αισθητική ρύπανση), που δεν είναι συμβατές με το ήπιο περιβάλλον, το οποίο θα αναζητούσε ο κάτοικος της πρωτεύουσας απομακρυνόμενος από τις περιοχές κατοικίας και καταφεύγοντας στη θάλασσα.

Ένας πρώτος τρόπος διαχωρισμού της παράκτιας ζώνης είναι ο διοικητικός διαχωρισμός, ο οποίος παρά το γεγονός ότι δε γίνεται με κριτήριο τη φυσιολογία του χώρου και των ξεχωριστών στοιχείων των περιοχών είναι σημαντικό να μνημονευθεί, καθώς η τοπική αυτοδιοίκηση σε κάθε περιοχή έχει τη δύναμη να φέρει αλλαγές στο συγκεκριμένο χώρο. Παράλληλα, η παράκτια ζώνη χαρακτηρίζεται από πολυμορφία, καθώς κατά μήκος της διακρίνονται παράλληλες ζώνες, που έχουν μεταξύ τους πολύ χαλαρή λειτουργική σχέση, διάρθρωση η οποία οφείλεται στην έως τώρα *ad hoc* ανάπτυξή της. Η έκταση, έχοντας προκύψει ως επί το πλείστον από φυσικές ή τεχνητές προσχώσεις, ανήκει στην ιδιωτική περιουσία του δημοσίου, δηλαδή επιδέχεται οικονομικής εκμετάλλευσης (Ευαγγελίδου, 2001). Λόγω του ιδιόρρυθμου αυτού ιδιοκτησιακού καθεστώτος, επικρατεί μια σύγχυση μεταξύ δημοσίου και κοινόχρηστου χαρακτήρα της, η οποία αποτυπώνεται στην ασάφεια του πολεοδομικού καθεστώτος της ενώ η μικρή κλίμακα των επενδύσεων και η χαμηλή εμβέλεια των οικονομικών στόχων έως σήμερα είχαν αποτέλεσμα τη μη αξιοποίηση της παραλιακής ζώνης κατά τα πρότυπα άλλων χωρών. Αντίθετα, συνέβαλαν στη διατήρηση σε αυτήν ενός χαρακτήρα, ο οποίος προσδιορίζεται από θέματα ασυνέχειας λειτουργικών ενοτήτων, ασυμβίβαστων χρήσεων και φυσικών τοπίων, ζητήματα απομόνωσης και σταδιακής εγκατάλειψης ελεύθερων χώρων και ταυτόχρονα ζητήματα υπερεκμετάλλευσης άλλων και θέματα προστασίας και ανάδειξης του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος σε αρκετά της σημεία.

Χαρακτηριστικές είναι οι ζώνες αναψυχής, που λόγω της αύξησης του επιχειρηματικού κέρδους επεκτείνονται υπέρμετρα με ημιυπαίθριες εγκαταστάσεις, δεσμεύοντας ολοένα και περισσότερο χώρο, ενώ σε κάποιες ζώνες χαμηλού πρασίνου απαγορεύεται η πρόσβαση. Επίσης, υπάρχουν μαρίνες, ναυταθλητικές εγκαταστάσεις, αλιευτικά καταφύγια, χώροι πολιτισμού και υπαίθριων αθλοπαιδιών μικρής κλίμακας. Όσον αφορά την ουσιαστικότερη λειτουργία της παράκτιας ζώνης, που συνδέεται αναμφισβήτητα με την ίδια τη θάλασσα (κολύμπι, ηλιοθεραπεία κλπ), πρέπει να αναφερθεί πως αν και η ποιότητα το νερού έχει βελτιωθεί μετά την έναρξη λειτουργίας του βιολογικού καθαρισμού, η ακτή είναι μόνο σε κάποια σημεία κατάλληλα διαμορφωμένη παρέχοντας τη δυνατότητα ελεύθερης πρόσβασης και χρήσης. Από το υπόλοιπο μήκος της, αρκετά επιμέρους τμήματα είναι ακατάλληλα για μπάνιο λόγω της κακής και αντιαισθητικής διαμόρφωσής τους ενώ κάποια άλλα αποτελούν οργανωμένες πλαζ, των οποίων η εκμετάλλευση έχει εκχωρηθεί σε ιδιώτες, με αποτέλεσμα η χρήση να είναι αυστηρά περιορισμένη και η εμβέλεια έντονα υπερτοπική.

Τέλος, η πολυμορφία του παραλιακού μετώπου διαφαίνεται έντονα και ως προς την κοινωνική συνιστώσα διερεύνησής του και συγκεκριμένα όσον αφορά τις κοινωνικές ομάδες, που χρησιμοποιούν τα επιμέρους τμήματά του.

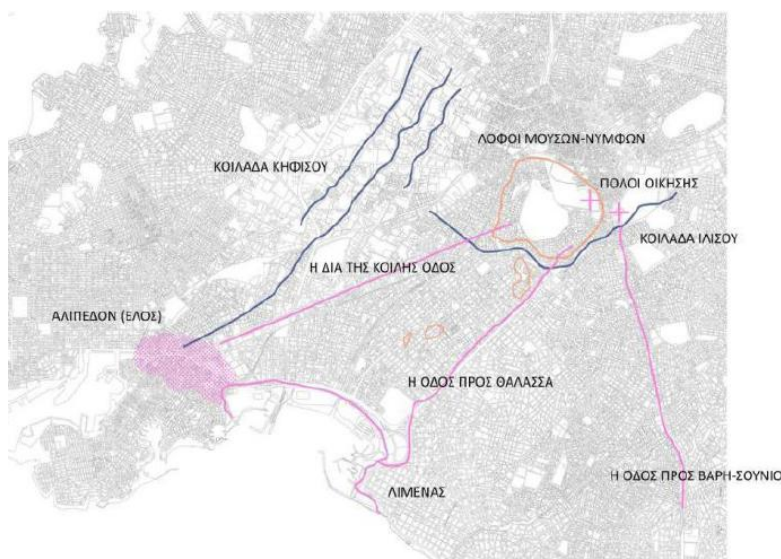
Παράλληλα με τα προαναφερθέντα ζητήματα των επιμέρους ενοτήτων της παράκτιας ζώνης αξιοσημείωτη θεωρείται η αναφορά στην κατά μήκος της παραλιακής ζώνης κίνησης πεζών και ποδηλάτων, η οποία κρίνεται από δυσχερής έως επικίνδυνη σε ορισμένα σημεία, καθώς οι πεζοί αναγκάζονται να κινούνται εκτεθειμένοι παράλληλα με τον δρόμο. Επίσης, απαιτείται μία ενιαία πολιτική σχεδιασμού με σκοπό την άμεση θεσμική θωράκιση της παραλιακής ζώνης, που θα της εξασφαλίσει κάτω από τις σημερινές συνθήκες, τόσο την προστασία και ανάδειξη του φυσικού, πολιτιστικού και αισθητικού περιβάλλοντος, όσο και την απαιτούμενη ανάπτυξη δραστηριοτήτων, αναψυχής τουρισμού και πολιτισμού. Απώτερος στόχος θα μπορούσε να τεθεί η διαμόρφωση της παράκτιας ζώνης σε ένα διαδημοτικό γραμμικό πάρκο αναψυχής, με ιδιαίτερη έμφαση σε υπαίθριες δραστηριότητες, στην κοινωνική επαφή, στην ήπια αναψυχή, στο κολύμπι, στη δημιουργία ασφαλών και ευχάριστων διαδρομών πεζών και ποδηλάτων, στην επαφή με τη φύση και τη θάλασσα και στην περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση των πολιτών (Μαυρίδου, 1998).

5.1.2. Η σχέση του Όρμου Φαλήρου με την πόλη

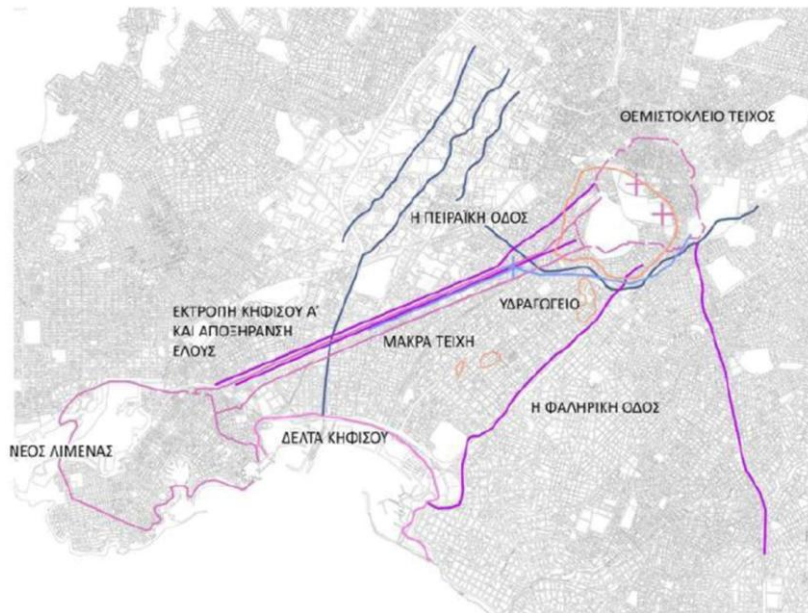
Οι δυναμικές γραμμές που συνέδεαν διαχρονικά το κέντρο της Αθήνας με το Φαληρικό Όρμο

Ξεκινώντας από τη βασική διατύπωση πως η Αθήνα από πολύ νωρίς "γύρισε την πλάτη της" στο θαλάσσιο μέτωπό της, ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός, πως πιθανώς πολεοδομικά στοιχεία τα οποία διαμόρφωσαν δομικά την εξέλιξη της πόλης, των οποίων όμως η βασική συντακτική δομή δε λήφθηκε ενεργά υπόψη και σήμερα ατροφεί, μπορούν με κατάλληλους χειρισμούς να αποτελέσουν φορείς ανασυγκρότησης του αστικού τοπίου, με αποτέλεσμα στοιχεία μίας ιστορικής τοπογραφίας να μπορέσουν να συνδράμουν ενεργά στον μελλοντικό σχεδιασμό της πόλης.

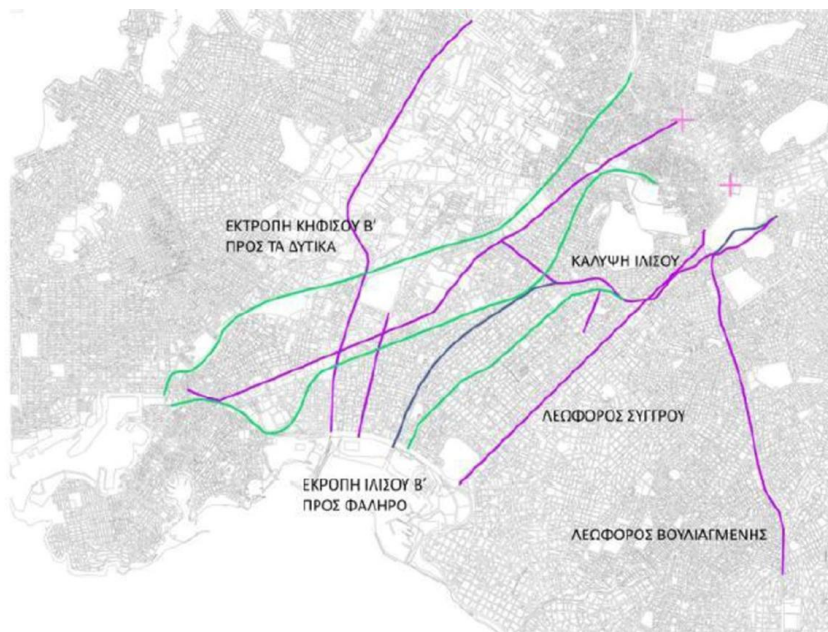
Εστιάζοντας στη σύνδεση του κέντρου της πόλης με το νοτιοδυτικό τμήμα του θαλάσσιου μετώπου της, ισχύουν τα εξής: Το οδικό δίκτυο του λεκανοπεδίου Αθηνών, από την αρχαιότητα μέχρι σήμερα, καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από τα γεωφυσικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής. Μέχρι τον 19ο αιώνα οι δρόμοι της Αττικής ακολουθούσαν περίπου τα ίχνη των αρχαίων, ενώ κατά τον 20ο αιώνα οι νέοι οδικοί άξονες συνέχισαν σε μεγάλο βαθμό να κατασκευάζονται πάνω στις παλιές χαράξεις. Μία εκ των αρχαίων οδών του λεκανοπεδίου των Αθηνών, που συνέδεε την πόλη με το Φάληρο (αρχαίο λιμένα της πόλης) ήταν η Φαληρική οδός, η οποία ακολουθούσε τη γραμμή των σημερινών οδών Φαλήρου και Συγγρού και συνέδεε τις Φαληρικές πύλες με το Φάληρο, βαίνοντας εκτός των τειχών. Όπως αναφέρει ο Μπίρης, η δημιουργία της σημερινής λεωφόρου Συγγρού οφείλεται στον καθηγητή Τοπογραφίας Ι. Γενισαρή, ο οποίος μετείχε στη σύνταξη του ρυμοτομικού σχεδίου του 1864 και κατά τα έτη 1876-1878 συνέλαβε τη σημασία της χάραξης του άξονα αυτού (μαζί με τον άξονα της λεωφόρου Αλεξάνδρας) (Μπίρης, 1995). Το 1900 η σύζυγος του εκλιπόντος Ανδρέα Συγγρού διέθεσε στο ελληνικό δημόσιο το ποσό, το οποίο απαιτείτο για την κατασκευή της λεωφόρου από την Αθήνα μέχρι το Φάληρο, υπό τον όρο ότι αυτή θα καλείται εσαεί λεωφόρος Συγγρού.



Εικόνα 38: Οι δυναμικές γραμμές σύνδεσης της Αθήνας με τη θάλασσα την προϊστορική περίοδο
Πηγή: Παρμενίδης Γ. κ.α. (επιστημονικός υπεύθυνος), (2013), Ερευνητικό Πρόγραμμα "Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών, Α' Φάση, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.



Εικόνα 39: Οι δυναμικές γραμμές σύνδεσης της Αθήνας με τη θάλασσα στις αρχές του 19ου αιώνα
 Πηγή: Παρμενίδης Γ. κ.α. (επιστημονικός υπεύθυνος), (2013), Ερευνητικό Πρόγραμμα "Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών, Α' Φάση, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.



Εικόνα 40: Οι δυναμικές γραμμές σύνδεσης της Αθήνας με τη θάλασσα στον 20ο αιώνα
 Πηγή: Παρμενίδης Γ. κ.α. (επιστημονικός υπεύθυνος), (2013), Ερευνητικό Πρόγραμμα "Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών, Α' Φάση, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.

Σκοπός της απεικόνισης αυτών των χαρτών δεν είναι η ακριβής αποτύπωση της ιστορικής μαρτυρίας αλλά η επισήμανση της διαχρονικότητας γραμμών και κόμβων στον χάρτη της πόλης, η ανάδειξη της σημασίας της σύνδεσης της Αθήνας με το Φάληρο και η απόδοση βαρύτητας στην περιοχή μελέτης του Φαληρικού Όρμου με το σκεπτικό της μετατροπής του συγκεκριμένου ιστορικού κόμβου από πεδίο αστικής ακαταστασίας σε πόλο έλξης και εστία ανασύνταξης του χώρου.

Σημερινή πραγματικότητα

Αρχικά σημειώνεται, πως η χωροθέτηση των υπηρεσιών στην Αττική έχει μεταβληθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια, με ιδιαίτερα σημαντική την ανάπτυξη εμπορίου και υπηρεσιών, εκτός των άλλων, στις παρόδιες ζώνες των κύριων συγκεντρωτικών οδικών αξόνων, με τη Συγγρού να είναι μία από τις χαρακτηριστικές περιπτώσεις. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται εν μέρει στη μετατόπιση μητροπολιτικών και υπερτοπικών δραστηριοτήτων έξω από το θεσμοθετημένο όριο του κέντρου της πόλης, το οποίο να μεν διατηρεί το μητροπολιτικό του ρόλο, αλλά κάποιες μητροπολιτικού επιπέδου λειτουργίες μετατοπίζονται σε άλλα δευτερεύοντα πυρηνικά κέντρα αλλά και σε γραμμικά, και μπορεί να ερμηνευτεί ως αποτύπωση στον αστικό χώρο της διαδικασίας "τριτογενοποίησης" της παραγωγής, της μεταλλαγής δηλαδή των παραγωγικών δομών της χώρας από βιομηχανικές σε υπηρεσίες.

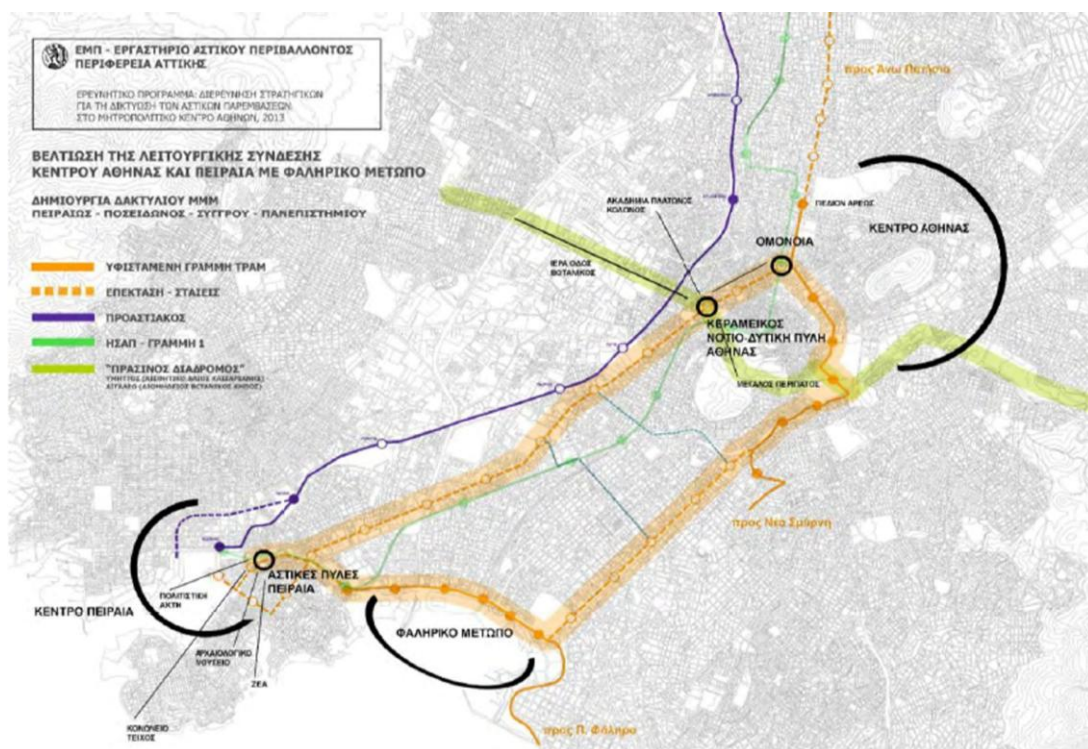
Για τη συγκεκριμένη ερευνητική προσέγγιση ενδιαφέρον παρουσιάζει η μετατόπιση ή/και η προσθήκη πολιτιστικών χρήσεων με μεγάλη εμβέλεια προς τα νότια, που έχουν εγκατασταθεί -ή είναι προγραμματισμένο να εγκατασταθούν- στον άξονα της λεωφόρου Συγγρού καθώς και στο μητροπολιτικού επιπέδου κέντρο του Πειραιά, γεγονός που επιβεβαιώνει την προαναφερθείσα πραγματικότητα, η οποία μπορεί να μη δημιουργεί κέντρο με την παραδοσιακή πολεοδομική άποψη του όρου, αλλά μπορεί να θεωρηθεί ότι μεταλλάσει τον χαρακτήρα των κέντρων των όμορων Δήμων (τα τμήματα του Π. Φαλήρου και της Καλλιθέας που εφάπτονται στη Λ. Συγγρού).



Εικόνα 41: Άποψη της σύνδεσης της περιοχής μελέτης με το κέντρο της Αθήνας μέσω της Συγγρού
Πηγή: Μάρκου Μ. (2013), Μητροπολιτικά έργα στην Αθήνα. Ζητήματα ανάπτυξης του παράκτιου μετώπου της Αθήνας: ο Φαληρικός Όρμος, Διάλεξη στα πλαίσια του ειδικού θέματος πολεοδομίας 8ου εξαμήνου "Οι πόλεις στην Ελλάδα και τον ευρωπαϊκό χώρο. Η πόλη και το νερό", Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.

Ταυτόχρονα, στην ευρύτερη περιοχή παρουσιάζονται σημαντικές δυναμικές ανάπτυξης μέσω υφιστάμενων αλλά και προγραμματισμένων χωροθετήσεων και νέων μεγάλων συγκοινωνιακών υποδομών. Ειδικότερα αναφέρονται: μεγάλες συγκοινωνιακές υποδομές), μεγάλες επενδύσεις υπερτοπικού χαρακτήρα και νέες χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής.

Στην προσπάθεια σύνδεσης των επεμβάσεων αυτών έχει προταθεί στο προαναφερθέν ερευνητικό πρόγραμμα η έννοια του "Πολεοδομικού-Κυκλοφοριακού Δακτυλίου", ένα σύνθετο εργαλείο παρέμβασης που στόχο έχει να αναδιαμορφώσει την κυκλοφορία των ΙΧ αυτοκινήτων, με απώτερο σκοπό την επίτευξη μιας βελτιωμένης ισορροπίας μεταξύ των διαφόρων μέσων κινητικότητας: την κινητικότητα των ΜΜΜ, του ποδηλάτου και του πεζού, μαζί με τ ΙΧ αυτοκίνητα. Παράλληλα, η σημασία των Μητροπολιτικών Δακτυλίων είναι μεγάλη, καθώς δικτυώνουν παρεμβάσεις μητροπολιτικής σημασίας, αναδεικνύουν και ενδυναμώνουν την πολιτισμική ταυτότητα της πόλης διασυνδέοντας αρχαιολογικούς και ιστορικούς χώρους με τον σύγχρονο πολιτισμό και υποβοηθούν τη νοητική αντίληψη ευρύτερων γεωγραφικών ενοτήτων και τον προσανατολισμό σε μία πόλη, που έχει πλέον επεκταθεί υπέρμετρα. Μία από τις βασικές παραμέτρους στρατηγικού χαρακτήρα για την εφαρμογή του νέου αυτού εργαλείου είναι η λειτουργική σύνδεση των Κέντρων Πόλης Αθήνα και Πειραιά, με τον υπό ανάπτυξη Φαληρικό Όρμο και σημαντικούς κόμβους πολιτισμού. Αναλυτικότερα, η Πειραιώς και η Συγγρού, αναβαθμιζόμενες σε Αστικές Λεωφόρους, προτείνεται να αποτελέσουν τις δύο επιμήκεις πλευρές του Νότιου Δακτυλίου, που θα φιλοξενεί κυκλική γραμμή τραμ. Το πέρασμά του θα γεφυρώνει την υφιστάμενη διέλευσή του από την Ποσειδώνος, αλλά και θα βασίζεται στην προγραμματιζόμενη επέκτασή του επί της Πανεπιστημίου προς Ομόνοια. Κατά αυτόν τον τρόπο, διαμορφώνεται ένας ολοκληρωμένος δακτύλιος Μέσων Σταθερής Τροχιάς, συνολικού μήκους περίπου 20χλμ.



Εικόνα 43: Πολεοδομικός-Κυκλοφοριακός Δακτύλιος

Πηγή: Παρμενίδης Γ. κ.α. (επιστημονικός υπεύθυνος), (2013), Ερευνητικό Πρόγραμμα "Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών, Β' Φάση, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.

5.2. Ο Φαληρικός Όρμος από τα μέσα του 19ου αιώνα έως τη μετα-Ολυμπιακή εποχή:

Στην ενότητα αυτή ξεκινάει η στοχευμένη ιστορική αναδρομή, που αφορά το Φαληρικό Όρμο, με περίοδο αναφοράς από τα μέσα του 19ου αιώνα μέχρι τη μετα-ολυμπιακή εποχή, με έμφαση στη σύγχρονη συγκυρία της κρίσης και αναπτύσσεται βασισμένη στους εξαρχής διατυπωμένους άξονες προσέγγισης:

τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος

τους χωρολειτουργικούς μετασχηματισμούς της περιοχής

τις αναπτυξιακές επιλογές και πρακτικές σχεδιασμού

το θεσμικό πλαίσιο

τη σύνθεση των εμπλεκομένων σε επίπεδο σχεδιασμού

την κοινωνική κινητοποίηση



Εικόνα 44: Άποψη Φαληρικού Όρμου
Πηγή: <http://www.bizznews.gr>

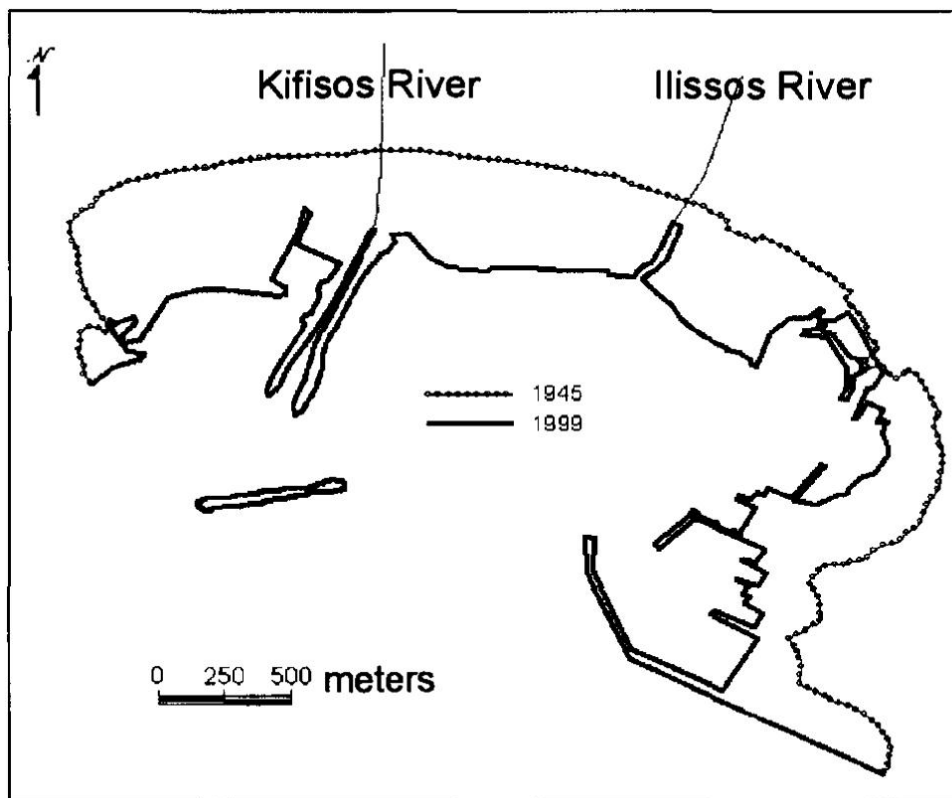
5.2.1. Στοιχεία Φυσικού Περιβάλλοντος

Κατά το παρελθόν ο φαληρικός όρμος αποτελούσε ένα φυσικό οικοσύστημα με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Ήταν ένα αλίπεδο, μία μεγάλη αμμώδης πεδιάδα, στην οποία υπήρχε πλούσια χλωρίδα και πανίδα. Από τις αρχές του 20ου αιώνα ξεκίνησε σταδιακά η αλλοίωση του φυσικού οικοσυστήματος εξαιτίας της ανθρώπινης δραστηριότητας. Ωστόσο, οι μεγαλύτερες αλλαγές στην τοπογραφία και κατ'επέκταση και στο οικοσύστημα της περιοχής επήλθαν τα τελευταία σαράντα χρόνια, καθώς η εντατικοποίηση των χρήσεων γης, τα μεγάλης κλίμακας δημόσια έργα και οι εκτεταμένες επιχωματώσεις μετέτρεψαν τον υγροβιότοπο του Φαλήρου σε δομημένο περιβάλλον. Η περιοχή αποξηράνθηκε και διαμορφώθηκε σε αμπελώνες, σε βοσκοτόπια και τέλος σε κατοικίες ενώ παράλληλα απέκτησε και το εμπόδιο ενός μεγάλου, υπερυψωμένου αυτοκινητοδρόμου ταχείας κυκλοφορίας (Ποσειδώνος).



