

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

Δ.Π.Μ.Σ. «ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ- ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ»

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β΄: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

Επιβλέπων καθηγητής

Κωνσταντίνος Σερράος

**ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ**

**ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΒΡΑΧΑΤΙΟΥ**

Φοιτήτρια

Αλεξάνδρα Κελέκου, Αρχιτέκτων Μηχανικός

Αθήνα

Φεβρουάριος 2018

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι παράκτιες περιοχές υπήρξαν διαχρονικά χώροι μεγάλης σημασίας για την οικονομική και κοινωνική ζωή κάθε τόπου και η Ελλάδα δεν θα μπορούσε να αποτελεί εξαίρεση, έτι περισσότερο λόγω του μήκους της ακτογραμμής της. Ωστόσο, λόγω της ραγδαίας αύξησης των διαφόρων χρήσεων στις περιοχές αυτές, η ανάπτυξή τους υπήρξε συχνά άναρχη, ευκαιριακή και απομακρυσμένη από τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης. Η περιοχή του Βραχατίου, στον νομό Κορινθίας, είναι μία περιοχή με μεγάλο παράκτιο μέτωπο, το οποίο συνδυάζει πολλές χρήσεις και προσφέρει ικανό πεδίο μελέτης. Στην παρούσα διπλωματική εργασία παρουσιάζεται εν συντομία το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον παράκτιο χώρο και δίνονται παραδείγματα ανάπλασης. Ακολουθεί η ευρύτερη περιοχή μελέτης του Δήμου αλλά και συγκεκριμένα το παράκτιο μέτωπο Βραχατίου με τους περιορισμούς που αυτό έχει. Τέλος, λαμβάνοντας υπόψη τις επιθυμίες των χρηστών και την υφιστάμενη κατάσταση, παρουσιάζεται η σύλληψη και ο χωροταξικός σχεδιασμός της μελέτης αλλά και ο σχεδιασμός της, βασισμένος στις αρχές της περιβαλλοντικής προστασίας.

Λέξεις κλειδιά: Παράκτιο μέτωπο, διαχείριση, ανάπλαση, αειφόρος ανάπτυξη, οικισμός Βραχατίου

## **ABSTRACT**

Throughout the ages, coastal areas have been places of great importance for the economic and social life of each region and Greece could not have been an exception, especially due to the length of its coastline. However, due to the rapid increase of the different uses in these areas, their development has often been lawless, opportunistic and indifferent to the principles of sustainable development. The area of Vrahati, in the prefecture of Korinthia, is a region blessed with a large coastal front, which combines many uses and offers an adequate field of study. This thesis briefly presents the institutional framework governing the coastal area and provides examples of redevelopment. Then, it presents the wider area of the Municipality but more specifically, the coastal front of Vrahati along with its limitations. Finally, taking into account the users' desires and the current situation, we present the concept of the design and its spatial planning, based on the principles of environmental protection.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

|  |    |
|--|----|
| ΠΕΡΙΛΗΞΗ.....  | 1  |
| ABSTRACT.....  | 2  |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....  | 4  |
| 1. ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ: ΕΝΝΟΙΕΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ.....                                       | 6  |
| 1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ – ΑΙΓΙΑΛΟΥ – ΠΑΡΑΛΙΑΣ.....                               | 6  |
| 1.2. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ.....  | 8  |
| 1.3. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ.....   | 9  |
| 1.4. ΘΕΣΜΙΚΑ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ, ΧΡΗΣΕΙΣ, ΕΡΓΑ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ.....                    | 11 |
| 1.5. ΣΧΕΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΜΟΥ.....   | 13 |
| 2. ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ:ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ, ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ & ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑΑΝΑΠΛΑΣΗΣ.....            | 15 |
| 2.1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ.....  | 15 |
| 2.2. ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....  | 17 |
| 2.3. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΠΕΡΙ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....                  | 19 |
| 2.4. ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.....  | 20 |
| 2.5. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ.....   | 21 |
| 2.6. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ.....   | 25 |
| 3. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....  | 29 |
| 3.1. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΗΜΟΥ ΒΕΛΟΥ – ΒΟΧΑΣ.....   | 29 |
| 3.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΔΗΜΟΥ.....  | 30 |
| 3.3. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΔΗΜΟΥ.....   | 31 |
| 4. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΒΡΑΧΑΤΙΟΥ.....                         | 32 |
| 4.1. ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΒΡΑΧΑΤΙΟΥ.....   | 32 |
| 4.2. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ.....                                    | 35 |
| 4.2.1. ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....  | 35 |
| 4.2.2. SWOT ANALYSIS.....  | 37 |
| 4.3. ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΒΡΑΧΑΤΙΟΥ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ SWOT ANALYSIS - ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ..... | 39 |
| 5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ.....  | 42 |
| 5.1. ΙΔΕΑ.....   | 44 |
| 5.2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ.....   | 46 |
| 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....   | 47 |

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αποτελεί κοινή διαπίστωση ότι τα παραθαλάσσια τοπία ασκούν μεγάλη επιρροή στον άνθρωπο και κατά συνέπεια στη φυσιογνωμία της πόλης. Συγκεκριμένα, αυξημένο ενδιαφέρον παρουσιάζει η ζώνη επαφής της στεριάς με τη θάλασσα, ως σημείο επαφής του φυσικού με το ανθρωπογενές περιβάλλον. Χωρίς αμφιβολία, η παρουσία παραθαλάσσιας περιοχής επηρεάζει τη φυσιογνωμία της πόλης, αναβαθμίζοντας ή υποβαθμίζοντάς τη, ανάλογα με τις χρήσεις γης, τον χωροταξικό σχεδιασμό και την ανθρώπινη δραστηριότητα.

Επομένως, λαμβάνοντας υπόψη το πλήθος παραθαλάσσιων περιοχών που υπάρχουν στην Ελλάδα αλλά και την αύξηση του τουρισμού και όλων των υπόλοιπων χρήσεων στις περιοχές αυτές, γίνεται σαφές ότι διαμόρφωση του πεδίου αυτού είναι ιδιαίτερα σημαντική. Η σημασία ενισχύεται από το γεγονός ότι οι παρελθούσες προσπάθειες δεν έγιναν βάσει ενός μακροχρόνιου σχεδιασμού και οράματος αλλά υπήρξαν πρόχειρες και βεβιασμένες.

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η ανάπλαση του παραθαλάσσιου μετώπου στον οικισμό του Βραχατίου, ώστε οι συγκρουόμενες χρήσεις να συμβιώσουν αρμονικά και να υπάρξει ομαλή μετάβαση από το αστικό περιβάλλον στο υδάτινο στοιχείο.

Αφορμή για την επιλογή του θέματος αποτέλεσε η επιθυμία μου, ως κάτοικου αυτού του οικισμού, του οποίου μεγάλο μέρος αποτελεί το παραθαλάσσιο μέτωπο, να αφουγκραστώ τις ανάγκες των χρηστών, σε συνδυασμό με τη περιβαλλοντική αξιοποίηση της παράκτιας ζώνης, για την επίτευξη ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπλασης μίας περιοχής που θα μπορούσε να καταστεί κόμβος.

Η παρούσα μελέτη, ωστόσο, έχει ορισμένους περιορισμούς. Πρόκειται για μία περιοχή με ήδη υφιστάμενες διαμορφώσεις, στο κέντρο ενός οικισμού – κατοικημένου χώρου με διάφορες χρήσεις, οι οποίες συχνά αλληλοσυγκρούονται. Ορισμένες από τις διαμορφώσεις είναι σχετικά πρόσφατες και επομένως είναι μάλλον ουτοπικό να θεωρήσουμε δυνατή την καθαίρεσή τους οπότε θα πρέπει να ενσωματωθούν στον νέο σχεδιασμό. Η μελέτη πρέπει επίσης να τηρεί όλους τους σχετικούς νόμους περί δόμησης στο παράκτιο μέτωπο αλλά και να στηρίζεται στις αρχές της αειφορίας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Επιπλέον, δεν μπορεί επίσης να νοείται αποτελεσματική, ρεαλιστική και σύγχρονη αν δεν λαμβάνει υπόψη τις επιθυμίες και τις ανάγκες των χρηστών του παράκτιου μετώπου αλλά και τους υφιστάμενους οικονομικούς περιορισμούς. Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι η παρούσα μελέτη δεν αποτελεί μελέτη εφαρμογής αλλά μία πρόταση, μία μελέτη σε επίπεδο αρχιτεκτονικής ιδέας με δυνατότητα σύνδεσης με τις όμορες περιοχές, η οποία θα μπορούσε να εξελιχθεί σε οριστική μελέτη.

Η προτεινόμενη μελέτη είναι αποτέλεσμα βιβλιογραφικής επισκόπησης πρωτογενών και δευτερογενών πηγών, δηλαδή νόμων, άρθρων, μελετών κλπ. Καθώς ο βασικός στόχος της ανάπλασης του παράκτιου μετώπου είναι να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των

χρηστών, είναι αυτονόητο ότι οι απόψεις των ίδιων των χρηστών έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στον σχεδιασμό. Έτσι, η μελέτη που προέκυψε έχει ως στόχο να φέρει αναπτυξιακά και περιβαλλοντικά οφέλη, τα οποία θα ενισχύσουν τη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ: ΕΝΝΟΙΕΣ, ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

### 1.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ – ΑΙΓΙΑΛΟΥ - ΠΑΡΑΛΙΑΣ

Οι παράκτιες περιοχές αποτελούνται από τρία φυσικά στοιχεία: τη θάλασσα, την ξηρά και τον αέρα, διαμορφώνοντας έτσι ένα ιδιαίτερο οικοσύστημα. Το σημείο όπου αυτά τα τρία σημεία συναντώνται ονομάζεται παράκτια ζώνη. Δεν υπάρχει ένας σαφής ορισμός για την παράκτια ζώνη καθώς υπάρχουν πολλοί παράγοντες που τον διαφοροποιούν κάθε φορά, όπως τα διαφορετικά γεωμορφολογικά και φυσικά χαρακτηριστικά, η ανθρώπινη παρέμβαση, οι χρήσεις γης στις παράκτιες περιοχές κλπ. Ο καθορισμός της ζώνης λόγω της συνύπαρξης ανθρώπινου και φυσικού περιβάλλοντος δεν μπορεί να καταστήσει μία ζώνη ενιαία για όλες τις δραστηριότητες, αφού οι ανθρώπινες συνήθειες διαφέρουν σημαντικά και οι φυσικές διεργασίες δεν γνωρίζουν διοικητικά ή γεωγραφικά όρια.

Η ιδιαιτερότητα του παρακτίου χώρου οφείλεται τόσο στην έκτασή του, όσο και στα φυσικά χαρακτηριστικά του. Η ιδιαίτερη μορφολογία κάθε παρακτίου χώρου τον καθιστά μοναδικό και η μελέτη του αποτελεί ξεχωριστή έρευνα καθώς, εκτός από το σημείο συνάντησης των φυσικών στοιχείων, ο χωροταξικός σχεδιασμός θα πρέπει να συμπεριλάβει στοιχεία όπως η ιστορία του τόπου, τα τυχόν αρχαιολογικά ευρήματα της περιοχής, η υφιστάμενη κατάσταση αλλά και οι επιθυμίες και ανάγκες των χρηστών. Πρόκειται δηλαδή για μια έρευνα με περιβαλλοντικές, κοινωνικές, οικονομικές αλλά και πολιτικές προεκτάσεις.

Σύμφωνα με τον Γ. Κιουσόπουλο (Κιουσόπουλος, 2000) είναι δύσκολο να υπάρξει «αντικειμενικός» προσδιορισμός των παράκτιων περιοχών αφού διαμορφώνονται διαφορετικές εμπλεκόμενες πλευρές στη διοίκηση – διαχείριση αυτών των περιοχών αλλά και διαφοροποιήσεις που επέρχονται με την πάροδο του χρόνου.

Στο πρόγραμμα για τη «βιώσιμη ανάπτυξη Ελληνικών ακτών και νησιών» ο ορισμός της Παράκτιας Ζώνης προτείνεται βάσει των ορίων των παράκτιων Ο.Τ.Α. έως τη ζώνη απόστασης 5.000μ από την ακτογραμμή. (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2009)

Ο ορισμός που εν τέλει είναι ο επικρατέστερος και ακολουθεί ένα πιο γενικό πλαίσιο είναι ο εξής:

**Παράκτια ζώνη** είναι μια μεταβατική ζώνη μεταξύ του ηπειρωτικού και του θαλάσσιου χώρου, η οποία χαρακτηρίζεται από την αλληλεπίδραση των βασικών στοιχείων της φύσης : του εδάφους, του νερού και του αέρα. Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει το χερσαίο και γειτονικό θαλάσσιο τμήμα (υδάτινο και βυθός). Στο τμήμα αυτό οι χερσαίες διεργασίες επηρεάζουν άμεσα τις θαλάσσιες διεργασίες και χρήσεις και αντίστροφα. (Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ., 2002). Η παράκτια ζώνη αποτελεί μια ζώνη μεταβλητού εύρους που συνορεύει με την ηπειρωτική, την νησιωτική χώρα και τις λίμνες. Λειτουργικά ορίζεται σαν τη ζώνη μεταβλητού εύρους που συνορεύει με τη ζώνη μεταβίβασης από την ξηρά στη θάλασσα,

όπου η παραγωγή, η κατανάλωση και οι διεργασίες ανταλλαγής έχουν τις υψηλότερες τιμές τους.

### Αιγιαλός

Ο Αιγιαλός ως νομική έννοια απαντάται πρώτη φορά στο βυζαντινορωμαϊκό δίκαιο και ορίζεται ως η ζώνη που δημιουργείται από τη φύση. Η πρώτη του επίσημη διατύπωση στη νεότερη ιστορία του Ελληνικού Κράτους περιλαμβάνεται στο άρθρο 15 του από 21.6/3.7.1837 νόμου «Περί διακρίσεως κτημάτων » (ΦΕΚ 25/Α/1837), το οποίο ορίζει ότι:

*«Αι οδοί και αγυιαί, αι διατηρούμεναι μέθοδα του δημοσίου ταμείου, οι δυνάμενοι να κατασταθώσι πλευστοί ποταμοί με τας όχθας των, οι αιγιαλοί, οι λιμένες, οι όρμοι και εν γένει όλα τα μέρη της επικράτειας, όσα δεν δύνανται να γενώσιν ιδιοκτησία ιδιωτική, θεωρούνται ως κτήματα δημόσια.»*

*«Όχθαι και αιγιαλοί, είναι η περιστοιχούσα την θάλασσαν ή τους ποταμούς γη, καθόσον μέρος βρέχεται από τας μέγιστας, πλην συνήθεις αναβάσεις των υδάτων αλλά όχι και από τας εκτάκτους πλημμύρας.»*

Ο ορισμός αυτός ίσχυσε μέχρι τη δημοσίευση του ΑΝ 2344/1940 (ΦΕΚ 154/Α/1940), στο άρθρο 1 του οποίου προβλεπόταν ότι:

*«Ο αιγιαλός, ήτοι η περιστοιχούσα την θάλασσαν χερσαία ζώνη, η βρεχόμενη από τις μέγιστες πλην συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων, είναι κτήμα κοινόχρηστο, ανήκει ως τοιούτον εις το Δημόσιον και προστατεύεται και διαχειρίζεται υπ' αυτού.»*

Εν συνεχεία, ο ορισμός αυτός διατυπώθηκε, εκ νέου με το άρθρο 1 του Ν2971/2001, ο οποίος αντικατέστησε τον ανωτέρω αναγκαστικό νόμο, ως εξής:

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

Ο ανωτέρω ορισμός καταρχήν τοποθετεί τον αιγιαλό επί της στεριάς. Από τη διάταξη του νόμου καθίσταται σαφές ότι ο καθορισμός του αιγιαλού γίνεται κατά τρόπο αντικειμενικό, αφού συναρτάται από τα σημεία στα οποία πραγματοποιείται ανάβαση των μεγαλύτερων και συνηθέστερων κυματισμών της περιοχής επί της στεριάς.

Ο υπολογισμός αυτός θεωρητικά μπορεί να εκτελεστεί με μεγάλη ακρίβεια, εάν κάποιος γνωρίζει επακριβώς τα κυματικά στοιχεία μιας περιοχής, τα οποία με τη σειρά τους εξαρτώνται από τα μετεωρολογικά της δεδομένα και το ανάγλυφο του πυθμένα, το οποίο καθορίζεται σαφώς κατά πρώτον από τη γεωμορφολογία του εδάφους και κατά δεύτερον από τις τυχόν ανθρωπογενείς παρεμβάσεις, που απαντώνται συνηθέστερα με τη μορφή τεχνικών έργων. (Μπάκαβου, Φωτόπουλος, 2016)

### Παραλία

Στην παράγραφο 2 του άρθρου 1 του Ν.2971/2001, ορίζεται ότι:



«Παραλία είναι η ζώνη ξηράς που προστίθεται στον αιγιαλό, καθορίζεται δε σε πλάτος μέχρι και 50μ. από την οριογραμμή του αιγιαλού, προς εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και αντίστροφα.»

Συνεπώς η παραλία τοποθετείται μετά τον αιγιαλό προς τη στεριά, χωρίς καμία μεταξύ τους παρεμβολή, η δε ύπαρξη της είναι προαιρετική, υπό την έννοια ότι το πλάτος της μπορεί να κυμαίνεται από 0 έως 50μ. Καθώς ο μοναδικός σκοπός ύπαρξης της παραλίας είναι η εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και αντίστροφα, εάν με τον καθορισμό του αιγιαλού και μόνο είναι δυνατή η πρόσβαση σε αυτόν, χωρίς την παρεμβολή της παραλίας, συνάγεται ότι δεν απαιτείται ο καθορισμός παραλίας και αρκεί ο καθορισμός αιγιαλού. Τέτοια περίπτωση για παράδειγμα μπορεί να αποτελεί ο αιγιαλός, ακριβώς μετά τον οποίο υπάρχει δημόσια οδός, με αποτέλεσμα ο καθένας να μπορεί να τον προσεγγίζει απρόσκοπτα μέσω της οδού αυτής.

## **1.2. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ**

Η οριοθέτηση της Παράκτιας Ζώνης προτείνεται να γίνεται με βάση τα όρια των παράκτιων ΟΤΑ και το χερσαίο όριο της να μην υπερβαίνει τα 5000 μ. απόσταση από την ακτογραμμή. Το θαλάσσιο όριό της προτείνεται να είναι η ισοβαθής των 50 μ. Σε ορισμένες περιπτώσεις η Παράκτια Ζώνη μπορεί να επεκτείνεται ανάλογα με τις ιδιαίτερες τοπικές ανάγκες, οικολογικής φύσεως (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2002).

Παρόλο που σύμφωνα με τον Ν.2971/2001 έχουμε τον ορισμό της παράκτιας ζώνης, ο τύπος, η έκταση και τα όρια του παράκτιου χώρου διαφέρουν ανά την επικράτεια λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών που αναπτύσσονται σε κάθε περιοχή. Σε αυτές τις περιπτώσεις η παράκτια ζώνη ορίζεται σύμφωνα με μια σειρά παραγόντων και ανάλογα με το επίπεδο στο οποίο εξετάζεται (Κοκκώσης, 1994).

Τα κριτήρια καθορισμού των ορίων της παράκτιας ζώνης μπορεί να είναι είτε γεωμορφολογικά, είτε περιβαλλοντικά είτε ακόμα και διοικητικά (Κρεστενίτης, 2011).

Στα **γεωγραφικά ή μορφολογικά** κριτήρια ανήκουν οι περιπτώσεις εκείνες κατά τις οποίες ο παράκτιος χώρος ορίζεται σύμφωνα με τις υψομετρικές καμπύλες ή τον τύπο των ακτών που επικρατούν.

Τα **περιβαλλοντικά κριτήρια** αφορούν στην ύπαρξη ζωνών προστασίας και προστατευόμενων περιοχών που είναι σε επαφή με τις ακτές, οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται σαν μια ενότητα.

Τα **διοικητικά κριτήρια** αφορούν στα όρια των ΟΤΑ οι οποίοι έχουν μέτωπο σε ακτή ή σε περιοχές που εμπίπτουν στη διοίκηση θεσμοθετημένων φορέων διαχείρισης.

Στη διαδικασία εύρεσης των κριτηρίων καθορισμού της παράκτιας ζώνης, σημαντικό ρόλο κατέχει ο τύπος της παράκτιας ζώνης που εξετάζεται.

