



Περιεχόμενα

Περίληψη / Summary

Ταυτότητα Εργασίας

Μέρος Α: Πόλεις-Λιμάνια_ Σύγχρονες Αντιλήψεις Διαχείρισης και Σχεδιασμού

Κεφάλαιο 1: Πόλεις-Λιμάνια_ Ζητήματα χωρολειτουργικών σχέσεων και συσχετισμών στην κλίμακα της πόλης

- 1.1 Το λιμάνι ως αναπτυξιακός συντελεστής
- 1.2 Το λιμάνι ως τμήμα της πόλης
- 1.3 Εμπλεκόμενοι_ Θεσμοί_ Ιδιοκτησιακό Καθεστώς

Κεφάλαιο 2: Διαχείριση και Σχεδιασμός Αστικού Παράκτιου Μετώπου σε Πόλεις-Λιμάνια

- 2.1 Η συζήτηση για την διαχείριση και τον σχεδιασμό του παράκτιου αστικού μετώπου σε πόλεις-λιμάνια
- 2.2 Εμπλεκόμενοι και διαχείριση του παράκτιου αστικού μετώπου σε πόλεις-λιμάνια
- 2.3 Πρακτικές και Εμπειρίες

Μέρος Β: Παράκτιο Αστικό Μέτωπο Ηγουμενίτσας

Κεφάλαιο 3: Μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης

- 3.1 Η ένταξη της Ηγουμενίτσας στον ευρύτερο χώρο
- 3.2 Πολεοδομική Εξέλιξη της Ηγουμενίτσας
- 3.3 Ο Παράκτιος Αστικός Χώρος της Ηγουμενίτσας

3.3.1 Παράκτιο Αστικό Μέτωπο

3.3.2 Περιοχή Παλαιού Λιμένα

3.4 Μελέτες για την αξιοποίηση της περιοχής του Παλαιού Λιμένα

Κεφάλαιο 4: Η κρισιμότητα της έρευνας και στο πεδίο

4.1 Η ανάγκη για έρευνα και στο πεδίο

4.2 Διερεύνηση εμπλεκόμενων φορέων

4.3 Σύνταξη Θεματολογίου

4.4 Παρουσίαση ευρημάτων Θεματολογίου

Συγκλίσεις _ Αποκλίσεις

Βιβλιογραφία

Παράρτημα

Εικόνες

Εικόνα 1: Τα οικονομικά οφέλη από τα λιμάνια	13
Εικόνα 2: Τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Αμβέρσας	17
Εικόνα 3: Η χωρική ανάπτυξη του λιμανιού του Ρότερνταμ ανά περιόδους	18
Εικόνα 4: Οικονομικοί Στόχοι των Λιμενικών Αρχών	22
Εικόνα 5: Χρήσεις γης σε επιλεγμένα παράκτια αστικά μέτωπα	25
Εικόνα 6: Αναπλάσεις Αστικών Παράκτιων Περιοχών: Παράγοντες και Τάσεις	27
Εικόνα 7: Περιοχές Επέμβασης του Euromediterranee	31
Εικόνα 8: Ανάπλαση 1ου Προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης	34
Εικόνα 9: Η Νέα Παραλία Θεσσαλονίκης	35
Εικόνα 10: Οι σημαντικότεροι ελληνικοί λιμένες	37
Εικόνα 11: Χάρτης Χρήσεων Γης, Πολεοδομικό Γραφείο Δοξιάδη	40
Εικόνα 12: Διαγραμματικός Χάρτης του Παράκτιου Χώρου Ηγουμενίτσας	41
Εικόνα 13: Άποψη του Παράκτιου Αστικού Χώρου Ηγουμενίτσας	42
Εικόνα 14: Η παλιά δεντροστοιχία κατά μήκος του παραλιακού άξονα	44
Εικόνα 15: Η χερσαία λιμενική ζώνη Ηγουμενίτσας όπως ορίζεται στο Γ.Π.Σ.	45
Εικόνα 16: Γενική Άποψη Παλαιού Λιμένα	47
Εικόνα 17: Η περιοχή του Παλαιού Λιμένα σε σχέση με τον αστικό ιστό	49
Εικόνα 18: Χωροθέτηση Οικοδομικών Τετραγώνων στην Χερσαία Λιμενική Ζώνη	52
Εικόνα 19: Η πρόταση διαμόρφωσης της περιοχής του Παλαιού Λιμένα	53
Εικόνα 20: Εναλλακτικές αστικής ανάπτυξης παραλιακής ζώνης	55
Εικόνα 21: Το Παράκτιο Αστικό Μέτωπο της Ηγουμενίτσας με την χωροθέτηση του νέου σχεδίου του προβλεπόμενου τουριστικού λιμένα	77

Πίνακες

Πίνακας 1: Επιλογές Ιδιωτικοποίησης με βάση τα τρία βασικά στοιχεία των λιμένων	20
Πίνακας 2: Οι κοινωνικές διαστάσεις των αναπλάσεων αστικών παράκτιων περιοχών	29

Πίνακας 3: Επιθυμητές Χρήσεις για την περιοχή του Παλαιού Λιμένα	68
Πίνακας 4: Σύνοψη παρατηρήσεων από την έρευνα με Θεματολόγιο	74

Γραφήματα

Γράφημα 1: Ηλικιακές Κατηγορίες	62
Γράφημα 2: Η Ηγουμενίτσα ως τόπος διαμονής	62
Γράφημα 3: Χρήσεις του παράκτιου χώρου σήμερα	63
Γράφημα 4: Συχνότητα επίσκεψης	64
Γράφημα 5: Λόγοι επίσκεψης της περιοχής του Παλαιού Λιμένα	65
Γράφημα 6: Λόγοι επίσκεψης της περιοχής του Παράκτιου Αστικού Μετώπου	65
Γράφημα 7: Επιθυμητές Χρήσεις	67
Γράφημα 8: Βαθμός Ενημέρωσης για το Παράκτιο Μέτωπο	69
Γράφημα 9: Τρόποι Ενημέρωσης	69
Γράφημα 10: Προτεραιότητα περιοχής ως αντικείμενο συζήτησης	70
Γράφημα 11: Ύπαρξη ομάδων για τον σχεδιασμό του Παράκτιου Χώρου	71
Γράφημα 12: Ενδιαφέρον για συμμετοχή σε ομάδες για τον σχεδιασμό του Παράκτιου Χώρου	72
Γράφημα 13: Εκδήλωση ενδιαφέροντος για συμμετοχή στο σχεδιασμό του Παράκτιου Χώρου ανά ηλικιακή ομάδα	72

Σχεδιαγράμματα

Σχεδιαγράμματα 1-4: Η δομή της πόλης – λιμάνι	16-17
---	-------

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση ζητημάτων διαχείρισης και σχεδιασμού των παράκτιων αστικών μετώπων, και συγκεκριμένα αυτών που βρίσκονται σε πόλεις-λιμάνια. Το αυξημένο ενδιαφέρον που συγκεντρώνει ο παράκτιος χώρος, από πλήθος εμπλεκόμενων ιδιωτών και φορέων διαχείρισης, σε συνδυασμό με τον κατακερματισμό των αρμοδιοτήτων αλλά και του σχεδιασμού, προσδίδει ιδιαίτερη πολυπλοκότητα στις παράκτιες αστικές περιοχές. Για τις πόλεις-λιμάνια, η πολυπλοκότητα αυτή ενισχύεται από την ύπαρξη και λειτουργία του λιμένα. Η διαχείριση λοιπόν, των παράκτιων αστικών μετώπων σε πόλεις-λιμάνια, αποτελεί μεγάλη πρόκληση ειδικά στις μέρες μας όπου παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στη δομή, στη λειτουργία, στη διοίκηση καθώς και στον αναπτυξιακό ρόλο των λιμανιών. Σκοπό της παρούσας διπλωματικής αποτελεί η αναζήτηση μεθοδολογικής προσέγγισης για την εκπόνηση και αξιολόγηση προτάσεων διαχείρισης και σχεδιασμού του αστικού παράκτιου χώρου σε πόλεις λιμάνια, με βασική συνιστώσα τις εμπλεκόμενες ομάδες. Στα πλαίσια της διπλωματικής αυτής, εστιάζουμε σε ζητήματα διαχείρισης και σχεδιασμού του παράκτιου αστικού χώρου της Ηγουμενίτσας, η οποία αφενός αποτελεί μια ιδιαίτερα παραστατική περίπτωση του πως η παρουσία ενός λιμανιού επηρέασε και διαμόρφωσε την ίδια την ιστορία και τη φυσιογνωμία της, και αφετέρου αναδεικνύεται σε δυτική πύλη της χώρας με ρόλο διαπεριφερειακό και διακρατικό. Μελετώντας τον παράκτιο αστικό χώρο της Ηγουμενίτσας, δίνεται ιδιαίτερη σημασία στον προσδιορισμό των εμπλεκόμενων ομάδων, στη συλλογή των απόψεων τους, μέσω έρευνας και στο πεδίο, και στην αποτύπωση των σημείων σύγκλισης και απόκλισης αυτών.

Λέξεις – κλειδιά

Διαχείριση, σχεδιασμός, παράκτιος αστικός χώρος, πόλεις-λιμάνια, Ηγουμενίτσα

Summary

The objective of this thesis is to investigate management and planning issues of port-city waterfront. The increased interest of a large number of stakeholders for coastal areas, coupled with the fragmentation of responsibilities and planning, gives particular complexity to coastal urban areas. For port cities, this complexity is reinforced by the existence and operation of the port. Because of the significant changes in the structure, operation, administration and the development role of the ports, the management of urban waterfront in port cities is a major challenge, especially nowadays. The purpose of this diploma thesis is to seek a methodological approach for the elaboration and evaluation of proposals for the management and planning of port-cities waterfront, with key component the groups involved. In the context of this diploma, we focus on issues of management and planning of the coastal urban area of

Igoumenitsa which is a particularly illustrative case of the fact that the presence of the port affected and shaped radically the history and countenance of the city. Furthermore, Igoumenitsa constitutes an important country's gateway with interregional and transnational role. Studying the waterfront of Igoumenitsa, particular attention is being paid to identify the groups involved, to collect their views through fieldwork and to map out the points of convergence and divergence.

Keywords

Management, planning, waterfront, port cities, Igoumenitsa

Ταυτότητα Εργασίας

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο τη διερεύνηση ζητημάτων διαχείρισης και σχεδιασμού των παράκτιων αστικών μετώπων, και συγκεκριμένα αυτών που βρίσκονται σε πόλεις-λιμάνια. Ο παράκτιος χώρος ανέκαθεν αποτελούσε παραδοσιακό πόλο έλξης πολλών ανθρώπινων δραστηριοτήτων και έργων, με αποτέλεσμα να συγκεντρώνει αυξημένο ενδιαφέρον, και μάλιστα συχνά από ομάδες αντικρουόμενων συμφερόντων. Έτσι, το πλήθος των εμπλεκόμενων ιδιωτών και φορέων διαχείρισης, σε συνδυασμό με τον κατακερματισμό των αρμοδιοτήτων αλλά και του σχεδιασμού, προσδίδει ιδιαίτερη πολυπλοκότητα στις παράκτιες αστικές περιοχές. Για τις πόλεις-λιμάνια, η πολυπλοκότητα αυτή ενισχύεται από την ύπαρξη και λειτουργία του λιμένα. Η διαχείριση λοιπόν, αυτών των παράκτιων αστικών μετώπων, αποτελεί μεγάλη πρόκληση ειδικά στις μέρες μας όπου παρατηρούνται σημαντικές αλλαγές στη δομή, στη λειτουργία, στη διοίκηση καθώς και στον αναπτυξιακό ρόλο των λιμανιών. Καθώς κάθε πόλη-λιμάνι παρουσιάζει διαφορετικά χαρακτηριστικά και αποτελεί ιδιαίζουσα περίπτωση, στα πλαίσια της διπλωματικής αυτής, εστιάζουμε σε ζητήματα διαχείρισης και σχεδιασμού του παράκτιου αστικού χώρου της Ηγουμενίτσας.

Σκοπός της παρούσας διπλωματικής είναι η αναζήτηση μεθοδολογικής προσέγγισης για την εκπόνηση και αξιολόγηση προτάσεων διαχείρισης και σχεδιασμού του αστικού παράκτιου χώρου σε πόλεις λιμάνια. Με βασική υπόθεση εργασίας: το λιμάνι και η πόλη είναι δύο πόλοι αλληλένδετοι, θεωρούμε δεδομένη τη στενή τους σχέση. Σε αυτή τη σχέση, μεταξύ λιμανιού και πόλης, εμφανίζονται πολλές εμπλεκόμενες ομάδες με διαφορετικούς συνήθως στόχους και συμφέροντα, η διευθέτηση των οποίων αποτελεί ζήτημα ιδιαίζουσας σημασίας. Ειδικά για τον παράκτιο αστικό χώρο, λόγω της ιδιαιτερότητας του, η διαχείριση και ο σχεδιασμός του συγκεντρώνει αυξημένο ενδιαφέρον από διάφορες ομάδες. Στην διερεύνηση λοιπόν, της μεθοδολογίας, δίνεται βαρύτητα στις ομάδες αυτές, καθώς θεωρούμε πως μέσω της προσέγγισης των εμπλεκόμενων ομάδων δίνεται η δυνατότητα να αξιοποιηθεί η τοπική γνώση, να προσδιοριστούν τα ουσιαστικά προβλήματα και να περιοριστούν οι αντιθέσεις μεταξύ των ενδιαφερομένων μερών. Μελετώντας τον παράκτιο αστικό χώρο της Ηγουμενίτσας, θα δοθεί αρχικά ιδιαίτερη προσοχή στον προσδιορισμό των ομάδων αυτών και στη συνέχεια στη συλλογή των απόψεων τους πάνω στο υπό διερεύνηση θέμα. Αναμένοντας να συγκεντρωθεί ένα ευρύ φάσμα απόψεων, στόχο αποτελεί η διερεύνηση των σημείων απόκλισης _ σύγκλισης καθώς και η ιεράρχηση τους.

Αφορμή για την επιλογή του θέματος έδωσε το ιδιαίτερο ενδιαφέρον μου για ζητήματα που αφορούν τις πόλεις-λιμάνια, και κατά κύριο λόγο της Ηγουμενίτσας από όπου και προέρχομαι. Η πόλη της Ηγουμενίτσας αποτέλεσε πεδίο έρευνας και κατά τη διάρκεια των προπτυχιακών μου σπουδών, όπου μελέτησα τη σχέση του παράκτιου αστικού μετώπου της με την προβλεπόμενη τουριστική μαρίνα, αλλά και σε επίπεδο μεταπτυχιακών σπουδών, όπου το ερευνητικό μου ενδιαφέρον

επικεντρώθηκε στη σχέση της πόλης με το λιμάνι και στο κατά πόσο λιμάνι και πόλη λειτουργούν ανταγωνιστικά ή συμπληρωματικά. Πέρα όμως από τους προσωπικούς λόγους που αποτέλεσαν το έναυσμα της ενασχόλησης μου με την περίπτωση της Ηγουμενίτσας, η επιλογή της πόλης αυτής έχει ιδιαίτερο ερευνητικό ενδιαφέρον καθώς συνδέεται άρρηκτα με την έννοια της πόλης-λιμάνι.

Συγκεκριμένα, η πόλη της Ηγουμενίτσας, αποτελεί μια ιδιαίτερα παραστατική περίπτωση του πως η παρουσία ενός λιμανιού επηρέασε και διαμόρφωσε την ίδια την ιστορία αλλά και τη φυσιογνωμία της. Η Ηγουμενίτσα αποτελεί έδρα και διοικητικό κέντρο της Περιφερειακής Ενότητας Θεσπρωτίας. Ο τριτογενής τομέας είναι ο κυρίαρχος τομέας παραγωγής και σχετίζεται περισσότερο με τις μεταφορικές και τουριστικές δραστηριότητες οι οποίες επικεντρώνονται στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας και στη σύνδεση με την Εγνατία. Το λιμάνι της αποτελεί την κύρια Δυτική θαλάσσια πύλη της Βόρειας Ελλάδας αλλά και των Νοτίων Βαλκανίων στην Δυτική Ευρώπη και ταυτόχρονα έχει εξελιχθεί σε σημαντικότερο συγκοινωνιακό κόμβο λόγω της σύγκλισης των αξόνων της Εγνατίας και της Ιόνιας Οδού. Η ανάδειξη της Ηγουμενίτσας σε δυτική πύλη της χώρας προσδίδει πλέον υψηλή προτεραιότητα στην Ηγουμενίτσα ως κέντρο ανάπτυξης με ρόλο διαπεριφερειακό και διακρατικό, σε παράλληλη και συμπληρωματική λειτουργία με τα Ιωάννινα.

Όσον αφορά το παράκτιο αστικό μέτωπο της Ηγουμενίτσας, αν και μικρής έκτασης, παρουσιάζει μεγάλη ποικιλομορφία: κατά μήκος του συναντώνται εκτάσεις λιμένα με σύγχρονα έργα μεγάλης κλίμακας, περιφραγμένες περιοχές και κτίρια του Παλαιού Λιμένα, χώροι στάθμευσης και πρασίνου. Λόγω της ποικιλομορφίας αυτής, η μελέτη του παράκτιου χώρου της πόλης της Ηγουμενίτσας εγείρει πολλαπλά ερωτήματα και αναδεικνύει νέα θέματα για περαιτέρω διερεύνηση. Στα πλαίσια της διπλωματικής αυτής, θα δοθεί έμφαση σε ένα τμήμα του παράκτιου μετώπου της Ηγουμενίτσας, χωρίς όμως να αγνοηθεί η άμεση αλληλεξάρτηση του από τον υπόλοιπο παράκτιο χώρο αλλά και την ίδια την πόλη. Πιο συγκεκριμένα, εστιάζουμε στην περιοχή του Παλαιού Λιμένα της Ηγουμενίτσας, η οποία αφενός εκτείνεται στο κέντρο της πόλης και αποτελεί σημείο άρθρωσης του λιμανιού και του αστικού παραλιακού μετώπου, και αφετέρου βρίσκεται σε μια μεταβατική φάση. Κρίνουμε σκόπιμο λοιπόν, να τονιστεί η ιδιαίτερη βαρύτητα που πρέπει να δοθεί στον αναπτυξιακό προγραμματισμό και χωρικό σχεδιασμό της περιοχής αυτής, καθώς αποτελεί χώρο ζωτικής σημασίας για τον αστικό ιστό.

Η διπλωματική αυτή εργασία διαρθρώνεται σε δύο βασικά μέρη. Στο πρώτο μέρος, διερευνώνται η υπάρχουσα γνώση, οι εμπειρίες και οι πρακτικές, η συμβολή των οποίων κρίνεται πολύ σημαντική στο δεύτερο μέρος, όπου επικεντρώνεται στη μελέτη περίπτωσης. Πιο αναλυτικά, αναφορικά με το πρώτο μέρος, επιχειρείται η θεωρητική προσέγγιση του θέματος μέσα από δύο κεφάλαια. Στο πρώτο προσεγγίζονται ζητήματα χωρολειτουργικών σχέσεων και συσχετισμών πόλης και λιμανιού. Η κρισιμότητα διερεύνησης τέτοιων ζητημάτων σήμερα προκύπτει από το γεγονός ότι η λιμενική λειτουργία πραγματοποιείται σε ένα εντελώς νέο και διαφοροποιημένο περιβάλλον. Η ανάδειξη του νέου αυτού περιβάλλοντος, επέφερε

την ανάγκη για σημαντικές αλλαγές στη δομή και στη διοίκηση των λιμένων. Έτσι, τα τελευταία χρόνια πραγματοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο, σημαντικές μεταρρυθμίσεις στο θεσμικό πλαίσιο των λιμανιών, με κύριο στόχο την ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και των ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων στη λειτουργία των λιμενικών δραστηριοτήτων. Οι αλλαγές αυτές, δεδομένου ότι πόλη και λιμάνι είναι δύο αλληλένδετοι πόλοι, επηρεάζουν με τη σειρά τους και τη σχέση λιμανιού και πόλεων. Αρχικά, διερευνάται η συμβολή του λιμανιού στην αναπτυξιακή πορεία της πόλης του και στη συνέχεια η εξέλιξη της χωρικής σχέσης πόλης και λιμανιού τα τελευταία χρόνια. Στις σχέσεις και συσχετισμούς πόλης και λιμανιού καθοριστικό ρόλο παίζουν οι εμπλεκόμενοι, το θεσμικό πλαίσιο και το ιδιοκτησιακό καθεστώς, παράγοντες που αναλύονται στο τέλος του κεφαλαίου αυτού. Το δεύτερο κεφάλαιο επικεντρώνεται σε μικρότερη χωρική κλίμακα, μελετώντας αρχικά τη συζήτηση για την διαχείριση και τον σχεδιασμό του παράκτιου αστικού μετώπου σε πόλεις-λιμάνια. Στη συνέχεια, γίνεται μια εστιασμένη αναφορά ειδικά στους εμπλεκόμενους στη διαχείριση και στο σχεδιασμό του και τέλος, παρουσιάζονται παραδείγματα από την Ευρωπαϊκή-Ελληνική εμπειρία και πρακτική.

Αφού παρουσιαστούν τα κρίσιμα σημεία της υπάρχουσας γνώσης που θεωρούμε πως μπορούν να πλαισιοθετήσουν την έρευνα μας, προχωράμε στην ανάλυση της περίπτωσης της Ηγουμενίτσας. Αρχικά, αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση του παράκτιου αστικού μετώπου της Ηγουμενίτσας, και στη συνέχεια η ανάλυση επικεντρώνεται στην περιοχή του Παλαιού Λιμένα. Αφού διερευνηθεί η σχέση της περιοχής του Παλαιού Λιμένα με τον αστικό ιστό και το παράκτιο μέτωπο της πόλης, και παρουσιαστούν μελέτες που έχουν γίνει για την αξιοποίηση της περιοχής, κρίνεται σκόπιμο να συνεχιστεί η έρευνα και στο πεδίο. Η κρισιμότητα της έρευνας και στο πεδίο έγκειται στο γεγονός ότι η προσέγγιση των εμπλεκόμενων ομάδων αποτελεί βασική συνιστώσα στην αναζήτηση της μεθοδολογίας. Καθώς η μέχρι τώρα αντιμετώπιση του ζητήματος κρίνεται ιδιαίτερα αποσπασματική χωρίς ουσιαστικά να λαμβάνεται η άποψη των ενδιαφερόμενων ομάδων, κρίνεται απαραίτητη η προσέγγιση τους. Στα πλαίσια της διπλωματικής αυτής εργασίας, οι ενδιαφερόμενες ομάδες χωρίζονται σε δύο κύριες κατηγορίες: εμπλεκόμενοι φορείς και κάτοικοι πόλης. Ως κυριότεροι εμπλεκόμενοι φορείς στο υπό διερεύνηση ζήτημα αναδεικνύονται, ο Οργανισμός Λιμένας Ηγουμενίτσας και ο Δήμος. Για τον καθένα από τους φορείς αυτούς επιλέγεται ένας ερωτώμενος-κλειδί, η γνώμη του οποίου προσεγγίζεται μέσω συνέντευξης. Όσον αφορά τη γνώμη της τοπική κοινότητα, προσεγγίζεται μέσω Θεματολογίου. Αφού παρουσιαστούν τα ευρήματα από τα Θεματολόγια, κλείνουμε την διπλωματική αυτή εργασία με ένα ξεχωριστό κεφάλαιο στο οποίο συνοψίζονται οι τελικές παρατηρήσεις και διατυπώνονται οι προτάσεις μας.

Μέρος Α _ Πόλεις-Λιμάνια_ Σύγχρονες Αντιλήψεις Διαχείρισης και Σχεδιασμού



Κεφάλαιο 1: Πόλεις-Λιμάνια_ Ζητήματα χωρολειτουργικών σχέσεων και συσχετισμών στην κλίμακα της πόλης

1.1 Το λιμάνι ως αναπτυξιακός συντελεστής

Σήμερα, τα λιμάνια αποτελούν υποδομές εντάσεως κεφαλαίου και σχετίζονται με ένα ευρύ φάσμα οικονομικών επιπτώσεων σε πολλαπλά γεωγραφικά και τομεακά επίπεδα. Πιο συγκεκριμένα, τα λιμάνια παίζουν καθοριστικό ρόλο στις παγκόσμιες αλυσίδες εφοδιασμού καθώς δρουν ως διαμεσολαβητές στο εμπόριο, δημιουργούν προστιθέμενη αξία η οποία μεταφράζεται σε αύξηση της απασχόλησης και δημιουργούν χωρικές συγκεντρώσεις για καινοτομία, έρευνα και ανάπτυξη. Τα οφέλη αυτά, κατανέμονται σε πολλαπλές χωρικές κλίμακες και εμφανίζονται με διαφορετική ένταση στην καθεμία από αυτές. Αφού παρουσιαστεί το νέο και διαφοροποιημένο περιβάλλον στο οποίο πραγματοποιείται η λιμενική λειτουργία, διερευνάται η συμβολή του λιμανιού στην ανάπτυξη της πόλης.

Τη δεδομένη χρονική στιγμή, καθώς η λιμενική βιομηχανία έχει υποστεί σημαντική αναδιάρθρωση, η διερεύνηση του λιμανιού ως αναπτυξιακού συντελεστή έχει ιδιαίτερη σημασία. Παλαιότερα, οι θαλάσσιοι λιμένες αντιμετωπίζονταν απλά ως πύλες για τη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών. Σήμερα, τα λιμάνια αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις που απαιτούν τόσο παραγωγική όσο και οργανωτική αναδιάρθρωση προκειμένου να εξασφαλίσουν ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Οι παραδοσιακές αντιλήψεις των λιμενικών δραστηριοτήτων έχουν ευρέως επεκταθεί και περιλαμβάνουν μια ποικιλία από νέα καθήκοντα και πράξεις στο πλαίσιο μιας νέας επιχειρησιακής λογικής. Οι Dolman και Ettinger (1992) επισημαίνουν τις εξής κυριότερες «μοντέρνες» τάσεις που επηρεάζουν την λειτουργία των λιμανιών:

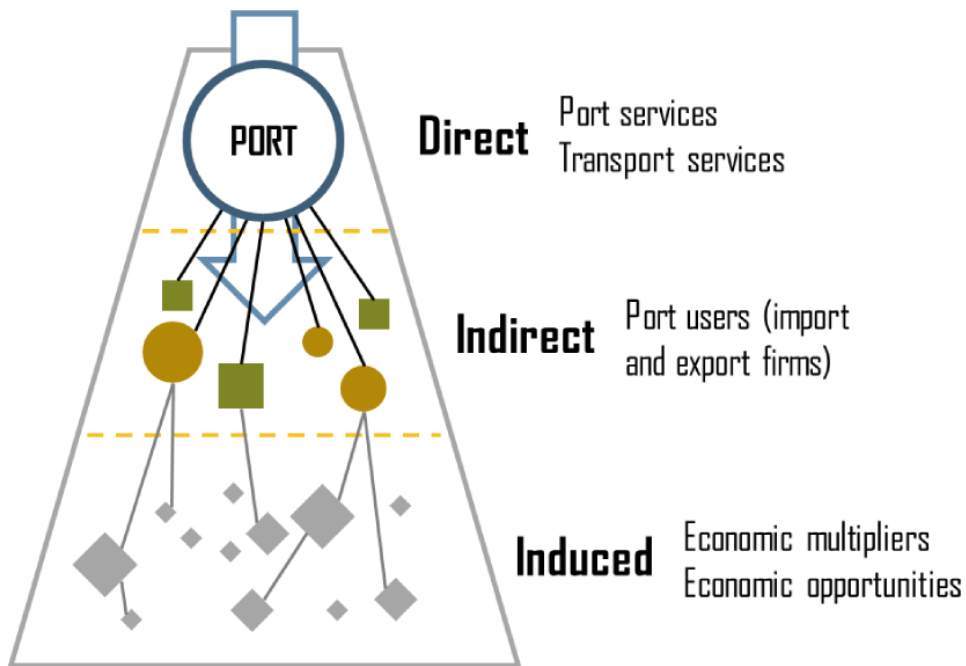
- Αύξηση στις επενδύσεις σε λιμενικές εγκαταστάσεις, που οφείλεται αρχικά στην αύξηση του μεγέθους των πλοίων η οποία οδηγεί στην ανάγκη για συνεχή αναδιαμόρφωση των αποβάθρων και των εγκαταστάσεων των λιμανιών, και στη συνέχεια στην ανάγκη για εξοπλισμό κατάλληλο για την διαχείριση μοναδοποιημένων φορτίων (εμπορευματοκιβώτια, Ro Ro, Lo Lo) και μεγάλου όγκου χύδιν φορτίων.
- Μεταβολές στις εργασιακές πρακτικές, οι οποίες εμπεριέχουν μεγαλύτερο αυτοματισμό και ευελιξία στο εργασιακό περιβάλλον, στο οποίο πια απασχολείται μικρότερος αριθμός εργαζομένων.
- Μέσα σε συγκεκριμένες περιοχές, η ανάπτυξη μιας ιεραρχίας κάποιων κύριων λιμανιών, στα οποία τα φορτηγά πλοία τακτικών διαδρομών ξεφορτώνουν εμπορευματοκιβώτια σε λιμάνια κόμβους και εξυπηρετούν τροφοδοτούμενα λιμάνια, τα οποία ασχολούνται με την μεταφόρτωση των εμπορευματοκιβωτίων.

- Η αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των λιμένων, καθώς και μεταξύ των θαλασσιών και αλλού είδους μεταφορών.
- Η ασάφεια μεταξύ των διαφορών σταδίων της διαδικασίας των μεταφορών, με περισσότερη έμφαση να δίνεται στην ανάπτυξη ενδοχώριων συνδέσεων, έτσι που τα λιμάνια γίνονται κρίκοι σε μια ιδιαίτερα περιπλοκή αλυσίδα μεταφοράς αγαθών η οποία μπορεί και να περιλαμβάνει τερματικούς σταθμούς και στην ενδοχώρα.
- Η επίδραση πάνω στις προοπτικές των λιμανιών, διαφόρων πολιτικών οι οποίες ευνοούν το εμπόριο.
- Οι σημαντικές αλλαγές στο καθεστώς ιδιοκτησίας και λειτουργίας των λιμανιών και ειδικότερα η τάση για ιδιωτικοποιήσεις.

Αναφορικά με την συμβολή του λιμανιού σε όρους ανάπτυξης, η οικονομική θεωρία αναφέρεται συχνά στα λιμάνια ως σημαντικοί παράγοντες της οικονομικής ανάπτυξης, ιδιαίτερα από ιστορική σκοπιά, καθώς συνέβαλαν στην ανάπτυξη του εμπορίου και στην ευημερία των εθνών. Αλλά και μέχρι σήμερα η συμβολή τους στην οικονομική ανάπτυξη είναι αξιοσημείωτη, δεδομένου ότι δρουν ως καταλύτες σε τρία βασικά είδη επιδράσεων. Πιο αναλυτικά, τα οικονομικά οφέλη από τα λιμάνια μπορούν να κατηγοριοποιηθούν στις εξής τρεις κατηγορίες (Rodrigue, 2013):

- Άμεσα οφέλη στο λιμάνι
Περιλαμβάνουν τα έσοδα από τη λιμενική δραστηριότητα, τα οποία προκύπτουν από τα διάφορα τέλη που επιβάλλονται σε πλοία και φορτία για τη χρήση του λιμανιού (π.χ. πλοηγικά τέλη, λιμενικά τέλη, τέλη διακίνησης φορτίου και υπερημερίας). Συνεπώς η χωρητικότητα και πληρότητα του λιμανιού είναι ευθέως ανάλογη προς τα έσοδα. Βέβαια, τα άμεσα οικονομικά οφέλη τείνουν να είναι λιγότερο σημαντικά από ότι ήταν στο παρελθόν, κυρίως λόγω της εκμηχάνισης και των παραχωρήσεων των τερματικών σταθμών.
- Έμμεσα οφέλη στους χρήστες του λιμένα
Περιλαμβάνουν οφέλη για τους χρήστες του λιμένα (εταιρείες που εξάγουν ή εισάγουν φορτία) που προκύπτουν από την μείωση του κόστους λειτουργίας, των εξόδων αποστολής λόγω του μειωμένου χρόνου ολοκλήρωσης (περισσότερος χώρος ελλιμενισμού, υψηλότερη παραγωγικότητα στους τερματικούς σταθμούς, μείωση του χρόνου επεξεργασίας του φορτίου στο λιμάνι, κ.α.), την εξοικονόμηση των λειτουργικών εξόδων των πλοίων αλλά και του κόστους ασφάλισης. Επιπλέον, οφέλη μπορούν να προκύψουν από τις εκσυγχρονισμένες λιμενικές εγκαταστάσεις καθώς και από αποτελεσματικότερες λιμενικές λειτουργίες.
- Επιμέρους οφέλη για την οικονομία
Περιλαμβάνουν τα οφέλη για τους προμηθευτές των συντελεστών παραγωγής, όπως το εισόδημα του εργατικού δυναμικού που απασχολείται άμεσα σε

λιμενικές δραστηριότητες και το εισόδημα των βιομηχανιών που προμηθεύουν το λιμάνι με προϊόντα και υπηρεσίες, και το οποίο δημιουργεί έμμεση απασχόληση. Τα εισοδήματα αυτά, δημιουργούν με τη σειρά τους εκ νέου δαπάνες, οι οποίες αυξάνουν την απασχόληση και το εισόδημα μέσω του πολλαπλασιαστικού αποτελέσματος.



Εικόνα 1: Τα οικονομικά οφέλη από τα λιμάνια
(πηγή: Rodrigue, 2013)

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τη συμβολή του σύγχρονου λιμανιού στην αναπτυξιακή πορεία της πόλης, παρατηρείται πως τα τελευταία χρόνια έχει περιοριστεί, καθώς τα οφέλη από λιμενικές δραστηριότητες εκτείνονται πέρα από την πόλη ή την περιοχή του λιμανιού, και μερικές φορές τα οφέλη αυτά μπορεί να είναι ισχυρότερα για περιφέρειες που βρίσκονται σε μεγαλύτερη απόσταση από το λιμάνι (OECD, 2012). Ακόμα και σήμερα όμως, η μετατροπή των λιμανιών σε εξελιγμένους μεταφορικούς κόμβους, επηρεάζει τη δημογραφική ανάπτυξη ολόκληρης της περιοχής του λιμένα της πόλης. Η χρήση των εμπορευματοκιβωτίων και η αυξανόμενη αυτοματοποίηση των τερματικών σταθμών, έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση του συνολικού αριθμού των εργαζομένων αλλά και την αλλαγή του είδους των θέσεων εργασίας.

Όσον αφορά τον αριθμό των θέσεων εργασίας, οι βιομηχανίες που σχετίζονται με το λιμάνι απασχολούν τοπικό ανθρώπινο δυναμικό, αλλά το ποσοστό του είναι πολύ περιορισμένο σε σχέση με την ευρύτερη περιφερειακή οικονομία στην οποία το λιμάνι λειτουργεί. Ακόμα και στα μεγαλύτερα λιμάνια, η απασχόληση που σχετίζεται

με τη λιμενική δραστηριότητα σπάνια υπερβαίνει λίγες χιλιάδες θέσεις εργασίας (OECD, 2014). Επιπλέον, σύμφωνα με την Pardali (2005), σήμερα είναι σαφές πως πολλές από τις βιομηχανίες οι οποίες βρισκόταν στα όρια των λιμένων στο παρελθόν, τώρα μεταφέρονται σταδιακά για μια σειρά από λόγους που σχετίζονται με την τεχνολογική αλλαγή, τις υψηλές τιμές γης γύρω από τη ζώνη του λιμένα, το περιβαλλοντικό κόστος καθώς και τη δημιουργία νέων πόλων έλξης κυρίως σε συγκοινωνιακούς κόμβους του οδικού δικτύου. Η τάση αυτή έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της βιομηχανικής απασχόλησης στις πόλεις-λιμάνια. Όσον αφορά την αλλαγή του είδους των θέσεων εργασίας, παρατηρείται αυξημένη ζήτηση για εργατικό δυναμικό υψηλού μορφωτικού επιπέδου, η οποία συνέβαλε στην ανάπτυξη αστικού περιβάλλοντος που είναι ελκυστικό γι' αυτό το εργατικό δυναμικό. Αυτό οφείλεται στην μετατροπή των περισσότερων λιμανιών από κέντρα υψηλής άμεσης απασχόλησης, σε υψηλής τεχνολογίας κέντρα εφοδιαστικών διανομών.