Εικόνα 45: "Ο Παρθενώνας από τον Φαληρικό Όρμο"
Πηγή: Harry John, 1861

Από τις σημαντικότερες αιτίες περιβαλλοντικής υποβάθμισης με αρκετές προεκτάσεις ήταν η μετατροπή των αθηναϊκών ρεμάτων σε αποχετευτικούς αγωγούς, που επιβάρυναν ιδιαίτερα τον κύριο τόπο εκβολής τους, τον Φαληρικό Όρμο, καθώς μία από τις σημαντικότερες ιδιαιτερότητες του Φαληρικού Όρμου είναι ότι αποτελεί φυσικό τόπο εκβολής του μεγαλύτερου αθηναϊκού χειμάρρου, του Κηφισού και αργότερα του Ιλισού. Η αντιπλημμυρική προστασία του Μοσχάτου και της Καλλιθέας είναι άμεσα συνδεδεμένη με την κατάσταση του Κηφισού (και λιγότερο του Ιλισού). Η διευθέτηση του ποταμού Κηφισού, η οποία ολοκληρώθηκε τμηματικά σε συνδυασμό με το οδικό έργο του 2004 στα πλαίσια των Ολυμπιακών Έργων, σε συνδυασμό με διαχρονικές λανθασμένες κινήσεις της πολιτείας, λοιπά έργα υποδομής (υπερυψωμένη Ποσειδώνος, γραμμή τραμ, παραλιακοί συλλέκτες όμβριων Μοσχάτου και Καλλιθέας), παράνομες απορρίψεις λυμάτων και βιομηχανικών αποβλήτων και άλλους παράγοντες, είχε σαν αποτέλεσμα να δημιουργηθούν κλειστές λεκάνες στις πυκνοκατοικημένες χαμηλές περιοχές Νέου Φαλήρου, Μοσχάτου και Καλλιθέας, οι οποίες μόνιμα κινδυνεύουν από πλημμύρες (Νικόπουλος, 2008).



Εικόνα 46: Οι μεταλλαγές στην τοπογραφία του Φαληρικού Όρμου λόγω των εκτεταμένων επιχωματώσεων

Πηγή: Skilodimou H., Stefouli M., Bathrellos G., (2002), Spatio-temporal analysis of the coastline of Falirou Bay, Attica, Greece, Estudios Geol.

Με βάση το Σχεδιασμό Αντιπλημμυρικών Έργων, που εκπονήθηκε στο πλαίσιο της Ολοκληρωμένης Μελέτης Ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου και στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων 2004, κατασκευάστηκαν κάποια έργα με τα οποία εξασφαλίστηκε η αντιπλημμυρική προστασία της έκτασης κάτω από τη λεωφόρο Ποσειδώνος, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για την κατασκευή και των υπόλοιπων έργων, που απαιτούνται για την αντιπλημμυρική θωράκιση περιοχών στην πάνω πλευρά της Ποσειδώνος. Στα πλαίσια των Ολυμπιακών Έργων υλοποιήθηκαν, μεταξύ άλλων, η διευθέτηση του ποταμού Ιλισού και τα έργα προστασίας της εκβολής από τα ανοικτής θαλάσσης κύματα και οι κάθετοι κλάδοι και οι εκβολές στη θάλασσα των αντιπλημμυρικών καναλιών Μοσχάτου και Καλλιθέας. Από εκεί και έπειτα, εκκρεμούν μια σειρά από άλλα έργα σε διάφορα σημεία του Κηφισού, ώστε να επιτευχθεί η οριστική αντιπλημμυρική προστασία και η αναβάθμιση του περιβάλλοντος στις άμεσες περιοχές της παρούσας εργασίας αλλά και στο ευρύτερο αστικό περιβάλλον. Από αυτά, σημαντικότερα είναι τα έργα της "Β' Φάσης", που είχαν καθοριστεί για τη μετα-Ολυμπιακή περίοδο και για διάφορους λόγους δεν έχουν πραγματοποιηθεί, τα οποία αφορούσαν την κατάργηση του σημερινού υπερυψωμένου αυτοκινητόδρομου, που αποκόπτει οπτικά και λειτουργικά την πόλη από τη θάλασσα, και η μετάθεσή του νοτιότερα και την κατασκευή στη θέση της καταργούμενης σημερινής λεωφόρου Ποσειδώνος ενός αντιπλημμυρικού καναλιού, που παράλληλα με την προστασία που θα προσφέρει, θα φέρει τις γύρω περιοχές σε επαφή με τη θάλασσα.

5.2.2. Απεικόνιση χωρολειτουργικών μετασχηματισμών

5.2.2.1. Ο Φαληρικός Όρμος από τα μέσα του 19ου αιώνα μέχρι τις αρχές του 1920

Ο Φαληρικός Όρμος ήταν το πρώτο λιμάνι της Αθήνας, ίχνη του οποίου βρέθηκαν πρόσφατα στις εκσκαφές για τη θεμελίωση της Όπερας, γεγονός που θυμίζει πως το σημερινό "αστικό κενό" ήταν πλήρες από το βάθος του χρόνου (Μάρκου Μ., 2013), ενώ στα μέσα του 19ου αιώνα αποτελώντας μια θαυμάσια παραλία, που φαινόταν πως είχε τις καλύτερες προοπτικές ανάπτυξης, ήταν ο πρώτος πόλος λουτρο-τουρισμού της νεώτερης Αθήνας. Η συγκεκριμένη περιοχή επιλέχθηκε ως χώρος κατασκευής και εκμετάλλευσης υποδομών αναψυχής από την εταιρεία Σιδηροδρόμων Αθηνών-Πειραιώς, αφότου ο Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος το 1855 ως Υπουργός Εσωτερικών εισηγείται την "κατασκευή δρόμου σιδηρού δια να συντομευθεί η απόσταση μεταξύ Αθηνών και Πειραιώς και δια να καταστούν οι Αθήναι λιμνήν θαλάσσιος" . Την ίδια χρονιά ψηφίστηκε ο νόμος ΤΖ'"Περί συστάσεως σιδηροδρόμου από Αθηνών εις Πειραιά" (ΦΕΚ 48_28-12-1855), η κατασκευή του οποίου ξεκίνησε το 1867 (Παπαγιαννάκης, 1982). Την περίοδο αυτή κατασκευάστηκαν στην περιοχή οι κλειστές λουτρικές εγκαταστάσεις στα ρηχά του Φαληρικού Όρμου, η προκουμαία και η προβλήτα για περίπατο, η οποία αποτελούσε κύριο σημείο αναφοράς για τους κατοίκους της περιοχής, δύο μεγάλα ξενοδοχεία (το Grand Hotel de Phalere και το Ακταίον), το θέατρο και ο κήπος, το λούνα-παρκ κοντά στο σταθμό.

Η συγκυρία εν όψη των πρώτων Ολυμπιακών Αγώνων έκανε αυτόν τον τόπο μέρος της προσπάθειας διεθνούς προβολής της χώρας καθώς η πρόταση της συμβολικής χωροθέτησης του γεγονότος στην κοιτίδα του "ολυμπιακού ιδεώδους" υπηρετούσε τον ανταγωνισμό των πόλεων για οικονομικο-πολιτική προβολή, δίνοντας έτσι τη δυνατότητα στην Αθήνα να πάρει μέρος σε αυτό τον ανταγωνισμό. Η φαληρική ακτή μπήκε στον ολυμπιακό χάρτη προσφέροντας το χώρο για το ποδηλατόδρομο, για το αγώνισμα του τένις (σημερινό γήπεδο Καραϊσκάκη), τις εγκαταστάσεις για τα αγωνίσματα κωπηλασίας, όπως και μέρος της αναγκαίας τουριστικής υποδομής. Η κοσμική Αθήνα έζησε τον τόπο συλλογικά στην απογευματινή βόλτα, στην κυριακάτικη εκδρομή και το bain-mixte (Κατσιμάρδος, 2010), ανακαλύπτοντας τις χαρές της θάλασσας ως αστική εμπειρία και την υπερτοπική διάσταση της πόλης, ενώ σημαντικό είναι πως οι εγκαταστάσεις της εταιρείας σιδηροδρόμων σεβάστηκαν τότε το τοπίο και το φυσικό ανάγλυφο καθώς διατήρησαν ελεγχόμενη κλίμακα, αφήνοντας την ακτή σε κοινή χρήση (Καρύδης, 2010).

Τη δεκαετία του 1880 ο Φαληρικός Όρμος γίνεται τόπος μεγάλης κλίμακας επενδύσεων, που σχετίζονται με τις υποδομές και την αναψυχή, τις περισσότερες από τις οποίες υλοποιεί η εταιρεία Σιδηροδρόμων Αθηνών-Πειραιώς, εξαιτίας της προνομιακής και αποκλειστικής εκμετάλλευσης πολλών οικοπέδων του νεοσύστατου προαστίου. Όσον αφορά την κατασκευή σιδηροδρόμου, το έργο ξεκίνησε το 1867 και η τελική σύμβαση υπογράφηκε με την αγγλική εταιρεία του Edward Picking με τον όρο να φτιάξει σε εννέα μήνες μονή γραμμή με αφετηρία το Θησείο, σταθμό στο Νέο Φάληρο και τέρμα στον Πειραιά. Μέρος της συμφωνίας ήταν και η κατασκευή πολυτελών εγκαταστάσεων αναψυχής, τις οποίες και θα εκμεταλλεύονταν η εταιρεία, προσδοκώντας την αυξημένη κίνηση για το τραίνο. Ο Άγγλος επιχειρηματίας μεταβίβασε τις υποχρεώσεις του στην Ανώνυμο Εταιρεία "απ' Αθηνών εις



Εικόνα 47: Απεικόνιση Φαληρικού Όρμου τη δεκαετία του 1920
Πηγή: <http://www.elia.org.gr>



Εικόνα 48: Απεικόνιση Φαληρικού Όρμου τη δεκαετία του 1920
Πηγή: <http://www.elia.org.gr>



Εικόνα 49: Απεικόνιση ξενοδοχείου Ακταίων στον Φαληρικό Όρμο τη δεκαετία του 1920
Πηγή: <http://www.elia.org.gr>

Πειραιά Σιδηροδρόμου" (Σ.Α.Π.), η οποία ξεκινά την κατασκευή υποδομών, που θα μετατρέψουν το φαληρικό όρμο σε περιοχή αναψυχής των Αθηναίων, κυρίως των ανώτερων τάξεων και η οποία θα εξυπηρετείται σχεδόν αποκλειστικά από το σιδηρόδρομο Αθηνών-Πειραιώς. Το πολεοδομικό σχέδιο ήταν αρωγός στις ανάγκες αυτής της πρώτης ιδιωτικοποίησης της ακτής και στην εντεινόμενη ζήτηση για προαστιακή κατοικία. Τα σπίτια των διακεκριμένων αθηναίων, που άρχισαν να κατηφορίζουν προς τη θάλασσα στα χαμηλά της οδού Πειραιώς, ήταν ίδια με αυτά που οργάνωσαν τους μεσοαστικούς πυρήνες κάποιων προαστίων του Παρισιού και του Λονδίνου ενώ ένας δεύτερος οικιστικός πυρήνας σχηματιζόταν από την άλλη πλευρά της ακτής (τα Φάληρα) και, ανάμεσα, τα πρώτα εργοστάσια, ξενοδοχεία και σπίτια του παραλιακού μετώπου κατά μήκος της γραμμής του τραμ. Η πρόσβαση των Αθηναίων προς το παραλιακό μέτωπο του Φαλήρου ενισχύθηκε περαιτέρω και με ένα ακόμη μέσο σταθερής τροχιάς τον ατμοτροχιόδρομο, την κατασκευή του οποίου ανέλαβε βέλγικη εταιρεία και ολοκληρώθηκε το 1887. Η πορεία του ξεκινούσε από την Ακαδημία, κατέβαινε τη Θησέως και φτάνοντας στην παραλία διακλαδιζόταν προς το Νέο Φάληρο και το Παλιό Φάληρο.

Η δημιουργία του νέου σιδηροδρομικού σταθμού στην περιοχή αυτή, η κατασκευή της λεωφόρου Συγγρού το 1904 και η γραμμή του τροχιόδρομου κατά μήκος της ακτής, αποτελούν ουσιαστικά τα πρώτα βήματα για την αστικοποίηση της παράκτιας ζώνης, ειδικά από τον Πειραιά μέχρι και το Δέλτα. Ο κατεξοχήν καταλυτικός παράγοντας όμως, για τη δραματική αλλαγή στην ακτή, ήταν η ανάπτυξη ενός δυναμικού οικιστικού κλάδου ανάμεσα και εκατέρωθεν των οδών Συγγρού και Θησέως (Μοσχάτο, Καλλιθέα, Νέα Σμύρνη), ο οποίος ουσιαστικά ένωσε πολεοδομικά την Αθήνα με την ακτή. Στο Δέλτα, ο Ιππόδρομος (1925) και το μικρό αεροδρόμιο δίπλα του (που λειτούργησε από το 1927 μέχρι το 1938, οπότε κατασκευάστηκε το νέο αεροδρόμιο στο Ελληνικό) αποτέλεσαν έναν πόλο υπερτοπικής σημασίας, με αποτέλεσμα να είναι φανερό πως η συγκεκριμένη περιοχή είχε ήδη αποκτήσει ένα συγκεκριμένο χαρακτήρα.

Στις αρχές της δεκαετίας του '20 υπήρξαν μετασχηματισμοί στην κοινωνική γεωγραφία της Αθήνας, που επηρέασαν τη διαμόρφωση της φαληρικής ενδοχώρας, καθώς ο παραθερισμός και η αναψυχή αντικαταστάθηκαν από την ανάπτυξη του βιομηχανικού άξονα και του λιμανιού και τη χωροθέτηση των συνοικισμών (Μπελαβίλας, 2001), οι οποίοι αποτελούνταν όχι πλέον από τα μέλη της αθηναϊκής ελίτ αλλά από εργάτες, υπάλληλους, ναυτικούς και βιοτέχνες. Παράλληλα, η περιοχή του Φαλήρου προσελκύει αρκετούς πρόσφυγες από τη Μικρά Ασία και γίνεται τόπος δημιουργίας των πρώτων προσφυγικών συνοικισμών εξαιτίας της ύπαρξης δημόσιας και εύκολα απαλλοτριώσιμης γης (Παπαδοπούλου, 2007).

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '60, η ακτή παρέμενε δημοφιλής, αλλά ήταν ήδη μολυσμένη, συνωπισμένη, χωρίς υποδομές, εκτεθειμένη σε πλημμυρικό κίνδυνο (Σάρρος, 2004), αποτέλεσμα της εγκατάλειψης, που για χρόνια βίωσαν οι λαϊκές γειτονίες της Αθήνας. Η έντονη δραστηριότητα των βιομηχανικών μονάδων του Πειραιά σε συνδυασμό με την έλλειψη κατάλληλων αποχετευτικών υποδομών οδηγούν τα απόβλητα στην ακτή του Φαλήρου. Η περιοχή από την οδό Πειραιώς μέχρι το σημερινό γήπεδο Καραϊσκάκη εξελίχθηκε

σε ένα μεγάλο αποχετευτικό αυλάκι, το οποίο ονόμαζαν "η Σούδα του Φαλήρου". Η εποχή της ακμής του Φαλήρου σταματά πρακτικά με την έλευση της κατοχής, κατά την οποία οι Γερμανοί καταστρέφουν τη θαλάσσια εξέδρα, τις κολυμβητικές εγκαταστάσεις και επιτάσσουν τα ξενοδοχεία Ακταίων και Grand Hotel de Phalere, τα οποία παθαίνουν μεγάλες καταστροφές και αργότερα εγκαταλείπονται και κατεδαφίζονται.



Εικόνα 50: Απεικόνιση Φαληρικού Όρμου τη δεκαετία του 1920
Πηγή: <http://www.elia.org.gr>



Εικόνα 51: Απεικόνιση θαλάσσιας εξέδρας στον Φαληρικό Όρμο τη δεκαετία του 1920
Πηγή: <http://www.elia.org.gr>

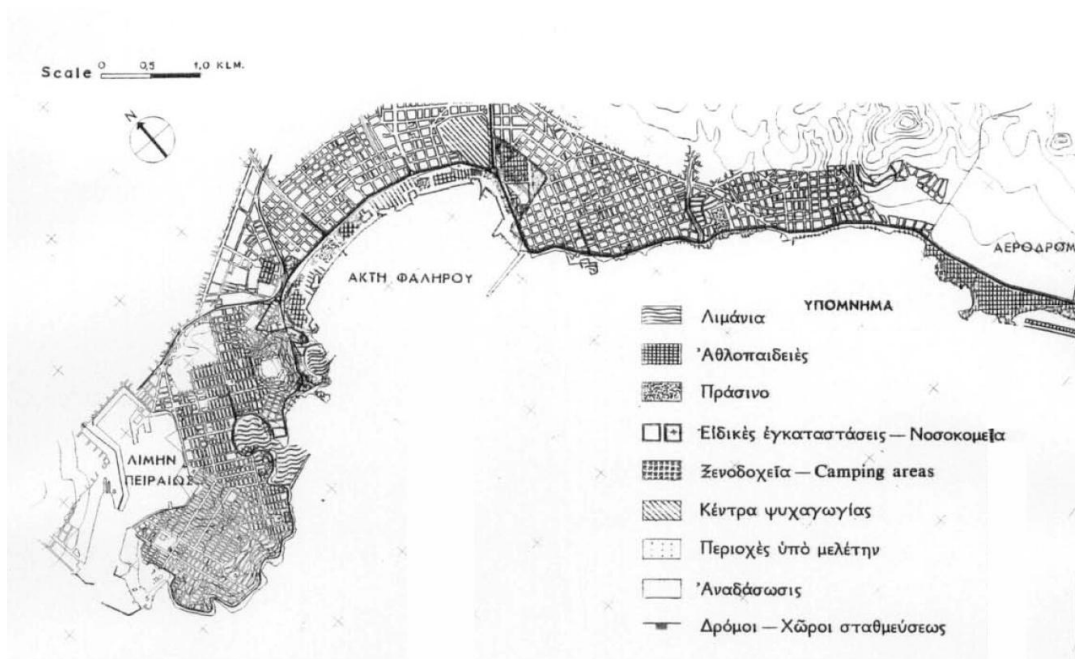


Εικόνα 52: Απεικόνιση Φαληρικού Όρμου τη δεκαετία του 1920
Πηγή: <http://www.elia.org.gr>

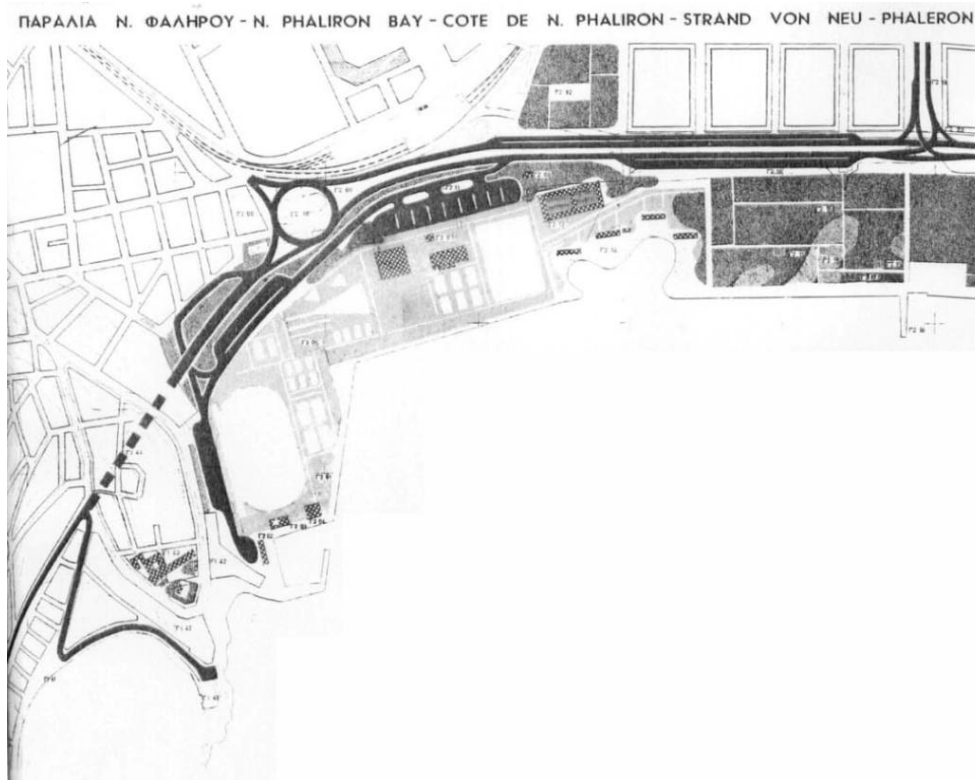
5.2.2.2. Το πρόγραμμα εντατικής αξιοποίησης του Φαληρικού Όρμου τη δεκαετία του 1970

Στα πλαίσια της αναπτυξιακής ευφορίας του '60, ο τουρισμός αντιπροσώπευε ήδη τη βασική δύναμη της ελληνικής οικονομίας. Η Αθήνα, αναπτυσσόμενο κέντρο μεταφορών (Burgel, 1976), θα ήταν το κέντρο της τουριστικής κίνησης εξασφαλίζοντας μαζί με τον ήλιο και τη θάλασσα τις υποδομές μιας σύγχρονης πόλης. Η ολοκλήρωση του παραλιακού δρόμου προς το Σούνιο, η ισχυροποίηση του ρόλου του αεροδρομίου ως συγκοινωνιακού-μεταφορικού κόμβου, ο νέος ρόλος της παραλίας ως ζώνης αναψυχής και στη συνέχεια τουρισμού, είναι όλοι οι παράγοντες που συντέλεσαν, ώστε η παραλία να αποκτήσει ένα ιδιαίτερο και διαφορετικό από παλαιότερα ενδιαφέρον για τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου.

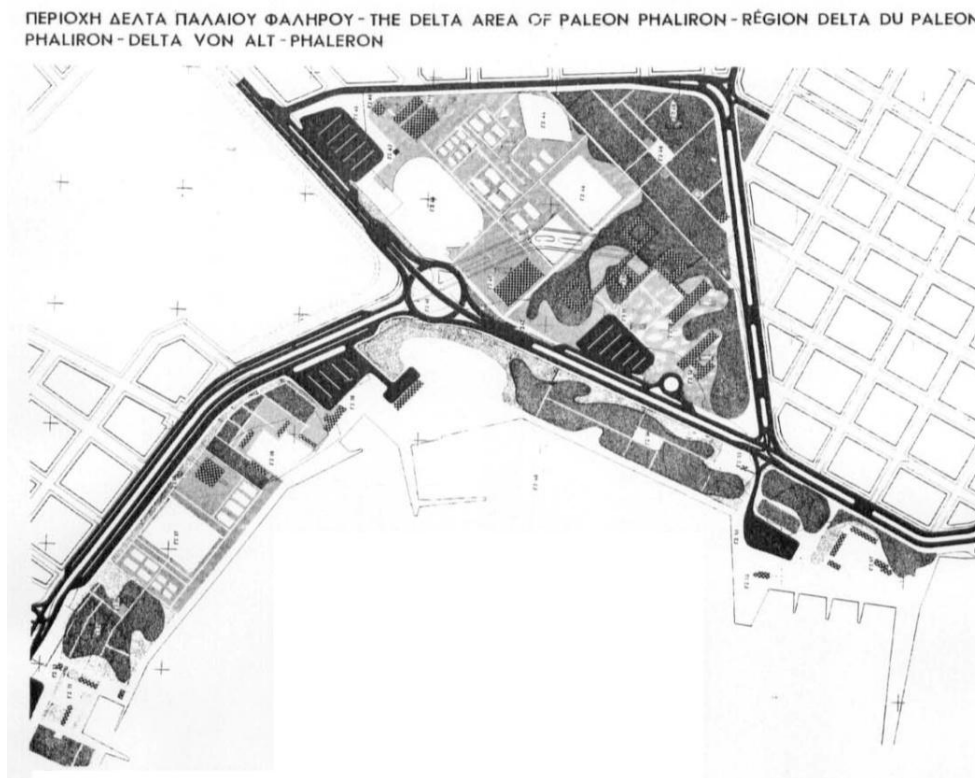
Από το Υπουργείο Προεδρίας Κυβερνήσεως και για λογαριασμό του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού ανετέθη στο Τεχνικό Γραφείο Δοξιάδη η μελέτη ενός προγράμματος και σχεδίου ανάπτυξης της ακτής του Σαρωνικού από την Πειραιϊκή μέχρι και τη Βάρκιζα, η οποία επειδή έπρεπε να συνυπολογίσει όλες τις συνιστώσες της τότε υφιστάμενης κατάστασης ήταν αποτέλεσμα "εντατικής εργασίας συνεργείου αποτελούμενου από πολεοδόμους, αρχιτέκτονες, πολιτικούς μηχανικούς, στατιστικούς, κοινωνιολόγους και οικονομολόγους (Αρχιτεκτονική, 1961). Στα σχέδια της μελέτης ήταν εμφανής η στενή σχέση ανάμεσα στην ακτή και την πρωτεύουσά της, καθώς σε φυσική διέξοδο του Λεκανοπεδίου η περιοχή αυτή χαρακτηριζόταν από υψηλά ποσοστά επισκεψιμότητας κατοίκων της Πρωτεύουσας, ενώ ως βασικοί άξονες του προγράμματος για την ανάπτυξη της τέθηκαν ο σεβασμός στο περιβάλλον, οι μεταφορές, ο τουρισμός και αθλητισμός και οι οικιστικές ανάγκες, διαχωρίζοντας σαφώς τις λειτουργίες ανάλογα με το εάν εξυπηρετούσαν μόνο τους γειτονικούς προς την ακτή οικισμούς, τους κατοίκους όλου του Λεκανοπεδίου ή προορίζονταν για όλη τη χώρα με διεθνή σημασία.



Εικόνα 53: Προτεινόμενες χρήσεις εδάφους για την Ακτή Φαλήρου
Πηγή: Αρχιτεκτονική, (1961), Ανάπτυξη της ακτής του Σαρωνικού. Μελέτη του Τεχνικού Γραφείου Δοξιάδη, Τεύχος 25.