Για τον καθορισμό του αιγιαλού και της παραλίας, τμήμα δηλαδή της παράκτιας ζώνης, έχει προβλέψει ο αντίστοιχος Ν.2971/2001, στον οποίο ορίζονται τα κάτωθι ως βασικά

κριτήρια, που εξετάζει η ορισμένη επιτροπή για τη χάραξη του αιγιαλού (Αραβαντίνος, 1997):

1. Η γεωμορφολογία του εδάφους, με κατηγορίες υψηλών και χαμηλών ακτών, τη σύστασή του, καθώς και το φυσικό όριο βλάστησης.
2. Η ύπαρξη, τα όρια και το είδος των παράκτιων φυσικών πόρων.
3. Τα πορίσματα από την εκτίμηση των μετεωρολογικών στοιχείων της περιοχής. Είναι απαραίτητη η γνώση των ισχυρότερων εντάσεων του ανέμου σε κάθε διεύθυνση που μπορεί να πλήξει την ακτογραμμή.
4. Η μορφολογία του πυθμένα.
5. Ο βαθμός ανάπτυξης του κυματισμού σε σχέση με το μέτωπο της ακτής.
6. Η ύπαρξη φυσικών ή τεχνητών προστατευτικών έργων στην περιοχή, όπως μάλιοι, λιμάνια ή κυματοθραύστες, τα οποία μειώνουν το ύψος του κύματος.
7. Οι εγκεκριμένες χωροταξικές κατευθύνσεις και χρήσεις γης που επηρεάζουν την παράκτια ζώνη.
8. Η ύπαρξη δημόσιων κτημάτων κάθε κατηγορίας που βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση με την παράκτια ζώνη.
9. Τυχόν υφιστάμενο κτηματολόγιο.
10. Η ύπαρξη ευπαθών οικοσυστημάτων και προστατευόμενων περιοχών.
11. Η ύπαρξη παλίρροιας, η οποία επηρεάζει το κυματικό πεδίο καθώς υψηλότερες στάθμες της θάλασσας προκαλούν μεγαλύτερες χερσαίες αναβάσεις των κυματισμών.

### **1.3. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΑΣ ΖΩΝΗΣ**

Αναγνωρίζοντας τη παράκτια ζώνη ως σημαντικό περιβαλλοντικό πόρο, και όχι μόνο, οδηγούμαστε στην αναζήτηση νέων μεθόδων συνολικής διαχείρισης, η οποία πρέπει να συμπεριλαμβάνει όλα τα δεδομένα, ώστε να είναι ολοκληρωμένη.

Η Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών (ΟΔΠΖ) αποτελεί την κατευθυντήρια αρχή για την βιώσιμη ανάπτυξη των παράκτιων χώρων.

*«Ως Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Ζωνών νοείται η διαδικασία η οποία διαμορφώνεται από τη συμμετοχή της διοίκησης και των κοινοτήτων, της επιστήμης και της διαχείρισης, των επιμέρους και του δημοσίου συμφέροντος για την υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για την προστασία και ανάπτυξη των παράκτιων οικοσυστημάτων και πόρων».* (GESAMP Reports and Studies No. 61, 1996)

Η θεσμοθέτηση του Ειδικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα Νησιά, θα αποτελέσει το βασικό της εργαλείο για την προστασία, διαχείριση και διάρθρωση των παράκτιων ζωνών.

Η Παράκτια Ζώνη βασίζεται σε ένα τριπλό σύστημα ζωνών διαχείρισης, όπου ο βαθμός ελέγχου διαφοροποιείται από την κάθε μία στην επόμενη (προς το εσωτερικό της περιοχής). Οι κατηγορίες είναι οι εξής:

α) Κρίσιμη Ζώνη: Το μέτωπο του παράκτιου χώρου στο μεταίχιμο μεταξύ ξηράς και θάλασσας αποτελεί το πλέον ευαίσθητο περιβαλλοντικά κομμάτι του, ενώ παράλληλα δέχεται σημαντικές πιέσεις από ανθρώπινες δραστηριότητες. Η Κρίσιμη Ζώνη περιλαμβάνει θαλάσσιο και χερσαίο τμήμα.

Το θαλάσσιο τμήμα της Κρίσιμης Ζώνης εκτείνεται από την ακτογραμμή μέχρι την ισοβαθή των 10 μέτρων. Σε κάθε περίπτωση το πλάτος της δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 100 μέτρων από την ακτογραμμή.

Το χερσαίο τμήμα της Κρίσιμης Ζώνης, για τις εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεως και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 ή κάτω των 2000 κατοίκων περιοχές, ξεκινά από την ακτογραμμή και εκτείνεται προς την ξηρά σε ζώνη πλάτους 100 μέτρων από την καθορισμένη γραμμή του αιγιαλού (ή το χειμέριο κύμα όπου αυτή δεν είναι καθορισμένη).

Αν τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της περιοχής απαιτούν διαφορετικό προσδιορισμό, το πλάτος μπορεί να τροποποιηθεί κατά περίπτωση κατά τη διαχείριση, με βάση τεκμηριωμένα στοιχεία.

β) Δυναμική ζώνη: Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει επίσης θαλάσσιο και χερσαίο τμήμα.

Το θαλάσσιο τμήμα της Δυναμικής Ζώνης ξεκινά από το όριο της Κρίσιμης Ζώνης (δηλαδή την ισοβαθή των 10 μέτρων και κατ' ελάχιστον 100 μέτρα από την ακτογραμμή) και εκτείνεται μέχρι την ισοβαθή των 50 μέτρων. Σε κάθε περίπτωση, το ακραίο προς την θάλασσα όριο της δεν μπορεί να απέχει λιγότερο από 200 μέτρα από την ακτογραμμή.

Το χερσαίο τμήμα της Δυναμικής Ζώνης, για τις εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεως και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 ή κάτω των 2000 κατοίκων περιοχές, ξεκινά από το ακραίο προς την ξηρά όριο της Κρίσιμης Ζώνης και εκτείνεται κατ' ελάχιστον σε ζώνη πλάτους 200 μέτρων από την καθορισμένη γραμμή του αιγιαλού (ή το χειμέριο κύμα όπου αυτή δεν είναι καθορισμένη).

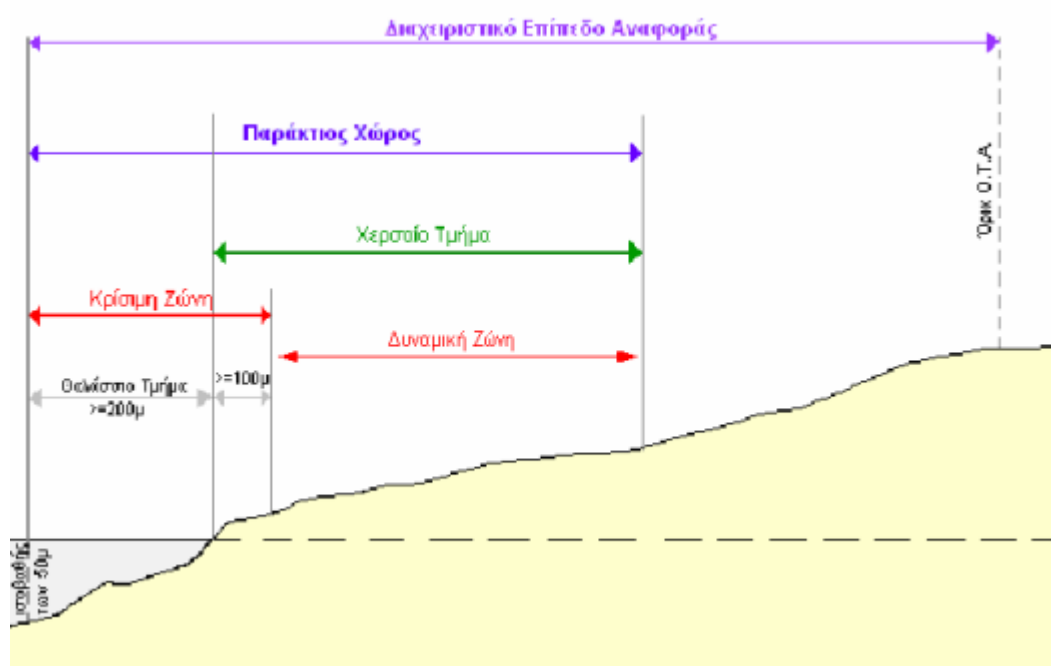
Αν τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά της περιοχής απαιτούν διαφορετικό προσδιορισμό, το πλάτος μπορεί να τροποποιηθεί κατά περίπτωση, με βάση τεκμηριωμένα επιστημονικά στοιχεία.

γ) Υπόλοιπη Παράκτια Ζώνη: Η ζώνη αυτή περιλαμβάνει επίσης θαλάσσιο και χερσαίο τμήμα.

Το θαλάσσιο τμήμα της εν λόγω ζώνης εκτείνεται από το εξώτερο προς τη θάλασσα όριο της Δυναμικής Ζώνης μέχρι το όριο των χωρικών υδάτων.

Το χερσαίο τμήμα της ζώνης αυτής ταυτίζεται με το τμήμα του χερσαίου παράκτιου χώρου που απομένει μετά την αφαίρεση της Κρίσιμης και της Δυναμικής Ζώνης. Το τμήμα αυτό του παράκτιου χώρου αποτελεί «ζώνη μετάβασης» από την παράκτια ζώνη

στον αμιγώς ηπειρωτικό χώρο, χαρακτηρίζεται από την παρουσία πλήθους ανθρωπίνων δραστηριοτήτων και έχει μεγάλη σημασία για τον σχεδιασμό, καθώς συχνότατα επηρεάζει την Δυναμική και την Κρίσιμη Ζώνη. Για διαχειριστικούς λόγους, η ζώνη αυτή εκτείνεται κατ' αρχήν μέχρι και τα ακραία προς την ενδοχώρα διοικητικά όρια των αντίστοιχων παράκτιων ΟΤΑ ή διαφορετικά μέχρι υψόμετρο 600 μ. αν η εν λόγω ισοϋψής βρίσκεται εντός των διοικητικών ορίων των οικείων ΟΤΑ. Το εύρος αυτής της ζώνης θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο προσδιορισμού κατά περίπτωση, με βάση τεκμηριωμένα επιστημονικά στοιχεία (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2009).



#### 1.4. ΘΕΣΜΙΚΑ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ, ΧΡΗΣΕΙΣ, ΕΡΓΑ, ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ

Επειδή η παράκτια ζώνη μιας περιοχής αποτελεί ένα σύστημα στο οποίο συνυπάρχει και αλληλεπιδρά το φυσικό στοιχείο με το ανθρωπογενές περιβάλλον, δημιουργείται η ανάγκη για μια ευμενέστερη συμβίωση.

Οι δραστηριότητες που συναντάει κανείς στην παράκτια ζώνη τη μεταβάλλουν και επηρεάζουν τη δυναμική της, αφορούν δε κυρίως τον τουρισμό (δραστηριότητες αναψυχής), την αλιεία, τη γεωργία, τη βιομηχανία, τις μεταφορές, την οικιστική ανάπτυξη, την προστασία της φύσης (Γκέσκου, 2002).

Η κυριότητα των διάφορων επιτρεπόμενων δραστηριοτήτων, χρήσεων, έργων και κατασκευών αποδίδεται και παραμένει στο Δημόσιο, ανεξάρτητα από το ποιος δίνει την άδεια ή τα κατασκευάζει. Αποτελεί δικαιοδοσία του Δημοσίου να αλλάζει, να τροποποιεί ή και να καταργεί τελείως τη χρήση των διαφόρων έργων. Οι λόγοι που μπορεί να συμβεί οποιαδήποτε αλλαγή, τροποποίηση ή κατάργηση αφορά κυρίως το δημόσιο συμφέρον, θέματα εθνικής άμυνας, συγκοινωνίας, δημόσιας τάξης και ασφάλειας, προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, κλπ. Η παραχώρηση αδειών για έργα και

κατασκευές ή και απλή χρήση στον αιγιαλό και την παραλία σε ιδιώτες, νομικά πρόσωπα, ΟΤΑ, κλπ, γίνεται εξ' ολοκλήρου από το Δημόσιο φορέα.

Σημαντική προϋπόθεση για τις εν λόγω παραχωρήσεις αποτελεί η εξασφάλιση και η μη παρεμπόδιση της ελεύθερης και απρόσκοπτης πρόσβασης των πολιτών στην παραλία και στον αιγιαλό, εκτός αν αυτό επιβάλλεται για λόγους εθνικής άμυνας, δημόσιας τάξης και ασφάλειας, προστασίας αρχαίων, του περιβάλλοντος ή της δημόσιας υγείας. (Μπάκαβου, Φωτόπουλος, 2016).

Σύμφωνα με το άρθρο 13 του Ν.2971/2001 ως απλή χρήση του αιγιαλού και της παραλίας ορίζεται εκείνη που δεν παραβιάζει τον προορισμό τους ως κοινόχρηστων πραγμάτων και δεν επιφέρει αλλοίωση στη φυσική μορφολογία και τα βιοτικά στοιχεία τους, ενδεικτικά θεωρείται ως τέτοια η άσκηση δραστηριοτήτων που εξυπηρετούν τους λούμενους και την αναψυχή του κοινού (εκμίσθωση θαλασσίων μέσων αναψυχής, καθισμάτων, ομπρελών, τροχήλατου αναψυκτηρίου κλπ).

Απαγορεύεται η κατασκευή οποιοδήποτε δομικού έργου διότι ενέχουν χαρακτηριστικά μόνιμης σύνδεσης με το έδαφος. Γι' αυτό το λόγο οι προαναφερθείσες κινητές κατασκευές συνδέονται με το έδαφος με διατάξεις προσωρινής στήριξης ή έδρασης με σκοπό την εξασφάλιση της ασφάλειας των λούμενων λόγω καιρικών συνθηκών και με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι δυνατή η χωρίς ιδιαίτερη προσπάθεια άμεσης αποξήλωσης, μετακίνησης ή μεταφοράς τους.

Η έκταση του αιγιαλού για κάθε τέτοια παραχώρηση δεν δύναται να υπερβαίνει τα 500 τμ ανά δικαιούχο. Εάν στον ίδιο αιγιαλό υπάρχουν περισσότερες παραχωρήσεις για την εκμίσθωση ομπρελών και καθισμάτων, πρέπει μεταξύ των διάφορων χώρων του αιγιαλού που έχουν παραχωρηθεί να υφίσταται ενδιάμεση απόσταση ελεύθερης ζώνης τουλάχιστον 100 μ μήκους.

Η παραχώρηση του αιγιαλού για απλές χρήσεις γίνεται εφόσον δεν παραβιάζεται ο κοινόχρηστος προορισμός του. Οι άλλες χρήσεις που μπορεί να συναντήσουμε στο παράκτιο μέτωπο είναι οι κάτωθι:

- Τουρισμός – αναψυχή
- Οικιστική ανάπτυξη
- Δασικές εκτάσεις
- Γεωργία & υδατοκαλλιέργειες
- Αλιεία
- Βιομηχανία
- Επικοινωνία και θαλάσσιες μεταφορές
- Μνημεία και αρχαιολογικοί χώροι
- Αξιοποίηση Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας

- Αθλητικές δραστηριότητες
- Έργα προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος, όπως αντιδιαβρωτικά έργα, υδατοδρόμια, ναύδετα, τεχνητή φυτοκάλυψη κα.

### **1.5. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΣΤΗ ΣΧΕΣΗ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΚΑΙ ΟΙΚΙΣΜΟΥ**

Αποτελεί κοινό τόπο ότι τα παράλια της Ελλάδας υπήρξαν πάντοτε ένας ελκυστικός τόπος για τη δημιουργία οικισμών. Οι πρώτοι παραθαλάσσιοι οικισμοί εμφανίστηκαν ήδη από την πρώιμη εποχή. Υπάρχουν στοιχεία που μαρτυρούν ότι ήδη από την 11η χιλιετηρίδα π.Χ. μαρτυρείται στροφή του πληθυσμού προς το Αιγαίο για αλιεία.

Στη συνέχεια, κατά τους αρχαίους καιρούς, το θαλάσσιο εμπόριο ευνοούσε όλο και περισσότερο την ανάπτυξη διάφορων οικισμών-λιμανιών, τα οποία εξυπηρετούσαν τις ανάγκες των πόλεων-κρατών. Εκτός όμως από το εμπορικούς και οικονομικούς λόγους ανάπτυξης των οικισμών, παρατηρήθηκε ότι κάποιοι παραθαλάσσιοι οικισμοί είχαν σκοπό την αναψυχή. (π.χ λουτρόπολη - Θεραπευτήριο - Ασκληπιείο της Λισσού). Κατά τα βυζαντινά χρόνια και την τουρκοκρατία η εμπορική και αλιευτική δραστηριότητα γίνεται εντονότερη στα ελληνικά παράλια, ωθώντας την ανάπτυξη των παραθαλάσσιων οικισμών. Η πειρατεία όμως σε κάποιες περιοχές θεωρήθηκε ανασταλτικός παράγοντας και πλήγμα για τις διάφορες δραστηριότητες με αποτέλεσμα τη δημιουργία οχυρωματικών οικισμών.

Η οριστικοποίηση των ορίων των οικισμών έγινε κυρίως μετά την ελληνική επανάσταση και μέχρι το τέλος του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου και σιγά σιγά άρχισαν να παίρνουν την σημερινή τους μορφή. Τα οχυρωματικά έργα πλέον, λόγω της εξάλειψης των πειρατών αρχίζουν να γίνονται πόλοι τουριστικής έλξης. Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη του οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου μεταφορών καθιστά τα λιμάνια λιγότερο σημαντικά. Οι χερσαίες μεταφορές ανταγωνίζονται σε μεγάλο βαθμό τις θαλάσσιες μεταφορές, δημιουργώντας οικισμούς τριών διαφορετικών συχνοτήτων:

A) Οικισμούς κοντά σε εμπορικά λιμάνια που αναπτύσσονται με βασικό τομέα το εμπόριο και τη μεταφορά προσώπων και προϊόντων. Οι οικισμοί αυτοί παρουσιάζουν μεγάλα πληθυσμιακά μεγέθη και συγκεντρώνουν πληθώρα άλλων δραστηριοτήτων σχηματίζοντας οικονομίες κλίμακας (Πειραιάς, Θεσσαλονίκη, Πάτρα).

B) Μεσαίου μεγέθους οικισμούς με εμπορικό λιμάνι. Τέτοιοι οικισμοί μπορεί να στηρίζονται οικονομικά στο εμπόριο και τις μεταφορές μέσω του λιμανιού που διαθέτουν αλλά αποτελούν και σημαντικούς πόλους τουριστικής ανάπτυξης. Σε αυτή την κατηγορία κατατάσσονται επίνεια νησιών και τοπικής σημασίας λιμάνια στον ηπειρωτικό χώρο.

Γ) Μικρούς παραθαλάσσιους οικισμούς με βασικό τομέα παραγωγής τον τουρισμό και την αλιεία. Σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη και δημιουργία παραλιακών πόλεων

διαδραμάτισαν τα προσφυγικά κύματα από την Τουρκία προς την Ελλάδα (Μαρμαράς, 2002).

Από τις αρχές έως τα μέσα του 20ου αιώνα δημιουργούνται οι τελευταίοι παραθαλάσσιοι οικισμοί. Οι λόγοι δημιουργίας αυτών των οικισμών διαφέρουν από τους παλαιότερους. Οι νέοι οικισμοί δημιουργούνται γιατί στην περιοχή τους υπάρχουν πόλοι τουριστικής έλξης. Παράδειγμα τέτοιου οικισμού είναι τα Καμένα Βούρλα τα οποία άρχισαν ουσιαστικά να αναπτύσσονται μετά την ανάδυση του θερμαλιστικού πάρκου το 1937 (Παπαγεωργίου, 2009).

Η Ελλάδα υπήρξε κατεχοχήν μια παράκτια χώρα με το μήκος της ακτογραμμής του ελληνικού χώρου να κατανέμεται περίπου εξίσου στην ηπειρωτική Ελλάδα και στα νησιωτικά συμπλέγματα του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους (7.300 χλμ. στην ηπειρωτική Ελλάδα και τα 7.700 χλμ. στο νησιωτικό χώρο) (Κοκκώσης, 2002). Στην Ελλάδα το 86% του πληθυσμού κατοικεί σε παράκτιες περιοχές.

