



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο  
Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών  
Διακομματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών

Αρχιτεκτονική-Σχεδιασμός του χώρου  
Κατεύθυνση Β': Πολεοδομία και Χωροταξία

**Θέμα \_Σύνδεση παράλιου μετώπου - αστικής περιοχής  
Ασπροπύργου - Ελευσίνας με βιώσιμο σχεδιασμό**

**Επιβλέπων \_Γ. Σαρηγιάννης**

**Φοιγήτρια \_Αντωνία Περδικάκη**

Απρίλιος 2019

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

### **Πρόλογος**

Η απουσία οικιστικής πολιτικής στο Θριάσιο έχει οδηγήσει στην ανισόρροπη ανάπτυξη των οικισμών. Στόχος της διπλωματικής εργασίας είναι να διερευνηθούν με περιβαλλοντικά κριτήρια τρόποι ανάπλασης θαλασσιών μετώπων που γειτνιάζουν με αστικές περιοχές και σύνδεσής τους, τα οποία είναι λειτουργικά αλλά ουσιαστικά αποκομμένα από αυτές (λόγω π.χ. υποβάθμισης του παράκτιου φυσικού περιβάλλοντος, δυσχερειών σύνδεσης της πόλης με την παραλία, κλπ). Να αναδειχθούν οι παράγοντες που συντελούν στην υποβάθμιση του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος και να προταθούν τρόποι αποκατάστασης του φυσικού τοπίου σε παραλιακά σύνολα. Να μελετηθούν διεθνή παραδείγματα εφαρμογής περιβαλλοντικών αναπλάσεων σε παραλιακά μέτωπα και να αναδειχθούν αρχές και συμπεράσματα με γενικότερη εφαρμογή.

Ειδικότερα, όσον αφορά τη μελέτη περίπτωσης, σκοπός είναι να διερευνηθούν οι χρήσεις γης και οι πολεοδομικές παράμετροι, που συντελούν στην υποβάθμιση της παραλιακής ζώνης του Ασπροπύργου και να συνεξεταστούν οι τοπικοί παράγοντες που το κρατούν αποκομμένο από την πόλη. Να προταθούν νέες χρήσεις ελκυστικές προς τους πολίτες και να συγκροτηθούν υποενοτήτες που θα τις δεχθούν. Να μελετηθεί το δίκτυο κυκλοφορίας μεταξύ των υποενοτήτων και η σύνδεσή του με το υπάρχον αστικό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής του Ασπροπύργου.

## **Αντικείμενο**

Η εργασία αυτή πραγματεύεται τον βιώσιμο σχεδιασμό στις παράκτιες περιοχές.

## **Υπόθεση εργασίας**

Η παράκτια ζώνη είναι ένα δυναμικό σύστημα όπου συνυπάρχουν και αλληλεπιδρούν πολύπλοκες παράμετροι. Η σύνδεσή της με τον υπάρχοντα αστικό ιστό μέσω κατάλληλα σχεδιασμένων δικτύων ισχυροποιεί την ευρύτερη περιοχή.

## **Μέθοδος**

Προσπάθεια κατανόησης του παράκτιου χώρου και των θεμάτων που τον αφορούν, ανάλυση τρόπων διαχείρισης και ανάπτυξης της παράκτιας ζώνης, στο πλαίσιο της βιωσιμότητας και μελέτη παραδειγμάτων εφαρμογής.

Για την καλύτερη προσέγγιση του θέματος θα τεθούν οι παρακάτω άξονες-ερωτήματα, στους οποίους θα γίνει προσπάθεια να δοθούν απαντήσεις:

1. Ποια είναι τα χαρακτηριστικά και ποια τα αίτια σε θεωρητικό πλαίσιο υποβάθμισης των παρακτίων μετώπων.
2. Ποια είναι τα περιβαλλοντικά κριτήρια και ποιες οι πιθανές προδιαγραφές και προϋποθέσεις αναφορικά με τη διαχείριση υπαρχόντων εγκαταστάσεων, σε παράκτιες αστικές ζώνες.

Αφού μελετηθούν παραδείγματα εφαρμογής αναπλάσεων σε παραθαλάσσια μέτωπα, θα εξαχθούν συμπερασματικά οι άξονες για τη διαχείριση αντίστοιχων χώρων. Τα συμπεράσματα αυτά θα γίνει προσπάθεια να εφαρμοστούν στην περίπτωση του παράλιου μετώπου Ασπροπύργου Ελευσίνας, συνεξετάζοντας με περιβαλλοντικά κριτήρια τους τοπικούς παράγοντες που επηρεάζουν τη λήψη αποφάσεων. Στη συνέχεια θα εξαχθούν συμπεράσματα, που θα έχουν ευρύτερη εφαρμογή στα ελληνικά δεδομένα και θα αφορούν τις νέες χρήσεις, την οργάνωση του χώρου, τα δίκτυα, καθώς επίσης και τη διαχείριση υλικών, πρασίνου και κυκλοφορίας.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

_ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	5
Χαρακτηριστικά της παράκτιας ζώνης .....	5
Το θεσμικό πλαίσιο για τον παράκτιο χώρο και τις αστικές αναπλάσεις.....	12
Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης .....	17
Κατευθύνσεις του βιώσιμου σχεδιασμού για τις αστικές αναπλάσεις.....	29
Εφαρμοσμένα παραδείγματα .....	34
_ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ .....	53
Ανάλυση περιοχής μελέτης.....	53
Σχέδια δράσης για το Θριάσιο πεδίο .....	65
Ελευσίνα.....	72
Ασπρόπυργος .....	82
Πρόταση Ανάπλασης .....	87
Βιβλιογραφία .....	94

## **\_ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

### **Χαρακτηριστικά της παράκτιας ζώνης**

#### **1. Οριοθέτηση και δυναμική της παράκτιας ζώνης**

Η Ελλάδα καλύπτει έκταση περίπου 131.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων με το 20% αυτής να αντιστοιχεί στα περίπου 3.053 νησιά της. Η παράκτια ζώνη (απόσταση μέχρι 50χμ. από τη θάλασσα) «φιλοξενεί» το 85% του πληθυσμού, το 80% της βιομηχανίας, το 90% του τουρισμού, μεγάλο μέρος της γεωργίας και το σύνολο σχεδόν της αλιείας. ([www.medsos.gr](http://www.medsos.gr)) Από το μέγεθος των παραπάνω αριθμών γίνεται έκδηλη η σπουδαιότητα του παράκτιου χώρου για την αναπτυξιακή προοπτική της χώρας.

Η ποικιλία του παράκτιου χώρου είναι μεγάλη ως προς το ανάγλυφο, τη γεωλογία, το κλίμα, τον πληθυσμό, τις δραστηριότητες. Η ελληνική παράκτια ζώνη χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλία ειδών (χλωρίδας και πανίδας), γεωμορφολογικών χαρακτηριστικών, παραγωγικών οικοσυστημάτων αλλά και από συσσώρευση πλήθους ανθρώπινων δραστηριοτήτων (τουρισμός, ψυχαγωγία, αστική και βιομηχανική ανάπτυξη κλπ).

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν υπάρχει ένας γενικός ορισμός για την έννοια «παράκτια ζώνη». Σε αρκετές χώρες ορίζεται ζώνη 100μ. από την ακτή όπου ελέγχονται ορισμένες χρήσεις. Υπάρχει μια συναίνεση ότι όλοι οι θαλάσσιοι πόροι εξαρτώνται από την ποιότητα του περιβάλλοντος του πρώτου χιλιομέτρου από την ακτή. Επίσης οι υδρογεωλογικές λεκάνες αποτελούν μια καλή βάση για την ανάλυση φυσικών-βιολογικών και λειτουργικών σχέσεων. Στην πραγματικότητα όμως η ζώνη που δέχεται τις σύγχρονες εγκαταστάσεις εκτείνεται συνήθως σε απόσταση 5χμ από την ακτή.

Η παράκτια ζώνη, λοιπόν μπορεί να χαρακτηριστεί σαν:

- Περιοχή εντατικής δραστηριότητας
- Περιοχή εναλλαγής μεταξύ φυσικών, βιολογικών, κοινωνικών, πολιτιστικών, οικονομικών κλπ διαδικασιών
- Περιοχή που συντίθεται από πολλαπλά και αλληλεπιδρώντα συστήματα (θαλάσσιο, χερσαίο, ποτάμιο)
- Περιοχή οικολογικά ευαίσθητη όπου τυχόν αλλαγές στην ακτή παράγουν αντιδράσεις στην ενδοχώρα και αντιστρόφως
- Περιοχή η οποία προσελκύει πληθυσμό από περιοχές της ενδοχώρας.

Οι πιο σημαντικοί τομείς που συναντώνται στις παράκτιες περιοχές είναι: ο τουρισμός, οι υδατικοί πόροι, το έδαφος και η γεωργία, η κτιστή κληρονομιά και η αστικοποίηση, οι πηγές ενέργειας, η βιομηχανία κλπ.

#### **2. Κατανομές πληθυσμού**

Οι κατανομές πληθυσμού ενισχύονται στον παράκτιο χώρο. Στην Μεσόγειο εκτιμάται για το 1985 ότι το 37,5% των χωρών κατοικούσαν στο 15% της εδαφικής τους έκτασης. Σύμφωνα με το Plan Bleu ο αριθμός των κατοίκων της μεσογειακής παράκτιας ζώνης προβλέπεται να διπλασιαστεί. Διαπιστώνεται ότι υπάρχει μεγάλη ποικιλία κατανομής πληθυσμού στην παράκτια ζώνη. Ακόμη η δημογραφική συγκέντρωση ως τη δεκαετία του '80 συνδέθηκε με τη βιομηχανική ανάπτυξη ενώ τις επόμενες δεκαετίες με τον τουρισμό. (Αυγερινού- Κολώνια)

Παράλληλα γίνονται ανακατανομές πληθυσμού μεταξύ αγροτικών και αστικών περιοχών σε όφελος των δευτέρων. Για παράδειγμα στην Ισπανία ο αστικός πληθυσμός του παράκτιου χώρου το 1985 ήταν 11.177.000 ενώ το 2025 προβλέπεται να φτάσει τα 16.277.000. Αντίστοιχα στη Γαλλία το 1985 ήταν 4.810.000 ενώ το 2025 προβλέπεται να φτάσει τα 6.314.000. Στην Ελλάδα το 1985 ήταν 5.261.000 και το 2025 θα γίνει 8.209.000 κάτοικοι. Σχεδόν το 35% του πληθυσμού της Ισπανίας συγκεντρώνεται γύρω από την ακτή σε μια συνολική έκταση γης που ανέρχεται μόνο σε ποσοστό 7%. Το 75% του πληθυσμού της Προβηγγίας-Κυανής Ακτής ζει σε παράκτιες συνοικίες. Σε ορισμένες περιφέρειες της Μεσογειακής Γαλλίας και της Ιταλίας οι αριθμοί αυτοί είναι ακόμη υψηλότεροι.



*Υπερσυγκέντρωση πληθυσμού και αστικοποίηση σε παράκτιες περιοχές*

Γενικώς, οι ακτές της Δυτικής Μεσογείου είναι μια συνεχής, εξαιρετικά συμφορημένη οικοδομικά περιοχή, η οποία διασπάται από τμήματα προστατευόμενης ακτής της οποίας τα χαρακτηριστικά καθιστούν δύσκολη την ανάπτυξη της. Εξαιρετικά ακραίες καταστάσεις αποτελούν τα σχετικά παραδείγματα: Στις παράκτιες περιοχές της Μεσογείου, στη Γαλλία και την Ισπανία, τα ποσοστά αύξησης είναι περίπου τριπλάσια του κοινοτικού μέσου όρου. Ενώ οι δήμοι και οι κοινότητες στο εσωτερικό της Σικελίας έχασαν περίπου 30% του πληθυσμού τους μεταξύ 1951 και 1986, οι παράκτιοι δήμοι και κοινότητες αυξήθηκαν και ορισμένοι μάλιστα διπλασίασαν τον πληθυσμό τους. Πάνω από το 60% της ακτής της Προβηγγίας έχει καταληφθεί από την αστική ανάπτυξη. Πάνω από το 50% της μεσογειακής ακτής της Ισπανίας καταλαμβάνεται από εντατική οικιστική, βιομηχανική και τουριστική ανάπτυξη.

Η κατάσταση στις ακτές του Βόρειου Ατλαντικού είναι συγκριτικά, λιγότερο ακραία, με πολλά χιλιόμετρα ακτής να παραμένουν σχετικά υπανάπτυκτα, ενώ οι αστικές χρήσεις και η βιομηχανία συγκεντρώνονται γύρω από σημαντικά κέντρα όπως είναι το Δουβλίνο, το Ρότερνταμ και η Κοπεγχάγη.

Σύμφωνα με την Ετήσια Αναφορά της Ελλάδας για την ΟΔΠΖ στην ελληνική ακτογραμμή των 16.500 χμ, που η μισή ανταποκρίνεται στο ηπειρωτικό τμήμα της χώρας σε μια λωρίδα βάθους 1-2 χμ αντιπροσωπεύεται το 33% του ελληνικού πληθυσμού. Αν κάποιος αναλογιστεί τον πληθυσμό που ζει σε περιοχές με πρόσβαση στις ακτές τότε ο παράκτιος πληθυσμός εκτιμάται σε 85% του συνολικού πληθυσμού της χώρας. Το υπόλοιπο 15% κατοικεί στο εσωτερικό της χώρας.

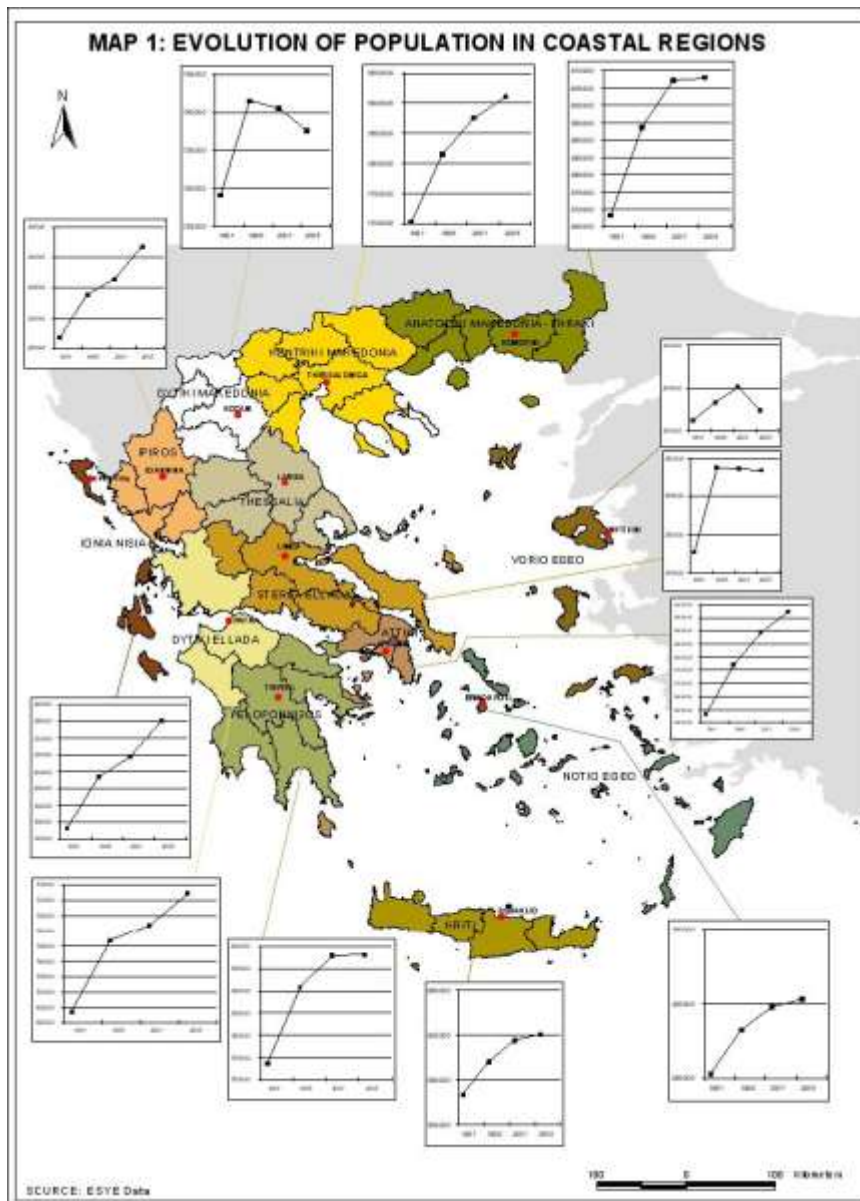
**ΚΑΤΑΝΟΜΕΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΣΤΟΝ ΠΑΡΑΚΤΙΟ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟ ΧΩΡΟ**  
(σε χιλιάδες)

	<b>1985</b>	<b>2025</b>
<b>ΙΣΠΑΝΙΑ</b>	11.177	16.277
<b>ΓΑΛΛΙΑ</b>	4.810	6.314
<b>ΙΤΑΛΙΑ</b>	27.923	31.408
<b>ΕΛΛΑΔΑ</b>	5.261	8.209
<b>ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑ</b>	1.404	3.693
<b>ΠΕΡΙΟΧΗ Α</b>	50.575	65.901
<b>ΜΟΝΑΚΟ</b>	27	36
<b>ΜΑΛΤΑ</b>	327	424
<b>ΑΛΒΑΝΙΑ</b>	1.040	3.370
<b>ΚΥΠΡΟΣ</b>	331	665
<b>ΛΙΒΑΝΟΣ</b>	2.140	4.790
<b>ΙΣΡΑΗΛ</b>	3.840	6.560
<b>ΠΕΡΙΟΧΗ Γ</b>	7.705	15.845
<b>ΤΟΥΡΚΙΑ</b>	5.300	14.775
<b>ΣΥΡΙΑ</b>	415	2.061
<b>ΑΙΓΥΠΤΟΣ</b>	5.900	18.035
<b>ΛΙΒΥΗ</b>	1.420	6.236
<b>ΤΥΝΗΣΙΑ</b>	3.350	7.472
<b>ΑΛΓΕΡΙΑ</b>	5.520	16.297
<b>ΜΑΡΟΚΟ</b>	1.515	4.260
<b>ΠΕΡΙΟΧΗ Β</b>	23.420	69.136
<b>ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ</b>	81.700	150.882

*Πίνακας κατανομής μεσογειακού πληθυσμού στις παράκτιες ζώνες*

Αξιοσημείωτο είναι ότι το 40% του συνολικού πληθυσμού και σχεδόν το 70% της βιομηχανικής δραστηριότητας είναι συγκεντρωμένο στις περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Οι 12 από τις 13 Περιφέρειες της χώρας είναι παράκτιες ή νησιωτικές, τα μεγαλύτερα αστικά κέντρα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλος, Ηράκλειο, Καβάλα κλπ) είναι συγκεντρωμένα στην παράκτια ζώνη καθώς και το 80% της βιομηχανίας, το 35% της γεωργίας, το 90% του τουρισμού μαζί με τις σημαντικότερες υποδομές (λιμάνια, αεροδρόμια, δρόμους, ηλεκτρικά δίκτυα, τηλεπικοινωνίες κλπ.)





Εξέλιξη του πληθυσμού στις παράκτιες περιοχές της Ελλάδας (Πηγή: ΥΠΕΧΩΔΕ)

## Παράγοντες υποβάθμισης σε παράκτιες ζώνες

Οι παράκτιες ζώνες σε όλο τον κόσμο είναι πολυσύνθετοι χώροι, γιατί καθώς από τη φύση τους είναι δυναμικά συστήματα, αποτελούν αντικείμενο πολλαπλών απαιτήσεων των πόρων τους, ενέχουν κινδύνους για τους παράκτιους πληθυσμούς και έχουν υψηλή οικολογική αξία. Δεν αποτελούν απλά έναν «εξυπηρετικό» χώρο αλλά μια φυσική και πολιτιστική κληρονομιά, γιατί φιλοξενούν αυτόχθονες πληθυσμούς, αποτελούν πεδίο κατοίκησης και ανταλλαγών και δραστηριοτήτων από την προϊστορία μέχρι σήμερα. Το ζήτημα είναι ότι σαν μια φυσική και εύθραυστη κληρονομιά που φιλοξενεί χλωρίδα και πανίδα απειλούνται καθημερινά ολοένα και περισσότερο.

## Κατηγοριοποίηση προβλημάτων

Η αυξανόμενη πίεση στην παράκτια ζώνη είναι το σοβαρότερο, ίσως, περιβαλλοντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει τόσο η Μεσόγειος όσο και η Ευρώπη γενικότερα. Αν και σε κάποιους άλλους περιβαλλοντικούς τομείς διαπιστώνεται μια βελτίωση ή τουλάχιστον σταθεροποίηση της κατάστασης, στο θέμα του παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος όλα δείχνουν συνέχιση της επιδείνωσης. Οι ακτές της Ευρώπης αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες προκλήσεις που έχουν σχέση με τη διαχείριση των χωρικών πόρων στην ακτή. Σε αυτές περιλαμβάνονται η πληθυσμιακή αύξηση, η πίεση από τον αυξανόμενο τουρισμό, η οικονομική αναδόμηση και η υφιστάμενη ρύπανση.

Η μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων στις ακτές, δημιουργεί μεγάλη πίεση στις περιοχές αυτές. Οι αδόμητες και οι φυσικές περιοχές συρρικνώνονται διαρκώς και το τοπίο έχει αλλοιωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Παράλληλα εμφανίζονται προβλήματα ρύπανσης στους κλειστούς κόλπους και τις θάλασσες. Όλα αυτά καθιστούν απαραίτητη την υιοθέτηση μιας ειδικής διαχειριστικής πολιτικής που θα εξασφαλίσει τόσο την προστασία των θαλάσσιων και παράκτιων οικοσυστημάτων όσο και τη μελλοντική ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με βιώσιμο τρόπο.

Η πολυπλοκότητα των παράκτιων ζωνών όμως καθιστά εν γένει δύσκολο το έργο της διαχείρισής τους. Ωστόσο, η ορθή και έγκαιρη πληροφόρηση μπορεί να βοηθήσει στην καλύτερη λήψη αποφάσεων. Συνεπώς, η διαχείριση των πληροφοριών είναι ιδιαίτερα σημαντική για εκείνους που επιφορτίζονται με τη λήψη των σημαντικών αποφάσεων για τις παράκτιες περιοχές.

Οι συνεχώς αυξανόμενες ανθρώπινες επεμβάσεις, όπως η μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων στις ακτές, η ρύπανση των κλειστών κόλπων και των θαλασσών γενικότερα με λύματα και κάθε είδους απόβλητα, η συρρίκνωση των φυσικών και αδόμητων παράκτιων περιοχών, η εξαφάνιση των οικολογικών χαρακτηριστικών των ακτών δημιουργούν πληθώρα προβλημάτων στις παράκτιες περιοχές. ([www.medsos.gr](http://www.medsos.gr))

Η αλματώδης αύξηση του πληθυσμού και των οικονομικών δραστηριοτήτων (π.χ. τουρισμός, γεωργία, βιομηχανία, αλιεία) διατάραξε την περιβαλλοντική και κοινωνική και κοινωνική ισορροπία στις παράκτιες ζώνες. Επιπλέον, τα καταστροφικά φυσικά φαινόμενα και οι αλόγιστες ανθρώπινες επεμβάσεις δημιούργησαν ένα ιδιαίτερα πολύπλοκο πλέγμα αλληλένδετων προβλημάτων που μπορούν να συνοψιστούν στις ακόλουθες κατηγορίες:

### A. Βιοφυσικά- Γεωφυσικά:

- Καταστροφή φυσικού περιβάλλοντος ως αποτέλεσμα ανεπαρκούς οικοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού ή αξιοποίησης των θαλασσών
- Μείωση βιοποικιλότητας, συμπεριλαμβανομένης της μείωσης των αποθεμάτων ιχθύων τόσο των παράκτιων όσο και εκείνων της ανοιχτής θάλασσας
- Διάβρωση ακτών από φυσικά φαινόμενα και τεχνικά έργα
- Ρύπανση - Μόλυνση των χερσαίων και υδάτινων πόρων ως αποτέλεσμα της διαχείρισης της ρύπανσης από θαλάσσιες ή χερσαίες πηγές
- Υπερκατανάλωση των υπογείων υδάτων για ύδρευση και άρδευση και η διείσδυση θαλασσινού νερού στους υδροφόρους ορίζοντες των παράκτιων περιοχών.

## Β. Ανθρωπογενή- Κοινωνικοοικονομικά:

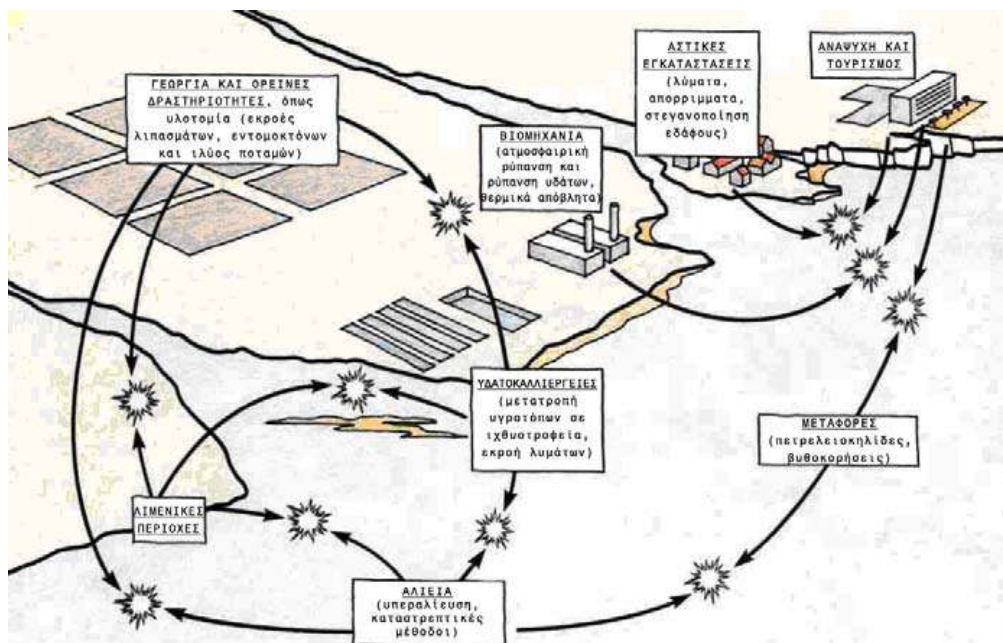
- Ένταση ανάπτυξης και σύγκρουση χρήσεων
- Παρακμή παραδοσιακών χρήσεων
- Υποβάθμιση φυσικού και αστικού περιβάλλοντος
- Καταστροφή της πολιτιστικής κληρονομιάς και διάλυση του κοινωνικού ιστού ως αποτέλεσμα της ανεξέλεγκτης ανάπτυξης
- Απώλεια περιουσίας και ευκαιριών ανάπτυξης ως αποτέλεσμα της παράκτιας διάβρωσης και της ανόδου της στάθμης της θάλασσας.
- Ανάγκη ανανέωσης των υποδομών

## Γ. Διαχειριστικά

- Δυσκολίες διοικητικού συντονισμού και εφαρμογής πολιτικών λόγω εμπλοκής πολλών φορέων
- Αντιφατικές και αλληλοσυγκρουόμενες νομοθεσίες

## Συγκέντρωση αλληλοσυγκρουόμενων χρήσεων

Η αυξανόμενη πίεση στις παράκτιες ζώνες είναι το σοβαρότερο, ίσως, περιβαλλοντικό πρόβλημα που αντιμετωπίζει τόσο η Μεσόγειος όσο και η Ευρώπη γενικότερα, επειδή οι πλούσιες αυτές περιοχές αποτελούν ταυτόχρονα και εύθραυστους φυσικούς πόρους. Παρόλο που σε κάποιους άλλους περιβαλλοντικούς τομείς διαπιστώνεται βελτίωση ή τουλάχιστον σταθεροποίηση της κατάστασης, στο θέμα του παράκτιου και θαλάσσιου περιβάλλοντος όλα δείχνουν συνέχιση της επιδείνωσης.



Σχηματική αναπαράσταση σύγκρουσης χρήσεων σε παράκτιο χώρο

Οι παράκτιες περιοχές αντιμετωπίζουν πληθώρα προβλημάτων από τις ολοένα αυξανόμενες ανθρωπίνες επεμβάσεις, όπως είναι η μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού και οικονομικών δραστηριοτήτων στις ακτές, η ρύπανση των κλειστών κόλπων και των θαλασσών γενικότερα με λύματα και κάθε είδους απόβλητα, η συρρίκνωση των φυσικών και αδόμητων παράκτιων περιοχών, η εξαφάνιση των οικολογικών χαρακτηριστικών των ακτών (παράκτια βλάστηση, αμμόλοφοι, υγρότοποι κ.).

Στον ευρωπαϊκό και ειδικά στο μεσογειακό χώρο τα τελευταία 50 χρόνια οι κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες άλλαξαν ουσιαστικά τις παράκτιες περιοχές, έτσι ώστε σήμερα να αποτελούν τόπο συγκέντρωσης και ανταγωνισμού ή και σύγκρουσης μεταξύ δραστηριοτήτων και κατασκευών που αφορούν την κατοικία, τη βιομηχανία-μεταποίηση, την ενέργεια, τις μεταφορές, τον τουρισμό κ.ά. Γενικά οι παράκτιες περιοχές αντιμετωπίζουν προβλήματα υπερανάπτυξης, που φαίνεται ότι στο μέλλον θα ενταθούν γεγονός που απαιτεί μεθοδευμένη αντιμετώπιση των επιπτώσεων.

Στον παράκτιο ευρωπαϊκό χώρο συναντώνται τρεις τύποι χρήσεων γης (Αυγερινού-Κολώνια Σ.):

- Ο πρώτος αφορά περιοχές με υψηλή συγκέντρωση κατοικιών και επιχειρήσεων, μερικές φορές περιορισμένης έκτασης αλλά με σημαντική επιρροή σε ευρέα τμήματα της γύρω περιφέρειας. Τα κύρια χαρακτηριστικά του είναι η εξαφάνιση του φυσικού περιβάλλοντος και επιπτώσεις αισθητές σε μια ευρεία περιοχή. Από αυτές οι εξαιρετικά αναπτυγμένες περιοχές που σήμερα καταλαμβάνουν περίπου το 5% των κοινοτικών ακτών, εξακολουθούν να επεκτείνονται.
- Ο δεύτερος τύπος περιλαμβάνει περιοχές με ένα μίγμα αστικών, γεωργικών, αλιευτικών, τουριστικών και υδατοκαλλιεργητικών δραστηριοτήτων. Κύρια χαρακτηριστικά του είναι οι συγκρούσεις για τη χρήση γης και θάλασσας μεταξύ διαφόρων ειδών ανάπτυξης και μεγάλες εποχιακές διαφορές στις δραστηριότητες. Παρουσιάζει τάσεις μείωσης του ανοικτού χώρου λόγω των συγκρούσεων των χρήσεων γης.
- Ο τρίτος τύπος αφορά περιοχές που παραμένουν ακόμα σχετικά άθικτες με κύρια χαρακτηριστικά τα φυσικά τους χαρακτηριστικά που περιορίζουν τις δυνατότητες ανάπτυξης (π.χ. βραχώδεις ακτές ή βαλτώδεις περιοχές) ή τη γεωγραφική τους τοποθέτηση που δεν ευνοεί την οικονομική τους ανάπτυξη.

Επίσης προστατεύονται από τους νόμους, αφού έχουν καθορισθεί ως περιοχές φυσικού κάλλους ή οικολογικής σημασίας. Τελευταία όμως σχετικά άθικτες περιοχές καταλαμβάνονται προοδευτικά κυρίως από την τουριστική ανάπτυξη ιδιαίτερα στη Μεσόγειο. Οι περιοχές αυτές υπόκεινται επίσης στις βλαβερές επιπτώσεις της ρύπανσης που προκαλείται ακόμη και σε κάποια απόσταση από αυτές.

## Το Θεσμικό πλαίσιο για τον παράκτιο χώρο και τις αστικές αναπλάσεις

### Ελληνική νομοθεσία

Η μόνη δυτικοευρωπαϊκή χώρα χωρίς χωροταξικό σχεδιασμό παραμένει η Ελλάδα. Ο πρώτος νόμος για τη χωροταξία θεσπίστηκε το 1976, όμως δεν εφαρμόστηκε ποτέ και γρήγορα ατόνησε. Το 1999 θεσμοθετήθηκε ο Ν2742/99, που προέβλεπε τρία είδη χωροταξικών πλαισίων: το εθνικό (για όλη τη χώρα), τα περιφερειακά και τα ειδικά (ανά τομείς δραστηριότητας) χωροταξικά. Με βάση το νόμο αυτό θεσμοθετήθηκαν το 2003 δώδεκα περιφερειακά χωροταξικά πλαίσια και το μοναδικό ειδικό χωροταξικό πλαίσιο, που αφορά τις φυλακές. Το πρώτο εξάμηνο του 2007 δόθηκαν για διαβούλευση το Ειδικό Χωροταξικό Σχέδιο για τις ΑΠΕ, το Ειδικό Χωροταξικό Σχέδιο για τη Βιομηχανία και το Ειδικό Χωροταξικό Σχέδιο για τον Τουρισμό. Έπονται τα ειδικά σχέδια για τον παράκτιο και ορεινό χώρο, καθώς και το εθνικό χωροταξικό σχέδιο.

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

Δεν υπάρχει ενιαίο και ικανοποιητικό νομικό πλαίσιο για την ολοκληρωμένη (βιώσιμη) διαχείριση της παράκτιας ζώνης, παρά την ύπαρξη ορισμένων νόμων. Η διαχείριση παράκτιων πόρων στηρίζεται σε χωρικές και τομεακές πολιτικές που αφορούν αποσπασματικά την αστική ανάπτυξη, το τουρισμό, τη βιομηχανία, τη γεωργία και το περιβάλλον. Ο σχεδιασμός του παράκτιου χώρου αντιμετωπιζόταν μέχρι πρόσφατα με τη στενή πολεοδομική του έννοια.



Σχηματική αναπαράσταση των εννοιών αιγιαλός και παραλία (Πηγή: Αυγερινού-Κολώνια Σ, 2005α)

«Ο αιγιαλός, ήτοι η περιστοιχούσα την θάλασσαν χερσαία ζώνη, η βρεχομένη από τας μεγίστας πλήν συνήθεις αναβάσεις των κυμάτων, είναι κτήμα κοινόχρηστον, ανήκει ως τοιούτον εις το Δημόσιον και προστατεύεται και διαχειρίζεται υπ' αυτού.....» (άρθρο 1, ΑΝ 2344/1940 περί αιγιαλού και παραλίας)

«Όπου ο αιγιαλός λόγω της φύσεως της συνεχόμενης ξηράς δεν δύναται να εξυπηρετήσει ...Επιτρέπεται η διαπλάτυνσις τούτου προστιθεμένης λωρίδος γης ανοικοδομήτου εκ της παρακειμένης ξηράς μέχρι πλάτους 50 μέτρων... Η κατά την προηγούμενη παράγραφον προσαυξανούσα τον αιγιαλόν λωρίς γης καλείται εν τώ παρόντι νόμω παραλία». (άρθρο 5. 1,2, ΑΝ 2344/1940 περί αιγιαλού και παραλίας και άρθρο 23. 5, Ν 1337/83)

«Ως ακτή ..... νοείται το προς την ξηρά όριο του αιγιαλού και αν η οριογραμμή αυτή δεν έχει προσδιορισθεί κατά τις κείμενες διατάξεις, νοείται η διαχωριστική γραμμή ξηράς-θάλασσας». (άρθρο 23.2, Ν 1337/83)

Ο Ν 1650/86, άρθρο 1.3, εισάγει την περιβαλλοντική έννοια του παράκτιου χώρου καθώς αντιμετωπίζεται ως φυσικός πόρος.

Ο Ν 1337/83, άρθρο 23, εισάγει την απαγόρευση της δόμησης στα 500μ. από τον αιγιαλό και της περιφράξης των παρακτίων ιδιοκτησιών.

Οι διατάξεις του 1337/83 καταστρατηγήθηκαν δυστυχώς συχνά από το ΠΔ /85 περί καθορισμού των ορίων των οικισμών κάτω των 2000 κατοίκων.

Παρά το μεγάλο μήκος παράκτιων ζωνών στην Ελλάδα δεν υπάρχει ενιαίο και ικανοποιητικό νομικό πλαίσιο για την ολοκληρωμένη (βιώσιμη) διαχείριση της παράκτιας ζώνης, παρά την ύπαρξη ορισμένων νόμων όπως:

- Ο Ν 2344/40 για τον αιγιαλό
- Ο Ν 1337/83 «περί χωρικής ανάπτυξης»
- Ο Ν 1650/86 για το περιβάλλον
- Ο Ν 2508/1997
- Ο Ν 2742/99 (Φ.Ε.Κ. 207/Α'/1999) «περί χωροταξίας και βιώσιμης ανάπτυξης», που αποτελεί αναθεώρηση των δύο προηγούμενων
- Ο Ν 2971/2001 «περί Αιγιαλού, παραλίας και άλλων διατάξεων», που αποτελεί αναθεώρηση του Ν. 2344/40

Ο Ν 2344/40 επί 60 έτη και συμπληρωμένος με ορισμένες διατάξεις του Ν 1337/83 και του ΠΔ 236/1984 καθόριζε την έννοια και τον τρόπο οριοθέτησης του αιγιαλού, τις διαδικασίες διαπλάτυνσης και δημιουργίας θαλάσσιων προσχώσεων για δημιουργία εσωτερικών λιμενικών έργων και τη διοίκησή τους από τα Λιμενικά Ταμεία. Η νομοθεσία αυτή κάλυπτε ένα πλάτος 20μ. της παράκτιας ζώνης, ενώ τη διαχείριση του υπολοίπου χερσαίου τμήματος ρυθμιζόταν από το Ν1337/83 και άλλα τομεακά θεσμικά πλαίσια περί τουρισμού, δήμων και κοινοτήτων κλπ.

Η γενική νομολογία που συνδέει την οικιστική ανάπτυξη με την παράκτια ζώνη αφορά κυρίως την απόσταση οικοδομών από την οριογραμμή του αιγιαλού, την κατεδάφιση αυθαίρετων κτισμάτων στον αιγιαλό, σε διόδους προσπέλασης προς τις ακτές, σε απαγόρευση περιφράξεων παραλιακών κτημάτων σε περιοχές εκτός σχεδίου πόλεων ή οικισμών σε ζώνη 500μ. από την ακτή (Σταματίου 2003).

Απόπειρες για μεγαλύτερη προστασία των ακτών, που έγιναν με τους νόμους Ν360/1976 «Περί χωροταξίας και περιβάλλοντος» και Ν 1650/86 «Νόμος-Πλαίσιο για το περιβάλλον», κατέστησαν λόγω πιέσεων ανενεργοί ή οδηγήθηκαν σε σταδιακή ακύρωση. Οι προσπάθειες αυτές αφορούσαν τον καθορισμό μεγαλύτερων αποστάσεων από τη γραμμή του αιγιαλού για την εγκατάσταση τουριστικών μονάδων (για τις οποίες οριζόταν απόσταση 70μ. που με τροποποίηση παρέμειναν στα 50μ.), για την προστασία της παράκτιας γεωργικής γης, ή για την προστασία των παράκτιων βιότοπων, για τους οποίους τελικά δεν νομοθετήθηκε χωροταξικό ή διαχειριστικό σχέδιο. Κοινή διαπίστωση για την αναστολή όλων αυτών των δραστηριοτήτων αναδεικνύεται η αδυναμία επιβολής περιορισμών της δόμησης.



Αντίστοιχα σε άλλα ευρωπαϊκά κράτη όπως η Ιταλία, η Δανία, η Ισπανία, η Πορτογαλία, η Νορβηγία- η παράκτια ζώνη ορίζεται είτε στα 100μ. και απαγορεύεται η δόμηση είτε στα 500μ. Και τηρούνται ειδικές χωροταξικές διατάξεις, ενώ υπογραμμίζεται ότι το "Europe 2000", κείμενο πολιτικής χωρικής ανάπτυξης της ΕΕ, προτείνει, χωρίς να δεσμεύει, ελάχιστη απόσταση εγκατάστασης δραστηριοτήτων από τον αιγιαλό τα 100μ.

Συναφείς διατάξεις αποτελούν και η Νομολογία του ΣΤΕ κυρίως για τη διασφάλιση του κοινόχρηστου χώρου του αιγιαλού ειδικά σε περιπτώσεις παραχώρησης δικαιώματος αποκλειστικής χρήσης του αιγιαλού (Ν 4171/1961) καθώς και η διάκριση της έννοιας και εφαρμογής «της πρόσβασης προς την ακτή» (Ν1337/1983, άρθ. 23) και «της οδού προσπέλασης προς την παραλία» (Ν1337/1983, άρθ. 24) καθώς και η ΓΝΣΚ 472/1992 για επιβεβλημένη περιφράξη του αιγιαλού για λόγους λειτουργίας ή ασφάλειας σε περιπτώσεις βιομηχανικών συγκροτημάτων πετρελαιοειδών με κατά περίπτωση εξαιρέσεις. Σύμφωνα με αποφάσεις του ΣΤΕ υποχρέωση του κράτους- άρα και των αρμόδιων υπουργών- είναι η διασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης όλων των πολιτών στο «κοινό αγαθό της θάλασσας».

Επιπλέον κατά τη Νομολογία του ΣΤΕ: α) οι ακτές υπόκεινται σε ειδικό καθεστώς προστασίας, β) συνεκτιμάται η αισθητική τους αξία, γ) τα οποιαδήποτε έργα σε αυτές πρέπει να εξασφαλίζουν «ήπια διαχείριση», δ) πρέπει να εξασφαλίζεται η άμεση πρόσβαση του κοινού, ε) τα ζητήματα αυτών είναι μείζονος σημασίας και χρήζουν ανάλογης διοικητικής και κανονιστικής αντιμετώπισης (Σταματίου 2003).

Γενικότερα σύμφωνα με την κρατούσα νομολογία τόσο του ΣΤΕ όσο και των πολιτικών δικαστηρίων η θάλασσα και η παράκτια ζώνη αντιμετωπίζεται ως ενιαίο αντικείμενο προστασίας, ως προστατευτέος φυσικός και οπτικός πόρος. Σύμφωνα με το Σύνταγμα (άρθρο 24) το οικοσύστημα των ακτών πρέπει να διέπεται από ιδιαίτερο προστατευτικό θεσμικό καθεστώς από το κράτος. Οι αδυναμίες του επί 6 δεκαετίες ισχύοντος Ν 2344/1940 σχετικά με την οριοθέτηση της παράκτιας ζώνης και του λεπτομερούς καθορισμού του απόλυτα προστατευόμενου τμήματος της ακτής τον έχουν οδηγήσει σε πλήθος αναθεωρήσεων.

Οι κυριότερες ρυθμίσεις του Ν 1337/1983 όσον αφορά τη συμπλήρωση του Α.Ν.2344/1940 ήταν:

- α) η πρόβλεψη απαγόρευσης περιφράξης σε ζώνη 500μ. από τις ακτές,
- β) ο καθορισμός Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) κατά μήκος των ακτών και των όχθων,
- γ) η κατεδάφιση κτισμάτων στον αιγιαλό, δ) η μη δυνατότητα δικαιώματος σε ιδιώτες για ανέγερση κτιρίων στον αιγιαλό.

Στο Ν 1650/1986 «για την προστασία του περιβάλλοντος» περιλαμβάνονται γενικότερες ρυθμίσεις που αφορούν τον παράκτιο χώρο αξιολογώντας την οικολογική και αισθητική σημασία τους.

Ο Ν 2508/1997 (άρθ.4, παρ.4) η θεσμοθέτηση Περιοχών Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ), στις οποίες περιλαμβάνονται παραθαλάσσιες ζώνες συνεχόμενες ή μη προς τις πολεοδομημένες ή τις προς πολεοδόμηση περιοχές, αποτελεί ισχυρό μέσο χωρικού σχεδιασμού στη διευθέτηση του παράκτιου χώρου.

Ο Ν 2742/99 (Φ.Ε.Κ. 207/Α/1999) «περί χωροταξίας και βιώσιμης ανάπτυξης», καθορίζει τα όργανα του κράτους που ασχολούνται με τη χωροταξία- Επιτροπή Συντονισμού της Κυβερνητικής Πολιτικής και Εθνικό Συμβούλιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης- και προβλέπει τη σύνταξη και εφαρμογή χωροταξικών σχεδίων σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Για τον παράκτιο χώρο

προβλέπεται έκδοση ειδικού πλαισίου (υποχρέωση της Ελλάδας για την ΟΔΠΖ), για την οποία είχε ανατεθεί σχετική μελέτη. Τελικά η μελέτη αυτή τέθηκε υπό διαβούλευση στο Εθνικό Συμβούλιο ΧΣΑΑ (2003), αλλά δεν προχώρησε σε έγκριση γιατί άλλαξε η πολιτική αντιμετώπιση του θέματος και οι βασικές αρχές της προωθούνται στα τομεακά Ειδικά Χωροταξικά.

Ο Ν. 2791/2001 «περί αιγιαλού και παραλίας», που δέχεται έντονη κριτική κυρίως από τις ΜΚΟ από τις οποίες μάλιστα χαρακτηρίζεται ως «περιβαλλοντοκτόνος» νόμος, εισάγει νέο σύστημα για την οριοθέτηση του αιγιαλού και της παραλίας. Έτσι επηρεάζει το ιδιοκτησιακό καθεστώς αριθμού ιδιωτικών ακινήτων, καθορίζει νέους κανόνες για την παραχώρηση εκτάσεων στον αιγιαλό και την παραλία, καινοτομεί προβλέποντας νέους τρόπους κατασκευής ή εκμετάλλευσης σε θαλάσσιους ή παράκτιους χώρους. Ενώ αναγνωρίζει την οικολογική σημασία του αιγιαλού και της παραλίας, επόμενα άρθρα του επιτρέπουν τη δόμηση. Αξιοσημείωτος είναι και ο τρόπος που αντιμετωπίζει την αυθαίρετη δόμηση με νομιμοποιήσεις αυθαιρέτων μετά από καταβολή αποζημίωσης.

Υπογραμμίζεται επίσης το γεγονός ότι (με το άρθρο 7 παρ. 3) για την παραλία εφαρμόζονται οι διατάξεις περί απαλλοτριώσεως λόγω ρυμοτομίας, επομένως δεν ισχύει η προθεσμία της τετραετίας για τη συντέλεση της απαλλοτριώσεως, όπως στις κοινές διατάξεις περί απαλλοτριώσεων. Έρχεται έτσι σε αντίφαση με το Ν 1337/1983 (για την προστασία ζώνης παραλίας από κάθε είδους επεμβάσεις) και τα άρθρα του Συντάγματος 17 (για την επικράτηση του γενικότερου έναντι του ιδιωτικού συμφέροντος) και 24 (για την περιβαλλοντική προστασία), που καθιστούν την επίμαχη διάταξη μη εφαρμόσιμη.

