

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

ΜΕ ΤΗΝ ΟΛΟΚΡΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΜΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΗΘΕΛΑ ΝΑ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΩ ΠΟΛΛΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥ ΠΟΥ ΜΕ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΑΝ ΝΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΩ ΜΕ ΕΠΙΤΙΧΙΑ ΤΙΣ ΣΠΟΥΔΕΣ ΜΟΥ. ΠΡΩΤΑ ΗΘΕΛΑ ΝΑ ΝΑ ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΣΩ ΤΟΝ ΕΠΙΒΛΕΠΟΝΤΑ ΚΑΘΗΓΗΤΗ ΜΟΥ ΚΩΣΤΑΣ ΣΕΡΡΑΟ ΤΗΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟ ΜΟΥ ΑΡΙΑΔΝΗ ΒΟΖΑΝΗ. ΤΙΣ ΦΙΛΕΣ ΜΟΥ ΤΗΝ ΔΗΜΗΤΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΜΑΡΙΑ, ΤΟΝ ΔΑΣΚΑΛΟ ΜΟΥ ΚΩΣΤΑ ΤΣΑΜΠΙΡΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΤΟΥ ΤΗΝ κ ΒΑΝΑ , ΤΟΝ ΝΙΚΟ, ΤΗΝ ΕΛΕΝΑ. ΗΘΕΛΑ ΝΑ ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΣΩ ΤΗΝ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΕΙ ΠΟΥ ΜΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΑΝ ΤΟΣΑ ΧΡΟΝΙΑ.

| | |
|---|----|
| <u>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ</u> | 2 |
| <u>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</u> | 3 |
| 1. <u>ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ</u> | 3 |
| 2. <u>ΕΝΝΟΙΑ, ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ</u> | 4 |
| 2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ | |
| 2.2 Η ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ / ΡΟΛΟΣ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ ΓΙΑ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΜΟΥΣ | 5 |
| 2.3 <u>ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ ΣΕ ΣΧΕΔΗ ΜΕ ΑΣΤΙΚΟΥΣ / ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥΣ ΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥΣ</u> | 6 |
| 2.4 <u>ΣΗΜΑΣΙΑ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΗΜΕΡΙΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ / ΟΙΚΙΣΜΟΥΣ</u> | 7 |
| 2.4.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ | |
| 2.4.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ | |
| 2.4.3 ΚΟΙΝΩΝΙΑ | |
| 2.4.4 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ | |
| 3. <u>ΑΘΗΝΑ ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ</u> | 9 |
| 3.1 ΑΘΗΝΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑ. ΜΙΑ ΔΙΑ ΧΡΟΝΙΚΗ ΣΧΕΣΗ | |
| 4. <u>ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΤΟΥ ΑΛΙΜΟΥ.</u> | 14 |
| 4.1 ΘΕΣΗ, ΦΥΣΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ,ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ | |
| 4.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ/ΕΞΕΛΙΞΗ | |
| 4.3 ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ-ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ,ΚΟΙΝΩΝΙΑ,ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ | |
| 5. <u>ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ</u> | 21 |
| 5.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ | |
| 6. <u>ΘΕΣΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ,ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ,ΣΤΟΧΟΙ,ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΜΙΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</u> | 25 |
| 7. <u>ΤΟ MASTER PLAN</u> | 59 |
| 8. <u>Η ΠΡΟΤΑΣΗ</u> | |
| 9. <u>ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΚΑΤΟΨΕΙΣ,ΟΨΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟΜΕΣ</u> | 60 |
| 10. <u>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u> | 68 |
| <u>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</u> | 69 |
| <u>ΠΗΓΕΣ</u> | 70 |

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με την εργασία αυτή επιδιώκεται να σημειωθεί η σημασία του παράκτιου μέτωπου για την πόλη και την ευρύτερη περιοχή. Τα παράκτιο/παρόχθιο μέτωπα αποτελούν ζωτικής σημασίας κομμάτι μιας πόλης και είναι σημαντικό να μελετηθεί το πως έχει αντιμετωπιστεί στο παρελθόν από τον πολεοδομικό σχεδιασμό και το πως πρέπει να αντιμετωπίζεται στο μέλλον. Η αντιμετώπιση του παράκτιου μετώπου είναι ένα καίριο ζήτημα για την Αθήνα. Η Αθήνα είναι μια πόλη που δεν μπορεί να θεωρηθεί παραθαλάσσια. Ή τουλάχιστον δεν μπορούσε πριν από μερικά χρόνια. Τους τελευταίους δύο αιώνες η εικόνα της πόλης έχει αλλάξει σημαντικά. Σήμερα η Αθήνα δεν είναι μια πόλη που απέχει εννιά χιλιόμετρα από το λιμάνι της. Είναι μια πόλη της οποίας η πολεοδομική εξέλιξη, και η αστική της πύκνωση, οδήγησε στη συνένωση της με τα παραλιακά προάστια της (εικ.1). Καθώς η εξέλιξη αυτή πραγματοποιήθηκε σε μικρό χρονικό διάστημα και χωρίς τον απαραίτητο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, το παράκτιο μέτωπο της Αθήνας όπως είναι σήμερα, δεν ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στις ανάγκες της πόλης.

Η εργασία αυτή θα ασχοληθεί με τη μελέτη της περιοχής του παρακτιου μετωπου της παραλιας του Αλίμου. Στην συνέχεια εν συντομία στην ιστορία της εξέλιξης της σχέσης Αθήνας με το θαλάσσιο μέτωπο της. Ο απώτερος στόχος είναι να μελετηθεί η περίπτωση του παράκτιου μετώπου της πόλης που εντάσσεται στο Δήμο Αλίμου και συγκεκριμένα που όριζεται από τα ρέματα της Πικροδάφνης και του Αγίου Νικολάου. Θα γίνει Πολεοδομική ανάλυση της περιοχής μελέτης. Θα μελετηθεί το θεσμικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στην περιοχή μελέτης, τα προβλήματα, στόχοι και βασικοί άξονες για την διαμόρφωση μιας στρατηγικής χωρικού σχεδιασμού. Θα γίνει ένα Master Plan για την περιοχή μελέτης, μια πρόταση για ένα κομμάτι του μετώπου της περιοχής μελέτης.



Εικ.1. Με κόκκινο φαίνεται ο Πειραιάς και η Αθήνα. Στην εικόνα φαίνεται η συνένωση του λιμανιού και της πόλης λόγω της αστικής εξάπλωσης

1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Όπως έχει αναφερθεί, η εργασία θα εστιάσει αρχικά στην αναφορά στο ρόλο και τη σημασία των παράκτιων μετώπων και στη συνέχεια θα παρουσιαστούν εν συντομία στη Ιστορία της εξέλιξη της σχέσης Αθήνας με το θαλασσιο μέτωπο της. Ο απώτερος στόχος είναι να μελετηθεί η περίπτωση του παράκτιου μετώπου της πόλης που εντάσσεται στο Δήμο Αλίμου και συγκεκριμένα που ορίζεται από τα ρέματα της Πικροδάφνης και του Αγίου Νικολάου. Θα γίνει Πολεοδομική ανάλυση της περιοχής μελέτης. Θα μελετηθεί το θεσμικό πλαίσιο που εφαρμόζεται στην περιοχή μελέτης, τα προβλήματα, στόχοι και βασικοί άξονες για την διαμόρφωση μιας στρατηγικής χωρικού σχεδιασμού. Θα γίνει ένα Master Plan για την περιοχή μελέτης, μια πρόταση για ένα κομμάτι του παράκτιου μετώπου συγκεκριμένα στην παραλία του ΕΟΤ Αλίμου. Ακολουθούν κτιριακές εγκαταστάσεις με κατόψεις, τομές και όψεις.

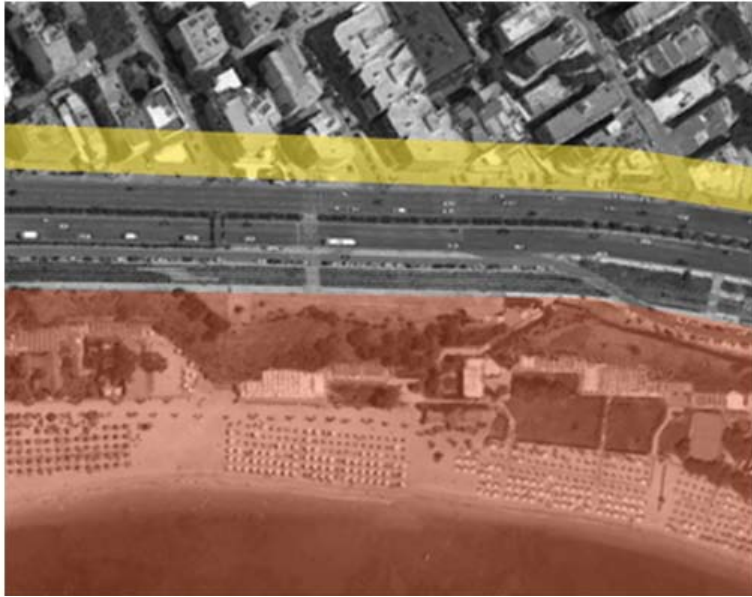
2. ΕΝΝΟΙΑ, ΣΗΜΑΣΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ

2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

Το «Αστικό Παράκτιο Μέτωπο» είναι μια γενική έννοια που μπορεί να λάβει πολλές και διαφορετικές ερμηνείες ανάλογα με την επιστήμη ή την ομάδα ατόμων που τη χρησιμοποιούν. Ακόμη και στο χώρο της Χωροταξίας-Πολεοδομίας μπορεί να αλλάζει ερμηνεία ανάλογα με το είδος και την έκταση του εκάστοτε σχεδιασμού ή προγράμματος. Για τη συγκεκριμένη εργασία προτείνονται οι ορισμοί:

Αστικό Παράκτιο Μέτωπο: είναι το σύνολο των κτιρίων και εγκαταστάσεων που βρίσκονται στο όριο του αστικού ιστού με την παράκτια ζώνη και βρίσκονται σε μια έκταση που τρέχει κατά μήκος της παράκτιας ζώνης και της οποίας το βάθος μπορεί να μεταβάλλεται ανάλογα με το είδος και τους στόχους του κάθε χωροταξικού-πολεοδομικού προγράμματος.

όπου Παράκτια Ζώνη: είναι η ζώνη που περιλαμβάνει θαλάσσια και χερσαία τμήματα, τα οποία βρίσκονται σε αλληλεπίδραση μεταξύ τους, και η οποία επεκτείνεται είτε προς τη θάλασσα είτε προς τη ξηρά, μέχρι το σημείο στο οποίο μηδενίζονται ή ελαχιστοποιούνται οι επιπτώσεις από φυσικές διεργασίες ή τις ανθρώπινες δραστηριότητες ή τον συνδυασμό τους ή μέχρι το σημείο στο οποίο εκτείνεται ο θιγόμενος πόρος (Βίττης 2004) (εικ.2)



Εικ.2. Με κίτρινο απεικονίζεται το αστικό παράκτιο μέτωπο και με κόκκινο η παράκτια ζώνη στην περιοχή της παραλίας "Ακτή του Ηλίου" στον Άλιμο

2.2 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΝΕΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΓΙΑ ΜΙΑ ΠΟΛΗ

Το παράκτιο μέτωπο και η γειτνίαση των οικισμών του άνθρωπου με το υδάτινο στοιχείο ήταν ανέκαθεν ένας ευνοϊκός αν όχι αναγκαίος παράγοντας για την ανάπτυξη του πολιτισμού του. Η ιστορία δείχνει ότι οι περιοχές που γειτονεύουν με ποτάμια ή έχουν επαφή με τη θάλασσα είναι οι πιο αξιοποιημένες από τον άνθρωπο σε βάθος χρόνου. Το νερό, εκτός από το ότι ήταν ένα μέσο εξεύρεσης τροφής(αλιεία), δημιουργούσε ευνοϊκές συνθήκες διαβίωσης και υποστήριζε όλες τις δραστηριότητες του που τον βοήθησαν να αναπτυχθεί. Αυτό γίνεται κατανοητό και από τη μελέτη μερικών από τα πολλά, παραδειγματών πολιτισμών που γνώρισαν μεγάλη ανάπτυξη όπως οι Αρχαίοι Έλληνες, οι Φοίνικες, οι Πέρσες, οι Άραβες κ.α. Μερικοί τρόποι με τους οποίους ο άνθρωπος εκμεταλλεύτηκε το υδάτινο στοιχείο είναι: η εξεύρεση τροφής(αλιεία), η εκμετάλλευση πρώτων υλών(υποθαλάσσια κοιτάσματα πετρελαίου, υγραερίου), ψυχαγωγία-ξεκούραση και οι μετακινήσεις-μεταφορές που του επέτρεψαν να μετακινηθεί είτε για να γνωρίσει άλλα μέρη είτε για να μεταφέρει, να ανταλλάξει και να πουλήσει τα προϊόντα του. Έτσι εκτός από το ότι το παράκτιο μέτωπο συνέβαλε στη διατήρηση ενός οικισμού δια μέσω των χρόνων ήταν επίσης και η προϋπόθεση για τη δημιουργία εξ'αρχής νέων πόλεων καθώς ο άνθρωπος ταξίδευε σε διάφορους προορισμούς και έψαχνε κατάλληλα στρατηγικά σημεία με τέτοια χαρακτηριστικά που θα ευνοούσαν την ασφάλεια και επιβίωση του.

Στον σημερινό σύγχρονο κόσμο η σημασία του θαλάσσιου μετώπου προκύπτει από τις διαφοροποιημένες πλέον ανάγκες του ανθρώπου και του σύγχρονου τρόπου ζωής. Εκτός από τη χρήση του παράκτιου μετώπου για την εξυπηρέτηση του εμπορίου και των μεταφορών, των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την εκμετάλλευση των θαλάσσιων πρώτων υλών και των υποθαλάσσιων υλών και της

αλιείας όπως είδαμε διαχρονικά, σήμερα χρησιμοποιείται και για να φιλοξενήσει μια πληθώρα δραστηριοτήτων που εντάσσονται στον αθλητισμό, τον τουρισμό, την αναψυχή και τον πολιτισμό(Χαλδέζου 2014)(εικ.3,4,5,6.)



Εικ.3 (πάνω αριστ.) Αλιεία στην Αρχαία Ελλάδα

Εικ.4 (πάνω δεξ.) Το εμπορικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης

Εικ.5 (κάτω αριστ.) Η μαρίνα του Μόντε Κάρλο

Εικ.6 (κάτω δεξ.) Παραλία στο Ρίο ντε Τζανέιρο

2.3 ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ

Τα παράκτια μέτωπα των οικισμών και οι χωρικές τους μεταβολές αντικατόπτριζαν τις μεταβολές που γίνονταν στις κοινωνίες των οικισμών και αφορούσαν τις δραστηριότητες των ανθρώπων είτε αυτές ήταν πολεμικές, είτε εμπορικές, είτε ψυχαγωγικές και τις σχέσεις μεταξύ των οικισμών διάφορων φυλών. Ο κυριότερος παράγοντας που επηρέασε και κατεύθυνε τις αλλαγές ως προς τη χρήση των παράκτιων μετώπων ήταν η ανάπτυξη της τεχνολογίας.

Οι πρώτοι παράκτιοι οικισμοί χρησιμοποιούσαν τα λιμάνια τους κυρίως για μεταφορές και εμπόριο αλλά και για να εξυπηρετήσουν τις πολεμικές δραστηριότητες τους(βάσεις στόλων) (Χαλδέζου 2014). Η αύξηση της παραγωγικότητας λόγω της βιομηχανικής επανάστασης και της ανάπτυξης της τεχνολογίας οδήγησε στην κατάληψη των παράκτιων μετώπων από βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Η γειτνίαση των βιομηχανιών με τα λιμάνια ήταν για την εποχή αναγκαία συνθήκη διότι τα εμπορικά πλοία ήταν το κύριο μέσο μεταφοράς εμπορευμάτων. Τα τελευταία χρόνια οι εξελίξεις σε πολιτικό και κοινωνικό επίπεδο και η περεταίρω ανάπτυξη της τεχνολογίας άλλαξαν σημαντικά τον τομέα του εμπορίου και της παραγωγής. Η «κατάργηση των συνόρων» μεταξύ των κρατών(λόγω της αλλαγής καθεστώτων σε πολλές από αυτές και σύναψης συμφωνιών μεταξύ τους) και η είσοδος της μηχανής ως παραγωγικό μέσο στα εργοστάσια(που ήταν προνόμιο των μεγάλων και ανεπτυγμένων χωρών) ήταν οι παράγοντες που οδήγησαν στη μείωση του κόστους της παραγωγής και στη συγκέντρωση της στις ανεπτυγμένες χώρες. Έτσι, με το πέρασμα του χρόνου, οι

εγχώριες βιομηχανίες(για πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις) γίνονταν ασύμφορες και έκλειναν με αποτέλεσμα την ερήμωση πολλών παράκτιων βιομηχανικών ζωνών. Από τη δεκαετία του '70 ο αστικός σχεδιασμός ενδιαφέρεται για την επαναχρησιμοποίηση αυτών των ζωνών με άλλα είδη χρήσεων. Οι πλείστες αναπλάσεις σε παράκτια μέτωπα από αυτή τη περίοδο και μετά τοποθετούν στις ακτές χρήσεις που προορίζονται για την ξεκούραση και την αναψυχή ντόπιων και τουριστών. Το φαινόμενο αυτό γίνεται εντονότερο, γιατί τα τελευταία 50 χρόνια έχουν αυξηθεί τα εργατικά δικαιώματα με αποτέλεσμα να αυξηθεί ο ελεύθερος χρόνος και το εισόδημα της εργατικής τάξης(Ελληνική Γεωγραφική Εταιρεία 2007).