Σε γενικές γραμμές, η γεωγραφική κατανομή των οφελών της λειτουργίας των λιμανιών, ολοένα και ξεπερνά την τοπική κοινότητα και σε πολλές περιπτώσεις ακόμα και την περιφέρεια μέσα στην οποία εντάσσεται το λιμάνι. Η τάση αυτή στρεβλώνει τις εκτιμήσεις για τα οφέλη των λιμενικών επενδύσεων, όπου οι τοπικές επιπτώσεις μπορεί να είναι λιγότερο σημαντικές από αυτές σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο (Rodrigue, 2013). Παρά την πολυπλοκότητα της αξιολόγησης των οικονομικών επιπτώσεων και τις αλλαγές στην κατανομή τους, τα λιμάνια παραμένουν μέχρι και σήμερα παράγοντες θεμελιώδους σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη των εθνών, περιφερειών και δήμων που εντάσσονται.

1.2 Το λιμάνι ως τμήμα της πόλης

Κατά τον 19^ο αιώνα - με την εισαγωγή της ατμομηχανής, με την Βιομηχανική Επανάσταση και την εμφάνιση των νέων μέσων μαζικής μεταφοράς (ατμόπλοιο, σιδηρόδρομοι), με τη δημιουργία νέων μορφών διακυβέρνησης και κυρίως με την εμφάνιση της μοντέρνας οικονομίας βασισμένη στο εμπόριο - εμφανίστηκε το φαινόμενο της μοντέρνας πόλης. Οι «μοντέρνοι καιροί» δεν υποδηλώνουν μια κατηγορηματική, ιστορική συνέχεια, αλλά αποτελούνται από τη διαδοχή ποικίλων φάσεων και περιόδων που σε κάποιες περιπτώσεις ρέουν ομαλά και σε άλλες φαίνεται να τελειώνει η μια και ύστερα να ξεκινάει η επόμενη. Σύμφωνα με την θεωρία του οικονομολόγου Kondratieff, «long-wave theory», η περίοδος μεταξύ 19^{ου} και 20^{ου} αιώνα μπορεί να χωριστεί σε πέντε φάσεις: (Meyer, 1999)

- 1782 – 1845: η ενεργειακή επανάσταση, αναδύονται νέες πόλεις ενώ οικονομικές λειτουργίες απελευθερώνονται
- 1846 – 1892: η εποχή των υποδομών, η επέκταση και ανάπτυξη αστικών δομών απορροφούνται μέσα σε ένα εξελισσόμενο περιφερειακό και εθνικό αστικό σύστημα
- 1893 – 1948: η αύξηση της κινητικότητας, παράλληλα με την ενίσχυση και συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων, βάση δίνεται στον σχηματισμό μητροπολιτικών συνοικιών
- 1949 – 1998: η παγκοσμιοποίηση και διεθνοποίηση της βιομηχανίας
- 1999 – 2048: μια ολόενα και αυξανόμενη συνυφασμένη ποιότητα, τα δίκτυα, των οποίων οι δομές αλλάζουν συνεχώς, γίνονται όλο και πιο σημαντικά στην εποχή της Πληροφορίας

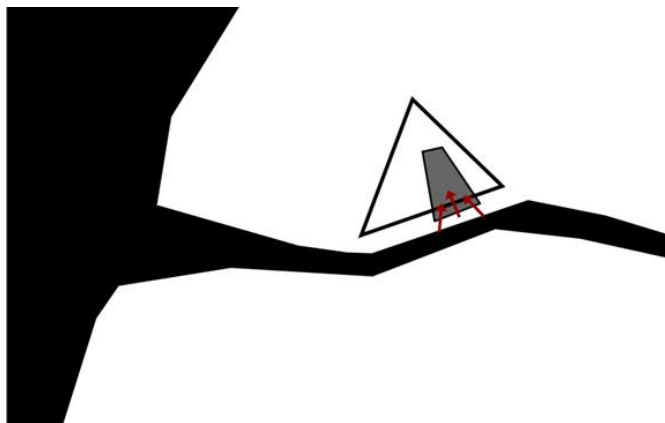
Κατά κύριο λόγο, οι μεταβάσεις από τη μια φάση στην άλλη ταυτίζονται χρονικά με τις διαδικασίες μετασχηματισμού των πόλεων με λιμάνια και τις αλλαγές στις σχέσεις μεταξύ των πόλεων και των λιμανιών τους. Η δεύτερη φάση, η εποχή των υποδομών, είναι η περίοδος κατά την οποία εμφανίστηκαν οι λιμένες διέλευσης. Το διάστημα πριν από την εμφάνιση των μοντέρνων πόλεων-λιμανιών, τα λιμάνια αποτελούσαν τον τελικό σταθμό της μεταφορικής διαδρομής και οι υποδομές των λιμανιών οργανώνονταν μέσα στον έγκλειστο χαρακτήρα της πόλης. Το σύστημα αυτό αντικαταστάθηκε από ένα πιο ανοιχτό κατά το οποίο το λιμάνι μετατράπηκε σε έναν σύνδεσμο μιας μεγάλης αλυσίδας μεταφορών και πλέον τοποθετείται δίπλα στην πόλη και όχι μέσα σε αυτήν. Έτσι, οι νέες υποδομές άρχιζαν να κατασκευάζονται στην προηγούμενη ανεκμετάλλευτη υπαίθρια περιοχή έξω από την υπάρχουσα πόλη, γεγονός που καθιστά απαραίτητο των επαναπροσδιορισμό της σχέσης μεταξύ πόλης-τοπίου και υποδομών.

Κατά την τρίτη φάση, για πολλές πόλεις-λιμάνια, η παύση της λειτουργίας τους ως αποθήκη για τα λιμάνια και η κυριαρχία της διαμετακομιστικής λειτουργίας τους, σημαίνει πως το λιμάνι πια, παρέχει στην πόλη μικρότερη προστιθέμενη αξία. Επιπλέον, τα περισσότερα καινούρια βιομηχανικά συμπλέγματα τοποθετούνται ακόμα πιο μακριά από την πόλη και στις περισσότερες περιπτώσεις υπάρχει ισχυρός διαχωρισμός μεταξύ του βιομηχανικού τοπίου του λιμανιού και του αστικού τοπίου.

Κατά τη διάρκεια της τέταρτης και πέμπτης φάσης, παρατηρείται αυξημένο ενδιαφέρον για το ρόλο της ιεραρχίας και του διαχωρισμού των λειτουργιών μεταξύ των πόλεων-λιμανιών, το οποίο οδηγεί στην μετατροπή των μεγαλύτερων λιμανιών σε κύρια, «mainports», δηλαδή σε χερσαίες περιοχές από τις οποίες τα αγαθά θα μπορούσαν να συνεχίζουν να διανέμονται. Τα λιμάνια διανομής, δεν έχουν πια τον γραμμικό χαρακτήρα των διαμετακομιστικών λιμανιών, αλλά αποτελούνται από κόμβους διανομής με διαφορετική εξειδίκευση, οι οποίοι μαζί σχηματίζουν ένα δίκτυο. Η πόλη πια χάνει το συμπαγές σχήμα της και τον προσανατολισμό προς το ιστορικό της κέντρο. Τέλος, ούτε η πόλη ούτε το λιμάνι έχουν πια ξεκάθαρο σχήμα καθώς χωρίζονται σε ειδικευμένα θραύσματα τα οποία εξαπλώνονται.

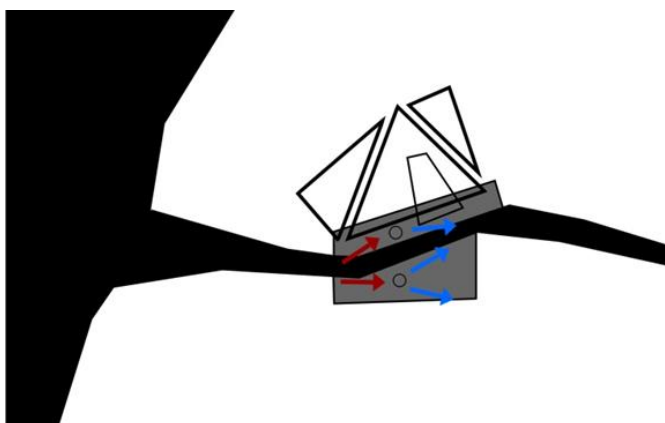
Σχεδιαγράμματα 1-4: Η δομή της πόλης – λιμάνι
(πηγή: Meyer, 1999, επεξεργασία δική μου)

1. Λιμάνι «αποθήκη», στα μέσα του 19ου αιώνα



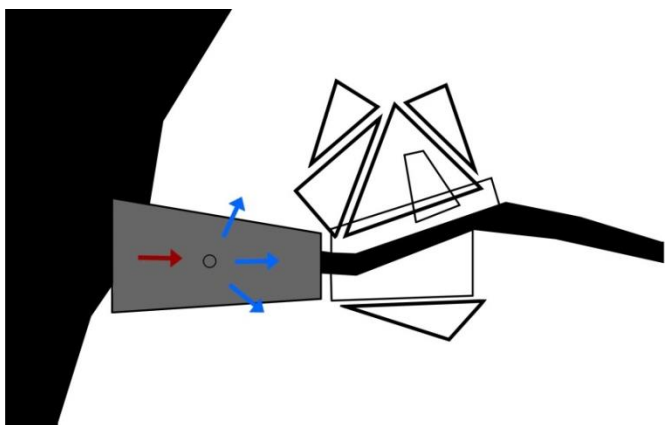
Λιμάνι μέσα σε μια κλειστή πόλη. Τα προϊόντα αποθηκεύονται και διανέμονται στην πόλη. Η αποβάθρα του αποτελεί δημόσιο χώρο της πόλης.

2. Διαμετακομιστικό Λιμάνι, από το τέλος του 19ου αιώνα



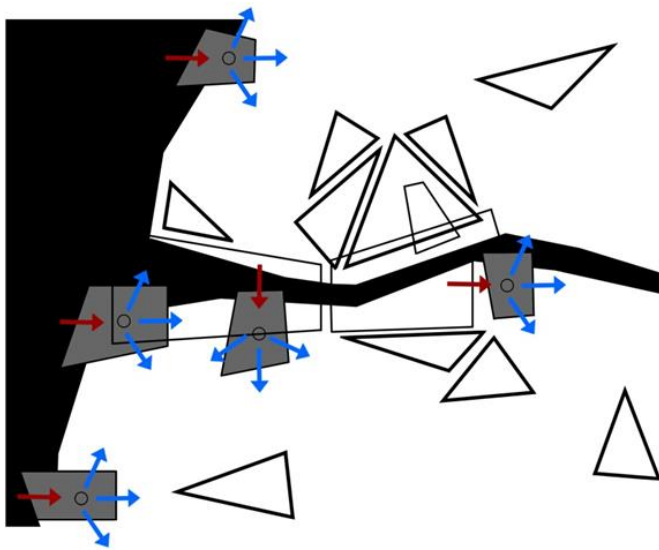
Λιμάνι που αναπτύσσεται παράλληλα με την πόλη. Οι ροές αγαθών διαπερνούν την πόλη ενώ ο διαχωρισμός πόλης και λιμανιού έχει αρχίσει.

3. Βιομηχανικό Λιμάνι, από τα μέσα του 20ου αιώνα



Το λιμάνι αναπτύσσεται παράλληλα με τη λειτουργική πόλη ενώ τα προϊόντα επεξεργάζονται στην περιοχή του. Πόλη και λιμάνι εμφανίζονται ως αυτόνομα φαινόμενα.

4. Λιμάνι Διανομής και Δίκτυο Πόλης



Το λιμάνι ανακαλύπτεται εκ νέου από την πόλη ως ένα κομμάτι του αστικού τοπίου και η πόλη ανακαλύπτεται εκ νέου από το λιμάνι ως ένα πιθανό κέντρο εφοδιαστικής οργάνωσης και τηλεπικοινωνιών.

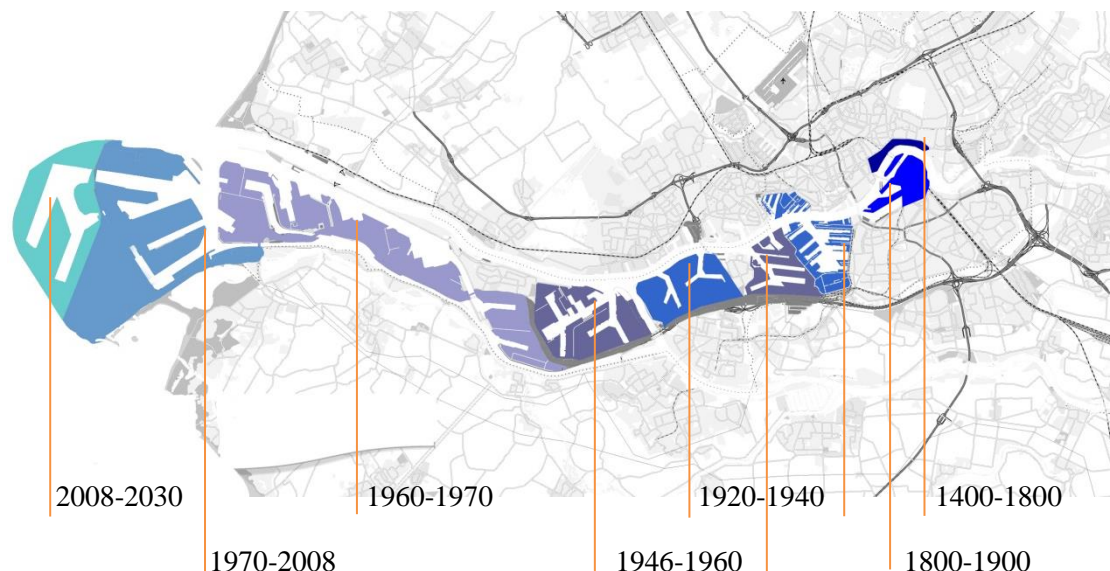
Η ανάδειξη λοιπόν, μιας νέας οικονομίας βασισμένης στο εμπόριο και οι νέες τεχνολογίες μεταφορών κατά τον 19ο αιώνα αποτέλεσαν κύριο παράγοντα στη θεμελιώδη αλλαγή της σημασίας των πόλεων καθώς και της σχέσης τους με τα λιμάνια. Τα νέα μεταφορικά δίκτυα που αναδείχθηκαν επικεντρώθηκαν πρωτίστως στην μεταφορά ακατέργαστων υλικών από το ένα βιομηχανικό κέντρο στο άλλο. Αυτό δημιούργησε την ανάγκη για ανάπτυξη ενός νέου τύπου λιμανιού, το οποίο δεν θα λειτουργούσε πια ως ένα κέντρο διεθνούς εμπορίου, αλλά κυρίως ως ένα σημείο μεταφόρτωσης μέσα στην μεταφορική αλυσίδα. (Meyer, 1999)



Εικόνα 2: Τερματικός σταθμός εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι της Αμβέρσας
(πηγή: www.portofantwerp.com)

Σήμερα, η χωρική ανάπτυξη των μεγάλων λιμανιών της Ευρώπης επηρεάζεται από κάποιους κοινούς παράγοντες. Η παγκόσμια απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου και η εκρηκτική ανάπτυξη των ασιατικών αγορών εξαγωγής, έχουν προκαλέσει τη διεύρυνση κλίμακας στον τομέα των θαλάσσιων λιμένων και ταυτόχρονα έχουν αυξήσει τον ανταγωνισμό μεταξύ των λιμένων που στοχεύουν στην ενδοχώρα. Η χρήση μεγαλύτερων πλοίων, ειδικά στον συνεχώς αναπτυσσόμενο τομέα των εμπορευματοκιβωτίων των θαλάσσιων μεταφορών, έχει οδηγήσει σε ζήτηση για βαθύτερα λιμάνια, για αποβάθρες μεγαλύτερων διαστάσεων, για μεγαλύτερους γερανούς, και γενικά για αυξημένη ικανότητα των τερματικών σταθμών να χειριστούν αποτελεσματικά μεγάλες ποσότητες εμπορευματοκιβωτίων (Daamen,2006).

Οι εξελίξεις αυτές, στον τομέα της ναυτιλίας και της εφοδιαστικής τεχνολογίας, και η αναζήτηση για οικονομίες κλίμακας, έχουν μια κοινή απαίτηση – τη γη. Την ίδια στιγμή, οι περισσότερες πόλεις-λιμάνια σήμερα, συνεχίζουν να αναπτύσσονται γύρω από τα λιμάνια. Προκύπτει έτσι, η ανάγκη εύρεσης επιπλέον χώρου για τις αυξανόμενες αστικές λειτουργίες. Καθώς όμως η εξέλιξη της τεχνολογίας μπορεί να ικανοποιήσει την ανάγκη για επιπλέον διαθέσιμη γη μόνο ως ένα βαθμό, οι αστικές περιοχές καθίστανται λειτουργικά παρωχημένες. Εμφανίζεται λοιπόν ως λύση, η επέκταση των λιμένων προς τα ανοιχτά της θάλασσας. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η χωρική εξάπλωση του λιμανιού του Ρότερνταμ. Όπως φαίνεται και στην παρακάτω εικόνα, το λιμάνι του Ρότερνταμ αρχικά αναπτύχθηκε στον πυρήνα της πόλης ενώ σταδιακά επεκτάθηκε προς τη θάλασσα, σε απόσταση από το κέντρο της πόλης.



Εικόνα 3: Η χωρική ανάπτυξη του λιμανιού του Ρότερνταμ ανά περιόδους (πηγή: υπόβαθρο από www.portofrotterdam.com, επεξεργασία δική μου)

1.3 Εμπλεκόμενοι_ Θεσμοί_ Ιδιοκτησιακό Καθεστώς

Κλείνουμε το κεφάλαιο αυτό, κάνοντας μια σύντομη αναφορά στην επίδραση του των εμπλεκόμενων φορέων, των θεσμών και του ιδιοκτησιακού καθεστώτος στην σχέση πόλης και λιμανιού. Η Brooks (2005), επεσήμανε ότι κάθε διοικητική μεταρρύθμιση στα λιμάνια, αντιμετωπίζει μια κρίση ταυτότητας στον καθορισμό των στόχων της, λόγω των συγκρούσεων μεταξύ των κυβερνητικών ρυθμιστικών αρχών (ή ιδιοκτών), των πελατών της, των τοπικών φορέων και των διαχειριστών του (ή μετόχων του). Όταν οι στόχοι που θέτουν οι λιμενικές αρχές προκύπτουν από τη συνεργασία και το διάλογο όλων των εμπλεκόμενων φορέων συμπεριλαμβανομένων και των τοπικών, το λιμάνι μπορεί να αποτελέσει θετικό παράγοντα για την πόλη. Η αναφορά αυτή έχει ιδιαίτερη συμβολή στη μελέτη του θέματος μας, καθώς στην επόμενη ενότητα θα διερευνήσουμε ζητήματα που αφορούν την συνεργασία φορέων Τοπικής Αυτοδιοίκησης αλλά και γενικότερα της τοπικής κοινότητας της Ηγουμενίτσας, και του Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας Α.Ε..

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, οι αλλαγές στο θαλάσσιο εμπόριο είχαν σημαντική επίπτωση στη λειτουργία των λιμένων. Δεδομένου ότι σήμερα τα λιμάνια πρέπει να αποτελούν κρίκους μιας πετυχημένης εφοδιαστικής αλυσίδας, η αποτελεσματική και αποδοτική λειτουργία τους αποτελεί βασικό παράγοντα που προσδιορίζει τον βαθμό ανταγωνιστικότητάς τους. Ο στόχος για αύξηση της ανταγωνιστικότητας και προσαρμογή στις νέες απαιτήσεις, αποτέλεσε κίνητρο για αλλαγές στον τρόπο διοικήσεως των λιμένων. Έτσι λοιπόν, τα τελευταία χρόνια πραγματοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο, σημαντικές μεταρρυθμίσεις στο θεσμικό πλαίσιο των λιμανιών, με κύριο στόχο την ενίσχυση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και των ιδιωτικοοικονομικών κριτηρίων στη λειτουργία των λιμενικών δραστηριοτήτων.

Η τάση αυτή προς την ιδιωτικοποίηση των λιμανιών, πλήρη ή μερική, εξηγείται από μια σειρά παραγόντων, οικονομικών αλλά και πολιτικών. Η ιδιωτικοποίηση των λιμανιών έχει παρακινηθεί κατά κύριο λόγο από τα αναμενόμενα οικονομικά οφέλη που θα προκύψουν από τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας και των επιδόσεων των λιμανιών. Ταυτόχρονα όμως, κίνητρο αποτέλεσε και η πολιτική επιθυμία για μείωση μακροπρόθεσμα των οικονομικών και διοικητικών ευθυνών της κυβέρνησης καθώς η λιμενική βιομηχανία είναι ιδιαίτερα δαπανηρή. Άλλα κίνητρα για ιδιωτικοποιήσεις αποτελούν: η επίλυση των δυσκολιών στη σχέση μεταξύ κυβέρνησης και διεθνοποιημένων βιομηχανιών, η βραχυπρόθεσμη αύξηση των εσόδων, ο περιορισμός της δύναμης των συνδικάτων του δημόσιου τομέα και η ευρύτερη διανομή του κεφαλαίου (Cullinane and Song, 2002).

Η ιδιωτικοποίηση αποτελεί μια ευρεία έννοια που περιλαμβάνει μια μεγάλη ποικιλία πρακτικών - από μια απλή σύμβαση μίσθωσης μέχρι και πλήρη μεταβίβαση των λιμενικών περιουσιακών στοιχείων και κεφαλαίων στον ιδιωτικό τομέα. Συνεπώς, ο καθορισμός της έννοιας της ιδιωτικοποίησης αποτελεί πολύπλοκο έργο καθώς πολλοί προτεινόμενοι ορισμοί συχνά καλύπτουν πολύ διαφορετικές έννοιες και αξίες. Στην

περίπτωση όμως που οι ιδιωτικοποιήσεις συσχετίζονται με λιμένες, έναν από τους πιο αντιπροσωπευτικούς ορισμούς αποτελεί ο εξής: (UNCTAD, 1998)

«Ιδιωτικοποίηση είναι η μεταβίβαση της κυριότητας των περιουσιακών στοιχείων από το δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα ή η χρήση ιδιωτικών κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση επενδύσεων σε λιμενικές εγκαταστάσεις, εξοπλισμό και συστήματα.»

Σύμφωνα με τον Baird (1999), αυτό που τείνει να περιπλέξει τον προσδιορισμό των ιδιωτικοποιήσεων σε οποιαδήποτε λιμάνι δεν είναι μόνο οι διαφορετικές διαδικασίες ή μέθοδοι που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να επιτευχθεί η μεταβίβαση από τον δημόσιο στον ιδιωτικό φορέα, αλλά το γεγονός ότι η έκταση της συμμετοχής του ιδιωτικού τομέα μπορεί να ποικίλει. Η αξιολόγηση της πραγματικής έκτασης των ιδιωτικοποιήσεων μέσα σε ένα λιμάνι, απαιτεί επομένως προσεκτική ανάλυση των ξεχωριστών δραστηριοτήτων, ρόλων και ευθυνών, οι οποίες είναι δυνατόν να μεταφερθούν από τον δημόσιο φορέα στον ιδιωτικό. Οι δραστηριότητες αυτές, οι ρόλοι και οι ευθύνες, αποτελούν για τον Baird (1999) τρία διακριτά και ουσιώδη στοιχεία των λιμανιών που μπορούν να ιδιωτικοποιηθούν είτε ατομικά είτε συλλογικά. Τα στοιχεία αυτά είναι:

- η ευθύνη ρύθμισης των όρων λειτουργίας του λιμανιού (port regulator)
- η ιδιοκτησία της υποδομής (port landowner)
- η παραγωγή του λιμενικού προϊόντος, δηλαδή η διαχείριση του φορτίου (port operator)

Στη συνέχεια, ο Baird (1999) ανάλογα με το ποιος, δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας, διαχειρίζεται τις δραστηριότητες των τριών στοιχείων που προαναφέραμε, διακρίνει τέσσερις περιπτώσεις. Στην πρώτη (PUBLIC), όλες οι δραστηριότητες βρίσκονται στην αρμοδιότητα του δημόσιου τομέα, στην δεύτερη (PRIVATE/I) η διαχείριση εκτελείται από κάποιον ή κάποιους ιδιωτικούς φορείς, στην τρίτη (PRIVATE/II) μόνο η ευθύνη ρύθμισης των όρων λειτουργίας του λιμανιού παραμένει στον δημόσιο τομέα, ενώ στην τέταρτη (PRIVATE/III) όλες οι δραστηριότητες ελέγχονται από τον ιδιωτικό τομέα.

MONTELA	Ρυθμιστική Λειτουργία	Ιδιοκτησία υποδομής	Διαχείριση φορτίου
PUBLIC	Δημόσιος Τομέας	Δημόσιος Τομέας	Δημόσιος Τομέας
PRIVATE/I	Δημόσιος Τομέας	Δημόσιος Τομέας	Ιδιωτικός Τομέας
PRIVATE/II	Δημόσιος Τομέας	Ιδιωτικός Τομέας	Ιδιωτικός Τομέας
PRIVATE/III	Ιδιωτικός Τομέας	Ιδιωτικός Τομέας	Ιδιωτικός Τομέας

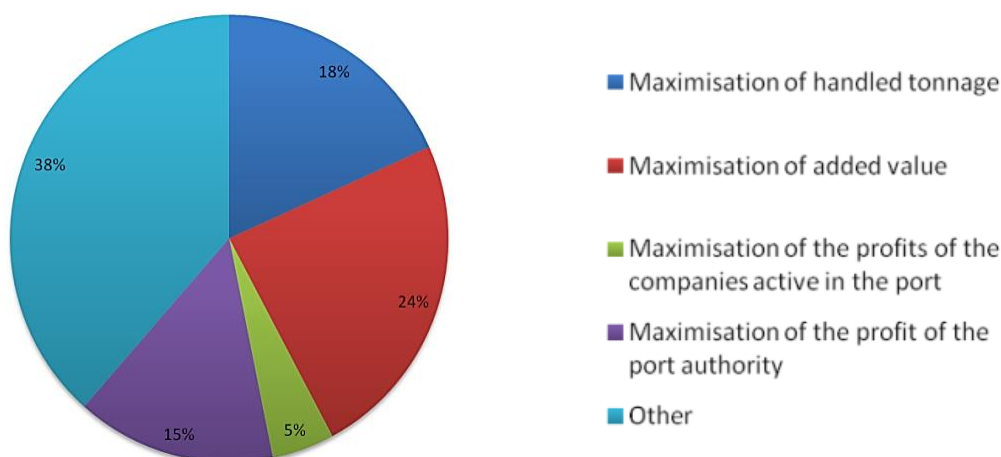
Πίνακας 1: Επιλογές Ιδιωτικοποίησης με βάση τα τρία βασικά στοιχεία των λιμένων
(πηγή: Baird, 1999, επεξεργασία δική μου)

Η παραπάνω κατηγοριοποίηση μπορεί να αποτελέσει έναν χρήσιμο οδηγό στον καθορισμό λιμενικής πολιτικής καθώς παρουσιάζει κάποιες βασικές επιλογές. Παρόλα αυτά όμως δεν είναι δυνατό να κατηγοριοποιηθούν όλα τα λιμάνια σε κάποιο από αυτά τα τέσσερα μοντέλα. Πολλά λιμάνια εμφανίζουν συχνά ένα πιο σύνθετο μίγμα ρόλων και ευθυνών του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα. Απαιτείται επομένως διεξοδικότερη ανάλυση, καθώς η ιδιωτικοποίηση ενός λιμανιού μπορεί να πραγματοποιηθεί μέσα από μια σειρά ποικίλων εναλλακτικών τρόπων.

Η διακυβέρνηση των λιμανιών παίζει σημαντικό ρόλο σε μια σειρά από παράγοντες οι οποίοι καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα. Έτσι, η λιμενική διοίκηση μπορεί να συσχετιστεί με την επίδοση του λιμανιού και της ίδιας της λιμενικής αρχής μέχρι και με την επίδραση του λιμένα στην τοπική οικονομία. Η αποτελεσματική διακυβέρνηση των λιμανιών συνδέεται με την επιλογή ενός συνόλου κανόνων αλλά και με την κατανομή των αρμοδιοτήτων και ρόλων που έρχονται σε συμφωνία με τη γενικότερη στρατηγική των λιμανιών καθώς και με τους στόχους που αυτά θέτουν. Ανάλογα με τους στόχους του λιμανιού, το μοντέλο διακυβέρνησης που επιλέγεται κάθε φορά μπορεί να εξυπηρετεί στόχους και σκοπούς της εθνικής κυβέρνησης, της τοπικής κοινότητας ή του ίδιου του λιμανιού και των πελατών του (Brooks and Pallis, 2011). Έτσι λοιπόν, οι στρατηγικοί στόχοι του λιμανιού αποτελούν κατευθυντήρια δύναμη στην επιλογή του μοντέλου διακυβέρνησης.

Συνεπώς, η ποικιλομορφία που εμφανίζεται στη διακυβέρνηση των λιμανιών, οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στους διαφορετικούς στόχους που θέτουν οι λιμενικές αρχές. Αυτοί μπορεί να κυμαίνονται από τη μεγιστοποίηση του κέρδους μέχρι και τη δημιουργία κοινωνικο-οικονομικής αξίας (ESPO, 2010a). Πιο ειδικά, στους στρατηγικούς στόχους που τα λιμάνια μπορούν να ακολουθήσουν συγκαταλέγονται: η μεγιστοποίηση των κερδών για τους μετόχους, η μεγιστοποίηση της απόδοσης των επενδύσεων για την κυβέρνηση, η μεγιστοποίηση της απόδοσης της κυκλοφορίας και η βελτιστοποίηση των προοπτικών οικονομικής ανάπτυξης, είτε πρόκειται για τοπικό ή εθνικό επίπεδο. (Brooks and Pallis, 2011).

Σύμφωνα με έρευνα της ESPO (2010a), στους κυριότερους οικονομικούς στόχους των λιμενικών αρχών, περιλαμβάνονται η μεγιστοποίηση της προστιθέμενης αξίας και της χωρητικότητας. Ακολουθεί η μεγιστοποίηση του κέρδους της λιμενικής αρχής ενώ η αύξηση των εσόδων των εταιριών που δραστηριοποιούνται στα λιμάνια μετά βίας εμφανίζεται ως στόχος. Όπως φαίνεται και στο αντίστοιχο διάγραμμα, υπάρχει η κατηγορία «Άλλοι» η οποία καλύπτει μεγάλο ποσοστό. Πιο συγκεκριμένα, το 1/3 της κατηγορίας αυτής αποτελείται από έναν συνδυασμό οικονομικών στόχων που ήδη έχουν αναφερθεί ενώ τα υπόλοιπα 2/3 περιλαμβάνουν στόχους που δεν είναι αποκλειστικά οικονομικής φύσεως (π.χ. μεγιστοποίηση του γενικού συμφέροντος, βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης του λιμανιού, επιστροφή μερίσματος στην διοίκηση της πόλης, παροχή αποτελεσματικών λιμενικών υπηρεσιών, αειφόρο ανάπτυξη των λιμενικών, συντήρηση και την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, βελτιστοποίηση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιπτώσεων της δραστηριότητας του λιμανιού).



Εικόνα 4: Οικονομικοί Στόχοι των Λιμενικών Αρχών

(Πηγή: «European Port Governance, Report of an enquiry into the current Governance of European Seaports», ESPO, 2010a)

Όπως είδαμε παραπάνω, υπάρχει μεγάλο εύρος στην επιλογή των στρατηγικών στόχων της Λιμενικής Αρχής. Πέρα από την κατηγοριοποίηση των στόχων αυτών σε οικονομικούς ή μη, εμφανίζεται μια βασική διαφοροποίηση ανάλογα με το αν η Λιμενική Αρχή ανήκει στον δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα. Για παράδειγμα, όταν η ανάπτυξη της λιμενικής υποδομής αποτελεί κρατική υπόθεση, τα λιμάνια αντιμετωπίζονται ως πόλοι για την περιφερειακή αλλά και εθνική ανάπτυξη και συνεπώς στους στόχους τους συγκαταλέγονται το συλλογικό εθνικό συμφέρον, η προώθηση της κοινωνικής συνοχής, η δημιουργία θέσεων εργασίας κτλ. Τέτοιους είδους επιδιώξεις όμως δεν συναντιόνται σε λιμάνια τα οποία διαχειρίζονται από ιδιωτικούς φορείς, καθώς αυτοί στοχεύουν κυρίως στην μεγιστοποίηση των εσόδων τους και στην τόνωση της ανταγωνιστικότητάς τους.

Σε γενικές γραμμές, θα μπορούσαμε να πούμε πως στην περίπτωση όπου η Λιμενική Αρχή έχει δημόσια οντότητα, οι θετικές επιπτώσεις στην τοπική οικονομία είναι περισσότερες από αυτές που θα εμφανίζονταν αν παρέμβαινε ο ιδιωτικός τομέας στις λιμενικές δραστηριότητες. Τα λιμάνια που είναι έντονα προσανατολισμένα στην αγορά και η υποδομή τους και η ανωδομή τους χρηματοδοτούνται από τον ιδιωτικό τομέα, περιορίζουν τις αναπτυξιακές τους επιπτώσεις στην τοπική ενδοχώρα τους. Η επίδραση τους όμως, επεκτείνεται σε ευρύτερες περιοχές. Τέτοια λιμάνια επειδή είναι ανταγωνιστικά και επιλέγονται με πολλούς τρόπους σε μεταφορικά δίκτυα που εισχωρούν σε ευρύτερη ενδοχώρα, διαχέουν τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις στις περιοχές της εκάστοτε ενδοχώρας.

Τα τελευταία χρόνια, ανεξάρτητα από την μορφή κυριότητας ή την οργανωτική τους δομή, οι Λιμενικές Αρχές έχουν αρχίσει να στρέφουν το ενδιαφέρον τους προς τις πόλεις και τις τοπικές κοινότητες. Σήμερα, στις τρεις βασικές παραδοσιακές

λειτουργίες της Λιμενικής Αρχής (landlord, regulator and operator functions), έχει προστεθεί και μια νέα, η ονομαζόμενη «community manager». Η λειτουργία αυτή είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη μεταβαλλόμενη φύση των λιμενικών κοινοτήτων και των εμπλεκόμενων φορέων, και παράλληλα έχει τόσο οικονομική όσο και κοινωνική διάσταση (ESPO, 2010b). Η οικονομική διάσταση διαμορφώνεται από την εξέλιξη των οικονομικών παραγόντων και κυρίως της διαδικασίας της παγκοσμιοποίησης, η οποία χαρακτηρίζεται από μια πάλη για κυριαρχία μεταξύ των μεταφορέων, των φορέων εκμετάλλευσης τερματικών σταθμών και εφοδιασμού. Οι μεγάλες παγκόσμιες επιχειρήσεις έχουν περιορισμένους δεσμούς με το λιμάνι και ως εκ τούτου δεν αλληλοεπιδρούν με τις γειτονικές πόλεις και τοπικές κοινότητες. Για το λόγο αυτό, η κοινωνική ενσωμάτωση των λιμένων αποτελεί μια από τις σημαντικότερες ευθύνες που καλούνται οι Λιμενικές Αρχές να αναλάβουν σήμερα. Η κοινωνική ενσωμάτωση των λιμένων μπορεί να θεωρηθεί ως αναπόσπαστο μέρος της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (CSR) των Λιμενικών Αρχών, οι οποίες οφείλουν πια να συμβάλλουν στην βελτίωση των σχέσεων μεταξύ του λιμανιού και του κοινωνικού περιβάλλοντος του και να τοποθετήσουν στο επίκεντρο τον ανθρώπινο παράγοντα.

