



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΤΜΗΜΑ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΓΕΩΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

« Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου »



**Εκπόνηση:** Περαχωρίτης Χρήστος

**Τριμελής Επιτροπή:**

Ευθύμιος Μπακογιάννης, Επίκουρος Καθηγητής Ε.Μ.Π., επιβλέπων καθηγητής  
Μαρία Παπαδοπούλου, Καθηγήτρια Ε.Μ.Π, μέλος τριμελούς επιτροπής  
Δήμητρα Στάμου, μέλος Ε.ΔΙ.Π, μέλος τριμελούς επιτροπής

**ΑΘΗΝΑ, 2023**

## Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
Abstract.....	4
Εισαγωγή.....	5
Αντικείμενο .....	5
Δομή.....	6
Κεφάλαιο 1 <sup>ο</sup> : Θεωρητικό πλαίσιο – Εννοιολογικές προσεγγίσεις .....	9
1.1 Η έννοια της ανάπλασης διεθνώς και για τα ελληνικά δεδομένα .....	9
1.1.1 Ο ορισμός και η εξέλιξη των αναπλάσεων .....	9
1.1.2 Η ανάπλαση ως μέρος του χωρικού σχεδιασμού.....	11
1.2 Κατηγορίες αναπλάσεων.....	12
1.2.1 Αποτελέσματα αναπλάσεων.....	12
1.3 Οι αναπλάσεις στην Ελλάδα- θεσμικό πλαίσιο .....	14
1.3.1 Ιστορική εξέλιξη .....	15
1.4 Η έννοια της αειφόρου διαχείρισης .....	18
1.4.1 Η αειφόρος διαχείριση του αστικού χώρου.....	19
1.4.2 Ο ρόλος του Συμμετοχικού σχεδιασμού – Όρος.....	21
1.4.3 Βιώσιμη ανάπτυξη και αναπλάσεις.....	22
1.5 Το θαλάσσιο αστικό μέτωπο .....	23
1.5.1 Νομοθεσία για τα θαλάσσια μέτωπα .....	24
Κεφάλαιο 2 <sup>ο</sup> : Παραδείγματα ανάπλασης σε διεθνές και εθνικό επίπεδο .....	25
2.1 Διεθνής εμπειρία- διεθνή παραδείγματα .....	25
2.1.1 Βαρκελώνη .....	25
2.1.2 Κωνσταντινούπολη .....	27
2.1.3 Συμπεράσματα από τα παραδείγματα της Ευρωπαϊκής εμπειρίας.....	28
2.2 Παραδείγματα από τον ελληνικό χώρο .....	29
2.2.1 Θεσσαλονίκη .....	29
2.2.2 Φαληρικός Όρμος .....	31
Κεφάλαιο 3 <sup>ο</sup> : Ανάλυση σε επίπεδο νομού.....	33
3.1 Βασικά χαρακτηριστικά του Νομού Κορινθίας.....	33
3.1.1 Εισαγωγή.....	33
3.2 Χρήσεις γης .....	35
3.3 Γεωγραφία και κατανομή πληθυσμού κατά τύπο περιοχής.....	36
3.4 Δημογραφική ανάλυση πληθυσμού .....	37
3.4.1 Η εξέλιξη του πληθυσμού.....	37
3.4.2 Πληθυσμός και βαθμός αστικότητας .....	37
3.4.3 Κατανομή πληθυσμού κατά φύλλο και ομάδες ηλικιών .....	38
3.5 Εκπαίδευση .....	39
Κεφάλαιο 4 <sup>ο</sup> : Ανάλυση περιοχής μελέτης .....	40
4.1 Εξέλιξη της μορφής της πόλης της Κορίνθου .....	40
4.2 Η ιστορική εξέλιξη της πόλης.....	42
4.3 Ανάπτυξη της Κορίνθου και σχέδια πόλης .....	50

4.3.1 Αστικός ιστός σήμερα .....	51
4.4 Οδικό δίκτυο.....	53
4.5 Αστικό πράσινο .....	54
4.6 Χρήσεις γης .....	57
4.7 Συντελεστές δόμησης .....	59
4.8 Γενικά στοιχεία περιοχής παρέμβασης.....	61
4.9 Διακριτά μέρη .....	62
4.9.1 Λιμένας Κορίνθου .....	62
4.9.2 Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός Κορίνθου .....	63
4.9.3 Εγκαταστάσεις Αγίου Νικολάου .....	65
4.9.4 Παλιές Σιδηροδρομικές γραμμές.....	66
4.9.5 Στρατόπεδο Λουτρακίου και Λεωφόρος Ποσειδώνος .....	67
4.10 Εντοπισμός προβλημάτων περιοχής μελέτης.....	69
4.10.1 Εντός λιμενικής ζώνης .....	69
4.10.2 Αστική περιοχή.....	70
4.10.3 Υποβάθμιση – Αποκλεισμός παραλιακού μετώπου .....	72
4.11 Swot Analysis .....	73
<b>Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup>: Σενάρια παρέμβασης παραλιακού μετώπου .....</b>	<b>81</b>
5.1 Μηδενικό σενάριο παρέμβασης .....	81
5.2 Ήπιο σενάριο παρέμβασης .....	82
5.3 Σενάριο έντονης παρέμβασης .....	95
5.4 Επιλογή συγκεκριμένου σεναρίου συναρτήσει των αναγκών της περιοχής .....	101
<b>Βιβλιογραφία.....</b>	<b>103</b>

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Η παρουσία διπλωματική εργασία αναφέρεται στην έννοια της ανάπλασης των παραλιακών μετώπων, αναλύοντας το παραλιακό μέτωπο Κορίνθου - Λουτρακίου και προτείνονται σενάρια για την καλύτερη αξιοποίηση του. Συγκεκριμένα, στο πρώτο μέρος της εργασίας προσδιορίζονται σημαντικές έννοιες όπως εκείνες τις αναπλάσεις, θαλάσσιο αστικό μέτωπο, βιώσιμη ανάπτυξη, συμμετοχικός σχεδιασμός κ.α. Στην συνέχεια, γίνεται μια αναφορά σε παραδείγματα από τον ελληνικό και διεθνή χώρο αλλά και μια ανάλυση σε επίπεδο νομού. Στο δεύτερο μέρος της εργασίας, εξετάζεται διεξοδικά η περίπτωση της πόλης της Κορίνθου. Ειδικότερα, γίνεται ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης του παραλιακού μετώπου και προτείνονται δυο σενάρια ήπιας και έντονης παρέμβασης με σκοπό την ανάλυση της περιοχής. Στο τέλος, εξάγονται ασφαλή συμπεράσματα και γίνεται εκτίμηση των σεναρίων ως προς την αποτελεσματικότητα και την δυναμική ανάπτυξη της περιοχής.

### **Λέξεις – Κλειδιά:**

Αστική ανάπλαση, παραλιακό μέτωπο, ανάπτυξη, σενάριο παρέμβασης.



## **Abstract**

This thesis deals with the concept of urban renewal, analyzing the coastal front of Corinth – Loutraki and proposing scenarios for its better utilization. In particular, the first part of the paper identifies important concepts such as those reconstructions, urban coastal front, sustainable development, participatory planning, etc. Subsequently, some examples of refurbishing are typically cited both at the level of European and Greek cities as well as at the level of the prefecture. In the second part of the paper, the case of the city of Corinth is thoroughly examined. Specifically, the current situation of the coastal front is analyzed, and two scenarios of mild and intense intervention are proposed in order to regenerate the area. Last but not least, the scenarios are evaluated for the efficiency and the development potential of the area.

## **Key words:**

Urban regeneration, coastal front, development, intervention scenario.

## **Εισαγωγή**

Η τεράστια έκρηξη του φαινομένου της αστικοποίησης κατά την βιομηχανική και μεταπολεμική περίοδο αποτέλεσε το εφιαλτήριο αλλά και την κυρία αιτία εμφάνισης πολεοδομικών αναγκών και προβλημάτων στον αστικό χώρο. Ο αστικός χώρος από την πλευρά του θα πρέπει να διεκδικήσει την θέση του στον χώρο αλλά και να καταστήσει την πόλη ανταγωνιστική με γνώμονα πάντοτε το κοινό συμφέρον. Οι αλλαγές στις ροές των ανθρώπων και των υπηρεσιών επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τον σχηματισμό των πόλεων και ειδικά των κέντρων τους. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, να δημιουργούνται ανακατατάξεις στις δομές, ενισχύοντας την πολυπλοκότητα τους και καθιστώντας τες να ασφυκτιούν και να παρεκκλίνουν από τις κύριες λειτουργίες τους.

## **Αντικείμενο**

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει τη συμβολή του αστικού σχεδιασμού, και ειδικότερα των αστικών αναπλάσεων στην ανάπτυξη και ανάδειξη των πόλεων. Εστιάζει το ενδιαφέρον κυρίως στην ανάπλαση της πόλης-λιμάνι που κατά τις τελευταίες δεκαετίες παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της μεταφοράς το λιμενικών εγκαταστάσεων εκτός του αστικού κέντρου και την σύνδεση δυο ξεχωριστών παραλιακών με τρόπο βιώσιμο και αισθητικά άρτιο. Οι υφιστάμενες λιμενικές εγκαταστάσεις εγκαταλείπονται, η εμπορική δραστηριότητα τείνει να εξαφανιστεί, η περιοχή υποβαθμίζεται ενώ εμφανίζονται τα πρώτα κρούσματα σύγκρουσης των χρήσεων γης. Ο αστικός σχεδιασμός καλείται να εξυγιάνει τις συγκρούσεις που προκαλούνται στο χώρο και να δημιουργήσει ευκαιρίες ανάπτυξης τόσο στον οικονομικό όσο και στον κοινωνικό τομέα.



Εικόνα 1: Ψηφιακό Παράδειγμα Ανάπλασης (Δήμος Γλυφάδας: Δήμος Γλυφάδας. (2023))

Αντικείμενο αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι η παρουσίαση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου ανάπλασης του παραλιακού μετώπου που συνδέει την πόλη της Κορίνθου με το Λουτράκι, προκειμένου αυτό να αποτελέσει εφαλτήριο ανάπτυξης και ευημερίας τόσο για την ίδια όσο και για τους κατοικούς ολόκληρης της πόλης. Στόχο αποτελεί η προοπτική μεταφοράς της εμπορικής δραστηριότητας του λιμένα σε εκτός πόλης περιοχή αλλά και η αποκατάσταση και αναβάθμιση της περιοχής του παραλιακού μετώπου με από μια σειρά διορθωτικών παρεμβάσεων ήπιου και έντονου χαρακτήρα. Εκτός από την οικονομική ανάπτυξη, οι παρεμβάσεις θα έχουν έως στόχο την ανάδειξη της φυσικής κληρονομιάς της περιοχής και κυρίως την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής του Κορινθίου.

## Δομή

Η εργασία θα είναι έτσι δομημένη, ώστε το πρώτο μέρος να αποτελεί ένα στάδιο επεξήγησης βασικών εννοιών και ορισμών, θα ακολουθήσουν παραδείγματα παραλιακών αναπλάσεων από το εξωτερικό ενώ στην συνέχεια έμφαση θα δοθεί στην περιοχή μελέτης.

Συγκεκριμένα, στο πρώτο μέρος ξεκινώντας από μια χρονολογική αναδρομή στην εξέλιξη της πόλης και την πρωτοεμφάνιση του μηχανισμού της αστικής ανάπτυξης, γίνεται μια διαρθρωτική αποτύπωση των εννοιών και των τύπων που την διέπουν για να καταλήξουμε μέσω της διαχρονική της εξέλιξης στην σημερινή της μορφή που αναφέρεται με τον όρο αστική αναγέννηση.

Στη συνέχεια ακολουθούν, οι έννοιες και οι τυπολογίες των θαλάσσιων/παραλιακών μετώπων, ο ρόλος και η συμβολή των λιμανιών στην εξέλιξη των αστικών κέντρων και η εφαρμογή θα-

λασιών αστικών αναπλάσεων ως αποτέλεσμα της σταδιακής αποβιομηχανοποίησης των πόλεων. Τέλος, για να αποσαφηνιστεί ο ρόλος και η αναγκαιότητα των αστικών αναπλάσεων στα παραλιακά αστικά μέτωπα παρατίθενται μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα αντίστοιχων έργων στον Ευρωπαϊκό χώρο αλλά και οι αξιόλογες προσπάθειες ελληνικών πόλεων.



Εικόνα 2: Δεύτερο Ψηφιακό Παράδειγμα Παραλιακής Ανάπλασης (Δήμος Γλυφάδας: Δήμος Γλυφάδας, (2023))

Αξίζει να σημειωθεί ότι η παρούσα εργασία θα διαιρεθεί σε επτά(7) μεγάλες υποενότητες με την ακόλουθη μάλιστα διόρθωση.

Το **πρώτο κεφάλαιο** όπως έχει ήδη αναφερθεί θα αποτελεί τους στόχους την εργασίας, το αντικείμενο καθώς και την δομή της. Στο κεφάλαιο αυτό μάλιστα, θα αναλυθούν σημαντικοί ορισμοί και έννοιες που αφορούν την εκπόνηση της εργασίας.

Το **δεύτερο κεφάλαιο**, περιλαμβάνει μια λεπτομερή ανάλυση του τρόπου ανάπτυξης πόλεων με παραλιακά μέτωπα με σημαντικά μάλιστα παραδείγματα τόσο σε ελληνικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** της εργασίας, αποτυπώνεται μία ανάλυση σε επίπεδο νομού. Δίνεται έμφαση στην παρουσίαση του χαρακτήρα ολόκληρου του νομού, στις χρήσεις γης, σε δημογραφικά στοιχεία με στόχο την κατανόηση των προβλημάτων και των αναγκών της ευρύτερης περιοχής.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο**, απεικονίζεται η μελέτη της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής με έμφαση όχι μόνο στο παραλιακό μέτωπο αλλά και σε ολόκληρο το αστικό ιστό. Συγκεκριμένα, θα αναλυθούν στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ αλλά και χρήσεις γης, κτιριακά αποθέματα αλλά και συγκοινωνιακά δίκτυα. Στην συνέχεια, εφόσον εντοπιστούν θα αναφερθούν τα προβλήματα που

εντοπίστηκαν κατά την ανάλυση προκειμένου να παρουσιαστεί το καταλληλότερο σχέδιο ανάπλασης.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο**, παρουσιάζονται διεξοδικά τα τρία σενάρια παρέμβασης (μηδενικό, ήπιο, έντονο σενάριο παρέμβασης). Στη συνέχεια, λαμβάνοντας υπόψιν τις ανάγκες της περιοχής επιλέγεται το καταλληλότερο σενάριο.

## Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>: Θεωρητικό πλαίσιο – Εννοιολογικές προσεγγίσεις

### 1.1 Η έννοια της ανάπλασης διεθνώς και για τα ελληνικά δεδομένα

#### 1.1.1 Ο ορισμός και η εξέλιξη των αναπλάσεων

Στον νόμο της Ελληνικής Δημοκρατίας υπ' αριθμό 2508 (1997), ο οποίος αφορά την βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών τη χώρας, στο άρθρο 8 ανάπλαση ορίζεται ως “ο σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένο περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής”.



Εικόνα 3: Τρίτο Ψηφιακό Παράδειγμα Παραλιακής Ανάπλασης (Δήμος Γλυφάδας: Δήμος Γλυφάδας. (2023))

Υπό το πρίσμα μιας σύγχρονης θεώρησης της διαδικασίας αστικής ανάπτυξης, οι παράμετροι που υπεισέρχονται στον σχεδιασμό διευρύνονται έτσι ώστε να καλύπτονται όλες οι απαιτήσεις που συναρτώνται με την βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Επομένως κατά τον σχεδιασμό θα πρέπει να επιδιώκονται ιδιαίτερα οι παρακάτω στόχοι (ΥΠΕΚΑ, 2015):

- Η προστασία του περιβάλλοντος, με ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων, μέτρα για την εξοικονόμηση ενέργειας και εφαρμογή αρχών βιοκλιματικού σχεδιασμού.
- Η βελτίωση της λειτουργικότητας του αστικού χώρου, για την εξυπηρέτηση των σύγχρονων αναγκών των κατοίκων της πόλης.
- Η βελτίωση της αστικής κινητικότητας, με την προώθηση ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) λαμβάνοντας ιδιαίτερη μέριμνα για τα Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ).
- Η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και η μείωση των κοινωνικών εντάσεων με την εξασφάλιση στις αναπλάσεις των αναγκαίων προϋποθέσεων για την ανάπτυξη σχέσεων καλής γειτονίας και επαφής των κατοίκων.
- Η δημιουργία συνθηκών για την αύξηση της επιχειρηματικότητας και αποτροπή εγκατάλειψης περιοχών από τους μόνιμους κατοίκους.
- Η βελτίωση της αισθητικής του αστικού χώρου, επιβάλλοντας και προάγοντας τη συμμετοχή της Αρχιτεκτονικής στον σχεδιασμό.
- Η βελτίωση των στεγαστικών συνθηκών και η κάλυψη των στεγαστικών αναγκών ευπαθών ομάδων πληθυσμού.
- Η οικονομία των κατασκευών μέσω κατάλληλων επιλογών σχεδιασμού και κατασκευαστικών μεθόδων.
- Η τήρηση κατά τον σχεδιασμό ουσιαστικών συμμετοχικών διαδικασιών.
- Η ορθολογική διαχείριση του ελεύθερου δημόσιου χώρου με εξασφάλιση συνεχούς και επαρκούς συντήρησης, καθαριότητας, ασφάλειας και ελέγχου οποιονδήποτε μελλοντικών επεμβάσεων στο χώρο αυτό από άλλους φορείς.

### 1.1.2 Η ανάπλαση ως μέρος του χωρικού σχεδιασμού

Κοιτάζοντας την εξέλιξη των ευρωπαϊκών πόλεων ανά τους αιώνες, παρατηρούμε ότι ο χωρικός σχεδιασμός μεταλλάσσεται και εξελίσσεται συνεχώς. Ανατρέχοντας στην πρόσφατη ευρωπαϊκή ιστορία συναντάμε επεμβάσεις στον πολεοδομικό ιστό οι οποίες υπακούουν εν μέρει στον παραπάνω ορισμό της «ανάπλασης». Η πολεοδομική ανάπλαση ως έννοια εμφανίζεται μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο.

Εξελίσσεται και παίρνει διαφορετικά χαρακτηριστικά με την πάροδο του χρόνου ανάλογα με τις ανάγκες του κοινωνικού συνόλου.

Μπορεί να χωριστεί στις εξής περιόδους:

1. Reconstruction (1950s) – Ανακατασκευή,
2. Revitalisation (1960s)- Αναζωογόνηση,
3. Renewal (1970s) - Ανανέωση,
4. Redevelopment (1980s) – Αναμόρφωση,
5. Regeneration (1990s) - Αναγέννηση. (Roberts ,2000) (Rauno Sairinen, Satu Kum-pulainen, 2005),
6. Περίοδος 2000s.

Η κάθε περίοδος έχει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά τα οποία αντικατοπτρίζουν την κοινωνική και πολιτική κατάσταση της εποχής.



## 1.2 Κατηγορίες αναπλάσεων

Οι παρεμβάσεις στον πολεοδομικό ιστό σύμφωνα με τον Αραβαντινό (2007) διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με τον βαθμό επέμβασης:

**Περιορισμένη και συντηρητική παρέμβαση** με σκοπό όχι κάποιο νοικοκύρεμα και όχι διαρθρωτικές αλλαγές χωρίς ουσιαστικά προβλήματα.

**Ριζικές επεμβάσεις** οι οποίες οδηγούν σε απομάκρυνση του παλιού πληθυσμού, ισοπέδωση των παλιών υποδομών και κατασκευή νέων. Ανάμεσα στις δύο κατηγορίες υπάρχουν διάφορα στάδια επεμβάσεων όπως:

**Τομεακές επεμβάσεις**, οι οποίες εστιάζουν βελτίωση σε ένα τομέα όπως η κυκλοφορία, κοινόχρηστοι χώροι κλπ. Ένα πλεονέκτημα της συγκεκριμένης κατηγορίας είναι ότι δεν ασχολείται με τα ιδιωτικά ακίνητα.

Οι **ριζικές επεμβάσεις** συχνά οδηγούν στην αντικατάσταση του παλιού πληθυσμού συνήθως χαμηλότερης οικονομικής επιφάνειας με πληθυσμό μεγαλύτερης οικονομικής δύναμης. Μειονεκτήματα των ριζικών επεμβάσεων είναι η δημιουργία προβλημάτων με τις απαλλοτριώσεις, τις κατασκευαστικές εταιρίες, αυξήσεις ενοικίων με αποτέλεσμα τον διωγμό των παλιών κατοίκων.

Στον αντίποδα, οι **μερικές αναπλάσεις**, που εφαρμόστηκαν ως ένα βαθμό σε αντίδραση των αρνητικών επιπτώσεων των ολικών αναπλάσεων, με τη διατήρηση της υπάρχουσας υποδομής στοχεύουν στην μείωση των δαπανών (επενδύσεων). Αφορούν επεμβάσεις για τον εκσυγχρονισμό των δικτύων και των κοινόχρηστων χώρων της πόλης διατηρώντας όμως την αρχική τους μορφή.

### 1.2.1 Αποτελέσματα αναπλάσεων

Τα αποτελέσματα, σύμφωνα με τον Smith (2005), που αναμένεται να παρουσιαστούν στο άμεσο και έμμεσο μέλλον με την υλοποίηση μιας ανάπλασης μπορούν να έχουν θετικές αλλά και αρνητικές επιπτώσεις στην πολεοδομική και οικονομική οργάνωση καθώς και σε κοινωνικό επίπεδο. Όσον αφορά την πολεοδομική οργάνωση, αναφέρει ο Smith (2005), τα αποτελέσματα που αναμένονται είναι η επιδιόρθωση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει η περιοχή. Συνήθως γίνεται μεταβολή των χρήσεων γης, βελτιώνεται η λειτουργικότητα του χώρου και επιδιορθώνονται προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης που ίσως να αντιμετωπίζει η περιοχή. Επίσης, βελτιώνεται το κτηριακό απόθεμα της περιοχής, με αποτέλεσμα να βελτιώνεται η εικόνα της πόλης και να διατηρείται η αρχιτεκτονική της κληρονομιά. Σε κοινωνικό επίπεδο επωφελούνται οι κάτοικοι της περιοχής καθώς μέσα από την αναβάθμιση της περιοχής τους θα αποκτήσουν πρόσβαση σε αναβαθμισμένες υπηρεσίες.

Μια από τις βασικότερες αρνητικές επιπτώσεις του φαινομένου των αναπλάσεων σε κοινωνικό επίπεδο με βάση τα πιο πάνω είναι ο εκτοπισμός των ασθενέστερων οικονομικά τάξεων από τις περιοχές που πραγματοποιείται μια ανάπλαση και η αντικατάστασή τους από μεσαία και ανώτερα κοινωνικά στρώματα.

Οι αρνητικές επιπτώσεις στην πολεοδομική και οικονομική οργάνωση αφορούν τις αλλαγές που παρατηρούνται στις χρήσεις γης της περιοχής. συγκεκριμένα οι μικρής κλίμακας εμπορικές και βιοτεχνικές χρήσεις που μπορεί να υπήρχαν στις γειτονιές εκτοπίζονται και σταδιακά αντικαθίστανται από μεγαλύτερης κλίμακας εμπορικές ή πολιτιστικές χρήσεις (Smith, 2005).

Για να επιτευχθούν τα παραπάνω αποτελέσματα, πρέπει όλη η διαδικασία της ανάπλασης να σχεδιαστεί, να προγραμματιστεί και να εφαρμοστεί σωστά από μέρος όλων των εμπλεκόμενων φορέων για να υπάρξουν τα επιθυμητά αποτελέσματα.

### 1.3 Οι αναπλάσεις στην Ελλάδα- θεσμικό πλαίσιο

Το θεσμικό πλαίσιο για τις αναπλάσεις στην Ελλάδα αρχίζει να υφίσταται με τον Νόμο 1337/1983 περί επέκτασης των πολεοδομικών οικισμών και την οικιστική ανάπτυξη, και με τον Γενικό Πολεοδομικό Κανονισμό του 1985 με τα άρθρα 12 και 13 (Αραβαντινός, 2011). Στα άρθρα αυτά γίνεται λόγος για την παραχώρηση σε κοινή χρήση των ακάλυπτων χώρων των οικοδομικών τετραγώνων και για την έννοια του ενεργού οικοδομικού τετραγώνου αντίστοιχα, τα οποία όμως δεν εφαρμόστηκαν ποτέ.

Ο επόμενος σημαντικός κανονισμός είναι ο Νόμος 2508/1997, περί της βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης των πόλεων και των οικισμών της χώρας.

Με βάση το άρθρο 8 του νόμου οι αναπλάσεις διακρίνονται σε:

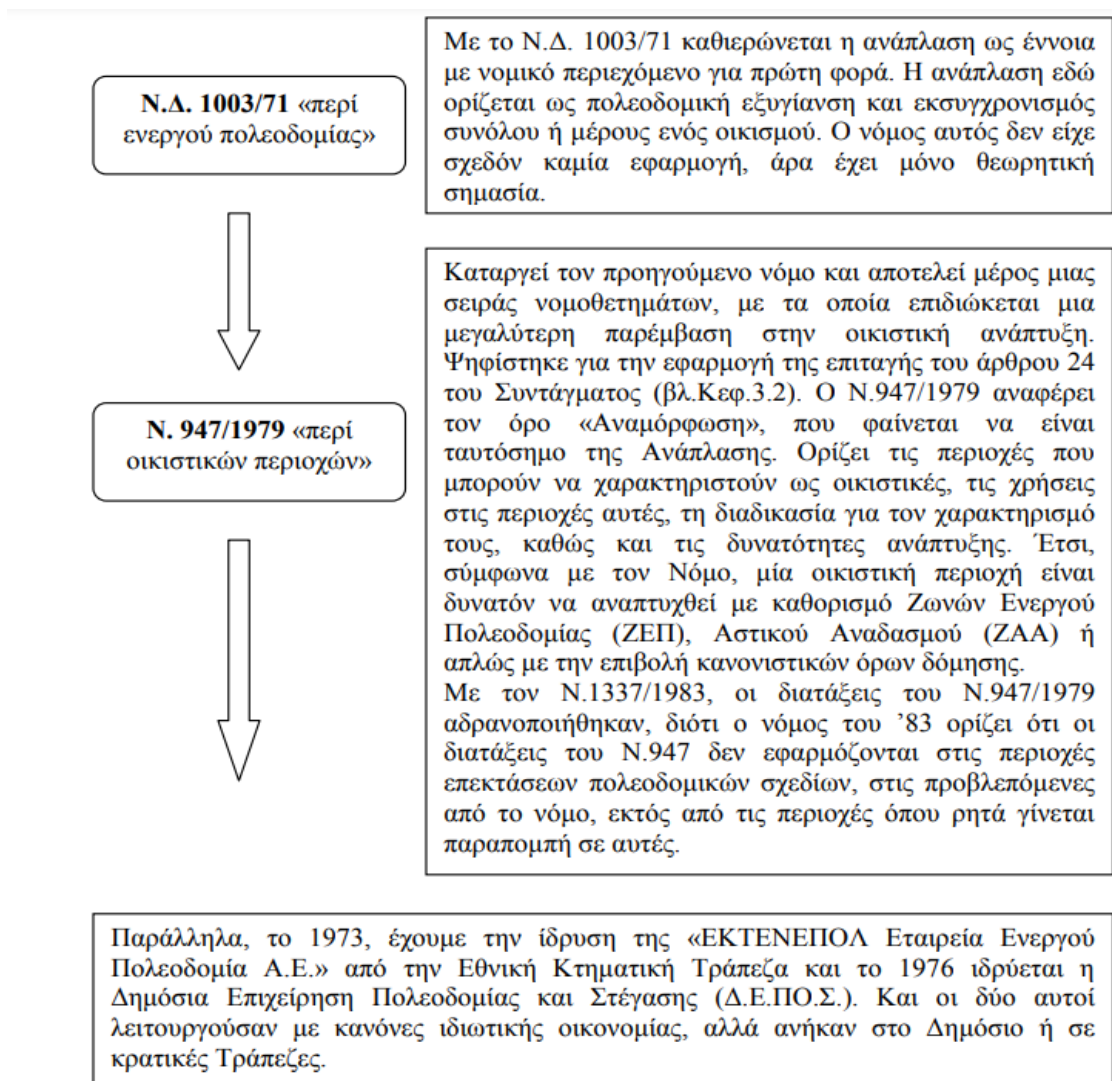
1. Παρεμβάσεις που αφορούν στην ανασυγκρότηση δομημένης περιοχής ή μεμονωμένου οικοδομικού τετραγώνου
2. Επεμβάσεις που στοχεύουν στην αναβάθμιση οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων με έμφαση στην εσωτερική διαρρύθμιση, στις χρήσεις, στις όψεις των κτιρίων, σε συμπληρωματικό εξοπλισμό τους με τους αναγκαίους χώρους και δίκτυα, κ.ά.
3. Αλλαγές στον εξοπλισμό, με στόχο την αναβάθμιση της αισθητικής των κοινόχρηστων χώρων, των κοινωφελών εγκαταστάσεων και των ακάλυπτων χώρων των οικοδομικών τετραγώνων.

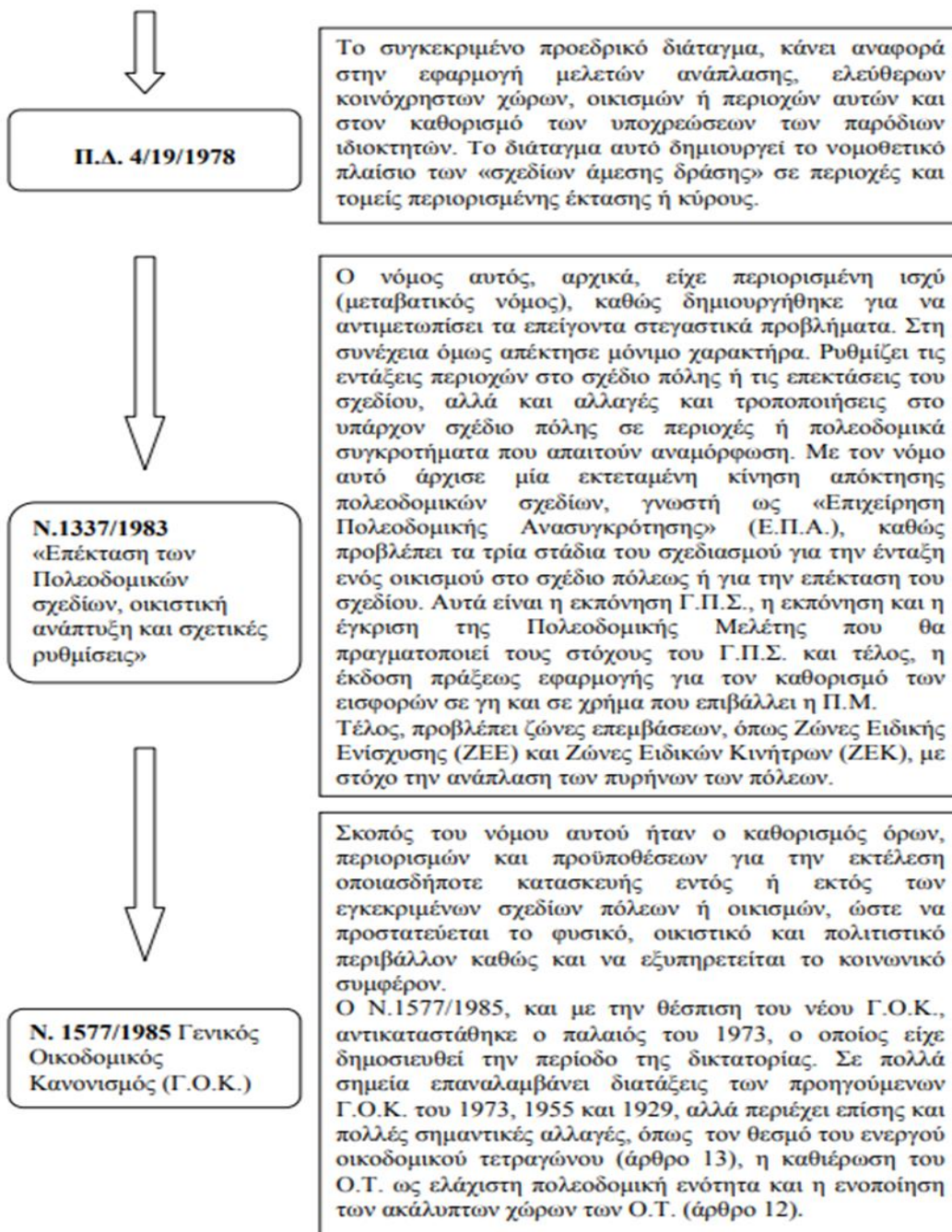
Στις πρώτες δύο περιπτώσεις η ανάπλαση μπορεί να έχει χαρακτήρα κοινωνικού στεγαστικού έργου. Η τελευταία κατηγορία είναι η πιο ήπια από τις τρεις καθώς δεν επεμβαίνει καθόλου στα υπάρχοντα κτίρια (δηλαδή στις ιδιωτικές ιδιοκτησίες) παρά μόνο στον κοινόχρηστο χώρο. Σύμφωνα με το Νόμο 2508/1997, για να θεωρηθεί μια περιοχή κατάλληλη για ανάπλαση πρέπει να συντρέχουν μία ή περισσότερες από τις παρακάτω περιπτώσεις:

- Εάν υπάρχει έλλειψη ελεύθερων χώρων πρασίνου, και χώρων προορισμένων για χρήσεις κοινωφελούς χαρακτήρα
- Εάν στην περιοχή συνυπάρχουν χρήσεις που είναι συγκρουόμενες και με την συγκεκριμένη χωροθέτηση των χρήσεων γης δημιουργούνται προβλήματα στις μετακινήσεις ή στην οργάνωση του αστικού χώρου
- Εάν καταγραφούν προβλήματα στο απόθεμα των κατοικιών.

### 1.3.1 Ιστορική εξέλιξη

Στο κεφάλαιο αυτό με την μορφή διαγράμματος είναι εμφανής η εξέλιξη των νονών, διατάξεων και των θεσμών όπου φαίνεται πως η έννοια της ανάπλασης εντάχθηκε στο θεσμικό πλαίσιο της Πολεοδομίας στην Ελλάδα.





Ο Ν.2831/2000 επέφερε τροποποιήσεις στις διατάξεις του ΓΟΚ του 1985 με σκοπό τη συμπλήρωση και τη βελτίωσή του. Ο ΓΟΚ του 1985 αλλά και ο νέος που τον τροποποιεί, αποτελεί τη μικρότερη κλίμακα πολεοδομικής επέμβασης με πεδίο αναφοράς το Ο.Τ. και όχι μόνο το οικόπεδο, όπως οι προηγούμενοι ΓΟΚ.



**Ν.2508/1997**

«Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις»

Αυτός ο νέος οικιστικός νόμος ήρθε να συνεχίσει και να συμπληρώσει τον Ν.1337/1983 θέτοντας ένα γενικό πλαίσιο πολεοδομικών αρχών, κατευθύνσεων, όρων και διαδικασιών για την μελλοντική οργάνωση και ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας, στοχεύοντας στην αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος, αλλά και στην εξασφάλιση και διατήρηση της βιωσιμότητας των πόλεων, των οικισμών και των ευρύτερων περιοχών τους. Η καινοτομία αυτού του νόμου είναι η δημιουργία του πρώτου θεσμικού πλαισίου στην Ελλάδα, για αναπλάσεις και αναμορφώσεις εντός σχεδίου υποβαθμισμένων περιοχών και πολεοδομικών ενοτήτων, οι οποίες χαρακτηρίζονται από προβληματικές πολεοδομικές συνθήκες. Στον νόμο αυτό δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στην διαχείριση του σχεδιασμού στις περιοχές εντός σχεδίου, με σκοπό την πολεοδομική και περιβαλλοντική τους αναβάθμιση και όχι τόσο στις επεκτάσεις των σχεδίων πόλεων.

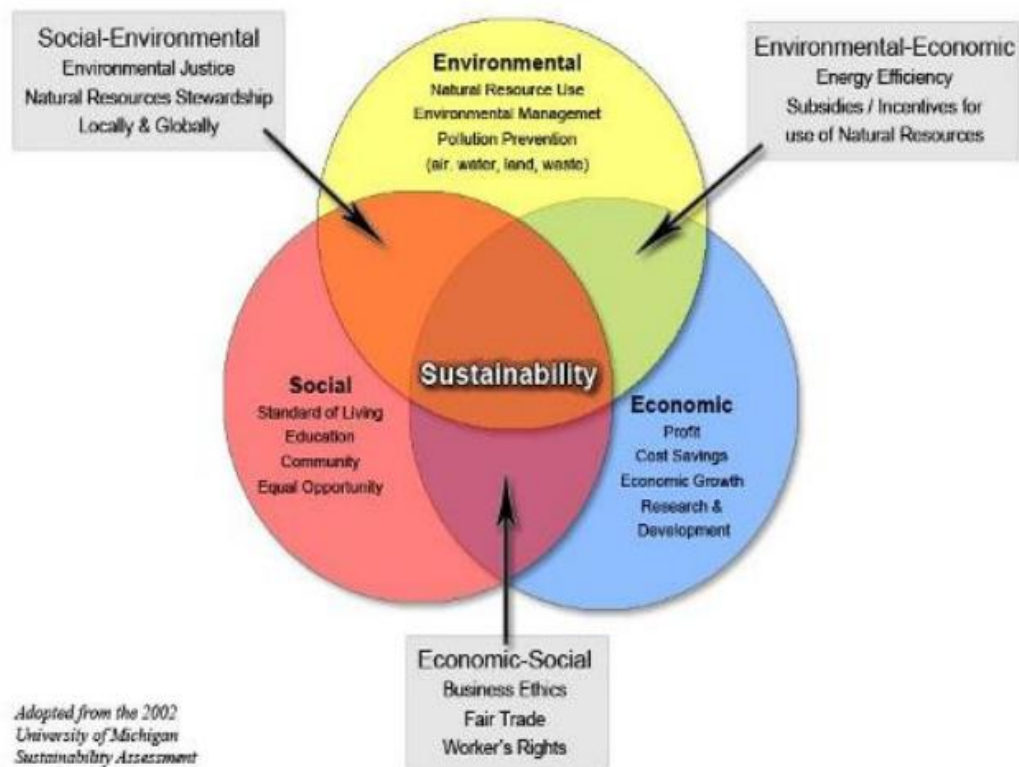


#### 1.4 Η έννοια της αειφόρου διαχείρισης

«Βιώσιμη είναι η ανάπτυξη που καλύπτει τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να υπονομεύει την ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους» (Αραβαντινός, 2007). Η βιώσιμη ανάπτυξη των κατοίκων της γης σχετίζεται με τη φτώχεια, την ισότητα και την οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη των κρατών. Παράλληλα, γίνεται σύνδεση της ανάπτυξης με την οικονομική ανάπτυξη, τις κοινωνικές υπηρεσίες που πρέπει να παρέχονται και την προστασία του περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με τα παραπάνω, η βιώσιμη ανάπτυξη συχνά αποδίδεται με τρεις κύκλους που τέμνονται. Οι κύκλοι αναπαριστούν τους τρεις πυλώνες (περιβάλλον, κοινωνία, οικονομία) οι οποίοι με την προσθήκη της χρονικής διάστασης συνθέτουν το βασικό μοντέλο της αειφορίας. Στο παρακάτω σχήμα φαίνεται ότι μόνο όταν τέμνονται και οι τρεις κύκλοι, δηλαδή μόνο όταν καλύπτονται και οι τρεις συνιστώσες θεωρούμε ότι υπάρχει αειφόρος διαχείριση και ότι οι αστικές παρεμβάσεις γίνονται με σεβασμό στις αρχές της αειφορίας. Με άλλα λόγια, οι επεμβάσεις δεν αρκεί να σέβονται το περιβάλλον αλλά ταυτόχρονα πρέπει να συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη και ευημερία, να έχουν αίσθηση κοινωνικής αλληλεγγύης και να μην δημιουργούν επιπτώσεις τέτοιες ώστε οι επόμενες γενιές να μην μπορούν να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες.