Εικόνα 54: Παράδειγμα αναπτύξεως κυκλοφορίας στον κόμβο του Ν. Φαλήρου
 Πηγή: Αρχιτεκτονική, (1961), Ανάπτυξη της ακτής του Σαρωνικού. Μελέτη του Τεχνικού Γραφείου
 Δοξιάδη, Τεύχος 25.



Εικόνα 55: Παράδειγμα αναπτύξεως κυκλοφορίας στο Δέλτα του Π. Φαλήρου
 Πηγή: Αρχιτεκτονική, (1961), Ανάπτυξη της ακτής του Σαρωνικού. Μελέτη του Τεχνικού Γραφείου
 Δοξιάδη, Τεύχος 25.

Ωστόσο, την ίδια περίοδο ο Φαληρικός Όρμος πρωταγωνιστεί στο **όραμα του Κανδύλη** για την αναμόρφωση του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Το 1962 στην εισήγησή του στο Β' Αρχιτεκτονικό Συνέδριο στη Θεσσαλονίκη ο Κανδύλης διατύπωσε την ιστορική του πρόταση για τη μεταφορά της πρωτεύουσας στο παράκτιο μέτωπο του Νέου Φαλήρου. Υποστήριζε ότι:

"Η σημασία του Νέου Φαλήρου δεν είναι μόνο λόγω του ανοίγματός του προς τη θάλασσα. Η θέση του Νέου Φαλήρου χθες, αλλά ιδίως σήμερα, είναι η κατεξοχήν συνδετική άρθρωση μεταξύ της κυρίως Αθήνας, του Πειραιά με το λιμάνι και τις βιομηχανίες της ωραιότατης παραλίας από το Παλαιό Φάληρο μέχρι το Σούνιο και της εισόδου της χώρας από τον αέρα, το Ελληνικό. Η θέση του Νέου Φαλήρου, συνδετική άρθρωση όλης της περιοχής, μας υποβάλλει την ιδέα ότι όλη η μελλοντική προσπάθεια για την αναμόρφωση της πρωτεύουσας, πρέπει να συγκεντρωθεί σε αυτό το σημείο. Το ανύπαρκτο διοικητικό κέντρο, το καινούριο κέντρο δουλειάς, το κέντρο εμπορίου, το καινούριο τουριστικό λιμάνι, θα βρουν τη θέση τους στην περιοχή του Νέου Φαλήρου. Μια γραμμική μόνιμη επέκταση πρέπει να αρχίζει από τη θάλασσα και η επέκταση θα ακολουθήσει τους αιώνιους δρόμους χαραγμένους από τη γεωγραφική διαμόρφωση του λεκανοπεδίου" (Κανδύλης, 1962).



Εικόνα 56: Η παραλιακή λεωφόρος τη δεκαετία του 1960
Πηγή: <http://www.neoclassicalgreece.blogspot.gr>

Στα ρυθμιστικά σχέδια, που προτείνονται από την πολεοδομική πρωτοπορία της εποχής, ο Φαληρικός Όρμος προσδιορίζεται σταθερά σαν τουριστικός πόλος και με επισπεύδουσα αρχή τον ΕΟΤ το 1965 προκηρύσσεται ο πρώτος διαγωνισμός για την πολεοδομική του οργάνωση (Κούλης, 1989), χωρίς καμία αναφορά στη δυνατότητα αξιοποίησης των διαθεσίμων της περιοχής. Παρότι προβλεπόντουσαν αποχετευτικά και αποστραγγιστικά έργα, η ακτή επρόκειτο να καλυφθεί με επιχωματώσεις μέχρι 400 μέτρα προς τη θάλασσα, πάνω στις οποίες θα αναπτύσσονταν εντατικές τουριστικές και αθλητικές χρήσεις. Το έργο πρωτόγνωρης κλίμακας για τα ελληνικά δεδομένα, θα περιελάμβανε ακόμη κλειστή υπερυψωμένη αρτηρία με ανισόπεδους κόμβους στα δύο άκρα της ακτής, η οποία θα διαχώριζε την περιοχή ανάπλασης, ακόμα και οπτικά από τις όμορες περιοχές. Τα έργα αυτά τελικά υλοποιήθηκαν, ενώ στη φάση αυτή είχε προγραμματιστεί και η κατασκευή τεσσάρων ξενοδοχειακών μονάδων 4.000 κλινών, οι οποίες τελικά δεν πραγματοποιήθηκαν.



Εικόνα 57: Α΄Βραβείο Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού, Βαλσαμάκης Ν., Δεκαβάλλας Κ., Μπογάκος Β.
Πηγή: Αρχιτεκτονικά Θέματα 28, 1994 (Αρχιτεκτονική, 1967)

Τελικά, τα χωματουργικά έργα ξεκίνησαν το 1968, όταν κατεδαφίστηκαν και τα υπολείμματα των λουτρών του Νέου Φαλήρου, και κράτησαν περίπου σαράντα χρόνια, ενώ η παραλιακή λεωφόρος ολοκληρώθηκε στις αρχές του '80, όταν κατασκευαζόταν το ΣΕΦ. Οι παραπάνω παρεμβάσεις είχαν σα συνέπεια την αποκοπή της Καλλιθέας, του Μοσχάτου και του Ν. Φαλήρου από τη θάλασσα, τη δημιουργία συχνών πλημμυρικών φαινομένων και την υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Η κατάσταση επιδεινώθηκε και αισθητικά με τη σταδιακή μετατροπή του θαλάσσιου μετώπου σε ένα αυθαίρετο αποδέκτη μπαζών, που εξυπηρέτησε την ανοικοδόμηση της Αθήνας, και λυμάτων, που μεταφέρονταν από τα ποτάμια του Ιλισού και του Κηφισού, που είχαν υπογειοποιηθεί και υποβαθμιστεί (Ιατρίδου, 2006).

5.2.2.3. Τα Ολυμπιακά Έργα

Ο Φαληρικός Όρμος επιλέχθηκε για την κατασκευή εγκαταστάσεων για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 2004 με βασικούς πυλώνες του προγραμματισμού τον αθλητισμό και τον συνεδριακό τουρισμό (Παπαμαρίνου, 2007). Η παραλία Καλλιθέας-Μοσχάτου καθώς και τμήμα της παραλίας του Π.Φαλήρου χαρακτηρίστηκαν περιοχή υποδοχής Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, που με τη λήξη των αγώνων θα λειτουργούσε ως υπερτοπικός πόλος αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών, με βάση όσα ορίζονταν στο "Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης" του 2002 (ΕΣΟΑΠ, ΠΔ 22/2002) περιοχής Ολυμπιακών εγκαταστάσεων Beach Volley και λοιπών αθλημάτων και ανάπλασης της περιοχής στο Φαληρικό Όρμο. Χαρακτηριστικά των όσων συνέβησαν αυτή την περίοδο ήταν το ότι μία ανώνυμη εταιρεία του δημοσίου, μέσα από επάλληλες συγχωνεύσεις και αλλαγές του σχήματος, πήρε την κυριότητα του χώρου, ένα ακόμα κλειστό στάδιο κατασκευάστηκε στην άλλη πλευρά της ακτής, ενώ η προέκταση της Εθνικής Οδού κάλυπτε τον Κηφισό με νέο ανισόπεδο κόμβο.



Εικόνα 58: Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης της περιοχής, ΕΣΟΑΠ 2002
Πηγή: Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21

Το ΥΠΕΧΩΔΕ ανέθεσε το 2000 σε 11 αρχιτεκτονικά γραφεία με την επωνυμία "Φάληρο 21" για να προκύψει ένας σχεδιασμός δύο φάσεων λόγω χρονικού περιορισμού:

- α) Ολυμπιακή φάση του έργου, κατά την οποία ολοκληρώνεται η μελέτη κτιριακών εγκαταστάσεων για τη φιλοξενία τριών αγωνισμάτων (Beach volley, handball και Tae Kwon do
- β) Μετα-ολυμπιακή περίοδος, κατά την οποία επιδιώκεται η ολοκλήρωση των προβλεπόμενων έργων ανάπλασης και αντιπλημμυρικής προστασίας της περιοχής, ώστε να εξασφαλιστεί η ισόρροπη ανάπτυξη και λειτουργία της περιοχής σε μητροπολιτικό και τοπικό επίπεδο (Ομάδα Φάληρο 21, 2005).

Επιγραμματικά, οι παρεμβάσεις της πρώτης φάσης είναι οι ακόλουθες:

- Έργα υποδομής:

Η ολοκληρωμένη διαμόρφωση του θαλάσσιου μετώπου, η διαμόρφωση εκβολής του Ιλισού στη θάλασσα και τα αντιπλημμυρικά κανάλια Μοσχάτου και Καλλιθέας, η κατασκευή έργων ύδρευσης, αποχέτευσης όμβριων καθώς και άρδευσης για τη δημιουργία πρασίνου, η διέλευση του τραμ στην οριστική του θέση, η κατασκευή της Εσπλανάδας (της ευρείας οδού πεζών πλάτους 50μ. και μήκους 800μ., που συνδέει συμβολικά και λειτουργικά την πόλη με τη θάλασσα), η αναμόρφωση των ανισόπεδων κόμβων Συγγρού και Κηφισού, ώστε να εξυπηρετούν τους στόχους της ανάπλασης, η δημιουργία οδικών συνδέσεων πρόσβασης στο χώρο του πρώην Ιπποδρόμου.

- Κτιριακά έργα, ξεκινώντας από τον Ιλισό προς τα ανατολικά:

Το ανοιχτό στάδιο του Beach Volley 10.000 θεατών, οι βοηθητικές εγκαταστάσεις για το αγώνισμα του Beach Volley, η διαμόρφωση της Ναυταθλητικής Μαρίνας με τις αναγκαίες εγκαταστάσεις των ομίλων, των ναυτοπροσκόπων και των αλιέων, η διαμόρφωση της Πλατείας Νερού και του Κτιρίου Υποδοχής και Πληροφόρησης στην απόληξη της Εσπλανάδας και το κλειστό στάδιο του Handball και Tae Kwon Do.



Εικόνα 59: Προσωρινό Σχέδιο Διάταξης Φαληρικού Όρμου (Ολυμπιακή Φάση)

Πηγή: Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21

Έτσι, δημιουργήθηκαν τέσσερις βασικές ζώνες ανάπτυξης δραστηριοτήτων:

1. Κεντρική Ζώνη Εσπλανάδας και Πλατείας Νερού
2. Ζώνη Δέλτα
3. Ζώνη Ναυταθλητικού Λιμένα
4. Ζώνη Beach Volley



Εικόνα 60: Άποψη της κεντρικής ζώνης Εσπλανάδας, της Πλατείας Νερού και της Ζώνης Δέλτα
Πηγή: <http://www.vimaonline.gr>



Εικόνα 61: Άποψη του σταδίου Tae Kwon Do στη Ζώνη Δέλτα
Πηγή: <http://www.stadia.gr>



Εικόνα 62: Ζώνη Beach Volley
Πηγή: Μάρκου Μ. (2013), Μητροπολιτικά έργα στην Αθήνα. Ζητήματα ανάπτυξης του παράκτιου μετώπου της Αθήνας: ο Φαληρικός Όρμος, Διάλεξη στα πλαίσια του ειδικού θέματος πολεοδομίας 8ου εξαμήνου "Οι πόλεις στην Ελλάδα και τον ευρωπαϊκό χώρο. Η πόλη και το νερό", Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.

Το πιο μελανό σημείο του Ολυμπιακού σχεδιασμού είναι ο υπερυψωμένος κόμβος για τη σύνδεση της Λ. Κηφισού με τη Λ. Ποσειδώνος και η κάλυψη του τελευταίου τμήματος του Κηφισού. Αντίθετα, το πιο θετικό, το οποίο όμως δεν κατασκευάστηκε είναι η μετάθεση της υπερυψωμένης λεωφόρου ταχείας κυκλοφορίας Ποσειδώνος σε νέα θέση προς τα νότια και η κατασκευή αντιπλημμυρικού καναλιού στη θέση της σημερινής Λ. Ποσειδώνος δίπλα ακριβώς στη Λ. Εθνάρχου Μακαρίου.



Εικόνα 63: Αφίσα του προγράμματος ανάπτυξης της εποχής των Ολυμπιακών Αγώνων
Πηγή: <http://www.tpa.gr>



Εικόνα 64: Άποψη του Φαληρικού Όρμου την εποχή της κατασκευής των έργων των Ολυμπιακών Αγώνων
Πηγή: <http://www.palaiofaliro.gr>

5.2.2.4. Μετα-Ολυμπιακή εποχή

Μετά το πέρας των Ολυμπιακών αγώνων και στα πλαίσια των προσπαθειών της διοίκησης για την αξιοποίηση της Ολυμπιακής κληρονομιάς και την ολοκλήρωση των σχεδιασμών ψηφίστηκε ο Ν.3342/2005 "Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες - Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης", σύμφωνα με τον οποίο η αποκλειστική αξιοποίηση, χρήση, διαχείριση και εκμετάλλευση των Ολυμπιακών συγκροτημάτων ανατίθεται στην Ανώνυμη Εταιρεία "Ολυμπιακά Ακίνητα Α.Ε." και καθιερώνονται εντατικές εμπορικές χρήσεις.



Εικόνα 65: Άποψη του Φαληρικού Όρμου την εποχή των Ολυμπιακών Αγώνων
Πηγή: <http://www.skyscrapercity.gr>



Εικόνα 66: Άποψη του Φαληρικού Όρμου την εποχή των Ολυμπιακών Αγώνων
Πηγή: Ιατρίδου Μ., (2006), Φαληρικός Όρμος. Η Ολυμπιακή Δόμηση και η Μεταολυμπιακή Εμπορευματοποίηση, Αρχιτέκτονες, Τεύχος 59.

Από το Σεπτέμβριο του 2009 έχει ολοκληρωθεί το οριστικό Σχέδιο Γενικής Διάταξης του "Οικολογικού Πάρκου", όσον αφορά στην υποβαθμισμένη περιοχή μεταξύ των εκβολών του Κηφισού και του Ιλισού ποταμού, η δημιουργία του οποίου προβλεπόταν στο σχέδιο αξιοποίησης της περιοχής, που εκπονήθηκε πριν τους Ολυμπιακούς Αγώνες, με στόχους την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και εκπαίδευση του κοινού, την αναβάθμιση του περιβάλλοντος της άμεσης οικιστικής περιοχής με τη δημιουργία ενός παράκτιου πάρκου αναψυχής και περιπάτου μητροπολιτικής σημασίας, η ολοκληρωμένη και απρόσκοπτη κατά το δυνατό σύνδεση της πόλης με τη θάλασσα και η διασφάλιση επαρκούς πυκνότητας δράσεων και συμπληρωματικότητας αυτών, ώστε το πάρκο να είναι ζωντανό όλο το χρόνο και τις περισσότερες ώρες της ημέρας.

Με βάση αυτό το σχέδιο η συνολική περιοχή του Οικολογικού Πάρκου (έκτασης 223 στρεμμάτων) υποδιαιρέθηκε με βάση γενικά χωροθετικά κριτήρια σε πέντε βασικές ζώνες χρήσεων, που αντιστοιχούν στις επιλεγείσες σε προηγούμενη μελετητική φάση κύριες χρήσεις του χώρου:

- Μέτωπο αμμουδιάς
- Πάρκο υδροβιοτόπου
- Πάρκο δραστηριοτήτων νερού
- Πάρκο άθλησης και ψυχαγωγίας και υπόσκαφος χώρος στάθμευσης
- Γραμμικό πάρκο και υπαίθριος χώρος στάθμευσης

Τελικά, στην παραλία του Μοσχάτου, όπου επρόκειτο να γίνει οικολογικό πάρκο και ένα γήπεδο ποδοσφαίρου, προστίθεται στίβος κλασικού αθλητισμού, ένα ακόμη γήπεδο κανονικών διαστάσεων και τέσσερα γήπεδα 5x5. Στην παραλία Καλλιθέας, όπου υπήρχε Αμφιθέατρο Πολλαπλών χρήσεων, αθλητικές εγκαταστάσεις, Ναυταθλητικό Κέντρο και η Πλατεία Νερού προστίθενται εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα και θεματικό πάρκο. Στην παραλία Π. Φαλήρου το στάδιο Τάε Κβον Ντο μετατρέπεται σε συνεδριακό κέντρο.

Παρόλο που οι Ολυμπιακοί αγώνες θα ήταν μια μοναδική ευκαιρία για την ανάδειξη και την αναβάθμιση του θαλάσσιου μετώπου της πόλης, οι χρήσεις που επιλέγησαν μεταολυμπιακά δεν εντάχθηκαν σε κάποιον ευρύτερο σχεδιασμό, με αποτέλεσμα ο φαληρικός όρμος να είναι αντιλειτουργικός και απρόσιτος με πολλαπλές αναξιοποίητες ολυμπιακές εγκαταστάσεις.

5.3. Ο Όρμος Φαλήρου στη σύγχρονη συγκυρία

5.3.1. Στοιχεία Φυσικού Περιβάλλοντος

Τις τελευταίες δεκαετίες έχει υποστεί πολλές αλλοιώσεις λόγω των προσχώσεων των ποταμών που εκβάλλουν εκεί (του Κηφισού και του Ιλισού), αλλά κυρίως λόγω των πολλών ανθρωπογενών παρεμβάσεων. Μετά τις αλλοιώσεις αυτές η παράκτια χερσαία ζώνη, που οριοθετείται από την παραλιακή λεωφόρο παραμένει μέχρι σήμερα σε μεγάλη έκταση αδιαμόρφωτη. Το τοπίο της άμεσης περιοχής μελέτης διαμορφώνεται από ένα σύνολο χαρακτηριστικών στοιχείων, που είναι αποτέλεσμα τόσο της ανθρώπινης παρουσίας και των χρήσεων γης όσο και των φυσικών παραγόντων. Το έδαφος έχει χάσει τη φυσική του σύσταση και η περιοχή χαρακτηρίζεται από την παντελή έλλειψη πρασίνου με χαρακτηριστική την αδιαμόρφωτη περιοχή ανάμεσα στην κοίτη του Κηφισού και του Ιλισού. Ωστόσο, η εκβολή του Ιλισού είναι χαρακτηρισμένη ως βιότοπος CORINE, καθώς είναι ένας σημαντικός σταθμός για τα πουλιά κατά τη διάρκεια της αποδημίας τους και για αυτό είναι οριοθετημένη.



Εικόνα 67: Άποψη Φαληρικού όρμου
Πηγή: <http://www.econews.gr>



Εικόνα 68: Άποψη Φαληρικού όρμου
Πηγή: <http://www.econews.gr>



Εικόνα 69: Άποψη εκβολής Κηφισού
Πηγή: <http://www.econews.gr>

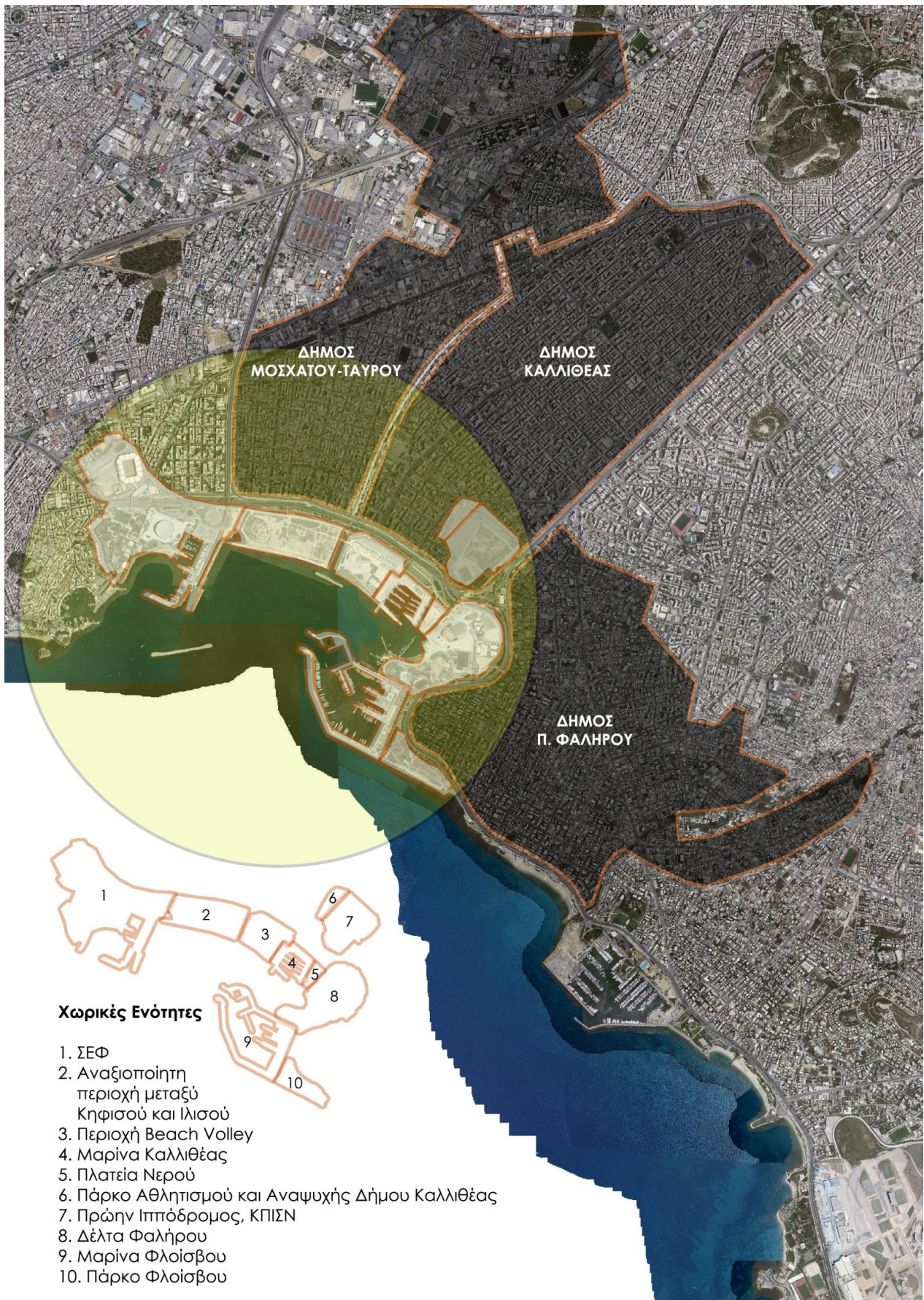


Εικόνα 70: Άποψη εκβολής Ιλισού
Πηγή: <http://www.econews.gr>

5.3.2. Δομημένος χώρος, υπάρχουσες λειτουργίες και χρήσεις

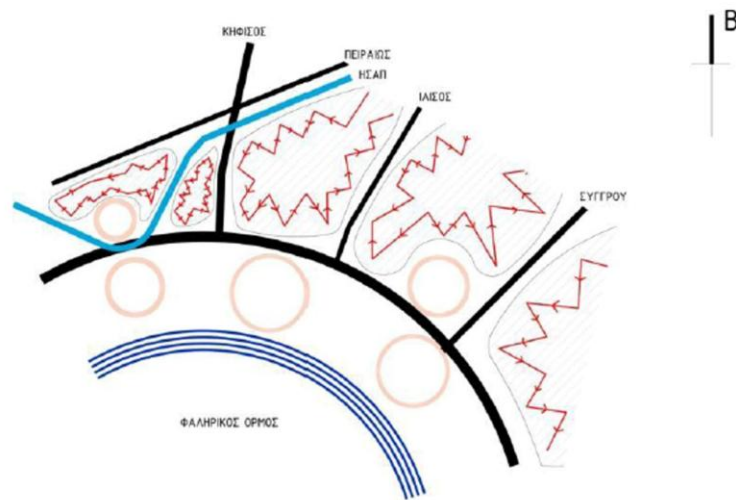
Όσον αφορά τις ανθρωπογενείς παρεμβάσεις (**υπάρχουσες εγκαταστάσεις και υποδομές**) εντοπίζονται οι αθλητικές εγκαταστάσεις (ΣΕΦ, Καραϊσκάκη, το Ολυμπιακό Γήπεδο Beach volley, το Ολυμπιακό Γήπεδο Tae Kwon Do, οι ναυταθλητικές εγκαταστάσεις Τζιτζιφιών και Καλλιθέας, δημοτικοί χώροι άθλησης του Παλαιού Φαλήρου μαζί με τη Ναυταθλητική του μαρίνα), χώροι πολιτισμού (Μουσείο της Πολεμικής Αεροπορίας και ο Μουσειακός Χώρος του Πολεμικού Ναυτικού), μεγάλα εμπορικά κέντρα και κέντρα ψυχαγωγίας (multicinema), οι γραμμές του τραμ και, τέλος, το πολύπλοκο οδικό δίκτυο. Όσον αφορά τις **επιμέρους χωρικές λειτουργικές ενότητες** του Φαληρικού όρμου από το Νέο Φάληρο έως το Παλαιό Φάληρο μπορούν να αναγνωριστούν δέκα περιοχές με διακριτά μεταξύ τους στοιχεία:

1. Η ευρύτερη περιοχή του Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας
Η περιοχή αυτή παρουσιάζει εικόνα έντονης εγκατάλειψης και υποβάθμισης. Πρόσφατα ανακοινώθηκε ότι πρόκειται να παραχωρηθεί για μακροχρόνια μίσθωση σε ιδιώτες και να ακολουθήσει το αναπτυξιακό πρότυπο της μαρίνας του Φλοίσβου.
2. Αναξιοποίητη περιοχή μεταξύ Κηφισού και Ιλισού
Πρόκειται για την αναξιοποίητη περιοχή νότια του Μοσχάτου μεταξύ των εκβολών του Κηφισού και του Ιλισού, που παρουσιάζει και τη μεγαλύτερη υποβάθμιση. Ο μεγάλος κενός χώρος χρησιμοποιείται μόνο από αερομοντελιστές, ενώ στο κομμάτι της θάλασσας οι μόνοι επισκέπτες είναι ερασιτέχνες ψαράδες.
3. Η περιοχή του Beach Volley
Παρόλες τις διαμορφώσεις από την εποχή των Ολυμπιακών αγώνων, γύρω από το αθλητικό κέντρο του Beach Volley, οι εγκαταστάσεις μένουν αναξιοποίητες ή παρουσιάζουν αρκετές φθορές.
4. Η ζώνη του ναυταθλητικού λιμένα Καλλιθέας
5. Η Πλατεία Νερού
Παρόλο το ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, που παρουσιάζει, έχει ελάχιστη επισκεψιμότητα λόγω της δύσκολης πρόσβασης και της ανύπαρκτης λειτουργικής συνέχειας με τη μαρίνα του Φλοίσβου.
6. Το Πάρκο Αθλητισμού και Αναψυχής του Δήμου Καλλιθέας
7. Πρώην Ιππόδρομος, ΚΠΙΣΝ
8. Η περιοχή του Δέλτα Φαλήρου
Ενώ θα μπορούσε να συνδέει λειτουργικά την Πλατεία Νερού με τη μαρίνα Φλοίσβου, εξαιτίας του ιδιωτικού ιδιοκτησιακού καθεστώτος σε ορισμένο τμήμα της, όπου αναπτύσσονται εσωστρεφείς εμπορικές δραστηριότητες δε μπορεί να συμπεριληφθεί στο σχεδιασμό μιας ενιαίας μορφολογικά ενότητας. Στην περιοχή αυτή χωροθετείται και η έκταση της Ριζαρείου.
9. Η μαρίνα του Φλοίσβου
Αποτελεί τον πιο δημοφιλή προορισμό. Έχει παραχωρηθεί σε ιδιωτική εταιρεία, η οποία εκμεταλλεύεται τις εγκαταστάσεις της μαρίνας και τις κτιριακές υποδομές, που φιλοξενούν χώρους αναψυχής και εμπορίου. Στην περιοχή παρουσιάζεται έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση, καθώς οι περισσότεροι επισκέπτες χρησιμοποιούν ιδιωτικά μέσα για να προσεγγίσουν το χώρο.
10. Το Πάρκο του Φλοίσβου



Εικόνα 72: Απεικόνιση επιμέρους χωρικών ενότητων του Φαληρικού όρμου
 Πηγή: Google Earth, ίδια επεξεργασία

5.3.3. Ζητήματα πρόσβασης και δικτύωσης



Εικόνα 73: Υφιστάμενη κατάσταση αποκοπής παράκτιου χώρου από το αστικό μέτωπο και ύπαρξη εγκλωβισμένων περιοχών στον ευρύτερο αστικό ιστό

Πηγή: Παρμενίδης Γ. κ.α. (επιστημονικός υπεύθυνος), (2013), Ερευνητικό Πρόγραμμα "Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών, Α' Φάση, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.