Κεφάλαιο 2: Διαχείριση και Σχεδιασμός Αστικού Παράκτιου Μετώπου σε Πόλεις-Λιμάνια

2.1 Η συζήτηση για την διαχείριση και τον σχεδιασμό του παράκτιου αστικού μετώπου σε πόλεις-λιμάνια

Όπως ήδη αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, οι αλλαγές στις θαλάσσιες μεταφορές και στις χωρικές διαστάσεις των λιμενικών υποδομών επηρέασαν την χερσαία λιμενική ζώνη των πόλεων-λιμανιών δραματικά. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το λιμάνι ήταν παλαιότερα γνωστό ως ένα σημείο των εμπορευμάτων, το σύγχρονο λιμάνι εξελίχθηκε σε μια οριζόντια διατομή διαφορετικών αλυσίδων προϊόντος. Αν και το κάθε λιμάνι έχει τα δικά του χαρακτηριστικά (γεωγραφικά, πολιτικά, οικονομικά και τεχνολογικά), το μοντέλο του Hoyle παρουσιάζει μια γενικευμένη άποψη των σταδίων της εξέλιξης των πόλεων-λιμανιών. Για τις περισσότερες μεσαιωνικές πόλεις-λιμάνια της Ευρώπης (πχ Λονδίνο, Αμβέρσα, Ρότερνταμ, Γένοβα, Νάπολη, Μασσαλία κλπ) ο τρόπος με τον οποίον εξελίχθηκε η χερσαία λιμενική τους ζώνη ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό το μοντέλο του Hoyle. (Merckx, Notteboom, Winkelmanns, 2004)

Στις αρχές της δεκαετίας του 1960, οι αλλαγές στις θαλάσσιες τεχνολογίες, η αναδιάρθρωση της (αρχικά δυτικής) οικονομίας, και η εμφάνιση οργανωμένων συστημάτων παραγωγής και μεταφοράς σε παγκόσμιο επίπεδο, είχαν ως αποτέλεσμα την απομάκρυνση των λιμενικών δραστηριοτήτων από το ιστορικό κέντρο της πόλης-

λιμάνι. Παρουσιάζεται τη δεκαετία αυτή λοιπόν, η ανάγκη επανασχεδιασμού και αναδιαμόρφωσης των ζωνών του παράκτιου μετώπου με κύρια αφορμή την εγκατάλειψη των παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων.

Πιο αναλυτικά, τα πρώτα έργα ανάπλασης αστικού παράκτιου μετώπου χρονολογούνται το 1960 ενώ κάποια από τα πιο αντιπροσωπευτικά εντοπίζονται σε πόλεις όπως η Βοστώνη, η Βαλτιμόρη και το Σαν Φρανσίσκο. Βασική αρχή των αναπλάσεων αυτής της δεκαετίας αποτελούσε η πρόσβαση του κοινού στο υδάτινο στοιχείο. Οι αναπλάσεις αυτές συνεχίστηκαν και στα μέσα της δεκαετίας του 1970, όπου εμφανίστηκαν προσπάθειες δημιουργίας νέων αστικών δραστηριοτήτων και πολυλειτουργικών έργων, ενώ από τα τέλη της δεκαετίας αυτής, πολλές αναπλάσεις πραγματοποιήθηκαν έχοντας ως κύριο στόχο τη λειτουργική αναζωογόνηση και την αποκατάσταση της φυσικής δομής των παράκτιων περιοχών, καθώς και τη δημιουργία νέων αρχιτεκτονικών και αστικών αξιών στα σύνορα νερού και γης (Merckx, Notteboom, Winkelmanns, 2004). Κοινό γνώρισμα των αναπλάσεων αυτών, αποτέλεσε η αντιμετώπιση των πρώην λιμενικών ζωνών ως «εγκαταλειμμένα κατώφλια» (Daamen, Vries, 2013), τα οποία θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν από την πόλη.

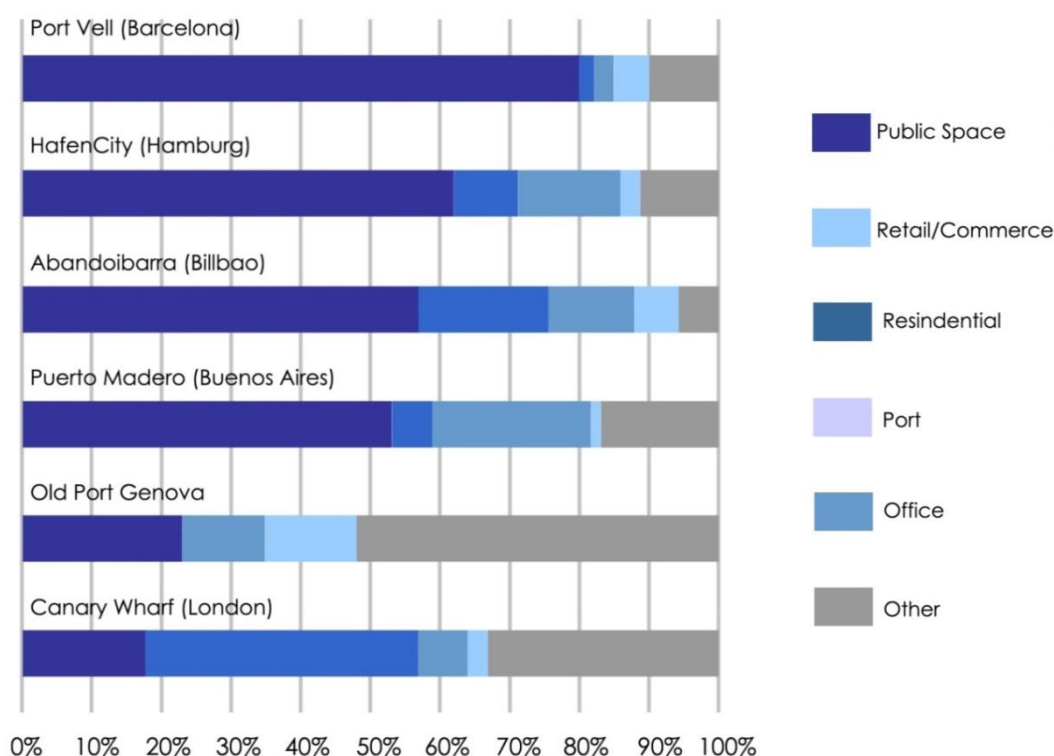
Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι η επιτυχία κάποιων από αυτών των επεμβάσεων ενίσχυσε με τη σειρά της την ήδη υπάρχουσα τάση απομάκρυνσης των λιμενικών δραστηριοτήτων από το κέντρο της πόλης. Όταν οι πολλαπλές δυνατότητες που πρόσφεραν οι αναπλάσεις σε παράκτιες αστικές περιοχές, έγιναν αντιληπτές σε οικονομικό, αρχιτεκτονικό και αργότερα πολιτικό επίπεδο, άρχισαν να δημιουργούνται πιέσεις στις περιοχές αυτές, καθώς οι υφιστάμενες χρήσεις του λιμανιού ερχόταν αντιμέτωπες ολοένα και περισσότερο με εναλλακτικές αστικές λειτουργίες. Οι λειτουργίες αυτές, στη συνέχεια αποδείχθηκαν όχι μόνο κοινωνικά και περιβαλλοντικά επιθυμητές, αλλά και ταυτόχρονα ιδιαίτερα επωφελείς από οικονομική και πολιτική σκοπιά (Daamen, Vries, 2013). Έτσι, οι λιμενικές δραστηριότητες άρχισαν να σπρώχνονται ξανά έξω από τα παλαιότερα τμήματα των λιμανιών, δίνοντας τη θέση τους σε νέες χρήσεις.

Αν και κάποιες παρεμβάσεις επεκτάθηκαν στο σύνολο των αστικών θαλάσσιων μετώπων καθώς και σε κάθε άλλη περιοχή της πόλης που έφερνε σε επαφή το υδάτινο στοιχείο με τον πολεοδομικό της ιστό, τα περισσότερα παραδείγματα παρεμβάσεων σε παράκτιες ζώνες εντοπίζονται γύρω από εγκαταλελειμμένες λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι περιοχές αυτές αποτελούν ιδανικό πεδίο για εκτεταμένες παρεμβάσεις ανάπλασης καθώς αποτελούνται κυρίως από συνεχόμενους ανοιχτούς δημόσιους χώρους και συνεπώς δεν εμφανίζεται το πρόβλημα της πολυδιάσπασης της ιδιοκτησίας (Ασπρογέρακας, Σερράος, Σοφιανόπουλος, 2014). Σε γενικές γραμμές, οι αναπλάσεις μπορούν να προσφέρουν πολλαπλά οφέλη. Αρχικά, η ανάπλαση παράκτιων μετώπων όπου φιλοξενούσαν λιμενικές χρήσεις δίνει την δυνατότητα για ανανέωση του αστικού χώρου, για ανάκτηση της σχέσης με το νερό αλλά και για την προβολή της εικόνας και της φυσιογνωμίας της πόλης (Σαπουνάκης, 2012). Επιπλέον, μπορεί να αποτελέσει σημαντικό παράγοντα ενίσχυσης των τοπικών οικονομιών με

νέες θέσεις εργασίας, καλύτερες συνθήκες στέγασης, βελτιωμένες κοινωνικές παροχές και πρόσθετες ευκαιρίες τουριστικής ανάπτυξης (Merckx, Notteboom, Winkelmanns, 2004). Τέλος, δίνει την ευκαιρία να αναπτυχθεί μια περισσότερο συνεργατική σχέση μεταξύ πόλης και λιμανιού.

Πολλά προγράμματα αναπλάσεων των τελευταίων δεκαετιών έχουν χρησιμοποιήσει διαφορετικούς τρόπους προκειμένου να δώσουν ζωή σε παλιές λιμενικές περιοχές. Στους πιο διαδεδομένους συγκαταλέγονται: (OECD, 2014)

- Η εμπορευματοποίηση της εγγύτητας με το νερό (μαρίνες, ενυδρεία)
- Η χρήση λιμενικών λειτουργιών για τουρισμό (δημιουργία τερματικών για κρουαζιερόπλοια)
- Η προώθηση της θαλάσσιας λιμενικής κληρονομιάς (με την διατήρηση ιστορικών κτιρίων)



Εικόνα 5: Χρήσεις γης σε επιλεγμένα παράκτια αστικά μέτωπα (πηγή: OECD, 2014)

Ως προς τις χρήσεις γης που επιλέγονται, παρατηρείται κατά κύριο λόγο η μείξη τους, η οποία έχει αποτελέσει κρίσιμο παράγοντα σε δεκάδες έργα σε όλο τον κόσμο. Καθώς οι βιομηχανικές δραστηριότητες χωροθετούνται πλέον σε ειδικά διαμορφωμένους υποδοχείς, οι πλέον διαδεδομένες χρήσεις γης για τις παλιές βιομηχανικές ζώνες είναι ο πολιτισμός και η αναψυχή, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις και η κατοικία (Σαουνάκης, 2012). Όσον αφορά τις βασικές αρχές που διέπουν

την πλειονότητα των αναπλάσεων των παράκτιων αστικών περιοχών, παρουσιάζουν κάποιες ομοιότητες με αυτές του κινήματος της «Νέας Αστικοποίησης» (New Urbanism). Σύμφωνα με τους Merckx, Notteboom, Winkelmanns (2004), οι αναπλάσεις των παράκτιων μετώπων αποτελούν κάποιες από τις πιο ορατές εκδηλώσεις μιας αυξανόμενης εκτίμησης αστικών αξιών που έχουν τις ρίζες τους σε κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και πολιτιστικούς παράγοντες που έχουν έρθει στο προσκήνιο τις τελευταίες δεκαετίες. Ζητούμενο λοιπόν, των έργων ανασυγκρότησης των παραλιακών αστικών περιοχών, αποτελεί η επίτευξη της βιωσιμότητας, ενσωματώνοντας οικονομικούς, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς στόχους. Πιο συγκεκριμένα, έχουν διατυπωθεί δέκα βασικές αρχές για την βιώσιμη ανάπτυξη των παραλιακών αστικών μετώπων (Giovinazzi & Moretti, 2010):

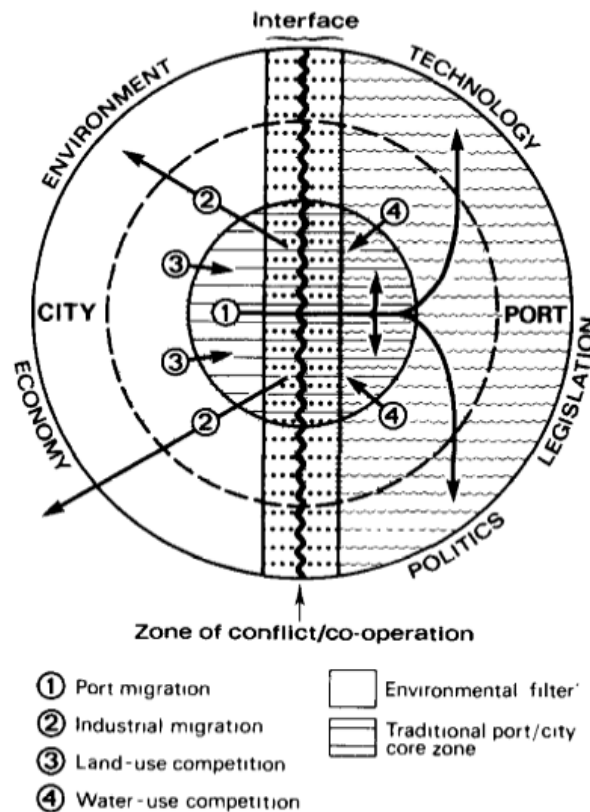
- Διασφάλιση της ποιότητας του νερού και του περιβάλλοντος
- Οι αστικές παράκτιες περιοχές αποτελούν τμήμα του υφιστάμενου αστικού ιστού
- Η ιστορική ταυτότητα δίνει χαρακτήρα
- Η μείξη των χρήσεων αποτελεί προτεραιότητα
- Η δημόσια πρόσβαση αποτελεί προϋπόθεση
- Οι συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα επιταχύνουν τη διαδικασία ανάπτυξης
- Η συμμετοχή του κοινού αποτελεί στοιχείο βιωσιμότητας
- Οι αναπλάσεις αποτελούν μακροπρόθεσμα έργα
- Η αναζωογόνηση των αστικών παράκτιων περιοχών αποτελεί μια συνεχή διαδικασία
- Οι αστικές παράκτιες περιοχές επωφελούνται από τη διεθνή δικτύωση

Πέρα όμως από το ενδιαφέρον για αναπλάσεις παλιών λιμενικών χώρων, φορείς διακυβέρνησης των πόλεων επικεντρώνονται τώρα και στις λιμενικές ζώνες που εξακολουθούν να είναι επιτυχημένες από οικονομική άποψη. Πολλές πόλεις, στη Δυτική Ευρώπη κυρίως, προσπαθούν να περιορίσουν την αστική εξάπλωση και να βελτιστοποιήσουν τις υφιστάμενες χρήσεις γης. Ένας από τους βασικότερους σκοπούς τους, είναι η δημιουργία ελκυστικού αστικού τοπίου για την προσέλκυση των υψηλότερων εισοδηματικών ομάδων. Η ανάπτυξη λοιπόν, χώρων πρασίνου αποτελεί μια προσοδοφόρα επένδυση. Στην προσπάθεια τους να εκμεταλλευτούν τους χώρους αυτούς, η διατήρηση της λιμενικής βιομηχανικής κληρονομιάς αποτελεί σημαντική κοινωνικοπολιτισμική και περιβαλλοντική κατεύθυνση και σημαντικό επιχείρημα για τη στήριξη της κοινής γνώμης και την εξασφάλιση επιχορηγήσεων. Έτσι, δεδομένου ότι οι λιμενικές ζώνες εμπεριέχουν μεγάλες εκτάσεις αδόμητης γης, στρέφουν το ενδιαφέρον τους προς αυτές. Η ανάπτυξη όμως, αστικών λειτουργιών σε ενεργές λιμενικές ζώνες δημιουργεί αντικρουόμενες χωρικές απαιτήσεις της πόλης και του λιμανιού επηρεάζοντας κατ' επέκταση και τη σχέση τους. (Daamen, 2006)

2.2 Εμπλεκόμενοι και διαχείριση του παράκτιου αστικού μετώπου σε πόλεις-λιμάνια

Όπως τονίσαμε και στην αρχή της διπλωματικής αυτής εργασίας, ο παράκτιος χώρος συγκεντρώνει αυξημένο ενδιαφέρον, και μάλιστα συχνά από ομάδες αντικρουόμενων συμφερόντων. Ειδικά, οι πρώην λιμενικές ζώνες, μπορούν εύστοχα να χαρακτηριστούν ως «ζώνες σύγκρουσης και συνεργασίας» (Hoyle, 1989).

Τα έργα ανάπλασης αστικών παράκτιων περιοχών αποτελούν ταυτόχρονα παραδείγματα νέων μορφών διακυβέρνησης και πολιτικών στόχων, αλλά και αντικείμενο εντατικών συζητήσεων και συγκρούσεων. Η επίτευξη ισορροπίας ανάμεσα στα αντικρουόμενα συμφέροντα των ενδιαφερόμενων ομάδων, αποτελεί το κλειδί στην διαχείριση των εμπλεκόμενων φορέων.



Εικόνα 6: Αναπλάσεις Αστικών Παράκτιων Περιοχών: Παράγοντες και Τάσεις (πηγή: Hoyle, 1989)

Πιο αναλυτικά, τα προγράμματα ανάπλασης παράκτιων περιοχών αποτελούν χαρακτηριστικά έργα αστικής ανανέωσης σε πόλεις της Βόρειας Αμερικής και της Ευρώπης τις τελευταίες δεκαετίες, και συχνά θεωρούνται σύμβολα επιτυχημένης μετάβασης σε μια νέα μορφή διακυβέρνησης. Πολλές φορές, τέτοια προγράμματα έχουν αποτελέσει επίκεντρο για την ανάπτυξη εταιρικών σχέσεων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, στο πλαίσιο μιας ευρύτερης στρατηγικής, κατά την οποία οι τοπικοί φορείς επανεξετάζουν τις πόλεις τους σε ολόενα και περισσότερο ανταγωνιστικό αστικό σύστημα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, προγράμματα αναπλάσεων παράκτιων αστικών περιοχών έχουν αποτελέσει σημαντικό έναυσμα για ευρύτερη κινητοποίηση της κοινότητας και ανανέωση του αστικού περιβάλλοντος, ενώ σε άλλες περιπτώσεις, έχουν αποδειχθεί αμφιλεγόμενα και διαιρετικά (Bassett, Griffiths, Smith, 2002). Για τους λόγους αυτούς, τα έργα αναπλάσεων δεν είναι μόνο εγγενώς ενδιαφέροντα, αλλά οι αντιπαραθέσεις που τα περιβάλλουν αναδεικνύουν πολλές πτυχές των τοπικών συστημάτων διακυβέρνησης, όπως τις τοπικές δομές εξουσίας, τις πολιτικές ατζέντες και τις μορφές λήψης αποφάσεων.

Στη δεκαετία του 1970, νέες τεχνικές σχεδιασμού εξελίχθηκαν για έργα αναπλάσεων παράκτιων περιοχών. Τα περισσότερα έργα υλοποιήθηκαν από οργανισμούς που ήταν

υπεύθυνοι για την αναδόμηση, ενώ το επίπεδο της κυβέρνησης που έλεγχε τους οργανισμούς αυτούς, εξαρτιόταν από το ποιος ήταν πρόθυμος να κάνει τις πρώτες επιχορηγήσεις υποδομής. Σύμφωνα με τον Gordon (2001), για να αποτελέσει μια ανάπλαση παράδειγμα καλής πρακτικής, ήταν αναγκαίο οι οργανισμοί αυτοί να διαχειρίζονται τρεις τομείς: την πολιτική, τη χρηματοδότηση και τον αστικό σχεδιασμό. Για τον καθένα από τους τομείς αυτούς, ο Gordon επισημαίνει κάποια αναγκαία απαιτούμενα για τις αναπλάσεις αστικών παράκτιων περιοχών. Πιο συγκεκριμένα, μια πετυχημένη πολιτική διαχείριση περιλαμβάνει την εξασφάλιση στήριξης των εκάστοτε κυβερνήσεων, καλές σχέσεις του διοικητικού συμβουλίου με όλα τα επίπεδα κυβερνήσεων, ισχυρούς δεσμούς με την τοπική αυτοδιοίκηση, καλές σχέσεις με τους κατοίκους της περιοχής και σύνδεση της ιδιωτικής ανάπτυξης με τα δημόσια οφέλη. Στη συνέχεια, προκειμένου να διευθετηθεί το ζήτημα της χρηματοδότησης του έργου της ανάπλασης, χρειάζεται να εξασφαλιστεί η μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση των υποδομών, να ακολουθηθεί μια εξορθολογιστική διαδικασία επιλογής των προγραμματιστών καθώς και να ληφθεί υπόψη το ενδεχόμενο οικονομικής ύφεσης. Τέλος, όσον αφορά στον αστικό σχεδιασμό, είναι αναγκαίος ο προγραμματισμός των διαφόρων φάσεων υλοποίησης, η ύπαρξη απλών υποδομών οι οποίες μπορούν να αναπτυχθούν σταδιακά καθώς και η εξασφάλιση της πρόσβασης του κοινού στο υδάτινο στοιχείο και η οπτική επαφή με το νερό.

Πέρα όμως από τα ζητήματα διαχείρισης των αναπλάσεων που επισημάνθηκαν παραπάνω, τα τελευταία χρόνια έχουν αναδειχθεί και νέες διαστάσεις στην ανάπλαση παράκτιων μετώπων. Στις παράκτιες αστικές περιοχές, ο ανταγωνισμός για την εκμετάλλευσή τους, η ανάγκη για πρόσβαση του κοινού σε αυτό και οι περιβαλλοντικές ανησυχίες έχουν καταστεί όλο και πιο επίκαιρο ζήτημα στην αστική πολιτική. Το ζήτημα είναι περίπλοκο, αντιφατικό και γεμάτο πιέσεις που βασίζονται σε διάφορους παράγοντες και απόψεις (Sairinen, Kumpulainen, 2005). Μια από τις πιο κρίσιμες συνιστώσες στη διαχείριση των αναπλάσεων, αποτελεί η αναγνώριση των εμπλεκόμενων φορέων καθώς και των ωφελημένων ή μη. Δεδομένου ότι οι αναπλάσεις αποτελούν πολύπλοκες διαδικασίες πολλών διαστάσεων (Brenn & Rigby, 1994), η αναγνώριση των ενδιαφερόμενων ομάδων αποτελεί ένα εξίσου περίπλοκο ζήτημα. Στο σημείο αυτό, εστιάζοντας στην κοινωνική διάσταση των αναπλάσεων, αναδεικνύεται ο ιδιαίτερος ρόλος των κατοίκων σε αυτές.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά στην κοινωνική διάσταση των αναπλάσεων των αστικών παράκτιων μετώπων, μπορεί να χωριστεί σε τέσσερις κατηγορίες: πόροι και ταυτότητα, κοινωνική κατάσταση, πρόσβαση και δραστηριότητες, οφέλη από τα φυσικά χαρακτηριστικά των παράκτιων περιοχών (Sairinen, Kumpulainen, 2005). Οι κατηγορίες αυτές (οι οποίες παρουσιάζονται εκτενέστερα στον πίνακα του ακολουθεί) είναι χρήσιμες κατά την αναγνώριση και ανάλυση των κοινωνικών επιδράσεων των αναπλάσεων αστικών παράκτιων περιοχών.

<p>Πόροι και Ταυτότητα</p>	<p>Κύρια χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα της περιοχής</p> <p>Γνώμες σχετικά με τις περιβαλλοντικές, πολιτιστικές ή ιστορικές αξίες</p> <p>Σημασία στην οπτική, κοινωνική και πολιτισμική ταυτότητα (Εικόνα πόλης, ταυτότητα κοινότητας)</p>
<p>Κοινωνική Κατάσταση</p>	<p>Σε ποιους απευθύνεται (κοινωνική, ηλικιακή ή εθνική ομάδα)</p> <p>Ο ρόλος της κοινωνικής / ιδιωτικής στέγασης</p> <p>Διαδικασίες διαχωρισμού ή / και εξευγενισμού</p>
<p>Πρόσβαση και δραστηριότητες</p>	<p>Προσβασιμότητα από το κοινό</p> <p>Είδη δραστηριοτήτων που μπορούν να αναπτυχθούν</p> <p>Εύκολη ή δύσκολη προσέγγιση</p> <p>Ζητήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης</p>
<p>Οφέλη από τα φυσικά χαρακτηριστικά των παράκτιων περιοχών</p>	<p>Παρουσία υγρού στοιχείου (θάλασσα, λίμνη, ποτάμι κ.λπ.)</p> <p>Σημασία οπτικών μηνυμάτων, φυσική επαφή, γεύσεις, φωνές, κίνηση στο χώρο</p>

Πίνακας 2: Οι κοινωνικές διαστάσεις των αναπλάσεων αστικών παράκτιων περιοχών
(πηγή: Sairinen, Kumrulinen, 2005, επεξεργασία δική μου)

Σήμερα, πολλές λιμενικές πόλεις έχουν υιοθετήσει μια νέα προσέγγιση προς περισσότερο ανοικτούς, υπεύθυνους και διαφανείς μηχανισμούς διαπραγμάτευσης και λήψης αποφάσεων. Έτσι, τα σχέδια βιώσιμης ανάπτυξης λιμένων δεν ακολουθούν προσέγγιση από την κορυφή προς τα κάτω, αλλά βασίζονται σε διαδραστικές δυναμικές διαδικασίες για δημιουργία συνεργασιών με τους πολίτες (Merckx, Notteboom, Winkelmanns, 2004). Δίνεται με αυτόν τον τρόπο η ευκαιρία να συνεργαστούν οι διαχειριστές των λιμένων και οι υπεύθυνοι ανάπτυξης των πόλεων, με τους ενδιαφερόμενους φορείς για να δημιουργήσουν ένα κοινό όραμα για το λιμάνι και την πόλη. Αυτό δημιουργεί ένα αίσθημα ιδιοκτησίας και ευθύνης στους κατοίκους της πόλης-λιμάνι.

2.3 Πρακτικές και Εμπειρίες

Στο κεφάλαιο αυτό, κρίνεται σκόπιμη η αναφορά σε παραδείγματα από την Ευρωπαϊκή-Ελληνική εμπειρία και πρακτική σε θέματα διαχείρισης και σχεδιασμού του παράκτιου χώρου. Για τον Ευρωπαϊκό χώρο αναλύεται το παράδειγμα της Μασσαλίας ενώ για τον Ελληνικό χώρο το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για δύο σημαντικές πόλεις-λιμάνια της Μεσογείου, κοντά πληθυσμιακά (περίπου 820.000 και 790.000 αντίστοιχα). Παρόλο που η κλίμακα τους είναι πολύ μεγαλύτερη από αυτήν της Ηγουμενίτσας, η μελέτη τους έχει σημαντική συμβολή στο υπό διερεύνηση ζήτημα. Αναλυτικότερα, στην περίπτωση της Μασσαλίας, παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον ο τρόπος με τον οποίον πραγματοποιήθηκε η αστική αναγέννηση της περιοχής του λιμανιού καθώς κύρια στοιχεία αποτέλεσαν η συμμετοχή της κοινότητας σε διαφοροποιημένες δράσεις και μια διαδικασία που αμφισβήτησε και αξιολόγησε προσεκτικά τα πιθανά σενάρια στρατηγικής ανάπτυξης. Όσον αφορά το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης, δεδομένου ότι στην Ελλάδα οι αναπλάσεις παράκτιου αστικού χώρου σε πόλεις-λιμάνια δεν έχουν ακόμη ευρεία διάδοση, αποτελεί μια από τις πιο χαρακτηριστικές ελληνικές περιπτώσεις ανασχεδιασμού παράκτιου αστικού μετώπου. Ως βασικότεροι ανασχεδιασμοί του μετώπου αυτού κρίνονται η ανάπλαση του κεντρικού προβλήτα του Λιμένα της Θεσσαλονίκης, έργο που έγινε στα πλαίσια της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης Θεσσαλονίκη '97, και η πιο πρόσφατη ανάπλαση της Νέας Παραλίας.

Μασσαλία

Η Μασσαλία είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη στη Γαλλία μετά το Παρίσι και το κέντρο της τρίτης μεγαλύτερης μητροπολιτικής περιοχής στη Γαλλία μετά το Παρίσι και τη Λυών. Στην οικονομία της Μασσαλίας δεσπόζουσα θέση κατέχει το λιμάνι της, που αποτελεί το σημαντικότερο εμπορικό και μεταφορικό κέντρο της Μεσογείου. Σήμερα, επιδιώκει να κατακτήσει τον τίτλο της συμβολικής ευρωπαϊκής πρωτεύουσας της Μεσογείου, τίτλο για τον οποίο πρέπει να ανταγωνιστεί άλλες λιμενικές πόλεις, όπως τη Γένοβα, τη Βαλένθια και κυρίως τη Βαρκελώνη.

Η Μασσαλία, όπως άλλωστε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις-λιμάνια, υφίσταται μια σημαντική αστική μεταμόρφωση. Μετά τη βιομηχανική κρίση της δεκαετίας 1970-1980, η πόλη ήρθε αντιμέτωπη με φαινόμενα κοινωνικής υποβάθμισης, σημαντική αύξηση ποσοστών ανεργίας και με την έλλειψη ιδιωτικών επενδύσεων η οποία προκάλεσε υποβάθμιση του αστικού ιστού. Παράλληλα, μειώθηκε η συμβολή του λιμανιού στην απασχόληση του τοπικού εργατικού δυναμικού. Ως αποτέλεσμα, η πόλη κέρδισε μια αρνητική φήμη (Sanchez, 2015). Προκειμένου να αντιστραφεί η αρνητική αναπτυξιακή τάση, η κεντρική κυβέρνηση αποφάσισε να δράσει το 1995, εφαρμόζοντας ένα σχέδιο αστικής αναγέννησης, το Euromediterranee.

Το σχέδιο Euroméditerranée αποτελεί το μεγαλύτερο έργο αστικής ανανέωσης στη νότια Ευρώπη και δεσμεύεται να ανακαινίσει μια έκταση 480 εκταρίων στην καρδιά της πόλης της Μασσαλίας, μεταξύ του εμπορικού λιμανιού, του παλιού λιμανιού και του σιδηροδρομικού σταθμού TGV. Αποτελεί έργο εθνικής σημασίας και ξεκίνησε το 1995 από τη γαλλική εθνική κυβέρνηση, τον Δήμο της Μασσαλίας, την Μητροπολιτική Αστική Κοινότητα της Μασσαλίας, την περιφέρεια της Προβηγκίας - Άλπων-Κυανής Ακτής και το Γενικό Συμβούλιο της περιοχής Bouches du Rhone. Ως έργο οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης, το Euromediterranee στοχεύει να καταστήσει τη Μασσαλία μια ελκυστική και ισχυρή πόλη σε Ευρώπη και Μεσόγειο (Euroméditerranée presentation).



Εικόνα 7: Περιοχές Επέμβασης του Euromediterranee
(πηγή: www.geographie.ens.fr)

Όσον αφορά τον αστικό σχεδιασμό, στα πλαίσια του Euroméditerranée, μετατρέπονται μεγάλες εκτάσεις αγροσιμοποίητων βιομηχανικών εκτάσεων στο κέντρο της πόλης σε νέες οικονομικές, εμπορικές και οικιστικές γειτονίες και ταυτόχρονα ενισχύεται η ύπαρξη των δημόσιων χώρων και των χώρων πρασίνου. Οι μεγάλες οδικές συνδέσεις και οι είσοδοι στην πόλη και θάλασσα αναδιοργανώνονται για να εξασφαλίσουν συνέχεια και ποιότητα. Τα υπάρχοντα αστικά αξιοθέατα εδραιώνονται ή δημιουργούνται νέα, με σκοπό να αυξηθεί η ελκυστικότητα της πόλης και η αστική ζωντάνια της (Joliette Docks, J4 waterfront, Gare Saint-Charles, Belle de Mai). Αναλυτικότερα, οι επεμβάσεις εστιάζουν στις παρακάτω 5 βασικές περιοχές:

- Joliette - Arenc

Περιοχή με αξιοσημείωτη προσβασιμότητα (συνδέσεις με το αεροδρόμιο, σιδηροδρομικό σταθμό TGV, αυτοκινητόδρομους, μέσα μαζικής μεταφοράς) που μετατράπηκε σε επιχειρηματική περιοχή διεθνούς εμβέλειας. Για την προώθηση της, δημιουργήθηκαν κατοικίες για εργαζόμενους και κατοίκους του κέντρου της πόλης.

- Saint – Charles

Στην περιοχή αυτή βρίσκονται δύο είσοδοι της πόλης: το Gare Saint-Charles και το Porte d'Aix. Στην περιοχή γύρω από το σταθμό Gare Saint-Charles άρχισε να κατασκευάζεται ένας μεταφορικός κόμβος που συνδέει σιδηροδρομικές γραμμές, υπεραστικά και αστικά λεωφορεία, μετρό και αυτοκίνητα.

- Belle De Mai

Ανατολικά του έργου Euroméditerranée, κοντά στον σταθμό, ανακαινίστηκαν τα παλιά εργοστάσια καπνού Belle de Mai. Τοποθετημένη γύρω από 3 κτίρια, αυτή η περιοχή εστιάζει στις οπτικοακουστικές και ψηφιακές τέχνες, στα πολυμέσα και στον πολιτισμό.

- Street of the republique

Βρίσκεται στην καρδιά του έργου Euroméditerranée και πρόκειται για μια αρτηρία με εμπορικές και οικιστικές χρήσεις. Κατά μήκος του έχουν γίνει επεμβάσεις όπως διεύρυνση πεζοδρομίων, φύτευση δέντρων και εγκατάσταση νέου αστικού εξοπλισμού.

- Cité de la Méditerranée

Η περιοχή αυτή αποτελεί τον παράκτιο αστικό χώρο της πόλης. Η ανάπλαση της αναμένεται να αποκαταστήσει τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα, να ανασυνθέσει τη σχέση της πόλης με το λιμάνι και να ανανεώσει τον οικονομικό της δυναμισμό. Έχει διαμορφωθεί ήδη η προβλήτα J4, η οποία χρησιμοποιείται ως χώρος περιπάτου και φιλοξενεί προσωρινά λειτουργίες και εκδηλώσεις.

Θεσσαλονίκη

Η Θεσσαλονίκη, η δεύτερη σε πληθυσμό και έκταση πόλη της Ελλάδας, αποτελεί μια από τις πιο χαρακτηριστικές πόλεις-λιμάνια σε εθνικό επίπεδο. Το λιμάνι της για πάνω από 2300 χρόνια, από της ιδρύσεως του το 315/6 πΧ έως σήμερα, αποτελεί τον σημαντικότερο λιμένα της Μακεδονίας και έναν από τους σημαντικότερους λιμένες της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Πρόκειται για μια πόλη που καθόλη τη διάρκεια της ιστορίας της έχει υποστεί ποικίλους μετασχηματισμούς. Στα πλαίσια όμως του κεφαλαίου αυτού, θα γίνει μια σύντομη αναφορά στο σχεδιασμό του παράκτιου μετώπου της τα τελευταία χρόνια.