Κάνοντας λοιπόν την ιστορική αναδρομή, διαφαίνεται ότι η παράκτια ζώνη στην Ελλάδα αποτελούσε κατά κύριο λόγο την βασική εστία ανάπτυξης των κοινωνιών. Η δυνατότητα εκμετάλλευσης της θάλασσας για το εμπόριο και τις μεταφορές διάφορων προϊόντων καθώς και οι ευνοϊκές συνθήκες που πρόσφεραν τα παράκτια ύδατα εξασφάλιζαν την πρόθυμη εγκατάσταση των ανθρώπων κοντά σε αυτά.

Συναντούμε σύμφωνα με τον Δ. Πυλαρινό, *«πόλεις ανοικτές προς τη θάλασσα, τις ανταλλαγές, το εμπόριο, τις διαδρομές. Πόλεις αυτάρκεις, αλλά και έτοιμες να ανοιχθούν στο πέλαγος, να φέρουν τον πλούτο από τη θάλασσα, να τραφούν από αυτή»* (Πυλαρινός, 2001).

## **2. ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ: ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ, ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ**

### **2.1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ**

Η μεγάλη σημασία του παραθαλάσσιου τοπίου δεν έγκειται στο γεγονός ότι αποτελεί ένα όριο μεταξύ ανθρωπογενούς και φυσικού τοπίου, αλλά στον ενδιάμεσο χώρο που δημιουργείται. Ο χώρος αυτός επαναπροσδιορίζει τη σχέση του οικισμού/πόλης με τη θάλασσα αποτελώντας ταυτόχρονα ένα αυτοτελές πεδίο έρευνας και πολιτικής. Η μεγάλη αξία των θαλάσσιων μετώπων αυξάνεται λόγω της αισθητικής, οικονομικής, περιβαλλοντικής και πολεοδομικής ανάπτυξης που μπορούν να επιφέρουν σε μία περιοχή. Αποτελούν έναν πόλο έλξης τόσο για διάφορες επιχειρήσεις και κεφάλαια όσο και για απλούς επισκέπτες, δημιουργώντας ταυτόχρονα σημεία εστίασης.

Είναι γεγονός ότι το υδάτινο στοιχείο είναι ένα από τα πιο σημαντικά χαρακτηριστικά της ζωής του ανθρώπου. Εκτός από την έννοια της επιβίωσης που εμπεριέχεται σε αυτό, έχει συνδυαστεί και με άλλους όρους, όπως τη χαλάρωση και την απόλαυση. Δεν είναι τυχαίο ότι σε έναν πυκνό αστικό ιστό πολλές φορές ο άνθρωπος προσπαθεί να ενσωματώσει το στοιχείο αυτό, είτε με τη δημιουργία πάρκων, είτε με εκμετάλλευση διάφορων ρεμάτων και ποταμών, είτε με την εκμετάλλευση του θαλάσσιου μετώπου και την επανένταξη του στη σύνθεση της πόλης.

Ταυτόχρονα, σε μια παράκτια πόλη, η ύπαρξη νερού δημιουργεί έναν ιδιαίτερο δημόσιο χώρο που αναβαθμίζει αισθητικά την εικόνα της και περιβαλλοντικά το μικροκλίμα της. Η δυναμικότητά του έγκειται στο γεγονός ότι η παράκτια ζώνη συνιστά ένα όριο ανάμεσα στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον το οποίο μπορεί εκ πρώτης άποψης να θεωρείται ότι χωρίζει δύο διαφορετικά οικοσυστήματα με αντίθετα λειτουργικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά, αλλά στην ουσία είναι αυτό που τα ενοποιεί και δημιουργεί τη συνέχεια. Οι γρήγοροι ρυθμοί της πόλης αντισταθμίζονται με την ηρεμία που προσφέρει η παραλία στους κατοίκους της και έτσι επέρχεται σε κάποιο βαθμό η ισορροπία.

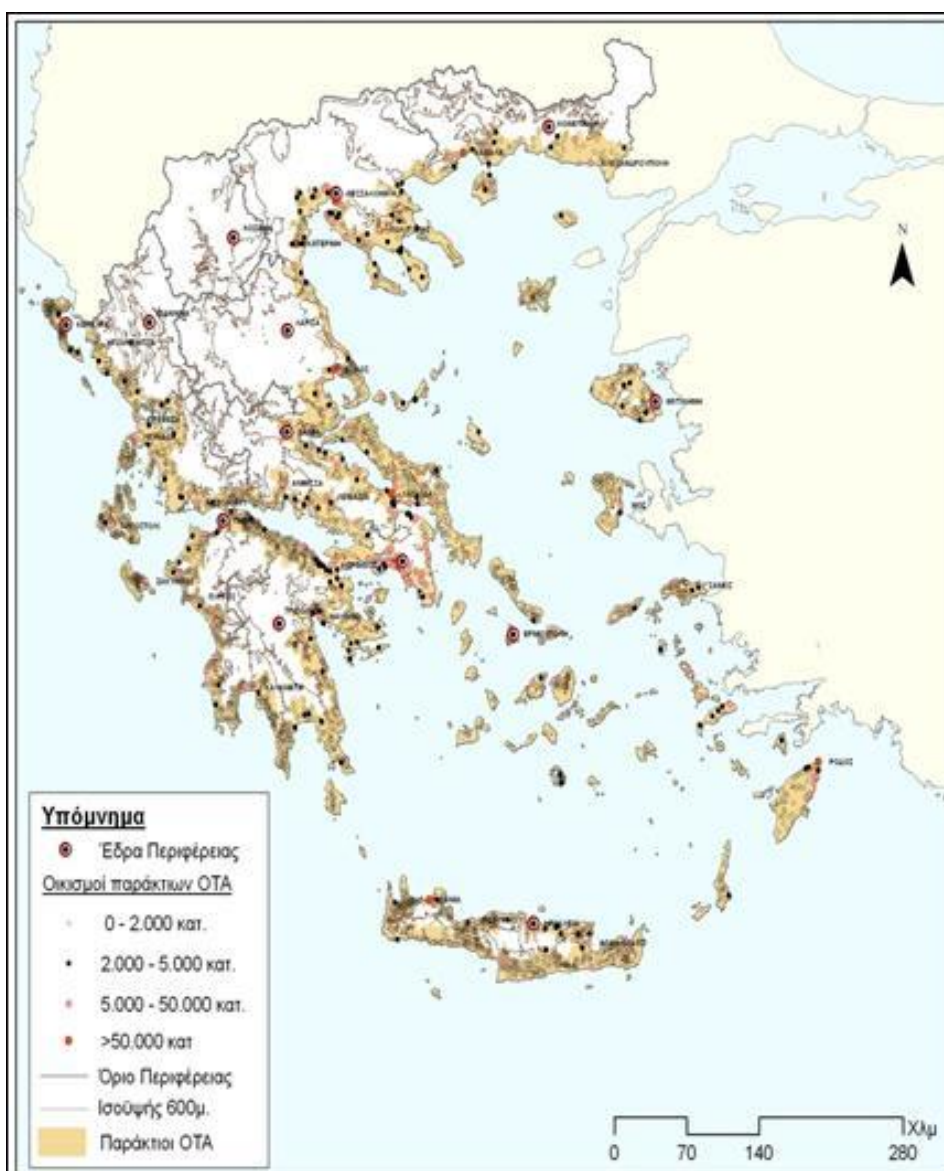
Όπως προαναφέρθηκε, η ύπαρξη ιστορικών/αρχαιολογικών και πολιτισμικών τόπων, είναι ιδιαίτερα συχνή στις παράκτιες περιοχές. Αυτό αυτομάτως αναβαθμίζει τον νεότερο οικισμό που συνυπάρχει με αυτούς τους τόπους, δίνοντας τη δυνατότητα προσέλκυσης τουριστών και επισκεπτών.

Επιπροσθέτως, οι χρήσεις που μπορεί να λάβει μια παράκτια ζώνη συμβάλλουν τόσο στην οικονομική ανάπτυξη της πόλης που συνορεύει μαζί της, όσο και στην παροχή θέσεων εργασίας και χώρων αναψυχής. Συνεπώς οι παράκτιες περιοχές και οι φυσικοί πόροι τους (θαλάσσιοι και χερσαίοι) διαδραματίζουν ένα στρατηγικό ρόλο για την κάλυψη των αναγκών και των επιδιώξεων των σημερινών και των μελλοντικών πληθυσμών (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 1999).

Ως εκ τούτου, η παράκτια ζώνη με τις ιδιομορφίες και τα χαρακτηριστικά της, αποτελεί χώρο ιδιαίτερα μεγάλης σημασίας για τη χώρα. Η Ελλάδα έχει εκτεταμένη παραλιακή



περίμετρο λόγω της πολύπλοκης μορφής των ακτών της και των πολυάριθμων νησιών της. Με συνολική έκταση 131.957 τ.χμ. και 64 μήκος ακτών περίπου 15.000 χμ., έχει την πιο εκτεταμένη ακτογραμμή από όλες τις Μεσογειακές χώρες (ΕΜΕΚΑ, 2011) και παρουσιάζει μία από τις μεγαλύτερες αναλογίες ακτών ανά συνολική έκταση στην Ευρώπη. Ο αριθμός αυτός είναι εντυπωσιακά υψηλός, δεδομένου ότι, για παράδειγμα, η Γαλλία με έκταση 4 φορές μεγαλύτερη της Ελλάδας, έχει μήκος ακτών μόνο 3.100 χμ. (Σιαφάκας, 2007). Οι ακτές, επομένως, καθώς και ο αιγιαλός και η παραλία αποτελούν έναν εξαιρετικής σημασίας εθνικό πόρο και ένα σημαντικό συγκριτικό εθνικό πλεονέκτημα σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης (Παπαπετρόπουλος, 2009). Μερικά από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά της ελληνικής παράκτιας ζώνης είναι ότι η πυκνότητα του πληθυσμού στη ζώνη αυτή είναι διπλάσια από ότι στο σύνολο της χώρας και συγκεντρώνει το 40% των Δήμων και κοινοτήτων που ανήκουν διοικητικά σε 44 από τους 54 νομούς. Η ζώνη αυτή καλύπτει το 34% της συνολικής έκτασης της χώρας και συγκεντρώνει το 70% των βιομηχανιών, ισχύος πάνω από 150 HP (Δουκάκης, 2005).



Πυκνότητα πληθυσμού στις παράκτιες περιοχές (πηγή: vr.arch.uth.gr)

## **2.2. ΔΙΕΘΝΕΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

### **Νόμος 191/1974 «Περί Κυρώσεως της εν Ραμσάρ του Ιράν κατά την 2αν Φεβρουάριου Υπογραφείσης Διεθνούς Συμφωνίας εν Ενδιαφέροντος Υγροτόπων ίδια ως Υγροβιότοπων»**

Ο νόμος 191/1974 αναφέρεται στην κύρωση της διεθνούς συνθήκης Ραμσάρ για την προστασία των υδροβιότοπων. Τα συμβαλλόμενα κράτη μέσω της συνθήκης αναγνωρίζουν τη σημασία του φυσικού περιβάλλοντος και τη σχέση αλληλεξάρτησής του με τον άνθρωπο, και προχωρούν στην λήψη μέτρων για την προστασία των υδροβιότοπων. Το κράτος έχει την υποχρέωση να δημιουργήσει λίστα με τους σημαντικούς για το περιβάλλον υδροβιότοπους τους οποίους θα προστατεύει, αξιοποιώντας την εθνική νομοθεσία και τη διεθνή εμπειρία. Επίσης υπό προστασία πρέπει να τεθούν όλοι οι υγροβιότοποι ανεξαρτήτως αν συμπεριλαμβάνονται στη λίστα που θα δημιουργηθεί.

### **Νόμος 1335/1983 «Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης για τη Διατήρηση της Άγριας Ζωής και του Φυσικού Περιβάλλοντος της Ευρώπης»**

Ο σκοπός της σύμβασης είναι η εξασφάλιση της διατήρησης της άγριας χλωρίδας και πανίδας και των φυσικών οικοτόπων. Ιδιαίτερη προσοχή αποδίδεται στα είδη εκείνα που κατατάσσονται στα αποδημητικά και τα απειλούμενα προς εξαφάνιση ή ευπαθή. Η προστασία των ειδών γίνεται από την ανάπτυξη ανθρώπινων δραστηριοτήτων που δύναται να καταστρέψουν το φυσικό περιβάλλον και από το κυνήγι. Στο πλαίσιο της προστασίας ενισχύεται η διακρατική συνεργασία και η επιστημονική έρευνα.

### **Νόμος 2204/1994 «Κύρωση Σύμβασης για τη Βιολογική Ποικιλότητα»**

Στόχος της σύμβασης είναι η διατήρηση της βιοποικιλότητας, η αειφορική χρήση των συστατικών της και ο δίκαιος και ισότιμος καταμερισμός των πλεονεκτημάτων, που θα προκόψουν από τη χρήση των γενετικών πόρων. Σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης κάθε μέλος θα πρέπει να συνεργάζεται με τα γειτονικά κράτη άμεσα ή μέσω διεθνών οργανισμών, να αναπτύσσει εθνικές στρατηγικές, σχέδια ή προγράμματα για τη διατήρηση και την αειφορική χρήση της βιοποικιλότητας και να ενσωματώνει όσο αυτό είναι δυνατό τις αρχές της αειφορίας στα τομεακά και διατομεακά σχέδια, προγράμματα και πολιτικές. Η επιστημονική έρευνα και η διεθνής συνεργασία είναι σημαντικές παράμετροι και για αυτόν τον νόμο και πρέπει να προάγονται από τα συμβαλλόμενα μέρη.

## **Πρωτόκολλο Ολοκληρωμένης Διαχείρισης των Παράκτιων Περιοχών (UNEP / MAP)**

Το 1976, στο πλαίσιο του Μεσογειακού Προγράμματος Δράσης, υπογράφηκε στη Βαρκελώνη από εκπροσώπους παράκτιων μεσογειακών κρατών, η Σύμβαση της Βαρκελώνης «Για την προστασία της Μεσογείου από την ρύπανση» (Convention for the Protection of the Mediterranean Sea Against Pollution), η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1978. Ωστόσο, η σύμβαση αυτή τροποποιήθηκε το 1995 και σήμερα φέρει την ονομασία «Σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου» (Convention for the Protection of the Marine Environment and the Coastal Region of the Mediterranean), ενώ έχει τεθεί σε ισχύ από το 2004. Στόχος της Σύμβασης είναι η προώθηση διακρατικών συνεργασιών για την προστασία των θαλάσσιων περιοχών και των ακτών της Μεσογείου. Ανάμεσα στα πρωτόκολλα που προωθούνται στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρκελώνης, άξιο αναφοράς είναι αυτό που υπογράφηκε στη Μαδρίτη το 2008 και αφορούσε την Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιων Περιοχών -ΟΔΠΠ (ICZM protocol). Το Πρωτόκολλο αυτό, παρ' όλο που αποτελεί ένα συμβιβασμό ανάμεσα σε αντικρουόμενα συμφέροντα των κρατών, συνεισφέρει σημαντικά στην προσπάθεια για την προστασία των μεσογειακών ακτών. Το ενδιαφέρον του εν λόγω Πρωτοκόλλου είναι ότι υιοθετεί τη χωρική -ανά οργανικό οικοσύστημα- προσέγγιση, την αρχή της μη δομήσιμης (non edificandi) ζώνης, τη διεπιστημονική ανάλυση κ.α. (Μπεριάτος, Παπαγεωργίου, 2010).

## **Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης (Ε.Ε.)**

Σε συνδυασμό με τη Σύμβαση της Βαρκελώνης (ΟΗΕ), η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) ανέλαβε και αυτή πρωτοβουλίες για την Ολοκληρωμένη Διαχείριση της Παράκτιας Ζώνης (ΟΔΠΖ) στα κράτη μέλη της. Ύστερα από αρκετές διεργασίες, το 2007 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε Ανακοίνωση (COM 2007/308) ως έκθεση προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για την αξιολόγηση της Σύστασης για την ΟΔΠΖ. Σύμφωνα με την αξιολόγηση, παρά το θετικό αντίκτυπο που είχε η Σύσταση στην προώθηση ενός «σφαιρικότερου χωροταξικού σχεδιασμού» οι καθυστερήσεις στην εφαρμογή ήταν σημαντικές, με αποτέλεσμα να μην έχει σημειωθεί ουσιαστική πρόοδος. Για το λόγο αυτό, η εν λόγω έκθεση αξιολόγησης επιχείρησε να συνδυάσει τη μελλοντική πρόοδο της ΟΔΠΖ με: α) την Πράσινη Βίβλο για την θαλάσσια πολιτική, β) το πρωτόκολλο για την ΟΔΠΖ στο πλαίσιο της Σύμβασης της Βαρκελώνης και γ) την οδηγία INSPIRE (2007/2 ΕΚ, ΕΕ L108) που έχει στόχο ένα ενιαίο σύστημα πληροφοριών για το περιβάλλον (Μπεριάτος, Παπαγεωργίου, 2010).

## 2.3 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΠΕΡΙ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Παρά το γεγονός ότι η Ελλάδα διαθέτει ένα πολύ μεγάλο ποσοστό παράκτιων περιοχών και ζωνών, υπάρχουν μόνο τρεις νόμοι οι οποίοι προσπάθησαν να αντιμετωπίσουν ολοκληρωμένα το ζήτημα της διαχείρισης και προστασίας του αιγιαλού και της παραλίας, με έτη ψήφισης τα 1837, 1940 και 2001. Με δεδομένο ότι ο νόμος του 1837 αναφέρεται κυρίως επειδή ήταν η πρώτη προσπάθεια να δοθεί ένας ορισμός του αιγιαλού (αποτυπώθηκε η άποψη ότι ο αιγιαλός αποτελεί δημόσιο αγαθό και είναι κοινής χρήσης), γίνεται κατανοητό ότι όλα αυτά τα χρόνια η Ελλάδα αντιμετώπιζε θεσμικά τον παράκτιο χώρο με δυο κυρίως νόμους, οι οποίοι συμπληρώνονταν κατά καιρούς από νόμους και προεδρικά διατάγματα σχετικά με τον πολεοδομικό – χωροταξικό σχεδιασμό και την προστασία του περιβάλλοντος.

Ο Α.Ν. 100 2344/1940 (ΦΕΚ 154 Α') «περί αιγιαλού και παραλίας» ο οποίος «έχει κύριο και αρχικό προορισμό την επικοινωνία από την θάλασσα προς την ξηρά και αντιστρόφως μπορεί δε να εξυπηρετήσει και άλλους κοινωφελείς σκοπούς και να χρησιμεύει για εκμετάλλευση προς το συμφέρον του Δημοσίου» αποτέλεσε επί 60 έτη, το μοναδικό θεσμικό εργαλείο για την προστασία των ακτών. Με προσθήκη και άλλων διατάξεων, καθόριζε τη χρησιμοποίηση του αιγιαλού για κοινή χρήση με σκοπό την επικοινωνία από τη θάλασσα στην ξηρά και αντιστρόφως, τον τρόπο οριοθέτησης του αιγιαλού, τις διαδικασίες διαπλάτυνσης του και τη δημιουργία θαλάσσιων προσχώσεων για την εκτέλεση και δημιουργία εσωτερικών λιμενικών έργων, τις διαδικασίες παραχώρησης της χρήσης του για την εκτέλεση εμπορικών, βιομηχανικών, μεταλλευτικών ή άλλων έργων και τις διαδικασίες κατασκευής εξωτερικών λιμενικών έργων στον αιγιαλό ή στη θάλασσα και τη διοίκηση τους από τα Λιμενικά Ταμεία.

Λόγω της αλλαγής των συνθηκών και των ανθρώπινων αναγκών στο πλαίσιο του παράκτιου χώρου, ο Α.Ν. 2344/1940 συμπληρώθηκε με τα Προεδρικά Διατάγματα 439/1970 και 393/1974 τα οποία θεσπίστηκαν με στόχο να περιορίσουν τη δόμηση σε απόσταση μικρότερη των 30 μέτρων από την οριακή γραμμή του αιγιαλού, να προσφέρουν τη δυνατότητα απαλλοτριώσεων κτημάτων σε παραλιακές εκτάσεις και να προωθήσουν τη μεγαλύτερη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος του παράκτιου χώρου.