**Στόχος** της βιώσιμης ανάπτυξης μακροπρόθεσμα είναι να αμβλύνει τις ανισότητες μεταξύ των κρατών του πλανήτη όσο αναφορά την ποιότητα ζωής και τις οικονομικές συνθήκες. Από την άλλη όμως, εστιάζει αποκλειστικά στα προβλήματα των αναπτυσσόμενων χωρών και εμμέσως θέτει στόχους και όρια στα αναπτυσσόμενα κράτη (φτωχά) με προοπτική μέσα σε κάποιο χρονικό διάστημα να φτάσουν στα επίπεδα των αναπτυγμένων χωρών και με απώτερο σκοπό τον περαιτέρω οικονομικό και πολιτικό έλεγχο.



Εικόνα 4: Οι τρεις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης (Περιοδικό από το Πανεπιστήμιο του Michigan σχετικά με την αειφόρο ανάπτυξη)

#### 1.4.1 Η αειφόρος διαχείριση του αστικού χώρου

Η πρώτη αναζήτηση και προβληματισμός για το περιβάλλον και τις επιπτώσεις που έχουν σε αυτό οι ανθρώπινες δραστηριότητες άρχισε την περίοδο της βιομηχανικής επανάστασης. Στην συζήτηση γύρω από το περιβάλλον και τα όρια των φυσικών πόρων, σημαντικό ρόλο έπαιξε η πετρελαϊκή κρίση το 1973. Οι σημαντικότερες πρωτοβουλίες που σχετίζονται με την αειφορία παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:



1972	Διάσκεψη για το Ανθρώπινο περιβάλλον στη Στοκχόλμη
1976	Διάσκεψη για τους ανθρώπινους οικισμούς (Habitat I)
1987	Παγκόσμια επιτροπή για το περιβάλλον και την Ανάπτυξη (έκθεση Brundtland)
1992	Διάσκεψη του Ρίο για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη
1996	Διάσκεψη για τους ανθρώπινους οικισμούς (Habitat II)
1997	Διάσκεψη του Ρίο + 5 στη Νέα Υόρκη
2002	Συνάντηση κορυφής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη στο Γιοχάνεσμπουργκ
2010	Διάσκεψη Ρίο + 20
2016	Διάσκεψη στο Κίτο για τη Στέγαση και τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη

Εικόνα 5: Πρωτοβουλίες για την Αειφορία  
(<https://ir.lib.uth.gr/xmlui/bitstream/handle/11615/50972/19718.pdf?sequence=1>)

Διαπιστώνεται λοιπόν μέσω των συχνών διασκέψεων ότι η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης, συνεχώς μεταβάλλεται ανάλογα με τις ανάγκες της εποχής, συμβαδίζοντας με την εξελικτική πορεία της επιστήμης και της παγκόσμιας βιομηχανίας. Παραδείγματος χάρη, στην έκθεση του Brundtland ορίστηκε για πρώτη φορά η έννοια της αειφόρου ανάπτυξης ενώ στις τελευταίες διασκέψεις το επίπεδο εμπάθυσης ήταν αρκετά μεγαλύτερο. Δεν θα πρέπει να ξεχαστεί άλλωστε ότι με την πάροδο των χρόνων τα περιβαλλοντικά προβλήματα οξύνονται συνεχώς. Ιδιαίτερη αναφορά θα δοθεί παρακάτω στην διάσκεψη του Ρίου η οποία βρίσκεται σε ισχύ και περιλαμβάνει ένα αξιοσημείωτο πλάνο 20ετίας.

### **Η Νέα Αστική Ατζέντα 2016-2036**

Η Νέα Αστική Ατζέντα έχει ως στόχο να θέσει προδιαγραφές με βάση τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Η Νέα Αστική ατζέντα εστιάζει σε 10 σημεία που προδιαγράφουν τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που θα αντιμετωπίσει ο αστικός πληθυσμός τα επόμενα χρόνια. Παρουσιάζονται οι Αρχές, οι δεσμεύσεις και το όραμα. Ιδιαίτερη σημασία δίνεται στην ισότητα γενικά, που μεταφράζεται σε ισότητα μεταξύ των λαών και των δύο φύλων, σε ίδια δικαιώματα σε στέγαση, πρόσβαση στη βιώσιμη κινητικότητα και σε βασικές ελευθερίες.

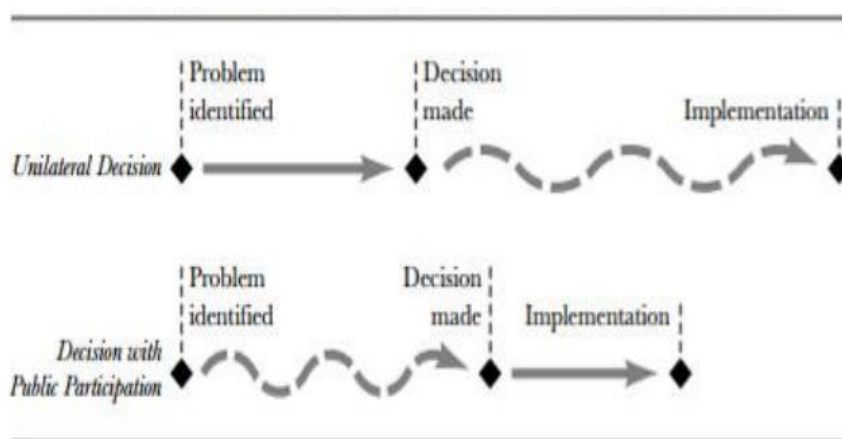
#### 1.4.2 Ο ρόλος του Συμμετοχικού σχεδιασμού – Όρος

Όπως γίνεται αντιληπτό προκείμενου να υλοποιηθεί όχι μόνο η νέα αστική ατζέντα αλλά και να υπάρξει μια νέα πλεύση προς την αειφόρο ανάπτυξη, κρίνεται αναγκαία η ευαισθητοποίηση και η δράση του ίδιου του πολίτη. Η παραπάνω ιδέα συμπεριλήφθηκε στην έννοια του συμμετοχικού σχεδιασμού, μια έννοια με τις ρίζες της στην αρχαία Ελλάδα. Τι είναι όμως συμμετοχικός σχεδιασμός;

**Ο συμμετοχικός σχεδιασμός** (participatory planning) είναι μια από τις προσεγγίσεις του πολεοδομικού σχεδιασμού. Οι δύο βασικότερες που απασχόλησαν τους πολεοδόμους είναι η προσέγγιση του καθολικού σχεδιασμού και η πρακτική του συμμετοχικού σχεδιασμού (από κάτω προς τα πάνω- bottom up) (Αραβαντινός, 2007). Οι δύο προσεγγίσεις παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές και έχουν κατακριθεί και οι δύο για διαφορετικούς λόγους η κάθε μία.

Η συμμετοχή των πολιτών στις αποφάσεις που σχετίζονται με τη ζωή στην πόλη πιστεύεται ότι βοηθάει στην επιτυχία των προτάσεων. Για την επιτυχία του συμμετοχικού σχεδιασμού, ο Αραβαντινός αναφέρει ότι οι πολίτες πρέπει να συμμετέχουν ενεργά σε όλη τη διάρκεια του σχεδιασμού και να μην εμπλέκονται μόνο στο τελευταίο στάδιο (εκπαιδευόμενη κοινωνία).

Η συμμετοχή των πολιτών στις αποφάσεις που σχετίζονται με τη ζωή στην πόλη πιστεύεται ότι βοηθάει στην επιτυχία των προτάσεων (αποτελεσματικές- και ανταποκρίνονται στις ανάγκες του κοινωνικού συνόλου), καθώς αποτελεί ένα μέσο για την αμεσότερη διεκδίκηση των συμφερόντων τους, είτε αυτά είναι κοινωνικά είτε πολιτικά ή οικονομικά, και ένα μέσο για την καλύτερη διατύπωση των αναγκών τους (Σπυριδωνίδης, 1993).



Εικόνα 6: Διάγραμμα σύγκρισης στο χρόνο υλοποίησης ενέργειας μεταξύ ατομικής και συμμετοχικής ενέργειας (*The public participation handbook, pg.18*)

### 1.4.3 Βιώσιμη ανάπτυξη και αναπλάσεις

Με τον ερχομό στην επιφάνεια της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης αναπτύχθηκε γρήγορα η σκέψη για αλλαγή στον σχεδιασμό του αστικού ιστού με στόχο την εναρμόνιση με τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης. Οι αλλαγές αυτές στον σχεδιασμό περιλάμβαναν κυρίως αναπλάσεις οι οποίες είχαν ως στόχο να αλλάξουν την λειτουργία μιας πόλης. Για να χαρακτηριστεί όμως, μια ανάπλαση βιώσιμη πρέπει να σέβεται και να είναι σύμφωνη και με τις τρεις συνιστώσες της βιωσιμότητας, δηλαδή το περιβάλλον, την κοινωνία και την οικονομία. Οι αναπλάσεις που γίνονται στις πόλεις συμβάλλουν στη βελτίωση της αισθητικής του αστικού ιστού και την αναβάθμιση των υποδομών και δημιουργούν μια ανανεωμένη εικόνα της πόλης. Η αλλαγή αυτή προσελκύει νέους επενδυτές, επιχειρήσεις ή τουρίστες με συνέπεια την οικονομική ενίσχυση της περιοχής και την αλλαγή (αναβάθμιση) του ρόλου της πόλης σε τοπικό ή παγκόσμιο επίπεδο (εάν οι επεμβάσεις είναι μεγάλης κλίμακας, παγκόσμιοι ενδιαφέροντος π.χ. Bilbao, Barcelona κ.ά.).

Όλα τα παραπάνω θεωρούνται θετικές συνέπειες για τη ζωή της πόλης, προωθούν την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και προστατεύουν το περιβάλλον με την ανάδειξη εγκαταλελειμμένων περιοχών και με την αντικατάσταση παλιών υποδομών, συνήθως ενεργοβόρων. Όμως από όλα αυτά λείπει η κοινωνική διάσταση της βιωσιμότητας. Οι παραπάνω ενέργειες έχουν αποτέλεσμα την αύξηση των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και της ανταγωνιστικότητας της περιοχής. Στον αντίποδα, υπαρκτό είναι το ενδεχόμενο η «αστική ανταγωνιστικότητα» να οδηγήσει στον παραγκωνισμό των αναγκών των μόνιμων κατοίκων και τελικά στην περιθωριοποίησή τους (Αθανασίου Ευαγγελία, «Βιώσιμες πόλεις» στην Ελλάδα της οικονομικής κρίσης).

## 1.5 Το θαλάσσιο αστικό μέτωπο

Ο άνθρωπος πάντοτε ακόμα και την περίοδο της νομαδικής ζωής επέλεγε ως περιοχές εγκατάστασης, τόπους πλησίον νερού, είτε αυτό λέγεται θάλασσα, λίμνη είτε ακόμη και ποτάμια. Ο λόγος είναι ξεκάθαρος καθώς η θάλασσα ανέκαθεν αποτελούσε αιτία ανάπτυξης των εμπορικών συναλλαγών, καθώς οι μεταφορές ήταν ευκολότερες και λιγότερο δαπανηρές. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε άλλωστε ότι η θάλασσα παρέχει αρκετά μεγάλη ποσότητα τροφής καθιστώντας την ιδανικό μέρος ίδρυσης οικισμών. Οι πόλεις- λιμάνια παρουσιάζουν ιδιαίτερη ανάπτυξη και με την πάροδο των χρόνων εξελίσσονται στις σημαντικότερες πόλεις των περιοχών λόγω του πλεονεκτήματος να έχουν άμεση πρόσβαση με τη θάλασσα. Αποτελεί έναν μεταβατικό χώρο μεταξύ των δύο και η αντιμετώπισή/ διαμόρφωσή του διαφέρει ανάλογα με τη χρονική περίοδο που εξετάζεται και τη γεω-πολιτική σημασία/ εξέλιξη του τόπου. Οι παραθαλάσσιες πόλεις, μέσω των λιμανιών, είναι κόμβοι ενός δυναμικού δικτύου που μεταλλάσσεται, εξελίσσεται και λόγω της σύνδεσής με τον αστικό ιστό, επηρεάζει το δομημένο περιβάλλον στο σύνολό του.



Εικόνα 7: Ψηφιακό παράδειγμα αναπλασμένου παραλιακού μετώπου στη Γλυφάδα (Δήμος Γλυφάδας: Δήμος Γλυφάδας. (2023))

Ο σχεδιασμός τους μετασχηματίζεται ώστε να μπορέσουν να εξυπηρετήσουν καλύτερα τις ανάγκες των κατοίκων όπως ανάγκες που σχετίζονται με άμυνα, εμπορικές δραστηριότητες, βιομηχανικές δραστηριότητες, μεταφορές, αλιεία κ.ά.. Η κάθε πόλη ιεραρχεί διαφορετικά τις χρήσεις που καλύπτει το θαλάσσιο μέτωπο, γι' αυτό το λόγο τα θαλάσσια αστικά μέτωπα παρουσιάζουν μεγάλη ποικιλία στο σχεδιασμό.

## **1.5.1 Νομοθεσία για τα θαλάσσια μέτωπα**

### **1.5.1.1 Διεθνές Θεσμικό πλαίσιο**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση είναι πολύ ευαισθητοποιημένη όσο αναφορά την προστασία και αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος γενικά και την διαχείριση της παράκτιας ζώνης. Υπάρχουν μια σειρά νόμοι, οδηγίες και Συμβάσεις που προωθεί και με τις οποίες τα μέλη της καλούνται να συμμορφωθούν.

### **1.5.1.2 Εθνική νομοθεσία**

Η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος εισάγεται στην Ελληνική Νομοθεσία με τον Νόμο 1469/1950 (ΦΕΚ 169/Α/7.8.1950), νόμο περί «προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μετά το 1830». Η προστασία του Περιβάλλοντος αναφέρεται στο Άρθρο 24 του Συντάγματος, που ψηφίστηκε το 1975 και αναθεωρήθηκε το 1986 και το 2001. Στο κείμενο, παράγραφο 1 γίνεται αναφορά στην αρχή της αειφορίας ως πλαίσιο για τη λήψη μέτρων προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος. Για τις παράκτιες περιοχές, το 2001 ψηφίστηκε ο Νόμος για τον αιγιαλό (Ν. 2971/2001 με τον οποίο καταργήθηκε ο Νόμος 2344/1940 περί Αιγιαλού και παραλίας) με τον οποίο οριοθετήθηκαν ο αιγιαλός και η παραλία στο εθνικό κτηματολόγιο. Στο συγκεκριμένο νόμο γίνεται λόγος για «ιδιωτική περιουσία του κράτους». Ο Νόμος 3937/2011 περί Διατήρησης της βιοποικιλότητας, ο οποίος τροποποιεί τον νόμο Ν. 1650/86 «Για την προστασία του περιβάλλοντος», δίνει τον ορισμό της παράκτιας ζώνης, η οποία χωρίζεται σε τμήματα, σε χερσαία και υδάτινα και ορίζει τις ειδικές περιοχές προστασίας. Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και αειφόρο ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο (ΦΕΚ 128/Α/2008).

## Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup>: Παραδείγματα ανάπλασης σε διεθνές και εθνικό επίπεδο

### 2.1 Διεθνής εμπειρία- διεθνή παραδείγματα

#### 2.1.1 Βαρκελώνη

Η Βαρκελώνη αποτελεί ίσως το χαρακτηριστικότερο παράδειγμα παραλιακής ανάπλασης, όντας μάλιστα και ιδιαίτερα επιτυχημένο. Εφαλτήριο της συγκεκριμένης ανάπλασης αποτέλεσαν οι Ολυμπιακοί αγώνες του 1992 και σε συνδυασμό με την πολεοδομία στο εσωτερικό την πόλης, καθίσταται άριστη λειτουργικά.

Στους **βασικούς στόχους** του προγράμματος ήταν η οργανική σύνδεση της νέας περιοχής με την πόλη και η εξασφάλιση εκτεταμένων κοινόχρηστων χώρων για την εκτόνωση των πυκνοδομημένων γειτονικών περιοχών. Οι στόχοι σε μεγάλο βαθμό επιτεύχθηκαν και το παλιό λιμάνι έγινε ένας από τους πλέον δημοφιλείς δημόσιους τόπους με μητροπολιτική ακτινοβολία. Στη Βαρκελώνη υπήρξε, επίσης, μια προσπάθεια δημιουργίας από το μηδέν ενός νέου παραθαλάσσιου προαστίου. Η επέμβαση δεν ήταν αποκλειστικά στο παραλιακό μέτωπο αλλά και στον επανασχεδιασμό των υπαίθριων χώρων, των οδικών αξόνων αλλά και στις χρήσεις γης. Συγκεκριμένα, οι επεμβάσεις είχαν τους εξής στόχους:

1. Να **ανοίξει ο αστικός ιστός προς τη θάλασσα**. Το παραθαλάσσιο μέτωπο ήταν ένα υποβαθμισμένο σημείο και οι κάτοικοι δεν το επέλεγαν για περίπατο και αναψυχή. Ένας ακόμα λόγος ήταν η δύσκολη πρόσβαση στη θάλασσα λόγω της ύπαρξης του B10 ενός αυτοκινητοδρόμου ταχείας κυκλοφορίας που διέσχισε την πόλη και εμπόδιζε την κίνηση των πεζών. Για το λόγο προτάθηκε η **υπογειοποίηση** του αυτοκινητόδρομου και η επανάκτηση του αστικού χώρου και η απόδοσή του για ήπια μορφής μετακινήσεις.
2. Η **κατασκευή μαρίνας σκαφών** αναψυχής στο χώρο του παλιού λιμανιού, η **κατεδάφιση των παλιών αποθηκών** και η κατασκευή νέων κτιρίων με χρήσεις αναψυχής και πολιτισμού, όπως το aquarium.
3. Η **δημιουργία πεζογέφυρας** για την ευκολότερη πρόσβαση στην προβλήτα του παλιού λιμανιού. Αποτελεί συνέχεια της κίνησης στην Rambla και ενίσχυση της κίνησης προς το ενυδρείο και άλλες εμπορικές χρήσεις.

Στο ανοιχτό πρόσωπο της πόλης προς τη θάλασσα απεικονίστηκε η εξωστρέφεια, ο δυναμισμός και εν τέλει η ικανότητα ενός κέντρου με βιομηχανικό παρελθόν να δημιουργήσει μια νέα αναπτυσσόμενη οικονομία.

Αυτή είναι η κυρίαρχη αντίληψη και σε αυτό το επίπεδο εντοπίζεται, συνήθως, η επιτυχία του προγράμματος. Οι συνθήκες όμως που επέτρεψαν αυτή την ταχύτατη μεταμόρφωση του αστικού χώρου δεν μπορούν να αποδοθούν μόνο στις επιτυχημένες στρατηγικές της δημοτικής

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου »



αρχής και στον ευφάνταστο σχεδιασμό, που αποδέσμευσαν (ή προσέλκυσαν) κεφάλαια, ενέργεια και πνεύμα συνεργασίας.

Η εξέλιξή του και η μαζική του αποδοχή οφείλονται κυρίως σε πρακτικές που καθοδηγήθηκαν από την ιδέα ότι οι πόλεις είναι πεδία συνολικής προσέγγισης, ότι οι ιδιωτικές επενδύσεις μπορούν να ενταχθούν σε συνολικές δημόσιες πολιτικές, ώστε να αναδιανέμεται το πλεόνασμα των αγαθών για το δημόσιο καλό (Αλεξιάδη & Πρατικάκη, 2012).



Εικόνα 8: Χάρτης παραλιακής ανάπτυξης της Βαρκελώνης (Luxury Yacht Charter | Private Superyacht Charter | CharterWorld. (2023))

Μέσω όλων αυτών των μεγάλων παρεμβάσεων κατάφεραν όχι μόνο να αναβαθμίσουν αισθητικά αλλά να δώσουν μια νέα 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.

Η περίπτωση αυτή αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα όπου ανάπτυξη και πολιτιστικοποίηση των θαλάσσιων μετώπων βρίσκει εφαρμογή όχι μόνο στα κέντρα αλλά και στις παρυφές της πόλης. Τα νέα παραλιακά επίπεδα πολιτισμού και αναψυχής συνδυάζονται με νέα επιχειρηματικά επίκεντρα σε άμεση γειτνίαση. Έτσι, το αναδυόμενο νέο αστικό τοπίο αποτελεί ένα εκτεταμένο πολυεπίκεντρο πολιτισμού, ψυχαγωγίας και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (Γοσποδίνη Α., 2006).

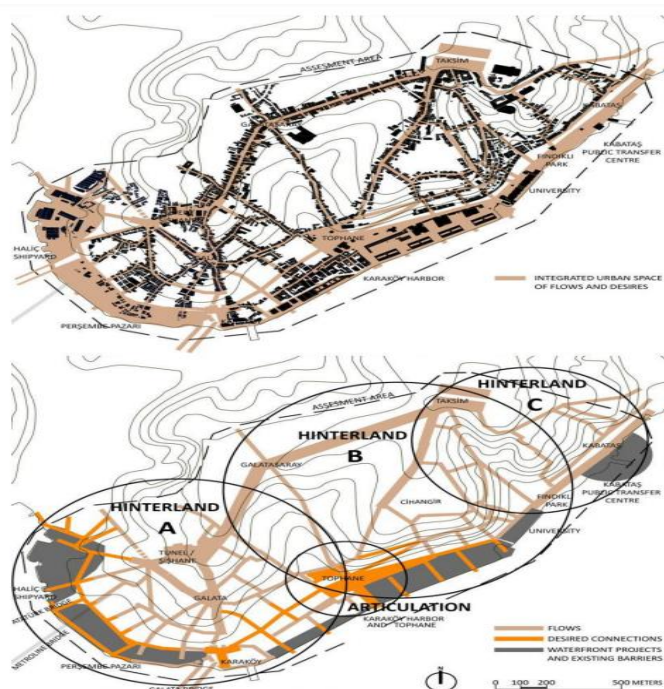


Εικόνα 9: Βαρκελώνη, η νέα μαρίνα (Luxury Yacht Charter | Private Superyacht Charter | CharterWorld. (2023))  
Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου » Χρήστος Περαχωρίτης

## 2.1.2 Κωνσταντινούπολη

Η Κωνσταντινούπολη είναι μια πόλη με έντονη παρουσία του υγρού στοιχείου. Η πόλη οργανώνεται γύρω από το Βόσπορο, τη θάλασσα του Μαρμαρά και τον Κεράτιο κόλπο, και το παράκτιο μέτωπο της πόλης είναι μεγάλο σε έκταση. Το λιμάνι αποτελεί χαρακτηριστικό σημείο του αστικού τοπίου. Η ανάπλαση του Κεράτιου Κόλπου ξεκίνησε τη δεκαετία του 1980 και στόχευε στην αναβάθμιση της περιοχής και στη δημιουργία ενός χώρου πολιτισμού και αναψυχής.

Προσπάθεια πολεοδομικής ανάπλασης πραγματοποιήθηκε τη δεκαετία του 2000. Στο σχεδιασμό σε αντίθεση με τις πρακτικές που συνιστούνται, ακολουθήθηκαν top- bottom πρακτικές χωρίς τη συμμετοχή των πολιτών. Η συγκεκριμένη επιλογή, της απόρριψης των συμμετοχικών διαδικασιών, είχε στόχο την μεγιστοποίηση των κερδών των επενδυτών. Τα πολεοδομικά σχέδια που πραγματοποιήθηκαν και παρουσιάστηκαν, αντιμετώπισαν την κριτική των πολιτών καθώς δεν λαμβάνονταν υπόψη οι ανάγκες των κατοίκων, δεν έλυναν πολεοδομικά προβλήματα και δημιουργούσαν μια λανθασμένη εικόνα για την πόλη.



Εικόνα 10: Πρόταση ανάπλασης του θαλάσσιου μετώπου της Κωνσταντινούπολης (Birik M. 2014, *Morphologic assessment of Istanbul Beyoglu Peninsula in the Process of Reproducing the Urban Waterfront*, Proceedings of the 50th ISOCARP Congress, Gydnia, Poland)



### 2.1.3 Συμπεράσματα από τα παραδείγματα της Ευρωπαϊκής εμπειρίας

Έχοντας αναλύσει τα παραδείγματα των ευρωπαϊκών πόλεων, διαπιστώνουμε ότι η ανάπλαση στην Ευρώπη πέρασε από τρία στάδια. Στις πρώτες δεκαετίες του 1950-1970 παρατηρούνται μεγάλης κλίμακας, ριζικές επεμβάσεις. Στην συνέχεια, στις επόμενες δυο δεκαετίες εταιρείες μαζί με την βοήθεια του δημοσίου σχεδιάζουν ηπιότερες αλλαγές, ανακατασκευές, διαμόρφωση χωρών πάντα με σεβασμό στο υπάρχον κέλυφος και στην παραδοσιακή μορφολογία των περιοχών.

Σήμερα η πορεία των αναπλάσεων ακολουθεί μια πολιτική μικρό επεμβάσεων δηλαδή επιλέγονται περιορισμένες περιοχές η Ο.Τ με προβλήματα και προτείνεται μια σειρά λύσεων ώστε να βελτιωθεί το αστικό και κοινωνικό περιβάλλον.

Από την ευρωπαϊκή πραγματικότητα θα μπορούσε κάποιος να παραδειγματιστεί ως προς τις πολιτικές και μεθόδους ανάπλασης των πόλεων επιτυγχάνοντας τη βιώσιμη ανάπτυξη τους.

Σ' αυτό το σημείο, θα ήταν σκόπιμο να διερευνηθεί κατά ποσό υπάρχουν οι κατάλληλες πολιτικές, οι οποίες σε συνδυασμό με το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα, μπορούν να αξιοποιήσουν την ευρωπαϊκή εμπειρία ως οδηγό και να δώσουν λύση στα προβλήματα του ελληνικού αστικού χώρου.



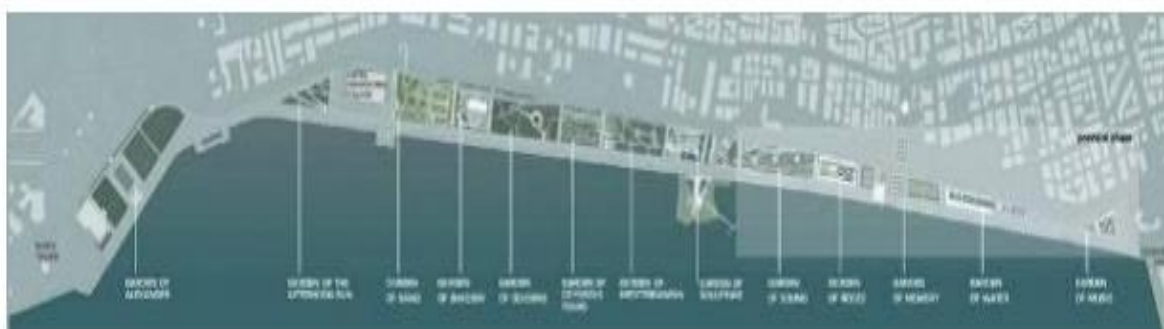
Εικόνα 11: Πάρκο στο Pobla Nou (Luxury Yacht Charter | Private Superyacht Charter | CharterWorld. (2023))

## 2.2 Παραδείγματα από τον ελληνικό χώρο

### 2.2.1 Θεσσαλονίκη

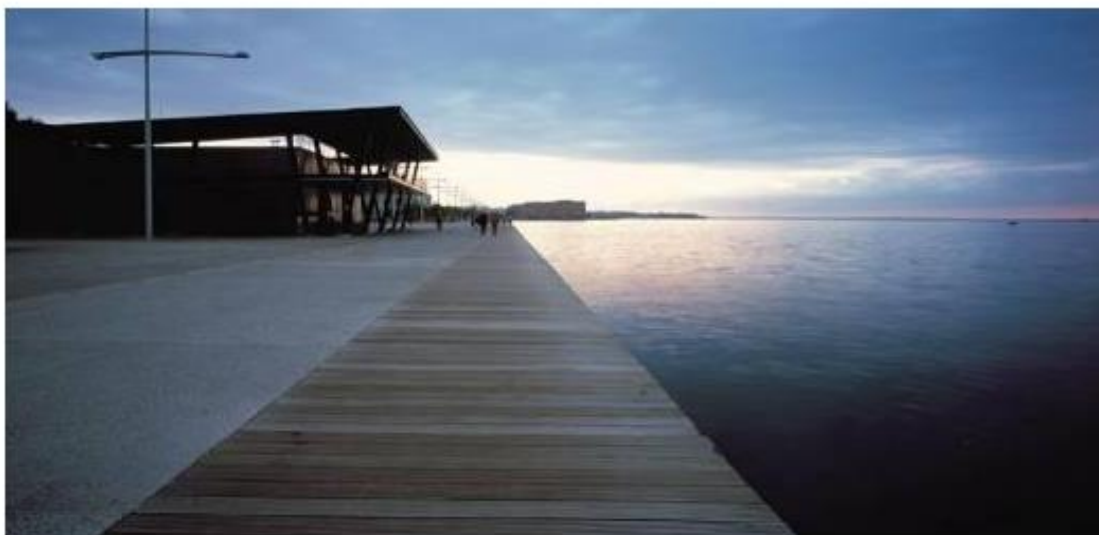
Η Νέα Παραλία της Θεσσαλονίκης είναι το αποτέλεσμα επιχώσεων που πραγματοποιήθηκαν τη δεκαετία του 1960. Με τις επιχώσεις άλλαξε το ύψος του θαλάσσιου μετώπου και από «δαντελωτό» με εσοχές και φυσικούς κόλπους μετατράπηκε σε ένα ευθύγραμμο κρηπίδωμα. Το τμήμα κοντά στη θάλασσα διαμορφώθηκε σε πάρκα και χώρο περιπάτου.

Το 2001 έπειτα από Πανευρωπαϊκό Αρχιτεκτονικό Διαγωνισμό, πραγματοποιήθηκε η ανάπλαση της Νέας Παραλίας της Θεσσαλονίκης, υλοποιώντας το πρώτο βραβείο του διαγωνισμού. Η ανάπλαση της Νέας Παραλίας της Θεσσαλονίκης πραγματοποιήθηκε σε δύο φάσεις, η πρώτη αφορούσε το τμήμα από το Μέγαρο Μουσικής έως τον Ιστιοπλοϊκό Όμιλο περίπου και η δεύτερη το σύνολο του παραλιακού μετώπου έως το Λευκό Πύργο.



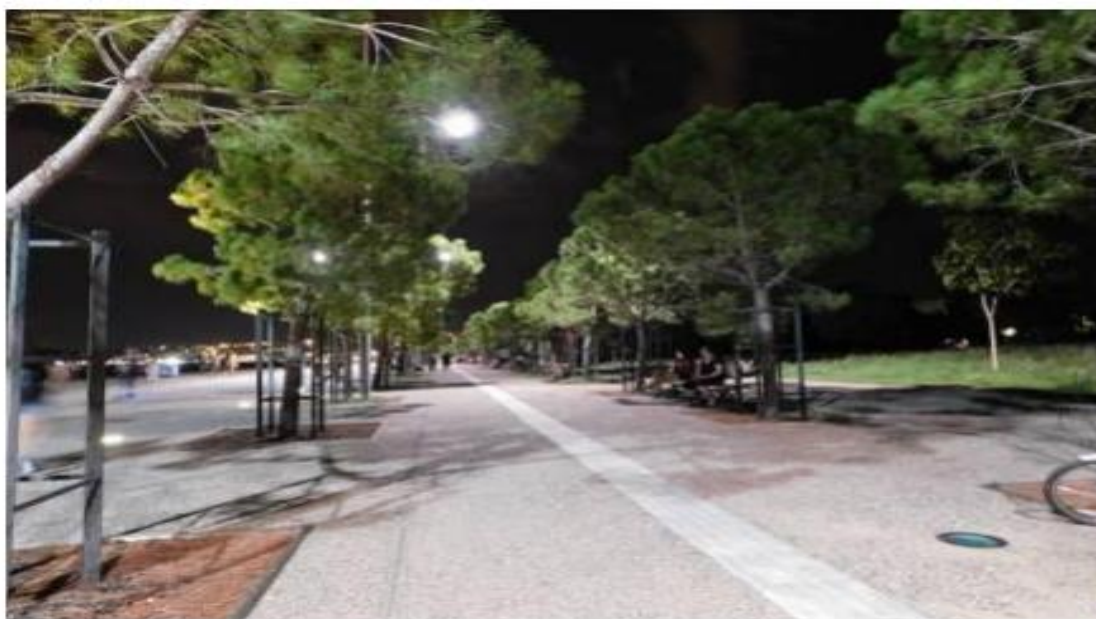
Εικόνα 12: Το γενικό σχέδιο της ανάπλασης (<https://www10.aeccafe.com/blogs/arch-showcase/2014/03/25/redevelopment-of-the-new-waterfront-in-thessaloniki-greece-by-nikiforidis-cuomo-architects/>)

Ο κύριος στόχος της πρότασης ήταν η παρουσίαση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης του παραλιακού μετώπου, τη δημιουργία χώρων με συνέχεια, οι οποίοι να συμβάλλουν στην αναγέννηση του φυσικού οικοσυστήματος στην ακτογραμμή της πόλης. Τα δύο στοιχεία του χώρου που έθεσαν τις προϋποθέσεις για τον σχεδιασμό είναι η γραμμικότητα του κρηπιδώματος και τα πράσινα δωμάτια. Το κρηπίδωμα είναι συνεχές, με σκληρό δάπεδο σε όλο του το μήκος, το οποίο διαφέρει μόνο για τη σήμανση του ποδηλατοδρόμου και στο όριο της ακτογραμμής, όπου επιλέγεται η χρήση ξύλινου καταστρώματος από bangkirai ώστε να δοθεί έμφαση στο όριο μεταξύ στεριάς και θάλασσας.



Εικόνα 13: Ξύλινο κατάστρωμα στο όριο του κρηγιδώματος (Τζήμου, Κ. (2023). Το πριν και το μετά της Νέας Παραλίας. Για να μην ξεχνιόμαστε! | Parallaxi Magazine)

Η διαδρομή κοντά στο όριο της θάλασσας δεν προσφέρει καμία ηλιοπροστασία, ενώ εσωτερικά κοντά στα πράσινα δωμάτια διαμορφώνεται ένας ευθύγραμμος χώρος περιπάτου που σκιάζεται από δύο σειρές (αλέες) δέντρων. Ανάμεσα στα δέντρα τοποθετούνται και καθίσματα για στάση.



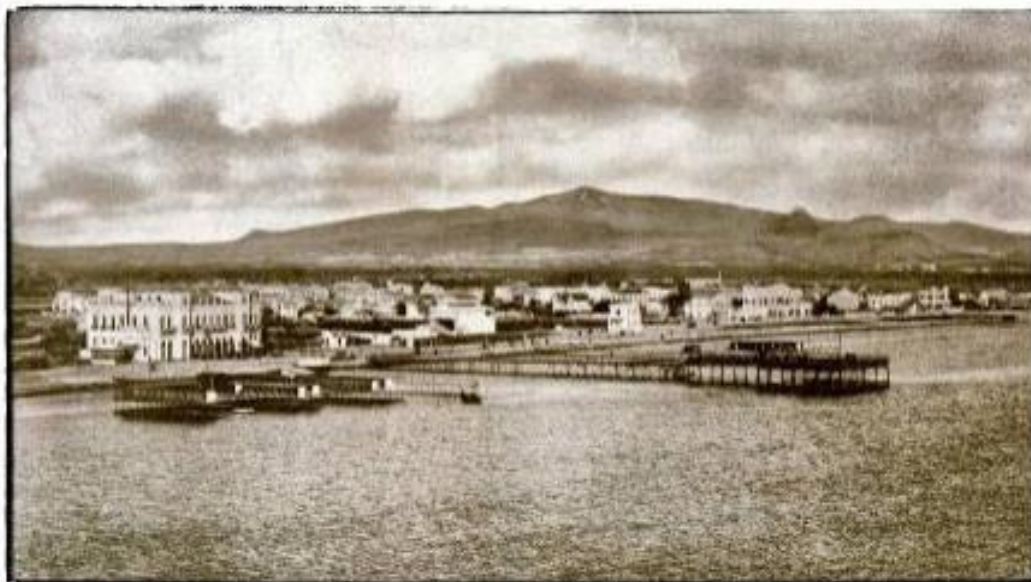
Εικόνα 14: Η σκιασμένη διαδρομή με τα καθίσματα (Τζήμου, Κ. (2023). Το πριν και το μετά της Νέας Παραλίας. Για να μην ξεχνιόμαστε! | Parallaxi Magazine)

Όλοι οι χώροι είναι προσβάσιμοι για Α.Μ.Ε.Α με ράμπες και ειδική σήμανση της διαδρομής για τυφλούς. Τέλος, η χρηματοδότηση του έργου έγινε εξ ολοκλήρου από κοινοτικά κονδύλια του προγράμματος ΕΣΠΑ.



### 2.2.2 Φαληρικός Όρμος

Ο Φαληρικός Όρμος είναι μια περιοχή της Αθήνας, σημαντική για το πολεοδομικό συγκρότημα, η οποία αποτέλεσε το πρώτο λιμάνι της πόλης. Στις πρώτες δεκαετίες του 20ου αιώνα η περιοχή αποτελούσε παραθαλάσσιο θέρετρο και πόλο αναψυχής για τους κατοίκους της πρωτεύουσας.



Εικόνα 15: Η όψη του Φαληρικού Όρμου αρχές του 20ου αιώνα ([https://anemourion.blogspot.com/2016/10/blog-post\\_55.html](https://anemourion.blogspot.com/2016/10/blog-post_55.html))

Τις επόμενες δεκαετίες, από το 1922 έως τη δεκαετία του 1970, επήλθε σταδιακή υποβάθμιση της περιοχής λόγω της βιομηχανικής ανάπτυξης και της πληθυσμιακής συσσώρευσης. Με την έγκριση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (Ν. 1515/1985) και τον χαρακτηρισμό της περιοχής ως χώρος αναψυχής, αθλητισμού και πολιτισμού, έγιναν προσπάθειες ανάκτησης του Φαληρικού Όρμου.