Αναλυτικότερα, σημαντική χρονική τομή για την πολεοδομική συζήτηση στη Θεσσαλονίκη αποτελεί η δεκαετία του 90 κυρίως λόγω της ανάληψης από την πόλη του θεσμού της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης 1997. Στα πλαίσια του θεσμού αυτού, ο Οργανισμός Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης: Θεσσαλονίκη '97 - ιδρύθηκε ως ειδικός φορέας για τη σύνταξη και την εφαρμογή ενός στρατηγικού σχεδίου για την πόλη. Το πρόγραμμα των επεμβάσεων του ΟΠΠΕΘ '97 ολοκληρώθηκε το φθινόπωρο του 1995 και έθεσε τους εξής στόχους¹:

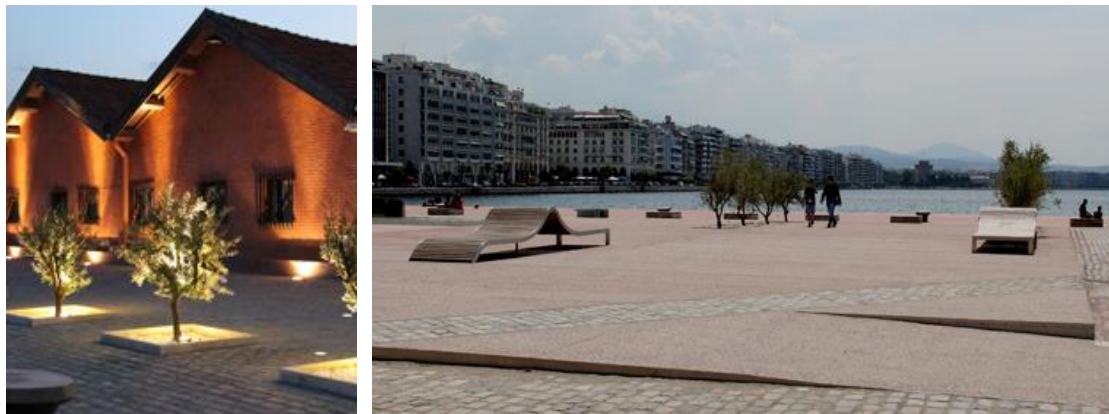
- Την επέκταση του μητροπολιτικού χώρου
- Την αναβάθμιση των πυλών της πόλης
- Τις μείζονες αστικές αναπλάσεις
- Την ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της πόλης
- Την ανέγερση ή αποκατάσταση κτιρίων πολιτιστικής υποδομής για την κάλυψη των μουσικών, θεατρικών - κινηματογραφικών
- Τη διεξαγωγή 5 πανελλήνιων και 3 διεθνών αρχιτεκτονικών διαγωνισμών (οι τελευταίοι με έμφαση στον αστικό σχεδιασμό)

Οι σχεδιασμοί του ΟΠΠΕΘ'97 αν και επί το πλείστον έμειναν ανεφάρμοστοι, ανανέωσαν τη συζήτηση για τις πολιτικές παρέμβασης στην πόλη και τόνισαν τη σημασία του θαλάσσιου μετώπου για τη Θεσσαλονίκη (Σαμαρίνης, 2006). Σε γενικές γραμμές, η Θεσσαλονίκη αξιοποίησε την αναγόρευσή της σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης '97 για τη βελτίωση της συνολικής εικόνας της πόλης μέσω παρεμβάσεων αστικού σχεδιασμού. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το υπό διερεύνηση ζήτημα αποτελεί η ανάπλαση της κεντρικής προβλήτας του λιμανιού και απόδοση του χώρου στην πόλη: αποκατάσταση, επανασχεδιασμός και επανάχρηση των παλαιών κτηρίων και εγκαταστάσεων του λιμένα για την στέγαση πολιτιστικών λειτουργιών και γραφείων επιχειρήσεων (Gospodini, 2001).

Αναλυτικότερα, η ανάπλαση της κεντρικής προβλήτας στόχευε στην προστασία και τον επανασχεδιασμό των 5 αποθηκών της με βασικές αρχές τη συντήρηση - ενίσχυση – αποκατάσταση των υφιστάμενων κελυφών και τις εκτεταμένες επεμβάσεις για την

¹ Άρθρο στην εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ με τίτλο «Το πείραμα της Θεσσαλονίκης», ημερομηνία δημοσίευσης 18/01/1998

ικανοποίηση των σύγχρονων κτιριοδομικών προδιαγραφών με έμφαση στην αρχιτεκτονική του εσωτερικού χώρου. Κεντρικός στόχος της αρχιτεκτονικής οριστικής μελέτης ήταν η διατήρηση του αρχιτεκτονικού χαρακτήρα των ιστορικών κτιρίων ως λιτών βιομηχανικών κελυφών (Βλάχος, Μπάρκας, 2007). Έτσι λοιπόν, οι αποθήκες διαμορφώθηκαν σε λειτουργικά κτίρια πολλαπλών χρήσεων που φιλοξενούν, το Μουσείο Φωτογραφίας, το Μουσείο Κινηματογράφου, το Κρατικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, καθώς και σε αίθουσες προβολών, συνεδρίων, εκθέσεων, σεμιναρίων, δεξιώσεων και θεατρικών παραστάσεων. Η ανάπλαση όμως δεν ήταν επαρκής για την αποκατάσταση της χωροταξικής σχέσης λιμανιού και πόλης αφού ο προβλήτας υπήρξε ξεκομμένος από το κέντρο της Θεσσαλονίκης και χρησιμοποιούνταν κυρίως ως χώρος στάθμευσης. Η προσπάθει να αποδοθεί το τμήμα αυτό στην πόλη ξεκίνησε τον Αύγουστο του 2010 από την διοίκηση της ΟΛΘ ΑΕ αρχικά με την απαγόρευση παρκαρίσματος στην περιοχή αυτή και στη συνέχεια με την απομάκρυνση των υπηρεσιών του λιμενικού σώματος και την ανάπλαση του². Την αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης και αποκατάστασης ιστορικού τόπου και κτιρίων την ανέλαβε η αρχιτέκτονας Κυριακή Ουδατζή. Σύμφωνα με την ίδια³, βασικό στόχο αποτέλεσε η επανασύνδεση λειτουργικά και αντιληπτικά του ιστορικού τόπου με την πόλη και η ανάδειξη της αστικότητας του λιμανιού.



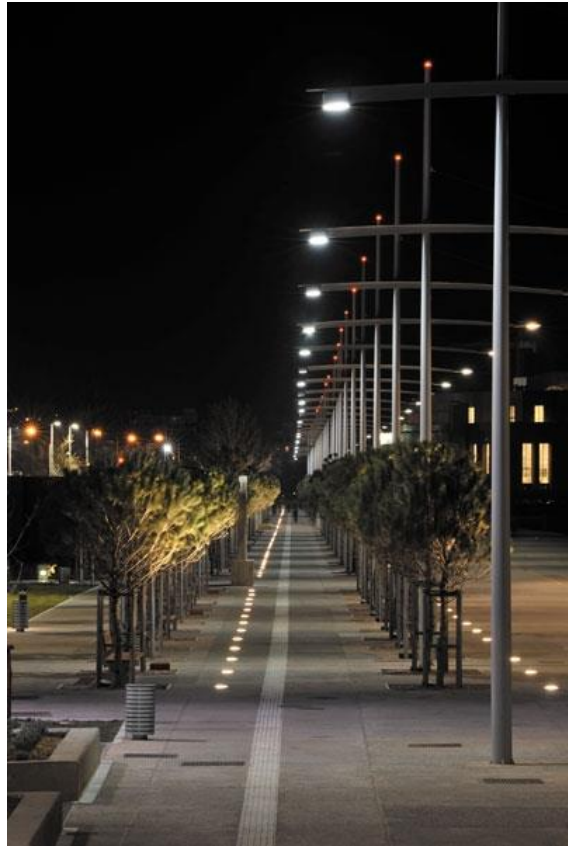
Εικόνα 8: Ανάπλαση 1ου Προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης
(πηγή: <http://www.greekarchitects.gr>)

Κλείνοντας το κεφάλαιο αυτό, γίνεται μια σύντομη αναφορά στην ανάπλαση της Νέας Παραλίας της Θεσσαλονίκης. Πιο συγκεκριμένα, για την ανάπλαση της Νέας Παραλίας προκηρύχτηκε το 2001 από το Δήμο Θεσσαλονίκης ένας Διεθνής Διαγωνισμό Αρχιτεκτονικής. Το αρχιτεκτονικό γραφείο των Πρόδρομου Νικηφορίδη και Μπερνάρ Κουόμο κέρδισε το 1ο Βραβείο και το 2006 ξεκίνησε η κατασκευή. Το πρώτο μέρος (περίπου 75800m²) ολοκληρώθηκε το 2008 και το δεύτερο μέρος (περίπου 163000m²) ξεκίνησε το 2011 και ολοκληρώθηκε το 2014. Το συνολικό

² Άρθρο στην port.thess με τίτλο «Το λιμάνι στηρίζει την πόλη», ημερομηνία δημοσίευσης Μάιος – Ιούνιος 2012

³ Άρθρο στο greekarchitects.gr με τίτλο «Ηπια Ανάπλαση 1ου Προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης», ημερομηνία δημοσίευσης 11/1/2013

μήκος είναι 3χλμ και υπάρχουν 2.353 νέα δέντρα, 118.432 νέα φυτά, 58.75 στρέμματα χώρων πρασίνου και 11.557m² παιδικών χαρών⁴. Σύμφωνα με τους Νικηφορίδη και Κουόμο, η βασική απόφαση της πρότασης ήταν να διατηρηθεί η χαρακτηριστική και αναγνωρίσιμη φυσιογνωμία του ενιαίου μετώπου προς τη θάλασσα, η συνέχεια και γραμμικότητα του τοπίου. Η βασική αυτή απόφαση οροθετείται από δύο σημαντικά χαρακτηριστικά: τη γραμμική πορεία και τα πράσινα δωμάτια. Τέλος, ως προς τις χρήσεις υπερισχύουν οι χώροι πρασίνου, με διάσπαρτες χρήσεις αναψυχής και μικρών αθλοπαιδιών.



Εικόνα 9: Η Νέα Παραλία Θεσσαλονίκης
(πηγή: <http://www.nikiforidis-cuomo.com>)

⁴ Άρθρο στην archdaily με τίτλο «New Waterfront of Thessaloniki / Nikiforidis-Cuomo Architects», ημερομηνία δημοσίευσης 11/03/2014

Μέρος Β _ Παράκτιο Αστικό Μέτωπο Ηγουμενίτσας



Κεφάλαιο 3: Μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης

3.1 Η ένταξη της Ηγουμενίτσας στον ευρύτερο χώρο

Η Ηγουμενίτσα συνδέεται άρρηκτα με την έννοια της πόλης-λιμάνι καθώς η λειτουργία του λιμανιού της συντέλεσε στο να αναδειχθεί σε κύρια Δυτική θαλάσσια πύλη της Βόρειας Ελλάδας αλλά και των Νοτίων Βαλκανίων στην Δυτική Ευρώπη. Έτσι λοιπόν, ο λιμένας Ηγουμενίτσας αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους λιμένες σε εθνικό αλλά και Ευρωπαϊκό επίπεδο. Είναι ένας από τους μεγαλύτερους λιμένες Ro – Ro διεθνών μεταφορών της χώρας αλλά και της Ανατολικής Μεσογείου και εξυπηρετεί την εμπορευματική κίνηση της Βορείου Ελλάδος και των Νοτίων Βαλκανίων (κυρίως Βουλγαρία, Τουρκία) καθώς και των χωρών της Μέσης Ανατολής. Στο σημείο αυτό, θα δοθεί όμως έμφαση σε μικρότερη χωρική κλίμακα και συγκεκριμένα σε επίπεδο περιφέρειας. Σαφώς η επίδραση της λειτουργίας του λιμανιού της Ηγουμενίτσας εκτείνεται πέρα από τα γεωγραφικά όρια της Ηπείρου. Έχει όμως ιδιαίτερη σημασία η συμβολή της στην γενικότερη αναπτυξιακή ταυτότητα της Ηπείρου.



Εικόνα 10: Οι σημαντικότεροι ελληνικοί λιμένες
(επεξεργασία δική μου)

Χαρακτηριστικό της Περιφέρειας Ηπείρου αποτελεί η χαμηλή πυκνότητα του πληθυσμού η οποία, σε συνδυασμό με τον ορεινό χαρακτήρα της Περιφέρειας δημιούργησαν συνθήκες απομόνωσης από τα αστικά κέντρα. Για την άρση της απομόνωσης της Περιφέρειας της Ηπείρου, ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην ολοκλήρωση των μεγάλων μεταφορικών υποδομών της και τη μεταβολή του παραγωγικού και αναπτυξιακού μοντέλου της Περιφέρειας, στη βάση της ενίσχυσης του τομέα των διεθνών μεταφορών, του εμπορίου και της διαμετακόμισης. Κύρια αναπτυξιακή επιλογή της Περιφέρειας Ηπείρου είναι η βελτίωση της ελκυστικότητάς της, μέσω της ανάδειξης της σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών. Υπό αυτό το πρίσμα, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, καθώς είναι το κυριότερο της Περιφέρειας, συμβάλλει καθοριστικά στο αναπτυξιακό μοντέλο της Ηπείρου.

Στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Ηπείρου⁵, το λιμάνι Ηγουμενίτσας αναγνωρίζεται ως ένα από τα κύρια στοιχεία που δημιουργούν ένα νέο δυναμικό ρόλο στην Ήπειρο και ταυτόχρονα τονίζεται η αναγκαιότητα ενίσχυσης του. Βασικό στόχο του Περιφερειακού Πλαισίου Ηπείρου αποτελεί η ανάδειξη της Ηπείρου «ως κόμβου μεταφορών με το συνδυασμένο σύστημα του Λιμένα Ηγουμενίτσας και των δύο υπερ-τοπικών αξόνων (Εγνατίας και Δυτικού Άξονα) και η ενίσχυση του ρόλου της Ηγουμενίτσας ως δυτικής πύλης με σιδηροδρομική σύνδεση για να αποδώσει πραγματικά η συνδυασμένη λειτουργία». Η απουσία σιδηροδρομικής γραμμής όμως, σύνδεσης συνιστά σημαντικό μειονέκτημα για την Ήπειρο και δυσχεραίνει τη λειτουργία του λιμανιού της Ηγουμενίτσας ως πόλου διαμετακόμισης.

Η γεωπολιτική θέση της Περιφέρειας λοιπόν, υπαγορεύει την αναγνώριση του διεθνούς χαρακτήρα των μεταφορικών πυλών της. Δύο μεταφορικές πύλες της Ηπείρου αναγνωρίζονται ως κύριες διεθνείς, η μια εκ των οποίων είναι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας. Καθοριστικό ρόλο για την διαμόρφωση της ταυτότητας της πύλης του λιμένα της Ηγουμενίτσας διαδραματίζει η ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού, η οποία μετέτρεψε ολόκληρη την Βόρεια Ελλάδα σε ενδοχώρα του λιμένα Ηγουμενίτσας για επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές προς και από την Δυτική Ευρώπη. Επιπλέον, σε σχέση με την πιθανότητα ανάπτυξης του τομέα της διαμετακόμισης ο ρόλος του λιμανιού της Ηγουμενίτσας θα είναι καταλυτικός. Βέβαια, η ανάδειξη της Ηγουμενίτσας ως πόλου διαμετακόμισης συναρτάται με το γενικό γεωπολιτικό ζήτημα που συνδέεται με τον ρόλο της Εγνατίας. Ωστόσο είναι ήδη δρομολογημένη η δημιουργία χώρου ασυνόδευτων φορτίων στη λιμενική ζώνη - Εμπορευματικού Κέντρου.

⁵ Σύμφωνα με την «Αξιολόγηση, αναθεώρηση και εξειδίκευση Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Ηπείρου, Β ΦΑΣΗ - Αναθεώρηση και εξειδίκευση του θεσμοθετημένου Περιφερειακού Πλαισίου Β1 ΣΤΑΔΙΟ»

3.2 Πολεοδομική Εξέλιξη της Ηγουμενίτσας

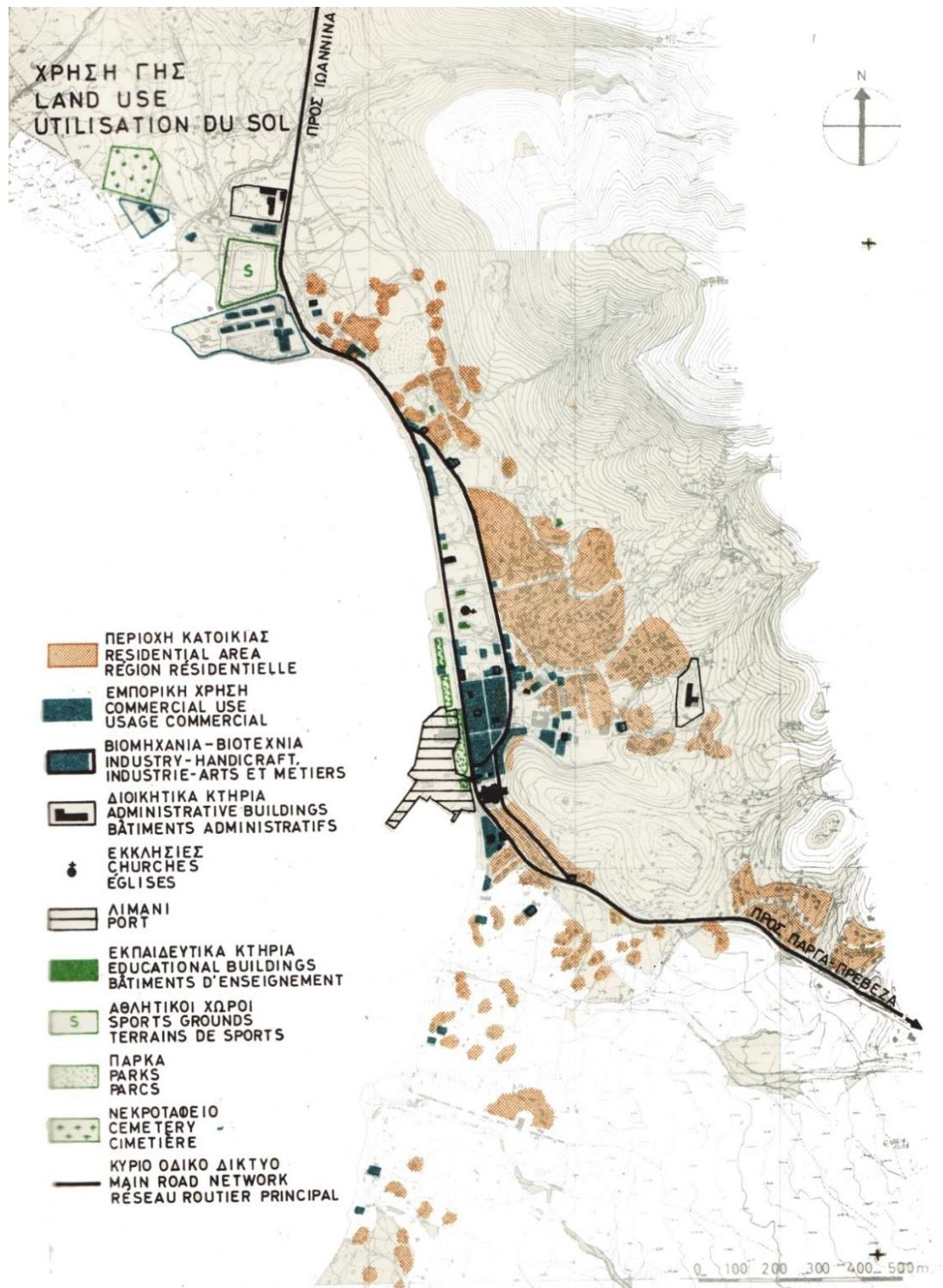
Η Ηγουμενίτσα, αποτελεί μια πόλη που συνέδεσε τη μακραίωνη ιστορία της με τη θάλασσα. Καθοριστικό παράγοντα της εξέλιξης της, αποτέλεσε η ανάδειξη του φυσικού της λιμανιού στις αρχές του 20ου αιώνα, όπου έδωσε διέξοδο στην μέχρι τότε τελείως απομονωμένη περιοχή. Έτσι, η μικρή ενδοχώρα της Θεσπρωτίας βρίσκει λύση για την διοχέτευση των προϊόντων της ενώ το λιμάνι της αποκτά σιγά-σιγά σημαντικό ρόλο στην Ήπειρο. Το 1933 ανοίγει ο δρόμος προς Ιωάννινα, ακολουθούν και άλλες οδικές συνδέσεις, ενώ αναπτύσσονται και οι ακτοποϊκές συγκοινωνίες που κάνουν πιο εύκολη την διακίνηση ανθρώπων και αγαθών. Έτσι η Ηγουμενίτσα εξελίσσεται στο βασικό οικονομικό-εξαγωγικό κέντρο της περιοχής και απορροφά δραστηριότητες από τα γύρω κεφαλοχώρια. Σημαντική χρονική τομή στην περίοδο αυτή, αποτελεί το έτος 1936, όπου για εθνικούς και πολιτικούς κυρίως λόγους, αποφασίζεται η δημιουργία ξεχωριστού νομού, του νομού Θεσπρωτίας, με πρωτεύουσα την Ηγουμενίτσα.

Στην δεκαετία του 1960 εγκαινιάζεται η σύγχρονη φάση της ιστορίας τη πόλης. Δημιουργείται η πορθμειακή γραμμή Ηγουμενίτσας-Κέρκυρας και η ακτοποϊκή σύνδεση με την Ιταλία. Έτσι, η Ηγουμενίτσα αναδεικνύεται σε δυτική πύλη της χώρας και κέντρο ανάπτυξης με ρόλο διαπεριφερειακό και διακρατικό, σε παράλληλη και συμπληρωματική λειτουργία με τα Ιωάννινα. Την ίδια εποχή καλείται το μελετητικό γραφείο Δοξιάδη να προτείνει σχέδιο και πρόγραμμα για την ανάπτυξη της πόλης. Στην μελέτη αυτή, η οποία κατατίθεται το 1964, τονίζεται η ανάγκη για επέκταση του σχεδίου, ώστε να περιλάβει τις περιοχές στις οποίες έχει επεκταθεί έτσι και αλλιώς η πόλη της Ηγουμενίτσας και παράλληλα προβλέπεται χώρος για τις μελλοντικές ανάγκες της πόλης. Όμως η μελέτη δεν εφαρμόζεται και το σχέδιο πόλης παραμένει ίδιο. Συνεπώς, ένας μεγάλος αριθμός οικοδομών κτίζεται εκτός σχεδίου στις περιοχές γύρω από την πόλη ενώ το κέντρο της πόλης συμπιέζεται.

Οι δεκαετίες του 1970 και 1980 είναι καταστροφικές για την πόλη της Ηγουμενίτσας. Για μια σειρά λόγους (αμφισβήτηση ιδιοκτησιών, δασικοί χαρακτηρισμοί) ο πολεοδομικός σχεδιασμός, δεν μπόρεσε να ακολουθήσει τις γρήγορες εξελίξεις, με αποτέλεσμα να καθυστερούν οι εντάξεις στο σχέδιο πόλης και να παρατηρείται στενότητα γης και υψηλές τιμές ακινήτων. Αλλά και με την πραγματοποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του 1989 και την τροποποίηση του το 1992, δεν είναι δυνατό να καλυφθούν οι οικιστικές ανάγκες της πόλης, ούτε να αναπτυχθούν στην έκταση αυτή βασικές κεντρικές λειτουργίες. (ανάγκη νοσοκομείου, τεχνικών σχολών Τ.Ε.Ι κλπ).

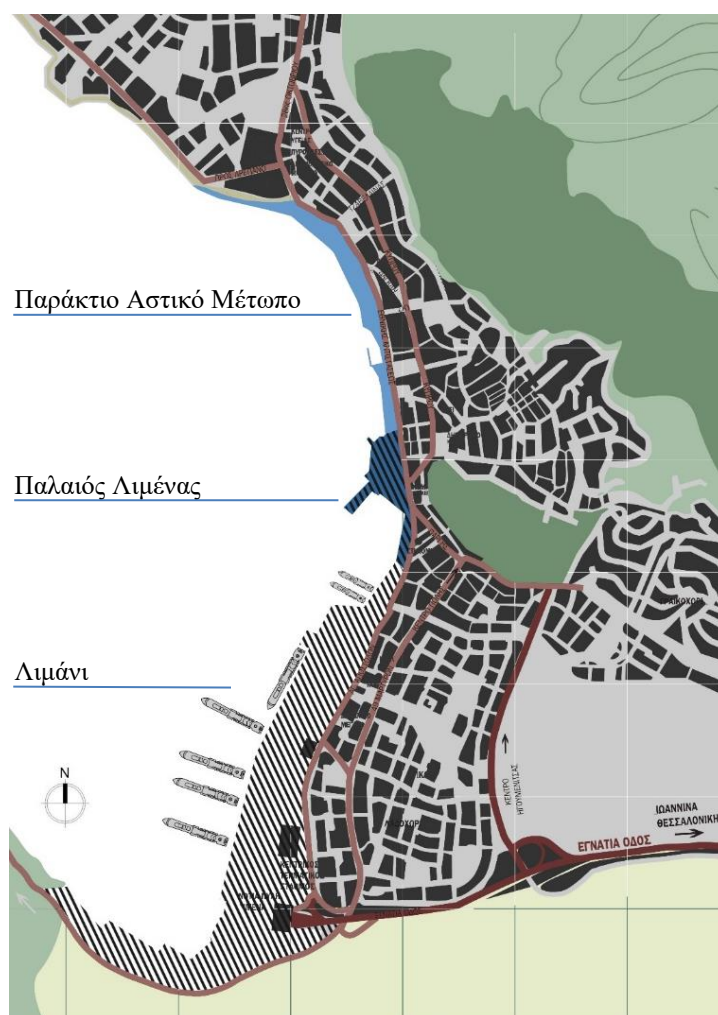
Αλλά και τις επόμενες δεκαετίες τα προβλήματα συνεχίζονται καθώς η πόλη ως κέντρο ασφυκτιά και σπρώχνει προς τα έξω τα όρια της. Ο Δήμος Ηγουμενίτσας, μεταξύ 1991 και 2001, αυξάνει τον πληθυσμό του κατά 26%. Η έντονη αυτή αστικοποίηση και η γρήγορη ανάπτυξη έχει επιπτώσεις σε μια σειρά παραμέτρους. Συγχρόνως τα μεγάλα έργα που εκτελούνται στην περιοχή του Δήμου (Νέο λιμάνι, Εγνατία, τμήμα της περιφερειακής οδού), περιορίζουν ακόμα περισσότερο την

διαθέσιμη προς πολεοδόμηση γη ενώ τα προβλήματα από την έλλειψη ελεύθερων χώρων (πάγκα-πλατείες) και δίκτυα υποδομών (κυρίως αποχέτευση και δημόσιες συγκοινωνίες) γίνονται πιο εμφανή.



Εικόνα 11: Χάρτης Χρήσεων Γης, Πολεοδομικό Γραφείο Δοξιάδη, Μελέτη 1964

3.3 Ο Παράκτιος Αστικός Χώρος της Ηγουμενίτσας



Εικόνα 12: Διαγραμματικός Χάρτης του Παράκτιου Χώρου Ηγουμενίτσας
(επεξεργασία δική μου)

Η Ηγουμενίτσα αποτελεί παράκτια πόλη με σαφή γεωγραφικά – φυσικά όρια: ένα υδάτινο όριο στα δυτικά της και ένα ορεινό με δασικές εκτάσεις στα ανατολικά. Καθώς τα δύο αυτά όρια βρίσκονται σε μικρή μεταξύ τους απόσταση, προκύπτει μια στενή λωρίδα γης μεταξύ της θάλασσας και των ορεινών-δασικών εκτάσεων. Η γεωγραφική αυτή ιδιαιτερότητά της, έχει διαμορφώσει ένα εμφανώς παράκτιο οικιστικό δίκτυο. Όμως, παρά το γεγονός ότι εκτείνεται κατά μήκος της θάλασσας, η σχέση της πόλης με το υδάτινο στοιχείο κρίνεται ανεπαρκής και προβληματική. Η προβληματική φύση της σχέσης αυτής, έγκειται αρχικά στην συνύπαρξη της πόλης και του λιμανιού της. Η εύρυθμη λειτουργία ενός λιμανιού προϋποθέτει την ύπαρξη μεγάλου όγκου κτιριακών εγκαταστάσεων αλλά και ελεύθερων εκτάσεων για την διακίνηση και αποθήκευση φορτίων. Οι χρήσεις αυτές είνισται να χωροθετούνται δίπλα στο λιμάνι, δεσμεύοντας έτσι σημαντική έκταση του παράκτιου μετώπου της πόλης. Στην περίπτωση της Ηγουμενίτσας, οι λιμενικές χρήσεις καλύπτουν το μεγαλύτερο τμήμα του παράκτιου μετώπου της.

Πέρα όμως από την δέσμευση του παράκτιου αστικού χώρου της Ηγουμενίτσας από λιμενικές εγκαταστάσεις, άλλο κύριο χαρακτηριστικό γνώρισμά του αποτελεί η ποικιλομορφία του: κατά μήκος του συναντώνται εκτάσεις λιμένα με σύγχρονα έργα μεγάλης κλίμακας, περιφραγμένες περιοχές και κτίρια του Παλαιού Λιμένα, χώροι στάθμευσης και πρασίνου. Παρά την ποικιλομορφία του παράκτιου χώρου της Ηγουμενίτσας, μπορούν να διακριθούν τρεις υποπεριοχές με σαφή όρια: η έκταση που καταλαμβάνει το λιμάνι, η περιοχή του Παλαιού Λιμένα και ο χώρος κατά μήκος του παράκτιου μετώπου της πόλης, ο οποίος δεν χρησιμοποιείται για λιμενικούς σκοπούς. Στη συνέχεια του κεφαλαίου αυτού, εστιάζοντας στην περιοχή του Παλαιού Λιμένα και στο παράκτιο αστικό μέτωπο της πόλης, θα αναλυθεί η φυσιογνωμία τους και θα επισημανθούν κρίσιμα ζητήματα σχετικά με την διαχείριση τους. Αξίζει να σημειωθεί πως ο διαχωρισμός του παράκτιου αστικού χώρου σε υποπεριοχές δεν σημαίνει σε καμία περίπτωση πως αγνοείται η άμεση αλληλεξάρτηση τους από τον υπόλοιπο παράκτιο χώρο ή την ίδια την πόλη.



Εικόνα 13: Άποψη του Παράκτιου Αστικού Χώρου Ηγουμενίτσας
(πηγή: www.tripinview.com)

3.3.1 Παράκτιο Αστικό Μέτωπο

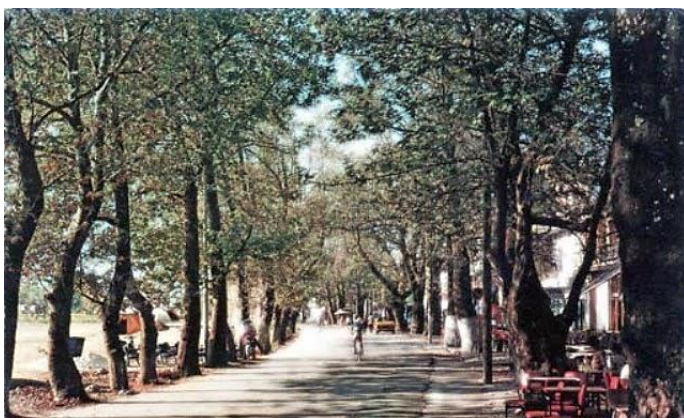
Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, ο παράκτιος αστικός χώρος της Ηγουμενίτσας δεσμεύεται στην μεγαλύτερη του έκταση από λιμενικές χρήσεις. Απομένει λοιπόν, μια μικρή έκταση του παράκτιου μετώπου της πόλης της Ηγουμενίτσας, η οποία δεν χρησιμοποιείται για λιμενικούς σκοπούς. Καθώς είναι ελεύθερη από λιμενικές χρήσεις, αποκτά ιδιαίτερη σημασία για την πόλη και αποτελεί περιοχή που συγκεντρώνει εδώ και δεκαετίες το ενδιαφέρον πολλών εμπλεκόμενων φορέων. Έτσι, στο σημείο αυτό, δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στη συγκεκριμένη ζώνη του παράκτιου μετώπου της Ηγουμενίτσας, όπου ειδικά τα τελευταία χρόνια, η διαχείριση της αποτελεί πεδίο συγκρούσεων και αντιπαραθέσεων.

Το τμήμα αυτό, λόγω της έλλειψης λιμενικών χρήσεων και εγκαταστάσεων και χάρη στα γεωμετρικά της χαρακτηριστικά (μικρό πλάτος και μεγάλο μήκος), δεν αποτελεί διακεκριμένη περιοχή. Θα μπορούσε λοιπόν, να αποτελεί αναπόσπαστο μέρος του αστικού σώματος της πόλης και ταυτόχρονα να δώσει την δυνατότητα στην πόλη να εκμεταλλευτεί το βασικότερο φυσιολογικό της πλεονέκτημα, τη σχέση της με το υδάτινο στοιχείο. Για μια σειρά όμως διαφόρων παραμέτρων, κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει. Ως καθοριστικούς παράγοντες για την προβληματική σχέση της περιοχής αυτής με την πόλη αλλά και με τη θάλασσα, κρίνουμε:

- τον τρόπο με τον οποίο έγινε η ανάπλαση του τμήματος αυτού στις αρχές τις δεκαετίας του 1990,
- τον μέχρι πρότινος χαρακτηρισμό όλης της έκτασης του παράκτιου μετώπου της Ηγουμενίτσας ως χερσαία λιμενική ζώνη⁶
- και τέλος τα προβλήματα που εμφανίστηκαν τα τελευταία χρόνια με το ιδιοκτησιακό καθεστώς της εν λόγω περιοχής.

Όσον αφορά τον πρώτο παράγοντα που προαναφέραμε, η συμβολή του υπήρξε καθοριστική όχι μόνο στην εξέλιξη του θαλάσσιου μετώπου της πόλης αλλά και στην συνολική της εικόνα. Πριν από την ανάπλαση, κατά μήκος του παραλιακού άξονα της πόλης εκτεινόταν δεντροστοιχίες από πλατάνια, οι οποίες επιδρούσαν ευνοϊκά στο αστικό μικροκλίμα, ενώ υπήρχε άμεση επαφή της πόλης με το νερό. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 όμως, ο Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας αποφασίζει την ανάπλαση αυτού του τμήματος της χερσαίας λιμενικής ζώνης. Έτσι, με προσχώσεις εντός της θάλασσας δημιουργείται το νέο παραθαλάσσιο κεντρικό μέτωπο της πόλης της Ηγουμενίτσας, η ανάπλαση του οποίου είχε αρνητικό αντίκτυπο σε ποικίλους τομείς. Από περιβαλλοντική σκοπιά οι επιπτώσεις ήταν ολέθριες καθώς, κατά το έργο αυτό, η πλειονότητα των πλατανιών καταστρέφεται χωρίς να δίνεται σημασία στην λειτουργική/βιοκλιματική τους αξία στο περιβάλλον της πόλης. Επιπλέον, η διαπλάτυνση της παραλίας συνέβαλε στην απομάκρυνση του θαλάσσιου ορίου από τον οικιστικό ιστό. Τέλος, όλη η παραλιακή ζώνη με την λογική της συστηματικής ενοικίωσης δημόσιων χώρων αλλά και την επέκταση στις πρασιές όλων εκείνων των επιχειρήσεων αναψυχής που σε συμφωνία με το Δήμο πληρώνουν είτε το μηνιαίο μίσθωμα είτε το τακτικό πρόστιμο, μετατρέπεται σε κερδοφόρο εμπόρευμα ενώ ο δημόσιος χώρος ιδιωτικοποιείται.

6 Σύμφωνα με τον νόμο υπ' αριθμ.2971 του 2001 «Αιγιαλός, παραλία και άλλες διατάξεις», άρθρο 18 παράγραφος 1: «Σε κάθε παράκτια περιοχή, όπου κατά τις κείμενες διατάξεις συντρέχει λόγος δημιουργίας ή επέκτασης λιμένα, καθορίζεται έκταση ξηράς και θάλασσας, συνεχής ή διακεκομμένη στην οποία ο αρμόδιος φορέας διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα μπορεί να εκτελέσει, σύμφωνα με τις διατάξεις περί εκτελέσεως δημόσιων έργων, τις διατάξεις της κείμενης νομοθεσίας περί λιμενικών ταμείων και στα πλαίσια ανάπτυξης του λιμενικού δυναμισμού της χώρας, έργα που απαιτούνται για την εξυπηρέτηση της εμπορικής, επιβατικής, ναυτιλιακής, τουριστικής και αλιευτικής κίνησης και γενικότερα της εύρυθμης λειτουργίας του λιμένα. Η έκταση αυτή καλείται ζώνη λιμένα και διακρίνεται σε χερσαία και θαλάσσια.»