2.4 ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΗΜΕΡΙΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

2.4.1 Για το Περιβάλλον

Ο σχεδιασμός των παράκτιων ζωνών σήμερα πρέπει να λαμβάνει μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος. Το σημείο επαφής του νερού με τη ξηρά εμφανίζει συνήθως ένα σύνολο συνθηκών που είναι ευεργετικές για την ανάπτυξη αρκετών ειδών ζωής. Είναι σημαντικό να τονιστεί ότι πριν από οποιοδήποτε σχεδιασμό είναι απαραίτητος ο καθαρισμός των υδάτων μέσω βιολογικού καθαρισμού και η εξυγείανση του εδάφους από τυχόν ρύπους που πιθανόν να έχουν προκληθεί από βιομηχανίες που εδράζονται κοντά στην παράκτια ζώνη, από κακό διαχειρισμό των λυμμάτων και από άσκοπες επιχωματώσεις. Η αλληλεπίδραση ξηράς και νερού προκαλεί τη δημιουργία μιας ενδιάμεσης κατάστασης όσον αφορά τη θερμοκρασία, την υγρασία και την αλατότητα που ευνοεί την ανάπτυξη οργανισμών και της ξηράς και του νερού με αποτέλεσμα η βιοποικιλότητα στη ζώνη αυτή να είναι μεγαλύτερη. Επίσης, κατά μήκος της ακτής υπάρχουν συνήθως κι άλλα σημεία που είναι υγρότοποι και χρήζουν προστασίας όπως είναι οι υφάλμυρες ελώδεις περιοχές, οι λιμνοθάλασσες, τα δέλτα των ποταμών κ.α.

Μια άλλη παράμετρος που πρέπει να διαφυλαχτεί μέσω του σχεδιασμού είναι το ευνοϊκό μικροκλίμα που χαρακτηρίζει συνήθως τα παράκτια μέτωπα. Το μικροκλίμα δημιουργείται κυρίως λόγω της θαλάσσιας αύρας και υγρασίας που εισέρχονται στον αστικό ιστό και αντισταθμίζουν την ατμοσφαιρική ρύπανση και την αυξημένη θερμοκρασία. Στο ευνοϊκό μικροκλίμα συμβάλλουν και τυχόν περιοχές πρασίνου που γειτονεύουν με την ακτή(και οι οποίες ευνοούνται από το γεγονός ότι ο υδροφόρος ορίζοντας στις περιοχές αυτές είναι πιο κοντά στην επιφάνεια του εδάφους). Με τον σχεδιασμό μπορούν να εφαρμοστούν μέτρα τα οποία θα ευνοούν τη δράση του μικροκλίματος στην ευρύτερη περιοχή και θα περιορίζουν τη ρύπανση του αέρα. Για την πρώτη περίπτωση θα βοηθούσε αν το παράκτιο μέτωπο ήταν πορώδες έτσι ώστε να αφήνει τη θαλάσσια αύρα να εισέρχεται στην πόλη ενώ όσο αφορά τη ρύπανση, θα βοηθούσε η μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου με τη

δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων-ποδηλατοδρόμων και δικτύου μέσων μαζικής μεταφοράς που θα εξυπηρετεί επαρκώς την παράκτια ζώνη(Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών 2004)(εικ.7)



Εικ.7. Η μόλυνση του δυτικού θαλάσσιου μετώπου της Θεσσαλονίκης

Εικ.8. Άποψη από το παράκτιο μέτωπο της Βαρκελώνης



2.4.2 Για την Κοινωνία

Όπως έχει αναφερθεί και προηγουμένως, οι παράκτιες ζώνες ήταν πάντοτε σημαντικές για τις πόλεις για διάφορους λόγους. Η σημασία τους όμως, γίνεται ακόμη μεγαλύτερη στις μέρες μας διότι η αύξηση του πληθυσμού των πόλεων και η εντατική χρήση του αστικού ιστού καθιστά αναγκαία την εκτόνωση και την ανοικοδόμηση των περιοχών που διαθέτουν περισσότερο το φυσικό στοιχείο και επομένως έχουν μεγαλύτερους ανοικτούς και αδόμητους χώρους. Η παράκτια ζώνη ταυτίζεται με την αναψυχή και γίνεται υποδοχέας όλων των χρήσεων και εγκαταστάσεων που θα βοηθήσουν τον κάτοικο της πόλης να ξεφύγει από την καθημερινότητα του. Η αντίληψη του υδάτινου στοιχείου σαν δημόσιο αγαθό καθοδηγεί τις αναπλάσεις των παράκτιων ζωνών, οι οποίες όλο και περισσότερο φιλοξενούν κέντρα ψυχαγωγίας, αθλητικές εγκαταστάσεις, πάρκα πρασίνου και μεγαλύτερους χώρους κίνησης για πεζούς και ποδηλάτες. Επίσης η παράκτια ζώνη είναι σημαντική για τους κατοίκους της εγγύτερης περιοχής αλλά και για αυτούς που την επισκέπτονται γιατί χαρακτηρίζεται από καλύτερες περιβαλλοντικές συνθήκες(σε σχέση με τον πυρήνα του αστικού ιστού) λόγω των αυξημένων εκτάσεων πρασίνου, του καλύτερου μικροκλίματος και της ευχάριστης ατμόσφαιρας που δημιουργεί το στοιχείο του νερού.(εικ.8)

2.4.3 Για την Οικονομία

Μια παράκτια ζώνη, ειδικότερα όταν δεν αποτελεί περιοχή αμιγούς κατοικίας, επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την οικονομία της συγκεκριμένης και της ευρύτερης περιοχής καθώς μπορεί να λειτουργήσει σαν πηγή εσόδων για τις δημόσιες αρχές

αλλά και τις ιδιωτικές επιχειρήσεις. Τα λιμάνια λειτουργούν σαν πόλος έλξης της εμπορικής δραστηριότητας και των γραφείων διοίκησης των εταιριών αλλά και σαν περιοχή υποδοχής του τουρισμού. Εγκαθίστανται στην παράκτια ζώνη χρήσεις που θα εξυπηρετήσουν τον τουρισμό όπως ξενοδοχειακές μονάδες, κέντρα αναψυχής και μαρίνες που μπορούν να φιλοξενήσουν τον ακριβό τουρισμό που χρησιμοποιεί σκάφη αναψυχής και έτσι η περιοχή χαρακτηρίζεται από έντονη οικονομική δραστηριότητα. Η δημιουργία μέσω του σχεδιασμού λειτουργικού δημόσιου χώρου και καλών συνθηκών διαβίωσης, συμβάλλει στην αύξηση της αξίας της γης με αποτέλεσμα να προσελκύονται εγχώρια και ξένα επενδυτικά κεφάλαια ενώ η οργάνωση με κατάλληλο τρόπο των χρήσεων γης και των αναλογιών τους συμβάλλει στη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας για τη μείωση της ανεργίας του ντόπιου πληθυσμού.(εικ.9,10,11,12)



Εικ. 9. (πάνω αριστ.) Η περιοχή της Barceloneta στη Βαρκελώνη

Εικ. 10. (πάνω δεξ.) Το κτίριο της Νέας Φιλαρμονικής στο Hafencity

Εικ. 11. (κάτω αριστ.) Οι δύο ουρανοξύστες στην είσοδο του ολυμπιακού λιμανιού της Βαρκελώνης

Εικ. 12. (κάτω δεξ.) Η μαρίνα του παλιού λιμανιού της Βαρκελώνης

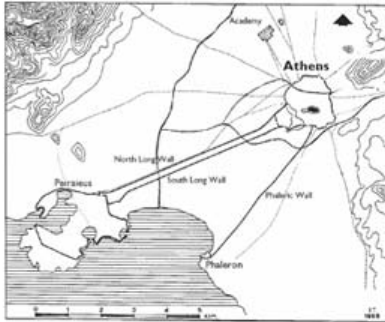
3. Η ΑΘΗΝΑ ΚΑΙ Η ΣΧΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

3.1 ΑΘΗΝΑ ΚΑΙ ΘΑΛΑΣΣΑ. ΜΙΑ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΗ ΣΧΕΣΗ

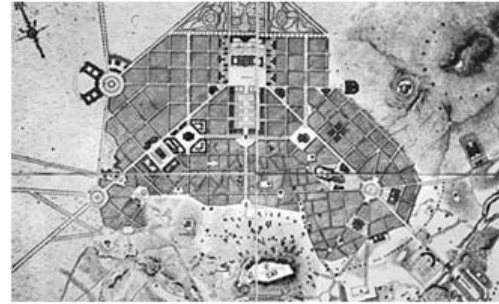
Όπως είναι γνωστό, η Αθήνα κατά την αρχαιότητα, είχε εντελώς διαφορετική εικόνα από τη σύγχρονη Αθήνα η οποία αποτελεί ένα ενιαίο πολεοδομικό ιστό μαζί με τα νότια παραθαλάσσια προάστια της. Σύμφωνα με τα αρχαιολογικά ευρήματα στο λόφο της Ακρόπολης, η Αθήνα κατοικήθηκε αρχικά μεταξύ 3.500-3.200 π.Χ. ενώ αρχαιολογικά ευρήματα στην περιοχή του Πειραιά υποδηλώνουν την ύπαρξη οικισμού από τη νεολιθική περίοδο(γύρω στο 3.000 π.Χ. Παρά το γεγονός ότι ο

Πειραιάς κατοικήθηκε τόσο νωρίς, αναπτύχθηκε κυρίως κατά τους κλασσικούς χρόνους. Κατά τους κλασσικούς χρόνους χρονολογείται και η πρώτη σύνδεση της Αθήνας με τη θάλασσα. Αρχικά το Φάληρο λειτούργησε ως το πρώτο επίνειο της Αθήνας ενώ αργότερα, με τη δημιουργία της Αθηναϊκής Δημοκρατίας ως επίνειο της Αθήνας λειτούργησε ο Πειραιάς, που αποτέλεσε και έναν από τους δήμους της πόλης της Αθήνας. Παρά την απόσταση των εννέα περίπου χιλιομέτρων μεταξύ Αθήνας-Πειραιά, τα Μακρά τείχη που κτίστηκαν μεταξύ 461-455 π.Χ. οχύρωσαν την πόλη, τα λιμάνια της(το λιμάνι του Φαλήρου θεωρείτο το δεύτερο λιμάνι της πόλης) και τις αραιοκατοικημένες εκτάσεις μεταξύ τους για να προστατευτεί η απαραίτητη τότε επικοινωνία της πόλεως με τα λιμάνια.(εικ.13) Η περίοδος της ακμής αυτής έληξε με την εισβολή των Ρωμαίων και και την καταστροφή του λιμανιού και των οχυρώσεων του το 85π.Χ. από τον Σύλλα. Ακολούθησε η ελάχιστη ή καθόλου κατοίκηση του Πειραιά έως και το τέλος της Ελληνικής επανάστασης το 1829. Με τη λήξη του ξεσηκωμού οι πρώτοι κάτοικοι μετοίκησαν στο λιμάνι και αργότερα, το 1835 ιδρύθηκε ο Δήμος Πειραιώς.

Ακολούθησε η σταδιακή ανάπτυξη της Αθήνας και του Πειραιά. Το 1830 ήταν μια σημαντική χρονιά, λόγω της αναγνώρισης της ανεξαρτησίας της Ελλάδας από την Αγγλία, τη Γαλλία και τη Ρωσία. Σημαντικό γεγονός για την Αθήνα αποτέλεσε και το διάταγμα «περί ανοικοδομήσεως της πόλεως των Αθηνών και της εκείσε μεταθέσεως της έδρας της Κυβερνήσεως» του 1833, εξαιτίας του οποίου η πόλη των 12.000 κατοίκων που περιοριζόταν εντός των τειχών που είχαν κτιστεί στο τέλος του 18^{ου} αιώνα θα μετατρεπόταν σε μια ρυμοτομημένη πόλη 2.890 στρεμμάτων με τη δυνατότητα μελλοντικού πληθυσμού 40.000. Έτσι με το σχέδιο του Σταμάτη Κλεάνθη και Eduard Schaubert η Αθήνα θα ήταν για πρώτη φορά σχεδιασμένη και οργανωμένη με βάση κάποιους σημαντικούς άξονες και πλατείες.(εικ.14) Και ενώ η ανάπτυξη γύρω από τις πλατείες θα υλοποιείτο σε ακτινική διάταξη, η υπόλοιπη έκταση της πόλης θα οργανωνόταν σε υποδάμειο σύστημα. Ένα χρόνο αργότερα κρίθηκε αναγκαία η τροποποίηση του σχεδίου ώστε να περιοριστεί ο αριθμός των ρυμοτομούμενων περιουσιών των πολιτών, που προκάλεσε αντιδράσεις. Έτσι με το σχέδιο του Leo von Klenze θα μειώνονταν οι αντιδράσεις και η πόλη θα συμβάδιζε «περισσότερο με την ελληνική νοτιοευρωπαϊκά πραγματικότητα»(αφού δεν θα πραγματοποιείτο η τόσο αυστηρή γεωμετρία του προηγούμενου σχεδίου)(εικ.15). Η έλλειψη ολοκλήρωμένου σχεδιασμού και η συνεχής έκδοση βασιλικών διαταγμάτων που τροποποιούσαν το αρχικό οδήγησαν στο να δομηθεί η πόλη με μια προσθετική διαδικασία και όχι με βάση ένα και μόνο σχέδιο. Παρά το πλήθος των τροποποιήσεων, σημαντικά στοιχεία της σύνθεσης Κλεάνθη/Schaubert παρέμειναν αναλλοίωτα, μεταξύ των οποίων και το ισοσκελές τρίγωνο, του οποίου οι χαράξεις κατεύθυναν την ανάπτυξη της πόλης προς τα βόρεια, βορειοανατολικά και βορειοδυτικά(Καρύδης 2008).



Εικ.13 Τα Μακρά Τείχη που συνέδεαν την Αθήνα με τον Πειραιά



Εικ.14. Η πρόταση Κλέανθη/Schauber για την πόλη των Αθηνών του 1833



Εικ.15. Η τροποποίηση του σχεδίου Κλέανθη/Schaubert από τον Leo Von Klenze



Εικ.16. Ο τοπογραφικός χάρτης της Αθήνας από τον Kaupert το 1875

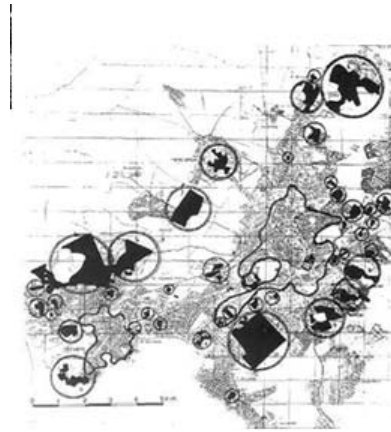
Η ανάπτυξη της πόλης προς αυτές τις κατευθύνσεις άρχισε να πραγματοποιείται το τελευταίο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα (εικ.16,17) και σηματοδοτήθηκε με το σχεδιασμό της Λεωφόρου Αλεξάνδρας το 1876 που κατεύθυνε την οικοδομική δραστηριότητα προς τα βορειοανατολικά. Αργότερα, με την κατασκευή της Λ. Βασιλίσσης Σοφίας οριοθετήθηκε μια έκταση που περικλειόταν από τις λεωφόρους αυτές και την οδό Πανεπιστημίου που κατοικήθηκε εντονότερα. Οι νεοκατοικημένες αυτές περιοχές, των Αμπελοκήπων και της Νεόπολης, καταλήφθηκαν κυρίως από τα ανώτερα οικονομικά στρώματα. Την ίδια εποχή, τα κατώτερα λαϊκά στρώματα κατοίκησαν περιοχές δυτικά του κέντρου της πόλης όπως είναι αυτές του Μεταξουργείου, του Ψυρρή και του Γκαζοχωρίου. Οι επεκτάσεις αυτές συνεχίστηκαν και τα επόμενα χρόνια προς όλες τις κατευθύνσεις με ρυμοτομικά σχέδια που προσέθεταν λίγο λίγο στην έκταση της Αθήνας. Προς τα ανατολικά εγκρίθηκαν σχέδια για το Παγκράτι και τα Πευκάκια, προς τα δυτικά για τον Κολωνό και προς τα νότια για το Κουκάκι, Φιλοπάππου, Χαροκόπου και Ανάλατου.

Η σχέση της Αθήνας με τα παράλια προάστια της αλλάζει πάλι μορφή στα τέλη του 19^{ου} αιώνα και στις αρχές του 20^{ου}. Ο Πειραιάς που είχε εξελιχτεί νωρίτερα, επίσης με σχέδιο του Κλέανθη και του Schaubert, μετατράπηκε σε εμπορικό λιμάνι. Ο

σιδηρόδρομος που τον συνέδεσε με την Αθήνα είχε τεθεί σε λειτουργία από το 1869.



Εικ.17. Η Αθήνα κατά το τέλος του 19^{ου} αιώνα



Εικ.18. Κατανομή προσφυγικών Οικισμών το 1922 στην περιφέρεια Αττικής

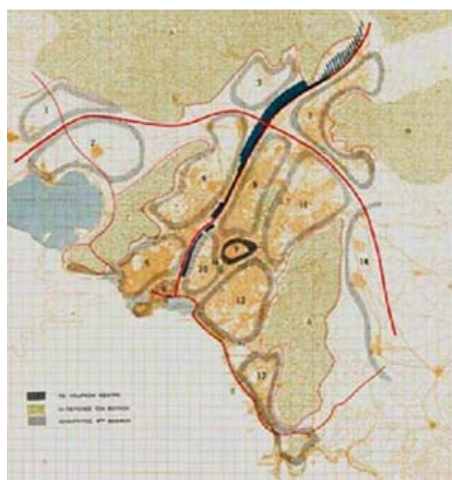
Με την αλλαγή του αιώνα η πολεοδομική εξέλιξη της Αθήνας και του Πειραιά οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη της βιομηχανίας, στην τεχνολογική πρόοδο και σε μια σειρά από κοινωνικο-οικονομικές μεταβολές. Η εγκατάσταση των βιομηχανιών στον Πειραιά αλλά και στις περιοχές που διέσχισε η σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών-Πειραιά οδήγησε στη δημιουργία συνοικισμών στις περιοχές αυτές. Ακριβώς στην απέναντι μεριά της πόλης, στα βορειοανατολικά, περιοχές όπως η Κιφισιά οικοδομήθηκαν (και πάλι εξαιτίας της σιδηροδρομικής σύνδεσης με την Αθήνα) με κατοικίες για την αστική τάξη.