Στη συνέχεια, ο νόμος συμπληρώθηκε με τους νόμους Ν. 360/1976 «Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος», Ν. 1650/1986, Ν. 1337/1983 «Περί Οικιστικής Ανάπτυξης» και Ν. 2508/1997 οι οποίοι όριζαν μεγαλύτερες αποστάσεις από τη γραμμή του αιγιαλού για την εγκατάσταση τουριστικών μονάδων και αυστηρότερες απαγορεύσεις δόμησης. Οι συμπληρωματικοί αυτοί νόμοι είχαν ως στόχο να προωθήσουν την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος του παράκτιου χώρου, καθόρισαν Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (Ζ.Ο.Ε.) για τον έλεγχο των χρήσεων γης, αξιολόγησαν την οικολογική και αισθητική αξία οικοσυστημάτων στα χωρικά πλαίσια του αιγιαλού και, τέλος, όρισαν Περιοχές Ειδικής Προστασίας (Π.Ε.Π.) με στόχο την ορθότερη διαχείριση του παράκτιου χώρου.

Οι Ζ.Ο.Ε. καθορίστηκαν περαιτέρω από τον Ν. 2242/1994, η εγκατάσταση και προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος στα νησιά θεσμοθετήθηκε με τον Ν. 3201/2003, η προστασία και διαχείριση των υδάτων διέπονται από τον Ν. 3199/2003 ενώ εκδόθηκε και η Κ.Υ.Α. 33318/3028/1998 η οποία εφαρμόζεται σύμφωνα με την κοινοτική οδηγία για τα φυσικά οικοσυστήματα .

Ο Νόμος 2971/2001 οριοθετεί εκ νέου τον αιγιαλό και την παραλία («Αιγιαλός είναι η ζώνη ξηράς, που βρέχεται από τη θάλασσα από τις μεγαλύτερες και συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων της «Παλιός αιγιαλός» και είναι η ζώνη της ξηράς που προέκυψε από τη μετακίνηση της ακτογραμμής προς τη θάλασσα, που οφείλεται σε φυσικές προσχώσεις ή τεχνικά έργα και προσδιορίζεται από τη νέα οριογραμμή του αιγιαλού και το όριο του παλιότερα υφιστάμενου αιγιαλού. «Παραλία» είναι η ζώνη ξηράς που προστίθεται στον αιγιαλό, καθορίζεται δε σε πλάτος μέχρι και (50) μέτρα από την οριογραμμή του αιγιαλού, προς εξυπηρέτηση της επικοινωνίας της ξηράς με τη θάλασσα και αντίστροφα) λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα που προέκυψαν μέσα στις περασμένες δεκαετίες και ορίζει ότι «Ο αιγιαλός, η παραλία, η όχθη και η παρόχθια ζώνη είναι πράγματα κοινόχρηστα και ανήκουν κατά κυριότητα στο Δημόσιο, το οποίο τα προστατεύει και τα διαχειρίζεται. Η προστασία του οικοσυστήματος των ζωνών αυτών είναι ευθύνη του Κράτους».

#### **2.4. ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ**

Ως Βιώσιμη Ανάπτυξη ορίζεται η ανάπτυξη η οποία ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες (Κορρές, Κοκκίνου, 2001).

Οι παράκτιες ζώνες αποτελούν ένα σύνθετο σύστημα ιδιαίτερης σημασίας για την Ελλάδα, στο οποίο συμμετέχουν η προστασία του περιβάλλοντος, η ανθρώπινη δραστηριότητα αλλά και η χρήση γης. Η επίτευξη των στόχων της βιώσιμης ανάπτυξης προϋποθέτει κατά κύριο λόγο τα παρακάτω:

- Οικολογική- περιβαλλοντική προστασία του παράκτιου περιβάλλοντος, με ό,τι αυτό συνεπάγεται (έλεγχος ρύπων, προστασία οικοσυστήματος-βιοποικιλότητας, αποκαταστάσεις, βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων, αποκατάσταση υποβαθμισμένου περιβάλλοντος κ.α.)
- Καθορισμός προδιαγραφών για τον καθορισμό των χρήσεων γης στις παράκτιες περιοχές και διευθέτηση συγκρουόμενων χρήσεων γης (ανάπτυξη βιομηχανικών χρήσεων όταν υπάρχει εγγύτητα σε λιμάνια, διατήρηση καίριας σημασίας ενδιαιτημάτων κ.α.)
- Ανάπτυξη διαδικασιών ενημέρωσης και συμμετοχής των άμεσα εμπλεκόμενων κοινοτήτων ώστε να διασφαλιστεί η συναίνεση και η συνεισφορά τους αλλά και να κατατεθούν απόψεις από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη

Σύμφωνα με τον Α. Αλεξόπουλο, η ΟΔΠΖ αποτελεί μια συνεχή διαδικασία η οποία από τη μια εφαρμόζει ενέργειες συμβατές με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης και από την άλλη προσπαθεί να επιτύχει έναν δίκαιο «καταμερισμό» των συμφερόντων μεταξύ των διαφορετικών ομάδων χρηστών της παράκτιας ζώνης με σεβασμό στην προστασία της βιοποικιλότητας. Επίσης, θεωρεί ότι τα σημαντικότερα ζητήματα στη διαδικασία είναι η οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης, ο βαθμός ελέγχου με διαχειριστικό επίκεντρο την παραλία και η δημιουργία ενός γεωγραφικού συστήματος πληροφοριών για την παράκτια ζώνη (Αλεξόπουλος, 2008). Επιπλέον, σύμφωνα με την Μ. Καλαϊτζιδάκη, οι αρχές της Διαχείρισης των παράκτιων ζωνών είναι ο καθορισμός των ανθρώπινων επιθυμιών για τη χρήση των ακτών, της φέρουσας ικανότητας και του τρόπου που επιδρούν οι χρήσεις γης στις ακτές, η επίλυση των πιθανών συγκρούσεων μεταξύ χρήσεων γης, η ενεργή συμμετοχή ενός καλά πληροφορημένου κοινού, η ένταξη των περιβαλλοντικών προτεραιοτήτων στην ανάπτυξη των ακτών σε διεθνές, εθνικό και τοπικό επίπεδο και η ίδρυση διαχειριστικών μονάδων για τη διαχείριση των παράκτιων ζωνών. (Καλαϊτζιδάκη, 1995)

## **2.5. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΤΙΣ ΠΑΡΑΚΤΙΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ**

Μια παράκτια περιοχή, μέσω των πολλών και διαφορετικών χρήσεων γης και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που συναντώνται σε αυτές, επιφέρει όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, πολλά θετικά αποτελέσματα.

Παρόλα αυτά, τόσο ο παράκτιος όσο και ο νησιωτικός χώρος στην Ελλάδα δέχονται σημαντικές περιβαλλοντικές πιέσεις και οχλήσεις ενώ έντονα είναι και τα φαινόμενα συγκρούσεων χρήσεων γης. (Μπεριάτος, 2014) Επειδή οι δυναμικές που εκδηλώνονται ανάμεσα στο περιβάλλον και τις ανθρώπινες δραστηριότητες είναι τόσο έντονες, προκύπτουν και αρνητικές επιπτώσεις οι οποίες επιδρούν σε τρεις κυρίως τομείς: στον οικονομικό, τον κοινωνικό και τον περιβαλλοντικό.

**Στον οικονομικό και κοινωνικό τομέα**, τα όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν καταγράψει τα εξής ζητήματα:

1. Η ταχεία ανάπτυξη που σημειώνεται με ρυθμούς υψηλότερους των υπόλοιπων περιοχών γεννά προβλήματα υποδομής και υπηρεσιών.
2. Αντίστοιχα προβλήματα δημιουργεί η συνεχής αύξηση της εγκατάστασης μόνιμων κατοίκων και η αύξηση της τουριστικής κίνησης.
3. Στις βιομηχανικές περιοχές παρουσιάζεται η ανάγκη για αναδιάρθρωση των οικονομικών δραστηριοτήτων, για να αντιμετωπιστεί η παρακμή των παραδοσιακών βιομηχανιών.
4. Εμφανίζεται συχνά, υστέρηση αποτελεσμάτων στις παράκτιες περιοχές των χωρών που υπάγονται στα προγράμματα για την οικονομική και κοινωνική συνοχή.

5. Χρειάζονται παρεμβάσεις στις περιοχές που ο μαζικός τουρισμός έχει επιβαρύνει σε σημαντικό βαθμό το φυσικό περιβάλλον.

6. Στις ίδιες περιοχές χρειάζεται η λήψη μέτρων που θα τις προστατέψει οικολογικά και κοινωνικά από τον ευμετάβλητο χαρακτήρα του μαζικού τουρισμού.

**Στον περιβαλλοντικό τομέα**, τα ζητήματα που αφορούν τις παράκτιες ζώνες είναι σημαντικής σημασίας και είναι τα εξής:

1. Η αλλαγή του κλίματος.

2. Σημαντικής εκτάσεως περιοχές βιοτόπων έχουν ρυπανθεί, υγροβιότοποι έχουν αποξηρανθεί.

3. Μεγάλο μέρος των ακτών έχει διατεθεί για στέγαση και βιομηχανική και τουριστική ανάπτυξη.

4. Η απώλεια των βιοτόπων συνεπάγεται τη μείωση βιοποικιλότητας.

5. Ανυψούμενα ύδατα της θάλασσας και συνεχής ανάπτυξη της ενδοχώρας.

6. Εξαιτίας των πυρκαγιών και της εξάπλωσης των αστικών περιοχών σημειώνεται κάθε χρόνο απώλεια 200.000 εκταρίων δάσους σε παράκτιες περιοχές. Σύμφωνα με υπολογισμούς το ένα τέταρτο των δασών θα έχει χαθεί μέχρι το 2025.

7. Η αύξηση του πληθυσμού και της ευημερίας είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση των αποθεμάτων νερού. Το πρόβλημα οξύνεται και από συχνές περιόδους επίμονης ξηρασίας που παρατηρούνται στην περιοχή της Μεσογείου. Η κατάσταση επιδεινώνεται και από τη ρύπανση των παράκτιων υδάτων από νιτρικά άλατα και φυτοφάρμακα, λόγω της γεωργίας, από τη ναυτιλία, τη βιομηχανική δραστηριότητα και τα ανεπεξέργαστα λύματα των αστικών περιοχών.

8. Το 30% των παραλίων της Ε.Ε. υφίσταται διάβρωση (περίπου 5.500 χιλιόμετρα ακτών). Στη φυσική διαδικασία που συντελείται μέσω της κίνησης των ιζημάτων επενεργεί απρόβλεπτα ο ανθρώπινος παράγοντας. Οι πορθμοί ναυσιπλοΐας, η αποξήρανση υγροτόπων και η κατασκευή φραγμάτων σε ποταμούς ή αποβάθρων σε λιμάνια διαταράσσουν την ομαλή ροή του νερού και των ιζημάτων.

9. Απώλεια των χερσαίων πηγών άμμου και χαλικιών από τις εκσκαφές στο βυθό της θάλασσας, με σοβαρές ζημιές σε ιχθυότοπους ή σε βιοκοινωνίες που αναπτύσσονται στο βυθό.

10. Διέλευση οδών ναυσιπλοΐας κοντά σε οικολογικά ευαίσθητες περιοχές.

11. Έλλειψη επικοινωνίας και συντονισμού των αρχών που ασχολούνται με τις παράκτιες περιοχές, με αποτέλεσμα η ανάπτυξη και η διαχείριση της καθεμιάς να αποτελεί ξεχωριστή περίπτωση.

12. Ο τουρισμός, αν και αποτελεί μοχλό ανάπτυξης των παράλιων ζωνών, δεν παύει να συνιστά έναν κίνδυνο για το φυσικό τους περιβάλλον εξαιτίας της δόμησης που συντελείται για να καλυφθούν οι τουριστικές ανάγκες σε καταλύματα.

Συνοψίζοντας τα παραπάνω, το κυριότερο πρόβλημα σύμφωνα με την Ε.Ε είναι ο κακός προγραμματισμός της τουριστικής ανάπτυξης. Είναι κοινός τόπος ότι ο τουρισμός για μια παράκτια περιοχή αποτελεί αδιαμφισβήτητα την πιο ουσιαστική πηγή οικονομικής αναβάθμισης της. Παρόλα αυτά μπορεί να προκαλέσει πολλά κοινωνικοοικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα όταν αναπτύσσεται ανεξέλεγκτα και χωρίς σωστό προγραμματισμό, όπως συμβαίνει σε πολλές ελληνικές παράκτιες περιοχές.

### **Κατηγορίες επιπτώσεων από τις ανθρώπινες δραστηριότητες**

Οι Μ. Αγγελίδης και Α. Οικονόμου (Αγγελίδης, Οικονόμου, 2005) θεωρούν ότι αποτέλεσμα των ανθρώπινων δραστηριοτήτων αποτελεί η ρύπανση των παράκτιων περιοχών μέσα από τα οργανικά φορτία των λιπασμάτων και των φυτοφαρμάκων, τα αστικά λύματα και τα βιομηχανικά απόβλητα που ρυπαίνουν τόσο το θαλάσσιο περιβάλλον όσο και τους υδάτινους αποδέκτες, τα δέλτα των ποταμών και τις προστατευόμενες περιοχές (ακτές, υγροβιότοπους, λίμνες, λιμνοθάλασσες, δέλτα ποταμών κ.α.).

Έτσι θεωρούν ότι τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο παράκτιος χώρος είναι η εξάντληση των υδατικών πόρων με την πτώση του υδροφόρου ορίζοντα, οι υδατοκαλλιέργειες όταν έρχονται σε σύγκρουση με άλλες χρήσεις γης, η εξορυκτική δραστηριότητα που προκαλεί ρύπανση και υποβάθμιση του παράκτιου χώρου, η οικιστική ανάπτυξη α' και β' κατοικίας, η ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων με συνέπειες στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, η έλλειψη υποδομών (δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, βιολογικών καθαρισμών κ.α.), τα μεγάλα μεταφορικά δίκτυα στον παράκτιο χώρο αλλά και τα οικιστικά χωροταξικά και πολεοδομικά προβλήματα (συγκρούσεις χρήσεων γης, αυθαίρετη δόμηση σε περιοχές εντός σχεδίου πόλεως).

Ο παραθαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια από τις σημαντικότερες ανθρώπινες δραστηριότητες στον παράκτιο χώρο. Αυτή η ανθρώπινη δραστηριότητα χαρακτηρίζεται από αυξανόμενο ρυθμό με αποτέλεσμα να συμβάλλει στην αλλαγή του φυσικού περιβάλλοντος στις παραθαλάσσιες περιοχές. Η αύξηση του τουρισμού σημαίνει κατασκευή έργων (δρόμοι, αεροδρόμια) σε περιοχές συχνά ευαίσθητες, όπως υγροβιότοποι, αμμοθίνες κλπ, και μείωση της βιολογικής ποικιλότητας και με δεδομένο ότι ο τουρισμός αποτελεί περίπου το 50% της κυκλοφορίας επιβατών στην Ευρώπη, γίνεται αντιληπτό ότι οι επιδράσεις που ασκούνται στους τόπους προορισμού είναι ιδιαίτερα σοβαρές.

Η έλλειψη χωροταξικού σχεδιασμού στον παράκτιο χώρο οδηγεί σε αισθητική υποβάθμιση, καθώς η ανεξέλεγκτη επέκταση ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων χωρίς μέριμνα, δεν λαμβάνει υπόψη της την φέρουσα ικανότητα του εκάστοτε τοπίου.

### **Παράγοντες που επηρεάζουν τη σταθερότητα των παράκτιων τοπίων**

Οι παράκτιες ζώνες είναι ευαίσθητες και δυναμικές περιοχές. Το παράκτιο περιβάλλον γίνεται όλο και πιο πυκνοκατοικημένο και οι νέες έρευνες και μελέτες δείχνουν μία αυξητική τάση της ρύπανσής του. Λόγω της πληθυσμιακής πίεσης και των πολλαπλών



χρήσεων στις παράκτιες ζώνες, προκύπτουν διάφορες συγκρούσεις καθώς και περιβαλλοντικά προβλήματα, ιδίως αφού μερικές από τις χρήσεις είναι ανταγωνιστικές ή μη συμβατές με τις υπόλοιπες (π.χ οι δραστηριότητες αναψυχής δεν είναι συμβατές με προστατευόμενες περιοχές ή η προστασία της ενάλιας κληρονομιάς έρχεται σε σύγκρουση με την κατασκευή υποθαλάσσιων έργων κ.τ.λ.).

Οι πιέσεις στις παράκτιες περιοχές μπορούν να ενταχθούν σε τέσσερις βασικές κατηγορίες που είναι:

1η: **Πιέσεις στη δομή και τη λειτουργία των φυσικών οικοσυστημάτων**, οι οποίες προέρχονται από ανθρωπογενή «οικοσυστήματα» και από τις ανθρώπινες δραστηριότητες στην περιοχή αλλά και από το σύνολο της αναπτυξιακής διαδικασίας είτε άμεσα είτε έμμεσα.

2η: **Πιέσεις στην ποιότητα και την ποσότητα των οικοσυστημάτων** (έδαφος, υδάτινοι πόροι κ. α.) οι οποίες είναι το αποτέλεσμα της συγκέντρωσης ανθρώπων και των δραστηριοτήτων τους. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε αυξημένη ζήτηση για «κατανάλωση» φυσικών πόρων αλλά και για απόθεση των καταλοίπων αυτών.

3η: **Πιέσεις που προέρχονται από τις συνεχώς αυξανόμενες ανάγκες σε χώρο όσον αφορά τα χερσαία οικοσυστήματα**, γεγονός που αποτελεί συνέπεια της ανάπτυξης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων.

4η: **Πιέσεις στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον**, εξαιτίας του μεγέθους και της κλίμακας των υποδομών που είναι αναγκαίες για τη υποστήριξη του υφιστάμενου αναπτυξιακού σχεδιασμού.

Σύμφωνα με τους Steins και Edwards (1996) τρία είναι τα προβλήματα που σχετίζονται με τις παράκτιες περιοχές:

- Δεν έχουν καθαρά όρια τόσο από την πλευρά της θάλασσας όσο και από την μεριά της ξηράς. Ο προσδιορισμός των ορίων τους διαφέρει ανάλογα με τη σκοπιά που μελετάται η παράκτια ζώνη.
- Υπόκεινται σε δυναμική αλληλεπίδραση φυσικών και ανθρωπογενών διεργασιών.
- Χαρακτηρίζονται από πολλαπλούς χρήστες και πολλαπλές χρήσεις όπως η αλιεία, γεωργία βιομηχανία και οικιστική δραστηριότητα.

Χωρίς να μειώνεται η σπουδαιότητα των παραπάνω προβλημάτων, η επίλυσή τους ή ο μετριασμός των επιπτώσεών τους δεν μπορούν να γίνουν αν δεν αποδεχτούμε ότι η συγκέντρωση πληθυσμού και δραστηριοτήτων στις παράκτιες περιοχές είναι ένα μη αναστρέψιμο γεγονός. Επομένως, αυτό που πρέπει να γίνει δεν είναι να προταθούν τρόποι μείωσης αυτής της δυναμικής αλλά μέθοδοι οριοθέτησης και διευθέτησής της μέσω αειφόρων πρακτικών. Δηλαδή, το θέμα δεν είναι πώς θα μειωθούν οι άνθρωποι που αλληλεπιδρούν με τις παράκτιες περιοχές ή πως θα σταματήσουν οι δραστηριότητές τους εκεί αλλά πώς αυτοί θα μπορούν να ικανοποιούν τις ανάγκες τους ελαχιστοποιώντας ταυτόχρονα τις επιπτώσεις των τελευταίων.

## 2.6. ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΩΝ ΜΕΤΩΠΩΝ

Η τάση για ανάπλαση των παράκτιων μετώπων ξεκίνησε τη δεκαετία του 1960, άρχισε να εξαπλώνεται το 1970 και το 1980 ο ρυθμός επιτάχυνσης της ήταν αρκετά μεγάλος. Μέχρι και τη σημερινή εποχή, αυτή η τάση διατηρείται αμείωτη και δημιουργεί όλο και περισσότερο την πρόκληση για έναν σχεδιασμό με άξονα το νερό και την αστική πολυλειτουργικότητα.

Η ανάπλαση μιας περιοχής έχει πολύπλευρους στόχους που αφορούν τόσο την αξιοποίηση του ίδιου του χώρου, στην επανεκτίμηση των κελυφών και των χρήσεων τους, αλλά και στην παροχή ενός ποιοτικού αστικού περιβάλλοντος. (Στεφάνου, 1993) Παρακάτω μπορούμε να δούμε ορισμένα παραδείγματα ανάπλασης παράκτιων μετώπων στο εξωτερικό και την Ελλάδα.