Εικόνα 14: Η παλιά денτροστοιχία κατά μήκος του παραλιακού άξονα
(πηγή: έκθεση του αρχαιολογικού μουσείου Ηγουμενίτσας «Εικόνες της πόλης στο χρόνο»)

Στη συνέχεια, κρίνουμε καθοριστικό παράγοντα για την προβληματική σχέση της υπό μελέτη περιοχής με την πόλη, τον μέχρι πρότινος χαρακτηρισμό όλης της έκτασης του παράκτιου μετώπου της Ηγουμενίτσας ως χερσαία λιμενική ζώνη. Στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (Γ.Π.Σ.) του Δήμου Ηγουμενίτσας⁷, Ζώνη Λιμένα συνεχίζει να αποτελεί όλο το θαλάσσιο μέτωπο της πόλης. Σύμφωνα με το Γ.Π.Σ.: «Διατηρείται η υφιστάμενη και προτεινόμενη Ζώνη Λιμένα (σύμφωνα με το Master Plan Λιμένα Ηγουμενίτσας και τις υπ' αριθμ.02/10-12-2002 απόφαση 4ης Συνεδρίασης ΕΣΑΛ και υπ' αριθμ.02/17-12-2004 απόφαση 15ης Συνεδρίασης ΕΣΑΛ). Ο καθορισμός χρήσεων στη ζώνη λιμένα δεν είναι αντικείμενο της μελέτης ΓΠΣ, αλλά αρμοδιότητα της Επιτροπής Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένα⁸».

Σε γενικές γραμμές, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο αποτελεί ένα κατευθυντήριο σχέδιο για την ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη της πόλης. Έτσι, οι ρυθμίσεις που λαμβάνουν χώρα εντός των χερσαίων ζωνών λιμένα πρέπει να συνδιαμορφώνονται με τους Δήμους και να εντάσσονται στο συνολικό πολεοδομικό σχεδιασμό της πόλης,

7 ΑΔΑ: 4Π4ΙΑΚ-01, Ιωάννινα, 17 Δεκεμβρίου 2010

8 Η Επιτροπή Σχεδιασμού και Ανάπτυξης Λιμένα (ΕΣΑΛ) ορίζεται με το άρθρο δέκατο ένατο του Ν.2932/2001 (ΦΕΚ.145 Α'/2001)

προστατεύοντας το φυσικό και οικιστικό περιβάλλον. Όμως, οι αποσπασματικές παρεμβάσεις, μπορεί να έρχονται σε αντίθεση με τις κατευθύνσεις του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου και της πολεοδομικής μελέτης της πόλης, προκαλώντας με αυτόν τον τρόπο, διακοπή της συνέχειας των λειτουργιών της πόλης προς τη θάλασσα και αποκλεισμό της πρόσβασης των κατοίκων στην παραλία. Εμφανίζεται λοιπόν, ο κίνδυνος να ακολουθηθεί μια αποσπασματική αναπτυξιακή λογική χωρίς να ληφθεί υπόψιν ο αναπτυξιακός σχεδιασμός της ευρύτερης περιοχής.



Εικόνα 15: Η χερσαία λιμενική ζώνη Ηγουμενίτσας όπως ορίζεται στο Γ.Π.Σ.
(πηγή: υπόβαθρο από ΓΠΣ Ηγουμενίτσας, επεξεργασία δική μου)

Όσον αφορά τον τρίτο και τελευταίο παράγοντα, τα προβλήματα με το ιδιοκτησιακό καθεστώς της εν λόγω περιοχής άρχισαν να γίνονται αισθητά τα τελευταία χρόνια. Αρχικά, για πολλά χρόνια ο Δήμος διεκδικούσε την περιοχή αυτήν από τον Οργανισμό Λιμένα Ηγουμενίτσας. Η διεκδίκηση αυτή σταμάτησε το 2005, όταν η ΟΛΗΓ ΑΕ έθεσε εκτός δικαιοδοσίας του τη χερσαία ζώνη εντός της Ηγουμενίτσας, με την απόφαση υπ' αριθμ. 8116.1/Φ6/01/05 «Επαναπροσδιορισμός της Ζώνης Λιμένα του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας Α.Ε.» (ΦΕΚ 876B/ 28-06-2005) του υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας. Σύμφωνα με αυτήν: «Τίθεται εκτός περιοχής δικαιοδοσίας του Ο.Λ.Η.Γ. Α.Ε. η περιοχή που βρίσκεται νότια των ΤΕΙ και μέχρι την είσοδο του παλαιού Τελωνείου και συνεχίζει έξω από την περιφραγή του παλαιού λιμένα παράλληλα με τον παραλιακό δρόμο και έως το βόρειο όριο επέμβασης της Β'

Φάσης του Νέου Λιμένα....». Καθώς λοιπόν, η ΟΛΗΓ ΑΕ θέτει εκτός δικαιοδοσίας του τη χερσαία ζώνη εντός της Ηγουμενίτσας, ο Δήμος Ηγουμενίτσας ζητά να του παραχωρηθεί το τμήμα αυτό, υλοποιώντας το πάγιο αίτημα των κατοίκων και των φορέων της πόλης. Όμως, η παραχώρηση δεν πραγματοποιήθηκε λόγω των δισταμένων απόψεων των συναρμόδιων υπουργείων Ναυτιλίας και Οικονομικών.

Πιο συγκεκριμένα, το Υπουργείο Ναυτιλίας υποστήριζε πως η χερσαία ζώνη μπορεί να παραχωρηθεί στο Δήμο ως ακριβώς έχει, ενώ οι υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών πως θα πρέπει πρώτα να προηγηθεί ο αποχαρακτηρισμός της έκτασης. Σύμφωνα με επιστολή⁹ του Δήμαρχου Ηγουμενίτσας κ. Ιωάννη Λώλου προς τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Θεοδωρή Δρίτσα, «...όταν το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών για την Διεύθυνση Δημόσιας Περιουσίας, έλαβε γνώση της προαναφερθείσας απόφασης του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, ζήτησε να ανακληθεί η ως άνω Υπουργική Απόφαση ως μη σύννομη, με την αιτιολογία πως δεν ακολουθήθηκε για τον αποχαρακτηρισμό η προβλεπόμενη από τις διατάξεις του άρθρου 21 του Ν. 2971/2001 (ΦΕΚ Α'285/19-12-2001) διαδικασία. Σε απάντηση του παραπάνω εγγράφου, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, δηλώνει προς το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών, ότι δια των πράξεών του δεν έχει συντελεστεί καμία ενέργεια αποχαρακτηρισμού και οι περιοχές που αποδεσμεύτηκαν εξακολουθούν να αποτελούν Ζώνη Λιμένα, με την μόνη διαφοροποίηση ότι είναι πλέον εκτός δικαιοδοσίας του Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε.». Τα παραπάνω προβλήματα με το ιδιοκτησιακό καθεστώς της εν λόγω περιοχής, είχαν ως αποτέλεσμα να παραμείνει για πολλά χρόνια «ορφανή» χωρίς να διαχειρίζεται ούτε να προστατεύεται από κανέναν. Έτσι οι υπάρχουσες εγκαταστάσεις πρασίνου, αναψυχής, αθλοπαιδιών, φωτισμού κ.λ.π. δεν συντηρούνταν φτάνοντας σε κάκιστη κατάσταση.

Παράλληλα, πέρα από τα προβλήματα που εμφανίστηκαν με το ιδιοκτησιακό καθεστώς, η περιοχή αυτή συγκέντρωνε το ενδιαφέρον και από άλλους τοπικούς φορείς. Το 2011, το ζήτημα της ανάπλασης και εκμετάλλευσης της περιοχής αυτής ήρθε ξανά στο προσκήνιο λόγω του αιτήματος του Συλλόγου καταστημάτων – καφετεριών Ηγουμενίτσας «Η ΟΜΟΝΟΙΑ», για εκμίσθωση χώρου σε τμήμα της υπό μελέτη περιοχής. Σύμφωνα με την επιστολή τους προς το Δημοτικό Συμβούλιο¹⁰ «... η αποκοπή του θαλάσσιου μετώπου από τους συνδημότες μας, αλλά και από τους επισκέπτες της πόλης μας και θαμώνες των επιχειρήσεων μας, καθώς, μεταξύ των επί της οδού Εθνικής Αντίστασης στεγαζόμενων καταστημάτων εστίασης και της θάλασσας, παρεμβάλλονται τα δύο ρεύματα κυκλοφορίας της οδού Εθνικής Αντίστασης και της Νέας Παραλιακής Οδού, δημιουργεί μία πρωτόγνωρη για παραθαλάσσια πόλη κατάσταση, αφού δεν υφίσταται ούτε καν οπτική επαφή με την θάλασσα ... Αντί για την εικόνα μαρασμού, με κλειστά καταστήματα και ανέργους, ο σύλλογος μας προτείνει και επιδιώκει την ανάπτυξη, ενόψει, μάλιστα, της επικείμενης θερινής περιόδου». Το

9 Όπως επισυνάπτεται σε άρθρο στον thesprotikospalmos.gr με τίτλο «Επιστολή Δημάρχου Ηγουμενίτσας προς Υπουργό Ναυτιλίας για την Ορφανή Χερσαία Ζώνη», ημερομηνία δημοσίευσης 13 Νοεμβρίου 2015

10 Όπως επισυνάπτεται σε άρθρο στο radioigoumenitsa.gr με τίτλο «Το Δημοτικό Συμβούλιο ικανοποιεί αίτημα των καταστημάτων στα Πλατάνια για εξέδρες μπροστά στη θάλασσα (βραχάκια)», ημερομηνία δημοσίευσης 11 Μαΐου 2011

Δημοτικό Συμβούλιο ικανοποίησε το αίτημα τους με αποτέλεσμα, για κάποια χρόνια που ακολούθησαν, να ζωντανέψει ξανά η περιοχή αυτή κατά τους θερινούς μήνες.

Φτάνοντας στο σήμερα, έπειτα από τα ζητήματα που εμφανίστηκαν με το ιδιοκτησιακό καθεστώς και τις διεκδικήσεις του Δήμου, το τμήμα αυτό επιστράφηκε τελικά στον Οργανισμό Λιμένα Ηγουμενίτσας. Με απόφασή του στις 31 Αυγούστου 2016, ο Υπουργός Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής κ. Θεόδωρος Δρίτσας, προχώρησε στην ανάκληση της υπ' αριθ. 8116.1 φ.6/01/05/19-05-2005 απόφασης ΥΕΝ περί επαναπροσδιορισμού της Ζώνης Λιμένα του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας Α.Ε. Εκ τότε, ο Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας προχώρησε σε διενέργειες για την συντήρηση των εγκαταστάσεων της περιοχής με βασικότερη την αντικατάσταση κατεστραμμένων κιγκλιδωμάτων που αποτελούσε πάγιο αίτημα των κατοίκων για μεγάλο χρονικό διάστημα.

3.3.2 Η Περιοχή του Παλαιού Λιμένα

Από την αρχή της διπλωματικής αυτής εργασίας, έχει τονιστεί η ιδιαίτερη σημασία που έχει η περιοχή του Παλαιού Λιμένα για την πόλη της Ηγουμενίτσας. Η σημασία της έγκειται σε δύο κύριους λόγους. Αρχικά, έναν βασικό λόγο αποτελεί η τοποθεσία της. Πρόκειται για μια περιοχή η οποία εκτείνεται στο κέντρο της πόλης και ταυτόχρονα αποτελεί σημείο άρθρωσης του λιμανιού και του αστικού παραλιακού μετώπου. Στη συνέχεια, ως κύριος λόγος αναδεικνύεται η μεταβατική φάση στην οποία βρίσκεται η περιοχή. Οι λιμενικές χρήσεις που φιλοξενούσε έχουν μεταφερθεί ενώ ήδη υπάρχουν συζητήσεις για το πώς θα διαμορφωθεί στο μέλλον.

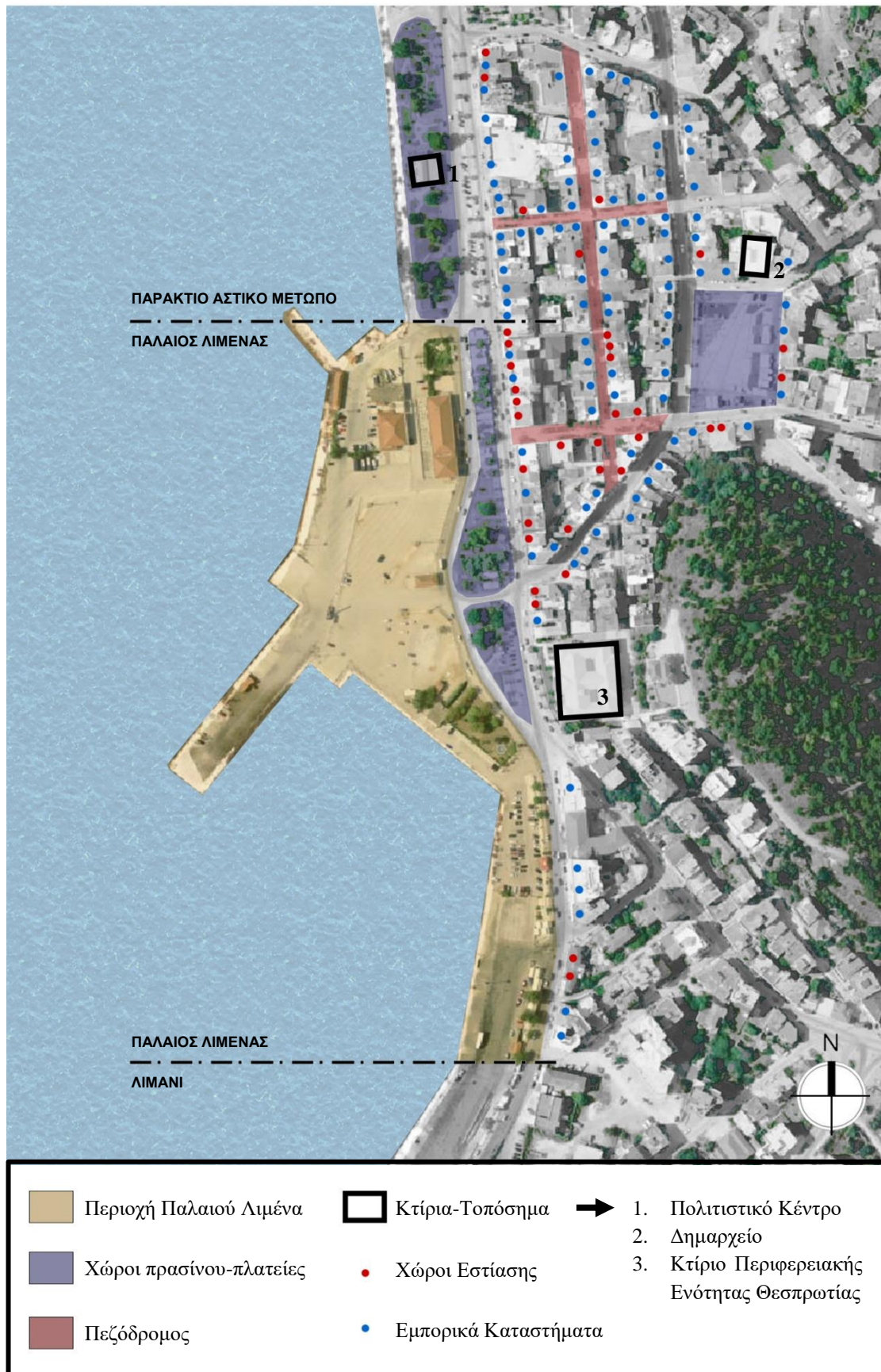


Εικόνα 16: Γενική Άποψη Παλαιού Λιμένα
(πηγή: <http://www.olig.gr/>)

Η περιοχή του Παλαιού Λιμένα λοιπόν, βρίσκεται σε κεντρικό σημείο του παράκτιου αστικού μετώπου της Ηγουμενίτσας και ταυτόχρονα σε άμεση γειτνίαση με το κέντρο της πόλης. Παρά την κεντρική της τοποθεσία όμως, πρόκειται για ένα περιφραγμένο τμήμα αποκομμένο από το αστικό σώμα της πόλης. Βασικό παράγοντα για την προβληματική σχέση της περιοχής αυτής με την πόλη, αποτελούν οι χρήσεις γης της εν λόγω περιοχής. Σήμερα, στις κτιριακές εγκαταστάσεις του παλιού Λιμένα, βρίσκονται ακόμα κάποιες λειτουργίες του τελωνείου και του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας. Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια, ένα τμήμα του λειτουργεί ως κέντρο κράτησης παράνομων μεταναστών ενώ, στην υπόλοιπη έκταση του βρίσκονται δωρεάν θέσεις στάθμευσης.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμη η ανάλυση της περιοχής αυτής σε συνάρτηση με τον αστικό ιστό και το υπόλοιπο παράκτιο μέτωπο. Βασικό εργαλείο στην ανάλυση αυτή, αποτελεί η αποτύπωση των κυριότερων χρήσεων γης αλλά και των ποιοτικών χαρακτηριστικών του περιβάλλοντα χώρου στον διαγραμματικό χάρτη που ακολουθεί. Πιο συγκεκριμένα, αποτυπώνονται, οι χρήσεις εστίασης-αναψυχής και οι εμπορικές χρήσεις, οι οποίες αποτελούν και την πλειονότητα των χρήσεων που συναντώνται στους ισόγειους χώρους των κτιρίων. Οι χρήσεις γης που αναπτύσσονται στους ορόφους είναι κυρίως επαγγελματικοί χώροι ενώ η κατοικία συναντάται σε πολύ μικρότερο βαθμό και πιο διάσπαρτη στο κέντρο της πόλης. Επιπλέον, αποτυπώνονται τα κτίρια τα οποία αποτελούν τοπόσημα της περιοχής καθώς και οι ελεύθεροι χώροι. Η ανάλυση αυτή αποτυπώνεται στον διαγραμματικό χάρτη που ακολουθεί.

Όπως φαίνεται και στον χάρτη, παρόλο που σε γενικές γραμμές κυριαρχούν οι εμπορικές χρήσεις, διακρίνονται κάποιοι θύλακες που συγκεντρώνουν καταστήματα αναψυχής και εστίασης. Όσον αφορά το παράκτιο αστικό μέτωπο, παρατηρείται μια πυκνότητα τέτοιων καταστημάτων μπροστά από την περιοχή του βόρειου τμήματος του Παλαιού Λιμένα. Στη συγκέντρωση αυτή, βασικό παράγοντα αποτελεί η άμεση γειτνίαση με την νησίδα πρασίνου που εκτείνεται ανάμεσα από το παράκτιο αστικό μέτωπο και την περιοχή του Παλαιού Λιμένα, καθώς χρησιμοποιείται για την τοποθέτηση επιπλέον τραπεζοκαθισμάτων. Ένα άλλο χαρακτηριστικό της υπό μελέτη περιοχής, αποτελεί η συγκέντρωση κεντρικών λειτουργιών της πόλης. Έτσι, συναντώνται σημαντικά για την πόλη κτίρια όπως το πολιτιστικό κέντρο της Ηγουμενίτσας «ΠΑΝΘΕΟΝ», το κτίριο της Περιφερειακής Ενότητας Θεσπρωτίας και το Δημαρχείο. Τέλος, αν και πρόκειται για το πιο κεντρικό τμήμα του αστικού ιστού, παρατηρούνται αρκετοί χώροι πρασίνου, συμπεριλαμβανομένης της πλατείας Δημαρχείου και του κεντρικού πεζόδρομου της πόλης.



Εικόνα 17: Η περιοχή του Παλαιού Λιμένα σε σχέση με τον αστικό ιστό
(υπόβαθρο από Εθνικό Κτηματολόγιο και Χαρτογράφηση Α.Ε. , επεξεργασία δική μου)

3.4 Μελέτες για την αξιοποίηση της περιοχής του Παλαιού Λιμένα

Αναφορικά με τις μελέτες για την αξιοποίηση της περιοχής του Παλαιού Λιμένα, εντοπίζονται δύο οι οποίες έχουν πραγματοποιηθεί από διαφορετικούς φορείς. Η μια πραγματοποιήθηκε από τον Οργανισμό Λιμένα Ηγουμενίτσας Α.Ε. στα πλαίσια του «Προγραμματικού Σχεδίου του Λιμένα Ηγουμενίτσας» το 2014 και περιλαμβάνει συν τοις άλλοις μια πρόταση που στοχεύει στην αξιοποίηση της περιοχής του Παλαιού Λιμένα. Η δεύτερη πραγματοποιήθηκε από τον Δήμο Ηγουμενίτσας στα πλαίσια του «Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ηγουμενίτσας», επηρεάζοντας όμως με πιο έμμεσο τρόπο την υπό μελέτη περιοχή.

Αρχικά, πριν αναλυθεί η πρότασή του Ο.Λ.ΗΓ για την αξιοποίηση της περιοχής του Παλαιού Λιμένα Ηγουμενίτσας, κρίνεται σκόπιμη η αναφορά στην χωροθέτηση των οικοδομικών τετραγώνων, καθώς και των χρήσεων τους, στην Χερσαία Λιμενική Ζώνη. Όσον αφορά τη χωροθέτηση αυτή λοιπόν, σε πρώτο στάδιο, η περιοχή της Χερσαίας Ζώνης του λιμένα Ηγουμενίτσας, σύμφωνα με απόφαση της ΕΣΑΛ¹¹ το 2002, χωρίστηκε σε τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα:

- Ο.Τ.1 με χρήση «Υπηρεσίες, Αποθήκες»
- Ο.Τ.2 με χρήση «Υπηρεσίες, Αποθήκες»
- Ο.Τ.3 με χρήση «Υπηρεσίες, Εμπορική Ζώνη, Αποθήκες»
- Ο.Τ.4 με χρήση «Υπηρεσίες, Εμπορική Ζώνη, Αποθήκες»

Δύο χρόνια αργότερα, το 2004, προκειμένου να προωθηθεί η ένταξη της κατασκευής των έργων της Β' φάσης του Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ταμείο Συνοχής), η ΕΣΑΛ με απόφαση της¹², εγκρίνει τις χρήσεις γης και τους περιορισμούς δόμησης για δύο νέα οικοδομικά τετράγωνα (Ο.Τ.5 και Ο.Τ.6). Συγκεκριμένα:

- Για το Ο.Τ.5 προτείνονται χρήσεις γης όμοιες προς τα Ο.Τ.1 και Ο.Τ.2, δηλαδή «Υπηρεσίες, Αποθήκες».
- Για το Ο.Τ.6 προτείνονται χρήσεις γης όμοιες προς τα Ο.Τ.3 και Ο.Τ.4, δηλαδή «Υπηρεσίες, Εμπορική Ζώνη, Αποθήκες».

¹¹ υπ'αριθμ.02/10-12-2002 απόφαση 4ης Συνεδρίασης ΕΣΑΛ, στο ΘΕΜΑ 2º: «Όροι, περιορισμοί δόμησης στην Χερσαία Ζώνη Λιμένα Ηγουμενίτσας».

¹² υπ'αριθμ.02/17-12-2004 απόφαση 15ης Συνεδρίασης ΕΣΑΛ, στο ΘΕΜΑ 2º: «Όροι Δόμησης Χερσαίας Ζώνης Λιμένα Ηγουμενίτσας, αναφορικά με τη Β' ολοκληρωμένη φάση».

Στη συνέχεια, το 2009, το Διοικητικό Συμβούλιο του ΟΛΗΓ ΑΕ με την υπ.΄ αριθμ. 781/2009 απόφαση του και την υπ.΄ αριθμ. Σχεδίου Γ-02 Οριζοντιογραφία Νότιου Λιμένα προτείνει όρους-περιορισμούς δόμησης και χρήσεις γης για δύο ακόμα οικοδομικά τετράγωνα (Ο.Τ.7 και Ο.Τ.8). Η ΕΣΑΛ με απόφαση της¹³, εγκρίνει την πρόταση αυτή και έτσι προκύπτει το:

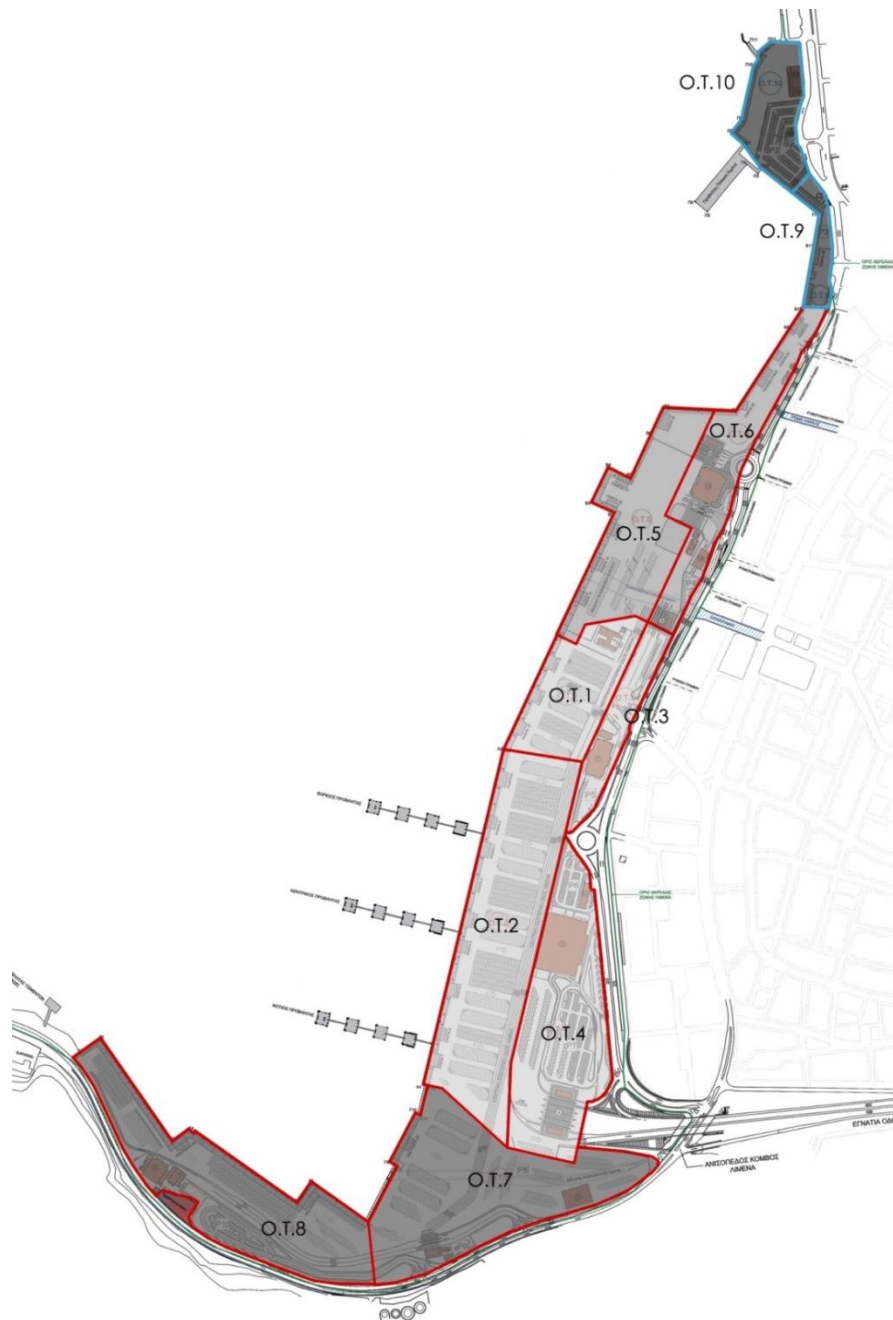
- Ο.Τ.7 με χρήση «Υπηρεσίες, Εμπορική Ζώνη, Αποθήκες» και
- Ο.Τ.8 με χρήση «Υπηρεσίες, Εμπορική Ζώνη, Αποθήκες»

Σημαντική χρονική τομή για το θέμα που εξετάζουμε αποτελεί το έτος 2014, κατά το οποίο εγκρίθηκε η επικαιροποίηση του Προγραμματικού Σχεδίου Λιμένα Ηγουμενίτσας¹⁴. Συγκεκριμένα, εγκρίθηκαν οι μετατροπές στη χωροταξική δομή και στις μελλοντικές λειτουργίες για κάθε μία από τις παρακάτω αναφερόμενες περιοχές/τομείς του λιμένα: Περιοχή Παλαιού Λιμένα, Περιοχή Ακτοπλοΐας, Περιοχή εξυπηρέτησης κρουαζιέρα, Κεντρική Περιοχή Γραμμών Εξωτερικού, Περιοχή Διαχείρισης Ασυνόδευτων Φορτίων και Εξυπηρέτησης Πλοίων αμιγώς Ro-Ro, Νότια (Συμπληρωματική) Περιοχή Γραμμών Εξωτερικού. Σε αυτό το Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένα, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η πρόθεση να διαμορφωθεί η περιοχή του Παλαιού Λιμένα. Έτσι, σύμφωνα με αυτό, ορίζονται στην περιοχή του Παλαιού Λιμένα, δύο νέα οικοδομικά τετράγωνα, το:

- Ο.Τ. 9 με τις εξής επιτρεπόμενες χρήσεις γης:
 - Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι
 - Γήπεδα στάθμευσης
 - Αναψυκτήρια
- Ο.Τ. 10 με τις εξής επιτρεπόμενες χρήσεις γης:
 - Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι
 - Γήπεδα στάθμευσης
 - Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις-λειτουργίες
 - Χώροι συνάθροισης κοινού
 - Αναψυκτήρια και Εστιατόρια

¹³ υπ' αριθμ.02/27-08-2009 απόφαση 44ης Συνεδρίασης ΕΣΑΛ, στο ΘΕΜΑ 2^ο: «Χρήσεις γης και όροι, περιορισμοί δόμησης στη χερσαία ζώνη του Λιμένα Ηγουμενίτσας (Γ' Ολοκληρωμένη Φάση)».

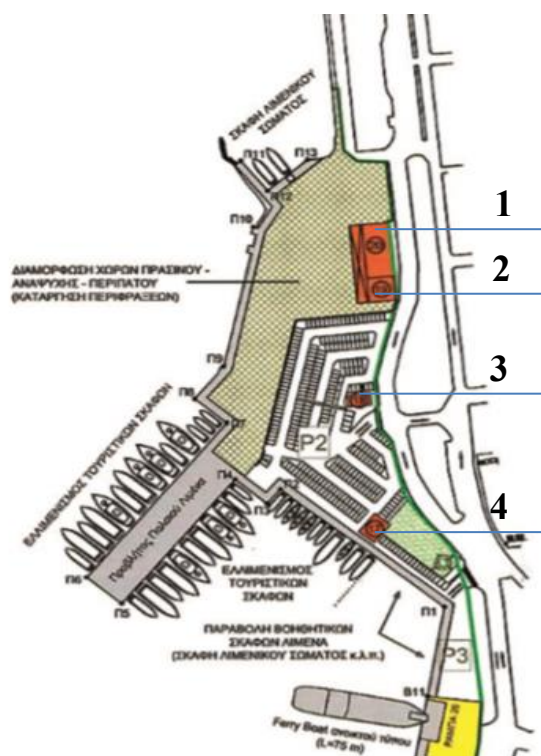
¹⁴ υπ' αριθ. 8216/126/14/08-08-2014 απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου, (ΦΕΚ 281/01-09-2014)



Εικόνα 18: Χωροθέτηση Οικοδομικών Τετραγώνων στην Χερσαία Λιμενική Ζώνη
(πηγή: υπόβαθρο από master plan του 2014, επεξεργασία δική μου)

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με το Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένα Ηγουμενίτσας, έναν από τους στρατηγικούς άξονες του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας, αποτελεί η ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων προς τρεις βασικές κατευθύνσεις: την ανάπτυξη νέων υπηρεσιών και υποδομών υποστήριξης και εξυπηρέτησης εμπορευματικών μεταφορών (π.χ. ανάπτυξη χώρου ασυνόδευτων φορτίων) καθώς και τουρισμού (π.χ. κατασκευή μαρίνας), και τέλος την αξιοποίηση και διαχείριση ακίνητης περιουσίας λιμένα. Η διεύρυνση του εύρους δραστηριοποίησης του Ο.Λ.ΗΓ. προς την

κατεύθυνση της αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας, αποκτάει ιδιαίτερη σημασία στην διερεύνηση του υπό μελέτη θέματος, καθώς στο πλαίσιο αυτό η στρατηγική του Ο.Λ.Η.Γ. εστιάζει και στην Αναπτυξιακή Αξιοποίηση Παλαιού Λιμένα. Στοχεύοντας στην βελτίωση του βαθμού αξιοποίησης της ακίνητης περιουσίας του λιμένα, δίνεται η δυνατότητα να πραγματοποιηθούν, με ίδια κεφάλαια, μελλοντικές επενδύσεις βελτίωσης και επέκτασης των υποδομών του.



Υφιστάμενη Χρήση	Προβλεπόμενη Χρήση
1 Υπηρεσίες Ο.Λ.Η.Γ. (υπολειτουργεί)	Χώρος Πολιτιστικών Εκδηλώσεων Εκθεσιακός Χώρος - Αναψυκτήριο / Εστίαση
2 Υπηρεσίες Τελωνείου	Χώρος Πολιτιστικών Εκδηλώσεων Εκθεσιακός Χώρος - Αναψυκτήριο / Εστίαση
3 Υποστήριξη λειτουργίας Parking P2	Περίπτερο, Parking - Εμπορική Χρήση
4 WC εντός Λιμενικής ζώνης, περιοχής Παλαιού Λιμένα (εξυπηρέτηση Parking P2).	Αμετάβλητη

Εικόνα 19: Η πρόταση διαμόρφωσης της περιοχής του Παλαιού Λιμένα (πηγή: master plan του 2014)

Προτείνεται λοιπόν, η αξιοποίηση ανεκμετάλλευτων χώρων του παλαιού λιμένα με βάση το ακόλουθο σενάριο αξιοποίησης: «*Ανάπτυξη συνεδριακού, εκπαιδευτικού και εκθεσιακού Πολυχώρου που θα υποστηρίζει Επιχειρηματικές, Εκπαιδευτικές, Κοινωνικές και Πολιτιστικές δράσεις διαθέτοντας και υποστηρικτικές εγκαταστάσεις (π.χ. πάρκινγκ)*». Η μελέτη κατασκευής του Πολυχώρου υπολογίζεται να πραγματοποιηθεί το 2019 ενώ η κατασκευή του αναμένεται να ξεκινήσει το 2020, με προϋπόθεση την ένταξή του σε αναπτυξιακό πρόγραμμα ή παραχώρηση μετά από δημόσιο διαγωνισμό σε ιδιώτες. Στη συνέχεια, όσον αφορά το χώρο του Παλαιού Τελωνείου, προτείνεται η μετατροπή του (με μικρό κόστος διαμορφώσεων υπαρχόντων υποδομών) σε Πολιτιστικό Κέντρο Εκδηλώσεων, το οποίο θα παραχωρείται σε τρίτους έναντι τιμήματος. Η διαμόρφωση του χώρου του Παλαιού Τελωνείου, όπως και των χώρων Parking αυτοκινήτων, αναμενόταν να πραγματοποιηθεί από τον Ο.Λ.ΗΓ. εντός του 2016. Τέλος, για τον υπαίθριο χώρο της περιοχής του Παλαιού Λιμένα (Ο.Τ.9 και Ο.Τ.10) προβλέπεται διαμόρφωση χώρων πρασίνου, αναψυχής, περιπάτου και ταυτόχρονα κατάργηση περιφράξεων.

Όσον αφορά την δεύτερη μελέτη, ο Δήμος Ηγουμενίτσας προκήρυξε τον Αύγουστο του 2016 την ανάθεση της μελέτης με τίτλο «*Εκπόνηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ηγουμενίτσας*». Ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά του που παρουσιάζει ενδιαφέρον αποτελεί η πρόθεση για συμμετοχική προσέγγιση. Μέχρι στιγμής έχουν πραγματοποιηθεί δύο δημόσιες διαβουλεύσεις. Η πρώτη με τίτλο «*Καταγραφή απόψεων φορέων και πολιτών σχετικά με τα υφιστάμενα προβλήματα κινητικότητας του Δήμου Ηγουμενίτσας*» πραγματοποιήθηκε στις 8 Μαρτίου 2017 ενώ η δεύτερη στις 2 Οκτωβρίου 2017 με τίτλο «*Το Όραμα της πόλης μας - Παρουσίαση Προκαταρκτικών Σεναρίων Διαχείρισης της Κινητικότητας*» και συμμετείχαν εκπρόσωποι του Δήμου, Φορέων, Συλλόγων, καθώς και απλοί πολίτες.

Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Ήπειρος 2014-2020, «*η υλοποίηση του ΣΒΑΚ για το Δήμο Ηγουμενίτσας θα είναι μια συνεχής διαδικασία στην οποία, κάτω από τον συντονιστικό ρόλο του Δήμου, θα εμπλακεί μια πληθώρα φορέων και επιστημόνων αλλά και το ευρύ κοινό και όργανα εκπροσώπησης αυτού*». Με στόχο την ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας ανθρώπων και επιχειρήσεων, θα ληφθούν υπόψη μέτρα και δράσεις που οδηγούν σε έναν ενιαίο χωροταξικό, πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό και σε μια αποτελεσματικότερη διαχείριση της κυκλοφορίας. Ιδιαίτερη σημασία για το υπό μελέτη ζήτημα παρουσιάζει η προώθηση, συμπληρωματικά με άλλες δράσεις, της ανάπλασης του αστικού χώρου.

Πιο συγκεκριμένα, στα πλαίσια του «*Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) Δήμου Ηγουμενίτσας*» έχουν αναρτηθεί στην ιστοσελίδα του Δήμου ερωτηματολόγια / ψηφοφορίες τα οποία θα συμβάλουν στον σχεδιασμό του ΣΒΑΚ. Στο σημείο αυτό, δίνεται έμφαση στην ψηφοφορία με τίτλο «*Εναλλακτικές αστικής ανάπλασης παραλιακής ζώνης στον μακροχρόνιο ορίζοντα 20ετίας*». Όπως φαίνεται και στους διαγραμματικούς χάρτες που ακολουθούν, υπάρχουν δύο εναλλακτικές προτάσεις. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η δεύτερη εναλλακτική καθώς

προτείνεται η κατάργηση του οδικού άξονα που διακόπτει τη συνέχεια μεταξύ αστικού ιστού και περιοχής Παλαιού Λιμένα. Μια τέτοια δράση θα αποτελούσε θετικό παράγοντα στην αποκατάσταση της σχέσης πόλης-Παλαιού Λιμένα, επηρεάζοντας ταυτόχρονα τη φυσιογνωμία της υπό μελέτη περιοχής σε πολύ μεγάλο βαθμό



Εναλλακτική Πρόταση 1



Εναλλακτική Πρόταση 2

Εικόνα 20: Εναλλακτικές αστικής ανάπλασης παραλιακής ζώνης
(πηγή: ιστοσελίδα Δήμου Ηγουμενίτσας)

Κεφάλαιο 4: Η κρισιμότητα της έρευνας και στο πεδίο

4.1 Η ανάγκη για έρευνα και στο πεδίο

Όπως επισημάνθηκε από την αρχή της παρούσας διπλωματικής εργασίας, επιχειρείται η αναζήτηση μεθοδολογικής προσέγγισης για την εκπόνηση και αξιολόγηση προτάσεων διαχείρισης του αστικού παράκτιου χώρου. Από την αρχή της διπλωματικής αυτής εργασίας, έχει τονιστεί πως το λιμάνι και η πόλη που το περιβάλλει, είναι δύο πόλοι αλληλένδετοι. Σε αυτή τη στενή σχέση μεταξύ λιμανιού και πόλης, εμφανίζονται πολλές εμπλεκόμενες ομάδες με διαφορετικούς συνήθως στόχους και συμφέροντα, η διευθέτηση των οποίων αποτελεί ζήτημα ιδιαίζουσας σημασίας. Στη μεθοδολογική προσέγγιση, δίνεται βαρύτητα στις ομάδες αυτές. Δεδομένου ότι κατά κανόνα παρουσιάζεται αδυναμία συνέργειας μεταξύ πολιτικών και συμμετοχικών διαδικασιών, δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στο σχεδιασμό της έρευνας πεδίου με σκοπό να αποτυπωθεί η γνώμη των ενδιαφερόμενων ομάδων, αναφορικά με ζητήματα του παράκτιου αστικού χώρου. Χωρίζοντας τις ενδιαφερόμενες ομάδες σε δύο κατηγορίες, τους εμπλεκόμενους φορείς και τους κατοίκους της πόλης, η έρευνα αυτή αρθρώνεται σε δύο μέρη.

Στο πρώτο μέρος, επιχειρείται η προσέγγιση των εμπλεκόμενων φορέων. Στα πλαίσια αυτής της εργασίας, ως κύριοι εμπλεκόμενοι φορείς που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στο υπό διερεύνηση ζήτημα, αναδεικνύονται αφενός ο Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας και αφετέρου ο Δήμος Ηγουμενίτσας. Έτσι, αρχικά διερευνάται η σχέση του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας με τοπικούς φορείς, και ειδικότερα με τον Δήμο, και στη συνέχεια στον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζουν οι δύο αυτοί φορείς την περιοχή του Παλαιού Λιμένα. Σε πρώτο στάδιο, η σχέση αυτή προσεγγίζεται αναλύοντας στοιχεία που αποτυπώνονται σε επίσημα έγγραφα και άρθρα κυρίως από τον τοπικό τύπο. Στη συνέχεια, όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζεται η περιοχή του Παλαιού Λιμένα από τους δύο αυτούς φορείς, θα προσεγγιστεί αναλύοντας δεδομένα από ποιοτική έρευνα. Πιο συγκεκριμένα, η ποιοτική αυτή έρευνα περιλαμβάνει συζήτηση με τον Δήμαρχο Ηγουμενίτσας καθώς και με τον Διευθυντή Έργων του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας. Στο δεύτερο μέρος, επιχειρείται η προσέγγιση της τοπικής κοινότητας με βασικό εργαλείο το Θεματολόγιο. Αξίζει να σημειωθεί πως ο στόχος της έρευνας δεν είναι απλά να καταγράψει τις στάσεις, τις αντιλήψεις και τις απόψεις των κατοίκων της πόλης της Ηγουμενίτσας. Μέσα από τον σχεδιασμό αλλά και την πραγματοποίησή της, δίνεται η δυνατότητα να αξιολογηθεί εν τέλει η αποτελεσματικότητα του θεματολογίου αυτού ως εργαλείο έρευνας.

4.2 Διερεύνηση εμπλεκόμενων φορέων

Σύμφωνα με την ανάλυση που προηγήθηκε στο πρώτο μέρος της παρούσας εργασίας, το λιμάνι μπορεί να αποτελέσει θετικό παράγοντα για την πόλη, όταν οι στόχοι που θέτουν οι λιμενικές αρχές προκύπτουν από τη συνεργασία και το διάλογο όλων των εμπλεκόμενων φορέων συμπεριλαμβανομένων και των τοπικών. Σε γενικές γραμμές, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια στροφή του ενδιαφέροντος των Λιμενικών Αρχών προς τις πόλεις και τις τοπικές κοινότητες. Η τάση αυτή εμφανίζεται και στην περίπτωση του λιμένα Ηγουμενίτσας και αποτυπώνεται με σαφήνεια στο Επιχειρησιακό Σχέδιο. Σύμφωνα με αυτό λοιπόν, ο Οργανισμός Λιμένα Ηγουμενίτσας επιδιώκει την αρμονική γειτνίαση και την αειφόρο κοινή πορεία με την πόλη της Ηγουμενίτσας. Υπό αυτό το πρίσμα, βασικό στόχο αποτελεί η λειτουργία και ανάπτυξη ενός λιμένα ανοικτού στους κατοίκους, που θα σέβεται την πόλη και θα προσφέρει σύγχρονες και ανταγωνιστικές υπηρεσίες συμβάλλοντας έτσι στην ευρύτερη τοπική ανάπτυξη.

Είναι κοινά αποδεκτό, πως η συνεργασία, σε διάφορες μορφές και επίπεδα, της τοπικής αρχής και της διοίκησης του λιμένα μπορεί να φέρει θετικά αποτελέσματα. Προς την κατεύθυνση αυτή κινείται και η σχέση μεταξύ Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας και Δήμου. Συγκεκριμένα, σημαντική τομή στη σχέση αυτή αποτελεί η υπογραφή του Πρωτοκόλλου Συνεργασίας μεταξύ ΟΛΗΓ και Δήμου που για πρώτη φορά πραγματοποιήθηκε τον Μάιο του 2016. Σύμφωνα με αυτό, ζητούμενο αποτελεί η δημιουργία μιας βιώσιμης σχέσης μεταξύ του Δήμου και του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας με σκοπό τον κοινό σχεδιασμό αναπτυξιακών πολιτικών, την εφαρμογή πολιτικών εξωστρέφειας για την οικονομική ενίσχυση της περιοχής και την από κοινού επίλυση των προβλημάτων των πολιτών που άπτονται της λειτουργίας του λιμανιού.

Μια από τις πιο σημαντικές δράσεις που ορίζονται στο Πρωτόκολλο Συνεργασίας αποτελεί η ανάπλαση του θαλάσσιου μετώπου της πόλης της Ηγουμενίτσας καθώς αποτελεί πάγιο αίτημα των κατοίκων της Ηγουμενίτσας τα τελευταία χρόνια. Η γεωγραφική ιδιαιτερότητά της Ηγουμενίτσας (ένα υδάτινο όριο στα δυτικά της και ένα ορεινό με δασικές εκτάσεις στα ανατολικά), έχει διαμορφώσει ένα εμφανώς παράκτιο οικιστικό δίκτυο. Ωστόσο, παρά το γεγονός ότι το οικιστικό δίκτυο της πόλης εκτείνεται κατά μήκος της θάλασσας, η σχέση της πόλης με το υδάτινο στοιχείο κρίνεται ανεπαρκής και προβληματική καθώς στο μεγαλύτερο τμήμα του παράκτιου μετώπου της χωροθετούνται λιμενικές χρήσεις. Όπως αναλύθηκε εκτενέστερα σε προηγούμενο κεφάλαιο, η μικρής έκτασης περιοχή του παράκτιου μετώπου της πόλης η οποία δεν χρησιμοποιείται για λιμενικούς σκοπούς, συγκεντρώνει εδώ και δεκαετίες το ενδιαφέρον πολλών εμπλεκόμενων φορέων ενώ τα τελευταία χρόνια η διαχείριση της αποτελεί πεδίο συγκρούσεων και αντιπαραθέσεων. Με το Πρωτόκολλο Συνεργασίας δηλώνεται ξεκάθαρα η πρόθεση για την από κοινού απόφαση των παρεμβάσεων για την εκμετάλλευση της χερσαίας ζώνης λιμένα, κυρίως στο τμήμα που αφορά τον αστικό ιστό της πόλης,

συμβάλλοντας έτσι στην βελτίωση της εικόνας της πόλης αλλά και της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Όσον αφορά την ποιοτική έρευνα που πραγματοποιήθηκε, αξίζει αρχικά να σημειωθεί πως η πρόθεση για καλή συνεργασία μεταξύ Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας και Δήμου επιβεβαιώθηκε και από τις συζητήσεις με τα άτομα – κλειδιά. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί το γεγονός ότι οι δύο ερωτώμενοι γνώριζαν για μελέτες που πραγματοποιούνται όχι μόνο από τον φορέα που εκπροσωπούν ενώ φάνηκε να υπάρχει διάθεση για συνέργειες των δύο φορέων σε θέματα που αφορούν γενικά την πόλη (π.χ. συζητήσεις για πεζοδρόμηση τμημάτων της πόλης). Πιο συγκεκριμένα τώρα, ως προς την περιοχή του Παλαιού Λιμένα, ο Δήμαρχος ήταν ενήμερος για την πρόταση του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας και σύμφωνος ως προς τις προτεινόμενες χρήσεις. Εξέφρασε όμως την επιθυμία του να περιέλθει η περιοχή αυτή στη δικαιοδοσία του Δήμου, γεγονός που δημιουργεί διάφορα ζητήματα. Για παράδειγμα, αν όντως στο μέλλον ζητηθεί αλλαγή του φορέα διαχείρισης της, δημιουργείται το ερώτημα με ποιον τρόπο θα διευθετηθεί το ζήτημα της διεκδίκησης της περιοχής αυτής και αν θα υπάρξουν τελικά συγκρούσεις.

Στη συνέχεια, γίνεται μια σύντομη αναφορά στη συζήτηση με τον Διευθυντή Έργων του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας. Αρχικά, εξέφρασε την επιθυμία του Οργανισμού, πριν από κάποια χρόνια, να κατασκευαστεί ένα «εμβληματικό» κτίριο πολλαπλών χρήσεων στην υπό μελέτη περιοχή μέσω διαγωνισμού. Έτσι, ανατέθηκε σε μελετητικό γραφείο η σύνταξη του τεύχους δημοπράτησης του διαγωνισμού για τη μελέτη με τίτλο «Κτίριο πολλαπλών χρήσεων και διαμόρφωση χώρων στον Παλαιό Λιμένα Ηγουμενίτσας». Η μελέτη αυτή ολοκληρώθηκε το 2009 αλλά η προκήρυξη του διαγωνισμού δεν ανακοινώθηκε ποτέ καθώς επρόκειτο για ένα έργο ιδιαίτερα δαπανηρό. Έτσι, λόγω οικονομικών συνθηκών, η ανάπλαση της περιοχής αυτής δεν προχώρησε. Επιπλέον, αναφέρθηκε σε κάποιες ιδέες που συζητήθηκαν για την αποδέσμευση της έκτασης του Παλαιού Λιμένα από τις υφιστάμενες θέσεις στάθμευσης (πχ μετατροπή παλαιού πλοίου σε χώρο στάθμευσης) χωρίς όμως να προτείνεται μεταφορά τους λόγω της έλλειψης διαθέσιμης έκτασης στον αστικό ιστό. Τέλος, τόνισε τη σημασία της έκτασης του Παλαιού Λιμένα για την πόλη και εξέφρασε την επιθυμία του η διαμόρφωση του χώρου αυτού να γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε να απευθύνεται κυρίως στους κατοίκους της πόλης.

4.3 Σύνταξη Θεματολογίου

Για το σχεδιασμό του θεματολογίου, σε πρώτο στάδιο προσδιορίστηκε και εξειδικεύτηκε ο στόχος της έρευνας. Καθώς ζητούμενο αποτελεί η διερεύνηση της γνώμης της τοπικής κοινότητας για ζητήματα που αφορούν τον παράκτιο χώρο της Ηγουμενίτσας, η διαμόρφωση των ερωτήσεων στηρίχθηκε σε αυτό. Πιο συγκεκριμένα, τα ερωτήματα διαμορφώθηκαν με βάση την τωρινή χρήση, την επισκεψιμότητα, την επιθυμητή χρήση, τον βαθμό και τον τρόπο ενημέρωσης καθώς και τη στάση απέναντι σε συμμετοχικές δράσεις για τον σχεδιασμό του παράκτιου αστικού χώρου. Για λόγους διευκόλυνσης, ο παράκτιος αστικός χώρος χωρίστηκε σε τρεις περιοχές χωρίς όμως να σημαίνει πως παραβλέπεται η άμεση αλληλεξάρτηση που υπάρχει τόσο μεταξύ τους όσο και με την πόλη (1. Παλαιός Λιμένας, 2. Παράκτιο Αστικό Μέτωπο, 3. Προβλεπόμενος Τουριστικός Λιμένας). Επιπλέον, για να αποφευχθούν τυχόν παρερμηνείες στον καθορισμό των περιοχών αυτών, στο εισαγωγικό σημείωμα του θεματολογίου τοποθετείται ένας διαγραμματικός χάρτης στον οποίο απεικονίζονται και οι τρεις.

Στα πλαίσια της διπλωματικής αυτής, και εφόσον πρόκειται για μια καθαρά πιλοτική έρευνα, ήταν ιδιαίτερα δύσκολο να ακολουθηθεί μια μέθοδος επιλογής ατόμων του δείγματος που να διέπεται από τους νόμους των πιθανοτήτων. Έτσι λοιπόν, η δειγματοληψία βασίστηκε σε κριτήρια όπως η εύκολη πρόσβαση και η διαθεσιμότητα. Πιο συγκεκριμένα, ακολουθήθηκε η δειγματοληψία της χιονοστιβάδας καθώς μέσω ενός αρχικού συνόλου δείγματος που ήταν διαθέσιμο, αποκτήθηκε η πρόσβαση σε ολόκληρο το δείγμα της έρευνας αυτής. Αρχικά, προσεγγίστηκαν οκτώ άτομα και στη συνέχεια ο καθένας το μοίρασε σε άλλα τέσσερα. Για τους αρχικούς εκπροσώπους η συμπλήρωση του θεματολογίου πραγματοποιήθηκε μέσω προσωπικής συνέντευξης, γεγονός που ταυτόχρονα λειτούργησε και ως δοκιμαστικό στάδιο του θεματολογίου. Με αυτόν τον τρόπο, ελέγχθηκε ο βαθμός κατανόησης και ερμηνείας του ερωτηματολογίου.

Στη συνέχεια, η επιλογή της μεθόδου συλλογής ήταν καθοριστικής σημασίας για τον σχεδιασμό του θεματολογίου. Παραπάνω αναφέρθηκε πως οι αρχικοί εκπρόσωποι συμπλήρωσαν το θεματολόγιο με καθοδήγηση από τον ερευνητή. Όμως η προσωπική συνέντευξη δεν αποτέλεσε την κύρια μέθοδο συμπλήρωσης του θεματολογίου. Καθώς για το υπόλοιπο μέρος του δείγματος, το θεματολόγιο θα συμπληρωνόταν από τον ίδιο τον ερωτώμενο, χωρίς την παρέμβαση ερευνητή, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην τεχνική αρτιότητα του ερωτηματολογίου και στην διευκρίνιση, μέσω εγγράφων επεξηγήσεων του τρόπου συμπλήρωσης κάθε ερώτησης. Επιπλέον, καθοριστική συνιστώσα στον σχεδιασμό του ερωτηματολογίου αποτέλεσαν τα χαρακτηριστικά του ερωτώμενου πληθυσμού. Δεδομένου ότι η έρευνα δεν στοχεύει σε συγκεκριμένη ομάδα πληθυσμού, αναμένεται να συγκεντρωθεί δείγμα με ποικίλα χαρακτηριστικά, όπως για παράδειγμα διαφορετικό μορφωτικό επίπεδο. Για το λόγο αυτό, δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στη διατύπωση των ερωτήσεων και στη χρησιμοποίηση των κατάλληλων λέξεων.

Όσον αφορά τη δομή του θεματολογίου, διακρίνονται 5 θεματικές ενότητες που περιλαμβάνουν συγγενή ερωτήματα. Η ομαδοποίηση των ερωτημάτων του Θεματολογίου συμβάλει στην συνοχή του και κατ' επέκταση στην αύξηση του βαθμού ανταπόκρισης του κοινού. Σημαντικό ρόλο στην ταξινόμηση των θεματικών ενότητων έπαιξε και το είδος των ερωτήσεων που περιελάμβαναν. Για παράδειγμα οι ενότητες που περιέχουν κλειστές και εύκολες ερωτήσεις τοποθετήθηκαν στην αρχή του θεματολογίου, ενώ αυτές με τις πιο δύσκολες ή ανοιχτές ερωτήσεις τοποθετήθηκαν στο τέλος. Πιο αναλυτικά, το θεματολόγιο (βλ. Παράρτημα Ι : Θεματολόγιο) αποτελείται από 13 ερωτήσεις που βασίστηκαν σε πέντε θεματικές ενότητες:

- Δημογραφικά στοιχεία
- Χρήση του παράκτιου αστικού χώρου σήμερα
- Επιθυμητή χρήση του παράκτιου αστικού χώρου
- Ο παράκτιος αστικός χώρος ως αντικείμενο συζήτησης
- Δράσεις για τον σχεδιασμό του παράκτιου αστικού χώρου

Η **πρώτη ενότητα** περιέχει δύο διχοτομικές ερωτήσεις σχετικές με προσωπικά στοιχεία των χρηστών: την ηλικία και τον τόπο κατοικίας. Εστιάζουμε στα δύο αυτά στοιχεία με σκοπό να διαπιστωθούν τυχόν τάσεις, ανάλογα με την ηλικία των ερωτώμενων και τα χρόνια διαμονής τους στην Ηγουμενίτσα. Υπάρχουν αρκετά ερωτήματα που μπορούν να διερευνηθούν με βάση αυτά τα χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα, μπορεί να διερευνηθεί αν το ενδιαφέρον για συμμετοχή σε δράσεις και η ενημέρωση για ζητήματα του παράκτιου χώρου σχετίζονται με την ηλικία ή τον χρόνο διαμονής των ερωτώμενων στην πόλη.

Η **δεύτερη ενότητα** περιέχει τρεις ερωτήσεις οι οποίες αφορούν την χρήση του παράκτιου αστικού χώρου σήμερα. Η θεματική αυτή ενότητα εστιάζει στις δύο από τις τρεις περιοχές του παράκτιου αστικού χώρου που έχουν οριστεί από την αρχή του θεματολογίου: ο Παλιός Λιμένας και το Παράκτιο Αστικό Μέτωπο. Η πρώτη ερώτηση είναι πολλαπλής επιλογής και αφορά τις χρήσεις που εντοπίζει ο ερωτώμενος στην κάθε περιοχή. Οι χρήσεις που έχουν επιλεγεί είναι οι εξής: Εκπαιδευτικές Δραστηριότητες, Πολιτιστικές Χρήσεις, Χώροι Αθλητισμού, Χώροι Αναψυχής και Χώροι Στάθμευσης. Στο τέλος της λίστας αυτής δίνεται και η επιλογή να προσδιορίσει ο ερωτώμενος κάποιες άλλες χρήσεις. Στη συνέχεια, ακολουθεί μια ερώτηση βαθμονόμησης που αφορά στη συχνότητα επίσκεψης των περιοχών αυτών. Τέλος, ο ερωτώμενος καλείται να βαθμολογήσει με μια συγκεκριμένη κλίμακα τους λόγους για τους οποίους επισκέπτεται την περιοχή. Οι λόγοι αυτοί είναι αντίστοιχοι των χρήσεων που επιλέχθηκαν στην πρώτη ερώτηση της ενότητας αυτής.

Η **τρίτη ενότητα** αφορά την επιθυμητή χρήση του παράκτιου αστικού χώρου και πιο συγκεκριμένα ποιες χρήσεις θα προτιμούσε ο ερωτώμενος να παραλαμβάνει η περιοχή του Παλαιού Λιμένα και ποιες το Παράκτιο Αστικό Μέτωπο. Οι χρήσεις που

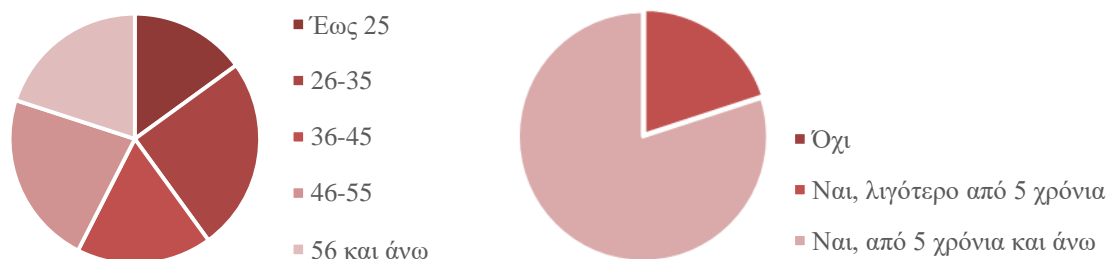
έχουν επιλεγεί στην ενότητα αυτή είναι οι εξής: Αθλητικό Κέντρο, Ανοιχτά Γήπεδα (τέννις, μπάσκετ, ποδοσφαίρου, κτλ.), Εκθεσιακό Κέντρο, Εμπορικοί Χώροι, Ενυδρείο, Θέατρο, Κινηματογράφος, Κολυμβητήριο, Μαρίνα Τουριστικών Σκαφών, Παιδική Χαρά, Πολιτιστικό Κέντρο, Συνεδριακό Κέντρο, Τερματικός Σταθμός για Κρουαζιερόπλοια, Χώροι Αναψυχής/Εστίασης, Χώροι Γραφείων, Χώροι Κατοικίας και Χώροι Πρασίνου. Και στην ερώτηση αυτή δίνεται η επιλογή στον ερωτώμενο να προτείνει κάποια άλλη χρήση που επιθυμεί για κάθε μια από τις περιοχές της ενότητας αυτής. Στην επιλογή των χρήσεων που συμπεριλήφθηκαν στην ερώτηση αυτή, καθοριστική υπήρξε η μελέτη περιπτώσεων αναπλάσεων παράκτιων αστικών περιοχών.

Στην **τέταρτη ενότητα** στόχο αποτελεί η προσέγγιση του παράκτιου χώρου ως αντικείμενο συζήτησης. Στην ενότητα αυτή μελετώνται και οι τρεις περιοχές που έχουν οριστεί από την αρχή του Θεματολογίου: ο Παλιός Λιμένας, το Παράκτιο Αστικό Μέτωπο και ο προβλεπόμενος Τουριστικός Λιμένας. Πιο αναλυτικά, περιλαμβάνεται μια ερώτηση βαθμονόμησης που αφορά στην ενημέρωση του ερωτώμενου για τις συζητήσεις που γίνονται για την κάθε μια περιοχή. Στη συνέχεια, ο ερωτώμενος καλείται να απαντήσει με ποιον τρόπο ενημερώνεται για ζητήματα που αφορούν τις υπό μελέτη περιοχές. Οι επιλογές που καταγράφονται στο ερωτηματολόγιο είναι οι εξής: Συνάδερφο, φίλο, συγγενή κλπ., Τοπικό τύπο, Ιστοσελίδα Δήμου Ηγουμενίτσας και Ιστοσελίδα Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας. Και στο σημείο αυτό δίνεται η δυνατότητα στον ερωτώμενο να προσδιορίσει κάποιον άλλον τρόπο ενημέρωσης. Η ενότητα αυτή ολοκληρώνεται με μια ερώτηση κατάταξης, οι απαντήσεις της οποίας είναι ιδιαίτερης σημασίας. Ο ερωτώμενος καλείται να επιλέξει με σειρά προτεραιότητας, ποια περιοχή θεωρεί πιο σημαντικό να συζητηθεί και στη συνέχεια να αιτιολογήσει την κάθε επιλογή του.

Στην **πέμπτη ενότητα**, περιέχονται ερωτήσεις που αφορούν τις δράσεις για τον σχεδιασμό του παράκτιου αστικού χώρου. Οι δύο πρώτες ερωτήσεις είναι κλειστού τύπου. Σκοπός των ερωτήσεων αυτών είναι να διερευνηθεί αρχικά κατά πόσο είναι ενήμεροι οι ερωτώμενοι για την ύπαρξη ομάδων που δραστηριοποιούνται για το σχεδιασμό του παράκτιου χώρου της πόλης και στη συνέχεια η πρόθεση τους να συμμετάσχουν σε κάποια τέτοια ομάδα. Η ενότητα αυτή κλείνει με δύο ερωτήσεις ανοιχτού τύπου όπου ζητείται στον ερωτώμενο να αναπτύξει τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να συμμετάσχει σε ομάδες για τον σχεδιασμό του παράκτιου χώρου ή, στην περίπτωση όπου συμμετέχει ήδη, να περιγράψει τον τρόπο συμβολής του.

4.4 Παρουσίαση ευρημάτων Θεματολογίου

1. Δημογραφικά στοιχεία



Γράφημα 1: Ηλικιακές Κατηγορίες

Γράφημα 2: Η Ηγουμενίτσα ως τόπος διαμονής

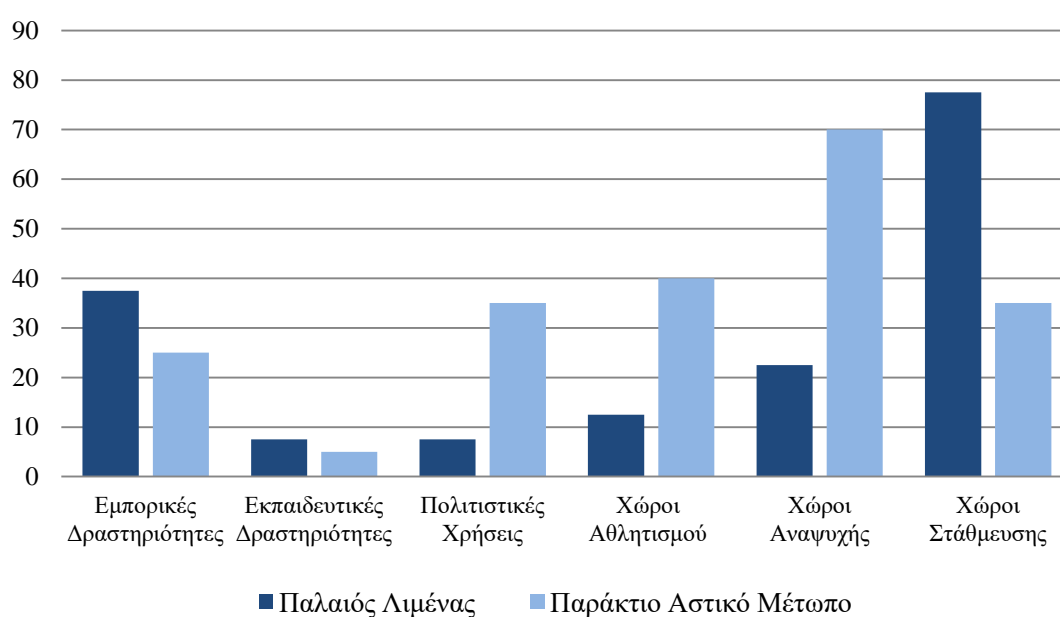
Η ενότητα αυτή περιλαμβάνει μόνο δύο ερωτήσεις που αφορούν στην ηλικία και τον τόπο διαμονής των ερωτηθέντων. Αναφορικά με την ηλικία των ερωτηθέντων, αξίζει να τονιστεί πως, παρόλο που δεν έγινε προεπιλογή των ερωτώμενων, η κατανομή των πολιτών που συμμετείχαν στην έρευνα, στις ηλικιακές κατηγορίες είναι αρκετά ισορροπημένη. Αναλυτικότερα, για τις ηλικιακές κατηγορίες «Έως 25», «26-35», «36-45», «46-55» και «56 και άνω» τα ποσοστά διαμορφώνονται ως εξής: 15%, 25%, 17,5%, 22,5% και 20% αντίστοιχα. Πολύ σημαντικό αποτελεί το γεγονός ότι όλοι οι ερωτώμενοι είναι κάτοικοι της Ηγουμενίτσας. Μάλιστα το 80% των ερωτηθέντων ζει μόνιμα στην πόλη από 5 χρόνια και πάνω. Έτσι, μπορεί να προσεγγιστεί καλύτερα ο τρόπος που βιώνουν οι κάτοικοι τον παράκτιο αστικό χώρο αλλά και με ποιον τρόπο και σε τι βαθμό θα ήθελαν οι ίδιοι να βελτιωθεί αισθητικά και λειτουργικά.

2. Χρήση του παράκτιου αστικού χώρου σήμερα

Τα ερωτήματα της συγκεκριμένης κατηγορίας αφορούν την χρήση του παράκτιου χώρου από τους κατοίκους της Ηγουμενίτσας. Δεδομένου ότι ο χώρος αυτός καλύπτει μεγάλη έκταση του αστικού της ιστού, έχει ιδιαίτερη σημασία να διερευνηθεί η σχέση που έχουν με αυτόν οι κάτοικοι. Στην ενότητα αυτή, οι υπό μελέτη περιοχές είναι ο Παλαιός Λιμένας και το Παράκτιο Αστικό Μέτωπο. Για την κάθε μια ερώτηση της παρούσας θεματικής ενότητας γίνεται μια σύντομη περιγραφή των ευρημάτων μας, τα οποία απεικονίζονται και σε αντίστοιχα διαγράμματα.

Αρχικά, ζητείται από τους ερωτώμενους να σημειώσουν τις χρήσεις γης που εντοπίζουν σε κάθε μια από τις υπό διερεύνηση περιοχές. Όσον αφορά τις χρήσεις που δίνονται ως επιλογή, πρόκειται για χρήσεις που εντοπίζονται γενικά σε έναν

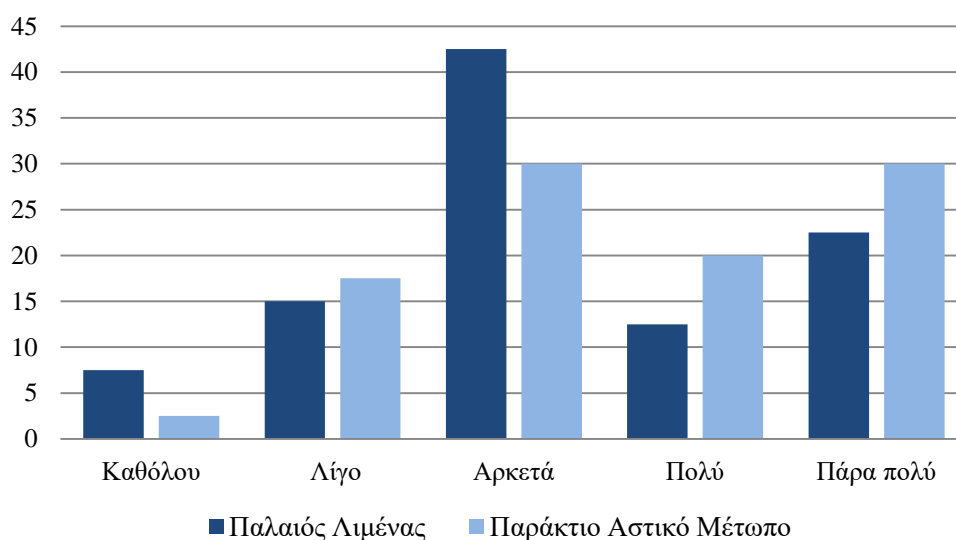
αστικό ιστό και αρκετές από αυτές δεν εμφανίζονται στις δύο περιοχές που έχουμε ορίσει και παρουσιάζει στο εισαγωγικό σημείωμα του Θεματολογίου. Αρκετοί από τους ερωτώμενους επέλεξαν χρήσεις που δεν εντοπίζονται στις δύο καθορισμένες περιοχές, γεγονός που ερμηνεύεται με δύο τρόπους: είτε οι ερωτώμενοι δεν γνωρίζουν καλά τις περιοχές είτε τις αντιλαμβάνονται με τρόπο διαφορετικό από αυτόν που έχουμε ορίσει. Δεδομένου ότι ο αστικός ιστός της Ηγουμενίτσας είναι μικρού μεγέθους και οι περιοχές αυτές καταλαμβάνουν σημαντική έκταση, θεωρούμε λιγότερο πιθανό οι ερωτώμενοι να μην γνωρίζουν τις χρήσεις γης που παραλαμβάνουν οι χώροι αυτοί. Κατ' επέκταση θεωρείται αρκετά πιθανός ο διαφορετικός τρόπος αντίληψης των περιοχών που έχουμε ορίσει. Για παράδειγμα, ενδέχεται αρκετοί ερωτώμενοι να τις αντιλαμβάνονται ως αναπόσπαστο κομμάτι του αστικού ιστού με τον οποίο συνορεύουν.