Η δημιουργία συνοικισμών γύρω από την πόλη ήταν έντονο φαινόμενο αυτή την περίοδο. Ο ερχομός μεγάλου αριθμού προσφύγων λόγω της μικρασιατικής καταστροφής του 1922 έκανε αναγκαία τη δημιουργία αυτών των συνοικισμών. (Εικ.18) Για πολιτικούς και κοινωνικούς λόγους (που αναφέρονται αναλυτικά στο «Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας») η εξουσία αποφάσισε να κτίσει κατοικίες για τους πρόσφυγες σε απομακρισμένες περιοχές όπως την Καισαριανή, το Βύρωνα, τη Νέα Ιωνία και την Κοκκινιά. Και ενώ αρχικά υλοποιήθηκαν οικισμοί προς τις τέσσερις διαφορετικές κατευθύνσεις ήταν προς τα δυτικά και τα νοτιοδυτικά που επεκτάθηκε εντονότερα η πόλη. Οι μετανάστες έγιναν οι κατάλληλοι φθηνοί εργάτες που θα τροφοδοτούσαν τη βιομηχανία και έτσι τα επόμενα χρόνια αναπτύχθηκαν οικισμοί γύρω από τα εργοστάσια, κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Πειραιά. Τότε ήταν που κατοικήθηκε ο Σκαρμαγκάς, το Πέραμα, ο Άγιος Ιωάννης Ρέντης και ο Ταύρος.

Η εντατική αύξηση του πληθυσμού των χρόνων που ακολούθησαν και ένα σύνολο ευνοϊκών παραγόντων για την αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας οδήγησαν στην εμπορευματοποίηση της κατοικίας και την υποστήριξή της από το σύνταγμα.

Πρίν τη ψήφιση των νόμων που αφορούσαν τους συνεταιρισμούς και την καθ' ύψος δόμηση, ξεκίνησαν να δομούνται οικισμοί στο Ν.Ψυχικό, στην Εκάλη, στην Ηλιούπολη, στη Γλυφάδα και στη Ν.Σμύρνη.

Το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα, η εξέλιξη της Αθήνας σχετίζεται με διάφορους μηχανισμούς με την πολιτική διοίκηση της χώρας. Το κράτος έδειξε ανοχή στην αυθαίρετη οικοδόμηση για την οποία αργότερα θα προσέφερε νομιμοποίηση(με την ένταξη των περιοχών αυτών στο σχέδιο πόλεως) με ανταλλάγματα για κόστος. Μαζί με την αυθαίρετη δόμηση, η αντιπαροχή ήταν ένας άλλος μηχανισμός μεταβολής του αστικού χώρου. Αν και δεν οδήγησε στην εξάπλωση του δομημένου αστικού ιστού, συνέβαλε στο να εξαφανιστούν σε μικρό χρονικό διάστημα ιστορικά κτίρια και να πλουτίσουν αρκετοί μικροαστοί. Οι ανακατατάξεις στα κοινωνικά στρώματα εξαιτίας του πλουτισμού ενός μέρος του πληθυσμού(λόγω αυτών των μηχανισμών) είχαν έμμεσο αντίκτυπο στον αστικό χώρο, καθώς ένα μέρος της αστικής τάξης κατοίκησε μόνιμα πλέον τις κατοικίες του των βόρειων προαστίων ενώ οι εργάτες και οι μικροαστοί που ανέβηκαν κοινωνικό στρώμα μετακινήθηκαν επίσης βορειότερα προς το κέντρο της πόλης. Έτσι φαίνεται ότι η αναζήτηση καλύτερης κατοικίας και καλύτερου τρόπου ζωής οδήγησε στη υποτίμηση των νότιων και νοτιοδυτικών παραλιακών προαστίων και τη μετακίνηση της γενικής ανάπτυξης της πόλης βορειότερα, μακριά από το παραλιακό μέτωπο(συνήθως οι περιοχές κατοικίας στα βόρεια είχαν καλύτερες εγκαταστάσεις και εξυπηρετήσεις από αυτές του νότιου λεκανοπεδίου). Αυτή η τάση, το να μετακινηθεί η πόλη προς τα βόρεια, αποτυπώθηκε και στην πρόταση του Κ. Δοξιάδη του 1960 που πρότεινε τη μεταφορά του κέντρου της πόλης στο Τατόι. Στην αντίθετη κατεύθυνση κινήθηκε η πρόταση του Γ. Κανδύλη του 1962 που τοποθετούσε το κέντρο της πόλης στο νότιο άκρο του λεκανοπεδίου, στο δέλτα του Ν. Φαλήρου.(εικ.19,20)



Εικ.19.Η πρόταση του Κ.Δοξιάδη 1960



Εικ.20. Η πρόταση του Γ.Κανδύλη 1962

Το τελευταίο τέταρτο του αιώνα τέθηκαν οι βάσεις που θα οδηγούσαν στο να περιοριστεί η άλογη και άκριτη μεταβολή του αστικού ιστού που παρατηρήθηκε τα προηγούμενα χρόνια. Αυτό επιτεύχθηκε με την ψήφιση μιας σειράς νόμων που αφορούσαν τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό οι οποίοι περιόριζαν την ατομική ελευθερία και αντιμετώπιζαν το χώρο σαν ένα κοινωνικό αγαθό.

Μετά την περίοδο αυτή της θέσπισης νόμων και μέχρι σήμερα, η πολεοδομική εξέλιξη του αστικού ιστού και η σχέση της πόλης με τη θάλασσα μεταβλήθηκαν ελάχιστα. Παρά το γεγονός ότι ο πληθυσμός της πόλης συνέχισε να αυξάνεται, αυτό έγινε με πολύ μικρότερο ρυθμό σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια. Αστική πύκνωση συνέχισε να περατηρείται αλλά δεν υπήρξαν υλοποιημένα πολεοδομικά σχέδια που θα βελτίωναν τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα παρά μόνο σημειακές αναπλάσεις (Wikipedia 2016. Αθήνα, Wikipedia 2016. Πειραιάς, Wikipedia 2016. Παλαιό Φάληρο, Καρύδης 2008, Greek-Architects 2010, ΤΟ ΒΗΜΑ 2012).

4. ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΤΟΥ ΑΛΙΜΟΥ

4.1 ΘΕΣΗ, ΦΥΣΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ, ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ



Εικ.21. Ο Άλιμος στο Λεκανοπέδιο Αττικής και τα γεωγραφικά όρια του.

Ο Άλιμος βρίσκεται στα νότια του λεκανοπεδίου της Αττικής και βρέχεται στα νότια από τη θάλασσα του Σαρωνικού κόλπου. Η περιοχή του Αλίμου συνορεύει με την περιοχή του πρώην αεροδρομίου του Ελληνικού στα νοτιοανατολικά, την Ηλιούπολη στα ανατολικά, τον Άγιο Δημήτριο στα βορειοανατολικά και με το Φάληρο στο βορειοδυτικά. Αν και ο Άλιμος οικοδομήθηκε άκριτα όπως πολλές περιοχές του λεκανοπεδίου η πλούσια γεωμορφολογία του συνέβαλε στο να

διατηρηθούν κάποια σημεία του αδόμητα. Εκτός από το παραλιακό μέτωπο, ο Άλιμος περιλαμβάνει στην έκτασή του αρκετούς λόφους, ρέματα και το κτήμα Γερουλάνου που διατηρεί τα φυσικά χαρακτηριστικά του αττικού τοπίου όπως το βραχώδες και ημιάνυδρο έδαφος, η φτωχή βλάστηση και τα ρέματα χειμάρωδους χαρακτήρα. Οι λόφοι της περιοχής είναι ο λόφος Πανί που είναι ο ψηλότερος, ο λόφος της Αγίας Άννας, ο λόφος Τρουμπάρι, ο λόφος της οικίας Γερουλάνου και ο λόφος στη θέση κοντοπήγαδο, από τους οποίους μόνο ο λόφος Πανί διατηρεί τα φυσικά του χαρακτηριστικά(μόνο στην κορυφή του). Τα ρέματα της περιοχής είναι τρία. Δύο από αυτά αποτελούν όρια του δήμου, το ρέμα της Πικροδάφνης στα βορειοδυτικά αποτελεί το σύνορο με το Παλαιό Φάληρο και το ρέμα του Αγίου Νικολάου στα νοτιοανατολικά είναι το σύνορο με την περιοχή του Ελληνικού. Το τρίτο ρέμα είναι αυτό των Τραχώνων το οποίο απορρέει στο που συναντά η Λ. Αλίμου τη Λ. Ποσειδώνος. Από αυτά μόνο το ρέμα της Πικροδάφνης είναι αναγνωρίσιμο μέσω αεροφωτογραφίας καθώς η βλάστηση του δημιουργεί μια πράσινη γραμμή μέσα στον αστικό ιστό που αρχίζει από τους πρόποδες του Υμηττού και καταλήγει στη θάλασσα. Τα άλλα δύο ρέματα έχουν καλυφθεί στο μεγαλύτερο τμήμα τους και οι απολήξεις τους στη θάλασσα παρουσιάζουν εικόνα εγκατάληψης (Wikipedia 2016. Άλιμος).

4.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ/ΕΞΕΛΙΞΗ

Τα αρχαιολογικά ευρήματα στον Άλιμο δείχνουν την παρουσία του ανθρώπου στην περιοχή από το 3000π.Χ., δηλαδή από το τέλος της Νεολιθικής εποχής. Τα ίχνη που βρέθηκαν στον αρχαιολογικό χώρο μαρτυρούν τη μόνιμη κατοίκηση στην περιοχή και την ενασχόληση των κατοίκων με τη γεω-ργία και τη κτηνοτροφία. Η εύρεση εργαλείων από οψιανό(ένα υλικό που δεν υπάρχει στην περιοχή) αποδεικνύει την ενασχόληση με το εμπόριο και τις σχέσεις που ανέπτυξαν με τα νησιά του Αιγαίου.

Η ανάπτυξη της περιοχής συνεχίζεται και κατά τη δεύτερη φάση της Πρωτοελλαδικής περιόδου (2.800-2.300π.Χ.) Συγκεκριμένα, η χρήση σφραγίδων στα αγγεία που παρήγαγαν, η χρήση του χαλκού στην κατασκευή αγγείων αλλά και η εξέλιξη του τρόπου κτισίματος(με τη μέθοδο της ιχθυάκαν-θας) αποδεικνύουν ότι ο οικισμός κατά την περίοδο αυτή βρισκόταν σε ακμή.

Η κορύφωση της ανάπτυξης παρατηρείται κατά τη Μυκηναϊκή εποχή. Ο οικισμός της εποχής απο-τελείτο από μεγαρόσχημη αίθουσα με αναπτυγμένα δωμάτια γύρω της, εργαστήρια στην κορυφή του λόφου και προστατευόταν από περίβολο. Ο οικισμός στο κοντοπήγαδο Αλίμου ήταν ένας τυπικός μυκηναϊκός, δηλαδή ο ανεπτυγμένος αυτός οικισμός του οποίου οι κάτοικοι είχαν συχνές επα-φές με άλλα νησιά, εισήγαγαν άλλα υλικά και εμπορεύονταν τα αγγεία τους και άλλα προϊόντα.

Από τα τέλη του 12^{ου} αι.π.Χ. και για διάστημα τριών αιώνων η περιοχή του Αλίμου δεν κατοικήθηκε λόγω της διασποράς του πληθυσμού που ακολούθησε την μυκηναϊκή παρακμή. Από τον 9^ο αι.π.Χ. περιοχές της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας ξεκινούν να σταθεροποιούνται πολιτιστικά και κοινωνικά, εξελίξεις που στην Αθήνα δεν παρατηρούνται. Η Αθήνα είναι πάλι το κέντρο του πολιτισμού από τον 6^ο αι.π.Χ. Ο Άλιμος ήταν μια από τις δυνάμεις από τις οποίες σχηματίστηκε η πόλη-κράτος της Αθήνας, που διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στην ανάδειξη του ελληνικού πολιτισμού.

Οι πρώτες γραπτές πηγές που βρέθηκαν και αναφέρονται στην περιοχή με το όνομα «Αλιμούς» ανάγονται στην κλασική αρχαιότητα. Το όνομα το πήρε από το φυτό άλιμος ή αρμυρήθρα. Παρά τη φήμη της περιοχής, είχε μόνο 120 πολίτες, όπως φαίνεται και από τις τρεις έδρες που κατείχε στην αθηναϊκή βουλή (40 πολίτες ανά εκπρόσωπο). Δεν υπήρχε εκτεταμένη οικιστική ανάπτυξη και αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι βρισκόταν πολύ κοντά στην Αθήνα και οι κάτοικοι πήγαιναν μόνο για να ελέγχουν τις καλλιέργειές τους.

Κατά το Μεσαίωνα η περιοχή του Αλίμου, όπως και η υπόλοιπη Αττική παρακμάζει. Αυτό γίνεται λόγω της μετακίνησης του κέντρου των δραστηριοτήτων και του εμπορίου στην Κωνσταντινούπολη. Πλέον η Αττική είναι μια περιοχή της οποίας οι κάτοικοι ασχολούνται με τη γεωργία και τη κτηνο-τροφία. Οι διάφοροι οικισμοί μικραίνουν και χαρακτηρίζονται από φτώχεια.

Από τις αρχές του 13^{ου} αι.μ.Χ. και ως τα μέσα του 14^{ου}, περνούν πολλοί κατακτητές από την Αττική. Αρχικά, καταλαμβάνεται από τους Φράγκους της Δ' Σταυροφορίας οι οποίοι μοιράζονται τα εδάφη της αυτοκρατορίας. Η παρακμή συνεχίζεται και μετά το 1309μ.Χ. όταν η Αττική πέφτει στα χέρια των Καταλανών. Οι Καταλανοί, οι οποίοι ήταν πειρατές και έμποροι, εγκαταστάθηκαν στον Πειραιά, στον Άλιμο και σε άλλα λιμάνια δημιουργώντας έτσι αρνητικές συνθήκες για την ανάπτυξη του εμπορίου από τους ντόπιους. Ο μειωμένος αριθμός των κατοίκων αυξάνεται όταν γύρω στο 1380 οι Καταλανοί επιτρέπουν την εγκατάσταση αλβανικών πληθυσμών. Η περιοχή τότε ανακάμπτει λόγω της ανάπτυξης της γεωργίας και της κτηνοτροφίας. Αργότερα, το 1385, ο Φλωρεντινός Νέριο Ατζαγιόλι καταλαμβάνει την Αττική. Οι καλές του σχέσεις με τις λατινοκρατούμενες περιοχές και τη Βενετία διευκολύνουν το εμπόριο και την ανάπτυξή του, ενώ τα κίνητρα που δίνει στον αλβανικό πληθυσμό, οδηγούν περαιτέρω στην αύξηση των κατοίκων της Αττικής.

Ο Άλιμος και η υπόλοιπη Αττική παραμένουν σε ύφεση καθ' όλη τη διάρκεια της Τουρκοκρατίας. Σημαντικές εξελίξεις για την περιοχή λαμβάνουν χώρα μετά το τέλος της επανάστασης όταν υπάρχουν αναταραχές για το ποιος θα καταλάβει την εξουσία του νέου κράτους. Η γη ανακατανέμεται ανάμεσα σε προύχοντες και ληστές που εκμεταλλεύονται την αναχώρηση των Τούρκων. Έτσι και η περιοχή του Αλίμου μοιράστηκε σε ισχυρές τότε φυσιογνωμίες. Με τον ερχομό του Όθωνα το

1833 και τη διοικητική οργάνωση της Ελλάδας, ο Άλιμος υπάγεται στο Δήμο Αθηναίων. Μέχρι και το τέλος του 19^{ου} αιώνα κεντρικό οικισμό αποτελεί το Μπραχάμι, γειτονική περιοχή με τον Άλιμο, στον οποίο κατοικούν μόνο 60 άτομα. Η απαλλοτροίωση κτημάτων της περιοχής από την κυβέρνηση Βενιζέλου και η τάση των πλούσιων Αθηναίων να φεύγουν προς τα προάστια έδωσαν νέες προοπτικές στον Άλιμο. Έτσι, μετά και το τέλος της Μικρασιατικής καταστροφής που οδήγησε μικρό αριθμό προσφύγων στην περιοχή, ο Άλιμος αποτελείται από τις βίλες της υψηλής κοινωνίας αλλά και από τα φτωχικά των προσφύγων.

Η ανάπτυξη της περιοχής επιταχύνεται μετά το 1927(εικ.33) όταν η περιοχή Αλίμου αποσπάζεται διοικητικά από το Μπραχάμι και μετονομάζεται σε Καλαμάκι λόγω των πολλών καλαμιών που υπάρχουν. Έκτοτε, και λόγω της δράσης των κτηματιών και εργολάβων της περιοχής, εγκαινιάζονται γραφεία της κοινότητας, ιδρύεται το 1^ο Δημοτικό σχολείο Καλαμακίου, επεκτείνεται η λεωφόρος Ποσειδώνος που μέχρι τότε έφτανε μόνο ως το Παλιό Φάληρο και προωθείται η κατασκευή φράγματος για την υδροδότηση της περιοχής. Επίσης αυξάνονται κατά μήκος της ακτής οι βίλες, τα ζυθοεστιατόρια και οι ψαροταβέρνες. Αξίζει να σημειωθεί ότι το 1928 συντάσσεται το πρώτο σχέδιο πόλεως από τον Αντώνη Πιζάνη που εκπονείται λόγω της μέριμνας του πρώτου κοινοτάρχη Νικόλαου Μαλτέζου.