Βασικά πλεονεκτήματα του νόμου είναι (Σταματίου 2003):

1. Η επισήμανση του κοινόχρηστου χαρακτήρα της παράκτιας ζώνης και της ελεύθερης και ακώλυτης πρόσβασης των πολιτών προς αυτές
2. Η θεώρηση επεμβάσεων στις ακτές ως εξαιρετικών διαδικασιών και για λόγους δημοσίου συμφέροντος και με δικαίωμα του Δημοσίου μονομερούς ανάκλησης παραχωρήσεων αιγιαλού για λόγους δημοσίας τάξης και προστασίας του περιβάλλοντος
3. Η υποχρέωση κατάρτισης Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων πριν από κάθε επέμβαση
4. Ο ορισμός του Υπουργείου Οικονομικών ως κεντρικού διοικητικού φορέα διαχείρισης του αιγιαλού και της παραλίας
5. Η υπαγωγή των παράκτιων ζωνών σ' ενισχυμένο καθεστώς προστασίας κατ' εφαρμογή ειδικών διατάξεων του νόμου αναφορικά με κατεδαφίσεις αυθαιρέτων

Μειονεκτήματα του νόμου είναι:

1. Η ανυπαρξία πρόβλεψης προηγούμενου σχεδιασμού των επιτρεπτών δραστηριοτήτων στον παράκτιο χώρο
  2. Η ανεπαρκής κωδικοποίηση της νομοθεσίας σε ζητήματα διαχείρισης ακτών
  3. Οι ρυθμίσεις μεταβατικού χαρακτήρα για νομιμοποίηση αυθαιρέτων
  4. Οι αντιφάσεις στο περιεχόμενο αλλά και στο πνεύμα, διατάξεων μεταξύ τους
- Κριτική δέχεται ο νόμος για την ταυτότητα του κοινόχρηστου χαρακτήρα και τη δυνατότητα προσπελασιμότητας από το κοινό, την παραχώρηση νησίδων και αβαθών θαλάσσιων εκτάσεων και την προστασία ευπαθών οικοσυστημάτων. Στα ήδη υφιστάμενα προβλήματα (παράνομη αλλοίωση της ακτογραμμής, καταπάτηση ακτών από παρακείμενες ιδιοκτησίες κλπ) προστίθενται και νέα



(κίνδυνος ιδιωτικοποιήσεων), ενώ εξακολουθούν να υπάρχουν σοβαρές αδυναμίες στην πρακτική αντιμετώπιση του θέματος όπως ελλείψεις στελέχωσης αρμόδιων υπηρεσιών, ανεπάρκεια μηχανισμών προστασίας και άσκησης ελέγχου και τήρησης απαιτούμενων διαδικασιών και προτύπων.

Θετικό είναι το γεγονός της υιοθέτησης τριών προτάσεων του Συνηγόρου του Πολίτη που αφορούν σε: α) υποχρεωτικό καθορισμό του αιγιαλού και της παραλίας πριν από οποιαδήποτε οικοδομική δραστηριότητα ή μελέτη εντός ζώνης 100μ. από την ακτογραμμή, β) σύνταξη υδρογεωλογικής μελέτης για τον καθορισμό του αιγιαλού και γ) σύνταξη σαφώς αιτιολογημένης έκθεσης της επιτροπής καθορισμού του αιγιαλού.

Για το Σχέδιο Νόμου «Περί αιγιαλού και παραλίας» που κατέθεσε το Υπουργείο Οικονομικών προς διαβούλευση το 2006 με στόχο την αντικατάσταση του Ν2971/2001 έχει διατυπωθεί έντονη κριτική τόσο από ΜΚΟ όσο και από το Σύλλογο Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ).

Ειδικότερα στο κείμενο του ΣΕΠΟΧ ενώ κρίνεται θετική η νέα προσέγγιση καθορισμού αιγιαλού και παλαιού αιγιαλού με φωτοερμηνεία για την ταχύτητα και αποτελεσματικότητα της απεικόνισης, διατυπώνεται προβληματισμός για τη διασφάλιση των απαιτούμενων πιστώσεων. Διατυπώνεται προβληματισμός για το ότι δεν υπάρχει δέσμευση για το χαρακτήρα και τη φύση των ΝΠΔΔ ή εταιρειών που θα αναλάβουν τη χάραξη του αιγιαλού, κάτι που ενέχει τον κίνδυνο η ανάθεση να γίνει σε φορέα με επιχειρηματικά ενδιαφέροντα. Το Ν/Σ αποσυνδέει πλήρως τη διαδικασία καθορισμού αιγιαλού από αυτήν της παραλίας, γεγονός που θα οδηγήσει σταδιακά σε υποβάθμιση και εξαφάνιση της παραλίας, ενώ ο Ν2791/2001 εξετάζει ταυτόχρονα τη χάραξη αιγιαλού και παραλίας πράγμα που αποτελεί κοινή αντίληψη ότι η παραλία είναι δημόσια κοινής ωφέλειας έκταση, που δεν επιτρέπεται να δομηθεί. Ειδικότερα σε περιπτώσεις επεμβάσεων όπως επέκταση σχεδίου, λιμενικές εγκαταστάσεις, έργα τουριστικά, βιομηχανικά, υπάρχει επιτακτική ανάγκη να καθορίζονται και ο αιγιαλός και η παραλία για την αποφυγή ενδεχόμενης καταστροφής του παράκτιου χώρου. Δεν αντιμετωπίζει επίσης αποτελεσματικά και το θέμα της διάβρωσης των ακτών με τη διερεύνηση των αιτιών από ανθρωπογενείς παράγοντες ή τη λήψη κατάλληλων μέτρων.

## Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης

### Η αναγκαιότητα για ολοκληρωμένη διαχείριση της παράκτιας ζώνης

Οι παράκτιες περιοχές αντιμετωπίζουν ιδιαίτερα προβλήματα εξαιτίας των πιέσεων που υφίστανται από την άσκηση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, οι οποίες οδηγούν συχνά σε υποβάθμιση των παράκτιων οικοσυστημάτων και των φυσικών πόρων, και εξαιτίας των συγκρούσεων μεταξύ των οικονομικών δραστηριοτήτων και του μεταξύ τους ανταγωνισμού για χωροθέτηση στην Παράκτια Ζώνη. Θέματα προτεραιότητας για τις μεσογειακές χώρες ώστε να διατηρηθούν ο φυσικός και πολιτιστικός πλούτος των ακτών είναι ο τερματισμός της αυθαίρετης δόμησης και κατάληψης των ακτών, των μπαζωμάτων, της μετατροπή τους σε αποδέκτες λυμάτων, απορριμμάτων και αποβλήτων. Πρέπει, επίσης, να μπει φραγμός στην υπερβολική και συχνά χωρίς σοβαρή περιβαλλοντική μελέτη και κοινωνική αποδοχή κατασκευή τουριστικών λιμανιών και άλλων εγκαταστάσεων. Μεγάλης σημασίας είναι και η περιβαλλοντική διαχείριση των δεκάδων μεγάλων και μεσαίας κλίμακας λιμανιών.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει το θαλάσσιο και παράκτιο περιβάλλον δεν είναι υπόθεση μόνο της κεντρικής διοίκησης, που συχνά δεν είναι ιδιαίτερα αποτελεσματική ενώ σε άλλες περιπτώσεις αποτελεί μέρος του προβλήματος. Είναι θέση, όχι μόνο των περιβαλλοντικά ευαισθητοποιημένων πολιτών αλλά και διεθνών οργανισμών, ότι οι τοπικές κοινωνίες, οι περιβαλλοντικές και κοινωνικές οργανώσεις, οι ερευνητικοί φορείς, οι επαγγελματικές ενώσεις (π.χ. ψαράδες, τουριστικές επιχειρήσεις κτ) πρέπει να συμμετέχουν από κοινού με την κεντρική διοίκηση στη διαμόρφωση και την εφαρμογή μιας πολιτικής βιώσιμης διαχείρισης των θαλάσσιων και παράκτιων πόρων. Η πολιτική αυτή πρέπει αφενός να στοχεύει στην προστασία θάλασσας και ακτών και αφετέρου στην επιλογή οικονομικών δραστηριοτήτων, καθώς και την προσαρμογή των υπαρχόντων, που θα ενσωματώνουν την περιβαλλοντική και την κοινωνική διάστασή τους. Η πολιτική προστασίας και βιώσιμης διαχείρισης των ακτών και της θάλασσας, για να είναι αποτελεσματική, θα πρέπει να συνοδεύεται από την ευαισθητοποίηση και την ενεργοποίηση των πολιτών. Όλα αυτά καθιστούν απαραίτητη όχι μόνο την υιοθέτηση μιας σύγχρονης διαχειριστικής πολιτικής που θα εξασφαλίζει τόσο την συναινετική προστασία των παράκτιων οικοσυστημάτων όσο και τη μελλοντική ανάπτυξη των ανθρώπινων δραστηριοτήτων με βιώσιμο τρόπο αλλά και την ενδυνάμωση των κοινωνικών εκείνων δυνάμεων που θα εκφράζουν με σταθερό και αποφασιστικό τρόπο αυτήν την ανάγκη. Αυτό προϋποθέτει πολίτες, που δεν θα επιδιώκουν απλώς την εξυπηρέτηση συμφερόντων που στο τέλος λεηλατούν το μέλλον μας, αλλά θα νοιάζονται για τον τόπο, το περιβάλλον και τα δικαιώματα των μελλοντικών γενιών.

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

Η επίλυση των προβλημάτων και η αξιοποίηση του παράκτιου χώρου επιβάλλουν την ανάγκη ορθολογικής διαχείρισής του με την προοπτική μιας στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης, η οποία επιβάλλει την εμπλοκή φορέων, τόσο του δημοσίου όσο και του ιδιωτικού τομέα με φυσικό επακόλουθο προβλήματα στον συντονισμό των επί μέρους πολιτικών και δράσεων και στην ουσιαστική διαχείρισή της. Στο πλαίσιο μιας στρατηγικής βιώσιμης ανάπτυξης για τις ακτές όλες οι τομεακές πολιτικές θα πρέπει να σχεδιάζονται υπακούοντας στις αρχές της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης.

Το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Ολοκληρωμένης Διαχείρισης Παράκτιων Ζωνών ΟΔΠΖ ή ICZM (Integrated Coastal Zone Management) επεξεργάζεται μια ολοκληρωμένη στρατηγική που στηρίζεται σε κατάλληλα και αποτελεσματικά νομοθετικά εργαλεία καθώς και σε διοικητική ικανότητα και οικονομικά μέσα. Προκύπτει σαν υποχρέωση της ΕΕ για υλοποίηση διεθνών συμφωνιών (Agenda 21, θαλάσσια βιοποικιλότητα, κώδικας FAO κ.ά.)

Το ζητούμενο είναι να επεξεργαστεί μια ευρωπαϊκή στρατηγική για λήψη μέτρων που θα υλοποιηθούν ταυτόχρονα από τα κράτη μέλη και τα ευρωπαϊκά όργανα. Παρόλο που η παράκτια ζώνη καταλαμβάνει μόνο ένα μικρό ποσοστό της επιφάνειας της Γης, εντούτοις αποτελεί περιοχή όπου ζει και εργάζεται η πλειοψηφία των ανθρώπων με επακόλουθο μια συνεχώς αυξανόμενη πίεση που ασκείται στο παράκτιο σύστημα. Τα αντικρουόμενα συμφέροντα που ανακύπτουν, μπορεί, μεταξύ άλλων, να οδηγήσουν σε:

- απώλεια εδαφικών πόρων που έχουν οικονομική αξία
- απώλεια ιδιοκτησιών
- απώλεια εδαφικών πόρων που έχουν φυσική και αισθητική αξία
- απώλεια θαλάσσιων και χερσαίων ειδών
- απώλεια ιστορικών και αρχαιολογικών πηγών
- απώλεια της δημόσιας πρόσβασης στο χώρο και τους πόρους
- ηχορύπανση και συμφόρηση
- ατμοσφαιρική ρύπανση

Με το πρόγραμμα ΟΔΠΖ μειώνονται ή και αποφεύγονται τα προβλήματα, ενώ τα αναμενόμενα από αυτήν οφέλη ταξινομούνται σε δύο κατηγορίες: ηθικά και οικονομικά. Τα Ηθικά οφέλη συνοψίζονται στην έννοια της αειφορικής ανάπτυξης, αφού η ΟΔΠΖ συμβάλλει στην προστασία της φύσης και των πόρων της προς όφελος των μεταγενέστερων γενεών, διαφυλάττει και προωθεί την κοινωνική δικαιοσύνη και συμβάλλει στη διατήρηση των παραδοσιακών χρήσεων και των δικαιωμάτων, καθώς και στην ισότιμη πρόσβαση στους παράκτιους πόρους. Συνοπτικά, η ΟΔΠΖ συμβάλλει στην εφαρμογή των αρχών έτσι όπως αυτές διατυπώθηκαν με τη Διακήρυξη του Ρίο. Τα Οικονομικά Οφέλη προκύπτουν από την εφαρμογή της ΟΔΠΖ, γιατί αφενός με έναν δυναμικό σχεδιασμό εξοικονομούνται χρήματα σε σχέση με την απόκριση των μέτρων, και αφετέρου ο τομεακός σχεδιασμός έχει μεγαλύτερες συνολικές δαπάνες έναντι του ολοκληρωμένου σχεδιασμού και αυτό φαίνεται καλύτερα, εάν κάποιος υπολογίσει όλα τα έξοδα που απαιτούνται για το σχεδιασμό του καθενός τομέα χωριστά.

## Η αναγκαιότητα των περιβαλλοντικών αναπλάσεων

Σε παγκόσμια κλίμακα η επιδείνωση της ποιότητας ζωής στις λεγόμενες μητροπολιτικές περιοχές και στον ευρύτερο αστικό χώρο σηματοδοτεί την εντεινόμενη κρίση των αστικών κέντρων και οικισμών. Καθημερινά βιώνονται από τον πολίτη τα πολύπλευρα οικιστικά και πολεοδομικά προβλήματα.

Ορισμένες από τις πλέον ορατές αιχμές του είναι:

- Η συνεχής εξάπλωση του αστικού ιστού, η συνεχιζόμενη αύξηση του πληθυσμού των αστικών κέντρων και αστικών περιφερειών και η συρρίκνωση φυσικών οικολογικών και παραγωγικών πόρων και η υπονόμηση των ευαίσθητων ισοροπιών των κρίσιμων οικοσυστημάτων στις ευρύτερες περιφέρειες των αστικών κέντρων.
- Η υποβάθμιση των πόλων αναφοράς της πολιτισμικής και της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας καθώς και η υπονόμηση και η απώλεια της αισθητικής σε πολλά σύγχρονα αστικά κέντρα
- Η αυξανόμενη ρύπανση του αέρα, των νερών και του εδάφους, που δεν περιορίζεται μόνο μέσα στον αστικό χώρο αλλά εξάγεται και στις ευρύτερες περιοχές του
- Ο πολλαπλασιασμός των μεταφορών και της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου και τα προκαλούμενα απ' αυτήν τη διόγκωση λειτουργικά και άλλα προβλήματα
- Η κατάρρευση του κοινωνικού ιστού μαζί με τη χρεοκοπία των παραδοσιακών παραγωγικών μονάδων, με την ανεργία, με την υποαπασχόληση, με τον κοινωνικό αποκλεισμό, με το λειτουργικό αναλφαριθμητισμό
- Η έλλειψη δεσμών κοινωνικής αλληλεγγύης των πολιτών, η διεύρυνση της κοινωνικής αποξένωσης και η επικράτηση συνθηκών, που ευνοούν τη βία την ένταση και την εγκληματικότητα στις πόλεις
- Η εντεινόμενη ψυχική ανασφάλεια και η εξάπλωση της βίας κύρια σε χώρους φιλόξενους, σε κοινωνικά και κτιριακά γκέτο και σε περιοχές υπνωπήρια.

Ακόμη πιο ανησυχητική είναι η διαπίστωση ότι η εμφάνιση των μεγάλων οικουμενικών περιβαλλοντικών προβλημάτων, όπως το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η όξινη βροχή, η τρύπα του όζοντος κ.ά., σχετίζεται και μερικώς ενισχύεται από τη συμφόρηση ρυπογόνων δραστηριοτήτων στις ευρύτερες περιοχές των αστικών συγκροτημάτων. Η άμεση ή έμμεση συσχέτιση της οικολογικής κρίσης σε οικουμενικό επίπεδο με τον τρόπο λειτουργίας και ανάπτυξης των σημερινών μητροπόλεων και των αστικών τους περιφερειών, από τα πράγματα αναδεικνύει την περιβαλλοντική διάσταση ως βασική παράμετρο του σχεδιασμού του οικιστικού χώρου. Οι επιταχυνόμενες εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία, οι ρωγμές στην κοινωνική συνοχή των πόλεων, τα οικουμενικά οικολογικά προβλήματα, η εισβολή νέων τεχνολογιών, οι κοσμογονικές αλλαγές στην επιστήμη, στην επικοινωνία και στη γνώση έχουν καταλυτικές επιδράσεις στο δομημένο περιβάλλον. Έτσι, θεωρήσεις για την Πόλη και τη Χωροταξία που θεωρούνταν πριν λίγες 10ετίες πρωτοποριακές, αγγίζουν όλο και λιγότερο τα εκρηκτικά προβλήματα των σημερινών αστικών κέντρων και αστικών περιφερειών. Επί 10ετίες κρατούσες θεωρίες, προγράμματα και πρακτικές για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, που κυρίως άνθησαν στην περίοδο και στις χώρες της κοινωνίας της αφθονίας, επηρεασμένες άλλες από το διευρυνόμενο καταναλωτισμό, τον μοντερνισμό, τις νέες τεχνολογικές δυνατότητες και άλλες από τη νοσταλγία των

χαμένων πόλεων της ανθρώπινης κλίμακας δεν μπόρεσαν να ανταποκριθούν στις προσδοκίες των εμπνευστών τους. Δεν μπόρεσαν να κατοχυρώσουν ένα πιο ανθρώπινο αστικό περιβάλλον παρά τις αναμφισβήτητες τεχνικές και ποσοτικές βελτιώσεις που επέτυχαν στους χώρους εργασίας και κατοικίας. Οι ανεπάρκειες αυτές δεν μπορούν να αποδοθούν μονοδιάστατα στην έλλειψη πολιτικής βούλησης για ολοκληρωμένη εφαρμογή αυτών των προγραμμάτων ούτε μόνο σε κοινωνικό-οικονομικά συμφέροντα που παγίδευσαν τις πολεοδομικές προσπάθειες.

Συμπληρωματικά μπορούν να αναζητηθούν στην αποσπασματικότητα αυτών των θεωρήσεων και στη συχνή επικράτηση μονοδιάστατων ή τομεακών προσεγγίσεων και επιλογών και στην άμεση ή έμμεση υποτίμηση της ενεργούς συμμετοχής του πολίτη στη διαμόρφωση του περιβάλλοντός του και στην υποτίμηση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών επιπτώσεων της παρέμβασης. Πολλά παραδείγματα νέων πόλεων, δορυφόρων - πόλεων και κέντρων, προαστίων - κηπουπόλεων, συγκροτημάτων κατοικίας με οργανωμένη δόμηση και ζωνοποιήσεων δεν μπόρεσαν να απαντήσουν αποτελεσματικά στα προβλήματα του αστικού χώρου. Στις περισσότερες περιπτώσεις οι νέοι πολεοδομικοί πυρήνες συνέβαλαν ή και οδήγησαν στον πολλαπλασιασμό της χρήσης του Ι.Χ. Συνέτειναν στην αέναη εξάπλωση του αστικού χώρου. Παράλληλα, δεν απέφυγαν να διαμορφωθούν σε χώρους αφιλόξενους χωρίς ιστορική διαδρομή, χωρίς τη συμμετοχή σ αυτήν τη διαμόρφωση των χρηστών τους, με αποτέλεσμα τη διόγκωση και εξαγωγή της ρύπανσης και στην αστική περιφέρεια, τη διεύρυνση φαινομένων αποξένωσης και τον πολλαπλασιασμό περιστατικών βίας και εγκληματικότητας.

Την δεκαετία του 1980 έγιναν πολλές μεγάλες επενδύσεις σε νέες μορφές επιχειρηματικών πάρκων και εμπορικών κέντρων σε σημεία υψηλής προσπελασιμότητας στην περιφέρεια των πόλεων που δημιούργησαν το δικό τους περιβάλλον (Γαλλία, Ισπανία, Βρετανία). Οι αναπτύξεις αυτές απειλούν την βιωσιμότητα και την ζωντάνια των παραδοσιακών κέντρων πόλεων. Ορισμένα κράτη όπως Ολλανδία και η Γερμανία παίρνουν μέτρα για τον περιορισμό τους. Άλλες απειλές για την αστική βιωσιμότητα αποτελούν η οικιστική εξάπλωση προς τον εξω-αστικό χώρο με κατανάλωση γης που είναι πεπερασμένος πόρος. Η ταυτόχρονη αποκέντρωση περιοχών κατοικίας και εργασίας οδηγεί στην εξάπλωση της αστικής περιφέρειας, ενώ δημιουργείται απώλεια δημοσίου και ιδιωτικού πρασίνου εντός των πόλεων.

Η δημιουργία ενός υπερβολικού διαχωρισμού χρήσεων γης (κατοικία - εργασία - εμπόριο) έδωσε ώθηση στην αύξηση της κυκλοφορίας ιδιωτικών αυτοκινήτων (κατανάλωση ενέργειας και εκπομπών αερίων. Το αυστηρό σύστημα Zoning στις νέες αναπτύξεις, τις έκανε μονοχρηστικές και χάνεται η παλαιότερη αξία για την ποικιλότητα που ήταν απόρροια της ιστορίας και γεωγραφίας.

Η έντονη αμφισβήτηση παρόμοιων θεωριών και των πολυδάπανων παραδειγμάτων τους συνεπικουρούμενη και από τη συνεχιζόμενη οικονομική ύφεση οδήγησε στην εμφάνιση (στο δεύτερο μισό της 10ετίας του 80 και στις αρχές του 90) φιλοπεριβαλλοντικών κατευθύνσεων για το αστικό περιβάλλον και τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό στην Ευρωπαϊκή Ένωση με συγκεκριμένες ανακοινώσεις της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όπως «Το Πράσινο βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον», «Ευρώπη 2.000: Προοπτικές ανάπτυξης του Κοινοτικού εδάφους», «Αειφόρος Ανάπτυξη».

Στις νέες αυτές προσεγγίσεις η προστασία και αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος δεν είναι απλώς απαραίτητη συνιστώσα αλλά βασική παράμετρος του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού και ζωτική ανάγκη για την

ποιότητα της ζωής των πολιτών και λυδία λίθος για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων και των οικισμών. Μακροπρόθεσμο όραμα και στόχος θεωρείται η μη ρυπαίνουσα πόλη. Η πόλη που όχι μόνο δε ρυπαίνει τον αστικό της χώρο, αλλά οφείλει να προλαμβάνει και τη ρύπανση της υπαίθρου που την περιβάλλει. Στα πλαίσια αυτού του μακροπρόθεσμου στόχου δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην κατεύθυνση για λελογισμένη ανάπτυξη του αστικού χώρου και για σταθεροποίηση του πληθυσμού των αστικών κέντρων για να αντιμετωπισθεί το τεράστιο πρόβλημα της αστικής εξάπλωσης.

Σύμφωνα με αυτήν την κατεύθυνση είναι σαφές ότι δίνεται προτεραιότητα και έμφαση σε όλες τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε πολεοδομικές παρεμβάσεις για ανάπλαση, αναβάθμιση και βελτίωση των ποιοτικών μεγεθών υπαρχόντων προβληματικών ή υποβαθμισμένων περιοχών, παρά σε νέες οικιστικές αναπτύξεις και επεκτάσεις. Ειδική σημασία και προτεραιότητα προσελκύει η καρδιά της πόλης, το κέντρο της, και ιδιαίτερα ο ιστορικός της πυρήνας, αλλά και οι συστηματικές παρεμβάσεις σε περιοχές getto, σε περιοχές υπνωτήρια και σε ποικίλου βαθμού εστίες αστικής παρακμής.



Σχηματική αναπαράσταση του μακροπρόθεσμου οράματος για μη ρυπαίνουσα πόλη (Πηγή: "Ενημερωτικό Δελτίο" Τ.Ε.Ε. - Τεύχος 1951 - Δευτέρα 14 Απριλίου 1997)

Σύμφωνα με τις νέες κατευθύνσεις ο βιώσιμος χωρικός σχεδιασμός πρέπει να ενσωματώνει μέτρα για να περιορίσει τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις που σχετίζονται με τη ροή των νερών, κυκλοφορία, μόλυνση ατμόσφαιρας, με χρήση φιλικής προς το περιβάλλον τεχνολογίας και θα πρέπει να θεωρείται στο ευρύτερο περιφερειακό πλαίσιο των οδικών υποδομών και της οικολογίας. Ορισμένες αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης που ενσωματώνονται στο σχεδιασμό είναι: μία ευρεία κλίμακα επιπέδων σχεδιασμού από το τοπικό στο όλον σε σχέση με το επίπεδο που τα προβλήματα δημιουργούνται, η εμπλοκή νέων κοινοτήτων, ανοικτές διαδικασίες και δημοκρατική διαχείριση, λαμβάνονται υπόψη οι μελλοντικές επιπτώσεις σε διαφορετικές πληθυσμιακές ομάδες, δίνουν την δυνατότητα να συνδυαστούν και να ληφθούν υπόψη οικονομικοί, κοινωνικοί και περιβαλλοντικοί στόχοι. Η φέρουσα ικανότητα του περιβάλλοντος συναρτάται με τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις στο τοπικό, περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο. Σχεδιάζοντας σε σχέση με την περιβαλλοντική ικανότητα προϋποθέτει τον προσδιορισμό του μέγιστου επιπέδου ανάπτυξης που ένα τοπικό περιβάλλον (πόλη, περιφέρεια) μπορεί να «φέρει» συνεχώς ενώ συγχρόνως διατηρεί το κρίσιμο και σταθερό φυσικό και ανθρωπογενές «κεφάλαιο» μέσα στο περιβάλλον.

Οι νέες ανάγκες και υποχρεώσεις του Σχεδιασμού απαιτούν οι χωροτάκτες-πολεοδόμοι να συνεργάζονται με άλλες ειδικότητες και τις τοπικές κοινωνίες. Οι επιλογές σε σχέση με τις αξίες και τις προτεραιότητες είναι τελικά περισσότερο πολιτικές παρά τεχνικές. Υπάρχει μια γενική συμφωνία ότι το να ενστερνίζεται κανείς την βιώσιμη ανάπτυξη σημαίνει να αυξάνεται η προτεραιότητα που δίδεται στους περιβαλλοντικούς σκοπούς στην κατάρτιση των σχεδίων και πολιτικών και στην λήψη των αποφάσεων, ενώ ταυτόχρονα απαιτείται οι πολεοδόμοι-χωροτάκτες να

θεωρούν την οικονομική και κοινωνική διάσταση και να υιοθετούν μακρύτερους χρονικούς ορίζοντες στο σχεδιασμό απ' ό,τι μέχρι σήμερα.

Σε άμεση συσχέτιση με τις προηγούμενες κατευθύνσεις και προτεραιότητες διαμορφώνεται και ο στόχος για την ανάδειξη της κοινωνικής συνοχής της πόλης. Στόχος που σηματοδοτεί την ανάγκη τα προβλήματα των φτωχότερων και μειονεκτικότερων περιοχών να τύχουν ιδιαίτερης έμφασης και προτεραιότητας. Αλλά και τα ζητήματα της ενδυνάμωσης του κοινωνικού ιστού και του κοινωνικο-πολιτιστικού εξοπλισμού της πόλης στο σύνολό τους οφείλουν να προσελκύσουν σημαντικές επενδύσεις σε μια εποχή που διογκώνονται τα περιστατικά βίας και αποξένωσης στα αστικά μας κέντρα.

Διαλεκτικά συνδεδεμένη με τους προηγούμενους στόχους είναι και η κατεύθυνση για διατομεακές προσεγγίσεις σε σημειακές ή συνολικές παρεμβάσεις στην πόλη. Οι ξεπερασμένες αρχές που βλέπουν την πόλη ως ένα άθροισμα άκαμπτων ζωνών και απόλυτου διαχωρισμού χρήσεων και λειτουργιών δίνουν τη θέση τους στην προσπάθεια για ανάπτυξη της πόλης με εργαλείο ένα ενιαίο σχέδιο-πλαίσιο +που, προβάλλει και προωθεί μια νέα ποιότητα, την πλούσια σε ποικιλία πόλη των πολιτών. Ολοκληρωμένες ή και σημειακές παρεμβάσεις στον πολεοδομικό ιστό στηρίζονται με αυξανόμενο ρυθμό στη συνεργασία και το συντονισμό της Κεντρικής Διοίκησης και της Αυτοδιοίκησης με τον ιδιωτικό τομέα και με κοινωνικούς και επιστημονικούς φορείς. Συγκεντρωτικά μοντέλα κρατικής παρέμβασης έχουν σταδιακά εγκαταλειφθεί από αρκετές 10ετίες και στον τομέα της διαχείρισης και του σχεδιασμού της πόλης, στις περισσότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

### **Εργαλεία για τις αστικές αναπλάσεις**

Η τεράστια ποικιλία πολιτικών για τις πόλεις συγκλίνει κατά την τελευταία 15ετία στο όραμα της βιώσιμης πόλης, για την οποία έχουν γραφεί και ειπωθεί τόσο πολλά που είναι δύσκολο να ξεχωρίσει κανείς τι συμβάλλει στην βιωσιμότητα και τι όχι. Εξάλλου και η ίδια η έννοια της βιωσιμότητας επιδέχεται διαφορετικές ερμηνείες. Γύρω στα μέσα του '70 στη Βρετανία και γύρω στα μέσα του '80 στην υπόλοιπη Ευρώπη η παραδοσιακή βιομηχανική δομή πολλών πόλεων παρουσίαζε ραγδαία αλλαγή. Ανεργία και αστική στέρση έγιναν τα μεγαλύτερα πολιτικά προβλήματα. Ειδικά στη Βρετανία ο ρόλος των τοπικών αρχών περιθωριοποιήθηκε καθώς η κεντρική κυβέρνηση στόχευσε σε λύσεις που ενέπλεκαν δράσεις σε συνεργασία με ιδιωτικούς επενδυτές. Αντίθετα στη Γαλλία οι λύσεις στηρίχτηκαν στη δύναμη των τοπικών κοινωνιών που ενισχύονταν από κρατικές επιχορηγήσεις και στη Γερμανία οι πλούσιες περιφερειακές και τοπικές κυβερνήσεις προσπάθησαν να οδηγηθούν έξω από την κρίση μέχρι που η επανένωση άλλαξε τις προτεραιότητες για επενδύσεις. (Couch C., Fraser C., Percy S., 2003)

Γύρω στο '90 είχαν αναγνωριστεί τα μακροπρόθεσμα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα της διατήρησης και βελτίωσης υπαρχουσών αστικών περιοχών. Η «Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον» (CEC 1990) υποστήριζε ότι η παγκόσμια περιβαλλοντική προστασία θα μπορούσε να ωφεληθεί από αστικές πολιτικές που θα είχαν σαν πρωταρχικούς στόχους «τη δημιουργία ή αναδημιουργία πόλεων που θα παρείχαν ένα ελκυστικό περιβάλλον στους κατοίκους τους» και ότι θα

έπρεπε να προτιμηθούν «στρατηγικές που θα έδιναν έμφαση σε μεικτές χρήσεις και πυκνότερη ανάπτυξη» (CEC 1990, σελ. 48,60).

Σήμερα σε ευρωπαϊκό επίπεδο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και τα διάφορα Συμβούλια δεσμεύονται στην αλλαγή στόχων της ευρωπαϊκής πολιτικής από θέματα όπως η γεωργία προς την αστική κατεύθυνση. Γι' αυτό και εισηγούνται χρηματοδοτικά προγράμματα όπως το URBAN και πολλά ερευνητικά προγράμματα όπως το Interreg IIc, III και το 5 ο και 6 ο Πλαίσιο («Πόλη του Αύριο»). Όλοι οι στόχοι, αρχές, πολιτικές και εργαλεία που υιοθετούνται στις αναπτυγμένες χώρες μπορούν να υπαχθούν στην λογική της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Πρόκειται για πολιτικές ανάπτυξης πόλεων, που συχνά παίρνουν την ευλογία διεθνών οργανισμών και μετέχουν με τον ένα ή τον άλλο τρόπο σε διεθνή προγράμματα όπως η Local Agenda 21 και δίκτυα όπως οι Healthy Cities. Το ευτύχημα είναι ότι ένας αρχικά στενά περιβαλλοντικός προβληματισμός έδωσε γρήγορα την θέση του σε ένα ευρύτερο θεματικό πλαίσιο, έτσι ώστε να ξαναδοθεί η απαραίτητη έμφαση σε θέματα κοινωνικής ισότητας και συμμετοχής των πολιτών.

Στη συνέχεια θα δούμε μια σύντομη ανασκόπηση πολιτικών (Βασενχόφεν Λ., Γεράρδη Κ., Σερράος Κ., 2004) για τις αστικές αναπλάσεις και τα εργαλεία που χρησιμοποίησαν για την εφαρμογή της εκάστοτε επιλεγμένης πολιτικής:

A) «Συμπαγή» ή «Έξυπνη» πόλη;

Η Ευρώπη για την οικιστική ανάπτυξη ακολούθησε την αρχή της συμπαγούς πόλης (compact city), ενώ οι ΗΠΑ έβαλαν ως στόχο την «έξυπνη» πόλη (smart city). Είναι γεγονός ότι πολλές δυτικές πόλεις έχουν υιοθετήσει την έννοια της συμπαγούς πόλης ως αρχή αστικής ανάπτυξης, επειδή παρέχει ευελιξία για μελλοντικές δυνατές επιλογές που αφορούν τις μεταφορές και την δημιουργία ανοικτών χώρων με φυσικό περιβάλλον, όμως η συμβολή της στην λύση των περιβαλλοντικών προβλημάτων βραχυπρόθεσμα είναι μάλλον περιορισμένη.

Η Αμερικανική εκδοχή είναι η έξυπνη πόλη ή έξυπνη ανάπτυξη (smart growth), ως αντίδοτο της αστικής εξάπλωσης (urban sprawl). Η έννοια αναφέρεται στην προσπάθεια συντονισμού δημόσιας και ιδιωτικής δράσης για να επιτευχθούν ταυτόχρονα η οικονομική ανάπτυξη και η αποτροπή περιβαλλοντικών επιπτώσεων όπως η συμφόρηση, η υποβάθμιση του περιβάλλοντος και η σπατάλη δημόσιου χρήματος, που οφείλεται σε υποδομές στήριξης της αστικής εξάπλωσης.

Στο πνεύμα της συμπαγούς πόλης η Ολλανδία στην δεκαετία του 1990 προώθησε την ανάπτυξη του δικτύου των κυριότερων Ολλανδικών πόλεων με παράλληλη προστασία της «Πράσινης Καρδιάς» του δικτύου.

B) Αστική Αναγέννηση (urban regeneration) (Couch C., Fraser C., Percy S., 2003)

Στην δεκαετία του 1990 επικράτησε στις πόλεις των αναπτυγμένων χωρών μια πολιτική αστικής ανάπτυξης με έμφαση στην αστική αναγέννηση (urban regeneration) για την εφαρμογή της οποίας χρησιμοποιήθηκαν διάφορα πολεοδομικά εργαλεία:

### **1) Έμφαση σε «έργα-σημαίες»**

Το Μπιλμπάο ήταν μια ενδεικτική περίπτωση όπου επικράτησε η λογική των λεγόμενων «νέων πολιτικών αστικής ανάπτυξης», με έμφαση σε «έργα-σημαίες», δηλαδή έργα με έντονο συμβολισμό και ένταση κεφαλαίου. Σύμφωνα με την κριτική που δέχτηκε αυτή η πολιτική με αφορμή ένα μεγάλο έργο αστικής ανάπτυξης στην Abandoibarra του Bilbao, ο κίνδυνος με αυτά τα έργα είναι η υπερβολική έμφαση στην γρήγορη οικονομική απόδοση και οι διαστρεβλώσεις που δημιουργούν στην



αγορά γης του συνόλου της πόλης. Μια τέτοια εξέλιξη επιδεινώνει τις εσωτερικές ανισότητες και τον κοινωνικό αποκλεισμό και οδηγεί σε δεύτερη μοίρα τις επενδύσεις με κοινωνικούς στόχους. Άλλοι έχουν αμφισβητήσει την επιτυχία της πολιτικής ανάδειξης των κεντρικών περιοχών των πόλεων με θεαματικά έργα, τονίζοντας ότι η πολιτική αυτή δεν συμβάλλει σε κρίσιμους τομείς, όπως η δημιουργία απασχόλησης.

Πασιγνώστο παράδειγμα μιας πολιτικής αστικής ανάπτυξης που στηρίχθηκε όχι μόνο σε έργα-σημεία, αλλά και σε «εκδηλώσεις-σημεία» είναι ασφαλώς η Βαρκελώνη, της οποίας η μεταμόρφωση με αφορμή και εργαλείο την οργάνωση Ολυμπιακών Αγώνων έχει επαινεθεί και συζητηθεί κατά κόρον. Εντούτοις, υπάρχουν πολλά μελανά σημεία όπως οι αποτυχίες του συντονισμού του σχεδιασμού μέσα στην πόλη με την μητροπολιτική-περιφερειακή ανάπτυξη και οι διαφαινόμενες τάσεις «ελιπισμού» στις επιλογές ανάπτυξης. Κριτική έχει ασκηθεί και για την περίπτωση μιας άλλης ιβηρικής πόλης, της Λισαβόνας, σε σχέση με την πολιτική της και την οργάνωση μιας άλλης μεγάλης εκδήλωσης, της Διεθνούς Έκθεσης (EXPO) του 1998. Η κριτική αναφέρεται στις διασυνδέσεις των «έργων-σημαιών» με την υπόλοιπη αστική περιοχή, τις κοινωνικές επιπτώσεις, τις οικονομικές συνέπειες και την έλλειψη συμμετοχής των πολιτών.

## **2) Έμφαση στην ενδογενή τοπική ανάπτυξη**

Η πολιτική της αστικής αναγέννησης είναι προϊόν της κρίσης που πέρασαν οι κεντρικές περιοχές των πόλεων πολλών αναπτυσσόμενων χωρών στην διάρκεια της αποβιομηχάνισης των δεκαετιών 1970 και 1980. Η λεγόμενη inner city crisis εμφανίστηκε πρώτα στις αμερικανικές πόλεις, όπου παρατηρείται στην συνέχεια μια κατακόρυφη αύξηση του ενδιαφέροντος για την τοπική οικονομική ανάπτυξη. Η ορθοδοξία της οικονομικής σκέψης που έδινε βάρος στις εισροές επενδύσεων προς τις πόλεις ως μοχλό ανάπτυξης έδωσε την θέση της σε μια νέα αντίληψη για την ενδογενή τοπική ανάπτυξη, με κινητοποίηση τοπικών επενδυτικών δυνατοτήτων. Η ενθάρρυνση της τοπικής ανάπτυξης υπήρξε ο στόχος πληθώρας προγραμμάτων αστικής αναγέννησης στην Μεγάλη Βρετανία, κυρίως με την μορφή εταιρικών σχημάτων (partnerships) συνεργασίας δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, όπως θα δούμε παρακάτω.

## **3) Έμφαση στη δημιουργία μεγάλων συγκροτημάτων**

Ένα εργαλείο που χρησιμοποίησαν κατά το πρόσφατο παρελθόν πολλές ευρωπαϊκές και αμερικανικές πόλεις για να προωθήσουν την αστική αναγέννηση και να βελτιώσουν το προφίλ τους είναι η δημιουργία μεγάλων, ελκυστικών εμπορικών συγκροτημάτων γραφείων και καταστημάτων, ενδεχομένως σε συνδυασμό με πολιτιστικές χρήσεις και κατοικίες ή κόμβους μεταφορών, στις κεντρικές τους περιοχές.

Κλασικό παράδειγμα αυτής της προσέγγισης θεωρείται η γαλλική πόλη Lille και το πρόγραμμα ανάπτυξης της Euraille, ένα πολυσύνθετο πρόγραμμα σχεδιασμού μεταφορών, γραφείων, καταστημάτων και κατοικιών. Παραδείγματα όπως αυτό, προβάλλονται ως πρότυπα και δείγματα καλής πρακτικής με τον αντίλογο ότι συνέπεια του έργου ήταν να εκτοπισθούν οικογένειες χαμηλών εισοδημάτων, να διαλυθεί ο αστικός ιστός, να παραμεληθούν άλλες κοινωνικές προτεραιότητες και να δημιουργηθούν πολλά προβλήματα σε μικρές εμπορικές επιχειρήσεις. Τέτοια έργα, τονίζουν, ακολουθούν μια λογική «φυσικού σχεδιασμού», χωρίς το παραμικρό ενδιαφέρον για την κοινωνική ισότητα και την αρμονία της πόλης. Σε μια άλλη κριτική που αναφέρεται στις συνέπειες της «νέας πολιτικής για τις πόλεις» (new urban policy) και των «έργων αστικής ανάπτυξης» (urban

development projects) τονίζονται οι συνέπειες κοινωνικού αποκλεισμού και περιθωριοποίησης των χαμηλότερων εισοδηματικών στρωμάτων που έχουν τα φιλόδοξα και πολυδάπανα έργα αστικού εξωραϊσμού, που στόχο έχουν τις εισροές ιδιωτικού κεφαλαίου, με μεγάλη όμως συμμετοχή δημόσιων πόρων, όπως έγινε στις περιπτώσεις της Lille, του Bilbao, των Βρυξελλών, της Βιέννης και της Νεάπολης. Και στην Αγγλία όμως οι πολιτικές για την αστική αναγέννηση κατηγορήθηκαν για υπερβολική εξάρτηση από την ανάπτυξη γης.

#### **4) Τα θεσμικά εργαλεία**

Η επιτυχία τέτοιων εγχειρημάτων εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τα διαθέσιμα θεσμικά εργαλεία και τον τρόπο συνεργασίας των δημόσιων αρχών με ιδιωτικές επιχειρήσεις. Κλασικά παραδείγματα έργων αστικής ανάπτυξης που είναι ακόμη σε εξέλιξη είναι η ανάπλαση της περιοχής του σιδηροδρομικού σταθμού King's Cross στο Λονδίνο και το έργο της Seine Rive Gauche κοντά στον σιδηροδρομικό σταθμό Austerlitz στο Παρίσι, όπου βρήκε θέση και η Εθνική Βιβλιοθήκη Mitterand. Σύμφωνα με έγκυρες κριτικές αναλύσεις των προσεγγίσεων αυτών των έργων ανάπλασης τα προβλήματα που αντιμετώπισε και συνεχίζει να αντιμετωπίζει, ιδίως λόγω αντιδράσεων των κατοίκων της περιοχής, το έργο του King's Cross, σε αντίθεση με την Seine Rive Gauche, είναι η έλλειψη στο Λονδίνο κατάλληλων θεσμικών εργαλείων, όπως αυτά που χρησιμοποιήθηκαν στο Παρίσι. Συγκεκριμένα, στο Παρίσι έγινε χρήση του θεσμού της Zone d. Aménagement Concerté, όπως χαρακτηρίστηκε η προς ανάπλαση περιοχή, και της Société d. Economie Mixte, δηλ. της Εταιρείας Μικτής Οικονομίας, σχήμα που είχε ο φορέας ανάπλασης. Οι διαφορές που παρουσιάζονται μεταξύ των δύο αυτών χωρών εξ αιτίας των εργαλείων που έχουν στην διάθεση τους οι πολεοδόμοι και της διαφορετικής σχέσης που έχουν οι αστοί με την πόλη τους γίνονται φανερές και σε άλλες μελέτες της πολιτικής ανάπτυξης των κέντρων των πόλεων όπως θα εξετάσουμε στο επόμενο κεφάλαιο στις μελέτες-περίπτωσης.

#### **5) Η συμμετοχή των πολιτών**

Ο σχεδιασμός των πόλεων, που ακολούθησε στο παρελθόν ένα μάλλον άκαμπτο ορθολογικό μοντέλο, οδήγησε σε πολλές απογοητεύσεις και κυρίως σε μια γενικευμένη αντίδραση των πολιτών. Η μετάβαση από μια τυπική, ιεραρχική διαδικασία σχεδιασμού, που αφορούσε κυρίως στις χρήσεις γης και έδινε πολύ περιορισμένες δυνατότητες συμμετοχής των πολιτών, έδωσε έτσι τη θέση της σε ένα μοντέλο στρατηγικού σχεδιασμού. Η αδυναμία των πολεοδόμων να προσαρμοσθούν στις νέες απαιτήσεις της κοινωνίας συχνά οδήγησε και αυτή τη νέα προσέγγιση σε αδιέξοδα και σε μια επανάληψη των πρακτικών του παρελθόντος, δηλαδή του δύσκαμπτου θεσμοθετημένου σχεδιασμού χρήσεων γης, ιδίως σε χώρες με έλλειψη συμμετοχικής κουλτούρας. Αναλυτές αναφερόμενοι στην εμπειρία των Τσεχικών πόλεων επισημαίνουν την αδυναμία υιοθέτησης μιας πρακτικής «απεριόριστης συμμετοχής», για την οποία δεν υπάρχει η κατάλληλη νοοτροπία, αλλά και η κατάλληλη οργάνωση, και τονίζει την ανάγκη προώθησης μιας «επιλεκτικής συμμετοχής» με κινητοποίηση και ενίσχυση των ΜΚΟ, ώστε να αναπτυχθεί ένας «άτυπος σχεδιασμός», περισσότερο ευέλικτος και ελκυστικός για τους πολίτες.