### **Βαρκελώνη , Ισπανία**

Η πόλη της Βαρκελώνης λόγω της θέσης της ανάμεσα σε θάλασσας και βουνά, ανέπτυξε ιδιαίτερες σχέσεις με τη θάλασσα και τις δραστηριότητες που αλληλεπιδρούν με αυτήν. Η στενή και ευθύγραμμη ακτή της δεν βοήθησε όμως στην πολεοδομική της ανάπτυξη και για αυτό το λόγο χρειάστηκαν να γίνουν επιχωματώσεις και κατασκευές μέσα στη θάλασσα. Το λιμάνι της έχει δημιουργηθεί με αυτόν τον τρόπο και καταλαμβάνει το μισό κομμάτι του παράκτιου μετώπου της πόλης, ενώ το άλλο μισό είναι παραλία η οποία δέχθηκε αλλαγές και αναπλάσεις στα πλαίσια των Ολυμπιακών Αγώνων του 1992.

Η Βαρκελώνη δεν είχε άμεση επικοινωνία και επαφή με την παραλία της μέχρι το 1985. Οι περιοχές στις οποίες έγιναν οι επεμβάσεις ήταν ιδιαίτερα κακόφημες με χρήσεις όπως σιδηροδρομικές γραμμές, εμπορικούς σταθμούς, στρατόπεδο, νεκροταφείο, γυναικείες φυλακές, κλπ και οι παραλίες είχαν καταλήξει να γίνουν χωματερές εναπόθεσης οικιακών σκουπιδιών και βιομηχανικών αποβλήτων.

Στόχος της ανάπλασης ήταν το «άνοιγμα της Βαρκελώνης στη θάλασσα». Για αυτόν το λόγο προσπάθησαν να δημιουργήσουν μια πιο άμεση επαφή ανάμεσα στην πόλη και το παράκτιο μέτωπο απομακρύνοντας τις σιδηροδρομικές γραμμές μέσω υπόγειων παρακαμπτήριων διασταυρώσεων, κάνοντας υπόγεια τη σήραγγα της νέας παράλληλης προς το θαλάσσιο μέτωπο ταχείας κυκλοφορίας αρτηρίας (Ronda Litoral) και την παρεμπόδιση ανέγερσης ψηλών κτιρίων στην πρώτη γραμμή του θαλάσσιου μετώπου. Ταυτόχρονα, οι παραλίες αποκαταστάθηκαν και κρίθηκαν κατάλληλες για κολύμβηση με την κατάλληλη κατασκευή κυματοθραύστη, κατασκευάστηκε παραθαλάσσιος διάδρομος κίνησης πλάτους 30 μέτρων ακριβώς πάνω από την υπόγεια οδό ταχείας κυκλοφορίας (Barceloneta), αναβαθμίστηκε το λιμάνι (Port Veil) με 1.000 θέσεις πρόσδεσης σκαφών

σε νερό και ξηρά. Τέλος, στα ανατολικά της ανάπτυξης δημιουργήθηκαν πάρκα με μονοπάτια, χώρους ξεκούρασης και ποδηλατοδρόμους κατά μήκος όλου του παράκτιου μετώπου.



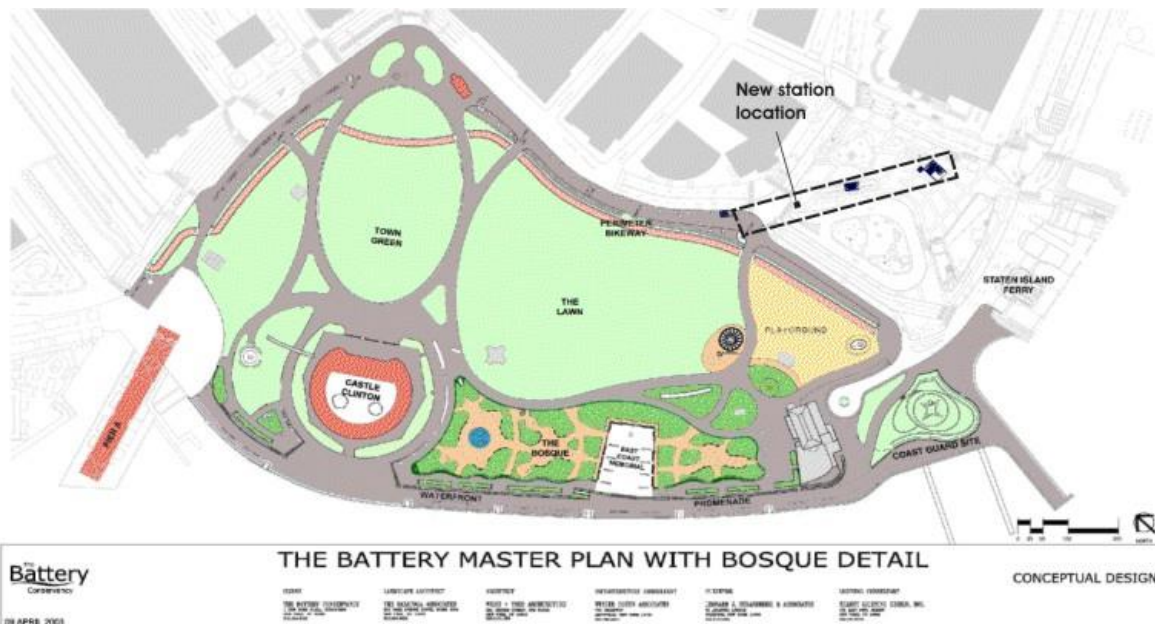
(πηγή: <http://surferhunter2010.blogspot.gr/2011/02/proyectos-vi-1-barcelona-22.html>)

### **Battery Park, Νέα Υόρκη, Βόρεια Αμερική**

Η περιοχή Battery Park City θεωρείται ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα σχεδιασμού θαλάσσιου μετώπου. Βρίσκεται στο νοτιότερο τμήμα των δυτικών ακτών του Μανχάταν και είναι αποτέλεσμα επιχωματώσεων που πραγματοποιήθηκαν το 1976.

Το 1982, οι αρχιτέκτονες Alex Cooper, Stanton Eckstut και Richard Kahan, πρότειναν ένα σχέδιο οργάνωσης το οποίο βασίστηκε στη χρήση πιο ελεύθερων φυσικών μορφών που έρχεται σε αντίθεση με τις αυστηρές δομές του αστικού περιβάλλοντος. Μαζί με αρχιτέκτονες ειδικευμένους στο σχεδιασμό τοπίου έγινε μία πρόταση που έδινε περισσότερη σημασία στους υπαίθριους χώρους και στη πεζοδρόμηση της περιοχής η οποία έφτανε σε μήκος τα 1.2 μίλια και ήταν παράλληλη στο παράκτιο μέτωπο. Ο χώρος αναπτυσσόταν σε δύο επίπεδα, με το ένα να αποτελεί το πιο «ιδιωτικό» κομμάτι, το οποίο ενδείκνυται για ξεκούραση και περισυλλογή και το άλλο να παρέχει πεζοδιαδρομές με δενδροστοιχίες.

Τα πολυάριθμα πάρκα, οι πλατείες και οι παραλιακοί δρόμοι έχουν δώσει έναν άλλον χαρακτήρα στον αστικό ιστό και αποτελούν μια όαση μέσα στο θόρυβο της πόλης.



(πηγή: <http://web.mta.info/capconstr/sft/battery.htm>)

Στην Ελλάδα υπάρχει πληθώρα μελετών ανάπλασης παράκτιων μετώπων, όμως λίγες είναι οι περιοχές εκείνες που είτε υλοποίησαν είτε πρόκειται να υλοποιήσουν τις μελέτες αυτές.

### Φαληρικός όρμος, Αττική

Ένα από τα πιο εμβληματικά έργα υποδομής που βρίσκεται σε εξέλιξη στον ελληνικό χώρο αποτελεί η ανάπλαση του φαληρικού όρμου, η οποία πραγματοποιείται με προϋπολογισμό 150 εκατ. ευρώ από πόρους της Περιφέρειας Αττικής.

Η ανάπλαση αυτή λαμβάνει μια υπερτοπική σημασία, καθώς στοχεύει στο να βελτιώσει την όψη του παράκτιου φαληρικού μετώπου και ταυτόχρονα να επιτρέψει την πρόσβαση του κοινού στην παραλία, συνδέοντας πιο άμεσα τον αστικό ιστό με αυτήν. Με την ολοκλήρωση των έργων, το παράκτιο μέτωπο θα «επιστρέψει» στους πολίτες ως ζωτικός και αναπόσπαστος χώρος του αστικού ιστού μετά από 40 χρόνια.

Επίσης, η πρόταση μεριμνά για τον κίνδυνο φαινομένων πλημμύρας και για αυτό το λόγο στοχεύει στην αντιπλημμυρική θωράκιση της ευρύτερης περιοχής του Μοσχάτου - Ταύρου και της Καλλιθέας. Τέλος, τα έργα που θα υλοποιηθούν θα συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην τουριστική ανάπτυξη της Αττικής, αλλά και της Ελλάδας γενικότερα.



(πηγή: notia.gr)

## Νέα παραλία Θεσσαλονίκης

Με μικρό κόστος, τρία χιλιόμετρα παραλίας στη Θεσσαλονίκη μεταμορφώθηκαν σε δεκατρία θεματικά πάρκα. Πρόκειται για τα ισάριθμα «πράσινα δωμάτια», το καθένα με τη δική του ταυτότητα, που περιμένουν τον επισκέπτη να τα εξερευνήσει και να τα οικειοποιηθεί. Με έξυπνες παρεμβάσεις, απλά υλικά και κατάλληλα «φυτεμένα» γλυπτά το υπέροχο τοπίο των ακτών του Θερμαϊκού απέκτησε μια άλλη διάσταση.

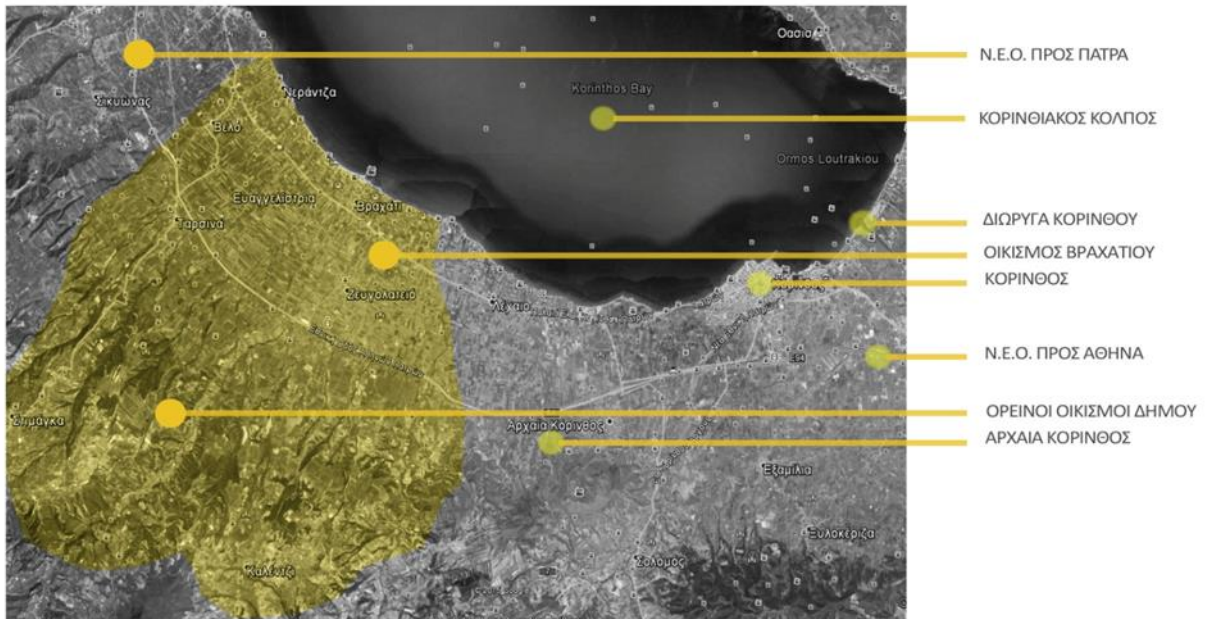
Η παρέμβαση στο παραλιακό μέτωπο της Θεσσαλονίκης υλοποιήθηκε σε δύο φάσεις, με τα πρώτα πέντε «δωμάτια» να έχουν δοθεί στο κοινό από το 2009. Χρειάστηκε όμως να συμπληρωθούν με τα νέα, που προστέθηκαν για να δώσουν άλλη ένταση στην αστική παρέμβαση. Αφετηρία είναι το πάρκο μπροστά στον Λευκό Πύργο και έως το Μέγαρο Μουσικής ξεδιπλώνονται γωνιές αφιερωμένες σε ένα ξεχωριστό θέμα.



(πηγή: <http://kataskevesktirion.gr/>)

### 3. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

#### 3.1. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΗΜΟΥ ΒΕΛΟΥ - ΒΟΧΑΣ



(πηγή: google earth, ίδια επεξεργασία)

Ο Δήμος Βέλου-Βόχας είναι ένας από τους Δήμους της Περιφέρειας Πελοποννήσου, ο οποίος συστάθηκε το 2011 βάσει των διατάξεων του σχεδίου Καλλικράτη και πλέον συνενώνει τους προϋπάρχοντες Δήμους Βέλου και Βόχας. Εκτείνεται στο βόρειο τμήμα του Νομού Κορινθίας, συνορεύοντας με τους Δήμους Κορινθίων, Σικυωνίων και Νεμέας. Χωροταξικά, ο Δήμος ανήκει στον Νομό Κορινθίας και σε επίπεδο Περιφέρειας στην Περιφέρεια Πελοποννήσου. Η έκτασή του είναι 164,85τ.χμ. και ο πληθυσμός του σύμφωνα με την απογραφή του 2011 είναι 19.027 κάτοικοι.

Ο νέος και μεγαλύτερος Δήμος, σε συνέχεια της συνένωσης, χωρίζεται σε δύο δημοτικές ενότητες που αντιστοιχούν στους καταργηθέντες Δήμους, ήτοι Βέλο και Βόχα, και κάθε δημοτική ενότητα διαίρεται σε κοινότητες, οι οποίες αντιστοιχούν στα πρώην δημοτικά διαμερίσματα. Έτσι, ο Δήμος περιλαμβάνει ορεινές, πεδινές και παραθαλάσσιες κοινότητες, με έδρα το Ζευγολατιό, τη μεγαλύτερη κωμόπολή του, η οποία βρίσκεται στο ανατολικό άκρο του. Η δεύτερη σε πληθυσμό κωμόπολη του Δήμου είναι το Βραχάτι, η οποία είναι παραθαλάσσια με πληθυσμό σύμφωνα με την απογραφή του 2011, 3.338 κατοίκους. Διασχίζεται από την παλαιά εθνική οδό Κορίνθου – Πατρών και αποτελεί δημοφιλή τουριστικό προορισμό. Βρίσκεται μέσα σε μια καταπράσινη περιοχή κοντά στη θάλασσα, και αναγνωρίστηκε επίσημα ως αυτοτελής οικισμός το 1836 υπό τη διοίκηση Κορινθίας (Vochas.gov, α.η.).

Είναι μια διαρκώς αναπτυσσόμενη περιοχή με πολλές υπηρεσίες για τους μόνιμους κατοίκους αλλά και για τους επισκέπτες. Διαθέτει τράπεζες, ταχυδρομείο, πολλά μαγαζιά διαφόρων ειδών καθημερινής χρήσης που εξυπηρετούν οποιαδήποτε ανάγκη της

καθημερινής ζωής, ταβερνάκια, εστιατόρια, καφετέριες, οργανωμένες παραλίες, ξενοδοχεία και ενοικιαζόμενα δωμάτια. Διαθέτει επίσης παιδικό σταθμό, νηπιαγωγείο, ένα 12θεσιο δημοτικό σχολείο, γυμνάσιο και ενιαίο λύκειο. Τα καθημερινά δρομολόγια των ΜΜΜ αλλά και ο σταθμός του προαστιακού με στάση στο Ζευγολατιό διευκολύνουν την έλευση του κόσμου στο Βραχάτι (Vochas.gov, α.η.).

### **3.2. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΓΝΩΡΙΣΜΑΤΑ ΔΗΜΟΥ**

Κάθε δημοτικό διαμέρισμα του Δήμου Βέλου – Βόχας έχει τα δικά του χαρακτηριστικά γνωρίσματα λόγω της θέσης στην οποία βρίσκεται αλλά και λόγω της διαφορετικής απασχόλησης των κατοίκων.

Στα παραθαλάσσια δημοτικά διαμερίσματα, όπως αυτό του Βραχατίου υπάρχουν, εκτός της χρήσης γης κατοικίας, χρήσεις τουρισμού και αναψυχής αλλά και πολιτιστικών δραστηριοτήτων ενώ στα πεδινά και ορεινά διαμερίσματα εμφανίζονται κυρίως χρήσεις γεωργικής καλλιέργειας. Από αυτό αντιλαμβανόμαστε τη σημασία της γεωργίας και – κυρίως- του τουρισμού, τα οποία αποτελούν τον κινητήριο μοχλό για την ανάπτυξη του Δήμου.

Οι δημόσιοι χώροι του εκάστοτε δημοτικού διαμερίσματος αποτελούνται από πλατείες, παιδότοπους και παιδικές χαρές, υπαίθριους χώρους αθλοπαιδιών και λοιπούς χώρους πρασίνου. Η πλειονότητα αυτών διαθέτει τα περισσότερα από τα χαρακτηριστικά εκείνα που τους καθιστούν ποιοτικούς, όπως λειτουργικότητα, προσβασιμότητα, οδική σύνδεση και θέσεις στάθμευσης, ωστόσο παραμένουν σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητοι και παραμελημένοι.

Ανεξάρτητα από την υφιστάμενη κατάσταση του Δήμου Βέλου – Βόχας και από μία πιο μακροσκοπική σκοπιά, ο Δήμος διαθέτει ορισμένα διαχρονικά συγκριτικά πλεονεκτήματα, όπως η εγγύτητά του σε μεγάλα αστικά κέντρα (Αθήνα, Πάτρα, Κόρινθος), μέσω της σύνδεσης τοπικών οδικών δικτύων με δίκτυα υπερτοπικής εμβέλειας. Αναμφισβήτητη η χρήση του Προαστιακού από το 2012 αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματα του Δήμου Βέλου-Βόχας εξυπηρετώντας μεγάλο αριθμό τόσο γηγενών όσο και τουριστών που σε συνδυασμό με τα σύγχρονα έργα υποδομής (Αυτοκινητόδρομος Ολυμπίας Οδού, Μορέα) καθιστούν ευκολότερη την πρόσβαση στον Δήμο.

Εν τέλει, η κοντινή θέση σε χώρους ιστορικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος (Αρχαία Κόρινθος, Μυκήνες), σε αξιοθέατα τουριστικού αλλά και πρακτικού ενδιαφέροντος (Διώρυγα της Κορίνθου), συμβάλλει στην άμεση προσέγγιση τους.

Στην προσπάθεια βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης και αξιοποίησης των συγκριτικών πλεονεκτημάτων που προαναφέρθηκαν, η Τοπική Αυτοδιοίκηση, η Περιφέρεια Πελοποννήσου και ο Δήμος προχώρησαν στον σχεδιασμό και την κατασκευή του αλιευτικού καταφυγίου στο παραλιακό μέτωπο Βραχατίου, έργο το οποίο πρέπει υποχρεωτικά να ληφθεί υπόψη από την παρούσα μελέτη.

Πρόκειται για ένα σημαντικό έργο για την περιοχή, με σημαντικά οφέλη για την αλιεία αλλά και το τουριστικό προϊόν. Οι εργασίες του αφορούν την επέκταση υπήνεμου μώλου, τη διαπλάτυνση υπήνεμου μώλου, την εκβάθυνση λιμενολεκάνης, την ολοκλήρωση θωράκισης του προσήνεμου μώλου, τη διαμόρφωση της επιφάνειας κυκλοφορίας του προσήνεμου μώλου και τον εξοπλισμό των ανωδομών.