Από το 1930 έως σήμερα η πόλη αναπτύσσεται όπως φαίνεται παρακάτω:

Δεκαετία '30

- δημιουργία σύνδεσης της περιοχής με την πρωτεύουσα
- ανάπτυξη και προβολή της παραλιακής ζώνης με κέντρα διασκέδασης
- σημαντικές προσωπικότητες μετακομίζουν στην περιοχή

Δεκαετία '40

- γίνονται έργα υποδομών όπως δρόμοι, επέκταση του δικτύου ηλεκτροφωτισμού, επισκευές στα λουτρά.(22,25,28)
- έντονη οικιστική δραστηριότητα(λόγω της έγκρισης των ρυμοτομικών των συνοικισμών Αλίμου και Τραχώνων
- περιορίζεται η κτηνοτροφία στην περιοχή

Περίοδος γερμανικής κατοχής 1941-44

- η γειτνίαση με το αεροδρόμιο και η εγκατάσταση στην περιοχή των κατοχικών δυνάμεων οδήγησε στην αποφυγή των βομβαρδισμών
- ανάπτυξη δικτύων ύδρευσης, ηλεκτροφωτισμού και τηλεπικοινωνιών



(πανω αριστ). Εικ. 22. Η Λ. Ποσειδώνος τη δεκαετία τού '40

(πανω δεξ.) Εικ.23. 1953 ΣΤΑΘΜΌς 'Α Βοηειών στο καλαμάκι

(κάτω αριστ.) Εικ.24. Κεντρικά Λουτρά Αλίμου δεκαετία '50

(κάτω δεξ.) Εικ.25. στη Λ. Ποσειδωνος την δεκαετία '40

Δεκαετία '50

- η ανάπτυξη και αύξηση του εισοδήματος οδήγησε στο να στραφούν στην αναψυχή και στο Καλαμάκι (λόγω των χρημάτων από το σχέδιο Μάρσαλ) (εικ.23,24)
- ασφαλτοστρώνονται και διανοίγονται νέοι δρόμοι
- κατασκευάζονται εξοχικές κατοικίες και εκκλησίες

Δεκαετία '60

- ανάπτυξη βιομηχανίας
- δημιουργία μεσαίας τάξης. (εικ.26,27)
- το σύστημα της αντιπαροχής οδήγησε σε έντονη οικοδομική δραστηριότητα ιδιαίτερα κοντά στην ακτή
- η ραγδαία ανάπτυξη μετέτρεψε το Καλαμάκι από προάστιο σε πόλη
- επιχωματώνεται η ακτή του Ζέφυρου
- δημιουργείται η μεγάλη μαρίνα του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού



(πάνω αριστ.) Εικ. 26. Βίλλα Τσολάκη στη Λ. Ποσειδώνος
 (πάνω δεξ.) Εικ.27. Πλατεία Κέννεντυ στην δεκαετία '60
 (κάτω αριστ.) Εικ.28. Το προπολεμικό Ξενοδοχείο Rex
 (κάτω δεξ.) Εικ.29. Παραλία στο Καλαμάκι 1971



Πίνακας 1 Πληθυσμιακή εξέλιξη δήμων ανατολικών ακτών Σαρωνικού μεταξύ 1961-1991

| | 1961 | 1971 | 1961-71 | 1981 | 1971-81 | 1991 | 1981-91 |
|-------------|-----------|-----------|---------|------------|---------|------------|---------|
| | | | % | | % | | % |
| Μοσχάτο | 18.536 | 22.138 | 19,4 | 22.039 | -0,4 | 22.039 (?) | 4,3 |
| Καλλιθέα | 54.720 | 82.438 | 50,7 | 117.319 | 42,3 | 114.233 | -2,6 |
| Παύλο Φάλλο | 22.157 | 75.066 | 238,8 | 53.273 (?) | 29,0 | 61.371 | 15,2 |
| Αίλιος | 8.383 | 18.102 | 115,9 | 27.036 | 49,4 | 32.024 | 18,4 |
| Ελληνικό | 4.631 | 8.855 | 91,2 | 11.498 | 29,8 | 13.517 | 17,6 |
| Γλυφάδα | 12.361 | 23.449 | 89,7 | 44.018 | 87,7 | 63.306 | 43,8 |
| Βούλα | 3.864 | 5.575 | 44,3 | 10.539 | 89,0 | 17.998 | 70,8 |
| Βούλαγρινη | 1.621 | 1.469 | -9,4 | 2.743 | 86,7 | 3.450 | 25,8 |
| Βάρη | - | - | - | 4.211 | - | 8.488 | 101,6 |
| Πληθυσμός | 126.273 | 197.092 | 56,1 | 291.676 | 48,0 | 336.426 | 15,3 |
| Πρωτεύουσα | 1.852.709 | 2.540.241 | 37,1 | 3.038.245 | 19,6 | 3.072.922 | 1,1 |



(πάνω αριστ.) Εικ.30. Η πλατεία Καλλέργη τη δεκαετία του '60
 (πάνω μεσ.) Εικ.31. Η οικία Λογοθετόπουλου που γκεμίστηκε το 1969
 (κάτω αριστ.) Εικ.32. Πληθυσμιακή εξέλιξη δήμων ανατολικών ακτών του Σαρωνικού
 (κάτω δεξ.) Εικ.33. Η γραμμή του τράμ επεκτάθηκε το 1928 προς το ρέμα της Πικροδάφνης

Περίοδος Δικτατορίας 1967-74(εικ.29,30,31)

- γίνονται τεχνικά έργα όπως οδοποιία, επισκευές στα λουτρά και κατασκευάζονται νέες πλατείες, παιδικές χαρές
- υπερδιπλασιασμός του πληθυσμού
- μείωση των κοινόχρηστων χώρων λόγω της αύξησης του δομημένου ιστού

Μετά τη Δικτατορία

- γίνονται τεχνικά έργα όπως κοινόχρηστοι χώροι, αποχετεύσεις και αντιπλημμυρικά έργα

Δεκαετία '80

- ίδρυση της Δημοτικής Επιχείρησης Τουρισμού, Αναψυχής και Πολιτισμού
- δημιουργία αναψυκτηρίων, εστιατορίων, παιδικών χαρών, ενυδρείου, υπαίθριων θεάτρων, εκθεσιακών χώρων και κατασκηνωτικών κέντρων

Δεκαετία '90(εικ.32)

- έργα στην παραλία όπως διαπλάτυνση πεζοδρομίων, κατασκευή κολυμβητηρίου και άλλων αθλητικών εγκαταστάσεων , πλατειών και πάρκων

2000-2004

- έναρξη λειτουργίας του τράμ που συνοδεύεται με έργα ανάπλασης του παραλιακού μετώπου όπως την κατασκευή πεζοδρόμων και χώρων πρασίνου

(Καζά-Παπαγεωργίου 2006)

4.3 ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ-ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ, ΚΟΙΝΩΝΙΑ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η πληροφόρηση και η έρευνα για τη σημερινή κατάσταση της περιοχής και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει έγινε μέσω επι τόπου παρατήρησης και συνεντεύξεων με τους κατοίκους και επισκέπτες, μέσω βιβλιογραφίας και διαδικτυακών πηγών(ιστοσελίδα του Δήμου και άλλες). Οι απογραφές πληθυσμού των τελευταίων δεκαετιών δείχνουν ότι οι κάτοικοι του Δήμου Αλίμου αυξάνονται συνεχώς. Από 32.514 δημότες το 1991, αυξήθηκαν σε 39.800 το 2001 ενώ η τελευταία απογραφή το 2011 καταμέτρησε 41.830. Όσον αφορά τα φύλα, υπερισχύουν ελάχιστα οι γυναίκες. Το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού έχει καλό επίπεδο μόρφωσης και η ανεργία στην περιοχή είναι σχετικά χαμηλή.

Η κοινωνική σύνθεση όσον αφορά τις ηλικιακές ομάδες είναι τέτοια που δίνει στην περιοχή οικογενειακό χαρακτήρα καθώς υπάρχουν πολλές οικογένειες και σχετικά μικρός αριθμός ηλικιωμένων. Το ψηλό βιωτικό επίπεδο και η σχετικά ψηλή γεννητικότητα(σε σχέση με άλλες περιοχές της Αττικής) αποτυπώνονται και στο χώρο. Η μεγαλύτερη έκταση του Αλίμου αποτελεί περιοχή αμιγούς κατοικίας και έχει αρκετά πάρκα, σχολεία, πλατείες και αθλητικές εγκαταστάσεις ενώ οι εμπορικές δραστηριότητες και οι υπηρεσίες συγκεντρώνονται κατά μήκος των σημαντικότερων οδών και αρτηριών όπως η Λ. Ποσειδώνος, η Λ.Καλαμακίου, η οδός Θουκιδίδου κ.α. Μεγάλο μέρος του εμπορίου αφορά έπιπλα και υποδήματα. Για

την οικονομία της περιοχής είναι επίσης σημαντικά τα εστιατόρια, οι καφετέριες και τα κέντρα διασκέδασης που έχουν υπερτοπικό χαρακτήρα αλλά και οι υπηρεσίες που προσφέρει η Μαρίνα Αλίμου, μεταξύ άλλων και η ενοικίαση ιδιωτικών σκαφών(Wikispaces 2016).(εικ.34,35)



Εικ.34. Η Αγορά στην Θουκιδίδου



Εικ.35.Ο Ναυτικός Όμιλος Καλαμακίου

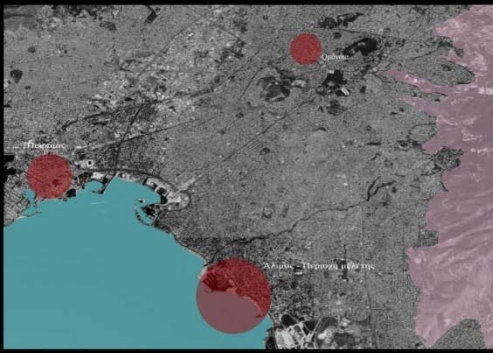
5. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ



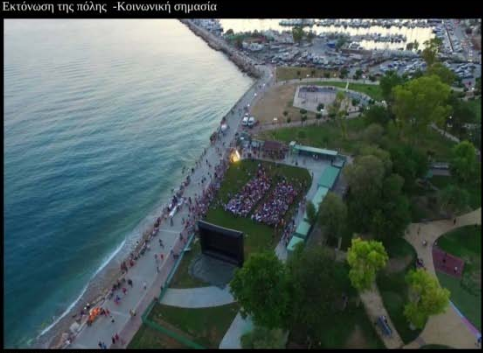
Η περιοχή οριοθετείται Βοειά-Δυτικά από το ρέμα της Πικροδάφνης,και Ανατολικά από το ρέμα του Αγ.Νικολάου.Η περιοχή είναι ένα σημαντικό πόλος έλξης για την Αθήνα και τον Πειραιά. Απέχει μόνο 10χλμ περίπου από τον κέντρο της Αθήνας δια μέσου της Λεφ. Συγγρού,και 15χλμ από το Λιμάνι του Πειραιά δια μέσου της λεωφ.Ποσειδώνος και περίπου 40χλμ από το Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος»

ΣΗΜΑΣΙΑ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΖΩΝΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΗΜΕΡΙΝΕΣ ΠΟΛΕΙΣ / ΟΙΚΙΣΜΟΥΣ


Σχέση Αθήνας - Πειραιά και σημασία του παραλιακού μετώπου




Εκτόνωση της πόλης - Κοινωνική σημασία



Αθλητική σημασία




Οικονομική σημασία



Εκτόνωση της πόλης
Κοινωνική σημασία
Οικονομική σημασία
Περιβαλλοντική σημασία
Αθλητική σημασία

Περιβαλλοντική σημασία




ΕΜΠ - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΙΙ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ -ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΤΟΥ ΑΛΙΜΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΕΡΡΑΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: ΑΡΙΑΔΗΝΗ ΒΟΖΑΝΗ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΣΙΛΒΑΝΟΣ ΔΕΔΕ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2016-17

01

5.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

Πολεοδομική ανάλυση της ευρύτερης περιοχής - Χρήσεις γης ισογείου και ορόφου



ΥΠΟΜΗΜΑ
ΧΡΗΣΕΙΣ ΟΡΟΦΟΥ

- Γενική κατοικία
- Εργαζόμενη κατοικία
- Γραφείο
- Εκπαίδευση
- Επίσημη Αυτοαρχειοθετήτριας
- Κοινωνική Πρόνοια
- Διασπορά Υπερασπίσεως
- Πάρκο
- Άρνηση Κινητής Κατοικίας
- Πάρκινγκ
- Κίβωτο Υψηλής Ανάπτυξης

ΥΠΟΜΗΜΑ
ΧΡΗΣΕΙΣ ΟΡΟΦΩΝ

- Γενική κατοικία
- Εργαζόμενη κατοικία
- Γραφείο
- Εκπαίδευση
- Επίσημη Αυτοαρχειοθετήτριας
- Κοινωνική Πρόνοια
- Διασπορά Υπερασπίσεως
- Κίβωτο Υψηλής Ανάπτυξης
- Κίβωτο Κινητής Κατοικίας

ΕΜΠ - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΙΙ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ -ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΤΟΥ ΑΛΙΜΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΕΡΡΑΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: ΑΡΙΑΔΗΝΗ ΒΟΖΑΝΗ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΣΙΛΒΑΝΟΣ ΔΕΔΕ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2016-17

02

Πολεοδομική ανάλυση της ευρύτερης περιοχής - Χρήσεις γης παλαιότητα και ύψη



ΕΜΠ - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΙΙ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ - ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΤΟΥ ΑΛΙΜΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΕΡΡΑΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: ΑΡΙΑΔΗΝΗ ΒΟΖΑΝΗ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΣΙΑΒΑΝΟΣ ΔΕΔΕ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2016-17

03

Πολεοδομική ανάλυση της ευρύτερης περιοχής - Κεντρική και τοπική αρτηρία - Στάσεις bus και tram



ΕΜΠ - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΙΙ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ - ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΤΟΥ ΑΛΙΜΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΕΡΡΑΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: ΑΡΙΑΔΗΝΗ ΒΟΖΑΝΗ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΣΙΑΒΑΝΟΣ ΔΕΔΕ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2016-17

04

Πολεοδομική ανάλυση της ευρύτερης περιοχής - Αδόμητα και πράσινο



ΕΜΠ - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΙΙ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ - ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΤΟΥ ΑΛΙΜΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΕΡΡΑΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: ΑΡΙΑΔΝΗ ΒΟΖΑΝΗ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΣΙΑΒΑΝΟΣ ΔΕΔΕ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2016-17

05

Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΔΥΝΑΤΑΙ ΝΑ ΧΩΡΙΣΤΕΙ ΣΕ 8 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΑ ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥΣ ΩΣ ΕΞΗΣ.

Περιοχή μελέτης



1.Μαρίνα Αλιμού και γύρω περιοχή
Θεσμικά στοιχεία

- Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ).
- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) Δήμου Αλιμού
- Προεδρικό Διάταγμα 08.11.1990
- Προεδρικό Διάταγμα 01.03.2004
- Άρθρο 10 του από 1.3.2004 Π.Δ.
- Ειδικό Πλάνο για τον Τουρισμό (απόφαση 24208-ΦΕΚ11.6.2009)
- Ν.4179/13(ΦΕΚ 175/Α/8.8.2013)

Προβλήματα

- Περβόλιον
- Αιμενικές Υποδομές
- Προβλεπτικότητα
- Ασφάλεια
- Χρήσεις γης

2.Διαμορφωμένες χώρες της παραλίας «Ζέφυρος»
Προβλήματα

- Προβλεπτικότητα
- Περβόλιον
- Ασφάλεια
- Χρήσεις γης

3.Παράλια Α' Αλιπέδου Αλιμού
Θεσμικά στοιχεία

- ΟΡΕΑ 2004 (ΠΔ/01.03.2004 ΦΕΚ 254/Α/05.03.2004)

Προβλήματα

- Προβλεπτικότητα
- Περβόλιον
- Ασφάλεια
- Χρήσεις γης

4. «Ακτή Του Ηλίου»
Θεσμικά στοιχεία

- ΟΡΕΑ 2004(ΠΔ/01.03.2004 ΦΕΚ 254/Α/05.03.2004)

Προβλήματα

- Προβλεπτικότητα
- Περβόλιον

ΕΜΠ - ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΙΙ : ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ - ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: ΑΝΑΚΤΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΣ ΤΟΥ ΑΛΙΜΟΥ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΕΡΡΑΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ: ΑΡΙΑΔΝΗ ΒΟΖΑΝΗ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΣΙΑΒΑΝΟΣ ΔΕΔΕ ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ: 2016-17

06

1. Μαρίνα Αλίμου και γυρό περιοχή.
2. Διαμορφωμένος χώρος της παραλίας «Ζέφυρος»
3. Δημοτική πλαζ με ελεύτερη εισόδο Α' Αλιπεδου Αλίμου,
4. Πρώην παράλια ΕΟΤ και νυν «Ακτή Του Ηλίου» Οργανωμένη πλαζ με εισόδο έναντι αντιτίμου και ελεύθερη για τους δημότες του δήμου Αλίμου.
5. Παράλια Β' Αλιπεδου Αλίμου, με ελεύθερη πρόσβαση σε όλους τους λουόμενους.
6. Παραλιακή Λεωφόρος Ποσειδώνος ως σημαντικό γραμμικό όριο μεταξύ πόλης και θάλασσας, αλλά και ως σημαντικός οδικός άξονας του Λεκανοπεδίου με υπερτοπική σημασία.
7. Αστικός Ιστος
8. «Αγορά Θουκυδίδου», ως ζώνη εμπορικών και κεντρικών χρήσεων, αλλά και αναψυχής τοπικής σημασίας σε επίπεδο Δήμου Αλίμου.

6. ΘΕΣΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ,ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ,ΣΤΟΧΟΙ,ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ

ΓΙΑ ΚΑΘΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ ΚΑΤΑΓΡΑΦΙΚΑΝ ΤΑ :

- ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ, ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ
- ΘΕΣΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.
- ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ.
- ΣΧΟΧΟΙ
- ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΜΙΑΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.

1. Μαρίνα Αλίμου

Γενικά χαρακτηριστικά στοιχεία / δραστηριότητες

- Είναι η μεγαλύτερη από άποψη αριθμών (1100) διατιθεμένων θέσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής διαφόρων μεγεθών της χώρας.