Επιπλέον, κίνητρο για την αξιοποίηση της περιοχής αποτέλεσαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004, όταν το 2002 εκδίδεται η «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης περιοχής», με το οποίο προβλέπονταν δύο φάσεις σχεδιασμού- κατασκευής, προ και μετά των Ολυμπιακών Αγώνων. Η ουσιαστική ανάπλαση ξεκίνησε με τον Ν. 3843/2010, ο οποίος προβλέπει ένα πρόγραμμα ανάπλασης της περιοχής.

Οι κύριες στρατηγικές της πρότασης είναι:

- Η ενίσχυση της σχέσης του πολεοδομικού συγκροτήματος με τη θάλασσα
- Αντιπλημμυρική προστασία των περιοχών Καλλιθέας και Μοσχάτου
- Προστασία του φυσικού περιβάλλοντος
- Η ενίσχυση του αστικού χαρακτήρα κατά μήκος των οδικών αξόνων, με τη χωροθέτηση εκεί των κεντρικών λειτουργιών του Μητροπολιτικού Πάρκου.



Εικόνα 16: Η όψη υφιστάμενη κατάσταση του Φαληρικού Όρμου ([https://anemourion.blogspot.com/2016/10/blog-post\\_55.html](https://anemourion.blogspot.com/2016/10/blog-post_55.html))

Το σχέδιο της αρχιτεκτονικής μελέτης προβλέπει τη διαμόρφωση πέντε αξόνων κάθετα προς το θαλάσσιο μέτωπο με διαφορετικό θεματικό χαρακτήρα ο καθένας, συγκεκριμένα άξονα της Φύσης και της Επιστήμης, του Πολιτισμού, του Αθλητισμού, της Ψυχαγωγίας και του Ναυταθλητισμού. Παράλληλα, προτείνεται η διαμόρφωση δευτερευουσών περιπάτων για τη σύνδεση όλων των περιοχών. Όσον αφορά το φυσικό περιβάλλον, προβλέπεται η φύτευση της περιοχής με διάφορα δέντρα, θάμνους και φυτά από τη μεσογειακή χλωρίδα. Οι νέες φυτεύσεις στοχεύουν στην ανάδειξη της μεσογειακής φύσης και τη βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής και την μείωση της ηχητικής και οπτικής όχλησης.

## **Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup>: Ανάλυση σε επίπεδο νομού**

### **3.1 Βασικά χαρακτηριστικά του Νομού Κορινθίας**

#### **3.1.1 Εισαγωγή**

Γεωγραφικά και διοικητικά ο νομός Κορινθίας ανήκει στην περιφέρεια Πελοποννήσου. Η Κορινθία καταλαμβάνει το βορειοανατολικό τμήμα της Πελοποννήσου και μικρό τμήμα της Στερεάς Ελλάδας. Ο Σαρωνικός Κόλπος και ο Κορινθιακός Κόλπος αποτελούν τα υδάτινα σύνορά της ανατολικά και βόρεια αντίστοιχα. Συνορεύει με τους Νομούς Αττικής, Αργολίδας και Αχαΐας.

Ο Νομός έχει έκταση 2.290 km<sup>2</sup> και πληθυσμό 154.624 κατοίκους (πραγματικός πληθυσμός, απογραφή ΕΣΥΕ 2001). Συγκεντρώνει δηλαδή το 1,4% του πληθυσμού της χώρας. Πρωτεύουσα του νομού είναι η Κόρινθος.

Η Νομαρχία Κορινθίας, όπως και οι άλλες Νομαρχίες της χώρας, έχει μετατραπεί από το 1994 σε Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση με εκλεγμένο Νομάρχη και Νομαρχιακό Συμβούλιο. Με το σχέδιο «Καποδίστριας» ο νομός απαρτιζόταν από 15 δήμους, με τη νέα όμως διοικητική μεταρρύθμιση «Καλλικράτης» οι δήμοι συνενώθηκαν σε 6 νέους δήμους.

Σημαντικά πλεονεκτήματα για την ανάπτυξη του νομού αποτελούν η εγγύτητά του με την Αττική και η χωροθέτηση του στον οδικό άξονα Αθήνας - Πάτρας και Αθήνας - Τρίπολης. Λόγω γεωγραφικής θέσης ο Νομός Κορινθίας είναι πλήρως ενταγμένος στον άξονα ανάπτυξης Πάτρας - Αθήνας και κατ' επέκταση στον άξονα βορρά - νότου. Από άποψη κοινωνικής και οικονομικής λειτουργίας αποτελεί τμήμα του ευρύτερου οικονομικού συμπλέγματος Αθήνα - Πειραιά. Μεγάλη σημασία έχει το γεγονός ότι πόλεις του νομού όπως η Κόρινθος και το Λουτράκι αποτελούν πόλεις δορυφόρους της Αθήνας, καθώς η Κορινθία βρίσκεται στο σημείο σύνδεσης της Πελοποννήσου με την Αττική πράγμα που την αναγάγει σε ένα από τους πιο δυναμικούς νομούς της Πελοποννήσου.

Χαρακτηριστικά της χωροταξικής διάρθρωσης του Νομού είναι το ανάγλυφο του εδάφους (82% των εκτάσεων του Νομού είναι ορεινές ή ημιορεινές περιοχές), η συμπύκνωση της οικονομικής δραστηριότητας στην πεδινή κυρίως παραλιακή ζώνη κατά μήκος του Κορινθιακού και Σαρωνικού Κόλπου, η γειτνίαση με την Αττική και η διέλευση σημαντικών συγκοινωνιακών αξόνων που χωροθετούν τον Νομό στο μισό της απόστασης μεταξύ Αθήνας - Πάτρας, όπως επίσης μεταξύ Αθήνας - Τρίπολης.



Εικόνα 17: Χάρτης ανάγλυφου Ν. Κορινθίας (<https://core.ac.uk/download/pdf/132820419.pdf>)

Οι παράγοντες αυτοί επηρέασαν την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Κορινθίας, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν **δύο βασικές δυναμικές** που αποτυπώνονται χονδρικά σε δύο γεωγραφικές ζώνες:

- a) **ορεινές και ημιορεινές περιοχές** με εκτατικές και παραδοσιακές καλλιέργειες, οι οποίες χαρακτηρίζονται από δημογραφική και οικονομική παρακμή
- b) **πεδινές και κυρίως παραλιακές περιοχές** με εντατικές και εκσυγχρονισμένες καλλιέργειες, οι οποίες χαρακτηρίζονται από σημαντική συγκέντρωση τουριστικών δραστηριοτήτων (Λουτράκι, άξονας Κόρινθος - Δερβένι), επέκταση των ζωνών παραθεριστικής κατοικίας (άξονας Αγ. Θεοδώρων - Κόρφου, άξονας Κορίνθου Δερβενίου), μεταποιητική δραστηριότητα (ΒΑ Κορινθία, Ίσθμια – Κόρινθος - Εξαμίλια) και μικρή επιχειρηματική δραστηριότητα (αστικές - ημιαστικές περιοχές, Βόχα).

Οι περισσότερες και σημαντικότερες αστικές συγκεντρώσεις εμφανίζονται κατά μήκος των δύο συγκοινωνιακών αξόνων που διασχίζουν τον Νομό. Η ανάπτυξη και το πρότυπο της αστικής οργάνωσης της Κορινθίας ακολούθησε αρχικά την **αύξηση της μεταποιητικής δραστηριότητας και της αστικοποίησης** (δεκαετίες '60 - '70), στη συνέχεια υπήρξε οικονομική ύφεση και κάμψη της παραγωγικής δραστηριότητας λόγω της βιομηχανικής κρίσης του '80, η οποία ύφεση όμως συνέπεσε με **τουριστική ανάπτυξη και ανάπτυξη των υπηρεσιών** που αποτέλεσαν εναλλακτικές πηγές απασχόλησης και εισοδήματος και στα επόμενα χρόνια.



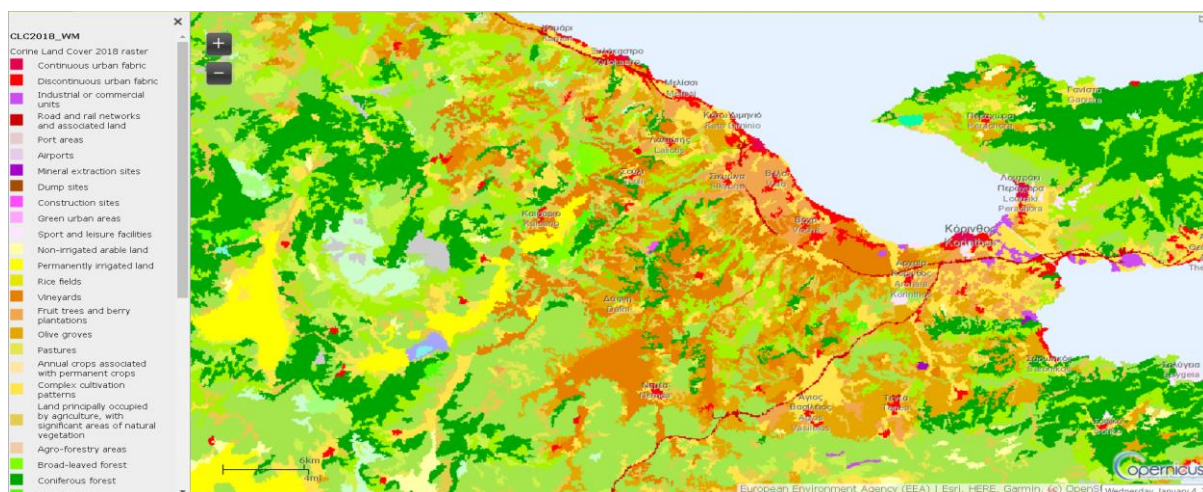
### 3.2 Χρήσεις γης

Το μεγαλύτερο τμήμα της Κορινθίας αποτελείται από δασικές εκτάσεις (49,3%) οι οποίες βρίσκονται κυρίως στις ορεινές περιοχές, και των οποίων η έκταση ξεπερνά τον μέσο όρο των δασικών εκτάσεων της χώρας. Η δεύτερη πιο σημαντική χρήση γης είναι οι γεωργικές περιοχές (48%), όπου έχουμε και την καλλιεργούμενη γη, οι οποίες συγκεντρώνονται κυρίως στις πεδινές περιοχές. Οι δύο αυτές κατηγορίες ξεπερνούν κατά πολύ το μισό της συνολικής έκτασης του Νομού. Έτσι, η Κορινθία μπορεί να χαρακτηριστεί ως ένας μη - τυπικός Νομός της Πελοποννήσου, αφού συνδυάζει σημαντικούς φυσικούς πόρους (Εικόνα 20).

Χρήσεις γης	Σύνολο χώρας (α)	Πελοπόννησος (β)	Κορινθία (γ)	$[(\gamma)/(\alpha)]^*$ 100 (δ)	$[(\gamma)/(\beta)]^*$ 100 (ε)
Γεωργικές Περιοχές (%)	65.135 49,4	7.145 46,1	1.103 48,0	1,7	15,4
Δασικές Ημι - φυσικές Περιοχές (%)	62.478 47,3	8.090 52,2	1.131 49,3	1,8	14,0
Περιοχές που καλύπτονται με νερό (%)	1.790 1,4	37 0,2	6,2 0,3	0,3	16,8
Τεχνητές Περιοχές (αστική οικοδόμηση, δρόμοι κτλ.) (%)	2.578 2,0	233 1,5	57 2,5	2,2	24,5
<b>Συνολική έκταση (%)</b>	<b>131.981</b> <b>100,0</b>	<b>15.505</b> <b>100,0</b>	<b>2.297</b> <b>100,0</b>	<b>1,7</b>	<b>14,8</b>

Εικόνα 18: Χρήσεις γης στην Κορινθία(σε στρέμματα) (ΕΣΥΕ)

Ο παραπάνω πίνακας αποτελεί σοβαρή ένδειξη του πολύπλοκου χαρακτήρα του νομού καθώς τα ποσοστά χρήσεων γης είναι αρκετά μοιρασμένα. Παρόλα αυτά, προκειμένου να εισαχθούν περισσότερο ασφαλή συμπεράσματα αναγκαίως είναι ο χάρτης χρήσεων γης όπως αυτό προκύπτει από το Corine Land Cover και οποίος παρουσιάζεται παρακάτω.



Εικόνα 19: Χάρτης χρήσεων γης για τον Νομό Κορινθίας (<https://land.copernicus.eu/pan-european/corine-land-cover/clc2018>)

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου » Χρήστος Περαχωρίτης



### 3.3 Γεωγραφία και κατανομή πληθυσμού κατά τύπο περιοχής

Η Κορινθία καταλαμβάνει το **1,7% της έκτασης της χώρας** και το 10,7% της έκτασης της Πελοποννήσου ως γεωγραφικού διαμερίσματος. Οι πεδινές περιοχές καλύπτουν το 18,3% (420 τ. χλμ.) της συνολικής επιφάνειας του Νομού, οι ημιορεινές το 22,5% (515 τ. χλμ.), και οι ορεινές το 59,2% (1.355 τ. χλμ.) (ΕΠΠΕΡ, 2009). Αντίστοιχα για τη Πελοπόννησο έχουμε 25% πεδινές, 26% ημιορεινές και 49% ορεινές εκτάσεις ([www.livopedia.gr](http://www.livopedia.gr)).

Σε σύγκριση με το σύνολο της χώρας, ο Νομός Κορινθίας δεν διαθέτει μεγάλο τμήμα πεδινών περιοχών (18% έναντι 29% στο σύνολο της χώρας), και η πλειοψηφία των εκτάσεών του (82%) ανήκουν στον ορεινό όγκο. Αυτή η γεωγραφική κατανομή βάζει εμπόδια στην χωροθέτηση παραγωγικών δραστηριοτήτων και κυρίως στη δυνατότητα ισόρροπης ανάπτυξης στο Νομό.

Η πληθυσμιακή πυκνότητα του Νομού το 2021 ήταν αρκετά ικανοποιητική, καθώς ήταν χαμηλότερη αλλά κοντά στον μέσο όρο της χώρας αλλά υψηλότερη από τον μέσο όρο της Πελοποννήσου. Επίσης, στην Κορινθία παρατηρείται το γεγονός ότι η πληθυσμιακή πυκνότητα στις πεδινές περιοχές είναι πολύ υψηλή σε σχέση με τις άλλες περιοχές.

### 3.4 Δημογραφική ανάλυση πληθυσμού

#### 3.4.1 Η εξέλιξη του πληθυσμού

Ο πραγματικός πληθυσμός του Νομού Κορινθίας σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 2021, ανέρχεται στους 145.082 κατοίκους. Το ποσοστό αυτό αντιστοιχεί στο 24,3% του πληθυσμού της Περιφέρειας Πελοποννήσου. Οι μεγαλύτεροι σε πληθυσμό δήμοι του Νομού είναι ο Δ. Κορινθίων (36.555), ο Δ. Σικωνίων, ο Δ. Λουτρακίου, ο Δ. Ξυλοκάστρου, ο Δ. Βόχας, ο Δ. Άσσου και ο Δ. Βέλου(Statistics, 2023)

Βάση των στοιχείων των απογραφών πληθυσμού παρατηρούμε μια συνεχή άνοδο του πληθυσμού στο Νομό Κορινθίας η οποία εντάθηκε πολύ κατά τη δεκαετία 1981-1991 (15,26%) και συνέχισε σε χαμηλότερο μεν αλλά ακόμα υψηλό ρυθμό τη δεκαετία 1991-2001 (9,03%). Αντίθετα, κατά την απογραφή του 2011 και ειδικότερα το 2021 παρατηρείται μια αισθητή πτώση του πληθυσμού που εναρμονίζεται με την αντίστοιχη μείωση σε όλη την χώρα(Statistics, 2023).

**Ο αριθμός των νοικοκυριών** στον Νομό είναι 48.059, δηλαδή το 1,32% του συνόλου της χώρας και το 13,66% του συνόλου της Περιφέρειας. Αξιοσημείωτη είναι η αύξηση των κατοίκων της πρωτεύουσας του Νομού σε σχέση με την αύξηση των κατοίκων του Νομού. Σύμφωνα με τις απογραφές, κατά τη δεκαετία 1961-1971 η αύξηση των κατοίκων της πρωτεύουσας ήταν 30,7% (έναντι μόλις 0,5% του συνολικού πληθυσμού). Κατά τη διάρκεια 1971-1981, η αύξηση του πληθυσμού στην πόλη της Κορίνθου (9,1%) δεν διαφέρει κατά πολύ με την αύξηση στο σύνολο του Νομού (8,8%). Τη δεκαετία 1981-1991 η αύξηση της πόλης της Κορίνθου άρχισε πάλι να υπερτερεί εκείνης στο σύνολο του δήμου (27,6% έναντι 15,3%, σχεδόν διπλάσια)(Statistics, 2023).

#### 3.4.2 Πληθυσμός και βαθμός αστικότητας

Στην Περιφέρεια Πελοποννήσου ο αστικός πληθυσμός ως ποσοστό του συνολικού πληθυσμού, φαίνεται διαχρονικά να αυξάνει, αφού το 2001 ο αστικός και ο ημιαστικός πληθυσμός αποτελούσαν το 43% του συνολικού πληθυσμού της Περιφέρειας, ενώ το 2001 το ποσοστό αυτό ανήλθε στο 46,12%. Αντίστοιχα, μειώνεται ο αγροτικός πληθυσμός από 57% το 2011 σε 53,87% το 2021.

Η αναλογία αστικού / αγροτικού πληθυσμού στην Περιφέρεια διαφοροποιείται πλήρως σε σχέση με την αντίστοιχη αναλογία στο επίπεδο της χώρας, που είναι 72,78% για τον αστικό και 27,21% για τον αγροτικό πληθυσμό. Στο νομό Κορινθίας και στο νομό Αργολίδος υπερτερεί ο αστικός πληθυσμός, ενώ στους υπόλοιπους νομούς υπερτερεί ο αγροτικός πληθυσμός έναντι του αστικού. Ο δείκτης της αναλογίας αστικού / αγροτικού πληθυσμού στο νομό Κορινθίας είναι 1,12.

Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με τις απογραφές πληθυσμού την περίοδο 2001 και 2011, παρατηρούμε στο νομό Κορινθίας μια αύξηση του πληθυσμού στις αστικές και ημιαστικές περιοχές που υπερτερεί της μικρής αύξησης του πληθυσμού στις αγροτικές περιοχές. Η ελαφρά αύξηση του πληθυσμού των αγροτικών περιοχών του νομού αποτελεί μια σημαντική εξέλιξη, καθώς δείχνει τον δημογραφικό δυναμισμό που επέδειξαν οι αγροτικές περιοχές της Κορινθίας και την τάση συγκράτησης πληθυσμού, σε αντίθεση με το επίπεδο της Περιφέρειας. Η ποσοστιαία συμμετοχή του πληθυσμού κατά βαθμό αστικότητας στο σύνολο του πληθυσμού μας δείχνει τη μείωση της συμμετοχής του αγροτικού στο συνολικό πληθυσμό, και συνεπώς την αύξηση της συμμετοχής του αστικού. Οι διαφοροποιήσεις αυτές της Κορινθίας σε σχέση με την Περιφέρεια και το σύνολο της χώρας έχουν να κάνουν, αφενός, με τη μεγέθυνση του πρωτογενή τομέα που συγκράτησε εργατικό δυναμικό στην ύπαιθρο και, αφετέρου, στην ανάπτυξη τριτογενών δραστηριοτήτων στις αστικές και ημιαστικές περιοχές του νομού.

### **3.4.3 Κατανομή πληθυσμού κατά φύλλο και ομάδες ηλικιών**

Το 1981 οι γυναίκες αποτελούσαν το 50,7% του πληθυσμού, όμως το 2011 το ποσοστό αυτό μειώθηκε σε 49,63% έναντι 50,50% στο σύνολο της χώρας.

Όσον αφορά την κατανομή πληθυσμού κατά ομάδες ηλικιών, ο νομός Κορινθίας παρουσιάζει μεγαλύτερα ποσοστά ώριμου παραγωγικού πληθυσμού και γεροντικού (μη παραγωγικού), σε σχέση με το σύνολο της χώρας. Μεταξύ των δύο απογραφών 2011 - 2021, εμφανίζεται στο νομό μικρή αύξηση του παραγωγικού πληθυσμού και μεγάλη αύξηση του γεροντικού με ρυθμό αντίστοιχο της χώρας. Το γεγονός αυτό, σε συνδυασμό με την μείωση του ποσοστού της ομάδας ηλικιών 0 - 14 ετών, είναι αρνητικό.

### 3.5 Εκπαίδευση

Σχετικά με το επίπεδο εκπαίδευσης του πληθυσμού στο Νομό Κορινθίας μπορούμε να πούμε ότι αυτό βελτιώθηκε σημαντικά την δεκαετία 2001 – 2011. Την επόμενη δεκαετία ναι μεν υπήρξε εκ νέου βελτίωση αλλά όχι τόσο σημαντική όσο της προηγούμενης δεκαετίας . Πιο συγκεκριμένα είχαμε αύξηση σε μέση, ανώτερη, ανώτατη εκπαίδευση, καθώς και στα μεταπτυχιακά – διδακτορικά, και συγχρόνως είχαμε μείωση των ποσοστών στη στοιχειώδη εκπαίδευση και στους αγράμματους. Όμως παρά τη βελτίωση του το εκπαιδευτικό επίπεδο του Νομού παραμένει σε χαμηλότερα επίπεδα από το σύνολο της χώρας. Τα ποσοστά αυτών που έχουν τελειώσει ανώτερη ή ανώτατη εκπαίδευση είναι χαμηλότερα από τα αντίστοιχα της χώρας, εκείνα που αφορούν την στοιχειώδη εκπαίδευση στον Νομό ξεπερνούν τα αντίστοιχα ποσοστά στη χώρα.

## Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup>: Ανάλυση περιοχής μελέτης

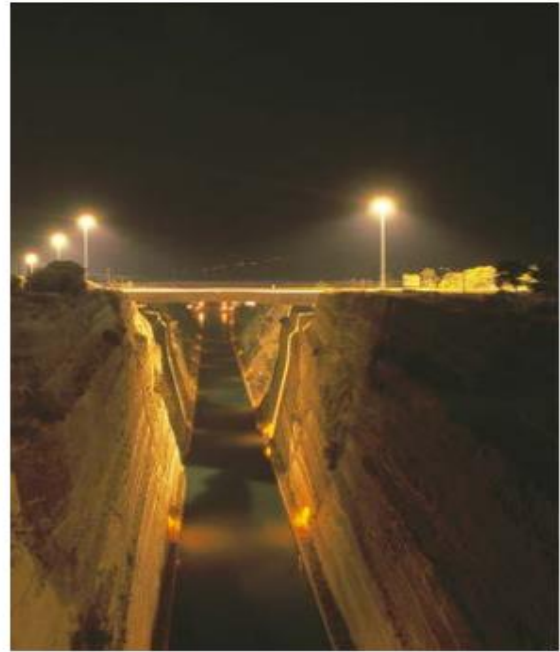
### 4.1 Εξέλιξη της μορφής της πόλης της Κορίνθου

Η Κόρινθος, πρωτεύουσα του νομού της Κορινθίας, βρίσκεται 80 χλμ. νοτιοδυτικά των Αθηνών και αποτελεί το κατεξοχήν αστικό κέντρο του νομού. Το όνομά της, πελασγικό κατά πάσα πιθανότητα, δηλώνει την μακραίωνη ιστορία της και την πρόιμη εποίκισή της, λόγω της καίριας θέσης της αλλά και των εύφορων εδαφών της. Το πρώτο όνομα της πόλης ήταν Εφύρα, η οποία ήταν η κόρη του Ωκεανού και της τα είχε δώσει ο Σίσυφος. Αργότερα η Εφύρα μετονομάστηκε σε Κόρινθος, από το όνομα του γιού του Μαραθώνα ο οποίος εγκαταστάθηκε στην πόλη.

Η αρχική θέση του οικισμού ήταν 7 χλμ. νοτιότερα, εκεί όπου σήμερα βρίσκεται το χωριό της Αρχαίας Κορίνθου. Η σύγχρονη πόλη χτίστηκε στη θέση την οποία βρίσκεται, το 1858, όταν η παλιά Κόρινθος καταστράφηκε από έναν σεισμό 7,5 ρίχτερ. Χτυπήθηκε άλλες δύο φορές από τη manía του εγκέλαδου: Το 1928, όταν ισοπεδώθηκε ξανά αλλά και το 1981, οπότε και υπέστη σημαντικές καταστροφές. Η Κόρινθος είναι μία πόλη με ιστορία και εξέλιξη πολλών χιλιάδων χρόνων. Οι πρώτοι κάτοικοι εγκαταστάθηκαν εκεί στα νεολιθικά χρόνια και παρά κάποιες μικρές διακοπές στη διάρκεια της ιστορίας η πόλη κατοικούνταν συνεχώς.

Καθοριστικό ρόλο στην πορεία της Κορίνθου διαχρονικά διαδραμάτισε η διώρυγα της, η οποία και κατασκευάστηκε το 1892 αποτελώντας από τότε διεθνή κόμβο θαλάσσιων συγκοινωνιών που εξυπηρετεί πλοία ερχόμενα από τη δυτική Μεσόγειο με κατεύθυνση τα λιμάνια της ανατολικής Μεσογείου και του Εύξεινου Πόντου και αντίστροφα. Η περιοχή της πόλης της Κορίνθου είναι ιδιαίτερα σεισμογενής, το γεγονός αυτό είχε ως αποτέλεσμα η πόλη να καταστραφεί πολλές φορές από σεισμούς.

Επιπλέον, η πόλη της Κορίνθου αποτελεί κέντρο μιας περιοχής με ανεπτυγμένη γεωργική οικονομία σημαντικό τουρισμό και βιομηχανικές μονάδες. Επίσης η Κόρινθος είναι ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά και πολιτιστικά κέντρα της Πελοποννήσου. Από το ακαδημαϊκό έτος 2003-2004 λειτουργεί στην Κόρινθο το Τμήμα Κοινωνικής και Εκπαιδευτικής Πολιτικής της Σχολής Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Πελοποννήσου.



Εικόνα 20: Η διώρυγα της Κορίνθου (korinthia.net.gr – Η Κορινθία στο διαδίκτυο. (2023))



Εικόνα 21: Άποψη της πόλης της Κορίνθου (korinthia.net.gr – Η Κορινθία στο διαδίκτυο. (2023))

## 4.2 Η ιστορική εξέλιξη της πόλης

Στην ενότητα αυτή εξετάζεται η ιστορική εξέλιξη της πόλης της Κορίνθου, σε **έξι συνολικά περιόδους**: 1) την Προϊστορική Εποχή, 2) την Αρχαιότητα, 3) τη Ρωμαϊκή Εποχή, 4) το Βυζάντιο, 5) την Εποχή της Τουρκοκρατίας, και 6) τη Νεότερη και Σύγχρονη Εποχή.

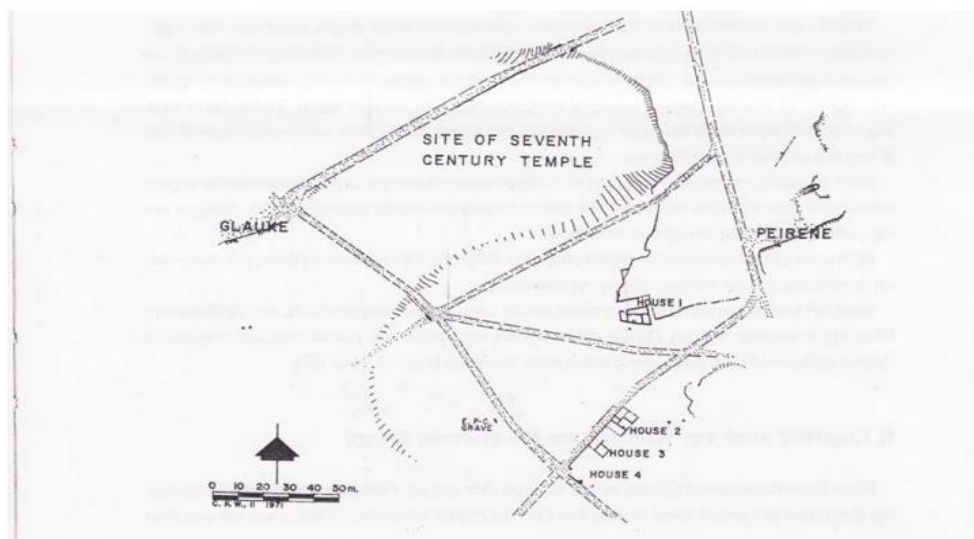
### Προϊστορική εποχή

Η περιοχή της Κορίνθου και του Ισθμού, λόγω της στρατηγικής σημασίας θέσης της, κατοικήθηκε από τους νεολιθικούς χρόνους και ειδικότερα από το 5.500 π.Χ. Η ακμή της περιοχής υπολογίζεται κατά την μυκηναϊκή περίοδο, γεγονός που επιβεβαιώνεται και από τα αρχαιολογικά ευρήματα.

Επίσης, από τα ευρήματα αποδεικνύονται και οι κύριες ασχολίες στην περιοχή που ήταν η γεωργία, η αλιεία και η κτηνοτροφία αλλά και το εμπόριο. Μέχρι τον 8ο π.Χ. αιώνα ο οικισμός της Αρχαίας Κορίνθου δεν ήταν ενιαίος, αλλά αποτελούνταν από έναν αριθμό διάσπαρτων χωριών με ένα κεντρικό πυρήνα. Τα χωριά συνδέονταν μεταξύ τους με ένα δίκτυο μονοπατιών και μεταξύ τους υπήρχαν καλλιεργήσιμες εκτάσεις. Ο χαρακτήρας της πόλης ήταν κυρίως αγροτικός.

### Αρχαιότητα

Είναι δύσκολο να καταλήξουμε σε μία καθαρή ιδέα του μεγέθους και του τύπου της πόλεως της Κορίνθου την εποχή αυτή, καθώς δεν έχει μελετηθεί επαρκώς. Ο τύπος της πόλεως έχει εξαλειφθεί από τις επόμενες φάσεις της οικιστικής ανάπτυξης, που προέκυψε μετά την πλήρη καταστροφή της Κορίνθου από τους Ρωμαίους και την επανίδρυση ως Ρωμαϊκής αποικίας. Πάντως η κρατούσα άποψη για τον σχεδιασμό της πόλης είναι η υιοθέτηση **του Ιπποδάμειου οικιστικού τύπου**. Βάσει του συστήματος αυτού έχουμε μία λογική κατανομή και συμμετρία στην αναλογία σπιτιών και κατοίκων στην πόλη.



Εικόνα 22: Περιοχή γύρω από το λόφο του Ναού Απόλλωνος, περίπου το 600π.Χ. («Σεισμοί και κατασκευές στην Κορινθία» Απ. Παπαφωτίου)

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου » Χρήστος Περαχωρίτης



Κατά την περίοδο αυτή, η πόλη της Κορίνθου ήταν η πλουσιότερη πόλη της Ελλάδας και η ισχυρότερη ναυτική δύναμη της περιοχής. Ουσιαστικά, η Κόρινθος ήλεγχε ολόκληρο το ανατολικό και κεντρικό τμήμα της Μεσογείου, με τις κορινθιακές τριήρεις να διασχίζουν τις γνωστές θάλασσες της περιόδου εκείνης, χωρίς αντίπαλο (Δουβίτσας, 2006). Η Κόρινθος διατήρησε την πλήρη κυριαρχία της στη ναυτιλία και στο εμπόριο, μέχρι και τις αρχές του 7ου αιώνα π.Χ. οπότε και άρχισε η άνοδος του Άργους και απέκτησε ανταγωνισμό.



Εικόνα 23: Χάρτης σύγκρισης μεγέθους πόλης με χρήση Qgis

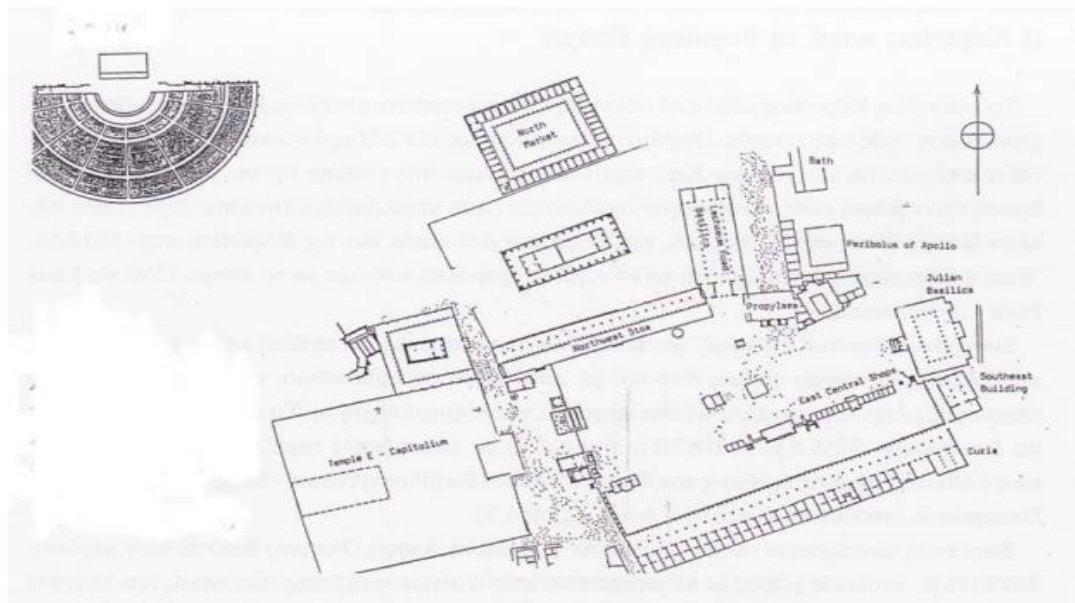
## Ρωμαϊκή Εποχή

Κατά την Ρωμαϊκή Εποχή, η πόλη της Κορίνθου, πέρασε μια περίοδο με πολλές περιπέτειες, καταλήφθηκε, καταστράφηκε και χτίστηκε εκ νέου. Ο τοπικός πληθυσμός εξαφανίζεται, καθώς οι άντρες σφαγιάστηκαν, ενώ τα γυναικόπαιδα μεταφέρονται ως δούλοι μαζί με τους θησαυρούς της πόλης, στη Ρώμη. Έτσι, για μια περίοδο 100 περίπου χρόνων (146 π.Χ. – 44 π.Χ.) η πόλη της Κορίνθου, παραμένει ερημωμένη και ακατοίκητη.

Το 44 π.Χ. όμως, η πόλη ξανακτίζεται πάνω στα ερείπια της παλιάς πόλης, από το Ιούλιο Καίσαρα. Συγχρόνως εφοδιάζεται μαζί με άλλα πλεονεκτήματα και με **σχέδιο πόλεως** για το εντός των Ελληνικών τειχών τμήμα, όσο και με κατάτμηση σε ορθογώνια, της εκτός των τειχών περιοχής μέχρι και του Αρχαίου Λιμένα Λεχαίου, για αγροτική χρήση.

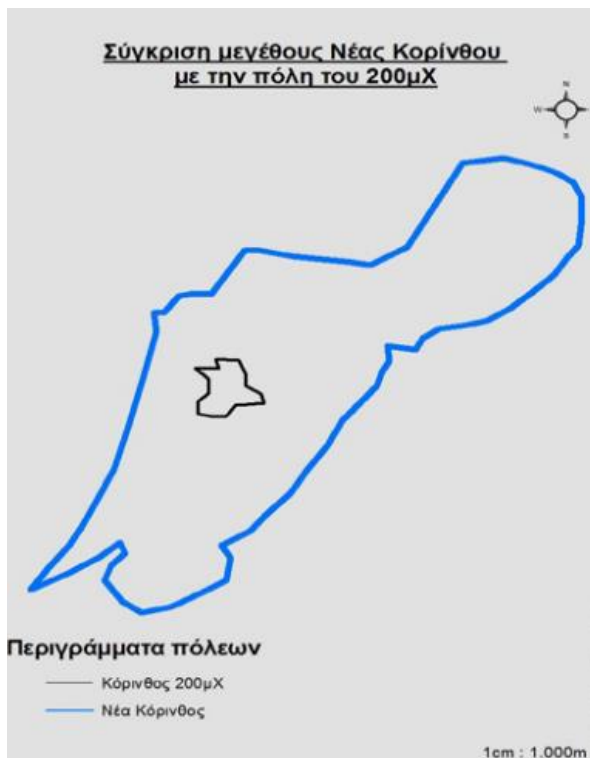
Η Κόρινθος κατά την περίοδο αυτή, λόγω της στρατηγικής της θέσης και με την εύνοια των Ρωμαίων Αυτοκρατόρων, αναπτύχθηκε σύντομα και έγινε έδρα του ανθύπατου της επαρχίας της Αχαΐας. Μάλιστα ο σημαντικός ρόλος της πόλης, φανερώνεται και από το γεγονός ότι ο Νέρωνας, το 67 μ.Χ., την διάλεξε για να κηρύξει εκεί την ελευθερία των Ελλήνων.

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου » Χρήστος Περαχωρίτης



Εικόνα 24: Σχέδιο περιοχής Ρωμαϊκής αγοράς της Αρχαίας Κορίνθου, περίπου πριν το 100π.Χ. («Σεισμοί και κατασκευές στην Κορινθία» Απ. Παπαφωτίου)

Η πτώση της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας επέφερε μια νέα καταστροφή για την πόλη της Κορίνθου. Έτσι, η πόλη καταστρέφεται εκ νέου από τις συνεχείς επιδρομές των Γότθων και των Ερούλων.



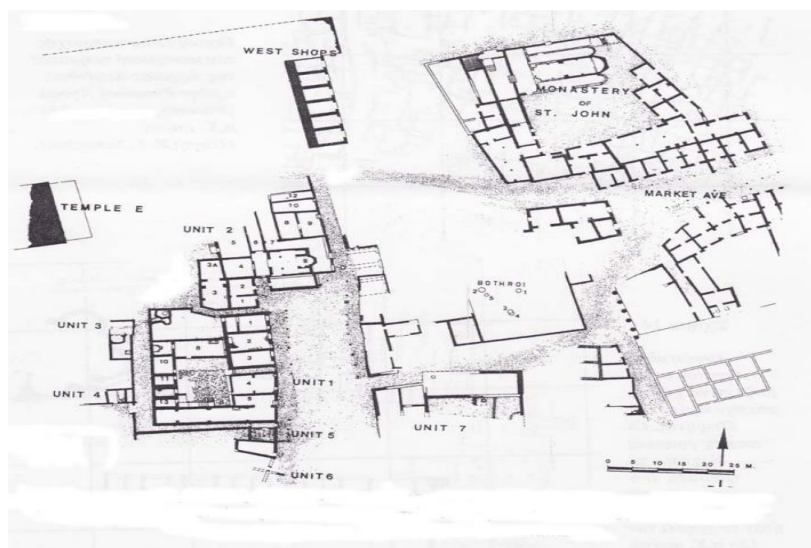
Εικόνα 25: Χάρτης σύγκρισης μεγέθους Νέας Κορίνθου με την πόλη του 200μ.Χ.