### **3.3. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΔΗΜΟΥ**

Παρά την πρόοδο που έχει συντελεστεί τα τελευταία χρόνια σε διάφορους τομείς, τα διαχρονικά προβλήματα της περιοχής συνεχίζουν να υφίστανται. Το οδικό δίκτυο του Δήμου εντός των οικισμών και των σχεδίων πόλεως αποτελείται κυρίως από ασφαλτοστρωμένες οδούς. Παρόλα αυτά οι δρόμοι που συνδέουν τα δημοτικά διαμερίσματα μεταξύ τους και με την διοικητική έδρα του δήμου, παρέχουν μεν ικανοποιητικό επίπεδο εξυπηρέτησης όσον αφορά τις μετακινήσεις, αλλά δεν πληρούν στοιχειώδεις προδιαγραφές ως προς την χάραξη, τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά, την ποιότητα του οδοστρώματος και τον εξοπλισμό ασφαλείας. Στις περισσότερες εκτός σχεδίου περιοχές και στην πλειοψηφία των αγροτικών και ορεινών-δασικών περιοχών γύρω από αυτές, απαιτούνται έργα βελτίωσης μεγάλης κλίμακας διότι οι δρόμοι στην συντριπτική πλειοψηφία τους είναι χωματόδρομοι και παρουσιάζουν προβλήματα εποχιακής βατότητας, κυρίως το χειμώνα.

Το μείζον πρόβλημα του Δήμου για την αποτελεσματική λειτουργία του είναι η υδροδότηση αλλά και το δίκτυο αποχέτευσης όμβριων και λυμάτων. Ο Δήμος ταλανίζεται από χρόνιες παθογένειες κυρίως τους καλοκαιρινούς μήνες, που σχετίζονται κυρίως με την έλλειψη βασικών υποδομών ύδρευσης και αποχέτευσης αλλά και περιβαλλοντικά προβλήματα.

Ένα άλλο μεγάλο μειονέκτημα του Δήμου είναι ότι το μεγαλύτερο μέρος του βρίσκεται εκτός σχεδίου πόλεως, με συνέπεια να φιλοξενεί, εκτός από τη γεωργική γη, κατοικίες, οι οποίες είτε νόμιμες είτε αυθαίρετες, δημιουργούν αστική διάχυση, με αποτέλεσμα την επιμήκυνση του δικτύου έργων υποδομής αλλά και τη μείωση της κοινωνικής συνοχής.



## 4. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΒΡΑΧΑΤΙΟΥ

### 4.1. ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΤΩΠΟ ΟΙΚΙΣΜΟΥ ΒΡΑΧΑΤΙΟΥ



Άποψη παράκτιου μετώπου Βραχατίου (πηγή: youtube)

Ο λόγος επιλογής του οικισμού Βραχατίου για την ανάπτυξη του παράκτιου μετώπου δεν είναι άλλος από το γεγονός ότι εμφανίζει τη μεγαλύτερη και με αυξανόμενο ρυθμό τουριστική ανάπτυξη, όπως μαρτυρούν οι αυξανόμενες χρήσεις αναψυχής και διασκέδασης στην περιοχή τους καλοκαιρινούς μήνες. Τα ιδιαίτερα γεωγραφικά χαρακτηριστικά του σε σχέση με τους υπόλοιπους οικισμούς είναι ότι έχει μεγάλο παράκτιο μέτωπο όχι μόνο σε μήκος, αλλά και σε βάθος, γεγονός που δίνει τη δυνατότητα στον μελετητή να ενσωματώσει όλες τις αλληλοσυγκρουόμενες χρήσεις. Ένα ακόμη συγκριτικό πλεονέκτημα είναι ότι η χρήση της κατοικίας δίπλα στην παράκτια ζώνη εμφανίζεται μόνο στην αρχή και στο τέλος του οικισμού, με αποτέλεσμα να μην διακόπτεται η θέα του περιπατητή προς το θαλάσσιο τοπίο. Παρόλα αυτά, όμως, η πρόταση ανάπτυξης έχει ως στόχο την ενιαία διαχείριση της παράκτιας περιοχής του Δήμου, τόσο για την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής, όσο και για την αντιμετώπιση των διαφόρων χρήσεων σε όλους τους παραθαλάσσιους οικισμούς.

Το μήκος της παράκτιας ζώνης του οικισμού είναι περίπου 2,50 χλμ., το οποίο διακόπτεται από το αλιευτικό καταφύγιο. Πρόκειται για ένα από τα σημαντικότερα έργα, ίσως το σημαντικότερο, που υλοποιούνται στο Βραχάτι τα τελευταία έτη και αναμένεται να ολοκληρωθεί μέσα στο πρώτο εξάμηνο του 2018, ένα έργο με σημαντικά οικονομικά οφέλη για τον Δήμο, αλλά και για το σύνολο του Κορινθιακού Κόλπου. Πρόκειται για ένα έργο που θα συμβάλλει και θα ενισχύσει την τουριστική ανάπτυξη του τόπου και ένα έργο που αλλάζει και διαφοροποιεί γεωγραφικά και μορφολογικά το παράκτιο μέτωπο του οικισμού. Σίγουρα η εκτέλεσή του δεν προκύπτει από κάποιο χωροταξικό σχεδιασμό, καθώς στο συγκεκριμένο σημείο υπήρχε ένα εγκαταλελειμμένο λιμάνι, αλλά θα πρέπει πλέον να συμπεριληφθεί στην ανάπτυξη ως μια δεδομένη χρήση για να μην έρθει σε σύγκρουση με τις νέες δραστηριότητες.

Η υφιστάμενη χωροταξικά κατάσταση της παραθαλάσσιας περιοχής χωρίζεται σε ζώνες. Όριο ανάμεσα στην παράκτια και τη χερσαία ζώνη αποτελεί ο παραλιακός δρόμος, οποίος βρίσκεται μεν κατά μήκος της ακτογραμμής αλλά σε μεγάλη απόσταση από αυτή. Στη χερσαία ζώνη και μετά τον παραλιακό δρόμο υπάρχει ένας μεγάλος πεζόδρομος, τον οποίο οικειοποιούνται τα καταστήματα αναψυχής, καθώς έχουν πρόσωπο σε αυτόν. Στην άκρη αυτού του πεζόδρομου υπάρχει μια νησίδα πρασίνου με λίγους, πλέον, φοίνικες, η οποία συντηρείται από τη διακριτική ευχέρεια του κάθε καταστηματούχου. Μεγάλο τμήμα της παράκτιας ζώνης καταλαμβάνει ο υπαίθριος χώρος στάθμευσης. Ανάμεσα σε αυτόν και την παραλία διαμορφώθηκε πριν από αρκετά χρόνια ένας πεζόδρομος παράλληλος με την ακτογραμμή, ο οποίος διακόπτεται απότομα φτάνοντας στην οικιστική περιοχή. Πρόκειται για έναν στενό πεζόδρομο με κυβόλιθους, ο οποίος ανά διαστήματα διακόπτεται από κυκλικούς κόμβους καθισμάτων και φύτευσης. Η παραλία, εκτός από το τμήμα κοντά στο αλιευτικό καταφύγιο, το οποίο έχουν οργανώσει τα καταστήματα της περιοχής με ομπρέλες, ξαπλώστρες, τραπεζάκια κα, παραμένει παρθένα, γεγονός που δημιουργεί μια απροσδιόριστη έλξη στον περιηγητή. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί η διαφορετική εικόνα που παρουσιάζει το τοπίο κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής και της χειμερινής περιόδου, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για τον σχεδιασμό, καθώς ένα έργο ανάπλασης παράκτιου μετώπου σε μία χώρα όπως η Ελλάδα με μεγάλα διαστήματα καλοκαιρίας, θα πρέπει να υλοποιείται για να «λειτουργεί» καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

Τα μορφολογικά χαρακτηριστικά της παραθαλάσσιας περιοχής, έχουν αρκετές αλλά ομαλές διακυμάνσεις. Καθώς ο παραλιακός δρόμος και ο χώρος στάθμευσης βρίσκονται χαμηλότερα από τους εκατέρωθεν πεζόδρομους, αλλά και από την παραλία, ο κύριος χώρος των καταστημάτων αναψυχής είναι υπερυψωμένος σε σχέση με την παραλία, έχοντας με αυτόν τον τρόπο απρόσκοπτη θέα σε αυτή.



Άποψη ακτογραμμής (πηγή: προσωπικό αρχείο)



Υφιστάμενος πεζόδρομος (πηγή: προσωπικό αρχείο)



Παραλιακός δρόμος (πηγή: προσωπικό αρχείο)

## **4.2. ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ**

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε για την εκπόνηση της εργασίας όσον αφορά την ανάλυση της περιοχής μελέτης συμπεριλάμβανε επιτόπια έρευνα πεδίου, παρατήρηση και καταγραφή του χώρου, των χρήσεων και των δραστηριοτήτων καθώς και πληροφορίες από την τοπική αρχή και το διαδίκτυο. Σημαντικό ρόλο στον σχεδιασμό του έργου έπαιξε η συμμετοχή των μόνιμων και εποχιακών χρηστών καθώς και η SWOT ανάλυση που ακολουθεί.

### **4.2.1. ΣΥΜΜΕΤΟΧΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ**

Μετά την αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης του παράκτιου μετώπου, σειρά έχει η γνώμη του χρήστη για αυτό και η επιθυμία του για την εξέλιξή του. Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια, οι χρήσεις στο παραλιακό μέτωπο του Βραχατίου είναι οι χρήσεις τουρισμού και αναψυχής, πολιτιστικών δραστηριοτήτων αλλά και κατοικίας. Οι κάτοικοι ασχολούνται κυρίως με τους αγροτικούς τομείς (πρωτογενής τομέας), τον τουρισμό (τριτογενής τομέας) και υπάρχουν και οι εποχιακοί χρήστες οι οποίοι είτε κάνουν τουρισμό είτε έχουν την εξοχική κατοικία τους στον οικισμό. Για μία πιο έγκυρη και αντικειμενική άποψη, ζητήθηκε από όλες τις κατηγορίες χρηστών να καταθέσουν τη γνώμη τους για τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της υφιστάμενης κατάστασης, αλλά και τις προσδοκίες τους για το παράκτιο μέτωπο σε μια πιθανή ανάπλαση αυτού. Σίγουρα η συγκεκριμένη μέθοδος που ακολουθήθηκε δεν αποτελεί στατιστικό πεδίο έρευνας, αλλά πιάνει τον παλμό του χρήστη, καθώς απευθύνθηκε σε όλες τις ηλικίες, φύλα, επαγγέλματα, μόνιμους και εποχιακούς κατοίκους και χρήστες.

Στην πλειονότητά τους τα πλεονεκτήματα που αναφέρθηκαν σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση του παραλιακού μετώπου του Βραχατίου αφορούσαν τη μεγάλη σε μήκος παραλία του, η οποία κατά τη θερινή περίοδο φιλοξενεί πλήθος τουριστών και παραθεριστών, την εύκολη προσβασιμότητα προς τη θάλασσα και τον αριθμό και το είδος των καταστημάτων αναψυχής και διασκέδασης.

Όσον αφορά τα μειονεκτήματα της υφιστάμενης κατάστασης, σύμφωνα με τις απαντήσεις των χρηστών αυτά κατανέμονται στις κατηγορίες των έργων υποδομής, λειτουργίας και σχεδιασμού. Ένα από τα μεγαλύτερα μειονεκτήματα στην κατηγορία των έργων υποδομής – αν όχι το μεγαλύτερο- είναι η έλλειψη εγκατάστασης του βιολογικού καθαρισμού στην περιοχή, για την καλύτερη ποιότητα υδάτων και την εξασφάλιση καθαρής θάλασσας. Σε συνδυασμό με αυτό, παρουσιάζεται και η δημιουργία ενός δικτύου ύδρευσης ώστε να διασφαλίζεται ένα από τα φυσικά αγαθά. Στα λειτουργικά προβλήματα της περιοχής αναφέρονται η έλλειψη σήμανσης, η μη συχνή αποκομιδή των κάδων απορριμμάτων, οι αφρόντιστοι κοινόχρηστοι χώροι και η μη ρύθμιση της κυκλοφορίας. Επιπλέον, η συγκέντρωση των Ρομά στις παραλίες του οικισμού και οι παράνομες δραστηριότητες τους αποτελούν ένα μεγάλο μειονέκτημα για την περιοχή που σε συνδυασμό με την έλλειψη επαρκούς φωτισμού και αστυνόμευσης δυσχεραίνει ακόμα πιο πολύ την κατάσταση και προκαλεί φόβο στους χρήστες της περιοχής. Οι γνώμες δίστανται για τον μεγάλο χώρο στάθμευσης, που βρίσκεται ανάμεσα στα

καταστήματα και την παραλία, καθώς κάποιοι το θεωρούσαν μεγάλο πλεονέκτημα για τη περιοχή και κάποιοι άλλοι επιθυμούν την μετακίνηση του, γεγονός που τον καθιστά ένα σημείο τριβής που πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τον σχεδιασμό.

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός έχει συνέχεια, καθώς μεγάλο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι απόψεις των χρηστών για την ανάπλαση του παράκτιου μετώπου. Εκτός από τα θέματα, η επίλυση των οποίων κρίνεται επιτακτική και αφορούν τις υποδομές και τη λειτουργικότητα, οι χρήστες επιθυμούν μεγαλύτερα πεζοδρόμια, ποδηλατοδρόμους, χώρους αθλοπαιδιών και γηπέδων, που αποτελούν χρήσεις της σύγχρονης κοινωνίας για την βελτίωση της ποιότητας ζωής και όχι μόνο. Αίτημα πολλών κατοίκων της περιοχής υπήρξε και η διαμόρφωση περισσότερων χώρων πρασίνου, καθώς και πλατειών με χώρους καθιστικών και παιδικών χαρών. Ο εκσυγχρονισμός του αστικού εξοπλισμού υπήρξε στις βασικές απαιτήσεις των πολιτών, καθώς και η πρόβλεψη χώρων-εγκαταστάσεων Α.Μ.Ε.Α, που λείπουν από τη περιοχή.

#### 4.2.2. SWOT ANALYSIS

# S

# W

# O

# T

|                        |   |  |   |   |
|------------------------|---|--|---|---|
| <p>ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΘΕΣΗ</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Παραθαλάσσια περιοχή (Κορινθιακός Κόλπος)</li> <li>• Εγγύτητα σε μεγάλα αστικά κέντρα</li> <li>• Σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι</li> <li>• Εγγύτητα σε αρχαιολογικούς &amp; τουριστικούς χώρους</li> <li>• Αξιοποίηση εκβολής ρέματος Ζαπάντη</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Κοντά σε αστικά κέντρα &amp; μέρη ενδιαφέροντος</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προσέλκυση επισκεπτών</li> <li>• Προσέλκυση τουρισμού</li> <li>• Εγγύτητα με τον Ισθμό της Κορίνθου</li> <li>• Αναβάθμιση της περιοχής σε κόμβο</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Χαμηλή ταχύτητα ανάπτυξης περιοχής</li> <li>• Εγγύτητα σε πιο ανεπτυγμένα και μεγαλύτερα παράκτια μέτωπα (Πάτρα, Πειραιάς, Κατάκολο, Ναύπλιο)</li> </ul> |
| <p>ΧΡΗΣΕΙΣ</p>         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ποικιλία και αριθμός καταστημάτων αναψυχής</li> <li>• Απρόσκοπτη θέα προς την παραλία</li> <li>• Υφιστάμενη σύνδεση οικισμών</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μη ελεγχόμενη ανάπτυξη χρήσεων</li> <li>• Σύγκρουση χρήσεων</li> <li>• Μόλυνση παράκτιου μετώπου λόγω χρήσης φυτοφαρμάκων και έλλειψης κεντρικού συστήματος αποχέτευσης</li> <li>• Καταπάτηση αιγιαλού/παραλιών/δασών</li> <li>• Πλημμύρες ρεμάτων</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Οργάνωση χρήσεων</li> <li>• Κατασκευή αλιευτικού καταφυγίου</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Περιβαλλοντική επιβάρυνση</li> </ul>   |

|                             |  |   |  |  |
|-----------------------------|--|---|--|--|
| <p>ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Συνοχή</li> <li>• Κοινωνική μίξη</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Παραβατικότητα και έλλειψη αστυνόμευσης</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενίσχυση συνοχής</li> <li>• Αίσθηση ένταξης στο κοινωνικό σύνολο</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Αδιαφορία χρηστών</li> <li>• Αντιδράσεις κατοίκων</li> </ul>  |
| <p>ΜΕΛΕΤΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μήκος παραλιακού μετώπου</li> <li>• Προσβασιμότητα περιοχής κατά την κατασκευή</li> <li>• Ικανοποιητική απόσταση μεταξύ αστικού τμήματος και ακτογραμμής → δυνατότητα ελεύθερου σχεδιασμού</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Μεγάλο κόστος υλοποίησης</li> <li>• Έλλειψη πόρων</li> <li>• Έλλειψη μακροπρόθεσμου σχεδιασμού και οράματος από τον Δήμο</li> <li>• Περιβαλλοντική μόλυνση παραλιακού μετώπου λόγω έλλειψης κεντρικού συστήματος αποχέτευσης</li> <li>• Έλλειψη επαρκούς δικτύου ύδρευσης κατά τους καλοκαιρινούς μήνες</li> <li>• Έλλειψη πρωτοβουλιών</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Προσέλκυση τουριστών</li> <li>• Οικονομικά οφέλη</li> <li>• Διεκδίκηση κονδυλίων ΕΣΠΑ</li> <li>• Δημιουργία θέσεων εργασίας</li> <li>• Εκμετάλλευση της δυναμικής της υλοποίησης του αλιευτικού καταφυγίου</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Περιβαλλοντική επιβάρυνση</li> <li>• Κλιματική αλλαγή</li> <li>• Υφιστάμενη διαμόρφωση → ενδεχόμενη απειλή</li> </ul> |

#### 4.3. ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΒΡΑΧΑΤΙΟΥ: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΤΗΣ SWOT ANALYSIS - ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

##### Strengths (Δυνατά Σημεία)

Το παραλιακό μέτωπο Βραχατίου συγκεντρώνει πολλά συγκριτικά πλεονεκτήματα, το ισχυρότερο εκ των οποίων είναι η γεωγραφική του θέση και το φυσικό του περιβάλλον. Το Βραχάτι βρίσκεται κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα, όπως η Αθήνα και η Πάτρα, η σύνδεση με τα οποία γίνεται μέσω σύγχρονων αυτοκινητόδρομων. Βρέχεται από τον Κορινθιακό Κόλπο, μία ιδιαίτερα ανεπτυγμένη παραθαλάσσια περιοχή και επομένως, έχει μεγάλο κομμάτι της τουριστικής πίτας. Βρίσκεται πολύ κοντά σε αρχαιολογικούς χώρους και χώρους τουριστικού ενδιαφέροντος, όπως η Αρχαία Κόρινθος, οι Μυκίνες, η Νεμέα, η Επίδαυρος κ.α. και μπορεί κανείς να πει ότι η θέση του θα μπορούσε να καταστεί μια πύλη για όλους τους χώρους ενδιαφέροντος της Πελοποννήσου.

Το ίδιο το παράκτιο μέτωπο έχει πολλά δυνατά σημεία, όπως η ποικιλία χρήσεών του, το μήκος και η προσβασιμότητά του, η δυνατότητα ελεύθερου σχεδιασμού λόγω της μεγάλης απόστασης μεταξύ αστικού τμήματος και ακτογραμμής και η υφιστάμενη σύνδεση των όμορων οικισμών ενώ ως κοινόχρηστος χώρος ενισχύει τη συνοχή των χρηστών και την κοινωνική μίξη μεταξύ ανθρώπων διαφορετικών κατηγοριών (διαφορετικές ηλικίες, χώρες καταγωγής, επαγγέλματα, συνήθειες, επιθυμίες κ.α.).

##### Weaknesses (Αδυναμίες)

Όπως συχνά συμβαίνει με τις αναλύσεις SWOT, ορισμένα από τα δυνατά σημεία μπορούν να θεωρηθούν αδυναμίες αν εξεταστούν υπό διαφορετικό πρίσμα. Έτσι, η εγγύτητα του Βραχατίου με μεγάλα αστικά κέντρα και σημεία / μέρη ενδιαφέροντος αποτελεί διπλό πλήγμα: αφενός οι δημότες Βέλου – Βόχας συχνά προτιμούν άλλες περιοχές για την αναψυχή τους και αφετέρου, το μεγάλο κόστος υλοποίησης του έργου στην παρούσα οικονομική συγκυρία φαντάζει ακόμα μεγαλύτερο όταν υπάρχουν πιο ανεπτυγμένα και μεγαλύτερα παράκτια μέτωπα τόσο κοντά.