- Οι προβλήτες και τα κρηπιδώματα είναι εξοπλισμένα με δέστρες,
- κρίκους και πυργίσκους παροχών (ηλεκτρικό ρεύμα, νερό).
- Χερσαία περιοχή της Μαρίνας αναπτύσσεται περιμετρικά της λιμενολεκάνης και φιλοξένει δραστηριότητες είτε άμεσα συνδεδεμένες με την λειτουργία της Μαρίνας είτε όχι. Ειδικότερα αναπτύσσονται οι εξής δραστηριότητες:

Στην βόρεια-βορειοδυτική πλευρά ο χερσαίος χώρος χρησιμοποιείται για απόθεση/συντήρηση σκαφών κυρίως κατά τους χειμερινούς μήνες.

Στην ίδια περιοχή υπάρχουν πρόχειρες εγκαταστάσεις (τροχόσπιτα, λυόμενα, κοντέινερς) στα οποία στεγάζονται γραφεία εταιριών ενοικίασης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής (επισκευαστών σκαφών, παροχών άλλων υπηρεσιών καντίνες, κλπ.)

Στο χώρο αυτό λειτουργεί το καφέ-μπαρ «Skipper»

Στον κύριο χερσαίο χώρο λειτουργούν, ένα κέντρο διασκέδασης και μιας μεγάλης κλίμακας εστιατόριο-αναψυκτήριο.

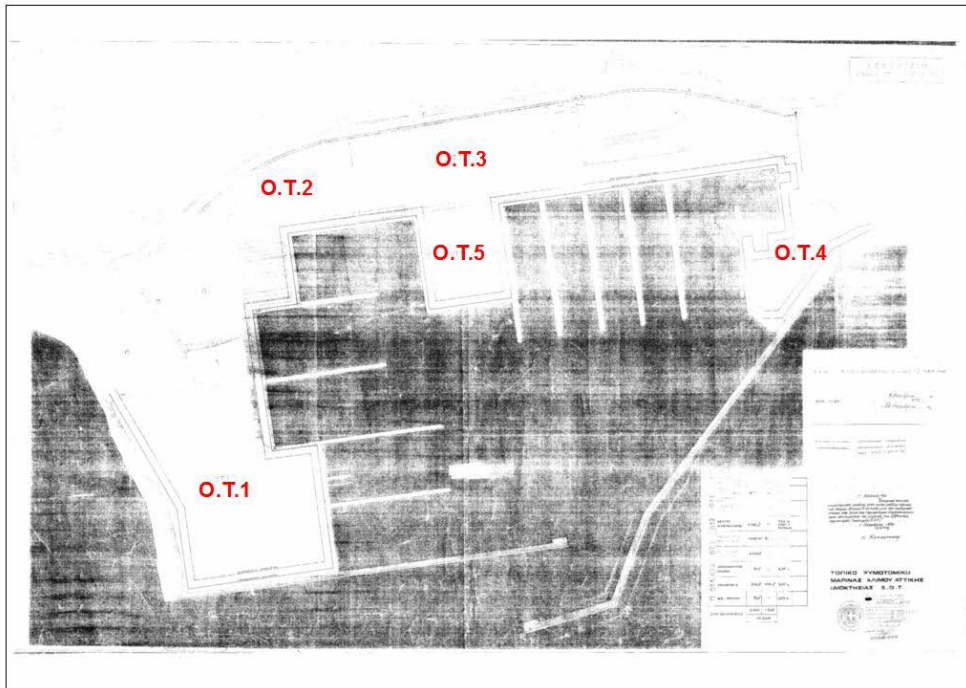
Στο κέντρο του χερσαίου χώρου υπάρχει και λειτουργεί το Δημοτικό Κολυμβητήριο με ολυμπιακές διαστάσεις, μια μεγάλη κλίμακας καφετερία και χώροι σταθμεύσεις για ΙΧ αυτοκίνητα. Στην ίδια περιοχή υπάρχουν περιορισμένης έκτασης χώροι πράσινου, ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις, καθώς επίσης και εκτεταμένοι ανεκμετάλλευτοι χερσαίοι χώροι.

Τα κτίρια της Διοίκησης και το Λιμενικό φυλάκιο είναι στο κέντρο της Μαρίνας.

Στη νότια είσοδο του όλου χώρου βρίσκεται ο Ναυτικός Όμιλος Καλαμακίου (ΝΟΚ) ο οποίος εκμεταλλεύεται και ένα μικρό μέρος της μαρίνας για την εξυπηρέτηση των μελών του. Στο χερσαίο τμήμα της λειτουργεί χώρος για την απόθεση, ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών και την εξυπηρέτηση των αλιευτικών σκαφών. Υπάρχουν επίσης γήπεδα αθλοπαιδιών.

τον καθορισμό χώρων και όρων και περιορισμών δόμησης αυτών προς εξυπηρέτηση της μαρίνας του (Ε.Ο.Τ.)

Εγκρίθηκε το τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο με τη δημιουργία οικοδομήσιμων χώρων,οδών, χώρων πρασίνου προς εξυπηρέτη της μαρίνας.Ειδικότερα το από 8.11.1990 Π.Δ. διακρίνει τα ακόλουθα Ο.Τ. εντός της χερσαίας ζώνης μαρίνας Αλίμου.(βλ.εικόνα 2)



Εικόνα.2 Σχέδιο του τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου στην εκτός σχεδίου περιοχή της Μαρίνας Αλίμου σύμφωνα με το από 8.11.1990 Π.Δ.(Φ.Ε.Κ. 655/Δ'22.11.1990)

Οικοδομικό τετράγωνο 1(Ο.Τ. 1):

- Επιτρεπόμενες χρήσεις:κτίρια εξυπηρέτησεως και λειτουργίας της μαρίνας.
- Μέγιστος ποσοστό κάλυψης: 5%
- Συντελεστής δόμησης:5%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος:13,5μ

Οικοδομικό τετράγωνο 2 (Ο.Τ.2):

- Επιτρεπόμενες χρήσεις: χρήσεις κέντρου διασκέδασης .
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης:16%
- Συντελεστής δόμησης:16%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο υψος:7,5μ και προσαύξης 1,5μ σε περίπτωση κατασκευής στέγης ή δικτύωματος

Οικοδομικό τετράγωνο 3(Ο.Τ.3):

- χρήσεις τουρισμού-αναψυχής και εμπορικό κέντρο.
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης:10%
- Συντελεστής δόμησης:12%
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος: 8,5μ

Οικοδομικό τετράγωνο 4 (Ο.Τ. 4):

- Χρήσεις λειτουργίας μαρίνας (αναφοδιασμός σκαφών).
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης:5%
- Συντελεστής δόμησης:0,5%

-Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος:3,5μ

Οικοδομικό τετράγωνο 5 (Ο.Τ. 5):

-Χρήσεις διοικητικού κέντρου μαρίνας

-Μέγιστο ποσοστό κάλυψης:10%

-Συντελεστής δόμησης: 15%

-Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος :8,5μ

Επιπροσθέτως ,το από 8.11.1990 Π.Δ. προβλέπει τα εξής:

-Στους χώρος πρασίνου επιτρέπεται η κατασκευή κτιρίων W.C. με μέγιστες διαστάσεις 13,00μ και 7,00μ αντίστοιχα και μέγιστο ύψος 3,50μ

-Ως ελάχιστη απόσταση των αναγερθησομένων κτιρίων από τις ρυμοτομικές γραμμες ορίζονται τα 5,00μ

-Τα κτίρια δε δύναται να τοποθετούνται πέρα από τα καθορισθέντα όρια αιγιαλού και παραλίας,προς την πλευρά της θάλασσας.

- **Προεδρικό Διάταγμα 01.03.2004 «περί καθορισμού ζωνών προστασίας, χρήσεων γης και ορών και περιορισμών δόμησης στην παραλιακή ζων της Αττικής από το Φαληρικό όρμο μέχρι την Αγία Μαρίνα»**

Προσδιορίστηκε εκ νέου το ευρύτερο χωροταξιακό πλαίσιο στην περιοχή της Μαρίνας Αλίμου.Με βάση το εν λόγω Π.Δ.,η Μαρίνα Αλίμου διαχωρίζεται στις ακόλουθες τέσσερις (4) επιμέρους υπο-Περιοχές-ζώνες(βλ.Εικ. 3):

Υποπεριοχή-ζώνη 4α:

Στην ζώνη αυτή επιτρέπονται ελεύθεροι χώροι πρασίνου, υπαίθρια Καθιστικά,παιδικές χαρές, διαδρομές περιπάτου και ποδηλάτου , μικρά σκίαστρα, χώροι για υπαιθριες πολιτιστικές εκδηλώδεις μικρής κλίμακας, χώροι υγιεινής μέγιστου εμβαδού 20τμ και υπαίθροι ή στεγασμένοι χώροι στάθμευσης.Τα κτίρια στάθμευσης κατασκευάζονται χωρίς κοπή δένδρων σε σημείο που είναι δυνατή η αξιοποίηση υψομετρικής διαφοράς, ώστε να είναι υπόγεια από την πλευρά της παραλιακής λεωφόρου και η οροφή τους φυτεύεται και διαμορφώνεται σαν χώρος περιπάτου.Απαγορεύεται η κοπή των δένδρων Τέλος, επιτρέπονται περίπτερα ή καντίνες όρθιας εξυπηρέτησης, Χώρις τραπεζοκαθίσματα μέγιστου εμβαδού 20τμ.

Υποπεριοχή-ζώνη 5ε:

Πρόκειται για τμήμα του Οικοδομικού τετράγωνου Ο.Τ. 3της εντός Σχεδίου έκτασης της Μαρίνας Αλίμου(το Ο.Τ.3 αφορά στο τοπικό Ρυμοτομικό σχέδιο που εγκρίθηκε με το από 8.11.1990 Π.Δ.,όπως Παρουσιάστηκε ανωτέρω),η χρήση του οποίου έχει παραχωρηθεί Από την ΕΤΑ στο Δήμο Αλίμου.Στη ζώνη αυτή επιτρέπεται η κατα-

σκευή κολυμβητηρίου Ολυμπιακών διαστάσεων, χώροι αποδυτηρίων και υγιεινής, ιατρείο, γραφείο διοίκησης. Οι όροι δόμησης έχουν καθοριστεί ως εξής:

- Συντελεστής δόμησης : ένα δέκατο (0,1)
- Μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη : δέκατοις εκατό (10%) της επιφάνειας του χώρου.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος πέντε (5,00) μέτρα.

Υποπεριοχή-ζώνη 6β:

Αποτελεί το μεγαλύτερο τμήμα της Μαρίνας Αλίμου, του οποίου το ρυμοτομικό σχέδιο έχει εγκριθεί με το από 8.11.1990 Π.Δ. (όπως παρουσιάστηκε ανωτέρω). Συγκεκριμένα στην ζώνη 6β, οι Χρήσεις και οι όροι δόμησης καθορίζονται ανά οικοδομικό τετράγωνο ως εξής:

Ο.Τ.1: Επιτρέπεται η ανέγερση εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και συγκεκριμένα σταθμός ανεφοδιασμού σκαφών, εγκατάσταση μονάδας ανέλκυσης σκαφών, εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης ναυλομεσιτών, εγκαταστάσεις τεχνητής εξυπηρέτησης σκαφών και υποσταθμός Δ.Ε.Η...

Οι όροι δόμησης είναι οι εξής :

- Συντελεστής δόμησης ορίζεται σε 0,05
- Μέγιστο εμβαδόν δομημένης επιφάνειας 2.000τμ.
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων 8,50μ.

Ο.Τ.2: Επιτρέπεται η χρήση εστιατορίου-αναψυκτηριου για το λιμένα καθώς και υπαίθριο χώρος στάθμευσης.

Οι όροι δόμησης είναι οι εξής:

- Συντελεστής δόμησης 0,08.
- Μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη δόμηση 1300τμ.

Ο.Τ.3: Στο Ο.Τ.3, εξαιρουμένων των εκτάσεων που εμπíπτουν Στη ζώνη 5^ε, επιτρέπονται χρήσεις εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης χρηστών των σκαφών δηλαδή εμπορικά καταστήματα (μέγιστου συνολικού εμβαδού 500τμ), εντευκτήριο, αποθηκευτικοί χώροι, αναψυκτήριο και εστιατόριο (μέγιστο συνολικού εμβαδού 600τμ)..., σταθμός Α' βοθητικών χώροι υγιεινής, αποδυτήρια πλυντήρια, κουρεία, κομμωτήρια, υποκαταστήματα κοινωφελών Οργανισμών και τραπεζών, πυροσβεστικός-αντιρρυπαβτικός Σταθμός και πρατήριο βενζίνης.

Οι όροι δόμησης είναι οι εξής:

- Συντελεστής δόμησης: 0,09
- Μέγιστη δομήσιμη επιφάνεια 3.000τμ.
- Μέγιστη ύψος 4,50μ.

Ο.Τ.5: Επιτρέπονται οι χρήσεις κέντρου μαρίνας, εντευκτήριο Χρηστών των σκαφών, εγκαταστάσεις ΔΕΚΟ και πύργος ελέγχου.

Οι όροι δόμησης είναι οι εξής:

-Συντελεστής δόμησης:0,1

-Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 4,50μ με δυνατότητα προσαύξησης Σε 7,50μ για το 20% της συνολικής ωφέλιμης επιφάνειας .

Κατ'εξαιρεση ο πύργος ελέγχου μπορεί να έχει ύψος 12,00μ.

Υποπεριοχή-ζώνη 7:

Πρόκειται για περιοχή που έχει παραχωρηθεί στο Ναυτικό Όμιλο Καλαμακίου(N.O.K.).Σε αυτή την ζώνη επιτρέπονται χρήσεις που συσχετίζονται με την εξυπηρέτηση αθλητών και μελών του ομίλου όπως:χώροι παραμονής σκαφών, εγκαταστάσεις καθέλκυσσης- ανέλκυσσης σκαφών, γλύστρες, χώροι, στάθμευσης αυτοκινήτων, τηλεφωνικοί θάλαμοι, μικρά γήπεδα αθλοπαιδών, προσπελάσεις πεζών και οχημάτων,πρασίνο, ελεύθεροι χώροι, υπαίθρια και ημι- υπαίθρια καθιστικά,ανοικτά κολυμβητήρια, οίκημα φύλαξης σκαφών,αποθήκη υλικών, εργαστήρια επιδιόρθωσης σκαφών και πα- νιών,χώρος βιβλιοθήκης,χώρος υποδοχής και πληροφόρησης, χώρος εστίασης, μαγειρείο, χώρος αναψυκτηρίου, κυλικείου,χώ- ρος ιατρείου,χώροι γραφείων διοίκησης, γραμματείας,προπονη- τών,χώρος υγιεινής αθλητών,χώρος αποδυτηρίων ,χώρος υγιει- νής για το κοίνο,οίκημα ελέγχου-κριτών,χώρος αποθήκευσης μηχανών και καυσίμων σκαφών συνοδείας,φυλάκιο.

Οι όροι δόμησης καθορίζονται ως εξής:

-Ποσοστό κάλυψης:0,3%

-Συντελεστής δόμησης :0,09

-Μέγιστη συνολική δομήσιμη επιφάνεια:800τμ.

-Μέγιστο ύψος:4,50μ

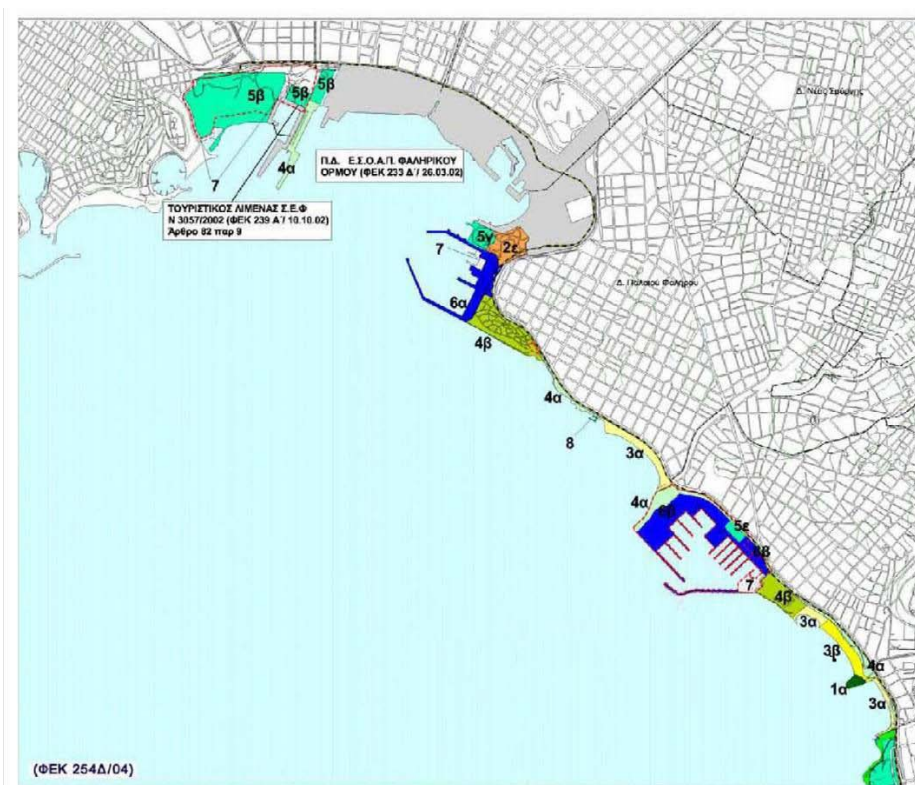
-Αριθμός ορόφων :Ένας(1)

-Τα κτίρια που εξυπηρετούν αποκλειστικά τις αθλητικές δραστη- ριότητες των ομίλων μπορεί να τοποθετηθούν σε ελάχιστη από- σταση πέντε(5,00)μέτρων από τη γραμμή αιγιαλού.