Το θέμα της συμμετοχής πηγαινει πολύ παραπέρα από την έκφραση άποψης, επιδοκιμασίας ή μη μιας δεδομένης πολιτικής ή ακόμη και μιας εκ των προτέρων γραφειοκρατικής συζήτησης «για να δούμε τι θέλει ο κόσμος». Μία ολοένα και πιο εμφανής τάση είναι να εγκαταλειφθεί ο μονοσήμαντος τρόπος με τον οποίο κατά κανόνα ερμηνεύουν την πόλη οι διοικητικές αρχές της και να γίνει αποδεκτό ότι η

πόλη έχει πολλαπλά νοήματα και ερμηνείες, που εκφράζονται, όταν υπάρχει η δυνατότητα, από διαφορετικές ομάδες. Αυτές οι ερμηνείες μπορούν να αντιμετωπισθούν σαν κοινωνικοί πόροι στρατηγικής σημασίας, πάνω στις οποίες να οικοδομηθεί μια συλλογική δράση στο πλαίσιο μιας νέας μορφής διακυβέρνησης. Με τον τρόπο αυτό εμπλουτίζεται ο διάλογος για την πολιτική για τις πόλεις, ώστε να ανταποκρίνεται πολύ περισσότερο στην κοινωνική δυναμική, αντί να περιστρέφεται γύρω από νοσταλγικές εικόνες για την ιστορική πόλη ή από μια στενή αντίληψη περί πόλεων που ανταγωνίζονται μεταξύ τους στον Ευρωπαϊκό χώρο. Η προσπάθεια κινητοποίησης της τοπικής κοινωνίας προς την κατεύθυνση διαμόρφωσης ενός οράματος για το μέλλον, άρα και μιας στρατηγικής τοπικής ανάπτυξης και αναγέννησης, είναι στην βάση και του ρεύματος του city-visioning, που τείνει να προβληθεί ως η κατάλληλη διαδικασία σχεδιασμού. Στις ΗΠΑ η προσέγγιση έχει γίνει αποδεκτή σε πολλές πόλεις με πρωταγωνίστρια την πολιτεία του Oregon. Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση της πόλης του Leicester, που αναφέρθηκε νωρίτερα ως παράδειγμα εφαρμογής της Local Agenda 21. Οι αρχές τοπικής διακυβέρνησης που ασπάσθηκε ο δήμος της πόλης ήταν:

- Έμφαση στις προσδοκίες και τα θέματα που απασχολούν τους κατοίκους της πόλης και τις τοπικές επιχειρήσεις
- Ενίσχυση της ικανότητας των τοπικών αρχών, οργανώσεων και επιχειρήσεων να ανταποκρίνονται στις ανάγκες του τοπικού πληθυσμού
- Επιδίωξη να εξασφαλισθεί η εμπιστοσύνη του τοπικού πληθυσμού, δηλαδή να κερδίσουν οι δημοτικές αρχές την καρδιά και την σκέψη των κατοίκων
- Έμφαση σε νέα και εμφανή έργα και πρωτοβουλίες με πραγματική αξία για τους κατοίκους.

Η σημασία της τοπικής αυτοδιοίκησης στην διατήρηση μιας τοπικής κοινωνικής συνοχής και στην προστασία της τοπικής ταυτότητας έχει αποδειχθεί και από ιστορικά παραδείγματα, όπως π.χ. της Μπολόνια στην Ιταλία. Η διατήρηση αυτής της ταυτότητας στα μεταπολεμικά χρόνια δεν είναι άσχετη με τον δυναμισμό που μπόρεσε να επιδείξει η πόλη και η περιφέρεια της στο πρόσφατο παρελθόν και οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην πολιτική ανάπτυξης κοινωνικών υποδομών από την τοπική εξουσία.

## **6) Δικτύωση των πόλεων**

Η αναβάθμιση του ρόλου της τοπικής κοινωνίας είναι συνδεδεμένη και με την θέση της τοπικής αυτοδιοίκησης σε σχέση με τις εξουσίες της κεντρικής κυβέρνησης. Αυτό δεν σημαίνει ότι οι τοπικές αρχές δεν έχουν αναστολές στο να αντιμετωπίσουν τους πολίτες σαν ένα στρατηγικό πόρο για την χάραξη μιας μελλοντικής πορείας, ακόμη και σε χώρες, όπως οι Σκανδιναβικές, που βρίσκονται στην πρωτοπορία της «τοπικής δημοκρατίας». Εντούτοις, αυτό που έχει ενδιαφέρον είναι η διαπίστωση ότι σε πολλές αναπτυσσόμενες χώρες η τοπική αυτοδιοίκηση έχει αναπτύξει ένα κοσμοπολιτικό προσανατολισμό σε μεγαλύτερο βαθμό από τις εθνικές αρχές, χάρη στις δικτυώσεις πόλεων και στην γνωριμία με ξένες εμπειρίες μέσω των δικτύων αυτών. Αυτό της δίνει τη δυνατότητα να αναλαμβάνει πρωτοβουλίες πριν από την κεντρική κυβέρνηση και όχι να περιμένει τις ενέργειες της τελευταίας. Ας σημειωθεί ότι σε θέματα τοπικής δημοκρατίας, πόλεις πολύ λίγο γνωστές έχουν γίνει υποδείγματα. Μια γερμανική μελέτη ανέδειξε το Christchurch της Νέας Ζηλανδίας ως πραγματικό μοντέλο. Σε πολλές όμως πόλεις, ακόμη και παγκόσμιας ακτινοβολίας, έχουν γίνει πειραματισμοί συνεργασίας των τοπικών αρχών με την τοπική κοινωνία με μεγάλη επιτυχία. Μεταξύ των μεγάλων αμερικανικών πόλεων, π.χ. η Νέα Υόρκη βρίσκεται στην πρωτοπορία με τον θεσμό των κοινοτικών φορέων (community boards), μέσω

του οποίου επιδιώχθηκε η αποκέντρωση και ο αποτελεσματικότερος σχεδιασμός. Πρόκειται για καινοτομία που εντάχθηκε στην παράγραφο 197-a του New York City Charter του 1990.

Η δικτύωση των πόλεων μπορεί να αντιμετωπισθεί και ως συνεργασία μέσω δικτύων που μπορεί να βοηθήσει ώστε να ξεπεραστούν οι αρνητικές συνέπειες του ανταγωνισμού μεταξύ πόλεων, ο οποίος τις οδηγεί σε έργα γοήτρου αμφίβολης κοινωνικής χρησιμότητας. Η συνεργασία μπορεί να αφορά σε ανταλλαγή τεχνογνωσίας μεταξύ δημόσιων φορέων, κοινές πρωτοβουλίες στον ιδιωτικό τομέα ή μικτά εγχειρήματα ιδίως στους τομείς παιδείας, πολιτισμού και τουρισμού.

### **7) Η «επιχειρηματική πόλη» (entrepreneurial city)**

Η αναζήτηση μιας πιο ανοικτής διακυβέρνησης (governance) πέρα από τους δημοκρατικούς στόχους της έχει και φιλοδοξίες να αναδείξει καλύτερα τις δυναμικές οικονομικής ανάπτυξης της «επιχειρηματικής πόλης». Συνδέεται επίσης με την επιθυμία να αποκτήσει η πόλη ένα νέο όνομα (re-branding) και να αναζωογονηθεί οικονομικά και κοινωνικά. Η επιδίωξη αυτή είναι χαρακτηριστική των μεταρρυθμίσεων που επιχειρήθηκαν στο Rotterdam, όπου προβάλλονται οι αρχές της πόλης που δίνει νέες δυνατότητες, της enabling city. Η αναζήτηση της «επιχειρηματικής πόλης» με στρατηγικές που επιδιώκουν την μετατροπή της πόλης σε «εργοστάσια ονείρων» ή «μοντερνιστικές ουτοπίες» εντάσσεται στη λογική του αστικού marketing. Η έμφαση στην «επιχειρηματική πόλη» έχει επηρεάσει και τις παραδοσιακές προσεγγίσεις των πολεοδομών. Είναι χαρακτηριστικό, όπως επισημαίνεται από αναλυτές σε σχέση με το Δουβλίνο ότι η εμμονή στην αντίληψη του πολεοδομικού σχεδιασμού ως ελεγκτικού μηχανισμού υποχωρεί αναγκαστικά μπροστά στην ανάγκη μιας καλύτερης επαφής με τον πολίτη και τις οικονομικές δραστηριότητες. Υπάρχει και η άποψη ότι η ανταγωνιστικότητα δεν πρέπει να αναζητείται μόνο σε πολιτικές που έχουν αποκλειστικά τοπικό προσανατολισμό, αλλά μάλλον στην διεθνή δικτύωση των πόλεων, αφού η ευημερία της εθνικής οικονομίας και η συμμετοχή της σε μια παγκόσμια πίττα ανάπτυξης εμφανίζεται να εξαρτάται από τα στρατηγικής σημασίας κέντρα της. Το παρεπόμενο είναι το φαινόμενο της ταύτισης της ανάπτυξης των πόλεων με την ικανότητα τους να προσελκύουν φανταχτερές επενδύσεις, ιδίως στον τομέα της αστικής ανάπτυξης ακινήτων, και να προβαίνουν σε «αστικές αναπτύξεις» που «βάζουν την πόλη στον χάρτη». Η αστική αρχιτεκτονική της επίδειξης, του glamour, της συνθετικής μαεστρίας και του τεχνολογικού εντυπωσιασμού είναι μια από τις συνέπειες αυτής της λογικής. Όπως επισημαίνει ο Βασενχόβεν (2001), η πόλη προβάλλεται τελευταία ως η βιτρίνα της ανάπτυξης, η προθήκη όπου τα επιτεύγματα της κάθε χώρας απλώνονται για να τα δουν οι ανταγωνιστές της. Ο κίνδυνος είναι να ταυτίζουμε την αστική ανάπτυξη με αυτό το φαινόμενο, διότι έτσι η πολεοδομία φροντίζει πλέον για την διακόσμηση της φυσιογνωμίας των πόλεων και λειτουργεί ως κίνηση εντυπωσιασμού στην διεθνή σκακιέρα του κυνηγητού των κεφαλαίων και ως μοχλός του αστικού marketing.

### **8) Οι «πόλεις-πύλες» (gateway cities)**

Σε έρευνες σχολιάζονται ο ρόλος της καινοτομίας και των διεθνών διασυνδέσεων ως παράγοντα επιτυχίας ευρωπαϊκών πόλεων. Πόλεις, που χαρακτηρίζονται ως «πόλεις-πύλες» του διεθνούς οικονομικού συστήματος, συγκεκριμένα το Λονδίνο, το Παρίσι και το Άμστερνταμ, οφείλουν σε μεγάλο βαθμό την διαρκή επιτυχία τους στο ευρύτατο (παγκόσμιο) δίκτυο διασυνδέσεων τους και στην συνακόλουθη δυνατότητα εξαγωγών. Μεγάλα οικονομικά κέντρα, όπως το Μιλάνο και η

Στουτγάρδη, παραμένουν περισσότερο περιφερειακά κέντρα. Οι gateway cities είναι μια έννοια στενά συνδεδεμένη με την διαδικασία της παγκοσμιοποίησης και υποδηλώνει τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι πόλεις ή μάλλον κάποιες από αυτές ως αναμεταδότες των διαδικασιών της παγκοσμιοποίησης. Αυτά επισημαίνονται σε μια ανάλυση διαφόρων πόλεων ανά τον κόσμο μεταξύ αυτών της Βαρκελώνης και της Πράγας στην Ευρώπη.

Η Στουτγάρδη βασίζει την ακμή της περισσότερο σε μια προηγμένη βιομηχανική βάση, που της δίνει την δυνατότητα να αναπτύξει ευρύτατες περιφερειακές συνέργειες. Οι καινοτομίες που έχουν αναπτυχθεί στην γερμανική αυτή πόλη στον τομέα της βιομηχανικής τεχνολογίας και στην παραγωγή επιστημονικής γνώσης την τοποθετούν σε μια διαφορετική κατηγορία από τις πόλεις που πραγματοποιούν μια στροφή προς τον τομέα των υπηρεσιών. Και άλλες πόλεις, όπως η Βρέμη, οικοδομούν το οικονομικό τους προφίλ στην επιτυχή σύζευξη προηγμένης βιομηχανικής επίδοσης και τεχνολογικής έρευνας, την οποία στην συνέχεια μεταφέρουν και στον χώρο του τουρισμού και της αναψυχής, με έργα-σημεία, όπως το Κέντρο Επιστημών Universum, που άνοιξε τις πύλες του το 2003.

### **9) Η «δημιουργική πόλη» (creative city)**

Μια παραλλαγή του μοτίβου της επιχειρηματικής πόλης, πάντοτε στο πλαίσιο του αστικού marketing, είναι η «δημιουργική πόλη», η πόλη των ιδεών, της εντυπωσιακής αρχιτεκτονικής και της καλλιτεχνικής δραστηριότητας. Αυτό είναι το μοντέλο στο οποίο έχει προσχωρήσει η Κοπεγχάγη, με στόχο και σε αυτή την περίπτωση την προσέλκυση επενδύσεων και την προαγωγή της ανταγωνιστικότητας σε διεθνές πλαίσιο. Όπως και με άλλες πρωτοβουλίες βελτίωσης της εικόνας της πόλης, έτσι και εδώ έχουν εκφρασθεί ανησυχίες για παραμέληση των κοινωνικών προβλημάτων και για παρενέργειες επιδείνωσης των κοινωνικών ανισοτήτων.

## Κατευθύνσεις του βιώσιμου σχεδιασμού για τις αστικές αναπλάσεις

### Α) Ανάμειξη Χρήσεων- Ποικιλία Χρήσεων- Πολυκεντρικότητα

Παλαιότερες πολιτικές υποστήριζαν τον αυστηρό διαχωρισμό των χρήσεων με αυτόνομη οργάνωση των περιοχών κατοικίας από τις ζώνες των κεντρικών λειτουργιών με αποτέλεσμα να αυξάνουν υπέρμετρα οι μετακινήσεις και η κυκλοφορία συνολικά μέσα στον αστικό ιστό. Οι συνθήκες αυτές διόγκωσαν τη χρήση του ΙΧ και συνέβαλαν στη μείωση του ελεύθερου χρόνου των πολιτών μέσα στις πόλεις, ενώ οι περιοχές κατοικίας - υπνωτήρια στερούνται κοινωνικής ζωής. Κατά συνέπεια η καθιέρωση μεικτών χρήσεων και η ενθάρρυνση πυκνότερης αστικής ανάπτυξης, ως αρχή πολεοδομικού σχεδιασμού, συμβάλλουν στην αναζωογόνηση των αστικών λειτουργιών και βελτιώνουν την ποιότητα ζωής, με παράλληλη μείωση των άσκοπων μετακινήσεων και της εκπομπής ρύπων από την αλόγιστη χρήση του Ι.Χ. Για να μειωθούν οι ανάγκες μετακίνησης ειδικά στα μεγάλα αστικά συγκροτήματα προωθείται η πολυκεντρικότητα και η ποικιλία χρήσεων.

### Β) Αναπλάσεις Μικρής Κλίμακας

Επί πλέον είναι ιδιαίτερα αποδοτικές σε τοπικό επίπεδο με μικρές περιβαλλοντικές βελτιώσεις με στόχο τη ρύθμιση της κυκλοφορίας και τη μείωση του θορύβου, με προτεραιότητα στις ανάγκες των πεζών και των κατοίκων, καθώς επίσης με στόχο τη βελτίωση του διαθέσιμου στεγαστικού δυναμικού και την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου σε κλίμακα γειτονιάς.

### Γ) Προστασία της ταυτότητας των πόλεων

Η ανάδειξη των ιστορικών κτηρίων σε συνδυασμό με την ενθάρρυνση της αρχιτεκτονικής καινοτομίας στα νέα κτήρια έτσι ώστε να ενσωματώνονται αρμονικά στον προϋφιστάμενο αστικό και κτηριοδομικό ιστό, δημιουργούν νέες ποιοτικές εικόνες. Ιδιαίτερα η προστασία των διατηρητέων κτηρίων και συνόλων από τις αναπτυξιακές πιέσεις είναι πολύτιμο μέσο διαφύλαξης της φυσιογνωμίας των ευρωπαϊκών πόλεων. Με αυτά τα εργαλεία δημιουργείται χωρική εξειδίκευση των πόλεων και ενδυναμώνεται η αναπτυξιακή προοπτική τους.

### Δ) Επανάχρηση εγκαταλελειμμένων περιοχών και κτιρίων

Η ανάπλαση και αξιοποίηση εγκαταλελειμμένης γης προσφέρει ευκαιρίες αναμόρφωσης της ποιότητας του χώρου αποσοβώντας τον κίνδυνο καταπάτησης των ελεύθερων χώρων που υπάρχουν. Μη χρησιμοποιούμενες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, παρακαμπτήριοι σιδηροδρομικών γραμμών, αποβάθρες και στρατιωτικές εγκαταστάσεις προσφέρονται για τη δημιουργία ελεύθερων χώρων κυρίως πρασίνου με λειτουργίες αναψυχής και πολιτισμού. Ταυτόχρονα διαθέτουν πρόσθετη πολεοδομημένη γη σε τριτογενείς αναπτυξιακές δραστηριότητες όπως εμπόριο και γραφεία. Στο πλαίσιο του βιώσιμου σχεδιασμού είναι δόκιμο να παραμένει μέσα στον αστικό ιστό η μικρή και μέση βιοτεχνική δραστηριότητα (αστική βιομηχανία) υπό τον όρο εισαγωγής φιλικών προς το περιβάλλον τεχνολογιών αφού η παρουσία της είναι συνυφασμένη με τις ανάγκες της αστικής ζωής και με την ανάμειξη χρήσεων μειώνονται οι άσκοπες μετακινήσεις.

#### Ε) Βιώσιμες Μετακινήσεις

Ιδιαίτερης σημασίας είναι η ενίσχυση των μαζικών-δημόσιων αστικών συγκοινωνιών (αστικός σιδηρόδρομος, τραμ, ηλεκτροκίνηση, λεωφορειοκίνηση), δημιουργώντας ένα ενιαίο σύστημα συνδυασμένων μεταφορών που να αποσκοπεί στον περιορισμό της χρήσης του Ι.Χ. μέσα στην πόλη και ενθαρρύνει τη χρήση μεγαλύτερης ποικιλίας μέσων, όπως το ποδήλατο, ή και την πεζοκίνηση. Για τη σταδιακή απελευθέρωση των πολιτών από το σύνδρομο της σχέσης που έχουν με το Ι.Χ. απαιτείται η λήψη πολλαπλών μέτρων, περιοριστικών και παροχής κινήτρων, από κοινού με προγράμματα πληροφόρησης και εκπαίδευσης των κατοίκων.

#### ΣΤ) Ανάδειξη φυσικού περιβάλλοντος

Η προστασία και ανάδειξη της φύσης και των φυσικών οικοτόπων που έχουν απομείνει μέσα στα πολεοδομικά συγκροτήματα (ρέματα και παραρεμάτιες περιοχές, πάρκα πρασίνου και μεγάλοι ελεύθεροι χώροι, άλση και δίκτυα τοπικού πρασίνου και κοινοχρήστων χώρων, θαλάσσια μέτωπα) αποτελεί σήμερα κεφαλαιώδες μέρος της πολεοδομικής πολιτικής. Η δικτύωση μάλιστα των φυσικών περιοχών μέσα στον αστικό ιστό σε συνδυασμό με λειτουργίες αναψυχής, εκπαίδευσης και πολιτισμού, προσφέρει ευκαιρίες διάθεσης του ελεύθερου χρόνου των κατοίκων και άρσης του στίσιματος με τη φύση που ο αστικός τρόπος ζωής επιφέρει.

#### Ζ) Ενέργεια

Ζωτικό ζήτημα στο βιώσιμο πολεοδομικό σχεδιασμό αποτελεί η διαχείριση της ενέργειας στις αστικές περιοχές. Η κατανάλωση ενέργειας στα αστικά κέντρα έχει σαν συνέπεια την ατμοσφαιρική ρύπανση από τα μεταφορικά μέσα, τη θέρμανση, το φωτισμό και τον κλιματισμό των κτηρίων. Τα κτήρια χαμηλής ενεργειακής ζήτησης συμβάλλουν συνολικά στην άμβλυνση της κρίσης του αστικού περιβάλλοντος. Σωστός κτηριακός σχεδιασμός, μονώσεις στις νέες κατασκευές, βελτίωση της μόνωσης στα υφιστάμενα κτήρια, έλεγχος στην απόδοση της εγκατάστασης θέρμανσης, συνδυασμός θερμικής και ηλεκτρικής ενέργειας είναι μέτρα που οδηγούν σε βελτίωση της κατάστασης.

#### Η) Αστικά απόβλητα

Η διαχείριση των αστικών αποβλήτων με άξονα τη μείωση παραγωγής αποβλήτων, την επανάχρηση απορριμμάτων και την ανακύκλωση, έχει επίσης αναδειχθεί σε καίριο πεδίο παρέμβασης στο αστικό περιβάλλον. Η επικρατούσα τεχνολογία υγειονομικής ταφής των οικιακών απορριμμάτων παρουσιάζει πολλά προβλήματα που σχετίζονται με τη σπανιότητα διαθέσιμης γης. Ως εκ τούτου φιλοπεριβαλλοντικό κατευθυντήριο πλαίσιο αποτελεί η αντιμετώπιση του προβλήματος με βασικό προσανατολισμό τη μείωση παραγωγής απορριμμάτων και τη διαλογή στην πηγή με στόχο την ανακύκλωση.

Συμπερασματικά ως βιώσιμος αστικός σχεδιασμός νοείται το σύνολο των μέτρων και παρεμβάσεων για την ολιστική-σφαιρική διαχείριση της κρίσης του αστικού περιβάλλοντος. Η υλοποίηση μιας στρατηγικής διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος συνδέεται άμεσα με τη συμμετοχή των πολιτών και με την ικανότητα των αρχών διοίκησης των πόλεων να παρακολουθούν τα αποτελέσματα του σχεδιασμού.

## Αστικό περιβάλλον και βιώσιμη ανάπτυξη

Εξαιτίας των τάσεων ανάπτυξης και της συγκέντρωσης μεγάλου πληθυσμού και δραστηριοτήτων, οι πόλεις αποτελούν και τους μεγαλύτερους «παραβάτες» του περιβάλλοντος. Οι πόλεις καταναλώνουν το μεγαλύτερο απόθεμα μη ανανεώσιμων πόρων και είναι οι σημαντικότερες πηγές εκπομπής διοξειδίου του άνθρακα με επιπτώσεις που διαχέονται και έξω από τα όρια των πόλεων.

Τα ζητήματα του περιβάλλοντος στις αστικές περιοχές είναι πολύπλοκα μπορούν όμως να ταξινομηθούν κάπως έτσι:

- Η αστική ποιότητα ζωής, που εξαρτάται έντονα κυρίως από την ρύπανση της ατμόσφαιρας, το θόρυβο και τη κυκλοφοριακή συμφόρηση αλλά και από την ποιότητα των νερών, τους ανοικτούς χώρους και το πράσινο, τη χλωρίδα και την πανίδα, την κοινωνική και πολιτιστική διαφορετικότητα.
- Η αστική ροή πόρων, αφού η χρήση νερού και ενέργειας από τα νοικοκυριά και τις επιχειρήσεις ακολουθείται από αντίστοιχη παραγωγή αποβλήτων αερίων, στερεών και υγρών.
- Τα αστικά πρότυπα, δηλ. το μέγεθος της πόλης, η δομή της και οι υποδομές καθορίζουν σε σημαντικό βαθμό και την έκταση των επιπτώσεων στο περιβάλλον. Η πυκνότητα και η χωροθέτηση των χρήσεων επηρεάζουν τις μετακινήσεις. Η υποδομή σε δημόσιες συγκοινωνίες επηρεάζει την επιλογή των κατοίκων για το μέσο συγκοινωνίας που θα χρησιμοποιήσουν.

Τα τελευταία 30 χρόνια οι κοινωνίες ενημερώνονται όλο και περισσότερο για τα αυξανόμενα περιβαλλοντικά κόστη του οικονομικού ανταγωνισμού και της αστικοποίησης και την ανάγκη για περισσότερο βιώσιμους τρόπους ανάπτυξης. Προκύπτει λοιπόν έντονα η ανάγκη επανασχεδιασμού των πόλεων και εύρεσης νέων καινοτόμων πολιτικών που θα αφορούν την κατοικία, τις υπηρεσίες υγείας και περίθαλψης, τις μεταφορές.

Στη Διεθνή Συνδιάσκεψη του Ρίο το 1992 από την οποία προέκυψε η Agenda 21, κείμενο βασισμένο στη συστημική μεθοδολογία, διατυπώθηκαν για πρώτη φορά και επίσημα οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης. Εκεί η βιώσιμη ανάπτυξη ορίζεται ως η ανάπτυξη που παρέχει μακροπρόθεσμα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη φροντίζοντας τις ανάγκες της παρούσας και των μελλοντικών γενεών. Οι συνθήκες του Maastricht το 1992, του Amsterdam το 1997 και η Διεθνής Συνδιάσκεψη του Johannesburg το 2002, δέκα χρόνια μετά το Ρίο, επιβεβαίωσαν και καθιέρωσαν νομικά την αναγκαιότητα της βιωσιμότητας και ενσωματώθηκαν στο Διεθνές Δίκαιο και το Δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Σήμερα, είναι γενικότερα αποδεκτό ότι η βιωσιμότητα ή αειφόρος ανάπτυξη είναι μια δυναμική διαδικασία που στηρίζεται σε τρεις «πυλώνες»: την οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον. Είναι προφανές ότι η κλασική επαγωγική μέθοδος του αίτιου-αιτιατού είναι ανεπαρκής για την σύλληψη και πραγματοποίηση της δυναμικής διαδικασίας της βιωσιμότητας και η οικονομική ανάπτυξη (μεγέθυνση) χωρίς όρια δεν αποτελεί παρά ουτοπία.





III. Σε πολιτικές που ευνοούν τη διάδοση της πληροφόρησης, την κοινωνική δράση και τη διαπεριφερειακή συνεργασία.

Όσον αφορά το αστικό περιβάλλον το 1990 συντάχτηκε το Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον, όπου προτείνονται οι εξής κατευθυντήριες αρχές για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος σε δύο πεδία δράσης:

A. Πολιτικές που έχουν σχέση με την οργάνωση της πόλης όπως: πολεοδομικός σχεδιασμός, αστικές συγκοινωνίες, προστασία και προβολή της πολιτιστικής κληρονομιάς, προστασία και προβολή των φυσικών πόρων μέσα στην πόλη.

B. Πολιτικές που έχουν σκοπό τη μείωση των επιπτώσεων των αστικών δραστηριοτήτων στο περιβάλλον όπως: αστική βιομηχανία, διαχείριση της ενέργειας, διαχείριση των αστικών αποβλήτων, διαχείριση υδάτων.

Το 1993 εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα το 5 ο Πρόγραμμα Δράσης για το Περιβάλλον και την Αειφόρο Ανάπτυξη με τον θεματικό τίτλο «Στόχος η Αειφορία» που δίνει μια νέα προσέγγιση στην περιβαλλοντική πολιτική της ΕΕ. Αρχικά διατυπώνονται τα βασικά συμπεράσματα για την κατάσταση του περιβάλλοντος και επισημαίνονται οι ανησυχητικές τάσεις στην ενέργεια, στις μεταφορές, στη γεωργία, στα αστικά απόβλητα, στην υδρολογία. Απώτερος στόχος είναι η αλλαγή της αναπτυξιακής πολιτικής ώστε να ακολουθηθεί τελικά ο δρόμος που οδηγεί στην αειφόρο ανάπτυξη.

Το 5 ο Πρόγραμμα δίνει προτεραιότητα σε έξι πεδία δράσης:

1. Διαχείριση φυσικών πόρων σύμφωνα με τις αρχές της αειφορίας (νερό, έδαφος, φυσικές περιοχές, παράκτιες ζώνες)
2. Ολοκληρωμένος έλεγχος της ρύπανσης και πρόληψη αποβλήτων
3. Μείωση της κατανάλωσης μη ανανεώσιμων πόρων
4. Βελτιωμένη διαχείριση συγκοινωνιών και μεταφορών
5. Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος
6. Βελτίωση δημόσιας υγείας και ασφάλειας

Για την υλοποίηση των στόχων στηρίζεται σε έναν ευρύτερο συνδυασμό μέτρων:

- Νομοθετικά μέσα
- Μέσα βασιζόμενα στους μηχανισμούς της αγοράς
- Οριζόντια βοηθητικά μέσα (επιστημονική έρευνα, τεχνολογική ανάπτυξη)
- Μηχανισμούς χρηματοδοτικής στήριξης (LIFE, Διαρθρωτικά Ταμεία, ENVIREG, Ταμείο Συνοχής)

Το 5 ο Πρόγραμμα ορίζει μια νέα στρατηγική για την επίτευξη των σκοπών, η οποία αντιστρέφει την προσέγγιση «από την κορυφή προς τη βάση» σε αυτή «από τη βάση προς την κορυφή», που συνεπάγεται τη συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων οικονομικών και κοινωνικών παραγόντων επιδιώκοντας να δημιουργήσει νέες σχέσεις ανάμεσα στις δημόσιες αρχές, τις δημόσιες και ιδιωτικές επιχειρήσεις, το ευρύ κοινό. Ωστόσο το 5ο Πρόγραμμα δεν περιλαμβάνει ειδικούς στόχους για τις αστικές περιοχές καθώς η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος εξαρτάται από την υλοποίηση των γενικότερων στόχων.

## Εφαρμοσμένα παραδείγματα

A. Στη Μ. ΒΡΕΤΑΝΙΑ στην δεκαετία 1990

### 1. Έκθεση «Towards an Urban Renaissance»

Την τελευταία δεκαετία διαπιστώνεται μια φυγή των Άγγλων από τις πόλεις προς την ύπαιθρο (1.700 κάτοικοι ανά εβδομάδα), που αναμένεται να οδηγήσει σε μια ανάγκη για περίπου 3,8 εκατομμύρια νέες κατοικίες για τις επόμενες δύο δεκαετίες. Έτσι το 1999 μια ομάδα μελέτης (Urban Task Force) υπό τον Richard Rogers συνέταξε κατ' εντολή του Υπουργείου Περιβάλλοντος και Κυκλοφορίας της Μ. Βρετανίας την έκθεση με τίτλο «Towards an Urban Renaissance» με σκοπό την αναγνώριση των αιτιών παρακμής των πόλεων και τη διατύπωση συστάσεων για αναζωογόνηση των αστικών περιοχών. Στόχος της έκθεσης ήταν η διαμόρφωση ενός οράματος για την ανανέωση του αστικού χώρου μέσα σε ένα οικονομικά και θεσμικά βιώσιμο πλαίσιο.

Κύριοι στόχοι που διατυπώνονται είναι σε γενικές γραμμές ένας επαναπροσανατολισμός του πολεοδομικού σχεδιασμού προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης. Βέλτιστη δυνατότητα για μια βιώσιμη ανάπτυξη στις αρχές του 21 ου αιώνα αποτελεί η συγκέντρωση ανθρώπων, κατοικιών και θέσεων εργασίας στην καρδιά των πόλεων, έτσι ώστε να ελαττωθεί η κατανάλωση ενέργειας και η σπατάλη γης και ελευθέρων χώρων. Βασικά στοιχεία της είναι μια συμπαγής και πολυκεντρική πόλη, της οποίας βασικό «κύτταρο» αποτελεί η γειτονιά, η ανανέωση και αναζωογόνηση αστικών περιοχών μέσω της βελτίωσης της ελκυστικότητας των κέντρων για νέους κατοίκους και ελάττωση των πιέσεων για επέκταση των περιοχών κατοικίας σε νέες περιοχές (greenfields), η ενίσχυση των τοπικών αρμοδιοτήτων και ευθυνών. Μέτρα προτείνονται και για την κυκλοφορία, που ξεκινούν από προγράμματα εφησυχασμού κυκλοφορίας σε περιοχές κατοικίας (home zones) και φθάνουν μέχρι μέτρα για τη μείωση της κίνησης ιδιωτικών αυτοκινήτων και την ενίσχυση των Μαζικών Μέσων Μεταφοράς.

### 2. Λευκή βίβλος «Our Towns and Cities: The Future. Delivering an Urban Renaissance»

Ως αντίδραση στην έκθεση «Towards an Urban Renaissance», η κυβέρνηση δημοσίευσε τον Νοέμβριο του 2000 ένα κείμενο στόχων πολιτικής με τίτλο «Our Towns and Cities: The Future. Delivering an Urban Renaissance» και ένα σχετικό πρόγραμμα. Κομβικά σημεία αυτής της μελλοντικής πολιτικής είναι η βελτίωση των δημόσιων μαζικών μεταφορών, ώστε να ελαττωθεί η εξάρτηση από το Ι.Χ. αυτοκίνητο, η ενίσχυση της μετάθεσης της ανοικοδόμησης κατοικιών σε κενές αστικές εκτάσεις που μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν (brownfields), η υποβοήθηση των αναπλάσεων, η σύσταση ενός νέου τμήματος «πολεοδομικής πολιτικής» μέσα στο αρμόδιο για τον σχεδιασμό υπουργείο. Μεταξύ των σχετικών προγραμμάτων και μέτρων αναφέρονται και μέτρα του δημοσίου για την εξασφάλιση οικονομικών πόρων για την ενίσχυση των επενδύσεων σε περιοχές ανάπτυξης, η δημιουργία εταιρικών σχημάτων με τη μορφή των «Urban Regeneration Companies» με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών συνεργασίας μεταξύ φορέων και κοινωνικών εταίρων κατά την προώθηση αναπλάσεων, καθώς και σύσταση τοπικών «στρατηγικών σχημάτων συνεργασίας», για να δοθεί στους δήμους η δυνατότητα σαφούς διαμόρφωσης των στρατηγικών τους.

Τα τελευταία χρόνια είναι συνηθισμένο οι λιμενικές λειτουργίες να μεταφέρονται στα περίχωρα των πόλεων με αποτέλεσμα ολόκληρες περιοχές αποβαθρών να μετατρέπονται σε εγκαταλελειμμένες περιοχές (brownfield areas). Πόλεις με σημαντική λιμενική δραστηριότητα προσπαθούν να ανασυγκροτήσουν την ζωή τους και να επαναπροσδιορίσουν το αστικό τους πρόσωπο με την μετατροπή αυτών των περιοχών σε σύγχρονες περιοχές κατοικίας και εμπορίου ή πολιτιστικών δραστηριοτήτων σε μια προσπάθεια ενδυνάμωσης της ταυτότητας και της ανταγωνιστικότητάς τους. Πολιτικές που εξετάζουν την ανασυγκρότηση εγκαταλελειμμένων περιοχών και θαλάσσιων μετώπων είναι στην κορυφή των τοπικών πρακτικών με τους πολιτιστικούς και τουριστικούς πόρους να κατέχουν ρόλο-κλειδί. Είναι γενικά αποδεκτό ότι τα υδάτινα μέτωπα είναι ζωτικής περιβαλλοντικής και αισθητικής σημασίας και ότι αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα από τις εντατικές πιέσεις για γη, περιβαλλοντική επιβάρυνση, συγκρούσεις χρήσεων και ειδικά όταν είναι μέρος του αστικού ιστού.

Η αποτελεσματική ανάπτυξη των υδάτινων μετώπων μπορεί να αντιμετωπίσει τις αστικές συγκρούσεις, να δημιουργήσει ποιοτικότερες συνθήκες αστικής ζωής και να λειτουργήσει σαν παράγοντας έλξης επενδύσεων. Οι αναπλάσεις παραλιακών ζωνών είναι ένα θέμα που απασχολεί όχι μόνο τις λιμενικές αρχές που είναι συνήθως και ιδιοκτήτες γης των παράκτιων αστικών περιοχών, αλλά και την τοπική, περιφερειακή και εθνική διοίκηση καθώς τα υδάτινα μέτωπα παίζουν σημαντικό ρόλο σε κάθε προσπάθεια ανασυγκρότησης. Οι περιπτώσεις της Βαρκελώνης, του Λίβερπουλ, της Λισσαβόνας, της Αμβέρσας, του Ρότερνταμ, του Λονδίνου, της Γένοβας ή του Μπιλμπάο- γνωστές περιπτώσεις στην Ευρώπη- το απέδειξαν.

### **1) Το μάθημα της Βαρκελώνης (Ισπανία)**

Μεταξύ των διεθνών περιπτώσεων μεγάλων αναπλάσεων σε παραλιακά μέτωπα η διευθέτηση του μετώπου της πόλης της Βαρκελώνης (*Nello Oriol, 1998*) τράβηξε ιδιαίτερα τη διεθνή προσοχή λόγω των φιλοδοξιών και των χαρακτηριστικών της. Τα τελευταία είκοσι χρόνια δυο σημαντικά γεγονότα, οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 1992 και το Παγκόσμιο Φόρουμ Πολιτισμών το 2004, βοήθησαν την πόλη να υποστεί μια μεταμόρφωση πιο ριζική παρά κάθε άλλη πόλη στην Ευρώπη.

Στη ζώνη που υπολογίζεται μεταξύ της Βαρκελώνης και του ποταμού Besos, μια ζώνη έξι χιλιομέτρων περίπου, βρίσκονται τρία αστικά έργα μεγάλης σημασίας: η κατασκευή του Ολυμπιακού Χωριού, το έργο Diagonal Mar και το έργο εκβολής του Bess. Η ζώνη του ανατολικού μετώπου που βρίσκεται πλησιέστερα στην πόλη ήταν, το 1985, μια εξαιρετική ανακεφαλαίωση των περιφερειακών χρήσεων, που η αστική δυναμική είχε συγκεντρώσει σε αυτή τη ζώνη της πόλης. Έτσι, από την άλλη μεριά του τείχους της Ciutadella μπορούσε κανείς να συναντήσει, σχεδόν χωρίς διακοπή: ένα στρατόπεδο, την παλιά ψαραγορά, τους εμπορευματικούς σταθμούς διαλογής, τις ημιεγκαταλελειμμένες βιομηχανικές ζώνες και τις γυναικείες φυλακές. Δύο σιδηροδρομικές διασταυρώσεις χώριζαν τη ζώνη, αφενός από την υπόλοιπη πόλη, αφετέρου από το παραλιακό μέτωπο. Επιπλέον, για μεγάλο χρονικό διάστημα, οι παραλίες στην περιοχή χρησιμοποιούνταν ως χώροι ρίψης μπάζων, υλικών κατεδάφισης και άλλων απορριμμάτων της πόλης.

Η ανάθεση της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων στην πόλη το 1986- η οποία θεωρήθηκε σαφώς ως δικαιολογία και ως καταλύτης για την αστική ανάπτυξη - προσήλκυσε νέα μέσα και επέτρεψε ένα τεράστιο άλμα στις

παρεμβάσεις, που είχαν ξεκινήσει μεταξύ των ετών 1979 και 1986 με στόχο την επανένταξη του κέντρου και της αστικής περιφέρειας μέσω μιας σημαντικής σειράς παρεμβάσεων σε δημόσιους χώρους που όμως περιορίζονταν σε πλατείες, πεζοδρόμια και δέντρα, αλλά όπου είχαν προβλεφθεί παράλληλες διαδρομές, μεγάλα έργα υποδομής και θαλάσσιες προσόψεις.

Η πλέον αποφασιστική επιλογή ήταν η απόφαση της τοποθέτησης των τεσσάρων ολυμπιακών ζωνών στο εσωτερικό της πόλης. Οι τέσσερις αυτές ζώνες αργότερα θα αποτελούσαν μέρη σχεδίων χώρων με νέα κέντρα, που είχαν σχεδιαστεί από τη Διοίκηση της Πόλης: ένα σύνολο δώδεκα χώρων, οι οποίοι κατά κύριο λόγο θα είχαν ως σημείο αναφοράς την πόλη του 19 ου αιώνα και την κακομεταχειρισμένη περιφέρεια των δεκαετιών 60 και 70. Με την οικιστική και την τριτογενή ανάπτυξη αυτών των χώρων, θα γίνονταν προσπάθειες επαναξιοποίησης των σημαντικών ζωνών της πόλης. Στην παραλιακή ζώνη η οποία βρισκόταν πλησιέστερα στην Ciutadella αποφασίστηκε η κατασκευή του Ολυμπιακού Χωριού, όπου θα διέμεναν οι αθλητές.



Αεροφωτογραφία του παραλιακού μετώπου της Βαρκελώνης με το λιμάνι, τις μαρίνες και τις παραλίες κολύμβησης (Πηγή: <http://www.bcn.com>)

Εντούτοις, για την εκτέλεση των έργων, πριν απ' όλα, θα έπρεπε να λυθεί το μεγάλο πρόβλημα των εμποδίων που προκαλούσαν οι υποδομές. Για την επίλυση αυτού του προβλήματος, έγινε ένα διπλό εγχείρημα. Σε πρώτη φάση, ανυψώθηκαν οι οδοί όπου βρισκόταν το μέτωπο (εκμηδενίστηκε δηλαδή το εμπόδιο μεταξύ της πόλης και του επιπέδου της θάλασσας) και η σιδηροδρομική κυκλοφορία παρακάμφθηκε με διασταύρωση, η οποία ξεκινώντας από το σταθμό Γαλλίας, κατευθύνεται προς το εσωτερικό της πόλης. Σε δεύτερη φάση, έγινε η υπόγεια εγκατάσταση αυτής της διασταύρωσης εξαφανίζοντας το εμπόδιο μεταξύ του μελλοντικού συνοικισμού και του κέντρου της πόλης. Σε Τρίτη φάση, αποφασίστηκε ότι το μέρος της καινούργιας παράλληλης οδού της πόλης που θα έπρεπε να περνά μεταξύ του νέου συνοικισμού και της θάλασσας θα ήταν σε σήραγγα ή σε τάφρο για να αποφευχθεί η δημιουργία νέου εμποδίου. Τέλος,

προχώρησε η αποκατάσταση των παραλιών. Αυτό το σύνολο επεμβάσεων επέτρεψαν τη δημιουργία 18 εκταρίων παραλίας στο παράλιο μέτωπο της ανατολικής Βαρκελώνης σε μια γραμμή μεγαλύτερη των 4χμ. και παράλληλα τη δημιουργία πάρκων έκτασης μεγαλύτερης των 50 εκταρίων.

Σε ό,τι αφορά στο Ολυμπιακό Χωριό που εγκαταστάθηκε στην παλιά παράκτια βιομηχανική περιοχή Poblenou, ο σχεδιασμός του βασιζόταν σε δύο βασικές αρχές: αφενός στην ενσωμάτωση του νέου συνοικισμού στην πόλη και στη διευκόλυνση της πρόσβασης στο μέτωπο και αφετέρου στη δημιουργία ενός πολύπλοκου αστικού χώρου, αποτελούμενου όχι μόνο από κατοικίες αλλά και από εμπορικά κέντρα, γραφεία, χώρους αναψυχής κλπ. Θα επιχειρείτο κατ' αυτόν τον τρόπο η αποφυγή της δημιουργίας ενός χώρου ξεχωριστού ή ενός νέου αστικού γκέτο. Τα εργοστάσια και εργαστήρια που απέμειναν στην περιοχή του Poblenou έχουν τώρα μετατραπεί σε μια ζώνη για νέες τεχνολογίες.

Σήμερα, σχεδόν είκοσι χρόνια μετά από την έναρξη των πολιτικών διευθέτησης του μετώπου της πόλης και ενόψει προτάσεων για νέα έργα στο μέλλον, φαίνεται εύλογος ένας απολογισμός και μια διερεύνηση των προοπτικών. Και, πιο συγκεκριμένα, φαίνεται σημαντική η μελέτη των ζωνών στις οποίες οι μετατροπές ήταν πιο ριζικές, και πιθανώς, πιο προκλητικές. Με φυσικούς όρους η Ολυμπιακή Πόλη, με έκταση μεγαλύτερη των 50 εκταρίων, επινοήθηκε ως ένα σύνολο πέντε τμημάτων παράλληλων προς το μέτωπο, που ολοκληρώνονταν με ένα σύστημα πάρκων. Τα τμήματα είναι τα εξής:



Οι μαρίνες με τους ανοικτούς χώρους και τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις στο παραλιακό μέτωπο φωτισμένες τη νύχτα (Πηγή: <http://www.bcn.com>)

α) Παραλίες και ολυμπιακό λιμάνι. Οι παραλίες απέναντι από το Ολυμπιακό Χωριό έχουν έκταση ενός χιλιομέτρου. Κάθε παραλία προστατεύεται από τα θαλάσσια ρεύματα και τις καταιγίδες από κυματοθραύστες παράλληλους του μετώπου. Στο κεντρικότερο σημείο της παραλίας, το λιμάνι, όλα τα πλοία μεταφέρθηκαν σε νέο λιμάνι. Κατασκευάστηκε αντ' αυτού μια τεράστια μαρίνα με εστιατόρια, ενυδρείο, κινηματογράφους, καταστήματα και εστιατόρια φτιάχνοντας έτσι μια νέα πόλη στην θέση του δύσοσμου λιμανιού. Με ποσοστό 75% δημόσιων χώρων στεγάζονται αθλητικές εγκαταστάσεις, χώροι αθλοπαιδιών και εμπορικοί χώροι και διατίθενται 700 θέσεις πρόσδεσης στο νερό και 300 θέσεις πρόσδεσης σκαφών στην ξηρά. Πιο πέρα το τρένο και τα σκουπίδια αφαιρέθηκαν, δημιουργήθηκε μια ακόμα μεγάλη μαρίνα και 4-5 μεγάλες θαυμάσιες τεχνητές παραλίες. Δημιουργήθηκε νέα στάση του μετρό δίπλα στη θάλασσα και κάποιοι προσεγγμένοι χώροι στάθμευσης ανάμεσα σε δέντρα. Οι παραλίες είναι εντελώς ανοιχτές στο κοινό ακόμα και το βράδυ και μάλιστα φωτίζονται.

β) Ο παραλιακός περίπατος. Ο χώρος αυτός έχει πλάτος 30μ. χωρίς τσιμέντο στρωμένος μόνο με άμμο, πέτρα, χώμα και φυτεμένος με δέντρα περιλαμβάνει χώρο περιπάτου, καφέ, εστιατόρια και άλλες υπηρεσίες. Κάθε 200μ. υπάρχουν καλαίσθητες ξύλινες κατασκευές που στεγάζουν εστιατόρια, και μέσα στην παραλία, στην άμμο έχουν δημιουργηθεί παραλιακά μπαρ χωρίς να υπάρχει καμιά αυθαιρεσία. Όλα τα μπαρ και εστιατόρια έχουν χτιστεί με κοινά αρχιτεκτονικά πρότυπα, με ελαφριές όμορφες κατασκευές και δίνονται από την πόλη σε επιχειρηματίες. Έτσι η πόλη δίνει διέξοδο στην ανάγκη των κατοίκων για παραθαλάσσια διασκέδαση με οργανωμένο τρόπο. Παράλληλα δίνει ζωή τραβώντας κόσμο στην παραλία σχεδόν 24 ώρες το 24ωρο για δουλειά και διασκέδαση, έτσι ώστε να μην είναι μια σκοτεινή επικίνδυνη περιοχή, αλλά ένα αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης μέρα-νύχτα.