Επιπλέον, οι διάφορες χρήσεις του παραλιακού μετώπου οδήγησαν στη μη ελεγχόμενη ανάπτυξή τους αλλά και στη μεταξύ τους σύγκρουση, εντείνοντας φαινόμενα όπως η καταπάτηση αιγιαλού και παραλιών. Η περιοχή υποφέρει επίσης από μόλυνση λόγω της χρήσης φυτοφαρμάκων στις περιοχές αγροτικής χρήσης τα οποία καταλήγουν εκεί αλλά και λόγω έλλειψης κεντρικού συστήματος αποχέτευσης ενώ η παραβατικότητα σε συνδυασμό με την έλλειψη αστυνόμευσης την έχουν καταστήσει λιγότερο ελκυστική.

Μεγάλη αδυναμία αποτελεί η έλλειψη ή ανεπάρκεια βασικών έργων υποδομής. Τα ρέματα εντός των ορίων της περιοχής αποτελούν μόνιμες πηγές ανησυχίας λόγω των χειμερινών πλημμυρών ενώ το καθόλα θελκτικό παραθαλάσσιο μέτωπο χαρακτηρίζεται από έλλειψη οργάνωσης και συντήρησης. Ο Δήμος χαρακτηρίζεται επίσης από ελλιπή σχεδιασμό αλλά και έλλειψη οράματος. Η έλλειψη επαρκούς δικτύου ύδρευσης



αποτελεί τροχοπέδη στη μελέτη και κατασκευή της ανάπλασης του παραλιακού μετώπου, όπως επίσης και η έλλειψη μακροπρόθεσμου σχεδιασμού από πλευράς των Αρχών.

#### Opportunities (Ευκαιρίες)

Η γεωγραφική θέση του Βραχατίου αποτελεί το κλειδί για την προσέλκυση επισκεπτών καθώς δεν απευθύνεται μόνο στον καλοκαιρινό παράκτιο και θαλάσσιο τουρισμό αλλά και στον αρχαιολογικό τουρισμό, τον οίνο-τουρισμό, τον αγροτουρισμό και τον τουρισμό δραστηριοτήτων. Η εγγύτητα με τον Ισθμό της Κορίνθου αλλά και η τρέχουσα κατασκευή του αλιευτικού καταφυγίου μπορούν να αναβαθμίσουν την περιοχή σε κόμβο.

Μέσω της ανάπλασης του παράκτιου μετώπου, ο Δήμος μπορεί να προχωρήσει σε καλύτερη οργάνωση των χρήσεων γης, γεγονός που θα δημιουργήσει ένα πλαίσιο επίλυσης προβλημάτων και μία ορθή πρακτική η οποία θα αποδειχθεί παράγοντας έλξης όσων ενδιαφέρονται για τη συγκεκριμένη χρήση. Η ίδια η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου θα φέρει οικονομικά οφέλη, θα δημιουργήσει θέσεις εργασίας ενώ το κόστος της μπορεί να καλυφθεί εν μέρει από κονδύλια του ΕΣΠΑ. Η, κατά τα άλλα προβληματική, έλλειψη αστικού σχεδιασμού προσφέρει την ευκαιρία εκπόνησης ενός νέου και ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπλασης του παραλιακού μετώπου, που θα απαντά στις ανάγκες του σύγχρονου ανθρώπου διασφαλίζοντας ταυτόχρονα την αειφορία του εγχειρήματος. Είναι επίσης αυτονόητο ότι ένας προσεγμένος και λειτουργικός κοινόχρηστος χώρος δίπλα στη θάλασσα θα ενισχύσει την αίσθηση συνοχής των χρηστών αλλά και ένταξής τους στο κοινωνικό σύνολο.

#### Threats (Απειλές)

Η εγγύτητα στα μεγάλα αστικά κέντρα μπορεί να παγιώσει την υφιστάμενη αργή ταχύτητα στην ανάπτυξη της περιοχής, καθώς μπορεί να συνεχιστεί ο φαύλος κύκλος της έλλειψης επενδύσεων και υποδομών και της συνακόλουθης μη προτίμησης στην περιοχή. Μετά από τα τόσα χρόνια αδράνειας, είναι επίσης πιθανό οι χρήστες να αδιαφορήσουν για το νέο μέτωπο ή οι κάτοικοι να αντιδράσουν απέναντι στην αλλαγή μίας παγιωμένης κατάστασης και στην ενδεχόμενη ενόχλησή τους από την κατασκευή και τη νέα χρήση.

Η φυσική δυναμική του παραλιακού μετώπου επιβαρύνεται από την αυξημένη περιβαλλοντική επιβάρυνση της θάλασσας όσο και της ξηράς ενώ η κλιματική αλλαγή αποτελεί άμεση απειλή για μία περιοχή που εν πολλοίς ζει από και βασίζεται στον φυσικό της πλούτο αλλά και για ένα έργο που είναι σε άμεση επαφή με τον πρώτο πληγέντα της κλιματικής αλλαγής, τη θάλασσα. Τέλος, η υφιστάμενη διαμόρφωση ενδέχεται να αποτελέσει απειλή, καθώς θα φέρει σε αντιπαράθεση τον νέο σχεδιασμό με ορισμένες παρεμβάσεις που έγιναν σχετικά πρόσφατα και επομένως δεν είναι πολύ πιθανό να καθαιρεθούν.

## Παράμετροι σχεδιασμού

Βάσει της προαναφερθείσας ανάλυσης SWOT, μπορεί κανείς εύκολα να προσδιορίσει τις ανάγκες της περιοχής και να θέσει το πλαίσιο της μελέτης για μία πιο βιώσιμη ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου. Ο καινούριος σχεδιασμός πρέπει να επικεντρωθεί στα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή μέσω μιας αισθητικής και λειτουργικής αναβάθμισης. Ο Δήμος πρέπει να στοχεύσει στην δημιουργία ενός οργανωμένου και καθολικού πλάνου αστικού σχεδιασμού, το οποίο θα διαθέτει μια μακροπρόθεσμη προοπτική, θα ορίζει τον προϋπολογισμό, θα σέβεται τις ιδιαιτερότητες του τόπου, θα ιεραρχεί τις προτεραιότητες και θα προτείνει έργα βάσει του συλλογικού σχεδιασμού και των αναγκών του οικισμού. Αν κανείς εξετάσει το σύνολο των έργων και των υποδομών που έχουν πραγματοποιηθεί τα τελευταία χρόνια στον Δήμο Βέλου-Βόχας και ειδικότερα στον οικισμό του Βραχατίου, θα διαπιστώσει ότι δεν υπάρχει κάποιο οργανωμένο μακροπρόθεσμο πλάνο ανάπτυξης για αυτόν. Οι κινήσεις που έχουν πραγματοποιηθεί, τόσο από την Τοπική Αυτοδιοίκηση όσο και από τον Δήμο, είναι βεβιασμένες και δεν στοχεύουν σε ένα πλάνο που θα επιλύσει τις χρόνιες παθογένειες. Είναι γεγονός ότι η έλλειψη χρηματοδότησης και η δυσκολία εξεύρεσης κονδυλίων θέτει εμπόδια στην υλοποίηση των διαφόρων δημοτικών έργων και υποδομών που έχουν στόχο τον εκσυγχρονισμό των οικισμών, όπως του Βραχατίου, αλλά η ύπαρξη οράματος και η ανάληψη πρωτοβουλιών μπορούν να φέρουν εντυπωσιακά αποτελέσματα ακόμα και σε μία οικονομική συγκυρία τόσο δύσκολη όσο η τρέχουσα.

Στόχος είναι η εκμετάλλευση και η ενίσχυση των θετικών χαρακτηριστικών της περιοχής σε συνδυασμό με νέες χαράξεις χρήσεων και δραστηριοτήτων. Η εκμετάλλευση της παραλίας του οικισμού μέσω μιας ανάπλασης, θα αποτελέσει πόλο έλξης για μεγαλύτερο αριθμό τουριστών, επιχειρηματιών, αλλά και των ίδιων των κατοίκων της περιοχής, γεγονός που θα εξασφαλίσει τους οικονομικούς πόρους που θα δαπανηθούν για την ανάπλαση αυτή και θα αποτελέσει έργο που θα ενισχύσει τη βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής.

Επομένως, η παρούσα διπλωματική εργασία επιτελεί διττό σκοπό: αφενός, η προτεινόμενη ανάπλαση του παραλιακού μετώπου θα ικανοποιήσει τις ανάγκες των κατοίκων της περιοχής με βάση την αειφόρο ανάπτυξη και αφετέρου, θα καταστήσει την περιοχή ελκυστικότερη και θα αυξήσει τα μεγέθη και την ποιότητα του τουρισμού της, αυξάνοντας έτσι τα έσοδα του Δήμου, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την ανάπτυξη άλλων υποδομών.

## 5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΑΡΑΚΤΙΟΥ ΜΕΤΩΠΟΥ

### 5.1. ΙΔΕΑ

Η έμπνευση για τη συγκεκριμένη μελέτη προήλθε από τον ίδιο τον χώρο προς ανάπλαση. «Ο άνθρωπος αντιλαμβάνεται το χώρο μέσα από το προσωπικό του φίλτρο, τα βιώματα, τις προθέσεις, τους στόχους και τους σκοπούς του. Οι αισθήσεις, η ψυχική και ψυχολογική κατάσταση, η ιδεολογία, η αισθητική και οι εμπειρίες του ανθρώπου-παρατηρητή, καθώς και η μόδα, οι φιλοσοφικές θεωρήσεις της εποχής, και οι εξωτερικές μεταβλητές του τόπου όπως είναι το φως, η απόσταση, η κίνηση, οι ατμοσφαιρικές συνθήκες, η εποχή, ο χρόνος κ.ά. καθορίζουν την πρόσληψη του τοπίου και διαμορφώνουν την εικόνα κατανόησής του από τον άνθρωπο» (Στεφάνου και Στεφάνου, κ.α., 1999). Μπροστά στο τοπίο της θάλασσας ενεργοποιούνται όλες οι αισθήσεις, περισσότερο όμως η αίσθηση της όρασης και της ακοής οι οποίες καθορίζουν την πρόσληψη του τοπίου. Βλέπουμε το θαλασσινό τοπίο, που λόγω του υδάτινου στοιχείου και της απεραντοσύνης αυτού μας συνδέει με το ασυνείδητό μας και δεν αφήνει κανέναν ασυγκίνητο, ενώ με τον ακοή αφουγκραζόμαστε τον παφλασμό των κυμάτων και την ένταση του ανέμου. Κοινό τόπο, τόσο για την όραση μας, όσο και για την ακοή μας, αποτελεί το κύμα, το οποίο θα καταστεί το βασικό στοιχείο έμπνευσης για την ανάπλαση του παράκτιου μετώπου του οικισμού.



EIKONA  
OPASH



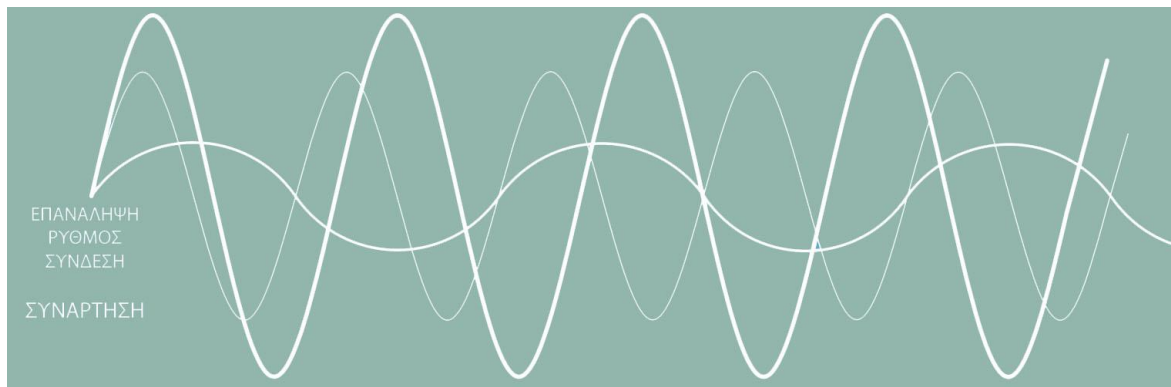
HCHOS  
AKOH



Αισθήσεις και θαλάσσιο τοπίο (πηγή: wallpaper.com, ίδια επεξεργασία)

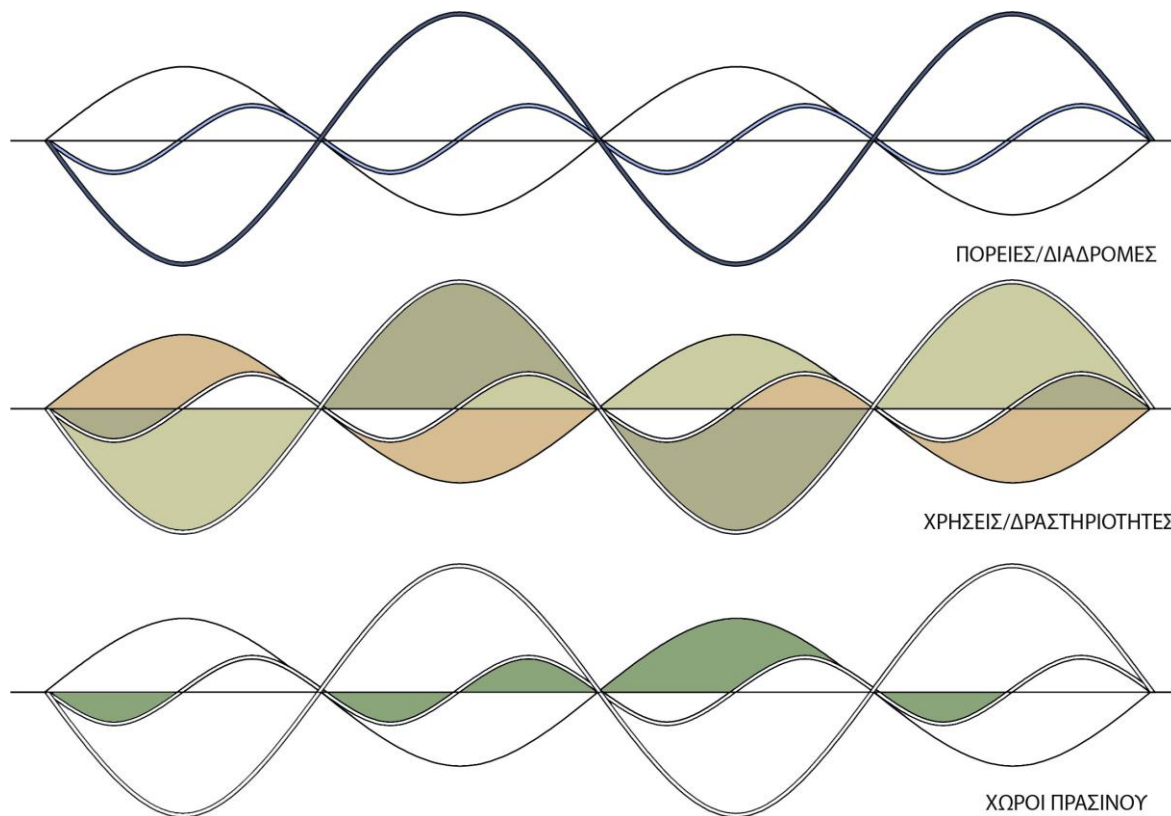
*Κύμα ονομάζεται μια διαταραχή που μεταδίδεται στο χώρο και το χρόνο. Ο όρος Κύμα (από το αρχαίο ελληνικό ρήμα "κύω" = φουσκώνομαι) χαρακτηρίζει τη μεταφορά της διαταραχής συνήθως διαμέσου ενός μέσου. Στα κύματα της θάλασσας αυτό που διαταράσσεται είναι το επιφανειακό στρώμα νερού. Κάθε κύμα μπορεί να περιγραφεί με μαθηματικό τρόπο από την κυματική του εξίσωση. (Βικιπαίδεια)*

Αλλάζοντας, λοιπόν, τους συντελεστές συνάρτησης του κύματος έχουμε και μια καινούργια συνάρτηση. Ο συνδυασμός πολλών τέτοιων συναρτήσεων θα μεταφραστεί σε στοιχεία σχεδιασμού της μελέτης μας.



Συναρτήσεις κυμάτων (πηγή: ίδια επεξεργασία)

Στη μελέτη περίπτωσης του οικισμού Βραχατίου υπάρχει ένα «σημείο» όπου η θάλασσα παραμένει στη στάθμη ηρεμίας της και δεν δημιουργείται εύκολα κυματισμός. Αυτό δεν είναι άλλο από αυτό εντός του αλιευτικού καταφυγίου και θα αποτελέσει το σημείο μηδέν των κυματισμών, για τη δημιουργία αξόνων χάραξης χρήσεων και λειτουργιών. Ο άξονας του υφιστάμενου πεζόδρομου θα διατηρηθεί για ένα αρκετά μεγάλο μέρος του, καθώς η θέση του συνιστά κομβικό σημείο, αφού βρίσκεται ανάμεσα στον αστικό χώρο και τη παραλία. Πάνω σε αυτόν τον άξονα θα χαραχτούν οι συναρτήσεις των διαφόρων κυμάτων ως άξονες διαδρομών και οι χώροι που δημιουργούνται τόσο ανάμεσα όσο και έξω από τις καμπύλες αυτές θα αξιοποιηθούν για τη δημιουργία χρήσεων και δραστηριοτήτων.



Διαγράμματα σχεδιασμού (πηγή: ίδια επεξεργασία)

## 5.2. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Το αλιευτικό καταφύγιο διαχωρίζει την «οργανωμένη» παραλία, η οποία βρίσκεται σε μεγάλη απόσταση από τον αστικό χώρο, από το τμήμα αυτής που βρίσκεται παράλληλα με τον παραλιακό δρόμο. Η μελέτη αξιοποιεί όλο το μήκος του παράκτιου μετώπου, ώστε να δώσει λύσεις σε κάθε μορφολογική αλλαγή του.

Η πρόσβαση σε όλη τη μελέτη πραγματοποιείται με τη δημιουργία ραμπών ήπιας κλίσης έως 5%, με στόχο την εύκολη και εύχρηστη προσπέλαση από όλους.

Οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στις καμπύλες των συναρτήσεων αποτελούν επιθυμίες των χρηστών. Στο σημείο 0, μπροστά δηλαδή από το αλιευτικό καταφύγιο, δημιουργείται μία υπερυψωμένη πλατφόρμα, η οποία θα χρησιμοποιείται για πολιτιστικές εκδηλώσεις και θα σηματοδοτεί εννοιολογικά την έναρξη των κυματισμών προς το πλήθος. Ο χώρος εκατέρωθεν της πλατφόρμας θα παραμείνει ελεύθερος καθώς θα πρέπει να υπάρχει πρόσβαση για την είσοδο και την έξοδο των αλιευτικών σκαφών. Ο χώρος των εκδηλώσεων θα οριοθετηθεί μέσω δεντροφύτευσης, η οποία θα προσφέρει σκίαση αλλά και δροσισμό. Σημαντική θέση στον σχεδιασμό κατέχει ο ποδηλατόδρομος, ο οποίος θα δημιουργηθεί στην καμπύλη συνάρτησης κοντά στην παραλία, ώστε να παραμείνει ο κύριος άξονας για τη διέλευση των πεζών. Η συγκεκριμένη καμπύλη έχει μεγάλο μήκος, γεγονός που δίνει την ευκαιρία στον ποδηλάτη να ατενίζει τη θέα τόσο προς το αστικό μέρος του οικισμού όσο και προς το θαλάσσιο τοπίο. Κατά μήκος του κύριου άξονα του πεζόδρομου δημιουργούνται χώροι καθιστικού με ανάλαφρα στέγαστρα από διάτρητο πανί και την απαραίτητη φύτευση για σκίαση. Εντός των καμπύλων και από την πλευρά της παραλίας κατασκευάζονται χώροι άθλησης όπως γήπεδα beach volley, πισίνα θαλασσινού νερού καθώς και υπαίθριο γυμναστήριο. Η παιδική χαρά θα οριοθετηθεί πλέον εντός μίας καμπύλης με σύγχρονο εξοπλισμό για τις παιδικές δραστηριότητες και θα περιλαμβάνει πρόβλεψη για άτομα ΑΜΕΑ ώστε αυτά να ενταχθούν στο κοινωνικό σύνολο και να ενισχυθεί η κοινωνική συνοχή από αυτές τις ηλικίες.