-Δεν επιτρέπεται η κατασκευή ή νέων ή η επέκταση υφιστάμενων Λιμενικών έργων.Επιτρέπονται μόνο διαμορφώσεις κεκλιμένων Επιπέδων (γλύστες) και μικρές εξέδρες (δέστρες) παράλληλα προς την ακτή.

-Νομιμώς υφισταμένων εγκαταστάσεων επιτρέπεται μόνο η επι- σκευή και οεκσυγχρονισμός τους.

-Επιτρέπεται η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης,όπου αυτό είναι πρόσφορο με τελική στάθμη αυτή του φυσικού εδά- φους και φύτευση της επιφάνειας.



Εικόνα .3.Απόσπασμα του από 1.3.2004 Π.Δ. που αφορά στην περιοχή Του Δήμου Αλίμου(Φ.Ε.Κ. 254/Δ'5.3.2004)

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του από 1.3.2004 Π.Δ. επισημαίνονται τα εξής:

- Βασική μερίμνα των μελλοντικών παρεμβάσεων διαμόρφωσης σε κάθε επί Μέρους περιοχής του Π.Δ. «(...)είναι η λειτουργική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής, η ένταξη των διαμορφώσεων σε ενιαίο πνευμα και ύφος, η εφαρμογή τεχνικών περιβαλλοντικής προστασίας στα έργα(όπως η χρήση υδαροπερατών επιφανειών στις διαμορφώσεις, η χρήση υλικών φιλικών προς το περιβάλλον κατασκευές), η τυχόν εξειδίκευση των προβλεπόμενων από άλλες πράξεις της διοίκησης περιβαλλοντικών όρων, η διατήρηση και η αύξηση του υψηλού πρασίνου με τη φύτευση μη υδροβόρων και κατάλληλων για το αστικό κλίμα και τον παράκτιο χώρο φυτών, η λειτουργική αναδιάταξη της κυκλοφορίας οχημάτων ώστε να δίνεται προτεραιότητα στη μετακίνηση των πεζών, στη διάκρισή της από την κυκλοφορία των οχημάτων, στις δημόσιες συγκοινωνίες και μέσα σταθερής τροχιάς και την απρόσκοπτη πρόσβαση στην παραλία(...)»(παρ.4 του άρθρου 10).
- Στις επί μέρους περιοχές του Π.Δ. «(...) μπορεί να προβλεφθεί περίφραξη που συνοδεύεται με φύλαξη εφόσον επιβάλλεται για λόγους συντήρησης με την προϋπόθεση ότι η περίφραξη δεν παρακωλύει την ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στον αιγιαλό και την παραλία»(παρ.6 του άρθρου 10). Στις μελλοντικές παρεμβάσεις διαμόρφωσης θα πρέπει να «(...)προβλέπεται και εξασφαλίζεται, σε όλο το μήκος της Λεωφόρου Ποσειδώνος και προς την Πλευτά της ακτής, ελεύθερη κοινόχρηστη ζώνη ικανού πλάτους ώστε να επιτρέπει την ασφαλή και άνετη κίνηση των πεζών αλλά και τη δημιουργία

διαδρόμων ποδηλάτου και μέσου μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς (τραμ) και βοηθητικών οδών. Στις περιοχές που επιτρέπεται η περίφραξη, σύμφωνα με την προηγούμενη παράγραφο, μπορεί για λόγο αυτό να επιβάλλεται η μετατόπισή της»(παρ.7 του άρθρου 10).

Επιδιώκεται η προστασία και η διαχείριση του θαλάσσιου μετώπου, αλλά συγχρόνος παρέχεται και η δυνατότητα αναβάθμισης και αναζωογόνησης του νότιου παράκτιου μετώπου της μητροπολιτιστικής περιοχής της Αθήνας

- **Ειδικό Πλαίσιο για τον Τουρισμό(απόφαση 24208-ΦΕΚ11.6.2009)**
Ειδικών μορφών τουρισμού (για την περιοχή μελέτης όπως θαλάσσιος τουρισμού)
- **N.4179/13(ΦΕΚ 175/A/8.8.2013)**
Συγκεκριμένα προβλέπονται τα εξής:
 - Ο γενικός συντελεστής δόμησης στο σύνολο της μαρίνας δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,2.
 - Μεταξύ των επιτρεπόμενων χρήσεων γης στη μαρίνα μπορούν να περιλαμβάνονται αθλητικές εγκαταστάσεις, γραφεία, τράπεζες, κτίρια διοίκησης, καταστήματα παραχής υπηρεσιών, τουριστικές εγκαταστάσεις, εμπορικά καταστήματα, εστιατόρια, αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης, κατοικίες για μακροχρόνια μίσθωση, χώροι πρασίνου, κτίρια, γήπεδα στάθμευσης και αποθήκευσης, πρατήρια καυσίμων και εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς.

Προβλήματα

- **Περιβαλλον**
 - Έλλειψη σταθμού καυσίμων και παραλάβει λυμάτων και ελαιωδών καταλοίπων των σκαφών
 - Ανεπαρκής συντήρηση των λιμενικών και χερσαίων έργων με συνέπεια τις αστοχίες και την κακή αισθητική του χώρου.
 - Αφύτευτη χερσαία περιοχή
- **Λιμενικές Υποδομές**
 - Έλλειψη ράμπας για ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών.
 - Έλλειψη/κακή κατάσταση μόνιμων αγκυροβολιών (ρεμέτζων).
 - Σοβαρές φθορές των πυργίσκων(ηλεκτρικό ,νερό) οι περισσότεροι από τους οποίους είναι εκτός λειτουργίας.
 - Έλλειψη σύγχρονης υποδομής ανέλκυση/καθέλκυσης σκαφών.
- **Προσβασιμότητα**
 - Ύπαρξη της περίφραξης από τη βόρεια μέχρι τη νότια είσοδο της Μαρίνας και την απομονώνει από την γύρο περιοχή.
 - Ο τεμαχισμός της χερσαίας ζώνης στο σημείο του κολυμβητηρίου από περίφραξη.
 - Επιβάρυνση της κυκλοφορείς στο εσωτερικό της Μαρίνας από τα οχήματα που επισκέπτονται το κολυμβητήριο.

- Επιβάρυνση της κυκλοφορίας από της δραστηριότητες του Ν.Ο.Κ.
- Κίνηση οχημάτων στους μόνιμους προβλήτες.

- **Ασφάλεια**

- Έλλειψη σύγχρονων συστημάτων έλεγχου και ασφάλειας.
- Κίνηση οχημάτων στους μόνιμους προβλήτες χωρίς έλεγχο και περιορισμούς.

- **Χρήσης γης**

- Έλλειψη (αναγκαίων) για τη λειτουργία της Μαρίνας κτιριακών εγκαταστάσεων όπως Α' βοηθειών , αποθηκευτικών χώρων για τα σκάφη,εργαστήρια επιδιόρθωσης σκαφών,χώρος αποδυτηρίων, χώρος σταθμευσης αυτοκινήτων,αποθήκη υλικών,χώρος υποδοχής και πληροφόρησης,κτίρια εξυπηρετησεις οικονομικών αναγκών (τράπεζες,και ασφαλιστικά γραφεία)εμπορικά κτίρια για την τροφοδοσία και εξυπηρέτηση των πελατών της μαρίνας,καταστήματα με ιστιοπλοϊκο εξοπλισμό...καταστήματα παροχής υπηρεσιών,τουριστικές εγκαταστάσεις,πολιτιστικά κτίρια,χώροι πρασίνου.
- Ασύμβατες οχλούσες χρήσεις στη χερσαία ζώνη της Μαρίνας (κέντρα διασκέδασης).

Στόχοι:

Περιβαλλοντική

- Δημιουργία σταθμού παραλάβης λυμάτων και ελαιωδών καταλοίπων των σκαφών.
- Δημιουργία αστικού πρασίνου,και αθλητικές εγκαταστάσεις.

Λιμενικές Υποδομές

- Δημιουργία νέων πλωτών προβλήτων.
- Δημιουργία ράμπας ανέλκυση/καθέλκυση σκαφών
- Εκσυγχρονισμός των υφιστάμενων υποδομών(πυργίσσιου για ηλεκτρικά,νερά.)αγκυροβόλια-ρεμέτζα.

Προσβασιμότητα

- Απομάκρυνση της πείφραξης
- Δημιουργία πεζόδρομων ,ποδηλατοδρόμων

Ασφάλεια

- Δημιουργία συγχρόνων συστημάτων ελέγχου του περιβάλλοντος,ατμόσφαιρας και θάλασσας.
- Περιορισμός κινήσεων των αυτοκινήτων στους μόνιμους προβλήτες

Χρήσης γης

- Δημιουργία κτίριων Διοίκησης και λειτουργίας της Μαρίνας
- Κτίρια απόθεσης και συντήρησης σκαφών
- Τουρισμός –αναψυχής(ξενοδοχεία, εστιατόρια,εκθεσιάκους και συνεδριακό κέντρο)
- Εμπορικά καταστήματα
- Υπαίθριες εγκαταστάσεις
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Χώροι Υγιεινής
- Γραφεία,αποθηκευτικούς χώρους,super market
- Ηλέκτρο μηχανολογικές εγκαταστάσεις.

Βασικοί άξονες για τη διαμόρφωση μιας στρατηγικής χωρικού σχεδιασμού

Με Περιβαλλοντικό Χαρακτήρα

- Προστασία και η διαχείριση των θαλάσσιων υδάτων .
- Αποθάρρρηση της χρήσης του αυτοκινήτου και ενθάρρρηση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Πρόληψη και μείωση της ρύπανσης της ατμόσφαιρας.
- Προώθηση και ενίσχυση της δυνατότητας ανακύκλωσης των στερεών αποβλήτων
- Προώθηση των εναλλακτικών μορφών ενέργειας.
- Λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για τον περιορισμό των επιπτώσεων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον από τις κατασκευαστικές εργασίες
- Ενίσχυση περιβαλλοντικών υποδομών(μονάδες επεξεργασίες λυμάτων, δικτύου ύδρευσης και αποχέτευσης κλπ.)

Με χαρακτήρα Λιμενικών Υποδομων

- Αναβάθμιση και ο εκσυγχρωτισμός των προβλήτων, και κτίριων
- Εκσυγχρωτισμός των πυργίσκων και αγκυροβόλιων ,ραμπων..

Με χαρακτήρα Προσβασιμότητας

- Ελευθέρη προσβάση των πολιτών στο παράκτιο μέτωπο.
- Αναβάθμιση και εκσυγκρονισμός των μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Δημιουργία πεζόδρομου/ποδηλατόδρομου.
- Οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών.

Στρατηγικές για χρήσης γης

- Ανακατανομή δομικών χρήσεων
Μέτρα για α)διοίκηση,β)χονδρεμπόριο-αποθήκες,γ)αναψυχή-ψυχαγωγία-τουρισμό,δ)αστικό πράσινο

Με χαρακτήρα Ασφάλειας

- Εφαρμογή συστήματος παρακολούθησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον.



Εικόνα .4. Επισφάλεις και προχειρές συνδέσεις



Εικόνα.5.Βόρειο τμήμα χώρου χερσαίας απόθεσης.



Εικόνα.6.Αυθαίρετες λυόμενες κατασκευές και τροχόσπιτα πλησίον του χώρου χερσαίας απόθεσης.



Εικόνα.7. Ανεκμετάλλευτη έκταση χερσαίας ζώνης.

Παράλια «Ζέφυρος»

Γενικά χαρακτηριστικά στοιχεία / δραστηριότητες

- Υπάρχουν χώροι στάθμευσης αυτοκίνητων.
- αναψυχή και πολιτισμού
- Παιδική χαρά , θερινό σινεμά ,καφετερία, εστιατόριο, νυχτερινό κέντρο και το παραλιακός πεζοδρόμος χώροι πράσινου.

Προβλήματα

- **Προσβασιμότητα**
 - Δύσκολη πρόσβαση από την Λεωφ. Ποσειδώνος.
 - Κακή κατάσταση του πεζοδρόμου επί της παραλίας
- **Περιβάλλον**
 - Μη κατάλληλη φύτευση (πολύ γκάζον, και φύτα μη συμβατά με αλμυρό περιβάλλον της παραλίας).
- **Ασφάλεια**
 - Μη επαρκής φωτισμός της περιοχής
- **Χρησεις γης**
 - Όχλουσες χρήσεις(Νυχτερινό κέντρο).

Βασικοί άξονες για τη διαμόρφωση μιας στρατηγικής χωρικού σχεδιασμού

Με Περιβαλλοντικό Χαρακτήρα

- Απελευθέρωση της ζώνης παραλίας-αιγιαλού
- Αισθητική αναβάθμιση της ζώνης μεταξύ αιγιαλού και παραλίας

Με χαρακτήρα Προσβασιμότητας

- Περιορισμός της σταθμεύσης
- Περιορισμός των εκτάσεων κατάληψης τραπεζό-καθισμάτων
- Βελτίωση του δικτύου προσπελασιμότητας της παραλίας από το ευρύ κοινό.
- Ελεύθερη πρόσβασης των πολιτών στην ακτή.

Στρατηγικές για χρήσης γης

- Απομάκρυνση των παράνομων νυκτερινών κέντρων



Εικόνα.8. Άποψη απο το πεζοδρόμο.



Εικόνα.9. Φύτευση με γκάζον.



Εικόνα.10. Καταστροφή του πεζοδρόμου.



Εικόνα.11. Νυχτερινό κεντρο.

Παράλια Α' Αλιπέδου Αλίμου

Γενικά χαρακτηριστικά στοιχεία / δραστηριότητες

- Οργανωμένη ακτή με ελεύθερη πρόσβαση στο κοινό.
- Λυόμενες εγκαταστάσεις αποδυτήριων ,πύργος ναυαγοσώστη, ιδιωτικό αναψυκτήριο με ξαπλώστρες σε τμήμα της ακτής.
- Το καλοκαίρι πολύ μεγάλη συγκέντρωση λουόμενων
- Το χειμώνα υπάρχουν οι χειμερινοί κολυμβητές.
- Υπάρχει διαμορφωμένος χώρος στάθμευσης.

Θεσμικά στοιχεία

- **ΟΡΣΑ 2004(ΠΔ/01.03.2004 ΦΕΚ 254/Δ/05.03.2004)**
 - Η παράλια του Α' Αλιπεδου εντάσσεται στην ζώνη 3^α στην όποια περιλαμβάνονται οι ελεύθερες ακτές κολύμβησης.

- Επιτρέπονται εγκαταστάσεις αποδυτήριων ,χώροι υγιεινής, ιατρεία, υπαίθριοι χώροι στάθμευσης, αναψυκτήρια-εστιατόρια ανωτάτου εμβαδόν μέχρι 65% της επιτρεπόμενης δόμησης κατά περίπτωση υπαίθριες αθλοπαιδιές και παιδικές χάρες.
- Απαγορεύεται η περίφραξη.
- Ο επιτρεπόμενος Σ.Δ. ορίζεται στο 0.007 με μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στο 7.5τμ.

Προβλήματα

- **Προσβασιμότητα**

- Περίφραξη
- Λεωφ. Ποσειδώνος
- Χώρος στάθμευσης κοντά στην ακτή.

- **Περιβάλλον**

- Έλληψη πρασίνου λόγω θέσεων σταθμεύσης.

- **Ασφαλεια**

- Έλληψη φωτισμού στο χώρο σταθμεύσης.

- **Χρήσης γης**

- Θέσεις σταθμεύσεις
- Έλλειψη εγκαταστάσεων όπως Α' βοηθειών , αποθηκευτικών χώρων.

Βασικοί άξονες για τη διαμόρφωση μιας στρατηγικής χωρικού σχεδιασμού

- **Με Περιβαλλοντικό Χαρακτήρα**

- Κατευθύνσεις για φυτεύσεις και την αποκατάσταση της βλάστησης στην παράκτια ζώνη.

- **Με χαρακτήρα Προσβασιμότητας**

- Ανοίγμα στο κοινό των ακτών του Σαρωνικού.
- Ελεύθερο χώρο αναψυχής,αθλητισμουκαι πολιτισμού σε επαφή με το υγρό στοιχείο.
- Περιορισμός των εκτάσεων κατάληψης τραπεζό-καθισμάτων.

Στρατηγικές για χρήσης γης

- Απομάκρυνση των παράνομων νυκτερινών κέντρων και μη συμβάτον χρήσεων.

Στόχοι:

Περιβαλλοντική

- Αποκατάσταση τις βλάστησης.

Προσβασιμότητα

- Να απομακρυνθεί η εξωτερική περιφράξη του χώρου.
- Δημιουργία υπόγειων διάβασεις ή εναέριες, τοποθέτηση φωτεινών σηματοδότητων.

Χρήσης γης

- Δημιουργία Α' βοηθών
- Κτιρία αποθηκών, wc, αποδύτηριων.



Εικόνα.12. Θεσεις σταθμεύσεις κοντά στην παραλία.



Εικόνα.13. Άποψη από τα αποδυτήρια.



Εικόνα.14. Παραλία Ά Αλιπέδου.



Εικόνα.15. Τα ντούζ της παραλίας Α' Αλιπέδου.

Πρών Παράλια ΕΟΤκαι νυν «Ακτή Του Ήλιου»

Γενικά χαρακτηριστικά στοιχεία / δραστηριότητες

- Οργανωμένη πλαζ με είσοδο έναντι αντιτίμου και ελεύθερη είσοδο για τους δημότες του Δήμου Αλίμου.
- Λειτουργούν ιδιωτικά καφέ-μπαρ όπως Nalu Café και μπαρ Ακάνθους
- Αθλητικές εγκαταστάσεις , εμπορικό κατάστημα, ιατρείο, αποδυτήρια παιδικές χάρες, ξαπλώστρες κλπ.
- Η κατάσταση της ακτής είναι καλή.