Τοπική κλίμακα

Η περιοχή του παράκτιου χώρου είναι πλήρως αποκομμένη από τις γεινιάζουσες πυκνοκατοικημένες περιοχές καθώς η λεωφόρος Ποσειδώνος υψώνει ένα τείχος. Τα μοναδικά σημεία σύνδεσης, όσον αφορά την μετακίνηση των πεζών, είναι δύο υπόγειες διαβάσεις (Μοσχάτο, Καλλιθέα) και δύο πεζογέφυρες (σταθμός ΗΣΑΠ και Εσπλανάδα). Η Εσπλανάδα είναι μία πεζογέφυρα, που κατασκευάστηκε κατά τους Ολυμπιακούς αγώνες του 2004 με σκοπό να συνδέσει το αστικό μέτωπο με τις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις του Φαληρικού Όρμου και να ξεπεράσει το εμπόδιο της Ποσειδώνος. Με μελέτη, επίσης επί Ολυμπιακών αγώνων, και σε συνδυασμό με το σχεδιαζόμενο "Οικολογικό Πάρκο" έχουν προταθεί και άλλες πεζογέφυρες με σκοπό την αρτιότερη σύνδεση της παραλίας με τον αστικό ιστό, οι οποίες δεν έχουν ποτέ πραγματοποιηθεί. Στην περιοχή του Π. Φαλήρου υπάρχουν καλύτερες συνθήκες πρόσβασης προς τον παράκτιο χώρο, καθώς οι ισόπεδες διαβάσεις πεζών επιτρέπουν την άμεση επαφή των κατοίκων με το υδάτινο στοιχείο. Όσον αφορά το τοπικό οδικό δίκτυο, οι αστικές περιοχές του Μοσχάτου και της Καλλιθέας εξυπηρετούνται από πυκνό οδικό δίκτυο, με κυριότερες αρτηρίες εξυπηρέτησης την οδό Επαμεινώνδα, τη Λεωφόρο Θησέως, τη Χρυσοστόμου Σμύρνης και Στ. Μακρυγιάννη, οι οποίες καταλήγουν στην παλιά Ποσειδώνος, από όπου αναδιανέμεται η κίνηση στο κύριο οδικό δίκτυο.

Μητροπολιτική κλίμακα

Ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα του Φαληρικού Όρμου είναι η στρατηγική του θέση στο σημείο συνάντησης σημαντικών αναπτυξιακών αξόνων της πόλης (Παπαγιάννης *et al.*, 2009). Πιο συγκεκριμένα, ιδιαίτερα σημαντική είναι η θέση του αναφορικά με το αστικό οδικό δίκτυο, γεγονός που οφείλεται στην άμεση επαφή του με ένα σύστημα τριών στοιχείων του βασικού οδικού δικτύου της μητροπολιτικής περιοχής: τη λεωφόρο Ποσειδώνος στην κατεύθυνση ανατολή-δύση, που ακολουθεί παράκτια όδευση και διασυνδέει τη Γλυφάδα με τον Πειραιά, και τις λεωφόρους Συγγρού και Κηφισού, που εξασφαλίζουν την άμεση διασύνδεση του θαλάσσιου μετώπου με την κεντρική περιοχή της πόλης και τα βόρεια προάστια.

Δύο μεγάλα συστήματα ανισόπεδων κόμβων διασυνδέουν τις Λεωφόρους Συγγρού και Κηφισού, αφενός με τη Λεωφόρο Ποσειδώνος και, αφετέρου με την Εθνάρχου Μακαρίου (παλιά παραλιακή οδός) και με το δευτερεύον και τοπικό δίκτυο εξυπηρέτησης του παραλιακού μετώπου. Η παλιά λεωφόρος Ποσειδώνος αντιστοιχεί σε οδική αρτηρία δύο λωρίδων ανά κατεύθυνση, η οποία συνδέεται άμεσα με το δευτερεύον και το τοπικό οδικό δίκτυο, αποτελώντας ουσιαστικά το σύνορο μεταξύ του αστικού ιστού και του παράλιου χώρου. Τόσο οι δύο κύριοι, πολυεπίπεδοι κόμβοι της περιοχής (Κηφισού και Συγγρού), όσο και το μεταξύ τους συνδετήριο τμήμα της Λεωφόρου Ποσειδώνος, που διαθέτει τέσσερις λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, παρουσιάζουν σημαντικά στοιχεία λειτουργικού και φυσικού διαχωρισμού ανάμεσα στην περιοχή μελέτης και τις όμορες περιοχές, κυρίως από την άποψη της εγκάρσιας μετακίνησης των πεζών. Η υφιστάμενη Λεωφόρος Ποσειδώνος αποτελεί οπτικό εμπόδιο, που επηρεάζει αρνητικά τη θέαση και κατ'επέκταση την ποιότητα των ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων της περιοχής.

Παρόλη την προνομιακή γεωγραφική της θέση και τη σύνδεσή της με τον ευρύτερο αστικό ιστό μέσω κεντρικών οδικών αρτηριών, η περιοχή δεν είναι αναγνωρισμένη από το σύνολο των κατοίκων του λεκανοπεδίου ως εύκολα προσβάσιμη, καθώς ο χρόνος πρόσβασης στην περιοχή με δημόσια μέσα μεταφοράς ξεπερνά τα 60 λεπτά, γεγονός που αναδεικνύει την έλλειψη απόδοσης βαρύτητας στην ανάπτυξη ενός δικτύου μέσων σταθερής τροχιάς και στην ενίσχυση του ΙΧ μέσω πολιτικών επιλογών, που διαμορφώθηκαν σταθερά εδώ και δεκαετίες με την ανάπτυξη οδικών αξόνων ταχείας κυκλοφορίας (Ποσειδώνος, Συγγρού, Κηφισού).

Η γραμμή τραμ, η οποία αναπτύσσεται κατά μήκος της λεωφόρου Ποσειδώνος παρουσιάζει αδυναμία στο να εξυπηρετήσει την περιοχή του Φαληρικού Όρμου, καθώς στο τμήμα ανάμεσα στις εκβολές του Κηφισού και του Ιλισού, οι σταθμοί είναι τοποθετημένοι στην πλευρά της λεωφόρου Ποσειδώνος προς τις οικιστικές περιοχές και όχι προς το θαλάσσιο μέτωπο, με αποτέλεσμα ο επιβάτης φτάνοντας στην περιοχή να αδυνατεί να έχει πρόσβαση στον παράκτιο χώρο. Ο σταθμός του ΗΣΑΠ στο Νέο Φάληρο δεν εξυπηρετεί επαρκώς την περιοχή μελέτης, καθώς βρίσκεται σε σχετικά μεγάλη απόσταση από αυτήν.

5.4. Αναπτυξιακές επιλογές και πρακτικές σχεδιασμού

Είναι γεγονός πως η περιοχή μελέτης διαχρονικά προοριζόταν για την υποδοχή υπερτοπικών υποδομών, γεγονός που είναι εμφανές τόσο στα διάφορα αναπτυξιακά οράματα, που έχουν διατυπωθεί για την ανάδειξή της, όσο και στα ρυθμιστικά σχέδια και το θεσμικό πλαίσιο, που διαχρονικά τη διέπει.

Αναλυτικότερα, από το 1960 περίπου και μετά ο Φαληρικός Όρμος συμπεριλαμβάνεται σε πλήθος μελετών, οι οποίες είτε είχαν ανατεθεί σε διάσημους αρχιτέκτονες από τα εκάστοτε αρμόδια υπουργεία (βλέπε Μελέτη Δοξιάδη, 1961) είτε αποτελούσαν συμμετοχές σε αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς, που αφορούσαν την πολεοδομική οργάνωση της έκτασης (βλέπε Αρχιτεκτονικός Διαγωνισμός του ΕΟΤ, 1965). Διαπίστωση αποτελεί πως ο Φαληρικός Όρμος προσδιορίζεται σταθερά σαν τουριστικός και αναπτυξιακός πόλος, γεγονός που προσδίδει ιδιαίτερη σημασία στην υπόψη έκταση. Τη δεκαετία του 1980 φαίνεται εμφανέστερα η πρόθεση για ανάδειξη της αναγνωρισιμότητας της στρατηγικής σημασίας του Φαληρικού όρμου, καθώς η ανάπλασή του αποτελεί ένα από τα πρώτα προγράμματα, που εκπόνησε ο Οργανισμός Αθήνας μετά τη σύστασή του. Επίσης, στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου (Ν.1515/85) πραγματοποιήθηκε η πρώτη προσπάθεια για συνολικό σχεδιασμό της περιοχής, χαρακτηρίζοντας την ευρύτερη περιοχή συμπεριλαμβανομένου και του παλιού Ιπποδρόμου ως υπερτοπικό πόλο αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών. Στη συνέχεια αξιοποιώντας την ευκαιρία της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων κεντρική αναπτυξιακή πολιτική -άκρως καθοριστική- για τη διαμόρφωση της υφιστάμενης κατάστασης του Φαληρικού Όρμου ήταν ο χαρακτηρισμός της έκτασης ως υποδοχέας ολυμπιακών εγκαταστάσεων. Η αναπτυξιακή πολιτική αυτή, η οποία προέβλεπε την ύπαρξη μετα-ολυμπιακής αξιοποίησης των προαναφερθεισών εγκαταστάσεων και ολόκληρης της χωρικής έκτασης εν γένει, δεν ακολουθήθηκε από έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό, που θα μπορούσε να υλοποιήσει τα αναπτυξιακά οράματα.

Στη σύγχρονη συγκυρία που η Ελλάδα βρίσκεται σε κομβικό σημείο της ιστορίας της, καθώς διανύοντας τόσο δημοσιονομική όσο και κοινωνικοοικονομική κρίση, η ηγεμονία νέο-φιλελεύθερων πολιτικών, και τώρα του μνημονίου, εδραίωσε ευρύτερους μηχανισμούς και διαδικασίες απομείωσης του ήδη περιορισμένου ρόλου που διαδραματίζει ο σχεδιασμός στην ανάπτυξη και παραγωγή του χώρου, οι πρακτικές και μηχανισμοί παράκαμψης των χρονοβόρων διαδικασιών, που εφαρμόστηκαν συστηματικά παλαιότερα, πρόσφατα μετουσιώθηκαν σε διαδικασίες και δομές τύπου "fast track" και συναρτώνται με δύο κυρίως τάσεις. Αφενός, τη μεγαλύτερη εμπέδωση της συγκέντρωσης εξουσιών στην κεντρική διοίκηση σε σχέση με ζητήματα χωρικής ανάπτυξης σε τοπικό επίπεδο που ακυρώνουν στην πράξη προθέσεις ή πολιτικές αποκέντρωσης αρμοδιοτήτων προς την τοπική αυτοδιοίκηση σε σχέση με ζητήματα χωρικού σχεδιασμού, και αφετέρου την ενίσχυση του ρόλου που διαδραματίζει ο ιδιωτικός τομέας στην ανάπτυξη και παραγωγή του χώρου.

"Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος"

Το "Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος", το οποίο είναι υπό κατασκευή στην περιοχή του παλιού Ιπποδρόμου έκτασης 240 στρεμμάτων, είναι έργο καταλύτης για να κινηθούν άλλη μία φορά διαδικασίες επαναπροσδιορισμού της σχέσης της Αθήνας με παράκτιο μέτωπο του Φαλήρου. Το 2006 το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος ανακοίνωσε την πρόθεσή του να χρηματοδοτήσει την αξιοποίηση αυτού του αποθέματος γης και, στα πλαίσια της προσπάθειας για δημιουργία ενός τοποσήμου διεθνούς κύρους, επέλεξε για το σχεδιασμό του τον διεθνούς φήμη αρχιτέκτονα Renzo Piano. Όσον αφορά την υπόψη έκταση, πρόκειται για ένα μεγάλο οικόπεδο, το οποίο ανήκει στο δημόσιο και βρίσκεται εντός του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Καλλιθέας και πλησίον του ορίου της με το Δήμο Παλαιού Φαλήρου δίπλα στην Εσπλανάδα και τη Λεωφόρο Συγγρού. Στόχος του ιδρύματος "Σταύρος Νιάρχος" μέσα από την κατασκευή της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδας, της Εθνικής Λυρικής Σκηνής και του Πάρκου Σταύρος Νιάρχος είναι η δημιουργία ενός σημαντικού χώρου πολιτισμού διεθνούς εμβέλειας στην Αθήνα, ο οποίος θα φιλοξενείται σε χώρο μεγάλης έκτασης πρασίνου και ανάπλασης του αστικού περιβάλλοντος, ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις διαφορετικής σχέσης των κατοίκων της Αθήνας με τον πολιτισμό και τους χώρους αναψυχής ([Renzo Piano Building Workshop et al., 2009](#)).

Τέλος, σημειώνεται πως με αφορμή αυτές τις εξελίξεις αναζωπυρώθηκε η συζήτηση για τη δυνατότητα ανάπτυξης εγκαταστάσεων ελλιμενισμού για κρουαζιερόπλοια στο Φαληρικό Όρμο, καθώς σύμφωνα με πολυάριθμα δημοσιεύματα, το κτίριο της όπερας θα προσέφερε το στοιχείο ελκυστικότητας, που απαιτεί μία τέτοια χωροθέτηση, η λεωφόρος Συγγρού θα προσέφερε την άμεση πρόσβαση στο ιστορικό κέντρο και το αδιαμόρφωτο τμήμα της ακτής θα εξασφάλιζε την αναγκαία επιφάνεια στάθμευσης.

Δημοτικό Πάρκο Αθλητισμού και Αναψυχής Δήμου Καλλιθέας

Ο Δήμος της Καλλιθέας, σε μία προσπάθεια να εναρμονιστεί με τα νέα δεδομένα στην περιοχή του, οργάνωσε τη δημιουργία ενός δημοτικού πάρκου που συνορεύει και βρίσκεται στη βορειοδυτική πλευρά του μελλοντικού Κέντρου Πολιτισμού. Τον Μάρτιο του 2010 το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος ανακοίνωσε στο δήμο Καλλιθέας την πρόθεσή του να αναλάβει τη χρηματοδότηση της υλοποίησης του Δημοτικού Πάρκου Αθλητισμού και Αναψυχής Δήμου Καλλιθέας. Η δωρεά συμπεριέλαβε το σχεδιασμό, την ανάπτυξη και την κατασκευή ανοιχτού κολυμβητηρίου, γηπέδου ποδοσφαίρου, παιδότοπου, αναψυκτηρίου και ανοιχτού χώρου στάθμευσης τουλάχιστον εξήντα θέσεων. Τμήμα της δωρεάς αποτέλεσε και η κατάλληλη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου με τη μέριμνα φύτευσης, τοποθέτησης δικτύων άρδευσης, φωτισμού και διαμόρφωσης της εσωτερικής κυκλοφορίας. Σημειώνεται, πως μετά την ολοκλήρωσή του Ο δήμος Καλλιθέας έχει αναλάβει την αποκλειστική διαχείρισή του προς χρήση και όφελος των επισκεπτών του.

Παρουσίαση Προγράμματος Ολοκληρωμένης Ανάπλασης Φαληρικού Όρμου και ΚΠΙΣΝ



Εικόνα 74: Master plan ανάπλασης Φαληρικού Όρμου
Πηγή: <http://www.rpbw.com>

Το 2010 βάση του Ν.3843/2010 θεσπίζεται το Πρόγραμμα Ολοκληρωμένης Ανάπλασης Φαληρικού Όρμου και αναγνωρίζεται η σημασία να συνδεθεί η ζώνη του παλιού Ιπποδρόμου με το φαληρικό όρμο δημιουργώντας ένα ενιαίο masterplan, ένα Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπλασης του Φαληρικού Όρμου με το Κέντρο Πολιτισμού Σταύρος Νιάρχος. Το σχέδιο υλοποιείται από τον αρχιτέκτονα Renzo Piano με σκοπό τη δημιουργία ενός παραθαλάσσιου πάρκου μαζί με το κατασκευαζόμενο ΚΠΙΣΝ έκτασης 1.000 στρεμμάτων.

Το πρόγραμμα της ανάπλασης αφορά τρεις διακριτές ζώνες του Φαληρικού Όρμου:

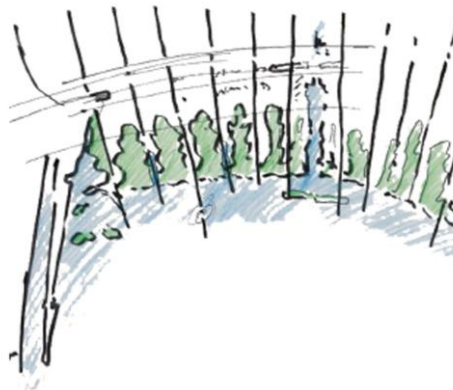
1. Περιοχή ανάμεσα σε εκβολές Κηφισού και Ιλισού (300 στρέμματα) [Ζώνη 1]
2. Περιοχή ανάμεσα σε εκβολή Ιλισού μέχρι κλειστό Tae Kwon Do (230 στρέμματα) [Ζώνη 2]
3. Περιοχή ανάμεσα στο κλειστό Tae Kwon Do μέχρι το αθλητικό κέντρο Π. Φαλήρου (290 στρέμματα) [Ζώνη 3]

Στις ζώνες 1 και 2 προβλέπεται δημιουργία Μητροπολιτικού Πάρκου δημόσιου χαρακτήρα 530 στρεμμάτων με άξονες τη φύση, τον πολιτισμό, την άσκηση και την αναψυχή, που θα υποστηρίζονται από επαρκείς εμπορικές χρήσεις και χρήσεις εστίασης. Ο σχεδιασμός περιλαμβάνει την αποκατάσταση της συνέχειας μεταξύ του οικιστικού ιστού και της παράκτιας ζώνης με την παράλληλη μετάθεση προς τη θάλασσα, υψομετρική ταπείνωση και μερική κάλυψη της Λεωφόρου Ποσειδώνος σε συνολικό μήκος 600 μέτρων. Στη ζώνη 3 προβλέπεται η δημιουργία Συνεδριακού Κέντρου διεθνούς εμβέλειας για την κάλυψη των μεγάλων συνεδρίων.

Η εξειδίκευση του αρχικού master plan εκπονήθηκε από ένα ευρύτερο σχήμα μελετητικών γραφείων με την επωνυμία "Φάληρο 14", στο οποίο συμπεριελήφθησαν το γραφείο Renzo Piano building workshop με τη συμβολή ειδικών μελετητών και κάποια ελληνικά γραφεία μελετών.

Καθοριστικές στρατηγικές επιλογές της πρότασης υποστηρίζονται πως είναι:

1. η με κάθε τρόπο ενδυνάμωση της σχέσης πόλης και θάλασσας, διασφαλίζοντας λειτουργική και φυσική συνέχεια. Η σχέση αυτή υλοποιείται μέσα από το σχεδιασμό αμφίδρομα και συμβολικά με:
 - τη διείσδυση των αστικών οδών στο Πάρκο, αναπαράγοντας το πολεοδομικό μοτίβο των οικιστικών περιοχών και συγκεντρώνοντας τις χρήσεις και λειτουργίες κατά μήκος τους, και αμφίδρομα, της διείσδυσης του Πάρκου στον ιστό της πόλης με εκτεταμένες φυτεύσεις κατά μήκος των οδικών αξόνων,
 - τη διείσδυση της θάλασσας στο Πάρκο, δημιουργώντας τεχνητά γραμμικά κανάλια που προγραμματικά θα λειτουργήσουν ως κολυμβητικές δεξαμενές και αμφίδρομα, της διείσδυσης του Πάρκου στη θάλασσα με την επέκταση των γραμμικών αξόνων μέσα στη θάλασσα ως προβλήτες, επαναφέροντας συνολικά τη μνήμη και το στοιχείο των εξεδρών στο Φαληρικό Όρμο.
2. η αντιπλημμυρική θωράκιση των πυκνοκατοικημένων περιοχών μέσω της κατασκευής αντιπλημμυρικού καναλιού στο ύψος της σημερινής λεωφόρου Ποσειδώνος και παράλληλα η απομάκρυνση της λεωφόρου Ποσειδώνος νοτιότερα, η υποβάθμισή της και η κάλυψή της από το πάρκο εξυπηρετώντας με αυτόν τον τρόπο την άμεση πρόσβαση των κατοίκων στο πάρκο και τη θάλασσα.
3. η ανάπτυξη ποικίλων δραστηριοτήτων και πόλων έλξης με άξονα τη θάλασσα και το νερό.



Εικόνα 75: Σκίτσο κεντρικής ιδέας
Πηγή: <http://www.rpbw.com>

Οι μελέτες χρηματοδοτήθηκαν από το Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος, ενώ η κατασκευή του πάρκου θα χρηματοδοτηθεί από το νέο ΣΕΣ 2014-2020 και θα υποστηριχθεί τεχνικά από το ευρωπαϊκό πρόγραμμα Jaspers (*Joint Assistance in Supporting Projects in European Regions - Κοινή Βοήθεια για την Υποστήριξη των Έργων στις Ευρωπαϊκές Περιφέρειες*), το οποίο είναι μία κοινή Πρωτοβουλία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης και, από το 2008, του τραπεζικού ομίλου KfW Bankengruppe. Η συγκεκριμένη Πρωτοβουλία αφορά στην παροχή δωρεάν τεχνικής βοήθειας προς τα κράτη μέλη για το σχεδιασμό και την προετοιμασία μεγάλων έργων (με προϋπολογισμό μεγαλύτερο των 50 εκατομμυρίων ευρώ) με στόχο τη βελτίωση των υποβαλλόμενων για συγχρηματοδότηση έργων (www.jaspers-europa-info.org).

5.5. Θεσμικό Πλαίσιο

Ρυθμιστικά Σχέδια της Αθήνας (ΡΣΑ)

- **N. 1515/1985 (ΦΕΚ 18_A_18-02-1985) "Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας του περιβάλλοντος ευρύτερης περιοχής Αθήνας"**

Κατά τη δεκαετία του 1980 αναγνωρίστηκε η στρατηγική σημασία της παραλιακής ζώνης για την ανάπτυξη του μητροπολιτικού συγκροτήματος και η ανάπτυξη του Φαληρικού Όρμου αποτέλεσε ένα από τα πρώτα προγράμματα, που εκπόνησε ο Οργανισμός της Αθήνας μετά τη σύστασή του. Στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου '85 πραγματοποιήθηκε η πρώτη προσπάθεια για συνολικό σχεδιασμό της περιοχής, χαρακτηρίζοντας τη ευρύτερη περιοχή του Φαληρικού Όρμου, συμπεριλαμβανομένου και του Παλαιού Ιπποδρόμου, ως υπερτοπικό πόλο αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών.

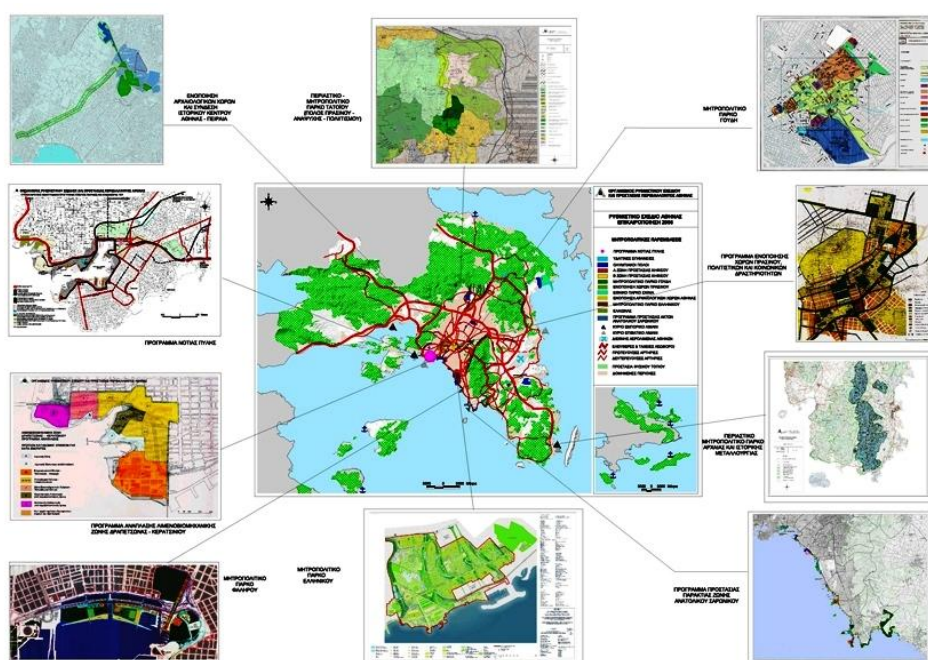
- **Τροποποίηση Ρυθμιστικού (N.2730/99)**

Στο Φαληρικό Όρμο προβλέπονται δύο ολυμπιακοί πόλοι, που μετά την τέλεση των Αγώνων θα εξυπηρετούν συνδυασμένες λειτουργίες αθλητισμού τουρισμού-αναψυχής, κοινωνικών εξυπηρετήσεων και πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας.