## Βυζάντιο

Την Πρωτοβυζαντινή εποχή αρχίζουν να διαμορφώνονται νέες συνθήκες κοινωνικές και οικονομικές, που θα επιβάλλουν και τον αντίστοιχο τρόπο δομήσεως των κτιρίων και τη χρήση της ρωμαϊκής αγοράς. Σ' αυτή την εποχή, οι πολλές συμφορές, επιδρομές βαρβάρων, λοιμοί, σεισμοί και άλλα επιφέρουν τη σταδιακή παρακμή της πόλης με τα αντίστοιχα αποτελέσματα και στον οικοδομικό ιστό αυτής. Ο μνημειακός χαρακτήρας της πόλεως έχει χαθεί, οι κατοικίες περιορίζονται σε εμβαδόν και σε τόπο. Η μία ακουμπά στην άλλη και τις χωρίζουν στενά δρομάκια. Στα χρόνια της Φραγκοκρατίας που ακολούθησαν, η Κόρινθος συνέχισε να είναι ένα μεγάλο βιοτεχνικό, εμπορικό, στρατηγικό και εκκλησιαστικό κέντρο.



Εικόνα 26: Χάρτης σύγκρισης μεγέθους Νέας Κορίνθου με την πόλη την περίοδο της Φραγκοκρατίας



Εικόνα 27: Άποψη κεντρικού τμήματος Κορίνθου τα χρόνια της Φραγκοκρατίας, περιοχή νοτίως του σημερινού μουσείου. (<https://hellenicus.lib.aegean.gr/>)

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου » Χρήστος Περαχωρίτης

## Εποχή της Τουρκοκρατίας

Η Κόρινθος έπεσε στα χέρια των Τούρκων το 1458, ξεκινώντας για την πόλη η πρώτη περίοδος της Τουρκοκρατίας, η οποία διακόπηκε από τη σύντομη περίοδο της ενετοκρατίας (1699-1715). Η δεύτερη περίοδος της Τουρκοκρατίας για την Κόρινθο, ήταν το 1715-1822. Η περίοδος αυτή ήταν πιο βίαιη για την πόλη, όπως δηλαδή και για ολόκληρη την Πελοπόννησο.

Κατά την Τουρκοκρατία, αρχίζει μία μεγάλη περίοδος παρακμής για την πόλη. Η πόλη χάνει τη σημασία της και την αξία της, συνεχώς φθίνει και στο τέλος περιορίζεται σ' έναν κεντρικό πυρήνα πλησίον της άλλοτε Ρωμαϊκής Αγοράς, αποτελούμενο από 150 περίπου σπίτια.

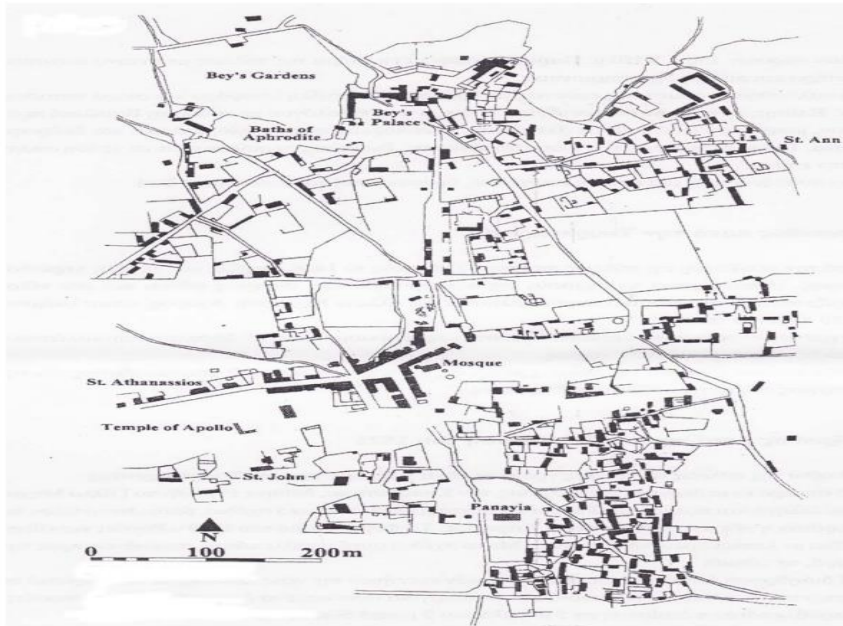
Με την έκρηξη της Επανάστασης του 1821 η Κόρινθος ελευθερώνεται και για σύντομο χρονικό διάστημα έγινε η πρώτη πρωτεύουσα του νέου ελληνικού κράτους.



Εικόνα 28: Άποψη της πόλης της Κορίνθου 1830. (Δήμος Κορινθίων)

## Νεότερη και Σύγχρονη Εποχή

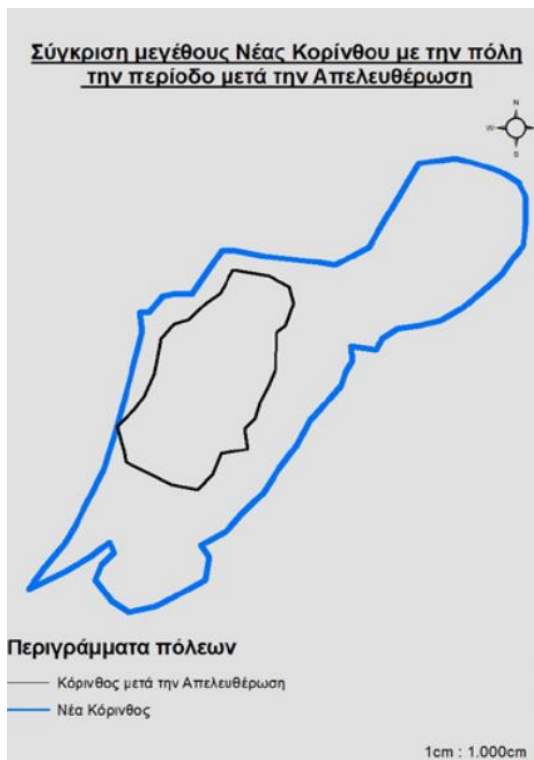
Μετά την απελευθέρωση του 1821 η εικόνα της πόλεως ήταν σε γενικές γραμμές η ίδια με αυτήν της Τουρκοκρατίας. Παράλληλα, με όλα αυτά σχεδιάστηκε και η δημιουργία του οικισμού των Εξαμιλίων, ο οποίος θα έλυνε το οικιστικό πρόβλημα της νέας πόλεως, στην οποία πολλοί συνέρρεαν και υπήρχε οξύτατο στεγαστικό πρόβλημα. Δυστυχώς, το εν λόγω σχέδιο δεν εφαρμόστηκε λόγω οικονομικών προβλημάτων. Έτσι, η Κόρινθος παρέμεινε ως ήταν μέχρι το 1858.



Εικόνα 29: Γενική άποψη της Κορίνθου μετά την απελευθέρωση. («Σεισμοί και κατασκευές στην Κορινθία» Απ. Παπαφωτίου)

Το 1858, στις 9 Φεβρουαρίου, ισχυρός σεισμός με επίκεντρο μόλις 1000 μέτρα από την Ακροκόρινθο. Λόγω αυτού, η πόλη μεταφέρεται σε νέα θέση, με το όνομα Νέα Κόρινθος, χωρίς όμως να πάψει να υφίσταται η ύπαρξη και της παλιάς.

Το σχέδιο πόλεως της νέας πόλης βασίστηκε στην **Ιπποδάμεια αντίληψη** και περιλάμβανε οικοδομικά τετράγωνα διαστάσεων συνήθως 84 (x) 85μ, τα οποία χωρίζονται με δρόμους πλάτους 12μ. ισόγειες, πέτρινες ή πλιθινές με κεραμοσκεπή τετρά ριχτή κατά κανόνα στέγη.



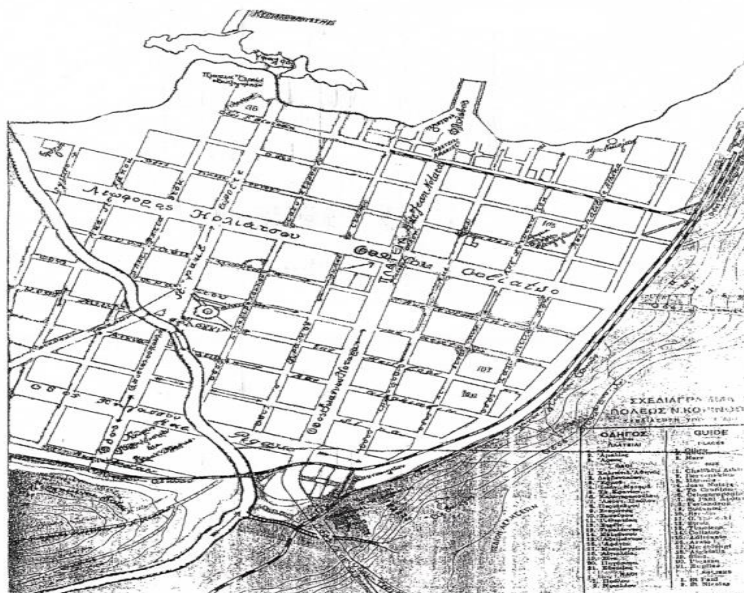
Εικόνα 30: Χάρτης σύγκρισης μεγέθους Νέας Κορίνθου με την πόλη την περίοδο μετά την Απελευθέρωση

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου »

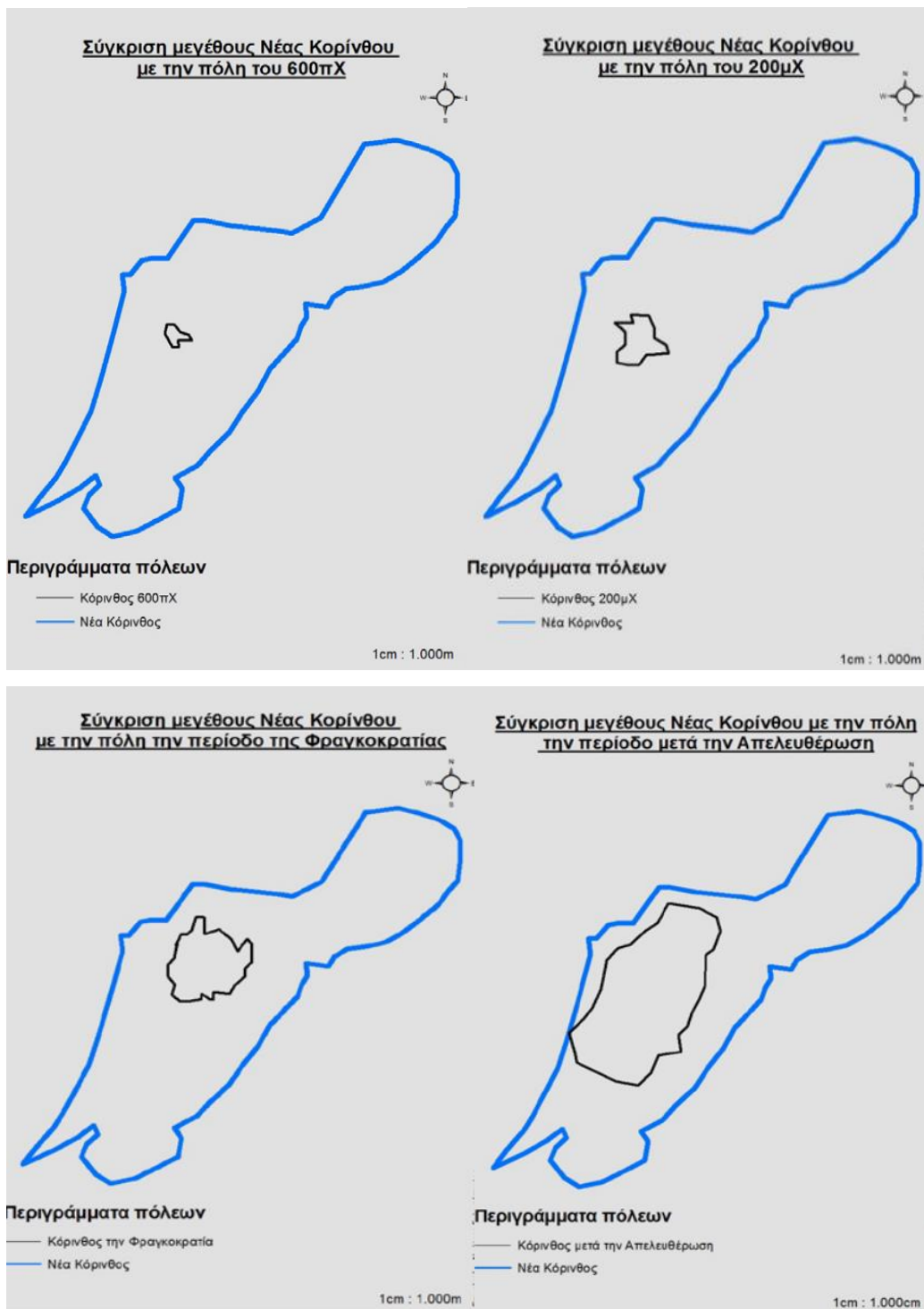
Χρήστος Περαχωρίτης



**Σήμερα**, η Κόρινθος είναι μια σύγχρονη πόλη, η οποία μάλιστα αποτελεί την πρωτεύουσα του Νομού Κορινθίας και του Δήμου Κορινθίων. Η στρατηγική της θέση ενισχύθηκε και από τους οδικούς άξονες καθώς η πόλη βρίσκεται πάνω στον οδικό άξονα Αθήνας - Πάτρας, προσφέροντας εύκολη πρόσβαση στην πόλη. Επιπλέον, η Κόρινθος από το 2005 συνδέεται και σιδηροδρομικά με την Αθήνα μέσω του προαστιακού σιδηροδρόμου.



Εικόνα 31: Πολεοδομικό σχέδιο της νέας πόλης της Κορίνθου. («Σεισμοί και κατασκευές στην Κορινθία» Απ. Παπαφωτίου)



Εικόνα 32: Συγκριτικός χάρτης αύξησης μεγέθους Αρχαίας Κορίνθου σε σχέση με την νέα πόλη.

Από τη σύγκριση των χαρτών διαπιστώνεται ότι η σημερινή πόλη είναι αρκετά μεγαλύτερη από εκείνη των προγενέστερων χρόνων. Επιπλέον, γίνεται κατανοητό ότι το μέγεθος της πόλης έχει αυξηθεί με το πέρασμα των χρόνων.

### 4.3 Ανάπτυξη της Κορίνθου και σχέδια πόλης

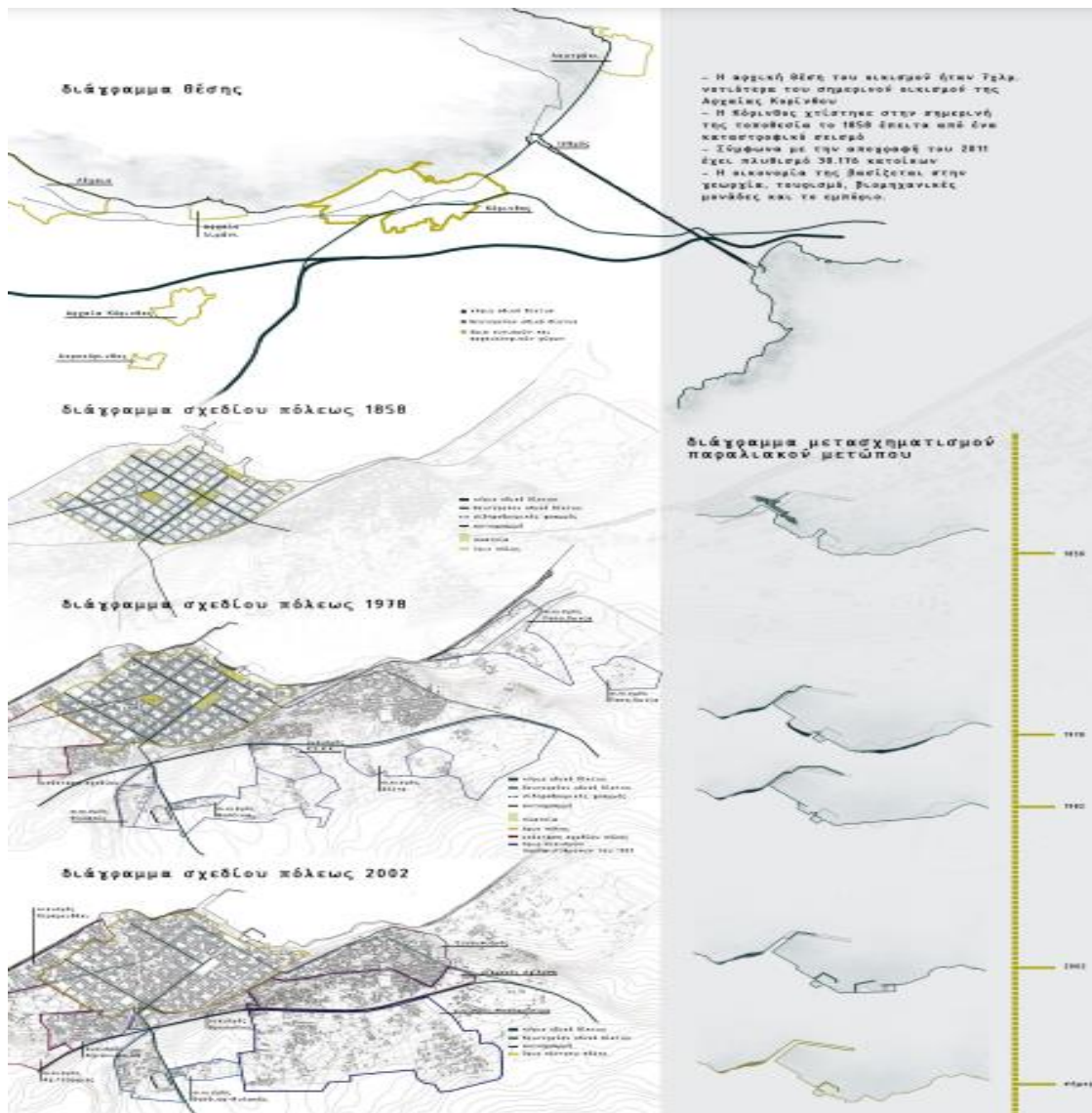
Αναλύοντας την εξέλιξη της πόλης στην σύγχρονη ιστορία της, πολεοδομικά και χωροταξία παρατηρούμε μια σημαντική επέκταση. Η αρχική θέση του οικισμού ήταν επτά (7) χλμ. νοτιότερα του οικισμού ενώ η πόλη χτίστηκε στην σημερινή της μορφή το 1858 έπειτα από ένα καταστροφικό σεισμό όπως έχει ήδη αναφερθεί. Μια πρόχειρη μάτια στα σχέδια πόλης των τελευταίων 150 χρόνων δίνουν μια σαφής προσέγγιση της εξέλιξης της. Σημαντικό ρόλο διαδραμάτισαν τα μεταναστευτικά κύματα της Μικρασιατικής καταστροφής αλλάζοντας αρχήν τον χαρακτήρα της πόλης. Το πολεοδομικό σχέδιο του 2002 δείχνει την διάθεση για διεύρυνσης της πόλης βορειότερα της παλαιός Εθνικής οδού Αθηνών - Κορίνθου.

Σε γενικές γραμμές, η Κόρινθος αποτελεί μια τυπική ελληνική πόλη, χωρίς ιδιαίτερο πράσινο και κοινόχρηστους χώρους. Από το κέντρο της πόλης διέρχεται και το ρέμα του ποταμού Ξηριά, το οποίο το 1997 υπερχείλισε με αποτέλεσμα να πλημμυρίσει το σύνολο της πόλης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα το ρέμα να εγκιβωτιστεί, έτσι ώστε μην υπάρξουν στο μέλλον παρόμοια φαινόμενα, και πάνω από το εγκιβωτισμένο ρέμα να δημιουργηθεί ένα γραμμικό πάρκο πρασίνου.

Σε ότι αφορά τον μετασχηματισμό του παράκτιου μετώπου, παρατηρούμε ότι από το 1858 μέχρι σήμερα έχει υποστεί ριζικές αλλαγές και το φυσικό στοιχείο παύει να υπάρχει πια. Το 1858 παρατηρούμε ότι υπάρχει μια φυσική δαντελωτή ακτογραμμή στο σύνολο του παράκτιου μετώπου, με τον κεντρικό δρόμο να καταλήγει σε προβλήτα εντός της θάλασσας, ενώ υπήρχε και ένας ύφαλος στα δυτικά του μετώπου, ο οποίος σταδιακά καταστράφηκε για να δημιουργηθεί ο εμπορικός λιμένας στην θέση του.

Το 1982, απέμεινε μόνο μια φυσική παραλία στα δυτικά, καθώς οι άλλες δύο μπαζώθηκαν για να κατασκευαστεί η μαρίνα και να προεκταθεί η περιοχή στα ανατολικά του παράκτιου μετώπου.

Το 2002 παρουσιάζεται ένα σχέδιο ανάπλασης του δήμου για το βορειοανατολικό μέτωπο της πόλης με δύο μαρίνες (μια για σκάφη αναψυχής και μια για τα αλιευτικά) ωστόσο η μελέτη δεν θα εφαρμοστεί ποτέ. Σήμερα το βορειοανατολικό μέτωπο της Κορίνθου έχει εγκαταλειφθεί και η ακτογραμμή που έχει δημιουργηθεί, είναι το αποτέλεσμα της ανθρώπινης δραστηριότητας.



Εικόνα 33: Διαγράμματα σχεδίων πόλεως στην πάροδο των χρόνων. (Ιδρυματικό Αποθετήριο. (2023))

Καθίσταται εμφανές ότι τα σημαντικά γεγονότα του 20ου αιώνα επηρέασαν την πόλη τόσο σε χωροταξικό όσο και σε πολεοδομικό επίπεδο. Το λιμάνι σταμάτησε να αποτελεί πόλο εξάρτησης και η πόλη διευρύνθηκε ραγδαία.

#### 4.3.1 Αστικός ιστός σήμερα

Οι αλλαγές που επήλθαν κατά την διάρκεια του τελευταίου αιώνα επηρέασαν σημαντικά τον αστικό ιστό της πόλης καθιστώντας την χωροταξικά αλλοπρόσαλλη. Συγκεκριμένα, στο κέντρο της πόλεως παρατηρείται ένα ορθό κανονικό υποδάμειο σύστημα πολεοδόμησης, το οποίο έρχεται σε αντίθεση με τη άναρχη δόνηση στην περιοχή του Συνοικισμού και την Ποσειδωνιάς. Το υψόμετρο της περιοχής, η ανάγκη άμεσης στέγασης προσφύγων μετά το 1922 αποτελούν τους κυριότερους λόγους της άναρχης αυτής δόμησης. Παρατηρείται μάλιστα μια παύση του αστικού ιστού κατά μήκος του παραλιακού μετώπου αλλά και στην περιοχή της Ποσειδωνιάς. Μια λογική εξήγηση της πληθυσμιακής αραίωσης της συγκεκριμένης περιοχής αποτελεί το

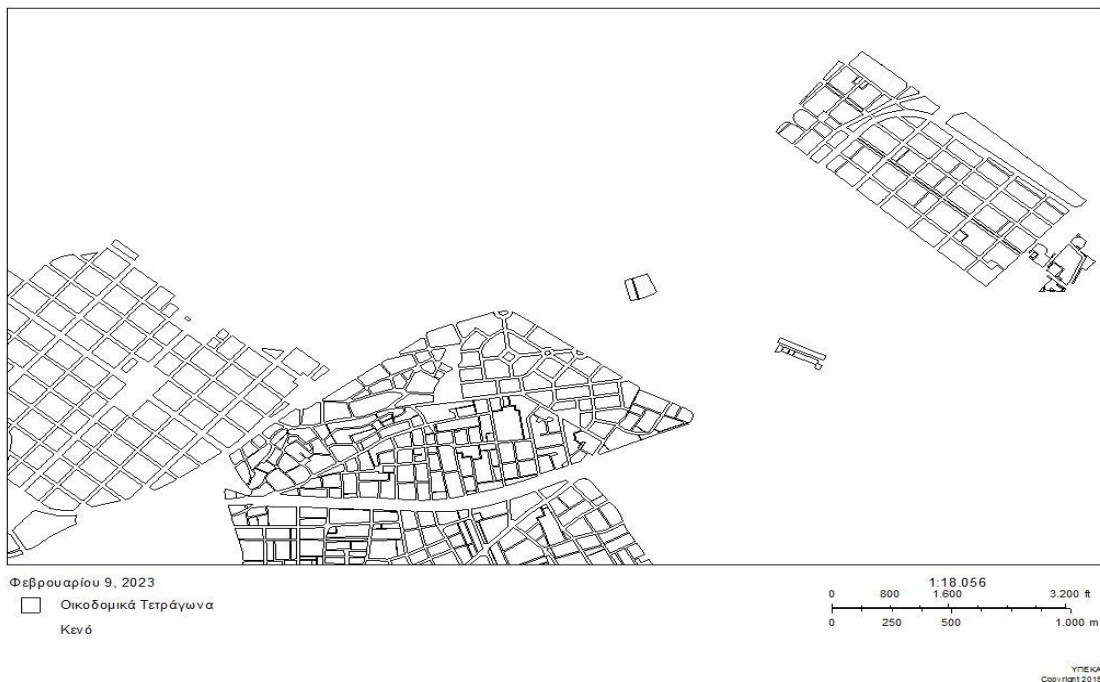


γεγονός ότι επρόκειτο παλαιότερα για βιομηχανική περιοχή με σημείο αναφοράς το παλιό εργοστάσιο της Χαρτκαρτ. Όλα τα παραπάνω απεικονίζονται εξέθετα στον χάρτη των οικοδομικών τετραγώνων αλλά και στο διάγραμμα αστικού ιστού που ακολουθεί.



Εικόνα 34: Χάρτης – Διάγραμμα αστικού ιστού. (Ιδρυματικό Αποθετήριο. (2023))

#### Οικοδομικά τετράγωνα περιοχής μελέτης



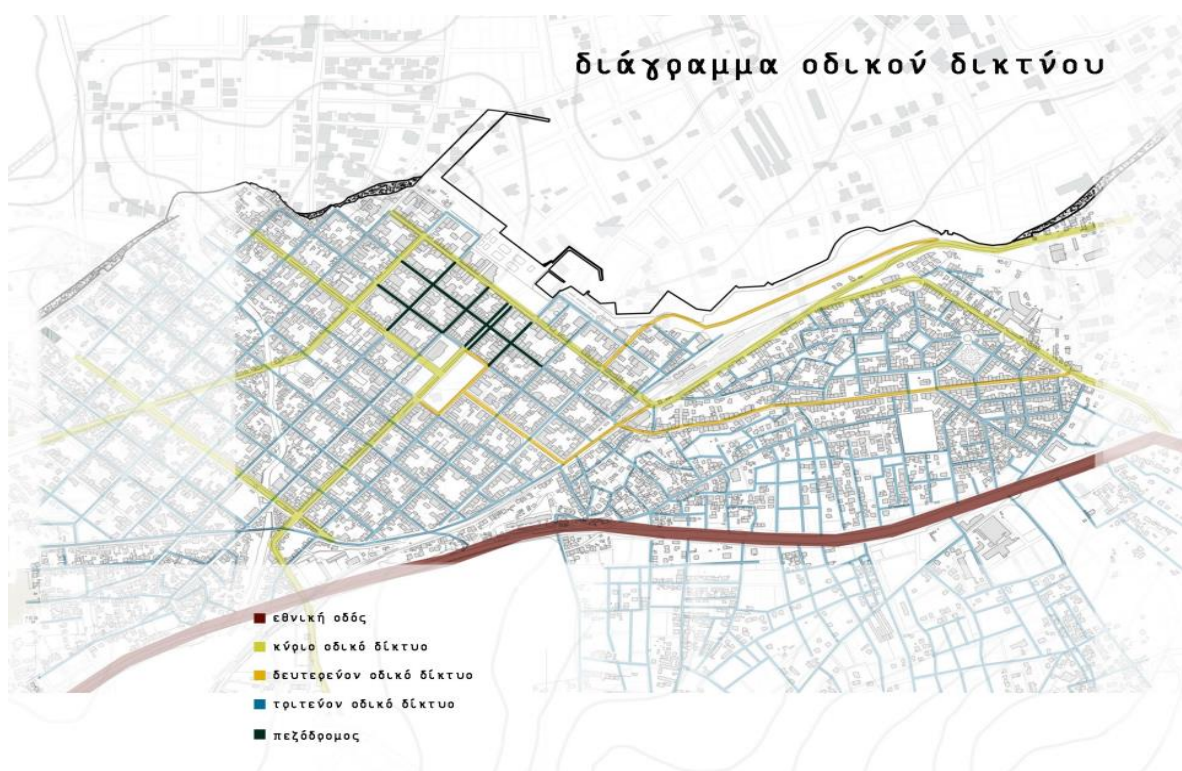
Εικόνα 35: Χάρτης οικοδομικών τετραγώνων περιοχής μελέτης. (προσωπική επεξεργασία σε e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών)



#### 4.4 Οδικό δίκτυο

Η παρουσίαση και ανάλυση του οδικού δικτύου στην περιοχή μελέτης θα γίνει με τη βοήθεια του Χάρτη. Όπως, έχουμε αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο το ιστορικό κέντρο της πόλης, που συμπίπτει και με το μεγαλύτερο κομμάτι της περιοχής μελέτης μας, έχει Ιπποδάμειο σύστημα. Έτσι, οι δρόμοι δημιουργούν ένα κάρναβο με κάθετους και παράλληλους δρόμους με το παραλιακό μέτωπο. Σε όλο το δίκτυο της περιοχής μελέτης υπάρχει εκτεταμένη μονοδρόμηση που φτάνει το 90% του συνόλου. Σημαντικό ρόλο στην λειτουργία αλλά και την αισθητική της πόλης αποτελεί η δημιουργία του πεζοδρόμου, καθιστώντας το πόλο ανάπτυξης για ολόκληρη την πόλη και αποσυμφορώντας το κέντρο από καυσάερια και ηχορύπανση.

Τρεις είναι οι βασικές αρτηρίες της περιοχής: λεωφόρος Εθνικής Αντιστάσεως, οδός Αποστόλου Παύλου και η Δαμασκηνού, που έχουν κατεύθυνση παράλληλη με το παραλιακό μέτωπο και η μεν πρώτη διοχετεύει την ροή των οχημάτων προς Αθήνα, ενώ η τρίτη προς Πάτρα. Οι τρεις αυτοί δρόμοι ουσιαστικά διαχειρίζονται όλη την κίνηση των οχημάτων από βορά προς νότο και αντίστροφα, αλλά και την κίνηση από τα οχήματα που εισέρχονται και εξέρχονται από το λιμένα. Οι περισσότεροι κάθετοι δρόμοι που τέμνουν τους δύο αυτούς βασικούς άξονες, έχουν πλάτος μικρότερο των 10 μέτρων, που λόγω της στάθμευσης το πλάτος αυτό μειώνεται πολύ περισσότερο.



Εικόνα 36: Χάρτης οδικού δικτύου. (Ιδρυματικό Αποθετήριο. (2023))

Τέλος, να αναφέρουμε ότι **σημαντικό πρόβλημα** αντιμετωπίζουν τα λεωφορεία κατά την είσοδο και έξοδο από το σταθμό, καθώς για να πάρουν κατεύθυνση προς Αθήνα θα πρέπει να εισέλθουν αρχικά στη λεωφόρο Αθηνών, χωρίς την ύπαρξη φωτεινού σηματοδότη και στη συνέχεια να κάνουν ελιγμούς σε στενούς δρόμους, που πάντα βρίσκονται παρκαρισμένα οχήματα, εμποδίζοντας την πορεία τους.

## 4.5 Αστικό πράσινο

Το πράσινο και οι ανοιχτοί χώροι στη πόλη είναι πολύ σημαντικοί για την ποιότητα ζωής, και συμβάλλουν στη βελτίωση του κλίματος και τη ποιότητα της ατμόσφαιρας. Ένα δίκτυο χώρων πρασίνου συμβάλλει με ποικίλους τρόπους στην λειτουργία του αστικού συστήματος. Εισάγει τη φύση μέσα στην πόλη αποτελώντας μια γέφυρα μεταξύ αστικού, περιαστικού και αγροτικού περιβάλλοντος και δίνει την ευκαιρία στους πολίτες της γνωριμίας με τη χλωρίδα και την πανίδα (dr. Kostas Baginetas). Η διαμόρφωση και επέκταση των χώρων πρασίνου μακροπρόθεσμα οδηγεί σε θετικά οικονομικά αποτελέσματα στις γεινιάζουσες με αυτές περιοχές, καθώς αυξάνεται η αξία της γης και των κατοικιών, δημιουργείται έδαφος για νέες επιχειρηματικές δραστηριότητες και προκύπτουν νέες θέσεις εργασίας. Επιπλέον, τα στοιχεία του αστικού πρασίνου έχουν ιδιαίτερη σημασία από κοινωνική, χωρική και οικολογική πλευρά καθώς αποτελούν, εκτός από τμήματα του αστικού ιστού επισκέψιμα στο κοινωνικό σύνολο και φυσικούς βιοτόπους μέσα στην πόλη.

Γενικά διαπιστώνεται, ότι ο βαθμός επιρροής του πρασίνου στον αστικό ιστό εξαρτάται, βασικά, από τον σωστό σχεδιασμό του τοπίου, τις δημιουργούμενες σχέσεις αλληλεπίδρασης μεταξύ δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος, αλλά και την ορθή διαχείριση του περιβάλλοντος από τους χρήστες και τις διοικούσες αρχές. (Γοσποδίνη Α., Μπεριάτος Η. (2006). Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη. Εκδόσεις Κριτική. Αθήνα). Συμπερασματικά, καταλήγουμε στη διαπίστωση ότι οι σύγχρονες τάσεις του περιβαλλοντικού σχεδιασμού και της αειφόρας, προτάσσουν τους χώρους πρασίνου ως κύριο στρατηγικό εργαλείο στην προσπάθεια ένταξης πολιτιστικών, αναψυχικών χρήσεων στον αστικό ιστό και στη διατήρηση και προστασία της φύσης. Η διατήρηση και σύνδεση των χώρων πρασίνου μέσα στις αστικές περιοχές αποτελεί βασικό όπλο ενάντια στη φθορά του φυσικού αστικού τοπίου καθώς λειτουργούν ως ταμειυτήρες φυσικού πλούτου, χλωρίδας, και πανίδας και υποβοηθούν τις φυσικές διεργασίες (οξυγόνο της ατμόσφαιρας, διήθηση των υδάτων κλπ.). Η υιοθέτηση μιας οικολογικής προσέγγισης σχεδιασμού και διαχείρισης των χώρων πρασίνου συνηγορεί στην εξασφάλιση καλύτερου περιβαλλοντικά και αισθητικά αστικού χώρου.

## Κόρινθος

Το ποσοστό του αστικού πράσινου στην Κόρινθο είναι μικρό σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές πόλεις και διαφέρει από περιοχή σε περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος. Για τον υπολογισμό του ποσοστού πράσινου συνυπολογίζονται οι ιδιωτικοί ακάλυπτοι χώροι, χώροι με ειδικό καθεστώς διαχείρισης όπως στρατόπεδα, και δημόσιοι χώροι όπως πάρκα. Στο Δήμο της Κορίνθου σύμφωνα με έρευνες η αναλογία πράσινου ανά κάτοικο είναι μόλις 5,19τ.μ. ενώ στην περιοχή παρέμβασης είναι σχεδόν διπλάσια, 9,28τ.μ (ΤΕΕ Πελοποννήσου, 2010-2012). Στην περιοχή μελέτης και στην ευρύτερη περιοχή το ποσοστό πράσινου είναι πολύ μεγαλύτερο από το μέσο όρο καθώς υπάρχουν μεγάλες ελεύθερες εκτάσεις στην περιοχή. Το μεγαλύτερο ποσοστό των αδόμητων εκτάσεων στη Κόρινθο είναι μικρής έκτασης (κάτω από 8 στρέμματα), πράγμα που αποτελεί δείγμα κακού αστικού σχεδιασμού. Σημαντικό για τη ζωή των κατοίκων της πόλης είναι το δάσος στην περιοχή της Αγίας Άννας, το οποίο είναι το μόνο περιαστικό πράσινο. Η ύπαρξη ελάχιστου πράσινου σε συνδυασμό με την έκλειψη πάρκων και πλατειών καθιστούν σαφή τον προσανατολισμό της ανάπτυξης που θα προταθεί. Έμφαση θα δοθεί στην δημιουργία επιπλέον χωρών πράσινου, πάρκων, τα οποία όχι μόνο θα αποτελούν πόλο έλξης για τους ντόπιους αλλά και σημαντικό ρυθμιστή των επιπέδων οξυγόνου της πόλης. Οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης καθιστούν τον οδηγό για την υλοποίηση του έργου.