Θεσμικά στοιχεία

- **ΟΡΣΑ 2004(ΠΔ/01.03.2004 ΦΕΚ 254/Δ/05.03.2004)**
 - Η περιοχή ανατάσσεται στην ζώνη 3β στην όποια περιλαμβάνονται οργανωμένες ακτές κολύμβησης των Δήμων του ανατολικού Σαρωνικού.
 - Επιτρέπονται εγκαταστάσεις αποδυτήριων ,χώροι υγιεινής, αναψυκτήρια-εστιατόρια, εμπορικό καταστήματα μεγίστης επιφάνειας 20τμ για την αποκλειστικά ειδών που σχετίζονται με την λειτουργία της ακτής κολύμβησης.
 - Γραφεία προσωπικού διαχείρισης της ακτής ,χώροι φύλαξης παιδιών ,χώροι παροχής υγειονομικών συμβουλων και υπηρεσιών, ιατρείο, μικρό γυμναστήριο βοηθητικοί χώροι μηχανολογικών εγκαταστάσεων και αποθήκευσης.

- Οι επιτρεπόμενες χρήσεις στο υφιστάμενα κτίρια α) μέγιστη συνολική επιτρεπόμενη εμπορική επιφάνεια εμπορικών καταστημάτων 5% της συνολικής δόμησης.
- Επιφάνεια αναψυκτηρίων-εστιατορίων 25% της συνολικής δόμησης επιφάνειας και ελάχιστη επιφάνεια χώροι υγιεινής 8% της συνολικής δομήσιμης επιφανείας.
- Μέγιστη επιτρεπόμενη κάλυψη 10% της επιφάνειας του χώρου στην όποια περιλαμβάνονται οι ημιυπαιθριοι χώροι και οι υδάτινες δεξαμενές.
- Μέγιστη ύψος των κτιρίων 4μ
- Στις ελαφριές κατασκευές 7.5μ
- Επιτρέπονται η στέγαση κύριων χρήσεων σε μόνιμα υφιστάμενα με εσωτερικές ύψος .3.0μ
- Επιτρεπόμενη μέγιστη εκμετάλλευση καθορίζεται στα 1900τμ.

Προβλήματα

- **Προσβασιμότητα**
 - Περίφραξη
 - Λεωφ. Ποσειδώνος
- **Περιβάλλον**
 - Μη κατάλληλη φύτευση (πολύ γκάζον, και φυτά μη συμβατά με το αλμυρό περιβάλλον της παραλίας).

Στόχοι:

Περιβαλλοντική

- Αποκατάσταση τις βλάστησης.

Προσβασιμότητα

- Να απομακρυνθεί η εξωτερική περιφράξη του χώρου.
- Δημιουργία υπόγειων διαβάσεις, τοποθέτηση φωτεινών σηματοδότηων.



Εικόνα.16. Παραλία «Ακτή Του Ηλίου»



Εικόνα.17. Αθλητικές εγκαταστάσεις στην παραλία «Ακτή του Ηλίου»



Εικόνα.18. Είσοδος και περίφραξη της παραλίας.



Εικόνα.19. Κτιριακές εγκαταστάσεις.

Παράλια Β' Αλιπεδου Αλίμου

Γενικά χαρακτηριστικά στοιχεία / δραστηριότητες

- Πλαζ με ελεύθερη πρόσβαση στους λουόμενους .
- Λειτουργούν ιδιωτικά αναψυκτήρια «Bikini beach» και «Rubirosa» με ξαπλώστρες-ομπρέλες.

Θεσμικά στοιχεία

- **ΟΡΣΑ 2004(ΠΔ/01.03.2004 ΦΕΚ 254/Δ/05.03.2004)**
 - Η παράλια του Β' Αλιπεδου Αλίμου ανατάσσεται στην ζώνη 3α για τις ελεύθερες ακτές κολύμβησης.
 - Επιτρέπονται εγκαταστάσεις αποδυτήριων, χώροι υγιεινής, ιατρεία, υπαίθριοι χώροι στάθμευσης ,αναψυκτήρια-εστιατόρια ανωτάτου εμβαδών μέχρι 65% επιτρεπόμενης δόμησης, υπαίθριες αθλοπαιδιές και παιδικές χάρες.
 - Απαγορεύεται η περίφραξη.
 - Επιτρεπόμενος Σ.Δ. ορίζεται 0.007 και η μέγιστη επιτρεπόμενη δόμηση στα 75τμ.

Προβλήματα

- **Προσβασιμότητα**
 - Ελλήψη ράμπας η σκαλόραμπας
 - Λεωφ. Ποσειδώνος
- **Περιβάλλον**
 - Το ρυπασμένο ρεύμα του Αγ .Νικόλαου
 - Καθαριότητα και έλλειψη κάδων απορριμμάτων
 - Απολύμανα νερά από τα γειτονικά εστιατόρια στη εκβολή του ρέματος Αγ. Δημήτριου.
- **Χρξσης γης**
 - Ελλήψη αποδυτηρίων ,αποθηκών, Α' βοηθειας ,κτίρια υγιεινής.

Στοχοί:

Περιβαλλοντική

- Έλεγχος των υδάτων των ρεμάτων Αγίου Νικολάου και Αγίου Δημητρίου
- Καθαριότητα της αμμουδιάς(τοποθέτηση κάδων απορριμμάτων).

Προσβασιμότητα

- Τοποθέτηση φωτεινών σηματοδωτων.
- Δημιουργία ραμπόσκλας,και σκαλία

Χρήσης γης

- Δημιουργία βασικών υποδομων(χώροι υγιεινής, ντους αποθήκες, κλπ.)



Εικόνα.20. Αυτοσχέδιο σκάλας παραλίας Β' Αλιπέδου.



Εικόνα.21. Παραλία Β' Αλιπέδου.



Εικόνα.22. Εκβολή του ρέματος Αγ. Δημήτριου.



Εικόνα.23. Άποψη της παραλία Β' Αλιπέδου.

Αστικός Ιστός

Γενικά χαρακτηριστικά στοιχεία / δραστηριότητες

- Το χαρακτηριστικό του είναι πύκνωση που ξεκάνει από τα όρια του ρέματος Αγ. Νικόλα και αυξάνεται προς τα όρια του ρέματος Πικροδάφνης.
- Οι χρήσεις γης είναι εμπορείο και αναψυχής στο ισόγειο όροφο και μίξη χρήσεων στους ορόφους.
- Άδειοι χώροι από χρήσεις.

Προβλήματα:

- Έλλειψη χώρου στάθμευσης.
- Ψηλά νοίκια στα καταστήματα.
- Όχληση από θόρυβο της Λεωφ. Ποσειδώνος.

Θεσμικά στοιχεία:

- **Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Αλίμου Νόμο 1337/83 (ΦΕΚ 36/Δ'/28.1.1987).**
 - Την πολεοδομική οργάνωση της πόλης για πληθυσμιακό μέγεθος της τάξης των 32 000 κατοίκων με τη δημιουργία 6 πολεοδομικών ενοτήτων
 - Τον προσδιορισμό των χρήσεων γης των ορίων του Γ.Π.Σ. με κυρίακο στοιχείο την κατοικία ενώ κάθε πολεοδομική ενότητα διαθέτει και το αντίστοιχο πολεοδομικό κέντρο
 - Την λήψη μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος και τη δημιουργία αστικού πρασίνου και κοινόχρηστων και κοινωφελών λειτουργιών
 - Την οργάνωση των δικτύων υποδομών.
 - Γενική κατοικία , Σ.Δ. 1.4 πανταχών ελεύθερο. Μέγιστος Ύψος Ισογειο+5 ορόφους .



Εικόνα.24. Άποψη του Αστικού Ιστού



Εικόνα.25.Μετωπος του Αστικού Ιστού



Εικόνα.26.Άποψη του Αστικού Ιστού



Εικόνα.27. Άποψη του Αστικού Ιστού

«Αγορά Θουκυδίδου»

Γενικά χαρακτηριστικά στοιχεία / δραστηριότητες

- Μια εσωστρεφή αγορά με συνοικιακό χαρακτήρα.
- Συγκέντρωση χρήσεων εμπορικού και αναψυχής στο ισόγειο και στους ορόφους υπηρεσίες και κατοικίες, μίξη χρήσεων δηλ.

Προβλήματα:

- Τροφοδοσία των καταστημάτων
- Έλλειψη θέσεων Parking

Θεσμικά στοιχεία:

- Γενική κατοικία , Σ.Δ. 1.4 Μέγιστος Ύψος Ισόγειο+5 ορόφους και σύστημα συνεχές .



Εικόνα.28. Άποψη της Αγοράς «Θουκυδίδου»



Εικόνα.29. Προβλήματα Parking



Εικόνα.30.Χρήσεις εμπορίου και αναψυχής



Εικόνα.31.Άποψη της οδού Θουκυδίδου

Λεωφ. Ποσειδωνος

- Κεντρική αρτηρία σύνδεσης της περιοχής με την Αθήνα ,τον Πειραιά και το Αερολιμένα Ελ. Βενιζέλος.

Προβλήματα:

- Δημιουργεί αυστήρο όριο μεταξύ Αστικού Ίστου και της Παραλίας.
- Οπτικό εμπόδιο.
- Ηχητική όχληση του Αστικού Ιστού.



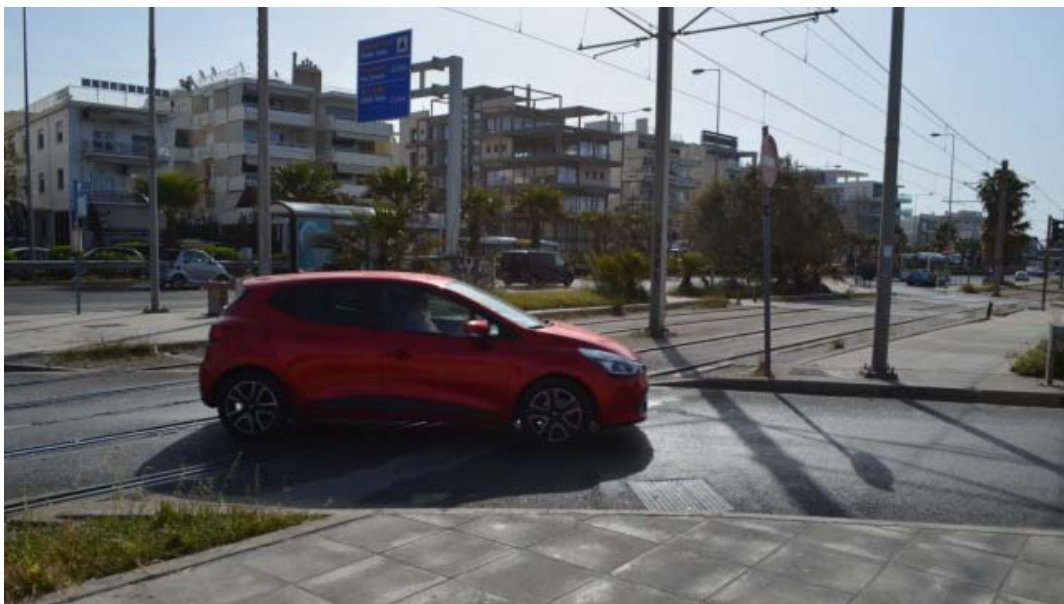
Εικόνα.32. Άποψη της Λεωφόρου Ποσειδώνος



Εικόνα.33. Άποψη της Λεωφόρου Ποσειδώνος και του παράδρομου δίπλα στο τραμ

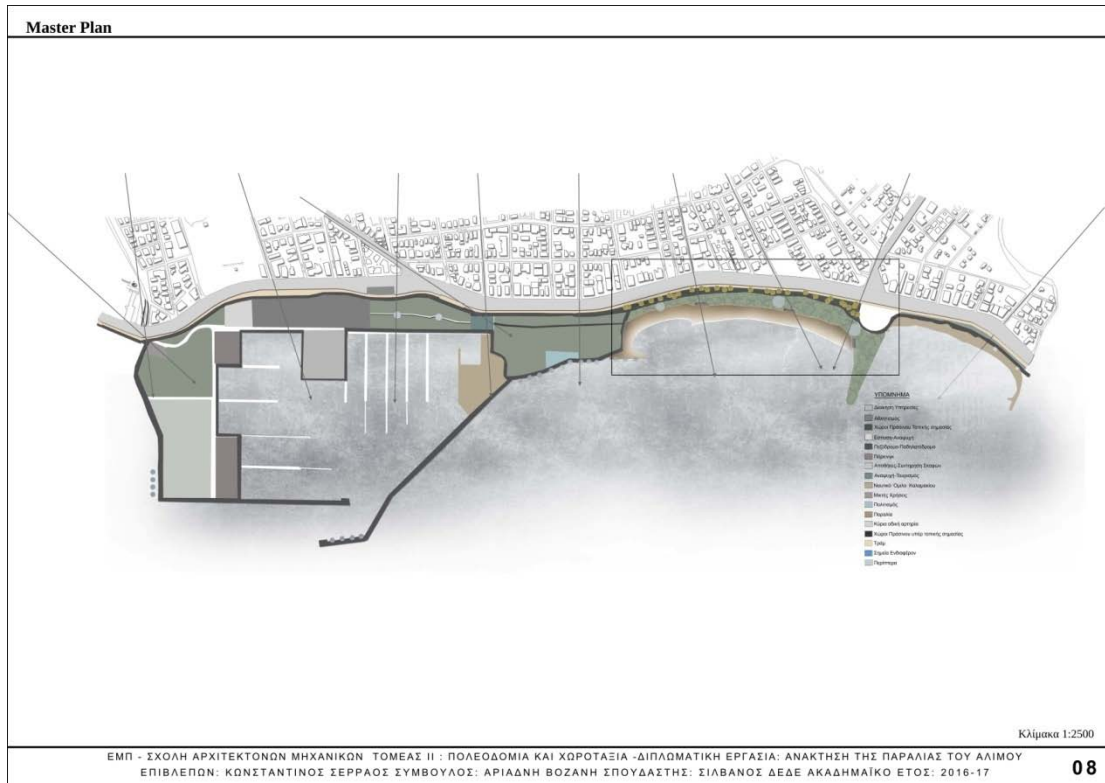


Εικόνα.34.Άποψη της Λεωφόρου Ποσειδώνος και του γραμμή του Τραμ.

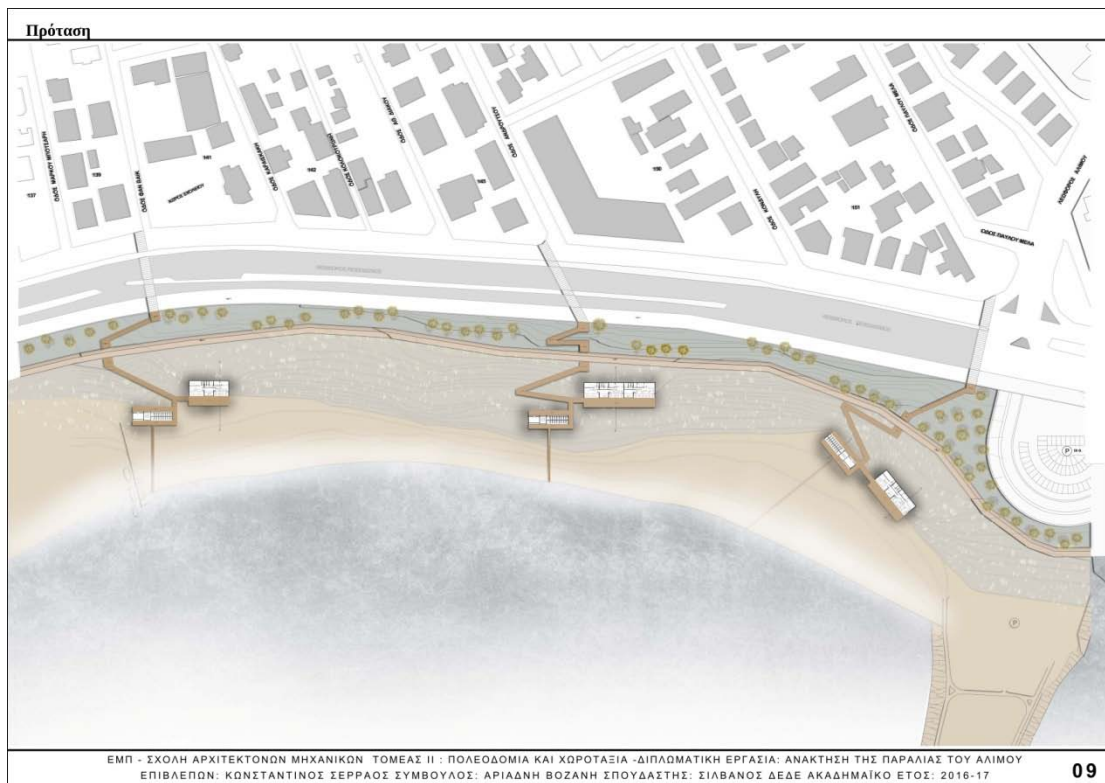


Εικόνα.35.Άποψη της Λεωφόρου Ποσειδώνος και ο δρόμος που περνάει πάνω απο τις γραμμές του Τραμ.