Γράφημα 3: Χρήσεις του παράκτιου χώρου σήμερα

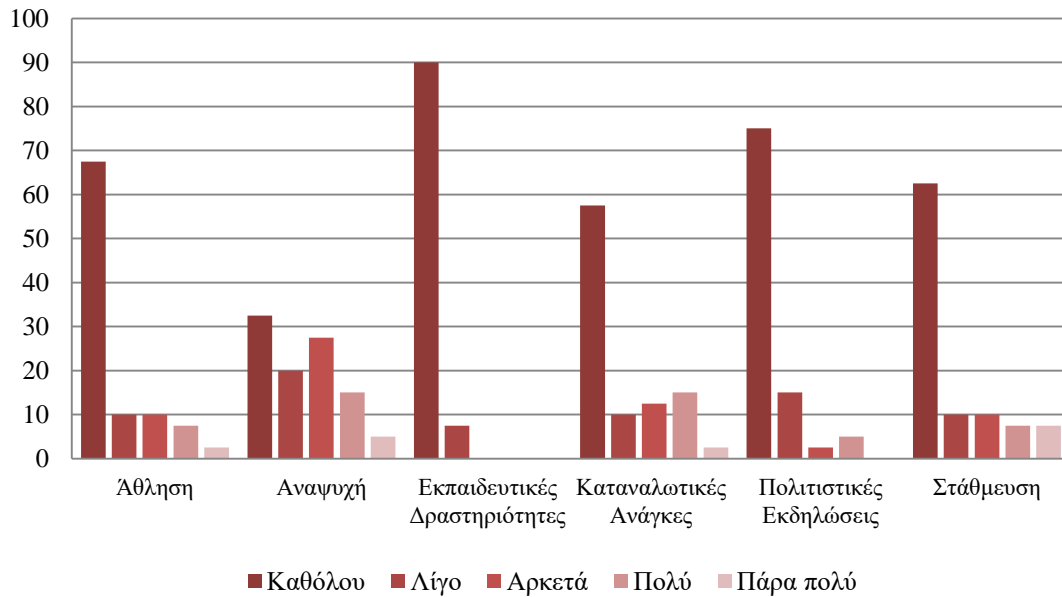
Όσον αφορά την περιοχή του Παλαιού Λιμένα, η χρήση που επιλέχθηκε από τους περισσότερους είναι αυτή της στάθμευσης. Ακολουθούν οι εμπορικές δραστηριότητες και αμέσως μετά οι χρήσεις αναψυχής. Λίγοι από τους ερωτώμενους απάντησαν πως εντοπίζουν στην περιοχή του Παλαιού Λιμένα χώρους αθλητισμού ενώ ακόμα λιγότεροι επέλεξαν εκπαιδευτικές και πολιτιστικές χρήσεις (3 άτομα). Όσον αφορά το παράκτιο αστικό μέτωπο, κυρίαρχη χρήση, σύμφωνα με το δείγμα μας, αναδεικνύεται η αναψυχή. Ακολουθούν με μικρότερα ποσοστά, οι χώροι αθλητισμού (40%) και οι χρήσεις πολιτισμού και στάθμευσης (35% η κάθε μια). Αξίζει να σημειωθεί πως οι χρήσεις που έχουν επιλεγεί για την κάθε μια περιοχή παρουσιάζουν μεγάλη ανομοιογένεια, εκτός από τις εκπαιδευτικές δραστηριότητες οι οποίες και στις δύο περιοχές εμφανίζουν μικρό ποσοστό που κυμαίνεται σε παρόμοια επίπεδα.

Το επόμενο ζήτημα που τίθεται είναι η συχνότητα με την οποία επισκέπτεται ο ερωτώμενος την κάθε περιοχή. Για την περιοχή του Παλαιού Λιμένα το μεγαλύτερο ποσοστό (42,5%) συγκεντρώθηκε στην απάντηση «Αρκετά» ενώ το 22,5% δήλωσε πως την επισκέπτεται πάρα πολύ. Με λίγο μικρότερα ποσοστά ακολουθούν οι επιλογές «Λίγο» και «Πολύ». Αξίζει να σημειωθεί πως μόνο 3 άτομα δήλωσαν πως δεν επισκέπτονται καθόλου την περιοχή του Παλαιού Λιμένα. Όσον αφορά την περιοχή του Παράκτιου Αστικού Μετώπου, ένα άτομο δήλωσε πως δεν την επισκέπτεται καθόλου ενώ οι περισσότεροι επέλεξαν τις απαντήσεις «Αρκετά» και «Πάρα πολύ». Οι επιλογές «Πολύ» και «Λίγο» για την περιοχή αυτή κινούνται σε υψηλότερα επίπεδα από τις αντίστοιχες για την περιοχή του Παλαιού Λιμένα.

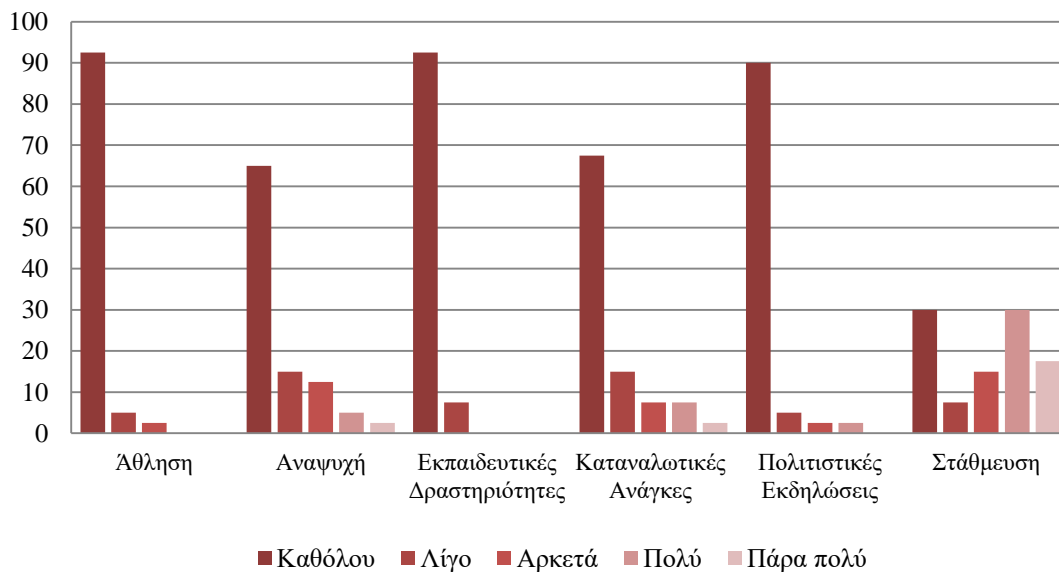


Γράφημα 4: Συχνότητα επίσκεψης

Η θεματική αυτή ενότητα κλείνει με την διερεύνηση των λόγων επίσκεψης των δύο υπό μελέτη περιοχών. Σε γενικές γραμμές, όπως φαίνεται και στο αντίστοιχο γράφημα, μικρό ποσοστό του δείγματος επισκέπτεται την περιοχή του Παλαιού Λιμένα για εκπαιδευτικές δραστηριότητες (92,5% «Καθόλου» και 7,5% «Λίγο»), άθληση (92,5% «Καθόλου», 5% «Λίγο» και 2,5% «Αρκετά») και πολιτιστικές εκδηλώσεις (92,5% «Καθόλου», 5% «Λίγο», 2,5% «Αρκετά» και 2,5% «Πολύ»). Για τις κατηγορίες «Αναψυχή» και «Καταναλωτικές Ανάγκες» ο βαθμός επισκεψιμότητας αυξάνεται με ποσοστά που κυμαίνονται σε παρόμοια επίπεδα. Ως επικρατέστερος λόγος επίσκεψης της περιοχής του Παλαιού Λιμένα, αναδεικνύεται η στάθμευση. Στη χρήση αυτή, η απάντηση «Καθόλου» έχει επιλέγει τις λιγότερες φορές ενώ οι απαντήσεις «Αρκετά», «Πολύ» και «Πάρα πολύ» τις περισσότερες σε σχέση με τις υπόλοιπες χρήσεις για την περιοχή αυτή.



Γράφημα 5: Λόγοι επίσκεψης της περιοχής του Παλαιού Λιμένα



Γράφημα 6: Λόγοι επίσκεψης της περιοχής του Παράκτιου Αστικού Μετώπου

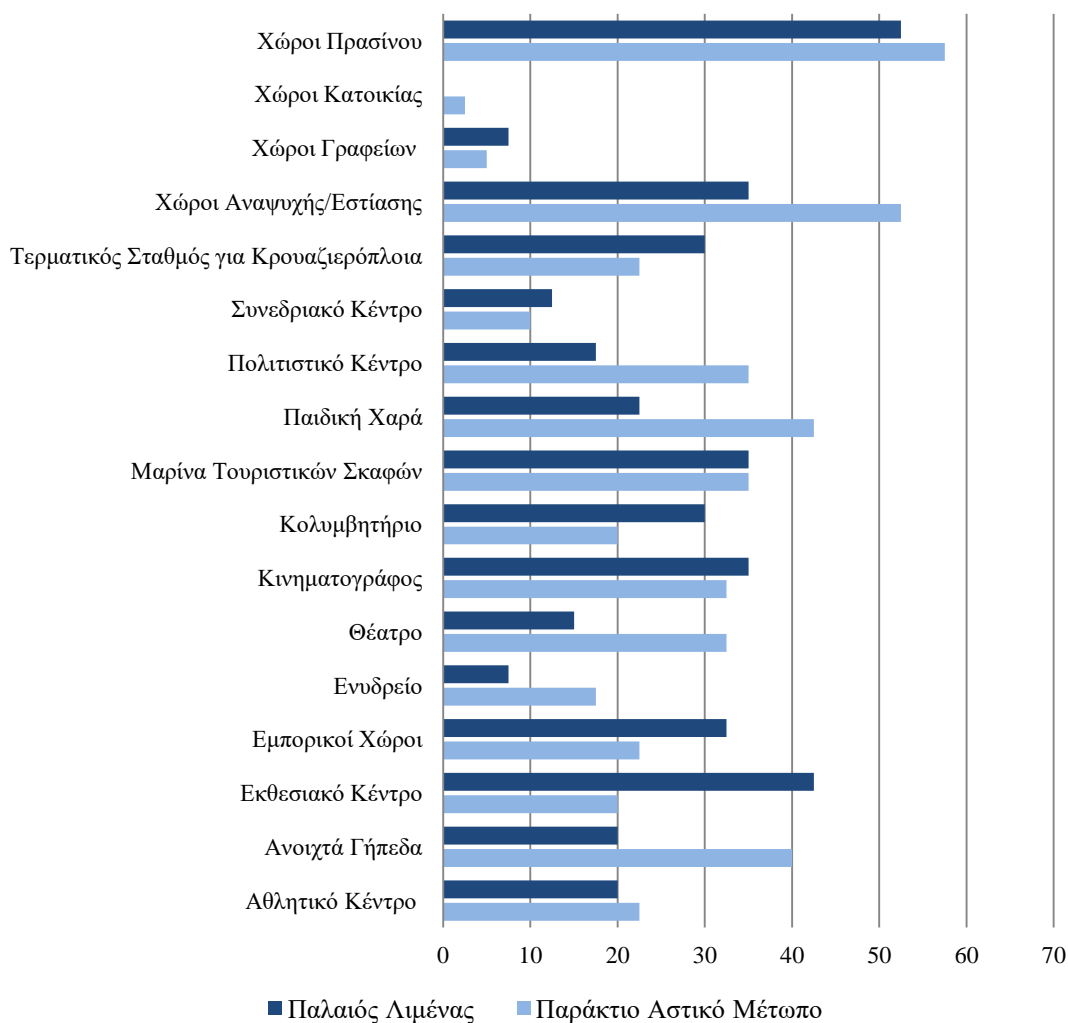
Όσον αφορά την περιοχή του Παράκτιου Αστικού Μετώπου, και εδώ μικρό ποσοστό του δείγματος την επισκέπτεται για εκπαιδευτικές δραστηριότητες (αντίστοιχα ποσοστά με την περιοχή του Παλαιού Λιμένα για την ίδια χρήση) και για πολιτιστικές εκδηλώσεις (77,5% «Καθόλου», 15% «Λίγο», 2,5% «Αρκετά» και 5% «Πολύ»). Οι

κατηγορίες της άθλησης και της στάθμευσης παρουσιάζουν παρόμοια ποσοστά με μια μικρή διαφοροποίηση στις απαντήσεις «Καθόλου» (70% στην «Άθληση» και 65% στην «Στάθμευση») και «Πάρα πολύ» (2,5% στην «Άθληση» και 7,5% στην «Στάθμευση»). Τέλος, στην περιοχή αυτή ως επικρατέστερος λόγος επίσκεψης αναδεικνύεται η «Αναψυχή» καθώς συγκεντρώνει τις λιγότερες απαντήσεις «Καθόλου» και ταυτόχρονα τα ποσοστά για τις επιλογές «Λίγο» και «Αρκετά» κυμαίνονται σε πολύ υψηλότερα επίπεδα από αυτά των υπόλοιπων κατηγοριών ενώ και τα ποσοστά των απαντήσεων «Πολύ» και «Πάρα πολύ» κινούνται σε υψηλά επίπεδα σε σχέση με τις αντίστοιχες επιλογές του συνόλου των κατηγοριών αυτών.

3. Επιθυμητή χρήση του παράκτιου αστικού χώρου

Τα ερωτήματα της ενότητας αυτής στοχεύουν να καταγράψουν τις χρήσεις που επιθυμούν οι ερωτώμενοι να υπάρχουν στις περιοχές του Παλαιού Λιμένα και του Παράκτιου Αστικού Μετώπου. Δεδομένου ότι, κατά κύριο λόγο, δε λαμβάνεται υπόψη η γνώμη των κατοίκων για ζητήματα σχεδιασμού του παράκτιου χώρου, η θεματική αυτή ενότητα έχει ιδιαίτερη σημασία. Σε γενικές γραμμές, έχουν επιλεγεί σχεδόν όλες οι χρήσεις που περιλάμβανε το Θεματολόγιο. Όμως, παρόλο που δόθηκε στους ερωτώμενους η επιλογή να προτείνουν άλλη χρήση, δεν σημειώθηκε από κανέναν κάποια νέα πρόταση.

Αναλυτικότερα, η πλειοψηφία του δείγματος επέλεξε ως επιθυμητή χρήση τους χώρους πρασίνου και για τις δύο περιοχές (52,5% για την περιοχή του Παλαιού Λιμένα και 57,5% για το Παράκτιο Αστικό Μέτωπο) και τους χώρους αναψυχής/εστίασης για το Παράκτιο Αστικό Μέτωπο (52,5%). Για την περιοχή του Παράκτιου Αστικού Μετώπου, αξίζει να σημειωθεί πως οι υπάρχουσες χρήσεις έχουν επιλεγεί και ως επιθυμητές. Πιο συγκεκριμένα, η πλειοψηφία του δείγματος επέλεξε ως επιθυμητή χρήση την αναψυχή/εστίαση, ενώ ταυτόχρονα οι επιλογές «Παιδική Χαρά» και «Ανοιχτά Γήπεδα» αγγίζουν τα ποσοστά 42,5% και 40%. Επιπλέον, για την περιοχή αυτή, ενδιαφέρον παρουσιάζει η συχνότητα με την οποία επιλέχθηκε ως επιθυμητή χρήση η «Μαρίνα Τουριστικών Σκαφών», δεδομένου ότι πρόκειται για ένα έργο το οποίο αναμένεται να υλοποιηθεί άμεσα. Συγκρινόμενη με τις υπόλοιπες επιθυμητές χρήσεις, βρίσκεται στην τέταρτη θέση μαζί με την χρήση «Πολιτιστικό Κέντρο», συγκεντρώνοντας ποσοστό 35%. Τέλος, τα μικρότερα ποσοστά και στις δύο περιοχές, εμφανίζονται για τους χώρους κατοικίας και γραφείων.



Γράφημα 7: Επιθυμητές Χρήσεις

Ιδιαίτερη σημασία στο υπό μελέτη ζήτημα της παρούσας εργασίας, έχουν οι απαντήσεις που δόθηκαν για τις επιλογές «Συνεδριακό Κέντρο», «Πολιτιστικό Κέντρο» και «Εκθεσιακό Χώρο», ειδικά για την περιοχή του Παλαιού Λιμένα. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, σύμφωνα με το «Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Λ.ΗΓ. Α.Ε. (2016-2019)» το σενάριο αξιοποίησης της έκτασης του Παλαιού Λιμένα περιλαμβάνει την ανάπτυξη συνεδριακού, εκπαιδευτικού και εκθεσιακού Πολυχώρου καθώς και την μετατροπή του χώρου του Παλαιού Τελωνείου σε Πολιτιστικό Κέντρο Εκδηλώσεων. Η συχνότητα όμως με την οποία επιλέχθηκαν οι χρήσεις αυτές δεν ταυτίζεται με το σενάριο αξιοποίησης του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας. Όπως φαίνεται και στον πίνακα που ακολουθεί, μόνο η χρήση «Εκθεσιακό Κέντρο» έχει επιλεγεί αρκετές φορές, αποτελώντας την δεύτερη πιο επιθυμητή χρήση. Οι άλλες δύο, «Πολιτιστικό Κέντρο» και «Συνεδριακό Κέντρο» έχουν επιλεγεί με πολύ μικρότερη συχνότητα (17,5% και 12,5% αντίστοιχα).

Χώροι Πρασίνου	52,5%
Εκθεσιακό Κέντρο	42,5%
Μαρίνα Τουριστικών Σκαφών	35,0%
Χώροι Αναψυχής/Εστίασης	35,0%
Κινηματογράφος	35,0%
Εμπορικοί Χώροι	32,5%
Τερματικός Σταθμός για Κρουαζιερόπλοια	30,0%
Κολυμβητήριο	30,0%
Παιδική Χαρά	22,5%
Ανοιχτά Γήπεδα	20,0%
Αθλητικό Κέντρο	20,0%
Πολιτιστικό Κέντρο	17,5%
Θέατρο	15,0%
Συνεδριακό Κέντρο	12,5%
Χώροι Γραφείων	7,5%
Ενυδρείο	7,5%
Χώροι Κατοικίας	0%

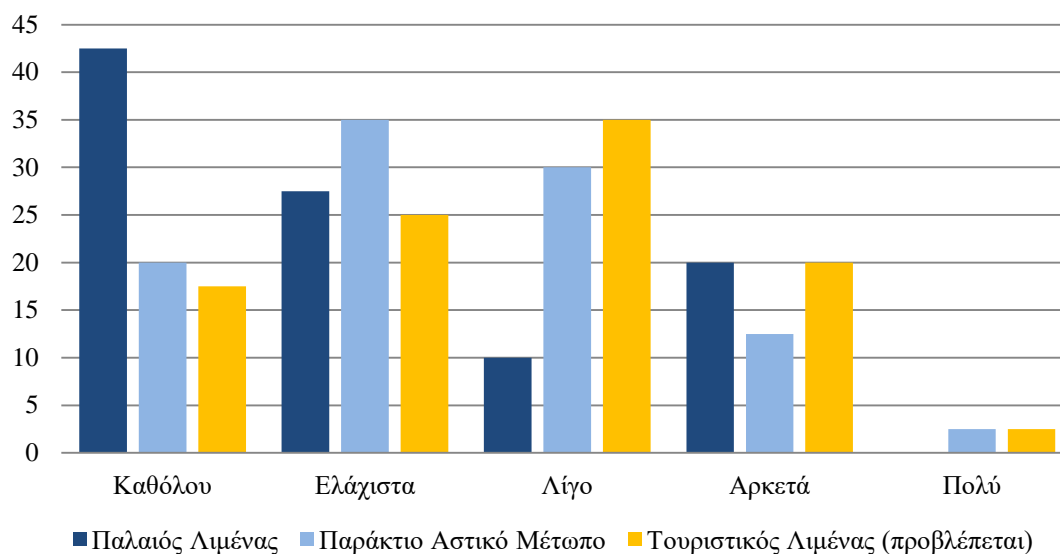
Πίνακας 3: Επιθυμητές Χρήσεις για την περιοχή του Παλαιού Λιμένα

4. Ο παράκτιος αστικός χώρος ως αντικείμενο συζήτησης

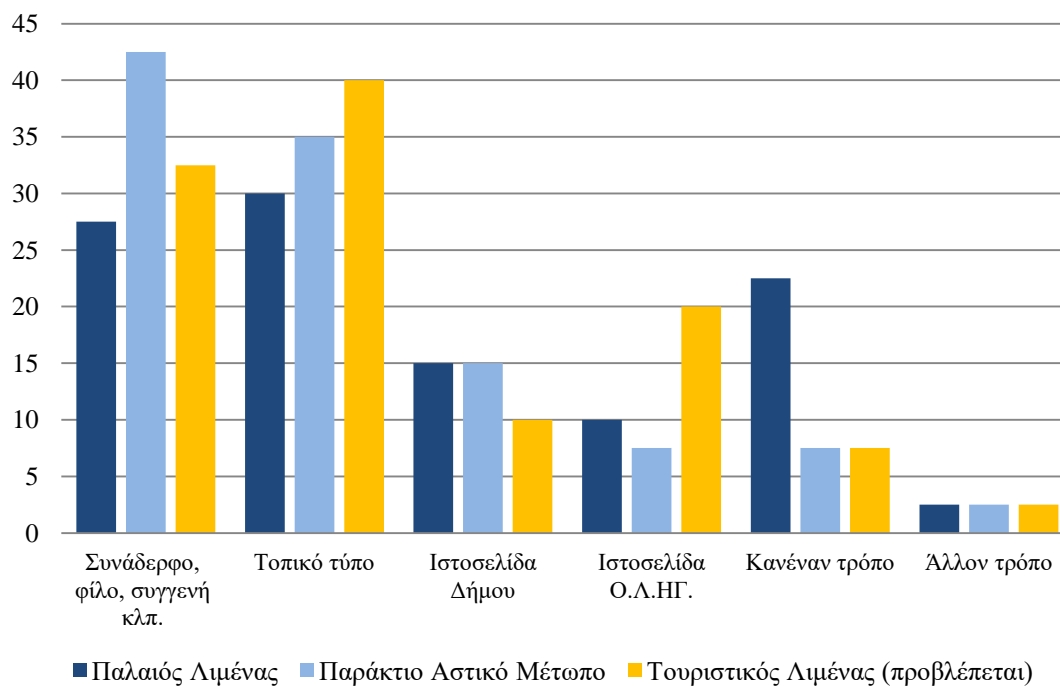
Στη θεματική αυτή ενότητα, διερευνώνται και οι τρεις περιοχές που έχουν οριστεί στο εισαγωγικό σημείωμα του Θεματολογίου. Στο σημείο αυτό, κρίνεται απαραίτητο να συμπεριληφθεί και ο προτεινόμενος Τουριστικός Λιμένας, καθώς η υλοποίηση του αφενός πρόκειται να αλλάξει τη φυσιογνωμία όλου του παράκτιου χώρου, και αφετέρου να επηρεάσει την αναπτυξιακή πορεία της πόλης. Όσον αφορά τα ερωτήματα της, στόχο έχουν να καταγράψουν αρχικά την επάρκεια ή μη του βαθμού ενημέρωσης των κατοίκων της πόλης της Ηγουμενίτσας για τις συζητήσεις που αφορούν τον παράκτιο χώρο, και στην συνέχεια τον τρόπο ενημέρωσης τους. Στο τέλος της ενότητας αυτής, ο ερωτώμενος καλείται να κατατάξει με σειρά προτεραιότητας ποια περιοχή θεωρεί πιο σημαντικό να προταθεί ως αντικείμενο συζήτησης.

Αρχικά, παρουσιάζονται τα ευρήματα για την ενημέρωση των ερωτώμενων σχετικά με ζητήματα του παράκτιου αστικού χώρου. Όσον αφορά την περιοχή του Παλαιού Λιμένα, συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτώμενων που απάντησαν πως δεν έχουν καμία ενημέρωση για την περιοχή αυτή (42,5%). Αρκετοί (27,5%) δήλωσαν πως γνωρίζουν σε ελάχιστο βαθμό για τις συζητήσεις που γίνονται για την περιοχή του Παλαιού Λιμένα, ενώ κανένας δεν απάντησε πως έχει πολύ καλή ενημέρωση για αυτήν. Για την περιοχή του Παράκτιου Αστικού Μετώπου, επικρατέστερη επιλογή αποτελεί το «Ελάχιστα» με ποσοστό 35%. Ακολουθεί η επιλογή «Λίγο» με ποσοστό 30% και η επιλογή «Καθόλου» με ποσοστό 20%. Πολύ

μικρός αριθμός από το σύνολο των ερωτώμενων δήλωσε πως έχει πολύ καλή γνώση των ζητημάτων του Παράκτιου Αστικού Χώρου. Στην επιλογή «Πολύ» ίδια εικόνα εμφανίζεται και για τον Τουριστικό Λιμένα. Επιπλέον, σε σχέση με τις άλλες δύο περιοχές, ο προβλεπόμενος Τουριστικός Λιμένας συγκέντρωσε το λιγότερο αριθμό απαντήσεων «Καθόλου».



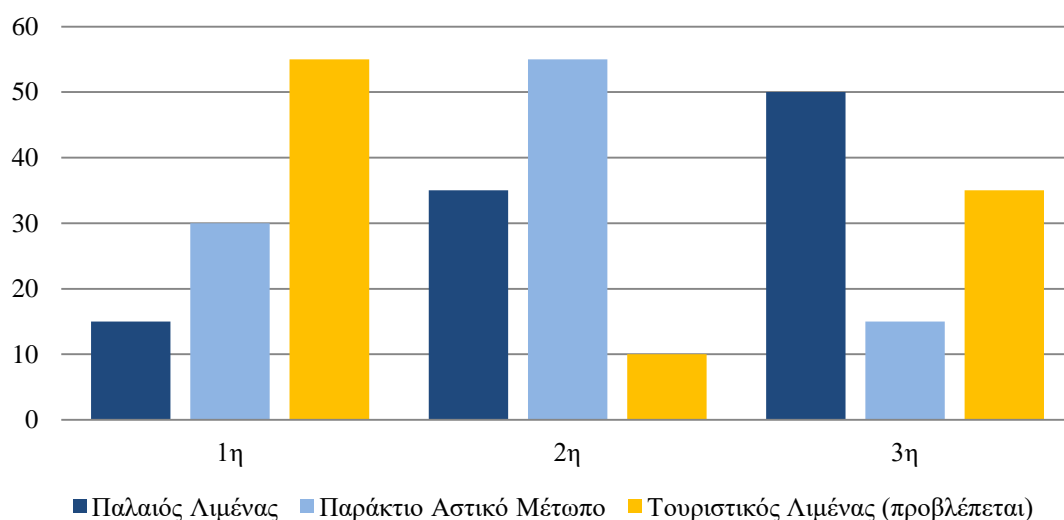
Γράφημα 8: Βαθμός Ενημέρωσης για το Παράκτιο Μέτωπο



Γράφημα 9: Τρόποι Ενημέρωσης

Όσον αφορά τον τρόπο ενημέρωσης, και για τις τρεις περιοχές, οι περισσότεροι απάντησαν πως έχουν ενημερωθεί είτε από συνάδερφο, φίλο, συγγενή κλπ, είτε από τον τοπικό τύπο. Αρκετά χαμηλότερα ποσοστά συγκέντρωσε γενικά, και για τις τρεις περιοχές, η ενημέρωση μέσω Ιστοσελίδας Δήμου ή Ο.Λ.ΗΓ. Πιο αναλυτικά, η ενημέρωση μέσω της Ιστοσελίδας του Δήμου συγκεντρώνει ποσοστό 15% για τις περιοχές του Παλαιού Λιμένα και του Παράκτιου Αστικού Μετώπου, και ποσοστό 10% για τον προβλεπόμενο Τουριστικό Λιμένα. Αντίστροφη τάση εμφανίζεται στην ενημέρωση μέσω της Ιστοσελίδας του Ο.Λ.ΗΓ.. Ενώ, συγκριτικά με αυτήν της ιστοσελίδας του Δήμου, ενημερώνονται λιγότεροι για ζητήματα που αφορούν τις περιοχές του Παλαιού Λιμένα και του Παράκτιου Αστικού Μετώπου, όσον αφορά τον προβλεπόμενο Τουριστικό Λιμένα, το ποσοστό που συγκεντρώνει είναι το διπλάσιο. Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως μόνο σε αυτήν την ερώτηση του Θεματολογίου, δόθηκε συμπληρωματική επιλογή, καθώς ένας ερωτώμενος δήλωσε πως η ενημέρωση του οφείλεται στο ότι διετέλεσε κάποια χρονική περίοδο πρόεδρος του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας.

Τέλος, ζητείται από τους ερωτώμενους να κατατάξουν με σειρά προτεραιότητας ποια περιοχή θεωρούν πως είναι πιο σημαντικό να προταθεί ως αντικείμενο συζήτησης. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα που ακολουθεί, η πλειοψηφία των ερωτώμενων πιστεύει πρωταρχικό θέμα συζήτησης αποτελεί ο Τουριστικός Λιμένας και δευτερεύον το Παράκτιο Αστικό Μέτωπο. Ως τελευταία επιλογή, η περιοχή που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό είναι αυτή του Παλαιού Λιμένα (50%), η οποία ταυτόχρονα συγκεντρώνει και το μικρότερο ποσοστό ως πρώτη επιλογή (15%). Συμπληρωματικά, είχε ζητηθεί από τους ερωτώμενους να αιτιολογήσουν τους λόγους που συντέλεσαν στην επιλογή τους. Από τους συνολικά 40 ερωτώμενους, μόνο 2 αιτιολόγησαν την σειρά κατάταξης που επέλεξαν, ενώ ελάχιστοι εξήγησαν τους λόγους της πρώτης τους επιλογής.

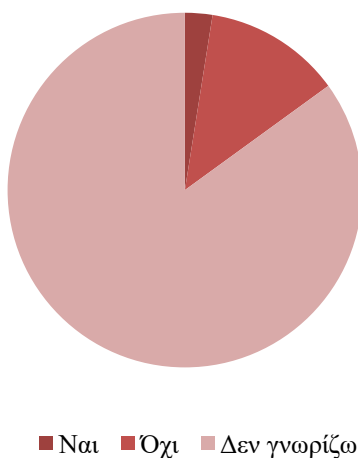


Γράφημα 10: Προτεραιότητα περιοχής ως αντικείμενο συζήτησης

Αναλυτικότερα, οι 2 ερωτηθέντες που αιτιολόγησαν την άποψη τους, κατέταξαν τις περιοχές με την ίδια σειρά προτεραιότητας. Πρωταρχικό θέμα συζήτησης για αυτούς αποτελεί ο Τουριστικός Λιμένας καθώς όπως ανέφεραν θα συμβάλει στην ανάπτυξη της πόλης. Στη δεύτερη θέση κατατάσσουν τις συζητήσεις για το Παράκτιο Αστικό Μέτωπο αναφέροντας πως χρειάζεται «να δημιουργηθούν χώροι αθλητισμού» και πως «θέλει αναβάθμιση». Για την κατάταξη της περιοχής του Παλαιού Λιμένα στην τρίτη θέση, αιτιολόγησαν την επιλογή τους δίνοντας τις εξής απαντήσεις: «έχει σχεδιαστεί ήδη από τον Ο.Λ.ΗΓ. ως λιμένας μεγάλων τουριστικών σκαφών» και «θα ήταν χρήσιμη για την πόλη». Όσον αφορά τους ερωτώμενους που αιτιολόγησαν την πρώτη επιλογή τους, ενδεικτικά αναφέρουμε κάποιες απαντήσεις: «Πρέπει να ελευθερωθεί ο χώρος με κατεδάφιση κτιρίων» (για την περιοχή του Παλαιού Λιμένα), «Να διαμορφωθεί για ψυχαγωγία λόγω έλλειψης διεξόδων» (για Παράκτιο Αστικό Μέτωπο), «Γιατί θα αυξηθεί η αντικειμενική αξία των ακινήτων στην περιοχή» και «Ο τουριστικός λιμάν θα προσδιορίσει τις υπόλοιπες δράσεις σε συνδυασμό με την προβλεπόμενη Σιδηροδρομική Κίνηση (Σύνδεση σε προγραμματική εκκρεμότητα)» (για τον προβλεπόμενο Τουριστικό Λιμένα).

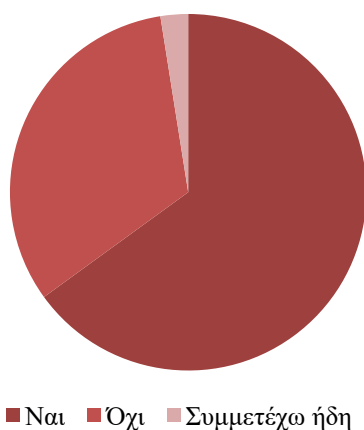
5. Δράσεις για τον σχεδιασμό του παράκτιου αστικού χώρου

Μέσω των ερωτημάτων της ενότητας αυτής, επιχειρείται κυρίως να προσεγγιστεί ο βαθμός προθυμίας ή μη, των ερωτώμενων, για συμμετοχή στον σχεδιασμό του παράκτιου χώρου της Ηγουμενίτσας. Το πρώτο ζήτημα που τίθεται στην ενότητα αυτή είναι αν υπάρχουν ομάδες που δραστηριοποιούνται για το σχεδιασμό του παράκτιου χώρου της πόλης. Στην ερώτηση αυτή, το 85% απάντησε πως δεν γνωρίζει αν υπάρχουν τέτοιου είδους ομάδες. Πολύ μικρό ποσοστό (12,5%) δήλωσε πως δεν υπάρχουν ομάδες για το σχεδιασμό του παράκτιου χώρου, ενώ μόλις το 2,5% του συνόλου των ερωτηθέντων απάντησε πως υπάρχουν.

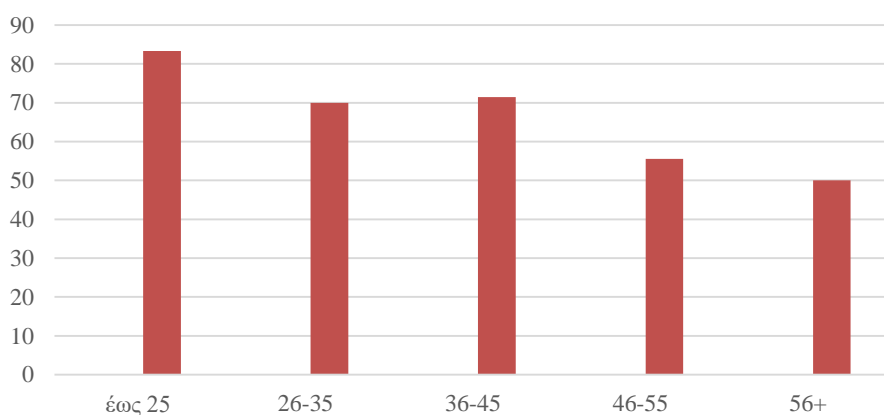


Γράφημα 11: Ύπαρξη ομάδων για τον σχεδιασμό του Παράκτιου Χώρου

Αναφορικά με την προθυμία των ερωτώμενων να συμμετάσχουν σε δράσεις για τον σχεδιασμό του παράκτιου χώρου, ενδιαφέρον εκδηλώθηκε από το 65% του συνόλου του δείγματος. Το 35% δήλωσε πως δεν ενδιαφέρεται να συμμετάσχει στον σχεδιασμό του παράκτιου χώρου, ενώ μόνο το 2,5% δήλωσε πως συμμετέχει ήδη. Στη συνέχεια, διερευνήθηκε αν το ενδιαφέρον για συμμετοχή σχετίζεται με την ηλικία των ερωτώμενων. Έτσι, για κάθε ηλικιακή ομάδα υπολογίστηκε το ποσοστό των ατόμων που δήλωσαν πρόθυμοι να συμμετάσχουν σε δράσεις για τον σχεδιασμό του παράκτιου χώρου. Σε γενικές γραμμές, με βάση τα ευρήματα της έρευνας πεδίου, οι μικρότερες ηλικίες εμφανίζουν την τάση να θέλουν να συμμετέχουν περισσότερο. Πιο συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο ποσοστό (83,3%) προθυμίας εμφανίζεται στην μικρότερη ηλικιακή ομάδα (έως 25) ενώ το μικρότερο στην μεγαλύτερη (50%). Υψηλό ποσοστό εμφανίζεται και στις ηλικίες 26-35 και 36-45 (70% και 71,4% αντίστοιχα), ενώ στην ηλικιακή κατηγορία 46-55 το ποσοστό ενδιαφέροντος για συμμετοχή στο σχεδιασμό του παράκτιου χώρου πέφτει στο 55,5%.