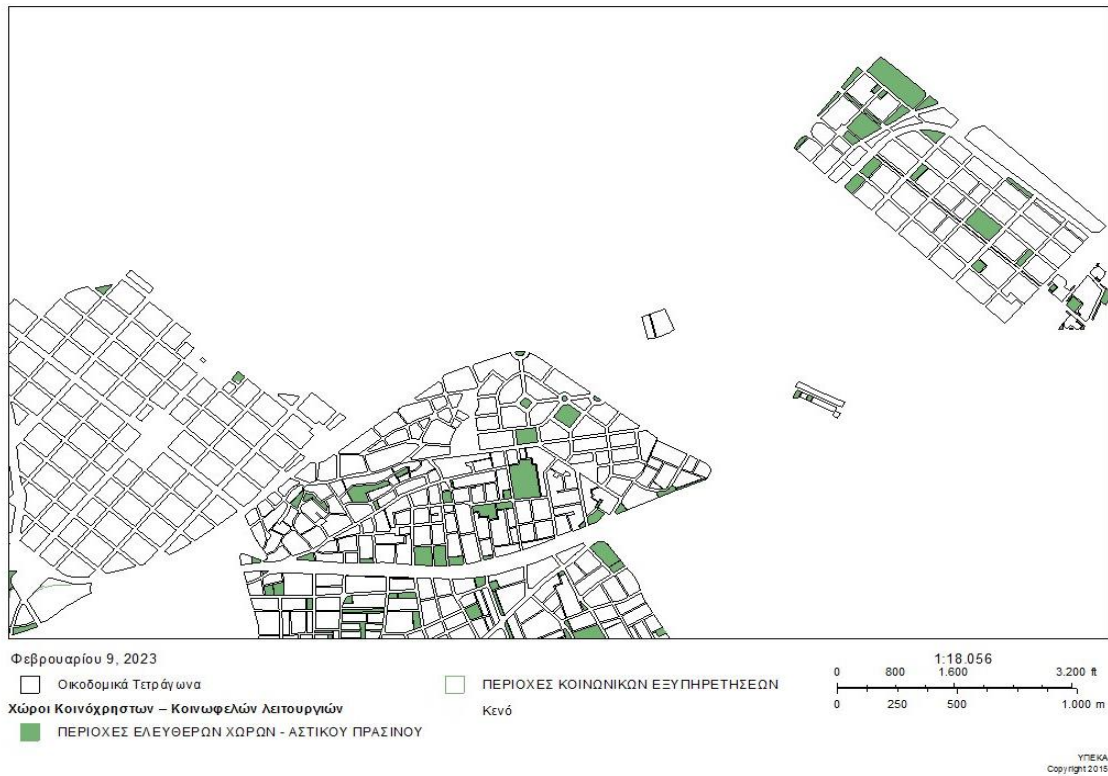


Εικόνα 37: Χάρτης πράσινου – πλατειών αστικού ιστού της Κορίνθου. (Ιδρυματικό Αποθετήριο. (2023))





Εικόνα 38: Χάρτης δημόσιων χώρων πρασίνου – πλατειών (προσωπική επεξεργασία σε e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών)

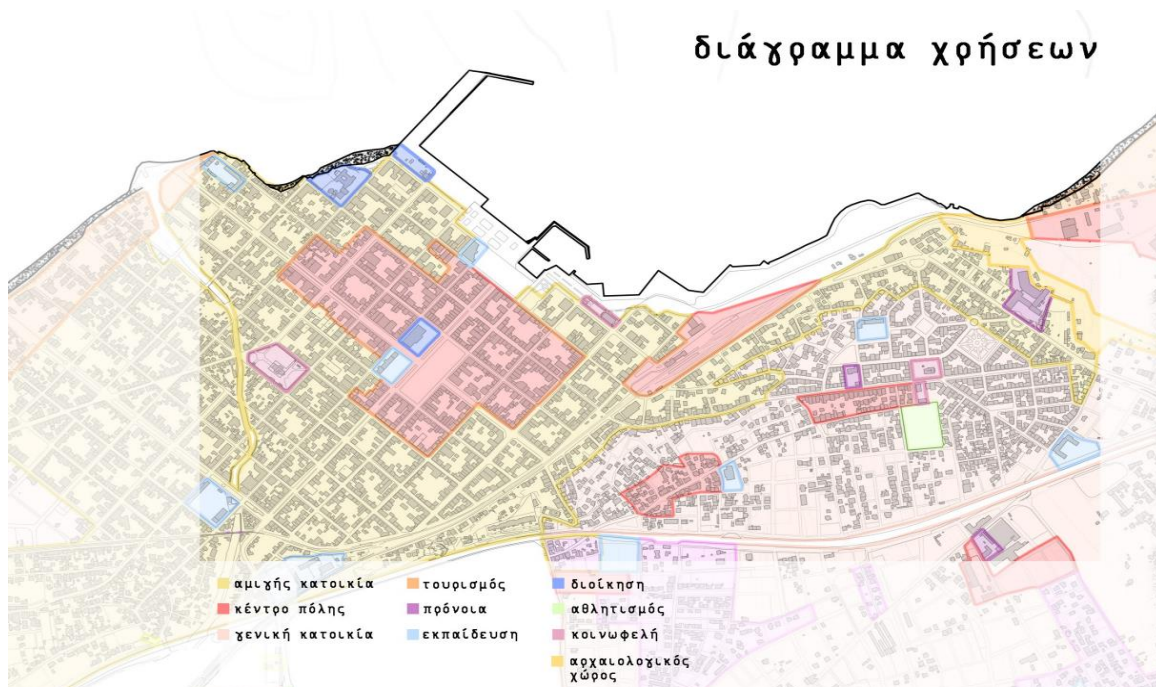


Εικόνα 39: Συμπληρωματικός χάρτης δημόσιων χώρων πρασίνου - πλατειών (προσωπική επεξεργασία σε e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών)

## 4.6 Χρήσεις γης

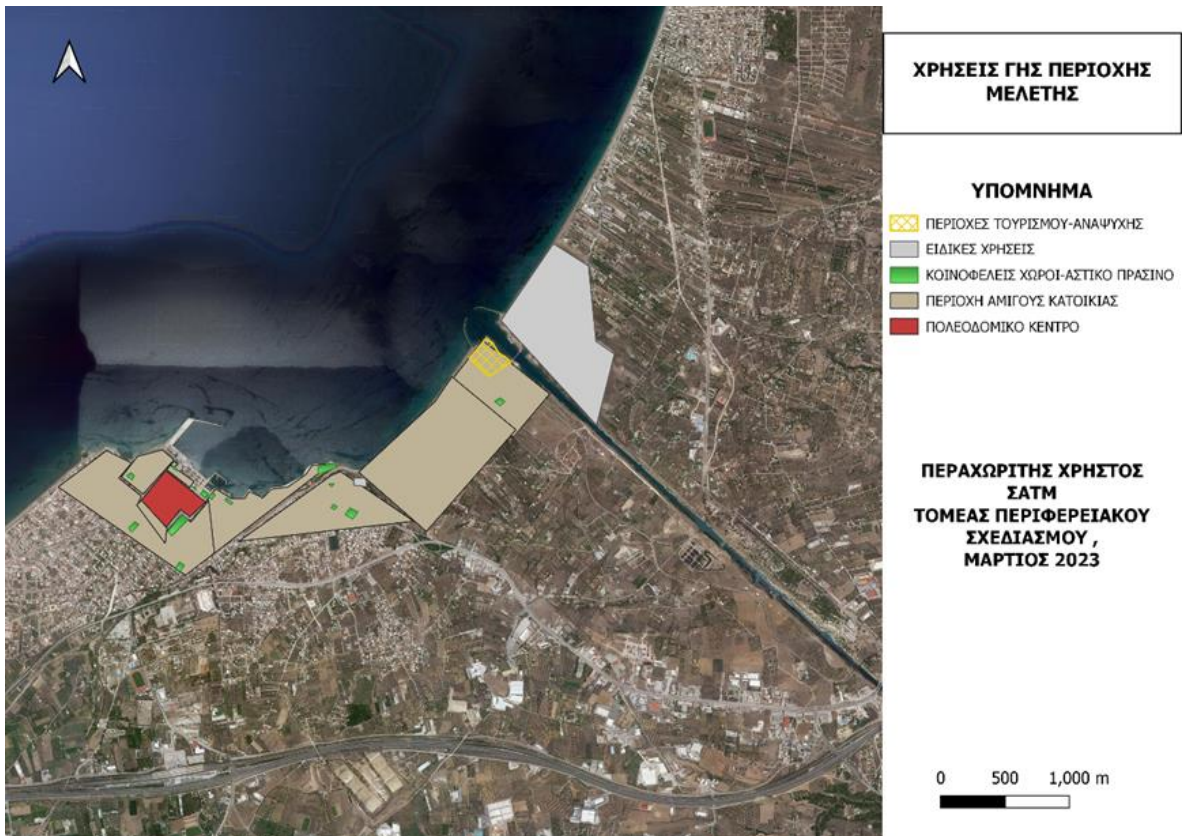
Ο σχεδιασμός στρατηγικών, σχεδίων και προγραμμάτων για χρήσεις γης που καλύπτουν αστική ανάπτυξη και κοινωνικό-οικονομικές δραστηριότητες, καθώς και άλλες σχετικές πολιτικές θεωρείται απαραίτητος για μία τέτοιου είδους παρέμβαση. Η πολλαπλότητα και η ποικιλία των δραστηριοτήτων στις παράκτιες ζώνες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη, και προτεραιότητα πρέπει να δίνεται, όπου απαιτείται, στις δημόσιες υπηρεσίες και δραστηριότητες που απαιτούν την άμεση πρόσβαση στη θάλασσα. Η χωροθέτηση των χρήσεων στην παράκτια ζώνη πρέπει να είναι ισορροπημένη και πρέπει να αποφεύγεται η μη απαιτούμενη συγκέντρωση και η αστική διασπορά.

Σε προηγούμενο στάδιο της εργασίας έγινε αναφορά για τις χρήσεις γης ολόκληρης της πόλης δίνοντας μας μια εικόνα για την ευρύτερη περιοχή. Σύμφωνα λοιπόν με τον αναθεωρημένο χάρτη των χρήσεων γης του πολεοδομικού Συγκροτήματος Κορίνθου – Λουτρακίου (Χάρτης χρήσεων γης ΓΠΣ, παράρτημα χαρτών) η περιοχή ενδιαφέροντος μας αποτελείται από **ασυνεχή ιστό**, **βιομηχανικές περιοχές** και όσο απομακρυνόμαστε από τον αιγιαλό από **σύνθετες καλλιέργειες**. Για την εύρεση των χρήσεων γης χρησιμοποιήθηκε το υπόβαθρο Corine Land Cover 2018 και του αντίστοιχο υπόμνημα το οποίο επισυνάπτεται παρακάτω.



Εικόνα 40: Χάρτης χρήσεων γης κέντρου πόλης και λιμένα μαζί με το αντίστοιχο υπόμνημα. (Ιδρυματικό Αποθετήριο, (2023))





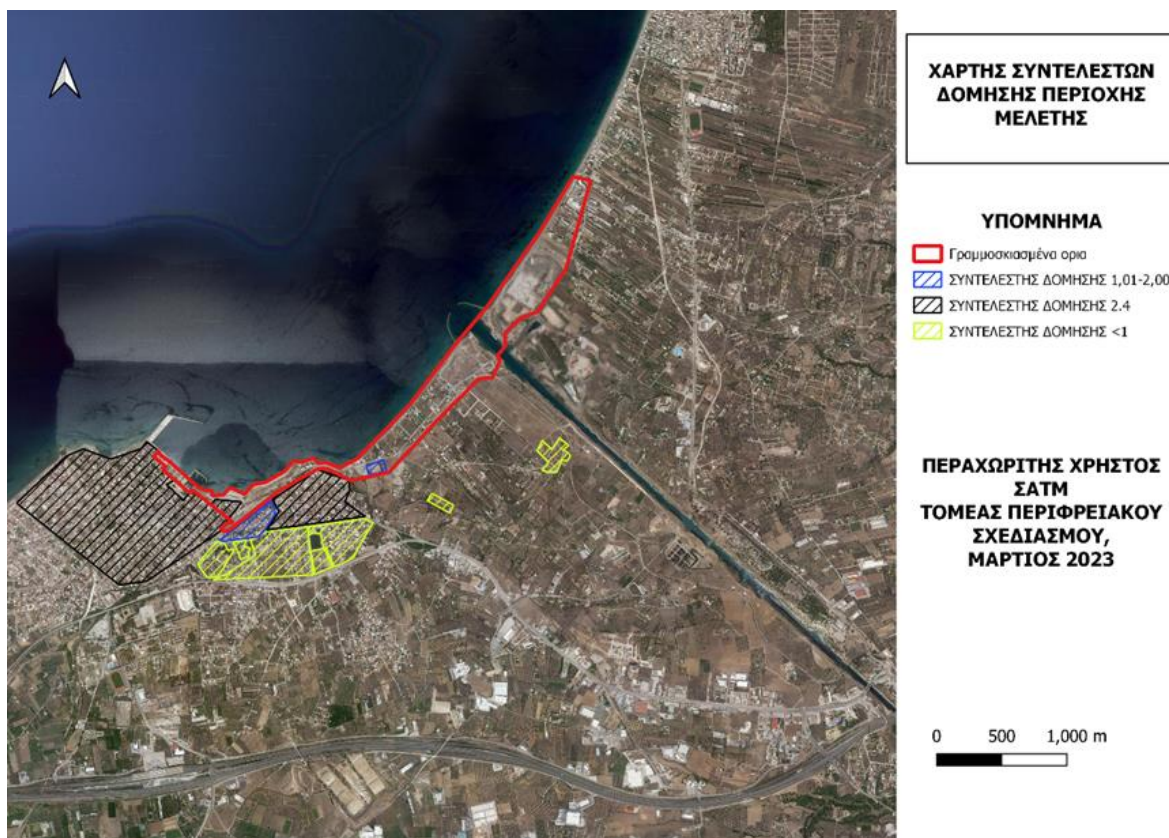
Εικόνα 41: Χάρτης χρήσεων γης περιοχής μελέτης.

## 4.7 Συντελεστές δόμησης

Η μεγάλη διαφορά χρήσεων γης κατά μήκος του παραλιακού μετώπου με τις εναλλαγές συνεχούς αστικού και ημιαστικού ιστού, φυσικό ήταν να επηρεάσει τους συντελεστές δόμησης και κάλυψης. Στην περιοχή του λιμανιού και του Αγίου Νικολάου καθώς εκείνοι εντάσσονται στο κέντρο της πόλεως ο συντελεστής τοποθετήθηκε στο 2,4. Αντίθετα, στην περιοχή του Συνοικισμού (βόρεια του παραλιακού μετώπου) ο συντελεστής είναι αισθητά μικρότερος φτάνοντας μάλιστα στο 0,8. Τέλος, σε μια μικρή περιοχή της Ποσειδωνίας ο συντελεστής ανέρχεται στα 0,4, την περιοχή μάλιστα των εργατικών κατοικιών. Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός ότι σημαντικό μέρος της περιοχής παρέμβασης βρίσκεται εκτός σχεδίου πόλεως, κάτι που συνεχίζεται πλησίον της γέφυρας της Ποσειδωνίας όπου δεσπόζει ο αρχαιολογικός χώρος της αρχαίας διόλου.



Εικόνα 42: Χάρτης συντελεστών δόμησης περιοχής μελέτης. (προσωπική επεξεργασία σε e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών)



Εικόνα 43: Χάρτης συντελεστών δόμησης περιοχής μελέτης.



#### 4.8 Γενικά στοιχεία περιοχής παρέμβασης

Στις προηγούμενες ενότητες όπως γίνεται αντιληπτό παρατέθηκαν τα βασικά χαρακτηριστικά όχι μόνο της περιοχής παρέμβασης αλλά ολόκληρης της περιοχής μελέτης δίνοντας μας μια ευρύτερη εικόνα για την πόλη της Κορίνθου. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, την ανάδειξη προοπτικής για μελλοντική αναβάθμιση και ανάπτυξη της περιοχής. Ως εκ τούτου, για να κατανοηθούν εις βάθος οι πολεοδομικές ανάγκες και τα προβλήματα της περιοχής, θα πρέπει να γίνει μια εκτενέστερη αξιολόγηση του αστικού χώρου για τα διακριτά τμήματα της περιοχής. Ως περιοχή παρέμβασης ορίζεται το παραλιακό μέτωπο που ξεκινά από το λιμάνι της πόλης και φτάνει περίπου μέχρι το Στρατόπεδο του Λουτρακίου.



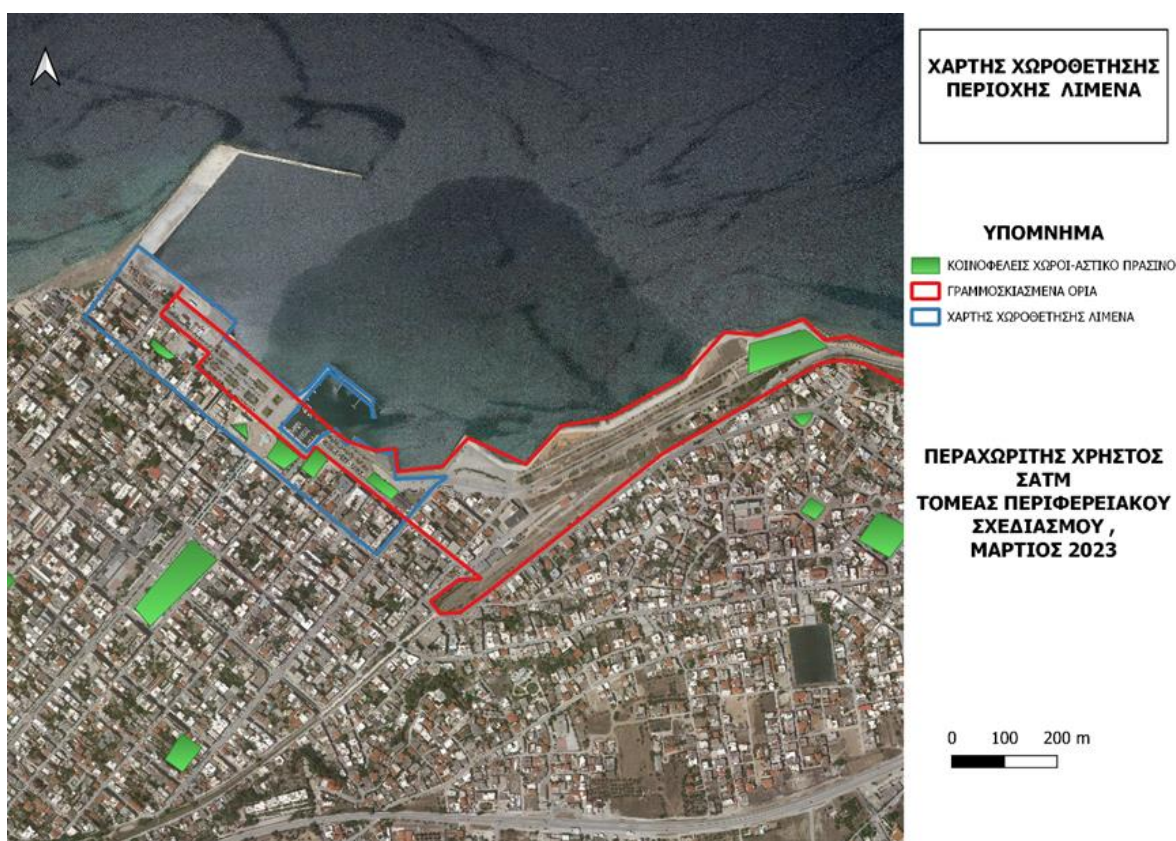
Εικόνα 44: Χάρτης χωροθέτησης περιοχής μελέτης.

## 4.9 Διακριτά μέρη

Λόγω του μεγάλου χιλιομετρικού εύρους του παραλιακού μετώπου θα ήταν αρκετά χρήσιμο να χωρίσουμε την περιοχή ανάπλασης σε επιμέρους τμήματα, γεγονός που θα οδηγήσει στην ορθότερη κατανόηση των προβλημάτων και αναγκών. Σέ πρώτο στάδιο η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου έρχεται ως συνέχεια της ανάπλασης του λιμένα της Κορίνθου, του παλιού σταθμού του ΟΣΕ στην Κόρινθο, στην συνέχεια την αξιοποίηση των παλιών σιδηροδρομικών γραμμών, τις εγκαταστάσεις στην περιοχή του Αγίου Νικολάου, στη διαμόρφωση του παραλιακού μετώπου της Ποσειδωνίας συναρτήσει του παλαιού εργοστασίου ρητίνης και τέλος την περιοχή του στρατοπέδου και την Λεωφόρο Ποσειδώνος.

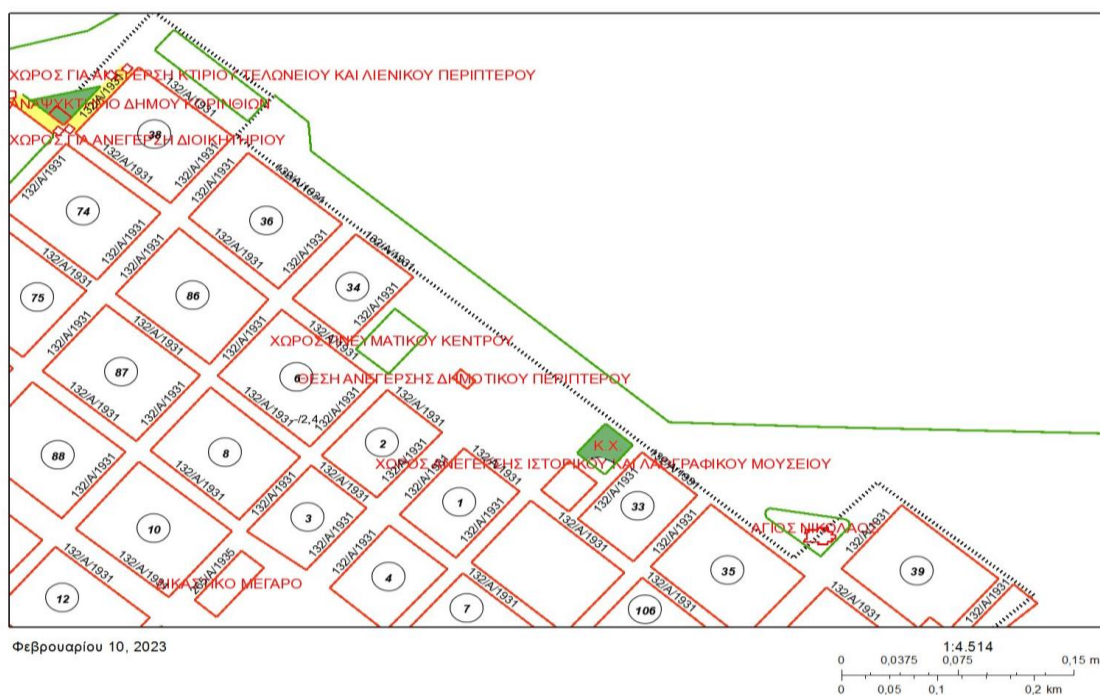
### 4.9.1 Λιμένας Κορίνθου

Το πρώτο τμήμα της ανάπλασης ξεκινά από το εσωτερικό της πόλης και συγκεκριμένα από την περιοχή του λιμένα. Για άγνωστο λόγο η ανάπτυξη του λιμανιού έχει παραμείνει στάσιμη εδώ και δεκαετίες, με τα σχέδια ανάπλασης να παραμένουν στάσιμα. Για την ομαλή μετάβαση μάλιστα και κυρίως για την σύνδεση του παραλιακού μετώπου Κορίνθου - Λουτρακίου μια ήπια παρέμβαση καθίσταται αναγκαία.



Εικόνα 45: Χάρτης χωροθέτησης περιοχής λιμένα.





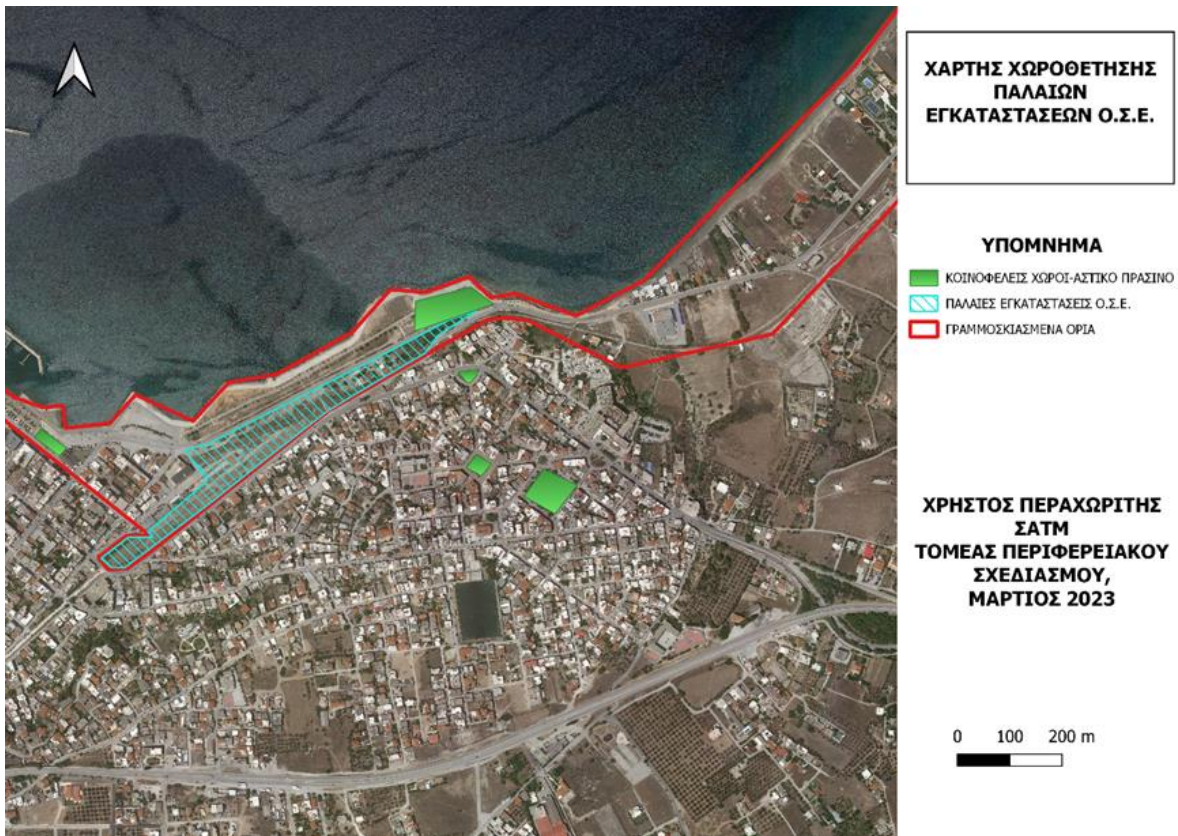
Εικόνα 46: Χάρτης οικοδομικών γραμμών και συντελεστή δόμησης πλησίον λιμένα. (προσωπική επεξεργασία σε e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών)

#### 4.9.2 Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός Κορίνθου

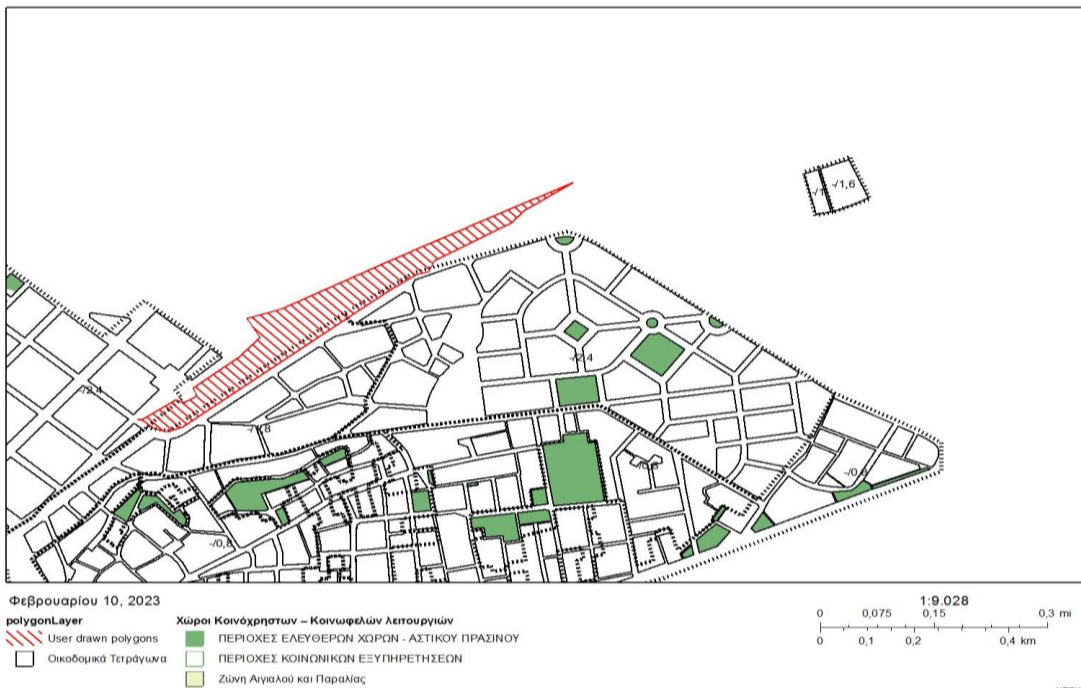
Συγκεκριμένα, η περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού ΟΣΕ Κορίνθου βρίσκεται στην ανατολική ζώνη της πόλης της Κορίνθου, εντός του παλαιού σχεδίου πόλεως και σήμερα είναι ανενεργός. Καλύπτει μια έκταση περίπου 16.000 τ.μ. και αποτελεί σημαντικό ανοιχτό χώρο μπροστά από το παλιό σιδηροδρομικό σταθμό.

Στόχος είναι, η εν λόγω περιοχή να μην αποτελεί πλέον χώρο απομόνωσης και εστία ρύπων, αλλά να ενταχθεί αισθητικά και λειτουργικά στην πόλη, προσδίδοντας την αναγκαία προστιθέμενη αξία σε αυτήν, συνδέοντας το κέντρο της με τις δύο πυκνοκατοικημένες συνοικίες της, την Ιωνία και την Αγία Άννα.

Όλες οι εργασίες της ανάπλασης που θα πραγματοποιηθούν θα γίνουν με σεβασμό στην φυσιογνωμία του χώρου και δεν θα επηρεάσουν την παλαιά μορφή και χρήση του σταθμού, αντιθέτως οι σιδηροδρομικές γραμμές και ο υπόλοιπος εξοπλισμός του σταθμού ενσωματώνονται πλήρως στο έργο, ώστε να διατηρείται στο ακέραιο η ιστορικότητα του χώρου. Στον παρακάτω χάρτη είναι εμφανής η περιοχή ανάπλασης του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού (μαύρο πλαίσιο). Ύστερα από την περιοχή αυτή ξεκινά ουσιαστικά η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου που συνδέει την πόλη της Κορίνθου με το Λουτράκι.



Εικόνα 47: Χάρτης χωροθέτησης παλαιών εγκαταστάσεων Ο.Σ.Ε.

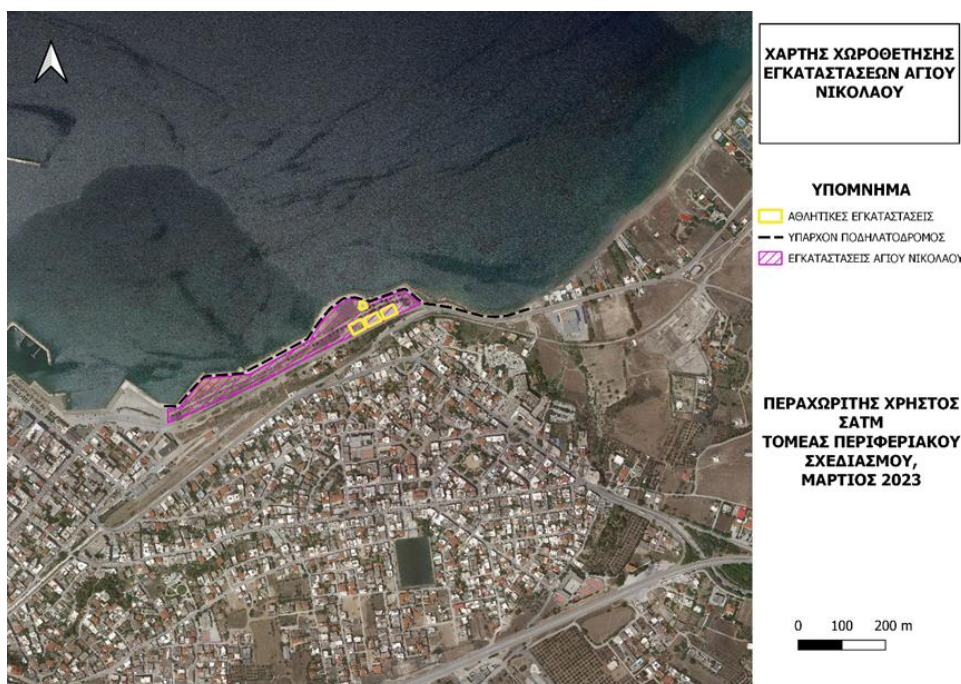


Εικόνα 48: Χάρτης χωροταξικής εξάρτησης παλαιών εγκαταστάσεων Ο.Σ.Ε. (προσωπική επεξεργασία σε e-ΠΟΛΕΟ-ΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών)

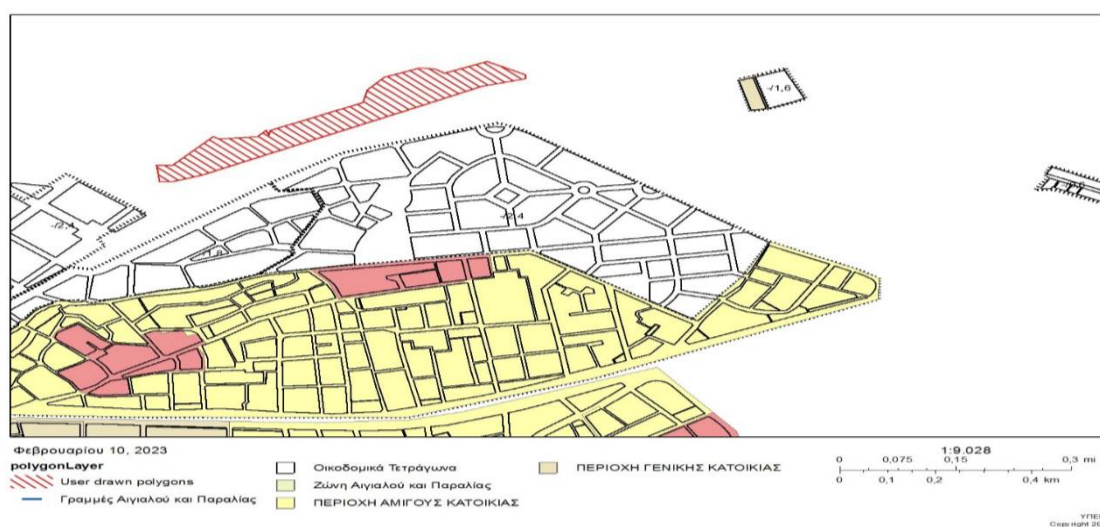


### 4.9.3 Εγκαταστάσεις Αγίου Νικολάου

Ο ιερός ναός του Αγίου Νικολάου αποτελεί το σημείο αναφοράς ολόκληρης της παράκτια ζώνης της Κορίνθου. Σε αυτό το σημείο του παράκτιου μετώπου υπάρχει η μεγαλύτερη εγκάρσια απόσταση μεταξύ του αστικού ιστού και της θάλασσας, ενώ παράλληλα είναι το σημείο έναρξης των δύο διαδρομών, πάνω στους οποίους εντάσσονται οι βασικές λειτουργίες του πάρκου, του αθλητισμού και του πολιτισμού. Ιδιαίτερη έμφαση έχει δοθεί στην συγκεκριμένη περιοχή και παλαιότερα με ενέργειες για την αναδιαμόρφωση της. Γήπεδα μπάσκετ, υπαίθριο γυμναστήριο ανεγέρθηκαν πριν 15 χρόνια αλλά παραμένουν αναξιοποίητα. Η συγκεκριμένη περιοχή αποτελεί σημαντικό μέρος της προτεινόμενης ανάπλασης καθώς μπορεί να αποτελέσει σημείο αναφοράς για ολόκληρης μη περιοχή.



Εικόνα 49: Χάρτης χωροθέτησης εγκαταστάσεων Αγίου Νικολάου



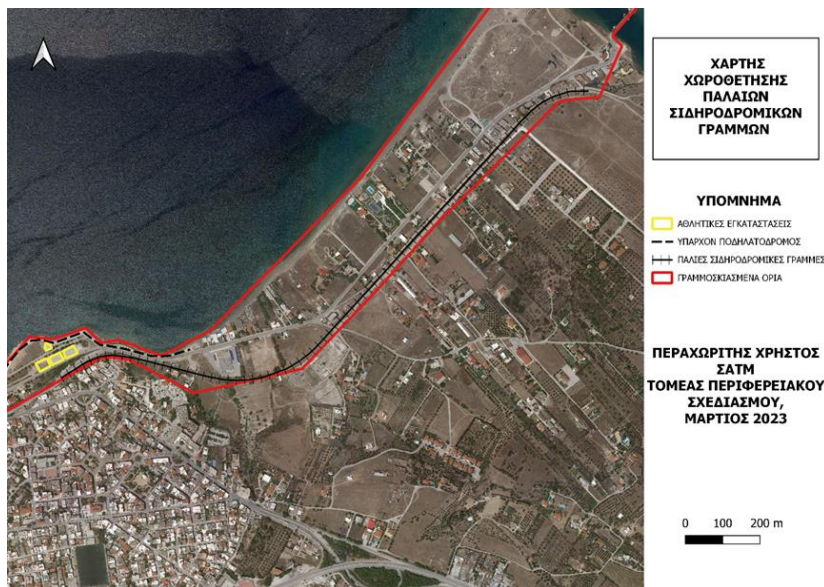
Εικόνα 50: Χάρτης χωρικής εξάρτησης εγκαταστάσεων Αγίου Νικολάου. (προσωπική επεξεργασία σε e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών)

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου »

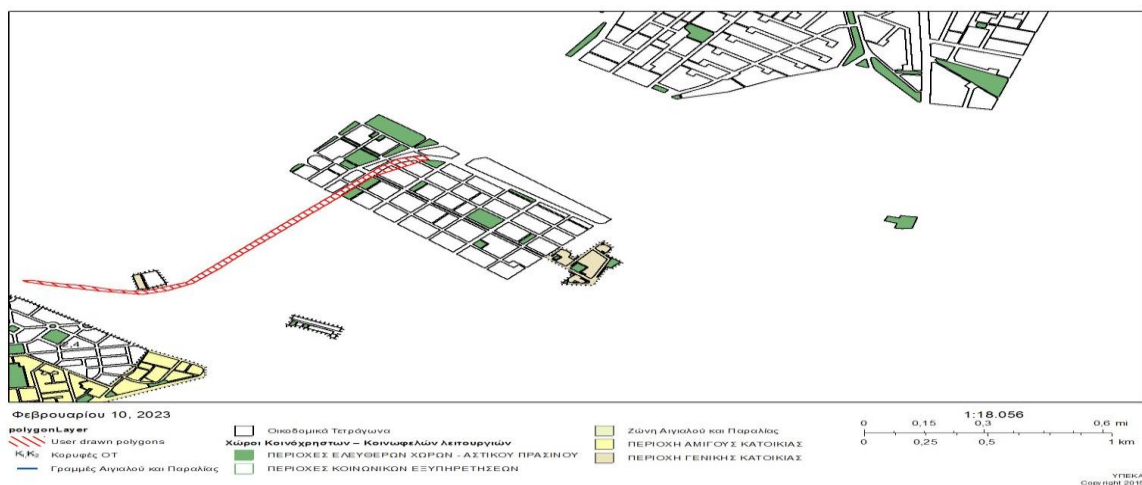
Χρήστος Περαχωρίτης

#### 4.9.4 Παλιές Σιδηροδρομικές γραμμές

Οι παλιές σιδηροδρομικές γραμμές του Ο.Σ.Ε. πλησίον του παραλιακού μετώπου αποτελούν ουσιαστικά την συνέχεια της ανάπλασης που ξεκινά από το λιμάνι της Κορίνθου και καταλήγει στο στρατόπεδο του Λουτρακίου. Με μια μορφή επιχωμάτωσης επιτυγχάνεται ομαλά η σύνδεση με τις εγκαταστάσεις του Αγίου Νικολάου. Η γενικότερη κατεύθυνση είναι η ανάπλαση των γραμμών και η δημιουργία μια πράσινης λωρίδας, ενός ποδηλατοδρόμου και γενικότερα μιας πράσινης διαδρομής μέχρι την βυθιζόμενη γέφυρα της Ποσειδωνίας. Εξαιτίας της αναγκαιότητας ύπαρξης ασφαλούς σύνδεσης των γειτονιών του με την περιοχή της Ποσειδωνίας, δημιουργήθηκε μια πορεία που χαρακτηρίζεται από δυο κύρια στοιχεία. Πρώτον, την δημιουργία χώρων πρασίνου και δεύτερον την ανάδειξη κελυφών, που αναδεικνύουν την ιστορία της περιοχής. Διαφορετικά θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως ένας πολιτιστικός, ψυχαγωγικός και εμπορικός περίπατος.