- **Ρυθμιστικό 2009**

Αναφέρονται ως μητροπολιτικές παρεμβάσεις:

1. Η ανάπτυξη του χώρου του παλιού Ιπποδρόμου σε Πολιτιστικό Πάρκο με παράλληλες χρήσεις αναψυχής και αθλητισμού
2. Η δημιουργία δύο υπερτοπικών πόλων και αξόνων πολιτισμού, εκπαίδευσης, αθλητισμού και αναψυχής, ο Φαληρικός Όρμος και ο Ολυμπιακός Πόλος Ελληνικού-Αγίου Κοσμά



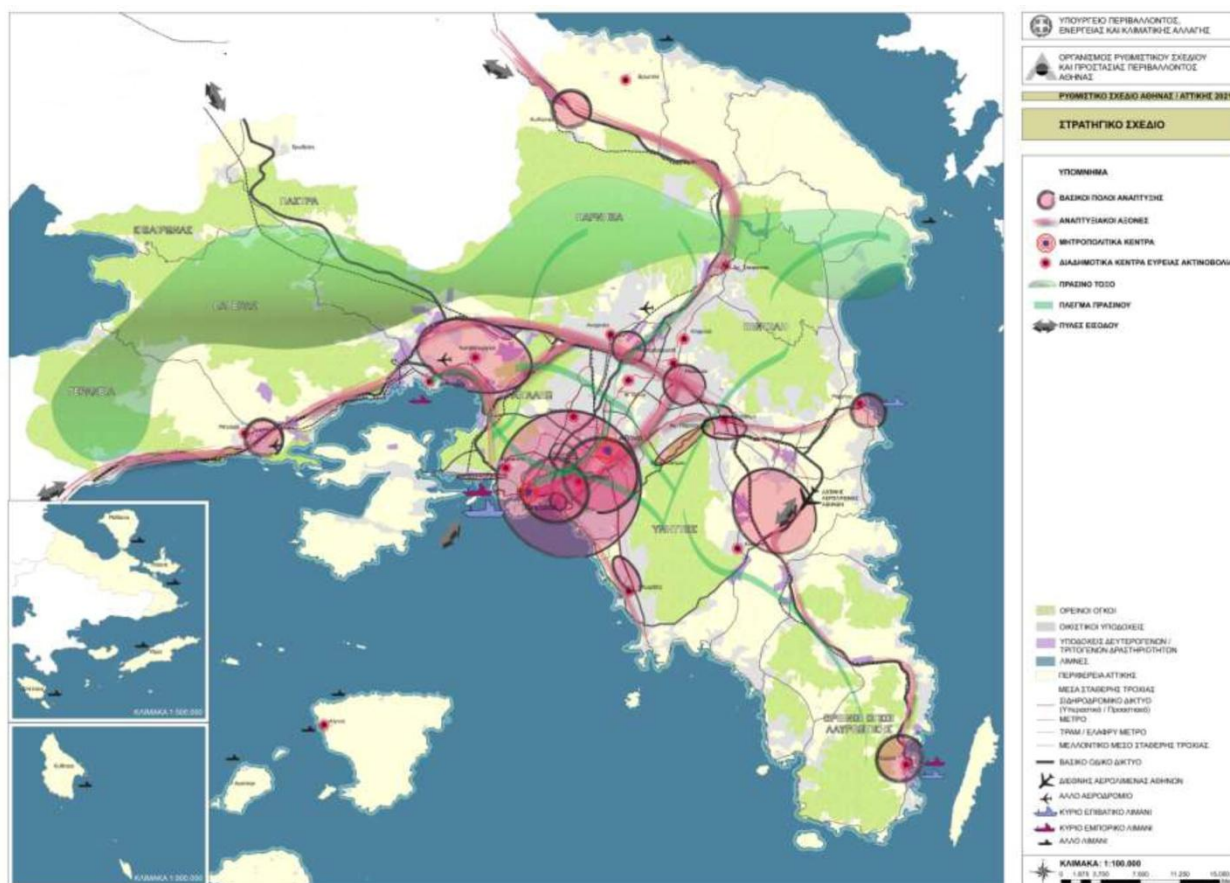
Εικόνα 76: Χάρτης Μητροπολιτικών παρεμβάσεων Ρυθμιστικού 2009

Πηγή: <http://www.ypeka.gr>

- **Ρυθμιστικό 2021 (Ν.4277/2014)**

Για το Μητροπολιτικό Πάρκο Φαληρικού Όρμου προωθείται ολοκληρωμένος σχεδιασμός λειτουργιών μητροπολιτικού επιπέδου ενταγμένων σε ενιαίο σύνολο κοινόχρηστων χώρων πρασίνου. Στις προβλεπόμενες χρήσεις περιλαμβάνονται χρήσεις πολιτισμού, εκπαίδευσης, αθλητισμού και αναψυχής. Η περιοχή εντάσσεται στον αναπτυξιακό άξονα διεθνούς εμβέλειας, κατά μήκος του οποίου αναπτύσσονται πλέγματα λειτουργιών μητροπολιτικής και διεθνούς εμβέλειας (Αναπτυξιακοί Πόλοι) με τα εξής χαρακτηριστικά:

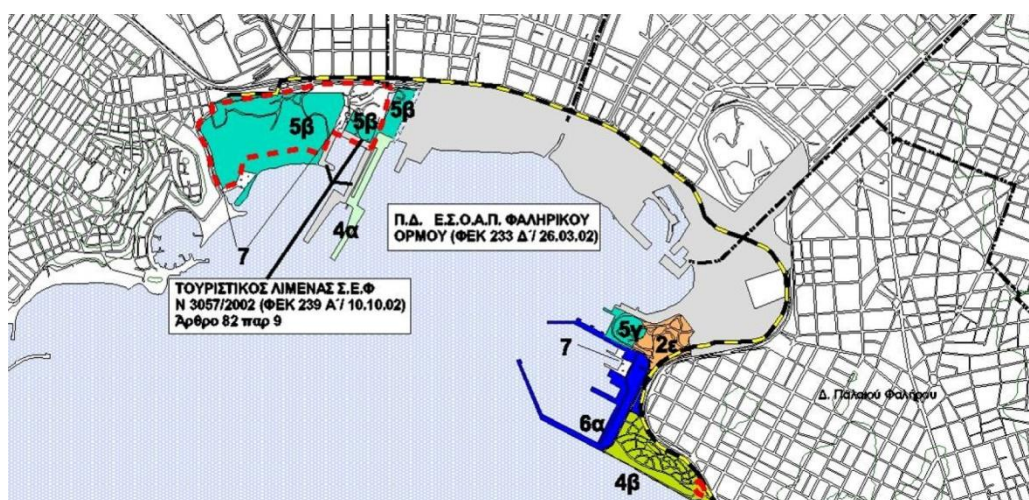
1. Συγκεντρώνουν σημαντικό δυναμικό επιχειρηματικών δραστηριοτήτων δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα και, κατά περίπτωση, σημαντικό πολιτιστικό δυναμικό, επιτελικές και διοικητικές λειτουργίες ή και λειτουργίες αναψυχής και τουρισμού.
2. Παρουσιάζουν σημαντικό αριθμό αναδυόμενων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.
3. Έχουν κομβική θέση στο δίκτυο μεταφορών.
4. Συγκεντρώνουν φθίνουσες παραγωγικές δραστηριότητες με σημαντικό και, κατά περίπτωση, αρχιτεκτονικά αξιόλογο κτιριακό απόθεμα που εγκαταλείπεται, το οποίο μπορεί να λειτουργήσει ως αναπτυξιακή ευκαιρία για την εγκατάσταση νέων χρήσεων.



Εικόνα 77: Χάρτης Στρατηγικού Σχεδίου Ρυθμιστικού 2021
 Πηγή: <http://www.ypeka.gr>

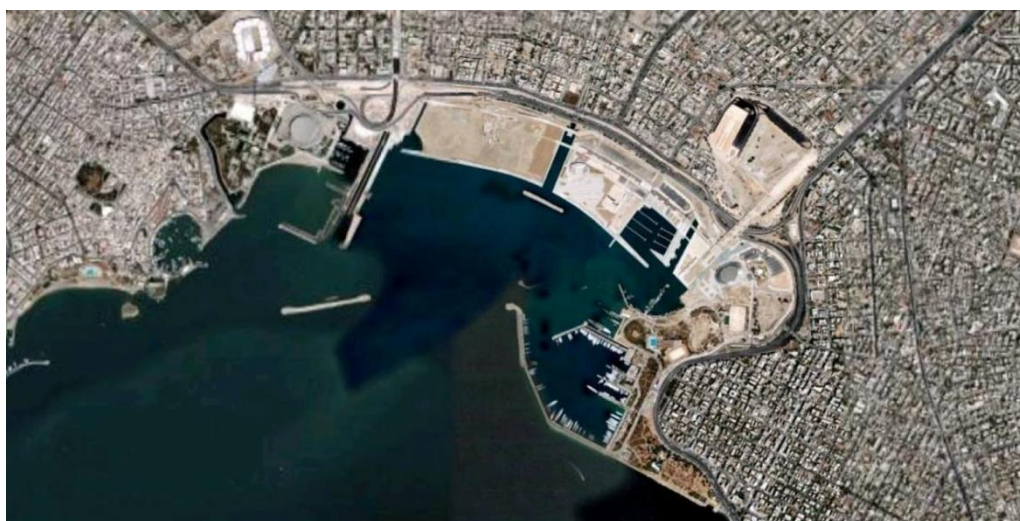
"Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας"

Συγκεκριμένα για την περιοχή μελέτης αναφέρονται ως υποπεριοχές "Περισσικό πράσινο μητροπολιτικού χαρακτήρα και αθλητικές εγκαταστάσεις Σταδίου Ειρήνης και Φιλίας (ΣΕΦ)", "Ναυτικό Μουσείο Ελλάδος - Πάρκο Ναυτικής Παράδοσης", "Ανάπλαση υφιστάμενων αθλητικών εγκαταστάσεων με προστασία των φυσικών και αρχαιολογικών στοιχείων", "Λιμένας Αναψυχής Φλοίσβου", "Ναυταθλητικές εγκαταστάσεις" και "Περισσικό πράσινο υπερτοπικού χαρακτήρα με λειτουργίες αναψυχής, πολιτισμού και υπαίθριων αθλοπαιδιών μικρής κλίμακας".



Εικόνα 78: Απόσπασμα Χάρτη Προεδρικού Διατάγματος "Καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας"

Πηγή: <http://www.organismosathinas.gr>



Εικόνα 79: Απεικόνιση περιοχής μελέτης σε αντιστοιχία με το προηγούμενο απόσπασμα χάρτη
Πηγή: Google earth

Η περιοχή μελέτης ρυθμίζεται από το **"Ειδικό Σχέδιο Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης περιοχής Ολυμπιακών εγκαταστάσεων Beach Volley και λοιπών αθλημάτων και ανάπλαση της περιοχής στο Φαληρικό Όρμο"** (ΕΣΟΑΠ) (ΦΕΚ 233_Δ_26-03-2002), με το οποίο καθορίζονται οι ολυμπιακές και μετα-ολυμπιακές χρήσεις γης, η γενική διάταξη ολυμπιακών και μετα-ολυμπιακών εγκαταστάσεων και των συνοδευτικών δραστηριοτήτων στην περιοχή του Φαληρικού Όρμου και οι ειδικοί περιβαλλοντικοί όροι για την υλοποίηση του έργου, με τη ρητή προοπτική ο χώρος μετά τους Αγώνες να αποτελέσει Πάρκο και υποδοχέα μητροπολιτικών λειτουργιών πολιτισμού, αναψυχής και αθλητισμού.

Στη συνέχεια το προαναφερθέν ΕΣΟΑΠ συμπληρώθηκε με το **Νόμο 3105/2003 (ΦΕΚ 29_Α_10-02-2003) με τίτλο "Τουριστική εκπαίδευση και κατάρτιση, ρυθμίσεις για τον τουρισμό και άλλες διατάξεις"**, ο οποίος προέβλεπε ότι πέραν των οριζόμενων στο ΕΣΟΑΠ επιτρέποντουσαν ακόμα η ανέγερση σύγχρονου Ενυδρείου με τις απαραίτητες συνοδευτικές λειτουργίες και δραστηριότητες, η ανέγερση μέχρι και πέντε μικρών εστιατορίων-αναψυκτηρίων μέγιστου εμβαδού τριακοσίων τετραγωνικών μέτρων έκαστο με ανώτερο επιτρεπόμενο ύψος 4,5μ. για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών του θαλάσσιου μετώπου και η δημιουργία υπαίθριων και υπόγειων χώρων στάθμευσης.

Στη μετα-ολυμπιακή εποχή η περιοχή μελέτης συμπεριλήφθηκε στο **Ν.3342/2005 (ΦΕΚ 131_Α_06-06-2005) με τίτλο "Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες-Διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης"**. Οι προτάσεις του μετα-Ολυμπιακού νόμου στηρίχτηκαν στην εκπόνηση διεξοδικής "Μελέτης Στρατηγικού Σχεδίου Αξιοποίησης Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων", που προηγήθηκε, με αντικείμενο αφενός την εύρεση οικονομικά βιώσιμων λύσεων στο πρόβλημα της διαχείρισης των εγκαταστάσεων σε μητροπολιτική κλίμακα και αφετέρου τη σύνδεση των δημόσιων επενδύσεων με στόχους κοινωνικής αξιοποίησης και δυνατότητες διεύρυνσης της απασχόλησης στο Λεκανοπέδιο. Εδώ καθορίζονται οι χρήσεις που επιτρέπονται στο ΣΕΦ και στον Ολυμπιακό Πόλο Φαλήρου πέρα από αυτές που ορίστηκαν για την περίοδο των Ολυμπιακών αγώνων σε μία προσπάθεια να αξιοποιηθούν τα έργα του 2004. Συνεδριακά κέντρα, εμπορικά καταστήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, χώροι πολιτιστικών λειτουργιών είναι μερικές από τις επιτρεπόμενες χρήσεις ανά ζώνη, που ακολουθούν το χαρακτήρα της παραλίας, που επιδιώκεται να διαμορφωθεί ήδη από την περίοδο των Ολυμπιακών αγώνων, θεσμοθετείται η μετατροπή του Κλειστού Γυμναστηρίου Tae Kwon Do σε Συνεδριακό Κέντρο και η περιοχή προωθείται ως σημαντικός πόλος συνεδριακών διοργανώσεων και δραστηριοτήτων αθλητισμού και αναψυχής.

Προσεγγίζοντας τη σύγχρονη συγκυρία σημαντική είναι η αναφορά στην **Κύρωση της Σύμβασης Δωρεάς μεταξύ του Ιδρύματος "Κοινωφελές Ίδρυμα Σ.Νιάρχος", του Ελληνικού Δημοσίου, του Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία "Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδος", του Ν.Π.Ι.Δ. με την επωνυμία "Εθνική Λυρική Σκηνή", της Α.Ε. με την επωνυμία "Ολυμπιακά Ακίνητα" και της Α.Ε. με την επωνυμία "Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου" και ρύθμιση θεμάτων συναφών με την υλοποίηση του υπερτοπικού πολιτιστικού πάρκου με την επωνυμία "Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος" (ΦΕΚ 138_Α_2009). Με δωρεά του κοινωφελούς ιδρύματος Σταύρος Σ. Νιάρχος δημιουργούνται υπερτοπικό πολιτιστικό πάρκο με την επωνυμία "Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος", το οποίο περιλαμβάνει τις νέες κτιριακές εγκαταστάσεις της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδος, τις νέες κτιριακές εγκαταστάσεις της Εθνικής Λυρικής Σκηνής και πάρκο πρασίνου με χαρακτήρα εκπαιδευτικό, πολιτιστικό και αναψυχής, και Δημοτικό πάρκο με αθλητικούς χώρους.**

Το 2010 η ανάπλαση της περιοχής του Φαληρικού Όρμου συμπεριλαμβάνεται στο **Ν.3843/2010 (ΦΕΚ 62/2010) "Ταυτότητα κτιρίων, υπερβάσεις δόμησης και αλλαγές χρήσεις, μητροπολιτικές αναπλάσεις και άλλες διατάξεις. Ανάπλαση Φαληρικού Όρμου Αττικής"**, που τροποποίησε το ΕΣΟΑΠ 2002, και σύμφωνα με το άρθρο 11, χαρακτηριζόμενη σαν μια μητροπολιτική περιοχή, και αναγνωριζόμενη ως ενιαίο σύνολο, εντάσσεται σε ένα πρόγραμμα ολοκληρωμένης ανάπλασης, όπου καθορίζονται οι ζώνες ανάπλασης, οι επιτρεπόμενες εντός αυτών γενικές χρήσεις γης και οι γενικοί όροι και περιορισμοί δόμησης.

Σημειώνεται ως παρατήρηση πως τα δύο προαναφερθέντα θεσμικά κείμενα (ΕΣΟΑΠ) και Ν.3843/2010, αν και αναπόσπαστο μέρος της περιοχής μελέτης είναι και το αστικό μέτωπο των παραλιακών δήμων, επικεντρώνονται στις περιοχές, που είναι συνδεδεμένες με τη θάλασσα μεταξύ της λεωφόρου Ποσειδώνος και της ακτογραμμής. Κάτι τέτοιο φαίνεται να συμβαίνει σε μία προσπάθεια οργάνωσης του τμήματος αυτού της γης, που δεν έρχεται σε άμεση επαφή με τον αστικό ιστό και στερείται σχεδιασμού.

Ολοκληρώνοντας την αναφορά στο θεσμικό πλαίσιο σημαντική θεωρείται η αναφορά στο γενικότερο κλίμα της συγκυρίας, όπου η είσοδος της Ελλάδας στο "Μηχανισμό Στήριξης" το 2010 σηματοδοτεί τη δέσμευση της χώρας προς τους πιστωτές της για την υλοποίηση ενός εύρους πολιτικών αναδιάρθρωσης στο πλαίσιο των οποίων η διευκόλυνση των επενδύσεων, οι ιδιωτικοποιήσεις και η ανάπτυξη της ακίνητης περιουσίας αποτελούν κεντρική προτεραιότητα. Ενώ λοιπόν η κρίση αποτυπώνεται στο εγκαταλελειμμένο κτιριακό απόθεμα και το δημόσιο χώρο, ένας μεγάλος αριθμός θεσμικών αλλαγών έχει υιοθετηθεί σε θέματα χωρικού σχεδιασμού, που επηρεάζοντας άμεσα ή έμμεσα την περιοχή μελέτης, επιβάλλουν νέα καθεστώτα ρύθμισης, που λειτουργούν με όρους ιδιωτικής οικονομίας και συγκεντρώνουν όλες τις αρμοδιότητες λήψης αποφάσεων σε σχέση με τις ιδιωτικοποιήσεις και την υλοποίηση "στρατηγικών επενδύσεων". Παράλληλα, εισάγονται ρυθμίσεις, που ευνοούν την εντατικοποίηση της δόμησης καθώς νέες κατηγορίες σχεδίων χρήσεων γης για μεγάλης κλίμακας ανάπτυξη δεν υποχρεώνονται να συμμορφωθούν στους υφιστάμενους περιορισμούς χρήσεων γης, με απώτερο στόχο την εξασφάλιση της υλοποίησης των επενδύσεων με μεγιστοποίηση των κερδών για τους επενδυτές.

5.6. Εμπλεκόμενοι σε επίπεδο σχεδιασμού

Στην προσπάθεια απεικόνισης όλων των συνιστωσών, που διαχρονικά έχουν επηρεάσει την περιοχή μελέτης, σημαντική θεωρείται η αναφορά στους εμπλεκόμενους σε επίπεδο αναπτυξιακής πολιτικής ή σχεδιασμού, οι αποφάσεις/οι σκοπιμότητες/τα συμφέροντα των οποίων έχουν παίξει καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της υφιστάμενης κατάστασης. Τοποθέτηση της έρευνας σε αυτό σημείο αποτελεί η υπόθεση ότι η εικόνα της απαξίωσης, που παρουσιάζει ο Φαληρικός Όρμος, αποτυπώνει χωρικά την αδυναμία συναινετικής δημιουργίας κοινών οραμάτων για τις προοπτικές της μητροπολιτικής αυτής περιοχής και τη δυσκολία εύρεσης θετικών σημείων στον τρόπο, που οι επιμέρους επιδιώξεις διαμορφώνουν το πλέγμα των σχέσεων τόσο ανάμεσα στα διαφορετικά επίπεδα διακυβέρνησης όσο και ανάμεσα στον δημόσιο και ιδιωτικό τομέα.

Από την έως τώρα μελέτη της περιοχής φαίνεται να έχουν υπάρξει ανταγωνισμοί και δυσκολίες συνεργασίας ανάμεσα στους διαφορετικούς οργανισμούς διοίκησης και αυτοδιοίκησης, τα όρια δικαιοδοσίας των οποίων δεν αντιστοιχούν ακριβώς με τη δυναμική της αστικής ανάπτυξης. Η κεντρική εξουσία εμφανίζεται διαχρονικά ανεπαρκής να διαχειριστεί την συγκεκριμένη έκταση, όπως και άλλους διαμορφωμένους ή αδιαμόρφωτους χώρους στο Λεκανοπέδιο, να τη διαφυλάξει από αυθαιρεσίες και να προβεί στην υλοποίηση ενός σχεδιασμού προς όφελος τόσο της εικόνας της πόλης όσο και προς βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Όσον αφορά την Τοπική Αυτοδιοίκηση εκτιμάται, πως δεδομένης της σημασίας, που έχει η συγκεκριμένη χωρική ενότητα τόσο για τους επιμέρους όμορους δήμους όσο και για το πολεοδομικό συγκρότημα εν γένει, θα έπρεπε να έχει διεκδικήσει περισσότερο την ανάδειξη της μέσα από οργανωμένες δράσεις και πρωτοβουλίες.

Ο Φαληρικός Όρμος έχει όλα τα χαρακτηριστικά και το αναγκαίο μέγεθος για να αποτελέσει το υπόδειγμα μιας παρέμβασης, η οποία θα προσελκύσει πλήθος επενδυτών, οι οποίοι στη σύγχρονη συγκυρία φαίνεται να είναι προνομιακοί συνομιλητές, καθώς μέσα από διαπραγματεύσεις, συμφωνίες, ζητήματα διαχείρισης και υποσχέσεις για δημιουργία θέσεων απασχόλησης προσεγγίζουν με τη δεδομένη πολιτική διαχείριση της κρίσης τη διαδικασία σχεδιασμού. Το γεγονός αυτό σε συνδυασμό με την αδυναμία της πολιτείας να επιλύσει τα σύνθετα προβλήματα, που ο σχεδιασμός της περιοχής θα έπρεπε να λαμβάνει υπόψη, και το έλλειμμα εσωτερικής οργάνωσης της ίδιας της κοινωνίας των πολιτών θέτει νέου είδους ζητήματα για τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος.

Τέλος, αναφορά σε αυτό το σημείο κρίνεται πως πρέπει να γίνει στη θετική συμβολή της επιστημονικής κοινότητας, καθώς ο Φαληρικός Όρμος έχει συμπεριληφθεί σε πλήθος μελετών, που έχουν αναδείξει σημαντικές αναπτυξιακές δυναμικές της περιοχής. Δυστυχώς, οι μελέτες αυτές φαίνεται να μην έχουν βρει εφαρμογή σε επίπεδο φυσικού σχεδιασμού και κοινωνικοοικονομικού προγραμματισμού, διαπίστωση η οποία δημιουργεί περαιτέρω προβληματισμούς για την διερεύνηση μηχανισμών ενίσχυσης της επιρροής της επιστημονικής κοινότητας στις φάσεις υλοποίησης του πολεοδομικού σχεδιασμού.

5.7. Κοινωνική κινητοποίηση

Η πρώτη αντίδραση της τοπικής κοινωνίας σχετικά με τη διεκδίκηση της περιοχής του Φαληρικού Όρμου αφορούσε την έκταση της Ριζαρείου, εμβαδού 17 στρεμμάτων στην περιοχή του Δέλτα Φαλήρου, η ιστορία της οποίας ξεκινά όταν το 1977 δόθηκε στη Ριζάρειο, σαν αντάλλαγμα για το πάρκο Ριζάρη (Β. Σοφίας-Β. Κωνσταντίνου). Στην υπόψη έκταση επιτράπη το 1979 η ανέγερση δωδεκαώροφου ξενοδοχείου (ΣΕΡΑΤΟΝ), ύψους 40μ. και εμβαδού 34.000τ.μ., η οποία και δεν πραγματοποιήθηκε λόγω των αγώνων των κατοίκων της περιοχής. Στις 3-3-1999 η Ριζάρειος προκήρυξε διαγωνισμό για την αξιοποίηση του οικοπέδου της, ο οποίος διεξήχθη με πλήρη μυστικότητα και η έκταση παραχωρήθηκε τελικά στον όμιλο Βωβού. Η Ριζάρειος ζήτησε από τον ΟΡΣ τροποποίηση του Προεδρικού Διατάγματος, που προέβλεπε την ανέγερση του προαναφερθέντος ξενοδοχείου, με αλλαγή της χρήσης του σε χρήση γενικής κατοικίας με τον ίδιο συντελεστή δόμησης και μείωση του ύψους στα 24μ.

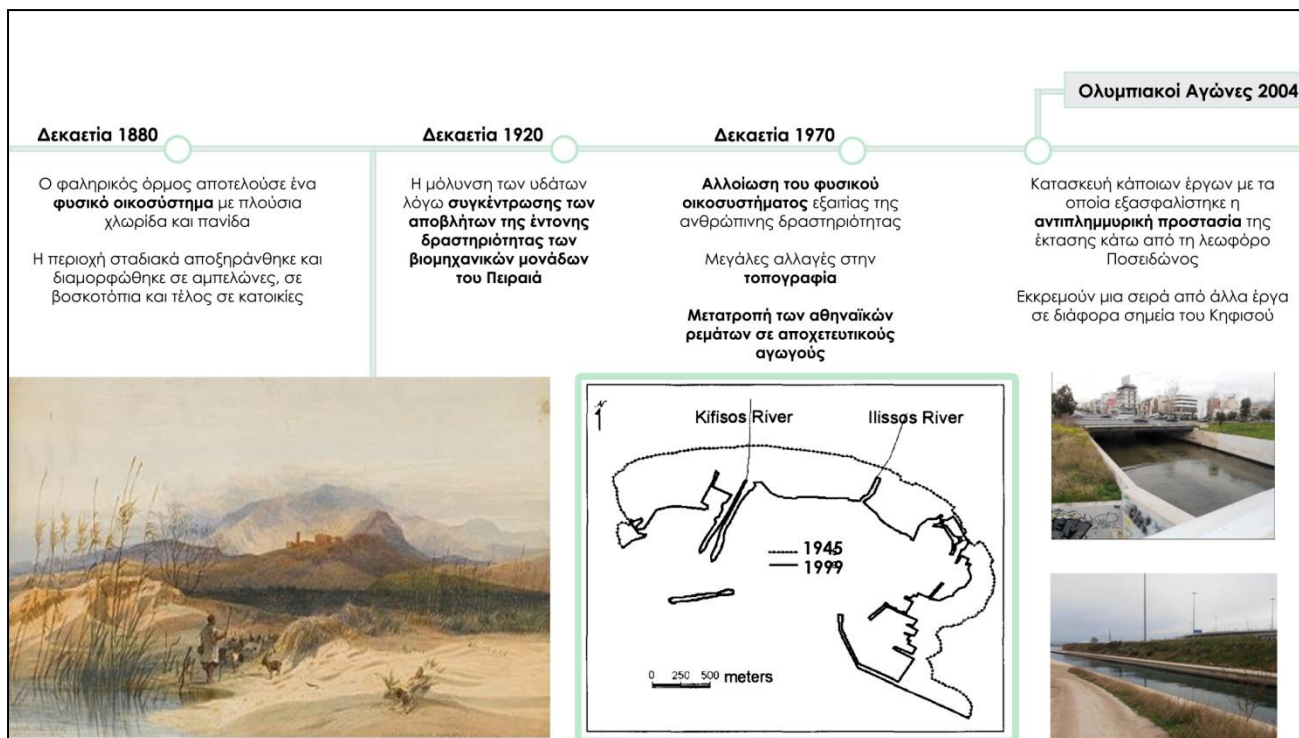
Μελετώντας διαχρονικά την περιοχή ως προς την κοινωνική αυτή συνιστώσα παρατηρείται πως οι Ολυμπιακοί Αγώνες αποτέλεσαν μεγάλη απειλή για τους ελεύθερους χώρους και την παραλιακή ζώνη εν γένει, και παρά την πολιτική στήριξη των Αγώνων από τη συντριπτική πλειονότητα του πολιτικού κόσμου, αναπτύχθηκαν, κυρίως γύρω από την Επιτροπή κατά της Διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων, πολύμορφες αντιδράσεις σε διάφορα επίπεδα: οικονομικό, οικολογικό-περιβαλλοντικό, συνδικαλιστικών δικαιωμάτων και αντιδημοκρατικών διαδικασιών. Η Συντονιστική Επιτροπή για τη Διάσωση της Παραλίας κέρδισε μια σειρά νίκες. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την περιοχή του Όρμου Φαλήρου, σώθηκε από την παραχώρηση προς εκμετάλλευση στο μεγάλο ιδιωτικό κεφάλαιο ο χώρος του Ιπποδρόμου στην Καλλιθέα, ενώ όσον αφορά την ευρύτερη περιοχή του παράκτιου μετώπου του Σαρωνικού, την ίδια περίοδο αποτράπηκαν δύο από τους τρεις ανισόπεδους κόμβους στη λεωφόρο Ποσειδώνος στον Άλιμο, μια τεράστια μαρίνα και ένα τεχνητό νησί στο Ελληνικό.