Γράφημα 12: Ενδιαφέρον για συμμετοχή σε ομάδες για τον σχεδιασμό του Παράκτιου Χώρου



Γράφημα 13: Εκδήλωση ενδιαφέροντος για συμμετοχή στο σχεδιασμό του Παράκτιου Χώρου ανά ηλικιακή ομάδα

Η θεματική αυτή ενότητα κλείνει με δύο ερωτήσεις ανοιχτού τύπου. Δεδομένου ότι ο ερωτώμενος έχει εξοικειωθεί ως ένα βαθμό με το θεματολόγιο, θεωρείται πως σε αυτό το σημείο θα εκφραστεί με μεγαλύτερη ευκολία. Στις ερωτήσεις αυτές, ζητείται από τον ερωτώμενο να αναπτύξει τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να συμμετάσχει σε ομάδες για τον σχεδιασμό του παράκτιου χώρου ή, στην περίπτωση όπου συμμετέχει ήδη, να περιγράψει τον τρόπο συμβολής του. Όσον αφορά την πρώτη ερώτηση, αξίζει να σημειωθεί πως ένα μεγάλο ποσοστό του συνόλου των ατόμων που εκδήλωσαν ενδιαφέρον για να συμμετάσχουν στο σχεδιασμό του παράκτιου αστικού χώρου, απάντησε στην ερώτηση αυτή. Οι περισσότεροι απάντησαν πως θα συνέβαλαν εκφράζοντας την γνώμη τους για την ανάπτυξη της περιοχής. Κάποιοι δήλωσαν πρόθυμοι να συμμετέχουν κάνοντας ότι τους ζητηθεί («θα συμμετείχα με όποιον τρόπο μου αναθέτανε», «να βοηθήσω σε ότι μπορώ», «οπουδήποτε φανώ χρήσιμη»), ενώ λίγοι βλέπουν τη συμμετοχή τους με πιο ενεργό τρόπο («ως μηχανικός με προτάσεις και ενεργή συμμετοχή στη διαμόρφωση του και εθελοντική δράση για την συντήρηση του μετώπου», «να συμμετέχω στην ανάληψη πρωτοβουλιών και της γενικότερης κινητοποίησης»). Σχετικά με την δεύτερη ερώτηση, ένας από τους ερωτηθέντες δήλωσε πως συμμετέχει ήδη ως ενεργός πολίτης ενώ μέχρι πρόσφατα αποτελούσε «εν ενεργεία στέλεχος β βαθμού Αυτοδιοίκησης». Επιπλέον, ένας ακόμα ανέφερε πως συμμετείχε παλαιότερα «ως πρώην πρόεδρος του ΟΛΗΓ την περίοδο 2013-2015, τότε ο οργανισμός έχει εκπονήσει επενδυτικό σχέδιο (master plan) στο οποίο αναφέρονται οι χρήσεις τόσο στον παλαιό λιμένα όσο και στην παράκτια ζώνη». Η θεματική αυτή ενότητα κλείνει με δύο ερωτήσεις ανοιχτού τύπου όπου ζητείται στον ερωτώμενο να αναπτύξει τον τρόπο με τον οποίο θα μπορούσε να συμμετάσχει σε ομάδες για τον σχεδιασμό του παράκτιου χώρου ή, στην περίπτωση όπου συμμετέχει ήδη, να περιγράψει τον τρόπο συμβολής του.

<p>Δημογραφικά στοιχεία</p>	<p>Παρόμοια ποσοστά στις ηλικιακές κατηγορίες.</p> <p>Η πλειοψηφία ζει μόνιμα στην πόλη από 5 χρόνια και πάνω → αναμένεται να είναι περισσότερο ενημερωμένοι για τα ζητήματα της πόλης.</p>
<p>Χρήση του παράκτιου αστικού χώρου σήμερα</p>	<p>Διαφορετικός τρόπος αντίληψης των περιοχών που έχουμε ορίσει (αρκετοί τις αντιλαμβάνονται ως αναπόσπαστο κομμάτι του αστικού ιστού με τον οποίο συνορεύουν)</p> <p>Κυριότεροι λόγοι επίσκεψης: Παλαιού Λιμένα → Στάθμευση Παράκτιου Μετώπου → Αναψυχή</p>
<p>Επιθυμητή χρήση του παράκτιου αστικού χώρου</p>	<p>Επικρατέστερες επιθυμητές χρήσεις συγκριτικά με υπάρχουσες:</p> <p>για Παλαιό Λιμένα → διαφορετικές (χώροι πρασίνου, εκθεσιακό κέντρο) για Παράκτιο Μέτωπο → ίδιες (χώροι πρασίνου και αναψυχής, παιδική χαρά, ανοιχτά γήπεδα)</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>επιθυμία για διαφορετική φυσιογνωμία Παλαιού Λιμένα και όχι Παράκτιου Μετώπου</p>
<p>Ο παράκτιος αστικός χώρος ως αντικείμενο συζήτησης</p>	<p>Λιγότερη ενημέρωση για Παλαιό Λιμένα</p> <p>Ενημέρωση κυρίως από συνάδελφο, φίλο, συγγενή κτλ και τοπικό τύπο, λιγότερο από ιστοσελίδες</p> <p style="text-align: center;">↓</p> <p>ερωτήματα για τρόπο προσέγγισης στο μέλλον</p> <p>Θέμα συζήτησης: 1^ο → Προβλεπόμενος Τουριστικός Λιμένας, 2^ο → Παράκτιο Αστικό Μέτωπο, 3^ο → Παλαιός Λιμένας</p>
<p>Δράσεις για τον σχεδιασμό του παράκτιου αστικού χώρου</p>	<p>Η πλειοψηφία δεν γνωρίζει αν υπάρχουν ομάδες και εκδήλωσε ενδιαφέρον για συμμετοχή (κυρίως μικρότερες ηλικίες)</p> <p>Καμία νέα πρόταση για τρόπο συμμετοχής σε δράσεις</p>

Πίνακας 4: Σύνοψη παρατηρήσεων από την έρευνα με Θεματολόγιο

Συγκλίσεις _ Αποκλίσεις

Από την αρχή της διπλωματικής αυτής εργασίας, καθίσταται σαφές πως βασική συνιστώσα στην διερεύνηση της μεθοδολογικής προσέγγισης για την διαχείριση και τον σχεδιασμό του παράκτιου αστικού μετώπου σε πόλεις-λιμάνια, αποτελούν οι εμπλεκόμενες ομάδες (στην περίπτωση αυτή οι εμπλεκόμενοι φορείς και οι κάτοικοι της πόλης). Φτάνοντας στο τέλος της μεθοδολογικής αυτής αναζήτησης, επιχειρείται η αποτύπωση των σημείων σύγκλισης και απόκλισης των απόψεων μεταξύ εμπλεκόμενων φορέων, κατοίκων της πόλης και ερευνητή, και παράλληλα η διατύπωση κρίσιμων ζητημάτων για την διαχείριση και τον σχεδιασμό του παράκτιου αστικού χώρου σε πόλεις-λιμάνια.

Στην παρούσα διπλωματική εργασία, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στην έρευνα στο πεδίο, και ειδικά στην προσέγγιση της άποψης εμπλεκόμενων φορέων και πολιτών για το υπό διερεύνηση ζήτημα. Σχετικά με την προτεινόμενη χρήση (ανάπτυξη συνεδριακού, εκπαιδευτικού και εκθεσιακού Πολυχώρου και Πολιτιστικού Κέντρου Εκδηλώσεων), υπήρξε ταύτιση των απόψεων των δύο ερωτώμενων-κλειδιά. Αλλά και η γνώμη των ερωτηθέντων κατοίκων της πόλης δεν απείχε πολύ από την πρόταση του Οργανισμού Λιμένα Ηγουμενίτσας. Αν και, σύμφωνα με τα ευρήματα του Θεματολογίου, κυρίαρχη επιθυμητή χρήση για τον χώρο του Παλαιού Λιμένα αποτελούν οι χώροι πρασίνου, ένα πολύ μεγάλο μέρος των ερωτηθέντων εξέφρασε την επιθυμία του για δημιουργία Εκθεσιακού Κέντρου σε αυτήν. Βέβαια, χρειάζεται να πραγματοποιηθεί πιο στοχευμένη έρευνα και μάλιστα με μεγαλύτερο και αντιπροσωπευτικότερο δείγμα. Σε γενικές γραμμές, δεν εμφανίζεται ο κίνδυνος να υπάρξουν συγκρούσεις ως προς τις επιλεγόμενες χρήσεις για την διαμόρφωση της περιοχής του Παλαιού Λιμένα. Ενδεχομένως όμως, να προκύψουν ζητήματα σχετικά με τη διαχείριση της περιοχής αυτής, καθώς ήδη εκφράστηκε η επιθυμία να περιέλθει στη δικαιοδοσία του Δήμου. Δεδομένου ότι για πολλά χρόνια υπήρχαν διάφορα ζητήματα με το ιδιοκτησιακό καθεστώς του παράκτιου μετώπου της Ηγουμενίτσας, το ενδεχόμενο αυτό αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα για το υπό διερεύνηση ζήτημα.

Αναφορικά με την περιοχή του Παλιού Λιμένα ως αντικείμενο συζήτησης, εντοπίζονται σημεία συγκλίσεων αλλά και αποκλίσεων. Σύμφωνα με τα ευρήματα της έρευνας στο πεδίο, οι κάτοικοι της Ηγουμενίτσας δεν το προτάσσουν ως αντικείμενο συζήτησης. Αντίθετα, προτεραιότητα δίνεται στη συζήτηση για τον προβλεπόμενο Τουριστικό Λιμένα. Πρόκειται για ένα θέμα που συχνά τα τελευταία χρόνια απασχολεί τον τοπικό και όχι μόνο τύπο, στον οποίο παρουσιάζεται μια θετική στάση ως προς το έργο αυτό.¹⁵ Επιπλέον, και ο Οργανισμός Λιμένας Ηγουμενίτσας φαίνεται

15 Ενδεικτικά αναφέρονται αποσπάσματα από άρθρα: «...παράγοντες της πόλης και της περιφέρειας εκτιμούν πως η ανάπτυξη του έργου θα αναβαθμίσει σημαντικά την πόλη ως σημείο αναφοράς στον τουριστικό χάρτη της ευρύτερης περιοχής του Ιονίου και της Αδριατικής», από άρθρο στην Καθημερινή με τίτλο «Επενδυτικό ενδιαφέρον για τρεις μαρίνες στη Δυτική Ελλάδα», 13/09/2016
«Η κατασκευή του Τουριστικού Λιμένα Ηγουμενίτσας αποτελεί ένα έργο πνοής για την πόλη και θα επιτρέψει την ένταξη της Ηγουμενίτσας ως ενός σημαντικού σημείου αναφοράς στον τουριστικό χάρτη της ευρύτερης περιοχής του Ιονίου και της Αδριατικής.» από άρθρο στα Ναυτικά Χρονικά με τίτλο «Παρουσιάστηκε η προμελέτη κατασκευής μαρίνας στην Ηγουμενίτσα», 19/07/2016

να βάζει σε προτεραιότητα τον προβλεπόμενο τουριστικό λιμένα σε σχέση με την περιοχή του Παλαιού Λιμένα. Σύμφωνα με το Επιχειρησιακό Σχέδιο Ο.Λ.ΗΓ.Α.Ε. περιόδου 2016-2019, η ανάπτυξη των δύο αυτών περιοχών εντάσσεται στον στρατηγικό άξονα 2 «Ανάπτυξη νέων δραστηριοτήτων». Πιο συγκεκριμένα, η Αναπτυξιακή Αξιοποίηση Παλαιού Λιμένα αποτελεί δράση στην κατεύθυνση της Αξιοποίησης και Διαχείρισης Ακίνητης Περιουσίας Λιμένα. Στο Επιχειρησιακό Σχέδιο «*Η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας του Ο.Λ.ΗΓ. αποτελεί συμπληρωματική δραστηριότητα του λιμένα που μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά έσοδα στον Ο.Λ.ΗΓ. και να υποστηρίξει την υλοποίηση δράσεων και επενδύσεων ανάπτυξης του λιμένα*». Από την άλλη μεριά, η Ανάπτυξη Δικτύου Μαρίνων Σκαφών Αναψυχής και Τουριστικών Καταφυγίων Σκαφών αποτελεί μέρος «μιας σειράς σημαντικών επενδύσεων για την ανάπτυξη και βελτίωση των τουριστικών υποδομών του λιμένα».



Εικόνα 21: Το Παράκτιο Αστικό Μέτωπο της Ηγουμενίτσας με την χωροθέτηση του νέου σχεδίου του προβλεπόμενου τουριστικού λιμένα
(πηγή: <http://www.igoumenitsa.gr>)

Στα πλαίσια όμως της διπλωματικής αυτής, επιλέχθηκε να δοθεί έμφαση στην περιοχή του Παλαιού Λιμένα της Ηγουμενίτσας. Εξαρχής, κρίθηκε σκόπιμο να τονιστεί η ιδιαίτερη βαρύτητα που πρέπει να δοθεί στον αναπτυξιακό προγραμματισμό και χωρικό σχεδιασμό της περιοχής αυτής, καθώς αποτελεί χώρο ζωτικής σημασίας για τον αστικό ιστό. Η πεποίθηση αυτή ενισχύεται ακόμα περισσότερο με τον νέο σχεδιασμό της προβλεπόμενης τουριστικής μαρίνας, καθώς η χωροθέτησή της αντιστρέφει την υπάρχουσα κατάσταση. Δεδομένου ότι τοποθετείται στο παράκτιο αστικό μέτωπο της πόλης, στο οποίο δεν χωροθετούνται λιμενικές δραστηριότητες και μάλιστα καλύπτοντας μεγάλο τμήμα της έκτασης του, η περιοχή του Παλαιού Λιμένα αποτελεί τη μοναδική εν δυνάμει περιοχή, η οποία μπορεί να συμβάλει στην αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με το υδάτινο στοιχείο.

Συνοψίζοντας, ο παράκτιος αστικός χώρος αναμφισβήτητα αποτελεί ένα από τα πεδία στα οποία εμφανίζονται οι πλέον έντονες πιέσεις. Κύρια μεθοδολογική επιλογή στην παρούσα ερευνητική διαδρομή αποτέλεσε η προσέγγιση των εμπλεκόμενων ομάδων, και ιδιαίτερα της τοπικής κοινότητας. Δεδομένης της αυξανόμενης πολυπλοκότητας των ζητημάτων που σχετίζονται με τον παράκτιο αστικό χώρο και του συνεχώς μεταβαλλόμενου πλαισίου που διαμορφώνουν οι ραγδαίες κοινωνικές, οικονομικές, πολιτιστικές, περιβαλλοντικές, τεχνολογικές και άλλες εξελίξεις, η συμμετοχή του κοινού σε ζητήματα διαχείρισης και σχεδιασμού συνιστά σήμερα ένα από τα πιο επίκαιρα θέματα. Τέλος, μέσα από την παρούσα ερευνητική αναζήτηση, το βασικότερο ζητούμενο που τίθεται είναι ο τρόπος με τον οποίον η διαχείριση και ο σχεδιασμός του παράκτιου αστικού χώρου θα αποτελέσει πεδίο διαπραγμάτευσης των αντιτιθέμενων συμφερόντων μέσω της συμμετοχής πολιτών, φορέων και κοινωνικών ομάδων.

Βιβλιογραφία

Baird, A., (1999), «Privatization Defined; Is it the Universal Panacea?», June 1999.

Bassett K., Griffiths R., Smith I., (2002), «Testing Governance: Partnerships, Planning and Conflict in Waterfront Regeneration», *Urban Studies*, Vol. 39, No. 10, 1757–1775, 2002

Breen A., Rigby D., (1994), «Urban Waterfronts: Cities Reclaim Their Edge», McGraw Hill, New York

Brooks, M., (2004), «The Governance Structure of Ports», article in *Review of Network Economics*

Brooks, M., Pallis, A., (2011), «Port Governance», published by Blackwell Publishing Ltd, 2012

Cullinane K., Song D., (2002), «Port privatization policy and practice», *Transport Reviews*, 2002, vol.22, no.1, page 55-75

Daamen T.A., Vries I., (2012), «Governing the European port–city interface: institutional impacts on spatial projects between city and port», *Journal of Transport Geography*, 2012

Daamen T.A., (2006), «Development Challenges in the Evolving Port-City Interface Defining Complex Development Problems in the European Main Seaport-City Interface: Rotterdam and Hamburg», 10th International Conference Cities and Ports, Sydney 2006, 5-9 November International Association of Cities and Ports

Dolman A.J., Ettinger J., (1992), «Ports as Nodal Points in a Global Transport System», International Ocean Institute, Pergamon Press, 1992.

ESPO, (2010a), «European Port Governance, Report of an enquiry into the current Governance of European Seaports», prepared by Patrick Verhoeven for the European Sea Ports Organisation.

ESPO, (2010b), «Code of Practice on Societal Integration of Ports», Brussels, May 2010

Giovinazzi O., Moretti M., (2010), «Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities», *TeMA Territorio Mobilità e Ambiente*, 03/201 (SP). pp. 57-64

Gordon D., (1996), «Managing the Changing Political Environment in Urban Waterfront Redevelopment», *Urban Studies*, Vol. 34, No.1, Pages 61-83

Gordon D., (2001), «Waterfront Planning», *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, Elsevier Science Ltd.

Gospodini A., (2001), «Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities: A Framework for Redesigning Space», *Cities*, Volume 18, Issue 5, October 2001, Pages 285-295

Hayuth, (1982), «The port-urban interface: an area in transition», *Royal Geographical Society (with the Institute of British Geographers)*, Volume 14, Number 3, pp. 219-224

Hoyle B., (1989), «The Port-City Interface: Trends, Problems and Examples», *Geoforum*, Vol 20, No 4, pp 429-435

Hoyle B., (2000), «Global and Local Change on the Port-City Waterfront», *Geographical Review*, Vol. 90, No. 3 , Jul., 2000, pp. 395-417

Merckx, Notteboom, Winkelmanns, (2003), «Spatial models of waterfront redevelopment: the tension between city and port revisited», *International Association of Maritime Economists Annual Conference 2003: conference proceedings*, 3-5 September 2003, Busan, South Korea

Meyer H., (1999), «City and Port, Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York, and Rotterdam: changing relations between public urban space and large-scale infrastructure», *Netherlands*

OECD, (2014), «The Competitiveness of Global Port-Cities»

Pardali A., (2005), «The Way a Third Generation Port Can Boost Local Employment: The Case of Piraeus», *European Research Studies Volume VIII, Issue (3-4)*

Sairinen R., Kumpulainen S., (2006), «Assessing social impacts in urban waterfront regeneration», *Environmental Impact Assessment Review* 26, Pages 120– 135

UNCTAD, (1998), «Guidelines for Port Authorities and Governments on the privatization of port facilities», September 1998

Vayona A., (2011), «Investigating the preferences of individuals in redeveloping waterfronts: The case of the port of Thessaloniki – Greece», *Cities* Volume 28, Issue 5, October 2011, Pages 424-432

Ασπρογέρακας, Σερράος, Σοφιανόπουλος, (2014), «Χωρικές μεταβολές και πολιτικές ανασχεδιασμού παράκτιων αστικών περιοχών. Διερεύνηση δυνατοτήτων αστικής αναβάθμισης στις περιπτώσεις της Αθήνας και του Αμβούργου», 8ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό συνέδριο

Βλάχος, Μπάρκας, (2007), «Αξιοποίηση βιομηχανικών κελυφών για πολιτιστικές δραστηριότητες : η ανάπλαση των αποθηκών της 1ης προβλήτας του Λιμένα Θεσσαλονίκης», συνέδριο «Βιομηχανική Κληρονομιά και Μετασχηματισμοί των Πόλεων», Βόλος 2007

Ζωμάς, Παπαβασιλείου, (2015) «Το τοπίο ως διαπολιτισμική υποδομή. Τα λιμάνια της Μεσογείου ως συστήματα ανάπτυξης», στο <http://www.citybranding.gr/>

Μωραΐτης Κ.(2011), «Τοπία λιμανιών: Η ανάπλαση των λιμενικών ζωνών και η συμβολή τους στην αναβάθμιση του αστικού τοπίου». Κείμενο συμμετοχής στα πρακτικά Πέμπτου Πανελλήνιου Συνεδρίου Λιμενικών Έργων. Αθήνα: 2011

Σαπουνάκης, (2012), «Ανάπλαση παραλιακού μετώπου και σύνδεση του αστικού ιστού με τη θάλασσα: Η περίπτωση του Ηρακλείου», στο <http://www.citybranding.gr/>

Διπλωματικές Εργασίες

Σαμαρίνης Π. (2006), «Ουδέν (;) νεώτερον από το θαλάσσιο μέτωπο: Μια διεθνής συζήτηση και η Θεσσαλονίκη ως «ιδιαίτερο παράδειγμα», Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο Διατμηματικό Πρόγραμμα Σπουδών, Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Αθήνα, Οκτώβριος 2006

Πηγές από το διαδίκτυο

<http://www.archdaily.com>

<http://www.corfupress.com>

<http://www.epirus-tv-news.gr>

<http://www.igoumenitsa.gr>

<http://www.nikiforidis-cuomo.com>

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

<https://www.thpa.gr>

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

<http://www.thesprotikospalmos.gr>

<http://www.portofantwerp.com/en>

<http://892fm.blogspot.gr/>

Παράρτημα

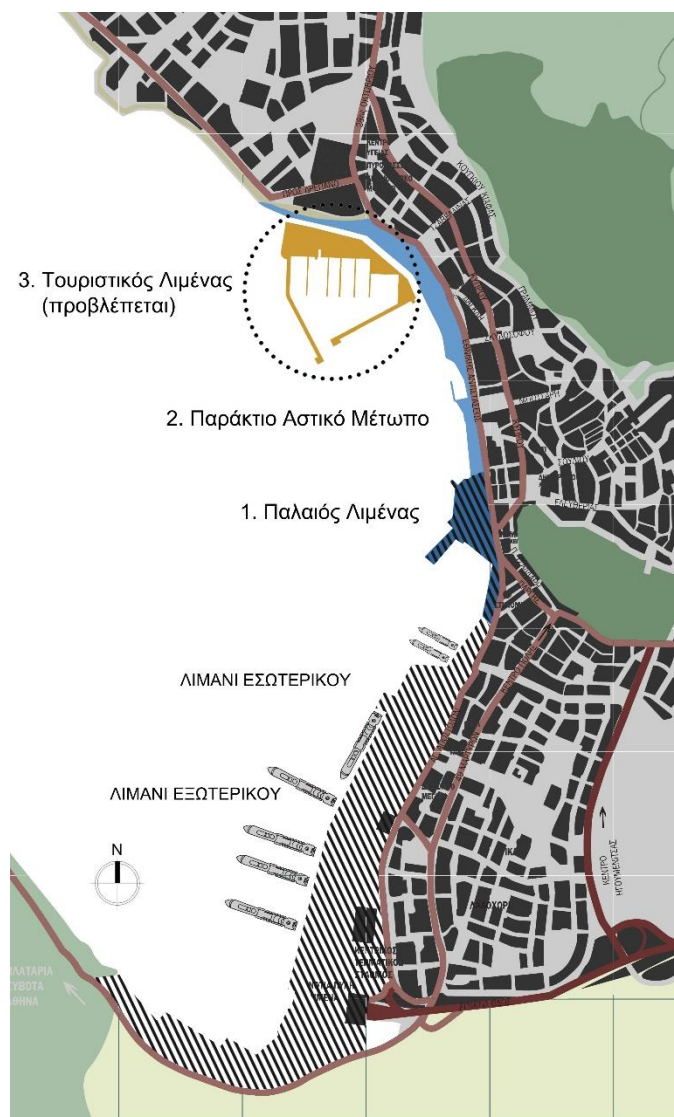
Η συζήτηση για τον παράκτιο αστικό χώρο της Ηγουμενίτσας

Προσεγγίζοντας την Τοπική Κοινότητα

Το παρόν θεματολόγιο συντάχθηκε από την Αφροδίτη Πιτούλη στα πλαίσια της εκπόνησης διπλωματικής εργασίας για το μεταπτυχιακό πρόγραμμα της Σχολής Αρχιτεκτόνων Μηχανικών του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου, στο επιστημονικό πεδίο «Αρχιτεκτονική - Σχεδιασμός του Χώρου» με εξειδίκευση στην «Πολεοδομία και Χωροταξία». Σκοπό της διπλωματικής αυτής εργασίας με τίτλο «Διαχείριση Παράκτιου Αστικού Χώρου σε Πόλεις-Λιμάνια. Η περίπτωση του Παλαιού Λιμένα Ηγουμενίτσας», αποτελεί η αναζήτηση μεθοδολογικής προσέγγισης για τον σχεδιασμό του αστικού παράκτιου χώρου. Στην αναζήτηση αυτή, το παρόν θεματολόγιο αναδεικνύεται ως βασικό εργαλείο καθώς δίνεται η δυνατότητα διερεύνησης της γνώμης της τοπικής κοινότητας για ζητήματα που αφορούν τον παράκτιο χώρο της Ηγουμενίτσας. Για λόγους διευκόλυνσης της έρευνας αυτής, ορίζουμε τρεις περιοχές χωρίς όμως να παραβλέπεται η άμεση αλληλεξάρτηση που υπάρχει τόσο μεταξύ τους όσο και με την πόλη. Οι τρεις περιοχές διαμορφώνονται ως εξής:

1. Παλαιός Λιμένας
2. Παράκτιο Αστικό Μέτωπο
3. Τουριστικός Λιμένας (προβλέπεται)

Το θεματολόγιο αυτό είναι ανώνυμο και τα στοιχεία του χρησιμοποιούνται για καθαρά ερευνητικούς – επιστημονικούς λόγους. Σας παρακαλούμε να απαντήσετε σε όλες τις ερωτήσεις με τον τρόπο που ορίζεται κάθε φορά. Ευχαριστούμε εκ των προτέρων για το χρόνο και τη συνεργασία σας.



Δημογραφικά στοιχεία

Σε ποια ηλικιακή κατηγορία ανήκετε;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Έως 25	26-35	36-45	46-55	56 και άνω
Είστε μόνιμος κάτοικος Ηγουμενίτσας;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Όχι	Ναι, λιγότερο από 5 χρόνια		Ναι, από 5 χρόνια και άνω	

Απαντήστε βάζοντας ένα X στο αντίστοιχο κουτάκι

Χρήση του παράκτιου αστικού χώρου σήμερα

	1. Παλιός Λιμένας	2. Παράκτιο Αστικό Μέτωπο
<p>Ποιες χρήσεις εντοπίζετε στην περιοχή;</p> <p>Απαντήστε βάζοντας Χ σε ένα ή περισσότερα κουτάκια</p>	<input type="checkbox"/> Εμπορικές Δραστηριότητες <input type="checkbox"/> Εκπαιδευτικές Δραστηριότητες <input type="checkbox"/> Πολιτιστικές Χρήσεις <input type="checkbox"/> Χώροι Αθλητισμού <input type="checkbox"/> Χώροι Αναψυχής <input type="checkbox"/> Χώροι Στάθμευσης <input type="checkbox"/> Άλλο (παρακαλώ προσδιορίστε)	<input type="checkbox"/> Εμπορικές Δραστηριότητες <input type="checkbox"/> Εκπαιδευτικές Δραστηριότητες <input type="checkbox"/> Πολιτιστικές Χρήσεις <input type="checkbox"/> Χώροι Αθλητισμού <input type="checkbox"/> Χώροι Αναψυχής <input type="checkbox"/> Χώροι Στάθμευσης <input type="checkbox"/> Άλλο (παρακαλώ προσδιορίστε)
<p>Πόσο συχνά επισκέπτεστε την περιοχή;</p> <p>Απαντήστε βάζοντας ένα Χ στο αντίστοιχο κουτάκι</p>	<input type="checkbox"/> Καθόλου <input type="checkbox"/> Λίγο <input type="checkbox"/> Αρκετά <input type="checkbox"/> Πολύ <input type="checkbox"/> Πάρα πολύ	<input type="checkbox"/> Καθόλου <input type="checkbox"/> Λίγο <input type="checkbox"/> Αρκετά <input type="checkbox"/> Πολύ <input type="checkbox"/> Πάρα πολύ
<p>Για ποιο λόγο επισκέπτεστε την περιοχή;</p> <p>Αξιολογήστε την κάθε απάντηση βάζοντας τον αντίστοιχο αριθμό στο κάθε κουτάκι</p> <p>1 → Καθόλου 2 → Λίγο 3 → Αρκετά 4 → Πολύ 5 → Πάρα πολύ</p>	<input type="checkbox"/> Άθληση <input type="checkbox"/> Αναψυχή <input type="checkbox"/> Εκπαιδευτικές Δραστηριότητες <input type="checkbox"/> Καταναλωτικές Ανάγκες <input type="checkbox"/> Πολιτιστικές Εκδηλώσεις <input type="checkbox"/> Στάθμευση <input type="checkbox"/> Άλλο (παρακαλώ προσδιορίστε)	<input type="checkbox"/> Άθληση <input type="checkbox"/> Αναψυχή <input type="checkbox"/> Εκπαιδευτικές Δραστηριότητες <input type="checkbox"/> Καταναλωτικές Ανάγκες <input type="checkbox"/> Πολιτιστικές Εκδηλώσεις <input type="checkbox"/> Στάθμευση <input type="checkbox"/> Άλλο (παρακαλώ προσδιορίστε)

Επιθυμητή χρήση του παράκτιου αστικού χώρου

	1. Παλιός Λιμένας	2. Παράκτιο Αστικό Μέτωπο
<p>Ποιες χρήσεις θα επιθυμούσατε να υπάρχουν στην περιοχή;</p> <p>Απαντήστε βάζοντας X σε ένα ή περισσότερα κουτάκια</p>	<input type="checkbox"/> Αθλητικό Κέντρο <input type="checkbox"/> Ανοιχτά Γήπεδα (τέννις, μπάσκετ, ποδοσφαίρου, κτλ.) <input type="checkbox"/> Εκθεσιακό Κέντρο <input type="checkbox"/> Εμπορικοί Χώροι <input type="checkbox"/> Ενυδρείο <input type="checkbox"/> Θέατρο <input type="checkbox"/> Κινηματογράφος <input type="checkbox"/> Κολυμβητήριο <input type="checkbox"/> Μαρίνα Τουριστικών Σκαφών <input type="checkbox"/> Παιδική Χαρά <input type="checkbox"/> Πολιτιστικό Κέντρο <input type="checkbox"/> Συνεδριακό Κέντρο <input type="checkbox"/> Τερματικός Σταθμός για Κρουαζιερόπλοια <input type="checkbox"/> Χώροι Αναψυχής/Εστίασης <input type="checkbox"/> Χώροι Γραφείων <input type="checkbox"/> Χώροι Κατοικίας <input type="checkbox"/> Χώροι Πρασίνου <input type="checkbox"/> Άλλο (παρακαλώ προσδιορίστε)	<input type="checkbox"/> Αθλητικό Κέντρο <input type="checkbox"/> Ανοιχτά Γήπεδα (τέννις, μπάσκετ, ποδοσφαίρου, κτλ.) <input type="checkbox"/> Εκθεσιακό Κέντρο <input type="checkbox"/> Εμπορικοί Χώροι <input type="checkbox"/> Ενυδρείο <input type="checkbox"/> Θέατρο <input type="checkbox"/> Κινηματογράφος <input type="checkbox"/> Κολυμβητήριο <input type="checkbox"/> Μαρίνα Τουριστικών Σκαφών <input type="checkbox"/> Παιδική Χαρά <input type="checkbox"/> Πολιτιστικό Κέντρο <input type="checkbox"/> Συνεδριακό Κέντρο <input type="checkbox"/> Τερματικός Σταθμός για Κρουαζιερόπλοια <input type="checkbox"/> Χώροι Αναψυχής/Εστίασης <input type="checkbox"/> Χώροι Γραφείων <input type="checkbox"/> Χώροι Κατοικίας <input type="checkbox"/> Χώροι Πρασίνου <input type="checkbox"/> Άλλο (παρακαλώ προσδιορίστε)

Ο παράκτιος αστικός χώρος ως αντικείμενο συζήτησης

	1. Παλιός Λιμένας	2. Παράκτιο Αστικό Μέτωπο	3. Τουριστικός Λιμένας (προβλέπεται)
<p>Είστε ενήμεροι για συζητήσεις που γίνονται για την περιοχή;</p> <p>Απαντήστε βάζοντας ένα Χ στο αντίστοιχο κουτάκι</p>	<input type="checkbox"/> Καθόλου <input type="checkbox"/> Ελάχιστα <input type="checkbox"/> Λίγο <input type="checkbox"/> Αρκετά <input type="checkbox"/> Πολύ	<input type="checkbox"/> Καθόλου <input type="checkbox"/> Ελάχιστα <input type="checkbox"/> Λίγο <input type="checkbox"/> Αρκετά <input type="checkbox"/> Πολύ	<input type="checkbox"/> Καθόλου <input type="checkbox"/> Ελάχιστα <input type="checkbox"/> Λίγο <input type="checkbox"/> Αρκετά <input type="checkbox"/> Πολύ
<p>Με ποιον τρόπο ενημερωθήκατε;</p> <p>Απαντήστε βάζοντας Χ σε ένα ή περισσότερα κουτάκια</p>	<input type="checkbox"/> Συνάδερφο, φίλο, συγγενή κλπ. <input type="checkbox"/> Τοπικό τύπο <input type="checkbox"/> Ιστοσελίδα Δήμου Ηγουμενίτσας <input type="checkbox"/> Ιστοσελίδα Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας <input type="checkbox"/> Άλλον τρόπο (παρακαλώ προσδιορίστε)	<input type="checkbox"/> Συνάδερφο, φίλο, συγγενή κλπ. <input type="checkbox"/> Τοπικό τύπο <input type="checkbox"/> Ιστοσελίδα Δήμου Ηγουμενίτσας <input type="checkbox"/> Ιστοσελίδα Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας <input type="checkbox"/> Άλλον τρόπο (παρακαλώ προσδιορίστε)	<input type="checkbox"/> Συνάδερφο, φίλο, συγγενή κλπ. <input type="checkbox"/> Τοπικό τύπο <input type="checkbox"/> Ιστοσελίδα Δήμου Ηγουμενίτσας <input type="checkbox"/> Ιστοσελίδα Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας <input type="checkbox"/> Άλλον τρόπο (παρακαλώ προσδιορίστε)
<p>Ποια περιοχή θα προτάσσατε ως αντικείμενο συζήτησης;</p> <p>Παρακαλούμε επιλέξτε με σειρά προτεραιότητας: 1 για την πρώτη, 2 για την δεύτερη, 3 για την τρίτη</p>	<p>1 2 3</p> <p>Παρακαλώ αναφέρετε τους λόγους της επιλογής σας</p>	<p>1 2 3</p> <p>Παρακαλώ αναφέρετε τους λόγους της επιλογής σας</p>	<p>1 2 3</p> <p>Παρακαλώ αναφέρετε τους λόγους της επιλογής σας</p>

Δράσεις για τον σχεδιασμό του παράκτιου αστικού χώρου

<p>Υπάρχουν ομάδες που δραστηριοποιούνται για το σχεδιασμό του παράκτιου χώρου της πόλης;</p> <p>Απαντήστε βάζοντας ένα X στο αντίστοιχο κουτάκι</p>	<p><input type="checkbox"/> Ναι</p> <p><input type="checkbox"/> Όχι</p> <p><input type="checkbox"/> Δεν γνωρίζω</p> <p><input type="checkbox"/> Άλλο (παρακαλώ προσδιορίστε)</p>
<p>Θα σας ενδιέφερε να συμμετάσχετε σε κάποια ομάδα που δραστηριοποιείται για το σχεδιασμό του παράκτιου χώρου της πόλης;</p> <p>Απαντήστε βάζοντας ένα X στο αντίστοιχο κουτάκι</p>	<p><input type="checkbox"/> Ναι</p> <p><input type="checkbox"/> Όχι</p> <p><input type="checkbox"/> Συμμετέχω ήδη</p> <p><input type="checkbox"/> Άλλο (παρακαλώ προσδιορίστε)</p>
<p>Σε περίπτωση που θα σας ενδιέφερε να αποτελέσετε μέλος κάποιας δράσης, με ποιον τρόπο θα βλέπατε τη συμμετοχή σας;</p>	
<p>Αν έχετε ήδη ενεργή συμμετοχή θα σας παρακαλούσαμε να περιγράψετε τον τρόπο.</p>	