Εικόνα 51: Χάρτης χωροθέτησης παλαιών σιδηροδρομικών γραμμών.



Εικόνα 52: Χάρτης χωρικής εξάρτησης παλαιών σιδηροδρομικών γραμμών. (προσωπική επεξεργασία σε e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών)

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου »

Χρήστος Περαχωρίτης

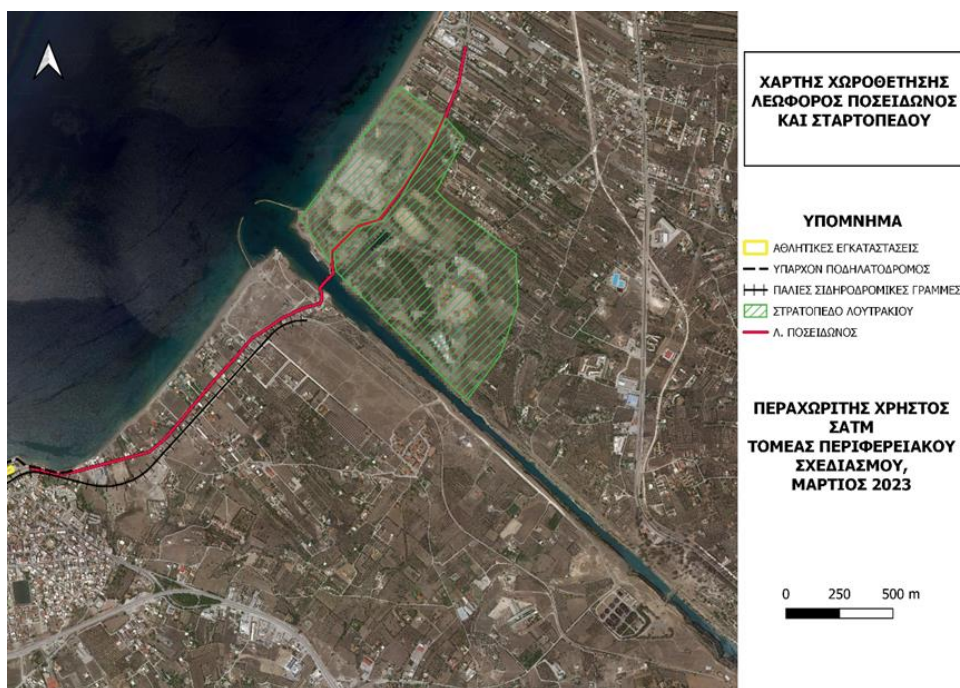


#### 4.9.5 Στρατόπεδο Λουτρακίου και Λεωφόρος Ποσειδώνος

Η σύνδεση του παραλιακού μετώπου Κορίνθου - Λουτρακίου γίνεται μέσω της Λεωφόρος Ποσειδώνος μια οδού μεγάλη σε πλάτους, γεγονός που καθιστά την ανάπλαση της εύκολο έργο. Στόχο αποτελεί η αναδιαμόρφωση της με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση και ενός πεζόδρομου. Επιπλέον, αναγκαίο θα πρέπει να θεωρείται η μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας με σκοπό την μικτή χρήση της οδού με μηχανοκίνητα οχήματα αλλά και ποδήλατα.

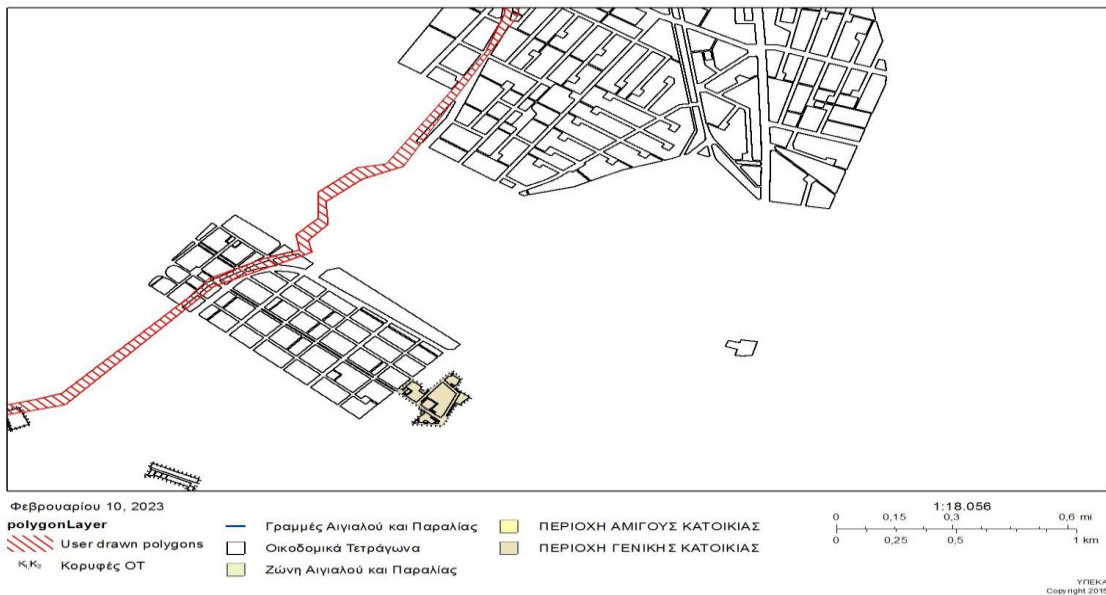
Επιπλέον, ανάπλαση θα πραγματοποιηθεί και περιμετρικά του στρατοπέδου με κυρία σκέψη την δημιουργία πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου μέσω του οποίου θα ενώνεται ο παραλιακός τωρινός χωματόδρομος με την λεωφόρο Ποσειδωνος.

Όσον αφορά το στρατόπεδο, η αλλαγή χρήσεων και η ανάπλαση στο εσωτερικό καθίσταται δύσκολη έως αδύνατη καθώς χρειάζεται ειδική διαχείριση τόσο από τον στρατό όσο και από την πολιτεία. Είναι γνωστό ότι αλλαγές σε ενεργό στρατόπεδο είναι σπάνιες έως ανύπαρκτες. Αντίθετα, θα μιλούσαμε με διαφορετικές συνθήκες αν το στρατόπεδο ήταν ανενεργό όπως εκείνο στην περιοχή της Αγίας Άννας στην πόλη της Κορίνθου.



Εικόνα 53: Χάρτης χωροθέτησης λεωφόρος Ποσειδώνος και στρατοπέδου.





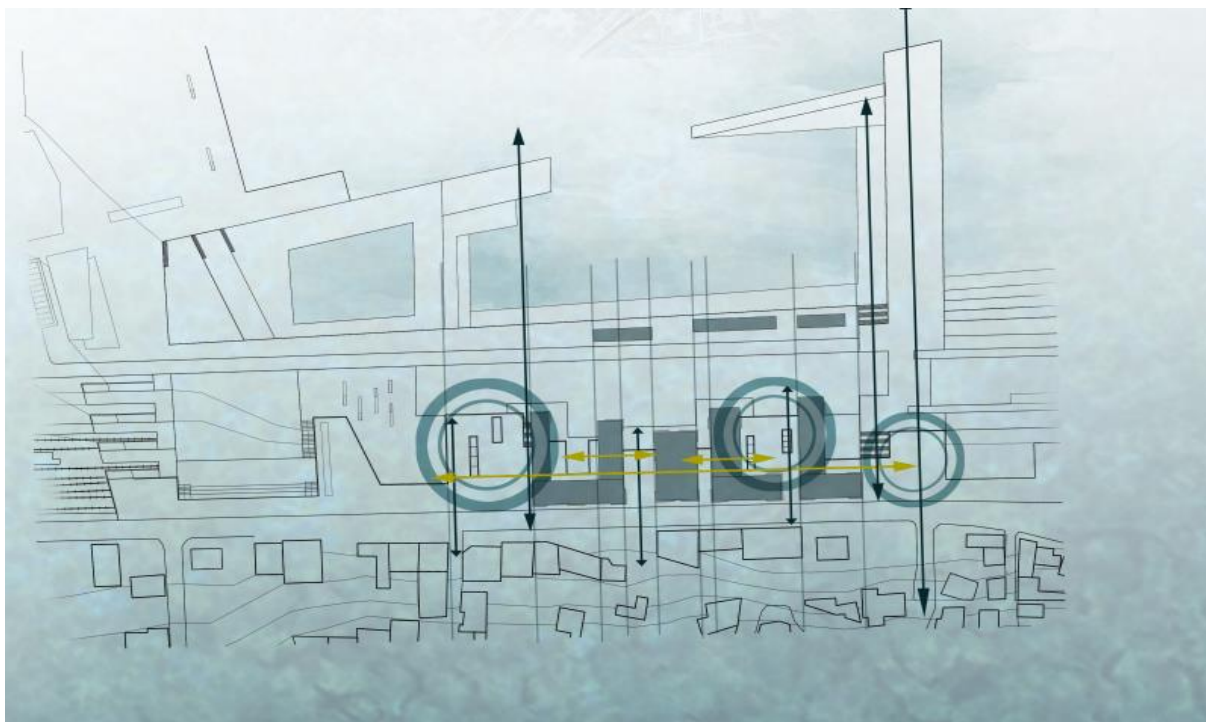
Εικόνα 54: Χάρτης χωρικής εξάρτησης λεωφόρος Ποσειδώνος και στρατοπέδου. (προσωπική επεξεργασία σε e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών)

## 4.10 Εντοπισμός προβλημάτων περιοχής μελέτης

Μετά την παρουσίαση αλλά και την ανάλυση της περιοχής μελέτης όσο και του ευρύτερου συνόλου της περιοχής που έχει άμεση σχέση επιρροής σε αυτή, είμαστε σε θέση να εξάγουμε ασφαλή συμπεράσματα σχετικά με την περιοχή και τα προβλήματα της. Τα προβλήματα αυτά μπορούν να διαχωριστούν ως προβλήματα εντός λιμενικής ζώνης αλλά και προβλήματα της ευρύτερης περιοχής. Σημαντικό κεφάλαιο στην εξαγωγή των συμπερασμάτων αποτελεί η ενδεχόμενη σύγκρουση χρήσεων.

### 4.10.1 Εντός λιμενικής ζώνης

Οι δραστηριότητες του λιμένα Κορίνθου σήμερα είναι ολοένα και αυξανόμενες, συνυπολογίζοντας και το ρόλο που θέλει να διαδραματίσει στο διεθνές εμπόριο και μεταφορές, υπάρχουσες υποδομές κρίνονται ανεπαρκείς. Έλλειψη χώρων στάθμευσης, αναμονής οχημάτων και διαχωρισμός εμπορικών και επιβατικών δραστηριοτήτων, είναι μερικά από τα μεγάλα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα.



Εικόνα 55: Απεικόνιση εξαρτήσεων λιμένα. (Ιδρυματικό Αποθετήριο. (2023))

Επίσης, κακή οδική σύνδεση του λιμένα με το εθνικό οδικό δίκτυο αλλά και εμπλοκή ίων λιμενικών δραστηριοτήτων με αστικές χρήσεις έχουν δημιουργήσει πολλά προβλήματα. Το λιμάνι βρισκόμενο σε άμεση επαφή με τον ιστό της πόλης και ειδικότερα το οικονομικό - κοινωνικό κέντρο αυτής, ναι μεν προσφέρει οικονομικές δραστηριότητες αλλά συμβάλει σημαντικά στην περιβαλλοντική και αισθητική υποβάθμιση της περιοχής.

Επίσης, μεγάλος όγκος των δραστηριοτήτων, σε συνδυασμό με την έλλειψη χώρων οδηγεί στο συμπέρασμα ότι η μεταφορά του σε άλλο χώρο και απόδοσή του παραλιακού μετώπου σε

ηπιότερες δραστηριότητες, είναι επιτακτική. Το κτηριακό απόθεμα του λιμένα παρουσιάζει μικρό ενδιαφέρον και τα μόνα ουσιαστικά αξιόλογα κτήρια είναι αυτό του Λιμεναρχείου και του πανεπιστημιακού κέντρου.

Σαν γενική παρατήρηση από τη μελέτη χωροθέτησης των λιμένων απορρέει πως υπάρχει ένα κοινό χαρακτηριστικό μεταξύ τους και αυτό είναι η εξάρτηση από τον αστικό ιστό. Η εξάρτηση αυτή προκαλεί μόνο προβλήματα, μιας και περιορίζεται η πιθανή αναβάθμιση και επέκταση του εκάστοτε λιμένα. Όλα αυτά έχουν ως επακόλουθο την πτώση της οικονομίας του λιμένα. Έτσι, οδηγούμαστε στο τελικό συμπέρασμα ότι οι ελληνικοί λιμένες έχουν χωροθετηθεί με άναρχη αστική εξάπλωση, πράγμα που δικαιολογείται διότι υπήρχε απουσία στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού.

Πιο συγκεκριμένα, γύρω στα 100 μέτρα είναι η απόσταση της προκουμαίας του λιμένα από την τοπική αγορά (καφέ, εστιατόρια, ίσως και εξαιρέσεις λιανικού εμπορίου) της παραλιακής οδού. Επιπλέον, στον ίδιο χώρο βρίσκεται και ένας πολύ μεγάλος χώρος στάθμευσης που εξυπηρετεί καθημερινά αρκετό κόσμο. Ακόμη, πολύς κόσμος απολαμβάνει τον περίπατό του ή τη βόλτα του με το ποδήλατο σε αρκετά κοντινές αποστάσεις με την προβλήτα, καθώς επίσης και το χώρο του εμπορικού λιμένα. Κατά συνέπεια, η όχληση και επικινδυνότητα είναι σε αρκετά υψηλά επίπεδα.

#### **4.10.2 Αστική περιοχή**

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο λιμένας έρχεται σε συναρτήση με την ευρύτερη περιοχή. Η συνέχιση του παραλιακού μετώπου συναρτήθει του λιμένα επιφέρει μια σύγκρουση σε επίπεδο **κτηριακού αποθέματος, χρήσεων γης, κυκλοφορικών ρυθμίσεων και υποδομών.**

Το **κτηριακό απόθεμα** χαρακτηρίζεται από πολλά νεοκλασικά κτήρια, και παλαιός εγκαταστάσεις βιομηχανικής δραστηριότητας. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών των κτηρίων δεν έχουν ανακατασκευαστεί με αποτέλεσμα να υποβαθμίζεται τόσο λειτουργικά όσο και αισθητικά η ευρύτερη περιοχή. Κυριότερο παράδειγμα αποτελεί το κτίριο της αγροτικής ένωσης, ένα εγκαταλελειμμένο κτίριο πλησίον του λιμανιού.

Οι χρήσεις γης παρουσιάζουν μια σύγκρουση κατά μήκος του παραλιακού μετώπου, λόγω του λιμένα και των δραστηριοτήτων αυτού. Βέβαια, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια τάση περιορισμού των λιμενικών χρήσεων και ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής και υπηρεσιών. Γενικότερα, υπάρχει μια τάση αλλαγής των χρήσεων γης κατά μήκος κυρίως του βασικού παραλιακού μετώπου, όπου αναπτύσσονται εμπορικές δραστηριότητες και αναψυχή.

Κατά μήκος του παραλιακού δρόμου και συγκριμένα στην περιοχή του Αγίου Νικολάου, η απομόνωση της περιοχής, η υποβάθμιση της με εγκαταλελειμμένα κτίρια δυσχεραίνουν την δυνατότητα της ήπιας σύνδεσης του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου με το Λουτράκι.

Η στασιμότητα στην ανάπτυξη της περιοχής αλλά και στην κατεδάφιση των μην αναγκαίων Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου »

κτισμάτων, δημιουργούν ανασφάλεια στον πολίτη με αποτέλεσμα την ερήμωση της περιοχής. Προχωρώντας με κατεύθυνση το Λουτράκι το φαινόμενο αντί να οξύνεται, αμβλύνεται συνεχώς. Η μη αξιοποίηση των παλαιών σιδηροδρομικών γραμμών αλλά και ο βιομηχανικός χαρακτήρας της περιοχής της Ποσειδωνίας υποβαθμίζουν το ίδιο το παραλιακό μέτωπο και απωθούν τον Κορίνθιο από την αξιοποίηση του. Η κατασκευή των εργατικών κατοικιών στην περιοχή, η ανυπαρξία υποδομών και η κακή κατάσταση του οδικού δικτύου αποκόπτουν την περιοχή με την πόλη της Κορίνθου. Δεν είναι ψέμα να ισχυριστούμε ότι βασική επιδίωξη της ανάπλασης αποτελεί η αναβάθμιση της τριγύρω περιοχής, μέσω της αναδιαμόρφωσης των παλαιών σιδηροδρομικών γραμμών.

Μερικά μόνο από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή είναι αυτά της υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος, της καταστροφής του παραδοσιακού πολεοδομικού ιστού, της ανεπάρκειας κοινωνικής δομής, των κυκλοφορικών δυσκολιών, της ρύπανσης, του θορύβου καθώς και της υπολειτουργίας πολλών επιχειρήσεων. Ειδικότερα, την ιστορική περιοχή του παλαιού σταθμού του Αγίου Νικολάου παρατηρείται η έντονη υποβάθμιση της περιοχής με την μείωση των γηγενών οι οποίοι μετακινούνται σε διαφορετικές περιοχές της πόλης.

Η οικοδομική αυθαιρεσία και οι παρανομίες στις χρήσεις η γης οδήγησαν στην δημιουργία οικιστικών ασυνεχειών και αυτές με την σειρά τους στην ύπαρξη κοινωνικών ασυνεχειών. Η ύπαρξη «κενών» ευνοεί την εγκατάσταση σε αυτά μειονοτήτων. Επίσης, η δημιουργία περιοχών με μόνο λειτουργικές χρήσεις, οι οποίες ερημώνουν την νύχτα, ευνοούν την παρείσφρηση περιθωριακών στοιχείων στις περιοχές αυτές και ενισχύουν την αίσθηση ανασφάλειας κατοικιών και επισκεπτών. Τα εγκαταλελειμμένα βαγόνια σε συνδυασμό με την **αυξημένη εγκληματικότητα** της τριγύρω περιοχής αποτελούν τους σημαντικότερους λόγους ερήμωσης.

Οι **κυκλοφοριακές ρυθμίσεις** του παραλιακού μετώπου και τις γύρω περιοχής είναι προσαρμοσμένες ώστε να εξυπηρετούν και τις ανάγκες του λιμένα. Οι προσπάθειες ρύθμισης της κυκλοφορίας με **εκτεταμένες μονοδρομήσεις, απαγόρευση στάθμευσης** και χρήση φαναριών, έχουν δημιουργήσει ένα τοπίο που μόνο φιλικό δεν είναι στο περιβάλλον και την πόλη. Έντονα είναι τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης που παρατηρούνται κατά μήκος των δύο βασικών αρτηριών του παραλιακού μετώπου.

Οι **υποδομές των μέσων μαζικής μεταφοράς** κρίνονται και αυτές ανεπαρκείς για την κάλυψη των αναγκών μιας τόσο μεγάλης πόλης. Οι εγκαταστάσεις τόσο του τρένου όσο και των υπεραστικών λεωφορείων είναι απαρχαιωμένες και παρά τις προσπάθειες για αναβάθμισή τους δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν και να παρέχουν τις απαραίτητες υπηρεσίες σύγχρονων μέσων μαζικής μεταφοράς. Η ανυπαρξία της αστικής συγκοινωνίας σε συνδυασμό με την μη σύνδεση της περιοχής της Ποσειδωνίας με το κέντρο της πόλης αλλά και το Λουτράκι αποτελούν ένα ακόμη πρόβλημα που χρίζει αντιμετώπισης.

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου »

Χρήστος Περαχωρίτης

#### 4.10.3 Υποβάθμιση – Αποκλεισμός παραλιακού μετώπου

Από τα όσα προαναφέρθηκαν παραπάνω μπορούμε να εξάγουμε το συμπέρασμα, ότι έντονα είναι τα φαινόμενα αποκλεισμού του παραλιακού μετώπου. Οι παράγοντες που έχουν συντελέσει προς αυτή της κατεύθυνση της απομόνωσης του παραλιακού μετώπου από την ζωή της πόλης συνοψίζονται στους ακόλουθους:

- λεωφόρος Αθηνών, που αποτελεί βασική αρτηρία κίνησης των οχημάτων από βορρά προς νότο,
- οι παλιές γραμμές του Ο.Σ.Ε. κατά μήκος του παραλιακού μετώπου,
- οι εγκαταλελειμμένοι χώροι του μηχανοστασίου και του παλαιού σταθμού του Αγίου Νικολάου του Ο.Σ.Ε.,
- το λιμάνι με τις δραστηριότητές του και έλεγχος στην πρόσβαση αυτού, και
- η έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης.



Εικόνα 56: Παλιός σιδηροδρομικός σταθμός κατά την περίοδο λειτουργίας του. (Δήμος Κορινθίων)



#### 4.11 Swot Analysis

Η παραπάνω ανάλυση δίνει μια εικόνα της υφιστάμενης κατάστασης στην ευρύτερη περιοχή. Για την καλύτερη αξιολόγηση των πλεονεκτημάτων και των μειονεκτημάτων που παρουσιάζει η περιοχή μελέτης αλλά και την παρουσίαση και ανάλυση των προοπτικών και των απειλών για μια καλύτερη διαχείριση και ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου στο μέλλον, πραγματοποιήθηκε ανάλυση S.W.O.T.

Η ανάλυση SWOT αποτελεί εργαλείο του στρατηγικού σχεδιασμού και της στρατηγικής διαχείρισης (Gurel, 2017). Χρησιμοποιείται για την διερεύνηση και αξιολόγηση των δυνατοτήτων και των προβλημάτων με σκοπό να καταστρωθεί ένα πλαίσιο για την λήψη αποφάσεων, κατάστρωση των στόχων και των δράσεων σχεδιασμού. Βασικός στόχος της μεθόδου είναι ο «αποτελεσματικός συνδυασμός των ενδογενών αναπτυξιακών χαρακτηριστικών και δυνατοτήτων με μια σειρά από εξωτερικούς προσδιοριστικούς παράγοντες» (Βαγιάννη,2003).

Περιλαμβάνει τέσσερις τομείς σε δύο διαστάσεις. Τα **πλεονεκτήματα** και τα **μειονεκτήματα** (αδυναμίες) αποτελούν τους εσωτερικούς παράγοντες ενώ οι **ευκαιρίες** και οι **απειλές** τους εξωτερικούς παράγοντες (Gurel, 2017).

Η τυπική διάταξη μια ανάλυσης SWOT παρουσιάζεται στην παρακάτω εικόνα. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι εσωτερικοί παράγοντες αφορούν τις παρούσες συνθήκες ενώ οι εξωτερικοί παράγοντες αφορούν σε αλλαγές στο περιβάλλον που μπορούν να επηρεάσουν την περιοχή. Για διευκόλυνση στην εκπόνηση της μελέτης, έγινε διαχωρισμός σε κατηγορίες ανάλογα με τους τομείς που εξετάστηκαν και αναλύθηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια. Οι κατηγορίες είναι οι εξής:

- Πολεοδομικά χαρακτηριστικά
- Περιβάλλον και πράσινο
- Οικονομία και ανάπτυξη
- Κοινωνικά χαρακτηριστικά
- Υποδομές και δίκτυα
- Πολιτισμός και αθλητισμός.

## Πλεονεκτήματα

Η ευρύτερη περιοχή διαθέτει σημαντικά πλεονεκτήματα όσο αναφορά τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά. Η θεσμοθέτηση χαμηλών συντελεστών δόμησης σε σύγκριση με τις γύρω περιοχές αλλά και περιορισμό στο μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων συμβάλλει στην εξασφάλιση / δημιουργία ενός φιλικού περιβάλλοντος για τους κατοίκους. Επίσης, στα θετικά σημεία συγκαταλέγεται η καλή κατάσταση των κτιρίων, η απόσταση της περιοχής από το κέντρο της πόλης της και η εγγύτητα της με τη θάλασσα. Επίσης, εκτός της περιοχής επέμβασης υπάρχουν μεγάλες εκτάσεις που μέχρι στιγμής μένουν αναξιοποίητες, ενώ προτέρημα αποτελεί και το υψηλό μορφωτικό και βιοτικό επίπεδο των κατοίκων, το οποίο συμβάλλει στην διατήρηση του αστικού περιβάλλοντος σε ικανοποιητικό επίπεδο μπορεί να βοηθήσει την εξέλιξη της περιοχής.

<b>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ- STRENGTHS</b>
<b>1) Πολεοδομικά χαρακτηριστικά</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- χαμηλός συντελεστής δόμησης σε σχέση με τις γύρω περιοχές</li><li>- καλή κατάσταση κτιριακού αποθέματος</li><li>- σχετικά αραιή δόμηση</li><li>- ανάμειξη χρήσεων γης</li><li>- χωροθέτηση περιοχής κοντά στο κέντρο της πόλης</li></ul>
<b>2) Περιβάλλον- πράσινο</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- ύπαρξη θεσμοθετημένων χώρων πρασίνου</li><li>- ύπαρξη σημαντικής έκτασης αδόμητες περιοχές στην περιοχή μελέτης</li><li>- κήρυξη της περιοχής ως ενάλιος αρχαιολογικός χώρος</li><li>- η περιοχή είναι συνέχεια της νέας παραλίας της Κορίνθου (περιοχή όπου έγιναν έργα ανάπλασης)</li></ul>
<b>3) Κοινωνικά χαρακτηριστικά</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- μέτριο προς υψηλό βιοτικό επίπεδο των κατοίκων</li><li>- υψηλό μορφωτικό επίπεδο</li></ul>
<b>4) Οικονομία- ανάπτυξη</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- αναπτυγμένος τριτογενής τομέας</li><li>- ύπαρξη επιχειρήσεων (αναψυχής κ.ά)</li></ul>

- ύπαρξη ναυταθλητικών σωματείων
<b>5) Υποδομές και δίκτυα</b>
- σημαντικοί οδικοί άξονες που συνδέουν τους δυο μεγαλύτερους δήμους του μητροπολιτικού συγκροτήματος
- χαμηλός κυκλοφοριακός φόρτος
- εύκολη πρόσβαση σε χώρους στάθμευσης
-ικανοποιητική εξυπηρέτηση με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς
- ικανοποιητικό πλάτος πεζοδρομίων
<b>6) Αθλητισμός και πολιτισμός</b>
- ύπαρξη αθλητικών εγκαταστάσεων (Ποσειδώνιο Αθλητικό Κέντρο, Κλειστό γυμναστήριο Κορίνθου , Όμιλος Θαλασσίων Αθλημάτων, Ναυτικός Όμιλος Κορίνθου
- ύπαρξη σημαντικών πολιτιστικών πόλων,
-διοργάνωση φεστιβάλ και κοινωνικών εκδηλώσεων

**Μειονεκτήματα**

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα της περιοχής μελέτης είναι ο κατακερματισμός των λειτουργιών και των κοινόχρηστων χώρων, που οδηγεί στη δημιουργία ασυνεχειών στον αστικό ιστό. Στην περιοχή παρατηρείται η έλλειψη υποδομών και η ύπαρξη «αυθαίρετων» χρήσεων, κατά μήκος του παραλιακού μετώπου και περιοχών που δεν είναι ενταγμένες στο πολεοδομικό σχέδιο της πόλης, με αποτέλεσμα να υπάρχουν χώροι ανενεργοί που δημιουργούν αισθητική όχληση. Ένα ακόμα μειονέκτημα που αφορά τον πολεοδομικό ιστό και είναι η ύπαρξη ιδιωτικών ιδιοκτησιών στο όριο του αιγιαλού.

Στον τομέα του φυσικού περιβάλλοντος παρουσιάζονται μειονεκτήματα που αφορούν την προβλήματα καθαριότητα του αιγιαλού με συσσώρευση απορριμμάτων στον χώρο και την έλλειψη αστικού εξοπλισμού.

Στον διοικητικό τομέα παρατηρείται έλλειψη συντονισμού και διαχωρισμού αρμοδιοτήτων που συμβάλλουν αρνητικά στην ενιαία αντιμετώπιση του παραλιακού μετώπου.

## ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ- WEAKNESSES

### 1) Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

- ιδιοκτησιακό καθεστώς
- ύπαρξη πολυκατοικιών κοντά στον αιγιαλό
- κατακερματισμός κοινόχρηστων χώρων

### 2) Περιβάλλον- πράσινο

- προβλήματα καθαριότητας του παραλιακού μετώπου
- μη ύπαρξη επαρκούς αστικού εξοπλισμού και φωτισμού
- ασυνέχεια του παραλιακού μετώπου

### 3) Κοινωνικά χαρακτηριστικά

- απουσία ομάδων ηλικίας 20-30
- ανεργία λόγω της οικονομικής κρίσης
- ειδικά το κομμάτι της Ποσειδωνίας , κλειστή κοινότητα

### 4) Οικονομία- ανάπτυξη

- αυξημένη εξάρτηση από τον τριτογενή τομέα
- κλειστές επιχειρήσεις λόγω της οικονομικής κρίσης
- αγορά που απευθύνεται σε μεγάλες ηλικιακά ομάδες- οικογενειάρχες

### 5) Υποδομές και δίκτυα

- το μεγαλύτερο ποσοστό των δρόμων είναι μονόδρομοι μικρής κυκλοφορίας
- διακοπή της λειτουργίας των Μ.Μ.Μ. σχετικά νωρίς το βράδυ
- απουσία ποδηλατοδρόμων
- απουσία εξοπλισμού για εξυπηρέτηση ατόμων ΑΜΕΑ
- δύσκολη πρόσβαση στον αιγιαλό

### 6) Αθλητισμός και πολιτισμός

- κακή εκμετάλλευση αθλητικών εγκαταστάσεων
- μη αξιοποίηση των πολιτιστικών πόλων,
- κακή κατάσταση των ναυταθλητικών ομίλων.

## Ευκαιρίες

Μια από τις σημαντικότερες προοπτικές για την εξέλιξη της περιοχής μελέτης είναι η θέσπιση ενός Ειδικού Χωροταξικού Σχεδίου για το παραλιακό μέτωπο της Θεσσαλονίκης, το οποίο θα εξασφαλίσει τη συνολική αντιμετώπιση του θαλάσσιου μετώπου της πόλης και την κατασκευή έργων μητροπολιτικής σημασίας.

Προοπτική για την περιοχή αποτελεί η ύπαρξη πόλων έλξης και κτιρίων ιστορικής και αρχιτεκτονικής σημασίας για την πόλη, τα οποία έχουν τη δυνατότητα να εξελιχθούν σε νέα τοπόσημα.

Οι κάτοικοι της περιοχής λόγω του βιοτικού επιπέδου τους αποτελούν θετικό στοιχείο της περιοχής και με την ενημέρωση και τη συμμετοχή τους σε δράσεις και προγράμματα μπορούν να συμβάλουν στην αναβάθμιση της περιοχής. Τα τελευταία χρόνια έχει καθιερωθεί η οργάνωση δράσεων για τον καθαρισμό του αιγιαλού από εθελοντές και δημότες. Η σταδιακή μείωση της ρύπανσης των παράκτιων υδάτων, θα συντελέσει στην αναβάθμιση του παράκτιου φυσικού περιβάλλοντος και στην επανεγκατάσταση κολυμβητικών χρήσεων.

### ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ/ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ- OPPORTUNITIES

#### 1) Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

- νέα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των Δήμων της Περιφέρειας και η επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Κορίνθου
- ύπαρξη αδόμητων εκτάσεων κατά μήκος ή κοντά στο παραλιακό μέτωπο
- η ανάπλαση του παραλιακού μετώπου από το λιμάνι (κέντρο της πόλης ) έως την βυθιζόμενη γέφυρα της Ποσειδωνίας



- η θεσμοθέτηση του Ειδικού Χωρικού Σχεδίου του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου

## **2) Περιβάλλον- πράσινο**

- το φυσικό τοπίο της πόλης
- δημιουργία ενιαίου παραλιακού μετώπου (συνολική αντιμετώπιση)
- αναβάθμιση του φυσικού παραλιακού μετώπου εντός του πολεοδομικού συγκροτήματος
- αξιοποίηση των υπαρχόντων εγκαταστάσεων

## **3) Κοινωνικά χαρακτηριστικά**

- ευαισθητοποίηση, ενημέρωση και συμμετοχή των κατοίκων σε προγράμματα και δράσεις σχετικά με το θαλάσσιο μέτωπο
- προσέλκυση μικρών ηλικιακά ομάδων πολιτών
- δημιουργία χώρων που απευθύνονται σε νέους

## **4) Οικονομία- ανάπτυξη**

- προσέλκυση τουριστών (νέα μαρίνα)
- αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος και της εγγύτητας με τη θάλασσα

## **5) Υποδομές και δίκτυα**

- Σχέδιο ΣΒΑΚ
- δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων και εξοπλισμού για ΑΜΕΑ
- δημιουργία προσβάσεων στον αιγιαλό
- μείωση της χρήσης των ΙΧ
- κατασκευή του Μετρό

- θαλάσσια συγκοινωνία

#### **6) Αθλητισμός και πολιτισμός**

- ενοποίηση των χώρων αθλητισμού, των χώρων πολιτισμού και των χώρων πρασίνου με ενιαίο δίκτυο διαδρομών

- αξιοποίηση των ναυταθλητικών ομίλων και την ώθηση των κατοίκων να ασχοληθούν με τη θάλασσα.

#### **Απειλές**

Η μεγαλύτερη απειλή για την περιοχή είναι η ρύπανση των υδάτων του Κορινθιακού Κόλπου και της παράκτιας ζώνης. Η ρύπανση προέρχεται από τα λύματα του πολεοδομικού συγκροτήματος και από τα φυτοφάρμακα των γεωργικών εκτάσεων. Η ρύπανση υποβαθμίζει το φυσικό περιβάλλον και αποθαρρύνει τους κατοίκους να έρθουν σε επαφή μαζί του. Μάλιστα το 2021 παρατηρήθηκε φαινόμενο αποσύνθεσης του φυτοπλαγκτόν στην επιφάνεια της θάλασσας, με αποτέλεσμα τη κακή εικόνα του Κορινθιακού και την έντονη δυσσομία.

Απειλή για την αναβάθμιση και τη συνολική αντιμετώπιση του παραλιακού μετώπου αποτελεί η αδυναμία στην επίλυση των ιδιοκτησιακών θεμάτων στην περιοχή της Ποσειδωνίας.

Επίσης, η εφαρμογή του ΓΠΣ και του ΡΣΘ είναι χρονοβόρες διαδικασίες και η επίλυση των όποιων πολεοδομικών προβλημάτων καθυστερούν με αποτέλεσμα πολλές φορές να αλλάζουν τα δεδομένα και να χρειάζεται εκ νέου επικαιροποίηση ή τροποποίηση των σχεδίων ώστε να αντιμετωπιστούν τα νέα προβλήματα.

## ΑΠΕΙΛΕΣ- THREATS

### 1) Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

- μη επίλυση προβλημάτων σχετικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς εκτάσεων κατά μήκος του παραλιακού μετώπου
- μεμονωμένες επεμβάσεις και όχι συνολική αντιμετώπιση του σχεδιασμού
- κίνδυνος παραχώρησης εκτάσεων του παραλιακού μετώπου σε ιδιώτες
- χρονοβόρα διαδικασία εφαρμογής του ΓΠΣ και του ΡΣΘ με αποτέλεσμα την ανάγκη επικαιροποίησής τους

### 2) Περιβάλλον- πράσινο

- υποβάθμιση του περιβάλλοντος κατά την περίοδο των επεμβάσεων
- ρύπανση του Κορινθιακού Κόλπου λόγω φυτοφαρμάκων από την περιοχή της Ποσειδωνίας και του Λουτρακίου

### 3) Κοινωνικά χαρακτηριστικά

- αντιδράσεις από τους κατοίκους και τους επιχειρηματίες για τις επεμβάσεις
- επιδείνωση της οικονομικής κατάστασης

### 4) Οικονομία- ανάπτυξη

- μη ολοκληρωμένης επέμβασης λόγω έλλειψης πόρων
- μη αξιοποίηση κοινοτικών πόρων

### 5) Υποδομές και δίκτυα

- μη εφαρμογή των σχεδίων ΣΒΑΚ, ΡΣ, ΓΠΣ

### 6) Αθλητισμός και πολιτισμός

- μη αξιοποίηση των υπαρχόντων πολιτιστικών πόρων και του νέου παραλιακού μετώπου για τη διοργάνωση φεστιβάλ και πολιτιστικών εκδηλώσεων
- μη επίλυση ιδιοκτησιακών θεμάτων σχετικά με τους ναυταθλητικούς ομίλους της πόλης

## Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup>: Σενάρια παρέμβασης παραλιακού μετώπου

### 5.1 Μηδενικό σενάριο παρέμβασης

Το μηδενικό σενάριο εκφράζει τα σενάρια μηδενικής παρέμβασης, γεγονός που καθιστά δύσκολο την αλλαγή των ισορροπιών στην περιοχή μελέτης. Στην συγκεκριμένη παρέμβαση, παραμένουν ίδια και αναλλοίωτα τα πολεοδομικά σχέδια όπως το ΓΠΣ, και το επιχειρησιακό σχέδιο Κορίνθου.

Με βάση αυτό το σενάριο η επίμονα της περιοχής δεν πρόκειται να αλλάξει. Οι χρήσεις γης θα παραμείνουν ίδιες, με το λιμάνι και τους τριγύρω χώρους να παραμένουν αναξιοποίητοι. Οι σκέψεις για ανάπτυξη περί του παραλιακού μετώπου παραμένει μακρινή ιδέα, ενώ η εγκατάλειψη της περιοχής θα συνεχίσει να υφίσταται. Τα προβλήματα που ακολουθούν την υπάρχουσα κατάσταση δεν πρόκειται να λυθούν με αποτέλεσμα η περιοχή να εισέρχεται σε ένα φαύλο κύκλο.

Οι μεγάλοι χώροι πρασίνου που περιλαμβάνονται στην περιοχή μελέτης είναι πιθανόν να παραμείνουν αναξιοποίητοι καθώς δεν έχει προταθεί καμία ενέργεια ως προς την αξιοποίηση τους. Επιπλέον, δεν έχει προταθεί καμία ενέργεια για ουσιαστική παρέμβαση και ενοποίηση του παραλιακού μετώπου της πόλης με το Λουτράκι, γεγονός που αποτελεί έναν από τους κυρίους λόγους της μελέτης.

Κρίνοντας λοιπόν, τα θεσμικά κείμενα που είναι σε ισχύ καθώς και τα κείμενα που πρόκειται να τεθούν σε ισχύ σε σύντομο μελλοντικό χρόνο, διαπιστώνουμε ότι η περιοχή ενδιαφέροντος δεν υπόκειται σε καμία μελέτη στην οποία να περιλαμβάνεται κάποια ουσιαστική αλλαγή στην φύση αλλά και στην χρήση του παραλιακού μετώπου. Τα χαρακτηριστικά του παραλιακού μετώπου, θα παραμείνουν αδρανή, ενώ οι εικόνες εγκατάλειψης και απομόνωσης του θαλάσσιου μετώπου θα αυξήσουν την ανασφάλεια των κατοίκων. Αποτέλεσμα αυτού θα είναι η μείωση στην κινητικότητα της περιοχής ενώ δεν θα αργήσουν να εμφανιστούν και τα πρώτα κρούσματα χρήσεων γης.