γ) Τα παραθαλάσσια κτίρια. Οικοδομήθηκαν δύο ουρανοξύστες υψηλότεροι των 100μ. (ένα κτίριο γραφείων και ένα ξενοδοχείο με καζίνο και μεγάλο κλαμπ) σε σχέδια του γνωστού αρχιτέκτονα Frank Gehry καθώς και άλλα μικρότερα κτίρια.

δ) Η παράλληλη οδός. Η παράλληλη οδός, η οποία αποτελεί μέρος του καινούργιου δακτυλίου του συγκοινωνιακού δικτύου της πόλης (με μέση κίνηση 120.000 αυτοκίνητα ανά ημέρα), βρίσκεται σε υπόγεια σήραγγα ώστε να αποφευχθεί, όπως σε περιπτώσεις άλλων παραλιακών πόλεων, η κατάληξή της σε ένα νέο όριο μεταξύ της πόλης και της θάλασσας.

ε) Αστικός πυρήνας. Η οικιστική ζώνη παρουσιάζει κτίρια διαφόρων ειδών (διαμερίσματα, μονοκατοικίες κτλ.) ομαδοποιημένα σε μπλοκ που ακολουθούν το παραδοσιακό σχήμα της χάραξης του 19 ου αιώνα (ελαφρά τροποποιημένο ώστε να μετατραπεί σε μεγαλύτερα μπλοκ τεσσάρων μονάδων το καθένα). Κατασκευάστηκαν σχεδόν 2.000 μονάδες κατοικιών όπου διέμεναν 15.000 αθλητές και όπου, σήμερα, ζουν σχεδόν 6.000 κάτοικοι.

Μετά τους Αγώνες, η ζώνη τροποποιήθηκε και πάλι με τη μετατροπή των παλιών στρατοπέδων σε Πανεπιστημιούπολη ενός νέου δημόσιου Πανεπιστημίου.

Η συνεργασία μεταξύ του δημόσιου τομέα και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας υπήρξε αποφασιστική για την επιτυχία του εγχειρήματος. Εντούτοις, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι, ενώ το μεγαλύτερο μέρος της επένδυσης προερχόταν από ιδιωτικούς φορείς, ο σχεδιασμός και η διαχείριση του έργου έγιναν από δημόσιους φορείς.

Στην Βαρκελώνη κάθε παρέμβαση πρέπει να ωφελεί και οικονομικά. Μόνο έτσι μπορούν να βρεθούν τα τεράστια κεφάλαια που χρειάζεται η αστική ανάπτυξη μιας πόλης. Μια περιοχή που αναπλάθεται και ρυμοτομείται σωστά, τοποθετούνται μικτές χρήσεις ποιοτικής διασκέδασης, όμορφης κατοικίας και αποδοτικής εργασίας παραδίδεται στον ιδιωτικό τομέα. Οι επεμβάσεις στην παραλία και στο κέντρο ομορφαίνουν την πόλη, ανεβάζουν την αξία της γης, δίνοντας χώρο στους ιδιώτες αποφεύγοντας και την χρεοκοπία του κράτους. Η τέχνη της αναβάθμισης έχει εξελιχθεί και οι σχεδιαστές της πόλης έχουν εθιστεί σε αυτήν δημιουργώντας αδιάκοπα. Το 2004 ίδρυσαν το λεγόμενο Φόρουμ Των Πολιτισμών σε μια ακόμα σχετικά υποβαθμισμένη παραλιακή περιοχή 5-6 χμ. από το κέντρο. Συνδέσανε την περιοχή με τραμ, φτιάξανε ένα εμπορικό κέντρο και ένα τεράστιο συνεδριακό κέντρο με πολλά όμορφα κτίρια με κήπους και πισίνες. Έδωσαν πλούσιους οικοδομικούς συντελεστές και φαρδείς δρόμους. Ο ιδιωτικός τομέας πήρε κατευθείαν την σκυτάλη και σήμερα κατασκευάζονται όμορφα 20ώροφα κτίρια εξαιρετικών κατοικιών με τρομερή θέα δίπλα στην παραλία.

Αν θέλουμε όμως να εξετάσουμε και τα αρνητικά σημεία αυτών των αναπλάσεων, θα διαπιστώσουμε ότι η οικονομική αύξηση της Βαρκελώνης μέχρι ενός σημείου, έχει επιτευχθεί εις βάρος του φυσικού περιβάλλοντος ειδικά των ποταμών Besos και Llobregat που υφίστανται μεταμορφώσεις. Μια σειρά παρόχθια πάρκα



περιστοιχίζουν τον Besos και μια νέα εγκατάσταση υδρολογικής διαχείρισης κατασκευάζεται στον Llobregat σε συνδυασμό με φυσική προστασία και νέες παραλίες. Παρόλα αυτά νέες συγκρούσεις φαίνεται να ξεκινούν. Η επέκταση του αεροδρομίου έχει επιβλαβείς επιπτώσεις στην άγρια ζωή στο Δέλτα του Llobregat και η κατασκευή ενός σιδηροδρομικού κόμβου υψηλής ταχύτητας προξενεί καταστροφικά επακόλουθα στην πράσινη ζώνη που έχει απομείνει στη Βαρκελώνη. Εν τέλει από την εμπειρία αναβάθμισης του παραθαλάσσιου μετώπου της Βαρκελώνης κατά τα τελευταία είκοσι έτη αποκομίστηκαν μια σειρά μαθημάτων που μπορούν να φανούν χρήσιμα στις συζητήσεις που αφορούν σε αστικές παρεμβάσεις σε παραθαλάσσια μέτωπα:

1. Η ανάγκη σύνδεσης των παρεμβάσεων σε παραθαλάσσιους χώρους με το συνολικό σχεδιασμό της πόλης. Αναμφίβολα το κύριο προσόν της εμπειρίας της Βαρκελώνης είναι ότι η ανακαίνιση του παραθαλάσσιου χώρου, και καθενός από τα τμήματά του, δε θεωρήθηκε ως ένα έργο απομονωμένο, αλλά ως μέρος ενός συνολικού έργου για ολόκληρη την πόλη. Ένα έργο που ξεκινά από την ανάγκη και τη δυνατότητα βελτίωσης της πόλης από το εσωτερικό της και από ένα διπλό στόχο: αφενός να γίνει η πόλη περισσότερο λειτουργική και ανταγωνιστική και, αφετέρου, να χρησιμοποιηθεί η μεταλλαγή αυτή ως όργανο κοινωνικής ανακατανομής. Οι οικονομικοί και κοινωνικοί δείκτες δείχνουν ότι τα αποτελέσματα υπήρξαν επαρκώς αποδεκτά τόσο σε ό,τι αφορά στον πρώτο, όσο και σε ό,τι αφορά στο δεύτερο στόχο. Από διοικητικής πλευράς, είναι πιθανό το κύριο πρόβλημα, στον τομέα αυτόν, να ήταν η ανυπαρξία οργάνων για την ανάπτυξη αυτού του εντυπωσιακού μετασχηματισμού στο σύνολο του παραθαλάσσιου μετώπου και του χώρου της μητροπολιτικής περιοχής.



Ολόκληρη γειτονιά δημιουργήθηκε χάρη στο Φόρουμ των Πολιτισμών με κατοικίες, εμπορικά κέντρα, ξενοδοχεία (Πηγή: <http://www.bcn.com>)

2. Η σημασία διασφάλισης του σεβασμού των τακτικών πολεοδομικών κανονισμών, καθώς η μεταλλαγή των παραθαλάσσιων χώρων προωθείται με τον εορτασμό σημαντικών γεγονότων. Η οργάνωση σημαντικών γεγονότων (Ολυμπιακοί Αγώνες, Πολιτιστικό Φόρουμ) χρησιμοποιήθηκε επανειλημμένως στη Βαρκελώνη ως δικαιολογία για την προσέλκυση των αναγκαίων πόρων για την αναβάθμιση του παραθαλάσσιου χώρου. Η ανάγκη αυτής της μεθόδου θέτει πολλά σημεία αμφισβήτησης των υφιστάμενων μηχανισμών χρηματοδότησης στην πόλη από τις δημόσιες διοικήσεις. Πάντως, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι, αντίθετα από τόσες άλλες περιπτώσεις, η διοργάνωση σημαντικών εκδηλώσεων δε σήμανε για τη Βαρκελώνη την παράκαμψη των τακτικών πολεοδομικών εργαλείων, με τη δικαιολογία της βιασύνης ή της ανάγκης συντονισμού. Τα έργα εκπονήθηκαν στα πλαίσια του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου για τη



Μητρόπολη, το οποίο ήταν σε ισχύ από το 1976 και οι αναγκαίες τροποποιήσεις έγιναν, με σεβασμό στις κανονικές διαδικασίες. Αυτό κατέστησε δυνατή τόσο την καλύτερη ενσωμάτωσή του στην μεταλλαγή του συνόλου της πόλης, όσο και τη διαφάνεια και τον έλεγχο του από τις δημόσιες αρχές και τους πολίτες.

3. Τα πλεονεκτήματα της δημόσιας πρωτοπορίας στο σχεδιασμό και στη διαχείριση πολεοδομικών έργων ακόμη και στις περιπτώσεις όπου η επένδυση ήταν στο μεγαλύτερο της μέρος ιδιωτική. Η πρωτοπορία του δημόσιου τομέα, και κυρίως της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, υπήρξε ουσιώδης για την επιτυχία ή την αποτυχία της παρέμβασης. Αν το εγχείρημα του Ολυμπιακού Χωριού – παρά την πρόκληση της πώλησης των κατασκευασμένων κατοικιών - μπορεί να θεωρηθεί επιτυχές, αυτό οφείλεται, αναμφίβολα, στην παρέμβαση της Δημόσιας Διοίκησης στο σχεδιασμό και στην εκτέλεση του έργου, παρόλο που, όπως διαπιστώθηκε, η επένδυση προερχόταν στο μεγαλύτερο μέρος της από τον ιδιωτικό τομέα.
4. Η υπεράσπιση της πολυπλοκότητας των χρήσεων στους νέους παραθαλάσσιους χώρους έναντι των τάσεων κοινωνικής και λειτουργικής εξειδίκευσης. Ορισμένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της σύγχρονης αστικής ανάπτυξης προέρχονται από τη λειτουργική εξειδίκευση και τον κοινωνικό διαχωρισμό των αστικών περιοχών. Η ανακαίνιση των παραθαλάσσιων χώρων στη Βαρκελώνη πρότεινε, ρητώς, τη διασφάλιση της πολυπλοκότητας των νέων περιοχών. Πολυπλοκότητα σε ό,τι αφορά στις χρήσεις (με την ενσωμάτωση κατοικιών, εμπορικών χώρων και χώρων δεικτών) ή στον κοινωνικό τομέα (με την παρουσία διαφόρων κοινωνικών ομάδων στη ζώνη). Εδώ, οι απρόβλεπτοι παράγοντες είναι δύο ειδών: Πρώτον, η ριζική μείωση του εδάφους για βιομηχανικές χρήσεις - μια σταθερά στην αστική εξέλιξη της πόλης κατά τα τελευταία έτη - θα έχει χωρίς αμφιβολία, αντίκτυπο στην οικονομία και στην κοινωνική δομή της πόλης και ο αντίκτυπος αυτός δε θα συμπίπτει απαραίτητως με τη συνέχεια της αστικής πολυπλοκότητας. Αφετέρου, η προσέλκυση του μέρους του πληθυσμού με μέσα και υψηλά εισοδήματα αύξησε την κοινωνική πολυπλοκότητα της ζώνης και υπήρξε, χωρίς αμφιβολία, ένας θετικός παράγοντας για την παραμονή των μεσοαστικών οικογενειών στην πόλη. Παρ' όλα αυτά, θα πρέπει να εξετάσουμε αν στο μέλλον οι χρήσεις αυτές θα επιφέρουν την έναρξη μιας διαδικασίας *gentrification* που θα απομακρύνει σταδιακά την παραμονή των κατώτερων οικονομικά κοινωνικών στρωμάτων. Οι οικιστικές παρεμβάσεις στα περικόρα της νέας *Diagonal* – σημαντικό μέρος των οποίων τυγχάνει επιδοτούμενο από τον δημόσιο τομέα - μπορεί να αποτελέσουν ένα στοιχείο χρήσιμο για την αντίσταση σε αυτήν την τάση.
5. Η αξία της σύνδεσης και της συνέχειας των νέων ζωνών με τον υφιστάμενο αστικό χώρο. Η παρέμβαση στον παραθαλάσσιο χώρο είχε ως κύριο στόχο την απομάκρυνση των φυσικών εμποδίων που χώριζαν την πόλη από τη θάλασσα. Για το σκοπό αυτό θα ήταν ιδιαίτερα σοβαρό, όπως συνέβη και σε άλλες περιπτώσεις, να μετατραπούν οι νέες εκτάσεις σε φυσικά ή κοινωνικά εμπόδια. Η επιλογή συνέχισης στη ζώνη της χάραξης *Cerd* και του ανοίγματος της *Diagonal* υπήρξε, με αυτήν την έννοια, μια απόφαση μεγάλης σημασίας για την αποφυγή του κινδύνου αυτού. Οι πολεοδομικοί κανονισμοί που αφορούν στα ύψη και στους όγκους εμπόδισαν επίσης να καταλήξει η τυπολογία των κτιρίων στην πρώτη γραμμή στη θάλασσα, μέχρι σήμερα, στη δημιουργία μιας οθόνης ή ενός

συνεχιζόμενου οπτικού εμποδίου. Η μοναδική εξαίρεση, η οποία είναι πολύ αξιοσημείωτη, είναι οι δύο ουρανοξύστες μπροστά από το Ολυμπιακό Χωριό, των οποίων η ύπαρξη θα μπορούσε να δικαιολογηθεί ακριβώς λόγω του ότι αποτελούν εξαίρεση. Στο μέλλον, θα πρέπει να παρακολουθείται με προσοχή η ανάπτυξη του Κέντρου της Diagonal Mar, όπου ορισμένες από τις προβλεπόμενες εξελίξεις θα μπορούσαν να τέμνουν το γενικό τόνο.

6. Ο ρόλος του δημόσιου χώρου ως πρωταρχικό στοιχείο, χαρακτηριστικό και ιδιαίτερο, των νέων παραθαλάσσιων ζωνών. Τέλος, για να διασφαλισθεί η ομοιόμορφη επικαρπία των παραθαλάσσιων ζωνών από τους πολίτες και για να εμπλουτισθεί το σύνολο των νέων χώρων για τη συνύπαρξη, την άθληση, τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και τον ελεύθερο χρόνο, θα πρέπει να προασπιστεί ο ρόλος του δημόσιου χώρου ως πρωταρχικό στοιχείο που χαρακτηρίζει τις νέες εκτάσεις. Η χορήγηση ενός ισχυρού δικτύου δημόσιων χώρων, στους οποίους μπορούν να έχουν πρόσβαση όλοι οι πολίτες (όπως στις νέες παραλίες και στα πάρκα του παραθαλάσσιου χώρου της Βαρκελώνης) αποτελεί ένα στοιχείο - κλειδί για την υιοθέτηση αυτών των νέων εκτάσεων από τους κατοίκους, καθώς και ένα αντίδοτο έναντι των ενδεχόμενων τάσεων διαχωρισμού.

Αυτά, λοιπόν, είναι τα μαθήματα που αποκομίσαμε από την εμπειρία της μετατροπής του παραθαλάσσιου χώρου της Βαρκελώνης, με τα θετικά αλλά και τα αρνητικά τους σημεία.

### **Λίβερπουλ: ο ρόλος των εταιρικών σχημάτων**

Τις τελευταίες τρεις δεκαετίες το Λίβερπουλ έχει δοκιμάσει τις περισσότερες αστικές αναπλάσεις από οποιαδήποτε άλλη πόλη είτε στη Βρετανία είτε στην Ευρώπη ολόκληρη. Από το 1971 η πόλη έπρεπε να ανταποκριθεί σε μια μείωση περίπου του 1/4 του πληθυσμού όπως και στην απώλεια περισσότερου από του μισού της βιομηχανικής του παραγωγής. Όλη αυτή την περίοδο δοκίμασε ποικιλία πειραματισμών και καινοτομιών στις αστικές αναπλάσεις που διαφωτίζουν και κάποια σημεία-κλειδιά στην πολιτική των αναπλάσεων γενικά στη Βρετανία.

Με τα προγράμματα που εφαρμόστηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 60 δόθηκε έμφαση στην κοινωνική ανάπτυξη ενώ παράλληλες έρευνες έδειχναν ότι τα προβλήματα της περιοχής είχαν δομικές ρίζες και ήταν αποτέλεσμα εξωτερικών οικονομικών αλλαγών και αναδομήσεων.

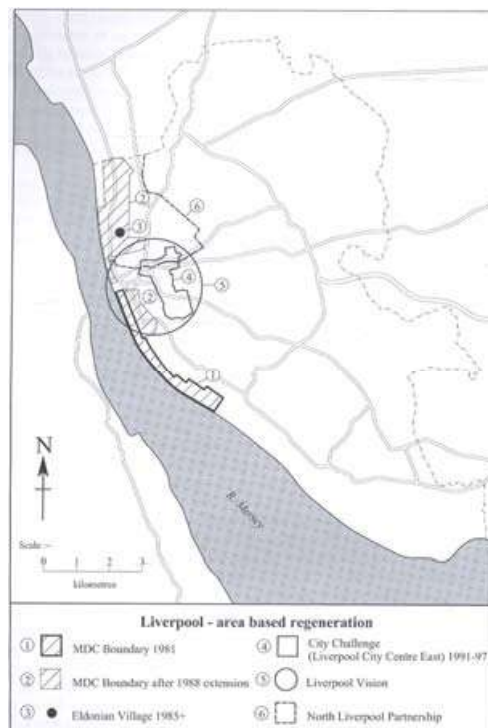
Στα τέλη της δεκαετίας του '70 είχαν πια πειστεί ότι οι κύριες αιτίες της εσωτερικής αστικής υποβάθμισης ήταν περισσότερο οικονομικές και διαρθρωτικές παρά κοινωνικές και τοπικές στην προέλευσή τους. Έτσι ξεκίνησε μια πολιτική συνεργασιών ανάμεσα στην τοπική κοινότητα και την κυβέρνηση για να αντιμετωπιστεί η αστική υποβάθμιση στις χειρότερες περιοχές, προσέγγιση που άλλαξε αργότερα λόγω αλλαγής κυβερνητικού σχήματος.

Η νέα κυβέρνηση ακολούθησε την πολιτική της ίδρυσης σωματείων με τη μορφή κεντρικών κυβερνητικών εταιρειών με ισχύ και πόρους ώστε να μπορούν να αναμορφώσουν τις υποβαθμισμένες αστικές περιοχές και να τις μετατρέψουν σε κερδοφόρες οικονομικές χρήσεις. Ταυτόχρονα σε άλλες περιοχές υποβαθμισμένης γης επενδυτές πρόσφεραν ένα πιο χαλαρό και μειωμένου φορολογικού φορτίου

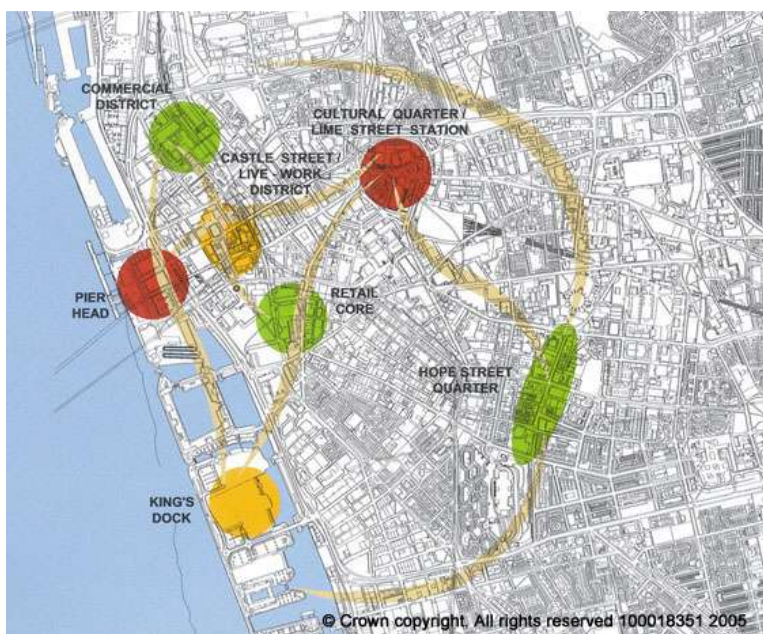
καθεστώς σχεδιασμού του χώρου σε επιχειρηματικές ζώνες. Έτσι γύρω στο 1980 η Βρετανική πολιτική των αναπλάσεων φαίνεται να δίνει έμφαση στην υποστήριξη της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης με την αύξηση στην παροχή γης και κτιρίων σε εσωτερικές αστικές περιοχές.

Το 1990 η κυβέρνηση προώθησε ένα πρόγραμμα Πρόκλησης των Πόλεων (City Challenge), με το οποίο οι τοπικές αυτοδιοικήσεις μπορούσαν να ιδρύσουν τοπικά εταιρικά σχήματα με σκοπό να διεκδικήσουν κεντρικά κυβερνητικά κονδύλια με μορφή «δημοπρασιών» για να υποστηρίξουν προγράμματα αστικών αναπλάσεων. Το 1993 ένα μεγάλος κυβερνητικός προϋπολογισμός (SRB) αντικατέστησε άλλα μικρότερα κονδύλια και ένας οργανισμός υπό τον τίτλο English Partnerships ενοποίησε τη δουλειά των διαφόρων εταιρικών σχημάτων δίνοντας έτσι ευελιξία στην απορροφητικότητα των κονδυλίων. Το Τοπικό Συμβούλιο του Λίβερπουλ σε συνεργασία με μια σειρά τοπικών και εμπορικών οργανισμών έκανε αρκετά επιτυχημένα χτυπήματα σε κονδύλια του SRB.

Από τότε μέχρι σήμερα η κυβερνητική πολιτική για τις αστικές αναπλάσεις έχει ακόμη ευρύτερα προσδιοριστεί και τα τελευταία χρόνια έχει επηρεαστεί από τη Λευκή Βίβλο για το Αστικό Περιβάλλον (2001). Μια από τις τελευταίες σημαντικές πρωτοβουλίες της είναι η ίδρυση των Εταιρειών Αστικής Αναγέννησης (Urban Regeneration Companies), με μοναδικό σκοπό να είναι αναπτυξιακές εταιρείες υπεύθυνες για την ηγεσία και τον συντονισμό των αναπλάσεων σε ειδικές περιοχές. Μια τέτοια εταιρεία, με την ονομασία Liverpool Vision, ιδρύθηκε για το κέντρο του Λίβερπουλ.



Η θέση του Λίβερπουλ (Πηγή: Couch C., 2003)



Η περιοχή των παράκτιων αναπτάσεων (Πηγή:  
<http://www.liverpool.gov.uk>)

Η χωρική επέκταση της πόλης του Λίβερπουλ είχε μείνει σχετικά σταθερή για πολλά χρόνια παρ' όλη την ουσιαστική υποβάθμιση τόσο σε πλήθος όσο και σε πυκνότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων. Οι χρήσεις γης στην περιοχή είναι σε υψηλό βαθμό διαχωρισμένες και το κέντρο συγκροτείται από μια σειρά διακριτών ζωνών κάθε μια από τις οποίες έχει ξεχωριστές κυρίαρχες λειτουργίες. Για παράδειγμα υπάρχει ο πυρήνας των γραφείων γύρω από το Δημαρχείο, ανατολικότερα είναι η περιοχή των καταστημάτων, μια άλλη περιοχή με εστιατόρια, μπαρ και κλαμπ, ενώ οι πολιτιστικές δραστηριότητες με τα θέατρα, τα μουσεία και τις πινακοθήκες έχουν αναπτυχθεί σε άλλη περιοχή. Στο ανατολικότερο κομμάτι του κέντρου βρίσκεται ο τομέας της εκπαίδευσης και της υγείας που περιλαμβάνει ένα νοσοκομείο και δύο πανεπιστήμια. Αυτό το εκτεταμένο κέντρο πόλης καταλαμβάνει έκταση 2τ.χμ.

Γύρω στο 1980 η κεντρική περιοχή του Λίβερπουλ βρέθηκε σε παρακμή με αποτέλεσμα λίγοι άνθρωποι να ζουν στο κέντρο, η απασχόληση να μειώνεται, το κέντρο να χάνει σε εμπορικότητα γιατί άλλα περιφερειακά εμπορικά πάρκα και υπεραγορές είχαν γίνει πιο ελκυστικά, η κυκλοφορία και οι περιβαλλοντικές συνθήκες να έχουν χειροτερέψει. Μετά από αρκετά χρόνια εγκατάλειψης του θέματος, το 1987 το τοπικό συμβούλιο έφερε προς συζήτηση μια στρατηγική ανάλυση, η οποία το 1993 είχε πια αναπτυχθεί σε ένα Σχέδιο για το κέντρο που ενσωματώθηκε το 1996 σε ένα Αναπτυξιακό Σχέδιο για το Λίβερπουλ. Αυτό το σχέδιο περιλάμβανε πολιτικές για προώθηση οικονομικής ανάπτυξης, βελτίωσης των μεταφορών και της κυκλοφορίας, αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και βελτίωσης του γενικού φυσικού περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με τα παραπάνω αναπτύχθηκε μια σειρά πρωτοβουλιών για αναπτάσεις που επηρέασαν το κέντρο της πόλης. Μεταξύ του 1981 και 1998 το Merseyside Development Corporation ανέλαβε υπευθυνότητα για τις πρώην λιμενικές αποβάθρες και τμήματα των βιομηχανικών τμημάτων στην ενδοχώρα τους. Αυτή η περιοχή περιλάμβανε τμήματα του κέντρου της πόλης αλλά και άλλες τοποθεσίες που ήταν ανταγωνιστικές με το κέντρο ως προς τις εμπορικές

επενδύσεις. Το 1993 το Λίβερπουλ κέρδισε τη «δημοπρασία» στο πρόγραμμα City Challenge και το 1997 ιδρύθηκε ένα εταιρικό σχήμα για να προωθήσει μια στρατηγική αναπλάσεων για την περιοχή Duke Street/Bold Street βασισμένη σε μια κατεύθυνση «δημιουργικής βιομηχανίας» μεικτών χρήσεων. Πιο πρόσφατα μια άλλη εταιρεία αναπλάσεων, με την επωνυμία Liverpool Vision, έχει σχηματιστεί για να διευκολύνει την ανάπτυξη και τις «εκ των έσω» επενδύσεις. Ένα από τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα αυτών των προγραμμάτων αναπλάσεων είναι ο τρόπος που αυτά αναπτύχθηκαν δείχνοντας περιορισμένο μόνο σεβασμό στα τοπικά αναπτυξιακά προγράμματα.



Διαμόρφωση ανοικτών χώρων σε συνδυασμό με πολιτιστικές χρήσεις (Πηγή: <http://www.liverpool.gov.uk>)

Τα κυβερνητικά εταιρικά σχήματα της δεκαετίας του 80 επί Συντηρητικών Κυβερνήσεων όπως το Merseyside Development Corporation (MDC) ήταν περισσότερο αναπτυξιακές εταιρείες παρά τοπική αυτοδιοίκηση και είχαν εξουσία να αποκτούν, να διαχειρίζονται και να διαθέτουν γη, να κάνουν εργασίες αναμόρφωσης και να παρέχουν υποδομές για ανάπτυξη. Είχαν επίσης εξουσία να ελέγχουν την ανάπτυξη μέσα στην καθορισμένη περιοχή. Το συγκεκριμένο εταιρικό σχήμα (MDC) ορίστηκε το 1981 για μια περιοχή 350 εκταρίων που περιλάμβανε τις πρώην Νότιες Αποβάθρες, μέρη των Βόρειων Αποβαθρών και γη σε μια πλευρά του Mersey. Σε έναν απολογισμό του εταιρικού σχήματος φαίνεται ότι 140 εκατομμύρια £ δημόσιων επενδύσεων είχαν βοηθήσει να αναμορφωθούν 97 εκτάρια για εμπορική ανάπτυξη και κατοικία και 48 εκτάρια για ανοικτούς χώρους, για να φρεσκαριστούν 135.000 τμ για κατοικία και εμπορικές χρήσεις- μεταξύ αυτών ήταν και η αποκατάσταση της ιστορικής αποβάθρας Albert Dock. Επίσης το MDC δημιούργησε 1.160 θέσεις εργασίας από το 1981 και το 94% των συμβολαίων είχαν ενοικιαστεί σε εταιρείες στην περιοχή του Merseyside.

Βέβαια δέχτηκε και αρνητικές κριτικές για έλλειψη απολογισμού σε τοπικό επίπεδο και έλλειψη συντονισμού με άλλα τοπικά εταιρικά σχήματα. Ακόμη λόγω έλλειψης μακροχρόνιου σχεδιασμού ένα μεγάλο κεφάλαιο χάθηκε, επειδή η περιοχή που το 1984 φιλοξένησε ένα μεγάλο Διεθνές Φεστιβάλ Κήπου στη συνέχεια έμεινε κλειστή λόγω έλλειψης κονδυλίων για τη συντήρηση των κήπων. Σήμερα εκτός από ένα μέρος της γης που πουλήθηκε για κατοικίες το υπόλοιπο έχει μείνει ακόμη εγκαταλελειμμένο. Μια άλλη κριτική λέει ότι ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που αντιμετώπισε το MDC ήταν η προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων κάτω από δύσκολες οικονομικές περιστάσεις. Η αρχική αναπτυξιακή στρατηγική έπρεπε να αναδιαμορφωθεί για να ξεπεράσει αυτά τα προβλήματα με αποτέλεσμα πολλές καίριες θέσεις που είχαν επιλεγεί για ζώνες βιομηχανικές ή μεικτών χρήσεων τελικά δόθηκαν για κατοικία ή λιανικό εμπόριο αφού το MDC έπρεπε να ανταποκριθεί στις ανάγκες της αγοράς. Παρόλα αυτά το MDC συνεισέφερε σημαντικά στην αναγέννηση της πόλης. Το σύμπλεγμα του Albert Dock που άνοιξε στους επισκέπτες το 1984 φιλοξενούσε το Ναυτικό Μουσείο, την Πινακοθήκη Tate, το

Λαογραφικό Μουσείο, ένα ξενοδοχείο, γραφεία, πολυτελή διαμερίσματα, καταστήματα, μπαρ και εστιατόρια. Πολλές από τις Νότιες Αποβάθρες είχαν αναπτυχθεί για κατοικία, γραφεία, ξενοδοχεία, εργαστήρια, αίθουσες θεαμάτων και μια μαρίνα. Ένας καινούριος σταθμός είχε ανοίξει για να εξυπηρετήσει την περιοχή. Ταυτόχρονα και οι υπόλοιπες περιοχές της αρμοδιότητας του MDC αναπτύσσονταν με πιο αργούς ρυθμούς. Το 1990 ανάμεσα σε 15 άλλες τοπικές αυτοδιοικήσεις το Λίβερπουλ διεκδίκησε κονδύλια 37,5 εκατομμυρίων £ από το πρόγραμμα City Challenge καταθέτοντας ένα στρατηγικό επενδυτικό πρόγραμμα που προέκυψε από τη συνεργασία της τοπικής κοινότητας με άλλους συνεταιίρους όπως επιχειρηματικοί και κοινοτικοί οργανισμοί αναδεικνύοντας έτσι το στρατηγικό ρόλο της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Η πρόταση του Λίβερπουλ για το Ανατολικό Κέντρο Πόλης ξεκινούσε με τη διακήρυξη ότι ήταν ένα γνήσιο «συνεταιριστικό» κτύπημα στη δημοπρασία από όχι λιγότερο από 35 δημόσια και ιδιωτικά τομεακάεταιρικά σχήματα με διαβάθμιση από το Τοπικό Συμβούλιο, το Σωματείο Κατοικίας και άλλους κυβερνητικούς οργανισμούς με αντιπροσωπεύσεις από τα Πανεπιστήμια, την Αγγλικανική και την Καθολική Εκκλησία, το Εμπορικό Επιμελητήριο, ποικίλους ιδιωτικού τομέα οργανισμούς ακόμη και τον Πωλ Μακ Κάρτνεϋ. Μόνο ο κοινωνικός τομέας και οι ντόπιοι κάτοικοι φαίνονταν λιγότερο εκπροσωπούμενοι.

Η παραπάνω πρόταση (Liverpool City Challenge, 1991) κατέθετε για την περιοχή μια άποψη για ανόρθωση, δραστηριοποίηση, συνεταιρισμό, συμμετοχικότητα και ποιότητα ζωής. Νέες θέσεις εργασίας θα δημιουργούνταν σε αναπτυσσόμενους τομείς: τις τέχνες και την «πολιτιστική βιομηχανία», τις επιχειρήσεις τουρισμού, την υψηλής τεχνολογίας ιατρική και την ανώτατη εκπαίδευση. Η θαυμάσια αρχιτεκτονική και το αστικό τοπίο θα συντηρούνταν, θα αναβαθμιζόταν και θα έδινε νέα ζωή. Οι υποβαθμισμένες περιοχές θα αναπλάθονταν και θα ενσωματώνονταν στη δεσπόζουσα τάση της ζωής της πόλης. Ήταν μια άποψη για φυσική αναγέννηση και αποτελεσματική και βιώσιμη διαχείριση σε κοινωνικό, επιχειρηματικό και αναπτυξιακό τομέα.

Αναλυτικά για κάθε τομέα η «άποψη» του Λίβερπουλ στο City Challenge εξειδικευόταν ως εξής:

1. Στο φυσικό τομέα περιλάμβανε έναν καινούριο κομβικό δρόμο, ένα σύστημα οδικού φωτισμού που θα συνέδεε την περιοχή με το κέντρο, την αναγέννηση του St George Hall, ανάπλαση της πλατείας Queen με ποιοτική αρχιτεκτονική, ανάπτυξη της περιοχής St Andrews Gardens για κατοικία και φοιτητική εξυπηρέτηση, ρύθμιση της κυκλοφορίας, ανακαίνιση της περιοχής Canning Street, ανακαίνιση και επανάχρηση των σημαντικών κτιρίων της περιοχής Hope Street και μια καινούρια αστική πλατεία σε διασταύρωση σημαντικών οδών.

2. Στον κοινωνικό τομέα πρότεινε περιεκτική και υποστηρικτική εκπαίδευση, αυξημένες ευκαιρίες εργασίας για τους ντόπιους, αυξημένη πρόβλεψη για εισόδο και επανείσοδο στην αγορά εργασίας, μια σημαντική βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων μέσω αυξημένης δυνατότητας επιλογής κατοικίας, βελτιωμένα περιβάλλοντα κατοίκησης, μεγαλύτερη προσβασιμότητα σε ποιοτικές κοινωνικές, πολιτιστικές και υγειονομικές ευκολίες.

3. Στον επιχειρηματικό και αναπτυξιακό τομέα περιλάμβανε ειδικά μέτρα για ενθάρρυνση της ανάπτυξης μικρών επιχειρήσεων, συνεταιρισμούς με ανώτατης εκπαιδευτικά ιδρύματα με παρεπόμενα μικρές υψηλής τεχνολογίας και συμβουλευτικές επιχειρήσεις, την μεγιστοποίηση της επιχειρηματικής δυναμικής των



αλλαγών στις υπηρεσίες υγείας, αναβαθμισμένες τουριστικές επιχειρήσεις βασισμένες στην ανόρθωση των ιδιαίτερων θελγήτρων της περιοχής.

4. Στο διαχειριστικό τομέα δημιουργούσε καινοτομική διαχείριση αποτελεσματική τοπικά βασισμένη, ανέπτυξε μοντέλα καλής πρακτικής, θεμελίωσε ιδρύματα για διαχείριση και συντήρηση της περιοχής μετά το 1997, βεβαίωσε την αναγκαιότητα αφοσιωμένης προσπάθειας από τον συνεταιρισμό του City Challenge.

Μόνο μετά την κατάθεση των προτάσεων το πρόγραμμα έκανε μια σύντομη αναφορά στα προβλήματα της πόλης και στον τρόπο με τον οποίο οι συγκεκριμένες λύσεις που εισηγείτο θα έλυναν αυτά. Ισχυριζόταν ότι η περιοχή έπασχε από τυπικά συμπτώματα αστικής παρακμής όπως υψηλή ανεργία, χαμηλά εισοδήματα, χαμηλή βάση εξειδίκευσης, εγκαταλελειμμένες περιοχές, κενά και υπο-χρησιμοποιούμενα κτίρια, μια υποδομή- οδικό δίκτυο κυρίως- που χρειαζόταν σημαντικές επενδύσεις. Ταυτόχρονα ήταν μια περιοχή που περιείχε 18.000 θέσεις εργασίας, πέντε περιοχές για συντήρηση και 892 καταγεγραμμένα κτίρια όπου μόνο 4.000 άνθρωποι πραγματικά ζούσαν. Έτσι θα μπορούσε κανείς να πει ότι η πρόταση ήταν μια συλλογή άσχετων προτάσεων βασισμένων σε αβέβαια ανάλυση των προβλημάτων και των αναγκών της περιοχής. Οι προτάσεις περιείχαν μια ισχυρή προκατάληψη εναντίον της καπιταλιστικής επένδυσης που θα επέφερε οικονομική ανάπτυξη και έδιναν μικρή έμφαση σε αποφασιστικά χτυπήματα εναντίον του κοινωνικού αποκλεισμού. Αυτά ήταν αρκετά να πείσουν την κυβέρνηση να παρέχει 37,5 εκατομμύρια £ στην περιοχή για τα επόμενα πέντε χρόνια από το πακέτο του City Challenge και ακόμη περισσότερα κονδύλια από άλλους προϋπολογισμούς.

Έτσι μπορούμε να πούμε ότι η ομάδα του City Challenge πέτυχε τους σκοπούς της και κατάφερε πολλά τουλάχιστον σε αλλαγές στο φυσικό τομέα. Μέχρι το 2000 η ανακαίνιση του δημόσιου χώρου ήταν τελειωμένη, πρώην κτίρια σχολείων είχαν δοθεί σε νέες χρήσεις, το St George's Hall απολάμβανε εντατικότερη χρήση, τα Lime Street Chambers είχαν μετατραπεί σε φοιτητικές κατοικίες. Η ανάπτυξη της πλατείας Queen ήταν πλήρης, περιλαμβάνοντας ένα ξενοδοχείο, ανακαινισμένα γραφεία για το τοπικό συμβούλιο, το Εθνικό Μουσείο και την Πινακοθήκη στο συντηρημένο κέντρο του Merseyside, μια πλατεία, σταθμό λεωφορείων, καταστήματα και εγκαταστάσεις για ξεκούραση. Η περιοχή St Andrews Gardens είχε αναπυχθεί με μια μείξη φοιτητικών, κοινωνικών και ιδιωτικών κατοικιών. Πλήθος ιδιοκτησίες στο Mount Pleasant είχαν ανακαινιστεί και μετατραπεί σε χώρους κατοικίας. Μια αίθουσα Φιλαρμονικής έτυχε εκτεταμένης συντήρησης, το Blackburn House είχε ανακαινιστεί για εκπαίδευση σε γυναίκες και τεχνολογικό κέντρο και το πρώην Ινστιτούτο του Λίβερπουλ για παραστάσεις. Περαιτέρω πρόοδος είχε αναβαθμίσει την υπό συντήρηση περιοχή της Οδού Canning. Σημαντικές αλλαγές είχαν γίνει στο αισθητικό περιβάλλον, στην ασφάλεια και μείωση της εγκληματικότητας και στο συντονισμό των δημοτικών υπηρεσιών.

Σε μια αυτοαξιολόγηση του προγράμματος του City Challenge το Υπουργείο Περιβάλλοντος σχολίαζε ότι η έμφαση δόθηκε στα κενά και εγκαταλελειμμένα κτίρια παρά στη γη. Ένας κύριος δείκτης επιτυχίας του City Challenge του Λίβερπουλ ήταν ότι επανέφερε σε χρήση μεγάλα εντυπωσιακά κτίρια που καταλάμβαναν σημαντικές θέσεις μέσα στο κέντρο της πόλης αλλά και στην περίμετρό του που ήταν άδεια για 60 χρόνια. Αυτό ήταν μέρος μιας ευρύτερης στρατηγικής, που άλλαξε την περιοχή, ανέβασε την εικόνα της, δημιούργησε επενδυτική αυτοπεποίθηση, ανέβασε το τοπικό ηθικό και έθεσε οικονομικά θεμέλια για ένα πιο ανθρωποκεντρικό πρόγραμμα που έφερνε οφέλη στους κατοίκους και τις

επιχειρήσεις. Ένα νέο μοντέλο για την εφαρμογή των αστικών αναπλάσεων προέκυψε το 1999 από το πρόγραμμα της κυβέρνησης «Προς την Αστική Αναγέννηση» με την ίδρυση εταιρειών αστικής ανάπλασης σε τρεις πόλεις, μία από τις οποίες ήταν το Λίβερπουλ που το εκπροσωπούσε η εταιρεία «Liverpool Vision», μια μη κερδοσκοπική εταιρεία επιφορτισμένη με τη προετοιμασία και την εφαρμογή προτάσεων για αναπλάσεις στο κέντρο της πόλης. Χρηματοδοτήθηκε με 1 εκατομμύριο £ ετησίως από το τοπικό συμβούλιο και τις άλλες επενδυτικές εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στην περιοχή. Απασχολούσε τέσσερα μέλη προσωπικό ενώ το μεγαλύτερο μέρος της εργασίας το ανέθετε μέσω συμβολαίων σε συμβούλους. Έθεσε μια προοπτική σχεδιασμού για δέκα χρόνια οργανώνοντας ένα πλαίσιο για αναπλάσεις διαρθρωμένο σε φάσεις με στόχους την οικονομία, τον τουρισμό, το εμπόριο κ.ά. Η ιδέα των εταιρειών αστικής ανάπλασης καλωσορίστηκε λαμπρά από το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Μεταφορών και Περιφερειών. Παρόλα αυτά εγείρονται ένα σωρό ερωτήματα, όπως η σχέση της εταιρείας με την τοπική αυτοδιοίκηση. Ενώ περιλάμβανε στη σύνθεσή της αντιπροσώπευση από την τοπική αυτοδιοίκηση, αυτή υποσκελιζόταν από πολλούς άλλους που αντιπροσώπευαν περισσότερο τομεακά ιδιωτικά ενδιαφέροντα. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι η αύξηση των αξιών στο κέντρο θα ήταν σε πρώτη προτεραιότητα ενώ η σχέση του κέντρου με άλλα τμήματα της πόλης θα ερχόταν σε δεύτερη μοίρα.

Μια άλλη μορφή συμμετοχικών παρεμβάσεων αναπτύχθηκε από το Συμβούλιο Γειτονιάς του Vauxhall που προέκυψε γύρω στο 1969- και δραστηριοποιείται μέχρι σήμερα- από ένα πρόγραμμα του Υπουργείου Εσωτερικών για την καταπολέμηση της φτώχειας μετά από αναλύσεις και πανεπιστημιακές έρευνες για την περιοχή του Vauxhall μιας παλιάς βιομηχανικής υποβαθμισμένης περιοχής στα βόρεια της πόλης. Το Συμβούλιο αυτό ανέπτυξε πρωτοβουλίες για την ίδρυση ενός κοινοτικού πλυντηρίου, ενός βρεφικού σταθμού, ενός κοινοτικού μεταφορικού σχήματος, μιας σχολής οδήγησης, και μιας υπηρεσίας που παρείχε σε 24/ωρη βάση υποστήριξη σε ηλικιωμένους και αναπήρους.

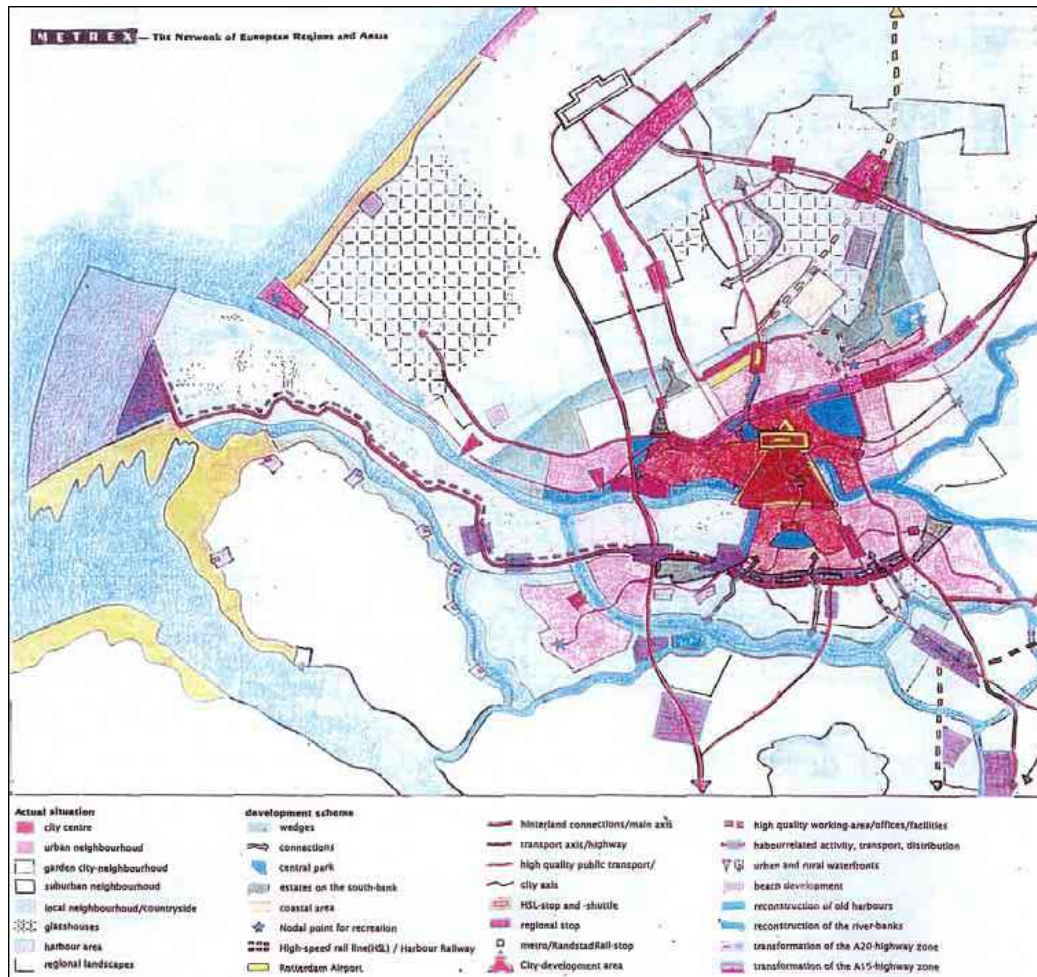
Συμπερασματικά από τις αρχές του 1970 το Λίβερπουλ υπέφερε από οικονομική παρακμή που οδήγησε σε αστική ερήμωση, ανεργία και κοινωνική στέρηση. Οι προσπάθειες για αστικές αναπλάσεις έρχονταν σε σύγκρουση με αδύναμες απαιτήσεις και το χαμηλό επενδυτικό ενδιαφέρον για την περιοχή, που υποσκιαζόταν από άλλες που παρείχαν πιο ελκυστικές επενδυτικές ευκαιρίες. Η πρόοδος της αναγέννησης στο Λίβερπουλ χαρακτηρίστηκε από έντονη ανάμειξη της κεντρικής κυβέρνησης μέσω αναπτυξιακών σωματείων και μια πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων ανάμεσα σε δημόσιους και τοπικούς οργανισμούς. Ό,τι πριν ήταν αρμοδιότητα της τοπικής αυτοδιοίκησης διασπάστηκε ανάμεσα στα τοπικά συμβούλια, τις περιφερειακές αναπτυξιακές εταιρείες, άλλους κυβερνητικούς οργανισμούς, εξουσιοδοτημένους ιδιοκτήτες γης, ιδιωτικές εταιρείες κ.ά. Αυτό οδήγησε σε πολυπλοκότητα στη διαχείριση της αστικής ανάπλασης και στην αδυναμία απολογισμού. Η πόλη δοκίμασε πολλαπλά προγράμματα αστικών αναπλάσεων πολλά από τα οποία δεν είχαν σαφήνεια στους στόχους τους ούτε αντιμετώπιζαν την πόλη συνολικά.