Σε κεντρικό σημείο της ανάπλασης δημιουργείται χώρος όπου θα τοποθετηθεί μια εφήμερη κατασκευή αναψυκτηρίου ενώ έχει προβλεφθεί κεντρική θέση στη διαμόρφωση για τη θέση του ναυαγοσώστη, ώστε η μελέτη να ανταποκρίνεται στις σύγχρονες απαιτήσεις ασφάλειας. Στο τμήμα της παραλίας μετά από το σημείο 0, συνεχίζει μόνο η καμπύλη του πεζόδρομου, καθώς στενεύει η απόσταση του παραλιακού δρόμου με τη ακτογραμμή και δεν αφήνει περιθώρια για μεγαλύτερες επεμβάσεις. Κατά μήκος αυτού του πεζόδρομου δημιουργείται εξέδρα παρατήρησης και προσωρινής στάσης. Η συγκεκριμένη πορεία διακόπτεται από το πάρκο που δημιουργείται εκατέρωθεν της εκβολής του ρέματος Ζαπάντη, το οποίο ενώνεται με μία ξύλινη γέφυρα ώστε ο περιπατητής να συνεχίζει απρόσκοπτα την πορεία του χωρίς να βγει στον παραλιακό δρόμο.

Οι χώροι πρασίνου αποτελούν σημαντικό τμήμα της μελέτης ανάπλασης και η ορθή επιλογή της φύτευσης προϋποθέτει ότι θα ληφθεί υπόψη ο βορειοανατολικός

προσανατολισμός της ακτής και η αλμύρα της θάλασσας. Η άρδευση των κοινοχρήστων χώρων πρασίνου για την εξασφάλιση της συντήρησής τους πραγματοποιείται με αφαλάτωση του θαλασσινού νερού ώστε να συνάδει με τις αρχές του βιολογικού σχεδιασμού. Ιδιαίτερη προσοχή έχει δοθεί στη δεντροφύτευση, ώστε να παραμείνει απρόσκοπτη η θέα από το αστικό μέτωπο.

Ο φωτισμός των διαδρομών της ανάπλασης συνεισφέρει τόσο στην οριοθέτηση των δραστηριοτήτων όσο και στην δημιουργία αίσθησης ασφάλειας στους χρήστες. Στο πλαίσιο του βιοκλιματικού σχεδιασμού, οι φωτιστικές στήλες θα λειτουργούν με πάνελ φωτοβολταϊκών για τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον αστικό εξοπλισμό, ο οποίος εκτός που την άνεση και τη λειτουργικότητα που προσφέρει, υλοποιείται από ανθεκτικά υλικά, ώστε η συντήρηση τους να είναι εύκολη και οικονομική. Τα καθίσματα είναι κατασκευασμένα από οπλισμένο σκυρόδεμα, ώστε να είναι σταθερά και να μην φθείρονται λόγω κλίματος ή από την πάροδο του χρόνου.

Η περιγραφή του χωροταξικού σχεδιασμού δεν μπορεί να ολοκληρωθεί χωρίς να αναφερθεί το ζήτημα του χώρου στάθμευσης, για το οποίο οι χρήστες διατυπώνουν δύο διαφορετικές απόψεις, μία που στηρίζει τη διατήρησή του και μία που τίθεται ενάντια σε αυτή. Η προτεινόμενη μελέτη τηρεί μία ενδιάμεση στάση καθώς, αν και η σύγχρονη πρακτική δεν προτιμά την ύπαρξη οχημάτων εντός του αστικού αστού, στην επιλεχθείσα περιοχή αφενός δεν υπάρχει δυνατότητα απαλλοτρίωσης γειτονικών χώρων που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν ως χώροι στάθμευσης και αφετέρου δεν υπάρχουν ΜΜΜ που να την εξυπηρετούν. Επομένως, στη μελέτη υπάρχει πρόβλεψη για θέσεις στάθμευσης γύρω από όλες τις καμπύλες που βρίσκονται προς την πλευρά του αστικού μετώπου. Με τον τρόπο αυτό συνεχίζουν να υπάρχουν θέσεις στάθμευσης, έστω και μειωμένες, αλλά αυτές δεν διακόπτουν τη συνέχεια του τοπίου του παράκτιου μετώπου, γεγονός που θα ενισχυθεί ακόμα περισσότερο από την πύκνωση της φύτευσης μπροστά από την παραλιακή οδό, ώστε η ματιά του χρήστη να μη συναντά τα οχήματα που είναι σταθμευμένα εκεί. Επιπλέον, η μικρή κλίση που έχει δοθεί στο έδαφος, τοποθετεί τα οχήματα ελαφρώς χαμηλότερα από την υπόλοιπη διαμόρφωση ώστε να μην «επιβαρύνουν» τη θέα ακόμα και από την αστική πλευρά του μετώπου, Τέλος, η κλίση αυτή επιτρέπει τη δημιουργία οχρών ομβρίων στο σημείο αυτό, γεγονός που θα μετριάσει την ανησυχία από τις πλημμύρες ρεμάτων.

Εκτός από τη διαμόρφωση και τη φύτευση, πρέπει να γίνει λόγος και για τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν, τα οποία πρέπει να είναι ανθεκτικά, λειτουργικά και -κατά το δυνατόν- οικολογικά. Έτσι, στον χώρο του πεζόδρομου θα χρησιμοποιηθεί οπλισμένο σκυρόδεμα με τη μορφή σταμπωτού ώστε να διασφαλίζεται η αντιολισθηρότητα ενώ ο ποδηλατόδρομος θα κατασκευαστεί από ρευστό ασφαλτόμιγμα χρώματος ώχρας πάνω σε ανθεκτική υπόβαση, ώστε να δένει με το φυσικό τοπίο. Εντός της παιδικής χαράς, του υπαίθριου γυμναστηρίου και σε ορισμένες στάσεις καθιστικού θα τοποθετηθεί σταθεροποιημένο κεραμικό δάπεδο, το οποίο είναι απόλυτα υδατοπερατό, οικολογικό,

βιοκλιματικό και αποτελεί ιδανική λύση για την αποφυγή του σκυροδέματος, ενώ έχει την όψη χωμάτινου δαπέδου. Στον χώρο του αναψυκτηρίου και στις υπόλοιπες στάσεις του καθιστικού θα τοποθετηθεί δάπεδο τύπου deck, το οποίο είναι ανθεκτικό στην υγρασία και στις καιρικές συνθήκες ενώ περιμετρικά των γηπέδων θα υπάρχει θαλάσσιο βότσαλο.

Κλείνοντας τον χωροταξικό σχεδιασμό και πριν οδηγηθούμε στη σχετική μελέτη που ακολουθεί, πρέπει να αναφερθεί ότι ορισμένες από τις επιθυμίες των χρηστών για την ανάπλαση του παράκτιου μετώπου δεν αφορούν τον μελετητή. Πρόκειται για αιτήματα που σχετίζονται με την καθαριότητα, την αστυνόμευση, την περιποίηση του χώρου και τη συγκοινωνία, η ικανοποίηση των οποίων είναι απαραίτητη για να καταστεί το νέο παραλιακό μέτωπο τόπος έλξης για το σύνολο των χρηστών.

## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ανάπτυξη μιας περιοχής, και δη ενός παράκτιου μετώπου, διέπεται από πολλές συνιστώσες και μπορεί να λάβει πολυάριθμες αναγνώσεις, καθώς αφορά διαφορετικές πληθυσμιακές ομάδες και οφείλει να εξυπηρετεί διαφορετικές χρήσεις. Η τρέχουσα συγκυρία είναι ιδανική για την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου Βραχατίου, πρόταση της οποίας παρουσιάζεται στη παρούσα εργασία, καθώς μπορεί να επωφεληθεί του ρεύματος που υπάρχει λόγω της κατασκευής του αλιευτικού καταφυγίου.

Η ανάπτυξη της συγκεκριμένης παράκτιας ζώνης έχει ως στόχο να επιφέρει μία νέα οπτική στα περιβαλλοντικά ζητήματα και να δημιουργήσει καινοτόμες πρακτικές. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για μια τουριστική περιοχή που τείνει να αναπτύσσεται με άναρχο και αυθαίρετο τρόπο, καθώς αφενός μπορεί να επαναπροσδιορίσει το χαρακτήρα της και αφετέρου να προσδώσει ένα νέο ρόλο στη περιοχή. Η προτεινόμενη ανάπτυξη, λοιπόν, δεν έχει στόχο μόνο τη δημιουργία ενός χώρου που θα ικανοποιεί τις ανάγκες των μόνιμων κατοίκων και των επαγγελματιών της περιοχής αλλά και την ενίσχυση της οικονομίας της περιοχής μέσω της αύξησης του τουρισμού, η οποία αναμένεται να προκύψει από τη βελτίωση της ποιότητας του προσφερόμενου προϊόντος. Δεδομένου ότι οποιαδήποτε σύγχρονη αρχιτεκτονική μελέτη πρέπει να είναι ρεαλιστική, οικονομικά εφικτή και βιώσιμη, κυρίως στις μέρες μας λόγω της οικονομικής κρίσης, το κόστος υλοποίησης του σχεδιασμού της παρούσας μελέτης είναι ανεκτό και τα προτεινόμενα υλικά είναι ανθεκτικά στο χρόνο και στις καιρικές συνθήκες. Επιπλέον, λόγω των ορθών περιβαλλοντικών πρακτικών που προτείνονται, η χρηματοδότηση του έργου θα μπορούσε να γίνει μέσω κάποιου προγράμματος, γεγονός που θα ελαχιστοποιήσει το κόστος, αλλά και τις ενδεχόμενες αντιδράσεις των κατοίκων.

Ένας επιπλέον τρόπος μείωσης των προαναφερθεισών αντιδράσεων ήταν η επιλογή του συμμετοχικού σχεδιασμού ως εργαλείο για τη συγκεκριμένη μελέτη. Τόσο αυτό όσο και η ανάλυση S.W.O.T. βοήθησαν στη διαμόρφωση πλαισίων παραμέτρων ώστε να προκύψει η τελική πρόταση. Στο σημείο αυτό πρέπει να αναφερθεί ότι η συγκεκριμένη μελέτη δεν αποτελεί μελέτη εφαρμογής, αλλά μια πρόταση, η οποία διέπεται από τις αρχές της διεπιστημονικότητας και μπορεί να υλοποιηθεί μόνο με σύμπραξη άλλων ειδικοτήτων (περιβαλλοντολόγοι, πολιτικοί μηχανικοί, μηχανολόγοι κ.α.).

Το νέο παράκτιο μέτωπο θα αποτρέψει τα παρατηρούμενα φαινόμενα εγκατάλειψης και θα «ανοίξει» τον οικισμό προς τη θάλασσα με ιδιαίτερα ευεργετικές συνέπειες προς τους κατοίκους του. Θα έχει τη δυνατότητα να διαμορφώσει ένα νέο κώδικα συμπεριφοράς απέναντι στα προβλήματα που αφορούν το περιβάλλον και την κοινωνική συνοχή και να βελτιώσει την ποιότητα ζωής, που είναι και το τελικό επιθυμητό αποτέλεσμα.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

**Αγγελίδης, Μ., Οικονόμου, Α.** (2005), «Χρήσεις γης και επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο της Ελλάδας», HELECO 05: Διεθνής έκθεση και συνέδριο για την τεχνολογία περιβάλλοντος, Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος. [http://library.tee.gr/digital/m2045/m2045\\_aggelidis.pdf](http://library.tee.gr/digital/m2045/m2045_aggelidis.pdf), πρόσβαση 10/11/2017.

**Αλεξόπουλος Α.**, (2008), «Διαχείριση των Συγκρούσεων και των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων στην Παράκτια Ζώνη. Ο Ρόλος των Αστικών Περιοχών και ιδιαίτερα η Περίπτωση του Φαληρικού Δέλτα», στο: Εισηγήσεις 4ου Πανελληνίου Συνεδρίου: Διαχείριση και Βελτίωση Παράκτιων Ζωνών, εκδόσεις Εργαστήριο Λιμενικών Έργων, ΕΜΠ.

**Αραβαντινός Α.**, (1997), Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Αθήνα: Συμμετρία.

**Γκέσκου Ιφ.**, (2002), «Διαχείριση παράκτιου χώρου, γενική θεώρηση-ειδικά θέματα», Σημειώσεις παραδόσεων ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, Βόλος.

**Δουκάκης Ε.**, (2005), «Αιγιαλός και παραλία», Παρουσίαση για το μάθημα «Παράκτιο Περιβάλλον», Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών ΕΜΠ «Επιστήμη και Τεχνολογία Υδατικών Πόρων», Αθήνα.

**ΕΜΕΚΑ**, (2011), «Οι Περιβαλλοντικές, Οικονομικές και Κοινωνικές Επιπτώσεις της Κλιματικής Αλλαγής στην Ελλάδα», ΤΡΑΠΕΖΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ.

**ΕΟΤ**, (1966), Λουτροπόλεις και ιαματικές πηγές, Αθήνα: ΕΟΤ.

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή**, (1999), *Προς μια Ολοκληρωμένη Ευρωπαϊκή Στρατηγική Διαχείρισης των Παράκτιων Ζωνών: Γενικές Αρχές και Επιλογές Πολιτικής, Έγγραφο Προβληματισμού*, Λουξεμβούργο 1999.

**GESAMP** (IMO/FAO/UNESCO-IOC/WMO/WHO/IAEA/UN/UNEP Join Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection), *The Contributions of Science to Coastal Zone Management, Reports and Studies*, GESAMP. No. 61, Rome 1996.

**Καλαϊτζιδάκη Μ.**, (1995), μετάφραση – επιμέλεια του «Παράκτιες απειλές και διαχείριση», Europe's environment, The Dobris assessment, Stanners D. & Bourdeau P. (ed), European Environment Agency, Copenhagen (1995) στο Εργαστήριο Διδακτικής Θετικών Επιστημών, Πανεπιστήμιο Κρήτης, Δράσεις για την Ανάπτυξη Κριτικής Ευαισθητοποίησης ως προς το Περιβάλλον καθώς και για τη Διάδοση στους Πολίτες Πληροφοριών Έγκυρων Επιστημονικά ως προς την Περιβαλλοντική Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δικτυακός τόπος: <http://www.clab.edc.uoc.gr/arca/gr/coast.htm>, πρόσβαση 20/11/2017.

**Κιουσόπουλος Γ.**,(2000), *Πληθυσμιακές μεταβολές στις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας*, Εργαστήριο Δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων.

**Κοκκώσης, Χ.**, (1994), «Το περιβάλλον στη χωροταξία: Η πολιτική για τη διαχείριση των ακτών», ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση αστικών και περιφερειακών μελετών.

**Κοκκώσης Χ.** (2002), «Άνθρωπος και περιβάλλον στην Ελλάδα», ΥΠΕΧΩΔΕ (Επιμέλεια Χ. Κοκκώσης) , Αθήνα : Εκδόσεις Καπόν.

**Κορρές Μ., Κοκκίνου Α.,** (2001), «Χωρικός σχεδιασμός και τοπική ανάπτυξη στην Ελλάδα», άρθρο στο πλαίσιο του προγράμματος «Υποτροφίες Αριστείας Ι.Κ.Υ. Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ελλάδα - Πρόγραμμα Siemens».

**Κρεστενίτης Ι.,** (2011), Σημειώσεις Μαθήματος «Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Ζώνης», ΠΜΣ «Προστασία Περιβάλλοντος και Βιώσιμη Ανάπτυξη», ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη.

**Μαρμαράς Ε.,** (2002), Σχεδιασμός και Οικιστικός Χώρος, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.

**Μπάκαβου Μ., Φωτόπουλος Φ.,** (2016) *Περί Αιγιαλού και Παραλίας*, Νομική Βιβλιοθήκη.

**Μπεριάτος Η.,** (2014). *Νέα Χωροταξία αποκλεισμού στον νησιωτικό χώρο*, Η ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΩΝ ΣΥΝΤΑΚΤΩΝ.

**Μπεριάτος Η., Παπαγεωργίου Μ.** (2010), *Η χωροταξία του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου: η περίπτωση της Ελλάδας στη Μεσόγειο*, στο Μπεριάτος Η. και Παπαγεωργίου Μ. (επ.), *Χωροταξία - Πολεοδομία - Περιβάλλον στον 21 αιώνα: Ελλάδα - Μεσόγειος*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

**Miquel de Moragas & Miquel Botella (2002)**, Barcelona: L'herencia dels Jocs 1992-2002, Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics UAB, Planeta, Ajuntament de Barcelona.

**Παπαγεωργίου Μ.,** (2009), *Χωρική οργάνωση, ανάπτυξη και σχεδιασμός του θερμαλιστικού τουρισμού στην Ελλάδα*, Διδακτορική Διατριβή, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (ΤΜΧΠΠΑ)

**Παπαπετρόπουλος Α.,** (2009), Ο χωροταξικός σχεδιασμός του αιγιαλού και της παραλίας: Θεωρητικές και νομολογιακές προσεγγίσεις, Νόμος και Φύση. Ανακτήθηκε από <http://nomosphysis.org.gr/11749/o-xorotaksikos-sxediasmos-tou-aigialou-kai-tis-paralias-theoritikes-kai-nomologiakes-proseggiseis-iounios-2009/>, πρόσβαση 12/12/2017.

**Πυλαρινός Δ.,** (2001), *Η οικογεωγραφία της Μεσογείου*. Στοχαστής, Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΔΙΠΕ).

**Σιαφάκας Β.,** (2007), «Αιγιαλός, παραλία και παράκτια ζώνη - Χωρικές ζώνες υψηλής οικολογικής και αισθητικής αξίας - Ένα βήμα πριν από την ανεξέλεγκτη εμπορευματοποίηση τους», [http://athensfewercarsmorespace.blogspot.com/2007\\_03\\_01\\_archive.html](http://athensfewercarsmorespace.blogspot.com/2007_03_01_archive.html), πρόσβαση 11/11/2017.

**Στεφάνου Ι.,** (1993), «Επανακατάσταση του ιστορικού κέντρου. Ανάπτυξη και συγκριτική αξιολόγηση των δυνατών επιλογών σήμερα», στο «Νέες πόλεις πάνω σε παλιές». Επιστημονικό Συνέδριο Ρόδος 27-30 Σεπτεμβρίου 1993. Ελληνικό τμήμα ICOMOS- ΚΒ' ΕΠΚΑ- 4η ΕΒΑ- ΤΕΕ Τμήμα Δωδεκανήσου.

**Στεφάνου Ι., Στεφάνου Ι.,** (1999), Περιγραφή της Εικόνας της Πόλης, Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ.

**Steins N.A. and Edwards V.M.,** UK 1996, *"The Concepts of the Commons: A Challenging Perspective to study Integrated Coastal Management, in Taussik and Mitchel, Partnership in Coastal zone Management"*, Samara Publishing, Cardigan.

ΥΠΕΧΩΔΕ, (2002), *Ειδικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο. Εισήγηση στο Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*, Αθήνα.

ΥΠΕΧΩΔΕ, (2009), *Έγκριση Ειδικού πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης για τον Παράκτιο Χώρο και τα νησιά και της Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων Αυτού*.

## ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

Άρθρο,(2005), «*Το Νερό & ο Δημόσιος Χώρος στην Κοινωνία του Θεάματος. Η Νέα Παραλία της Θεσσαλονίκης*» <http://www.heliarch.gr/event/3840>, πρόσβαση 21/11/2017.

Τζαναβάρα Χαρά, (2014), «*Οι ονειρεμένοι κήποι του Θερμαϊκού*», <http://www.b2green.gr/el/post/8861/oi-oneiremenoi-kipoi-tou-thermaikou>, πρόσβαση 15/11/2017.

Κατσαφάδου Σ., Δεφνέρ Α., (2015), «*Τοπίο, άνθρωπος, ταυτότητα-έννοιες αλληλοπροσδιοριζόμενες: Τα παραδείγματα του Ντουμπάι και της Νέας Ζηλανδίας*», [http://www.citybranding.gr/2015/11/blog-post\\_18.html](http://www.citybranding.gr/2015/11/blog-post_18.html), αναρτήθηκε από Κωστής Μοχιανάκης στις 18 Νοεμβρίου, 2015, πρόσβαση 18/11/2-17.

Άρθρο, (2017), «*Τα έργα για την ανάπλαση του Φαληρικού Όρμου*», <http://www.aftodioikisi.gr/ota/perifereies/ta-erqa-gia-tin-anaplasi-tou-falirikou-ormou/>, αναρτήθηκε στις 22 Μαΐου 2017, πρόσβαση 15/11/2017.

Goldberger P., (1986), «*Architecture view; battery park city is a triumph of urban design*», <http://www.nytimes.com/1986/08/31/arts/architecture-view-battery-park-city-is-a-triumph-of-urban-design.html?pagewanted=all>, πρόσβαση 10/01/2018.