Γενικότερα, διαπιστώνεται ότι μια πιθανή εφαρμογή του μηδενικού σεναρίου μόνο ευεργετική δεν θα είναι. Τα προβλήματα στο παραλιακό μέτωπο θα οξυνθούν και θα δημιουργηθούν δυσχερείς συνθήκες για την ανάπτυξη ολόκληρης της περιοχής.

## 5.2 Ήπιο σενάριο παρέμβασης

Το σενάριο ήπιας παρέμβασης εξ ορισμού περιλαμβάνει προτάσεις που στοχεύουν σε αξιοποίηση των υφιστάμενων χωρών και χρήσεων γης σε βαθμό κάθε φορά που υφίσταται δυνατό. Οι πόροι που απαιτούνται σίγουρα είναι περισσότεροι από της μηδενικής παρέμβασης αλλά σε λογικά οικονομικά πλαίσια.

Συγκεκριμένα, στόχος της παρούσας παρέμβασης είναι η ενοποίηση των οπτικών χαρακτηριστικών του παραλιακού μετώπου καθώς και η ενίσχυση των ροών που διασχίζουν την περιοχή μελέτης και έχουν αφετηρία τον λιμένα της πόλης και διασχίζουν την λεωφόρο Ποσειδώνος. Επίσης, η ανάπτυξη δικτύων πολιτιστικών διαδρομών μεταξύ των πολυπληθών και εξαιρετικά αξιόλογων αρχαιολογικών χώρων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Κορίνθου και σύνδεση αυτών με τα μικρότερα τοπικά Μουσεία, για την δημιουργία μιας ιδιαίτερης πολιτιστικής ταυτότητας και την ανάδειξη και αξιοποίηση της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς (ΦΕΚ 237/ΑΑΠ/4-11-2016). Για να επιτευχθεί ο στόχος της παρέμβασης προτείνονται σε πρώτο επίπεδο η δημιουργία ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων και πεζόδρομων που θα κατευθύνουν την πορεία των χρηστών μέσα στο χώρο για καλύτερη εξυπηρέτηση αλλά και για έναν «χαλαρό» διαχωρισμό ανάμεσα στους διαμορφωμένους χώρους της περιοχής.

Πιο αναλυτικά, και με βάση το χρόνιο αίτημα των πολιτών της πόλης της Κορίνθου, προτείνεται η δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων καθώς και η αναβάθμιση των υφιστάμενων. Το δίκτυο αυτό θα εκτείνεται σε όλο το μήκος της περιοχής μελέτης και θα συνδέσει την ανατολική πλευρά του παραλιακού μετώπου με την δυτική. Μέσω της έρευνας Πεδίου που διεξήχθη στο πλαίσιο της παρούσας έρευνας διαπιστώθηκε ότι υπάρχουν τμήματα ποδηλατοδρόμων σε κάποια μέρη της περιοχής μελέτης αλλά αυτά τα τμήματα είναι ασυνεχή και δεν προσφέρουν το θεμιτό αποτέλεσμα. Εν τούτης, η αξιοποίηση τους θεωρείται ότι είναι προς το συμφέρον της παρούσας παρέμβασης.

Για την καλύτερη αξιοποίηση και αξιολόγηση των προτάσεων ανάπλασης καλύτερο θα ήταν οι προτάσεις να γίνουν ξεχωριστά για τα διακριτά μέρη στα οποία χωρίστηκε η περιοχή μελέτης. Παρόλα αυτά, οι προτάσεις έχουν ασφαλώς σύνδεση μεταξύ τους και με στόχο την ομαλή ενοποίηση του παραλιακού μετώπου και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής του πολίτη.

### Λιμένας Κορίνθου

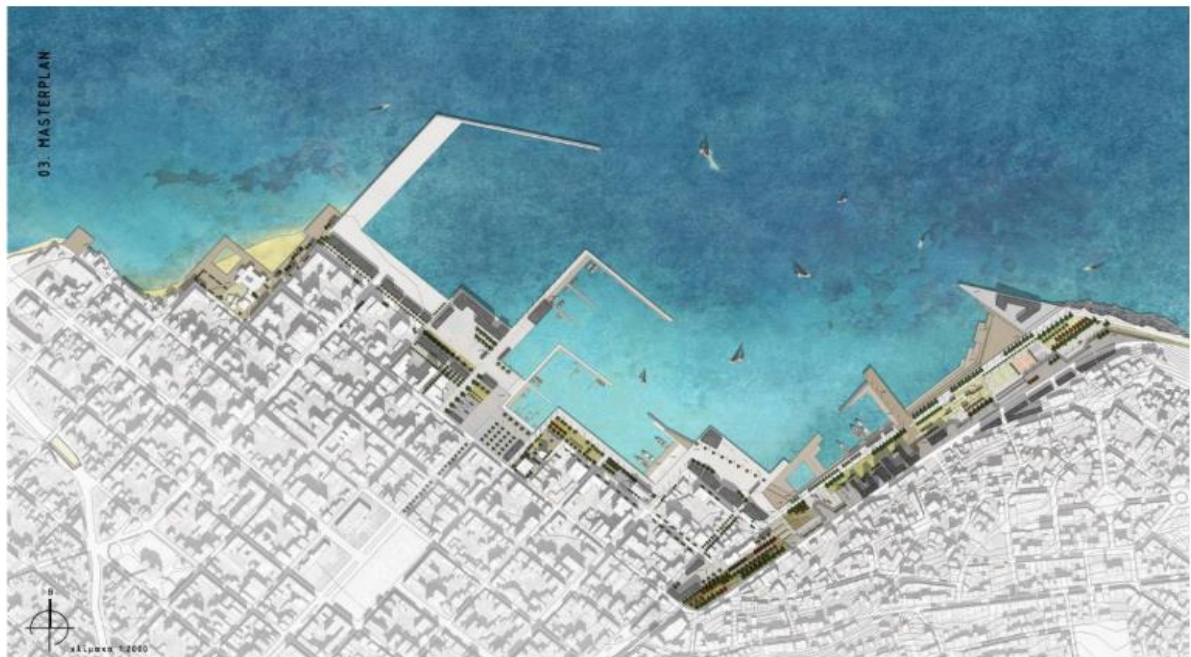
Παράλληλα, της λιμενικής ζώνης προτείνεται η δημιουργία χωρών πρασίνου με την φύτευση κωνοφόρων δέντρων, η δημιουργία ενός γηπέδου ποδοσφαίρου 5 x 5, αλλά και δυο γηπέδων μπάσκετ.

Σημαντικό στοιχείο της ανάπλασης αποτελεί η δημιουργία πλατύσκαλων εντός του λιμένα προκειμένου ο πολίτης να απολαμβάνει την θάλασσα. Επιπλέον, ιδιαίτερη έμφαση θα δοθεί στην δημιουργία καταστημάτων και χωρών εστίασης κατά μήκος του λιμένα, προκειμένου το

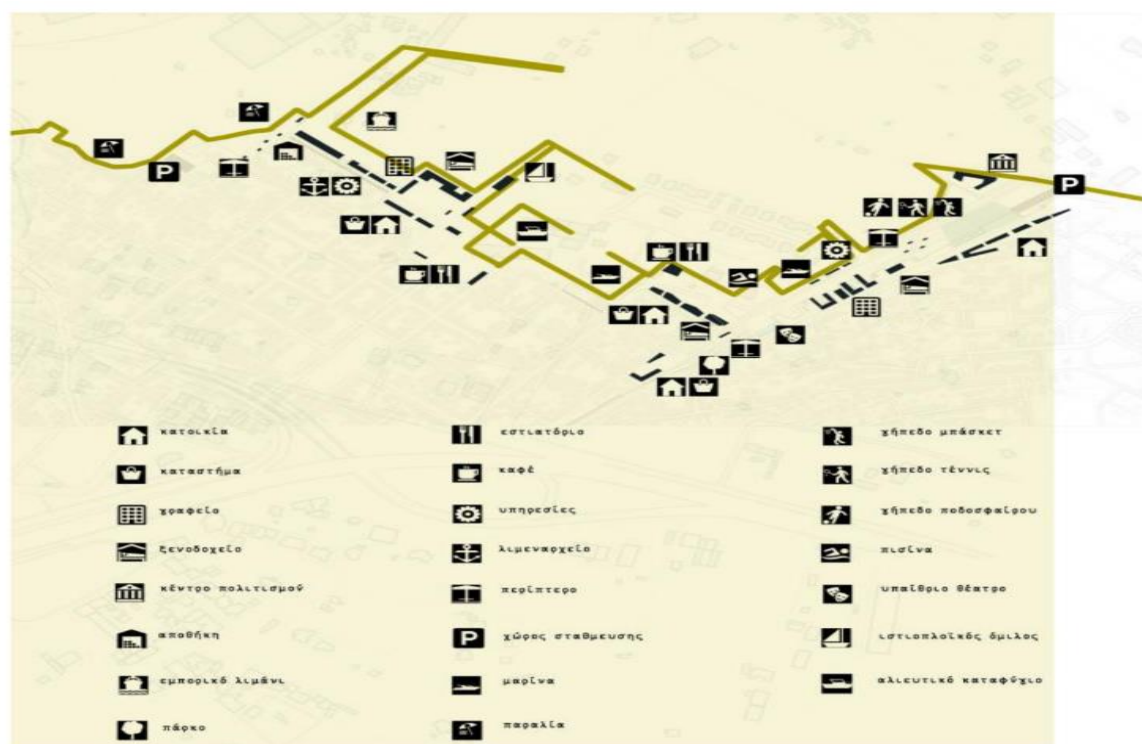
Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου »



λιμάνι να αποτελέσει πόλο οικονομικής ανάπτυξης ολόκληρης της πόλης. Κατευθυντήριο παράδειγμα της συγκεκριμένης πρότασης αποτέλεσε η αντίστοιχη μαρίνα της πόλης της Πάτρας.



Εικόνα 57: Χάρτης κλίμακας 1/2000 σχεδίου ανάπτυξης περιοχής λιμένα. (Ιδρυματικό Αποθετήριο. (2023))



Εικόνα 58: Χάρτης προτεινόμενων χρήσεων ανάπτυξης. (Ιδρυματικό Αποθετήριο. (2023))

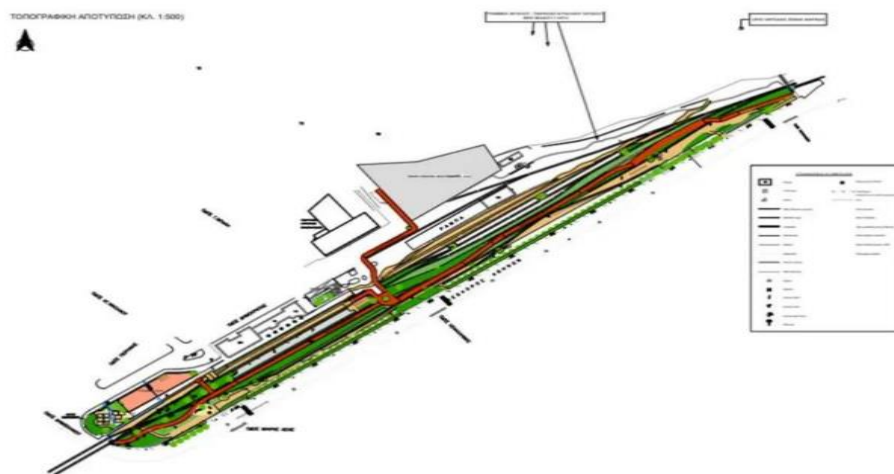
## Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός Κορίνθου

Η ανάπλαση του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού αποτελεί σημαντικό κεφάλαιο της ενοποίησης αλλά και εφαλτήριο της περιοχής ανάπτυξης του Αγίου Νικολάου. Προτείνεται η δημιουργία παιδικής χαράς με δάπεδο ασφαλείας και σύγχρονο εξοπλισμό, χώρου με όργανα γυμναστικής, κοινόχρηστων χώρων χαλάρωσης και ξεκούρασης, με δρόμους περιπάτου και αναψυχής για τους επισκέπτες, με παγκάκια ανάπαυσης και στέγαστρα, ποδηλατοδρόμοι, χώροι στάθμευσης απλών και ηλεκτρικών ποδηλάτων, διάδρομοι κίνησης θα είναι διαστρωμένοι με σταθεροποιημένο χωμάτινο δάπεδο στο εσωτερικό της περιοχής και κυλικείο με αύλειο χώρο καλυμμένο με στέγαστρα.

Αναλυτικότερα για τον σκοπό αυτό θα δημιουργηθούν :

- Στο δυτικό τμήμα του έργου, **ΠΑΙΔΙΚΗ ΧΑΡΑ** με δάπεδο ασφαλείας και σύγχρονο εξοπλισμό, που θα πληρούν όλες τις προδιαγραφές της ισχύουσας νομοθεσίας.
- **ΧΩΡΟΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΑ ΓΥΜΝΑΣΤΙΚΗΣ** για εκγύμναση ενηλίκων.
- **ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ** χαλάρωσης και ξεκούρασης, με δρόμους περιπάτου και αναψυχής για τους επισκέπτες-περιπατητές του χώρου, με παγκάκια ανάπαυσης ανά κοντινά διαστήματα. Στον χώρο αυτό τοποθετούνται στέγαστρα (πέργκολες) για να υπάρξει σκίαση, πέραν του φυσικού που προσφέρει η ψηλή φύτευση.
- **ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ** που για διέρχονται μέσα από τον χώρο ανάπλασης και θα οδηγούν - ενώνονται με τον υπάρχοντα ποδηλατοδρόμο στο παραλιακό μέτωπο αλλά και της μελλοντικής ανάπλασης μετώπου Κορίνθου – Λουτρακίου. Επίσης, θα ενώνεται με τον ποδηλατοδρόμο, που σχεδιάζεται με την ανάπλαση του χώρου των παραχωρημένων σιδηροδρομικών γραμμών από την Περιφέρεια Πελοποννήσου. 3β. Ποδηλατοδρόμοι (σχεδιασμένοι με κατάλληλο πατητό χώμα) για μικρές ηλικίες, καθώς και χώρο ψυχαγωγίας με ασφαλή κυκλοφορία πολύ μικρών ηλεκτρικών οχημάτων (ποδηλάτων, αυτοκινήτων) καταλλήλων για μικρές ηλικίες.
- **ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ** απλών και ηλεκτρικών ποδηλάτων.
- Στο εσωτερικό της περιοχής μελέτης, οι διάδρομοι κίνησης θα είναι διαστρωμένοι με σταθεροποιημένο χωμάτινο δάπεδο.
- Στην εν λόγω περιοχή θα τοποθετηθούν **ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ (παγκάκια)** και κατάλληλος λοιπός αστικός εξοπλισμός.
- **ΚΥΛΙΚΕΙΟ ΜΕ ΑΥΛΕΙΟ ΧΩΡΟ** καλυμμένο με στέγαστρα (με πέργκολες), για την παραμονή των συνοδών των μικρών παιδιών. Ο αύλιος χώρος του κυλικείου θα είναι επιστρωμένος κατά τμήματα με κυβόλιθους (ψυχρά υλικά).

- Αποξήλωση των υφιστάμενων πλακών πεζοδρομίων και αντικατάσταση με νέες, μπροστά από το κτίριο του ΟΣΕ.
- **ΜΟΥΣΕΙΟ ΤΡΑΙΝΟΥ** με τρία βαγόνια και μία ατμάμαξα του 1895, που παραχωρείται για το σκοπό αυτό από τον ΟΣΕ, σε χώρο κατάλληλα διαμορφωμένο και φωτιζόμενο το βράδυ, δυνητικά επισκέψιμο από νηπιαγωγεία, σχολεία, συλλόγους κλπ.
- **ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ** (ψηλή φύτευση, θάμνοι, χλοοτάπητες κλπ.) και χρήση του στο σχεδιασμό του χώρου. Τέλος, το στοιχείο της βλάστησης χρησιμοποιείται έτσι ώστε να δημιουργηθούν οι απαραίτητες μικροκλιματικές και αισθητικές προϋποθέσεις για ένα πιο ευχάριστο περιβάλλον.
- **ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΦΩΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΩΜΑΤΩΝ** με νέα (χαμηλής / κατανάλωσης και σύγχρονης τεχνολογίας led), για την ανάδειξη του χώρου και την ασφαλή παραμονή του σε αυτόν.
- **ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΗΣ ΣΗΜΕΡΙΝΗΣ ΑΠΟΒΑΘΡΑΣ** (τσιμεντένιας ράμπας) και μετατροπή της σε υπαίθριο εκθεσιακό χώρο (εικαστικά κ.α.) για συλλόγους, φορείς, ιδιώτες κλπ.
- Όλη η διαδρομή της περιοχής δίπλα στην Λ. Αθηνών θα φυτευτεί με χαμηλού ύψους καλαίσθητους θάμνους (που δεν θα κρύβουν την οπτική προς την θάλασσα) και θα κατασκευαστούν τρεις (3) ράμπες πρόσβασης για ΑΜΕΑ (+1 επιπλέον ράμπα εισόδου από την οδό Δημοκρατίας), καθώς επίσης, θα τοποθετηθεί καλαίσθητο κιγκλίδωμα οριοθέτησης (αποτροπής εισόδου ή στάθμευσης οχημάτων κλπ.) και προπαντός ασφαλείας για τα παιδιά και γενικά τους περπατητές), καθ' όλη την διαδρομή της Λ. Αθηνών.
- **ΜΙΚΡΑ ΤΕΧΝΙΚΑ ΑΝΤΙΠΛΥΜΜΥΡΙΚΑ ΕΡΓΑ** για την απορροή των όμβριων υδάτων.



Εικόνα 59: Σχέδιο ανάπλασης παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού Ο.Σ.Ε.





Εικόνα 60: <<Ο σιδηροδρομικός κήπος>>. (Ιδρυματικό Αποθετήριο. (2023))

### **Εγκαταστάσεις Αγίου Νικολάου**

Ο ιερός ναός του Αγίου Νικολάου, όπως έχει προαναφερθεί αποτελεί το σημείο αναφοράς ολόκληρης της παράκτια ζώνης της Κορίνθου. Οι υφιστάμενες χαράξεις του κρηπιδώματος που προ-υπήρχαν στην περιοχή παραμένουν ως έχουν, ενώ στόχος είναι το έδαφος να ομοιογενοποιηθεί έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα ενιαίο δάπεδο για την πλατεία, χωρίς υψομετρικές διαφορές μεταξύ των διαφόρων τμημάτων της πλατείας.

Στην απόληξη της πλατείας προς τη θάλασσα, προτείνεται να κατασκευαστεί κλίμακα με σκοπό να γεφυρώσει την υψομετρική διαφορά μεταξύ της πλατείας και της θάλασσας. Είναι το μοναδικό σημείο σε ολόκληρο το παράκτιο μέτωπο, όπου ο επισκέπτης μπορεί να βρεθεί στο επίπεδο της θάλασσας. Στον τριγωνικό χώρο, όπου υπάρχει ο φάρος, θα τοποθετηθούν πίδακες νερού, ενώ το πάρκινγκ αυτοκινήτων, παραμένει ως έχει με μόνες επεμβάσεις στην συμπλήρωση της φύτευσης.

Μπροστά από την εκκλησία, προτείνεται η δημιουργία ειδικού χώρου για τα τραπεζοκαθίσματα των καταστημάτων, καθώς μέχρι σήμερα καταλάμβαναν το σύνολο της πλατείας. Ακριβώς δίπλα τους, θα κατασκευαστεί το περίπτερο πληροφοριών για τους επισκέπτες του πάρκου αλλά και τους τουρίστες της πόλης. Τέλος, στη τριγωνική απόληξη της πλατείας, θα κατασκευαστεί οβάλ στοιχείο νερού. Το σύνολο της περιοχής κατασκευάζεται από σκληρό δάπεδο. Σε ότι αφορά την φύτευση, αυτή θα ενισχυθεί με επιπλέον πεύκα, τα οποία θα

φυτευτούν σε γραμμική παράταξη, ενώ παράλληλα θα οριοθετούν την κύρια πορεία περιπάτου, όπου ανάμεσά τους θα τοποθετηθεί ο αστικός εξοπλισμός.

Σε πρώτο στάδιο, η λωρίδα πρασίνου που συνοδεύει τον παραλιακό πεζόδρομο θα μπορούσε να συνοδευτεί από την δημιουργία περιπτερών πολιτιστικού χαρακτήρα αλλά και την περαιτέρω δημιουργία αθλητικών εγκαταστάσεων. Η ένταξη στο σχέδιο πόλης σε συνδυασμό με την δημιουργία χώρων εστίασης θα μπορούσε να καταστήσει την περιοχή, τον παραλιακό δρόμο ολόκληρης της πόλης.



Εικόνα 61: Κάτοψη σχεδίου ανάπλασης πλατείας Αγίου Νικολάου. (Ιδρυματικό Αποθετήριο. (2023))



Εικόνα 62: Αναπλασμένη πλατεία Αγίου Νικολάου. (Ιδρυματικό Αποθετήριο. (2023))

Στην αρχή του άξονα πολιτισμού, προτείνεται η **δημιουργία υπαίθριου αμφιθέατρου**. Υποβαθμισμένο κατά 2 μέτρα από την επιφάνεια του εδάφους και περιτριγυρισμένο από υψηλή φύτευση δημιουργεί ένα χώρο εσωστρεφή, ενώ η οπτική απομόνωση θα βοηθά στην



προσήλωση των θεατών, χωρίς να τους ενοχλούν οι περιπατητές που βρίσκονται στο κρηπίδωμα. Δημιουργείται έτσι ένας χώρος ιδανικός για εκδηλώσεις.

Εκατέρωθεν του, έχουν κατασκευαστεί διάφορες βοηθητικές εγκαταστάσεις για την σωστή λειτουργία του, όπως καμαρίνια, τουαλέτες, αποθήκες αλλά και ένα αναψυκτήριο. Δίπλα από το αμφιθέατρο, και κρυμμένα από την υψηλή φύτευση, θα βρίσκονται διάφορα καλλιτεχνικά εκθέματα. Θα είναι ένας τόπος μέσα στην πόλη που επιχειρεί τη συνύπαρξη της τέχνης και του δημόσιου χώρου, όπου ο επισκέπτης θα μπορεί να καθίσει πάνω τους, να περπατήσει γύρω τους, να τα παρατηρήσει ή να τα αγνοήσει.

Στο νότιο τμήμα, εκεί όπου ο αστικός ιστός συναντά το παράκτιο μέτωπο, έχουν τοποθετηθεί οι αθλητικές εγκαταστάσεις, οι οποίες είναι εύκολα προσβάσιμες από της γύρω γειτονίες της πόλης.



Εικόνα 63: « Το αμφιθέατρο ». (Ιδρυματικό Αποθετήριο. (2023))

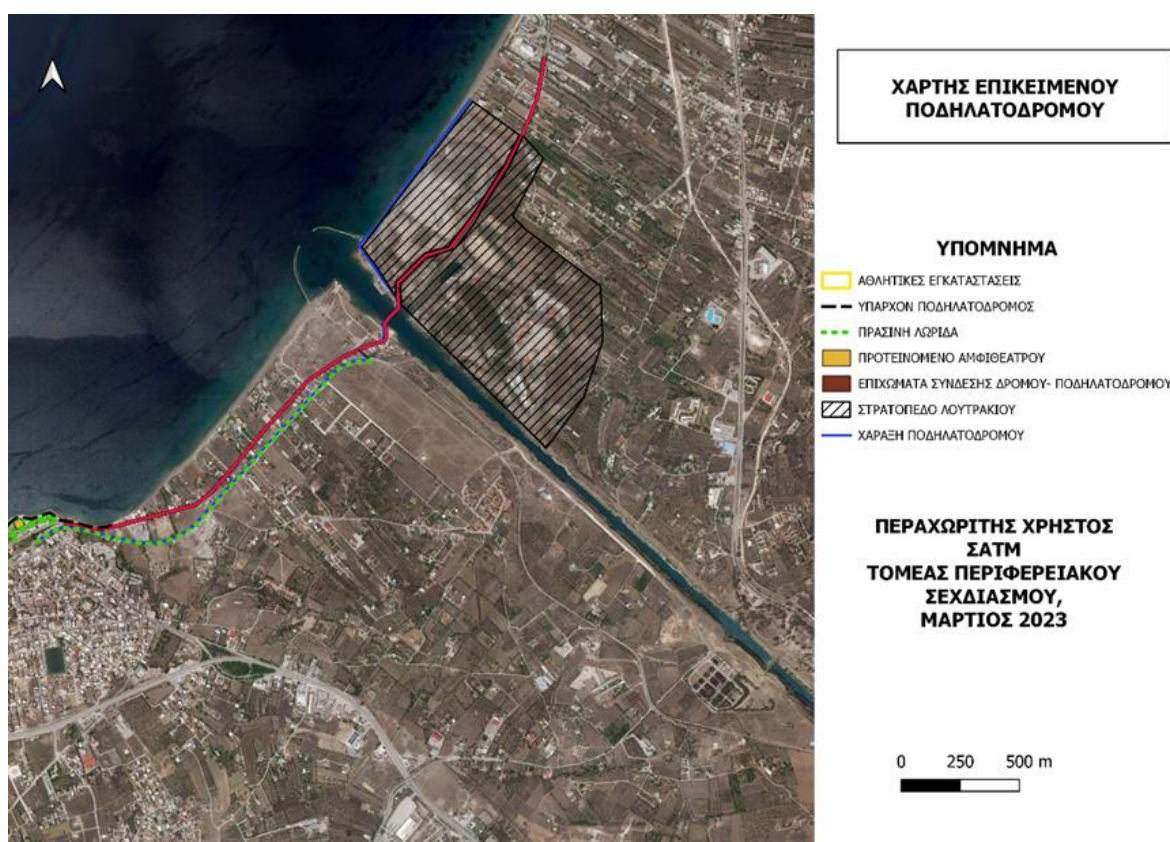


Εικόνα 64: « Οι αθλητικές εγκαταστάσεις ». (Ιδρυματικό Αποθετήριο. (2023))

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο Χρήστος Περαχωρίτης

## Παλιές σιδηροδρομικές γραμμές

Οι παλιές σιδηροδρομικές γραμμές πλησίον του παραλιακού μετώπου θα αποτελέσουν πράσινη λωρίδα και την χωροταξική βάση ενός ποδηλατοδρόμου που θα ενώνει την πόλη της Κορίνθου με την περιοχή της Ποσειδωνίας και το Λουτράκι. Συγκεκριμένα, προτείνεται η ένωση των αθλητικών εγκαταστάσεων με τον ποδηλατοδρόμο μέσω ενός επιχώματος. Οι ποδηλατοδρόμοι θα είναι κατηγορίας 3β. Στην περιοχή της Ποσειδωνίας θα γίνεται η ένωση με το υπάρχον οδικό δίκτυο και συγκριμένα με την οδό Ποσειδωνος προκειμένου να συνεχιστεί ο ποδηλατοδρόμος μέχρι την περιοχή του Λουτρακίου. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι περιμετρικά του στρατοπέδου θα αναπλαστεί όλο το οδικό δίκτυο και θα δημιουργηθεί μια παράκαμψη του επικείμενου ποδηλατοδρόμου. Αποτέλεσμα αυτού, θα αποτελέσει η σταδιακή αναβάθμιση της περιοχής της Ποσειδωνίας η οποία μέχρι πρότινος ήταν μια καθαρά βιομηχανική περιοχή.



Εικόνα 65: Χάρτης χάραξης ποδηλατοδρόμου.

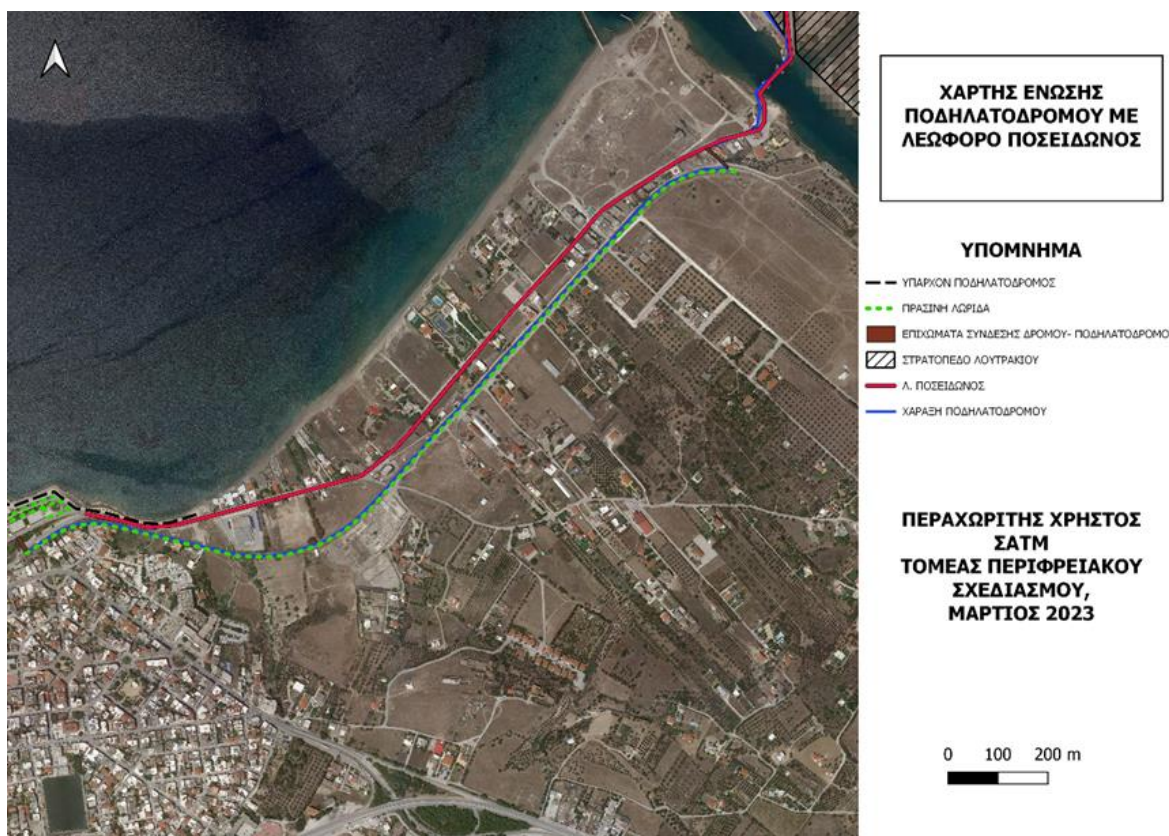


## Στρατόπεδο Λουτρακίου και Λεωφόρος Ποσειδώνος

Η σύνδεση του παραλιακού μετώπου Κορίνθου - Λουτρακίου γίνεται μέσω της Λεωφόρου Ποσειδωνος, μιας οδού μεγάλη σε πλάτους, γεγονός που καθιστά την ανάπλαση της εύκολο έργο. Στόχο αποτελεί η αναδιαμόρφωση της με μια λωρίδα ανά κατεύθυνση και ενός πεζόδρομου. Επιπλέον, αναγκαίο θα πρέπει να θεωρείται η μείωση της ταχύτητας κυκλοφορίας με σκοπό την μικτή χρήση της οδού με μηχανοκίνητα οχήματα αλλά και ποδήλατα.

Επιπλέον, ανάπλαση θα πραγματοποιηθεί και περιμετρικά του στρατοπέδου με κυρία σκέψη την δημιουργία πεζόδρομου και ποδηλατοδρόμου μέσω του οποίου θα ενώνεται ο παραλιακός τωρινός χωματόδρομος με την λεωφόρο Ποσειδωνος.

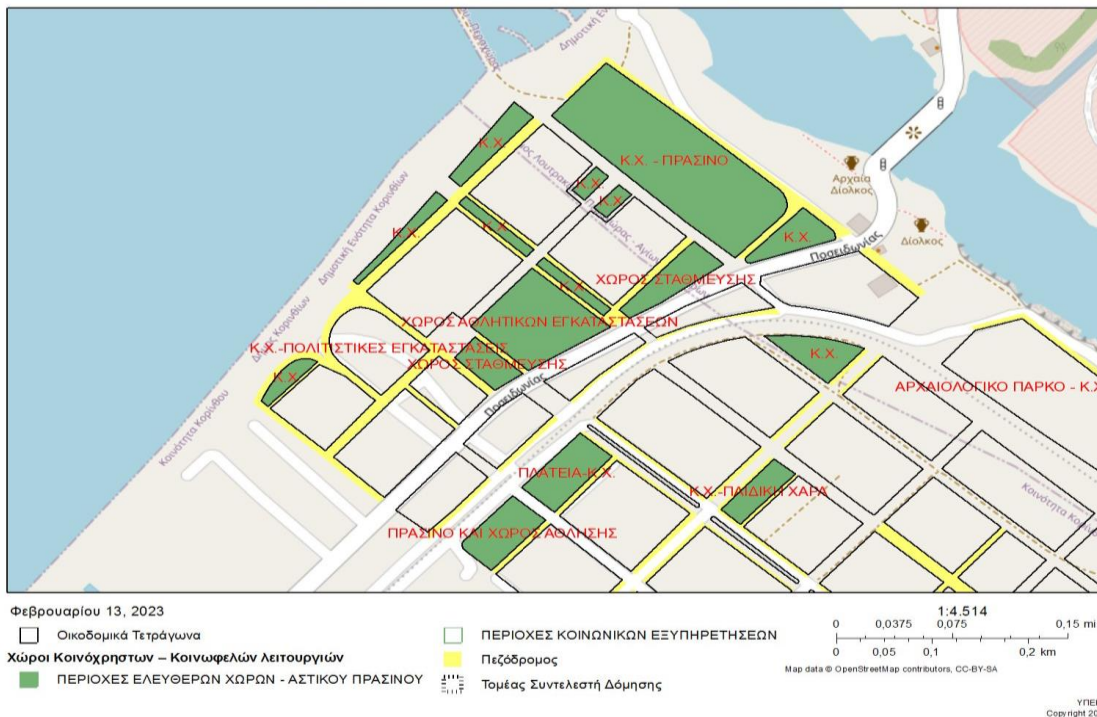
Όσον αφορά το στρατόπεδο, η αλλαγή χρήσεων και η ανάπλαση στο εσωτερικό καθίσταται δύσκολη έως αδύνατη καθώς χρειάζεται ειδική διαχείριση τόσο από τον στρατό όσο και από την πολιτεία. Είναι γνωστό ότι αλλαγές σε ενεργό στρατόπεδο είναι σπάνιες έως ανύπαρκτες. Αντίθετα, θα μιλούσαμε με διαφορετικές συνθήκες αν το στρατόπεδο ήταν ανενεργό όπως εκείνο στην περιοχή της Αγίας Άννας στην πόλη της Κορίνθου.



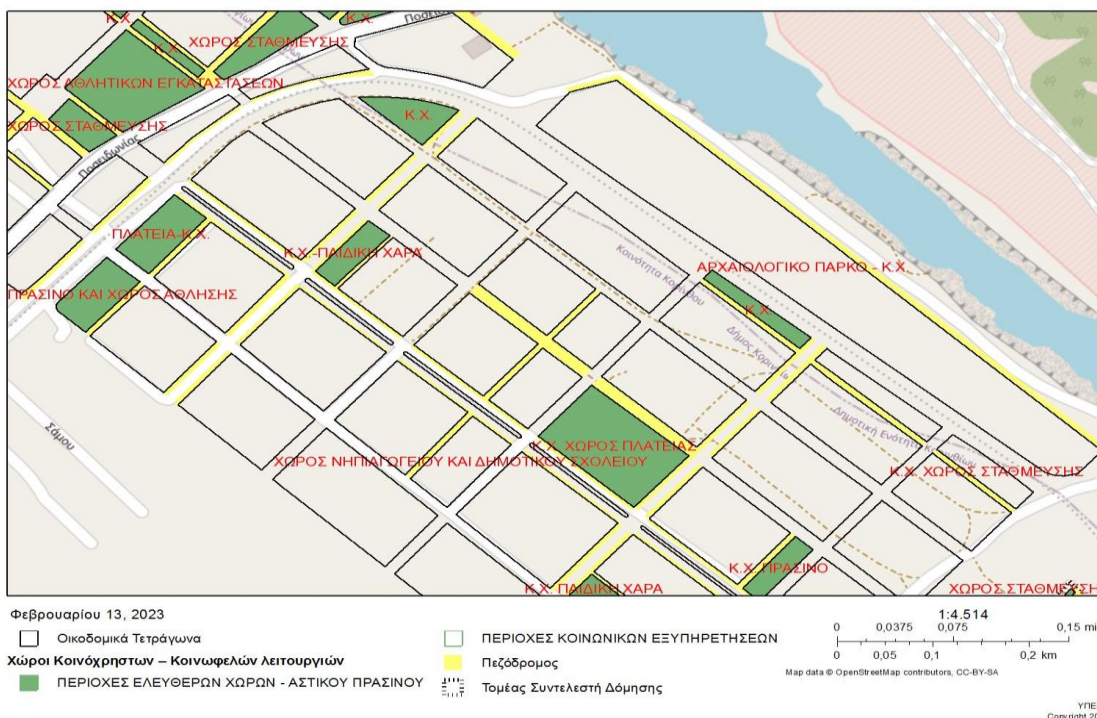
Εικόνα 66: Χάρτης ένωσης ποδηλατοδρόμου με λεωφόρο Ποσειδώνος.

Επιπλέον, η δημιουργία του ποδηλατοδρόμου σε συνδυασμό με την αναδιαμόρφωση της Ποσειδώνος θα συντελέσει στην ανάπτυξη της περιοχής παραλιακά αλλά και βόρεια του δρόμου, αναβαθμίζοντας ολόκληρη την περιοχή της Ποσειδωνιάς, μιας βιομηχανικής κατά κύριο λόγο περιοχής. Παραλιακά έμφαση θα δοθεί στην δημιουργία αθλητικών, πολιτιστικών,

αρχαιολογικών εγκαταστάσεων με ιδιαίτερο σεβασμό και έμφαση στην γειτονική περιοχή της αρχαία διόλου. Βόρεια παρατηρείται μια περιοχή συνθετών καλλιεργείων, στην οποία αν εφαρμοστούν τα απαραίτητα σχέδια θα αλλάξουν αρδην οι ισορροπίες.