Παρόλα αυτά η εφαρμογή τους έφερε καλά αποτελέσματα. Το ερώτημα είναι το κατά πόσο με την απουσία ενός στρατηγικού πλάνου όλα αυτά συνεισφέρουν σε ένα όλο που είναι κάτι περισσότερο από το άθροισμα των μερών του. Τελευταία πρωτοβουλίες της κυβέρνησης για τοπικούς στρατηγικούς συνεταιρισμούς προτίθενται να φέρουν καλύτερο συντονισμό και αποτελεσματικότητα στα προγράμματα αστικής ανάπλασης.



## Ρόττερνταμ: ο ρόλος του κοινωνικό-οικονομικού παράγοντα

Το ιστορικό των αστικών αναπλάσεων στο Ρόττερνταμ (Couch C., Fraser C., Percy S., 2003) οφείλεται κυρίως στην επανάσταση που έγινε στη ναυτιλία και τη λιμενική τεχνολογία, η οποία οδήγησε στη μεταμόρφωση πολλών από τις πρώην περιοχές των αποβαθρών σε μετα-βιομηχανικά τοπία γραφείων, λιανικού εμπορίου, τουρισμού και χρήσεις αναψυχής.



Μητροπολιτική Περιοχή του Ρόττερνταμ, πηγή: METREX, The Atlas Rotterdam 1997.

Το Ρόττερνταμ είναι μια διεθνής πόλη που φιλοξενεί πάνω από 600.000 κατοίκους και όχι λιγότερες από 160 διαφορετικές εθνικότητες, ενώ η μητροπολιτική περιοχή του έχει συνολικά 1,2 εκατομμύρια κατοίκους. Σ' αυτή την πόλη έχουν βρει κατάλληλες συνθήκες για να εγκαταστήσουν τις δραστηριότητές τους πάνω από 1.000 εταιρείες από το εξωτερικό. Το Ρόττερνταμ είναι φημισμένο για το λιμάνι του, το μεγαλύτερο στην Ευρώπη, με τις γιγάντιες εγκαταστάσεις στον παράκτιο χώρο, ενώ ταυτόχρονα οι εσωτερικές προκουμαίες έχουν μεταμορφωθεί σε ζωντανές πεζοδρομημένες περιοχές με πολύβουα καφενεία, πρωτοποριακή αρχιτεκτονική, μοναδικές γέφυρες και μια ποικιλία από καταστήματα, εστιατόρια και μπαρ.

Ιστορικά για τη μητροπολιτική περιοχή του Rotterdam στις δεκαετίες του 50 και του 60 δόθηκε έμφαση στην ανάπτυξη νέων προαστίων, στη δεκαετία του 70 στην αστική ανάπλαση, ενώ στη δεκαετία του 80 στην «συμπαγή πόλη» με την προώθηση αναπλάσεων στο εσωτερικό της πόλης και τη δεκαετία του 90 σε μια πιο «βιώσιμη» πόλη με τη μείωση των μετακινήσεων παρέχοντας ακόμα περισσότερο δυναμικά επιχειρήματα για μια συμπαγή πόλη. Κομβικό σημείο της ανάπτυξης της περιοχής παραμένει η εξέλιξη στα πλαίσια του σχεδίου για την μεταπολεμική ανοικοδόμηση της πόλης. Έτσι σχεδιάστηκαν αναπλάσεις για την ανανέωση των κεντρικών γειτονιών, τη μεταπολεμική ανοικοδόμηση του κέντρου πόλης και την ανάπτυξη στις πρώην εσωτερικές προκυμαίες.

Ο χωρικός σχεδιασμός για τη Μητροπολιτική Περιφέρεια του Rotterdam βασίζεται στις ακόλουθες τέσσερις βασικές αρχές:

- Ενίσχυση της λειτουργίας ως κύριου λιμανιού εθνικής σημασίας
- Σταθεροποίηση και διεύρυνση της οικονομικής σημασίας της περιφέρειας
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής
- Αποτροπή κοινωνικού διαχωρισμού

Οι βασικές αρχές του Στρατηγικού σχεδιασμού που ακολουθήθηκαν αποδίδουν ιδιαίτερο βάρος στη χωρική εξειδίκευση των μέτρων και των κατευθύνσεων πολιτικής σχετικά με τη βιώσιμη ανάπτυξη. Καταρχήν πραγματοποιείται διάκριση των ποικίλων τύπων περιοχών στις οποίες διαιρείται ο χώρος, με κεντροβαρικό κριτήριο τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά που ασκούν δομική επιρροή στις χωρικές ζώνες. Τέτοια θεωρούνται η δομή των δημόσιων μεταφορών και η οικολογική υποδομή. Με τη μεθοδολογία αυτή εντοπίζονται οι αναγκαίοι κρίκοι διαφοροποίησης στη χρήση γης και στην ποιοτική ποικιλία διασυνδέοντας το δίκτυο μαζικών μεταφορών με τη φύση. Στη συνέχεια προσδιορίζεται το ποιοτικό πρότυπο που αναλογεί σε κάθε τύπο περιοχής, στη βάση ειδικών περιβαλλοντικών κριτηρίων που αξιολογούν πλήρως το δυναμικό της περιοχής.



Τα έργα υποδομών βασική προϋπόθεση για την επιτυχία των αναπλάσεων (Πηγή: <http://www.rotterdam.nl> )

Το Ρότερνταμ είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα πόλης με λιμάνι στην οποία δεν υπάρχει πια ίχνος μέσα στην πόλη ότι είναι λιμάνι και μάλιστα το μεγαλύτερο στον κόσμο. Για την ανάπτυξη του λιμανιού βασικός στόχος πολιτικής είναι η μετατόπιση της έμφασης από τον όγκο μεταφορών στη βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών με ανάπτυξη των υποδομών μεταφοράς και διανομής εμπορευμάτων και παράλληλα προώθηση μιας δυναμικής εμπορευματικής και βιομηχανικής δομής. Ο τρόπος επίτευξης των παραπάνω καθορίζεται στο Port Plan 2010, στο οποίο διαμορφώνεται ένα όραμα ανάπτυξης νέων περιοχών και

επέκτασης των βασικών υποδομών. Στρατηγικής σημασίας προγράμματα αφορούν:

- Ανάπτυξη των βασικών υποδομών
- Σχεδιασμό και ανάπτυξη 1000 εκταρίων αποθέματος φυσικού χώρου και περιοχών αναψυχής
- Επέκταση της δυτικής περιοχής του λιμανιού

Τις τελευταίες δεκαετίες η πόλη του Rotterdam είχε χάσει μέρος της οικονομικής της ακτινοβολίας, λόγω περιορισμένης δομής εργασίας, μη ευνοϊκής εικόνας ως τόπου για κατοικία και εργασία, κυκλοφοριακής συμφόρησης, έλλειψης χώρου και αυξανόμενων τιμών γης. Τα τελευταία χρόνια βέβαια παρατηρείται σταθεροποίηση του πληθυσμού. Όμως σε παλιές γειτονιές, συμπεριλαμβανομένων και των μεταπολεμικών συνοικιών, διαπιστώνονταν προβλήματα κοινωνικού αποκλεισμού, ανεργίας, ναρκωτικών και φυλετικών διακρίσεων.

Γι' αυτό αποφασίστηκε μια αστική αναγέννηση της ευρύτερης περιοχής για την οποία τέθηκαν οι παρακάτω στόχοι πολιτικής:

- Βελτίωση των τομέων τηλεπικοινωνιών, τεχνολογιών πληροφόρησης, ιατρικής επιστήμης, της μεταλλευτικής, ηλεκτροπαραγωγικής, τουριστικής και οπτικοακουστικής βιομηχανίας με σκοπό την επίτευξη αυξημένης ποικιλίας στην οικονομική δομή
- Συμπληρωματικά, ανάπτυξη υψηλής ποιότητας υποδομών και χώρων πρασίνου
- Διατήρηση και βελτίωση της προσβασιμότητας και κινητικότητας και βελτίωση της ποιότητας ζωής στην περιφέρεια. Για το 2010 τίθεται το όραμα ενός καλοδικτυωμένου πλέγματος δημόσιων μεταφορών
- Ανάπτυξη κόμβων συνδυασμένων μεταφορών που θα παρέχουν και κομβικές θέσεις για εγκατάσταση επιχειρήσεων και αστικών εξυπηρετήσεων που προϋποθέτουν καλή πρόσβαση με δημόσιες μεταφορές
- Βελτίωση του αστικού μικροκλίματος της περιοχής
- Διπλασιασμός των αποθεμάτων φυσικού χώρου και περιοχών αναψυχής στα επόμενα 15 χρόνια σε επιφάνειες σήμερα διασκορπισμένες των οποίων απαιτείται βελτίωση της διασύνδεσής τους και της σύνδεσής τους με τις αστικές περιοχές
- Ακούσια κοινωνική ενσωμάτωση μέσω ανάπτυξης περιοχών με «συνεργασία» κατοίκων
- Βελτίωση συνθηκών διαβίωσης και διέγερση ευκαιριών εργασίας σε τοπικό επίπεδο
- Προώθηση της κατασκευής περισσότερο ακριβών κατοικιών στις παλιές περιοχές και περισσότερο προσιτών στα προάστια

Η στρατηγική των αναπλάσεων βασίστηκε κυρίως στην πολιτιστική κατανάλωση και στην κατοικία αλλά και στην έννοια του «βιομηχανικού τουρισμού». Την τελευταία 15/ετία στην πολιτική των αστικών αναπλάσεων (Couch C., Fraser C., Percy S., 2003) δόθηκε έμφαση στη βελτίωση της οικονομικής βάσης και την «εμπορευσιμότητα» των αστικών περιοχών σαν θέσεων για επενδύσεις.

Μερικές επελέγησαν σαν σχέδια-κλειδιά όπου οι σχεδιασμένες δημόσιες επενδύσεις θα λειτουργούσαν σαν μοχλός για σημαντικές ιδιωτικές επενδύσεις. Μια τέτοια περίπτωση είναι το *Kor van Zuid*, ένα από τα πιο πρόσφατα αναπτυγμένα κομμάτια της πόλης.

Σ' αυτή την πρώην λιμενική περιοχή της Νότιας Όχθης του Maas τη δεκαετία του 70 οι λιμενικές εγκαταστάσεις εγκαταλείφθηκαν και οι προκουμαίες και οι σχετικές αποθήκες έμειναν κενές και ετοιμόρροπες. Γύρω στο 1978 το τοπικό συμβούλιο πρότεινε να αναπτυχθεί η περιοχή με 4.000 κοινωνικές κατοικίες και την

μετεγκατάσταση των οίκων ανοχής, σχέδιο που εγκαταλείφθηκε μετά από πιέσεις των κατοίκων. Μια περιοχή αξιοποιήθηκε με κοινωνικές κατοικίες, αλλά το 1987 ένα καινούριο σχέδιο τέθηκε υπό επεξεργασία με στόχο να παρέχει γη για περισσότερο προσοδοφόρες εμπορικές χρήσεις, το οποίο εγκρίθηκε οριστικά το 1994.

Αυτό το φιλόδοξο σχέδιο του «αποικισμού» μιας εγκαταλελειμμένης περιοχής με νέες αναπτυξιακές ευκαιρίες θα είχε μια αντήρηση σε πολλές άλλες πόλεις όπου ο τομέας των υπηρεσιών επεκτείνεται και οι παραδοσιακές βιομηχανίες είναι σε παρακμή. Αφού πείστηκε η τοπική κοινωνία και δόθηκε η έγκριση από την κυβέρνηση έπρεπε να γίνουν συμφωνίες με ιδιωτικούς επενδυτές για να χτιστεί το «νέο Ρόττερταμ».

Για να διευκολύνει την ανάπτυξη το Τοπικό Συμβούλιο έπρεπε να ξεπεράσει δυο θεμελιακά προβλήματα της περιοχής: πρώτο να βελτιώσει την πρόσβαση από το κέντρο σ' αυτή την ερημική περιοχή και δεύτερο να βελτιώσει την εικόνα της περιοχής σαν τόπου για ιδιωτικές επενδύσεις. Για την βελτίωση της προσβασιμότητας μια καινούρια γέφυρα και ένας νέος σταθμός του μετρό προτάθηκαν. Μετά από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό το 1992 άρχισαν οι εργασίες στη Γέφυρα Erasmus, όπως εκείνη ονομάστηκε. Η γέφυρα περιλαμβάνει έναν αυτοκινητόδρομο, μια γραμμή για λεωφορεία, λωρίδες του τραμ, μονοπάτι για ποδήλατα και περιπάτους για πεζούς. Ο σταθμός του μετρό άνοιξε την επόμενη χρονιά ενώνοντας την καρδιά του Kor van Zuid σε 4 λεπτά με το κέντρο της πόλης και σε 8 λεπτά με τον κεντρικό σταθμό του μετρό.

Στην περιοχή του Kor van Zuid πολλά συμπλέγματα γραφείων, εκατοντάδες κατοικίες με ποικιλία σχεδίων, καταστήματα, εστιατόρια, σχολεία, ένα Κολέγιο οικονομικών και νομικών σπουδών και το θέατρο Luxor 1500 θέσεων έχουν εμφανιστεί. Η περιοχή θεωρείται ένα υπαίθριο μουσείο μοντέρνας αρχιτεκτονικής, όπου πρωτοποριακά κτίρια σχεδιασμένα από φημισμένους αρχιτέκτονες υπάρχουν. Το Kor van Zuid έχει ένα πλήθος διαφορετικά πρόσωπα: η ατμόσφαιρα του λιμανιού στο βορειότερο τμήμα έχει συντηρηθεί όσο γίνεται καλύτερα με τα πρώην λιμενικά κτίρια να έχουν πάρει νέες χρήσεις όπως στούντιο, εστιατόρια ή διαμερίσματα. Η παλιά με τη νέα αρχιτεκτονική συνυπάρχουν σε μια διαλεκτική σχέση ενώ η ανοικοδόμηση σ' αυτό το τμήμα θα συνεχιστεί μέχρι το 2010. Όχι μόνο κατάφερε το σχέδιο του Kor van Zuid να δώσει έμφαση εκτός από την κατοικία σε εμπορική ανάπτυξη αλλά και η πρόταση να χτιστούν οι κατοικίες σαν κοινωνικές έχει πέσει στο 30%, που ήταν μια από τις πολλές αλλαγές του αρχικού σχεδίου. Παρόλο που η αρχική σύλληψη μιλούσε για μια «περιοχή μεικτών χρήσεων», η ιδέα προχώρησε μακρύτερα και δόθηκε έμφαση σε «μείξη χρήσεων μέσα σε κάθε ξεχωριστό κτίριο». Για παράδειγμα ένα πρόσφατα σχεδιασμένο κτίριο θα περιέχει 120.000τμ. χώρου μεικτής χρήσης εμπορίου και κατοικίας.

Τελικά οι αστικές αναπλάσεις στο Kor van Zuid όχι μόνο κατάφεραν να εφαρμόσουν την πολιτική που ενθάρρυναν τα τοπικά συμβούλια για ενσωμάτωση μεικτών χρήσεων σε μια περιοχή αλλά προχώρησαν και στη μείξη χρήσεων και σε ξεχωριστά κτίρια. Το κατά πόσο η αστική ανάπτυξη κατάφερε να ενσωματώσει το Kor van Zuid στην ευρύτερη περιοχή είναι ένα μεγαλύτερο ερώτημα. Οι τοπικές αρχές ανέλαβαν μεγάλες επενδύσεις για τη σύνδεση με το κέντρο της πόλης μέσω της γέφυρας και του σταθμού του μετρό. Η υποστηρικτική ομάδα κατάφερε να ταιριάξει τους ντόπιους με την τοπική αγορά εργασίας και τις αναδυόμενες εργασίες, ενώ το Κολέγιο έξυπνα χωροθετήθηκε για να εκπαιδεύσει τους κατοίκους σε νέες επιχειρηματικές δεξιότητες που θα είχαν ζήτηση στην περιοχή. Το σχέδιο

περιλαμβάνει αρκετές κοινωνικές κατοικίες όπως και ιδιωτικές κατοικίες σε ανεκτές τιμές καθώς και υπερκαταστήματα και άλλες υπηρεσίες που ικανοποιούν τοπικές ανάγκες. Όμως η μεγάλη συμβολή του Kor van Zuid είναι στα έσοδα της πόλης μέσω των φόρων που μπορούν να αξιοποιηθούν προς κάθε κατεύθυνση όπως για παράδειγμα σε επενδύσεις σε νέες υποδομές που θα συντηρήσουν την ανταγωνιστικότητα της πόλης ή θα υποστηρίξουν τις αναπλάσεις σε άλλες γειτονικές περιοχές όπως για παράδειγμα το Delfshaven.

Εν κατακλείδι φαίνεται ότι οι σημαντικές δημόσιες επενδύσεις σε υποδομές και περιβαλλοντική ποιότητα έχουν ανταποδοτικά οφέλη στη βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης της πόλης, γιατί οι δημόσιες επενδύσεις οδηγούν σε ιδιωτικές επενδύσεις, που ενισχύουν την αυτοπεποίθηση στους επενδυτές και ελκύουν περαιτέρω ιδιωτικές επενδύσεις.

## ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ

### Ανάλυση περιοχής μελέτης

Έκταση - γενικά χαρακτηριστικά

Το Θριάσιο πεδίο αποτελεί μία σαφή γεωγραφική ενότητα στον χώρο της Δυτικής Αττικής. Ανατολικά έχει το όρος Αιγάλεω φυσικό όριο με το λεκανοπέδιο Αθηνών, βόρεια και βορειοδυτικά περιβάλλεται από την Πάρνηθα και τον Πατέρα, από το Νότο περιβάλλεται από τον κόλπο της Ελευσίνας.

Ο Ασπρόπυργος και η Ελευσίνα ανήκουν στη γεωγραφική ενότητα του Θριασίου Πεδίου μία από τις τέσσερις ενότητες του Νομού Δυτικής Αττικής. Ο Νομός Δυτικής Αττικής αποτελείται από τους Δήμους Άνω Λιοσίων, Ασπροπύργου, Βιλλίων, Ελευσίνας, Ερυθρών, Μάνδρας, Μεγάρων, Ζεφυρίου, Ν. Περάμου, Φυλής και των Κοινοτήτων Μαγούλας και Οινόης. Η έκταση του Νομού είναι 1.059.824 στρέμματα. Στο χάρτη του Φον Κάουπερτ (1883) διακρίνονται (Σερράος Κ., 2005) οι συνεκτικοί οικισμοί του Ασπροπύργου (Καλύβια) και της Ελευσίνας, τα ανέγγιχτα φυσικά στοιχεία της περιοχής (ορεινοί όγκοι, ακτές, ρέματα, κλπ.), η άφθονη γεωργική γη (κυρίως στα νότια) και το πυκνό οδικό δίκτυο που εξυπηρετούσε τη σύνδεση των οικισμών Ασπροπύργου και Ελευσίνας με την Αθήνα, αλλά και με τους γύρω μικρότερους οικισμούς. Αντίθετα σε δορυφορική λήψη του 1996 η κατάσταση παρουσιάζεται ως εξής: η Ελευσίνα έχει αστικοποιηθεί πλήρως, ενώ ο Ασπρόπυργος έχει διατηρήσει περιορισμένο μέγεθος (σημειώνεται η έκτασή του το 1883 και η περιοχή του πρώτου Ρυμοτομικού Σχεδίου). Η ευρύτερη περιοχή, πέρα από τις σημαντικές εγκαταστάσεις που έχει δεχθεί (αεροδρόμιο, μεγάλες βιομηχανίες στην παραλία), έχει γίνει και αποδέκτης διάσπαρτων οικιστικών και λοιπών παραγωγικών δραστηριοτήτων. Τα φυσικά στοιχεία έχουν υποστεί μη αναστρέψιμες μεταβολές, η γεωργική γη έχει περιοριστεί σημαντικά, το οδικό δίκτυο έχει παραμείνει σχεδόν αμετάβλητο.



Το Θριάσιο Πεδίο όπως αποτυπώνεται στο «Χάρτη Καυπερτ» (1883)





Το Θριάσιο Πεδίο όπως αποτυπώνεται σε δορυφορική λήψη του 1996 (Πηγή: Ερατοσθένης Α.Ε.)



Θριάσιο πεδίο

Η **Ελευσίνα** υπήρξε μια από τις πέντε ιερές πόλεις της Αρχαίας Ελλάδας. Ιδρύθηκε κατά τη 2η χιλιετία π.Χ. και κατά τη μυκηναϊκή εποχή έγινε μία ισχυρά οχυρωμένη πόλη, κάτι που οφείλεται κυρίως στην προνομιούχο γεωγραφική της θέση. Η ιστορία της πόλης συνδέεται στενά, με τη λατρεία της θεάς Δήμητρας. Κατά τον 8ο αιώνα π.Χ. το ιερό της Θεάς στην πόλη αποκτά πανελλήνιο χαρακτήρα. Σε αυτό συνέβαλλαν τα Ελευσίνια μυστήρια που γίνονταν προς τιμήν της και αποτελούσαν μία από τις μεγαλύτερες γιορτές για το Αθηναϊκό κράτος στο οποίο είχε ενσωματωθεί η Ελευσίνα. Χαρακτηριστικό για το πόσο σημαντική ήταν η Ελευσίνα είναι πως σε αυτή την γιορτή πανελληνίας εμβέλειας είναι πως δεσπόζοντα ρόλο στα θέματα του ιερού είχε η ελευσίνια οικογένεια των Ευμολπιδών.

Ο **Ασπρόπυργος**, δεύτερη πόλη του Θριασίου, πήρε το σημερινό του όνομα το 1899- μέχρι τότε ονομαζόταν Καλύβια της Χασιάς- από τα ερείπια μεσαιωνικού πύργου που βρίσκονται στη συμβολή της Εθνικής Οδού με τη Λεωφόρο Δημοκρατίας και ενώ το δεύτερο όνομα που είχε προταθεί ήταν Θρία από το όνομα αρχαίου δήμου της Αθήνας που βρισκόταν στην περιοχή της σημερινής Παραλίας. Στην ευρύτερη περιοχή του Ασπροπύργου είχαν αναπτυχθεί και άλλοι αρχαίοι δήμοι. Το 13ο αιώνα αναφέρεται η μετανάστευση στην περιοχή Αρβανιτών που ίδρυσαν οικισμό στο ΒΑ άκρο του Θριασίου, τις Ομπόρες, δείγματα του οποίου υπάρχουν ελάχιστα. Κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας το Θριάσιο και η Ελευσίνα μαζί με το Μάζι και την Περαχώρα περιλαμβάνονται στον Καζά (επαρχία) της Αθήνας και μαζί με τη Χασιά (σημερινή Φυλή) απολαμβάνουν τα προνόμια των Δερβενοχωρίων (φύλαγμα περασμάτων στη διαδρομή Αθήνα-Θήβα έναντι οπλοχρησίας και απαλλαγής από φόρους). Ο σημερινός Ασπρόπυργος δημιουργήθηκε σαν πεδινός οικισμός των ποιμένων της Χασιάς μετά την εξάλειψη του κινδύνου της πειρατείας το 16ο αιώνα.

## Η εξέλιξη του συνολικού πληθυσμού

Ο πληθυσμός του νομού Δυτικής Αττικής (Πηγή Στοιχείων: ΕΣΥΕΑ Απογραφή 1991- 2001) ανέρχεται στους 151.038 κατοίκους μετά την απογραφή του 2001 και από το 1991 έχει παρουσιάσει αύξηση 21%. Στον πίνακα αναφέρονται τα στοιχεία εξέλιξης του πληθυσμού της Δυτικής Αττικής (συνολικά και κατά Δήμους), για τη χρονική περίοδο 1991-2001. Οι Δήμοι με τον μεγαλύτερο πληθυσμό, είναι τα Μέγαρα (27.672 κάτ.), ο Ασπρόπυργος (27.905 κάτ.) & η Ελευσίνα (25.950 κάτ.). Οι τρεις αυτοί Δήμοι, συγκεντρώνουν το 55,3% του συνολικού πληθυσμού της Δυτικής Αττικής. Το Θριάσιο Πεδίο αποτέλεσε από την αρχή του 20ου αιώνα χώρο εγκατάστασης βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων με παράλληλη αύξηση του πληθυσμού. Το ίδιο έγινε και στην περίοδο του Μεσοπολέμου (1920-1940). Τις τρεις τελευταίες δεκαετίες όμως ο ρυθμός αύξησης είναι σημαντικά αυξημένος. Κατά την περίοδο 1981-1991 οι ρυθμοί αύξησης του πληθυσμού ανακόπτονται. Το φαινόμενο αυτό είναι αποτέλεσμα αφ' ενός της κάλυψης των αναγκών σε θέσεις εργασίας (μείωση του μεταναστευτικού ρεύματος προς την Δυτ. Αττική) και αφ' ετέρου της έναρξης της βιομηχανική κρίσης και της οικονομικής ύφεσης. Στη δεκαετία 1991-2001, ενώ η οικονομική ύφεση συνεχίζεται, παρατηρούμε διπλασιασμό σχεδόν του ρυθμού αύξησης του πληθυσμού (20,7%), σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία. Έτσι, ο πληθυσμός αυξάνεται από 125.177 σε 151.038 κατοίκους. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως σε λόγους εσωτερικής μετανάστευσης, που ακολούθησε την αυξημένη ζήτηση εργασίας στη Δυτική Αττική & την Αττική γενικότερα. Ένας άλλος λόγος είναι το κόστος της γης, όπως π.χ. στην περίπτωση του Ασπροπύργου (αύξηση στην δεκαετία 91-01 κατά 77%). Ο δήμος αυτός, όντας στις παρυφές του Λεκανοπεδίου, προσέφερε γενικά χαμηλό κόστος κατοικίας και γης σε όσους μετανάστευσαν από τα διάφορα μέρη της Ελλάδας σε αναζήτηση εργασίας.

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΕΚΤΑΣΗ ΧΙΛ ΣΤΡ.	2001			1991			ΜΕΤΑΒΟΛΗ %		
		APP	ΘΗΛ	ΣΥΝ	APP	ΘΗΛ	ΣΥΝ	APP	ΘΗΛ	ΣΥΝ
Δ. Ελευσίνας	18,5	13.276	12.674	25.950	11.498	11.295	22.793	15,5	12,2	13,9
Δ.Ασπρ/γους	102	14.635	13.270	27.905	8.112	7.603	15.715	80,4	74,5	77,6
Δ. Μάνδρας	206	6.363	6.393	12.756	5.539	5.804	11.343	14,9	10,1	12,5
Κ. Μαγούλας	18	2.043	1.959	4.002	1.375	1.288	2.663	48,6	52,1	50,3

Μεταβολή πληθυσμού δήμων Θριασίου Πεδίου (Πηγή: ΕΣΥΕ)

Ο **δήμος Ελευσίνας** χαρακτηρίζεται ως δυναμικός και αυτό φαίνεται και από την αύξηση του πληθυσμού του αλλά και από την αύξηση της έκτασης του. Η Ελευσίνα ακόμα και δημογραφικά είναι η ζωογόνος δύναμη του Θριασίου. Από αυτό το γράφημα, βλέπουμε την αύξηση του πληθυσμού σε βάθος τριακονταετίας σε όλους τους δήμους του Θριασίου Πεδίου. Η Ελευσίνα ήδη από την απογραφή του 1971 είχε τους περισσότερους κατοίκους και μέχρι την τελευταία απογραφή, όπου ο δήμος Ασπροπύργου που ήταν μέχρι πρότινος καθαρά «βιομηχανικός δήμος» και συνεχίζει να είναι πολύ μεγαλύτερος σε έκταση από την Ελευσίνα, απέκτησε περισσότερους κατοίκους.



Δημογραφικά στοιχεία 4 τελευταίων απογραφών

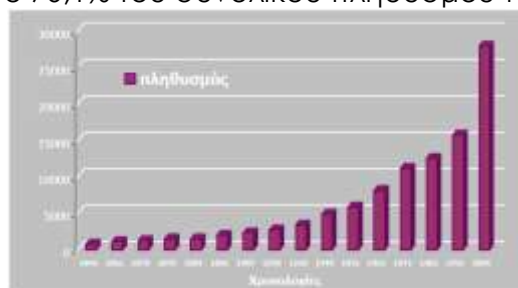


Η Ελευσίνα παίζει το ρόλο μητροπολιτικού κέντρου για το Θριάσιο. Αποτελεί πόλο συγκέντρωσης διοικητικών υπηρεσιών, καταστημάτων και πληθυσμού. Βρίσκεται σε κομβικό σημείο για την σύνδεση της πρωτεύουσας και του λεκανοπεδίου με την Πελοπόννησο. Βρίσκεται στην πεδιάδα του Θριασίου, 20 χλμ. από την Αθήνα και διασχίζεται από την εθνική οδό Αθηνών-Κορίνθου, τη σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών - Πατρών και την Αττική Οδό, διαθέτει εμπορικό λιμάνι και στρατιωτικό αεροδρόμιο. Είναι η έδρα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης της Δυτικής Αττικής. Η Ελευσίνα συγκεντρώνει και τα περισσότερα εκπαιδευτικά ιδρύματα. Διαθέτει τρεις παιδικούς σταθμούς, πέντε νηπιαγωγεία, έντεκα δημοτικά σχολεία, τέσσερα Γυμνάσια και ένα Λύκειο.

Δήμος	Χλμ. από Ελευσίνα	Γυμνάσια	Λύκεια	ΤΕΕ
Ασπρόπυργος	5	4	1	1
Ελευσίνα	0	4	2	2
Μαγούλα	7	1	1	0
Μάνδρα	7	3	1	0

Εκπαιδευτικά ιδρύματα Θριασίου

Ο **δήμος Ασπρόπυργου** βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα του Νομού Δυτικής Αττικής. Έχει έκταση 101.983,00 στρέμ. και πληθυσμό 27.741 κατοίκους. Διασχίζεται από 3 μεγάλους παράλληλους οδικούς άξονες: την Εθνική Οδό Αθηνών-Κορίνθου, τη Λεωφόρο NATO και την Αττική Οδό. Το έδαφος είναι ομαλό χωρίς υψομετρικές διαφορές, έχει μόνο την ελάχιστη κλίση για την καλή απορροή των ομβρίων. Η αύξηση του πληθυσμού και η μεγάλη συγκέντρωση δραστηριοτήτων σε συνδυασμό με την απουσία σημαντικών ρυθμιστικών και αναβαθμιστικών παρεμβάσεων δημιούργησε σοβαρά πολεοδομικά, περιβαλλοντικά, οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα (άναρχη και αυθαίρετη δόμηση, ρύπανση του περιβάλλοντος, χαμηλό επίπεδο παρεχομένων κοινωνικών υπηρεσιών κλπ), για τα οποία γίνονται σημαντικές προσπάθειες να αντιμετωπιστούν. Σε σχέση με την περιφέρεια, παρατηρείται περίπου τριπλάσια αύξηση του πληθυσμού στην Δυτική Αττική για την δεκαετία 1991-2001. Οι Δήμοι του Θριασίου Πεδίου (Ελευσίνα, Ασπρόπυργος, Μάνδρα, Μαγούλα), συγκεντρώνουν 70.613 κατοίκους (46,7 % του συνόλου) και αν προστεθούν και οι γειτονικοί Δήμοι Μεγάρων και Νέας Περάμου, η ευρύτερη περιοχή που μπορούμε να ορίσουμε σαν Νότια Περιοχή, κατοικείται από 105.974 άτομα ή το 70,1% του συνολικού πληθυσμού του Νομού.



1991-2001 Η αλματώδης αύξηση του πληθυσμού του Ασπρόπυργου (Πηγή στοιχείων: ΕΣΥΕ)

Η συνεχής αύξηση του πληθυσμού και η συγκέντρωση δραστηριοτήτων στην πρωτεύουσα κατά τα μεταπολεμικά χρόνια εκφράστηκε στο χώρο με τη συνεχή εξάπλωση του πολεοδομικού συγκροτήματος προς την περιφέρεια. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την κατάληψη μεγάλου μέρους του περιεσπαστικού αλλά και του ευρύτερου χώρου της περιφέρειας του νομού Αττικής από χρήσεις και δραστηριότητες άμεσα ή έμμεσα σχετιζόμενες με τις αστικές λειτουργίες. Ως

επακόλουθο όλων αυτών, τα όρια μεταξύ αστικού και περιαστικού χώρου γίνονται δυσδιάκριτα, οι περιαστικές περιοχές δεν έχουν σαφή χαρακτήρα (αστικό ή αγροτικό), και χαρακτηρίζονται από διάχυση και μείξη συχνά ασύμβατων χρήσεων, που οδηγεί όχι μόνο στην αλλοίωση και υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος αλλά και στη κατασπατάληση χώρου, υποδομών και επενδύσεων. Στην περίπτωση της Αττικής το μοντέλο αυτό της οικιστικής ανάπτυξης ήταν ιδιαίτερα καταστροφικό λόγω των ραγδαίων ρυθμών ανάπτυξης της μεταπολεμικής κυρίως περιόδου. Ο ενεργός πληθυσμός είναι 11.555 κάτοικοι σε σύνολο 29.648 κατοίκων του Θριάσιου (38,9%). Απ' αυτούς απασχολείται το 5,69% στον 1/γενή τομέα, το 36,37% στο 2/γενή και το 40,06% στον 3/γενή. Άνεργοι δηλώνουν το 12,5% στο σύνολο του συνόλου του ενεργού πληθυσμού, ενώ στο συνολικό πληθυσμό της Ελλάδας η ανεργία φτάνει το 11%. Στην περιοχή του Δ.Α. δραστηριοποιούνται 60 κατηγορίες επιχειρήσεων, όπως: διεθνείς μεταφορικές εταιρείες, βιομηχανίες δερμάτων, ειδών διατροφής, ελαστικών, μεταλλικών προϊόντων, προϊόντων πετρελαίου και άνθρακα, χημικών- αερίων- χρωμάτων- εκρηκτικών, χαρτιού, φαρμάκων, εμπορικές εταιρείες, αγροτικών-ζωοτροφών, επίπλων, καυσίμων, λιπαντικών, επαγγελματικού εξοπλισμού, ενδυμάτων, μεταφορικές- ναυτιλιακές, εμφιάλωσης υγραερίων, πολυκαταστήματα κ.λ.π. Σ' αυτές απασχολείται το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων του Ασπροπύργου. Επί πλέον 20.000 εργαζόμενοι που δεν ζουν στην πόλη του Ασπ/γου απασχολούνται σ' αυτές σύμφωνα δε με στοιχεία του τοπικού υποκαταστήματος του ΙΚΑ. Παρατηρείται το φαινόμενο της «ημερήσιας παλίνδρομης μετακίνησης», που αποτελεί καθεστώς για το Θριάσιο γενικότερα. Λίγα νοικοκυριά στηρίζονται ακόμη στην αγροτική οικονομία (περιβόλια με λαχανικά, ελιές, φυσιτικές) και υπάρχει και μια κατηγορία μεγάλων κτηνοτροφικών μονάδων βόρεια της Λεωφόρου ΝΑΤΟ, που απασχολεί κυρίως Ινδούς και άλλους εξωτερικούς οικονομικούς μετανάστες. Από τον παρακάτω πίνακα βλέπουμε ότι σε μεγάλο ποσοστό ο Ασπ/γος στηριζόταν στην αγροτική οικονομία ακόμα μέχρι και τις τελευταίες δεκαετίες.

	1971		1981		1991		2001	
1/γενής	26,0%	12,2%	21,4%	8,5%	14,93%	6,03%	5,69%	2,96%
2/γενής	49,8%	60,6%	57,1%	65,1%	42,9%	47,6%	36,37%	34,45%
3/γενής	24,2%	27,2%	21,5%	26,4%	28,7%	33,2%	40,06%	43,49%

Απασχολούμενοι κατά τομέα στο Δήμο Ασπροπύργου/Θριάσιο συνολικά (Πηγή: <http://www.nada.gr>)

Τις δεκαετίες 60-70 και 70-80 τα περισσότερα νοικοκυριά διατηρούσαν αγελάδες, που εξέτρεφαν μέσα στο οικιστικό περιβάλλον της πόλης σε στάβλους. Το κίνητρο γι' αυτήν την απασχόληση αποτέλεσε η λειτουργία της βιομηχανίας επεξεργασίας προϊόντων γάλακτος ΑΣΠΡΟ, της μεγαλύτερης για την εποχής της συνεταιριστικής βιομηχανίας. Τη δεκαετία 80-90 πολλοί από τους παλιούς αγελαδοτρόφους έγιναν καλλιεργητές μεγάλων ποσοτήτων λαχανικών, που διοχέτευαν οι ίδιοι σε κοντινές λαϊκές της Αθήνας και του Πειραιά. Έπειτα, οι μεγάλες βιομηχανίες της περιοχής απασχόλησαν μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού στη δεκαετία του 80, αλλά τις επόμενες δεκαετίες παρατηρείται μείωση αυτού του ποσοστού. Από την ανάλυση των στοιχείων που παρατέθηκαν γίνεται φανερό πως ο Ασπ/γος κατ' εξοχήν αλλά και το Θριάσιο γενικότερα είναι χαρακτηριστικές περιπτώσεις εξέλιξης πεδινών πόλεων. Η σταδιακή εγκατάλειψη των αγροτικών καλλιεργειών μαζί με την κοπή μεγάλου αριθμού δέντρων για την αλλαγή χρήσης γης σε εμπορευματική ή βιομηχανική ή και οικιστική ακόμη οδηγεί σταδιακά σε διάβρωση του εδάφους. Η τσιμεντοποίηση και ασφαλοστρωση σχεδόν 100% των παραπάνω εδαφών θα οδηγήσει αναπόφευκτα σε πλημμύρες και αναπόφευκτες φυσικές καταστροφές.

## Το θαλάσσιο περιβάλλον του κόλπου της Ελευσίνας

Για το θαλάσσιο και χερσαίο παράκτιο οικοσύστημα στις βόρειες ακτές του κόλπου της Ελευσίνας, οι σημαντικότερες ανθρώπινες παρεμβάσεις κατά τον 20ο αιώνα ήταν η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού της πόλης της Ελευσίνας καθώς και της βιομηχανικής δραστηριότητας στο Θριάσιο πεδίο κατά την εικοσαετία 1960-1980. Η αλλαγή χρήσης της γης, από γεωργική σε αστική-βιομηχανική, είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση της μεταφοράς φερτών υλών προς τη θάλασσα, την διαμόρφωση τεχνικών ακτών (μπαζώματα) και την φόρτιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος με αστικά και βιομηχανικά απόβλητα. Οι ανωτέρω παρεμβάσεις είχαν ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της οικολογικής ποιότητας του κόλπου της Ελευσίνας, με ορατά συμπτώματα τη μείωση της διαύγειας των νερών, τη συχνή εμφάνιση ερυθρών παλιρροιών, τη μείωση της βιοποικιλότητας και την συσσώρευση ρυπασμένων ιζημάτων σχεδόν στο σύνολο της βόρειας ακτογραμμής του. (ΕΛΚΕΘΕ, 2006) Ήδη από τα μέσα της δεκαετίας του '70, το ΕΛΚΕΘΕ και Πανεπιστημιακοί ερευνητικοί φορείς ανέλαβαν την παρακολούθηση διαφόρων περιβαλλοντικών παραμέτρων, κυρίως στο πλαίσιο του προγράμματος MEDPOL, ώστε να συμβάλουν στον σχεδιασμό έργων απορρύπανσης. Κάποια από τα έργα αυτά έχουν προχωρήσει σημαντικά (π.χ. επεξεργασία αστικών λυμάτων της Αθήνας στην Ψυττάλεια) με ευεργετικά αποτελέσματα για το θαλάσσιο περιβάλλον. Κάποια άλλα έργα, που βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη (π.χ. επεξεργασία αστικών λυμάτων της Θριάσιου), αναμένεται να δώσουν θεαματική αναβάθμιση της οικολογικής ποιότητας του Κόλπου Ελευσίνας μέσα στις πρώτες δεκαετίες του 21ου αιώνα.

Ο κόλπος της Ελευσίνας είναι ένα τεκτονικό βύθισμα, με επιμήκη λοβοειδή μορφή. Το μέγιστο βάθος του μόλις ξεπερνά τα 35μ. Η επιφάνεια του κόλπου είναι 67 X 106τμ και ο συνολικός όγκος του 1.282 X 106 κμ, από τα οποία το 80% αντιστοιχούν στο τμήμα 0-20μ βάθος. Αποτελεί εγκόλπωση του βόρειου Σαρωνικού και χωρίζεται από αυτόν με δύο αβαθείς διαύλους: τον διάυλο του Κερατσινίου στα ανατολικά με μέγιστο βάθος 10-15μ και τον διάυλο της Πάχης στα δυτικά με μέγιστο βάθος 7μ. Στο πρόσφατο γεωλογικό παρελθόν (πριν 8-10 χιλιάδες χρόνια), όταν η στάθμη της θάλασσας ήταν χαμηλότερη από τη σημερινή, ο κόλπος της Ελευσίνας ήταν λίμνη. Ο κόλπος επηρεάζεται ως προς την τροφοδοσία του σε γλυκό νερό, φερτά υλικά αλλά και ρύπους από τη λεκάνη απορροής του Θριάσιου πεδίου που βρίσκεται στα βόρεια, ενώ οι ακτές της Σαλαμίνας, που οριοθετούν το νότιο τμήμα του κόλπου, συνεισφέρουν ελάχιστα.

Ως προς την μορφολογία του βυθού, αξίζει να αναφερθεί ότι το δυτικό τμήμα του Κόλπου Ελευσίνας χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη ενός βυθίσματος με απότομα πρηνή. Το ανατολικό τμήμα του κόλπου παρουσιάζει βυθό ομαλό και ρηχό (βάθη γύρω στα 20-25μ). Ειδικότερα, η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από ομαλό βυθό με μικρές κλίσεις και βάθη 10-15μ.

Το παραθαλάσσιο μέτωπο είναι υποβαθμισμένη ζώνη αντί να είναι πόλος έλξης και ανάπτυξης. Λόγω του επιβαρυσμένου παραθαλάσσιου μετώπου, αντί η πόλη να αναπτύσσεται παραλιακά, αναπτύσσεται κάθετα προς την παραλία. Αυτό δεν είναι περίεργο λόγω του βιομηχανικού χαρακτήρα της. Η Ελευσίνα και ο Ασπρόπυργος έχουν στραμμένη την πλάτη προς τη θάλασσα. Τα τελευταία χρόνια όμως παρατηρείται στροφή προς το θαλάσσιο μέτωπο και προσπάθεια αξιοποίησής του (κάτι που παρατηρείται γενικότερα στην Ελλάδα).

Τη δεκαετία του 70 εγκαταστάθηκαν στην περιοχή μεγάλες βιομηχανικές μονάδες και άλλες επεκτάθηκαν. Σύμφωνα με τεχνική έκθεση του ΠΕΡΠΑ (1989) το Θριάσιο Πεδίο παρουσιάζει τις μεγαλύτερες τιμές βιομηχανικής συγκέντρωσης,

κατανάλωσης καυσίμου και ρύπανσης που οφείλεται στην παραγωγική διαδικασία. Στην ίδια έκθεση αναφέρεται ότι: από τις 80 βιομηχανίες της Αττικής με κατανάλωση καυσίμου πάνω από 1.000 τόνους μαζούτ το χρόνο, οι 20 βρίσκονται στο Θ.Π. και η κατανάλωση είναι το 52,3 % του συνόλου στην Αττική (συγκεκριμένα στο Θ.Π. η κατανάλωση μαζούτ είναι 376.350 τόνοι ετησίως και σε όλη την Αττική 719.080 τόνοι) και στο Θριάσιο Πεδίο λειτουργούν 46 βιομηχανίες, που ρυπαίνουν με την παραγωγική τους διαδικασία (από το σύνολο των 670 μονάδων). Συγκεκριμένα δραστηριοποιούνται μερικές από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές μονάδες της χώρας:

- 2 διυλιστήρια (ΠΕΤΡΟΛΑ, ΕΛΠΕ)
- 2 χαλυβουργεία (ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΑ, ΧΑΛΥΒΟΥΡΓΙΚΗ)
- 2 εργοστάσια τσιμέντου (ΤΙΤΑΝ, ΧΑΛΥΨ)
- 2 ναυπηγεία (ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ, ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΑΣ)
- 1 βιομηχανία πυρομαχικών (ΠΥΡΚΑΛ)



Συγκέντρωση βιομηχανικών μονάδων στον Κόλπο της Ελευσίνας (Πηγή εικόνας: [www.google.earth](http://www.google.earth))

Οι δυσμενείς αυτές εξελίξεις στο Θριάσιο «κλειδώνουν» ταυτόχρονα την ανάπτυξη του αστικού συγκροτήματος της Αθήνας προς τα νοτιοδυτικά και δημιουργούν νέα περιβαλλοντικά και οικιστικά αδιέξοδα, τα οποία θα γίνουν ορατά μέσα στην επόμενη εικοσαετία. Η νέα πραγματικότητα έρχεται να προστεθεί στην υπάρχουσα: το Θριάσιο είναι μια περιοχή ήδη πολύ επιβαρυσμένη περιβαλλοντικά, καθώς φιλοξενεί εκατοντάδες βιοτεχνίες και βιομηχανίες.