Επίσης, μερικά χρόνια πριν την ανακοίνωση των ολυμπιακών αγώνων και συγκεκριμένα το 1994, προτείνεται η δημιουργία καζίνο και συνεδριακού κέντρου, πρόταση η οποία δεν πραγματοποιήθηκε εξαιτίας έντονων αντιδράσεων κατοίκων της περιοχής. Η απόφαση του Συμβουλίου της Επικρατείας 2403/1997 επέβαλε ότι σε μητροπολιτικούς πόλους αναψυχής, αθλητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, επιτρέπονται μόνο χρήσεις που εξυπηρετούν τις αντίστοιχες ανάγκες των κατοίκων και είναι επιτρεπτή η κατασκευή περιορισμένου αριθμού και μεγέθους κτιρίων. Επίσης, σύμφωνα με τη συγκεκριμένη απόφαση του ΣΤΕ και χάρη στην αντίδραση της επιστημονικής κοινότητας, του τοπικού και του παννατικού κινήματος από τα προτεινόμενα 7 ανοιχτά ολυμπιακά γήπεδα στην παραλία Καλλιθέας-Μοσχάτου και 5 κλειστά στον χώρο του πρώην Ιπποδρόμου με εμπορικές μετα-ολυμπιακές χρήσεις, τελικά κατασκευάστηκαν μόνο ένα ανοιχτό και ένα κλειστό γήπεδο στην παραλία.

Ακόμη, το 2007 η τότε ηγεσία των Ολυμπιακών Ακινήτων με χρηματοδότηση από τη Γενική Γραμματεία Αθλητισμού επιχείρησε να προχωρήσει στα έργα για τη δημιουργία του Οικολογικού Πάρκου και περιέφραξε την έκταση, προκειμένου να σταματήσει η εγκατάσταση τσιγγάνικων καταυλισμών. Τότε, ο Δήμος Μοσχάτου μαζί με κινητοποιήσεις κατοίκων προχώρησε σε κινητοποιήσεις καταστρέφοντας την περίφραξη προστατεύοντας το δημόσιο χαρακτήρα του πάρκου.

Στη σύγχρονη συγκυρία σε τοπικό επίπεδο έχουν δημιουργηθεί επιτροπές κατοίκων, που έχουν εκφράσει τις αντιρρήσεις τους σε κάποιες προωθούμενες αναπτυξιακές επιλογές, ενώ αρκετές φορές οι κάτοικοι έχουν διατυπώσει με θεσμικούς και κινηματικούς τρόπους την επιδίωξή τους για τη διασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στην ακτή. Σε ένα αστικό τοπίο, που πρόκειται να μεταμορφωθεί εκ των έξω, πρωτοβουλίες σαν αυτές στις οποίες αναφερθήκαμε μοιάζει να δημιουργούν πολλαπλούς "δημόσιους μικρο-χώρους" (Amin, 2002) στους οποίους διαφορετικοί άνθρωποι, όχι μόνο συναντιούνται, αλλά συμμετέχουν. Δεν είναι δηλαδή απλά αποδέκτες βοήθειας ή υπηρεσιών, αλλά ενεργά υποκείμενα σε αμοιβαίες πρακτικές αλληλεγγύης, τις οποίες δυναμώνει η επανάληψη και η οικειότητα, χωρίς προϋποθέσεις προκαθορισμένης ταυτότητας, με αποτέλεσμα να διαμορφώνεται ένας διαφορετικός χώρος πολιτικής εμπλοκής και συμμετοχής. Αποτελεσματικά διαμορφώνονται δυνατότητες να αναδυθεί μια κοινωνία πολιτών, που προβάλλει και διεκδικεί αιτήματα με διαφορετικά οργανωτικά σχήματα, σε τοπικό και σε υπερτοπικό επίπεδο. Παρόλα αυτά εκτιμάται πως οι αντιδράσεις είναι αποσπασματικές και πως η ευαισθητοποίηση των κατοίκων σε θέματα αστικού περιβάλλοντος είναι περιορισμένη, γεγονός που μας κάνει να αντιληφθούμε πως η περιοχή του Φαληρικού Όρμου δεν έχει κατοχυρωθεί ως ελεύθερος χώρος προς αξιοποίηση στη συνείδηση των πολιτών.

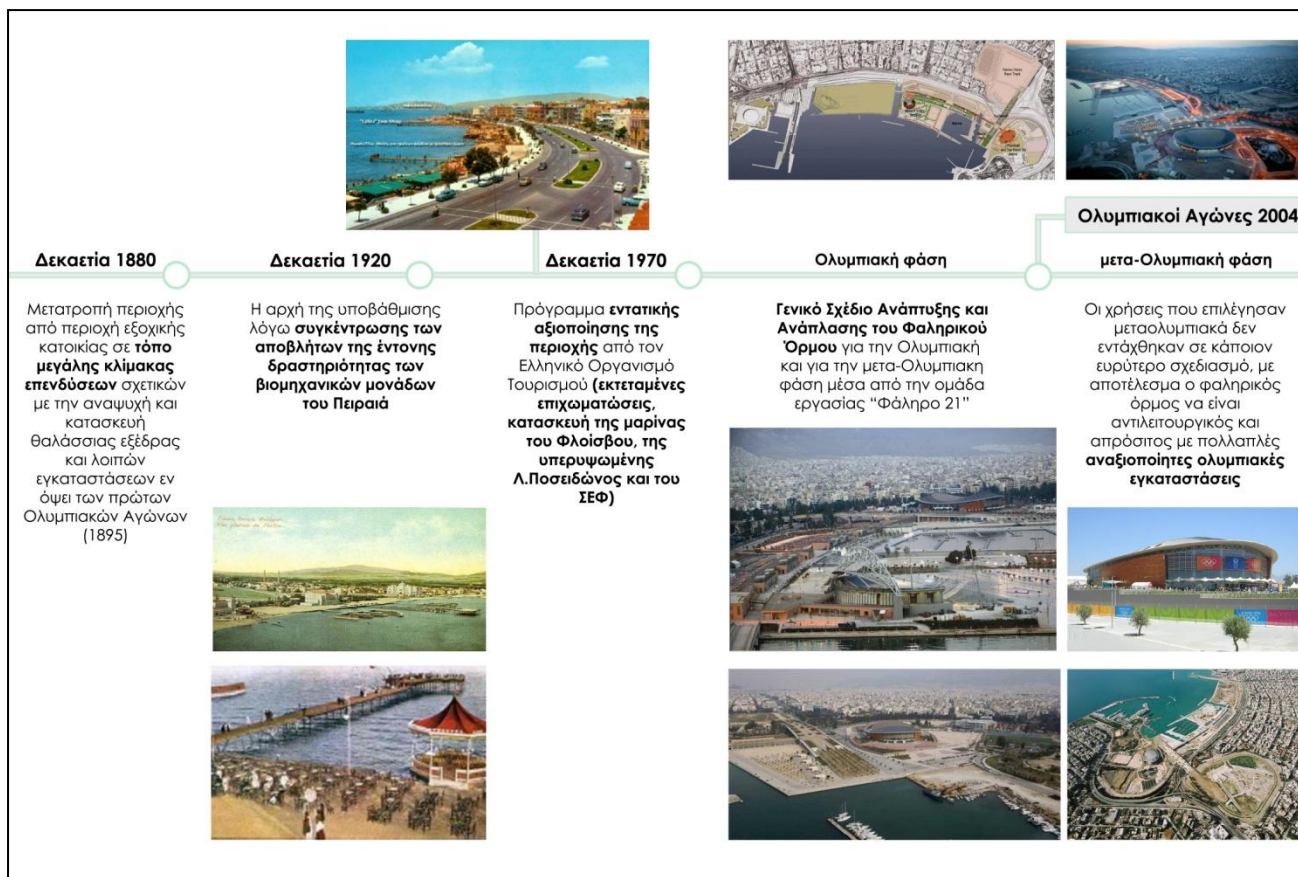
Σε υπερτοπικό επίπεδο, αναφέρεται πως οι δράσεις των κατοίκων δεν παρουσιάζουν ιδιαίτερη δυναμική, ώστε να συμπαρασύρουν και κινήσεις πολιτών σε όλο το Λεκανοπέδιο, όπως έχει γίνει με τη διεκδίκηση του Μητροπολιτικού Πάρκου του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού. Συγκεκριμένα, οργανώσεις όπως η Συντονιστική Επιτροπή Συλλόγων και Κινήσεων Αθήνας για την προστασία των ελεύθερων χώρων και την ποιότητα ζωής, η Συνεργασία των 12 φορέων για το περιβάλλον και το Παναττικό Δίκτυο Κινημάτων Πόλης και Ενεργών Πολιτών, που έχουν θέσει τις βάσεις για μία κοινωνική δικτύωση αρκετά ισχυρή, εκτιμάται πως δεν έχουν δώσει την αναμενόμενη βαρύτητα στη συγκεκριμένη χωρική έκταση δεδομένου της σημασίας της για την πόλη, πλην μεμονωμένων περιπτώσεων.



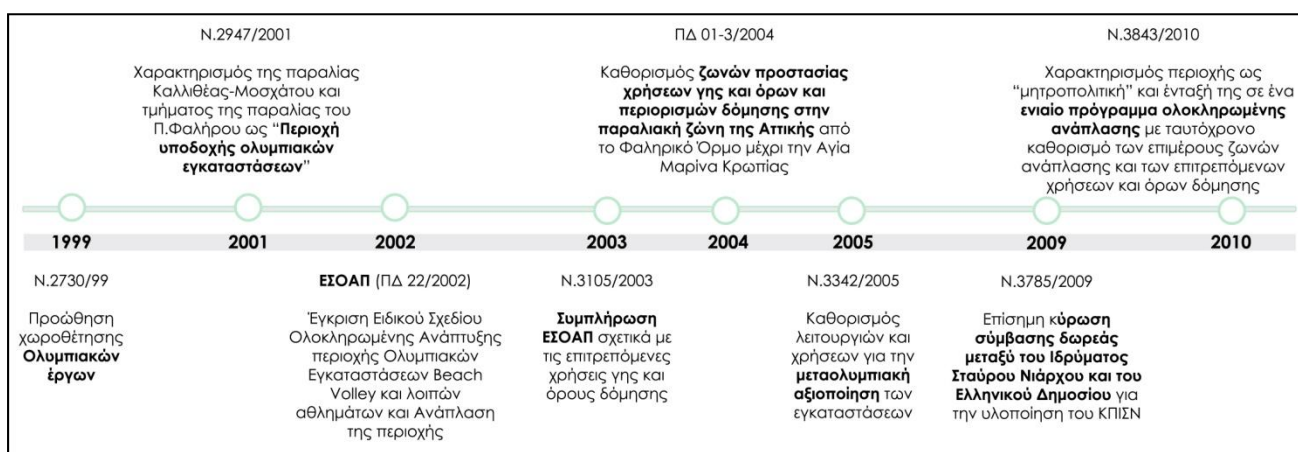
Εικόνα 80: Χρονολόγιο απεικόνισης περιοχής μελέτης με άξονα το φυσικό περιβάλλον
 Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Εικόνα 81: Χρονολόγιο με την αναφορά του Φαληρικού Όρμου στα Ρυθμιστικά Σχέδια της Αθήνας
 Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Εικόνα 82: Χρονολόγιο απεικόνισης περιοχής μελέτης με άξονα τους χωρολειτουργικούς μετασχηματισμούς
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



Εικόνα 83: Χρονολόγιο απεικόνισης θεσμικού πλαισίου περιοχής μελέτης
Πηγή: Ίδια επεξεργασία

6. ΑΝΑΓΝΩΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ: ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΩΝ

Μέσα από τη διαχρονική μελέτη της περιοχής μελέτης προκύπτουν διάφορες διαπιστώσεις και θέτονται διάφορα θέματα προς αξιολόγηση σχετικά με το πώς οι αντιλήψεις για το σχεδιασμό και οι αναπτυξιακές επιλογές σε συνδυασμό με τη σύνθεση των εμπλεκομένων (κράτος, επενδυτές, επιστημονική κοινότητα, τοπική κοινωνία) και τη σχέση δημόσιου-ιδιωτικού τομέα επηρέασαν τόσο τη διαμόρφωση της περιοχής μελέτης όσο και την ένταξή της στο παράκτιο μέτωπο του Σαρωνικού και στον ευρύτερο αστικό ιστό.

		+	-
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΛΕΟΝΩΝ ΓΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ		
	ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ	Προνομακή γεωγραφική θέση, Δυνατότητα για μητροπολιτική επισκεψιμότητα	Διαδημοτική έκταση - δυσχεραίνει το συντονισμό των εμπλεκόμενων σε επίπεδο σχεδιασμού και διαχείρισης
	ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ-ΚΤΙΡΙΑΚΟ ΑΠΟΘΕΜΑ	Υποδοχάς κεντρικών λειτουργιών για την ευρύτερη περιοχή, Σημαντικό υφιστάμενο κτιριακό απόθεμα	Ζήτημα εγκατάστασης υπερτοπικών χρήσεων σε περιοχές κατοικίας, Ένταξη λειτουργιών όχι για κάλυψη αναγκών των κατοίκων, Εγκατάλειψη υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος
	ΧΩΡΙΚΕΣ ΣΥΝΕΧΕΙΕΣ-ΑΣΥΝΕΧΕΙΕΣ	Υπαρξη μεγάλων αδόμετων εκτάσεων, που εάν αξιοποιηθούν σωστά μπορούν να έχουν πολλαπλά οφέλη για την πόλη	Έλλειψη συνοχής στο σύνολο της έκτασης, Έλλειψη ανάδειξης αδιαμόρφωτων εκτάσεων, Υπαρξη ιδιωτικών εκτάσεων, που δυσχεραίνουν τη λειτουργική ένωση των επιμέρους τμημάτων
	ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΧΩΡΟΥ	Κοινή βιομηχανική εμπειρία τόπων από παλιότερες γενιές, Υπαρξη συλλογικής ταυτότητας στη μνήμη των κατοίκων	Λόγω κατακερματισμού του χώρου και λόγω έλλειψης οικειοποίησης η περιοχή εκτιμάται πως αναζητά ακόμη την ταυτότητά της
	ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ - ΔΙΚΤΥΩΣΗ	Υπαρξη κεντρικών οδών αρτηριών στην περιοχή, Η Εσπλανάδα ως μόνη θετική σχεδιαστική κίνηση για τους πεζούς, Ήπια κλίση εδάφους για δημιουργία ποδηλατόδρομου	Έλλειψς μέριμνα για την προσβασιμότητα της περιοχής από πεζούς, Η Λεωφόρος Ποσειδώνος λειτουργεί ως φράγμα, Έλλειψη σύνδεσης με μετρό, Προβληματική χωροθέτηση στάσης τραμ
	ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	Υπαρξη φυσικών πόρων στην περιοχή, Η εκβολή του Ιλισού είναι χαρακτηρισμένη ως υγροβιότοπος CORINE	Ανθρωπογενείς παρεμβάσεις στον Κηφισό και Ιλισό, Το έδαφος έχει χάσει τη σύστασή του, Έλλειψη ανάδειξης υγροβιότοπου
	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ	Ανάδειξη βαρύτητας περιοχής μέσα στον ευρύτερο αστικό ιστό ως περιοχή υπερτοπικής ή μητροπολιτικής σημασίας	Αποσπασματικό θεσμικό πλαίσιο, Απουσία σύνδεσης τομεακών σχεδιασμών και σχεδιασμών διαφορετικών επιπέδων, Υπαρξη για επενδυτικό ενδιαφέρον και όχι για ολοκληρωμένο σχεδιασμό
	ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΒΟΥΛΗΣΗ	Προσπάθεια ένταξης τελευταίας προτεινόμενης ολοκληρωμένης μελέτης σε ευρωπαϊκό πρόγραμμα χρηματοδότησης για την τεχνική υποστήριξη του έργου	Έλλειψη πολιτικής βούλησης για διαχείριση και ανάδειξη της περιοχής, Αδυναμία τοπικών αρχών να συμβάλλουν ενεργά στο σχεδιασμό της περιοχής
	ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	Υπαρξη θραυσμάτων κοινωνικών κινητοποιήσεων μέσα από τη δημιουργία επιτροπών κατοίκων και άλλων συλλογικοτήτων	Έλλειψη σχεδιασμού από τα κάτω προς τα πάνω και συμμετοχικών διαδικασιών, Καμία ισχυρή κινητοποίηση των κατοίκων
ΚΛΙΜΑΚΑ ΠΟΛΗΣ	ΣΧΕΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ-ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ	Δυνατότητα εξεύρεσης πόρων για μελέτη, σχεδιασμό και υλοποίηση σχεδιασόμενων παρεμβάσεων	Έντονος ρόλος ιδιωτικού τομέα στη συζήτηση για αξιοποίηση της περιοχής, κίνδυνος μέσω αναπτυξιακών νόμων για εφαρμογή επενδύσεων κερδοσκοπικού χαρακτήρα
	ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ	Έχει συμπεριληφθεί σε μελέτες ως τμήμα της ευρύτερης παράκτιας ζώνης	Πρακτικά η περιοχή δεν είναι συνδεδεμένη με άλλες αναπτυξιακές εστίες του παράκτιου μετώπου, αποτελεί μία ακόμη "διακριτή ενότητα στο σύνολο του
	ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ	Δυνατότητα δικτύωσης περιοχής μέσω κεντρικών αρτηριών, που καταλήγουν στην περιοχή	Η περιοχή αποτελεί ένα αποκομμένο τμήμα, καθώς δεν έχει ενσωματωθεί στην πόλη

Εικόνα 85: Μεθοδολογικός πίνακας αξιολόγησης της υφιστάμενης κατάστασης

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Το ζήτημα διαχείρισης και ανάδειξης της συγκεκριμένης περιοχής παρουσιάζει πολυπλοκότητα, η οποία δύσκολα αντιμετωπίζεται με μονοδιάστατο σχεδιασμό. Μέσα από τη μελέτη των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του Φαληρικού Όρμου αναδεικνύεται ο σύνθετος χαρακτήρας του και κατ'επέκταση τα σύνθετα προβλήματα, που έχουν διαμορφωθεί και καθιερωθεί στην περιοχή σταδιακά εδώ και δεκαετίες. Στις αρχές του 20ου αιώνα η καθιέρωση του Φαληρικού Όρμου σε βασικό προορισμό αναψυχής των Αθηναίων ήταν το αποτέλεσμα του συνδυασμού της αστικής ανάπτυξης με την ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών, η αδυναμία όμως στη συνέχεια να παρακολουθηθούν οι κοινωνικές και παραγωγικές εξελίξεις συνέβαλλε στην επιβάρυνση της περιοχής. Από την στοχευμένη ιστορική αναδρομή γίνεται αντιληπτό ότι η επιτυχία μίας ανάπλασης συνίσταται σε ένα συνδυασμό ζητημάτων, που καλείται να δώσει απαντήσεις ο σχεδιασμός.

Όσον αφορά την υφιστάμενη κατάσταση, έχοντας ως δεδομένο πως ο σχεδιασμός ενός παράκτιου χώρου αντίστοιχης κλίμακας και σημασίας για την πόλη πρέπει να επιχειρείται στη βάση μιας ισότιμης συνεκτίμησης φυσικού σχεδιασμού και κοινωνικοοικονομικού προγραμματισμού, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι φαίνεται μεγαλύτερη έμφαση να έχει δοθεί στο μητροπολιτικό χαρακτήρα της περιοχής, δηλαδή στη δημιουργία ενός πόλου υπερτοπικής εμβέλειας και όχι τόσο στη σύνδεση των παρακείμενων περιοχών με τον

παράκτιο χώρο και την απόδοσή του λαμβάνοντας υπόψη τις προτεραιότητες της τοπικής κοινωνίας. Προς αυτή την κατεύθυνση εκτιμάται πως έχουν συμβάλει τόσο η προνομιακή γεωγραφική θέση της υπόψη περιοχής, η οποία προσδίδει τη δυνατότητα για μητροπολιτική επισκεψιμότητα, όσο και η κλίμακά της ως προς το σημαντικό απόθεμα γης στον παράκτιο χώρο του πυκνοκατοικημένου πολεοδομικού συγκροτήματος, ενώ το γεγονός ότι η έκταση είναι διαδημοτική, εκτιμάται πως δυσχεραίνει το συντονισμό των εμπλεκόμενων σε επίπεδο σχεδιασμού και διαχείρισης.

Όσον αφορά τα χωρικά χαρακτηριστικά της περιοχής (χρήσεις γης, κτιριακό απόθεμα, χωρικές συνέχειες-ασυνέχειες) στα θετικά στοιχεία συμπεριλαμβάνονται η ύπαρξη μεγάλων αδόμητων εκτάσεων και σημαντικού κτιριακού αποθέματος τα οποία, εάν αξιοποιηθούν με τον κατάλληλο τρόπο, μπορούν να αποτελέσουν υποδοχέα κεντρικών λειτουργιών για την ευρύτερη περιοχή και να έχουν πολλαπλά οφέλη για την πόλη. Από την άλλη πλευρά, τίθεται ως ιδιαίτερα σημαντικό το ζήτημα της εγκατάλειψης και της απαξίωσης των προαναφερθέντων στοιχείων, η έλλειψη συνοχής στο σύνολο της έκτασης, η ύπαρξη ιδιωτικών εκτάσεων, που δυσχεραίνουν τη λειτουργική ένωση των επιμέρους τμημάτων, προβλήματα, που αποκτούν επιπρόσθετη βαρύτητα στη σύγχρονη συγκυρία, που τίθεται και το ζήτημα της εγκατάστασης υπερτοπικών χρήσεων σε περιοχές κατοικίας. Αναφορικά με την ταυτότητα του χώρου, θα μπορούσε να διατυπωθεί ως θετικό στοιχείο η ύπαρξη κοινής βιωματικής εμπειρίας τόπων από τις παλαιότερες γενιές, γεγονός που συμβάλει στην ύπαρξη συλλογικής ταυτότητας στη μνήμη των κατοίκων, ως αρνητικό όμως, θεωρείται πως λόγω κατακερματισμού του χώρου και λόγω έλλειψης οικειοποίησης και ενσωμάτωσης στην πόλη η περιοχή μοιάζει να αναζητά ακόμη την ταυτότητά της.

Ένα μεγάλο θέμα προς αξιολόγηση, ώστε να αναδειχθούν ζητήματα προς προβληματισμό και αντιμετώπιση, αποτελεί η προσβασιμότητα στην περιοχή και η δικτύωσή της με τους όμορους δήμους, το υπόλοιπο παράκτιο μέτωπο και τον ευρύτερο αστικό ιστό. Ως θετικά κρίνονται η ύπαρξη κεντρικών αρτηριών στην περιοχή, καθώς δίνουν δυνατότητες διασύνδεσης με άλλα σημεία ενδιαφέροντος μέσα στην πόλη, η Εσπλανάδα ως μόνη θετική σχεδιαστική κίνηση για τους πεζούς και η ήπια κλίση εδάφους, που δίνει τη δυνατότητα ποδηλατοδρόμου. Αντίθετα, ως αρνητική κρίνεται η λειτουργία της λεωφόρου Ποσειδώνος ως φράγμα ανάμεσα στη πόλη και τον παράκτιο χώρο, η ελλιπής μέριμνα για την προσβασιμότητα της περιοχής από πεζούς (πλην δύο υπόγειων διαβάσεων και της Εσπλανάδας), η ελλιπής σύνδεση με το μετρό και η προβληματική χωροθέτηση της στάσης του τραμ.

Επίσης, όσον αφορά το φυσικό περιβάλλον, αν και υπάρχουν φυσικοί πόροι στην περιοχή και ένας χαρακτηρισμένος υγροβιότοπος στην εκβολή του Ιλισού, η υφιστάμενη κατάσταση του εδάφους, το οποίο έχει χάσει τη σύστασή του, και γενικά η εικόνα της εγκατάλειψης των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος της περιοχής, μοιάζουν να είναι το χωρικό αποτύπωμα τόσο των ανθρωπογενών παρεμβάσεων στον Κηφισό και τον Ιλισό όσο και της ανεπάρκειας της πολιτείας να προστατέψει και να αναδείξει την υπόψη έκταση.

Όσον αφορά την πολιτεία (πολιτική βούληση και θεσμικό πλαίσιο) και τη σχέση ιδιωτικού-δημόσιου, θα μπορούσε καταρχήν να διατυπωθεί πως διαχρονικά οι πολιτικές, που εφαρμόστηκαν κατά καιρούς χαρακτηρίζονται κυρίως για τον μονοδιάστατο χαρακτήρα τους και τις βραχυπρόθεσμες λύσεις. Ως θετικό θραύσμα μπορεί να θεωρηθεί η ανάδειξη της βαρύτητας της περιοχής μέσα στον ευρύτερο αστικό ιστό ως περιοχή υπερτοπικής/μητροπολιτικής σημασίας, ενώ ποικίλα είναι τα προβλήματα, που εντοπίζονται, και εστιάζουν αφενός στο αποσπασματικό θεσμικό πλαίσιο, στην απουσία σύνδεσης τομειακών σχεδιασμών και σχεδιασμών διαφορετικών επιπέδων και στην ύπαρξη θεσμικού πλαισίου για το επενδυτικό ενδιαφέρον αλλά όχι για έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό, και αφετέρου στην έλλειψη της πολιτικής βούλησης για διαχείριση και ανάδειξη της περιοχής, στον ελλιπή συντονισμό των αρμόδιων φορέων και στην αδυναμία των τοπικών αρχών να συμβάλουν ενεργά στο σχεδιασμό της περιοχής. Επίσης, ως αρνητική διαπίστωση θα μπορούσε να τοποθετηθεί η υιοθέτηση προτύπων ανάπτυξης για οικονομική μεγέθυνση χωρίς τη συνεκτίμηση των ιδιαιτεροτήτων της περιοχής μελέτης και των προοπτικών σύνδεσής της με τον ευρύτερο αστικό ιστό και ο έντονος ρόλος του ιδιωτικού τομέα στη διαδικασία αξιοποίησης της περιοχής, ο οποίος δημιουργεί προβληματισμούς για ύπαρξη κινδύνου σχετικά με την εφαρμογή επενδύσεων κερδοσκοπικού χαρακτήρα στο πλαίσιο της σύγχρονης συγκυρίας και των αναπτυξιακών νόμων.