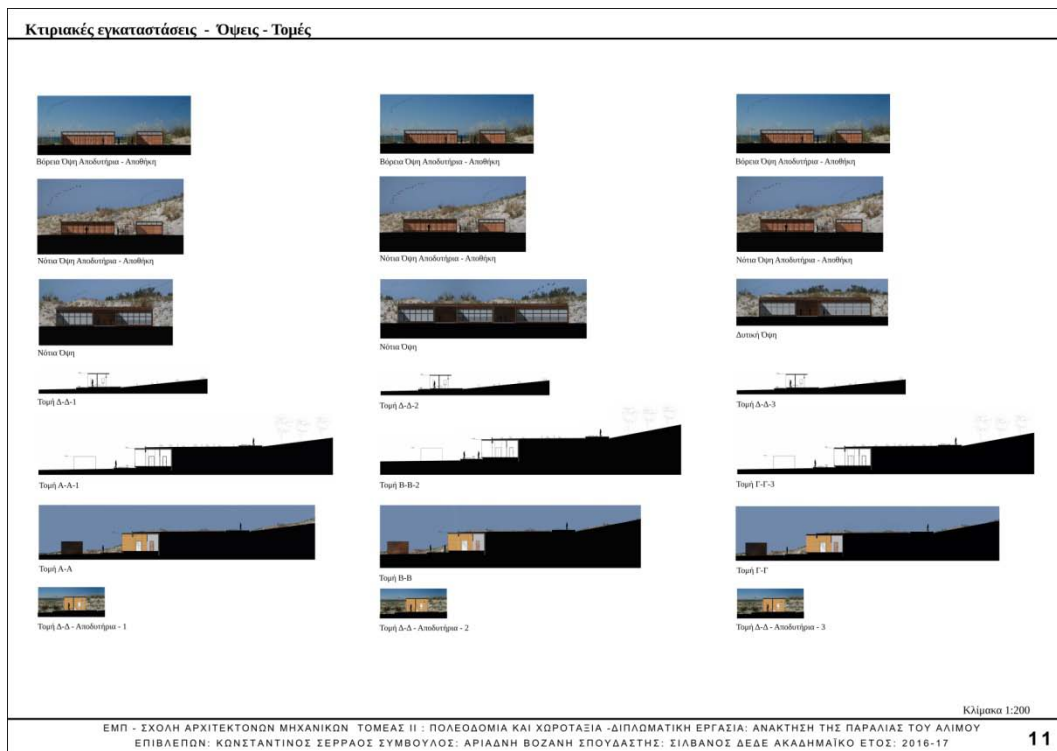
7. ΤΟ ΜΑΣΤΕΡ ΠΛΑΝ



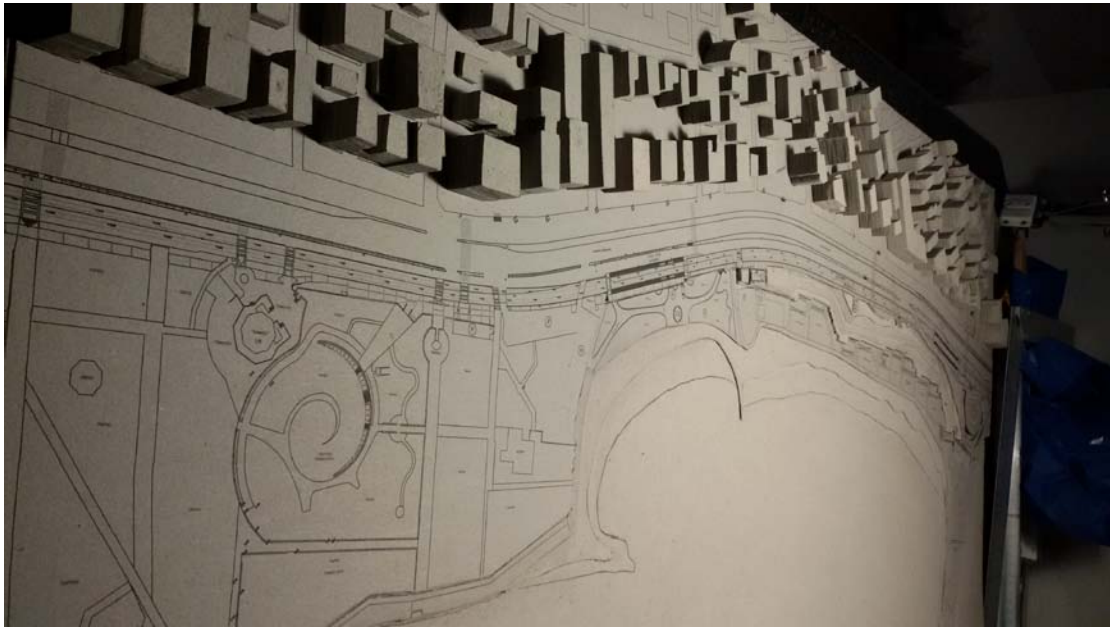
8. Η ΠΡΟΤΑΣΗ



9. ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΚΑΤΟΨΕΙΣ, ΟΨΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟΜΕΣ



ΜΑΚΕΤΕΣ

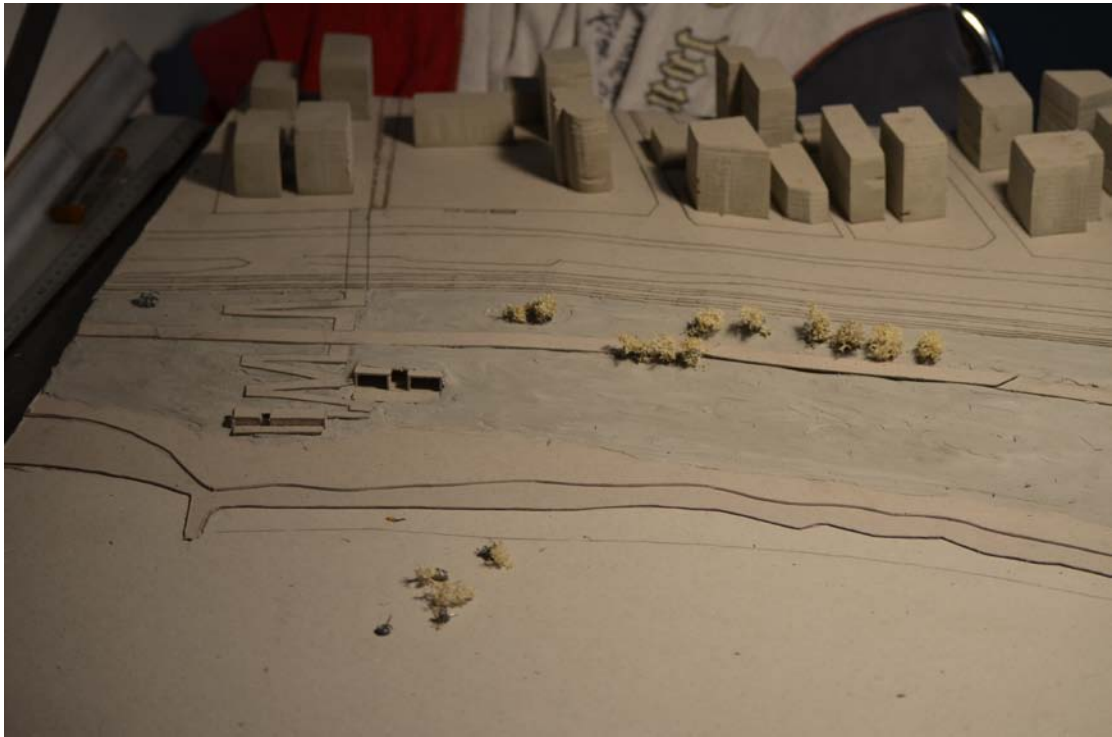


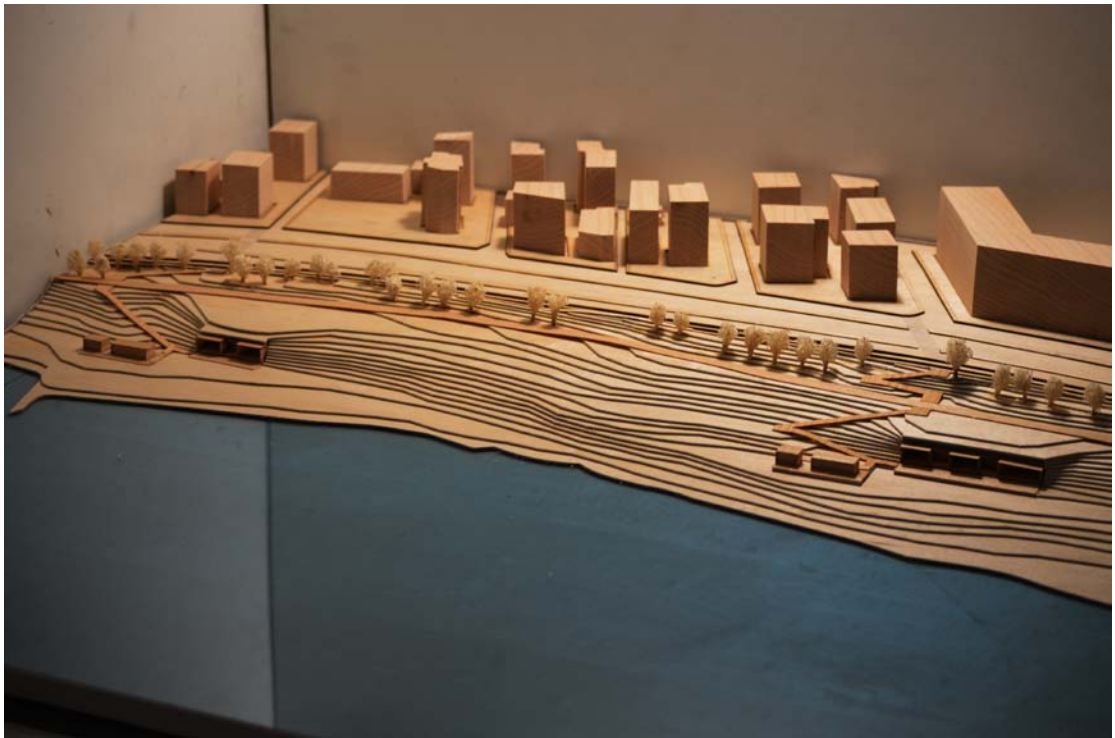












9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Διαπιστώνω από την εργασία ότι η οργάνωση των χρήσεων γης, η προστασία του περιβάλλοντος και η προσβασιμότητα στην περιοχή ανάπλασης, είναι τρεις τομείς που πρέπει να μένουν αδιαχώριστοι και να αντιμετωπίζονται με την ίδια σημασία για να είναι ο πολεοδομικός σχεδιασμός πιο αποτελεσματικός, βιώσιμος και να εκπληρώνει τις ανάγκες για όλους τους χρήστες με ουσιαστικές επεμβάσεις και όχι επιφανειακές. Η δημιουργία του πεζόδρομου-ποδηλατόδρομου με τέτοιο τρόπο δίνει την δυνατότητα στους χρήστες να ανακτήσουν την παραίτια του ΕΟΤ του Αλίμου που είναι αποκλισμένω απο τον κάγκελο και από τα ιδιωτικά καταστήματα που υπάρχουν .

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Βίττης Ν. (2004) **Ολοκληρωμένη Διαχείριση Θαλάσσιων Ζωνών και Ελληνική Νομοθεσία, Προτάσεις Βελτίωσης της Νομοθεσίας, Κριτήρια Εκπόνησης Μελετών**. Διπλωματική Εργασία, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο
- Ελληνική Γεωγραφική Εταιρεία, 2007. 8^ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο. Αθήνα, 2007. Αθήνα: Τμήμα Γεωλογίας & Γεωπεριβάλλοντος Α.Π.Θ.
- Ελληνικό Κέντρο Θαλάσσιων Ερευνών. (2004) **Παράκτια Οικοσυστήματα και Ανθρώπινες Πιέσεις στις Ακτές, Παραδείγματα από την Ελλάδα** [pdf] Αθήνα, Διαθέσιμο στο: <<http://postgra.hydro.ntua.gr/docs/lessons/11/panajiotidis/aktes.pdf>> [Πρόσβαση 11 Απριλίου 2016]
- Καρύδης Δ.Ν., 2008. **Τα επτά βιβλία της Πολεοδομίας**. 2^η εκδ. Αθήνα: Παπασωτηρίου Εκδόσεις.
- Ροδίτη Α. (2000) **Βαρκελώνη, το θαλάσσιο μέτωπο έργα αναβάθμισης και επιπτώσεις**. Διάλεξη, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- ΤΟ ΒΗΜΑ, 2012. **Μισός αιώνας από την πρόταση του Γ. Κανδύλη για την Αθήνα**. [online] Διαθέσιμο στο:< <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=487628>> [Πρόσβαση 10 Ιουνίου 2016]
- Wikipedia, 2016. **Αθήνα** [online] Διαθέσιμο στο:<<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1>> [Πρόσβαση 23 Φεβρουαρίου 2016]
- Wikipedia, 2016. **Άλιμος** [online] Διαθέσιμο στο:< <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%86%CE%BB%CE%B9%CE%BC%CE%BF%CF%82>> [Πρόσβαση 10 Ιανουαρίου 2016]
- Wikipedia, 2016. **Παλιό Φάληρο** [online] Διαθέσιμο στο:< https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%BB%CE%B1%CE%B9%CF%8C_%CE%A6%CE%AC%CE%BB%CE%B7%CF%81%CE%BF> [Πρόσβαση 23 Φεβρουαρίου 2016]
- Wikipedia, 2016. **Πειραιάς** [online] Διαθέσιμο στο:< <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CE%AC%CF%82>> [Πρόσβαση 23 Φεβρουαρίου 2016]
- Wikispaces, 2016. **Τοπική ιστορία και κοινωνία του Αλίμου**. [online] Διαθέσιμο στο:< <https://alimos.wikispaces.com/>> [Πρόσβαση 13 Ιανουαρίου 2016]
- Χαλδέζου Σ. (2014) **Πολεοδομικές Επεμβάσεις Μητροπολιτικής Εμβέλειας στο Φαληρικό Όρμο, Οι προκλήσεις του αστικού σχεδιασμού στην ανάπλαση των αστικών παράκτιων μετώπων**. Διπλωματική Εργασία Μεταπτυχιακών Σπουδών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

ΠΗΓΕΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικ.1

http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/MARNET_AlimosMarina_MasterPlan_SMPE_report1.pdf

Εικ.2

<http://www.alimos.gov.gr/el-gr/News.aspx?ElementId=089a9b94-ba71-4e0d-8e28-356592778f6>

Εικ.3

http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/MARNET_AlimosMarina_MasterPlan_SMPE_report1.pdf

Εικ.4

<http://www.alimos.gov.gr/el-gr/News.aspx?ElementId=089a9b94-ba71-4e0d-8e28-356592778f6>

Εικ.5

http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/MARNET_AlimosMarina_MasterPlan_SMPE_report1.pdf

Εικ.6 <http://www.alimos.gov.gr/el-gr/News.aspx?ElementId=089a9b94-ba71-4e0d-8e28-356592778f6>

Εικ.7

http://www.hradf.com/sites/default/files/attachments/MARNET_AlimosMarina_MasterPlan_SMPE_report1.pdf

Εικ.8 προσωπικό αρχείο

Εικ.9 προσωπικό αρχείο

Εικ.10 προσωπικό αρχείο

Εικ.11 προσωπικό αρχείο

Εικ.12 προσωπικό αρχείο

Εικ.13 προσωπικό αρχείο

Εικ.14 προσωπικό αρχείο

Εικ.15 προσωπικό αρχείο
Εικ.16 προσωπικό αρχείο
Εικ.17 προσωπικό αρχείο
Εικ.18 προσωπικό αρχείο
Εικ.19 προσωπικό αρχείο
Εικ.20 προσωπικό αρχείο
Εικ.21 προσωπικό αρχείο
Εικ.22 προσωπικό αρχείο
Εικ.23 προσωπικό αρχείο
Εικ.24 προσωπικό αρχείο
Εικ.25 προσωπικό αρχείο
Εικ.26 προσωπικό αρχείο
Εικ.27 προσωπικό αρχείο
Εικ.28 προσωπικό αρχείο
Εικ.29 προσωπικό αρχείο
Εικ.30 προσωπικό αρχείο
Εικ.31 προσωπικό αρχείο
Εικ.32 προσωπικό αρχείο
Εικ.33 προσωπικό αρχείο
Εικ.34 προσωπικό αρχείο
Εικ.35 προσωπικό αρχείο

Εικ.1 Δέδε Σιλβάνος,Μιχαηλίδης Μιχάλης(2016)Τα παρακτία μετώπα και η σχέση τους με τη πόλη απο τα τέλη του 20^{ου} αιώνα εως σήμερα.Η περίπτωση του Αλίμου.Διάλεξη,Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Εικ.2 Δέδε Σιλβάνος,Μιχαηλίδης Μιχάλης(2016)Τα παρακτία μετώπα και η σχέση τους με τη πόλη απο τα τέλη του 20^{ου} αιώνα εως σήμερα.Η περίπτωση του Αλίμου.Διάλεξη,Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Εικ.3 Δέδε Σιλβάνος,Μιχαηλίδης Μιχάλης(2016)Τα παρακτία μετώπα και η σχέση τους με τη πόλη απο τα τέλη του 20^{ου} αιώνα εως σήμερα.Η περίπτωση του Αλίμου.Διάλεξη,Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Εικ.4 Δέδε Σιλβάνος,Μιχαηλίδης Μιχάλης(2016)Τα παρακτία μετώπα και η σχέση τους με τη πόλη απο τα τέλη του 20^{ου} αιώνα εως σήμερα.Η περίπτωση του Αλίμου.Διάλεξη,Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Εικ.5 Δέδε Σιλβάνος,Μιχαηλίδης Μιχάλης(2016)Τα παρακτία μετώπα και η σχέση τους με τη πόλη απο τα τέλη του 20^{ου} αιώνα εως σήμερα.Η περίπτωση του Αλίμου.Διάλεξη,Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Εικ.6 Δέδε Σιλβάνος,Μιχαηλίδης Μιχάλης(2016)Τα παρακτία μετώπα και η σχέση τους με τη πόλη απο τα τέλη του 20^{ου} αιώνα εως σήμερα.Η περίπτωση του Αλίμου.Διάλεξη,Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Εικ.33 Δέδε Σιλβάνος,Μιχαηλίδης Μιχάλης(2016)Τα παρακτία μετώπα και η σχέση τους με τη πόλη απο τα τέλη του 20^{ου} αιώνα εως σήμερα.Η περίπτωση του Αλίμου.Διάλεξη,Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Εικ.34 Δέδε Σιλβάνος,Μιχαηλίδης Μιχάλης(2016)Τα παρακτία μετώπα και η σχέση τους με τη πόλη απο τα τέλη του 20^{ου} αιώνα εως σήμερα.Η περίπτωση του Αλίμου.Διάλεξη,Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Εικ.35 Δέδε Σιλβάνος,Μιχαηλίδης Μιχάλης(2016)Τα παρακτία μετώπα και η σχέση τους με τη πόλη απο τα τέλη του 20^{ου} αιώνα εως σήμερα.Η περίπτωση του Αλίμου.Διάλεξη,Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.