Είναι μια περιοχή που τα τελευταία σαράντα χρόνια λειτουργεί ως «η πίσω αυλή» του Λεκανοπεδίου, εκεί όπου «ξεφορτώνονται» ανεπιθύμητες χρήσεις. Η περιοχή του Θριασίου αυξάνεται πληθυσμιακά με πρωτόγνωρους ρυθμούς: μόνο ο Ασπρόπυργος αύξησε τους κατοίκους του κατά 20.000 την περασμένη δεκαετία, οι περισσότεροι των οποίων είναι οικονομικοί μετανάστες και παλιννοστούντες από την πρώην Σοβιετική Ένωση. Κι όμως, οι πόλεις της περιοχής με δεκάδες χιλιάδες κατοίκους δεν απολαμβάνουν πολύ βασικές υποδομές, όπως αποχέτευση και σωστά δίκτυα ύδρευσης. Κανείς δεν αμφισβητεί ότι το Θριάσιο Πεδίο είναι σήμερα η πιο υποβαθμισμένη περιβαλλοντικά περιοχή της Αττικής και μια από τις πιο υποβαθμισμένες περιβαλλοντικά σε όλη τη χώρα.

## Πολιτιστικά στοιχεία

Στο σταυροδρόμι για την Πελοπόννησο και την Θήβα, η Δυτική Αττική υπήρξε κοιτίδα του αρχαίου ελληνικού πολιτισμού όπου ήκμασαν τα Μέγαρα, η Ελευσίνα, οι Παγές, τα Αιγόσθυνα, κ.α.. Κέντρο της Δυτικής Αττικής είναι η Ελευσίνα που υπήρξε μια από τις πέντε ιερές πόλεις της Αρχαίας Ελλάδας. Η ονομασία της υποδηλώνει τον ερχομό κάποιου σημαντικού γεγονότος. Η ιστορία της χρονολογείται από το 2000 π.Χ. και είναι συνυφασμένη με τη λατρεία της Θεάς Δήμητρας προστάτιδας της φύσης και της βλάστησης των σιτηρών. Στον 20ο αι. με την ταυτόχρονη εγκατάσταση πολλών μεγάλων και μικρών βιομηχανικών μονάδων, η Ελευσίνα αλλάζει τελείως όψη. Σήμερα στην ευρύτερη περιοχή λειτουργούν διυλιστήρια, χαλυβουργεία, εργοστάσια τσιμέντου, ναυπηγεία, βιομηχανία πυρομαχικών, καθώς και 2000 μικρότερες βιομηχανίες, βιοτεχνίες και εμπορικές δραστηριότητες. Αν και το φυσικό περιβάλλον έχει αλλοιωθεί πλήρως από την εκβιομηχάνιση, τα τελευταία χρόνια με μια σειρά από παρεμβάσεις η ατμοσφαιρική και η θαλάσσια ρύπανση στον κόλπο της Ελευσίνας έχουν μειωθεί, ενώ η πόλη έχει αναπτυχθεί σε διοικητικό και οικονομικό κέντρο με έντονη πολιτιστική κίνηση.



*Λίμνη Κουμουνδούρου -Ρείτων*

Η *Λίμνη Κουμουνδούρου* που έχει χαρακτηριστεί ως Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλους, ήταν μία από τις δύο ιερές λίμνες της Αρχαιότητας που συνδέεται με τα Ελευσίνια Μυστήρια και μαζί με το Λόφο Ηχούς αποτελούν ένα πολύ σημαντικό, ιστορικό τοπίο και ίσως το μοναδικό τοπίο στην Ιερά Οδό που δέχεται αποκατάσταση. Στην περιοχή έχουν εντοπισθεί τμήματα αρχαίας γέφυρας και μεγάλου κτίσματος υστερορωμαϊκών χρόνων. Ο τόπος, που προστατεύεται ως αρχαιολογικός χώρος, είναι υποβαθμισμένος λόγω κυρίως της υπόγειας εισροής πετρελαιοειδών στη λίμνη και γενικά της ρύπανσης των νερών και του αέρα αλλά και λόγω του θορύβου. Για την υποβάθμιση αυτή ευθύνονται οι έντονες ανθρώπινες δραστηριότητες στην περιοχή (μεταποίηση, δρόμοι μεγάλης κυκλοφορίας, στρατόπεδα).





Άποψη αρχαιολογικού χώρου

Μια συνοπτική περιγραφή της ιστορίας της Ελευσίνας θα μπορούσε να συνοψιστεί γύρω από τέσσερα βασικά στοιχεία: Τον μύθο της Περσεφόνης, τα Ελευσίνια Μυστήρια, το Φεστιβάλ των Αισχυλείων.

i. Ο Μύθος της Περσεφόνης

Η Περσεφόνη ήταν κόρη της Δήμητρας, Θεά της γεωργίας και του Δία, Πατέρα των Θεών. Σύμφωνα με τον μύθο, την όμορφη Περσεφόνη ερωτεύτηκε ο Πλούτωνας, θεός του Άδη και αποφάσισε να την κλέψει. Έτσι σύμφωνα με τον Ομηρικό ύμνο, ο Πλούτωνας σχεδίασε την Αρπαγή της Περσεφόνης μια μέρα που αυτή μάζευε λουλούδια στο Νύσιο πεδίο. Τη συντρόφευαν η Αθηνά, η Άρτεμις και οι Ωκεανίδες νύμφες. Η Περσεφόνη απομακρύνθηκε από τη συντροφιά της, αναζητώντας το πιο όμορφο λουλούδι. Όταν έσκυψε να πιάσει έναν νάρκισσο, η γη χωρίστηκε στη μέση και από τα έγκατα εμφανίσθηκε ένα άρμα. Οδηγός ήταν ο Πλούτωνας, που με το ένα χέρι κρατούσε τα χαλινάρια των αλόγων και με το άλλο άρπαξε την πανέμορφη κοπέλα. Οι κραυγές της δεν ακούστηκαν από κανένα και η Περσεφόνη κατέβηκε στον Κάτω Κόσμο. Η λύπη της Δήμητρας που έχασε την κόρη της, προκάλεσε μαρασμό στη γη και τις καλλιέργειες. Οι άνθρωποι πεινούσαν και παρακαλούσαν τον Δία να διατάξει τον Πλούτωνα να ελευθερώσει την Περσεφόνη. Ο Πλούτωνας δεν είχε άλλη επιλογή απ' το να υπακούσει, αλλά πρώτα έδωσε στην Περσεφόνη να φάει ένα ρόδι. Ο Πλούτωνας γνώριζε ότι αν η κοπέλα κατανάλωνε τροφή στον Κάτω Κόσμο, θα δενόταν μαζί του και δεν θα μπορούσε να φύγει. Η Περσεφόνη, έφαγε έξι σπόρια και επισφράγισε τη μοίρα της. Όταν το έμαθε η Δήμητρα, έγινε έξαλλη και για να την ηρεμήσει, ο Δίας πρότεινε ένα συμβιβασμό. Για κάθε σπόρο που έφαγε, η Περσεφόνη θα έμενε και ένα μήνα στον Άδη. Έτσι, θα περνούσε το μισό χρόνο δίπλα στην μητέρα της και τον άλλο μισό με τον Πλούτωνα. Η Δήμητρα αποδέχτηκε την απόφαση, αλλά δεν ξεπέρασε ποτέ το χαμό της κόρη της. Έκτοτε τους έξι μήνες που η Περσεφόνη βρισκόταν στον Άδη, η Δήμητρα πενθούσε και μαζί της πενθούσε και η φύση. Τα δέντρα έχαναν το φύλλωμά τους, οι καλλιέργειες ασθενούσαν και βαρύς χειμώνας έπεφτε στη γη. Όμως όταν η Περσεφόνη επέστρεφε στη μητέρα της, η χαρά της Δήμητρας πρασίνιζε τη γη και άνθιζε τα φυτά. Η Επιστροφή της Περσεφόνης στον Πάνω Κόσμο σηματοδοτεί την Ευφορία.

ii. Τα Ελευσίνια Μυστήρια

Ο μύθος της Περσεφόνης είναι ένας από τους πολλούς μύθους που υπάρχουν στον κόσμο για την εναλλαγή των εποχών στη γη. Ένας από τους τόπους όπου ο μύθος αυτός ήταν ιδιαίτερα σημαντικός είναι η Ελευσίνα όπου στο παρελθόν πραγματοποιούνταν τα "Ελευσίνια Μυστήρια", τα οποία ήταν μυστηριακές τελετές αφιερωμένες στον αποχωρισμό της Δήμητρας από την κόρη της την Περσεφόνη και στην κάθοδο της Περσεφόνης στον Άδη. Διήρκησαν πάνω από 2000 χρόνια και τελούνταν κάθε χρόνο το μήνα Σεπτέμβρη.

iii. Το Φεστιβάλ των Αισχυλείων

Το Φεστιβάλ πήρε την ονομασία του από τον αρχαίο δραματουργό Αισχύλο ο οποίος καταγόταν από την πόλη, ενώ η ιστορία του ξεκινάει το 1975, αμέσως μετά την επτάχρονη δικτατορία. Πρόκειται για θεσμό πολιτιστικών εκδηλώσεων που διοργανώνεται με επιτυχία από τον Δήμο Ελευσίνας και στον οποίο συμμετέχει ένας μεγάλος αριθμός εθελοντών. Στο πλαίσιο των Αισχυλείων, φιλοξενούνται κάθε χρόνο περίπου 65 εκδηλώσεις συνολικά. Το 2016, διεξήχθησαν 25 παραστάσεις θεάτρου, χορού και χοροθεάτρου, 23 μουσικές, 8 κινηματογραφικές προβολές, 3 εικαστικές εκθέσεις, 3 περφόρμανς, ένας ημιμαραθώνιος αγώνας δρόμου, ένα διεθνές συνέδριο, μία διάλεξη και μία διεθνής ημερίδα, ενώ οι χώροι οι οποίοι χρησιμοποιούνται, είναι κυρίως το Παλιό Ελαιουργείο Ελευσίνας και ο θερινός κινηματογράφος. Τέλος, σύμφωνα με τον απολογισμό του 2016, το σύνολο των επισκεπτών με βάση το σύνολο των εκδηλώσεων, ανέρχονται περίπου στους 39.468, γεγονός που δείχνει τη σπουδαιότητα του Φεστιβάλ. (aisxyliia.gr)

Ο παλαιότερος ναός για τη λατρεία της Θεάς Δήμητρας φαίνεται να διατηρήθηκε μέχρι το 1000 π.Χ. Μετά την κάθοδο των Δωριέων, δημιουργήθηκε νέος γεωμετρικός ναός, αλλά το ιερό παρέμεινε στην ίδια θέση. Μετά την επιβολή των Αθηναίων επί των Ελευσίνιων (650 - 600 π.Χ.) αντί του μικρού γεωμετρικού ιερού κτίζεται μεγαλύτερο, η λατρεία της Θεάς Δήμητρας αποκτά πανελλήνιο χαρακτήρα, η πόλη και το ιερό περικλείονται από ισχυρά τείχη και πύργους.

Σημαντικότερα από τα μνημεία στο χώρο των αρχαιοτήτων είναι:

- η Ιερά Αυλή, η οποία αποτελούσε την κατάληξη της Ιεράς Οδού και το χώρο συγκέντρωσης των πιστών, η εσχάρα με βωμούς θυσιών στις θεές (8ος π.Χ. – 2ος μ.Χ. αι.),
- ο ναός της Προπυλαίας Αρτέμιδας (2ος μ.Χ. αι.)
- τα Μεγάλα Προπύλαια, το δωρικό πρόπυλο, αντίγραφο των μνησικλείων Προπυλαίων της Ακρόπολης (2ος μ.Χ. αι.)
- τα Μικρά Προπύλαια,
- το Ιωνικό Πρόπυλο (54 π.Χ.),
- το Τελεστήριο στο κέντρο του οποίου υπήρχε το ανάκτορο – άδυτο της ελευσινιακής λατρείας (5ος π.Χ. – 2ος μ.Χ. αι.),
- οι Θριαμβικές Αψίδες που αποτελούσαν αντίγραφα της αψίδας του Αδριανού,
- το Καλλίχορον Φρέαρ (α' μισό 5ου π.Χ. αι.),
- το Πλουτώνειο, ιερός περίβολος με σπηλιά (β' μισό του 6ου – 4ο π.Χ. αι.)
- το Μυκηναϊκό Μέγαρο,
- η Ιερά Οδός που συνέδεε την Ελευσίνα με την Αθήνα διασχίζει την πόλη και τα ίχνη της διατηρούνται και σήμερα.

## **Κυκλοφοριακή δομή - δίκτυα στον ευρύτερο χώρο**

Η ευρύτερη περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από την ύπαρξη των δύο εθνικών οδών Αθηνών - Κορίνθου (παλαιά και νέα), της Αττικής Οδού καθώς και μίας σιδηροδρομικής γραμμής που συνδέει την κεντρική και βόρεια Ελλάδα με την Πελοπόννησο. Κύριο χαρακτηριστικό του οδικού δικτύου της περιοχής είναι ότι μέσω του πλέγματος των εθνικών οδών, δέχεται και διοχετεύει σημαντική υπερτοπική κίνηση που προέρχεται κύρια από το Λεκανοπέδιο Αττικής και τη Βόρεια Ελλάδα κατευθυνόμενο προς την Πελοπόννησο και αντίστροφα. Ο συνδυασμός των κινήσεων αυτών με την κοινή οργάνωση του τοπικού δικτύου κάνουν προβληματική σε ώρες αιχμής την σύνδεση των οικισμών μεταξύ τους.

Οι τρεις σημαντικές συνδέσεις με την Αθήνα (Νέα Εθνική Οδός, Ιερά Οδός, Αττική Οδός) έχουν διαμπερή ροή που υποβαθμίζει την Ελευσίνα και τον Ασπρόπυργο και διασπά τον πολεοδομικό ιστό τους. Οι τρεις αυτές οδοί εξυπηρετούν και υπερτοπικές μετακινήσεις, διαδημοτικές αλλά και μετακινήσεις βαρέων οχημάτων. Οι συνδέσεις μεταξύ αυτών των αστικών τμημάτων είναι και αισθητικά κακές και μη λειτουργικές. Με αυτό τον τρόπο οι πόλεις δεν αναπτύσσονται συνολικά και ισομερώς. Πρόσθετο πρόβλημα αποτελεί η ανυπαρξία δικτύου που να εξυπηρετεί τις βιομηχανικές και λιμενικές εγκαταστάσεις, με αποτέλεσμα να διακινούνται βαριά φορτηγά μέσα στον αστικό ιστό για χρήσεις ξένες προς την ζωή των πόλεων. Οι τοπικές μετακινήσεις γίνονται μέσω του υπερτοπικού δικτύου που συνθέτουν οι εθνικές οδοί Αθηνών- Κορίνθου και η παλαιά εθνική οδός Αθηνών- Θηβών. Η ολοκλήρωση της Αττικής Οδού αποσυμφόρησε σε μεγάλο βαθμό τις δυο εθνικές οδούς. Το λιμάνι της Ελευσίνας εξυπηρετεί κυρίως εμπορικές λειτουργίες όπου η χερσαία προσπέλαση δεν είναι ικανοποιητική. Σε ότι αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο, το Ταμείο Συνοχής με φορέα υλοποίησης τον ΟΣΕ πρόκειται να χρηματοδοτήσει την κατασκευή συγκροτήματος εγκαταστάσεων ΟΣΕ στο Θριάσιο Πεδίο με γραμμή σύνδεσης, την κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Θριάσιο Πεδίο- Ελευσίνα- Κόρινθος, την κατάρτιση μελέτης για την σιδηροδρομική σύνδεση του Λιμένος Πειραιώς με το Θριάσιο Πεδίο. Ήδη κατασκευάστηκε και λειτουργεί ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος που συνδέει την Κόρινθο με το Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος».

Στον ευρύτερο χώρο η Εθνική Οδός Αθηνών-Κορίνθου διέρχεται νότια της πόλης σε απόσταση 2χμ και παράλληλα προς την ακτή του κόλπου Ελευσίνας. Ένας δευτερεύων άξονας είναι η λεωφόρος ΝΑΤΟ, παράλληλη με την Εθνική Οδό, διέρχεται βόρεια της πόλης και εξυπηρετεί πολλά φορτηγά μεταφορικών εταιρειών και εργαζόμενους που κινούνται στο Θριάσιο Πεδίο και τα απορριμματοφόρα άλλων δήμων προς τον ΧΥΤΑ Άνω Λιοσίων. Η κυκλοφοριακή δομή της πόλης χαρακτηρίζεται από τον διαμπερή άξονα της Λεωφόρου Δημοκρατίας, που ξεκινά από τον ανισόπεδο κόμβο με την Εθνική Οδό στο 18ο χμ, διασχίζει το κέντρο και καταλήγει στο ΒΑ άκρο της απ' όπου θα τη συνδέσει με τη Λεωφόρο ΝΑΤΟ. Η νότια απόληξή του καταλήγει στον παραλιακό δρόμο.

Καταλύτες για την εξέλιξη στην περιοχή είναι η Αττική Οδός, ο νέος εμπορευματικός σταθμός του ΟΣΕ και το νέο λιμάνι της Ελευσίνας. Την τελευταία πενταετία το Θριάσιο αλλάζει πρόσωπο, καθώς οι ελαιώνες και οι γεωργικές εκτάσεις αποψιλώνονται συστηματικά και δίνουν τη θέση τους στο τσιμέντο. Ο κλάδος που ανθεί είναι οι αποθηκευτικοί χώροι και τα διακομιστικά κέντρα. Ταυτόχρονα μεταφορικές εταιρείες, βιοτεχνίες και άλλες οχλούσες χρήσεις μεταφέρονται από όλη την Αττική στους πέντε δήμους της περιοχής, δημιουργώντας μια νέα ασφυκτική κατάσταση, τόσο με τη νέα περιβαλλοντική υποβάθμιση της περιοχής, όσο και με τη συνεπακόλουθη επιβάρυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος.



Μέχρι τώρα η ανάπτυξη της Δυτικής Αττικής έχει αποκοπεί από την δυναμική της υπόλοιπης μητροπολιτικής περιοχής, καθώς η έμφαση εντοπίζεται σε διαφορετικές χωρικές ενότητες. Η συγκέντρωση βιομηχανίας- βιοτεχνίας και δραστηριοτήτων υπερτοπικού και εθνικού χαρακτήρα καθώς και ο ρόλος της Δυτικής Αττικής ως νευραλγικού άξονα επικοινωνίας νότιας και δυτικής Ελλάδας έχουν, κατά κανόνα, αναπτυχθεί με γνώμονα την εξυπηρέτηση της πόλης της Αθήνας και δεν βρίσκονται σε ισορροπία με την τοπική ανάπτυξη και ευημερία. Οι ιδιαιτερότητες της περιοχής μελέτης (θαλάσσιο μέτωπο, συνύπαρξη περιοχών οικιστικής ανάπτυξης, γεωργίας και μεταποιητικής δραστηριότητας), οι σύγχρονες τάσεις (συγκέντρωση δραστηριοτήτων χονδρικού εμπορίου, ανάγκη υποστήριξης του πρωτογενή τομέα) και η ύπαρξη προγραμματικού πλαισίου σε μητροπολιτικό επίπεδο (Γ' ΚΠΣ, ΟΑ 2004) είναι αυτές που καθορίζουν τις προοπτικές ανάπτυξης της περιοχής και το αναγκαίο πλαίσιο σχεδιασμού σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο. Η συσσώρευση των επικίνδυνων βιομηχανικών εγκαταστάσεων στον περιορισμένο χώρο του Θριασίου Πεδίου σε συνύπαρξη με οικισμούς, επαγγελματικές επιχειρήσεις και σημαντικές οδικές αρτηρίες δημιουργεί την ανάγκη αυξημένης ετοιμότητας για αντιμετώπιση μεγάλων βιομηχανικών ατυχημάτων. Μια έκρηξη στις εγκαταστάσεις των ΕΛΠΕ μπορεί να δημιουργήσει μια πύρινη σφαίρα ακτίνας 300μ. και σοβαρά εγκαύματα σε ακτίνα της τάξης των 2 χλμ. Ήδη εννέα βιομηχανίες εντάσσονται στο σχέδιο αντιμετώπισης ατυχημάτων μεγάλης έκτασης βάσει της κοινοτικής οδηγίας SEVEZO I, αριθμός που αναμένεται να αυξηθεί βάσει της SEVEZO II. Η γρήγορη συγκέντρωση πλήθους κατοίκων και βιομηχανικών συγκροτημάτων οφείλεται στη θέση της περιοχής ανάμεσα στο μεγάλο παραγωγικό κέντρο της Πελοποννήσου και το αντίστοιχα μεγάλο καταναλωτικό κέντρο της Αθήνας, στη μικρή απόσταση από την πρωτεύουσα με συνέπεια να τροφοδοτείται από εργατικό δυναμικό και να διαθέτει εκεί τα παραγόμενα προϊόντα και στην ύπαρξη θαλάσσιου κόλπου που εξυπηρετεί τη διακίνηση των αγαθών. Επειδή η ανάπτυξη έγινε χωρίς σχεδιασμό και υποδομές, οι ανθρωπογενείς επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον (ανάγλυφο, σύσταση εδάφους, υδρογραφικό δίκτυο κλπ) είναι σημαντικές.

## Σχέδια δράσης για το Θριάσιο πεδίο

Η μελέτη με τίτλο **«Πολοδομική Οργάνωση Θριασίου Πεδίου»** η οποία είχε ως βασικό αντικείμενο την αναθεώρηση των Γ.Π.Σ. των Ο.Τ.Α. ΘΡΙΑΣΙΟΥ ΠΕΔΙΟΥ, ανατέθηκε αρχικά το 1989 από τον Αναπτυξιακό Σύνδεσμο Δήμων και Κοινοτήτων Θριασίου Πεδίου στο γραφείο αρχιτεκτονικών πολεοδομικών μελετών Δ.Σταματιάδη. Η Α' φάση των εργασιών, παραδόθηκε το 1994 και αφορούσε ολοκληρωμένη πολεοδομική μελέτη και πρόταση αναθεώρησης του εγκεκριμένου Γ.Π.Σ. η οποία εκτεινόταν στα διοικητικά όρια των ΟΤΑ Θριασίου Πεδίου σύμφωνα με τα οριζόμενα στο νομοθετικό διάταγμα 1337/83. Η υποβληθείσα μελέτη συνοδεύονταν από επιμέρους εργασίες και έρευνες αναγκαίες για την τεκμηρίωση των προτάσεων των Ο.Τ.Α. Αποτέλεσμα της Α' ΦΑΣΗΣ ήταν η επίτευξη σημαντικών στόχων όπως:

- Η έκδοση σχετικών αποφάσεων του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε., που αφορούσαν την αναθεώρηση των Γ.Π.Σ., με τα οποία τροποποιήθηκαν οι χρήσεις γης, καθορίστηκαν νέες περιοχές επέκτασης α' κατοικίας και παραγωγικών δραστηριοτήτων, όροι και περιορισμοί δόμησης κ.λ.π. Ακολούθησε η ένταξη πολλών περιοχών στο σχέδιο πόλης σε εφαρμογή των Γ. Π.Σ.
- Χωροθέτηση για πρώτη φορά Κέντρου Βιολογικού Καθαρισμού Θριασίου Πεδίου σε κοινά αποδεκτή θέση (ανατολικά της Χαλυβουργικής που όμως έχει προσβληθεί στο ΣΤΕ)
- Χαρακτηρισμός του στρατοπέδου των Λ.Ο.Κ. Ασπροπύργου σε χώρο άθλησης.
- Προώθηση βασικών κυκλοφοριακών ρυθμίσεων, όπως οι τρεις ανισόπεδοι κόμβοι επί της Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών - Κορίνθου , και ΕΛ.ΠΕ. καθώς και η έγκριση πρότασης για την δημιουργία τοπικής αρτηρίας για την σύνδεση της πόλης της Ελευσίνος με το Θριάσιο Νοσοκομείο.

Όμως πολλές από τις προτάσεις που εμπεριέχονταν στις αποφάσεις των δημοτικών συμβουλίων, είτε δεν έγιναν αποδεκτές, είτε δεν υλοποιήθηκαν μέχρι σήμερα για ανεξήγητους λόγους. Μετά την έγκριση του νόμου 2508/79 άρχισε η Β' φάση, η οποία εκπονήθηκε την περίοδο Δεκέμβριος 1998 έως Δεκέμβριος 2001, στο πλαίσιο του νέου οικιστικού νόμου, με τους παρακάτω βασικούς στόχους:

1. Τον ενιαίο και τεκμηριωμένο πολεοδομικό σχεδιασμό και προγραμματισμό των έργων της ευρύτερης περιοχής Θριασίου στο πλαίσιο του νέου νόμου.
2. Τη «βιώσιμη ανάπτυξη» των Ο.Τ.Α. σε συνδυασμό με την προστασία του περιβάλλοντος.
3. Τη διασφάλιση θέσεων εργασίας και άνετων και ασφαλών συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων.

Η ενιαία οριστική πρόταση για ολόκληρο το Θριάσιο Πεδίο έχει ως έτος-στόχο το 2020. Για τη βέλτιστη τεκμηρίωση των προτάσεων της μελέτης, ανατέθηκαν στον μελετητή, από τον Αναπτυξιακό Σύνδεσμο Δήμων και Κοινοτήτων Θριασίου Πεδίου, οι παρακάτω ειδικές εργασίες και έρευνες:

- Μελέτη Γεωλογικής καταλληλότητας όλων των νέων περιοχών επέκτασης, σε έκταση 45.000 στρ. που προτείνονται με την αναθεώρηση των Γ.Π.Σ., (έγκριση ΥΠΕΧΩΔΕ ΔΟΚΚ - ΤΜΗΜΑ Γ α.Π. 46683/113γ της 31-7-2001).
- Ενημέρωση έρευνας βιομηχανικής-βιοτεχνικής δραστηριότητας και λοιπών επαγγελματικών εγκαταστάσεων στην ευρύτερη περιοχή (τελική συνολική καταγραφή περίπου 3200 μονάδων).

- Δημιουργία ψηφιακού υποβάθρου καθώς και καταγραφή- χαρτογράφηση των διοικητικών ορίων των Ο.Τ.Α. σε συνεργασία με τις Τεχνικές Υπηρεσίες της Περιφέρειας Αττικής και τις Τεχνικές Υπηρεσίες των Δήμων.
- Χαρτογράφηση της πληθυσμιακής πυκνότητας ανά απογραφικό Ο.Τ. από στοιχεία της απογραφής ΕΣΥΕ 1991.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δήμων και Κοινοτήτων Θριασίου Πεδίου ανέλαβε τον συντονισμό των σχετικών προτάσεων, καθώς και την έγκριση των γενικών θέσεων της μελέτης σε διαδημοτικά θέματα με κατευθύνσεις όπως:

- Αναβάθμιση ακτογραμμής, λίμνης Κουμουνδούρου, και γενικότερα ανάδειξη, προστασία κόλπου Ελευσίνας.
- Αποτελεσματικά μέτρα προστασίας ορεινών και ημιορεινών όγκων, τοπίου, δασών και δασικών εκτάσεων (λατομεία, αυθαίρετη δόμηση κ.λ.π.).
- Σταδιακή απομάκρυνση όλων των στρατιωτικών εγκαταστάσεων από την περιοχή και ιδιαίτερα του στρατιωτικού Αεροδρομίου Ελευσίνος λόγω του ότι βρίσκεται σε «απόσταση αναπνοής» από τις αναπτυσσόμενες περιοχές. Παραμονή των εγκαταστάσεων μεταφοράς προσωπικού, πυροσβεστικών αεροσκαφών κ.λ.π. και εξασφάλιση διαθέσιμων χώρων για πράσινο, αναψυχή, αθλητικές και πολιτιστικές εγκαταστάσεις διαδημοτικού χαρακτήρα.
- Ενίσχυση και διεύρυνση των υφιστάμενων χώρων αστικού πρασίνου με δημιουργία νέων ζωνών προστασίας – ζωνών πρασίνου μεταξύ περιοχών κατοικίας και παραγωγικών δραστηριοτήτων.
- Υλοποίηση σχεδιασμού και αξιοποίηση του δικτύου φυσικού αερίου στο πρόγραμμα αναβάθμισης του περιβάλλοντος.
- Υπερτοπικό δίκτυο μεταφορών (οδικό, σιδηροδρομικό, προ αστικού τρένου) και διαδημοτικοί σταθμοί Ο.Σ.Ε.
- Κατασκευή την επόμενη πενταετία ολόκληρου του δικτύου αποχέτευσης (πρωτογενές - δευτερογενές - τριτογενές) ακαθάρτων (αστικά λύματα και βιομηχανικά απόβλητα).
- Καθορισμός μέτρων ασφάλειας, διεξόδων διαφυγής, μέτρων έκτακτης ανάγκης, προστασίας από βιομηχανικά ατυχήματα κ.λ.π. με αυστηρή τήρηση του νόμου, ιδιαίτερα στις περιοχές βαριάς βιομηχανίας
- Απομάκρυνση όλων των οχλουσών παραγωγικών δραστηριοτήτων και υψηλού κινδύνου, σε απόσταση ασφαλείας από τον Αστικό Ιστό.
- Μέτρα διαφύλαξης της ιστορικής φυσιογνωμίας Θριασίου με προστασία και ανάδειξη όλων των αρχαιολογικών χώρων, της Ιεράς Οδού, των αξιόλογων διατηρητέων βιομηχανικών κτιρίων, παραδοσιακών οικισμών και κτιρίων κ.λ.π.
- Πρόταση για τον καθορισμό της Ελευσίνας ως διοικητικού – πολιτιστικού κέντρου της Δυτικής Αττικής (Σύμφωνα με το ισχύον Ρ.Σ.Α. - Ν 1515/85, η Ελευσίνα και ο Ασπρόπυργος καθορίζονται ως κέντρα Δήμου με υπερτοπική σημασία, ενώ ως κέντρο της χωροταξικής υποενοότητας Δυτικής Αττικής καθορίζονται τα Μέγαρα).

Εξασφάλιση την επόμενη 5ετία όλων των αναγκαίων υποδομών, μελετών και πόρων για δραστηριότητες υπερτοπικής εμβέλειας όπως:

- Θριάσιο Νοσοκομείο στη Μαγούλα, χώροι στάθμευσης, πρασίνου κ.λ.π.
- Εκθεσιακό κέντρο στον Ασπρόπυργο
- Σιδηροδρομικός -επιβατικός σταθμός Ο.Σ.Ε. Θριασίου στην Μαγούλα

- ο Εμπορικός σιδηροδρομικός σταθμός Ο.Σ.Ε. στον Ασπρόπυργο
- ο Θριάσιο Νεκροταφείο βόρεια του αεροδρομίου Ελευσίνος
- ο Νέο Λιμάνι στην Ελευσίνα
- ο Χώροι αναψυχής - άθλησης στα λατομεία και την περιοχή εργοστασίου ΤΙΤΑΝ στην Ελευσίνα (το οποίο επιβάλλεται να απομακρυνθεί).
- ο Χώροι πολιτιστικών εγκαταστάσεων νέου αρχαιολογικού μουσείου Ελευσίνας, χώροι στάθμευσης - πρασίνου σε συνδυασμό με την ανάδειξη και επέκταση του αρχαιολογικού χώρου.
- ο Βιοτεχνικό πάρκο (ΒΕΠΕ) στην περιοχή Καλυμπάκι – Βαμβακιά Ελευσίνας για την μετεγκατάσταση επαγγελματοβιοτεχνών - συνεργείων από τον αστικό ιστό.
- ο Υπογειοποίηση από τον Ο.Σ.Ε. της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής στην Ελευσίνα, και μετατροπής της σε προασιακό μετρό και διάθεση του υπέργειου χώρου στον Δήμο. Η γραμμή να εξυπηρετήσει με πυκνές στάσεις την σύνδεση Μεγάρων - Νέας Περάμου - Ελευσίνας - Ασπρόπυργου με το συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών (Σ.Κ.Α.).
- ο Διάθεση του χώρου απορριμμάτων Άνω Λιοσίων - Ασπρόπυργου στην αποκλειστική διαχείριση των απορριμμάτων Ο.Τ.Α. Θριασίου Πεδίου (και όχι όλου του Λεκανοπεδίου Αθηνών)

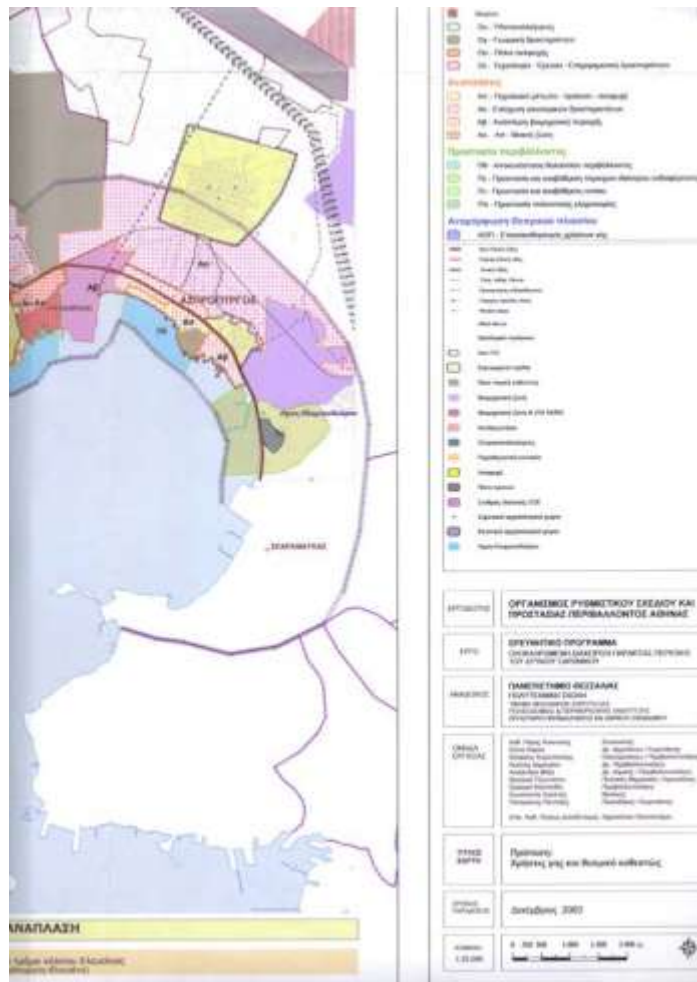
### **Ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιας ζώνης δυτικού Σαρωνικού**

Σύμφωνα με το Ερευνητικό Πρόγραμμα που εκπονήθηκε από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (2002- 2004) για την ΟΔΠΖ στη Δ. Αττική η περιοχή χωρίστηκε σε έξι διακριτές υποενοότητες που μελετήθηκαν σύμφωνα με τα φυσικά και διαμορφωμένα χαρακτηριστικά τους. Σκοπός της ΟΔΠΖ είναι να παρέχει γενικές κατευθύνσεις στα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού (κυρίως τα ΓΠΣ) για ζητήματα που σχετίζονται με τη διαχείριση των φυσικών πόρων και την αλληλεπίδραση ανθρώπινων δραστηριοτήτων και φυσικού περιβάλλοντος καθώς και την εξάρτηση της παράκτιας ζώνης από τις ανθρώπινες δραστηριότητες σε μια ευρύτερη περιοχή. Το ότι ο Δυτικός Σαρωνικός αποτελεί μια ιδιαίτερη ζώνη δικαιολογούν ο ρόλος του σε εθνικό επίπεδο και ο αποσπασματικός χαρακτήρας σχεδιασμού και διαχείρισης του χώρου αυτού.

Η μελέτη εστιάστηκε σε τρεις ζώνες- δύο χερσαίες, τη δυναμική και την κρίσιμη, και μια θαλάσσια. Καταγράφηκαν και αναλύθηκαν όλα τα στοιχεία για την περιοχή τόσο αυτά που αφορούν το φυσικό περιβάλλον όσο και αυτά που αφορούν την παραγωγική δραστηριότητα του πληθυσμού. Καταγράφηκαν τα βασικά πλαίσια πολιτικής (ΡΣΑ, ΟΡΣΑ «ΑΘΗΝΑ – ΑΤΤΙΚΗ, ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ 2000- 2006», ΠΕΠ Αττικής 2000-2006) που ισχύουν για την περιοχή και αξιολογήθηκαν οι στόχοι τους. Στη συνέχεια σχολιάστηκαν οι Νόμοι που αφορούν την περιοχή (Ν. 2965/ 2001 για την "Βιώσιμη ανάπτυξη της Αττικής", τα ΓΠΣ και οι ΖΟΕ), το Ν. 2971 (285/19-12-2001) περί αιγιαλού και παραλίας και με ποιες κατευθύνσεις αυτοί μπορούν να συμβάλλουν στην περιβαλλοντική διαχείριση της περιοχής.

Για τις ανάγκες της μελέτης αυτής η κρίσιμη ζώνη οριοθετήθηκε σαν την περιοχή της παράκτιας ζώνης που βρίσκεται νότια της Νέας Εθνικής Οδού Αθηνών-Κορίνθου. Η Ε.Ο. έπαιξε και συνεχίζει να παίζει ένα ιδιαίτερα σημαντικό όσο και διπλό ρόλο στην περιοχή μελέτης. Αφενός αποτέλεσε την βασική αιτία προσέγκυσης δραστηριοτήτων στην περιοχή του Θριασίου πεδίου και διάχυσής του στην συνέχεια κατά μήκος της χάραξής της αλλά και εκατέρωθεν, ενώ συγχρόνως λειτουργεί σαν φράγμα μεταξύ της ενδοχώρας και του θαλάσσιου μετώπου που της αντιστοιχεί παρεμποδίζοντας την ολοκλήρωση ενός φυσικο-γεωγραφικά ενιαίου χώρου. Η διάσπαση αυτή είχε επιπλέον επιπτώσεις στην μορφή διαχείρισης του χώρου, με το παράκτιο τμήμα να συγκεντρώνει τις πλέον περιβαλλοντικά οχλούσες δραστηριότητες και να ρυθμίζεται από αποφάσεις που λαμβάνονται εκτός περιοχής μελέτης και σε επίπεδο πολύ υψηλότερο του τοπικού. Περιληπτικά, μπορεί να αναφερθεί ότι η κρίσιμη ζώνη στο χερσαίο τμήμα της αμέσου ενδιαφέροντος περιοχής της παρούσας μελέτης χαρακτηρίζεται από την παρουσία μεγάλων βιομηχανικών συγκροτημάτων και δραστηριοτήτων χονδρεμπορίου -παραλίες Ασπροπύργου και Ελευσίνας-, στα οποία παρεμβάλλονται αρχαιολογικοί χώροι, οικιστικές περιοχές και δραστηριότητες αναψυχής- θαλάσσιο μέτωπο Ελευσίνας και Ασπροπύργου. Επίσης υπάρχουν και τμήματα που διατηρούνται ακόμα σχετικά άθικτα από την ανθρώπινη παρέμβαση όπως η λίμνη Κουμουνδούρου και περιοχές μη συμβατών χρήσεων όπως αναψυχή με στρατιωτικές εγκαταστάσεις.

Ένα βασικό πρόβλημα στην περιοχή μελέτης έγκειται στο ρόλο που έχει αναλάβει η συγκεκριμένη παράκτια ζώνη και στη σχέση της με την υπόλοιπη ηπειρωτική περιοχή στην οποία υπάγεται διοικητικά. Η παράκτια ζώνη έχει έναν ρόλο υπερτοπικής σημασίας, φιλοξενώντας χρήσεις που εξυπηρετούν την πρωτεύουσα και τη χώρα γενικότερα. Αντίθετα το ηπειρωτικό τμήμα, με μόνη εξαίρεση τη βιομηχανική ζώνη Ασπροπύργου- Ελευσίνας, δεν έχει αναπτύξει ανάλογης σημασίας δραστηριότητες. Επιπλέον το σύνολο των οικισμών της περιοχής μελέτης, με μόνη εξαίρεση την Ελευσίνα, είναι παραδοσιακά στραμμένοι προς το ηπειρωτικό τους τμήμα ασχολούμενοι σε μεγάλο ποσοστό (πολυδραστηριότητα) με τον πρωτογενή τομέα. Το τελικό αποτέλεσμα είναι η μειωμένη δυνατότητα παρέμβασης στον παράκτιο χώρο από τους δήμους στους οποίους διοικητικά ανήκει, η οικειοποίηση του χώρου από δραστηριότητες διαχειριζόμενες από επιχειρήσεις και άτομα εκτός περιοχής μελέτης (βιομηχανίες, χονδρεμπόριο, παραθεριστική κατοικία), η συστηματική αποκοπή του παράκτιου χώρου από μεγάλους άξονες μεταφορικής υποδομής χαραγμένους παράλληλα προς την ακτή. Ιδιαίτερη σημασία αποκτά η ανάγκη διευθέτησης των παρατηρούμενων συγκρούσεων που θα αποτελεί και τη βάση για ένα πρόγραμμα Δράσης για κάθε επιμέρους τμήμα της εξεταζόμενης περιοχής ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες που αυτό εμφανίζει. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η παράκτια ζώνη εμφανίζει μία δυναμική ανάπτυξης που προκύπτει κύρια από το γεγονός ότι ο ρόλος της παράκτιας ζώνης είναι υπερτοπικής σημασίας, παρατηρείται μία συνεχιζόμενη οικιστική ανάπτυξη στη περιοχή, η περιοχή βρίσκεται σε μία μεταβατική κατάσταση κυρίως εξαιτίας της κάμψης που παρατηρείται σε σημαντικές παραδοσιακές βιομηχανικές δραστηριότητες, η περιοχή της Δ. Αττικής φαίνεται να είναι αποκομμένη από το υπόλοιπο της Αττικής και τις προοπτικές στη περιοχή, ενώ τέλος απουσιάζει ένα όραμα που θα παρέχει κατεύθυνση για την περιοχή.



Πρόταση: Χρήσεις γης και θεσμικό καθεστώς (Πηγή: Ερευνητικό Παν. Θεσσαλίας)

Άλλοι παράγοντες που διαμορφώνουν τις προοπτικές στη περιοχή είναι η ανάπτυξη για το λιμάνι του Πειραιά που πιθανόν να περιορίσει τα όποια αναμενόμενα ή προσδοκώμενα οφέλη για το λιμάνι της Ελευσίνας, η πολιτική που θα ακολουθηθεί σε σχέση με τη διαχείριση των εκτάσεων του ΟΣΕ, η εξέλιξη της παραθεριστικής κατοικίας και της αναψυχής γενικότερα στην περιοχή, που είναι και άμεση συνάρτηση της πολιτικής αναβάθμισης και αποκατάστασης του περιβάλλοντος καθώς και του σχεδιασμού της οικιστικής ανάπτυξης στη περιοχή και οι προοπτικές για την ανάπτυξη της βιομηχανίας. Ενδιαφέρον επίσης εμφανίζει η ενίσχυση δραστηριοτήτων αναψυχής. Στο πλαίσιο αυτό ιδιαίτερη σημασία φαίνεται να αποκτά η καλύτερη διασύνδεση δυναμικής και κρίσιμης ζώνης σε συνδυασμό με την ανάπλαση στις περιοχές αναψυχής, ή σε περιοχές-θύλακες που μπορεί να λειτουργήσουν ως περιοχές αναψυχής υπό προϋποθέσεις. Αναγκαία για το σκοπό αυτό κρίνεται η προστασία του τοπίου, η προστασία κρίσιμων οικοσυστημάτων και περιοχών με ιδιαίτερη πολιτισμική αξία τόσο εντός της κρίσιμης ζώνης όσο και στην ευρύτερη περιοχή, ιδιαίτερα μάλιστα των ορεινών όγκων. Ενδιαφέρον ακόμη παρουσιάζουν η ενθάρρυνση με την λήψη κατάλληλων μέτρων μετεγκατάστασης εκεί νέων μονάδων που έχουν σχέση με τη διαχείριση του περιβάλλοντος, οι προοπτικές ανάπτυξης χονδρεμπορίου, η δυνατότητα ανάπτυξης άλλων υπηρεσιών (logistics).

Στη συνέχεια είχε γίνει ανάλυση SWOT και ερευνώνται οι Δυνατότητες, οι Περιορισμοί, οι Ευκαιρίες και οι Απειλές για την περιοχή. Τελική διαπίστωση είναι η έλλειψη διατυπωμένης στρατηγικής για την εξέλιξη της περιοχής μελέτης καταλήγει στο οξύμωρο, το μέλλον μιας περιοχής εθνικής σημασίας να καθορίζεται με μικροπαρεμβάσεις τοπικής σημασίας και συχνά αυθαίρετων. Τα προγραμματισμένα ή εκτελούμενα έργα, όπως παρουσιάστηκαν στην Α' φάση, συνηγορούν προς αυτή την άποψη. Ωστόσο πίσω από αυτή την αποσπασματική αντιμετώπιση υπάρχει μια γενικότερη επιδίωξη από πλευράς τοπικής κοινωνίας για αναβάθμιση της περιοχής και ανάκτηση του παράκτιου χώρου με στόχο τη χρήση του για αναψυχή από το ευρύτερο κοινό του Λεκανοπεδίου. Η άποψη αυτή είναι κοινή σε όλους τους δήμους, ανεξάρτητα από την ποιότητα του περιβάλλοντος.

Στο Δήμο Ασπροπύργου έχει ήδη υλοποιηθεί ζώνης αναψυχής στην Παραλία και είναι επιθυμητή η διεύρυνσή της προς τα ανατολικά στις εκτάσεις της Εθνικής Τραπέζης, του Στρατοπέδου των ΛΟΚ και της Λίμνης Κουμουνδούρου. Ωστόσο τα σχέδια αυτά προσκρούουν στο ιδιοκτησιακό καθεστώς των χώρων, διότι ακόμα και η λίμνη εντάσσεται σε στρατιωτική περιοχή. Στόχος των επιδιωκόμενων παρεμβάσεων είναι να δημιουργηθεί Πάρκο Πόλης για τους κατοίκους της Δυτικής Αττικής. Μια σημαντική δυσχέρεια για την πραγματοποίηση αυτών των σχεδίων είναι η υποβάθμιση του θαλάσσιου χώρου από τον παροπλισμό πλοίων μέσα στον κόλπο. Σύμφωνα με τοπικές εκτιμήσεις, την περίοδο της κρίσης υπήρχαν περίπου 600 παροπλισμένα πλοία στην περιοχή, με σοβαρές επιπτώσεις για την ποιότητα του τοπίου και του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η πρόσφατη επανεμφάνιση του φαινομένου έχει δημιουργήσει ανησυχίες για επανάληψη αυτής της κατάστασης.