Σχετικά με τη συμμετοχή των πολιτών στις προσπάθειες αξιοποίησης της περιοχής, θα μπορούσε να διατυπωθεί πως υπάρχουν κάποια στοιχεία, που καταδεικνύουν μία λανθάνουσα δυναμική όσον αφορά τις κοινωνικές κινητοποιήσεις μέσα από τη δημιουργία επιτροπών κατοίκων και άλλων συλλογικοτήτων, ενώ τα αρνητικά στοιχεία σαφώς υπερτερούν. Λόγος γίνεται τόσο για έλλειψη σχεδιασμού από τα κάτω προς τα πάνω, συμμετοχικών διαδικασιών και διαβουλεύσεων σχετικά με την ανάδειξη της περιοχής όσο και για την ανυπαρξία κάποιας ισχυρής κινητοποίησης των κατοίκων, που θα μπορούσε να οδηγήσει πιθανώς σε επιθυμητά -προς την κατεύθυνση ενός συμμετοχικού σχεδιασμού- αποτελέσματα.

Τέλος, αξιολογώντας τη σύνδεση της περιοχής με το παράκτιο μέτωπο και τον ευρύτερο αστικό ιστό, αν και ο Φαληρικός Όρμος έχει κατά καιρούς συμπεριληφθεί σε μελέτες ως τμήμα των προαναφερθεισών χωρικών ενότητων, εντούτοις η περιοχή εκτιμάται πως δεν είναι συνδεδεμένη με τις άλλες αναπτυξιακές εστίες του παράκτιου μετώπου και πως αποτελεί ακόμη μία "διακριτή" ενότητα στο σύνολό του, ενώ θεωρείται ως ένα αποκομμένο τμήμα αναφορικά με το πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας, καθώς δεν έχει ενσωματωθεί στην πόλη ούτε σε επίπεδο φυσικού σχεδιασμού ούτε στη συνείδηση των κατοίκων του Λεκανοπεδίου.

7. ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΚΕΨΕΩΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΦΑΛΗΡΙΚΟΥ ΟΡΜΟΥ

Έχοντας εντοπίσει σημαντικές χωρικές και αναπτυξιακές δυναμικές μέσα από την αξιολόγηση, που πραγματοποιήθηκε στην προηγούμενη ενότητα, μπορεί να πραγματοποιηθεί η διατύπωση εναλλακτικών σκέψεων αξιοποίησης του Φαληρικού Όρμου με ιδιαίτερη προσοχή στην επαναπροσέγγιση του συγκεκριμένου τμήματος του παράκτιου χώρου σε σχέση με την ενδοχώρα της πόλης και σε άμεσο συσχετισμό με τον υπόλοιπο παράκτιο χώρο.

Φαίνεται πως το αναπτυξιακό μοντέλο, που επικρατεί στη σύγχρονη συγκυρία, δίνει ιδιαίτερο λόγο στον ιδιωτικό παράγοντα, στην κατασκευή μεγάλων έργων αστικής ανάπτυξης με αντίκτυπο στην εικόνα της πόλης και συχνά στην προώθηση κατά παρέκκλιση ρυθμίσεων, που παρακάμπτουν θεσμοθετημένους σχεδιασμούς και πολιτικές για τις πόλεις. Στη συγκεκριμένη ενότητα θα γίνει προσπάθεια προσέγγισης του επιθυμητού αναπτυξιακού προτύπου-οράματος για την περιοχή, το οποίο θα μπορέσει να αποδώσει πολλαπλά οφέλη τόσο στην τοπική κοινωνία όσο και στους κατοίκους και επισκέπτες όλου του Λεκανοπεδίου.

7.1. Διατύπωση οράματος

Μέσα από την έρευνα πραγματοποιήθηκε η νοηματοδότηση του χώρου, η κατανόηση της αστικής δυναμικής και ο συσχετισμός της περιοχής μελέτης τόσο με το υπόλοιπο παράκτιο μέτωπο όσο και με τον ευρύτερο αστικό ιστό του πολεοδομικού συγκροτήματος, κάτι που εξαρχής είχε τεθεί ως στόχος, προκειμένου να μπορέσει να διατυπωθεί το όραμα για την περιοχή βασισμένο αποκλειστικά στις ιδιαιτερότητες του συγκεκριμένου χωρικού πλαισίου. Θέλοντας να διαμορφώσουμε το όραμα της περιοχής, το προσεγγίζουμε μέσα από τους βασικούς άξονες, που έχουν τεθεί εξαρχής στη συγκεκριμένη ερευνητική προσέγγιση: το φυσικό περιβάλλον, την κοινωνία, την πολιτεία και την δικτύωση της περιοχής με το υπόλοιπο παράκτιο μέτωπο και τον ευρύτερο αστικό ιστό.

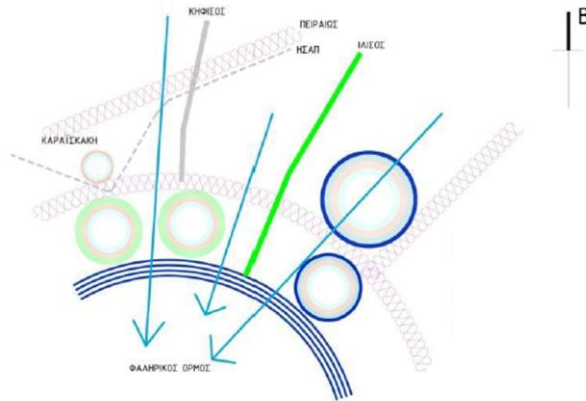
Όσον αφορά το φυσικό περιβάλλον, βασικό στόχο αποτελεί η προστασία του φυσικού υπάρχοντος οικοσυστήματος του Φαληρικού Όρμου και η προστασία της ακτής, καθώς και η διατήρηση και η προστασία του συγκεκριμένου χώρου από αυθαιρεσίες και καταπατήσεις, ώστε να αποφευχθεί η περαιτέρω απαξίωσή του. Απώτερο σκοπό αποτελεί η ενοποίηση των κατακερματισμένων επιμέρους χωρικών εκτάσεων και η ενιαία διαμόρφωσή τους σε ένα βιώσιμο αστικό περιβάλλον με αναβαθμισμένη ποιότητα δομημένου και αδόμητου χώρου, όπου θα αξιοποιείται πλήρως η άμεση επαφή με τη θάλασσα.

Όσον αφορά την κοινωνία, βασικό στόχο αποτελεί η διαμόρφωση της περιοχής σε ένα κέντρο πολιτισμού και αναψυχής μέσα από έναν ολοκληρωμένο και συλλογικό σχεδιασμό και η ανάδειξη του χώρου σύμφωνα με τις επιθυμίες των κατοίκων, οι οποίοι θα μπορούν να την οικειοποιηθούν, να τη διαχειριστούν και να ικανοποιηθούν τόσο οι κοινωνικές τους ανάγκες όσο και οι οικολογικές τους απαιτήσεις. Παράλληλη επιδίωξη αποτελεί η οικειοποίηση της περιοχής μελέτης από όλους τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου και η υψηλή επισκεψιμότητα της με απώτερο στόχο την ανάδειξη της μητροπολιτικής σημασίας του χώρου. Σημαντικό είναι η επισκεψιμότητα να μην περιορίζεται σε συγκεκριμένα τμήματα της έκτασης, αλλά οι επισκέπτες να ανταποκρίνονται σε όλα τα τμήματα και τις δραστηριότητές του, γεγονός που αναδεικνύει τη σημασία ενός ολοκληρωμένου πολυεπίπεδου και πολυτομεακού σχεδιασμού.

Ακόμη, όσον αφορά την πολιτεία, βασικό στόχο αποτελεί η θέσπιση και τήρηση του κατάλληλου νομοθετικού πλαισίου, που θα ανταποκρίνεται σε όλα τα παραπάνω, ενώ σημαντική θεωρείται επίσης η βιώσιμη διαχείριση της έκτασης μέσω ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού, που θα πραγματοποιηθεί τόσο από την πολιτεία όσο και από την τοπική κοινωνία.

Σχετικά με τη δικτύωση της περιοχής με το υπόλοιπο παράκτιο μέτωπο και τον ευρύτερο αστικό ιστό, ξεκινώντας από την μικρότερη κλίμακα σχεδιασμού, όραμα είναι να ανατραπεί η συνθήκη, που καθιερώθηκε από τη δεκαετία του '60 και έπειτα με την κατασκευή μεγάλων οδικών αξόνων και συνέβαλε στην ανάπτυξη δύο ανεξάρτητων περιοχών εκατέρωθεν της Λ. Ποσειδώνος, ώστε να μπορέσει καταρχήν η περιοχή μελέτης να συνδεθεί με τους όμορους δήμους. Προτεραιότητα είναι η επανασχεδίαση ενός οδικού άξονα στη θέση της σημερινής

λεωφόρου, η οποία θα αφήνει χώρο για να τη διασχίζει ο πεζός και ο ποδηλάτης, γεγονός που θα βοηθήσει τόσο τις όμορες οικιστικές περιοχές όσο και τη δυναμική της περιοχής του Φαληρικού όρμου.

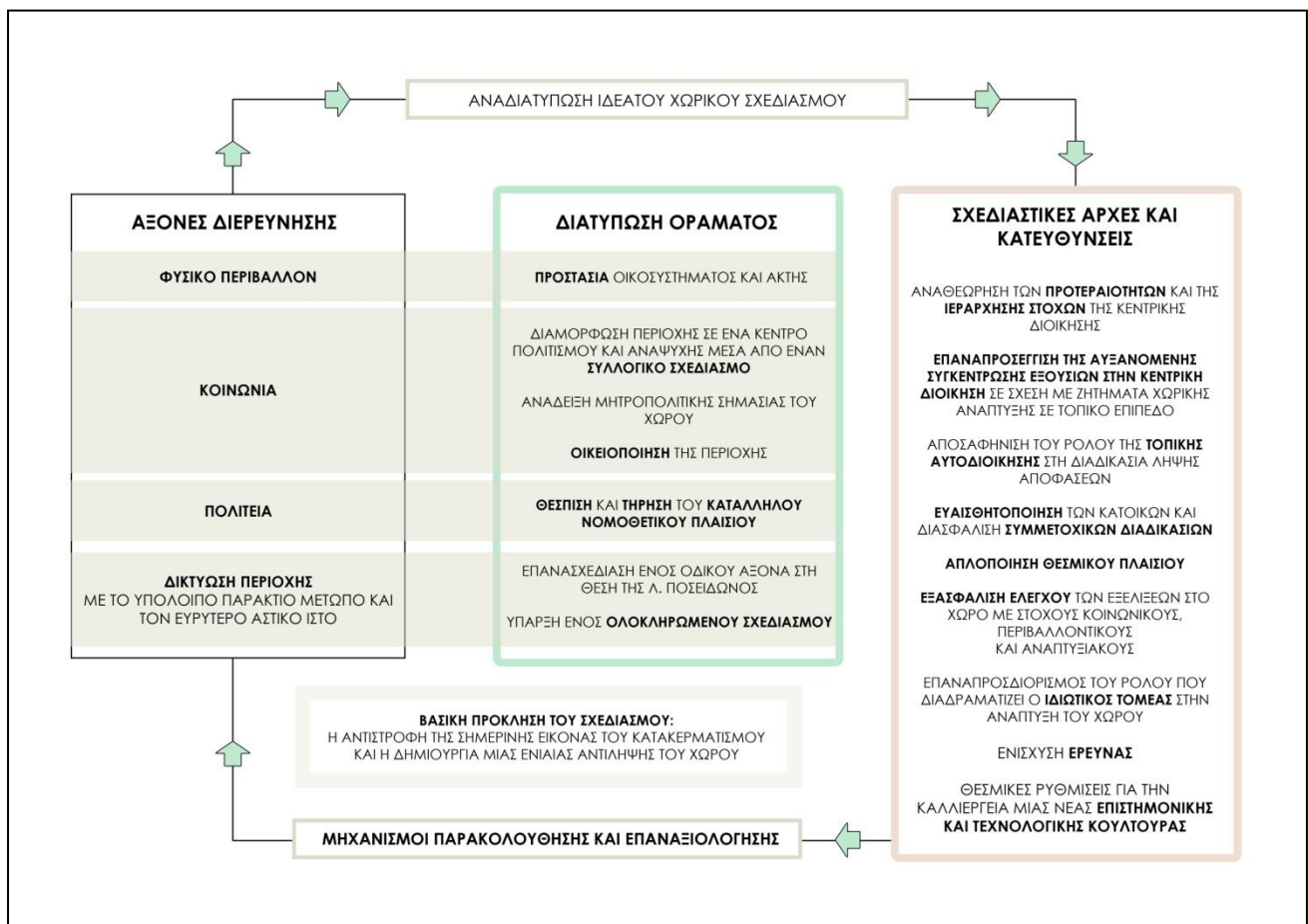


Εικόνα 86: Στόχευση ως προς την διαπερατότητα και οικειοποίηση της ακτής
Πηγή: Παρμενίδης Γ. κ.α. (επιστημονικός υπεύθυνος), (2013), Ερευνητικό Πρόγραμμα "Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών, Α' Φάση, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.

Επίσης, σημειώνεται πως για την επίτευξη του οράματος βαρύτητα πρέπει να αποδοθεί στην ανάγκη για την ύπαρξη ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού, στα πλαίσια του οποίου θα πρέπει να μελετηθούν όλες οι συνιστώσες αξιοποίησης του Φαληρικού Όρμου, καθώς η χωροθέτηση υπερτοπικών χρήσεων σε οικιστικό περιβάλλον και ο σχεδιασμός αυτής έχουν σημαντικές επιδράσεις τόσο σε τοπικό όσο και σε υπερτοπικό επίπεδο. Οι αναπτυξιακές επιλογές θα πρέπει να κατευθύνονται από την επιδίωξη ανάκτησης της επαφής με τη θάλασσα, που δεν είναι μόνο ζωτικός χώρος αλλά και στοιχείο άμεσα συνδεδεμένο με την ιστορικότητα, την ταυτότητα και τη φυσιογνωμία της περιοχής. Υπό αυτό το πρίσμα, στόχο αποτελεί το παράκτιο αστικό μέτωπο να αντιμετωπιστεί ενιαία, ώστε να εξασφαλίζεται η συνέχεια των διαδοχικών τοπίων, η συμπληρωματικότητα των δραστηριοτήτων και η ποιότητα του περιβάλλοντος, μέσα από τη διατύπωση ενός συνολικού οράματος για το παράκτιο μέτωπο, το οποίο θα έχει ευεργετικά οφέλη τόσο για το σύνολό του όσο και για τις επιμέρους ενότητες, που το συνθέτουν.

Η βασική πρόκληση του σχεδιασμού σε αυτό το επίπεδο είναι να αντιστραφεί η σημερινή εικόνα του κατακερματισμού και της λειτουργικής ασυνέχειας και να δημιουργηθεί μία ενιαία αντίληψη του χώρου, καθώς ακόμη και ένα μικρό τμήμα ασυνέχειας, που αποτρέπει τη ροϊκή κίνηση, φαίνεται να αποδυναμώνει τους επιμέρους χώρους. Τέλος, ιδιαίτερης σημασίας για την προσέγγιση του οράματος θεωρείται ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα για την ανάπλαση και τη διαχείριση της συγκεκριμένης περιοχής σε συνάρτηση με την υφιστάμενη κατάσταση του πολεοδομικού συγκροτήματος και με τις προγραμματιζόμενες παρεμβάσεις στον ευρύτερο αστικό ιστό με στόχο τη δημιουργία ενός χώρου ζωντανού με μεγάλη επισκεψιμότητα από το σύνολο των κατοίκων του Λεκανοπεδίου σε καθημερινή βάση, έχοντας ως δεδομένο πως η ενσωμάτωση του χώρου στην πόλη σχετίζεται σε ένα μεγάλο βαθμό με τον επαναπροσδιορισμό της πρόσβασης και με την αναθεώρηση του τρόπου μετακίνησης μέσα στην πόλη.

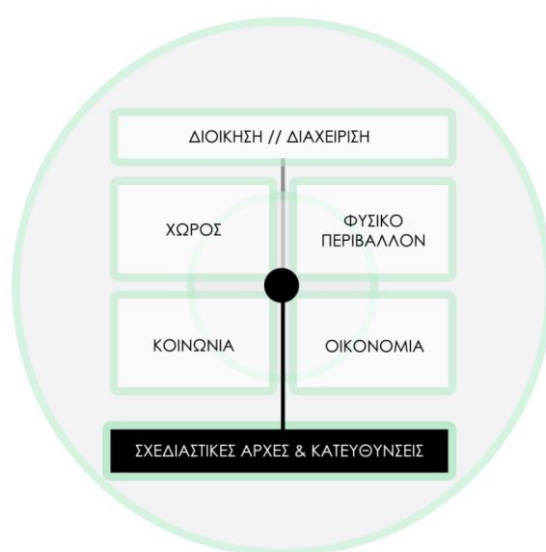
Τέλος, όσον αφορά την ταυτότητα της περιοχής, η οποία έχει πολλές φορές χαρακτηριστεί ως "απροσδιόριστη", σημειώνεται πως η ταυτότητα κάθε περιοχής θα παραμένει απροσδιόριστη εάν δεν προσδιορίζονται οι δικαιούχοι της (Μάρκου, 2013). Στο σημείο αυτό κρίνεται σημαντικό να αναφερθεί πως κομμάτι του οράματος αφορά η λήψη απόφασης σε επίπεδο σχεδιασμού για ποιους σχεδιάζουμε και ποιους θέλουμε να συμπεριλάβουμε στους δικαιούχους, πέραν των εμπλεκόμενων επενδυτών και των στελεχών των επιχειρήσεων που θα απολαμβάνουν τον συνεδριακό τουρισμό, τι είδους ανάπτυξη επιθυμούμε και για τι είδους αναβάθμιση του χώρου μιλάμε. Στα σύγχρονα δεδομένα, όπου οι αποφάσεις σε πολιτικό επίπεδο λαμβάνονται τομεακά και αποσπασματικά, επιβάλλεται αλλαγή θεώρησης του ρόλου του παράκτιου χώρου στο χωρικό σχεδιασμό, στην αναπτυξιακή πολιτική και στην αστική ανάπτυξη, καθώς εκτιμάται πως πρέπει να αποδοθεί βαρύτητα στις κοινωνικο-οικονομικές διεργασίες στο πλαίσιο μιας πολυκριτηριακής ανάγνωσης ενταγμένης στη δυναμική μεταλλαγών σε όλα τα επίπεδα του χώρου, ενθαρρύνοντας δικτυώσεις σε επίπεδο σχεδιασμού με οικονομικές, χωρικές και κοινωνικές καταβολές.



Εικόνα 87: Μεθοδολογικό διάγραμμα συσχετισμού οράματος με σχεδιαστικές αρχές σύμφωνα με τους εξαρχής διατυπωμένους άξονες διερεύνησης
 Πηγή: ίδια επεξεργασία

7.2. Προσέγγιση σχεδιαστικών αρχών και κατευθύνσεων

Το γεγονός ότι ο φαληρικός όρμος αποτελεί ένα πεδίο οικονομικών και πολιτικών συγκρούσεων σε μελετητικό επίπεδο είναι αποδεκτό, καθώς έχουν διατυπωθεί για την ανάπτυξη του πολλαπλά αναπτυξιακά οράματα. Το πρόβλημα είναι ότι διατύπωση αυτών και η σύγκρουση των αντιτιθέμενων πλευρών δεν είναι δημιουργική, δε γεννά ενδιαφέρουσες ιδέες μέσα από πιθανές συμμετοχικές διαδικασίες και διαδικασίες διαβούλευσης, με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η πρόταση ενός μοντέλου δημόσιου χώρου ικανού να καλύψει τις ανάγκες της συνολικής πόλης αλλά και να συμβάλει στην ενίσχυση της ταυτότητάς της.



Εικόνα 88: Συσχετισμός σχεδιαστικών αρχών και κατευθύνσεων με άξονες διερεύνησης
Πηγή: ίδια επεξεργασία

Καταρχήν, σημαντικό είναι το ζήτημα των προτεραιοτήτων και των ιεραρχήσεων στόχων και μέσων στη συγκυρία των πιο δραματικών μεταβολών στην κοινωνική και παραγωγική δομή της πόλης για την αξιοποίηση της περιοχής μελέτης, ενώ στο σημείο αυτό σημειώνεται, πως είναι φανερή η ανάγκη για ορισμό του χωρικού συστήματος αναφοράς, και πρωτοβουλιών και η αποσαφήνιση του ρόλου της τοπικής αυτοδιοίκησης στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε θέματα σχεδιασμού και προγραμματισμού. Ακόμα και όταν οι επενδυτικές πρωτοβουλίες βρίσκονται αναπόφευκτα στη δικαιοδοσία του ιδιωτικού τομέα, όπως προκύπτει στην περίπτωση εφαρμογής των μεταμοντέρνων προτύπων διαμόρφωσης του περιβάλλοντος των ελληνικών πόλεων, είναι απαραίτητη η εξασφάλιση ελέγχου των εξελίξεων στο χώρο και η κατεύθυνσή τους με βάση στόχους τόσο αναπτυξιακούς όσο και κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς. Τα ζητήματα, στα οποία καλείται να ανταποκριθεί ο χωρικός σχεδιασμός δεν μπορούν να έχουν εύκολες και μονοσήμαντες απαντήσεις, αντίθετα προϋποθέτουν αφενός προσεκτική διάγνωση πολυεπίπεδων συνιστωσών και αφετέρου σαφή οριοθέτηση των στόχων και προτεραιοτήτων, ώστε να κατευθύνουν το χωρικό σχεδιασμό στην αποτελεσματική αντιμετώπιση πραγματικών αναγκών.

Επίσης, για την επίτευξη του οράματος, βασική σχεδιαστική αρχή θα πρέπει να αποτελέσει η ευαισθητοποίηση των πολιτών όσον αφορά την ανάγκη αξιοποίησης της συγκεκριμένης έκτασης και τη συμβολή της στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και η ενίσχυση των αδύναμων τοπικών συλλογικοτήτων αλλά και η συγκρότηση νέων σε τοπικό

και υπερτοπικό επίπεδο. Επίσης, απαραίτητη είναι η δημιουργία συνθηκών που θα ευνοήσουν τη συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας μέσω δημοκρατικών διαδικασιών και προσεγγίσεων για τη δικτύωση όλων των εν δυνάμει στρατηγικών εταίρων για τη βέλτιστη αξιοποίηση του σημαντικού αυτού αποθέματος χώρου στην ευαίσθητη ζώνη του παραλιακού μετώπου της Αθήνας με την "Θάλασσα" και τον "Πολιτισμό" να αποτελούν στρατηγικά συγκριτικά πλεονεκτήματα με ιδιαίτερη δυναμική, ώστε να αποτελέσουν παραμέτρους που θα κατευθύνουν τον αναπτυξιακό σχεδιασμό. Υποστηρίζεται, πως η συνεργασία μεταξύ κεντρικού σχεδιασμού και ιδιωτικού κεφαλαίου εξασφαλίζει τη διατήρηση και ισορροπημένη αξιοποίηση των διαθέσιμων αστικών πηγών ανάπτυξης, μα το ευρύτερο πλαίσιο διαμόρφωσης αισιόδοξων προοπτικών για το σχεδιασμό προκύπτει ως αποτέλεσμα της θετικής ενεργοποίησης του διπόλου πολιτεία - τοπική κοινωνία.

Σε συνέχεια των προηγούμενων είναι απαραίτητο να διατυπωθεί πως το νέο υπόδειγμα χωρικού σχεδιασμού όσον αφορά τον παράκτιο χώρο χρειάζεται σχέδιο με πρόγραμμα, με συγκεκριμένους στόχους και άξονες σε κάθε φάση, μηχανισμούς παρακολούθησης και επαναξιολόγησης των αποτελεσμάτων για αποτροπή φαινομένων αυθαιρεσίας και κερδοσκοπίας. Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις απαιτούν νέα σκέψη, τολμηρά βήματα, απεμπλοκή από στερεότυπα και ιδεοληψίες του παρελθόντος, καθώς και νέα θεσμικά εργαλεία και διαδικασίες που θα αξιοποιούν τη γνώση, την τεχνολογία, τη δημιουργικότητα, τη δυναμική τόσο του ιδιωτικού όσο και ενός αναβαθμισμένου δημόσιου τομέα και τις καλές πρακτικές της ύπαρξης ουσιαστικού συμμετοχικού -και ταυτόχρονα ηλεκτρονικού- σχεδιασμού. Στο πλαίσιο της προσπάθειας για απλοποίηση του θεσμικού πλαισίου, τίθενται οι βάσεις για νέα ψηφιακή εποχή κατάρτισης, επικαιροποίησης και ανάρτησης όλων των πληροφοριών προς όφελος των πολιτών μέσα από τη δημιουργία πληροφοριακών συστημάτων, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα και τις κοινοτικές οδηγίες, καταγραφής όλων των δεδομένων στην κεντρική βάση του πληροφοριακού συστήματος από το ΥΠΕΚΑ και της υποχρεωτικής σύνδεσης όλων των βάσεων δεδομένων όλων των αρμόδιων Υπουργείων.

Επιπλέον, θα μπορούσε να διατυπωθεί, πως απαιτείται ένα ευέλικτο πλαίσιο για το σχεδιασμό της έρευνας και της τεχνολογίας, στο οποίο οι κοινωνικές συνιστώσες θα έχουν ιδιαίτερη βαρύτητα και θα συμβάλλουν στον προσδιορισμό των αναγκών του κοινωνικού συνόλου, είτε πρόκειται για μικρή κλίμακα όπως το επίπεδο της γειτονιάς ή για εθνική κλίμακα. Στην περίπτωση μελέτης θα μπορούσε ως ένα ακόμη σχεδιαστικό βήμα να προταθεί η ενίσχυση μιας τέτοιας έρευνας, η οποία θα προσφέρει στο σχεδιασμό τις ανάγκες της γειτονιάς και της πόλης, τα στοιχεία εκείνα με τα οποία μπορεί να έρθει σε επαφή με τη δυναμική του αληθινού προβλήματος, και θα συμβάλει στην ανάπτυξη θεσμών αυτοδιαχείρισης στα επί μέρους επίπεδα συγκρότησης του χώρου. Με τον τρόπο αυτό, και αναλυτικότερα με τις αναγκαίες θεσμικές ρυθμίσεις και την καλλιέργεια μιας νέας επιστημονικής και τεχνολογικής κουλτούρας, η οποία θα ενώσει την πορεία των πανεπιστημίων, των ερευνητικών κέντρων και των φορέων διαμόρφωσης πολιτικής, η έρευνα δε θα έχει σημειακό χαρακτήρα, αλλά θα δρα πολλαπλασιαστικά σε ολόκληρο τον κοινωνικό ιστό, έχοντας ένα ρόλο μηχανισμού υποβοήθησης του σχεδιασμού στα επίπεδα της διοίκησης. Αποτελεσματικά, οι ίδιοι οι πρωταγωνιστές των κοινωνικών εξελίξεων (οι πολίτες, οι φορείς, η εξουσία) θα έχουν ουσιαστική πληροφόρηση για τα ζητήματα του χώρου, που τους αφορούν, με αποτέλεσμα την ουσιαστικότερη και επιστημονικά βάσιμη διαπραγμάτευση απόψεων και προτάσεων.