Εικόνα 67: Χάρτης ανάπτυξης παραλιακής Ποσειδωνίας. (προσωπική επεξεργασία σε e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών)



Εικόνα 68: Χάρτης ανάπτυξης βόρεια της Λ. Ποσειδώνος. (προσωπική επεξεργασία σε e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών)

## Γενικές προτάσεις για όλο το μήκος του παραλιακού μετώπου

### Ποδηλατοδρόμος

Στόχος της δημιουργίας του δικτύου ποδηλατοδρόμων:

- η σύνδεση των χώρων πολιτιστικού ενδιαφέροντος (μνημεία, μουσεία, κτίρια αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, εκκλησίες)
- η σύνδεση των πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων (προκειμένου να γίνει προσιτή η χρήση του ποδηλάτου από τους σπουδαστές)
- η σύνδεση των χώρων πρασίνου

Η υλοποίηση του δικτύου των ποδηλατοδρόμων, μια εναλλακτική μορφή μετακίνησης, είναι θεμιτό να συνδυαστεί με υποδομή για ενοικίαση ποδηλάτων για τους χρήστες του χώρου, τουρίστες ή/και πολίτες της πόλης, έτσι ώστε να προωθηθεί η χρήση των ποδηλάτων στην περιοχή μελέτης αλλά και σε ολόκληρη της πόλη της Κορίνθου. Ο δανεισμός των ποδηλάτων προτείνεται να γίνει με την χρήση κάρτας και θεωρείται ότι θα ήταν σκόπιμο η διερεύνηση της κατασκευής μια εφαρμογής για την καλύτερη διαχείριση της διαδικασία του δανεισμού καθώς και για την ευκολότερη και μεγαλύτερη απήχηση της διαδικασίας. Στην συνέχεια, προτείνεται η δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων αντίστοιχο με αυτό των ποδηλατοδρόμων για την προώθηση των τουριστικών και πολιτιστικών αναγκών της πόλης. Με τον τρόπο αυτό, δίνεται η δυνατότητα στους χρήστες να ψυχαγωγηθούν και να παρακολουθήσουν και την πολιτιστική πλευρά της πόλης.

Επίσης, προτείνεται η αναβάθμιση των χώρων πρασίνου, με σεβασμό στο ύψος και την ιστορία τους με σκοπό την επανάκτηση της λειτουργικότητας και της χρησιμότητά τους για τους κατοίκους. Αρχικά, στο πάρκο του Αγίου Νικολάου, γίνεται μια ολοκληρωμένη πρόταση διαμόρφωσης των χώρων του πάρκου, με σκοπό την εξυγίανση του χώρου, ώστε να γίνει περισσότερο ελκυστικό για τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής και να διατηρήσει την προσέλευση των χρηστών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Για την επίτευξη του στόχου προτείνονται οι εξής παρεμβάσεις στο χώρο.

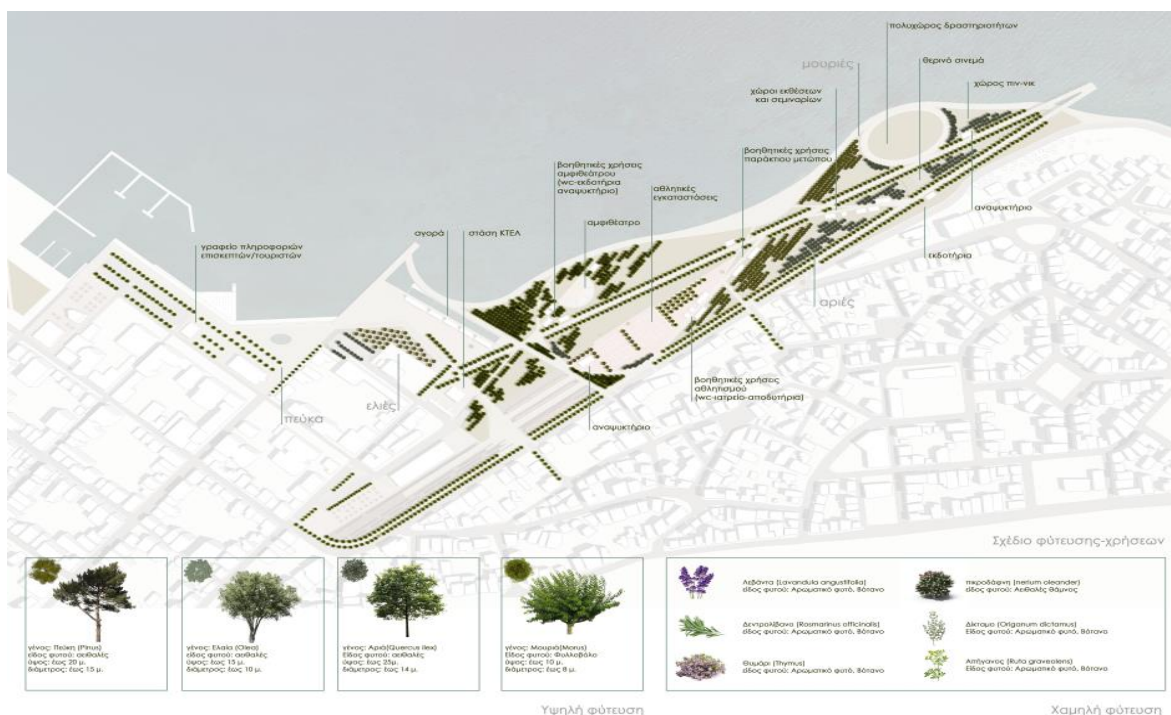
- Αναβάθμιση και αντικατάσταση του φθαρμένου εξοπλισμού.
- Αύξηση του πρασίνου με νέες φυτεύσεις, με βάση ειδικό πρόγραμμα εγκατάστασης φυτικών ειδών προσαρμοσμένων στο περιβάλλον της περιοχής και στις τοπικές κλιματολογικές συνθήκες.
- Μεταφορά της παιδικής χαράς σε νέο σημείο και η κατασκευή της σύμφωνα με τις προδιαγραφές που καθορίζονται στην Κοινή Υπουργική Απόφαση ΚΥΑ 27934/ΦΕΚ Β 2029/25.07.2014.



- Η δημιουργία ενός νέου δικτύου φωτισμού με σύγχρονα φωτιστικά που θα τροφοδοτούνται από ενσωματωμένα φωτοβολταϊκά και θα λειτουργούν με λάμπες εξοικονόμησης ενέργειας

Επιπροσθέτως, στο τμήμα του κεντρικού λιμένα οι παρεμβάσεις είναι περιορισμένες καθώς ο υφιστάμενος αστικός χώρος δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες αδυναμίες. Για το λόγο αυτό, οι παρεμβάσεις αφορούν πρώτον, γραμμικές δενδροφυτεύσεις κατά μήκος της παραλίας, που θα προσφέρουν αίσθημα δροσιάς τους θερινούς μήνες καθώς και προστασία από τα καιρικά φαινόμενα τους χειμερινούς μήνες. Και δεύτερον, την δημιουργία αμφιθεατρικών καθισμάτων εντός του κυματοθραύστη, στο σημείο αλλαγής πορείας, δεδομένου ότι πολλοί κάτοικοι χρησιμοποιούν το υπερυψωμένο σκυρόδεμα του κυματοθραύστη ως καθίσματα, το οποίο δεν θεωρείται καθόλου ασφαλές.

Τέλος, με σκοπό την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς της Κορίνθου, προτείνεται η δημιουργία θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας, με αφετηρία το κεντρικό προβλήτα του λιμένα Κορίνθου, και προορισμό τον Ισθμό της Κορίνθου. Συγκεκριμένα, για την θαλάσσια αστική συγκοινωνία θα χρησιμοποιούνται μικρά σκάφη, ενώ τα δρομολόγια θα εκτελούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα. Επίσης, προτείνεται να κατασκευαστεί ένα εκδοτήριο καθώς και ένα περίπτερο που θα προσφέρει πληροφορίες για τους αρχαιολογικούς χώρους, τα μουσεία, τα ιστορικά μνημεία και σημεία πολιτιστικού ενδιαφέροντος της περιοχής. Παράλληλα, χώρος διαμορφώνεται με ειδική φύτευση, αντικατάσταση του σκυροδέματος με πλακοστρώσεις και σταμπωτή άσφαλτο. Επιπλέον τοποθετούνται σκίαστρα και καθίσματα για αναμονή των επιβατών.



Εικόνα 69: Χάρτης προτεινόμενων φυτεύσεων και χρήσεων γης.

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου »

Χρήστος Περαχωρίτης



Εικόνα 70: Ολοκληρωμένος χάρτης προτάσεων ήπιας παρέμβασης.

### 5.3 Σενάριο έντονης παρέμβασης

Το σενάριο έντονης παρέμβασης διακρίνεται από το σενάριο ήπιας παρέμβασης ως προς τον βαθμό της παρέμβασης, και όχι ως προς τον στόχο και σκοπό, καθώς παραμένει αναλλοίωτη η επιθυμία της παρούσας έρευνας να καταφέρει να εξαλείψει την εικόνα εγκατάλειψης σημείων μέσα στην περιοχή μελέτης, την ενοποίηση του παραλιακού μετώπου, την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και την ευρύτερη ανάπτυξη της περιοχής (Αναστασίου, 2018).

Γενικά, το σενάριο έντονης παρέμβασης κινείται στη λογική μακροπρόθεσμων λύσεων χωρίς να συνυπολογίζονται τα όποια σημερινά όρια στη δυνατότητα παρεμβάσεων. Ουσιαστικά, μέσα από το ριζοσπαστικό σενάριο εκφράζονται οι περισσότερο ιδανικές εκδοχές των παρεμβάσεων αποσκοπώντας στην εκμηδένιση των αδύνατων σημείων, την πλήρη ανάδειξη των δυνατών, την πλήρη αξιοποίηση των ευκαιριών και την εξαφάνιση των όποιων απειλών για την περιοχή.

Επομένως, στην περίπτωση της έντονης παρέμβασης, θεωρούμε δεδομένο ότι ενσωματώνονται όλες οι προτάσεις του σεναρίου ήπιας παρέμβασης οι οποίες είναι εφικτές στα σημερινά δεδομένα και παρουσιάζονται οι ριζοσπαστικές προτάσεις που θα εξαλείψουν πλήρως όλες της αδυναμίες της περιοχής, και θα δημιουργήσουν ευκαιρίες εξέλιξης και ανάπτυξης.

Συγκεκριμένα, οι παρεμβάσεις που προτείνονται στο σημείο αυτό και ξεχωρίζουν το έντονης από το ήπιας παρέμβασης σενάριο αφορούν κυρίως 2 τομείς, τις λιμενικές εγκαταστάσεις και το τομέα των μεταφορών.

Αρχικά, στις λιμενικές εγκαταστάσεις, και συγκεκριμένα στον προβλήτα, προτείνεται η αξιοποίηση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων για τουριστικές χρήσεις και υπηρεσίες.

Γενικά, προτείνεται αξιοποίηση του εγκαταλελειμμένου κτιρίου της αγροτικής ένωσης στην περιοχή του Αγίου Νικολάου και την **ανέγερση ενός ξενοδοχείου 5 αστέρων** για την εξυπηρέτηση των τουριστών όχι μόνο της πόλης αλλά του Λουτρακίου. Σε συνδυασμό με το ξενοδοχείο οι αποθηκευτικοί χώροι δίπλα από το υπάρχον κέλυφος θα μετατραπούν σε τουριστικά καταστήματα. Τέλος, συνίσταται η **ανακαίνιση του κτιρίου του Λιμεναρχείου** το οποίο έχει διοικητικό χαρακτήρα, στεγάζοντας όλες τις υπηρεσίες που αφορούν την λιμενική δραστηριότητα.

**Η διαμόρφωση των χώρων συμπληρώνεται με:**

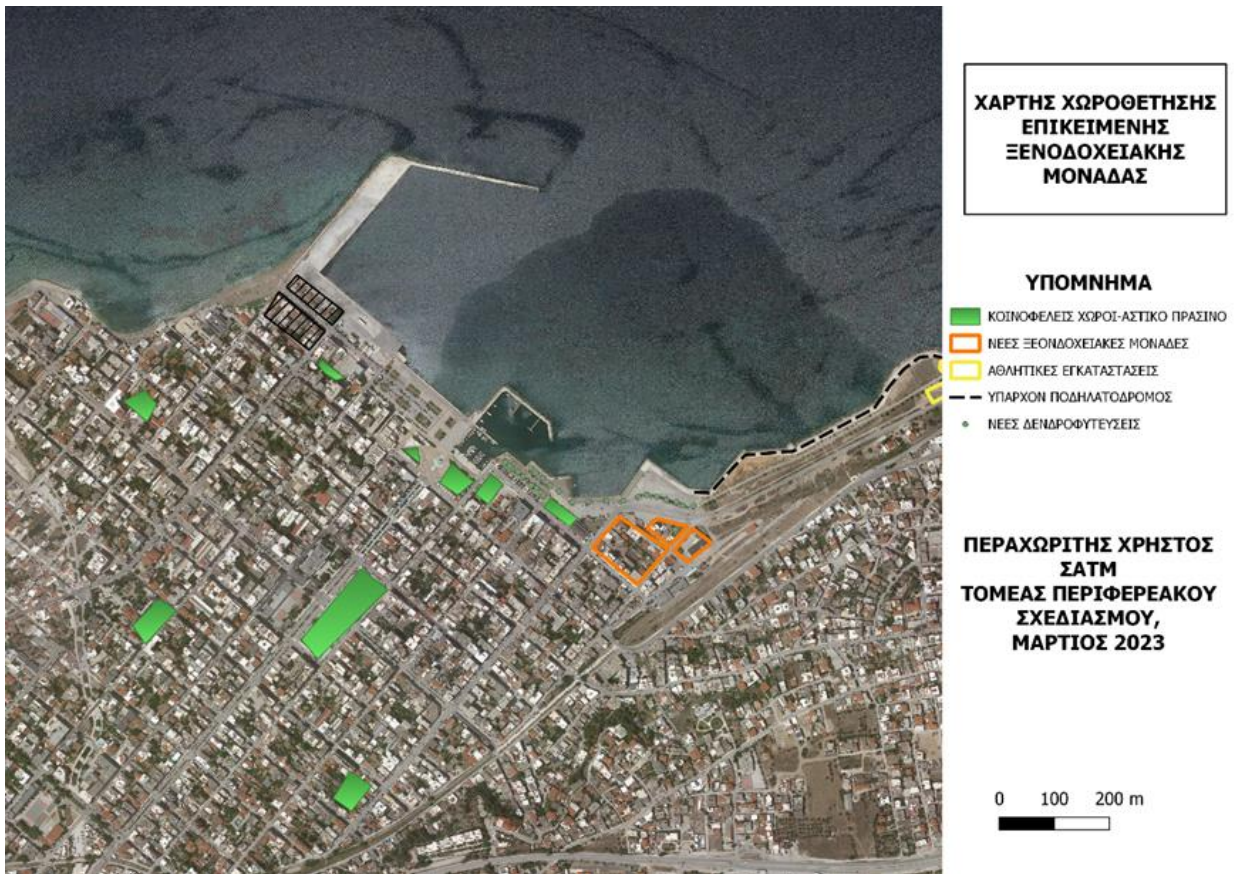
- Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας από την οδό Αποστόλου Παύλου εντός του προβλήτα, την οδό Δαμασκηνού και σύνδεση τους με την οδό Εθνικής Ανεξαρτησίας
- Αντικατάσταση του σκυροδέματος σε σημεία του προβλήτα με ειδική πλακόστρωση
- Δενδροφυτεύσεις, με βάση ειδικό πρόγραμμα εγκατάστασης φυτικών ειδών προσαρμοσμένων στο περιβάλλον της περιοχής και στις τοπικές κλιματολογικές συνθήκες

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου »

Χρήστος Περαχωρίτης

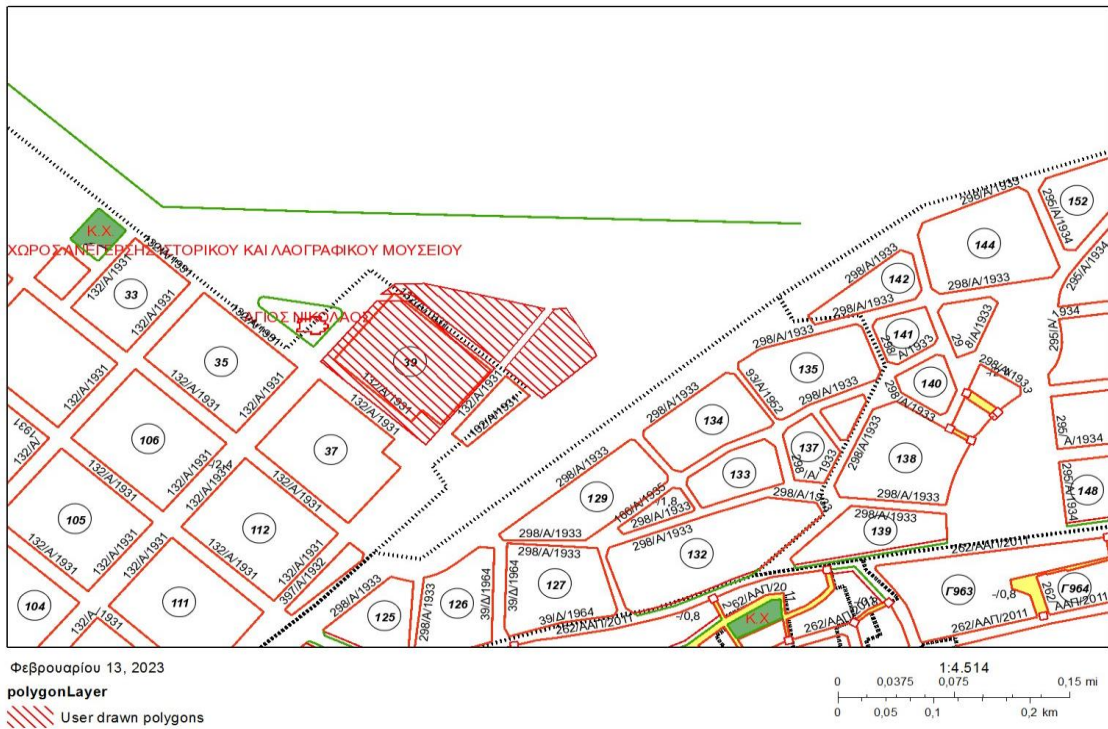






Εικόνα 73: Χάρτης χωροθέτησης επικείμενης ξενοδοχειακής μονάδας.

Χάρτης Χωροθέτησης σε επίπεδο Ο.Τ.



Εικόνα 74: Χάρτης χωροθέτησης σε επίπεδο οικοδομικών τετραγώνων. (προσωπική επεξεργασία σε e-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ Γεωγραφική Αναζήτηση Πληροφοριών)

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου »

Χρήστος Περαχωρίτης





Εικόνα 75: Το Σιλό δημητριακών στο Cape Town πριν την ανάπλαση (<https://www.therovalportfolio.com/the-silo/history/>)



Εικόνα 76: The Silo Hotel, Cape Town. Μετατροπή του Σιλό δημητριακών σε πολυτελές ξενοδοχείο. (<https://www.therovalportfolio.com/the-silo/history/>)

Σε αναζήτηση, επίσης, βρίσκεται το Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου για τη κατασκευή Φοιτητικής Λέσχης και Γυμναστηρίου πλησίον των νέων εγκαταστάσεων. Κινούμενο λοιπόν, με άξονα τις ανάγκες του ΠΠ και εξυγίανση της ευρύτερης περιοχής προτείνονται ριζοσπαστικές παρεμβάσεις στο χώρο του προβλήτα, που θα αναβαθμίσουν την περιοχή και θα δώσουν μια ενότητα στο χώρο με το λοιπό παραλιακό μέτωπο.

Συγκεκριμένα προτείνονται:

- η δημιουργία ενός Κέντρου Καινοτομίας και Επιχειρηματικότητας νότια των σχολών και
- η κατασκευή ενός πρότυπου αθλητικού κέντρου, με κλειστές και υπαίθριες εγκαταστάσεις.

### **Τράμ**

Οι παραπάνω παρεμβάσεις αποτελούν παρεμβάσεις πάνω στο υπάρχον κυρίως κτιριακό κέλυφος και την αξιοποίηση περιοχών οχλούσας χρήσης. Στον τομέα των μεταφορών στόχος της έντονης παρέμβασης αποτελεί η αξιοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών με στόχο την επέκταση της αστικής συγκοινωνίας με την κατασκευή ήπιας μορφής τροχιόδρομου, με στόχο την σύνδεση των χωρών πολιτιστικού ενδιαφέροντος του παραλιακού μετώπου αλλά και την αποσυμφόρηση της κίνησης στο πολεοδομικό κέντρο.

Επιπλέον, στόχο αποτελεί η ομαλή σύνδεση του κέντρου με την περιοχή της Ποσειδωνίας και τις περιοχές αρχαιολογικού ενδιαφέροντος που υπάρχουν στον χώρο της αρχαίας διόλου. Εφόσον στόχο αποτελεί η αξιοποίηση των υπαρχόντων γραμμών λογική είναι η παρουσίαση του παλαιού σταθμού του ΟΣΕ ως την αφετηρία του τραμ καθώς υπάρχει ήδη το κτιριακό δυναμικό, γεγονός που μειώνει σημαντικά το κόστος.

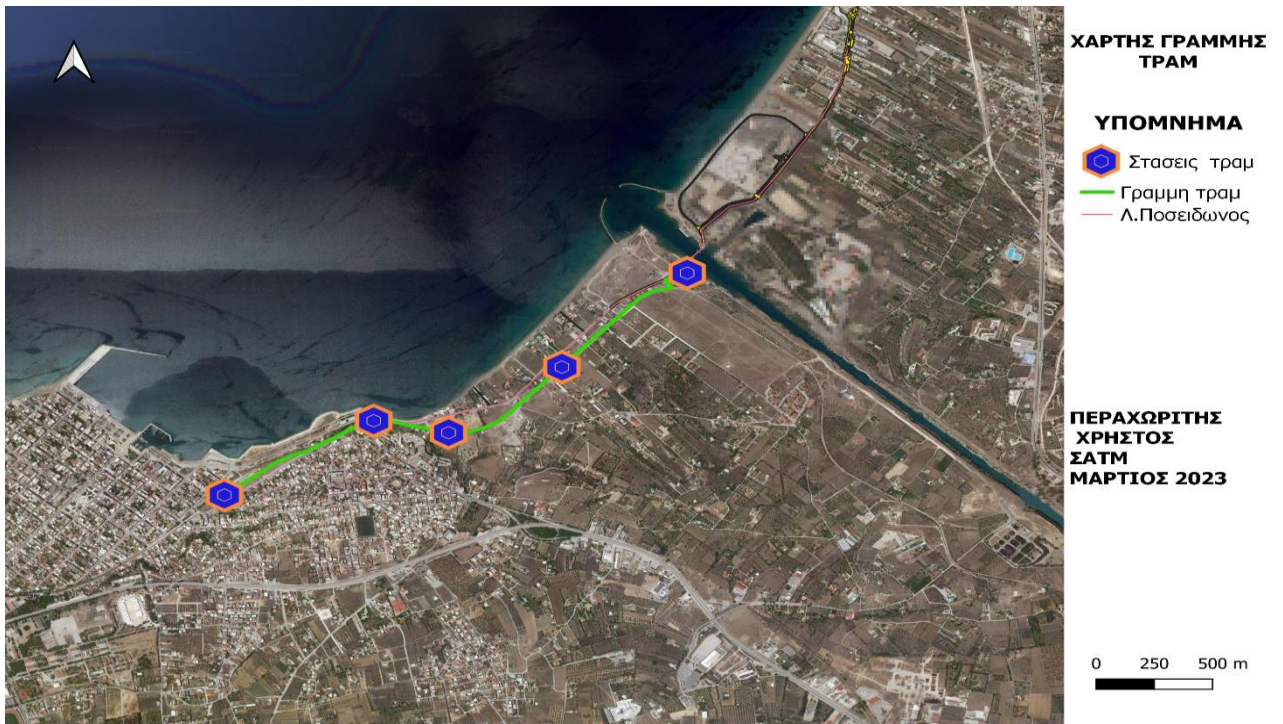
Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται οι προτεινόμενες χαράξεις για την διερεύνηση τροχιόδρομου στην πόλη της Κορίνθου. Όπως είναι προφανές τμήματα των χαράξεων αυτών κρίνονται ότι μπορούν να εξυπηρετήσουν την περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας.

Με αφετηρία τον σταθμό προτείνονται ως πιθανές στάσεις:

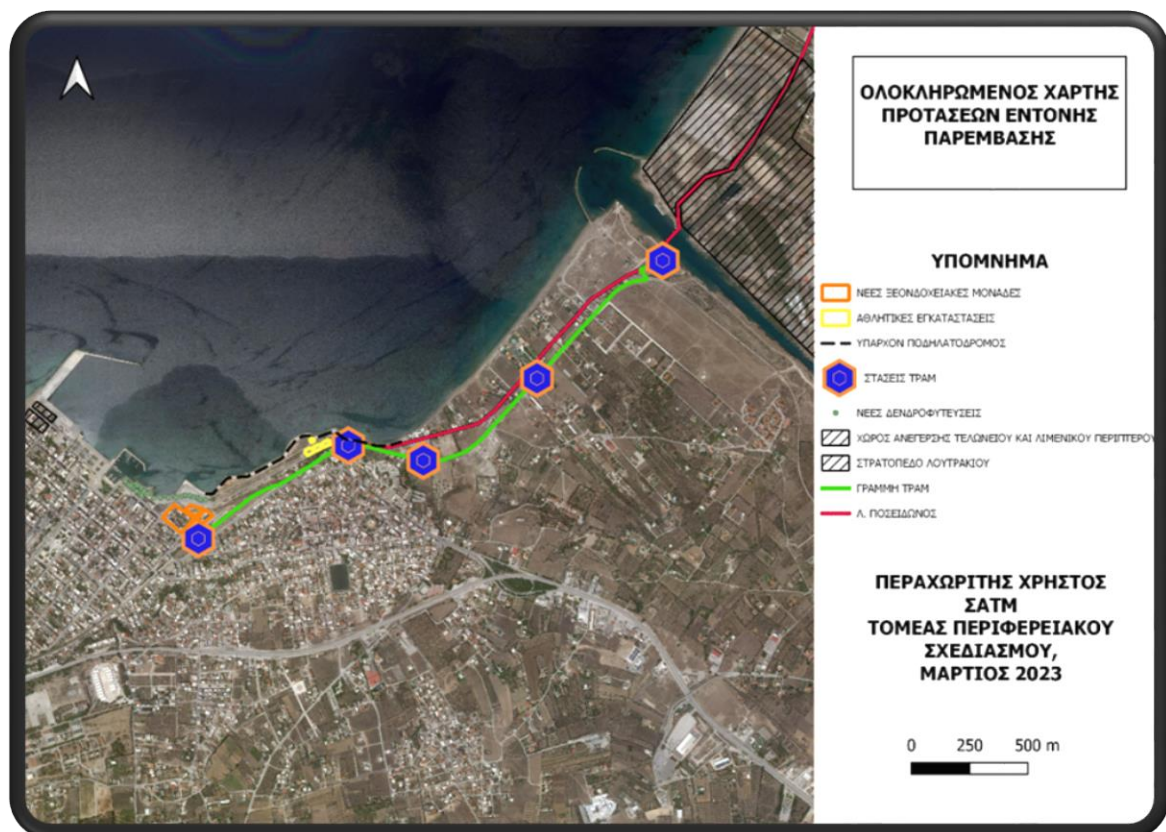
1. Αφετηρία ( Παλαιός σταθμός ΟΣΕ),
2. Στάση στο άγαλμα του Ποσειδώνα,
3. Στάση πλησίον του νεκροταφείου,
4. Στάση Αγίας Αναστασίας και
5. Στάση αρχαίας διόλου (τερματισμός).

Η επιλογή της γραμμής έγινε με στόχο την δυναμική ενίσχυση της ταυτότητας της Κορίνθου και ανάδειξη της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς καθώς και την ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών.





Εικόνα 77: Χάρτης γραμμής τραμ.



Εικόνα 78: Ολοκληρωμένος χάρτης προτάσεων έντονης παρέμβασης.

Ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της Κορίνθου και της ενοποίησής του με το παραλιακό μέτωπο του Λουτρακίου »

Χρήστος Περαχωρίτης

#### 5.4 Επιλογή συγκεκριμένου σεναρίου συναρτήσει των αναγκών της περιοχής

Στις προηγούμενες ενότητες έχουν προταθεί αναλυτικά συγκεκριμένα σενάρια παρέμβασης με βάση την δυνατότητα εκπόνησης τους αλλά και τις προοπτικές ανάπτυξης που θα δημιουργούσαν για ολόκληρη την περιοχή.

Σε πρώτο στάδιο είναι εύλογο να αποκλείσουμε το σενάριο μηδενικής παρέμβασης καθώς σύμφωνα με αυτό ο χαρακτήρας της περιοχής δεν επρόκειτο να αλλάξει. Θα συνεχίσουν να υφίστανται τα τωρινά σχέδια και διατάξεις, γεγονός που θα καταστήσει την επίλυση των προβλημάτων έναν μεγάλο φαύλο κύκλο. Η ύπαρξη λιγοστών χωρών πρασίνου, η μη αξιοποίηση των αθλητικών εγκαταστάσεων, η απομόνωση περιοχών όπως η Ποσειδωνία όχι μόνο θα συνεχίσουν να υφίστανται αλλά και θα οξυνθούν με την παρά όσο του χρόνου.

Αντίθετα, το σενάριο ήπιας παρέμβασης αποτελείται από προτάσεις ρεαλιστικές με γνώμονα την βιώσιμη ανάπτυξη της περιοχής, σε βαθμό που κάθε φορά υφίσταται οικονομικά δυνατό. Έμφαση θα δοθεί στην ανάπλαση του λιμένα, με στόχο την ανάπτυξη όχι μόνο αυτού αλλά και της περιοχής του Αγίου Νικολάου. Οι αθλητικές εγκαταστάσεις θα συνεχίσουν να υφίστανται και σε συνδυασμό με την αξιοποίηση του παλιού σταθμού το ΟΣΕ, το ποδήλατο θα μπει στην ζωή του Κορινθίου με την δημιουργία ενός μεγάλου δίκτυο ποδηλατοδρόμων με κυρία βάση τις παλιές σιδηροδρομικές γραμμές. Παράλληλα στο δίκτυο αυτό, η δημιουργία μιας πράσινης γραμμής θα αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής του πολίτη.

Τέλος, το σενάριο της έντονης παρέμβασης αποτελείται από αρκετές ριζοσπαστικές ιδέες με κυριότερη αυτή της δημιουργίας γραμμής τραμ, ένα έργο αρκετά απρόσιτο οικονομικά καθώς εκτός από την χρήση των υπάρχουσών γραμμών τα υπόλοιπα κομμάτια του παζλ θα ξεκινήσουν να συν αρμολογούνται από ένα αρκετά πρώιμο στάδιο.

Συμπερασματικά, εφόσον έχει επιτευχθεί η ανάλυση της περιοχής αλλά και των διαθεσίμων πόρων η επιλογή των προτάσεων της **ήπιας παρέμβασης κρίνεται ιδανική**, με το κόστος να ανέρχεται περί τα 15 εκατομμύρια, ποσό λογικό για την ανάπλαση και την ανέγερση ενός τόσο μεγάλου έργου.



## 5.5 Εξαγωγή συμπερασμάτων

Η περιβαλλοντική ανάπλαση μίας παράκτιας ζώνης, σκοπό έχει την προστασία του περιβάλλοντος και του τοπίου, καθώς και την ενίσχυση του κοινόχρηστου χαρακτήρα της περιοχής με την βελτίωση επικοινωνίας του με τον αστικό ιστό της πόλης. Το εγχείρημα απαιτεί κατάλληλες σχεδιαστικές - πολεοδομικές παρεμβάσεις και κανόνες, μέσω ευέλικτων συστημάτων διαχείρισης, έτσι ώστε να αποτρέπονται φαινόμενα εγκατάλειψης, ενώ παράλληλα ο πολίτης να ευαισθητοποιείται σε θέματα αειφορίας και υγιών οικοσυστημάτων.

Ο ρόλος της στα θαλάσσια αστικά μέτωπα αποσαφηνίζεται μέσα από την περιπτωσιολογική μελέτη της σύνδεσης του παραλιακού μετώπου Κορίνθου – Λουτρακίου. Εύκολα αντιληπτή είναι η άμεση ανάγκη του αστικού ιστού για αναβάθμιση και εξυγίανση των ασυμβατοτήτων του χώρου και την παραγωγή υψηλής ποιότητας αστικού χώρου. Η αστική ανάπλαση ως εργαλείο αστικού σχεδιασμού καλείται, μέσα από μια σειρά προτάσεων, να αντιμετωπίσει αυτές τις μορφές υποβάθμισης και παρακμής με αποτελεσματικότητα και να δημιουργήσει νέες ευκαιρίες ανάπτυξης.

Η εφαρμογή των προτάσεων που παρουσιάστηκαν στην παρούσα εργασία εκτιμάται ότι θα έχουν τα επιθυμητά αποτελέσματα στην περιοχή. Οι ήπιες μορφές παρεμβάσεις, θα αναβαθμίσουν την εικόνα του αστικού χώρου, θα συνδέσουν το παραλιακό μέτωπο με τον αστικό ιστό, και θα αναδείξουν την τουριστική-πολιτιστική ταυτότητα της πόλης. Ως εκ τούτου, αισθητή αναμένεται να είναι η αύξηση της τουριστικής δραστηριότητας ως αποτέλεσμα εφαρμογών των προαναφερθέντων προτάσεων.

Εκτιμάται ότι πέρα από την ανάδειξη της περιοχής ως τουριστικό-πολιτιστικό προορισμό θα επιφέρει γρηγορότερους ρυθμούς ανάπτυξης, θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας, θα προσελκύσει νέες επενδύσεις και θα ενισχύσει την εικόνα του αστικού κέντρου τόσο στην Ελλάδα όσο και στο διεθνές Ευρωπαϊκό δίκτυο. Η Κόρινθος θα αποκτήσει νέα ταυτότητα, θα γίνει πόλη πολιτισμού, αθλητισμού, τεχνογνωσίας, έρευνας και καινοτομίας, αλλά και ένας ιδανικός τουριστικός προορισμός.

## Βιβλιογραφία

- **Ελληνική**
  - Αναστασιάδης Α., Ασήμος Π., Σταθακόπουλος Π., Οι αστικές αναπλάσεις ως εργαλείο ανάπτυξης στα πλαίσια της έννοιας της συμπαγούς πόλης, 2012, ([http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post\\_10.html](http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_10.html))
  - Αραβαντινός, Αθ., Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα 2007
  - Αθανασίου Ευαγγελία, «Βιώσιμες πόλεις» στην Ελλάδα της οικονομικής κρίσης, Συνέδριο με θέμα "Μεταβολές κι ανασηματοδοτήσεις του χώρου στην Ελλάδα της κρίσης", 2013
  - Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ., Πιτσιάβα- Λατινοπούλου Μ., Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη ανάπτυξη, εκδόσεις Κριτική, 2007
  - Αραβαντινός Αθ, «Έννοια σκοπιμότητα και μορφές αναπλάσεων. Η ανακολουθία μεταξύ θεσμών και πρακτικής στην Ελλάδα, 2011 (<http://nomosphysis.org.gr/12257/ennoiaskopimotita-kai-morfes-anaplasteon-i-anakolouthia-metaksu-thesmon-kai-praktikis-stinellada-iounios-2011/>)
  - Βαϊού Ντ., Μαντουβάλου Μ., Μαυρίδου Μ., Μεταλλαγές των ιδεών για την πόλη στον 20ο αιώνα, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική και Σχεδιασμός του Χώρου, Πολεοδομία – Χωροταξία, 2006
  - Βαγιάννη Ε, Ιωσιφίδης Θ, Πετανίδου Θ, Η χρήση της ανάλυσης SWOT στο χωρικό αι αναπτυξιακό σχεδιασμό, ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση Χωρικής Ανάπτυξης, Σχεδιασμού και Περιβάλλοντος, 20-21/ 2003
  - Γοσποδίνη Α. (2006) 'Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης' στο Γοσποδίνη Α.
  - Ντουνιαδάκη Κ., Πολεοδομικός Σχεδιασμός και Αστικό Πράσινο, Εισήγηση σε ημερίδα με θέμα «Το πράσινο αφορά όλους», ΤΕΕ/ ΤΔΚ και ΤΕΔΚ, Χανιά, 2006
  - Παπαγιάννης Θ., Η αειφόρος διαχείριση του αστικού χώρου, Τόμος Α, Κεφάλαιο 1, ΠΣΠ 51, ΕΑΠ, 1999
  - Σιδηρόπουλος Γ., Στεργίου Μ., Αστική ανανέωση και εξευγενισμός- οι ελληνικές ιδιαιτερότητες, ERSAGR Συνέδριο: Περιφερειακή Ανάπτυξη και Οικονομική Κρίση, Διεθνής εμπειρία και Ελλάδα» Μαΐος 2011, ΙΠΑ, Πάντειο Παν/μιο, Αθήνα
- **Ξένη**
  - Birik M. 2014, Morphologic assessment of Istanbul Beyoglu Peninsula In the Process of Reproducing the Urban Waterfront, Proceedings of the 50th ISOCARP Congress, Gydnia, Poland
  - Butuner B., Waterfront Revitalization as a Challenging Urban Issue, 42nd ISoCaRP Congress 2006
  - Bezmez Dikmen, The politics of urban waterfront regeneration: the case of Halic, International Journal of Urban and Regional Research, 2009 (<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.1111/j.1468-2427.2008.00825.x>)
  - Elliott, J., Heesterbeek S., Lukensmeyer C. & Slocum, N. (2005), Participatory Methods Toolkit: A Practitioner's Manual, King Baudouin Foundation and the Flemish Institute for Science and Technology Assessment (viWTA)
- **Νομοθεσία**
  - Νόμος 1337/1983
  - Νόμο 1469/1950 (ΦΕΚ 169/Α/7.8.1950), νόμο περί «προστασίας ειδικής κατηγορίας οικοδομημάτων και έργων τέχνης μετά το 1830».
  - Ο Νόμος 1650/1986, Νόμος περί της προστασίας του Φυσικού Περιβάλλοντος Σύνταγμα της Ελλάδος, Άρθρο 24
  - Νόμος Ν. 2508/1997
  - Νόμος Ν. 1515/1985, Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας
  - Νόμος Ν. 2971/2001 περί Αιγιαλού
  - Νόμος Ν. 2344/1940 περί Αιγιαλού και παραλίας
  - Νόμος Ν. 3827/2010 Ευρωπαϊκή Σύμβαση για το Τοπίο

- Νόμος Ν. 3937/2011
- Νόμος Ν. 3843/2010
- Σχέδιο νόμου του νέου ΡΣΘ :όπως διαμορφώθηκε μετά από τις Συνεδρίες: 11η 3.8.2012, 12η 23.8.2012, 13η 31.8.2012, 14η 6.9.2012 και 15η 14.9.2012 της Ε.Ε. του ΟΡ.ΘΕ. και εγκρίθηκε με την αρ. 3/15/14.09.2012 απόφασή της (ΦΕΚ 128/Α/2008)
- Γενικό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και αειφόρο ανάπτυξης για τον παράκτιο χώρο
- ΦΕΚ 233/Δ/22.03.2002, «Έγκριση Ειδικού Σχεδίου Ολοκληρωμένης Ανάπτυξης περιοχής Ολυμπιακών Εγκαταστάσεων Beach Volley και λοιπών αθλημάτων και Ανάπλαση της περιοχής στο Φαληρικό Όρμο»
- Νόμος 2742/1999, «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη»
- United Nations. (1992). United Nations Conference on Environment & Development. In United Nations. (<https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/Agenda21.pdf>)
- ΥΠΠΕΝ - Υπεν.gov.gr. (<http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=%2fk9cBl2WCAs%3d&tabid=378&lang>)