Η αξιοποίηση των χώρων των δύο στρατοπέδων για πράσινο και χώρους άθλησης κρίνεται ότι θα βοηθούσε τα προαναφερόμενα σχέδια, αλλά δεν πρέπει να θεωρείται πιθανή για το κοντινό μέλλον, λόγω του ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

Το ερευνητικό αυτό πρόγραμμα καταλήγει σε Γενικές Κατευθύνσεις για την ΟΔΠΖ της περιοχής:

1. Χωροταξικός σχεδιασμός ο οποίος θα εκτείνεται σε σημαντικό βάθος περιλαμβάνοντας την κρίσιμη και τη δυναμική ζώνη σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή. Αυτό φαίνεται να έχει ιδιαίτερη σημασία για τη περιοχή μελέτης καθώς αν και οι πιέσεις και συγκρούσεις εκδηλώνονται πρωτίστως στη κρίσιμη ζώνη και δευτερευόντως στη δυναμική ζώνη, η ευρύτερη περιοχή είναι πιθανό μελλοντικά να αποτελέσει χώρο εκτόνωσης κάποιων πιέσεων (στη προοπτική αναβάθμισης κάποιων τμημάτων της παράκτιας ζώνης δεν θα πρέπει να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο μεταφοράς οχλουσών δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή). Ταυτόχρονα η ευρύτερη περιοχή φαίνεται να αποτελεί και τη μόνη ίσως ουσιαστική δυνατότητα για ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής σε περιοχές με ιδιαίτερη οικολογική αξία. Στο πλαίσιο αυτό αποκτά ιδιαίτερη σημασία η ανάγκη ενδυνάμωσης του στρατηγικού ρόλου του ολοκληρωμένου χωροταξικού σχεδιασμού.
2. Ενσωμάτωση των αρχών της Ολοκληρωμένης Διαχείρισης της Παράκτιας Ζώνης στα Τοπικά Σχέδια
3. Προτεραιότητα στις δραστηριότητες που αποδεδειγμένα εξαρτώνται από την παράκτια ζώνη
4. Ελεύθερη πρόσβαση του κοινού στην κρίσιμη ζώνη. Συνήθως η διασφάλιση της πρόσβασης του κοινού στη κρίσιμη ζώνη έχει σχέση με τη δυνατότητα αναψυχής (χρήση των ακτών για κολύμβηση). Στη προκειμένη περίπτωση η δυνατότητα αυτή δεν μπορεί να ισχύσει για ένα μεγάλο τμήμα της παράκτιας ζώνης τόσο λόγω του αποκλεισμού της παράκτιας ζώνης,

εξαιτίας της παρουσίας βιομηχανικών δραστηριοτήτων, όσο –πρωτίστως- εξαιτίας της υποβάθμισης της ποιότητας του θαλάσσιου μετώπου. Για το λόγο αυτό καθίσταται ζωτικής σημασίας η διασφάλιση της πρόσβασης στην ακτή στο υπόλοιπο τμήμα της παράκτιας ζώνης, ακόμα και στη περίπτωση όπου δεν υπάρχει η δυνατότητα για κολύμβηση.

5. Ανάπτυξη υποδομών αναπτυξιακού χαρακτήρα κατά το δυνατόν σε μεγάλη απόσταση από την παραλία. Στη συγκεκριμένη περίπτωση ιδιαίτερη σημασία έχει η αντιμετώπιση των επιπτώσεων (μείωση ή και άρση όπου αυτό είναι εφικτό) από την ανάπτυξη υποδομών αναπτυξιακού, υπερτοπικού χαρακτήρα.
6. Αξιοποίηση του θεσμού των Μελετών Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων με στόχο την εξέταση των μακροχρόνιων καθώς και των συσσωρευτικών επιπτώσεων από τα προτεινόμενα έργα και δραστηριότητες, τον προσδιορισμό και τη λήψη όλων των απαραίτητων μέτρων για τον περιορισμό των επιπτώσεων στην ευρύτερη ζώνη, την υλοποίηση των έργων σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες της παράκτιας ζώνης.

Το μέλλον του Θριασίου φαίνεται να συνδέεται, τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα, με την ανάπτυξη του χονδρεμπορίου, που τείνει να εξισορροπήσει την κρίση που δημιούργησε η αποβιομηχάνιση, τόσο ως προς την απασχόληση, όσο και ως προς την επαναχρησιμοποίηση εγκαταλειμμένων βιομηχανικών χώρων. Ο πρωτογενής τομέας συρρικνώνεται δραματικά και οι εναπομείνουσες γεωργικές εκτάσεις μετατρέπονται σε υπαίθριους χώρους χονδρεμπορίου (αυτοκινήτων, απόθεσης υλικών για ανακύκλωση κλπ). Το βασικό ερώτημα για το μέλλον της περιοχής σχετίζεται πιθανότατα με τα όρια ανάπτυξης των διαφόρων χρήσεων με βάση τη φέρουσα ικανότητα του χώρου και τον προσανατολισμό του πλεονάσματος σε άλλες περιοχές.



## Ελευσίνα:

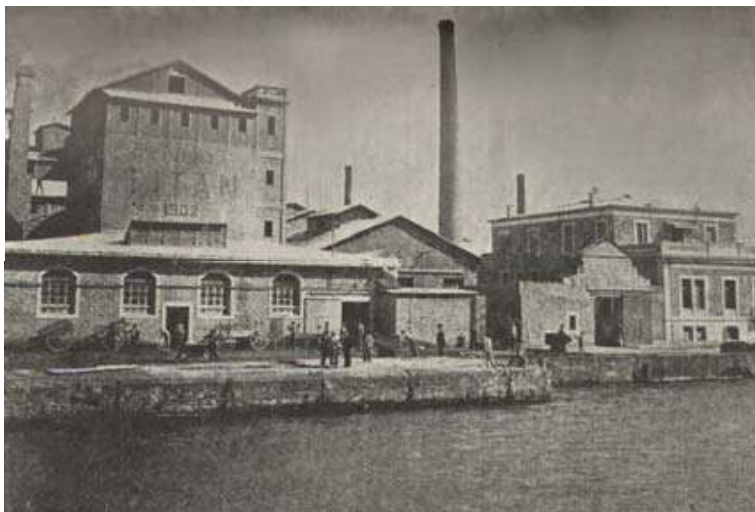
### Σύνδεση της πόλης με τη λιμενική ζώνη - Συμμετοχικές αποφάσεις

Η Ελευσίνα είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα πόλης-λιμανιού που τα αναπτυξιακά σχέδια για το παραλιακό μέτωπο έχουν εγκαταλειφθεί παρά τις ισχυρές δυναμικές και τα πολύ ισχυρά πολιτιστικά πλεονεκτήματα- αρχαιολογικός χώρος, εργοστάσιο ΚΡΟΝΟΣ κλπ- που έχει σαν πόλη. Σύμφωνα με μελέτες η πολιτική των αναπλάσεων χρειάζεται να βασιστεί σε ευρύτερο στρατηγικό προγραμματισμό για ολόκληρη την περιοχή. Τα τελευταία χρόνια τέσσερις διαφορετικές μελέτες (μία από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, μία από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, μία από τον Οργανισμό Λιμένος Ελευσίνας και μία για τον αστικό σχεδιασμό ολόκληρης της πόλης) έχουν συνταχτεί για τον παράκτιο χώρο της Ελευσίνας που δείχνουν άλλη μια φορά την έλλειψη συντονισμού. Τα αποτελέσματα και οι προτάσεις ήταν διαφορετικά και σε κάθε περίπτωση η ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου εξαρτάται από την μεταφορά ή όχι του λιμανιού σε γειτονική περιοχή.

Για περισσότερο από έναν αιώνα, η πόλη παραδόθηκε στο εθνικό στοίχημα για ανάπτυξη της ελληνικής βιομηχανίας, στο βωμό της οποίας θυσιάσε τον αέρα και τη θάλασσά της που καθημερινά επιβαρύνονταν με τόνους επικίνδυνων τοξικών ουσιών. Ο ένας αιώνας της άναρχης βιομηχανικής ανάπτυξης άφησε το πρόβλημα της ποιότητας ζωής εξαιτίας του γεγονότος ότι ζωτικούς χώρους της πόλης έχουν καταλάβει βιομηχανικές δραστηριότητες, καθώς και η τεράστια υπερτοπική κυκλοφορία- την πόλη διασχίζουν η Παλιά Εθνική Οδός Αθηνών-Κορίνθου, η Νέα Εθνική Οδός Α-Κ, η σιδηροδρομική γραμμή και η Αττική Οδός.

Χρειάστηκαν πολύχρονοι αγώνες από την πλευρά των κατοίκων, προκειμένου αυτή η εικόνα να αρχίζει να αλλάζει. Οι περίπου 50 μεγάλες και μικρότερες βιομηχανίες που λειτουργούν σήμερα στην Ελευσίνα, όπως και οι άλλες 1.300 της ευρύτερης περιοχής εξόπλισαν τα φουγάρα τους με τα απαραίτητα φίλτρα, μειώνοντας έτσι σημαντικά την ατμοσφαιρική ρύπανση σε όλο το Θριάσιο Πεδίο.

Παρόλα αυτά, σύμφωνα με τη σχετική μελέτη, η ατμοσφαιρική ρύπανση του Θριάσιου Πεδίου εξακολουθεί να αποδίδεται κυρίως στη βιομηχανική δραστηριότητα.



*Η χωροθέτηση της βιομηχανικής ζώνης στο παράκτιο μέτωπο απέκοψε την πόλη από την παραλία*



*Χαρακτηριστικό κτίριο της εγκαταλελειμμένης βιομηχανίας ΚΡΟΝΟΣ (Πηγή: [www.elefsina.gr](http://www.elefsina.gr))*

Οι μεγάλες ποιοτικές μεταβολές που έγιναν στις βιομηχανίες την προηγούμενη δεκαετία είχαν ως αποτέλεσμα τη μείωση τόσο της θαλάσσιας όσο και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Είναι χαρακτηριστικό ότι έως το '81 οι υψικάμινοι της Χαλυβουργικής διοχέτευαν χωρίς καμιά επεξεργασία χιλιάδες τόνους κόκκινης σκόνης στην ατμόσφαιρα. Κάτω από την ισχυρότατη κοινωνική πίεση, η Χαλυβουργική έφερε ηλεκτρικούς φούρνους εξοπλισμένους με καλά ηλεκτροστατικά φίλτρα, ενώ και οι άλλες βιομηχανίες υποχρεώθηκαν να πάρουν μέτρα καθαρισμού των απαερίων τους. Βέβαια ενώ όλες οι βιομηχανίες στην Ευρώπη έχουν όριο εκπομπής 30 ml/κμ, οι βιομηχανίες στην Ελλάδα έχουν 100 ml/κμ- όσο δηλαδή όριζε το Προεδρικό Διάταγμα του 81. Συνεχίζουν επίσης να ρυπαίνουν το έδαφος, προκειμένου να μην πληρώνουν το κόστος της νόμιμης αξιοποίησης των αποβλήτων τους, αφού βαρέλια με τοξικά και πετρελαιοειδή πετιούνται στα ρέματα ή θάβονται με αποτέλεσμα σε κάθε πλημμύρα να φθάνουν μέχρι τα σπίτια. Από το 1981 οι φορείς της πόλης ζητούν να εδρεύει στην Ελευσίνα κλιμάκιο Επιθεωρητών Περιβάλλοντος, αφού δεν είναι δυνατόν από την Αθήνα με αραιές επισκέψεις να ελέγχουν την κατάσταση. Πάντως, οι βιομηχανίες είναι πλέον υποχρεωμένες να υποβάλλουν σε κάθε αίτημα του Δήμου το περιβαλλοντικό τους προφίλ.

Σήμερα, μέσα στην πόλη της Ελευσίνας, η βιομηχανική ρύπανση είναι λιγότερη από τη ρύπανση που προκαλούν τα 50 εκατ. οχήματα που διασχίζουν κάθε χρόνο την περιοχή. Αντίθετα, στο Θριάσιο Πεδίο, η ατμοσφαιρική ρύπανση οφείλεται κυρίως στη βιομηχανική δραστηριότητα. Σύμφωνα με στοιχεία του Γραφείου Ελέγχου Ρύπανσης και Ποιότητας Περιβάλλοντος του Αναπτυξιακού Συνδέσμου Δήμων και Κοινοτήτων Θριασίου Πεδίου, οι συγκεντρώσεις του διοξειδίου του θείου και διοξειδίου του αζώτου κυμαίνονται κάτω από τα όρια που έχει θέσει η Ευρωπαϊκή Ένωση, ενώ κάτω από το όριο της Ε.Ε. (αλλά και από τις τιμές που εμφανίζονται στην Αθήνα) κυμαίνεται ο μόλυβδος. Υψηλές, αντίθετα, παραμένουν οι παρατηρούμενες συγκεντρώσεις όζοντος υπερβαίνοντας περιοδικά τα όρια, ενώ σε υψηλά επίπεδα εξακολουθούν να κυμαίνονται και οι συγκεντρώσεις αιωρούμενων σωματιδίων.

Βελτίωση παρουσιάζει και η κατάσταση του κόλπου της Ελευσίνας. Ενώ έως το 1985 διοχετεύονταν καθημερινά στη θάλασσα 500.000κ.μ. ανεπεξεργαστα βιομηχανικά απόβλητα, σήμερα διοχετεύονται 25.000κ.μ. επεξεργασμένα. Τα φωσφορικά και τα νιτρικά έχουν μειωθεί, αυξήθηκε η διαφάνεια, όπως και οι ποσότητες και τα είδη των αλιευμάτων. Σύμφωνα με τη σχετική μελέτη, πάντως, κύρια πηγή ρύπανσης της θάλασσας παραμένουν τα απόβλητα των εργοστασίων. Άλλωστε, μόλις στις αρχές του 2005 εγκρίθηκε η χρηματοδότηση για την κατασκευή αποχέτευσης στην Ελευσίνα, μια καθυστέρηση που οδήγησε το 2004 τη χώρα μας ενώπιον του ευρωπαϊκού δικαστηρίου για τη ρύπανση του Θριάσιου Πεδίου από τα βιομηχανικά και οικιακά λύματα. Τα βιομηχανικά απόβλητα παραμένουν, άλλωστε, και η κύρια πηγή ρύπανσης του κόλπου της Ελευσίνας, παρά το γεγονός ότι η κατάσταση τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει βελτίωση. Τα τελευταία τέσσερα χρόνια, μάλιστα, επιτρέπεται και το μπάνιο στη θάλασσα. Το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της πόλης αποτελεί τομή σ' αυτό το σημείο γιατί αποχαρκτηρίζει κάποιες περιοχές, όπως είναι ο «Ίταν», από βιομηχανικές.



Παλιά φωτογραφία του λιμανιού της Ελευσίνας με τη βιομηχανική ζώνη (Πηγή: [www.elefsina.gr](http://www.elefsina.gr))



Η παραλία ζωτικός χώρος αναψυχής για τους κατοίκους

Μπορεί η ρύπανση να έχει μειωθεί, δεν έχουν λυθεί όμως άλλα ζωτικά ζητήματα που ταλανίζουν την Ελευσίνα, με πρώτο και κύριο το γεγονός ότι έχει απολέσει εδώ και χρόνια την ιδιότητα της παραλιακής πόλης. Από τα 13χμ της ακτογραμμής, ο δήμος δεν διαχειρίζεται ούτε ένα μέτρο- έχει καταληφθεί εξ ολοκλήρου από τις βιομηχανίες και τις εγκαταστάσεις του εμπορικού λιμανιού. Σε μια περιοχή συνδεδεμένη ιστορικά με τη θάλασσα, στους κατοίκους αναλογούν σήμερα μόλις 30μ παραλίας. Νέες χρήσεις χωροθετούνται αποκλείοντας εντελώς την πρόσβαση προς την παραλία και μετατρέποντας την Ελευσίνα σε παραθαλάσσια πόλη χωρίς θάλασσα. Σε τμήμα της παραλίας εγκαθίσταται η επισκευαστική βάση των σκαφών του Λιμενικού Σώματος, που βαφτίστηκε "ολυμπιακό έργο", αν και οι εργασίες άρχισαν μεταολυμπιακά, για να κατασκευαστεί χωρίς την τήρηση των νομίμων προϋποθέσεων και κανόνων. Η από πολλών ετών σχεδιαζόμενη μεταφορά του λιμανιού στην ΠΥΡΚΑΛ, εκτός των ορίων του οικιστικού ιστού της πόλης, τελικά μετατρέπεται σε εφιάλτη, αφού οι νέες εγκαταστάσεις θα προστεθούν στις ήδη υπάρχουσες, με αποτέλεσμα όχι μόνο το υπάρχον λιμάνι να παραμείνει, αλλά να γιγαντωθεί και να προστεθούν νέες επιβαρυντικές δραστηριότητες (όπως η μεταφορά χύδην φορτίων και ο ελλιμενισμός πλοίων RO-RO) που απομακρύνονται από το λιμάνι του Πειραιά. Ακόμη ο Οργανισμός Λιμένος Ελευσίνας δημιούργησε πρόσφατα και Επισκευαστική Βάση μπροστά

ακριβώς από την πόλη. Στον κόλπο της Ελευσίνας βρίσκονται ακόμη δεμένα 50 παροπλισμένα πλοία που ρυπαίνουν αισθητικά το τοπίο. Ταυτόχρονα, εκφράζονται φόβοι ότι και οι δύο τελευταίοι ελεύθεροι χώροι της παράκτιας ζώνης θα παραδοθούν στην «ανάπτυξη». Πρόκειται για μια έκταση 40 περίπου στρεμμάτων, όπου λειτουργούσε το οινοποιείο «Κρόνος» (σώζονται δύο υπέροχα διατηρητέα κτίρια, μνημεία βιομηχανικής αρχιτεκτονικής) και το πάρκο «Ιρις», αντίστοιχης έκτασης, με αιωνόβιες ευκαλύπτους, όπου λειτουργούσε το ομώνυμο εργοστάσιο χρωμάτων.

Το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο για την πόλη της Ελευσίνας χαρακτηρίζει τις δύο πρώην βιομηχανικές αυτές εκτάσεις «πολεοδομικό κέντρο», επιτρέποντας τις χρήσεις αναψυχής. Ο «Κρόνος» ανήκει σε ιδιώτη, ενώ το «Ιρις» έχει αγοραστεί από τον Οργανισμό Εργατικής Κατοικίας, που σχεδιάζει την ανέγερση 92 εργατικών κατοικιών. Τα μέλη της Επιτροπής Κατοίκων, όμως εκφράζουν αντιρρήσεις με το αιτιολογικό ότι από την περιοχή λείπουν οι κοινόχρηστοι χώροι.



Σχέδιο με τα βασικά σημεία της Πρότασης του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ (Πηγή:Ερευνητικό Πρόγραμμα ΕΜΠ)

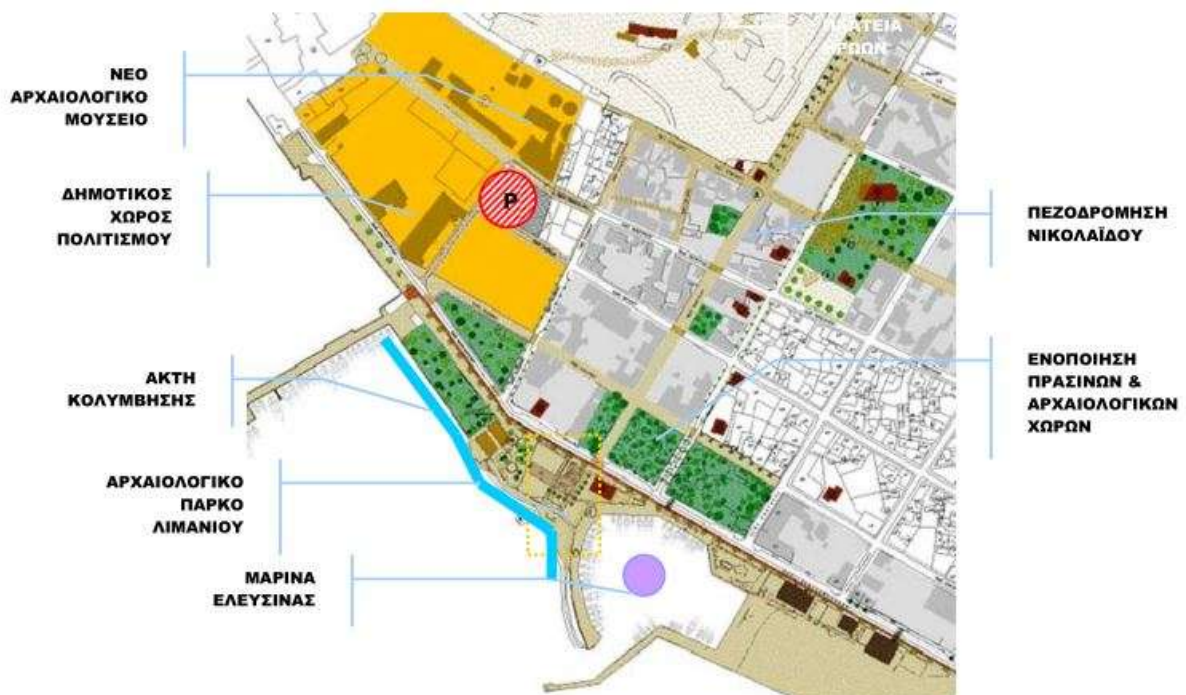
Το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ σε συνεργασία με το Δήμο Ελευσίνας εκπόνησε ερευνητικό πρόγραμμα με τίτλο «Άξονες Αναβάθμισης της Ελευσίνας». Σύμφωνα με την πρόταση αυτή το τρίπτυχο «Παραλία-Αρχαιότητες-Σύγχρονα Μνημεία Βιομηχανικής Αρχιτεκτονικής» θα μπορούσαν να αποτελέσουν τους πόλους της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης της Ελευσίνας. Σκοπός είναι να αναδειχτούν τα θετικά στοιχεία της πόλης, ώστε να κερδίσει το χαμένο έδαφος με στόχο σε ένα χρονικό διάστημα δύο ή τριών τετραετιών το πρόσωπο της πόλης να αλλάξει.



Οι βασικές κατευθύνσεις στις οποίες κινείται η πρόταση είναι η ισχυροποίηση της Πολεοδομικής ενότητας Κέντρο Πόλης δίνοντας έμφαση στις χρήσεις εμπόριο-διοίκηση-υπηρεσίες, η προτεραιότητα στις μετακινήσεις με μέσα μαζικής μεταφοράς και η προοπτική ταχείας σύνδεσης με το κέντρο της Αθήνας με ελαφρύ μετρό ή τραμ, η αναβάθμιση και λειτουργική ένταξη του Αρχαιολογικού Χώρου στην πόλη με την παράλληλη δημιουργία Νέου Μουσείου, το άνοιγμα και προστασία του Θαλάσσιου Μετώπου, η ανάδειξη του πολυλειτουργικού χαρακτήρα της λιμενοβιομηχανικής ζώνης, η ανάδειξη της Ανατολικής Εισόδου Ελευσίνας, η συνύπαρξη αρχαιολογικού χώρου της Ιεράς Οδού με αγροτικό τοπίο. Τα βασικά «βήματα» για την αναβάθμιση της παράκτιας ζώνης περιγράφονται έτσι:

1. Η παραλία χώρος περιπάτου και αναψυχής: Για να γίνει αυτό το σχέδιο προβλέπει να σταματήσουν να διέρχονται νταλίκες και τριαξονικά από την παραλιακή οδό και να απαγορευτεί η στάθμευση των αυτοκινήτων από τον Τιτάνα μέχρι τον Κρόνο, να εκλείψουν οι μάντρες από το θαλάσσιο μέτωπο για να έχει επικοινωνία η πόλη με τη θάλασσα. Η παραλία της Ελευσίνας είναι ένας υπερτοπικός πόλος για όλο τον αστικό χώρο του Θριάσιου Πεδίου.

2. Μεταφορά του εμπορικού λιμανιού στην Πυρκάλ: Η ερευνητική ομάδα του ΕΜΠ προτείνει το λιμάνι να αποκτήσει «ελαφρές» λιμενικές εγκαταστάσεις για θαλάσσιο τουρισμό και να μην έχει βαριά εμπορευματική χρήση, με μεταφορές εμπορευμάτων και σκραπ. Αν αλλάξει η χρήση αυτού του χώρου, στην παραλία θα αναβαθμιστεί ο αιγιαλός και με την βοήθεια του Βιολογικού Καθαρισμού (ΚΕΛ Θριασίου) η θάλασσα θα είναι καθαρή ακόμα και για μπάνιο. Η μελέτη προβλέπει, ωστόσο, τη διατήρηση του παλιού παραδοσιακού λιμανιού των ψαράδων και τη δημιουργία στην είσοδό του ξύλινης γέφυρας για τους πεζούς.



Σχέδιο με επιμέρους παρεμβάσεις της Πρότασης του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ (Πηγή:Ερευνητικό Πρόγραμμα ΕΜΠ)

3. Νέες χρήσεις στα βιομηχανικά συγκροτήματα: Το σύνθημα ήταν κάποτε «θάνατος στα βιομηχανικά συγκροτήματα», σήμερα η μάχη διεθνώς γίνεται για τη διατήρηση των βιομηχανικών μνημείων με άλλες χρήσεις. Τα δύο βιομηχανικά σύνολα που υπάρχουν δεξιά και αριστερά της παραλίας αποτελούν ένα πολύ ενδιαφέρον βιομηχανικό τοπίο που η επανάχρησή τους για άλλες λειτουργίες θα βοηθήσει την Ελευσίνα να αποκτήσει πολιτιστικό χαρακτήρα. Ένα παράδειγμα είναι τα «Αισχύλεια» που πραγματοποιούνται κάθε Σεπτέμβρη στο παλιό εργοστάσιο του «Κρόνου». Όσον αφορά τη διαμάχη μεταξύ κατοίκων και Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας για την έκταση του πάρκου «Ιρις», το ερευνητικό τάσσεται υπέρ της ανέγερσης εργατικών κατοικιών, υποστηρίζοντας ότι είναι θετικό να υπάρχουν κατοικίες γιατί αυτές σώζουν τη ζωντάνια του ιστού της πόλης. Ωστόσο προτείνεται ο ΟΕΚ να επανασχεδιάσει τα οικόπεδα ώστε να σωθεί η γραφική καμινάδα του παλιού εργοστασίου, αλλά και το άλσος με τους ευκαλύπτους. Στο χώρο «Ίταν - Βότρυς - Ελαιουργείο» το ΕΜΠ προτείνει την αξιοποίηση με άλλες χρήσεις και την ανέγερση εκεί του νέου μουσείου της Ελευσίνας.

4. Ανάδειξη της Ιεράς Οδού και του αρχαίου λιμανιού: Η συνολική αναβάθμιση του αρχαιολογικού χώρου και η ανάδειξη τμημάτων της Ιεράς Οδού και του αρχαίου λιμανιού πρέπει να αποτελέσουν προτεραιότητα. Είναι σημαντικό να χαραχθεί ένα νέο μονοπάτι που να συνδέει τον αρχαιολογικό χώρο με το νέο μουσείο και την παραλία. Πρέπει επίσης να αναδειχθούν πάση θυσία τα παλιά χνάρια της Ιεράς Οδού από την είσοδο της Ελευσίνας μέχρι την πλατεία Ηρώων. Ήδη ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Δήμων Δυτικής Αττικής έχει αναθέσει την εκπόνηση μελέτης προκειμένου η Ιερά Οδός να αποτελέσει πολιτισμικό περίπατο.

5. Ενοποίηση αρχαιολογικού χώρου με πεζοδρομήσεις: Ένα δίκτυο πεζοδρομήσεων θα επιτρέψει στους κατοίκους και στους επισκέπτες να έχουν αρκετές εναλλακτικές περιπάτου- μια μίνι ενοποίηση του αρχαιολογικού χώρου. Προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Περικλέους που θα ενώνει το νέο μουσείο με την πλατεία Αγίου Γεωργίου και την περιοχή «Ιρις-Κρόνος». Η πεζοδρόμηση επίσης της οδού Νικολαΐδου θα την αναδείξει σαν ραχοκοκαλιά της Ελευσίνας και θα ενώνει την παραλία με τους πεζόδρομους γύρω από την είσοδο του μουσείου. Έτσι θα υπάρχει δυνατότητα περιήγησης γύρω από τον αρχαιολογικό χώρο.

Το μεγάλο όραμα για την τοπική κοινωνία είναι να επεκταθεί ο αρχαιολογικός χώρος προς τη θάλασσα και να δημιουργηθεί ένα πολυδύναμο πολιτιστικό κέντρο που θα αποτελέσει πόλο έλξης για ολόκληρη τη Δυτική Αττική. Είναι χαρακτηριστικό ότι ο αρχαιολογικός χώρος της Ελευσίνας είναι και ο σημαντικότερος βιότοπος της πόλης, ο μόνος χώρος που δεν έχει τσιμεντοποιηθεί. Σήμερα, σε κάθε κάτοικο της Ελευσίνας αναλογούν 5τμ πρασίνου και κοινοχρήστων χώρων. Με τις επεμβάσεις που σχεδιάζονται η έκταση θα αυξηθεί στα 7,5τμ.



Σχέδιο με επιμέρους παρεμβάσεις της Πρότασης του Εργαστηρίου Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ (Πηγή:Ερευνητικό Πρόγραμμα ΕΜΠ)

Ταυτόχρονα με τις πολεοδομικές παρεμβάσεις ο Δήμος Ελευσίνας προωθεί προγράμματα κομποστοποίησης και ανακύκλωσης των υλικών συσκευασίας και των ογκωδών οικιακών με στόχο να περιορίσει κατά 70% τα απόβλητα της πόλης. Με τη σύνταξη του νέου ΓΠΣ που εγκρίθηκε το 2005 οι βιομηχανικές περιοχές θα μπορούν να πολεοδομηθούν ώστε να ελέγχεται από τις υπηρεσίες του Δήμου η εφαρμογή των μέτρων για τη διαχείριση της γης (φυτεύσεις, ρύπανση κλπ).

Και άλλοι διεθνώς αναγνωρισμένοι φορείς έχουν ασχοληθεί με την αναγκαιότητα διατήρησης και επανάχρησης των βιομηχανικών κτιρίων της παραλιακής Ελευσίνας. Το ελληνικό τμήμα της Διεθνούς Επιτροπής για τη Διατήρηση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς (TICCIH) έχει απευθύνει έκκληση στο σύνολο των αρμοδίων για τη διάσωση και αγορά της παλαιάς βιομηχανίας "Κρόνος", συντασσόμενο με το αίτημα του Δήμου Ελευσίνας διατυπώνοντας σοβαρά επιχειρήματα την επί σειρά ετών επιτυχημένη διοργάνωση των "Αισχυλείων", τη σημασία των κτιρίων για τη βιομηχανική ιστορία και αρχιτεκτονική. Τα κτίρια διασώζονται σχεδόν ακέραια, αλλά με μεγάλα δομικά προβλήματα και ανάγκη άμεσων επεμβάσεων ώστε να μην καταρρεύσουν. Πολλά εξ αυτών κατασκευάστηκαν το 1923 από τον πρωτοπόρο μηχανικό Παύλο Σαντορίνη. Οι καινοτόμες εφαρμογές του πρωτοεμφανιζόμενου εκείνη την εποχή μπετόν-αρμέ και ο σχεδιασμός των μυκητοειδών πλακών στην Ελλάδα, έχουν φέρει τον "Κρόνο" στις σελίδες της διεθνούς βιβλιογραφίας, καθώς παρουσιάστηκαν στα ευρωπαϊκά συνέδρια και στα επιστημονικά περιοδικά του μεσοπολέμου. Η έκταση των 37 στρεμ. συνδυασμένη με τα μοναδικής αξίας και αισθητικής κτίρια του παλαιού εργοστασίου, δίνει πολλαπλές δυνατότητες ανάπτυξης ενός σοβαρού πολιτιστικού πόλου στην υποβαθμισμένη πόλη με τη μεγάλη βιομηχανική ιστορία.

Μια άλλη σημαντική παρέμβαση για τη διαχείριση του παράκτιου χώρου ([www.medsos.gr](http://www.medsos.gr)) της Ελευσίνας είναι η συμμετοχή της πόλης στο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα LIFE-Περιβάλλον με τον τίτλο: «Συνεργατική Περιβαλλοντική Αναγέννηση σε Πόλεις- Λιμάνια: Ο Κόλπος της Ελευσίνας το 2020» με τον κωδικό LIFE05 ENV/GR/000242. Το εταιρικό σχήμα που συγχρηματοδοτεί και υλοποιεί το έργο ηγείται από τον Οργανισμό Λιμένα Ελευσίνας, που είναι ο τελικός δικαιούχος.

Οι υπόλοιποι εταίροι είναι το Δίκτυο ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS, οι Δήμοι Ελευσίνας και Ασπροπύργου, η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Δυτικής Αττικής, το Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος του ΕΜΠ, καθώς και δύο φορείς από τη Βαλένθια, η Λιμενική Αρχή και το Ίδρυμα Μελετών και Συνεργασίας. Σημαντική συνεισφορά για την υλοποίηση του προγράμματος θα αποτελέσει η συγχρηματοδότηση δράσεων από τρεις μεγάλες βιομηχανίες της περιοχής, τα Τσιμέντα ΤΙΤΑΝ, τη Χαλυβουργική και τα Ελληνικά Ναυπηγεία.

Σύμφωνα και με την ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την έγκριση του προγράμματος «το έργο αφορά στην ανάπτυξη και το σχεδιασμό των χρήσεων γης μέσω μιας συνεργατικής προσέγγισης σε ένα φιλόδοξο πρόγραμμα κοινωνικής και περιβαλλοντικής αναζωογόνησης της αστικής περιοχής του Κόλπου της Ελευσίνας μέχρι το έτος 2020». Πιο συγκεκριμένα, το έργο επιχειρεί να αποδείξει στη πράξη ότι η περιβαλλοντική ανάπλαση παράκτιων αστικών περιοχών σε πόλεις- λιμάνια είναι εφικτή αν επιτευχθεί μια μεθοδευμένη επένδυση στο «κοινωνικό κεφάλαιο» και μια συνεργατική δράση που θα εμπλέκει ενεργά όλους τους κοινωνικούς εταίρους της περιοχής. Μέσα από μια καινοτόμο συνεργατική προσέγγιση θα σχεδιαστεί από κοινού η περιβαλλοντική αποκατάσταση της περιοχής, συνθέτοντας τα οράματα όλων για το μέλλον και τη βιώσιμη ανάπτυξη στον Κόλπο της Ελευσίνας. Για την επίτευξη των στόχων του προγράμματος επιδιώκεται μια εκτενής διαδικασία εκπαίδευσης και διαβούλευσης με τη τοπική κοινωνία αλλά και η υλοποίηση πιλοτικών δράσεων σχετικά με τη περιβαλλοντική διαχείριση του Λιμένα, την ελαχιστοποίηση των κινδύνων από τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων καθώς και επιλεγμένες παρεμβάσεις ανάπλασης στον αστικό ιστό για τη διευκόλυνση της αβίαστης πρόσβασης στο θαλάσσιο μέτωπο. Υπάρχει, επίσης, στενή συνεργασία με τις λιμενικές αρχές της Βαλένθια για θέματα περιβαλλοντικής διαχείρισης λιμανιών. Οι δύο κεντρικοί στόχοι του έργου είναι:

1. Η ανάπτυξη ενός συνεργατικού σχεδίου ολιστικής παρέμβασης για την κοινωνική και περιβαλλοντική αναζωογόνηση της αστικής περιοχής του κόλπου της Ελευσίνας μέχρι το 2020. Αυτό περιλαμβάνει ενδυνάμωση του κοινωνικού κεφαλαίου της περιοχής, των πολιτών και ιδιαίτερα των νέων, μέσα από ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης για τα περιβαλλοντικά προβλήματα της περιοχής και τα οφέλη από τη συνεργατική περιβαλλοντική αναγέννηση της περιοχής, ανάπτυξη ενός στενού πλαισίου συνεργασίας των κοινωνικών εταίρων μέσα από μια καινοτόμο διαδικασία διαβούλευσης, ενδυνάμωση των δομών και του ανθρώπινου δυναμικού της τοπικής αυτοδιοίκησης μέσα από τη διαδικασία διαβούλευσης και επιμόρφωσης. Παράλληλα θα επιδιωχθεί βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης του Λιμένα με την εφαρμογή των κατευθυντήριων αρχών του Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης LIFE ECOPORT/ EMAS (με τη συνδρομή των Ισπανών εταίρων) στις ιδιαίτερες συνθήκες του Λιμένα Ελευσίνας για την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις λειτουργίες του (π.χ. βελτίωση της διαχείρισης στερεών και υγρών αποβλήτων, έλεγχος των επιπέδων ηχητικής και ατμοσφαιρικής ρύπανσης, κλπ), ελαχιστοποίηση των ατυχημάτων και των περιστατικών ρύπανσης από τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων στη θάλασσα και τη στεριά μέσα από την εφαρμογή ενός πρωτότυπου συστήματος παρακολούθησης με τηλεματικά μέσα, ενώ ταυτόχρονα θα στοχεύει στη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών του αστικού ιστού και διάνοιξη διόδων προς το θαλάσσιο μέτωπο μέσα από συνεργατικές παρεμβάσεις αστικής ανάπλασης (πεζοδρομήσεις, αναπλάσεις κοινόχρηστων χώρων, δεντροφυτεύσεις, κλπ).



2. Ανάπτυξη και διάχυση μιας πρωτότυπης συμμετοχικής διαδικασίας και εργαλείων για τη συνεργατική περιβαλλοντική αναγέννηση παράκτιων πόλεων που φιλοξενούν λιμάνια. Αυτό περιλαμβάνει: ανάπτυξη μιας καινοτόμου συμμετοχικής διαδικασίας (deliberative community visioning) μέσω μιας σειράς εργαστηρίων διαβούλευσης με τη συμμετοχή κοινωνικών εταίρων σε δύο ειδικές επιτροπές διαβούλευσης για το σχεδιασμό και την υλοποίηση μελλοντικών δράσεων. Η πρώτη Επιτροπή Κοινωνικών Εταίρων για την περιβαλλοντική αναγέννηση της ευρύτερης περιοχής του Κόλπου της Ελευσίνας («Επιτροπή Κατεύθυνσης» - Elefsina Bay 2020 Committee) θα τελεί υπό την αιγίδα της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Δυτικής Αττικής και θα έχει ως κύρια δραστηριότητα, μέσα από τακτικές συναντήσεις, την παρακολούθηση της πορείας του έργου και τη διαμόρφωση ενός μακροπρόθεσμου Σχεδίου Δράσης (Action Plan) για την περιβαλλοντική αναγέννηση της ευρύτερης περιοχής μέχρι το 2020. Σε αυτή θα συμμετέχουν 80-120 άτομα (οι εταίροι του έργου, εκπρόσωποι κοινωνικών εταίρων από τους Δήμους Ελευσίνας και Ασπρόπυργου και εκπρόσωποι κοινωνικών ομάδων (π.χ. μαθητές, γυναίκες, κλπ) τα οποία θα συνεργαστούν μέσα από μια σειρά συναντήσεων εργασίας και εργαστηρίων βάση μιας μεθοδικής διαδικασίας διαλόγου και διαβούλευσης. Ο απώτερος στόχος είναι να συνθέσουν τα οράματά τους για το μέλλον της Ελευσίνας και να συντάξουν ένα κοινά αποδεκτό Σχέδιο Δράσης για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και τη βιώσιμη ανάπτυξη των κοινωνιών του Κόλπου της Ελευσίνας μέχρι το 2020. Η δεύτερη επιτροπή («Επιτροπή Γειτονιάς») αποτελείται από εκπροσώπους κοινωνικών εταίρων της Ελευσίνας, που υπό την υποστήριξη του ΕΜΠ (Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, τμήμα Αρχιτεκτόνων) και του Δικτύου ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS, θα αναλάβει τη παρακολούθηση των πιλοτικών δράσεων αστικής ανάπτυξης στο Δήμο Ελευσίνας και το σχεδιασμό μελλοντικών παρεμβάσεων. Ταυτόχρονα θα γίνεται επιμόρφωση εργαζομένων και στελεχών της τοπικής αυτοδιοίκησης, των λιμενικών αρχών και ομάδων πολιτών από διάφορες Ευρωπαϊκές χώρες γύρω από θέματα που αφορούν αστικές αναπλάσεις, περιβαλλοντική διαχείριση λιμένων, ολοκληρωμένη διαχείριση παράκτιων περιοχών και κοινοτικές διαβουλευτικές- συμμετοχικές διαδικασίες.

Οι δράσεις που αναπτύσσονται μέσω του προγράμματος θα αφορούν:

- Στην εφαρμογή μιας καινοτόμου συμμετοχικής μεθοδολογίας συνεργατικού κοινοτικού προγραμματισμού που θα περιλαμβάνει μια σειρά από εργαστήρια κοινοτικού οραματισμού και προγραμματισμού, συναντήσεις εργασίας μεταξύ των κοινωνικών εταίρων, εκδηλώσεις, συνέδρια, επιμορφωτικές και ενημερωτικές δραστηριότητες, με την υποστήριξη ειδικών συνεργατών και σύγχρονων μεθόδων δομημένου διαλόγου. Η μεθοδολογία θα κωδικοποιηθεί με τη μορφή ενός Οδηγού Εφαρμογής (Manual) προσαρμοσμένου στις ιδιαιτερότητες του παράκτιου/ αστικού σχεδιασμού και θα διανεμηθεί σε παράκτιους Δήμους και λιμενικές αρχές σε όλη την Ευρώπη και
- Στη σύσταση και λειτουργία ειδικής επιτροπής διαβούλευσης, η οποία υπό την αιγίδα της ΝΑΔΑ θα επιφορτισθεί με τον στρατηγικό σχεδιασμό και την κατάρτιση των στόχων και μελλοντικών δράσεων για την βιώσιμη ανάπτυξη της παράκτιας ζώνης του Κόλπου της Ελευσίνας σύμφωνα και με τις προτάσεις της μελέτης που εκπόνησε το Πανεπιστήμιο της Θεσσαλίας (2003) για λογαριασμό της ΝΑΔΑ.

Βασική καινοτομία του προγράμματος είναι η ανάπτυξη συμμετοχικής διαδικασίας (deliberative community visioning), η ενεργός συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων στο σχεδιασμό και την υλοποίηση των προβλεπόμενων αλλά και μελλοντικών δράσεων. Στόχος είναι να καθίσουν γύρω από το ίδιο τραπέζι θεσμικοί φορείς και κοινωνικοί εταίροι και να συνδιαμορφώσουν τις εξελίξεις στην περιοχή. Στην τελευταία συνάντηση Εργασίας που πραγματοποιήθηκε την Πέμπτη 28/6/2007 (Πηγή: [www.medsos.gr](http://www.medsos.gr)) στα γραφεία του ΟΛΕ στο πλαίσιο της Επιτροπής Κατεύθυνσης «Ελευσίνα 2020» μεταξύ εταίρων του προγράμματος LIFE-Περιβάλλον και των σημαντικότερων βιομηχανιών του Κόλπου της Ελευσίνας (Ελληνικά Ναυπηγεία, Χαλυβουργική, Τιτάν, Χάλυψ, Ελληνικά Πετρέλαια, Polycos), που ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα του Δικτύου ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ SOS και του ΟΛΕ, οι συμμετέχοντες συμφώνησαν να κατατεθούν από όλους τους φορείς προτάσεις για:

- κοινές δράσεις εξυγίανσης του περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής
- βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ των επιχειρήσεων σε θέματα εφαρμογής συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης καθώς και
- στενότερη συνεργασία σε επίπεδο εξοπλισμού και ανθρώπινου δυναμικού για την αποφυγή ρύπανσης ή τον περιορισμό της σε περίπτωση συμβάντων ή ατυχημάτων.

Επίσης, τέθηκε ο προβληματισμός και συζητήθηκαν οι δυνατότητες συνεργασίας για την εξυγίανση του βυθού του κόλπου της Ελευσίνας.

Η Ελευσίνα λοιπόν, αποτελεί για τον ελληνικό χώρο ένα καλό παράδειγμα αναζήτησης περιβαλλοντικών λύσεων στα προβλήματα της παράκτιας ζώνης με ολοκληρωμένες προτάσεις διαχείρισης και πολεοδομικών παρεμβάσεων με συμμετοχικές διαδικασίες που εμπλέκουν όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς όπως την Τοπική και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, τον Οργανισμό Λιμένα Ελευσίνας, τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας, το ΥΠΕΧΩΔΕ, τους όμορους δήμους, τις ομάδες των κατοίκων και τις βιομηχανίες που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

## **Ασπρόπυργος:**

### **Μη Σύνδεση της πόλης με τη παράκτια ζώνη - Μη Συμμετοχικές αποφάσεις**

Ο Δήμος Ασπρόπυργου βρίσκεται στο ανατολικό τμήμα του Νομού Δυτικής Αττικής. Έχει έκταση 101.983,00 στρέμ. και πληθυσμό 27.741 κατοίκους. Διασχίζεται από 3 μεγάλους παράλληλους οδικούς άξονες: την Εθνική Οδό Αθηνών-Κορίνθου, τη Λεωφόρο NATO και την Αττική Οδό. Το έδαφος είναι ομαλό χωρίς υψομετρικές διαφορές, έχει μόνο την ελάχιστη κλίση για την καλή απορροή των ομβρίων. Στον Ασπρόπυργο δυστυχώς υπάρχουν αρκετές ζώνες περιβαλλοντικών προβλημάτων.