8. ΑΠΟ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ ΠΡΟΣ ΝΕΑ ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ...

Σε μία περίοδο έντονης και πολύπλευρης κρίσης, όπου η ανάπτυξη σε όλες τις κλίμακες γίνεται αντιληπτή όλο και πιο πολύ με όρους οικονομικής μεγέθυνσης και λιγότερο δικαιοσύνης, ισότητας, προστασίας και βιωσιμότητας ενώ ταυτόχρονα οι αποφάσεις σε πολιτικό επίπεδο λαμβάνονται σε συνθήκες κατεπείγοντος, επιδίωξη της παρούσας ερευνητικής εργασίας αποτέλεσε εξ αρχής η ανάδειξη ζητημάτων, η αντιμετώπιση των οποίων εκτιμάται πως θα συνέβαλε στη βέλτιστη αξιοποίηση του παράκτιου χώρου ως μέσο αστικής ανάπτυξης. Σε αυτές τις νέες συνθήκες, με δεδομένη τη δυναμική μετεξέλιξης του παράκτιου χώρου στην Ελλάδα, και τις νέες αντιλήψεις για το σχεδιασμό του σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, πραγματοποιήθηκε μία προσπάθεια να υπογραμμιστεί η ανάγκη αλλαγής θεώρησης της αντιμετώπισης του παράκτιου χώρου στο χωρικό σχεδιασμό και η ανάδειξη της πολυπλοκότητας των σχέσεων "παράκτιος χώρος και πόλη", "παράκτιος χώρος και αστική ανάπτυξη" και "παράκτιος χώρος και αναπτυξιακό πρότυπο" με κρίσιμες πολιτικές, κοινωνικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές και χωρικές σταθερές.

Οι προαναφερθείσες σχέσεις χαρακτηρίζονται, όπως διαπιστώθηκε, από ιδιαίτερη δυναμική καθώς εξαρτώνται άμεσα από έννοιες, όπως χώρος, φύση, οικονομία, κοινωνία, διοίκηση, σχεδιασμός, τα όρια των οποίων είναι μεταβλητά τόσο ως προς το χρόνο όσο και ως προς τις διαστάσεις τους στους μεταξύ τους συσχετισμούς κατά την ίδια περίοδο. Πολλαπλότητα στις προαναφερθείσες σχέσεις προσδίδει και η πραγματικότητα, που συνδέεται με τις αντιφάσεις των αναγκών των διαφορετικών κοινωνικών ομάδων, τα αντικρουόμενα συμφέροντα και τις εκάστοτε πολιτικές σκοπιμότητες, που αναδεικνύουν κρίσιμα ζητήματα σχεδιασμού και διαχείρισης του παράκτιου χώρου, με αποτέλεσμα η αντιμετώπιση του παράκτιου χώρου να μη μπορεί να περιορίζεται σε ένα απλό σχέδιο απεικόνισης επιφανειών, καθώς η πολυσύνθετη σχέση του με το αναπτυξιακό πρότυπο της πόλης, στην οποία χωρικά τοποθετείται, δημιουργεί ποικίλους συσχετισμούς, που επιβάλλουν τη συνεκτίμηση της δυναμικής που προέρχεται από το περιεχόμενο του χώρου ως φυσικού, οικονομικού, κοινωνικού και πολιτικού στοιχείου.

Στα πλαίσια της προαναφερθείσας πολυπλοκότητας του ζητήματος ιδιαίτερη βαρύτητα στη συγκεκριμένη ερευνητική εργασία αποδόθηκε στην αντιμετώπιση της περιοχής μελέτης τόσο ως τμήμα της παράκτιας ζώνης, στην οποία ανήκει, όσο και ως οργανικό κομμάτι της πόλης, καθώς υποστηρίζεται πως όσον αφορά περιοχές αντίστοιχης σημασίας, δε μπορεί να γίνεται λόγος απλά για νέους τρόπους αξιοποίησης ενός αποθέματος χώρων ή για τοπικούς μετασχηματισμούς του αστικού τοπίου, αλλά για νέες μορφές οργάνωσης που αγγίζουν την πόλη στο σύνολό της και καθορίζουν κάθε επίπεδο και κλίμακα σχεδιασμού. Άλλωστε, είναι δεδομένο ότι η πόλη χαρακτηρίζεται από τις πολλαπλές αλληλοεξαρτήσεις των χωρικών και λειτουργικών της στοιχείων και ότι συγκεκριμένες επεμβάσεις μπορεί να έχουν σημαντικές έως απροσδόκητες επιπτώσεις στο σύνολό της.

Μεταφέροντας την παραπάνω διατύπωση στη Μητροπολιτική Περιφέρεια της Αθήνας υποστηρίζεται πως είναι αναγκαία η υποστήριξη της δικτυακής και συμπληρωματικής ανάπτυξης των επιμέρους παράκτιων -και όχι μόνο- τμημάτων της, γεγονός που οδηγεί σε περαιτέρω προβληματισμούς και σε νέα ερευνητικά ερωτήματα. Αυτό που τίθεται ως κεντρικό ερευνητικό αντικείμενο είναι το κατά πόσο και υπό ποιες προϋποθέσεις μπορεί να αξιοποιηθεί ο παράκτιος χώρος μέσα από ενέργειες δικτύωσης ως μέσο για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, την αναγέννηση του κέντρου του πολεοδομικού συγκροτήματος, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της πόλης, έχοντας ως βασικές αρχές πολιτικής την αποτελεσματικότερη προστασία και αναβάθμισή του, την οικολογική του ανασυγκρότηση και την ένταξή του στην πόλη, η οποία εκτιμάται πως θα φέρει πολλαπλά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη.

Σε επόμενο ερευνητικό στάδιο θα ήθελα να συμβάλω στο διάλογο για τα αναπτυξιακά πρότυπα και τις χωρικές πολιτικές σχετικά με την ανάκτηση και ενδυνάμωση τόσο του παράκτιου χώρου όσο και τμημάτων του αστικού ιστού, και μέσα σε ένα μεταβαλλόμενο περιβάλλον ως προς τις αρμοδιότητες και τα επίπεδα του χωρικού σχεδιασμού, να διατυπώσω μία συνεκτική πολιτική μέσω της υπέρβασης του αποσπασματικού αθροίσματος επιμέρους δημοτικών έργων με απώτερο σκοπό τη λειτουργική σύνδεση των επιμέρους τμημάτων του παράκτιου χώρου αλλά και τη βελτίωση της λειτουργικής σύνδεσης του παράκτιου χώρου με την υπόλοιπη μητροπολιτική περιφέρεια. Παράλληλα, σκοπό του επόμενου ερευνητικού σταδίου θα ήταν επιθυμητό να αποτελέσει η διερεύνηση τόσο τρόπων συμμετοχικού σχεδιασμού, που θα μπορούν να παίξουν καταλυτικό ρόλο στην αστική αναγέννηση τόσο της ευαίσθητης αυτής ζώνης όσο και ολόκληρης της πόλης, και μηχανισμών, που θα συμβάλλουν στην ολοκλήρωση του σχεδιασμού σε επιχειρησιακό επίπεδο, υπακούοντας στο συντονισμό μεταξύ τομεακών κρατικών πολιτικών και των εμπλεκόμενων φορέων. Επίσης, σημειώνεται πως μέσα από την πιλοτική εξέταση του θέματος στη Μητροπολιτική Περιφέρεια της Αθήνας απώτερος στόχος είναι να αναδειχθούν μεθοδολογικά εργαλεία σχεδιασμού και διαχείρισης, τα οποία θα μπορούν να βρουν εφαρμογή και σε άλλες παράκτιες πόλεις της Ελλάδας, ώστε να εξεταστούν παράλληλα και σε αντιπαράθεση ποικίλα ζητήματα σε μεγαλύτερη κλίμακα και να μελετηθεί η μεταξύ τους σχέση και ο βαθμός αλληλεπίδρασής τους.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Αρχιτεκτονική, (1961), Ανάπτυξη της ακτής του Σαρωνικού. Μελέτη του Τεχνικού Γραφείου Δοξιάδη, Τεύχος 25.
- Αρχιτεκτονική, (1967), Βραβεία Αρχιτεκτονικού Διαγωνισμού. Τουριστική Αξιοποίηση στο Φαληρικό Δέλτα, Τεύχος 62.
- Βαΐου Ντ., Μαντουβάλου Μ., (2001),), Επιλεκτική αναδρομή στη μελέτη της πόλης μετά το 1968, Σύγχρονα θέματα, τεύχος 76-77, Αθήνα.
- Βασενχόβεν Λ. et al., (2010), Χωρική Διακυβέρνηση - Θεωρία, Ευρωπαϊκή Εμπειρία και η περίπτωση της Ελλάδας, εκδόσεις Κριτική, Αθήνα.
- Γιαννακούρου Γ., (2010), Η χωροθέτηση των επενδύσεων στην Ελλάδα: Προβλήματα και αναζήτηση λύσεων, Η ελληνική οικονομία, τεύχος 04/2010, Αθήνα.
- Δημοπούλου Ε. et al., (2007), Συγκρότηση Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών για τη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών, 5ο Διεπιστημονικό Διαπανεπιστημιακό Συνέδριο του Ε.Μ.Π. και του ΜΕ.Κ.Δ.Ε. του Ε.Μ.Π. "Παιδεία, Έρευνα, Τεχνολογία. Από το χθες στο αύριο".
 - Ευαγγελίδου Μ. (2001), Ο σχεδιασμός του παράκτιου χώρου στο λεκανοπέδιο της Αθήνας. Παρατηρήσεις σχετικά με την εφαρμογή των ευρωπαϊκών πολιτικών αιφόρου διαχείρισης, Τόπος, τεύχος 16/2001, Αθήνα.
 - Ευαγγελίδου Μ., (2007), Σύστημα Χωρικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα και δυνατότητες παρέμβασης της Κοινωνίας των Πολιτών, Πρακτικά Συνεδρίου "Κοινωνία των Πολιτών, Περιβάλλον και Βιώσιμη Ανάπτυξη - Από την ενημέρωση στην ενεργό συμμετοχή", Μεσόγειος-SOS, ΑΚΤΗ, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (1999), Προς μία ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή στρατηγική διαχείρισης των παράκτιων ζωνών: Γενικές αρχές και επιλογές πολιτικής, Υπηρεσία επίσημων εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Λουξεμβούργο.
- Ιατρίδου Μ., (2006), Φαληρικός Όρμος. Η Ολυμπιακή Δόμηση και η Μεταολυμπιακή Εμπορευματοποίηση, Αρχιτέκτονες, Τεύχος 59.
- Καλαϊτζιδάκη Μ., (1995), Παράκτιες απειλές και διαχείριση, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Εργαστήριο Διδακτικής Θετικών Επιστημών.
 - Κανδύλης Γ., (1962), Πρακτικά Β' Αρχιτεκτονικού Συνεδρίου, Θεσσαλονίκη.

- Καρύδης Δ. (2010), Γύρω από την πόλη: Χτεσινές ουτοπίες, σημερινές πραγματικότητες και αυριανοί εφιάλτες, <http://nomosphysis.org.gr>.
- Κατσιμάρδος Τ. (2010), Ο βούρκος που έγινε θέρετρο πολυτελείας, Εφημερίδα "ΕΘΝΟΣ", 4/2/2010.
- Κιουσόπουλος Γ., (2000), Πληθυσμιακές μεταβολές στις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας, Εργαστήριο Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων, 2000.
- Κοκκώσης Χ. et al., (1999), Δημιουργία Γεωγραφικού Συστήματος Πληροφοριών για τις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο "Γεωγραφικά Συστήματα Πληροφοριών".
- Κοκκώσης Χ. (2002), Άνθρωπος και περιβάλλον στην Ελλάδα, ΥΠΕΧΩΔΕ, (Επιμέλεια Κοκκώσης Χ.), Αθήνα, Εκδόσεις Καπόν.
- Κούλης Σ. (1989), Φαληρικός Όρμος: Πρόταση Οργάνωσης Χώρου - Σχέδιο Πλαίσιο ΟΡΣΑ, Αθήνα.
 - Κουσουρής Θ., (2009), Η θάλασσα και τα οικοσυστήματά της, στην ιστοσελίδα perivallon.com.
- Μάρκου Μ. (2013), Από το υλικό των ονείρων: Ο Φαληρικός Όρμος σε μία ακόμα μεγάλη αφήγηση, Πρακτικά Συνεδρίου "Μεταβολές και ανασηματοδοτήσεις του χώρου στην Ελλάδα της κρίσης, Βόλος.
- Μάρκου Μ. (2013), Μητροπολιτικά έργα στην Αθήνα. Ζητήματα ανάπτυξης του παράκτιου μετώπου της Αθήνας: ο Φαληρικός Όρμος, Διάλεξη στα πλαίσια του ειδικού θέματος πολεοδομίας 8ου εξαμήνου "Οι πόλεις στην Ελλάδα και τον ευρωπαϊκό χώρο. Η πόλη και το νερό", Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.
- Μαυρίδου Μ. (1998), Η προοπτική ανάδειξης της παραλίας της Αθήνας και οι κίνδυνοι από τα Ολυμπιακά Έργα, Πυρφόρος, τεύχος 1, Αθήνα.
 - Μητούλα Ρ. & Οικονόμου Α. (2003), Η προστασία της φυσιογνωμίας των παράκτιων πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Τεχν. Χρον. Επιστημονική Έκδοση ΤΕΕ, ΙΙ, τεύχος 1-2, Αθήνα.
- Μιχόπουλος Β., (2009), Συγκρότηση συστήματος διαχείρισης της παράκτιας ζώνης της Νοτιοανατολικής Αττικής, Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών Ε.ΜΠ.
- Μπελαβίλας Ν. (επιμέλεια)(2001), Προστασία και αναβάθμιση των ακτών του Σαρωνικού. Πολιτική ολοκληρωμένου σχεδιασμού και διαχείρισης του παράκτιου μητροπολιτικού χώρου. Τελική έκθεση ερευνητικού έργου, ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών.

- Μπιεράτος Η. & Παπαγεωργίου Μ., (2010), Εισαγωγή: Η αναγκαιότητα ολοκληρωμένου σχεδιασμού παράκτιων και θαλάσσιων περιοχών στον 21ο αιώνα. Χωροταξία-Πολεοδομία-Περιβάλλον στον 21ο αιώνα: Ελλάδα-Μεσόγειος.
- Μπιεράτος Η. & Παπαγεωργίου Μ., (2013), Χωροταξικός σχεδιασμός σε ευαίσθητες και κρίσιμες περιοχές, Βόλος, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
 - Μπίρης Κ. (1995), Αι αθήναι: Από του 19ου εις τον 20ον αιώνα, Αθήνα, Μέλισσα.
 - Νικηφορίδης et al., (2005), Παραθαλάσσιο αστικό τοπίο: πράσινα δωμάτια στη νέα παραλία Θεσσαλονίκης, Πρακτικά συνεδρίου Αρχιτεκτονική Τοπίου: Εκπαίδευση, Έρευνα, Εφαρμοσμένο έργο, ΑΠΘ.
- Νικόπουλος Α. (2008), Κηφισός και Αντιπλημμυρική Προστασία Λεκανοπεδίου, Αθήνα.
 - Ομάδα έρευνας τμήματος Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ (2001), Προστασία και αναβάθμιση των ακτών του Σαρωνικού, Ερευνητικό Πρόγραμμα 1995-2001, Αθήνα.
 - Ομάδα Μελετητών Φάληρο 21 (2005), Η ανάπτυξη του Φαληρικού Όρμου: η ανάγκη ολοκλήρωσης των έργων στη μετα-ολυμπιακή εποχή, έκθεση προς το ΥΠΕΧΩΔΕ.
 - Παναγιωτίδης et al., (2004), Παράκτια οικοσυστήματα και ανθρωπογενείς πιέσεις στις ακτές, Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών και Διατμηματικό-Διεπιστημονικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών "Επιστήμη και Τεχνολογία Υδατικών Πόρων".
 - Παπαγιαννάκης Λ., (1982), Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι (1882-1910): γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις, Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης, Αθήνα.
 - Παπαδοπούλου Ε., (2007), Η εγκατάσταση των προσφύγων του '22 στο Λεκανοπέδιο Αθηνών. Η σημερινή κατάσταση των προσφυγικών εγκαταστάσεων στην Αθήνα. Δυνατότητες προστασίας, Επιβλέπων Καθηγητής Γεώργιος Μ. Σαρηγιάννης.
- Παπαμαρίνου Μ. (2007), Συνεδριακός Τουρισμός: η εξέλιξη του συνεδριακού τουρισμού στην Ελλάδα, προβλήματα και προοπτικές, Alexandreion Technological Educational Institution of Thessaloniki.
 - Παρμενίδης Γ. κ.α. (επιστημονικός υπεύθυνος), (2013), Ερευνητικό Πρόγραμμα "Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών, Α' Φάση, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.
 - Παρμενίδης Γ. κ.α. (επιστημονικός υπεύθυνος), (2013), Ερευνητικό Πρόγραμμα "Διερεύνηση στρατηγικών για τη δικτύωση των αστικών παρεμβάσεων στο Μητροπολιτικό Κέντρο Αθηνών, Β' Φάση, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αθήνα.

- Σάρρος Μ. (2004), Αντιπλημμυρική προστασία λεκανοπεδίου Αθήνας (Κηφισός-Ιλισός), εισήγηση στην ημερίδα "Αντιπλημμυρική προστασία Αττικής", 2/11/2004, <http://library.tee.gr>.
- Σταματίου Ε., (2003), Εξελίξεις της νομοθεσίας για τον αιγιαλό και την παραλία-Οικιστική ανάπτυξη-Προβλέψεις, παραβλέψεις και επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο, Αθήνα.
- Σταματίου Ε. (2003α), Χωρικές δυσλειτουργίες και περιβαλλοντικές αλλοιώσεις στους παράκτιους νομούς της Ελλάδας - Προβλήματα και προοπτικές, Σειρά ερευνητικών εργασιών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
 - Στρατηγέα Α., (2015), Θεωρία και μέθοδοι συμμετοχικού σχεδιασμού, Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράμματα, Πρόγραμμα Κάλιππος, Αθήνα.
 - Τουφεγγοπούλου Αν. (2007), Η κοινοτική πολιτική για τις παράκτιες περιοχές και η εφαρμογή της στην Ελλάδα, Ερευνητική εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών Ε.ΜΠ.
 - ΥΠΕΧΩΔΕ, (1997), Αιγιαλός, Τελικό κείμενο ομάδα εργασίας, Αθήνα.
 - Χάρβεϊ Ντ., (2007), Νεοφιλελευθερισμός, Ιστορία και παρόν, Αθήνα: Καστανιώτης.
- Χατζημπίρος Κ. et al., (2008), Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης-Αξιολόγηση της εφαρμογής του Ευρωπαϊκού θεσμικού πλαισίου, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών ΕΜΠ, Τομέας Υδατικών Πόρων και Περιβάλλοντος.
- Ψυχάρης Ι., (2011), Μελέτη των επιπτώσεων της οικονομικής κρίσης στην οικονομία των Περιφερειών της Ελλάδας, Τελική Έκθεση, Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών, Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης, Αθήνα.

ΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Adams D. & Tiesdell S., (2010), Planners as market actors: Rethinking state-market relations in land and property, *Planning Theory & Practice*, Department of Urban Studies, University of Glasgow, Scotland.
- Amin A., (2002), *Ethnicity and the multicultural city: Living with diversity*, Environment and Planning.
- Arnstein S., (1969), A ladder of citizen participation, *Journal of the American Planning Association*, 35 (4).
 - Ashworth J. & Voogd H., (1991), *Selling the City*, Belhaven Press.
- Barnett C., (2001), Culture, policy and subsidiarity in the European Union: from symbolic identity to the governmentalisation of culture, *Political Geography*.
- Beck H., (2009), Linking the quality of public spaces to quality of life, *Journal of Place Management and Development*.
- Bradley A., (2002), *Selling cities: Promoting New Images for Meeting Tourism*, Cities.
- Budruk M. et al., (2011), *Quality of life community indicators for parks, recreation and tourism management*, New York, Springer.
 - Burgel G. (1976), *Αθήνα, η ανάπτυξη μίας μεσογειακής πρωτεύουσας*, Εξάντας.
- Carver S., (2001), Participation and Geographical Information: A position paper, Position paper for the ESF-NSF Workshop on "Access to geographical information and participatory approaches using geographical information", Spoleto.
- Costanza R. et al., (2008), An integrative approach to quality of life measurement, research and policy, S.A.P.I.E.N.S.
- Cramer V. et al., (2004), Quality of life in a city: the effect of population density, *Social Indicators Research*, 69.
 - Duraiappah A., (2005), *Have participatory approaches increased capabilities?* International Institute for Sustainable Development.
- Florida R., (2010), *The Great Reset: How New Ways of Living and Working drive Postcrash Prosperity*, New York.

- Gospodini A., (2002), European cities in competition and the new "uses" of urban design, Journal of Urban Design.
- Green A.O. & Hunton-Clarke L., (2003), A typology of stakeholder participation for company environmental decision making. Business strategy and the environment, 12.
- Hall T., (1998), Urban Geography, Routledge, N.Y.
- Harvey D., (1989), From Managerialism to Entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism, Human Geography.
- Hubbard P., (1995), Urban design and local economic development: a case study in Birmingham, Cities.
- ITDP & EMBARQ, (2012), The life and death of urban highways, New York.
- Jessop B., (2002), Liberalism, Neoliberalism and Urban Governance: A state-theoretical perspective.
- Kotler P., (1999), Marketing Places Europe, Prentice Hall.
- Miller L., (2009), Parks, plants and people: Beautifying the Urban Landscape, New York, W.W. Norton & Company.
- Minton A., (2009), Ground Control, London, Penguin Books.
- Nuvollati G., (2009), Quality of life in cities: A question of mobility and accessibility, στο Moller V. et al., (2009), Quality of life and the millennium challenge, Springer.
- OECD, (1992), OECD, TEP - The Technology Economy Programme: The Key Relationships, Paris.
- OECD, (1996), Industrial Competitiveness Report.
- Paddison R., (1993), City Marketing, image reconstruction and urban regeneration, Urban Studies.
- Rein M. & Schoen D., (1993), Reframing policy discourse, Duke University Press, United States of America.
- Renzo Piano Building Workshop et al., (2009).
- Roth-Zanker R., (2001), How to attract managers and professionals to peripheral regions? Recruitment strategies in the Weser-Ems Region, Germany, European Planning Studies.

- o Santos D., (2000), Innovation and Territory: which strategies to promote regional innovation systems in Portugal, European Urban and Regional Studies.
- o Skilodimou H., Stefouli M., Bathrellos G., (2002), Spatio-temporal analysis of the coastline of Faliro Bay, Attica, Greece, Estudios Geol.
- o Suman, D. (2001), Case studies of coastal conflicts: comparative US/European experiences, Ocean and Coastal Management.
- o Toronto Waterfront Revitalization Corporation (TWRC), (2007), Toronto Central Waterfront Public Meeting.
- o U.N. Human Settlements Programme, (2011), Draft resolution on sustainable urban development through access to quality urban public spaces, διαθέσιμο στο <http://www.unchsh.org>.
- o Wong C., (2001), The Relationship Between Quality of Life and Local Economic Development: An Empirical Study of Local Authority Areas in England, Cities.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

- <http://www.asda.gr>
- <http://www.bizznews.gr>
- <http://www.capital.gr>
- <http://www.defenseportvell.wordpress.com>
- <http://www.elia.org.gr>
- <http://www.ethnos.gr>
- <http://www.faliron-bay-athens.blogspot.gr>
- <http://www.flisvosmarina.com>
- <http://www.greekscapes.gr>
- <http://www.jaspers-europa-info-org>
- <http://www.kallithea.gr>
- <http://www.khfi-sos.blogspot.gr>
- <http://www.marinaportvell.com>
- <http://www.my-mosxato.blogspot.com>
- <http://www.neoclassicalgreece.blogspot.gr>
- <http://www.olympicproperties.gr>
- <http://www.organismosathinas.gr>
- <http://www.palaiofaliro.gr>
- <http://www.rpbw.com>
- <http://www.sanfranciscodays.com>
- <http://www.sef-stadium.gr>
- <http://www.sfport.com>

- <http://www.snfcc.org>
- <http://www.stadia.gr>
- <http://www.tanea.gr>
- <http://www.vimaonline.gr>
- <http://www.tpa.gr>
- <http://www.waterfrontoronto.ca>
- <http://www.ypeka.gr>

ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

- Ν.1515/1985, (ΦΕΚ 18_Α_1985), Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας του περιβάλλοντος ευρύτερης περιοχής Αθήνας.
- Ν.2730/1999, (ΦΕΚ 130_Α_1999), Σχεδιασμός, ολοκληρωμένη ανάπτυξη και εκτέλεση Ολυμπιακών έργων και άλλες διατάξεις.
 - Ν.3342/2005, (ΦΕΚ 131_Α_2005), Βιώσιμη ανάπτυξη και κοινωνική αξιοποίηση των Ολυμπιακών εγκαταστάσεων, αδειοδότηση, χρήσεις, λειτουργίες, διάρθρωση, οργάνωση και λειτουργία Γενικής Γραμματείας Ολυμπιακής Αξιοποίησης.
- Ν.3785/2009, (ΦΕΚ 138_Α_2009), Κύρωση της Σύμβασης Δωρεάς μεταξύ του Ιδρύματος "Κοινοφελές Ίδρυμα Σ.Νιάρχος", του Ελληνικού Δημοσίου, του Ν.Π.Δ.Δ. με την επωνυμία "Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδος", του Ν.Π.Ι.Δ. με την επωνυμία "Εθνική Λυρική Σκηνή", της Α.Ε. με την επωνυμία "Ολυμπιακά Ακίνητα" και της Α.Ε. με την επωνυμία "Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου" και ρύθμιση θεμάτων συναφών με την υλοποίηση του υπερτοπικού πολιτιστικού πάρκου με την επωνυμία "Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος".
- Ν.3843/2010, (ΦΕΚ 62_Α_2010), Ταυτότητα κτιρίων, υπερβάσεις δόμησης και αλλαγές χρήσεις, μητροπολιτικές αναπλάσεις και άλλες διατάξεις. Ανάπλαση Φαληρικού Όρμου Αττικής.
- ΠΔ 22-3/26-03-2002, (ΦΕΚ Δ'233), Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης (Ε.Σ.Ο.Α.Π.) περιοχής Ολυμπιακών εγκαταστάσεων Beach Volley και λοιπών αθλημάτων και Ανάπλαση της περιοχής στο Φαληρικό Όρμο.
- ΠΔ 01-3/05-03-2004, (ΦΕΚ Δ'254), Καθορισμός ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζώνη της Αττικής από το Φαληρικό Όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα Κρωπίας.