Η κατάληψη μεγάλου τμήματος της παραλίας από βιομηχανίες σχημάτισε ένα τείχος ανάμεσα στην πόλη και τη θάλασσα που αποτελούσε πνεύμονα αναψυχής τις δεκαετίες πριν το 60. Η διέλευση από κατοικημένες περιοχές των μεγάλων αξόνων και κυρίως της Εθνικής Οδού Αθηνών-Κορίνθου δημιουργεί μια ζώνη με πολύ έντονα προβλήματα όχλησης από θόρυβο. Τα καυσαέρια από τις εξατμίσεις των χιλιάδων αυτοκινήτων που κινούνται καθημερινά μαζί με τις αναθυμιάσεις από τις βαριές βιομηχανίες δημιουργούν μια έντονα υποβαθμισμένη περιβαλλοντικά ζώνη. Η επαφή των Νεοκτίστων με τα ΕΛΠΕ κρύβουν ταυτόχρονα και μεγάλο κίνδυνο για τη ζωή και την υγεία των πολιτών σε περίπτωση ατυχήματος διαρροής βιομηχανικών αερίων. Ο Αναπτυξιακός Σύνδεσμος Θριασίου Πεδίου έχει στα χέρια του μελέτη για την αντιμετώπιση τέτοιων μεγάλων ατυχημάτων εναρμονιζόμενος με την οδηγία SEVEZO II της Ε.Ε. Η ρύπανση του ρέματος Αγίου Γεωργίου από βιομηχανικά απόβλητα με νόμιμη άδεια από τη Νομαρχία, το έχει καταστήσει αποδέκτη μεγάλων ποσοτήτων αποβλήτων, μέρος των οποίων απορροφάται από το έδαφος και ρυπαίνει τα υπόγεια ύδατα. Το υπόλοιπο καταλήγει στον Κόλπο του Ασπρόπυργου, αφού περάσει από κατοικημένες περιοχές. Σε περίπτωση πλημμύρας οι επιπτώσεις θα είναι τραγικές. Στο ΒΑ άκρο του Δήμου λειτουργεί εδώ και πολλά χρόνια ο ΧΥΤΑ Άνω Λιοσίων. Κάθε βράδυ είναι αποπνικτική η ατμόσφαιρα στα βόρεια της πόλης από τις αναθυμιάσεις των σκουπιδιών. Ταυτόχρονα καθημερινά περνούν μέσα από την πόλη δεκάδες απορριμματοφόρα, αφού ακόμη δε λειτουργούν οι σήραγγες για την πρόσβαση του περιφερειακού του όρους Αιγάλεω από την Εθνική Οδό. Το δίκτυο υψηλής τάσης της ΔΕΗ διέρχεται από κατοικημένες περιοχές και απειλεί την υγεία των κατοίκων.

Η χωροθέτηση του εμπορευματικού σταθμού του ΟΣΕ βόρεια της πόλης την απέκοψε από τις νέες συνοικίες που σχηματίστηκαν μετά το 70. Μέσα στην πόλη κτίζονται κτίρια με μεγάλο ύψος δίπλα σε μονώροφες ή διώροφες μονοκατοικίες με αποτέλεσμα να τους κόβουν το φως και τον αέρα και να γεμίζουν οι δρόμοι από αυτοκίνητα. Το κέντρο της πόλης υφίσταται έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση από τη διέλευση μεγάλου αριθμού αυτοκινήτων κατά τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων και των τραπεζών. Μέχρι σήμερα δεν υπάρχει δίκτυο αποχέτευσης. Οι απορροφητικοί βόθροι κάθε σπιτιού εξυπηρετούσαν τις ανάγκες, αφού το έδαφος είναι λίαν απορροφητικό. Τώρα όμως με την αύξηση της πυκνότητας του πληθυσμού δεν είναι επαρκείς.

Οι εντάξεις στο σχέδιο περιοχών αυθαιρέτων με το σχεδιασμό ανοικτών χώρων και σωστών υποδομών θα λύσουν σε πολύ μεγάλο βαθμό προβλήματα κυκλοφορίας και ποιότητας ζωής στις περιοχές αυτές, όπου επικρατεί μεγάλη υποβάθμιση. Το αποχετευτικό δίκτυο θα αποτελέσει μια σοβαρή υποδομή για μελλοντική αύξηση του πληθυσμού. Ο βιολογικός καθαρισμός αστικών λυμάτων είναι ένα έργο

υψίστης οικολογικής σημασίας για τη θάλασσα που είναι αποδέκτης πολλών τόνων λυμάτων, αλλά η χωροθέτησή του στην Παραλία Ασπροπύργου σε αντικατάσταση ενός μεγάλου πάρκου πρασίνου θέτει νέα σοβαρά περιβαλλοντικά ζητήματα για την πόλη και το άνοιγμά της προς τη θάλασσα.

Η γεινίαση με την πρωτεύουσα και η διέλευση της σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών - Πελοποννήσου (1884) αποτελούν τις αιτίες για τις οποίες η μικρή πόλη του Ασπροπύργου αποκτά το πρώτο Ρυμοτομικό της Σχέδιο αρκετά νωρίς το 1886, του οποίου η επέκταση δημοσιεύεται στις 16/05/1890 με την προσθήκη της παραλιακής ζώνης. Τις δεκαετίες '70-'90 παρουσιάστηκε σημαντικότερη μεταβολή στις χρήσεις γης. Η οικιστική χρήση αυξήθηκε κατά 192%, η βιομηχανική χρήση κατά 137%, ενώ η αγροτική χρήση μειώθηκε κατά 42%. Η σημερινή ανάλυση χρήσεων γης είναι έτσι: κατοικία 19.000στρ., βιομηχανία-εμπόριο 22.000στρ., γεωργία 44.000στρ., ειδικές χρήσεις 14.000στρ., δάση 242.000στρ. Η απουσία οικιστικής πολιτικής έχει οδηγήσει στην ανισόρροπη ανάπτυξη των πόλεων. Οι περιοχές Βιομηχανίας- Βιοτεχνίας ακολουθούν τα θεσμοθετημένα όρια, ενώ γύρω από τα εγκεκριμένα σχέδια πόλης εκτείνονται αυθαίρετοι οικισμοί. Μεγάλες εκτάσεις κατέχει το δημόσιο ή εταιρείες του δημοσίου με διαφορετικό καθεστώς γης, όπως το στρατιωτικό αεροδρόμιο, άλλες στρατιωτικές εγκαταστάσεις, η ΔΕΗ, τα ΕΛΠΕ, ο ΟΣΕ. Η μεγάλη όμως κοσμογονία έγινε στη δεκαπενταετία 1985-2000, οπότε και διογκώθηκαν κυρίως η Γκορυσά, το Ρουπάκι και η Φούσα από την εγκατάσταση παλιννοστούντων από την πρώην Σοβιετική Ένωση. Οι νέες πολεοδομικές ενότητες της τελευταίας 30/ετίας δημιουργήθηκαν κυρίως στην πεδιάδα, που εκτείνεται βόρεια της παλιάς πόλης του Ασπ/γου, όπου υπήρχε άφθονος χώρος και έδαφος με καλή φυσική κλίση. Το πετρώδες έδαφος και ο βαθύς υδροφόρος ορίζοντας καθιστούσαν την περιοχή κατάλληλη για καλλιέργεια δημητριακών. Η καλλιέργεια των σιτηρών σταμάτησε στη δεκαετία του 80, γιατί οι παλιοίπαγελαδοτρόφοι εγκατέλειψαν την κτηνοτροφία που είχε γίνει ασύμφορη. Οι μεγάλες ιδιοκτησίες πουλήθηκαν εξ αδιαίρετου χωρισμένες σε οικόπεδα των 200-250τμ. σε τιμή ευκαιρίας στους παλιννοστούντες. Η έλλειψη οικιστικού προγραμματισμού από τις κρατικές υπηρεσίες οδήγησε σε ανεγέρσεις αυθαίρετων με αμφισβητούμενες προδιαγραφές και παντελή έλλειψη υποδομών (ύδρευσης, αποχέτευσης, οδικού δικτύου κλπ). Ταυτόχρονα άνοιξε η ανέγερση αποθηκευτικών χώρων στις υπόλοιπες ιδιοκτησίες εκτός σχεδίου, που προσήλκυσαν πολλές εταιρείες να μεταστεγαστούν από τον κορεσμένο Πειραιά και τη Δυτική Αθήνα. Η καλή πρόσβαση από την Εθνική Οδό και η γεινίαση με το λιμάνι της Ελευσίνας ενίσχυσε τη ροή αυτή.

Δυο βιομηχανικές ζώνες δημιουργήθηκαν με το ΠΔ 84/84, η μία κοντά στα ΕΛΠΕ και η άλλη επί της Λεωφόρου ΝΑΤΟ στη Νέα Ζωή. Σ' αυτό το συνοικισμό οι κατοικίες είναι σε άμεση επαφή με τις βιομηχανίες. Ταυτόχρονα οι μεγάλες βιομηχανίες της Παραλίας (κατά μήκος της Εθνικής Οδού) έκαναν μεγάλες επεκτάσεις και πολλαπλασίασαν τις δραστηριότητές τους. Έτσι μια καθαρά αγροτική πόλη μετατράπηκε βαθμιαία σε κατ' εξοχήν βιομηχανική με απρόβλεπτες συνέπειες για τον άνθρωπο και το φυσικό περιβάλλον.

Ο κύριος οικισμός του Ασπροπύργου δεν γεινιάζει με τη θάλασσα. Στο παράκτιο τμήμα του δήμου, που εκτείνεται σε μήκος 3 περίπου χλμ, έχουν αναπτυχθεί χρήσεις που δεν σχετίζονται με τις περιοχές κατοικίας. Η παράκτια ζώνη, εγκλωβίζεται μεταξύ των Ναυπηγείων Σκαραμαγκά και της Χαλυβουργικής και το μεγαλύτερο ποσοστό της έκτασής της καλύπτεται από ζώνες χονδρεμπορίου που στο ανατολικό τμήμα φιλοξενούν βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Έτσι η είσοδος από την Αθήνα στο Θριάσιο σηματοδοτείται προς νότο από τους σωρούς των εκκαμινευμάτων της Ελληνικής Χαλυβουργίας και τις εγκαταστάσεις των εταιρειών Πετρογκάζ και TEXACO και προς βορρά από τα Διυλιστήρια και την Ελληνική Χαλυβουργία. Το παράκτιο τμήμα της χωρίζεται από τις ζώνες χονδρεμπορίου από μια διαμορφωμένη ζώνη αναψυχής στα δυτικά και το στρατόπεδο των ΛΟΚ και τις Σχολές Εμποροπλοιάρχων στα ανατολικά.



Ανισόπεδος κόμβος Λ. Δημοκρατίας με ΝΕΟΑΚ σε ώρα αιχμής

Στην παράκτια περιοχή αναπτύσσονται χρήσεις φιλικές (εκπαίδευση-κατοικία-αναψυχή-τουρισμός) αλλά και χρήσεις ασυμβίβαστες (βιομηχανία, αποθήκευση υγρών καυσίμων, στρατιωτικές εγκαταστάσεις) προς το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον, ενώ έχει σχεδιαστεί και ένα φιλοπεριβαλλοντικό έργο (κέντρο επεξεργασίας λυμάτων) στον μοναδικό ανοικτό χώρο της παράκτιας ζώνης, που πριν την αναθεώρηση του ΓΠΣ ήταν χαρακτηρισμένος ως χώρος πρασίνου.



Οι «αναπλάσεις» που έγιναν από το Δήμο Ασπροπύργου τη δεκαετία του 90 σε μεγάλο τμήμα της παραλίας δυτικά του στρατοπέδου για τη δημιουργία χώρων αναψυχής και εξυπηρέτησης των παραλιακών εστιατορίων εξαφάνισαν σχεδόν εξολοκλήρου το φυσικό στοιχείο της αμμουδιάς με τις ογκώδεις κατασκευές από σκυρόδεμα μέσα στη θάλασσα. Στοιχεία παραδοσιακά, που εξυπηρετούσαν παλιότερα το κολύμπι και το ψάρεμα όπως η σιδερένια προβλήτα με το ξύλινο δάπεδο, δε συντηρήθηκαν και κινδυνεύουν να εξαφανιστούν από τη φθορά. Η συγκεκριμένη κατασκευή με τα υλικά της αποτελεί μια σύγχρονη φιλοπεριβαλλοντική λύση για παράκτιες κατασκευές.



Επεμβάσεις από το Δήμο για δημιουργία χώρων αναψυχής - Ξύλινη ασυντήρητη παραδοσιακή προβλήτα

Τα τελευταία χρόνια προέκυψε η ανάγκη της πολεοδόμησης καινούργιων περιοχών ή της ένταξης στο σχέδιο περιοχών αυθαιρέτων με μεγάλη συγκέντρωση. Στο συγκεκριμένο ΠΔ καθορίστηκαν οι εξής χρήσεις γης για τον Ασπρόπυργο:

Στην εκτός σχεδίου περιοχή και εκτός ορίων οικισμού προ του έτους 1923 έγινε καθορισμός χρήσεων γης και περιορισμών δόμησης (ΖΟΕ) σύμφωνα με το Π.Δ. Γ66548, που δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 1085Δ/96.

Α) Γεωργική γη, όπου επιτρέπεται ανέγερση γεωργικών αποθηκών, κτηνοτροφικών εγκαταστάσεων, υδατοδεξαμενές και κατοικία με μέγιστη συνολική επιφάνεια 200 τμ. (κίτρινο χρώμα στο χάρτη).

Β) Περιοχή βιομηχανικών-βιοτεχνικών εγκαταστάσεων, όπου επιτρέπονται μη ιδιαίτερα οχλούσες εγκαταστάσεις σύμφωνα με το ΠΔ 84/84 (μωβ χρώμα).

Γ) Περιοχή χονδρεμπορίου, για εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου, εκθέσεις, αποθήκευση, πρακτορεία μεταφορών κλπ. με μέγιστο ποσοστό κάλυψης 20% και Σ.Δ. 0,3 (μωβ ανοικτό).

Δ) Κατοικία και αθλητικές εγκαταστάσεις (κόκκινο χρώμα)

Ε) Ζώνη προστασίας ορεινού όγκου Αιγάλεω (Ν.2742/99) (πράσινο χρώμα)

ΣΤ) Περιοχές σε απόσταση 50μ. εκατέρωθεν του άξονα των ρεμάτων, που έχουν χαρακτηριστεί ως ιδιαίτερου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος

Ζ) Περιοχή ΔΕΗ

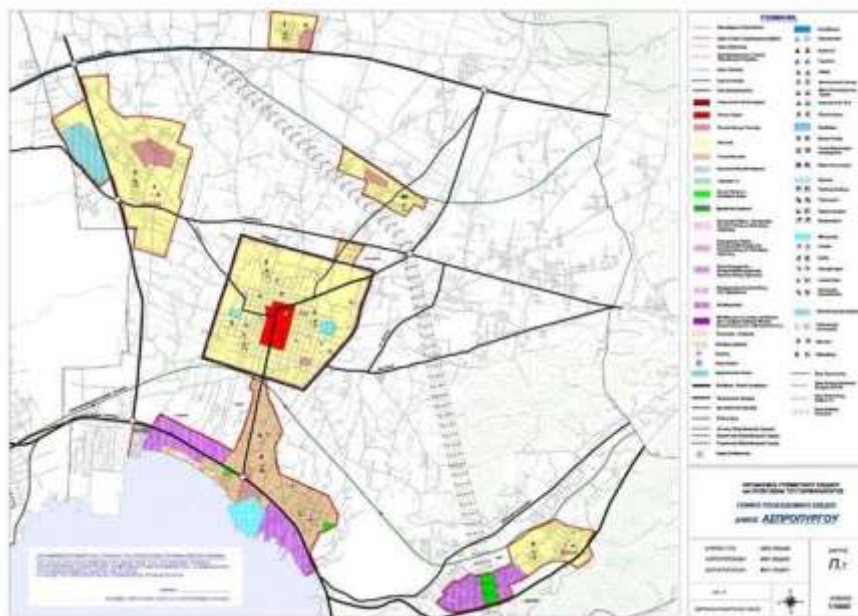
Η) Περιοχή εμπορικού σταθμού ΟΣΕ (πράσινο ανοικτό χρώμα)

Προβλέπει την εγκατάσταση βιολογικών καθαρισμών, ορίζει τις ζώνες προστασίας αρχαιολογικών χώρων και μνημείων, απαγορεύει τις εργασίες σε ζώνη πλάτους 50μ. εκατέρωθεν του Ρωμαϊκού Υδραγωγείου και σε ζώνη 100μ. γύρω από τις 6 μεταβυζαντινές εκκλησίες της περιοχής. Το κατώτατο όριο αρτιότητας των γηπέδων για όλες τις περιοχές ορίζεται σε 20.000 τμ., ενώ κατά παρέκκλιση



θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα όσα είχαν εμβαδόν 4.000μ. προ της ημερομηνίας δημοσίευσης του διατάγματος. Τα κτίρια πρέπει να τηρούν πλευρικές αποστάσεις 15μ. από τα όρια του οικοπέδου. Το τμήμα βόρεια της χάραξης της Αττικής Οδού παραμένει εκτός των ΖΟΕ του 1996.

Από την τροποποίηση του ΓΠΣ του 1995 ένας χώρος ανατολικά της Χαλυβουργίας αποχαρακτηρίστηκε από χώρο πρασίνου και χαρακτηρίστηκε χώρος βιολογικού καθαρισμού για τους δήμους του Θριασίου. Προτείνονται επίσης μικροί βιολογικοί καθαρισμοί για ομάδες βιομηχανιών, ώστε τα λύματά τους να έρχονται ως ένα βαθμό επεξεργασμένα στον κεντρικό. Ήδη εγκρίθηκε από τη Νομαρχία το έργο μελέτης- κατασκευής αποχετευτικού δικτύου για όλους τους δήμους του Θριασίου, το οποίο θα κατασκευαστεί μέχρι το 2007 και θα καταλήγει στο βιολογικό καθαρισμό. Η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου επεξεργάζεται την αναθεώρηση του ΓΠΣ, αφού από το 1995 πολλά δεδομένα για το Δήμο και την περιοχή έχουν αλλάξει. Προτείνονται εντάξεις στο σχέδιο κι άλλων περιοχών αυθαιρέτων, προβλέπεται η συγκέντρωση των βιομηχανιών και η πολεοδομική οργάνωση της περιοχής μαζί με έργα αναβάθμισης της κυκλοφορίας και της ατμόσφαιρας με έργα πρασίνου. Από τις εγκεκριμένες πολεοδομικές μελέτες προβλέπεται η δημιουργία περισσότερων ανοικτών χώρων στην Παραλία και τα Νεόκτιστα, ώστε να αναβαθμιστεί η ποιότητα της ζωής. Προβλέπονται έργα για τη διευθέτηση της κοίτης του χειμάρρου Γιαννούλας στο ύψος των ΕΛΠΕ. Μια σοβαρή ανάμειξη χρήσεων γης έχει συντελεστεί στην Παραλία Ασπ/γου, όπου κατοικίες και αγροτική γη βρίσκονται σε επαφή με βαριές βιομηχανίες. Η ζώνη χονδρεμπορίου νότια της Αττικής οδού είναι επίσης διαχωρισμένη από περιοχές κατοικίας με εξαίρεση καταλήψεις ελεύθερων χώρων από τσιγγάνους και στήσιμο παραγκών για κατοικία. Στη αγροτική ζώνη προ του 1996 είχαν κτιστεί διάσπαρτοι αποθηκευτικοί χώροι, που δεν επιβαρύνουν όμως σοβαρά το φυσικό περιβάλλον εκτός από την κυκλοφορία βαρέων οχημάτων σε αγροτικούς δρόμους.



Το εγκεκριμένο ΓΠΣ του Δήμου Ασπροπύργου Έγκριση ΦΕΚ 555/Δ/1989, Α τροποποίηση ΦΕΚ322/Δ/1995, Β τροποποίηση ΦΕΚ 125/Δ/1997 (Πηγή: ΟΡΣΑ)

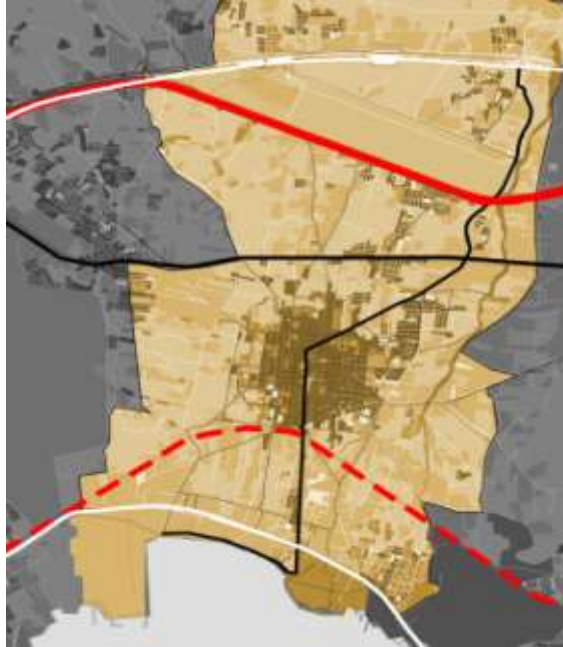
## Πρόταση Ανάπλασης

Από τη συγκριτική μελέτη σχεδίων και αεροφωτογραφιών, που καλύπτουν την περίοδο, από τα τέλη του 19ου αιώνα μέχρι σήμερα, τεκμηριώνεται ότι η ευρύτερη περιοχή του Ασπροπύργου έχει υποστεί σημαντικότερες μεταβολές, λόγω διάσπαρτης οικιστικής ανάπτυξης, εγκατάστασης κάθε είδους παραγωγικών και αποθηκευτικών δραστηριοτήτων και παράλληλα αλλοίωσης και υποβάθμισης των φυσικών στοιχείων. Ταυτόχρονα και με επί τόπου παρατήρηση διαπιστώνεται ότι ο οικισμός του Ασπροπύργου διατηρεί πολλά από τα «γνήσια» και αξιόλογα χαρακτηριστικά του, αλλά και η ενδοχώρα του Θριάσιου Πεδίου αρκετά ενδιαφέροντα στοιχεία, απομεινάρια της παλιάς χωρικής και γεωργικής δομής της. Οι διαρκώς αυξανόμενες πιέσεις στην ευρύτερη περιοχή του Θριασίου Πεδίου οδηγούν βέβαια σήμερα σε σημαντικά προβλήματα που συνδέονται προφανώς με θέματα, όπως οι χρήσεις γης, η ένταξη στο Σχέδιο Πόλης νέων περιοχών και η δυνατότητα περαιτέρω ανοικοδόμησης και δεν μπορούν, παρά να αποτελέσουν αντικείμενο ενός συνολικότερου σχεδιασμού τόσο για το Δήμο του Ασπροπύργου όσο και τους γύρω δήμους. Αυτός είναι βέβαιο ότι, αν και θα αποτελέσει αντικείμενο μακρών συζητήσεων και αντιπαραθέσεων, είναι όμως ο μόνος ενδεδειγμένος τρόπος για να εξισορροπηθούν τα όποια συμφέροντα, με την ανάγκη ικανοποίησης των απαιτήσεων του τόπου και τις τοπικής κοινωνίας για βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Κανείς βέβαια δεν συζητάει το ενδεχόμενο απομάκρυνσης των μεγάλων βιομηχανιών από το Θριάσιο, ιδιαίτερα με δεδομένη την αποβιομηχάνιση της Αττικής. Ωστόσο, πρέπει να ληφθούν αυστηρότερα μέτρα για να υπάρξει σωστή διαχείριση των αποβλήτων των βιομηχανιών και να πάψει η αυθαιρεσία. Κυρίως όμως πρέπει να προστατευθεί η γεωργική γη και το αγροτικό τοπίο, αλλιώς οι συνέπειες θα είναι δύσκολα αντιμετωπίσιμες. Πρέπει να βρεθούν περιοχές μέσα στον αστικό ιστό του Θριασίου, ενδεχομένως από επιχειρήσεις που κλείνουν, και να μετατραπούν σε περιοχές πρασίνου, αναψυχής, να ανοίξει το μέτωπο προς τη θάλασσα, να αντιμετωπιστούν ως συνέχεια οι αρχαιολογικοί χώροι από την Ελευσίνα έως την Αθήνα. Στην κατεύθυνση αυτή κινείται και η έκθεση του ΙΠΑ και του ΙΟΒΕ (Σχέδιο δράσης, ΙΟΒΕ- ΙΠΑ- ΟΡΣΑ, 2003) για το Θριάσιο, βάσει της οποίας η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Δυτικής Αττικής και ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας διαμόρφωσαν «Σχέδιο Δράσης για τη Χωρική και Κλαδική Ανάπτυξη στο Θριάσιο Πεδίο και στη Δυτική Αττική». Το Σχέδιο αυτό ήταν το τελικό αποτέλεσμα της μελέτης, που εκπονήθηκε από κοινού από το Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης του Παντείου Πανεπιστημίου και το Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών και ολοκληρώθηκε σε τρεις φάσεις. (Σερράος Κ., 2005).



Παρατηρώντας τα δίκτυα που παρέχουν πρόσβαση στον Ασπρόπυργο, κύριας σημασίας αποτελούν η Αττική οδός, η Εθνική Αθηνών- Κορίνθου καθώς και ο προαστιακός, στη συνέχεια ακολουθεί η Λεωφόρος Νάτο και τέλος η Λεωφόρος Δημοκρατίας που ενώνει την Αττική οδό με το κέντρο του Ασπροπύργου και την παραλιακή ζώνη της περιοχής. Ενδιαφέρον έχει και η παλιά σιδηροδρομική γραμμή Πειραιάς Πάτρα.



Αναλύοντας την περιοχή του Ασπροπύργου ο συνεχής αστικός ιστός εστιάζει στο κέντρο του ενώ στα περίχωρα επικρατούν ακόμη κάποιες αγροτικές περιοχές. Σημαντική είναι η ανάπτυξη βιομηχανικής και εμπορικής ζώνης κοντά στις οδούς πρόσβασης. Η εγκατάσταση μικρών και μεγάλων βιομηχανιών από τη δεκαετία του '60 μετέτρεψαν τον Ασπρόπυργο σε βιομηχανική πόλη.

Στη νότια προέκτασή της περιοχής, βρίσκονται σήμερα μεγάλες βιομηχανικές και πετρελαϊκές εγκαταστάσεις με κυρίαρχα τα διυλιστήρια Ασπροπύργου, καθώς επίσης ναυτικές εγκαταστάσεις όπως η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού Ασπροπύργου και η Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων του εμπορικού ναυτικού και κάποιες στρατιωτικές εγκαταστάσεις.



Τα κύρια προβλήματα του Θριάσιου που διαπιστώνονται είναι η μεγάλη συσσώρευση και η άναρχη εγκατάσταση οχλουσών βιομηχανικών μονάδων και αποθηκών (διυλιστήρια, τσιμεντοβιομηχανίες, χαλυβουργεία, ναυπηγεία), η ανάμειξη χρήσεων γης και η υποβάθμιση του αστικού χώρου, η σοβαρή υποβάθμιση του περιβάλλοντος, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η συρρίκνωση της αγροτικής γης κ.λπ.

Για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αυτών και για την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της συγκέντρωσης των επιχειρήσεων το Σχέδιο προτείνει, ως βασικό εργαλείο ενίσχυσης της αναπτυξιακής διαδικασίας της περιοχής την αξιοποίηση των Τοπικών Παραγωγικών Συστημάτων στη μεταποίηση, καθώς και στην αναψυχή-τουρισμό και τον πρωτογενή τομέα (στη λοιπή Δυτική Αττική). Ειδικότερα, το προτεινόμενο Αναπτυξιακό Σενάριο στοχεύει στην Επιλεκτική Αποκεντρωμένη Συγκέντρωση με τη δημιουργία Οργανωμένων Επιχειρηματικών Περιοχών και την ανάδειξη νέων Προωθητικών Δραστηριοτήτων (όπως τα Logistics), τη δημιουργία Αξόνων Ανάπτυξης, με την αξιοποίηση των νέων μεγάλων οδικών και σιδηροδρομικών αξόνων, που διαπερνούν την περιοχή και την ενσωμάτωση της Νέας Τεχνολογίας στις παραγωγικές δραστηριότητες και στις υπηρεσίες.

Οι Άξονες Προτεραιότητας του νέου Αναπτυξιακού Σχεδίου Δράσης για το Θριάσιο Πεδίο και τη Δυτική Αττική είναι:

- Η Οργάνωση των Παραγωγικών Συγκεντρώσεων
- Η Κλαδική Ανάπτυξη και η Ανάδειξη νέων Προωθητικών Δραστηριοτήτων
- Η Αστική Ανάπτυξη και η Ενίσχυση του Αναπτυξιακού Ρόλου των Αστικών Κέντρων
- Η Ανάπτυξη της Καινοτομίας και της Νέας Τεχνολογίας

Με το Σχέδιο αυτό το Θριάσιο Πεδίο και η Δυτική Αττική αποκτούν συγκεκριμένο αναπτυξιακό ρόλο στην οικονομία της Μητροπολιτικής Περιοχής της Αθήνας και της Περιφέρειας Αττικής, αξιοποιώντας πέρα από τα μεγάλα έργα και την υφιστάμενη μεγάλη συγκέντρωση δραστηριοτήτων στη μεταποίηση και στα logistics, καθώς επίσης και το ενδογενές δυναμικό.



Πιο συγκεκριμένα, θεωρείται διερευνήσιμη η δημιουργία τεχνολογικού πάρκου για τη διαχείριση της Υψηλής Τεχνολογίας (Τεχνόπολη) και τη σύνδεση της Έρευνας με την Παραγωγή. Θεωρείται σκόπιμη η οργανωμένη σε ΒΕΠΕ (Βιομηχανικά Επιχειρηματικά Πάρκα) συνύπαρξη ζωνών χονδρεμπορίου-εμπορικών πάρκων με τις διάσπαρτες βιοτεχνικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις και η δημιουργία φορέων διαχείρισης των πάρκων αυτών.

Προτείνεται η δημιουργία Επιστημονικού Πάρκου για τα Logistics με εγκαταστάσεις Επιστήμης και Τεχνολογιών Αιχμής. Παράλληλα, προτείνεται να βελτιωθούν οι εσωτερικές οδικές συνδέσεις και να δημιουργηθούν οργανωμένες ζώνες αγροτικής ανάπτυξης. Για να γίνει ελκυστική η περιοχή για τις παραπάνω επενδύσεις θα πρέπει τα κέντρα των πόλεων να αναβαθμιστούν με εγκαταστάσεις κεντρικών λειτουργιών κυρίως πολιτισμού και πρασίνου. Κύριος στόχος είναι:

1. η παράλληλη σύνδεση των δυο πόλεων μέσω της επανάχρησης της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής

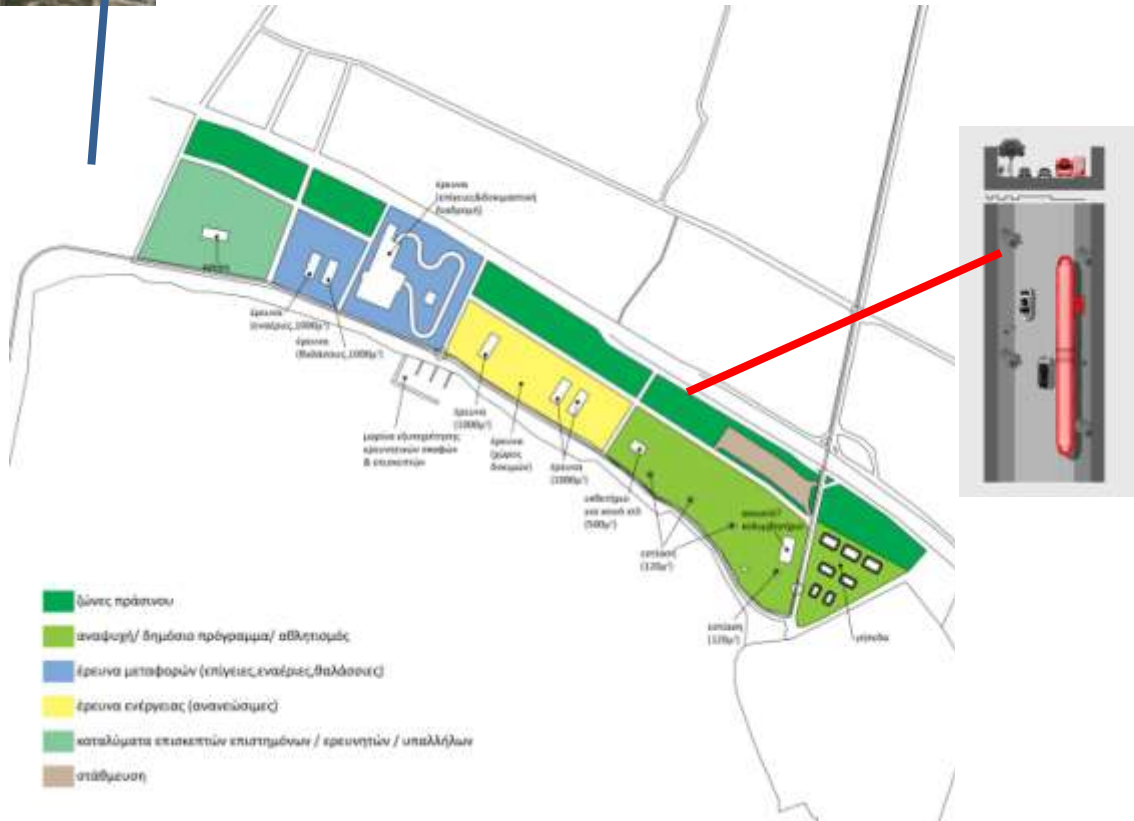
2. αλλά και με τη χάραξη νέας τροχιάς τραμ προκαλώντας ανάπλαση του κόλπου Ελευσίνας για τη βελτίωση της φυσιογνωμίας τους και την άρση του ημιαστικού χαρακτήρα τους.

3. Για την προστασία και αναβάθμιση του περιβάλλοντος του παράλιου μετώπου προτείνονται η απομάκρυνση βιολογικού καθαρισμού, η ενθάρρυνση σύγχρονων τεχνολογιών ανακύκλωσης σε συνδυασμό με χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας και περιορισμός επέκτασης βιομηχανιών και παρόμοιων εγκαταστάσεων ώστε να παραμείνει καθαρό και για χρήση αναψυχής.

4. Την εικόνα των πόλεων του Θριασίου θα αναβαθμίσει ακόμα περισσότερο η επένδυση στο θεματικό τουρισμό με εστία τη μυθολογία και η ενσωμάτωση των διάσπαρτων πολιτιστικών εστιών σε ένα ενιαίο δίκτυο πολιτιστικών διαδρομών. Η ένταξη της Ιεράς Οδού - ως πύλης-εισόδου της Αθήνας- στην ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας αποτελεί πολύτιμο συνδετικό κρίκο με τα πολιτιστικά δίκτυα της πρωτεύουσας. Η αξιοποίηση των πολιτιστικών πόρων μπορεί να γίνει κάλλιστα με τη διασύνδεση του πολιτισμού με τις παραγωγικές δραστηριότητες όπως εθνικά και διεθνή συνέδρια και ημερίδες, θερινά σχολεία, εκδόσεις, οργάνωση φεστιβάλ, αναψυχή κ.ά.

5. Ένα επιθυμητό σύστημα μεταφορών θα μπορούσε να διαρθρωθεί σε περιμετρική τροχιά, να αφήνει ελεύθερο το παράκτιο μέτωπο για τους πεζούς και τα ποδήλατα, όπου με ένα σύστημα πεζοδρόμων οι πολίτες θα μπορούν να απολαμβάνουν τον περίπατο τους. Χώροι για στάθμευση αυτοκινήτων θα υπάρχουν σε κατάλληλα σημεία γύρω από το κέντρο. Τα οχήματα των δημόσιων συγκοινωνιών θα λειτουργούν με φυσικό αέριο, θα είναι πιο τακτικά και θα εξυπηρετούν ποικίλες μετακινήσεις από την μια άκρη της πόλης στην άλλη. Ένας δεύτερος περιφερειακός δακτύλιος σε μεγαλύτερη ακτίνα από το κέντρο θα εξυπηρετεί τα πιο βαριά οχήματα. Η πόλη θα πρέπει να ξαναβρεί την επαφή της με τη θάλασσα μέσα από ένα κατάλληλα διαμορφωμένο οδικό σύστημα, που δεν θα επηρεάζεται από τη διέλευση της Εθνικής Οδού. Ποικίλα θα ήταν φυσικά τα αναμενόμενα περιβαλλοντικά οφέλη. Για παράδειγμα η ποιότητα του αέρα θα ήταν καλύτερη και η όχληση από το θόρυβο χαμηλότερη, αφού θα προσφέρονταν περισσότεροι χώροι στους πεζοδρόμους για φύτευση δέντρων.

6. Σημαντικό σημείο επέμβασης αποτελεί η ανάπλαση του παράλιου μετώπου. Παρατηρώντας αρχικά τις χρήσεις γης που κυριαρχούν στην περιοχή δηλαδή αεροδρόμια, λιμενικές ζώνες βιομηχανικής και εμπορικής δραστηριότητας και βιομηχανικές εγκαταστάσεις προκύπτει η πρόταση για δημιουργία στο εγκαταλελειμμένο χώρο της Χαλυβουργικής ενός ερευνητικού τεχνολογικού πάρκου το οποίο θα ενδυναμώσει το χαρακτήρα της περιοχής.



Το νέο παράλιο μέτωπο επικεντρώνεται στην ευελιξία περιβάλλοντος χώρου και δημιουργεί ένα αστικό τοπίο με προσανατολισμό τον πεζό. Αυτό επιτυγχάνεται με την απαγόρευση αυτοκινήτων και την κυκλοφορία σταθερής τροχιάς.

Ανακεφαλαιώνοντας, τα βασικά σημεία που περιλαμβάνει η συγκεκριμένη εργασία σαν πρόταση για την περιβαλλοντική ανάπλαση της παράκτιας αστικής ζώνης Ασπροπύργου και σύνδεση με Ελευσίνας είναι η ανάδειξη της περιοχής σαν υπερτοπικής σημασίας λόγω της επαφής της με την ΕΟ και τη θάλασσα. Η Απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων θα αναδείξει το θαλάσσιο μέτωπο και θα το αποδώσει του στο κοινό, συνδέοντας το με το ήδη αναπλασμένο τμήμα της παραλιακής ζώνης της Ελευσίνας. Στην ανάπλαση δίνεται προτεραιότητα στον πολιτισμό με την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας και την επανάχρηση της παλιάς σιδηροδρομικής γραμμής δημιουργώντας μια επιπλέον σύνδεση περιοχής ανάπλασης με τον υπόλοιπο αστικό ιστό. Για την υλοποίηση όλων αυτών είναι απαραίτητες οι συμμετοχικές αποφάσεις στο σχεδιασμό της περιοχής με τη συμμετοχή δημόσιων, επιστημονικών, κοινωνικών φορέων των ενδιαφερομένων.

Συμπερασματικά, λοιπόν στις παράκτιες πόλεις και περιοχές πρέπει να δοθεί ειδική προσοχή στην επανανάπτυξη του υδάτινου μετώπου στο πλαίσιο της αστικής δομής-διάρθρωσης, στην ανάπτυξη της πόλης σε σχέση με την ενδοχώρα της και σε συγγένεια με την παράκτια περιοχή της περιφέρειας. Οι αστικές αναπλάσεις που έχουν τη φιλοσοφία του περιβαλλοντικού σχεδιασμού στοχεύουν στην ανασυγκρότηση εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών παραγωγικών ζωνών ή λιμενικών εγκαταστάσεων και την επανάχρηση κτιριακών όγκων. Ο εμπλουτισμός με νέες χρήσεις ελκυστικές στους πολίτες όπως πολιτισμός, τουρισμός-αναψυχή δίνει νέα ζωή. Η μέριμνα για σύνδεση των περιοχών ανάπτυξης με τον υπάρχοντα αστικό ιστό μέσω κατάλληλα σχεδιασμένων δικτύων ελκύει ιδιωτικά κεφάλαια και επενδύσεις στις περιοχές αυτές. Οι δημόσιες δαπάνες για τις μεταφορικές υποδομές είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία των παράκτιων αναπλάσεων. Ο κοινωνικός μαζί με τον οικονομικό παράγοντα υπαγορεύουν τις βασικές κατευθύνσεις πολιτικής για την ιδιαιτερότητα κάθε περιοχής. Η «εκ της βάσης προς τα πάνω» διαδικασία λήψης αποφάσεων είναι μια νέα τάση στον αστικό σχεδιασμό που στοχεύει στην αξιοποίηση των ενδογενών δυνάμεων μιας κοινωνίας και μπορεί με σωστό σχεδιασμό να λειτουργήσει αποτελεσματικά. Τέλος, η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα μαζί με επιστημονικές και κοινωνικές οργανώσεις πολιτών με τη μορφή εταιρικών σχημάτων εξασφαλίζει ένα μέρος κεφαλαίων και διασφαλίζει την επιτυχία των επεμβάσεων.





## Βιβλιογραφία

- Αθανασούλη-Ρογκάκου, Αραβαντινός, (1999), Σχεδιασμός, Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις και Μέθοδοι Εκτίμησής τους, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα
- Αγγελίδης Μ., Οικονόμου Α., (2005), Χρήσεις γης και επιπτώσεις στον παράκτιο χώρο της Ελλάδας, Πρακτικά Συνεδρίου HELECO '05, ΤΕΕ, Αθήνα
- Αμούργης Σ., Γιάννας Σ., (2001), Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοικτών Χώρων, Τόμος Α, ΕΑΠ, Πάτρα
- Αμούργης Σ., Κοσμάκη Π., (2004), Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοικτών Χώρων, Τόμος Β, ΕΑΠ, Πάτρα
- Αραβαντινός Α., (1997), Πολεοδομικός Σχεδιασμός- Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Συμμετρία, Αθήνα
- Αραβαντινός, Βλαστός, (1999), Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον- Το Ανθρωπογενές Περιβάλλον, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα
- Αυγερινού-Κολώνια Σ, (2005α), Κοινωνική και οικονομική γεωγραφία των παράκτιων ζωνών, ΔΠΜΣ, Επιστήμη και Τεχνολογία Υδατικών Πόρων, (διάλεξη), ΕΜΠ, Αθήνα
- Αυγερινού-Κολώνια Σ, (2005β), Νησιωτικός χώρος και παράκτιες ζώνες, ΔΠΜΣ, Επιστήμη και Τεχνολογία Υδατικών Πόρων, (διάλεξη), ΕΜΠ, Αθήνα
- Βασενχόφεν Λ., Γεράρδη Κ., Σερράος Κ., (2004), Μητροπολιτικός Σχεδιασμός στην Ευρώπη, Σημειώσεις, ΕΜΠ
- Βλαστός Θ., Μπιρμπίλη Τ., (2001), Φτιάχνοντας πόλεις για ποδήλατο. Στοιχεία αισθητικής και κατασκευής. Τα πρώτα παραδείγματα σε Ελλάδα και Κύπρο, Εκδόσεις MBike, Αθήνα
- Γοσποδίνη, Α. (2006), 'Χωρικές Πολιτικές για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των μικρών ελληνικών πόλεων', εισήγηση στο πανελλήνιο επιστημονικό Συμπόσιο του ΙΚΙ 'Βιώσιμη ανάπτυξη σε παράκτιες και νησιωτικές πόλεις/περιοχές: προβλήματα και προοπτικές', Κεφαλονιά 26-28 Οκτ. 2006
- Δεκλερής Μ., (1996), Ο Δωδεκάδελτος του Περιβάλλοντος. Εγκόλπιο Βιώσιμου Αναπτύξεως, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα
- Δεκλερής Μ., (2000), Το Δίκαιο της Βιώσιμου Αναπτύξεως. Γενικές Αρχές, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα
- Δεκλερής Μ., (2006), Εισαγωγή στην Βιώσιμη Πολιτεία: Οδηγός για την Πολιτική του 21<sup>ου</sup> αιώνας, Εκδόσεις Βιώσιμος Κόσμος, Αθήνα
- Δουκάκης Ε., (2005), Ανάπτυξη παράκτιας ζώνης, Δ.Δ.Π.Μ.Σ. «Επιστήμη και Τεχνολογία Υδατικών Πόρων», ΕΜΠ, Αθήνα
- Ευαγγελίδου Μ., (2006), Ολοκληρωμένη διαχείριση του παράκτιου μητροπολιτικού χώρου- Διδάγματα από ορισμένες εφαρμογές στην Αττική, εισήγηση σε ημερίδα, Ελευσίνα
- Couch C., Fraser C., Percy S., 2003

Gospodini, A. (2001), 'URBAN WATERFRONT REDEVELOPMENT IN GREEK CITIES; A framework for redesigning space', *Cities*, 18(5): 285-296

Άξονες Αναβάθμισης Πολεοδομικού Κέντρου Ελευσίνας (2004), ΕΜΠ, Εργαστήριο Αστικού Περιβάλλοντος, Δήμος Ελευσίνας

Βούζα Α., 2005α, Προμελέτη Πολεοδομικής Ενότητας 4 Δήμου Ασπροπύργου, Ασπρόπυργος

Βούζα Α., 2005β, Εισήγηση Τροποποίησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Ασπροπύργου, Ασπρόπυργος

Βούζα Α., 2006β, Πολεοδομική Μελέτη στην περιοχή Χάλυψ Ασπροπύργου, Ασπρόπυργος  
Διερεύνηση Μεθόδου Διαχείρισης 1995, Προστασίας και Ανάδειξης Παράκτιων Μητροπολιτικών περιοχών με εντατική χρήση: Η περίπτωση του Σαρωνικού, ΕΜΠ-ΥΠΕΧΩΔΕ  
Προστασία και αναβάθμιση των ακτών του Σαρωνικού (2001), Πολιτική ολοκληρωμένου σχεδιασμού και διαχείρισης του παράκτιου μητροπολιτικού χώρου, ΕΜΠ, Σχολή Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας

Ολοκληρωμένη Διαχείριση Παράκτιας Περιοχής Δυτικού Σαρωνικού (2003-2004), ΥΠΕΧΩΔΕ, ΟΡΣΑ, Παν. Θεσσαλίας, Εργαστήριο Περιβάλλοντος και Χωρικού Σχεδιασμού, Βόλος

Σερράος Κ., (2005), Το κέντρο του Ασπροπύργου- Εξέλιξη, σημερινή κατάσταση, κίνδυνοι, προβλήματα και προοπτικές, Εισήγηση στην ημερίδα «Αστικό Περιβάλλον και Παράδοση», Ασπρόπυργος

Στρατηγικό Πρόγραμμα Δράσης (Master Plan) για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη του Παράκτιου Χώρου (1999), Τελική έκθεση, Πανεπιστήμιο Αιγαίου / Τμήμα Περιβάλλοντος / Εργαστήριο Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού / Επιστημονικός υπεύθυνος: Καθηγητής Χ. Κοκκώσης

Σχέδιο δράσης για τη χωρική και κλαδική ανάπτυξη στο Θριάσιο Πεδίο και τη δυτική Αττική (2003) επιστημονικοί υπεύθυνοι Α. Παπαδασκαλόπουλος - Θ. Παλάσκας, ΙΟΒΕ- ΙΠΑ- ΟΡΣΑ

<http://www.thrasiopedio.gr>

<http://www.rotterdam.nl/>

<http://live-sustainably.blogspot.com>

<http://www.medsos.gr>

<http://www.elefsina.gr>

<http://www.bcn.com>

<http://www.liverpool.gov.uk>

<http://www.uehr.panteion.gr/aspropyrgos>

<http://www.thriassio.gr>